상주
김천
성주
고령
합천
의령
진주
사천
고성
통영
거제

남부내륙고속철도

예비타당성 조사 통과 위한

토 론 회

일 시 | **2015**년 **10**월 **13**일(화) **14:00**

장 소 | 국회의원회관 제2소회의실

주관_ 국회의원 **이 철 우**

남부내륙고속철도
예비타당성 조사 통과 위한
토론회

【일　　시】 2015년 10월 29일(수) 14:00

【장　　소】 국회의원회관 제2소회의실

【주　　최】 국회의원 이철우

프로그램 program

14:00 ~ 14:15	**개회식** (국민의례, 참석자 소개)
14:15 ~ 14:20	**영상시청**
14:20 ~ 14:25	**개회사 :** 이철우 의원
14:25 ~ 14:40	**축 사**
14:40 ~ 15:10	**주제발표** **김시곤** 서울과학기술대 교수 **통일대비 한반도 고속철도망 구축방향 및 남부내륙고속철도의 필요성**
15:10 ~ 16:00	**지정토론** (좌장 : **차동득** 대한교통학회 고문) **고용석** 국토교통부 과장 **윤혁천** 철도시설공단 미래사업기획처장 **한근수** 대구경북발전연구원 책임연구원 **송기욱** 경남발전연구원 박사 **전형식** 기획재정부 과장
16:00 - 16:30	**프론트 질의응답**
폐회	

목차 contents

인사말	**이철우**	국회의원	**6**
축 사	**김무성**	새누리당 대표최고위원	**8**
	원유철	새누리당 원내대표	**10**
	유일호	국토교통부 장관	**12**
	김관용	경상북도 도지사	**14**
	홍준표	경상남도 도지사	**16**
	강영일	철도시설공단 이사장	**18**
발 제	**김시곤**	서울과학기술대학교 교수	**23**
토론문	**고용석**	국토교통부 과장	**39**
	윤혁천	철도시설공단 미래사업기획처장	**41**
	한근수	대구경북발전연구원 책임연구원	**43**
	송기욱	경남발전연구원 박사	**49**
	전형식	기획재정부 과장	**53**

인 사 말

이 철 우 (국회의원 / 새누리당)

"1966년 11월 9일 박정희 대통령께서 김삼선 기공식을 개최하고 난 이후 50여 년간 방치된 남부내륙선은 주민들의 오랜 숙원사업으로 교통복지 차원에서 해결해야할 과제입니다"

안녕하십니까

경북 김천 출신, 이철우 국회의원입니다.

바쁘신 가운데도 '남부내륙선 예비타당성조사 통과를 위한 토론회'에 참석해 주신 내빈 여러분과 지역의 철도 인프라 구축을 위해 한마음 한 뜻으로 토론회에 참석하여 주신 모든 분들게 감사드립니다.

오늘 토론회는 서울에서부터 이어지는 노선으로 '김천-진주-거제'를 잇는 남부내륙철도의 예비타당성조사 통과 필요성에 대해 공감대를 형성하고, 철도노선 하나 없이 소외된 남부내륙지방의 교통망 확충 방안을 논의하고자 마련한 자리입니다.

우리나라의 고속철도는 2004년 경부고속철도 개통이후 호남고속철도가 개통되고, 또 내년에는 수도권 고속철도가 개통됩니다. 2018년에는 평창동계올림픽을 계기로 강원도 일부지역에 고속철도가 개통될 예정입니다. 이와 같이 전국적으로 고속철도망이 구축되고 있지만 국토의 중심, 남부권의 가운데인 내륙지방을 관통하는 고속철도망은 없는 실정으로 지역간 교통인프라의 불균형적인 상황이 계속 되고 있습니다.

고속철도의 개통은 단순히 교통수단의 건설을 뛰어넘어 해당지역에 낙후된 경제를 살리고 일자리를 늘리는 등 긍정적인 파급효과를 가져오며, 지역경제 활성화에도 막대한 영향을 미치는 것으로 분석되고 있습니다. 이런 의미에서 개통된 철도가 바로 호남고속철도와 원주-강릉 복선 전철입니다. 철도건설 사업을 하기 위해서는 예비타당성 조

사신 B/C 1.0수준으로 조사되어야 하지만 호남고속철도는 B/C 0.39, 원주-강릉복선전철은 B/C 0.28 였음에도 불구하고 국가균형발전, 낙후된 지방 살리기라는 정책적 배려로 추진되었습니다.

현재 추진중인 남부내륙선은 1966년 11월 9일 박정희 대통령께서 김삼선 기공식을 개최한지 벌써 50년이 지난 사업이며, 박근혜 대통령의 공약사업입니다. 그럼에도 불구하고 예비타당성 조사의 통과는 차일피일 미뤄지고 있는 실정입니다.

이렇게 남부내륙선의 예비타당성 조사가 계속 진행되고 있는 동안, 올해 4월 2일 호남선 KTX개통으로 경부·호남 지역은 철도 완전 개통시대를 열었습니다.

결국 남부권 내륙지방은 철도교통망 구축 차별에 의한 낙후된 교통인프라로 인적, 물적 교류가 미흡해지고 경제는 침체되는 그야말로 악순환의 고리가 이어지고 있는 실정입니다.

따라서 남부내륙지방에서도 남부내륙선을 조속히 착공하여 남부내륙권 주민들의 낙후된 교통 인프라를 구축하고, 서울에서부터 김천-진주-거제까지 방문을 용이하게 하며, 나아가 전국의 고속철도망을 더욱 효율적으로 이용할 수 있도록 해야한다는 요구가 지속적으로 제기되어 왔습니다.

또한 남부내륙선 구축 사업은 철도노선에 의한 국토균형발전의 완성을 이루는데 중요한 역할을 할 것으로 기대되며, 향후 북한과의 통일시에도 남한은 모든 교통망이 우선 구축되어 있어야만 북한의 교통인프라를 원활히 구축할 수 있기 때문에 통일을 대비하여 추진해야할 사업이기도 합니다. 이를 통해 TSR(시베리아횡단철도), TCR(중국횡단철도) 등과 연결하면 남부의 끝에서 유라시아 대륙까지 세계로 뻗어나갈 수 있을 것 입니다.

오늘 이 자리에 참석해 주신 기획재정부, 국토교통부, 철도시설공단, 경상북도, 경상남도 및 KDI는 남부내륙선 예비타당성조사 작업에 최선을 다하고 있는 것으로 알고 있습니다. 이 자리를 빌려 감사의 말씀을 드립니다.

오늘 토론회를 통해 남부내륙선의 필요성과 예비타당성조사의 조속한 통과 등의 방안에 대하여 많은 논의가 있을 것입니다. 참석해 주신 내빈 여러분께서 많은 관심으로 사업추진에 힘을 실어주실 것을 부탁드립니다.

소외된 국토 교통인프라의 개선과 철도망 국가균형발전의 완성이 될 오늘 토론회에 참석해 주신 내빈 여러분께 다시 한 번 감사드리며, 남부내륙선에 대해 진지하게 논의해주실 발제자와 토론자 여러분께도 진심으로 감사드립니다.

축 사

김 무 성 (새누리당 대표최고위원)

"남부내륙철도 조기 건설을 위한 토론회"의 개최를 진심으로 축하하며, 행사를 마련해주신 이철우 의원님과 논의를 이끌어 가실 전문가 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

지방자치시대의 막이 오른 지 20년이 넘었습니다. 하지만 아직도 수도권으로의 인구 유입이 지속되고 있어 실질적인 균형발전이 어렵습니다. 더욱이 수도권으로 유입되는 인구는 상대적으로 젊은 층이어서 비수도권의 고령화가 가속화되고 있다는 데 더 큰 문제가 있습니다. 더욱 고령화된 비수도권이 젊은 수도권과 균형적 발전을 이룬다는 것은 어불성설일 것입니다. 우리 사회는 비수도권에 더 젊은 사람들이 더 많이 살 수 있게 해 균형발전의 잠재력을 유지하는 데 온 힘을 쏟아야 할 것입니다.

오늘 토론회는 인구의 분산 등 여러 가지 목적을 위해 대한민국 철도망의 허리를 세우자는 취지에서 마련되었습니다. "남부내륙철도"는 직접적으로는 이동 수단을 확충하고 경기를 부양하는 효과를 가지고 있습니다. 하지만 남부 내륙을 철도망으로 연결하면 수도권으로의 인구 유입을 막고 수도권으로부터의 인구 유출을 유도하는 효과도 낼 수 있습니다. 남부내륙철도가 효과적인 주택정책과 맞물린다면 장기적으로 수도권 집중화 현상을 해소하는 데 큰 도움을 줄 수 있다는 것이 학자들의 예측입니다.

현재 남부내륙철도 건설계획은 예비타당성 조사 단계에 있다고 들었습니다. 철도망의 건설과 같은 대규모 건설계획에는 막대한 국가 예산이 소요되는 만큼 수요와 편익에 대한 객관적이고 정밀한 평가가 있어야 할 것입니다. 남부내륙철도가 조속히 예비타당성 조사를 통과해 건설을 완료한 후, 수도권에 집중된 인구를 조금이라도 분산시키는 날이 오기를 기대합니다.

