




중부권 동서횡단철도 구상

2017. 03. 15

한국교통연구원, (사)대한국토·도시계획학회, (주)서영엔지니어링, 가온플래닛(주)



CONTENTS

- I. **그간 지역발전정책 성과 검토**
 - II. **중부권 동서횡단철도 개요**
 - III. **중부권 사회경제구조 특성**
 - IV. **중부권 동서횡단철도 제안노선과 기대효과**
- 

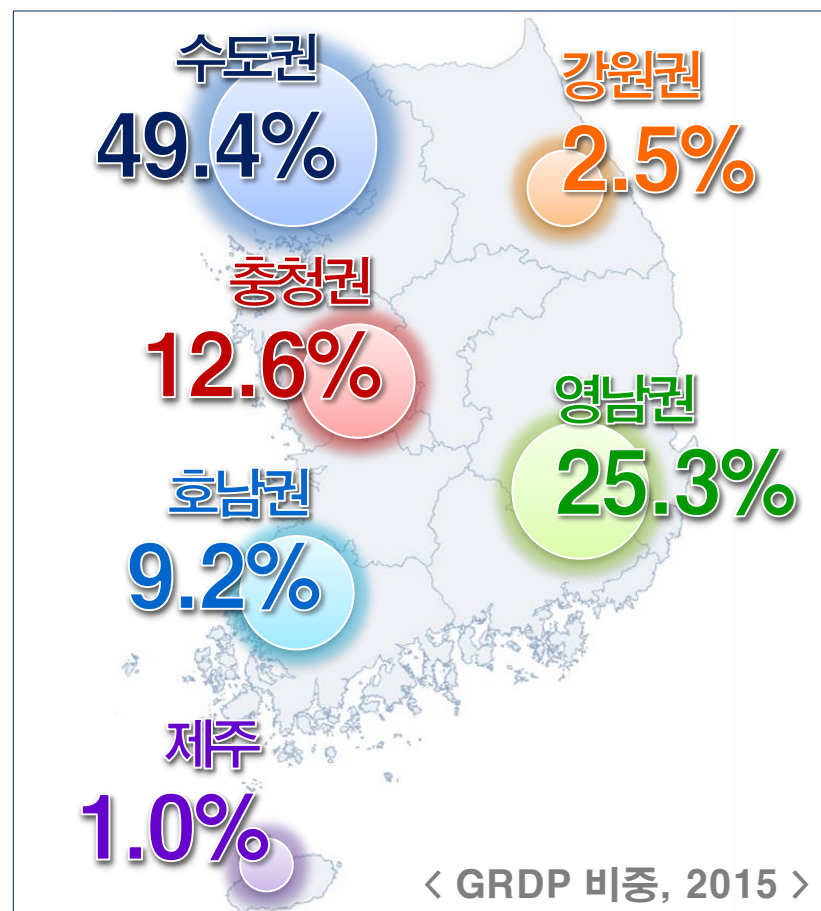
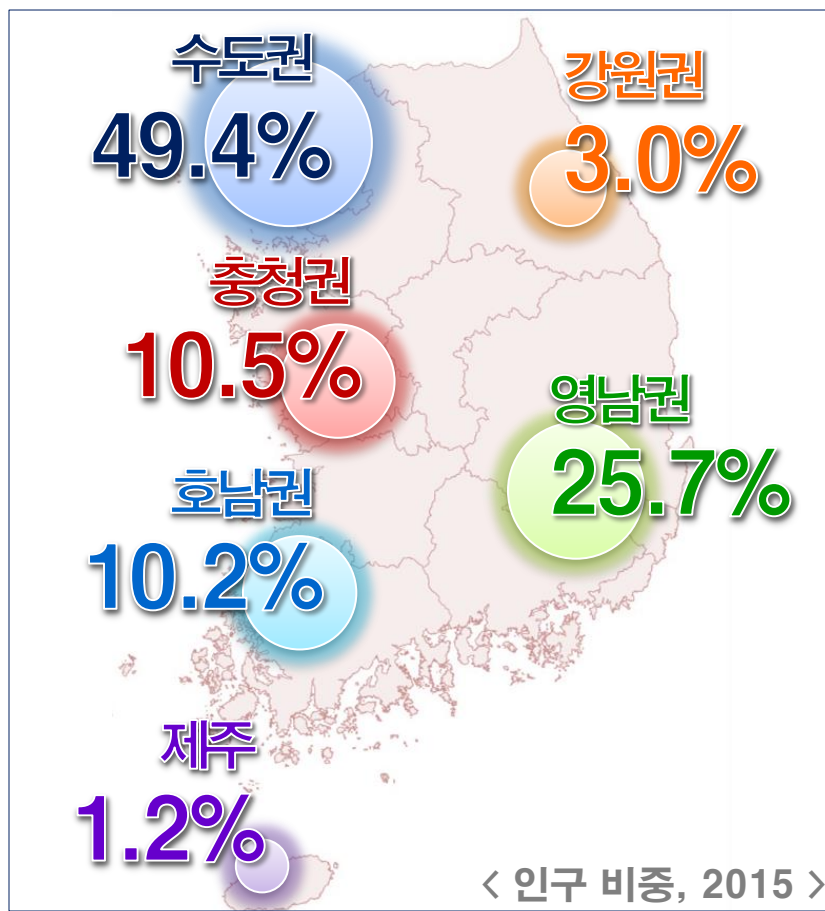


