

미래 녹색국토 구현을 위한 KTX 고속철도망 구축전략

2010. 9. 1





목 차



I. 추진배경	1
II. KTX 고속철도망 구축전략	3
1. 전국 주요거점을 KTX망으로 연결	4
2. 거점도시권내 광역·급행 교통망 정비	7
3. 5+2 광역경제권의 특성화 발전을 지원	8
4. 국토 전반을 대외 개방형 공간구조로 전환	9
5. 철도산업을 고부가가치 성장동력으로 육성	12
III. 사업성 제고 및 재원조달 방안	15
IV. 기대효과	17
V. 향후계획	18



추진 배경

□ 세계는 거대지역권(Mega-Region) 중심으로 대도시(Mega-City)를 유기적으로 연계, 집적에 따른 규모의 경제 추구

- 10대 거대지역권의 인구는 전세계 6.5%(40대 거대지역권 18%)로, 생산의 43%(66%) 특허권의 57%(86%) 차지

☞ 거대지역권 경쟁력이 국가경쟁력의 핵심으로 부상

Table with 9 columns and 4 rows. Headers: +, +. Rows contain numerical data and percentages in parentheses.

□ 거대지역권내 산업간 유기적 연계, 시너지효과 창출을 통한 경쟁력 강화를 위해 고속교통망 연결에 집중투자

- (일본) 운영 중인 신간선 2,387km 이외에 1,173km를 추가 건설하고, 도쿄-오사카간 초고속 자기부상열차 투입 계획
- (중국) 1.7만km 고속철도망 건설, 향후 3년간 360조원 투자
- (미국) 11개 고속철도망 사업(240km/h 이상) 확정(13,760km)
- (유럽) 5,764km('09) → 21,180km('20)로 고속철도망 확충

* , km() : 3,378(240), 20,052(2,387), 86,000(3,300) 31,347(1,893), 38,005(1,285)

◆ 전국을 고속 KTX망으로 연결, 하나의 경제권으로 묶어, 거대지역간 경쟁 우위선점 및 저탄소 녹색성장 견인

* CO2 18% ,

〈 참고 : 그간 철도투자의 문제점 〉

■ 철도투자 부족으로 수송분담률 정체

* 20 3,884km , 287km
 * : 13.6('01) → 15.6%('07), 7.6('01) → 7.5%('07)

■ 도로에 비해 속도경쟁력이 떨어져 철도이용 기피

* (/) : - 4:30 / 5:15, - 3:40 / 4:48
 * (km/h) : 92, 78, 60, 57, 48

■ 현재의 철도망 계획은 지역간 도로망(7×9)과 유사한 구조 (6×6)로 도로와 중복

- 현 철도망 계획의 총 투자규모는 134조원(국고 123)으로
 현 예산규모(연간 3조원) 감안시 41년 소요

■ 수요가 많고 수익성이 있는 고속철도보다 건설비가 적으나, 적자인 일반철도 건설 치중

* (461km) (2,355km) 20%

- 재정지원 규모가 더 커지고, 효율성도 떨어지는 결과 초래

* . ()

_____ () _____ () _____

■ 379 (100) 100% 379(100) △ 3,033

■ 486 (129) 50% 243(64) + 2,921

■ 도로 운송에 비해 운송시간이 오래 걸리고, 비용도 많이 들어, 철도물류 경쟁력 취약

* ~ (40') : 50 /9 , 42 /6

II KTX 고속철도망 구축전략

비 전

KTX망을 통해 국토를 통합 · 다핵 · 개방형 구조로 재편

목 표

**전국 주요거점을 일상 통근시간대인 1시간 30분대로
연결하여, 하나의 도시권으로 통합**

추진과제

- 1. 전국 주요거점을 KTX망으로 연결**
- 2. 거점도시권내 30분대 광역 · 급행 교통망 정비**
- 3. 5+2 광역경제권의 특성화 발전 지원**
- 4. 국토전반을 대외 개방형 공간구조로 전환**
- 5. 철도산업을 고부가가치 성장동력으로 육성**

