

# 京釜高速鐵道建設事業이 經濟社會에 미치는 影響

金 鍾 球\*

〈목 차〉

- 1. 序 言
- 2. 事業計劃
- 3. 事業效果
- 4. 地域經濟發展에 미치는 影響
- 5. 社會, 文化에 미치는 影響
- 6. 結 言

## 1. 序 言

서울~釜山間은 그 동안 우리나라의 經濟成長에 따라 全國人口의 64%, 國民總生産의 69%, 交通量은 旅客이 全國의 65%, 貨物이 全國의 69%를 包容하고 있는 地域으로서 鐵道와 道路 等 主要 交通施設은 이미 飽和狀態로 限界容量을 超過하여 交通混雜은 날로 深刻한 狀態에 이르러 交通混雜으로 인하여 1992年~2000年까지 10年間 累積損失은 약 130兆 원으로 輸出入 物動量 輸送이 어렵고 社會的 經濟的 損失이 엄청나게 되었습니다.

이러한 交通難을 解消하기 위하여 研究機關에서 研究한 結果 서울~釜山間 새로운 鐵道建設의 必要性으로 高速鐵道を 建設하게 되어 政府에서는 1989년부터 施行 調査를 始作하는 한편 京釜高速道路 建設計劃을 樹立하여 1991년부터 實施設計를 始作하고 天安~大田間을 1次 着工 區間으로 定하여 1992年 6月 30日 忠南 牙山郡 排芳面 長在里에서 起工式을 함으로써 本格的으로 推進하고 있으며 京釜高速鐵道建設事業이 經濟社會에 미치는 影響을 간단하게 말씀드리고자 합니다.

## 2. 事業計劃

### 가. 事業概要

- 區間 및 延長: 서울~釜山間 411km
- 總事業費: 5兆 8,462億 원
  - 建設費: 4兆 6,318億 원
  - 車輛費: 1兆 2,144億 원
- 建設期間: 1991~1998

### 나. 列車運用計劃

- 運行最高速度: 300km/h(設計最高速度: 350km/h)
- 中間驛: 4個驛(天安, 大田, 大邱, 慶州)
- 高速鐵道: 旅客專用
- 既存鐵道: 貨物(컨테이너) 위주 區間 旅客 併用
- 列車運行
  - 開通初期: 10~12분 時隔
  - 最大能力: 4분 時隔

### 다. 車 輛

- 車輛動力: 交流 25kV
- 1個 列車 運送 能力: 1,000名 以上

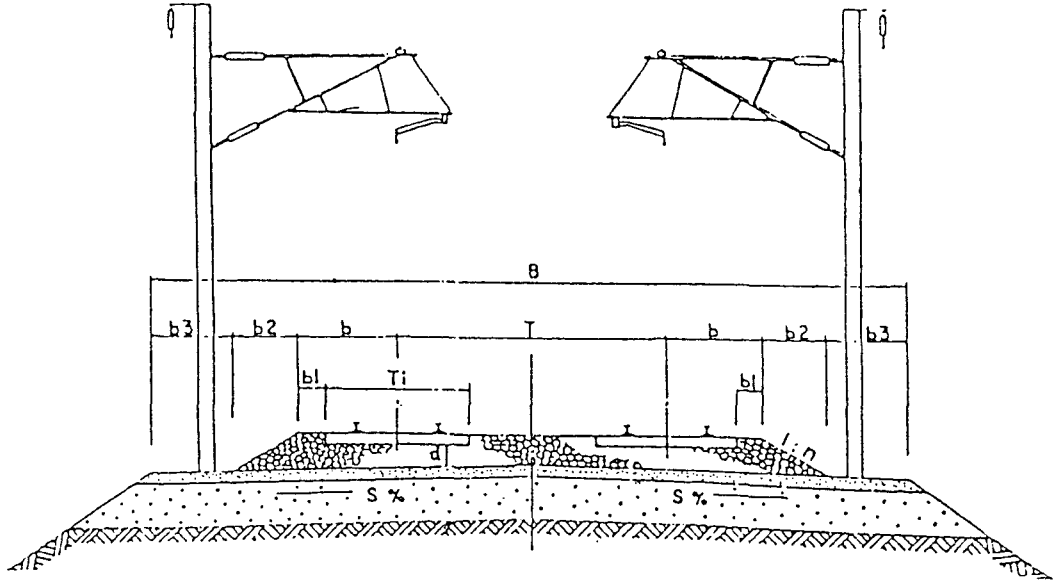
### 라. 建設基準

- 線路
  - 軌 間: 1,435mm
  - 最小曲線半徑: 7,000m(停車場 前後 부득이한 경우 400m)
  - 最急勾配: 15%(부득이한 경우 25%)
  - 레 일: 60km/m 長大레일
  - 枕 木: PC 枕木
  - 締結方式: 2重 彈性 締結
  - 道 床: 자갈 또는 슬라브
  - 分 岐 器: 彈性포인트 및 可動 크로스