I. 그간 지역발전정책 성과 검토



인구와 지역총생산액이 수도권에 집중

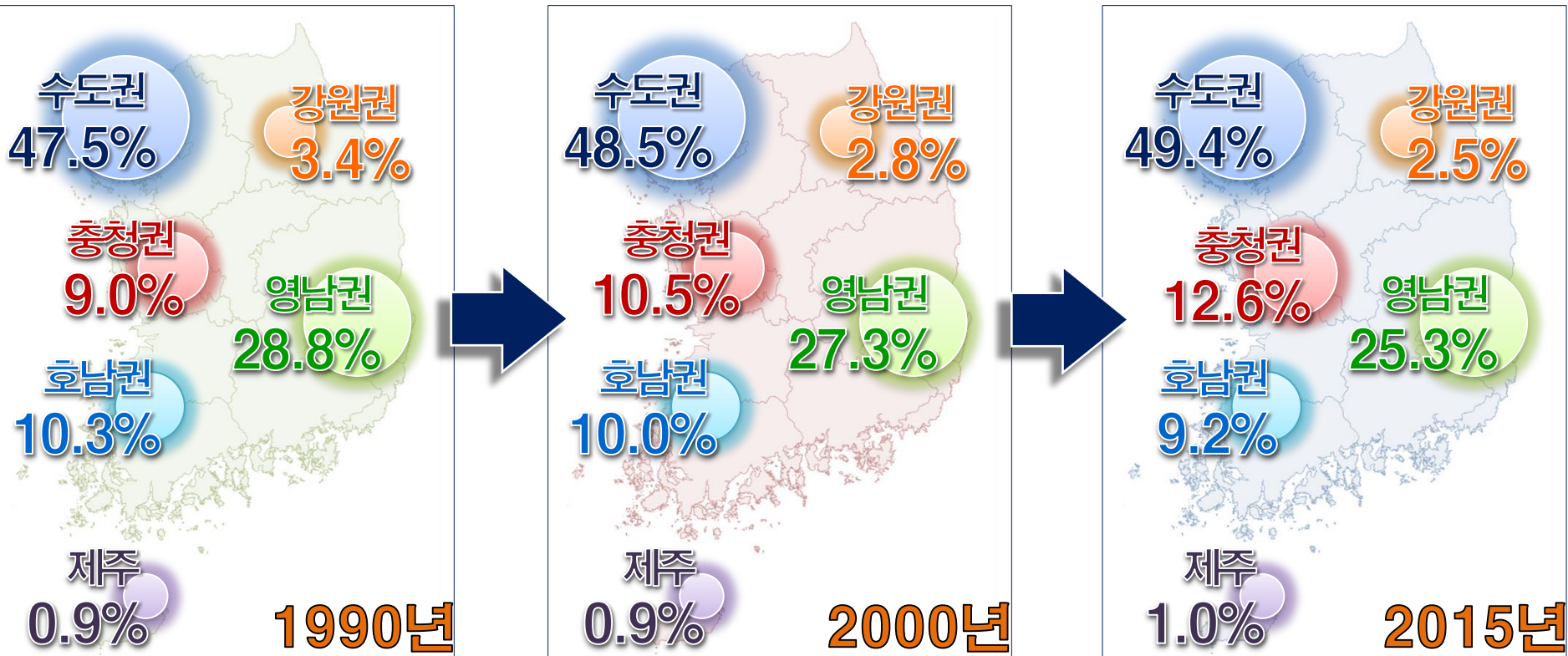
수도권 일극화로 지역경제의 자생력이 약화



그간 지역균형발전정책은 성과가 미흡

여러 정부의 노력에도 수도권 중심구조가 지속

* 수도권과 지역 간 경제력 격차의 고착화가 진행



< 전국 GRDP 비중 변화 >

