

「21世紀 東北亞時代 韓半島의 交通」
交通開發研究院 開院7周年紀念學術大會
主題發表資料

発表日 '94, 8, 25

21世紀 東北亞時代의 交通開發戰略

交通開發研究院

先任研究委員 姜承弼

責任研究員 金示坤

交通開發研究院
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

目 次

I. 序論	1
II. 21世紀의 對内外 與件展望과 交通政策目標	2
1. 21世紀의 對内外 與件展望	2
2. 21世紀를 向한 交通政策의 目標	8
III. 東北亞 地域의 交通開發 現況과 問題點	9
1. 東北亞地域의 交通需要展望	9
2. 東北亞地域의 交通施設 現況	11
3. 東北亞地域 交通體系網의 問題點	15
IV. 21世紀를 向한 交通開發 構想 및 對應課題	17
1. 21世紀를 向한 交通開發 構想	17
2. 21世紀를 向한 長期交通政策 課題	20
V. 90年代 交通政策의 當面推進課題	32
1. 綜合交通計劃의 樹立	32
2. 投資財源 擴充方案 樹立	33
3. 國際交通 協力 強化	36
4. 交通技術 R & D의 本格 推進	38
參 考 文 獻	39

I. 序論

- 국제화, 개방화의 無限 경쟁시대를 맞이하여 우리나라가 선진국으로 발전하기 위한 필요조건 중의 하나는 경제의 흐름을 효율적으로 뒷받침하는 교통체계의 구축임.
- 고도산업사회에서는 인적자원의 경쟁력과 아울러 교통을 위시한 사회간접자본의 효율성이 국제경쟁의 성패를 좌우.
- 한편 지난 20여년간 경제성장에 따른 교통수요의 지속적 증가에 미리 대비하지 못한 결과 교통기반시설이 전반적으로 부족하여 막대한 사회경제적 비용 손실을 초래
- 특히 낙후된 수송체제로 인한 물류비의 급증은 우리 제조업의 국제경쟁력을 크게 떨어뜨리고 있음.
- 도로 및 항만 적체로 인한 교통혼잡비용이 연간 국가 GNP의 3%수준인 6조 2천억 원 이상 발생하고 있으며 이는 당면문제의 해결을 위한 단기적인 정책집행 결과임.
- 따라서 교통정책은 미래의 변화를 고려하여 한세대 앞을 내다보는 장기적이고, 거시적인 관점에서 계획되고 추진되어야 할 것임.
- 이와 같은 관점에서 90년대의 교통정책은 21세기의 대내외 여건변화를 전망하고 이에 대비하는 방향으로 추진되어야 할 것임.
- 특히 향후 교통정책은 남북한 경제통합 및 중국경제의 부상으로 새로운 경제권으로 떠오르는 東北亞 지역의 경제발전을 촉진함과 동시에, 이 지역에서 한반도가 중심기지가 될 수 있도록 구상되어야 할것임.