1. 전국 주요거점을 KTX망으로 연결

<

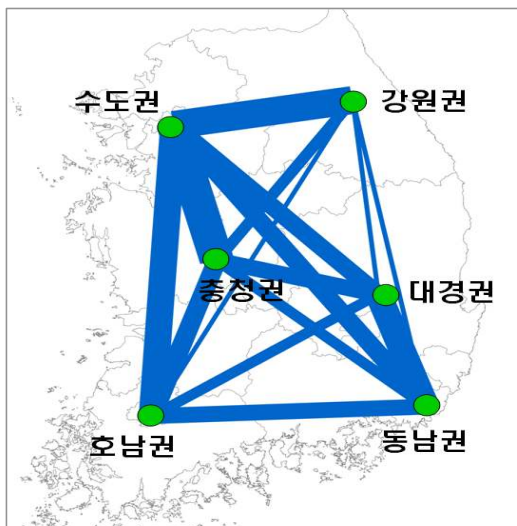
>

◆ 권역간 통행량을 분석하고 사회경제적 편익, 시간가치, 지역균형발전 등을 종합 감안하여 국가철도망 도출

☞ 국토 최단 연결 X자형과 해안권 연결 口자형 결합노선

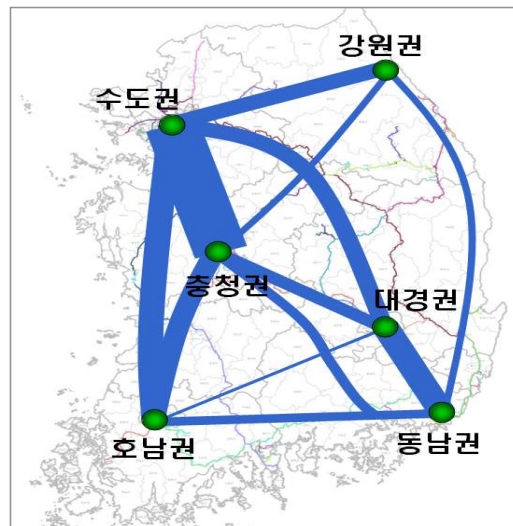
<

>



<

>



□ 경부·호남 고속철도 : 적기 완공(333km)

○ (경부) 대전·대구 도심구간(41km) '14년 완공

* ~ (128.6km) (6) 11

○ (호남) 오송~광주 구간(182km)은 '14년까지, 광주~목포 구간(49km)은 '17년까지 완공 추진

* ~ (61km) '14

* ~ , , ('10. 12)

□ 건설·운영중인 노선 : 최고 230km/h급으로 고속화

- 선로 직선화, 신호시스템, 전차선 등 일부 시설 개량을 통해 선형조건에 따라 180 ~ 230km/h까지 고속화

* 5%(1.2) , 1 38→47 (9)
* ,
* ~ KTX

- 기존선과 고속선을 연결, KTX 서비스를 전국으로 확대

* : , , : , ,
* : ,

□ 계획·설계중인 노선 : 250km/h급으로 고속화

- (동서축) 원주 ~ 강릉 노선 건설(111km)

* ~ 150 → 250km/h 12%
, 26%

- 춘천 ~ 속초 구간(92km)은 민간투자와의 연계, 추진시기 검토

- (내륙축) 중앙선 원주 ~ 신경주 노선 건설(212km)

- 대전·김천 ~ 거제 구간(200km 내외)은 민간투자와의 연계 하여, 추진시기 검토

- (수도권 연결) 서울 ~ 원주 구간(90km)은 건설중인 노선 활용

* ~ (44km)