\* 韓國高速鐵道建設公團 理事長

- 停車場：連繫 輸送이 쉬운 綜合터미널
- 線路交叉：完全立體化(鐵道, 道路 等)
- 設計荷重：UIC 基準
- 터널 斷面 크기：100m<sup>2</sup>(內空斷面)

- 給電方式：交流 25kV
- 信 號：列車 自動制御(ATC)
- 通 信：綜合情報處理設備



區 分	韓 國		日 本 新 幹 線	프 랑 스 T G V	서 독 I C E
	京釜高速鐵道	現京釜線			
軌 間	1,435	1,435	1,435	1,435	1,435
レ 重	60kg/m	50kg/m	60kg/m	60kg/m	60kg/m
枕 木	長大 P.C 枕木	一部長大 P.C 枕木	長大 P.C 枕木	長大 2블록 콘크리트	長大 P.C 枕木
道 床	자갈, 슬래브	자갈	자갈, 슬래브 4,300	자갈	자갈
軌道中心間隔(T)	· 5,000	4,000	11,600	4,200	4,700
路 盤 幅(B)	14,000	10,000	1,200	13,600	13,700
通 路 幅(b3)	1,500	600		1,800	1,600

#### 나. 推進計劃

區 分	推 進 日 程										備 考	
	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98		
· 技術調査 및 基本設計												
· 路 線 確 定												
· 線路設計 및 工事示方書作成												
· 航空測量 및 實施設計												
· 環境 및 交通影響 調査, 評價 등 關係 行政機關 協議												
· 地籍 分割測量 및 用地 買收												

區 分	推 進 日 程										備 考	
	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98		
· 工事發注, 契約, 着工 및 施工												
- 試驗線區間												
- 全 區 間												
· 車 輛 購 入												
- RFP 作成 및 發送,												
接受, 評價, 決定												
- 契約 및 設計												
- 試驗車輛 搬入												
- 運行車輛 搬入												
· 試驗線 運行												
· 全區間 試運轉 및 營業 開始												99年

### 3. 事業效果

#### - 交通 隘路 改善

○ 서울~釜山間 京釜高速鐵道가 開通되면 輸送能力이 1日 最大 50萬 名이므로 現 京釜線 鐵道 旅客 輸送의 2.5倍임

#### 現 京釜線 鐵道와 輸送能力 比較

區 分	現 京釜線	高速鐵道	增 加
· 1日 列車 運行 能力 (線路容量: 片道)	138回	240回	102回
· 1日 列車 輸送 能力 (往 復)	20萬 名	50萬 名	30萬 名

※現 京釜線의 서울~大田間 基準임.

○鐵道輸送의 圓滑化로 高速道路의 交通量이 鐵道로 많이 轉換되어 高速道路의 速度가 向上되고 貨物 輸送能力도 배가됨.

○高速鐵道 開通後 現 京釜線 鐵道는 地域交通 및 中小都市間의 連繫交通과 貨物輸送을 擔當함.

○現 京釜線 鐵道 컨테이너 輸送能力 增加:  
年間 35萬 TEU→300萬 TEU

#### - 地域開發

○時間短縮으로 全國土가 만나질 生活圈이 形成되어 國土均衡開發 促進

#### 서울~釜山間 列車運行時間

區 間	現 在 (새마을호)	高速鐵道 開 通 後	時間短縮	備 考
서울~大田	1:32	0:38	0:54	
서울~大邱	3:03	1:10	1:53	

서울~慶州	4:05	1:25	2:40	航空時間 (道心~空港 포함) 3:00
서울~釜山	4:10	1:41	2:29	

○首都圈 人口集中 抑制效果

- 大都市 交通體系의 整備促進

○高速鐵道驛은 綜合交通터미널 役割

· 京釜高速鐵道는 서울, 大田, 大邱, 釜山의 大都市와 天安, 慶州의 地方 中間 都市를 據點으로 하여 最高速度 300km/h로 迅速하고 安全하게 大量輸送을 擔當하고

· 高速鐵道驛에서 既存 鐵道, 郊外電鐵, 地下鐵, 버스, 택시, 乘用車와 서로 便利하게 乘換할 수 있도록 새로운 交通體系 形成.

