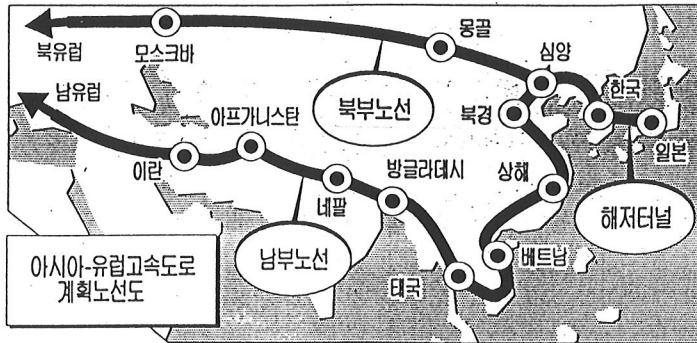


1996년 11월 9일 (토요일)

한 국 경 제 신 문

아시아 고속도 추진 본격화

韓-日 해저터널·北京서 남북유럽 연결



범아시아 횡단철도 구축사업에 이어 아시아 각국의 도로를 연결, 유럽까지 잇는 아시아고속도로 건설사업이 추진되고 있다. 8일 南東亞經濟協力부 수송산업관은 「유엔 아시아-태평양 경제사회이사회(ESCAP)가 유럽 각국을 고속도로로 잇기 위한(BURO ROAD)처럼 아시아 각국을 연결하는 아시아고속도로 건설사업을 추진키로 했다고 밝혔다.

ESCAP 각료회의의 상정

그는 최근 인도 뉴델리에서 열린 ESCAP 총회에서 이같은 내용을 각료회의 보고서에 포함시켰다고 덧붙였다. 전교부는 이에 따라 아시아고속도로노선 선정과 정에서 노선의 한국에 포함될 수 있도록 노력할 것이라고 밝혔다.

나중국 瀋陽과 北京을 거치며 北京에서 남북으로 갈라져 유럽까지 이어지도록 돼있다. 남부노선의 경우 北京에서 上海, 베트남 태국을 거쳐 네덜란드 발라데시 인도 북부와 파키스탄 중동지역 터키 아프가니스탄을 지나 남유럽으로 연결되며 총연장은 2만3천km에 달한다. 북부노선은 北京에서 몽골 시베리아를 거쳐 모스크바

북유럽을 지나 프랑스 파리까지 연결되는 총연장 1만5천km이다. 아시아고속도로가 완성되면 서울에서 파리까지 시속 1백km로 달릴 수 있으면 도차한다.

현재 아시아고속도로 전체 예산규모 가운데 북부노선과 남부노선을 연결하는 北京에서 上海에 이르는 지역만 연결도로가 없을 뿐 나머지는 대부분 도로망이 연결돼 있는 상태다.

그러나 나라마다 도로상태가 서로 다르고 비포장도로도 많아 아시아고속도로가 가동되면 도로의 확장 사업과 연결사업에 상당한 기간과 비용이 투입돼야 할 것으로 분석되고 있다. 또 한반도의 고속도로 건설사업에는 남북간의 합의가 전제돼야 하고 일장이 조금씩 다른 6개 ESCAP 회원국의 이해관계를 조정해야 하는 등 난제가 산재해 있는 상황이다.

△南宮 德기자

韓国紙 韓国経済新聞 1996年11月9日

アジア高速道推進が本格化

韓日海底トンネル・北京から南北ヨーロッパに連結
ESCAP 閣僚会議が想定

汎アジア横断鉄道の構築事業に続き、アジア各国の道路を連結、ヨーロッパまで結ぶアジア高速道路の建設事業が進められている。8日、南東熙建設交通部輸送審議官は「国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) が、ヨーロッパ各国を高速道路で結ぶ ユーロ・ロード (Euro-Road) のようにアジア各国を連結するアジア高速道路の建設事業を推進することになった」と明らかにした。

氏は、最近インドのニューデリーで開かれたESCAP の総会でこのような内容を閣僚会議の報告書に盛り込んだと付け加えた。

建設交通部はこれに関連し、アジア高速道路の路線選定過程で路線が韓国により有利になるよう関係者を今月末にESCAP 本部があるタイのバンコクに派遣、協議を始めることになった。

ESCAP のこれまでの構想では、アジア高速道路予想路線図は韓日海底トンネルを掘り日本と韓国を結んだうえ韓半島を通過、中国のシンヨウと北京を経て南北に分かれヨーロッパまで続くようになっている。

南部路線の場合、北京から上海、ベトナム、タイを経てネパール、バングラデッシュ、インド北部、パキスタン、中東地域、トルコ、アフガニスタンを経て南ヨーロッパに結ばれ、その総延長は2万3千Kmに達する。

また、北部路線は、北京からモンゴル、シベリアを経て、モスクワ、北ヨーロッパを経てフランスのパリまで結ぶ総延長1万5千Kmである。

アジア高速道路が完成すればソウルからパリまで時速100Kmで走ると1週間あれば到達する。

現在、アジア高速道路の全体予想ルートの中で北部路線と南部路線を結ぶ北京から上海に至る地域のみ連結道路がないだけで他の大部分は道路網が連結されている状態である。

しかし、国ごとに道路の状態が異なり、未舗装道路も多く、アジア高速道路が稼働するには道路の幅、舗装、事業と関連事業に相当な期間と費用が投入されなければならないものと分析されている。また、韓半島の高速道路連結事業には南北間の協議が前提とならねばならず、立場が微妙に異なる60カ国のESCAP 会員国の利害関係を調整しなければならないなど難題が山積しているのが実状だ。