□ 초고속열차 개발(최고 430km/h급), 평면 승·하차, 환승체계 등 운영개선을 통해 이동시간 추가 단축

□ 남북·대륙철도, 해저터널 등 국제철도 시대에 대비

* . (.) '09.4 ~ '10.9

〈 참고 : KTX 고속철도망 구축방안 〉



2. 거점도시권내 광역·급행 교통망 정비

◆ KTX 연결효과의 주변지역 확산을 위해 거점도시권
30분대 광역·급행교통망 정비

□ (광역급행철도) 수도권 광역급행철도(GTX)는 지자체의
주도적 참여로 지역실정에 맞게 추진

○ 중앙정부는 제도·행정·재정 측면에서 적극지원, 서비스
확대, 사업성 제고를 위해 KTX와 선로 공동사용 검토

* - 67→19 , - 42→16 , - 31→12
* : ~ 46.3km, ~ 49.9km,
~ 49.3km

□ (도시·광역철도) 공사 중인 사업 적기완공, 기존선은
급행열차 위주로 운영방식 개선

* 944km('09) → 1,157km('12) → 1,536km('15)

* - 65(52) → 40 , - 117(83) → 70

□ (간선급행버스) 간선급행버스(BRT)를 수도권 전역 및
전국 대도시권으로 확대하여, KTX와 연계 강화

* : 97.9km('09) → 260.9km('12) → 768km('20)

□ (환승시설) KTX역, 전철역, 터미널 등에 상업·문화·업무
등이 결합된 복합환승센터 본격 개발('12년까지 10개소)

* 30% , 10 11

□ (철도+리무진 연계 서비스) KTX역에서 주변 도시 연결
리무진 운행(열차+리무진 통합탑승권 발행)

* - : (3:34), KTX+ (1:55)

3. 5+2 광역경제권의 특성화 발전을 지원

◆ KTX 정차도시를 중심으로 성장동력을 결집·확산하여, 거점도시권의 자생력 있고 특성화된 발전 지원

□ KTX 정차하는 5개 대도시권*과 7개 중·소 도시권** 을 특성화 발전시켜, 지역발전의 중심으로 육성

* 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주, 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주

** 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주
- KTX 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주

□ KTX역세권을 지역발전의 중심으로 육성

○ KTX 계획에 따라 순차개발하되, 대도시역세권을 우선 개발, 신시가지형은 성과를 보아가며 단계적으로 개발

* 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주

* 「서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주」 '10.4 , '10.10

○ 도심재생, 노후산단 재정비 등 도시경쟁력 제고

* 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주 ('10.)

□ 고부가가치 융·복합 산업 육성·지원

○ KTX 광역 역세권 개발시 지역별 특화산업이 입지할 수 있도록 지원, 전국을 대상으로 산업간 융·복합 효과를 창출 (예: 경인 문화컨텐츠 + 대구 섬유)

* 서울·경기, 인천·수도권, 부산·경남, 대구·경북, 광주·전남, 대전·충청, 울산·경남, 세종·충청, 강원·강원, 충청·충청, 전북·전북, 전남·전남, 제주·제주 : '08 8.6 → '13 20 → '18 61

4. 국토 전반을 대외 개방형 공간구조로 전환

- ◆ KTX 철도망으로 연계된 국토공간의 허브기능을 강화하여 대륙과 해양을 연결하는 글로벌 국토기반을 정비
- ◆ 산업단지·물류거점간 대량수송 철도물류 네트워크 구축

[1] KTX망으로 연계된 국토 공간의 글로벌 허브 기능 강화

- (인천공항) 공항·물류 시설확충, 항공자유화 확대 등을 통해 허브화 경쟁력 강화
 - * 3 : 2 , (4)
 - * 4,400 → 6,200 / , 450 → 580 /
- 인천공항철도를 활용하여, 지방도시에서 인천공항까지 KTX를 운행, 국제·국내교통 연계
- (부산항·광양항) 경전선을 이용, 2단적재 화물열차로 서틀 연결하여, 항만간 연계 강화
 - * ~ 5 → 2.7 , 147,000 → 88,000
- (물류형 산업단지) 산업단지내 전문물류기업 유치, 세계 시장 신속접근 지원
 - 전문물류기업의 계획물류를 통해 제조업체 재고 감소 및 창고 건설 등 시설투자비용 및 운영부담 감소
 - 인근 산업단지, 공항·항만, 대학, 연구소 등과 연계 강화로 시너지 효과 창출

