

◎ 철도교통 개요

■ 일반철도 건설

01. 한강교량 복구사업 시행계획서
02. 중앙선 및 태백선 수송력 강화대책
03. 수도권 전철화 계획
04. 광역전철망 확충대책
05. 경부선 전철화 기본계획(안)
06. 호남선 전철화사업 추진계획(안)
07. 남북철도망구축 추진계획 보고

■ 도시철도 건설

08. 서울시 지하철 및 수도권 전철화사업을 위한 차관계약 체결
09. 전철 및 지하철용 전동차의 국산화 대책
10. 서울시 지하철 순환선 건설
11. 지하철 건설계획
12. 지하철도 건설촉진법 공포(안)
13. 제2기 서울지하철 건설운영 기본계획 확정통보
14. 도시철도 종합안전대책 수립

■ 고속철도 건설

15. 한국고속철도건설공단 설립 추진
16. 경부고속철도 건설계획(안)
17. 고속철도 건설촉진법 공포(안)
18. 고속철도 개통대책 추진방향(안)
19. 호남고속철도 기본계획(안) 수립

■ 철도산업 구조개혁

20. 철도산업 구조개혁 추진방안
21. 철도산업발전기본법
22. 철도건설법 공포(안)
23. 국가철도망 구축방안

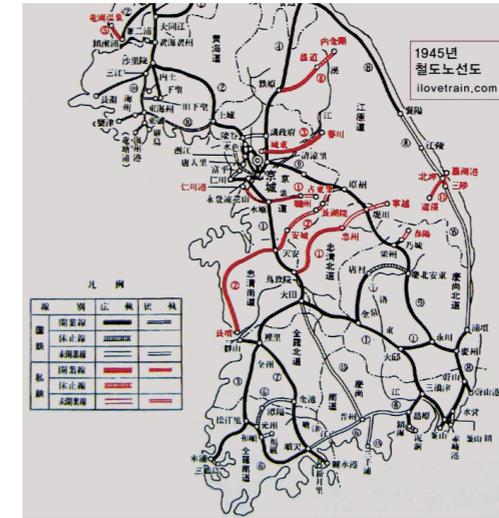
철도교통 개요

이 장에서는 광복 이후 2004년까지 우리나라의 철도정책과 관련하여 국가기록원에서 보유하고 있는 기록물 중 철도정책 측면에서 역사적 가치가 있다고 판단되는 사업, 정책, 제도와 관련된 기록물에 대하여 해설을 하였다. 철도정책 부문의 경우 일반철도, 도시철도, 고속철도, 철도산업 구조개혁의 4가지 분야로 구분하여 주요 기록물에 대해 설명하고 그 의의를 짚어 보았다. 또한, 우리나라의 철도정책을 시대별로 정리하고 해당 기록물과의 연계성을 명시함으로써 이 장에 수록되어 있는 기록물이 전체적인 철도정책의 틀 안에서 이해될 수 있도록 하였다.

① 일제강점기

우리나라의 철도역사는 1899년 5월 17일 서대문-청량리 간 전차와 1899년 9월 18일 노량진-인천 간 경인철도의 개통과 함께 시작되었으며, 이후 일본에 의해 20세기 초 경부선(1905년), 경의선(1906년), 경원선(1914년), 호남선(1914년)이 차례로 개통되었다. 일제강점기에 일본은 만주·러시아 등 대륙진출과 경제수탈을 위해 철도건설을 본격화하는데, 1927년 우리나라 최초의 철도 투자계획인 ‘조선철도 12년 계획(1927~1938)’을 수립하고 경전선, 동해선, 만포선, 도문선, 해산선 등의 건설을 추진하였다. 1945년 8월 말 남·북한을 포함한 우리나라 철도연장은 6,419km<sup>1)</sup>에 달할 정도로 일제강점기에 이미 현재 우리나라 철도망의 골격이 갖추어졌다. 다만 당시의 철도건설 목적은 이용자 편의증진 또는 경제발전보다는 경제수탈과 대륙침략에 있었던 점에 주목할 필요가 있다. 이로 인해 당시 일부 지역에서는 항일운동과 연계하여 철도건설을 반대하는 운동이 전개되기도 하였다.<sup>2)</sup>

1) 센코카이, 『조선교통사』, 2012, 131쪽.  
2) 국토해양부, 『철도업무편람』, 2009, 3쪽.



【그림 1】 1945년의 철도노선도

\* 출처 : 한국철도시설공단, 『한국철도건설역사 바로세우기』, 2016, 42쪽

② 1950년대

일본에 의해 건설된 철도시설은 6.25전쟁 중 철도시설에 대한 전략적 폭격으로 인해 심각한 피해를 입게 되었다. 6.25전쟁 이후에는 피해복구에 주력을 하였는데, 부산 왜관 철도교량(1952년), 한강교량 C선(1957년), 북한강 교량(1952년) 등 교량 복구와 함께 청량리역, 수원역 등 주요 역 시설, 공장건물을 복구하였다. 한강교량의 경우 C선은 1957년에 복구하였으나, 정부재정의 한계로 A선과 B선은 전쟁이 끝난 지 16년이 지난 시점인 1969년에야 복구하였다(『한강교량 복구사업 시행계획서』(BA0141246, 본문 1번)).



【그림 2】 한강교량 C선 복구 전경

\* 출처 : 한국철도시설공단, 『한국철도건설역사 바로세우기』, 2016, 45쪽

1950년대의 철도건설은 산업선 건설이 대표적이라 할 수 있는데, 산업철도 건설의 목적은 지하자원의 개발과 산업발전을 촉진시키기 위한 것이었다. 현재의 영동선인 영암선(86.4km), 함백선(60.7km), 문경선(22.8km) 등 산업선이 1950년대 중반에 건설되었다.

### ③ 1960년대

1962년 「철도법」 제정과 1963년 철도청이 발족되면서 철도정책의 효율적 추진체계가 마련되었다. 또한 1962년부터 추진된 경제개발계획에서 자주 경제기반 구축을 위한 철도수송력 강화 정책이 추진됨에 따라 자원 생산지를 연결하는 산업철도 건설이 본격적으로 추진되었다. 이 기간 동안에 건설된 대표적인 산업선으로는 경북선(1966년), 태백선(1967년), 경전선(1968년), 문경선(1969년) 등이 있으며, 영동선 복선화(1968년) 사업도 추진되었다.

1960년대 중반 이후 무연탄과 양화에 대한 급격한 수요증가로 산업철도의 수송력 강화 필요성이 제기되었다. 정부는 당시 수송력 증대를 위해 1966년 하반기에 대일청구권을 통해 디젤기관차 16대와 화차 436량을 일본에서 도입할 예정이었으며, 200량의 화차를 신규로 제작할 계획이었다. 교통부는 기관차와 화차의 조기 공급이 필요하다는 판단에 따라 1966년 3월에 수립된 <철도수송력 강화대책>에서 1966년 하반기에 확보예정인 디젤기관차와 화차의 조기 확보, 재생가능한 증기기관차의 활용, 화차 보수율을 12%에서 10%로 조정하는 방안을 수립하기에 이른다. 또한, 1970년 1월에 대통령에게 보고된 <수송력 증강을 위한 장비 긴급 도입계획>에서는 기관차 50대와 특수화차 740량의 긴급도입을 위해 IBRD 차관을 추진하고, 긴급히 소요되는 30대의 기관차는 사유기관차 운영제도를 통해 확보하기로 계획하였다.<sup>3)</sup>

이와 같은 기관차 및 화차의 확보를 통한 수송력 강화정책의 추진과 함께 기존 산업선의 선로용량 부족문제를 해결하기 위해 교통부는 1968년에 <중앙선 및 태백선 수

3) 당초 양회협회가 추진하기로 계획했던 30대의 사유기관차 도입과 관련하여, 1970년 4월 13일에 대통령에게 보고된 <사유기관차 도입 추진상황 보고> 문건에서는 비용한계 등으로 인하여 신형기관차 8대를 도입하는 것으로 수정·제안되었다.

송력 강화대책>(BA0138782, 본문 2번)을 통해 대표적인 산업선인 중앙선과 태백선에 대한 전철화사업의 추진을 제안하였으며, 중앙선과 태백선의 전철화사업은 각각 1973년과 1974년에 완료되었다.

그 밖에도, 「철도소운송업법」이 1961년에 제정되어 철도를 이용한 물품의 집화, 배달이 가능하게 되었는데, 철도소운송업은 민간택배 시장의 활성화에 따른 수익성 저하로 인해 2005년에 폐지되었다. 서울시는 자체조사 결과를 토대로 도시중심지역 인구분산과 교통난 해소책으로 <서울 지하철 1호선 건설계획(1965년)>을 대통령에게 보고하였으며, 1974년 서울 지하철 1호선을 개통하기에 이른다.