○지역 내 連繫 交通體系의 實現促進

- 尖端技術이 國內產業에 波及

○高速鐵道는 最尖端 技術의 集合體이므로 車輛, 電氣, 電子, 制御, 土木 등 素材, 部品の 設計, 生産 技術 向上과 關聯 産業 活性化

○最尖端 技術, 國內移轉으로 國內技術水準이 先進國 水準으로 向上되어 國際 競爭力 提高

○國產化 政策에 따라 高速車輛 國內 製作基盤 構築으로 鐵道車輛 國際 競爭力 提高

- 鐵道 綜合 技術研究의 活性化

○高速鐵道 技術開發 및 尖端 技術 移轉을 위하여 鐵道 車輛, 機械, 電氣, 制御, 軌道의 研究 體制 整備 改善

○高速鐵道 關聯 產業의 尖端 技術 試驗 裝  
備 및 專門 高速技術 人力 確保로 鐵道 技  
術 研究 活性化

一油類代替 效果

○電氣를 動力으로 하는 京釜高速鐵道를 運  
行하면 公路輸送 需要의 相當한 交通量이  
高速鐵道로 轉換되어 開通後 20年이면 油  
類消費를 625百萬 리터(ℓ) 節約할 수 있  
다.

一 大氣汚染 減少

○公路 交通이 高速鐵道로 轉換되어 일산화  
탄소, 粉塵 등 各種 大氣汚染 物質減少

○우리나라 自動車 保有臺數 急增으로 自動  
車에서 發生하는 汚染物質로 大氣汚染 深刻  
·全國 自動車 保有 臺數: 年平均 增加率  
6.6%

· 디젤엔진 自動車: 全國 自動車の 41%

自動車 大氣汚染 排出量

區 分	디젤유	휘발유	LPG가스
일산화탄소 (NO)	35,400	10,600	15,400
일산화황 (SO)	14,000	800	-
일산화탄소 (CO)	10,960	115,900	105,400
수산화탄소 (HC)	3,020	22,800	13,900

※單位: kg/1000 ℓ 당 大氣汚染 排出量

一 鐵道 서비스 向上과 經營改善 促進

○高速鐵道는 安全, 正確, 迅速, 快適하므로  
鐵道利用 서비스 向上

○高速鐵道 收入 擴大로 鐵道 經營 改善

· 單年收支黑字: 開通後 .7年

· 元金償還黑字: 開通後 17年

日本, 프랑스의 高速鐵道 營業係數

日 本			프 랑 스		
年 度	純益(百萬엔)	營業係數	年 度	純益(百萬프랑)	營業係數
'65	△ 12,700	123	'81	△ 24	111.2
'70	111,747	44	'82	478	59.1
'75	181,847	62	'83	788	59.7
'80	268,264	47	'84	1,517	49.1

※1. 日本은 東海道 新幹線

2. 프랑스는 東南線 TGV

3. 營業係數 =  $\frac{\text{原價}}{\text{收入}} \times 100$

#### 4. 地域經濟發展에 미치는 影響

##### 가. 國家經濟에 미치는 影響

一 京釜高速鐵道 建設事業은 單一事業으로서는  
우리나라 歷史上 가장 큰 規模인 5兆 8,000  
億 원(89年 推定價)을 投資할 計劃이나  
1992년부터 1998년까지 年度別 附加價值  
誘發額은 國民總生產額의 0.03%~0.37%에  
該當하므로 全體 經濟의 過熱을 招來할 만  
한 規模는 아닌 것으로 생각합니다.

一 事業期間中 生産 誘發 效果 推定

○事業期間中 建設費 4兆 6,318億 원 중에서  
用地費 7,029億 원을 除外한 3兆 9,289億  
원을 1992년부터 1998년까지 投資할 경우  
우리나라 經濟 全體에서 總 6兆 9,132億  
원(1990年價)의 生産誘發 效果가 發生할  
것으로 推定하고 있음.

○産業別로 보면 1次 産業에서 755億 원(1.1  
%), 2次 産業에서 2兆 6,921億 원(38.9%),  
建設費를 포함한 3次 産業에서 4兆 1,456億  
원(60.0%)의 生産誘發 效果를 알 수 있음.

産業別 年度別 生産誘發額

(單位: 10億원, %)

區 分	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	合 計
1次 産業	1.5	4.5	7.0	11.7	18.9	21.9	9.9	75.5 (1.1)
2次 産業	37.0	109.3	174.6	312.5	584.5	960.9	513.5	2,692.1 (38.9)
3次 産業	86.1	254.5	395.8	659.5	1,050.2	1,182.9	516.8	4,145.6 (60.0)
計	124.6 (1.8)	368.2 (5.3)	577.4 (8.4)	983.7 (14.2)	1,653.6 (23.9)	2,165.7 (31.3)	1,040.1 (15.0)	6,913.2 (100.0)

※資料: 韓國開發研究院 推定

- 生産誘發에 따른 雇傭效果 推定
  - 生産誘發에 따른 雇傭效果는 全事業期間中 總 389천 명의 新規 雇傭 需要가 發生할 것으로 推定하고 있음.
  - 産業別로 보면 1次 産業에서 15천 명(3.9

%), 2次 産業에서 90천 명(23.1%), 3次 産業에서 284천 명(73.0%)의 雇傭效果를 알 수 있음. 이 같은 新規 雇傭 人員을 豫想 總勞動과 비교하면 總勞動力의 0.04% ~ 0.06%에 該當하는 것으로 나타나고 있음.