〈 참고 : 인천공항철도 활성화 대책 〉

◆ 인천공항 ~ 김포공항(1단계, 40.3km) : '07.3 개통 운영중

◆ 김포공항 ~ 서울역(2단계, 20.7km) : '10말 완공

* : 4.2 (3.1 , 1.1)

〈 주요 활성화 대책 〉

- 신 경의선과 공항철도를 연결(수색)하여 서울역·용산역에
공항열차 운행(연결선 2.9km, 서울역 연결통로 설치 등 3,200억원)

— 고속전동차(100→180km/h급) 투입하여, 서울역 ~ 인천
공항간을 54 → 30분대로 단축(리무진버스 73분)

- 인천공항철도를 이용, 인천공항·인천지역(인구 365만명)에
KTX 서비스 제공

* ~ : 6:00 → KTX 2:41

~ : 4:20 → KTX 3:00('14 2)

< ('10.3) > < ('10.3) >



☞ '10년 예비타당성 조사를 거쳐 '12년말 운행 추진

〈 기대효과 〉

- 1일 공항철도 10.3만명, KTX 6천명 이용객 증가 예상('26년)

☞ 30년간 총 1.6조원 국고보조금 절감, 철도공사
연 1,800억원 수입 증가

* ('09.11) 554 (1,742 → 1,188)

[2] 산업·물류거점간 대량·고속 철도 물류네트워크 구축

□ (대량수송체계) 경부·경전선에 시설개선을 통해 2단적재 화물열차 운행 추진

○ 수송능력 84%, 증대, 운임 25% 인하로 도로보다 비용 경쟁 우위 확보

* 1 : 74TEU → 136TEU

* ~ 40 48 → 40 (44)

* LA~ (- 65%), ~



□ (KTX 고속화물열차) KTX 화물전용칸 또는 전용열차를 운행하여 고부가가치 소량화물 운송

* →

□ (인입철도) 핵심 물류거점인 항만·산업단지·복합화물 기지를 간선 철도망과 연결하는 인입철도 지속 확충

* , , , , 222km

5. 철도산업을 고부가가치 성장동력으로 육성

◆ 세계적으로 철도투자 급격히 확대, 이를 선점하여 우리의 경제성장 동력으로 활용

* : 107 ('03)→197 ('09)→360 ('20)
* : 23 , 65 , 5 , UAE 17

(1) 세계 최고수준의 철도기술 확보

- (기술개발) 고속철도의 기술수준을 고도화하고, 도시 철도는 다양한 수요에 대응하여 맞춤형으로 개발
 - 현재 개발 중인 동력분산식 차세대 고속열차의 속도를 상향(최고속도 400→430km/h)시키고, 개발기간을 단축('13→'12)
 - 바이모달('11), 자기부상열차('12), 무가선 저상트램('13) 등 다양한 도시교통수단 개발



- (경쟁유도) 차량 구매시 외국업체도 참여 가능토록 하여 국내·외 업체간 경쟁환경 조성

* ,

- (실용화 촉진) 국내개발 철도부품의 신뢰성시험 및 인증을 위한 기반시설인 종합시험선로 조기 구축

* '10 ~ '15, , 14.5km, 2,218

[2] 해외시장 진출기반 강화

- (시공경험 축적) KTX망 확대 구축을 계기로 우리 업체의 고속철도 시공경험 축적

* 20 → 100km ,

- (기술컨설팅) 사업 초기 컨설팅을 통해 패키지 사업화, 우리에게 유리한 진출환경 조성

* → . . .