### ④ 1970년대

서울의 도심 교통혼잡 완화 및 도심 인구의 근교분산 등을 위해 정부는 1970년대에 서울 지하철 건설을 본격적으로 추진하게 된다. 1971년 3월 경제장관회의에 상정한 <수도권 전철화 계획>(BA0139606, 본문 3번)을 통해 서울시 지하철 1호선의 건설 및 경인선, 경부선, 경원선 등 기존 철도노선의 수도권구간에 대한 전철화 계획을 수립하였고, 서울시 지하철 1호선과 경부선, 경인선, 경원선 107.9km 구간에 대한 기존선 전철화 사업은 1974년에 완공되었다. 이후에도 서울시는 지하철 건설을 지속적으로 추진하였는데, 1975년 <서울시 지하철 순환선 건설>(BA0148956, 본문 10번) 계획을 통해 서울시 지하철 2호선의 건설을 추진하였으며, 1980년 신설동-종합운동장 구간의 완공을 시작으로 1984년에 순환선 건설이 완료되기에 이른다. 1979년 서울시가 대통령에게 보고한 <지하철 건설계획>(1A00614175028672, 본문 11번)에서는 서울시 지하철 3, 4호선을 민간자본으로 건설할 것을 제안하였는데, 사업성 부족으로 인해 결국 서울시 건설사업으로 1985년에 개통되기에 이른다. 당시 정부와 서울시는 지하철 건설 및 수도권 전철화 사업을 위한 재원이 부족하여 서울시 지하철 1, 2호선과 경인선, 경부선, 경원선에 대한 전철화 사업은 일본의 차관(<서울시 지하철 및 수도권 전철화사업을 위한 차관계약 체결>(BA0084673, 본문 8번))을 통해 실시하였으며, 3호선과 4호선은 민간자본을 활용하여 건설하는 방안을 추진하기도 하였다. 정부

는 지하철 건설을 촉진하기 위해 지하철 건설사업의 추진과정 상의 애로점 해소방안, 재원조달방안, 지하철의 건설 및 운영에 관한 사항을 규정하는 「지하철도 건설촉진법」(BG0001067, 본문 12번)을 1979년에 제정하였다. 「지하철도 건설촉진법」은 일부 내용이 개정되면서 1986년에 「지하철도의 건설 및 운영에 관한 법률」로 명칭이 변경되었고, 1990년에 「도시철도법」으로 변경되었다.

우리나라는 1970년대 초반 철도차량 생산능력을 보유하지 못하여 1974년에 개통한 서울시 지하철 1호선과 수도권 전철에 투입된 철도차량을 일본에서 전량 수입하였다. 향후에도 철도차량에 대한 수요가 증가할 것을 예상한 정부는 외화절약, 국내기술의 발전 및 관련 산업의 육성 촉진 차원에서 1972년에 「전철 및 지하철용 전동차의 국산화 대책」(1A00614175002152, 본문 9번)을 마련하여 대통령에게 보고하게 된다. 그 후 대우중공업(주)은 1977년에 서울지하철 1호선 전동차를 서울시에 납품하게 되고, 현대조선중공업(주)은 1979년에 디젤기관차를 생산하는 등 철도차량 국산화가 본격적으로 추진되기에 이른다. 이와 같은 정부의 노력을 바탕으로 최근에 (주)현대로템 등 철도차량 제조기업은 국내에 소요되는 철도차량의 생산뿐만 아니라, 해외시장에도 철도차량을 수출하고 있다.

일반철도의 경우 중앙선(청량리-영주) 및 태백선(제천-백산) 전철화 사업, 충북선 복선화 사업이 완료되는 등 산업철도 용량확대를 중심으로 철도건설이 추진되었다.

#### ⑤ 1980년대

이 시기에는 경제성장기를 거치면서 도시인구 및 물류이동의 증가에 따라 교통난 해소가 국가적 과제로 대두되었다. 특히 정부는 1988년 9월 13일에 주택 200만 가구 건설을 위한 ‘택지개발 공급계획’을 발표했으며, 이에 따라 장래 수도권의 교통혼잡 완화를 위해 수도권 전철망이 본격적으로 확충되었다. 안산선(1984~1988년), 구로 3복선(1988~1996년), 분당선(1990~1994년), 과천선(1989~1994년), 일산선(1990~1995년) 등 수도권전철 건설사업이 활발하게 추진되었다. 한편, 서울 도심의 교통혼잡 완화를 위해 ‘제2기 서울시 지하철 건설계획’이 1989년에 확정(「제2기 서울 지하철 건설운영기본계획 확정통보」(BA0948547, 본문 13번))되어 서울시 지하철 5,

6, 7, 8호선의 건설이 본격적으로 추진되었다. 제2기 서울시 지하철 건설사업은 1990년에 5, 7, 8호선, 1994년에 6호선이 착공되어 2000년까지 모두 완공되었다. 한편, 지방도시에서는 최초로 부산 도시철도 1호선이 1981년에 착공되어 1985년에 1단계 구간이 개통되었다.

이 시기에는 주로 기존선의 복선전철화 사업이 추진되었다. 대표적인 사업으로는 경부선(영등포-수원) 2복선화 사업, 호남선(익산-송정리) 복선화 사업, 중앙선(제천-영주) 전철화 사업, 경원선(성북-의정부) 복선전철화 사업, 광양제철선 건설 사업 등이 있다. 일반철도의 건설 및 개량사업 추진과정에서 행정절차 간소화 필요성이 제기됨에 따라, 1984년에 「국유철도건설촉진법」을 제정하여 국유철도의 건설·개량사업의 시행에 필요한 행정절차를 간소화함으로써 국유철도를 효율적으로 건설·개량할 수 있는 여건을 조성하기도 하였다.

#### ⑥ 1990년대

1990년대 철도정책의 중심에는 고속철도의 건설이 자리하고 있다. 경제발전에 따른 국민소득 증가로 고급 철도서비스에 대한 요구가 증대하였으며, 정부측의 철도용량 부족 문제를 해결하기 위한 방안으로 많은 논란에도 불구하고 경부고속철도 건설 사업은 본격적으로 추진되었다. 경부고속철도 건설은 1980년대 초에 한국과학기술원(KAIST)이 수행한 「대형화물 수송체계 및 교통투자 최적화 방안」 연구 결과를 토대로, 정부가 1981년 6월에 입안한 「제5차 경제사회발전 5개년계획(1982~1986년)」에 서울-대전 구간에 대한 고속철도 건설계획을 포함시킴으로써 본격적으로 논의되기 시작하였다.<sup>4)</sup> 그러나 ‘88 서울올림픽’ 개최를 앞두고 경기장 시설 등에 막대한 재원이 소요됨에 따라 고속철도 건설은 연기되었으며, 이후 노태우 대통령 후보자가 1987년에 고속철도의 건설을 대선공약으로 제시하면서 고속철도의 건설은 본격적으로 추진되기에 이르렀다. 고속철도 및 신국제공항의 건설에 관한 주요 정책 등을 심의·조정하기 위해 「고속전철 및 신국제공항 건설추진위원회 규정」이 1989년에 제정되었으며, 고속철도건설 전담기관 설치를 위한 「한국고속철도건설공단 설립 추진계

4) 한국교통연구원, 「2011 경제발전경험모듈화사업 : 한국의 고속철도 건설」, 2012, 15쪽.

획>(DA0139668, 본문 15번)과 「한국고속철도건설공단법」이 각각 1990년과 1991년에 마련되었다. 경부고속철도 건설사업은 1992년 6월에 천안-대전 간 시험선 구간이 착공되었으며, 건설과정에서 사업비 증가가 예상되었다. 정부는 이를 해결하기 위한 대책<<경부고속철도 건설계획(안)>(DA0762778, 본문 16번))을 1993년에 마련하여 대응하였으며, 공사기간 지연 등의 문제점을 해결하기 위해 「고속철도 건설촉진법」(BA0159686, 본문 17번)을 1996년에 제정하여 고속철도 건설사업을 신속하고 효율적으로 추진하기 위한 법적 토대를 구축하였다. 이와 같은 과정을 통해 경부고속철도는 2004년에 1단계 구간(서울-대구) 개통이 이루어졌으며, 2010년에 전 구간이 개통되었다. 호남고속철도 건설사업은 1990년 타당성조사를 거쳐 1994~1997년에 걸쳐 기본계획 수립을 위한 조사연구가 수행되었으나, IMF 경제위기로 인하여 사업추진이 유보되다가 2000년 중반에 분기역이 결정되면서 본격적으로 추진되었다.

