

歐美 鐵道の 現住所

申 錫 雨

〈鐵道廳運輸局 行政事務官〉

I. 韓國鐵道の 現住所

筆者는 本誌에 “大量貨物 輸送合理化方案”에 대하여 1次 寄稿한 바 있다.

韓國 鐵道貨物 輸送上의 問題點과 對策方向이 어떠한가 될 것 같다는 筆者 나름대로의 所見도 대부분 당시에 다 記述하였다.

이번에는 筆者가 鐵道輸送計劃을 起草하는 實務者의 한사람으로서 外國鐵道の 現況과 比較하여 當面 問題點을 說明함으로써 讀者 나름대로 우리 鐵道の 貨物輸送問題만이 아닌 전반적인 未來像을 생각해 보는데 조금이나마 도움이 되기를 바라면서 몇자 적어 보고자한다.

1782년 James Watt가 蒸氣機關을 발명한 이래 이 세상은 急速度로 科學文明이 발달하기 시작하였다.

이 蒸氣機關은 鐵道の 動力으로 活用되어 輸送의 革命을 일으키기에 이른다. 지금으로부터 꼭 157年前的의 일이다.

그러나 우리나라에 이 蒸氣機關이 上陸한 것은 그보다 74년 뒤인 1899년으로 지금으로부터 83年前的의 일로서 우리나라가 英國보다 新文明이 그만큼 뒤졌다는 뜻으로 설명될 수도 있는데 이 時點은 프랑스보다 73년, 日本보다도 27년이 늦은 것이다.

그러나 오늘날 文明의 尺度가 반드시 그 시간만큼 늦어있다는 이야기는 아니다. 그들이 新文明을 만끽하며 安逸한 生活을 하는 동안 우리

는 不徹晝夜 피나는 努力을 하여 高度成長으로 뒤쫓고 있으니가…….

鐵道の 輸送分擔이 公路·海運·航空 등의 발달로 줄어들기는 하였으나 아직도 절대적으로 큰 비중을 차지하고 있는 것은 사실이며 世界各國은 鐵도가 에너지節約적이고 倒産時의 問題點이 너무도 크기 때문에 鐵道支援政策을 여러 형태로 시행하고 있음은 前에 言及한 바 있다.

세계각국의 鐵도가 공통적으로 赤字에 허덕이고 있는 것은 그 公共性에 따른 經營隘路, 즉 公共負擔이 너무 過重하기 때문이다.

우리 韓國 鐵道の 경우 83년기준 8,900餘億원의 豫算規模中 1,100億원이 넘는 公共負擔을 안고 있고 2,400餘億원의 投資費 負擔이 있으며 이는 自體 營業收入 5,500餘億원에 비하면 엄청나게 큰 비중이 아닐 수 없다.

일부 政府補助가 있다고는 하나 우리는 自動車처럼 國家에서 建設하고 維持管理를 하고 있는 高速道路에 通行料만 내고 運行하는 것과는 달리 維持補修는 물론 建設費까지 負擔하는 외에 각종 公共割引과 公共投資, 收支와는 거리가 먼 支線과 政策路線의 赤字運營, 庶民生活 保護라는 政策的인 次元 때문에 公路의 半도 안되는 普通列車 運賃이나 政策物資 運賃 등은 鐵道の 赤字運營을 불가피하게 하고 있는 것이다.

우리의 鐵도는 6·25前까지만 해도 스태프 機關車로서 서울~釜山間을 12時間씩이나 걸려 運

行하였으나 60년대에는 完全 디젤化되었고 速度도 4時間帶로 短縮되었으며 70年代부터는 더욱 高速運轉이 可能한 電鐵로 바뀌었고 現在는 超高速電鐵을 構想하고 있는 등 急速度로 발전해가고 있다.

鐵道の 登장이 선진국에 비하여 1세기 이상이나 뒤떨어졌던 우리가 불과 십몇년의 간격으로 따라잡고 있다는 것을 筆者는 자랑스럽게 이야기하고 싶다. 물론 선진국 수준이 되기까지는 많은 문제점이 산적해 있는 것 또한 사실이지만 그러나 많은 사람들이 우려하는 것보다는 더 빠른 時間內에 우리도 先進隊列에 어깨를 같이 할 수 있다고 自負하면서 外國의 例를 몇가지 紹介하면서 우리의 것과 비교해 보고자 한다.

