

國內鐵道輸送事情의 現況과 展望

鐵 道 厅
公報担当官 池 昌 勲

< 內 容 >

- 一、序 文
- 二、鐵道の 發展
- 三、鐵道輸送의 現況
- 四、越冬用炭輸送
(当面한 最大의 課題)
- 五、結 言

一. 序 文

鐵道는 한 나라의 社会經濟發達에 重要한 役割을 맡고있는바 그것은 交通手段이 그 經濟的機能으로서

가. 生産的機能

나. 市場形成的機能을 갖는 것이다.

한 나라의 交通條件은 그 나라의 社会的 生産力 發達의 一般的條件이며 交通力의 發達과 農業, 工業生産力의 發達과의 相互依存關係는 더욱 깊은 것이다. 이러한 關係는 大工場, 大農場等 個別企業의 交通力에 對한 依存性에도 自明되는 것이다. 鐵道輸送이 社会的 生産力發達의 一般的條件이라는 理由는 交通이 生産手段인 土地, 勞動, 資本의 利用을 合理化시키며 그結合을 容易하게 함에 도움이 되기 때문이다. 또 交通의 發達は 社会的 經濟發達을 促進함과 아울러 政治, 文化的 發達에 規制的 影響을 미친다.

人間社會의 原始社會로 부터 古代 中世 近世 現代社會에의 發達は 交通의 進歩에 依存하고있으며 交通의 進歩에 隨伴하여 外延的으로 社會生活의 地域的基盤의 規模가 擴大함과 同時에 內延的으로

社会關係가 緊密化 高度化되는것이다。 이것이 社會을 構成하는 個人에 따라보면 交通의 發達에 隨伴하여 個人의 社會化가 促進되는 것이다。 機械的 交通의 進歩가 近代社會의 發達에 重要な 貢獻을 하고있으며 全國的인 道路網이다。 鐵道網의 創設은 各々 地域의 偏見을 除去하고 國民的 感情을 醸成하고 國家의 秩序, 治安의 維持에 또 文化의 發達에 貢獻하고 있는것이다。 鐵道의 貢獻과 그 미치는바 影響을 살펴볼때 우리鐵道는 그야말로 波瀾 많은 우리國運과 同行하여 오늘에 이른것이다。 우리民族이 成長하듯이 鐵道도 成長하고 國家가 繁榮하듯이 鐵道도 發展하여 왔던 것이다。

一. 鐵道의 發展

成長과 發展과 繁榮一路의 鐵道近代化는 어디만큼 왔는가. 鐵道創設 67周年의 발자취를 더듬어보기로 한다。

우리나라에 처음으로 鐵道가 敷設되어 鐵馬가 달리기 始作한 것은 1899年의 일이다。 그러니까 지금으로부터 67年前 鷺梁津 濟物浦間 33Km에 鐵道가 開通되어 鐵道營業이 비로소 始作되었다。 그以前에는 우리나라 交通手段은 한갓 牛馬나 가마에 불과했다。 당시 駐美代理代使로 있던 李夏榮氏가 歸國時 鐵道模型을 가지고 와서 鐵道의 必要性을 力說한 것이 認識의 始初가 되었고 마침내 京仁間에 鐵道敷設을 보게된 直接的인 契機가 되었다고 할 수 있다。 그로부터 鐵道는 近代文明의 發達 및 國運의 消長과 더불어 半世紀가 넘는 긴 歲月을 걸어오는 가운데 國家의 動脈으로서 國民의 經濟·文化·社會의 公器로서 發展을 거듭하여 오늘의 祖国近代化에 이바지해 왔던 것이

실상 우리나라의 鐵道는 67年前의 創設當時와 現在와는 比較해

보면 8.15의 混亂과 6.25戰亂의 엄청난 試練을 격스라고 아직도 後進性을 벗어나지 못하고 있긴하나 長足の 發展을 보았다고 할 수 있다. 卽 보잘것 없는 機關車4台와 客車6輛 貨車28輛으로 運行하던것이 67年이 지난 오늘에 와서는 營業料 3,033 KM에 스텝 기관차 261台 디젤기관차 141台 客車 1,398輛 貨車 10,786輛 動車 79輛으로 增加된것이다.