수도권 일극경제권 극복할 새로운 지역발전전략 필요

지역의 규모 확대, 교통접근성 단축, 특화 개발을 추진

* World Bank 분석한 지역성장 3대요인: Density, Distance, Division

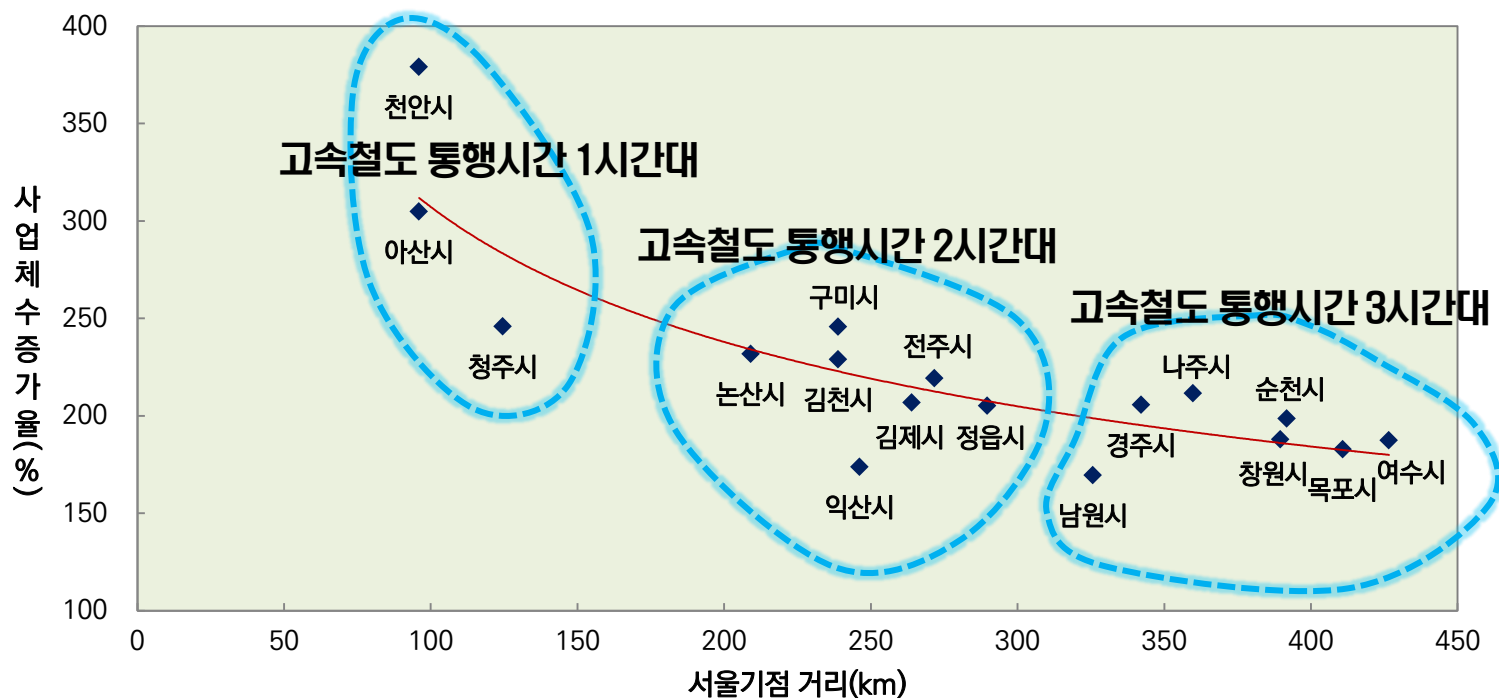
☞ **교통접근성 단축**: 인적·물적 이동을 원활하게 하고 확대하여 성장을 촉진하고 개발 잠재력을 제고