II. 外國 鐵道 見聞記

筆者는 IBRD 借款資金에 의한 海外研修計劃의 一環으로 유럽 諸國의 鐵道를 시찰할 수 있는 기회를 가진 바 있다.

이 研修의 主目的은 프랑스 高速電鐵(TGV)을 살펴보는 데 있었으나 在來線의 旅客 및 貨物 輸送施設과 都市 地下鐵 및 郊外 電鐵의 運營狀況도 概略이나마 見學할 수 있었으며 프랑스 이외에 벨지움, 네덜란드, 독일, 스위스, 이탈리아와 日本의 鐵道도 짧은 시간이나마 비교해 볼 수 있었다.

西歐 諸國이 우리보다 所得이 높고 잘 산다는 것은 세상이 다 아는 일이다. 鐵道の 경우에도 우리보다 더 規模가 크고 더 발전된 것도 사실이다.

그러나 그네들은 늙었고 完熟해 있으며 우리처럼 빠른 速度로 成長하고 있는 狀況은 아닌 것 같다. 그들은 週 5일 勤務를 하며 生을 즐기고 있지만 우리는 最少限 그들을 따라 잡기 위하여 쉬지 않고 노력하고 있다.

우리보다 몇백년 앞서서 큰 規模로 이루어 놓은 그들의 都市와 社會, 황홀하게만 들어 왔던 그들의 社會生活, 그러나 잘 整理된 거리나 建物에 비하여 들던 바와는 달리 각종 오물이 거리마다 意外로 많았고 어느 地下鐵 바닥을

내려다 보니 레일 사이에 깔려 있는 자갈수보다 담배 궤초 수가 더 많아보이는 웃지 못할 現實도 있었으며 交通 신호를 위반하는 市民, 몇 푼 보태달라고 쫓아오는 백인겨지, 악기를 불며 악을 파는 거리의 약장수(?), 사진 한장 찍어 주고 몇십프랑을 내라고 떼를 쓰는 영터리 사진사들, 반드시 황홀한 것만이 아닌 이러한 것들을 우리 國內現實에 견주어 보기도 했다.

그러면 外國의 鐵道 現況을 몇가지 紹介해 보자.

1. 프랑스 高速電鐵 TGV

프랑스는 지금으로부터 꼭 150년 전인 1832년에 鐵道가 開通, 우리나라 보다 67년이나 앞서 발전을 시작했다. 34,000餘km의 線路中 10,500餘km가 電鐵化되어 있으며 電鐵區間에서 전체 輸送量의 80%를 감당하고 있다.

5,000餘臺의 디젤機關車(우리나라 431臺)와 8,500餘輛의 客車(同 2,150輛), 160,000餘輛의 貨車(同 16,000餘輛)와 93,000餘輛의 私有貨車로서 每日 200萬名(同 120萬名)의 旅客과 54만톤(同 14만톤)의 貨物을 15萬名(同 4萬名)의 職員으로 輸送業務를 담당하고 있다.

우리의 營業 km 3,100餘 km(선로연장 6,000餘 km)와 비교할 때 우리가 적은 營業線과 적은 裝備로서 더 效率的으로, 다른 측면에선 無理하게 運營되고 있음을 알 수 있다. 그들도 赤字運營에서 脱皮하기 위하여 20年前에 비하여 10萬名이나 되는 人員을 業務의 機械化로 감축하였다.

81년의 輸送實績은 550億延人 km(우리나라 250억延人 km)로서 20년간 60%가 증가하였으며 그중 40%가 10年內에 증가한 것이다.

장거리 旅客이 비행기나 자동차의 증가에도 불구하고 증가하였으며 이것은 주로 열차의 運行時間 短縮과 서비스 改善에 의한 것으로 分析하고 있다.

貨物은 81年中 740억톤 km(우리나라 120억톤 km)를 輸送하였으나 20年前에 비하여 증가되지 않았다.