産業別 年度別 雇傭誘發 效果 (單位: 千名, %)

區 分	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	合 計
1次 産業	0.3	0.9	1.4	2.3	3.8	4.5	2.1	15.3(3.9)
2次 産業	1.0	3.0	4.9	9.2	18.5	34.2	19.1	90.0(23.1)
3次 産業	5.5	16.4	25.5	42.9	70.2	84.4	39.1	284.0(73.0)
計	6.9 (1.8)	20.3 (5.2)	31.8 (8.2)	53.4 (14.0)	92.4 (23.7)	123.1 (31.6)	60.3 (15.5)	398.2 (100.0)

※資料: 韓國開發研究院 推定

雇傭誘發의 全體 勞動力에 대한 比重 (單位: 千名, %)

區 分	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	備 考
總勞動力 (A)	18,971	19,258	19,571	19,906	20,243	20,568	20,856	
雇傭誘發 (B)	7	20	32	53	92	123	60	
B/A (%)	0.04	0.10	0.16	0.27	0.45	0.60	0.29	

※: 總勞動力은 1991年 勞動力을 1998年까지의 年度別 15歲 以上 人口 增加率로 延長하였음.

※資料: 韓國開發研究院 推定

- 生産誘發에 따른 附加價值 誘發額 推定
  - 生産過程에 投入된 勞動力에 대해 貨金을 支給하고 이외에 資本에 대한 貨貸料, 企

業 利潤 등이 발생한다. 이를 一般적으로 國民 總生産이라고 하는 附加價值의 形成을 말한다.

産業別 年度別 附加價值 誘發額 (單位: 10億원, %)

區 分	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	合 計
1次 産業	0.9	2.7	4.2	7.1	11.7	13.9	6.4	47.0(1.5)
2次 産業	10.7	31.6	51.3	95.7	193.4	360.3	201.7	944.5(30.5)
3次 産業	42.1	124.3	193.7	324.3	524.3	615.4	277.2	2,101.4(68.0)
計	53.7 (1.7)	158.6 (5.1)	249.3 (8.1)	427.3 (13.8)	729.3 (23.6)	989.6 (32.0)	485.3 (15.7)	3,093.0 (100.0)

※資料: KDI 推定

年度別 附加價值 誘發額의 比重 (單位: 10億원, %)

區 分	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
附加價值 誘發額	54	159	249	427	729	990	485
G N P	179,261	190,734	205,611	222,266	239,380	257,094	274,577
比 重	0.03	0.08	0.12	0.19	0.30	0.38	0.18

※資料: KDI 推定

發로 인한 附加價值 誘發額은 3兆 930億 원으로 推定할 수 있다.

나. 建設市場에 미치는 影響

- 京釜高速鐵道 建設은 總 5兆 8,000億 원(車輛費: 1兆 2,144億 원 包含)을 投資하는 거대한 規模의 工事이므로 國內 建設産業 및 關聯 建設 資材 産業에 상당한 影響이 미칠 것으로 생각한다.
- 細部事業別 投資 規模를 보면 土木工事인 路盤造成 工事に 總 投資費用의 40%에 該當하는 2兆 3,189億 원이 投入되며 建設業과 關聯된 投資費用은 路盤, 軌道, 基地 등 2兆 9,511億 원으로서 國內 建設産業과 關聯建設資材 産業은 좋은 與件을 맞이할 것으로 본다.
- 이같은 投資 規模는 1990年 年間 우리나라의 土木建設 投資 6,411億 원의 30.6%에 해당하는 規模이며 電氣, 通信, 制御 등 各種 尖端産業 機資材 使用의 工事와 複合으로 엔지니어링 業界의 對外 競爭力 向上에 寄與할 수 있을 것이다.

京釜高速鐵道の 建設費

單位: 億원

區 分	推 進 計 劃		備 考
	內 容	事業費	
用 地	11,661.7천m <sup>2</sup>	7,029	
路 盤	411 km	23,189	
土 工	118 km		
橋 梁	120 km		
터 닐	173 km		
停 車 場			
軌 道	843 km	3,353	
信 號	CTC 및 ATC	1,862	
電 力	電車線 및	4,717	
電 車 線	戰力設備		
通 信	光通信 設備	2,138	
基 地	其他, 整備廠	2,969	
附 帶 費	調查, 測量 등	1,061	
計		46,318	

※資料: 韓國高速鐵道建設公團(1989年 推定價)

