

韓国紙 ハンギョレ 1996年11月9日

アジア横断高速道路を推進

東京～ソウル～北京～ヨーロッパまで2路線3万8千Km

汎アジア横断鉄道構築事業に続き、アジア各国の道路を連結しヨーロッパまで結ぶアジア高速道路の建設事業が推進されている。

8日、建設交通部によると、国連のアジア太平洋経済社会委員会(ASCAP)は、ヨーロッパ各国を高速道路で結ぶユーロ・ロードのようにアジア各国を結ぶアジア高速道路の建設事業を本格的に推進するとのこと。

80年代初盤にアジア高速道路構築事業を計画したESCAPは、これまで中国などの反対でそれを成就できなかったが、最近、中国が自国を経てヨーロッパにゆく新たな路線を提示し、これが受け入れられるならばアジア高速道路網の構築事業に参画するとの意志を示し、事業が具体的になっている。

政府はこれについて、アジア高速道路の路線が韓国に有利に選定されるよう建設交通部の関係者を今月末にESCAPに派遣することにした。

ESCAPがこれまで計画してきたアジア高速道路の予想路線図は、韓国と日本を海底トンネルで結んだ後、韓半島を経て中国の瀋陽と北京に至り、北京から南北に分かれてヨーロッパまで繋ぐというものである。

南部路線の場合は、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、インドの北部、アフガニスタン、中東地域、トルコを過ぎ、南ヨーロッパへと結ばれその総延長は2万3千Kmに達する。北部路線は北京からモンゴル、シベリアを経てモスクワ、北ヨーロッパへと結ばれ総延長は1万5千Kmとなっている。

現在、アジア高速道路の路線全体の中で北京から上海に至る地域に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はいるが、国ごとに道路の状態が異なり、未舗装道路も多く、正常に稼働させるには道路の幅や舗装、事業と連結事業に相当な期間と費用が投入されなければならないとみられる。

また、韓半島の高速道路の連結事業には南北間の合意が前提とならざるを得ず、立場が少しずつ異なる各国の利害関係を調整しなければならないなど、難問が山積している状況である。

2 1996年11월9일 토요일 (단기 4329년 병자 9월29일 경술)

한겨레

아시아 횡단고속도로 추진

도쿄~서울~베이징~유럽 2개노선 3만8천km

범아시아횡단철도 구축사업에 이어 아시아 각국의 도로를 연결해 유럽까지 잇는 아시아고속도로 건설사업이 추진되고 있다.

8일 건설교통부에 따르면 유엔 아시아-태평양 경제사회위원회(에스칼)는 유럽 각국을 고속도로로 잇는 유러로드처럼 아시아 각국을 잇는 아시아고속도로 건설사업을 본격 추진하기로 했다.

80년대 초반 아시아고속도로 구축사업을 구상한 에스칼은 그동안 중국 등의 반대로 뜻을 이루지 못하다가 최근 중국이 자국을 거쳐 유럽으로 가는 새로운 노선을 들고 나와 이것이 받아들여질 경우 아시아고속도로망 구축사업에 동참하겠다는 의사를 밝힌 사업이 구체화되고 있다.

정부는 이에 따라 아시아고속도로 노선이 한국에 유리하게 선정될 수 있도록 건교부 관계관을 이달말 에스칼에 파견하기로 했다.

에스칼이 지금까지 구상해온 아시아고속도로 예상 노선도는 한국과 일본을 해저터널로 연결한 뒤 한반도를 지나 중국 선양과 베이징을 거쳐 베이징에서 남북으로 갈라져 유럽까지 이어지도록 돼 있다.

남부노선의 경우 베이징에서 상하이, 베트남, 타이완 거쳐 네덜, 방글라데시, 인도네시아와 아프리카니스탄, 중동지역, 터키를 지나 남유럽으로 연결되며 총연장은 2만3천km에 이른다. 북부노선은 베이징에서 몽골, 시베리아를 거쳐 모스크바, 북유럽으로 연결되며 총연장은 1만5천km로 돼 있다.

현재 아시아고속도로 전체 예상노선 가운데 베이징에서 상하이에 이르는 지역만 연결도로가 없을 뿐 나머지는 대부분 도로망이 연결돼 있지만 나라마다 도로상태가 다르고 비포장 도로도 많아 정상기동하려면 도로의 확·포장 사업과 연결사업에 상당한 기간과 비용이 투입돼야 할 것으로 분석되고 있다.

또 한반도의 고속도로 연결사업에는 남북간의 합의가 전제돼야 하고 일장이 조금씩 다른 각국의 이해관계를 조정해야 하는 등 난제가 산적해 있는 상황이다.

곽정수 기자