오늘 토론회에 참석하신 모든 분께 건강과 행운이 함께하기를 기원합니다.

감사합니다.

축 사

원 유 철 (새누리당 원내대표)

안녕하십니까? 새누리당 원내대표 원유철 의원입니다.

「남부내륙철도 조기건설을 위한 간담회」 개최를 진심으로 축하합니다.

오늘 의미 있는 자리를 마련해 주시고 열정적으로 의정활동을 펼치고 계신 존경하는 이철우 의원님께 감사드리며, 발제와 토론을 맡아주신 전문가 여러분께도 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

'철도 르네상스'라는 말이 등장할 정도로 21세기는 철도의 시대가 될 것으로 예상하고 있습니다. 박근혜 대통령께서도 철도의 중요성을 인식하고 유럽과 아시아의 철도공동체 구상인 `유라시아 이니셔티브'를 선언한 바 있습니다. 관련 국가들에서는 안전하고 친환경적인 철도망 구축에 적극적으로 투자하고 있으며, 우리나라도 국가 고속철도망에 대한 장기적인 계획을 가지고 실행하고 있습니다.

국가고속 철도망인 KTX는 수서-평택 구간이 내년에 개통예정이지만 여전히 우리국민 절반은 고속철도망의 혜택을 받지 못합니다. 이에 내륙 고속철도망을 추가적으로 구축한다면 국토의 균형발전은 물론 우리국민 대부분이 고속철도의 혜택을 받을 수 있습니다. 또한 일부 고속철도 구간의 병목현상을 완화하고 '유라시아 이니셔티브'의 간선철도 축으로서 중요한 역할을 할 것으로 기대됩니다.

아무쪼록 오늘 간담회를 통해 남부내륙고속철도의 필요성과 한반도의 고속철도망 구축의 미래지향적 방안이 마련되기를 바랍니다. 다시 한 번, 오늘 뜻 깊은 간담회를 개최해 주신 이철우 의원님께 감사드리며, 참석해주신 모든 분들의 건강과 건승을 기원합니다.

감사합니다.

축 사

유 일 호 (국토교통부 장관)

안녕하십니까. 국토교통부 장관 유일호입니다.

의정 활동에 바쁘신 가운데도 「남부내륙철도 예비타당성 조사 토론회」를 준비해 주신 의원님들께 먼저 감사의 말씀을 드립니다.

또한, 자리를 함께하신 시민 여러분과 지역철도 발전을 위해 한마음으로 토론회에 참석해주신 분들께도 진심으로 감사의 마음을 전합니다.

올해로 대한민국 철도 역사는 116년째에 접어들고 있습니다. 국가 경제성장과 지역 발전의 견인차 역할을 해 온 철도가 21세기에 들면서 제2의 르네상스를 맞고 있습니다. 환경 친화적이고 에너지 효율성이 높은 교통수단으로서 그 중요성이 점점 더 커지고 있기 때문입니다. 정부는 이 같은 환경에 대응하는 동시에, 철도가 가진 장점을 최대한 활용하기 위해 철도분야 투자에 많은 공을 들이고 있습니다.

하지만, 지역에 따라서는 철도에 대한 투자가 꼭 필요함에도 불구하고 시의 적절하게 시민들의 요구에 부응하지 못하는 부분이 있는 것도 사실입니다. 대표적인 곳이 바로 경상남북도 내륙지방으로 이 지역은 철도 관련 인프라가 부족하여 많은 주민들이 불편을 겪고 있습니다.

앞으로 김천시에서 진주시를 거쳐 거제시간을 연결하는 남부내륙철도 건설 사업이 추진된다면 그 동안 상대적으로 철도교통 서비스를 받지 못했던 경남지역에서 수도권까지 2시간대 진입이 가능해지면서 활발한 인적교류와 기업 활동이 촉진될 것입니다. 또한, 혁신도시, 산업단지, 지역의 관광 자원 등과 연계하여 지역 발전의 기회를 제공하는 등 국가 균형발전에 기여할 수 있을 것입니다.

정부는 이러한 남부내륙철도 사업의 중요성을 인식하여 남부내륙철도 건설사업을 ‘11년 제2차 국가철도망 구축계획에 후반기(’16~‘20년) 착수사업으로 반영하였습니다. 또한, ’13년도 하반기 예비타당성조사 대상으로 선정하여 현재까지 예비타당성조사를 시행중에 있습니다.

하지만, 중간 점검 결과 경제성이 다소 부족한 것으로 분석되어 다각적인 경제성 향상 방안을 강구하는 등 많은 노력이 필요한 상황입니다. 오늘 토론회에 함께해주신 많은 분들의 지혜가 사업을 추진하는데 큰 도움이 될 것으로 기대합니다.

각계 전문가 여러분께서 모아주시는 다양한 의견은 국토교통부의 정책수립과 추진과정에서 귀하게 활용될 것입니다.

오늘 이 자리를 만들어 주신 여러 의원님들과 큰 관심을 갖고 귀한 시간을 내어주신 모든 분들께 다시 한 번 감사의 인사를 드립니다.

축 사

김 관 용 (경상북도 도지사)

'남부내륙고속철도(김천~진주~거제)가 구축 된다면 경상남·북도 내륙지역 경제발전과 관광자원 활성화는 물론, 국토의 균형발전에 큰 의미'

안녕하십니까? 경상북도지사 김관용입니다.

오늘 남부내륙고속철도 예비타당성조사 관련 토론회를 진심으로 축하 드립니다.

토론회를 준비해 주신 이철우 의원님과 바쁘신 국정에도 불구하고 참석하여 주신 국회의원님, 정부 관계자 여러분께도 감사드립니다. 아울러, 발표와 토론을 하실 각계 전문가 여러분과, 지역에서 찾아주신 지자체 관계자 여러분께도 거듭 감사드립니다.

김천~진주~거제를 연결하는 남부내륙고속철도망은 박정희 전 대통령이 경북 김천의 성의고등학교 운동장에서 열린 기공식에 직접 참석하신 김삼선(김천~삼천포) 철도노선이 포함 된 구간으로

지난 2011년 4월 국토교통부부의 "제2차 국가철도망 구축계획"으로 확정·고시되었고, 2012년 12월에는 제18대 박근혜 대통령의 대선공약에도 반영된 경상남·북도 내륙지역 주민들의 오랜 숙원사업이자, 국가의 숙명적 사업입니다.

그러나 당초 2014년 6월 말로 예정되었던 예비타당성조사 결과 발표가 경제성 부족 등의 이유로 자꾸 지연되고 있어, 경남·북 지역주민들은 아주 크게 실망하고 있을 뿐 아니라, 정부에서는 진정으로 본 사업에 대한 실행의지가 있는 것인지? 의구심마저 들고 있습니다

남부내륙고속철도(김천~진주~거제)가 구축된다면 건설중인 중부내륙철도(부발~충주~문경)와 연계하여 그동안 국토의 균형발전에서 소외 되어왔던 중·남부 내륙지역의 경제발전과 관광자원 활성화는 물론 국토의 균형발전에도 큰 의미가 있을 것입니다.

고 박정희대통령의 유업이자 경상남북도 지역주민들의 꿈인, "김천~진주~거제간 남부내륙고속철도 건설사업" 의 기공식 축포를 터트릴 수 있는 날이 하루빨리 오기를 진정으로 바라면서

오늘 이 토론회 자리에서 모아진 소중한 뜻이 우리 모두가 열망하는 남부내륙고속철도 열차가 달릴 수 있도록 부디 좋은 고견을 부탁 드립니다.

본 사업의 조기착수를 위해 경상남북도 지역주민들의 의지를 다시 한 번 결집 할 수 있도록 이 자리를 마련하여 주신 이철우 의원님과 토론회 관계자 여러분께 다시한번 감사드립니다.

축 사

홍 준 표 (경상남도 도지사)

반갑습니다. 경상남도지사 홍준표 입니다.

오늘 남부내륙철도 예비타당성조사 통과를 위해 뜻 깊은 토론회 자리를 마련해주신 이철우 국회의원님과 관심을 갖고 혼신을 다해 노력해 주시는 여러 국회의원님께 깊은 감사를 드립니다.

또한, 남부내륙철도 추진을 위해 애써주시고 계신 최경환 기획재정부 장관님, 유일호 국토교통부 장관님, 강영일 한국철도시설공단 이사장님, 김준경 한국개발연구원장님 등 모든 분들께 감사드립니다.

경상남도는 재정건전화와 서민복지, 경남미래 50년을 위한 성장동력 확보에 노력하고 있습니다. 남부내륙철도는 미래를 이끌 핵심전략사업인 경남 미래50년 사업과 서부경남을 새로운 성장엔진으로 만들기 위한 서부대개발 정책에 화룡점정을 찍는 중요한 사업입니다.

경남·경북의 오랜 숙원사업이자 박근혜 대통령 공약사업인 남부내륙철도 건설은 국가 차원에서도 기존 경부선과 호남선의 X축 철도망에 또 하나의 중심축을 구축하는 대역사입니다. 아시아~유럽이 철도로 연결되어 단일 경제권 시대를 맞이한 가운데 통일을 대비한 남북한 철도 연결이 시작되고 있어 앞으로 남부내륙철도는 국가 물류경제의 대동맥이 될 것입니다.