訳：国際化、開放化の無限競争時代を迎え、我が国が先進国に発展するための必要条件の一つは経済の流れを効率的に後押しする交通体系の構築である。

：高度産業社会では、人的資源の競争力と併せ、交通を始めとする社会間接資本の効率性が国際競争の勝敗を左右する。

：一方、過去20年間、経済成長による交通需要の継続的な増加に対処できなかった結果、交通基盤施設が全般的に不足し、莫大な社会経済的費用の損失を招く。

：特に、遅れた輸送体系による物流費の急増は、我が国の製造業の国際競争力を甚だしく低下させている。

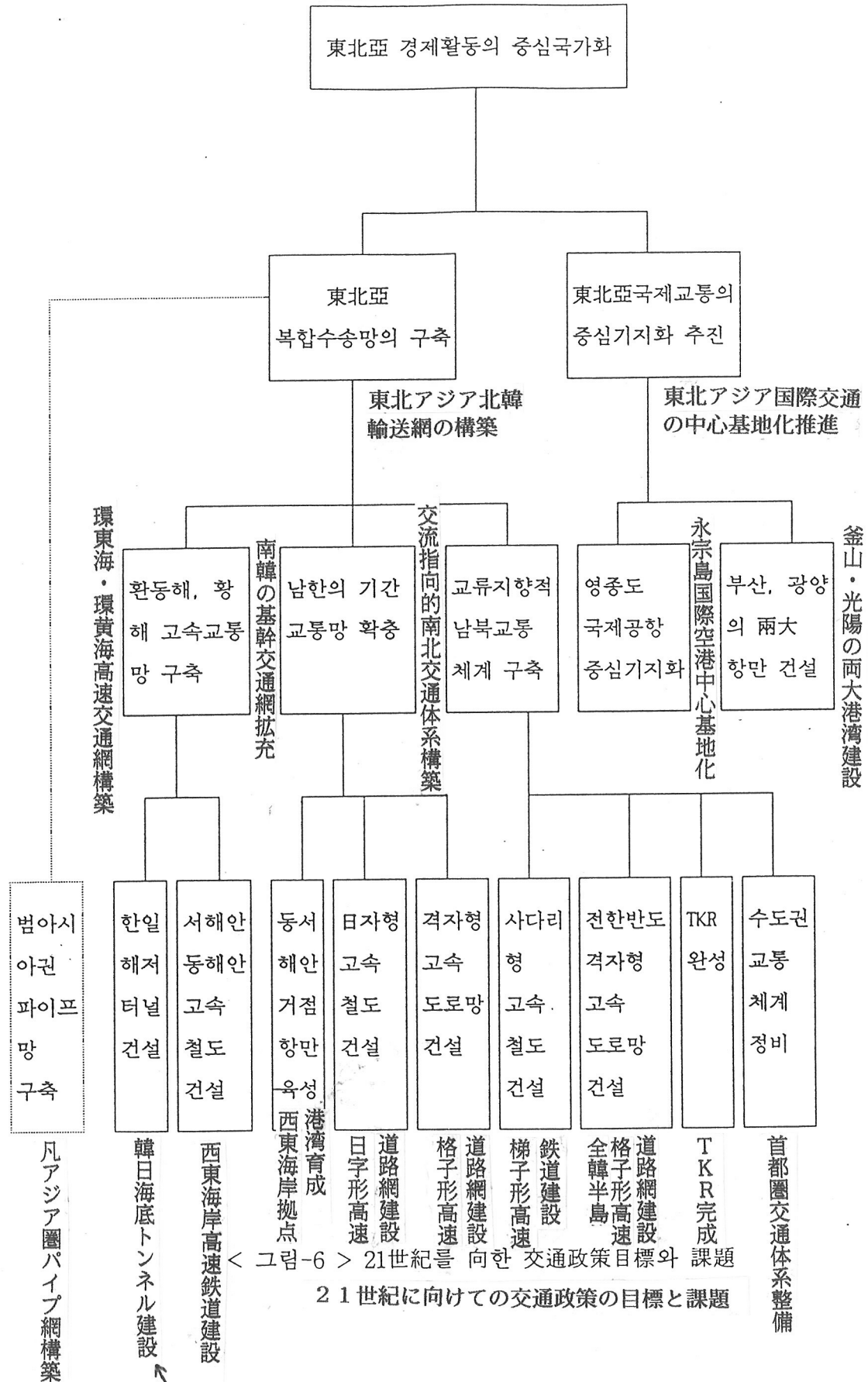
：道路および港湾の渋滞による交通混雑費用が、年間国家GNPの3%水準である6兆2千億ウォン以上発生している。これは目先の問題解決のための短期的な政策執行の結果である。

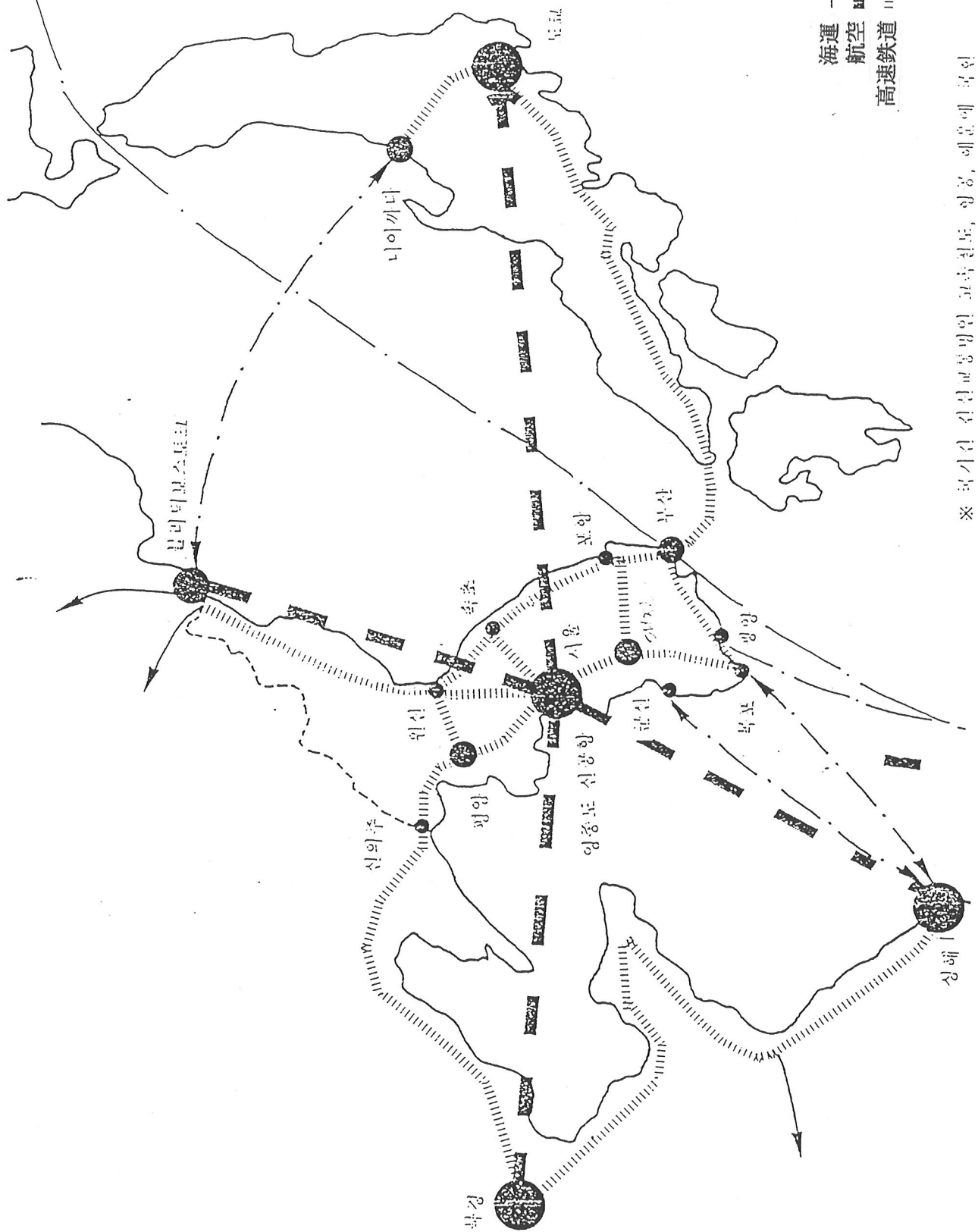
：したがって、交通政策は未来の変化を考慮し、一世代先を見越した長期的かつ巨視的な観点から計画・推進されなければならない。