경부고속철도와 호남고속철도 건설사업의 지연에 따른 대구-부산 구간에 대한 고속열차 운행개시 시점이 늦어지는 문제점을 해결하고, 경부축에 고속열차가 운행되는 시기에 맞추어 호남축에도 고속열차 서비스를 제공하고자 기존 경부선과 호남선에 대한 전철화 계획이 1997년과 1999년에 각각 마련되었다(<<경부선 전철화 기본계획(안)>(DA1021006, 본문 5번), <호남선 전철화사업 추진계획(안)>(DA1020511, 본문 6번)). 기존 경부선과 호남선 전철화 사업은 경부고속철도 1단계 개통시점인 2004년 4월 이전에 완료되어 대구-부산 구간은 경부고속철도 완전개통시점인 2010년까지, 대전-광주 구간은 호남고속철도 1단계 구간 개통시점인 2015년 4월까지 전철화된 기존선을 통해 고속철도 서비스를 제공하였다.

또한, 1990년대는 대도시지역의 교통혼잡을 완화하기 위해 수도권을 비롯한 대도시 지역에 도시철도가 본격적으로 확충되는 시기이다. 수도권의 경우 수도권전철 노선인 과천선, 분당선, 일산선 등이 건설되었으며, 제2기 서울시 지하철 5, 6, 7, 8호선이 완공되었다. 지방 대도시의 경우 부산지하철 2호선, 대구지하철 1호선, 인천지하철 1호선이 개통되었으며, 대전, 광주지역의 도시철도 건설사업이 본격 추진되었다. 이와 함께, 정부는 대도시권 광역철도망의 확충을 위해 <광역전철망 확충대책>(DA0139708, 본문 4번)을 수립하고, 이를 통해 광역철도망 확충 사업에 소요되는 재원을 지자체와

분담하는 방안을 마련함으로써 중앙정부의 재정부담을 경감시킬 수 있었다. 광역철도 건설 시 중앙정부와 지자체의 재원분담에 관한 사항은 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제정(1999년)으로 법제화되었다.

### ⑦ 2000년대

2000년대의 철도정책은 철도산업 구조개혁, 고속철도 운행지역 확대 등 지역 간 철도 운행속도 증대, 고속철도 차량 개발, 민자철도사업 증대, 광역/도시철도의 고속화 및 이용자 편의성 제고, 철도안전 강화 등으로 대별된다.

철도산업 구조개혁은 1980년대 후반에서 1995년에 걸쳐 철도청을 공사화하는 형태의 구조개혁 방안이 논의되었으나, 운영부문의 공사화보다는 민영화하는 방안의 검토가 필요하다는 의견이 제기되어 철도청 공사화 논의는 1995년 이후 중단되었다. 그 후 2003년 1월 노무현 정부 대통령직 인수위원회에서 철도산업 구조개혁에 대한 세부 방안이 발표되면서 철도청 공사화가 본격적으로 추진되었다. 2003년 3월에 건설교통부는 <철도산업 구조개혁 추진방안>(DA0533330, 본문 20번)을 통해 철도시설의 건설·개량 및 유지보수업무는 한국철도시설공단이 담당하고, 철도운영은 철도청을 공사화하여 담당케 하는 방안을 국무총리에게 보고하였다. 그 후 철도산업의 구조개혁은 「철도산업발전기본법」(DA0197127, 본문 21번), 「한국철도시설공단법」, 「한국철도공사법」이 2003년에 제정되면서 본격적으로 시행되기에 이른다. 관련 법률에 의거하여 한국철도시설공단과 한국철도공사는 각각 2004년 1월과 2005년 1월에 출범하였다. 또한, 철도산업 구조개혁으로 철도시설관리자와 철도운영자의 역할이 구분됨에 따라 「철도건설법」(DA1286917, 본문 22번), 「철도사업법」, 「철도안전법」이 2004년에 제정되어 철도산업 구조개혁의 실행을 위한 토대가 마련되었다. 최근에는 철도구조개혁의 당초 취지에 맞춰 철도운영의 경쟁 도입을 통한 국가철도망 운영의 효율성을 도모하기 위해 (주)SR에 수서발 고속철도의 운영권을 부여하여 한국철도공사와 일부구간에서 경쟁하는 체제가 마련되었다. 정부는 또한 한국철도공사의 적자개선을 위한 경영효율화를 유도하기 위한 노력도 기울이고 있다.

다음으로는 고속철도 운행지역 확대 등 지역 간 철도 운행속도 증대를 들 수 있다.

경부고속철도는 1992년 착공 이후 2004년 1단계 구간 개통에 이어, 2010년에 전 구간이 개통되었다. 한편, 호남고속철도는 경부고속철도에서 분기하는 철도역의 선정에 많은 논란이 있었으며, 2005년 6월에 오송역으로 결정되었다. 이와 같은 사항을 포함하는 기본계획 수립(〈호남고속철도 기본계획(안) 수립〉(DA0533558, 본문 19번))을 거쳐 2015년 4월에 오송-광주 구간이 개통되었다. 광주-목포 구간은 2단계 사업으로 2020년까지 완공하는 것으로 2012년에 기본계획을 수정하여 추진 중이다. 정부는 강남지역을 비롯한 수도권 동남부 지역에 대한 고속철도 접근성 제고를 위해 수서고속철도(수서-평택)의 건설을 추진하였으며, 2016년 12월에 완공되어 고속열차가 운행 중이다. 이 밖에도 고속열차 운행지역을 확대하기 위해 경부선, 호남선, 전라선, 경전선 등 기존선에서도 고속열차를 운행하고 있으며, 특히 지방에서 공항까지의 접근성 개선을 위해 공항철도에 고속열차를 투입하여 운행하고 있다. 또한, 주요 간선축에 최고 속도 250km/시로 운행할 수 있는 준고속 열차의 운행을 위한 시설개선 및 준고속차량의 도입을 추진하고 있다.

정부는 고속철도 차량을 선정하는 단계에서부터 고속철도 차량의 기술이전을 통한 국산화를 염두에 두고 있었다. 고속철도 차량 및 부품의 국산화를 위해 정부는 고속철도 차량 및 부품을 제공하기로 결정된 프랑스 관련 기업으로부터 기술이전을 추진해 왔으며, G7 고속전철 기술개발사업 등 대규모 R&D 사업 등도 지원하였다. 이를 통해 (주)현대로템이 개발한 고속철도 차량인 KTX 산천이 2009년 10월부터 운행을 시작하게 되었으며, 동력분산 방식으로 최고속도 430km/시로 운행이 가능한 고속열차 해무를 개발하는 등 고속철도 차량개발을 적극 지원하고 있다. 또한, 우리나라의 고속철도 차량을 해외시장에 수출하기 위한 노력도 기울이고 있다.

2000년대 철도정책의 또 하나의 특징은 1993년 「사회간접자본시설에 대한 민간유치촉진법」이 제정되면서 철도건설 및 운영에 민간참여가 활성화되고 있다는 점이다. 민간자본으로 건설된 도시 및 광역철도로는 인천국제공항철도(2007년), 서울 지하철 9호선(2009년), 부산-김해경전철(2011년), 의정부경전철(2012년), 용인경전철(2013년), 신분당선(강남-광교, 2016년) 등이 있으며, BTO(Build-Transfer-Operate) 형태로 사업이 추진되었다. 그 밖에도 서울시 등에서 다수의 민자철도 사업이 추진

중이다. 과거에 추진되었던 BTO 형태의 민자사업은 최소수입보장제도가 적용되어 사업시행자인 정부와 지자체가 민간사업자의 손실금 보전에 많은 어려움을 겪고 있다. 최근에 추진되고 있는 신안산선, GTX A노선 등도 민자사업으로 추진을 계획하고 있으나, 최소수입보장제도는 많은 문제점으로 인해 더 이상 적용되지 않고 있으며, BTO-RS(Risk Sharing) 등 새로운 방식의 민자사업으로 추진될 계획이다. 지역 간 철도의 건설에도 민간자본이 참여해 왔는데, 부전-마산 복선전철, 소사-대곡 복선전철, 원시-소사 복선전철 사업은 현재 공사 중이며, BTL(Build-Transfer-Lease) 형태로 추진되고 있다.