2014년부터 시작된 남부내륙철도 예비타당성 조사는 다방면의 노력으로 많은 문제점들이 개선되고 있으나, 아직도 현실에 맞지 않은 지침이나 산정방식 등 풀어야 할 문제가 남은 줄로 알고 있습니다. 남부내륙철도 건설은 국가발전의 100년 대계이며 지역균형개발을 위해 꼭 추진해야 하는 사업입니다. 그런 만큼 경제성 측면의 B/C에 중점을 두기보다 정책적 측면이 중시되어야 한다고 생각합니다. 오늘 이 자리가 함께 고민하고 좋은 방안을 찾는 계기가 되었으면 합니다.

1966년 김삼선 기공식부터 기다린 지역주민의 50년 염원이 하루빨리 이루어 질 수 있도록 관계부처와 기관에서는 오늘 제기된 문제점에 대해 긍정적으로 고민하여 적극적으로 반영해 주실 것을 간곡히 부탁드립니다.

다시 한번 남부내륙철도 추진을 위해 여러 모로 애써주시고 계신 모든 분들께 깊은 감사를 드리며, 참석하신 여러분들의 행복과 건강을 기원합니다.

감사합니다.

축 사

강 영 일 (한국철도시설공단 이사장)

안녕하십니까? 한국철도시설공단 이사장 강영일입니다.

바쁜 의정 활동에도 불구하고 남부내륙고속철도 예비타당성조사에 대하여 논의할 수 있는 자리를 만들고 초대 해 주신 이철우 의원님께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

그리고 오늘 토론회를 빛내 주시기 위해 소중한 걸음을 해 주신 김무성 대표최고위원님을 비롯한 여러 의원님들과 유일호 국토교통부 장관님 등 내외 귀빈 여러분께도 감사드립니다.

이렇게 많은 분들께서 참여해 주신 가운데 남부내륙 고속철도 사업타당성 개선방안에 대한 심도 있는 토론의 장이 마련된 것을 매우 뜻 깊게 생각합니다.

전 세계적으로 삶의 질에 대한 관심이 높아지면서 편리하고 안전하면서도 친환경적 교통수단인 철도에 대한 요구가 증가하고 있습니다.

이미 EU 각국은 철도에 대한 투자를 2~3배 이상 확대하였고, 특히 유라시아 대륙철도의 관문인 중국과 러시아의 경우 철도 고속화를 위해 아낌없는 투자를 계속하고 있습니다.

중국은 2020년까지 12만km 이상의 철도를 확보하고 2100년까지 8종 6횡 8연결의 고속철도망을 완비하는 계획을 수립하였으며, 러시아는 극동지방의 철도 인프라 개선을 위해 2018년까지 5620억 루블(약 10조원)에 달하는 대규모 투자를 계획하고 있습니다.

우리나라도 제2차 국가철도망계획을 통해 전국 주요거점을 일상 통근시간인 1시간 30분대로 연결하여 하나의 도시권으로 통합하는 노력을 계속하고 있습니다.

그 중에서도 남부내륙선은 상대적으로 낙후된 경북, 경남 서부지역의 경제를 활성화하여 국가균형발전을 도모하고, 남해안 관광산업, 사천 항공우주산업, 거제 해양플랜트 산업 등 신성장 동력산업을 효과적으로 육성하는데 도움이 될 것으로 생각합니다.

또한 남부내륙선이 건설된다면 중부내륙선 및 수서~광주 철도사업 등 내륙철도 축을 통해 경부고속철도의 혼잡을 완화하고, 향후 대륙철도 운행시에도 원주~강릉선 및 동해선과의 연계로 원활한 수송체계를 구축하는 데에 크게 기여할 것으로 확신하고 있습니다.

남부내륙선의 시초는 1966년 11월, 제2차 경제개발 5개년 계획을 통해 김삼선(김천~삼천포, 160.6km) 건설을 추진한 이후 꾸준히 구축 필요성이 제기되어 2006년 국가기간교통망계획 수정계획('00~'19), 제2차 국가철도망 구축계획('11~'20)에 반영되었으며, 2013년 하반기 예타 대상사업에 선정되어 현재 KDI가 타당성을 검증하고 있습니다.

타당성 검증과정에서 철도 특유의 네트워크 효과와 낙후된 지역 특성이 충분히 고려되었으면 하는 바램이며, 이를 위하여 국토부, 기재부 등과 적극 협의하고 있습니다만, 원활한 사업 추진을 위해서는 보다 합리적인 사업평가 방안에 대한 심도 깊은 고민이 필요한 실정입니다.

아무쪼록 오늘 토론회가 현 남부내륙 고속철도의 현안을 정확히 진단하고, 철도사업의 적절한 평가방안에 대하여 서로의 지혜를 모으는 의미 있는 자리가 될 것으로 기대합니다.

다시 한 번 이번 토론회를 준비해 주신 이철우 의원님, 발표자, 토론자, 사회자 여러분과 이 자리에 함께하여 자리를 빛내주신 모든 분들의 가정에 건강과 행운이 가득하시길 기원합니다.

감사합니다.

남부내륙고속철도
예비타당성 조사 통과 위한
토론회

주제발표

통일대비 한반도 고속철도망 구축방향 및 남북내륙고속철도의 필요성

김 시 곤 (서울과학기술대학교 교수)

통일대비 한반도 고속철도망 구축방향 및 남부내륙고속철도의 필요성

2015. 10. 13

김 시 곤

국립서울과학기술대학교 철도전문대학원
SEOULTECH SEOUL NATIONAL UNIVERSITY OF SCIENCE & TECHNOLOGY GRADUATE SCHOOL OF RAILROAD

목 차

Ⅰ 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

Ⅱ 한반도 고속철도 현황 및 전망

Ⅲ 통일대비 한반도 고속철도망 구축방향

Ⅳ 남부내륙고속철도의 위상

Ⅴ 서부경남권 고속철도망 완성을 위한 지자체 역할

2

I. 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

1. 통일 및 철도투자 활성화 분위기 조성

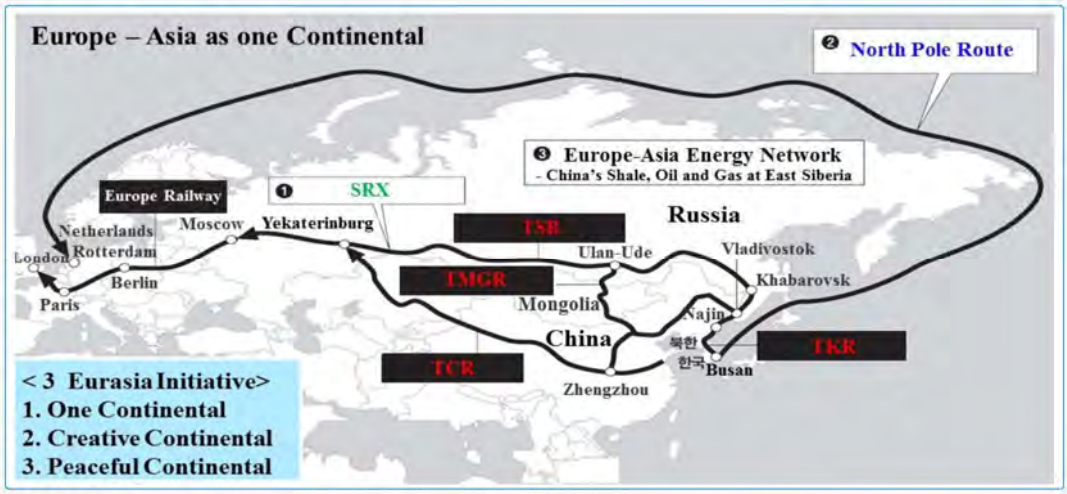
- 2014년 초 "드레스덴 선언" 등 남북통일을 위한 분위기가 조성되고 있음.
  - 교통, 통신 등 인프라 건설 투자를 통하여 공동번영을 약속함
- 또한, 2014년은 KTX 개통 10주년으로서 KTX 망의 골격이 완성되는 시점이며, 2016년 말에는 수서발 KTX가 개통될 예정임.
- 통일대비 한반도 고속철도망을 구상해보고 아울러 남부내륙고속철도의 위상을 정립해보고자 함.

3

I. 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

2. Europe-Asia Initiative 구상 선언

- 2013년 10월 유럽과 아시아의 평화, 창조를 위한 유럽-아시아 철도 공동체 구상을 선언함
  - TSR, TMGR, TCR, TKR 등 유럽-아시아의 철도 공동체 구상

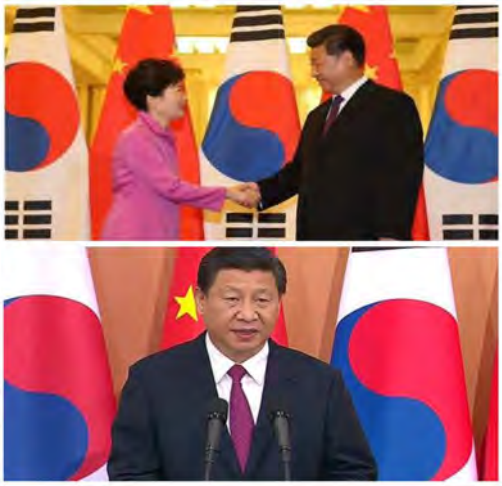


4

I. 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

3. 통일관련 국내외 동향

- 2015년 9월 2일 한·중 정상회담에서 한반도 통일 문제를 양 정상이 긴밀히 다루었고 시진핑 주석은 한반도의 평화통일을 지지하며 긍정적인 태도를 보임.