〈참고〉 교통접근성과 지역발전의 관계

교통접근성은 지역발전의 필요조건

타 지역과 접근성이 좋을수록 경제활동이 활발한 경향이 있음

* 교통 접근성이 좋지 않은 지역은 사업체 수 증가가 저조



〈 2000~2014년간 서울기점 접근성 시간과 사업체수 증가율 관계 〉

주: 사업체수 증가율은 2000~2014년.

II. 중부권 동서횡단철도 개요

서해안 서산에서 동해안 울진까지 중부권을 동서로 연결

12개 지자체를 경유(7개시, 5개군)

* 서산시, 당진시, 예산군, 아산시, 천안시, 청주시
문경시, 괴산군, 예천군, 영주시, 봉화군, 울진군



<참고> 현재 운영 및 건설 중인 동서횡단철도

수도권과 강원권 연결

* 서울~원주~강릉 고속화철도, 서울~춘천~속초 고속화철도

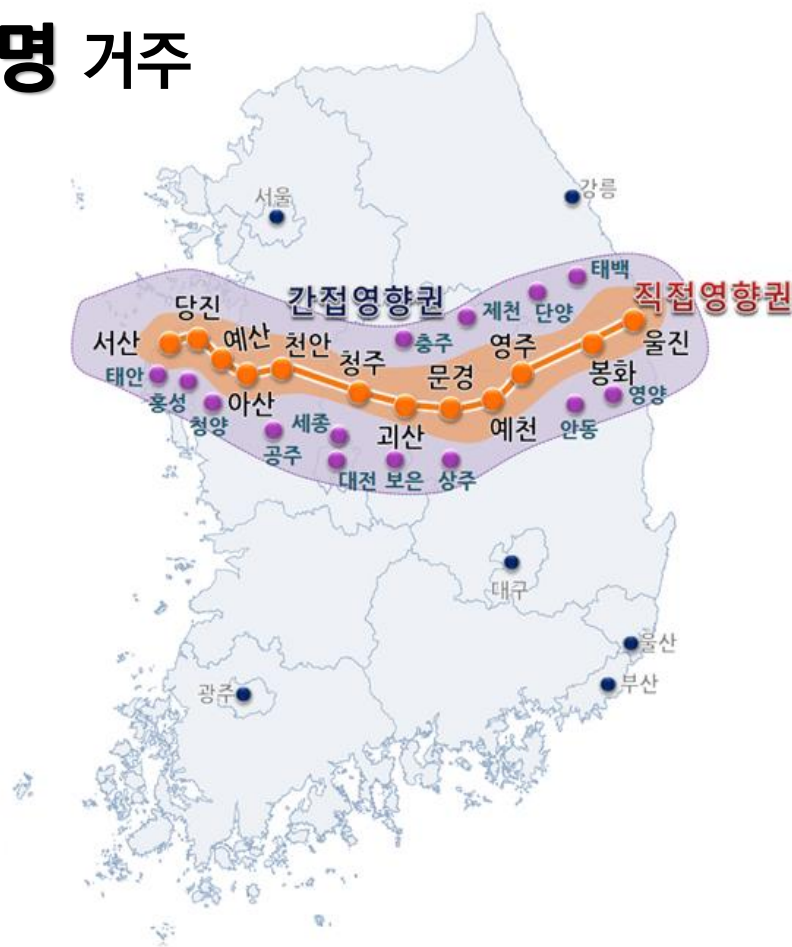
남해안 영남과 호남 연결

* 남해안 고속화철도



노선 경유하는 직접 영향권에는 256만 명 거주(2015년 기준)

