



전체기사

정치/종합

경제

사회

스포츠

지역/교육

문화

대전~거제 철도 조기건설 절실

2006-03-24 18:51:42

진주, 통영, 함양, 사천, 산청, 고성, 거제 등 서부경남 7개 시·군 자치단체들이 대전~거제 철도의 조기건설을 건교부에 건의했다. 대전~무주~함양~진주~통영~거제로 잇는 2020년 완공계획이나 국토 균형발전 차원에서 고려할 때 조기개통이 절실하다. 대전~거제간은 전국 5대권 낙후권 중 한곳에 들어갈 정도로 낙후돼 있는 지역이다. 대전~거제간 건설은 진주 등 서부경남 지역이 비약적으로 발전하는 계기가 된다는 점도 간과할

대전~거제간 220km 구간의 철도건설비는 약 3조3000억원으로 예상된다. 철도 건설은 경남, 전북, 충남, 대전 등 4개 시·도의 11개 시·군을 통과하게 된다. 남북 내륙의 교통과 지역간의 통합의 효과도 전망된다. 따라서 지리산, 덕유산, 한려해상권 등 해당 지역도 크게 앞당길 수 있다. 무엇보다 꿈의 건설로 여겼던 인류 사상 최장의 길이에다 모가 될 한·일 해저터널이 가시화되고 있다. 거제~대마도~일본간 약 200km 이상 해저터널 건설에 대비, 대전~거제간의 철도조기 착공과 완공이 요구된다. 한·일 해저터널 건설 때 거제지역에 환승센터와 연결할 철도망 등의 건설이 꼭 필요하다. 거제 종합환승터미널이 동북아 물류기지와 동시에 유럽간의 국제철도 연결도 가능해진다.

대전~거제간의 철도건설 사업은 이제 지역의 최대 현안사업이 됐다. 더구나 현 정부의 산업개발을 남부 내륙축으로 분산시킬 수 있는 등 국토균형발전에 큰 기여가 있을 대전~거제간 철도건설은 그간 김천~진주간을 노선만 변경한 것을 감안할 때에서는 100여년간의 숙원사업이나 다름없다. 먼 장래를 고려, 누가 봐도 대전~거제간 철도의 필요성은 인정된다. 거제까지 철도가 개통되면 거제~부산간의 거가대교를 통해 경부선의 보완철도로도 활용될 수 있다. 우리가 바라는 것은 서둘러 사업계획을 미 최대 교통 대동맥이 될 대전~거제간의 철도건설이 조기에 실현되기를 기대한다.

기사에일보내기

<http://www.gnnews.co.kr/view.php?section=SEAA&no=129559>

慶南日報 2006年3月24日

大田～巨済鉄道早期建設切実

晋州、統営、咸陽、泗川、山淸、固城、巨済など慶尚南道西部の7つの市・郡、自治体が、大田～晋州間鉄道の早期建設を建設交通部に建議した。大田～茂朱～咸陽～晋州～統営～巨済に繋がる鉄道は、来る2020年に竣工計画だが、国土均衡発展の次元から考えると早期開通が切実である。大田～巨済間は全国の5大立ち後れ地域の一つに入るほど立ち後れている地域だ。大田～巨済間の鉄道建設は、晋州など慶尚南道の西部地域が飛躍的に発展する契機になるという点も見過ごせない。

大田～巨済間220km区間の鉄道建設費は約3兆3000億ウォンと予想される。鉄道が建設されれば慶尚南道、全羅北道、忠清南道、大田など4つの市・道の11つの市・郡を通過するようになる。南北内陸の国土均衡発展と地域間の統合の効果も見通しできる。したがって、智異山、徳裕山、閑麗海上圏など該当地域の開発も大きく取り上げられるだろう。なにより夢の建設と思っていた人類史上最長の道であり、最大の建設規模となる日韓海底トンネルが可視化されている。巨済～対馬～日本間の約200km以上の区間に海底トンネル建設に備え、大田～巨済間の鉄道の早期着工と竣工が要求される。日韓海底トンネルが建設される時には巨済地域に乗換えセンターに接続する鉄道網などの建設が確実に必要だ。巨済総合乗換えセンターは21世紀の東北アジア物流基地と同時にヨーロッパ間の国際鉄道の連結も可能になる。

大田～巨済間の鉄道建設事業は今、地域最大の懸案事業となった。そのうえ、現在、慶釜側の中心の産業開発を南部の内陸側に分散させるなど、国土の均衡発展に大きく寄与することが期待される。事実、大田～巨済間の鉄道開発はその間の金泉～晋州間の路線のみ変更したことを考える時、慶尚南道西部の立場からは100余年間の宿願事業に変わりない。遠い将来を考慮し、誰がみても大田～巨済間の鉄道建設の必要性は認められる。巨済まで鉄道が開通されれば、巨済～釜山間の巨加大橋を通して繋がる慶釜線の補完鉄道としても活用される。我々が願うことは急いで事業計画をまとめ、国土の最大交通大動脈となる大田～巨済間の鉄道建設が早期に実現されることを期待する。