중앙일보

joongang.co.kr

시진핑 3년째 "한반도 평화통일 지지"

중국이 다시 한번 한반도의 평화통일을 지지했다. 시진핑 국가주석은 2일 정상회담에서 "한반도가 장래에 한민족에 의해 평화적으로 통일되는 것을 지지한다"고 말했다.

시 주석은 2013년 6월, 2014년 7월 두 차례의 정상회담에서도 한반도의 평화통일에 대한 메시지를 던

도의 평화통일

될), "한반도의

의 염원을 존중

평화적 통일이

년 7월)고 했다

통일연구원

반도 평화통일

왔던 입장으로

에 중립적인 표현"이라며 "다만 박 대통령의 방중 기간, 북한의 DMZ 지뢰도발 국면에서 한국에 대화를 통해 문제를 푼 후 나온 발언이기 때문에 한국 정부에 대한 중국의 높은 평가와 지지가 녹아 있다"고 말했다.

중국은 한반도 통일에 있어 "가장 큰 플

한·중 손잡고 북한 도발 못하게 압박 '박근혜의 신외교'

I. 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

4. 접근지역 철도망 구축 현황 및 계획

■ 중국의 일대일로 정책

- 중국의 일대일로(一帶一路) 정책의 일환으로 한반도 코앞까지 고속철도망이 완성되었고 올해말까지 단둥(신의주 인접)과 훈춘 (나진, 선봉 인접) 까지 완성될 예정임.

Ⅰ. 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

■ 두만강 지역 개발 프로젝트

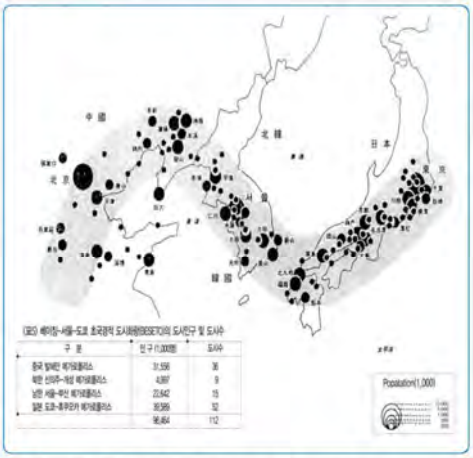
- 현재 한국-러시아-중국이 공동참여하는 두만강 유역 황금지대(Golden Triangle)개발이 진행중임.
  - 이를 통해 나진~하산~훈춘을 잇는 철도사업을 진행 중에 있음.

7

Ⅰ. 한반도 통일 여건 조성 및 접근지역 철도망 조성현황

■ 일본의 해저터널 프로젝트

- 한일 해저터널은 한반도 횡단철도(TKR)과 중국횡단철도(TCR), 시베리아횡단철도(TSR)를 잇는 역할을 담당하며 한국을 동북아 물류중심지로 부상하고자 하는 사업임.
  - 한국 부산/거제도 ~ 대마도 ~ 일본 가라쓰간 약 210㎞



출처 : 한일해저터널 프로젝트(www.kj-tunnel.org)

8

II. 한반도 고속철도 현황 및 전망

1. 고속철도망 구축 현황

- 2015년 현재 고속철도망은 경부선을 위시하여 총 1,172 Km 연장을 확보하고 있음.
- 강원도와 서부경남지역을 제외하고 경부축, 호남축, 전라선, 경전선으로 구축되어 있음.
- 최근 기존선(공항철도선+경의선)을 활용하여 인천공항까지 KTX를 연결 운영하고 있음.

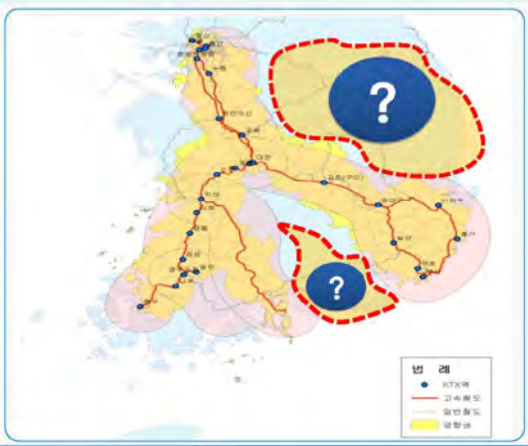
종류	노선	연장(완공년도)
신선 (설계속도 330km/h)	경부축	418.7km (2004.2010)
	호남축(오송~광주송정)	182.25km (2015)
개량선 (설계속도 180~200km/h)	호남축(천안아산~익산, 광주송정~목포)	166.94km
	전라선	180.3km (2011)
	경전선	159.2km (2011)
기존선 (설계속도 160km/h)	인천공항철도선+경의선	65km (2014)
총 합계		1,172 km

9

II. 한반도 고속철도 현황 및 전망

2. 고속철도망의 문제점

- 2014년 현재 KTX는 경부축, 호남축을 위시하여 익산-여수 전라선을 통하여 전남지역까지 서비스를 제공하고 있어 강원도와 서부경남지역만이 KTX혜택을 못 받고 있음.
- 경전선을 통하여 서부경남지역 일부를 서비스하고 있으나 부산-광주간 경전선이 미연결되어 있어 실효성이 부족함.



10

II. 한반도 고속철도망 현황 및 전망

3. HEMU의 탄생으로 전국 통행시간 1시간대로 축소 전망

- 2004년 4월 1일 우리나라에 KTX가 도입된 이후에 고속철도 차량기술 개발이 활발히 이루어져 2012년 초에는 HEMU-430X (High-speed Electric Multiple Unit - 430Km/h eXperiment)의 시승식이 있었음.
- HEMU-430X는 2016년 사용화가 될 예정이며 HEMU가 상용화가 되었을 경우 주요 도시간 통행시간이 국이 최고 1시간 30분 이내로 전국이 1시간대 통행권이 될 것임.

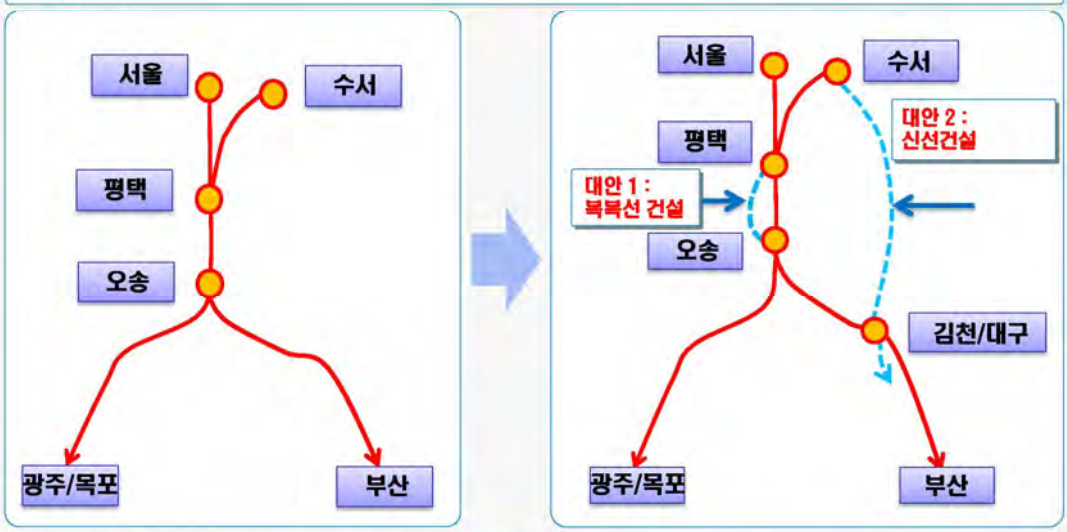
구분	KTX	KTX-산천	HEMU-430
개발기간	1995~2002년	2005~2010년	2007~2012년
최고 운행속도	300 km/h	300 km/h	370 km/h [최고속도 430km/h]
열차 편성	20량 1편성	10량 편성	8량 편성
외 형			

11

II. 한반도 고속철도망 현황 및 전망

4. "평택-오송" 구간 병목발생

- 2016년 7월에 수서 - 평택 구간이 완성되면 머지않아 평택 - 오송 구간에 용량이 부족하여 병목현상이 발생할 것임



12

III. 통일대비 한반도 고속철도망 구축 방향

1. 통일 후 인천국제공항과 한반도 4개 꼭지점 연결

- HEMU 430X의 상용화를 고려할때 i) 서울을 통과하여 신의주로 연결하는 방안과 ii) 삼성~의정부를 통과하여 나진, 선봉지역을 연결하는 고속철도망 연계 방안이 있음.
- 최종적으로 인천공항, 신의주, 나진, 목포, 부산이 상호 연계 되어야 함.