- 主要 建設資材 生産의 活性化

○年度別 主要 資材 所要量 推定

年 度	시멘트(千톤)	鐵筋(千톤)	레미콘(千m <sup>3</sup> )
1992	132.7	27.8	435.1
1993	392.6	82.3	1,287.2
1994	598.2	125.3	1,961.3
1995	965.3	202.2	3,164.9
1996	1,516.0	317.6	4,970.5
1997	1,273.0	266.7	4,173.7
1998	607.2	127.2	1,990.8
合 計	5,485	1,149	17,984

- ※1) 天安~大田間 試驗線 區間(39,640km)의 工事內驛書를 바탕으로 土工 橋梁, 터널 工種別 km당 所要資材를 算出하여 全區間에 適用시켰음.
- 2) 레미콘은 벌크 시멘트의 所要量을 土畵로 土木 工事時 配合率(1m<sup>3</sup>당 시멘트 305kg)을 참고로 하여 算出하였음.
- 3) 總 所要量의 年度別 配分은 工事費의 分布를 適用시켜 구하였음.

※資料: 韓國開發研究院 推定

○시멘트

- 總 所要 推定: 5,485천 톤
- 6年間 年間 最低: 400천 톤  
年間最高: 1,500천 톤  
年平均: 892천 톤 所要로 推定
- 1991年 國內 總 消費量: 37,115천 톤의 1.1%~4%에 해당
- 國內 시멘트 出荷 實績에서 포장시멘트와 벌크시멘트의 比率인 벌크화율은 1980年의 21.3%에서 1985년에는 49.1%, 1991년에는 67.4%로 급속히 增加하고 있다. 이처럼 벌크화율이 높은 것은 現場 打設 工事が 대부분 없어지고 레미콘이나 現場에 레미콘 工場을 設置하여 레미콘으로 代替되고 있기 때문이다.

○시멘트의 生産 能力 추이를 보면 시멘트 業界의 지속적인 新, 增設 投資로 1989年의 30,473천 톤에서 1991년에 38,335천 톤에 이르렀으며 최근 몇 년간 계속적인 設備投資로 1993年 以後에는 크링거 生産을 基準으로 65,000천 톤에 이를 것으로 豫想되어 年間 國內 所要에 비해 供給能力은 충분할 것으로 豫測하고 있다.

시멘트 需給 實績

(單位: 千噸, %)

區 分		1980	1985	1989	1990	1991	年平均 增加率
生 産	크링커	17,115	20,557	28,008	30,289	34,999	6.5
	시멘트	15,573	20,498	30,473	33,575	38,335	8.2
出 荷	內 需	13,172	18,976	28,210	31,803	37,115	9.4
	輸 出	2,300	1,492	2,449	1,562	1,228	-
在 庫	크링커	1,133	1,004	319	563	413	-
	시멘트	574	713	348	568	548	-
輸 入	시멘트	-	-	-	2,100	7,100	-

※註: 在庫는 年末基準임.

資料: 韓國洋灰工業協會, 「시멘트」, 1992. 3.

시멘트의 벌크比率 推移

(單位: 千噸, %)

區 分	1980	1985	1989	1990	1991	備 考
시멘트出荷量	13,172	18,976	28,210	31,803	37,115	
包裝시멘트	10,367	9,665	10,352	10,747	12,093	
벌크시멘트	2,805	9,311	17,858	21,046	25,022	
벌크比率	21.3	49.1	63.3	66.2	67.4	

※資料: 韓國洋灰工業協會, 「시멘트」, 1992. 3.

○ 레미콘

年 平 均: 2,920천m<sup>3</sup> 所 要 推 定

· 總 所 要 推 定: 17,984천m<sup>3</sup>

· 1991年 國 內 總 消 費 量 81,130천m<sup>3</sup>의 1.6

· 6年間 年 間 最 低: 1,290천m<sup>3</sup>

%~6.1%에 해당하므로 供給能力은 充 分  
하 だ.

年 間 最 高: 4,970천m<sup>3</sup>

레미콘 出荷 實績

(單位: 千m<sup>3</sup>)

區 分	1985	1988	1989	1990	1991	年平均 增加率 (1980~90)
出 荷 實 績	22,983	41,623	49,378	58,106	81,130	22.8
民 需	17,015	31,721	39,519	47,562	-	24.6
官 需	5,968	9,902	9,859	10,634	-	17.4

※資料: 韓國레미콘工業協會, 「레미콘」, 各年度.

○ 鐵 筋

年 平 均: 180천 噸 所 要 推 定

· 總 所 要 推 定: 1,149천 噸

· 1991年 國 內 總 消 費 量 5,676천 噸의 1.4

· 6年間 年 間 最 低: 80천 噸

%~5.6%에 해당하므로 供給能力은 充 分  
하 だ.