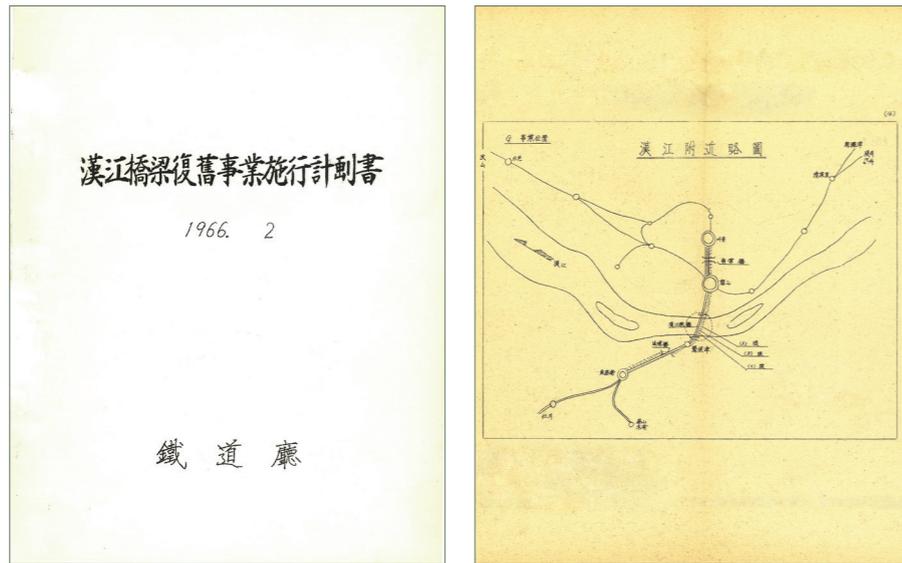
최근에는 도시 및 광역철도의 속도향상 및 편의성 증진을 통한 대도시권 대중교통 수단으로서 철도의 역할 확대를 도모하는 정책을 추진하고 있다. 수도권 광역철도사업(GTX)의 추진을 통하여 서울 도심과 경기도 지역과의 접근성 개선을 추진하고 있으며, 기존선 급행화 및 직결 운행 방안 등도 추진하고 있다. 특히, 수도권 광역철도사업을 통해 광역철도의 운행속도가 획기적으로 개선될 것으로 기대된다.

그 밖에도 국가철도와 도시철도의 체계적이고 효율적인 개발을 위해 10년 단위의 〈국가철도망 구축계획〉(1A10819094511163, 본문 23번)과 〈도시철도망 구축계획〉을 수립하도록 하고 있으며, 「철도건설법」과 「도시철도법」에서 각각 규정하고 있다. 또한, 2003년 대구지하철 화재사고를 계기로 철도안전에 대한 대책(〈도시철도 종합안전대책 수립〉(DA0222682, 본문 14번))을 마련하고, 「철도안전법」 등 관련 법령을 제정하는 등 철도안전 개선 노력을 기울이고 있다.

## 한강교량 복구사업 시행계획서

관리번호 : BA0141246  
 쪽 수 : 73  
 생산년도 : 1966  
 생산기관 : 경제기획원

이 기록물은 1966년 철도청이 마련한 문서로, 6.25전쟁 중에 파괴된 한강철교 A, B 교량의 복구에 관한 계획을 담고 있다. 이 기록물은 한강철교 복구사업의 필요성, 기술적 타당성, 경제적 타당성, 재원조달방안에 관한 사항을 포함하고 있다.



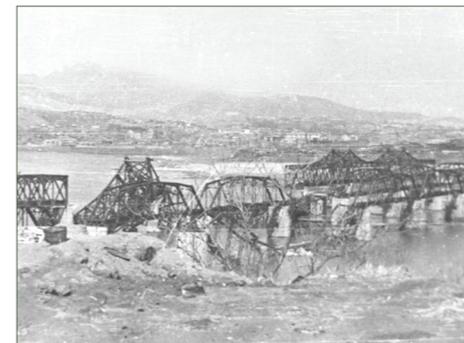
【그림 3】〈한강철교 복구사업 시행계획서〉 표지 및 내용 (BA0141246, 90쪽, 106쪽)

한강의 철도교량은 A선, B선, C선의 3개로 이루어져 있었는데 6.25전쟁으로 인해 3개 철도교량이 모두 폭파되었고, 복선인 C선만 1957년에 복구되어 운용되어 왔다. 그 후 1960년대 중반 경부선과 경인선 수송수요의 증가로 인해 단선인 A선과 B선의 복구 필요성이 제기되었으며, 철도청은 일본의 차관을 활용하여 한강철교 A선과 B

선의 복구사업을 추진하기에 이른다. 1960년대 초·중반에는 철도의 화물 수송분담율이 86%에 달하는 등 철도는 당시 우리나라 물류수송에 있어서 중추적인 역할을 담당하고 있었으며, 여객과 화물의 수송량은 각각 연평균 7%와 10%로 빠르게 증가하고 있었다.

한강철교 A, B선의 복구사업에 소요되는 사업비는 약 7.99억 원으로 내자 약 5.24억 원, 외자 1백만 달러를 조달하는 것으로 계획하였으며, 1966년에 착공하여 1967년까지 사업을 완공하는 것으로 계획하였다. 외자는 강관, 산형강, 청형강, 교량침목, 기술용역비 등의 조달을 위해 책정하였으며, 내자는 시멘트, 철근, Fly-ash의 조달을 위해 책정하였다.

한강철교 A, B선 복구사업은 일본의 대외경제협력기금으로부터 차관도입을 통해 1969년 6월에 완공되기에 이른다. 그 후 한강철교 D선이 1994년 12월에 개통되어 한강철교는 현재 A, B, C, D의 4개 선이 철도운행에 활용되고 있다.



【그림 4】 전쟁으로 파괴된 한강철교 (CET0048139)



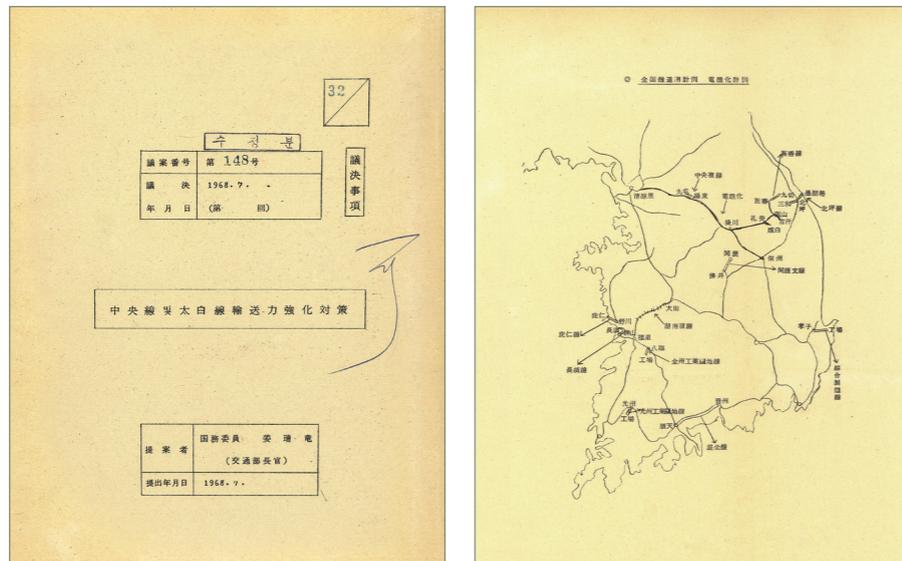
【그림 5】 한강철교 A, B 교량공사 (CET0096951)

이 기록물은 6.25전쟁 중에 파괴된 한강교량의 복원에 대한 배경, 재원조달방안 등 세부 추진계획을 담고 있는 문서로 전쟁 이후에 우리나라 철도 인프라의 복구과정을 이해하는데 유용한 자료이다. 한강철교 2개선의 복구사업이 6.25전쟁 종료 후 16년이 지난 후에야 이루어진 점과 일부 재원은 일본으로부터 차관을 통해 조달된 점은 당시 우리나라 정부의 재원이 얼마나 부족했는지를 단적으로 보여주는 사례이다.

## 중양선 및 태백선 수송력 강화대책

관리번호 : BA0138782  
 쪽 수 : 99  
 생산년도 : 1968  
 생산기관 : 경제기획원

이 기록물은 중양선과 태백선의 수송력 강화 차원에서 중양선 청량리-영주 간 217.5km 구간과 태백선(제천-정선·함백·고한 간) 107.9km 구간을 전기철도화하기 위하여 교통부장관이 경제장관회의에 제안한 자료이다. 이 기록물은 전철화 필요성, 연차별 투자계획, 자금조달방안 등에 관한 내용을 담고 있다.