技術面에 있어서는 時速 百料를 자랑하는 現代式 「디젤」機關車가 太百噸額을 疾走하고 있으며 지난해 9月 18日에는 우리나라 鐵道の 嚆矢인 京仁間에 複線이 完成되어 鐵道の 成長率을 誇示한바도 있다.

뿐만더러 産業線의 施設 客貨車의 國內新造 老朽施設의 改良 및 서비스 改善等은 安定期에 접어든 韓國鐵道の 實際를 말해주는 것이기도 하다.

한때 6.25의 戰亂으로 우리나라 鐵道는 約40%가 破壞되어 瘡痍狀에 놓인적도 있었으나 首都取復과 더불어 復舊作業을 서둘러 51年부터는 正常的인 輸送體系를 樹立하기 시작했다. 그후 5.16 革命을 基點으로 各種産業 및 地域社會開發을 爲한 鐵道建設을 비롯하여 輸送力을 強化하는 한편 國產客貨車의 多量生産, 借款에 依한 車輛導入, 鐵道枕木의 P.O化等 各部門에 걸쳐 飛躍的인 發展의 土臺를 마련했던 것이다.

특히 經濟復興의 바탕이 되는 各産業線의 着工 및 開通은 우리나라 産業構造의 發展的인 기틀을 마련해주었으며 鐵道動力의 多-體化 促進事業은 順調로이 되고 있어 지금까지 運營되어오던 스텝機關車는 이제 時代의 遺物로서 轉落할 運命에 놓여있다.

이와같이 우리나라 鐵道는 國家中興과 國民의 公益的인 使命完遂를 爲하여 한결같이 무거운 輸送業務를 擔當해 왔으며 앞으로

계속 鐵道の 近代化에 拍車를 加하게 될것이다.

이의 具體的인 實例를 部門別로 들어 보기로 한다.

三. 鐵道の 輸送現況

1. 旅客輸送 및 貨物輸送

날로 膨張하는 人口增加와 各種産業의 發達은 交通需要量의 增加를 不可避하게 하고있다. 우선 旅客輸送만 보더라도 66年度 上半期는 65年度 上半期에 비해 25%의 增加를 보여 6,580 万名을 輸送하므로써 65年度의 34 億원 보다 27%가 增收된 43 億원을 올리고 있다.

한편 貨物輸送에 있어서는 第1次 5個年經濟開發計劃期間中인 62년부터 64년까지는 物動量과 貨車의 增備가 大體的으로 같은 比率을 增加되었으나 65年 以後부터는 工業生産이 20乃至 25%가 成長되어 輸送需要는 前例없는 增加를 나타내는 反面 貨車의 補強이 이에 미치지못해 한때 相當한 滯貨現狀을 빚어내기도 했다.

그러나 이처럼 不足한 裝備와 動力에도 不拘하고 66年度 上半期까지의 輸送實績은 65年度 上半期の 1,095 万吨에 비해 8%의 增加를 보인 1,174 万吨을 輸送하였으며 1日平均 64,850 噸을 輸送한 셈이 된다. 收入에 있어서는 65年度의 27 億원보다 12%가 增收된 31 億원이나 된다.

이와같은 輸送實績은 現下 不充分한 條件에 비주어 括目할만한 일이며 앞으로 계속 增加一踏를 거듭하게될 鐵道輸送量을 円滑히 「카버」하기 위하여 質的으로나 量的으로 裝備의 強化를 서두르는 緣由가 이런데 있는 것이다.

2. 鐵道建設

鐵道는 國內 唯一의 大量輸送機關일 뿐만 아니라 國家産業經濟의 發展과 國民經濟의 發展을 凶謀하기 위한 社會間接資本으로서의 經濟的 意義와 公益的面에서 最大限의 力量이 要望되고 있다.