年 間 最 高: 320천 噸

鐵筋 需給 實績

(單位: 千 M/T)

區 分	1980	1985	1988	1989	1990	1991	年平均 增加率 (1980~91)
生 産	1,986	3,218	3,605	4,079	4,721	5,231	9.2
內 需	1,287	2,206	2,967	3,720	4,559	5,676	14.5
輸 出	567	1,047	616	422	147	127	-
在 庫	-	-	180	68	84	593	-

※註: 在庫는 매 年 말 基準임.

資料: 韓國鐵道協會, 「鐵鋼統計」, 各年度.

-京釜高速鐵道 建設事業이 建設市場에 미치는 影響은 서울~釜山間에 걸쳐 年次別로 投資할 것이므로 主要 資材 需給面이나 建設工事面 등 綜合的으로 생각할 때 國內 建設 景氣의 過熱을 야기하지 않을 것으로 展望하고 있다.

#### 다. 國土 空間 構造에 미치는 影響

-서울~釜山간의 旅行時間을 2時間 以內로 短縮시키는 釜山高速鐵道 建設은 全國을 반나절 生活圈으로 形成하게 하므로 國土 空間 構造의 變化에 큰 影響을 줄 것으로 展望하고 있으며 특히 第3次 國土綜合開發 計劃에서 追求하고 있는 地方 分散形의 國土骨格 形成 및 國土 均衡開發의 效率的 國土構造 構築에 크게 寄與할 것으로 생각한다.

-國土 幹線 交通體系 整備 促進

京釜高速鐵道는 서울~釜山間 서울, 大田, 大邱, 釜山の 大都市와 天安, 慶州의 地方 中間都市를 서로 連結하는 高速大量 交通體系를 형성하므로 國土 幹線 交通體系 整備를 促進할 것으로 豫想하고 있다.

-廣域都市圈 形成 促進

○高速鐵道驛이 立地하는 都市를 中心으로 周邊의 中小都市 및 農村地域과의 生活圈이 廣域化되고 高速鐵道驛을 中心으로 쉽고 便利하게 利用할 수 있는 綜合交通 터미널의 連繫 交通體系가 形成되어 京釜高速鐵道驛이 있는 都市를 核으로 하는 多核 廣域 都市圈의 形成이 促進될 것이다.

○高速鐵道驛을 中心으로 한 都市機能의 擴充뿐만 아니라 이들 都市들의 核心都市로 廣域都市圈이 形成되어 國土利用의 效率化와 地域間 均衡 發展에 이바지할 것으로 期待한다.

○多核 廣域都市圈의 形成

京釜高速鐵道を 運行하면 時間短縮으로 京釜軸上의 高速鐵道驛이 있는 都市들은 國토를 終端하는 臺狀의 도시권을 형성하여 多核 廣域 都市圈으로 發展할 것이다. 多核 廣域都市에서는 中樞管理機能이 高速鐵道驛이 있는 都市와 廣域內의 工業都市, 教育·文化都市, 商業·交易都市 등

特性이 다른 地方中小 都市를 中心으로 再編되어 지금까지의 經濟, 社會, 文化 등 모든 分野에서 서울 指向性이 緩和되고 國土利用面에서 效率性이 極大化될 것이다.

·現在까지 그 成果가 미미한 首都圈 過密 緩化政策과 地方育成政策이 多核 廣域 都市圈의 形成으로 實效를 거둘 수 있을 것이다.

首都, 中部 多核廣域都市圈 : 서울~天安~大田

東南 多核廣域都市圈 : 大邱~慶州~釜山

○廣域生活圈의 形成

·高速鐵道驛이 있는 都市에는 中樞管理機能, 商工業 및 流通中心地 機能, 都市 서비스 供給機能 등이 強化되고 都市圈이 擴散되는 과정에서 人口와 產業에 따른 住居地의 擴張, 通勤, 通學 등 生活圈이 擴大되어 周邊地域과의 서로 連繫性이 強化될 것이다.

·서울 中心의 首都圈

首都圈 整備시책이 推進되고 中部地域으로 中樞機能이 分散되어 人口와 產業의 再配置 促進 → 首都圈 過密 現象 緩化

·天安圈

烏致院, 溫陽, 瑞山, 唐津, 牙山灣 一帶 등 그 동안 疎外되었던 西海岸 地域과 新興 工業地域에 教育, 文化, 流通 등 都市서비스 機能을 供給하여 生活圈이 擴大될 展望이다. 특히 牙山灣 新興 產業 地帶의 核心 背後 都市 機能 役割, 天安과 이들 地方 都市間 交通網이 擴充되어 都市間 交流가 促進될 것이다.

·大田圈

公州, 錦山, 永同, 沃川, 論山, 淸州 등 內陸地方과 全州, 裡里, 群山 등 全北 一部 地域까지 生活圈이 擴大되어 首都, 中部 多核廣域都市圈과 西南圈을 連結하는 橋梁役割을 할 것이다.