*

- 이를 위해서, 철도시설공단, 철도공사 등 공공부문도 함께 컨소시엄에 참여하여 해외철도 사업에 진출

* (), (,),
(,)

- (정부지원) 해외철도 프로젝트에 대한 금융지원 등 범정부적인 지원강화

- 수출입은행·무역보험공사의 여신규모 확대, 연기금의 투자참여 등을 통해 한국 컨소시엄의 금융조달능력을 제고

- 철도협회에 정부·철도공사·공단, 연구원, 민간기업 합동 해외철도 수주지원센터 설치

- (인력양성) 우수대학에 철도기술 특성화 학부·대학원을 개설하여, 매년 100명의 고급인력을 양성

* () 150

* () 10 3~4

[3] 시장지향적으로 철도산업 육성

- 운영부문에 민간참여를 확대하여 경쟁환경 조성

- 수요가 있는 고속(화)철도·광역급행철도는 BTO 방식으로 초기부터 민간이 건설·운영(신분당선, 수도권 광역급행철도 등)
- 대곡~소사, 소사~원시 구간 등 신규 정부임대형 사업(BLT)도 민간운영을 적극 추진

- 맞춤형 열차운행, 운영자동화 등 수익창출·비용절감적 시스템을 도입하고, 수익성이 있는 부대사업을 다각화

- 역세권 개발, 택배업 등 수익형 부대사업을 발굴·시행

* (JR)

30% (1 17), 2~3%

- 급행열차 운행확대, 2층열차 및 입·좌석 병용열차 개발 등 맞춤형 열차운행을 통해 운영수입 증대

- 매표·안내업무의 자동화를 확대하고, 유지보수(선로, 전기 설비 등) 업무위탁 등 비용절감적 시스템을 확대

* (/km) : 韓(9.1), 獨(7.1), 佛(6.7), 日(7.2)

* 500 ()

⇒ '20년까지 4.5만명의 신규고용 창출 가능



사업성 제고 및 자원조달 방안

(1) 교통 SOC를 철도 중심으로 개편

- ◆ 도로 ⇨ 철도 위주, 시설확충 ⇨ 운영효율성 위주로 전환
- ◆ 교통 SOC 개편을 위해 국가기간교통망계획 전면 수정('10)

□ KTX 고속철도망 구축에 우선적으로 투자

- 철도투자를 연간 4 → 6조원('12) 규모로 단계적으로 확대하고, 재원은 도로 등 기타 교통 SOC 부문에서 충당

□ KTX 고속철도망 구축을 전제로, 장래 이용률이 낮은 도로 사업은 사업중단 또는 규모축소, 공기연장 등 투자 효율화

- ☞ 도로사업 효율화 방안(6.23)에 대한 세부 실천계획을 '10. 12월까지 마련 예정

(2) 사업성 극대화를 통한 효율적인 사업추진

- ◆ 수요창출, 건설사업비 절감 등으로 철도 사업성 극대화

□ (수요창출) 고속화로 시간단축, 대용량 열차 투입에 따른 적정운임 유지(예 : 새마을 수준)로 경제성·사업성 동시증대

- 적정운임 유지를 위해 2층 여객열차, 입·좌석 병용 열차 등 도입 추진

* : KTX-II(394), 2 (652), (684)

□ (사업비 절감) 기존선 활용, 설계기준 개선 등 사업비 절감

- 기존선을 최대한 활용, 신선은 단계적 건설로 사업비 절감

* : (~ 167km), (~ 126km),
(~ 118km)

- 터널, 교량 등에 대한 사업비 절감형 설계기준 마련, 전 구간 우선 용지보상 후 일괄 시공 등으로 보상·공사비 절감

* 20%
('10.4 ~ '11.12)

- 첨단 건설기술을 확보하여 공기단축·사업비 절감

* . TBM
('09.12 ~ '10.7)