간접 영향권까지 포함하면 554만 명 거주





III. 중부권 사회경제구조 특성



지리적 여건

국토 중앙에 위치하고 수도권과 인접

경제중심지와 근접해 성장이 빠르고 향후 발전 잠재력도 우수

* 단, 수도권과 인접은 독자적 경제력 확보 저해요인으로도 작용 → 수도권화 진행 우려가 제기



산업구조 및 글로벌교통 여건

다양한 산업클러스터, 관광자원, 국제교통물류네트워크를 보유

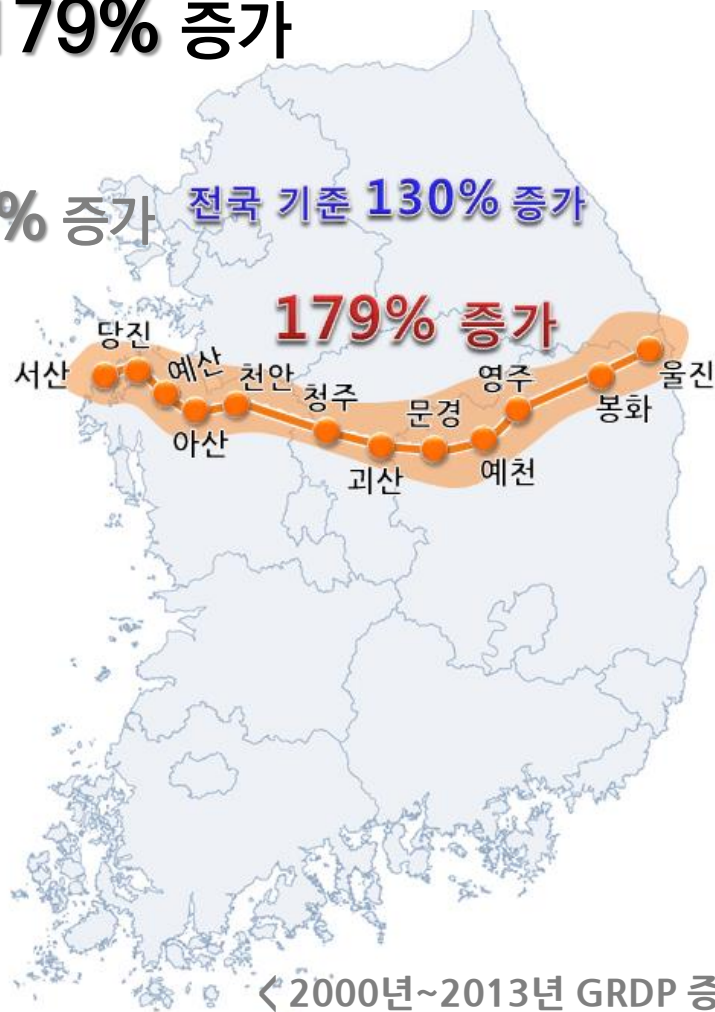
석유화학·철강과 함께 新산업(ICT·생명과학·바이오 등)이 분포

* 제조업 중심의 동남권(울산·포항 등)·남해안(여수·광양 등) 산업지대와 차별화



* 같은 기간 전국기준 130% 증가

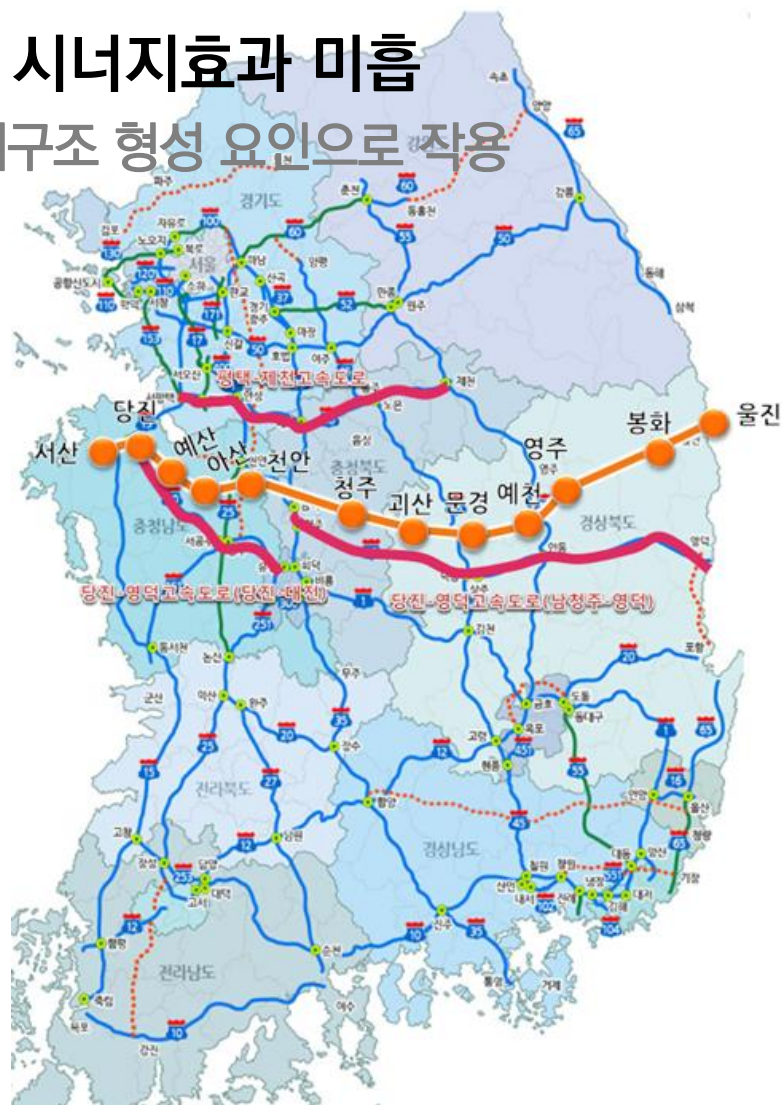
* 강원·전남·전북·경남 시·군지역은 115% 증가 전국 기준 130% 증가