太白山地區 地下資源開發과 地域社會開發의 促進을 爲한 鐵道網 擴張은 經濟開發計劃에 隨伴한 不可欠의 國家的 要請으로 이루어지는 것으로서 그것의 公益的인 價値은 크다 아니할 수 없으며 또한 第1次 經濟開發 5個年計劃의 目標을 達成하는데 있어서 큰 比重을 차지하고 있는 事業이라 하겠다.

6.25 戰亂후 復旧事業을 결절한 鐵道建設은 1952年以來 1961年 까지 10年사이에 産業鐵道인 聞慶線을 비롯하여 嶺東線, 咸白線, 泗川線等の 開通을 보았고 63년에 비롯된 第1次 經濟開發 5個年計劃期間中 새로운 鐵道가 敷設되어 基本産業發展에 寄与하게 되었다. 即 1963年에 慶北線 旌善線 第3-4 肥料工場引込線등이 敷設完了되어 年末까지는 開通을 보게 될 것이며 계속 工事中인 光州線, 慶全線 旌善線 一部등의 産業鐵道와 66年度에 起工한 庇仁線, 聞慶支線등 新線이 着工되었다.

이와같이 속속 建設開通되는 産業線은 5個年計劃 目標達成의 關鍵이 됨으로써 輸送量의 効率的인 調節이 이루어지게 되어 國家自主 經濟의 確立과 基幹産業 發展에 貢獻하게 될 것이다.

3. 施設改良

現在 서울驛만 하더라도 人口 30萬名을 推算하여 建築된 것으로서 約10倍의 增加를 나타내고 있는 現事態下에서는 施設改良이 不得已할 뿐더러 매우 時急을 要하게 되었다.

이는 輸送需要의 円滑한 消化와 아울러 現代感覺에 알맞는 施設의 現代化를 爲해서 施行되어야 하는 것이다.

施設改良의 主된 事業으로 손꼽을수 있는것은 第3次 5個年 計劃 期間內에 總工事費 41億8千萬원을 投入하여 完工시킬 「맴모스」 서울 駅舍를 비롯하여 釜山 駅・淸州 駅改良 그리고 國內最大의 貯炭場인 里門洞下貨場, 提川操車場 및 鐵道枕木의 P.O化 테일의 重量 및 長大化등 老朽된 鐵道施設을 完全히 새로운 모습으로 強化시킬 날도 그리 멀지는 않은것이다.

여기에서 서울 駅 改良計劃을 살펴보면 서울-水色-陵谷間을 複線化하며 서울 駅에 地下待合室 및 接客施設을 增設 水色에 客車操車場을 新設하고 洗車・檢車・修車・予熱暖房施設을 水色으로 移轉하기로 되어 있다.

4. 車輛整備

車輛의 近代化는 鐵道の 近代化에 직접 影響을 미치는 것으로서 車輛의 近代化는 비단 하나의 企業的인 要求에서 뿐만아니라 經濟社會, 文化등 各分野의 安定向上에 따라서 調和있는 發展을 促求함과 동시에 現代人の 感覺에 迎合되기 爲해서이다.

이에對한 適應策으로 鐵道動力의 完全 디젤化 促進事業으로 今年 6月初에 다시 62臺의 디젤機關車 導入을 爲한 第3次借款 1,860萬弗의 承認을 얻어 67年부터 이것이 順調로이 導入되면 主要 幹支線을 全面 디젤化될 것이며 스팀機關車는 時代의 遺物로 轉落하게 될것이다. 한편 裝備의 強化策으로 A-D 및 IDA借款 2,040萬弗로 디젤機關車 30臺 및 客車 115輛 貨車 935輛을 導入하였고 廠中이든 仁川工作廠을 再操業케 하여 國產客貨車 生産에 拍車를 加하고 있다. 卽 61년부터 66年上半期까지 638輛의 客車를 生産하였으며 貨車도 460輛을 生産하였다.