□ (민간투자 유치) 수요가 많은 고속철도·광역급행철도는 민자유치(BTO)로 건설

- 수요가 적은 노선은 상·하 분리를 통해 하부시설은 국가가 건설, 상부시설만 민간에서 건설·운영 추진(예: 지하철 9호선)

* : , , , , : ,

- 개발사업이 가능한 지역에 대해서는 민간주도로 건설·운영하는 방안 추진

◆ (투자소요) 134조원(당초) → 97조원(72% 수준) 축소
- 국고규모도 124조원 → 59조원(48% 수준)으로 대폭 절감

□ 전 국토가 단일도시형 경제권化, 고부가가치형 국토로 재창조

- 인적자본, 물자 등의 자유로운 이동으로, 공장·기업의 입지 선택폭이 전국으로 확대
- 전국적인 고속·대량 수송체계 구축에 따라, 시장기능에 의한 기업주도형 지방투자 확대
- 지역주의로 인한 항만·공항·산업단지 등 권역별 백화점식 SOC 투자소지 차단

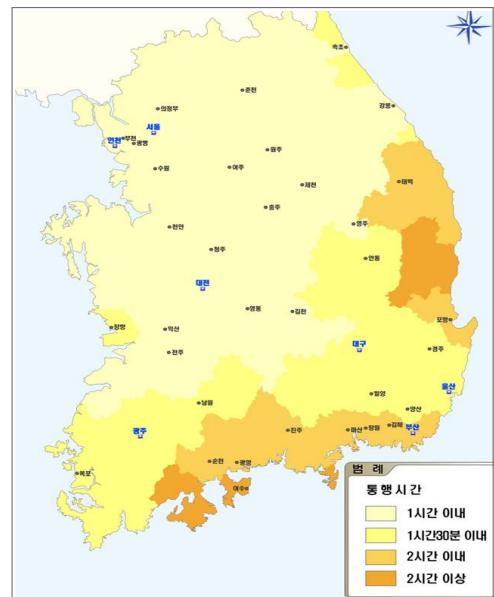
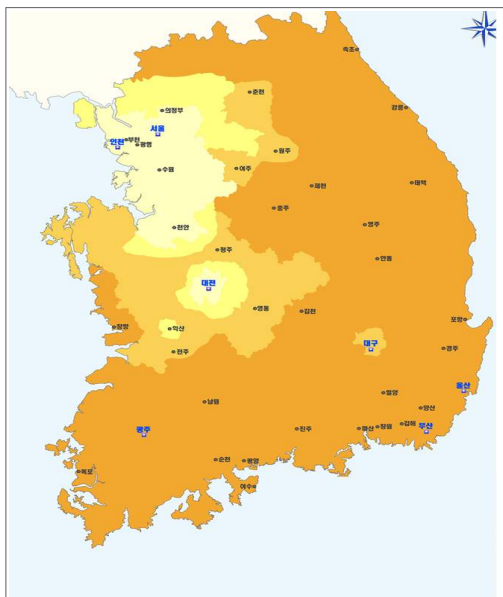
☞ 지역내 총생산 전국 91조원(974 → 1,065) 추가발생 '07년 기준)

□ 철도중심 교통·물류체계로 전환, 저탄소 녹색성장 기반 마련

- (전국 고속철도 서비스) 고속철도 서비스 수혜 범위(1시간 30분대)가 전체 인구의 84%, 국토의 82%까지 확대

* 2 : 98%, 95%

* ()



- (여객) 1일이용객이 '07년 31만명 → '25년 77만명으로 증가

* (·km)