鐵道の 斜陽化는 세계적인 추세라고는 하나

프랑스 國鐵은 最近 10年內에 鐵道의 現代化 努力을 하기 시작하였고 3,000輛 이상의 새로운 客車를 導入하기도 하였다. 時速 260 km/H의 TGV 運行과 郊外線路의 증가 및 現代化, 貨物輸送의 現代化, 固定施設의 現代化, 線路補修 改善, 長大레일 熔接, 通信의 現代化, 컴퓨터 시스템의 大型化로 50,000席 이상의 Memory가 可能한 豫約 컴퓨터 시스템을 보유하고 있으며 貨車運用的 컴퓨터化로 能率向上을 기하고 있다.

우리나라처럼 기름이 한방울도 나지 않기 때문에 에너지 節約을 위하여 약 50%는 原子力發電에 의한 電氣를 사용하고 있다.

파리~리용간 420 km를 TGV는 最高時速 260 km로 2시간 40분에 運行하고 있는데 현재 在來線으로 댈는 1/3區間的 線路가 新線으로 完成되면 2時間에 달릴 豫定이란다.

TGV의 最高 速度는 380 km/H이다. 20年前부터 1980年代에는 複複線을 해도 包和狀態가 되리라는 豫則下에 TGV 建設을 計劃했고 현재 이 區間은 80%가 複複線化되어 있다.

既在線의 飽和는 貨物列車의 疎通을 방해했고 旅客列車運行에도 많은 支障을 招來했다. 事故時 疎通支障 또한 크게 不便한 것이었고 研究結果 새로운 TGV 線의 建設을 決定하기에 이른 것이다.

TGV의 建設은 빠른수록 經濟的이라는 結論이었고 별도로 高率의 急行料를 받아도 時間節約 등의 效果때문에 거부반응없이 成功的이었다.

TGV 建設은 76년부터 시작하여 81년에 2/3를 完成하였으나 67년부터 在來線을 改良하여 200 km/H의 速度를 내고 있을 때當時 日本에서는 莫大한 投資를 하여 新幹線을 開通시킨 후 210 km/H에 불과한 速度를 내면서 소리를 내어 試運轉을 했다고 꼬집는 그들은 우리나라의 京釜新線 建設時를 念頭에 두고 하는 말 같았다.

우리나라의 京釜線과 비슷한 在來線에서 160 km/H로 運轉하고 있는 것을 보면 우리의 京釜線도 長大레일化 등 조금만 改良하면 그와 비슷한 速度를 낼 수 있다는 確信을 얻었다.

日本の 新幹線이 13.5/1,000의 勾配로서 터널과 橋梁이 전체의 40%나 되나(西獨에서 建設中인 高速電鐵도 같은 수준) 프랑스의 TGV는 파리~리용간 터널이 하나도 없고 35/1,000 勾配로서 建設費가 新幹線보다는 1/3에 불과하다는 主張인데 費用절감의 가장 큰 原因은 勾配를 35/1,000로 함으로써 터널이나 土工을 크게 줄일 수 있기 때문으로 35/1,000를 20/1,000으로 調整할 경우 建設費는 30%나 증가한다고 한다.

81년 價値로 換算하여 建設費만은 250萬弗/km이고 땅값, 車輛費 등을 포함하면 750萬弗/km였다.

파리~리용간 既存線 530 km를 新線은 420 km로 短縮시켰으며 既存線은 貨物列車에 專用함으로써 貨物輸送能力을 倍加시켰다.

하나의 高速電鐵 建設을 위하여 20년이나 긴 세월을 연구한 結果로 가장 經濟的이고 時代에 알맞는 交通手段으로 등장시키기에 이른 것이다.

우리도 京釜間에 高速新線을 建設할 경우 需要面이나 社會적인 發達狀況을 볼 때 틀림없이 成功하리라 確信하며 既存線은 프랑스처럼 貨物專用化하면 貨物輸送方式과 流通面에 큰 變革이 일어나리라고 確信하고 있다.