특히 激增一路에 있는 輸送事情을 緩和하기 爲하여 輸送裝備의 補

強에 腐心하고 있는데 一面으로는 国内生産 一面으로는 外製導入으로 輸送難을 克服하려 하고있다。 国内에 있어서의 貨車製作事情을 살펴 볼것 같으면 今年度 4百輛計劃에 지난 6月末現在 2百輛이 製作完了되었고 계속 製作에 拍車を 加하고 있다。 休止車도 192輛이 이미 再生되어 一線에 就役하고 있으며 한편 外製導入事情은 韓日間의 國交正常에 따라 對日請求權에 依한 請求物資를 優先的으로 動車와 貨車の 緊急導入이 지난6월에 契約締結되어 動車 85台 貨車 536輛 및 貨車資材 千百輛分이 年内에 各々 導入될 予定으로 있었는데 9月5日 完製貨車の 第1次分, 38輛이 釜山港에 入荷되었고 10月中에는 112輛이 11月中에는 殘量 386輛이 完全導入될 予定에 있어 物動量輸送事情은 今年을 고비로 明年에는 相當한 緩和狀態가 이루어질 것으로 展望되고 있다。

以上에서 보아온 바와같이 우리나라 鐵道는 輸送의 円滑을 劃策하는 同時 鐵道建設로 産業線을 着々 確保해가는 過程에 있으며 施設과 裝備의 改良으로 鐵道近代化에 決定的인 契機를 마련하고 있다。

이밖에도 經營의 改善으로 「일하는 鐵道」 「奉仕하는 鐵道」의 面貌를 如實히 나타내기 始作했다。 即 收入의 增大를 비롯해서 經費를 節減하고 奉仕度를 向上시키는 同時에 經營의 改善을 爲한 提案制度의 確立等 우리나라 鐵道가 飛躍的으로 發展할 수 있는 現代化에의 기틀이 着々 마련되어 가고 있음을 알수있다。

越冬用炭輸送은 当面한 最大의 課題

需要와 輸送能力

輸送量은 輸送需要와 輸送供給에 依하여 決定되는 것으로 FY66 總需要 2,586 万吨에 對하여 現裝備와 導入 및 新造裝備能力을 考察하더라도 FY66 貨物輸送量 2,513 万吨으로 需要에 比해 約 73 万吨의 輸送未達이 予想된다.

이는 下半期 輸送計劃量을 完遂하고 上半期 未達量 10 万吨을 輸送한 量이다. 그러나 当面한 最大의 課題인 無煙炭輸送需要를 볼때 FY66年 1月~3月間 730 万吨需要에 對하여 輸送供給実績은 673 万吨의 実績으로서 92%의 供給을 한것이다.

앞으로의 9~12月間의 越冬期需要 381 万吨과 FY67, 1月~3月間 需要 290 万吨의 越冬 無煙炭輸送을 期必 完遂하지 않으면 안될 實情에 있다. 卽 서울地區를 비롯한 主要都市 貯炭目標量을 確保하고

主要都市 貯炭目標量

(千吨)

區 分	9 月 末	12 月 末	67, 3 月 末
서 울	422	234	140
其他 9 個 都市	178	135	60
計	600	369	200

9月12日 現在 貯炭量은

서 울 356,951 吨
 其他都市 152,985 吨
 計 509,936 吨

糧穀을 비롯한 肥料, 洋灰, 軍用品 輸入品等 無煙炭以外의 主要物資의 輸送도 堪當하지 않으면 안될 實情에 있으며 上半期中 動力 및 貨

車不足에 의한 輸送未達量을 合한 下半期 輸送量을 完遂하고 未達量을 輸送하기 爲하여 上半期中 取하였던 非常對策의 繼續延長으로 52萬屯의 增輸送을 成하여도 年間 97%의 輸送供給밖에 할 수 없는 現實에 있다.