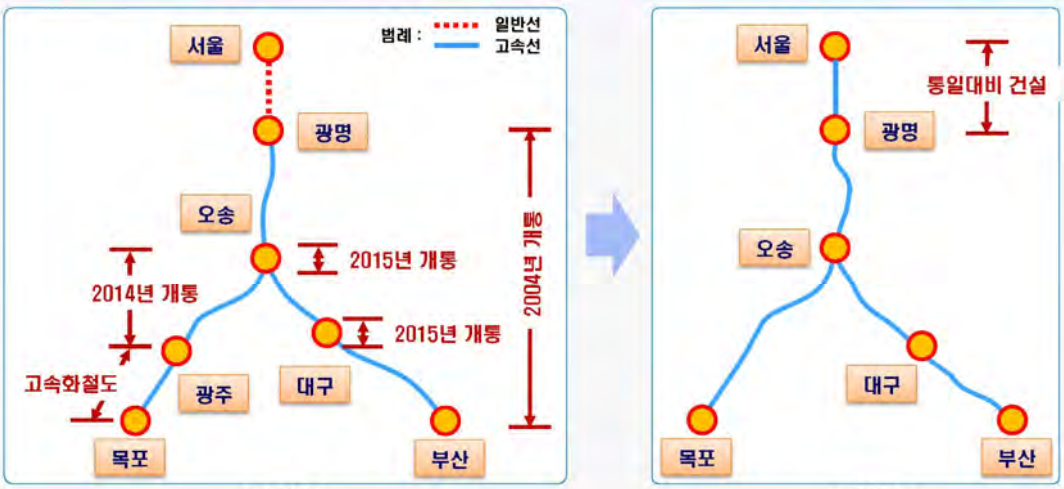
〈 현재 〉 〈 장래 〉

13

III. 통일대비 한반도 고속철도망 구축 방향

2. 서울역-광명역간 고속신선 건설

- 서울-광명구간을 제외하고 전구간 고속신선으로 운행중이나 통일을 대비하여 장기적으로 서울-광명구간도 신선으로 건설할 필요가 있음.



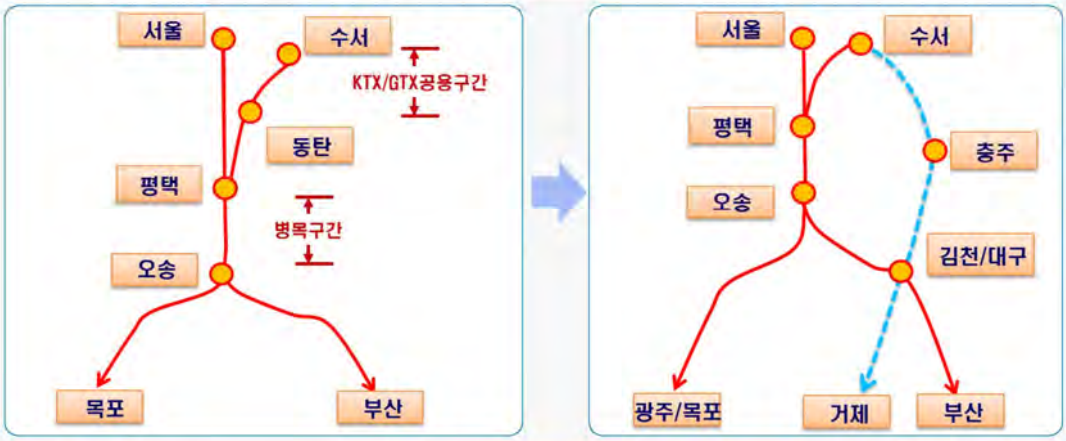
〈 현재 〉 〈 장래 〉

14

III. 통일대비 한반도 고속철도망 구축 방향

3. 내륙고속철도노선 건설

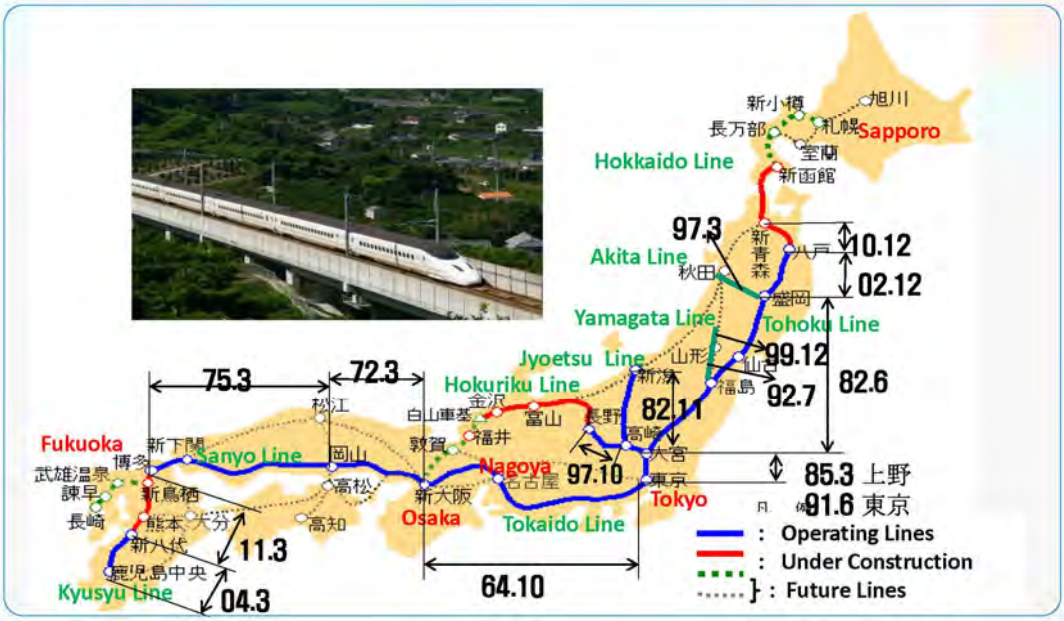
- 평택-오송 구간 병목현상을 해결함과 동시에 KTX혜택을 못 받고 있는 중부내륙지역을 관통하는 내륙고속철도망 구축
- 수서-동탄은 KTX와 수도권광역급행철도가 공용하는 구간이기때문에 평택-오송 복복선 건설로는 수도권고속철도망 병목현상을 해결할 수 없음.



15

III. 통일대비 한반도 고속철도망 구축 방향

■ 신칸센 사례

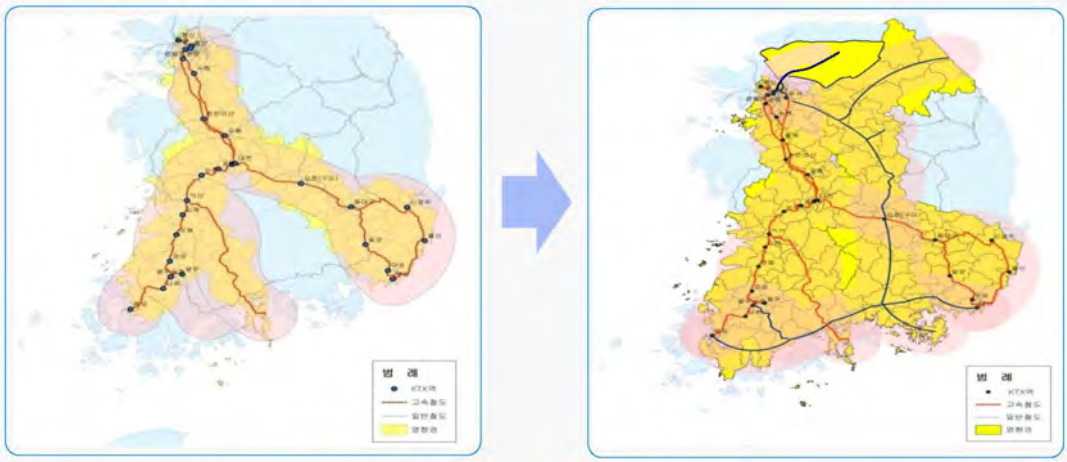


16

III. 통일대비 한반도 고속철도망 구축 방향

4. KTX 개편에 따른 국토공간구조의 패러다임 변화

- 2015년 현재 KTX영향권내 포함되는 인구는 약 2,600만 명으로 전체인구의 53%를 차지
- 내륙고속철도, 경전선, 수서-원주-강릉노선이 완공되면 KTX영향권내 포함되는 인구는 4,500만 명으로 전체인구의 95%를 차지할 전망임.



17

IV. 남부내륙고속철도의 위상

1. 남부내륙고속철도의 위상

- "수서-여주(원주)-충주-김천-진주-거제"을 잇는 내륙고속철도는 KTX소외권인 강원도와 서부경남지역에 KTX혜택을 부여
- 원주, 충주, 김천, 진주의 혁신 또는 기업 도시를 KTX로 수도권을 연결
- 평택-오송 구간의 고속철도 병목현상 해결
- 한일해저터널과 연계로 일본, 한국, 중국, 러시아를 잇는 간선철도 축 형성
- 내륙고속철도의 일부 구간으로 인식

[원주기업도시]

[충주기업도시]

18

IV. 남부내륙고속철도의 위상

2. 내륙고속화 철도 구축 계획

- 수서-김천간 내륙고속화철도 계획이 추진 중에 있으며, 구간별 추진현황은 다음과 같음.