【그림 6】 <중양선 및 태백선 수송력 강화대책> 표지 및 내용 (BA0138782, 23쪽, 58쪽)

1960년대 후반 무연탄과 양회에 대한 수요의 급격한 증가로 인하여 무연탄과 양회의 주요 공급지인 태백산 지역에 대한 철도수송력 강화의 필요성이 제기되었다. 무연탄과 양회는 당시 중양선과 태백선 화물수송량의 90% 이상을 차지하고 있었다. 1971년 중양선의 수송실적은 1966년 대비 88% 가량 증가될 것으로 예상되는 등 1971년

부터 중양선과 태백선의 선로용량이 한계에 다다를 것으로 예상됨에 따라 선로용량 증대 필요성이 제기되었다.

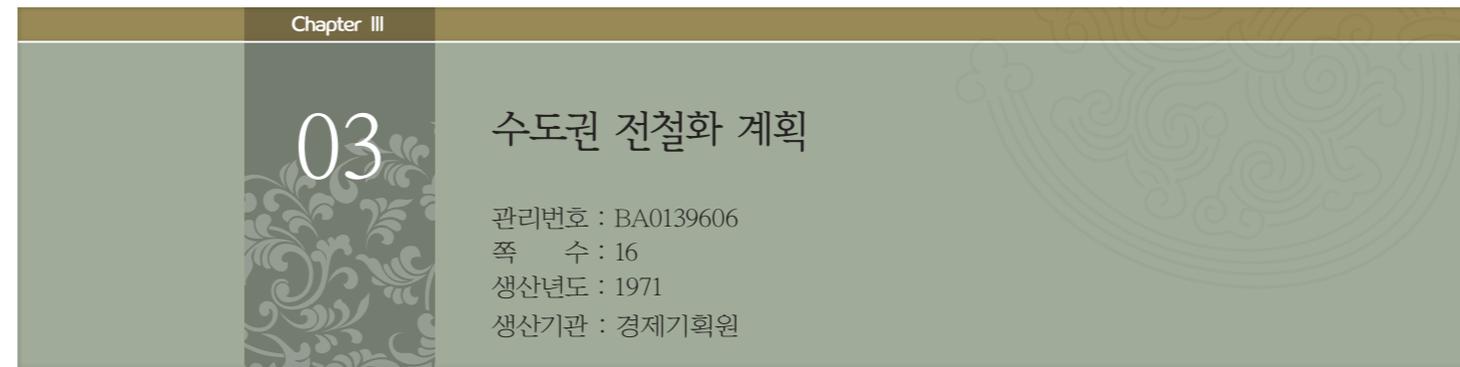
중양선과 태백선의 선로용량 증대를 위해서 기존선을 전철화하는 방안과 단선철도를 복선화하는 방안이 검토되었다. 기존선을 복선화하는 방안은 사업비 및 사업기간이 많이 소요되기 때문에 기존선 전철화를 통해 선로용량을 증대하는 쪽으로 추진하기에 이른다. 중양선 전철화 사업비는 약 66억 원이 소요되는 반면, 복선화 사업비는 전철화의 3배 이상인 약 209억 원이 소요되는 것으로 추산되었다. 태백선의 경우에는 전철화 사업비 약 30억 원, 복선화 사업비는 약 101억 원이 소요되는 것으로 추산되었다. 선로용량은 1971년부터 부족할 것으로 예상되는 반면 복선화 공사기간은 7년가량 소요될 것으로 예상되어 복선화를 통한 선로용량 증대는 적합하지 않은 방안으로 평가되었다.

중양선 217.5km 구간에 대한 전철화 사업의 경우 총 66.03억 원의 사업비 중 13.17억 원은 내자로 조달하고 나머지 52.86억 원에 해당하는 19,364천불은 외자로 조달하는 것으로 계획하였다. 송전선로, 변전소, 전차선로, 신호설비, 통신설비, 수차설비 등 지상설비에 외자와 내자가 투입되며, 전기기관차 40대 구매비용인 12,000천불은 외자가 투입되는 것으로 계획하였다. 건설공사는 1968년부터 1970년까지 3년에 걸쳐 추진하는 것으로 계획하였다. 태백선 107.9km 전철화사업의 경우는 총 29.8억 원의 사업비 중 내자 5.65억 원, 외자 8,846천불을 투입하는 것으로 계획하였다. 지상설비는 내자와 외자를 모두 투입하는 것으로 계획하였으나, 전기기관차 20대 구매비용인 6,000천불은 외자가 투입되는 것으로 계획하였다. 전철화 공사는 1969년에 착공하여 1971년에 완공하는 것으로 계획하였다.

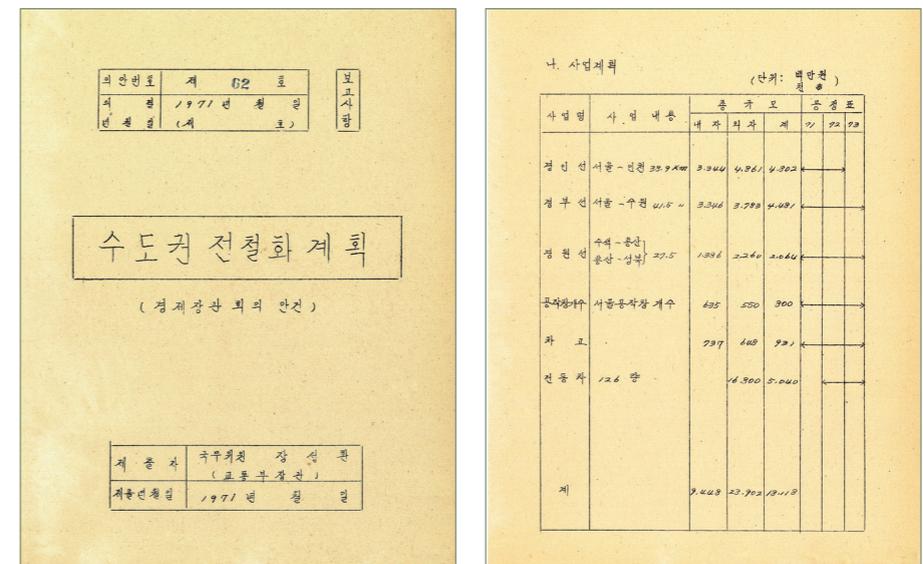
중양선과 태백선 전철화를 위한 내자소요액 18.82억 원은 철도사업특별회계에서 조달하고, 외자소요액 2,821만불은 장기 저리의 외국차관을 통하여 조달하는 것으로 계획하였다. 중양선, 태백선, 영동선 전철화 사업을 위해 철도청은 프랑스, 독일, 스위스, 벨기에 회사로 구성된 구주차관단과 1969년 6월 16일에 총 57.1백만불 규모의 차관계약을 체결하였다. 차관계약의 세부내역으로 기관차 66대를 포함하여 부속품, 수차설비 등에 34.6백만불, 지상설비에 22.5백만불이 책정되었으며, 차관조건은 거치기간 1년 6개월, 상환기간 14년 6개월, 연리 6%였다.

중앙선 전철화 사업은 1969년 9월에 청량리-제천역 155.2km 구간이 착공되어 1973년 6월 20일에 완공되었으며, 제천역-영주역 구간의 전철화 사업은 1987년 12월에 이르러서야 완공되었다. 태백선 전철화사업의 경우에는 1971년 1월 4일에 제천역-고한역 80.1km 구간이 착공되어 1974년 6월 20일 완공되기에 이른다. 그 후 1975년 12월 5일에 고한-백산 23.7km 구간 전철화 사업이 완공된다. 영동선 철암-북평 구간은 1975년 12월 5일에 태백선 고한-백산 구간과 함께 전철화되었다. 이들 산업선은 증대된 수송력을 통해 당시 전국 화물물동량의 40% 가량을 수송하였다.

이 기록물은 우리나라의 산업화 초기에 태백산 지역의 산업선 전철화 사업을 추진한 배경과 추진과정을 보여주는 자료이다.



이 기록물은 교통부에서 마련하여 1971년 3월 31일 경제장관회의에 상정된 문서로, 수도권 전철화 사업 추진 경위 및 현황, 사업계획 및 연차별 사업계획, 효과 및 운영방식 등 수도권 전철화에 대한 추진계획을 담고 있다.