가장 큰 問題는 投資財源과 需要이나 TGV의 경우 座席占有率은 당초 豫想했던 50%를 훨씬 超過하는 62%이며(우리나라는 平均 80~90%外에 상당한 立席票가 있다) 日本の 新幹線에 비하면 1/10인 50,000名에 불과하나 投資費가 적으므로 經濟的으로 運營이 가능하다는 結論인 것이다.

2. Paris, Lyon 驛 旅客取扱 現況

파리에는 列車가 始終着하는 6개의 큰 驛이 있는 바 TGV가 出發하는 代表的인 驛이 南部의 Paris-Lyon驛이다.

이 驛은 100年前에 建設되었으며 交外線보다는 장거리 수송에 重點을 두고 있다.

하루 平均 120~130개의 장거리 列車가 4~5萬名을 輸送하고 있으며 우리나라처럼 러시아

워인 週末과 休暇季節의 偏嗜現象이 문제였다.

金曜日이 週末로서 평소의 3배가 몰리며 月曜日 아침이 또한 붐빈다.

舊施設을 TGV爲主로 改造中이었고 우리가 장차 京釜新線을 建設한다해도 現 서울驛은 始着驛으로 해야 함은 물론 現施設을 最大限으로 活用하고 地下도 最大限으로 立體的으로 活用하여 地下鐵, 郊外電鐵과 連繫體系를 構築해야 할 것이다.

乘下車時 우리나라처럼 人力에 의한 改·集票制度는 없고 기계화내지 略式이었으며 列車內檢票는 몇차례에 걸쳐 철저히 한다. 이것은 全 유럽의 共通으로 人力에 의한 改·集票를 철저히 하는 곳은 우리나라와 日本뿐인 것 같다.

驛에는 事故防止用이라고는 하나 改·集票 過程의 監視를 겸하는 듯한 TV 施設이 設置되어 있었다. 驛構內的 地下는 4層으로 急·緩行 地下鐵이 各方向으로 連結되어 있었으며 地下廣場이 3,000 m²나 되고 賣票, 集票, 化粧室, 商店 등 旅客 便宜施設이 구비되어 있었다.

列車階級은 緩行, 急行, 超特急의 3種이 있는데 TGV나 緩行이나 運賃은 똑같았다. 다만 1등과 2등으로 區分되어 있고 1등은 2등보다 60%를 더받고 있을 뿐이다. 休暇철 등 旅客이 輻輳하는 季節에는 割增이 可能한 것이 우리나라의 割引權만 있는 것과 對照的이다.

食堂 運營管理는 一般會社에 下請을 주고 있으며 飲食에 대한 不平은 프랑스 사람들의 食性이 까다로와 대단하다는 것이다. 1等席에서는 의자뒤에 飲食物을 올려 놓을 수 있게 하여 車內에서 直接 食事할 수 있도록 돼 있다.

公衆電話는 없으나 긴급전화는 취급하고 있다. 無賃乘車時는 20%의 附加金을 徵收하고 不應時는 告發措置한다. 이는 우리나라와 비슷했으나 獨逸郊外 電鐵의 무찰객에게는 30배의 부가금을 물게하고 있기도 했다.

職員은 無賃이고 家族은 年8回 無賃乘車證을 發行하는 것이 우리 鐵道와 비슷했다.

81年度 프랑스 國鐵豫算은 收入이 420억프랑이고 支出이 440억프랑으로 20억프랑의 赤字였으며 人件費가 무려 260억프랑이나 되었다.

프랑스國鐵의 國家持分은 51%이고 民間株가 49%로서 利益配當이 필요하고 運賃引上 決定은 原則的으로 自體調整이나 旅客은 交通部長官 承認事項이고 貨物은 自體調整이 可能하다. 運賃引上 要求額에 대하여 政府施策上 引下調整될 경우 調整된 部分은 政府에서 補助하고 있다. 貨物은 우리나라의 等級制와 急送時의 割增制처럼 貨物의 質과 種類, 빠르고 느린 過程에 따라 서로 運賃이 달랐다.

3. Saint George 操車場

Saint George 操車場은 파리 近郊에 있는 프랑스 第2의 大操車場으로서 합프 入換施設은 물론 立體化된 構內施設, 機關車事務所 및 TGV 檢修施設까지 있는 大單位 鐵道操車施設이다.