：このような観点から、90年代の交通政策は、21世紀の対内外の情勢変化を展望し、それに対処する方向に進められなければならない。

：特に今後、交通政策は、南北韓の経済統合および中国経済の浮上により新たな経済圏として浮上する東北アジア地域の経済発展を促進すると共に、この地域で韓半島が中心基地となり得よう構想されなければならない。

東北アジア経済活動の中心国家化





※ 북극권 건설과 관련된 고북권도, 영공, 해상에 대한

< 그림-7> 21世紀 東北亞地域의 主要 國際幹線網 構想圖

다. 環東海・環黃海圈 高速綜合交通網 構築

- 중국과 연계되는 환황해권과 일본·러시아와 연계되는 환동해권의 중심에 위치한 한반도는 이들 경제권 형성의 핵심부분임.
- 東北亞 지역 교통망을 한반도를 중심으로 하는 무한대 형태(∞)로 구축.
 - 최근 세계적으로 건설되고 있는 고속철도를 이용한 육상교통체계중심의 새로운 수송권 형성을 추진하며 나아가 21세기 기술수준에 걸맞는 시속 400~500km의 자기부상열차 운영까지도 고려한 고속교통망구축
 - 또한 한반도의 동·서해안에 위치한 양권역의 중심항만에서 내륙철도로 연결
- 환동해권 종합교통망은 부산, 속초, 나진과 일본 니이가다, 극동러시아 지역(블라디보스토크)을 연결하여 역내 경제교류 활성화에 획기적으로 기여.
 - 중국·한국과 일본을 연결하는 해저터널 건설 적극검토
 - 부산-속초-원산-나진-블라디보스토크간 고속전철 건설
 - 블라디보스토크-니이가다 간 정기항로 개설
- 환황해권 교통망은 목포, 서울, 신의주와 중국의 심양, 베이징, 상해를 연결
 - 서울-광주간 호남고속철도를 목포까지 건설
 - 서울-평양-신의주-단동-심양간 고속철도 건설 추진
 - 이미 계획중인 심양-북경-상해간 고속철도 추진
 - 상해-군장항, 목포간 정기항로 개설

訳: 環東海(日本海)・環黃海圈高速綜合交通網の構築

中国と連繫する環黃海圈と、日本・ロシアと連繫する環東海圈の中心に位置した韓半島は、これら經濟圈形成の核心部分である。

- ・東北アジア地域の交通網を、韓半島を中心とする無限大(∞)に構築
 - ・最近世界的に建設されている高速鉄道を利用した、陸上交通体系中心の新たな輸送圈形成を推進し、さらに21世紀の技術水準に見合った、時速400~500Kmの磁気浮上列車の運営までも考慮した高速交通網の構築。