【그림 7】 <수도권 전철화 계획> 표지 및 내용 (BA0139606, 337쪽, 342쪽)

도시화의 진전과 인구의 서울 집중현상 가속화로 인해 1970년대에 접어들면서 서울의 도시교통 혼잡은 점차 가중되고 있었으며, 서울도심을 운행하던 전차가 도로교통 원활화 차원에서 1968년에 폐지되면서 전차를 대신할 대량수송이 가능한 대중교통의 도입 필요성이 제기되었다. 이 기록물에 첨부된 '수도권 도시교통계획 조사보고서'에 따

르면 서울시의 인구는 1970년 518만 명에서 1981년에는 750만 명으로 증가할 것으로 예측되었고, 수도권 인구는 동 기간 동안 833만 명에서 1,300만 명으로 증가할 것으로 전망되어 도시교통 문제가 더욱 악화될 것으로 예상하였다.

이와 같은 서울시가 당면한 교통혼잡 문제 해결과 서울 근교지역의 개발 촉진 및 도심지 인구의 근교분산 등을 위해 교통부는 당시 서울시에서 추진하던 1호선(서울-청량리, 7.8km) 건설과 병행하여 서울과 수도권을 연계하는 경인선(서울-인천, 38.9km), 경부선(서울-수원, 41.5km), 경원선(수색-용산-성북, 27.5km) 등 기존 철도노선의 전철화 사업을 추진한다. 수도권 전철화 계획은 서울시 지하철 1호선 계획과 함께 한일각료회담(1970. 7. 21.) 결과에 따라 일본 운수성에서 파견한 수도권 전철화 조사단에 의하여 제안된 것이다. 당초 제3차 경제개발 5개년 계획(1972~1976년) 사업으로 계획되었으나, 착공시기를 1년 앞당겨 1971년 4월로 추진할 것을 이 기록물에서는 건의하고 있다.

경인선, 경부선, 경원선 전철화 사업비는 각각 48.02억 원, 44.81억 원, 20.64억 원으로 계획하였고, 전동차 126량 구매비용으로 50.4억 원, 공작창 및 차고 비용으로 17.31억 원 등 총 181.18억 원의 사업비가 소요되는 것으로 계획하였다. 총 사업비 181.18억 원 중 정부재정으로 94.48억 원, 일본 해외경제협력기금의 차관으로 86.70억 원을 조달하는 것으로 계획하였다.

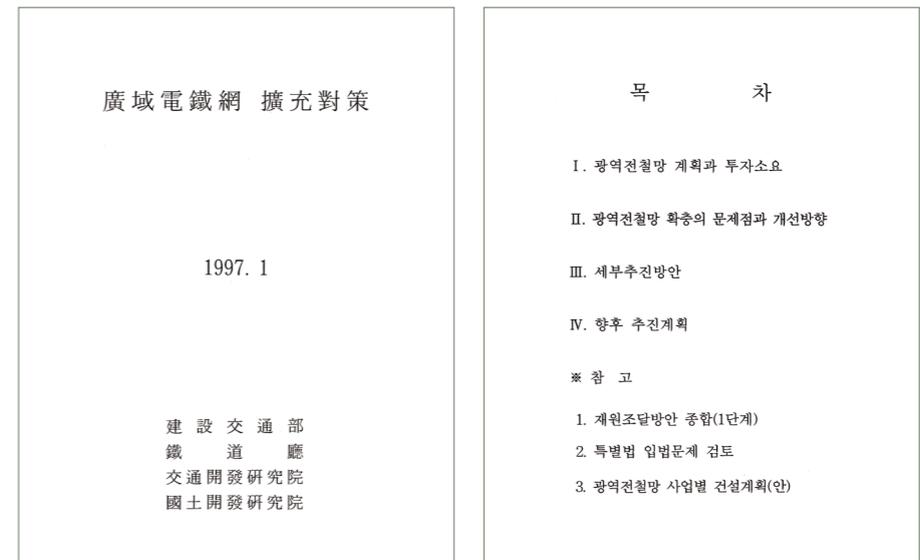
전철화 효과를 극대화하기 위해 기존선에 중간역을 증설하고, 편성당 6량으로 경인선 10분, 경부선 15분으로 운행하되 도심부에서는 5분 간격으로 운행하는 것으로 계획하였다. 전차 수선설비는 당시 서울공작창을 개수하여 서울시와 공용하였다. 기존선 전철화가 완료되면 1974년 초 개통예정인 서울 지하철 1호선(서울-청량리)과 직통운행하는 것으로 계획하였으며, 이에 따라 서울지하철 1호선은 기존선과 동일한 좌측통행방식을 적용하게 되었다. 1974년 개통 당시의 요금은 8km까지는 30원을 적용하고, 매 1km 초과 시 3원을 추가하였다.

〈수도권 전철화 계획〉을 토대로 경부선, 경인선, 경원선 107.9km 구간의 전철화 사업은 본격 추진되어 1974년에 완공되기에 이른다. 그 후에도 수도권 전철화 사업은 사업구간과 대상노선이 점차 확대되어 2015년 기준 수도권전철 연장은 170.5km에 달하고 있다.

이 기록물은 최초의 수도권 전철화 사업 추진에 근간이 된 문서로서 수도권 전철 시대의 본격적인 개막을 이끌었다는 점에서 의의가 있다.



이 기록물은 건설교통부가 청와대에 보고한 문서로 광역전철망 확충을 위한 대책을 담고 있다. 이 기록물은 광역전철망 건설계획 및 투자액 전망과 세부 추진방안을 제시하고 있는데, 광역전철 사업의 추진을 위한 자원조달 방안을 핵심내용으로 하고 있다.



【그림 8】 〈광역전철망 확충대책〉 표지 및 내용 (DA0139708, 1쪽, 2쪽)

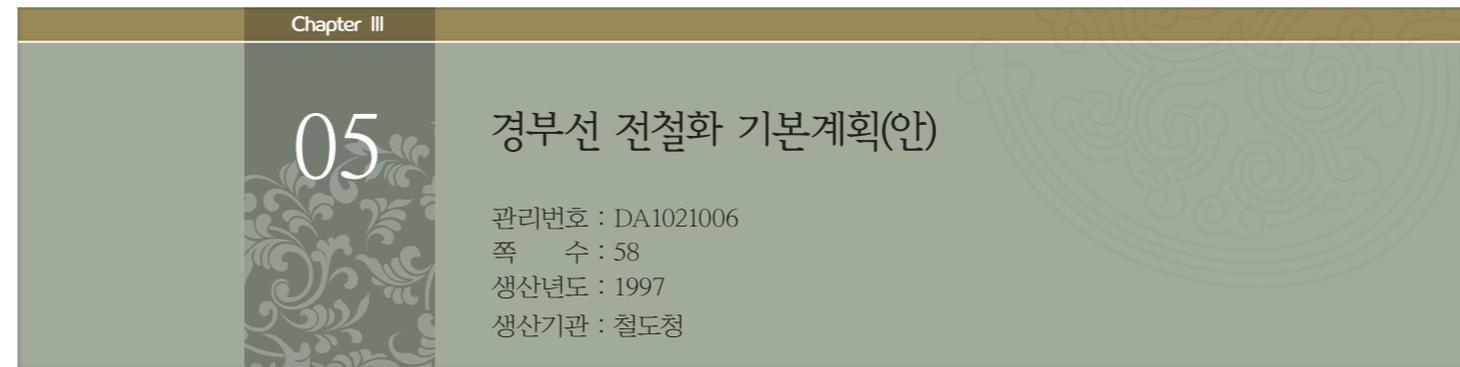
정부는 이 기록물 작성 당시 중앙선 복선전철 사업(청량리-덕소, 단선→복선전철), 경의선 복선전철 사업(용산-문산, 단선→복선전철), 동해남부선 복선전철 사업(부산-울산, 단선→복선전철) 등 대도시권과 인근도시를 연계하는 기존 철도의 복선전철화 사업을 추진해 왔으나, 정부재정의 한계로 사업추진에 어려움을 겪고 있었다.