操車作業은 完全 컴퓨터化 되어 있었으며 8人 3交代로 그 거대한 操車場의 貨車入換作業을 하고 있었다. 列車 入換과 組成指示는 完全 컴퓨터化된 中央의 統制에 따라 施行하고 文書는 Pnevumatic이라는 pipe에 의하여 空氣壓力으로 國鐵本部 統制室까지 自動으로 送達되며 自動的으로 分離된 貨車의 速度가 調節되어 留置車輛과의 격돌이 防止되고 있다. 到着線群, 發着線群, 方向別 區分線群, 驛別 區分線群 등으로 區分되어 있다.

그러나 아무리 보아도 貨車의 連結機는 우리나라의 方式보다 非能率的인 것 같았다. 鐵道가 우리보다 먼저 발달하긴 하였으나 後에 發達한 우리의 것이 더 科學的이고 能率的으로 만들어진 것이다. 非能率的인 것을 알면서도 全 유럽이 그러하니 하루아침에 고칠 수도 없고 困難하리라고 생각되었다.

機關士는 우리나라처럼 機關助士가 없고 1人 乘務였다. 또한 긴 貨物列車에 車掌車 및 車掌이 乘務하지 않고 있었고 뒤에 側燈만 2개 달려 다닐 뿐이었다.

우리도 언젠가는 運轉保安이 어느 程度 本軌道에 오를 때 車掌車와 車掌乘務를 省略하면 經營改善에도 크게 도움이 될 것으로 생각한다.

Saint George 操車場의 貨物輸送을 3가지로 區分할 수 있다.

첫째, 國鐵 全體에는 120개 集結列車가 있는데(우리는 50餘個) 이 集結列車는 發驛에서 着驛까지 直通하는 關係로 本 操車場에는 負擔을 주지 않는다.

둘째, 集結組成이 불가능한 貨車 하나하나씩 使用하는 小量貨物은 日間 약 1,500輛을 取扱한다. 專用貨車 및 緊急을 要하는 野菜 등의 貨物은 時間內에 操車完了하여야 하므로 이곳에서는 取扱하지 않는다.

세째, 그외의 모든 貨物이 이곳에서 取扱되며 프랑스 國鐵 全體적으로 日間 약 3萬輛의 使用車가 발생된다(우리나라 약 3,000輛/日).

그중 이곳에서 大貨主用 直通專用集結列車와 緊急物資를 除外하고 日間 약 80個列車 2,900輛이 取扱되며 日間能力은 3,500輛 線이다(우리나라 堤川 操車場 1,000輛→完成時 1,500輛임).

作業線 施設로는

① 到着群線: 27個線으로 構成되어 있으며 入換機 2臺가 擔當한다.

② 方向別 區分線: 6個線群 48個線으로 되어 있으며 入換機 2臺가 擔當한다.

③ 列車別 區分線: 21個線으로 되어 있으며 入換機 2臺가 擔當한다.

컴퓨터는 線別 車輛留置狀態를 감안 完全 自動方式에 의하여 方向別로 분류한다. 各線의 貨車狀態와 空線狀態를 컴퓨터가 計算한다.

列車能力은 톤으로 表示하며(우리나라는 換算輛數로 表示) 計量器로 計量한다. 列車의 길이는 컴퓨터로 計算해낸다. 線路別 車輛數, 무게, Bagie 수까지 컴퓨터가 表示한다.

포인트(轉轍機) 清掃는 팀을 構成하여 每月 曜日마다 시행하며 用役을 주고 있다. 포인트에 기름을 번지르르하게 칠해 놓은 것은 우리와 아주 흡사했다. 함프의 勾配는 45/1,000로서 8名이 3交代로서 하고 있으며 8名の 構成은 準備 3, 補助 3, 空氣호스 擔當 2人이었다.

4. 컨테이너 基地

파리 南쪽에 있는 조그마한 컨테이너 基地를 訪問했다.

파리 市內에는 3개의 컨테이너 基地가 있는데 제일 큰 곳은 이곳의 10배쯤 된다고 한다.