- 총 연장 : 390Km
- 설계속도 : 200~270 Km/h (단, 광주~이천 구간은 120km/h)
- 노선 현황

구간	추진현황	연장(Km)	사업비(억원)
1. 수서~광주	복선전철 (예타신청)	19.2	8,935
2. 광주~이천	복선전철 (공사 중)	29.0	9,580
3. 중부내륙선 (이천~충주~문경)	단선전철 (설계 중)	95.8	19,248
4. 문경~상주~김천	단선 비전철 → 단선전철 (사전조사완료)	73.0	14,276
5. 남부내륙선 (김천~진주~거제)	단선전철 (예타조사 중)	170.9	57,684

19

IV. 남부내륙고속철도의 위상

3. 내륙고속화철도 설계속도 상향조정

- "평택-오송" 구간 병목현상을 해결하기 위해서는 내륙고속화철도 "수서-김천" 구간 설계속도를 최소한 350Km/h 로 상향조정 해야 함
- 현재 "광주-이천" 구간의 설계속도는 120Km/h에 불과함

〈현재 설계기준〉 〈설계속도 상향조정 후〉

주) 평균운행속도는 설계속도의 60%를 반영

20

V. 서부경남권 고속철도망 완성을 위한 지자체 역할

1. 서부경남권 지자체의 철도수요증대 노력

- 서부경남권 철도망 완성을 위하여 서부경남권 지역에 "KTX + 역세권 개발 + 인센티브" 정책을 수립하여 인구증가와 동시에 서부경남권 철도 수요를 증대하는 방안 마련

〈예시 : 고속철도 요금 탄력적 적용〉

〈예시 : 남해안 관광 + 고급상권〉

21

V. 서부경남권 고속철도망 완성을 위한 지자체 역할

■ KTX 요금 환급제 도입으로 거주이전 유도

- 근로자에 국한하여 출퇴근시 KTX를 이용하는 경우 KTX 요금 일부를 환급하여 서부경남지역으로 거주이전을 유도함.

- 일본의 사례

認定・支給の流れ

事実の発生 → 通勤届 → 認定（確認及び支給額の確定） → 支給 → 事後確認

교통수단	대중교통수단	승용차 등 (개인수단)	신간센
조 건 (모두만족)	• 대중교통 상시 이용자 • 통근자 본인이 운임부담 • 보행거리 편도 2Km 이상 (장애인 예외)	• 개인수단 상시 이용자 – 승용차, 오토바이, 자전거 등 • 보행거리 편도 2Km 이상 (장애인 예외)	• 근무장소 또는 근무부서 이동 • 60Km 또는 90 분 이상소요 거리 • 타 수단 보다 30분 이상 단축
환급금액	최대 55,000 엔/월	거리별로 2,000 엔/월 에서 24,500 엔/월	(특별요금의 ½ , 20,000 엔/월) 중 적은 값

22

V. 서부경남권 고속철도망 완성을 위한 지자체 역할

- 일본 "사구다이라 역" (신간센 통근)

- 일본 "가루이자와 역" (대형 관광, 리조트)

23

V. 서부경남권 고속철도망 완성을 위한 지자체 역할

2. 역사 운영비는 해당 지자체가 부담하는 방안 고려

- 철도산업발전기본법에 의하여 철도건설과 철도운영은 분리되어있음. (철도의 상하분리)
  - 철도건설은 국가가 책임진다는 개념이며 한국철도시설공단이 담당 하고있음.
  - 철도운영은 서비스 극대화를 위하여 경쟁을 유도하고 있으며, 현재는 한국철도공사(코레일)이 담당하고 있으나 2016년부터 수서발KTX회사도 참가함.
- 해외사례를 보더라도 철도운영에 지자체가 참여하여 운영하는 사례가 적지 않음.

◀ 단계별 철도산업 구조개혁 ▶

24

감사합니다

남부내륙고속철도
예비타당성 조사 통과 위한
토론회

토론문

고용석 국토교통부 과장
윤혁천 철도시설공단 미래사업기획처장
한근수 대구경북발전연구원 책임연구원
송기욱 경남발전연구원 박사
전형식 기획재정부 과장

토론문

남부내륙철도 예비타당성조사 토론회

고 용 석 (국토교통부 과장)

1. 사업개요

○ 사업목적 : 수도권과 남부내륙(김천, 합천, 진주 등) 지역을 직접 연계하는 철도서비스를 제공하여 남부내륙 지역의 접근성 개선

○ 사업내용 : 김천~진주~거제간 170.9km 단선전철 건설

○ 사업기간 : 9년(설계3, 공사6)

○ 총사업비 : 5조 7,864억원

2. 추진경과

○ ‘11.4월 : 제2차 국가철도망구축계획 반영(후반기(‘16~’20)착수사업)

○ ‘13.3월~’13.7월 : 사전타당성조사 시행(B/C=0.80)

○ '14.1월 : ‘13년 하반기 예타대상에 선정(’13.11월)되어,
예타조사중

※ ‘14.8.27 예타조사 1차 점검회의(BC=0.5 내외, 사업비 5조 7,151억원)

※ ‘14.9.24 경제성 검토 보완 요청(“서울~김천 구간 편익은 배제, 운영비용은 반영” 문제 개선)

※ ‘15.9.23 예타조사 2차 점검회의(KDI에서 경제성 미제시, 사업비 5조 2,733억원

3. 검토의견

○ 남부내륙철도(김천~진주~거제) 사업은 대통령 공약사항으로 낙후된 지역경제 발전과 교통인프라 확충을 위해 조속한 추진 필요

○ 예타조사 중간점검 결과 경제성(B/C)가 낮게 분석되어 다각적인 경제성 향상 방안 강구하는 등 경제성을 확보하기 위해 많은 노력이 필요한 상황

토론문

남부내륙선 정책 토론회

윤 학 천 (한국철도시설공단 미래사업기획처 처장)

남부내륙선은 건설구간으로만 보면 김천에서 진주, 거제까지 연결하는 지역사업처럼 보이지만, 수도권에서 오송, 대전, 김천구미를 거쳐 경남 서·남부지역까지 직결하여 교통서비스를 제공하고, 수도권의 철도 서비스 수준을 함께 높일 수 있는 주요 간선축임.

또한, 경남 서·남부지역의 발전과 장래 유라시아 철도 연계에도 도움이 될 뿐만 아니라 기존 KTX 열차 공급이 부족했던 수도권 지역에 열차를 추가 투입하여 수도권 고속철도 서비스를 개선하는 효과도 예상됨.

따라서, 현재 시행중인 남부내륙선 예비타당성조사에서 다음과 같은 사항이 충분히 검토되어야 할 필요가 있음.

첫째. 서울~김천구간 편익 반영 필요

현 예비타당성조사에서는 해당구간 운영비 및 차량구입비가 반영된 반면, 편익은 미 고려된 상태이나, 서울~김천~거제간 열차운행으로 인하여 서울~김천구간의 이용자가 혜택을 받는 구조이므로 편익 포함이 합리적임.

둘째. 열차운영의 최적화를 통한 운영비 절감

당초 이용자의 서비스 측면을 강조한 열차운영계획을 수립하였으나, 예타조사의 장래 수요분석 결과를 기준으로 운행횟수 등을 최적화하여 운영비를 최소화할 필요가 있음.

셋째. 합리적인 노선계획을 통한 사업비 절감

현재 통영~거제 구간은 장대 해상교량 방식으로 사업비가 지나치게 높게 반영되어 있어 해상교량 연장 단축 및 교량형식 변경 등을 통해 총사업비를 합리적으로 조정할 필요가 있음.

끝으로, 남부내륙선 건설사업이 지역균형발전 등 우리나라 전체에 미치는 파급효과를 감안하여 다양한 의견 및 타당성 향상 방안들이 종합적으로 반영·검토되었으면 하는 바램임.