서해안 산업클러스터와 동해안 관광벨트 연결 인프라 취약

동서 간 횡적 연계가 되지 않아 상호연결 시너지효과 미흡

* 독자적 경제권 구축 저해, 수도권 지향 경제구조 형성 요인으로 작용



〈참고〉 중부권 동서 간 교통접근성 현황

서산~울진 간 이동시간

승용차: 4시간 30분 소요

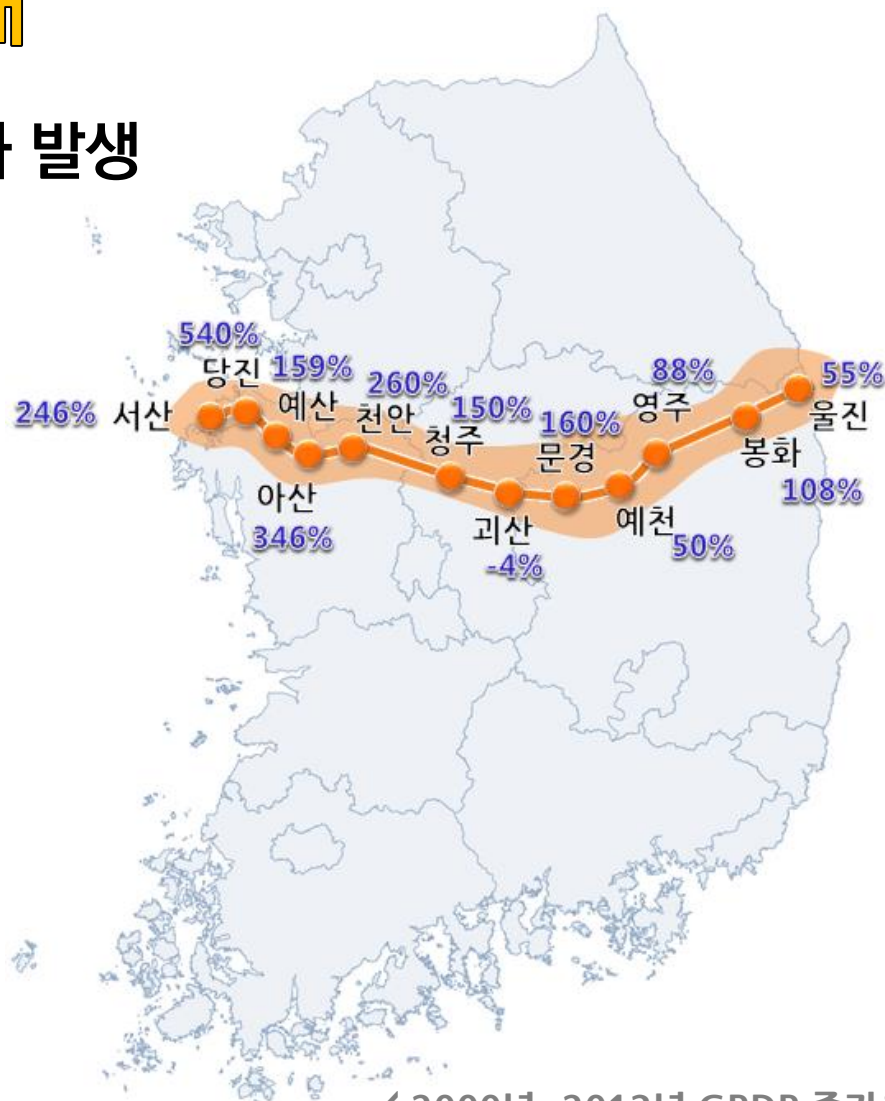
대중교통(시외버스): 6시간 40분 소요

* 직접 이동이 불가능해 천안, 영주에서 환승 필요



동서 지역 간 발전 격차가 존재

청주를 기준으로 동서 지역 간 격차 발생



〈 2000년~2013년 GRDP 증가율〉

IV. 중부권 동서횡단철도 제안노선과 기대효과

1. 중부권 동서횡단철도 필요성

지방분권 발전 측면 : 지역발전의 자생력 제고를 위한 인프라 확보

중부권 동서신산업지대 형성을 촉진

석유 화학·철강 외 ICT·생명과학·바이오·첨단의료 등 신산업 육성

* 중부권 동서신산업지대 교통물류회랑 구축

** 횡적 연계로 인적·물적 교류 확대, 시너지효과 극대화



국토공간구조 측면 : 지역경제권 구축으로 수도권 집중 방지

중부경제권 형성으로 수도권 지향의 경제구조 탈피

수도권 규제 반사이득의 수동형 발전을 능동형 발전구조로 전환

* 중부권이 '수도권 인구·경제력 집중 방지의 방파제' 역할 담당

사회적 측면 : 교통접근성 취약으로 인한 발전 격차 해소

중부권 동서 간 연결 교통접근성을 개선

개발 낙후지역도 발전기회를 확보하고 성장잠재력을 제고

* 울진 등 해안지역도시의 교통접근성 장애가 해소



IV. 중부권 동서횡단철도 제안노선과 기대효과

2. 중부권 동서횡단철도 제안노선

노선결정 고려사항

기존노선 등 활용: 현재운영노선과 장래 투자계획 노선 반영

지역발전 촉진: 산업클러스터와 관광자원 연결

이용자중심 건설: 이용 편의성 제고와 이용수요 증가에 기여

투자 효율성 제고: 공사비 절감 가능노선

환경친화적 건설: 환경피해 최소화 가능노선

제안노선

노선 연장: 총 330km

* 신설노선 243km(순수 신설 180km), 기존노선 활용 87km

시설 수준: 준고속철도(전철, 열차운행 최고속도 시속 230km)

* 서산~울진 간 약 2시간 20분 소요



제안노선 사업비

기존노선(경북선·영동선) 개량 정도에 따라 5조~6.4조원 소요

- * 기존노선 개량 없이 활용: 5조 216억 원
- * 기존노선 부분 선형 개량: 5조 8,177억 원
- * 기존노선 전면 선형 개량: 6조 3,542억 원