規模는 작으나 모든 積下施設의 機械化가 잘 되어 있었으며 독특한 積下用 크레인이 몇개 있는 외에는 우리의 컨테이너 기지와 별로 다른 것은 없었다.

그러나 함프 操車場이 아닌 이곳 構內에서 入換作業을 하는 것을 보니 아무리 文明이 발달한 나라라고는 하나 우리와 별로 다른 것이 없었다.

프랑스의 컨테이너 輸送은 國鐵에서 68%의 持分을 保有한 CNC라는 系列會社에서 積下 및 小運送까지 擔當하고 있으며 CNC가 아니면 貨主가 直接 取扱하고 있었다.

81年中 약 100萬個의 컨테이너를 輸送하였다고 하니 우리의 年間 實績 4萬個에 비하면 25배나 되는 物量이다. 컨테이너의 輸送量 增加는 세계적인 추세여서 우리는 컨테이너 輸送의 擴大를 위하여 컨테이너 係를 新設 運用하는 등의 積極적인 營業開發政策을 전개하고 있으나 國內 全體物量의 7~8%線만을 擔當하고 있을 뿐이다.

5. 獨逸의 高速電鐵 建設

紙面關係로 다른 나라의 資料는 그만 두고라도 獨逸 高速電鐵에 대하여 몇가지 言及하고자 한다.

우리의 宿所가 있었던 Frankfurt 에서 南쪽에 있는 Gemunden 에 Hannover→Wurzburg間 320km의 獨逸 從斷高速電鐵 建設現場이 있다.

獨逸鐵道는 1845년에 鐵道를 建設하여 運營하기 시작하였으며 프랑스보다 13년이, 英國보다는 63년이 뒤진 것이다.

獨逸鐵道는 1845년부터 1875년 사이에 大體적으로 建設되었다. 高速電鐵은 1970년에 하노바로부터 10km의 高速鐵道를 建設한 것이 처음이다.

Hannover→Wurzburg間 320km를 1980년에 시작하여 2년째 建設工事が 進行되고 있으며 1990년에 完工 豫定이다.

最高時速은 250 km이며 平均 200 km/H로

計劃되어 있다. 프랑스의 TGV와 다른 점은 獨逸의 高速電鐵은 旅客, 貨物 共用이라는 點이다. TGV가 旅客專用으로 35/1,000 勾配인데 反하여 獨逸은 12.5/1,000로서 日本과 與件이 비슷하다. 터널이 35%~40%에 이르고 있는 것도 日本의 新幹線과 비슷하다. 最大 터널은 11 km, 긴 다리는 1,430 m에 이르고 있다. 工事費는 1 km 當 30,000,000 Mark (약 15,000,000 弗)에 이른다. 터널 工事場 内部에 들어가 보니 工事方式이 우리와는 여러 가지 面에서 달랐다.

우리는 터널을 뚫고 콘크리트를 한번만 치면 그만이지만 그들은 防水用 시멘트물을 1次로 뿌리는 形式의 防水를 하고 다음은 비닐을 씌워 2次防水를 하고 3次로 콘크리트를 한 후 4次로 20 cm 정도의 마감 콘크리트를 다시 하는 그야말로 完璧한 工事였다. 이러한 工事を 하면 日帝時 建設한 우리의 中央線처럼 漏水로 인한 停電事故는 결코 없을 것 같다.

橋梁建設現場에서 런닝샤쓰 하나 입지 않은 白人 勞働者들이 구슬땀을 흘리며 鐵筋을 손으로 엮고 있는 것을 보니 아무리 科學文明이 發達했다 해도 機械化作業은 限界가 있는 것을 실감했다.

6. 기 타

여러 가지 쓰고 싶은 것은 많으나 紙面 關係로 생략하나 유럽 鐵道の 특징을 한마디로 말한다면 나라는 각기 다르지만 鐵道는 國境이 없이 自由롭게 運行되고 있다는 점이다.

南北을 가로지른 休戰線은 아무도 넘지 못하는 線으로 생각만하던 나에게는 너무도 부러운 現實이었다. 同族끼리 좁은 땅에서 오고가지 못하는 것이 부끄럽기만 했다.