·大邱圈

永川, 慶山, 達成, 高靈, 星州, 倭館, 漆谷, 軍威 등 大邱周邊 地域뿐만 아니라 昌寧과 居昌 등 北部 慶南地域과 大邱~春川



間 高速道路의 建設과 함께 金泉, 尙州, 義城, 安東, 榮州 등 落後 또는 停滯된 慶北北部地域과의 廣域 生活圈이 形成될 展望이다.

· 慶州圈

浦港과 蔚山을 잇는 三角形 모양의 廣域 生活圈을 형성하여 이들 工業都市에 缺如된 文化的 生活環境을 提供하고 東海岸의 풍부한 觀光資源에 접근하는 關門役割을 하여 文化都市와 工業都市, 慶北의 東部 農村 地域을 한데 묶는 求心點이 될 것이다.

· 釜山圈

蔚山, 馬山, 昌原 등 東南 海岸의 工業벨트地域과 內陸의 晉州, 密陽을 包含한 廣域 生活圈을 形成하여 國際 交易港인 釜山의 中樞管理機能 役割이 더욱 強化될 展望이다.

- 地域經濟 生活化 促進

○ 京釜高速鐵道 建設投資와 都市開發 등 關聯投資의 波及으로 多様な 產業部分에서 生産性을 再考하고 새로운 投資를 誘發시켜 地域經濟가 더욱 活性化될 展望이다.

○ 高速鐵道 開通後 大都市와 都市周邊 地域間的 連繫 交通網 擴充으로 地域交通이 圓滑化하게 되어 大都市와 地域間 文化, 情報 등 交流가 促進되다.

○ 都市周邊 地域과 未開發 地域은 產業立地條件이 改善되어 地域開發을 活性化하고 觀光產業, 商業 등 서비스업을 振興시켜 地域總生産의 增大와 雇傭이 擴大될 것이다.

○ 地域經濟의 成長 潛在力을 活性化시켜 財政 收入을 增大하고 地域社會에 開發이 促進될 것이다.

· 人口의 地域定着 促進

○ 高速鐵道 開通後 地域間 交通時間이 短縮되어 地域 交通의 圓滑化로 地域間 交流를 促進하며,

○ 產業의 生産 現場, 大學, 研究所, 觀光, 文化 등 施設에 따른 整備 擴大와 地域間 交流 促進, 地域經濟 活性化 등은 大都市에서 地方으로 人口移動을 誘發시켜 人口의 大韓火藥技術學會誌

地方定着이 促進될 것으로 豫想한다.

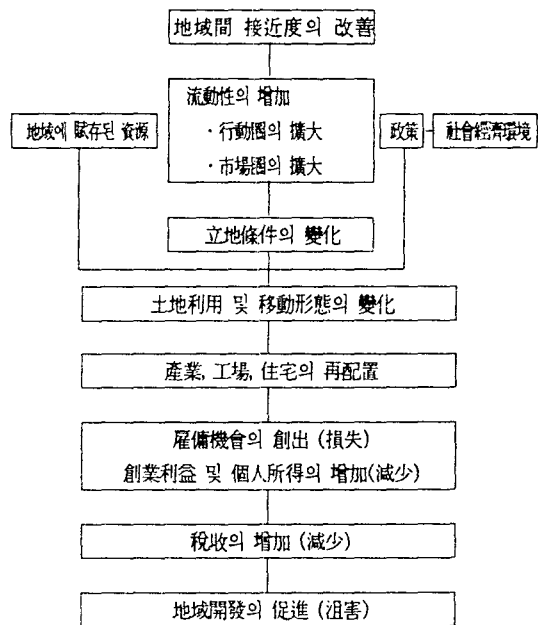
- 土地利用度 提高

○ 高速鐵道驛이 있는 都市와 周邊地域 및 中小都市間的 便利한 連繫 交通體系形成으로 土地利用 潛在力을 提高하게 되고,

○ 都市地域 開發 및 驛勢圈 開發이나 새로운 地域開發 事業을 誘發시켜 地域經濟를 活性化하고 土地利用度를 提高하게 되며,

○ 都心地再開發 및 驛勢圈開發이나 새로운 地域開發 事業을 誘發시켜 地域經濟를 活性化하게 하고 土地利用度를 提高하게 할 것이다.

高速鐵道가 地域社會에 미치는 效果 發生의 過程



5. 社會, 文化에 미치는 影響

가. 社會構造變化의 展望

- 京釜高速鐵道는 全國民 누구나 利用할 수 있는 輸送手段이고 情報傳達 매체이므로 國民 意識과 日常生活에 큰 影響이 있으며,

- 時間短縮으로 國民生活 活動性이 擴大되어 地域間交流가 活性化되어 學術 및 文化의 交流를 活性化하게 된다.