〈참고〉 제안노선의 실질사업비

제안노선에는 현재 예타 진행 노선, 장래투자계획 노선이 포함

- * 예타 진행 노선: 장항선 신창~ 대야 전철화, 충북선 조치원~봉양 복선 전철화
- * 3차 국가철도망구축계획 포함: 대산항~합덕 신설, 경북선 점촌~영주 개량

*☞ 이상의 사업에 소요되는 투자비(1조 4859억 원)을 제외하면,
중부권 동서횡단철도 실질사업비는 3.5조~4.9조원 규모*

IV. 중부권 동서횡단철도 제안노선과 기대효과

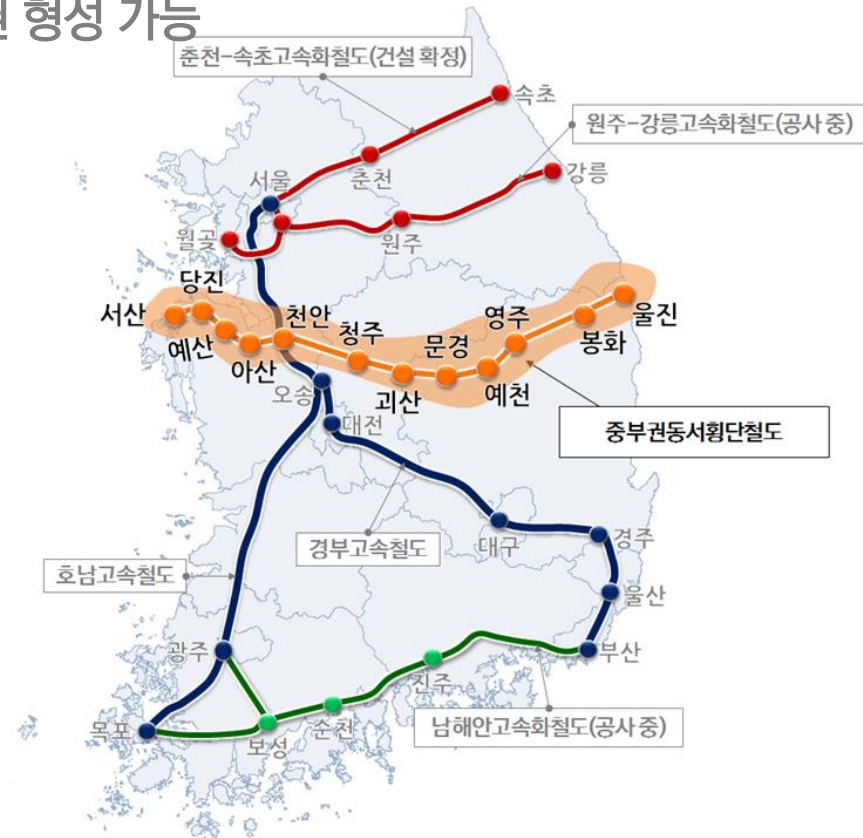
3. 중부권 동서횡단철도 기대효과

중부권 동서 간 교통접근성이 획기적으로 개선

중부권 서해안(서산)과 동해안(울진) 간 2시간대 고속교통망 구축

* 강원권·남해안에 이어 중부권에도 동서연결철도망을 확보

** 전국이 남북·동서 간 2시간대 생활권 형성 가능



중부권 동서新산업지대 형성을 촉진

중부권에 독자적인 지역경제권 구축이 가능

* 중부권 성장력을 제고하고 수도권 집중을 방지



국가철도네트워크 효율성을 제고

기존 철도망과 연계로 철도이용객 증가

* 서해선·경부선·충북선·중부내륙선·중앙선·동해선 등과 연계



중부권의 지역경제 성장과 고용창출을 촉진

생산유발효과: 총 7조 570억 원


고용유발효과: 총 5만 1500명

부가가치유발효과: 총 2조 4071억 원



중부권외 지역의 성장과 고용창출에도 기여





사람·환경·교통의 조화 속에 미래의 삶을 풍요롭게 바꾸는
한국교통연구원

감사합니다
Thank you