토론문

남부내륙고속철도(김천~진주~거제)

예비타당성조사 관련 토론회 초론자료

한 근 수 (대구경북발전연구원 책임연구원)

Ⅰ. 필요성

1. 김삼선(金三線)이라는 이름으로 1966년 11월, 박정희 대통령이 직접 기공식 참석

⇒ 경상남 · 북도 지역주민들의 한이 맺혀 있는 오래된 숙원사업

2. 2016. 7월 수서~평택 구간 고속철도 완성

○ 평택~오송구간 병목현상 발생

○ 대안으로 수서~김천간 신선 건설

⇒ 평택~오송간 병목현상 해결 및 KTX혜택을 받지 못하는 중남부내륙지역 관통 내륙고속철도망 필요

3. '제2차 국가철도망 구축계획' 확정 · 고시(2011.4월) – 후반기착수사업

○ 제18대 박근혜 대통령 대선공약사업(2012.12월)

○ 박근혜 정부'지역공약가계부'반영(2013. 7월)

⇒ 경상남 · 북도 지역 주민들과 약속(대선공약) 사업으로 국가균형발전 측면에서 조속히 이행

Ⅱ. 예비타당성조사의 비현실성 및 문제점

1. 현행 예비타당성조사 표준지침 개선

○ 수도권 사업은 대부분 B/C 만족, 수도권 이외지역은 B/C평가만으로 사업이 추진되어서는 안됨

○ 그동안 추진된 대규모 국책사업중 B/C 충족사업은 소규모

- 경제적 판단이 아닌 정책적 차원에서 결정, 추진되어야 함

○ B/C 낮았던 국책사업과의 형평성 고려

- 전라선 복선(0.14), 원주~강릉선(0.29), KTX 호남선(0.49)

○ 남부내륙고속철도 예비타당성조사 문제점

- 철도운영비 과다, 통행시간 절감편익 과소, 주변 개발계획 및 관광수요 미반영 등

⇒ AHP상향 조정(25%→30% 이상), 표준공사비 단가현실화, 철도운영비용 산정방법 개선 등 필요

2. 예비타당성조사에 부정적 요인 재검토 및 조정

○ 당초 계획 대비 신설역 증가 2개(고성, 통영)→예타 부정적

○ 경남(5개역) : 기존 1(진주), 신설 4(합천, 고성, 통영, 거제)

- 경북(1개역) : 기존 1(김천구미역)

⇒ 예타통과를 위하여 신설역(합천, 고성, 통영) 축소 조정과 경상남 · 북도 형평성 고려(경남 5개역→경북 기존 1개역)

Ⅲ. 경상북도 건의

1. 경북구간은 통과노선으로 신설역사가 없으면 사업의 의미가 결여

○ 역사 미건립, 평야지 및 시가지 통과노선으로 통과 지역(성주, 고령) 주민 반발예상

- 경북도에서는 그간, 예타 악영향을 우려, 역사신설(고령) 미제기

◇ 김천 ↔ 고령간 4~50km정도로 경제적인 역간 거리

◇ 대구 반경 20km이내(10~15분)로 합천군보다 유동인구 많음

▸ 고령 인근 산업단지(11개소)

성서(1~5차), 달성(1,2), 대구TP, 옥포, 구지, 대구국가산단 등

▸ 고령군 가동중 일반산단 3개소(다산, 다산2, 개진),

농공단지 2개소(개진, 쌍림)

▸ 계획중 산단(성산, 박곡), 투자의향(송곡, 월성, 오곡, 열뫼, 다산3)

※ 경북도내 군지역 최대(합천군에는 농공단지 3개 가동중)

◇ 고령IC ↔ 해인사 10분 거리(18km)

▸ 합천군청↔ 해인사 직선거리 30km 이상

○ 대구~광주선과 교차지점(고령) 역 신설

• 장래 철도이용자 편익과 수요 창출 가능

※ 모든 열차 정차 어려우면 격차 간격 정차도 가능

⇒ 합천역 보다는 고령역 신설이 훨씬 경제적(합천역→고령역 조정 필요)

2. 남부내륙철도(예타중)와 중부내륙철도(이천~문경, 추진중)의 중간경유노선인 문경선(문경~점촌)과 경북선(점촌~상주~김천) 철도사업 조기착수

○ 수도권과 경남북내륙을 연결 수송체계 구축으로 철도효율 향상

• 문경선 : 문경~점촌 22.3km, 단선철도→전철

※ 제2차 국가철도망구축계획에 추가검토대상사업 포함

• 경북선 : 점촌~상주~김천 57.7km, 단선철도→복선전철

⇒ 수도권과 경남북내륙을 연결하는 산업벨트 구축으로 지역균형발전 도모

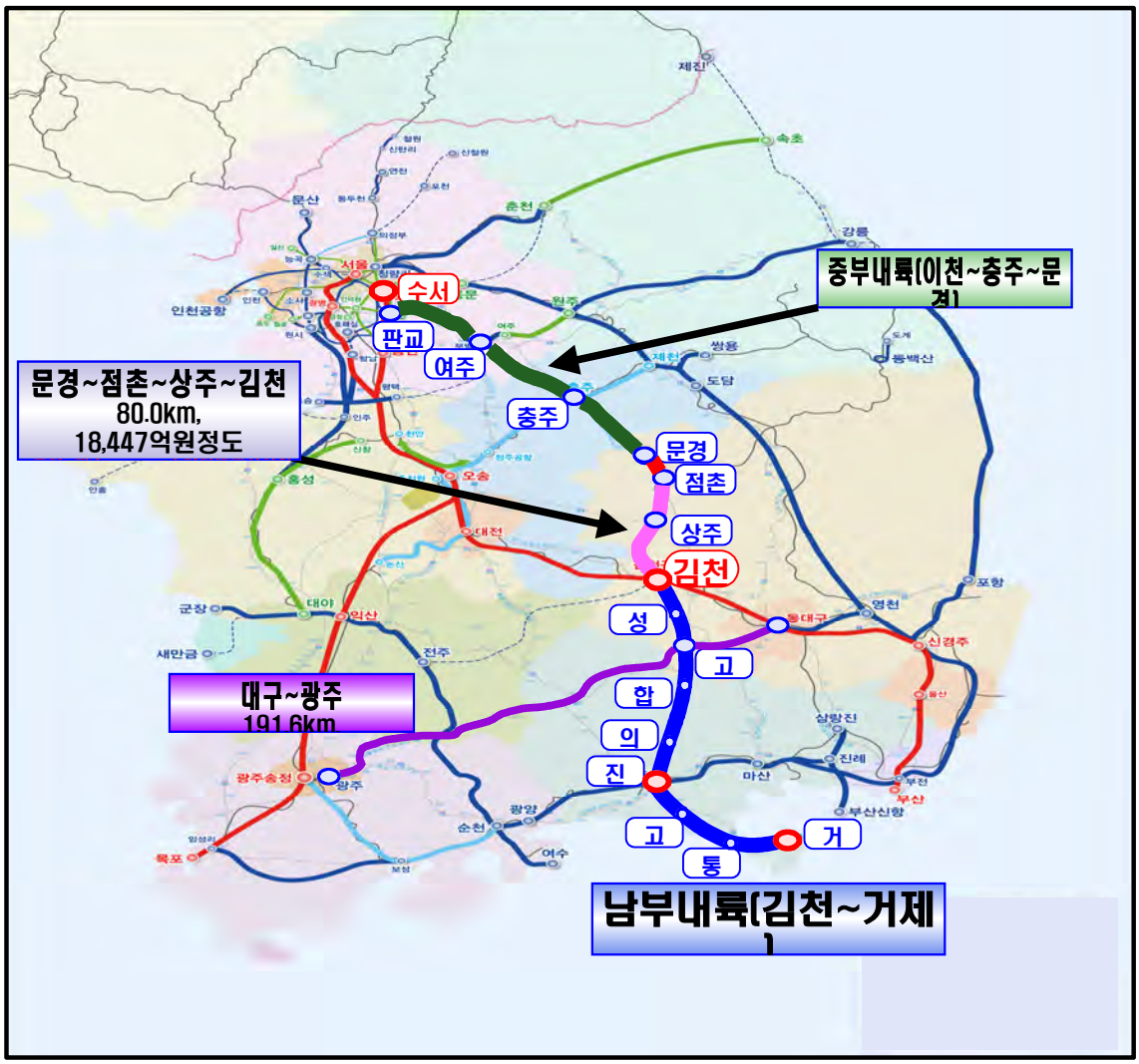
☞ 경상남·북도 내륙지역의 낙후된 교통인프라를 구축하는 사업으로 단순한 경제성 차원을 넘어 국가 균형발전 차원에서 예비타당성조사 조속 추진

남부내륙고속철도(김천~진주~거제)

사업개요 예타·공약

- 위　　치 : 경북 김천 ~ 고령 ~ 경남 진주 ~ 거제
- 사업기간 : 제2차국가철도망구축계획 후반기 착수사업
- 사 업 량 : 연장 170.9㎞ 단선전철
- 총사업비 : 5조 7,864억원(전액국비)

노 선 도



토론문

慶尙僻道가 아닌 慶尙南道의 主軸 西部慶南

송 기 욱 (경남발전연구원 도시환경연구실 연구위원)

최근 10년간 예비타당성 조사에서 서울·인천·경기 등 수도권지역 사업에 비해 비수도권지역 사업의 경제성이 낮게 평가되었다. 2006년 이후 수도권지역 예타사업 중 B/C가 1을 넘은 것은 55.8% 인데 반해 비수도권지역 사업은 44.7%에 불과했다. 한국인 2명 중 1명이 수도권 주민인 현실에서 대형 SOC사업이 수도권에 집중되는 것이 당연하다고 보는 견해도 있을 것이다. 수도권 주민입장에서는 비수도권 지역의 접근성, 이동성 등의 문제가 상대적으로 덜 심각하게 느껴질 수도 있다. 하지만 이러한 수도권 중심적 사고가 수도권과 비수도권의 더 큰 격차를 초래하고 있다.

지역과 지역간의 교류에 가장 크게 영향을 미치는 요인 중의 하나가 접근성, 즉 시간거리이다. 중력모형에 의하면 두 도시간 영향력은 인구에 비례하고 거리에 반비례한다고 되어 있다. 인구를 인위적으로 조정하기는 어려우므로 결국 두 도시간 영향력을 높이기 위해서는 거리를 단축시키는 방법이 가장 빠르다. 수도권과 비수도권과의 격차를 좁히기 위해서는 두 지역간 시간거리를 단축시키는 것이 우선되어야 한다.