프랑스에서 時間 關係로 大西洋 沿岸의 프랑스 최대 貨物取扱施設을 보지 못한 것이 무척 아쉬웠고 세느江이나 라인江에는 旅客船과 貨物線이 頻繁히 오르내리는 것이 우리 나라의 江과는 달랐으며 배한척에 실은 貨物은 1個 列車分이나 된다고 한다.

旅客列車의 時隔은 各國 共히 잦은 便이었으

나 乘車人員은 많지 않았고 1등은 2등보다 더 閑散했다. 大部分 칸막이車가 많았고 註리회에서 미라노行 TEE(Trans European Express)는 1등칸으로만 編成되어 있었다.

알프스山을 넘기 以前 스위스 鐵道는 프랑스, 벨지움, 네덜란드, 독일과 같이 Long Rail 에 振動이 적은 鐵道였으나 알프스 산을 넘어 이탈리아 鐵道는 우리와 비슷하게 레일 이음매판 건너가는 소리가 요란하고 동요가 상당히 심한 편으로 우리나라 鐵道와 비교가 되었다.

이탈리아 미라노에서 스위스 제네바로가는 國際列車가 이탈리아~스위스 國境을 넘기 전까지는 超萬員으로 서서 가는 사람이 상당히 많았고 驛에 列車가 한번 서면 5분 이상 서는 것 같아 지루하기도 하였다.

제네바에서 註리히로 오는 동안 停車後 出發時마다 몇번이고 檢票를 하였으며 그대신 乘下車時의 改·集票는 어느 나라이건 없었다. 프랑크 푸르트 역의 지하철과 立體連繫施設은 78년에 完成된 것으로 지금도 그들은 계속 施設擴張을 하고 있다.

高速道路는 어느 나라이건 상당히 높은 수준으로 발달되어 있었다. 수없이 나타나는 立體交叉는 高速道路網의 발달을 說明해 주었고 우리나라의 京釜·京仁高速道路가 4車線인데 비하여 그들은 6車線 내지 12車線이었으며 벨지움~네덜란드간 고속도로 中央의 分離帶점 緣地帶는 6車線程度의 넓은 것이었다.

우리나라는 道界에만 가도 “어서오십시오. 여기서부터는 ○○道입니다” 하는 案内板이 있는데 이곳 유럽 天地는 도무지 어디가 國境인지를 알 수가 없었다. 國境이 가까우면 稅關員이 列車에 타는 것으로 國境을 넘는 것을 알 수 있으나 高速道路에는 그나마도 없었다.

유럽 天地는 확실히 福받은 곳인 것 같다. 山이 적고 기후가 좋으며 스위스 같은 곳은 경치 또한 逸品이 아닌가. 그러나 石灰岩地帶가 많아 물을 마음대로 먹지 못하는 것이 아쉬웠다.

유럽의 自然環境이 우리 나라보다 좋은 것 같다고 생각하다가 이탈리아 半島를 벗어나 이집트나 사우디의 沙漠을 내려다 보면 우리는 너무도 福된 환경에서 살고 있구나 하는 마음으로

하느님께 감사드리고 싶어진다.

필리핀에서는 鐵道 見學을 하지 못한 것이 아쉬웠으나 日本의 新幹線은 짧은 時間이나마 유럽 諸國의 鐵道와 比較해 볼 수 있었다.

유럽 諸國은 人種, 生活樣式 등 여러 가지 면에서 우리의 다른 점이 많았으나 日本은 너무도 우리의 비슷했다. 사람, 建物, 飲食, 鐵道運營方式 등……

日本 新幹線은 TGV보다는 投資費가 더 들 어간 것 같았으며 우리의 現實에 TGV나 新幹線方式中 어느것이 더 좋은 것인지는 상당히 깊은 연구가 필요할 것으로 생각된다.

Ⅲ. 鐵道 輸送能率 提高方案

制限된 紙面에 外國 이야기를 간단히 한다는 것이 너무 길어진 것 같다.

그러면 당면한 우리의 鐵道輸送能率 提高方案은 무엇인가.