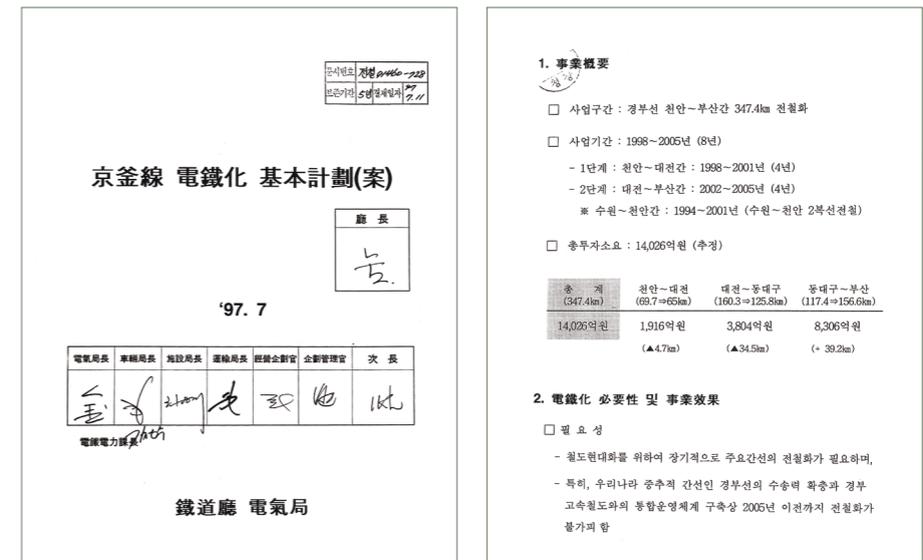
에 따라 중앙, 지자체, 민간이 합동법인을 설립하여 광역전철을 건설·운영하는 제3섹터 방식을 도입하는 것이 그 중 하나이다. 투자비는 중앙정부 35%, 지자체 15%, 민간 50%를 원칙으로 하되, 민간사업자의 제안에 따라 사업별로 조정하도록 하였다. 두 번째 방안으로는 지자체를 광역전철 건설 사업주체로 하는 방식으로 지자체가 「도시철도법」 및 「철도법」에 따라 광역전철 건설계획을 수립하여 시행하는 방안이다. 중앙정부의 광역전철 건설을 지자체가 시행할 경우에는 이 기록물에서 제시한 중앙정부와 지자체 간의 재원분담 기준과 동일한 기준(중앙정부 65%, 지자체 17%, 개발이익 18%)이 적용되며, 지자체가 자체계획을 수립하고 지역 내 운행하는 광역전철을 건설하는 경우에는 당시 지하철에 대한 중앙정부 지원 수준(사업비의 25~30%)으로 중앙정부가 지원할 것을 제안하고 있다.

중앙정부와 지자체의 재원분담에 관한 사항은 1999년 1월 29일에 제정·공포된 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」에 포함되었으며, 이 기록물에서 제시한 광역전철망 건설계획 및 재원조달방안을 토대로 광역전철사업은 본격적으로 추진된다.

이 기록물은 광역전철망의 확충을 위한 지자체와 중앙정부 간의 재원분담에 관한 사항을 포함하는 재원조달방안을 제시함으로써 전국의 광역전철망 구축을 위한 기틀을 마련하였다는 점에서 의의가 있다.



이 기록물은 당시 국가철도망의 건설과 운영을 담당했던 철도청이 1997년 7월에 마련한 계획으로 기존 경부선의 전철화에 대한 투자계획, 설비기준 및 열차운영체계 등을 담고 있다.



【그림 10】 <경부선 전철화 기본계획(안)> 표지 및 내용 (DA1021006, 2쪽, 3쪽)

경부선 전철화 필요성이 제기된 주요 배경은 신규로 건설되던 경부고속철도의 전 구간 완공이 당초 계획보다 지연이 불가피했다는 점이다. 당초 경부고속철도는 2002년에 완전 개통될 예정이었으나, 건설과정의 시행착오 등으로 인하여 동대구-부산 구간의 개통은 2002년 이후로의 연기가 불가피한 상황이었다. 이에 동대구-부산 간 고속열차의 운행 지연이 장기화 되는 문제점을 해소하기 위해 철도청은 기존 경부선의

전철화를 통해 경부고속철도가 완공되기 전까지 임시로 기존 경부선을 활용한 고속열차 운행계획을 수립하였다. 전기공급설비 등이 설치되지 않았던 기존 경부선에서는 전기를 동력원으로 활용하는 고속열차 운행이 불가능함에 따라 전철화 사업을 추진하게 되었다. 실제로 경부고속철도는 2004년 1단계 구간이 개통<sup>5)</sup>된 후 완전개통은 2010년에서야 이루어졌으며, 1단계 구간 개통시점인 2004년부터 완전개통 시점인 2010까지 동대구-부산 구간에서는 기존 경부선을 이용하여 고속열차가 운행되었다.

당시 철도청이 제시한 경부선 전철화가 필요한 또 다른 논리로는 우리나라 중추적 간선철도인 경부선의 수송력 증대와 친환경성 측면이다. 전기차량은 가속 및 감속 능력과 견인력이 기존 디젤차량에 비해 우수하기 때문에 수송력이 약 25% 가량 증가되며, 동력비 측면에서도 디젤차량에 비해 우수한 것으로 제시하였다. 또한 전기차량은 디젤차량에 비해 소음, 매연, 폐유처리 측면에서도 유리한 것으로 제시하였다.

〈경부선 전철화 기본계획(안)〉에서는 천안-부산 간 총 347.4km 구간을 사업구간으로 제시하였으며, 사업구간을 세분화하여 단계별로 추진하는 것으로 계획하였다. 1단계 사업구간은 천안-대전(69.7km)으로 사업기간은 1998~2001년, 사업비는 2,196억 원으로 계획하였다. 2단계 사업구간은 대전-부산(277.7km)으로 사업기간은 2002~2005년으로 추진하되, 2단계 구간 중 동대구-부산(117km) 구간은 경부고속철도 서울-동대구 구간이 완료되는 시점까지 완료하는 것으로 계획하여 고속열차가 조기 투입될 수 있도록 고려하였다. 사업비는 대전-동대구 구간(160.3km) 4,323억 원, 동대구-부산 구간(117.4km) 8,306억 원으로 제시하였다.

5) 경부고속철도 1단계 사업은 시흥-동대구 구간을 대상으로 한다.

【표 2】 구간별 사업비

(단위 : 억원)

구분	천안-부산 (347.4km)	천안-대전 (69.7km)	대전-동대구 (160.3km)	동대구-부산 (117.4km)
계	14,825	2,196	4,323	8,306
용지비	110	30	60	20
선로시설	5,345	333	441	4,571
· 연결선	1,709	-	-	1,709
· 곡선개량	3,185	238	282	2,665
· 터널보강	129	16	28	85
· 교량보강	74	29	15	30
· 궤도보강	248	50	116	82
건물	371	78	153	140
전철	5,843	1,057	2,232	2,554
통신	823	151	337	335
신호	1,458	391	502	565
검수시설	530	80	450	-
부대비 (설계·기타)	345	76	148	121

\* 출처 : DA1021006, 6쪽

이 기록물에서 제시하고 있는 기술부문별 세부 개선계획을 살펴보면 다음과 같다. 선로시설의 경우 천안-동대구 구간은 현 선로를 유지하고 급곡선부의 운전 취약 선로 일부를 보강하여 전철화하고, 장기적으로 고속열차가 투입될 경우를 대비하여 곡선부에 한하여 개량을 최소화하는 것으로 계획하였다. 동대구-부산 구간은 고속철도 차량의 투입에 대비하여 열차속도 및 안전운행 등을 감안하여 곡선반경 600m 이하의 곡선부 개량 및 일부 선로를 보강하는 것으로 계획하였으며, 분기기도 기존 관절식에서 탄성화 방식으로 개량하는 것으로 계획하였다. 천안-부산 구간 선로시설 개량을 위해 총 5,345억 원의 투자계획을 수립하였으며, 세부투자내역으로는 급곡선부 장대레일 개량 49억 원, 분기기 개량 174억 원, 터널개량 129억 원, 교량보강 74억 원,

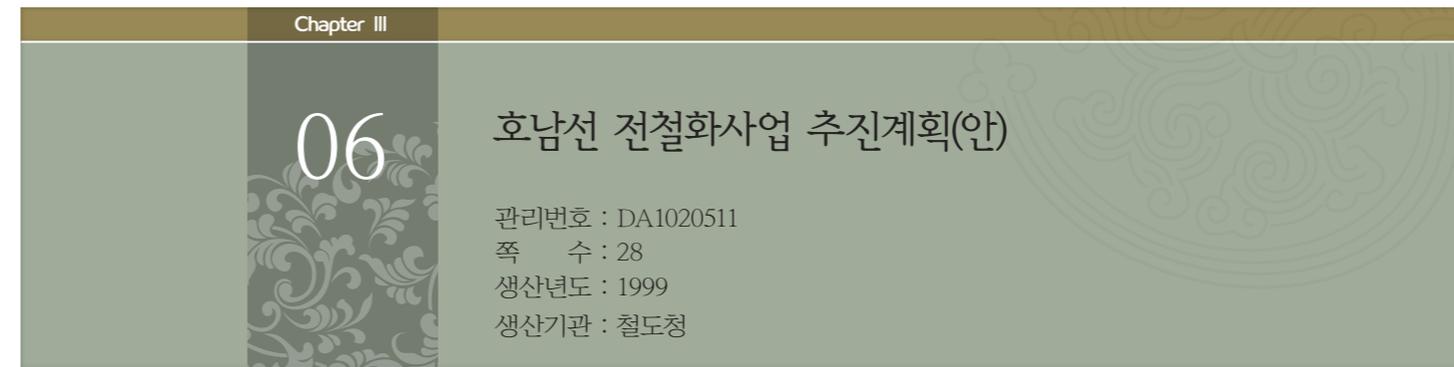
곡선개량 3,185억 원, 고속철도 연결선 건설 1,709억 원, 용벽 등 기타 구조물 보강 25억 원 등이 제시되었다.