輸送需要量과 輸送能力 (單位 1,000 屯)

區 分	需 要 量	輸 送 能 力		計	
		貨車能力	非常措置		
上 半 期	12,569	11,400	337	11,737	△ 83.2
下 半 期	13,293	12,870	522	13,392	8
合 計	25,862	24,270	859	25,129	△ 733

※ 貨車回帰日 短縮	1 1 8	} 5 2 2
增積, 增結	3 0 4	
夜間作業	1 0 0	

滯貨 一掃策

滯貨의 大部分은 無煙炭이며 이는 黃池, 古汗, 鐵岩地區의 貯炭의 偏在와 構内容量의 輻輳, 嶺東, 中央線의 線路容量超過等 障礙要因의 除去와 作業의 機械化等 貨車의 停留時間 短縮, 中繼時間의 短縮措置가 早速히 取하여지고 輸送裝備 및 動力確保에 依한 輸送力 增強에 依하여 滯貨一掃를 企圖하고 있습니다.

越冬輸送을 爲한 措置

越冬輸送을 円滑히 完遂하기 爲하여

가, 非常輸送態勢의 強化

- (1) 貨車, 動車 增進運動

- (2) 增積 增結輸送
- (3) 夜間 積下作業
- (4) 車輛 檢修強化

나. 越冬輸送을 爲한 非常勤務 實施로 夏季貯炭 60萬屯을 期必 達成하기 爲하여 第一段階로 9月末까지 非常勤務措置를 命令하고 月間 800輛의 無煙炭輸送과 서울地方搬入 330輛을 確保하여 9月末 서울地區 貯炭目標量 42萬屯을 達成하는 데 全力을 傾注하고 있으며 이의 實施에 있어서는

- (1) 勤務態勞의 強化 (24時間 指揮機能 發揮)
- (2) 給車定時運行 確保 (輸送力 增大)
- (3) 積下作業時間 短縮
- (4) 計劃的인 構內作業 實施
- (5) 輸送裝備의 補修強化 (移動檢修班)
- (6) 輸送 督勵班의 派遣

以上 指示命令의 實踐結果를 確認하고 있으며

施設 擴張과 裝備強化

가. 輸送障礙要素除去를 爲하여 다음과 같이 施設完備를 促進하고

- (1) 堤川操車場 10個線 16Km를 9月末까지 完工 (抱容能力 增強 350輛)
- (2) 里門洞 下貨場 建設促進
高架式 下貨線 2個線을 10月末까지 完成 (42萬屯 貯炭)
- (3) 里門洞 貯炭場 接近通路의 敷設促求 (서울市 併行)
- (4) 忘憂駅構內 4個線 2Km 擴張工事를 10月末 完成
(構內容量 350輛으로 擴張)

(가) 里門洞 着発 操車作業能率向上

(나) 京春, 京元線의 直送組成으로 清涼里構内 輻輳緩和

(다) 中央線 下行客車의 集結組成作業

(5) 積炭施設의 機械化

5 個地區 12 個炭鉱, 흥매, 금베아, 側線 및 共同貯炭場 現況
(別添)

(6) 墨湖港 石炭搬入機 増設工事

10 月末까지 完工 (船積能力 30% 増強 屯)

(7) 積下場 照明施設 補強 (夜間作業)

나. 貨車 및 기관차 導入, 新造促進

區 分	9	10	11	12	計	
貨車導入 G	30	60	210		300	
B	8	52	176		236	
貨車新造 G						
計	38	65	75		140	国内新造
더 젤 기관차		16	16	17	49	
動車導入		20	65		85	

展 望

上述한바와 같이

가. 動力 및 貨車不足에 依한 輸送未達

나. 7, 8 月 兩期로 因한 輸送支障

다. 構内容量의 輻輳

라. 線路容量, 超過等 모든 障礙는 10月末까지는 大輻 施設 및 裝備가 確保될것이며 動力車도 導入되어 輸送力이 大輻 增加될것으로 下半期需要量 輸送을 完遂하고 上半期 未達量의 一部를 輸送할 수 있을것이며 繼續 裝備確保 措置가 (新造 900輛) 取하여져 있으므로 無難히 需要에 따른 輸送供給이 이루어질 것이다.