우리는 輸送力擴充과 輸送效率向上을 위하여 湖南線複線 工事を 하고 있고 城北~議政府間 複線 電鐵工事を 하고 있으며 南部貨物基地工事も 하고 있을 뿐 아니라 制度面의 補完 등 多方面으로 努力하고 있다.

5次 計劃期間中 輸入炭을 堤川地區等地로 圓活하게 수송하기 위한 水仁線의 廣軌化와 全羅長項線의 大幅의인 改良, 石炭 및 시멘트의 圓活한 수송을 위한 太白線의 CTC化, 堤川~淵堂間의 複線電鐵建設, 堤川~榮州間의 電鐵化가 完成될 豫定이며 第2次 國土綜合開發計劃期間인 1991년까지는 湖南線을 木浦까지 全區間 複線化하고 嶋潭~堤川間 複線化와 榮州~鐵岩間의 電鐵化 외에 서울南部 循還線, 淸涼里~八堂, 淸涼里~退溪院間의 複線電鐵이 推進될 것이며 三浪津~馬山間, 大邱線, 永川~慶州~釜山間의 複線化도 檢討될 것이다.

貨物の 圓活한 流通을 위하여 서울 南部貨物基地를 1,000 만톤 規模로 完成하는 外 東部基地를 300 만톤 規模로 확장하고 西部貨物 基地는 500 만톤 規模로 新設이 檢討될 것이다.

大田, 全州, 光州, 大邱, 釜山等地에 새로운 貨物基地가 建設되고 堤川과 大田操車場은 1,500

輛 規模로 擴張될 것이며 蔚山과 仁川에 새로운 操車場이 建設될 豫定이다.

서울과 釜山間에는 어떠한 형태로든 高速電鐵이 建設될 것이며 現 京釜線은 區間 旅客列車와 貨物列車만이 專用하는 線路가 될 것이다.

積下貨作業은 機械作業率이 크게 向上될 것이며 小運送費 節減과 신속한 門前輸送體制 확립을 위하여 港口內의 引込線과 工團 引込線이 크게 확대될 것이다.

集結輸送은 더욱 강화되고 列車當 輸送能力도 크게 向上돼야 할 것이다. 石炭의 積下貨作業이 改善되고 Side Dump Car 運用이 檢討되고 시멘트의 Bulk 輸送比率이 크게 向上돼야 할 것이다.

이러한 基本構想을 하루 빨리 效率的으로 실현하기 위하여 IBRD 8次借款이 交涉中인바 1億弗 이상의 큰 規模로 豫상되며 이들 資金은 주로 石炭과 시멘트의 效率的인 수송을 위한 事業에 쓰여질 것으로 믿어진다.

水仁線의 廣軌化로 家庭用 輸入無煙炭의 圓活한 地方輸送을 돕고 堤川地區 시멘트工場과 發電所用이 대부분인 輸入有煙炭의 圓活한 輸送을 돕게 될 것이며 太白線의 CTC, 堤川~榮州間의 電鐵化, 仁川, 木浦, 馬山, 釜山, 蔚山 등 輸入炭이 入港되는 港口의 鐵道 引込線 및 積下施設에도 사용될 것으로 보이며 시멘트의 經濟的인 輸送을 위한 Bulk 貨車購入에도 상당액이 쓰여질 것으로 보인다. 그러나 이 Bulk 貨車는 私有貨車의 대폭적인 製作이 實실히 要求되고 있어 私有貨車 擴大를 阻해하는 要素는 制度的으로 除去 補完돼 나가야 할 것이다.

IBRD 側은 輸入石炭의 無煙炭 水準 運賃引上和 Bulk 시멘트 輸送量 증가방안의 하나로 Bag 시멘트의 運賃을 더 높이고 石炭, 시멘트의 運賃이 原價에 基礎한 運賃이 되도록 강력히 권장하고 있다.

또한 私有 Bulk 貨車의 증가를 위한 制度적인 補完措置도 권고하고 있는 등 우리의 鐵道輸送 效率 向上을 위하여 助言을 아끼지 않고 있는 것을 고맙게 생각하며 우리도 좀더 效率的인 鐵道輸送이 될 수 있도록 끊임없는 研究努力을 계속하여야 할 것이다. ♣♣