* : '07 20.5 → '25 26.5%

100km : '07 16.4 → '25 33.0%

200km : '07 21.4 → '25 46.8%

- (화물) 분담률이 '07년 7.5% → '25년 25%로 증가

☞ 연간 사회적편익 7.5조원, 온실가스 감축 1,164만톤 등으로 실질적인 녹색성장 구현

◆ '20년까지 건설부문 212만명, 운영부문 15.5만명, 차량·부품 부문 2.5만명 등 총 230만개의 신규 일자리 창출



향후 계획

□ KTX 고속철도망 구축전략을 포함하는 국가철도망 계획을 연내 마련하고, 고속철도망 구축 본격 추진

○ KTX 고속철도망 골격 발표 후, 공청회를 통한 의견수렴을 거쳐 국가철도망, 수도권 광역급행철도 추진계획 확정

▪ '10. 10 :

* '10. 9

▪ '10. 12 :

⇒ 이에 맞추어, 국토·지역발전 전략, 국가교통 계획도 수정

참고 1 주요도시간 수단별 이동시간 비교

	1)	2)		KTX 3)
—	4:20	2:46		1:43
—	3:00	1:37		1:10
—	3:40	4:38		1:22
—	3:50	5:18		1:40
—	2:25	3:23		1:02
—	2:30	1:47		0:56
—	1:40	0:49		0:38
—	3:00	2:52		1:11
—	2:50	1:52		1:05
—	1:50	0:48		0:32
—	1:50	1:55		1:03
—	2:50	2:15		1:13
—	1:10	1:09		0:33
—	2:30	2:53		1:35
—	4:00	6:15		1:57
—	2:50	4:02		1:40
—	5:00	7:35		2:16
—	5:30	8:29		2:19
—	3:50	3:13		1:21
—	1:30	1:20		0:32
—	4:30	5:15		2:05
—	2:40	2:28		1:16
—	4:00	5:05		2:00
—	2:00	2:13		1:11
—	3:30	6:44		1:41
—	2:20	6:07		0:58

1) :

2) : KTX .

3) : 2 , , , .

— 10 ~ 15 ,

— ,

참고 2 경부·호남 고속철도 운행시간 단축방안(예시)

	~ 417.57km	~ 352.5km	
	2 46	3 17 (2 52)	
	2 10	1 45 (1:31)	— (2) , (2) ,
(~)	11	10	→ : 31 → : 30 → : 20
	9	7 (5)	300km/hr ⇒ 350km/hr
(⇒)	1	1 (0.5)	1.5 ⇒ 1.0
·	6	6 (4)	300km/h : KTX 368 → KTX II 299 → (HEMU) 260
	27	24 (20)	
	1 43	1 21 (1:11)	

※ 2

10 ~ 15

※ 350km/hr ⇒ 400km/hr

(6)

참고 3 경부고속철도 개통전후 여객 수송분담 변화

(단위 : 천명)

		2003	2004	2005	2006	2007
~		1,844	722	264	170	118
		1,222	631	458	210	241
	K T X	—	4,129	6,344	6,568	6,293
		3,066	5,482	7,066	6,948	6,652
		1,114	969	881	900	930
		977	711	510	740	903
		5,220	3,815	2,862	2,686	2,652
		10,377	10,977	11,319	11,274	11,137
~		9.8	84	87	46	59
		724	362	221	136	163
	K T X	—	4,124	6,591	7,012	6,663
		733.8	4,570	6,899	7,194	6,885
		2,513	2,329	2,695	3,200	3,474
		1,425	1,079	876	969	1,077
		1,436	584	169	80	50
		6,107.8	8,562	10,639	11,443	11,486

출처 : (2009),

참고 4 국내외 고속철도 개통에 따른 수요증가 사례

- (한국) KTX 개통 이후 서울~대구는 73 → 688만명/일로 9.4배, 서울~부산은 307 → 665만명/일로 2.2배 증가
(경부선 KTX는 '09년 기준 2,663억원 흑자 기록)

< ('03→'07, , %) >

	~				~			
	2003		2007		2003		2007	
	73	12%	688	60%	307	30%	665	60%
	251	41%	347	30%	111	11%	93	8%
	143	23%	108	9%	98	9%	90	8%
	144	24%	5	0.4%	522	50%	265	24%