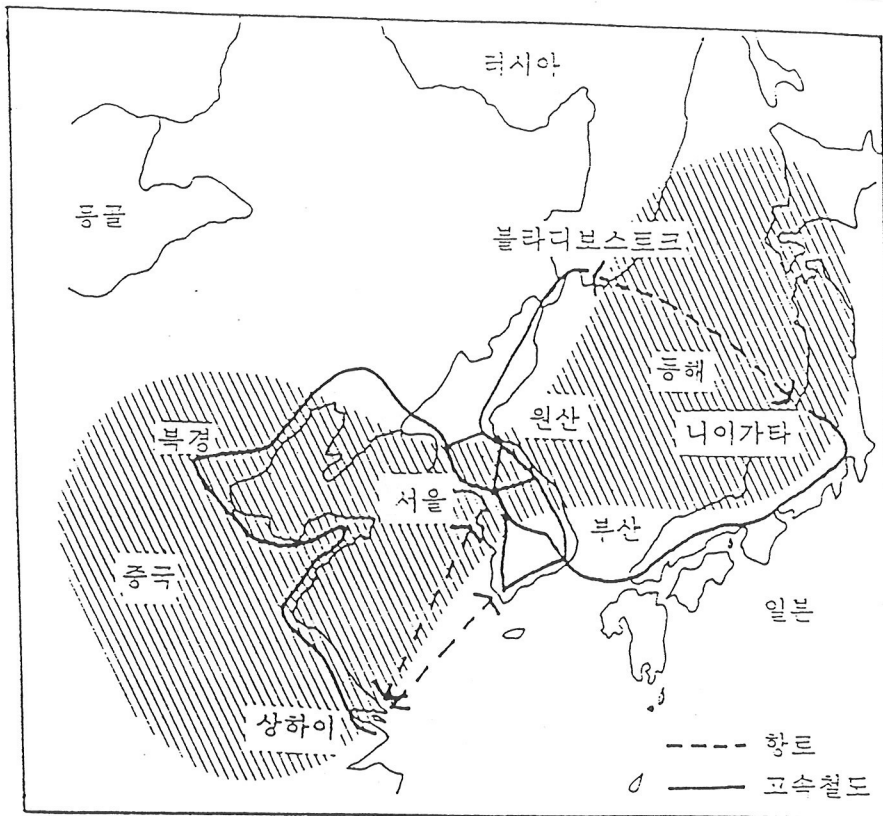
・また、韓半島の東・西海岸に位置する両圈域の中心港湾から内陸鉄道に連結

環東海(日本海)圈の綜合交通網は、釜山、東草、羅津と、日本の新潟、極東ロシア地域(ウラジオストク)を結び、域内の經濟交流の活性化に画期的に寄与

- ・中国・韓国と日本を結ぶ海底トンネル建設の積極的な検討
- ・釜山~東草~元山~ウラジオストク間の高速鉄道の建設
- ・ウラジオストク~新潟間の定期航路の開設

環黃海圈交通網は木浦、ソウル、新義州と、中国の瀋陽、北京、上海を結ぶ

- ・ソウル~光州間の湖南高速鉄道を木浦まで建設
- ・ソウル~平壤~新義州~丹東~瀋陽間の高速鉄道建設の推進
- ・すでに計画中の瀋陽~北京~上海間の高速鉄道の推進
- ・上海~ウラジオストク、木浦間の定期航路開設



< 그림-11 > 環東海·黃海 交通網 構築圖

< 表-6 > 鐵道部門 投資費 所要推定

93年度 価格基準
('93년도 가격기준)

投資事業 투자사업	距離 거리(km)	投資内容 투자내용	事業費 사업비(천억원)	期間(段階) 기간(단계)
· 서울-신의주	500	· 복선화	20.0	1단계
· 서울-울산-원산	219	복선화	8.8	1단계
· 포항-삼척	195	단선신설	11.7	1단계
· 광주-목포	70	단선신설	8.7	1단계
· 속초-원산	145	호남고속철도연장	8.4	1단계
· 서울-원산	219	고속철도건설	31.2	2단계
· 부산-선봉	1,325	고속철도건설	159.0	2단계
· 서울-신의주	500	고속철도건설	60.0	2단계
· 한국-일본해저철도	130	高速鉄道建設 고속철도건설	136.5	3段階 3단계
계	3,303	-	444.3	-

- 주 : 1. 기존선 복선화 비용 : 40억원/km
 2. 단선 신설비용 : 60억원/km
 3. 고속철도 신설비용 : 120억원/km
 4. 해저터널 신설비용 : 2,100억원/km(일본 세이칸터널기준으로 추정)

* 총투자비 27.3조원중 한·일간 투자비 50%씩 부담가정

4. 海底トンネル新設費用 : 2,100億円/km(日本の青函トンネルを基準に推定)

* 総投資費 27.3兆円中 韓・日間投資費の50%ずつ負担と仮定