

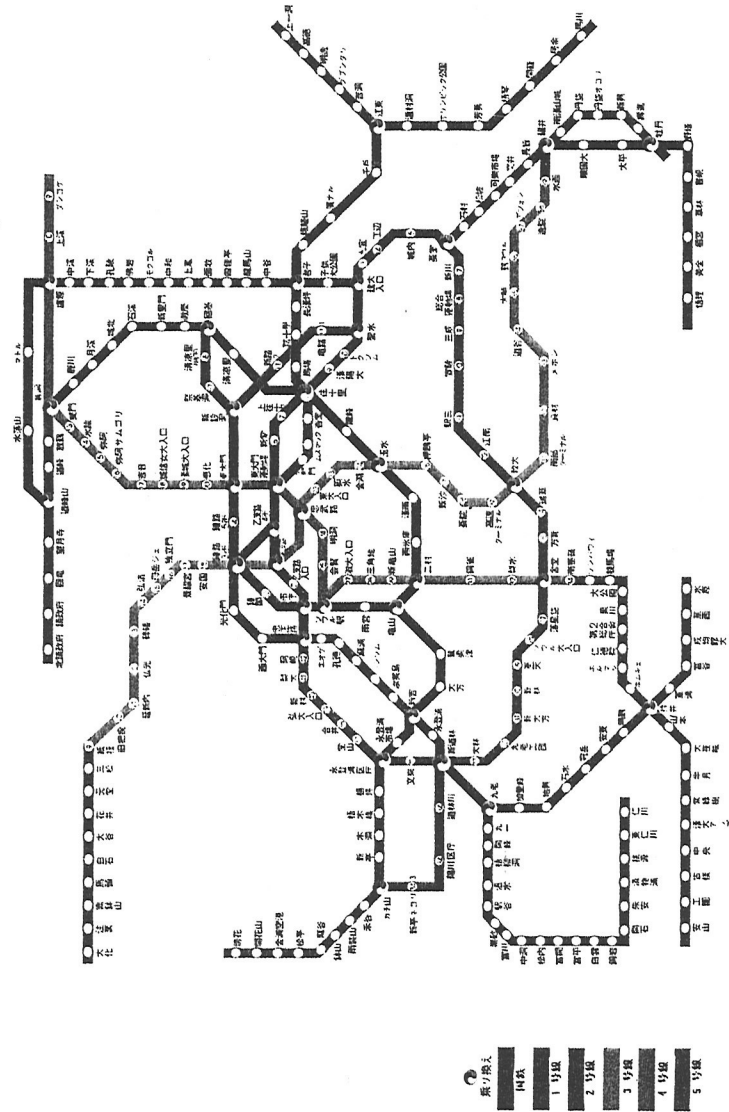
韓国交通事情総論

高垣雄二郎

- 1014 -

No. 364 (1/6)

ソウルの地下鉄路線図



目次

祝 辞

大韓民国元交通部長官 現・交通新聞社会長 金 一 煥	6
大韓民国元鉄道庁長 崔 璜 德	8
大韓民国鉄道庁運輸局長 孫 炳 勲	10
大韓民国鉄道庁前運輸局長 現・(財)弘益会会長 金 應 周	12
はしがき 「私と韓国」	14
「韓国の概要」	21

第1章 総説

1 韓国交通の未来展望	26
2 韓国交通の現状と未来	28
3 韓国の都市交通について	32

第2章 鉄道

1 まえがき	39
2 全国鉄道路線図	40
3 沿革	42
4 鉄道庁の機構	46
5 主要事業推進案	48
6 韓国鉄道技術研究院の発足	49
7 全国鉄道営業路線	49
8 地方庁管轄線区	50
9 職員数	52
10 鉄道関係収支	53
11 輸送関係	54
a 旅客並貨物輸送の推移	54
b 利用客の動向	57
c 輸送機関別旅客・貨物輸送量	58

a	建設基準設定の基本方向	141
b	軌道構造	143
c	電力設備	145
12	高速鉄道技術と韓国の技術水準	147
a	高速鉄道技術の特性	147
b	韓国鉄道技術の現況	148
c	国内生産業界別能力	149
d	技術移転の対象及び可能性	150
e	今後の課題	151
13	高速鉄道技術の韓国国内への波及効果	152
a	高速鉄道技術の特性	152
b	高速鉄道技術の優位性	152
c	高速鉄道技術の波及効果	152
14	地域開発に貢献	153
15	むすび	155

第5章 鉄道の朝鮮半島南北分断

1	南北分断の状況	158
2	南北鉄道分断路線図	159
3	統一後の南北交通構築計画	160
4	汎アジア鉄道建設構想生まれる	161

第6章 私の画いた「日韓鉄道海底トンネル」

私（筆者）画いた「日・韓鉄道海底トンネル」	166
日韓鉄道海底トンネル（案）立体略図	167

第7章 航空

1	まえがき	170
2	首都圏新国際空港	171
a	総論	171
b	新空港建設についての必要性	171
c	新空港建設事業の概要	174

d	建設中の新空港の位置	174
e	建設基本計画	175
f	効果	179
g	事業費と財源	180
h	未来空港産業の変化	180
i	むすび	181

第8章 自動車

1	まえがき	184
2	高速自動車道路	185
a	全国高速道路料程表	186
b	高速道路区間別通行料徴収方法	187
c	高速道路料金の徴収の機械化	188
d	高速バス	188
e	運賃	189
3	自動車のナンバープレート	189
4	レンタカー	190