9月以後 增強되는

有蓋車 236 輛) 計 676 輛
無蓋車 440 輛

中 無蓋車는 95%를 無煙炭輸送을 爲하여 重点配定하고 有蓋車는 其他 越冬用物資 秋穀과 醬장用 野菜輸送에 充當 輸送需要의 供給에 万全을 期할 수 있겠읍니다. <別添參照>

※ 醬장용, 醬장用 鹽需給

区分 \ 月別	10月	11月	12月	1~3月
屯 數	18,000 屯	18,000	18,000	50,000
1日配車輛	20	20	20	18

1966年 總需要 398,015 M/T
一般家庭用 164,716 M/T
(8-12月) 醬장용 90,000 M/T
(1-3月) 醬장용 50,000 M/T

※ 油類代替 Bunker C 輸送

区分 \ 月別	9	10	11	12
輸送量	23,900KL	40,492KL	40,604KL	40,966KL
1日配車輛	24	42	43	43
所要不足	+15	△104	△111	△111

FY66 Bunker C	生産量	364,726 KL
	導 入	396,859 "
	計	761,585 "

对策：油公으로 하여금 100輛을 新造 (9~10月)로導 하여 所委
 量 不足에 充當 (对日請求權 資材中 100輛充當)

※ 洋灰輸送

区分 \ 月別	10	11	12
屯 數	169,000	124,000	105,000
1日車輛	151	115	94

國民에게 協調를 要望하고자 하는것은

輸送需要에 對한 裝備의 確保와 輸送力不足에 對한 措置로 人爲
 的인 努力과 輸送对策委員會 및 政府 各部處의 努力으로 主要物資輸
 送에 많은 成果를 나타내고 있으나

가. 棧敷施設의 幾械化

나. 積炭의 集中作業履行

다. 下貨場의 炭種別 区分貯炭止揚 (清涼里 民營22業者-59炭種)

라. 作業能率의 向上督勵等 措置를 講究해 주시기 바랍니다.

<더욱이나 炭協같은 境遇>

끝으로 其他事項으로서는

가. 貨車增備에 따른 增加에 隨伴하여 서울地區 集中輸送과 9個
 都市를 增加量에 따라 地方都市로 30個都市, 80個都市로 漸次 緩
 和措置될것 입니다.

나. 柴岩, 中央線의 負擔量을 墨湖方面으로 轉換키 爲하여

黃池地區	月間	3萬噸
鐵岩地區	"	2萬噸
計		5萬噸을

海上輸送으로 轉換하여야 円滑을 期할것이며
 다. 集中輸送을 解除할 경우는 回帰日이 延長될것입니다.

結 論

予見되는 輸送需要의 充足이 國民經濟成長을 瀾沢케하고 나아가서는 意慾的인 開發事業을 促進한다는 理致的인 事實에 보다 忠實하고 寄與하는바 至大하여야 하겠다.

우리나라 鐵道가 經濟的, 技術的 後進性を 脫皮하고 飛躍的인 發展을 할 수 있는 素地가 이런곳에서 由緣된다는것을 다시한번 強調한다. 先進諸國의 눈부신 發展相이야 말로 따를수는 없다할지라도 眞眼目으로 볼때 亦是 先進諸國이 이룩한 現實的인 近代性を 따르지 못할 時差은 있을 망정 結局에 가서는 接近할 時期가 到來됨을 確信하는 것이다. 歐美一部 國家에서 實施하고 있는 「 Piggy System 」나 「 Container System 」等은 우리가 貨物取扱面에 있어 終局的으로는 對決하지 않으면 아니될 命題인 것으로 經營改善 方案으로 樹立되어 推進하고 있는 것이다.

只今 우리가 多急한 輸送需要를 充足하기 爲하여 全力을 輸送力 確保에 施設, 裝備의 強化, 容量의 擴充等 온갖 熱과 誠을 기우려야 하겠다.