

부산일보

2 판 제 19991 호

2009년 1월 31일 토요일 (음력 1월 6일)

오피니언

독자마당

한일해저터널을 반대하며

일본은 동남아의 중심지가 되기 위해 한일해저터널을 만들려고 한다. 중국, 러시아, 유럽으로 뻗어나가는 것이 그 목적이다. 과거 일본이 우리나라를 강제로 찬탈한 후 만주철도를 놓기 위해 우리의 간도 땅을 중국에 주었고, 그 문제는 아직도 해결되지 않은채 방치되고 있다. 잘못된 과거에 집착은 하지 않아도, 앞날을 위해 잊지는 말아야겠다.

일본이 계획한 해저터널은 유럽 규격과 같은 아시아의 표준형으로 신간선 방식을 예정하고 있다. 이 방식이면 철도로 유럽 함부르크까지 10일이면 갈 수 있다. 일본은 1983년부터 일한해저터널 연구회를 만들어 준비해 왔고, 2006년에는 규슈에 물류단지 1천만평을 조성함은 물론 해저터널도 시발지 300m를 만들어 홍보하고 있다. 한국에도 한일해저터널 연구원을 설립해 놓고 있다.

최근 부산에도 물류단지가 확보되었다. 여기에 일본과 다국적 기업의 물류를 흡수, 동북아 물류 거점화를 이룬다면 어떨까? 언젠가 남북 철도가 개통되고 부산에서 중국, 소련, 유럽까지 물류를 수송을 하게 되면 세계의 기업들을 유치할 수도 있을 것이다. 그러면 부산이 동북아뿐 아니라 세계로 연결되는 철도의 시발점이자 중점 역할을 할 수 있을 것이다.

한일해저터널 공사보다 부산시가 철도 복선 등을 준비하는 것이 더 경제적인다는 생각이다. 부산발전을 10~50년 내다보는 신항 확장과 신공항 건설, 철도개선 사업 등을 시급하게 준비해야 한다. 최부규·부산 동래구 사직3동

釜山日報

2009年1月31日

[読者の広場]

日韓海底トンネルに反対して

日本は東南アジアの中心地となるために日韓海底トンネルを作ろうとしている。中国、ロシア、ヨーロッパへの進出がその目的だ。過去、日本が韓国を強制的に奪い取った後、満州鉄道を作るために韓国のカンド（間島・訳注：現在の吉林省遼寧省、黒龍江省、内モンゴルの一部など満州南東部地域の総称）を中国に与え、その問題はまだ解決されないまま放置されている。誤った過去に執着はしないとしても、未来のために忘れてはならない。

日本が計画した海底トンネルは、ヨーロッパの規格と同じアジアの標準型として新幹線方式を予定している。この方式なら鉄道でヨーロッパのハンブルグまで10日あれば行くことができる。日本は1983年から日韓海底トンネル研究会を作って準備してきており、2006年には九州に物流団地1千万坪を作ることはもちろん、海底トンネルも始発地の300mを作り、宣伝している。韓国にも韓日海底トンネル研究院を設立している。

最近、釜山でも物流団地が確保された。ここに日本と他国的企業の物流を吸収、東北アジアの物流の拠点化を果たすならどうであろうか？いつか南北鉄道が開通し、釜山から中国、ソ連、ヨーロッパまで物流を輸送するようになるなら、世界の企業を誘致することもできるだろう。それならば、釜山が東北アジアだけでなく世界に繋がる鉄道の始発点であり終点の役割をすることができるだろう。

日韓海底トンネルの工事より、釜山市が鉄道の複線等を準備する方がより経済的であるという考えだ。釜山の発展を10～50年先を見通しての新港の拡張と新空港の建設、鉄道改善事業等を急いで準備しなければならない。

チェ・ブギョ(釜山東萊区社稷3洞)