일본 국토교통성에서는 편도 3시간이내 지역을 1일 교류가능권으로 정의하고 있다. 일본 국토면적이 우리나라보다 4배 정도 큰 것을 감안하면, 우리나라의 1일 교류가능권은 그보다 적어야 할 것이다. 이런 관점에서 남부내륙철도는 수도권과 낙후된 서부경남을 편도 2시간대로 연결시키는 유일한 육상교통수단이라 할 수 있다.

경남 중에서도 서부경남은 동부경남과 달리 인구, 경제, 산업, 교통, 교육, 의료 등 모든 면에서 낙후되어 있다. 이에 경상남도는 지역내 균형발전을 도모코자 서부경남 재건에 앞장서고 있다. 경상남도가 심혈을 기울여 추진하고 있는 5+1 핵심전략사업 중 한방항노화 산업벨트, 항공우주 산업클러스터, 조선해양플랜트 글로벌허브 구축 등은 동부경남과 대등한 위치정립을 위한 서부경남 및 남해안권의 대표 3대 프로젝트이다.

이러한 구슬 서말을 꿰어서 보배로 만들 수 있는 것이 바로 남부내륙철도이다. 남부내륙철도는 慶尙僻道였던 서부경남의 금빛 동아줄이 되어 동부경남과 함께 경상남도 미래 50년을 책임질 양대 軸 형성에 기여할 것이다. 또한 남부내륙철도는 작게는 경상남도의 균형발전을 이끌며 크게는 국토의 균형발전을 완성시키는 키포인트가 될 것이다.

〈남부내륙철도 예타 쟁점사항 및 요구사항〉

① 서울~김천간 편익 100% 반영

- 선로 기준이 아닌 차량 기준으로 실제 남부내륙철도 이용자의 모든 편익 반영 필요

② 사회적할인율 4.5%보다 하향 조정

- 최근의 물가상승률 및 금리 등을 반영한 적정 사회적할인율 적용지침 개정 필요

③ 수도권 및 비수도권 맞춤형 AHP 도입

- 수도권과 비수도권 격차해소를 위한 종합평가 구조개선 필요(비수도권 사업의 경우, 경제성 비중 낮추면서 지역균형발전 비중 높임)

④ 국가산단(항공우주, 해양플랜트) B/C 분석에 반영

- 2개 국가산단은 아직 실시설계가 완료되지 않았으나, 예타 평가기간 이후 실시설계 완료가 확실시되므로 단순 시나리오가 아닌 B/C값에 반영 필요

⑤ 비수도권 사업 추진을 위한 전향적인 노력 촉구

- 예타 평가주체 대부분이 수도권 주민(전문가)으로 비수도권 사업을 수도권 사업과 같은 잣대로 평가하려는 경향이 강함(지역입장에서 대안발굴 등 적극적인 노력 필요)

토론문

남부내륙철도(김천-거제) 건설사업 예타 진행현황

전 형 식 (기획재정부 과장)

1. 사업 개요

□ 사업내용: 남부 내륙지역 접근성 향상 및 지역 개발 촉진

사업지역	사업기간	사업규모	총사업비
김천~진주~거제	8년	연장: 170.9km	57,864억원 (국고 100%)

2. 추진 경과

□ ‘11.4월: 제2차 국가철도망 구축계획 포함(후반기(’16~‘20) 착수사업)

□ ‘13.11월: ’13년 하반기 예타 대상사업 선정(지역공약)

□ ‘14.1월: 예타 착수(KDI)

□ ‘14.8월: 예타 조사에 대한 1차 점검

ㅇ 교통수요 부족 등으로 경제성이 다소 낮은 것으로 분석

□ ‘15.2월: 타당성제고를 위한 관계기관 실무회의

① 서울~김천구간 편익 반영

② KTDB 최신자료 적용

③ 해상교량공사비 재검토

④ 사회적 할인율 인하,

⑤ 현실적인 운영비 적용

⑥ SE비용, 시운전비, 예비비 등 제외 등 제기

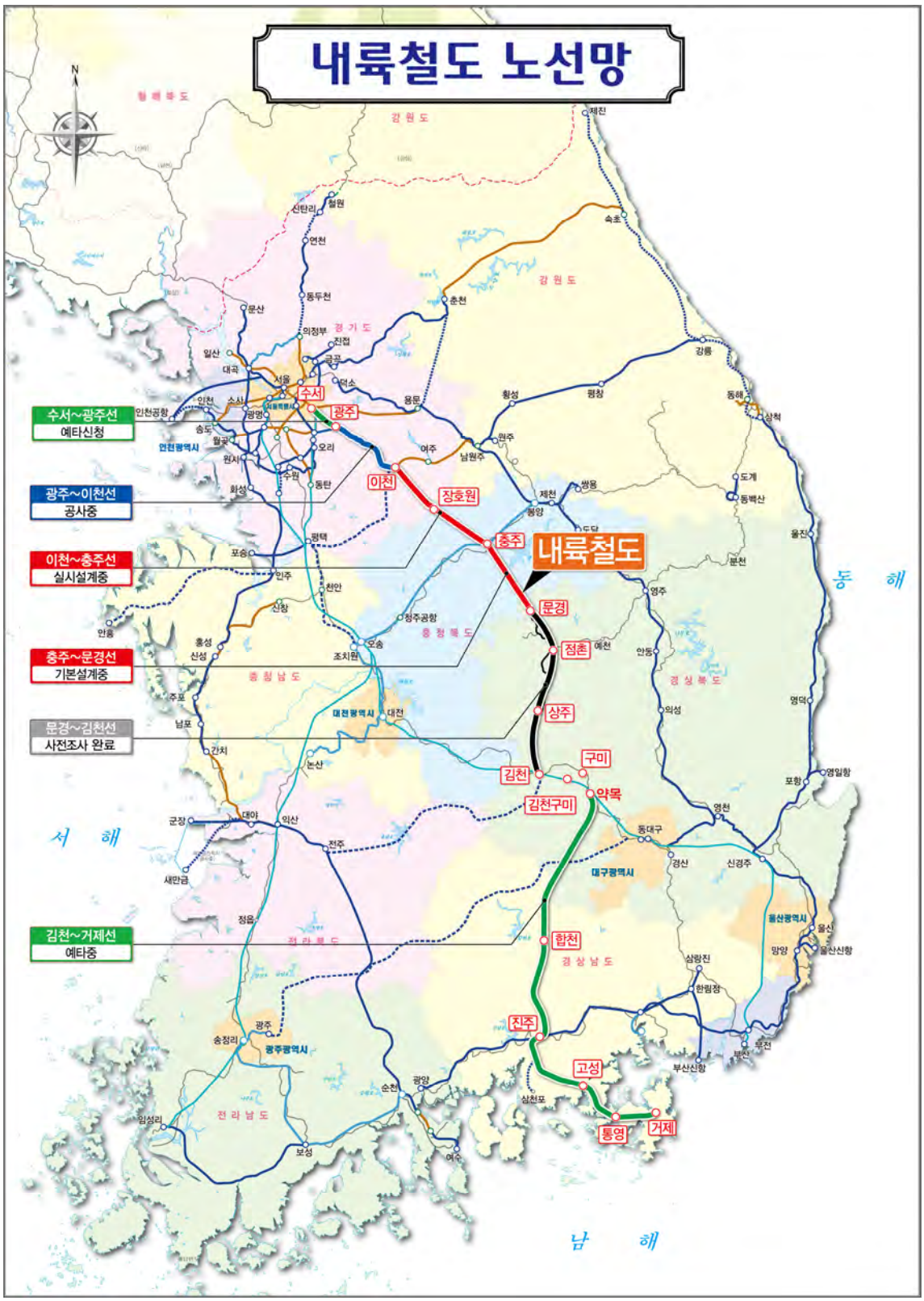
□ ‘15.7월: 사업계획변경안 및 열차운영계획 등 제출(국토부→기재부)

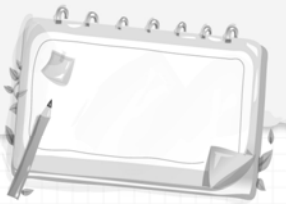
□ ‘15.10월 현재: 변경된 사업계획안 및 열차운영계획을 중심으로 추가 분석 중(KDI)

3. 향후 계획

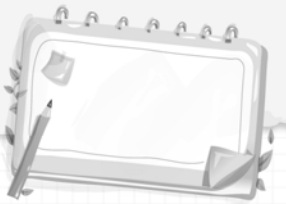
ㅇ ‘15.10월말 내지 11월초까지 추가 분석내용 등을 포함한 2차점검회의 개최예정

참 고 남부내륙철도 노선도

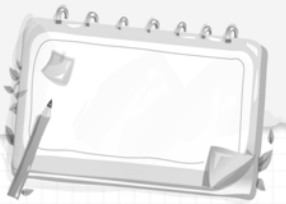




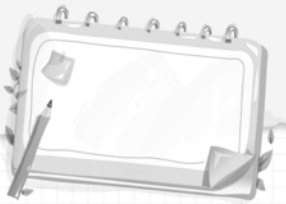
memo



memo



memo



memo