付記 韓国の旅

1	まえがき	192
2	韓国の交通	192
3	日韓共同きっぷの旅	194
4	観光地めぐり	196

釜山（196）・釜谷温泉（200）・馬山（201）・鎮海（203）・
閑麗水道（203）・慶州（205）・釜山からソウルへ（210）・
ソウル駅（218）・仁川（221）・汝山から臨津江（225）・公
州・扶金（229）・ソウル・民俗村・利川・鉄道博物館（231）

むすび	235
-----	-----

港湾施設の最も不足した所は、仁川港39.3%、釜山港18.1%、その他蔚山・群山・済州港等が、深刻な施設不足に悩まされている。一人当たり荷役生産性は、重要外国港に比べて40%水準に留まっている。

＜航空・空港＞60年代航空部門投資は、微々たるものであったが、60年末期から航空需要が伸び始め、70年代には、施設拡充と、装備の近代化に集中投資し、80年代には滑走路、旅客ターミナル等の施設に投資した。

航空部門は、80年代後半から、画期的な成長をしたが、航空施設拡充は充分でなく、管理施設の老朽化等により、金浦・金海空港はすでに限界に達した状態で、地方空港の施設の不充分さは、空港施設全体の運営効率の低下をもたらしている。国内線は、金浦、金海、済州空港が合わせて全体の78.7%、国際線は金浦空港が87%を占めている。

＜21世紀の課題＞21世紀を目前にした最も重要な課題は、交通インフラの構築である。

①安全及び運営体系の改善が急がれている。韓国は94年、交通事故死亡者が1万87人に達し、先進国に比べると死亡率は非常に高い。交通事故による損失額も6兆ウォンを越える状態であり、道路の混雑、港湾の滞貨等早急に解決をはからなければならない。

②南北交流の推進、産業競争力強化をはかるため、陸上交通の構築を行い、高速鉄道中心の全国鉄道幹線を建設する。ソウル～釜山間430kmを2時間で運行する高速鉄道を2001年に建設完了すれば、京釜線輸送能力は2.8倍に増加し、高速鉄道完工後、在来線は、貨物中心に運営し、鉄道貨物輸送能力を、コンテナ輸送に於いても、その輸送量は現在の35万屯から300万屯に増大するだろう。

③一般鉄道の輸送力増強策として、2001年までは、複線化、電化事業に力を注ぎ、2002年から、湖南、東西、東海線等重要幹線鉄道の新設を推進する。道路の場合、道路隘路区間の拡幅を優先的に着工し、2011年までに、南北7ヶ軸、東西9ヶ軸を連結する幹線道路網を構築する。

④国際交流活性化のため、空港、港湾の整備が必須の課題である。

現在、着工している永宗島新空港は、米国並びにヨーロッパ行きのアジア

地域航空旅客及び貨物の中継基地化を目指している。目標通り新空港が役割を果たせば、年間4600万人の旅客処理が可能であり、また乗りかえ率は現在の12.9%から、35%に増加することが予想される。

東北アジアのハブ空港を目指す永宗島新空港は、領空開放政策による航空路線網の拡充、航空会社の競争力強化のため規制緩和、通関等で政府の関与を最小限にとどめ空港の競争力を高める様にせねばならない。また地方空港の開発をはかり、首都圏地域空港の混雑解消をはかる。

EU、NAFTA等の世界経済ブロックは、多様な国際経済協力を要求している。その基盤となるのは交通部門だ。東北アジア国家間の多様な協力のために優先される課題は、交通ネットワークの構築である。

＜単一運送圏の形成＞東北アジア圏は今こそ、地域内運送協力機構の構成、共同交通政策の推進、地域内・内陸運送の自由化等を図ることで、単一運送圏実現に、全力を傾けなければならない。

南北韓国は、地理的に東北アジアの中心に位置していることで、物資の中継基地として、地域内外の国家と運送連係性が高く、物流費用節減と地域内交易の拡大に大きく寄与できるであろう。南北を結ぶ高速鉄道が開通すれば、陸上交通網は、極東からヨーロッパまで画期的に拡大するであろう。ここに日韓間には海底トンネル、また黄海道と中国山東半島を結ぶ海底トンネル連係網が完成すれば、第2のシルクロード、が実現する。

これは、従来海上輸送に依存していた東北アジア運送圏が、陸海複合運送網の単一運送圏として、21世紀東北アジアの大動脈になる。

国家基幹の交通網も、短期的で、国家次元での限定された構図を脱皮し、東北アジア諸国をはじめとする世界各国と調和をはかり乍ら、21世紀指向型の構図を描かねばならない。

第6章 私の画いた 『日・韓鉄道海底トンネル』