- 地域間 交流의 活性化에 따라 人的, 物的 資源과 文化施設의 格差 解消로 地域의 文化 開發

을 促進하게 하고,  
-首都圈의 豊富한 産業, 學術, 生活情報를 地方에서 쉽게 빨리 入手할 수 있으므로 情報化 社會를 形成할 것이다.

나. 觀光 레크레이션(Recreation) 産業에 影響

-地域間 交流의 活性化로 地域文化를 觀光資源으로 開發하고,  
-地域經濟의 活性化와 地域間 交通發展은 觀光開發을 더욱더 促進되게 할 것이다.

6. 結 言

-우리나라는 開化期 1899. 9. 18 鷲梁津~仁川間 33.2km의 鐵道가 開通된 以後 開化를 加速化하는 役割을 하였으며 그 동안 8·15 光復과 6·25 動亂을 거쳐 國運과 함께 交通의 大宗을 이루어 왔으나,  
-1986年 京仁高速道路 開通以後 京釜, 湖南, 中部 등 많은 高速道路의 建設과 全國土의 鋪裝, 都

市間 連結道路, 農村間 連結道路의 集中投資를 繼續하여 오늘날 現代社會로 重要한 役割을 해 왔습니다.

-그러나 經濟成長과 함께 交通量이 점점 增加하여 交通混雜은 國民生活과 經濟發展에 至대한 支障을 招來하고 있으나 京釜高速道路 建設을 契機로 高速鐵道를 幹線交通體系로 整備하여 地域社會 經濟를 活性化하고 國土 均衡發展을 促進하게 하여 2000年代 우리나라가 劃期的으로 發展할 수 있는 기틀을 마련할 것으로 생각 합니다.

-이 事業을 計劃대로 순조롭게 推進하려면 은 國民의 聲援과 協助가 있어야 하는바 關係行政機關은 勿論이고 우리 土木人 全家族이 따뜻하고 積極的인 聲援을 하여 주시기 바랍니다.

〈編輯者 註〉

本 發表文은 大韓土木學會誌(93.6)에서 轉載한 것입니다.

韓日建設技術交流 Center 建設 Video 目錄

No.	名 稱	No.	名 稱
1	Packed Drain Method	24	布瀨 Tunnel 建設
2	① 地下空間의 高度利用 -under pinning 工法-	25	A Bridge to the Future
3	② 大規模 under-pinning -JR名古屋驛直下-	26	1988.11.17~1988.12.25 中國紀行 I
4	DOT METHOD FOR TUNNEL CONSTRUCTION	27	中國紀行 II
5	巨大人工島의 創成 海. 空. 夢 比治山 Tunnel (假稱) 建設工事	28	海山辨 架ける 日韓Tunnel
6	Techno-power 人工島波下との 戦い	29	U-Asia 大陸 20,000km의 族
7	東京地下鐵, Water front 灣岸線	30	(Tokyo to London International Highway)
8	Mycon 利用 施工管理 System	31	關西國際空港의 建設 -計劃から護岸의 完成へ-
9	Tunnel式 洪水吐-NATM	32	不動山 Tunnel
10	削孔 pattern, Tunnel 計測	33	Wreckers Countdown 8mins NTSC
11	東京港 連絡橋(日語)	34	南北線 第1期 工事區間
12	東京港 連絡橋(英語)	35	建設記錄 26'
13	93/9 東京 * 日本 建設現場 研修團(1)	36	六甲山 Tunnel 建設北神(神戸) 廣島地下鐵
14	93/9 東京 * 日本 建設現場 研修團(2)	37	DOT Type shield Tunnel
15	鳥取縣 洪水吐 Tunnel(NATM), Micon 施工管理 System	38	NATM(Swell ex) Autria
16	No.8 1985 Landslide at Jizukiyama	39	Impulsion CDI, USA
17	No.9 The Resseract of MT Jizukiyama	40	日本biya 湖幽靈 Hotel 大爆破
18	東北放送 大規模化	41	浚渫後의 超軟弱地盤に排お
19	農業最前線 する 稱作	42	山留의 觀測施工 System 計測 T-CAMS
20	DCM 深層 軟弱地盤의 改良工法	43	Soletansche 地盤改良法
21	出雲Dome 競技場 建設(世界 最初木造)	44	EPS 工法
22	伊東線宇佐美 Tunnel	45	羽田空港
23	青函 Tunnel 建設	46	Seoul 地下鐵 3, 4號線
		47	超軟弱地盤に排お(東京國際空港)
		48	加久藤車道 Tunnel(大量湧水排)

複製를 希望하시는 會員께서는 當學會로 申請해 주시기 바랍니다. 個當代金은 ₩20,000 郵送料 별도