- (프랑스) 파리~리옹간 고속철도 개통 후 일일 3,450명('81) → 46,490명('87)으로 13.5배 증가

(/)

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
3.5	16.7	25.2	37.8	42.1	42.7	46.5

- (일본) 신칸센 개통 후 일일 이용객이 8.4만명('65) → 85.6만명('08)로 10.2배 증가

(/)

1965	1975	1980	1985	1995	2000	2005	2008
8.4	23.2	34.4	49.3	75.4	76.7	82.6	85.6

참고 5 고속철도 이용목적 분석

□ 고속철도 이용목적(전국, 년도별추이)

(: %)

		·		·	
	1.1	2.9	35.9	8.3	51.2
'04. 4	2.0	4.4	27.5	8.5	57.6
'04.11	1.1	2.8	38.4	6.4	50.9
'05. 1	0.6	3.2	33.7	8.9	53.6
'05. 7	0.8	3.2	38.2	13.2	44.4
'06. 4	0.8	0.9	42.0	4.0	50.0

□ 고속철도 이용목적(대전권 주민)

(: %)

		·	·			
	2.8	0.3	22.0	9.1	2.3	63.4
	3.7	0.4	25.8	2.6	3.3	64.2
	0.0	0.0	13.6	40.7	0.0	45.8
	0.0	0.0	12.0	4.0	0.0	84.0
	4.2	0.0	16.7	0.0	0.0	79.2
	0.0	0.0	17.6	23.5	0.0	58.8

: (, ,)
(, ,)

※ : (Ⅱ), , 2006

참고 6 철도망 구축 기대효과 : 수단분담률

□ 통행거리대별 수단분담률(2025년)

(: km/)

	100km	100km	200km	300km	
	53.4%	48.6%	37.9%	30.3%	52.0%
	332,237	126,413	52,051	17,820	458,649
	22.8%	18.4%	15.3%	13.3%	21.5%
	141,986	47,712	20,945	7,790	189,699
	23.8%	33.0%	46.8%	56.4%	26.5%
	148,226	85,949	64,143	33,146	234,175
	1.0%	26.9%	41.7%	50.5%	8.6%
	6,073	70,030	57,148	29,651	76,103
	9.9%	6.1%	5.1%	5.9%	8.8%
	61,795	15,919	6,995	3,495	77,714
	12.9%	—	—	—	9.1%
	80,358	—	—	—	80,358
	622,449	260,074	137,139	58,756	882,523
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

* '07 () 55.5, 24.0, 3.1, 7.1, 10.3

참고 7 세계 주요국 고속철도 설계기준 비교

		KTX			TGV	ICE
		300km/h	300km/h	285km/h	320km/h	300km/h
		1,435mm	1,435mm	1,435mm	1,435mm	1,435mm
		7,000m	5,000m	4,000m	6,000m	3,500m
		5m	4.8m	4.3m	4.2 ~ 4.8m	4.5m
		4.5m	4.25m	3.65m	4.7 ~ 4.4m	3.8m
		14m	13.3m	11.6m	13 ~ 14.2m	12.1m
		25‰	25‰	15‰	25‰	40‰
		107m ²	96.7m ²	60m ²	100m ²	92m ²
		ATC	ATC	ATC	ATC	ATC
		AC-25kv	AC-25kv	AC-25kv	AC-25kv	AC-15kv
				(700)		(ICE-3)
		330km/h	330km/h	300km/h	350km/h	330km/h
		935	: 412 : 824	1324	377	: 391 : 782

참고 8 노선별 최적 설계속도 선정

속도 · 수요 · 사업비 상관 관계를 과학적 분석 통해 선정



* 원주~강릉구간 기준

* 사업비 절감은 기획연구 완료 후, 공학적 검증 중('11년말 완료)

건설 · 운영중 노선
최적속도

신규 건설노선
최적속도