천안-부산 구간의 전철, 신호, 통신설비의 경우 기존 서울-천안 구간의 전철, 신호, 통신설비와 연계 및 호환성 유지가 가능한 설비로 계획하였다. 전철설비 계획의 주요 내용을 살펴보면, 전차선로는 최고속도 160km/시까지 가능하도록 Heavy Simple Catenary 방식을, 터널구간은 Double Trolley 방식을 적용하도록 하였으며, 장력장치는 열차 고속화에 대비하여 전차선, 조가선 개별장력으로 계획하였다. 전철설비 세부 투자계획을 살펴보면, 송전선로 248억 원, 변전설비 1,453억 원, 전차선로 3,417억 원, 고압배전선로 725억 원 등 총 5,843억 원으로 계획하였다.

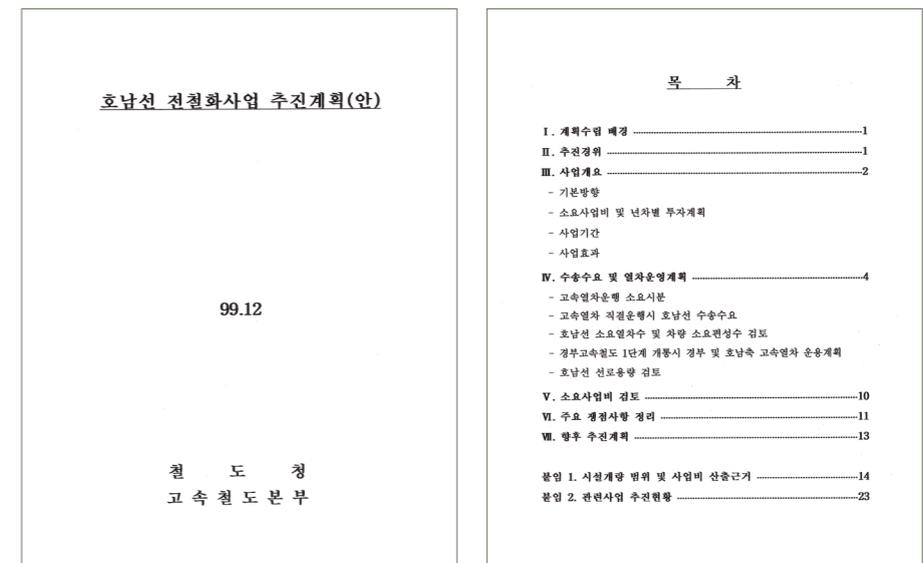
신호설비에 대한 투자는 사령설비개수 152억 원, 연동장치개량 368억 원, 궤도회로 개량 379억 원, 신호설비개량 488억 원, ATP 시스템 도입 71억 원 등 총 1,458억 원으로 계획하였다. 통신설비에 대한 투자는 통신선로 486억 원, 광전송설비 113억 원, 역통신설비 92억 원, 열차무선설비 11억 원, 통신유도대책 121억 원 등 총 823억 원으로 계획하였다. 그 밖에도 검수설비에 530억 원을 투입하는 것으로 계획하였다.

경부선 전철화 사업은 이 기록물에 수록된 <경부선 전철화 기본계획(안)>을 토대로 추진·완료되었으며, 경부고속철도 1단계 개통시점인 2004년부터 전 구간 개통이 이루어진 2010년까지 동대구-부산 구간의 고속열차 운행은 전철화된 기존 경부선에서 이루어졌다.

이 기록물은 당시 기존 경부선 전철화 사업의 추진배경, 사업내용 및 소요예산 등 세부사항을 파악하는데 유용한 자료이다.



이 기록물은 당시 국가철도망의 건설 및 운영을 담당했던 철도청이 1999년 12월에 수립한 계획으로 경부선과 함께 주요 간선 철도노선인 호남선의 전철화 사업 추진배경, 추진 계획, 소요예산 등의 내용을 담고 있다.



【그림 11】 <호남선 전철화사업 추진계획(안)> 표지 및 내용 (DA1020511, 59쪽, 60쪽)

호남고속철도 건설사업은 당초 천안-목포<sup>6)</sup> 구간에 새로운 고속철도 노선을 건설하는 사업으로 2007년까지 완공하는 것으로 계획되었으나, 1997년 외환위기로 인하여 천안-익산 구간만을 우선적으로 고속신선을 건설하고, 익산-목포구간은 단계적

6) 호남고속철도 분기역은 당초 천안으로 계획되었으나, 그 후 분기역 재선정 결과 2005년에 오송으로 최종 결정되었다. 분기역 평가 당시 후보지역으로 오송, 천안, 대전이 포함되었다.

으로 고속철도 신선을 건설하는 것으로 계획이 변경되었다. 당시 검토 결과, 호남고속철도 신선 건설사업의 완료가 가능한 시점은 2011년으로 제시되었다. 호남고속철도 건설 계획 변경으로 호남선 측은 고속열차의 운행이 2011년 이전까지는 불가능한 상황에 놓이게 되었는데, 이는 2004년 4월에 고속열차가 운행예정인 경부선 측과 대비되는 상황이었다.

1999년 7월 15일 대한교통학회에서 주최한 ‘21세기 한국철도의 비전과 과제’ 세미나에서는 고속철도 도입효과를 극대화하기 위한 방안으로 호남선 등 기존선을 전철화하여 고속열차를 운행하는 방안이 제시되었으며, 이를 토대로 호남고속철도 신선건설이 완료되는 시점까지 호남지역에 대한 고속열차 서비스 제공을 위해 기존 호남선 전철화 사업 필요성이 제기되었다. 동년 11월 3일 대통령의 광주 방문 시 청와대가 호남선 전철화 사업을 경부고속철도 1단계 개통시점인 2004년 4월까지 완료하고 고속열차 투입 계획을 발표하자, 철도청은 동년 12월 <호남선 전철화사업 추진계획(안)>을 마련하기에 이른다.

<호남선 전철화사업 추진계획(안)>에서는 사업추진 논리로 기존 호남선 열차운행시간의 획기적 단축을 통한 지역 균형발전 도모, 여유 고속철도 차량의 효율적 활용, 환경친화적 지역간 교통체계 구축 등을 제시하였다.

호남선 전철화 사업은 2000년도에 예비타당성조사, 타당성조사 및 기본계획 수립 완료, 2001년 1월부터 9월까지 설계 및 행정협의 완료, 2001년 10월부터 2003년 12월까지 시공을 완료하고 시운전을 거쳐 2004년 4월에 개통하는 것으로 계획하였다.

호남선에 고속열차 운행 시 2004년 예측수송수요는 약 4만 명으로 약 14만여 명의 경부고속철도 예측수요의 28% 수준으로 분석되었다. 이는 1998년 호남선 철도 수송 실적 1.5만여 명 보다 약 2.5만 명이 증가하는 수준이다.

호남선 전철화를 위한 총 사업비는 총 8,755억 원으로 전차선로, 전력설비, 변전설비, 송전선로 등 전철설비에 4,648억 원, 통신설비 565억 원, 신호설비 874억 원 등 전철화 사업비로 총 6,820억 원을 투입하는 것으로 계획하였다. 또한, 레일장대화 181억 원, 분기기탄성화 123억 원 등 궤도보강에 304억 원, 교량, 터널 등 구조물 보강 158억 원, 역구내 개량 189억 원, 역시설 정비 388억 원, 기계설비 84억 원, 건널목 입체화 775억 원이 책정되었다.

【표 3】 호남선 전철화 사업비

(단위 : 억 원)

구분	사업내용	계	대전-익산 (87.9km)	익산-송정리 (광주) (111.8km)	송정리-목포 (70.6km)
합계		8,755	3,063	3,986	1,706
전철화	270.3km×26.35억 원 (대전-목포256.3, 송정리-광주14)	6,820	2,316	2,946	1,558
궤도보강	분기기탄성화 224틀 레일장대화 51.8km	304	140	164	-
구조물보강	교량보강 9개소 터널높이 확보 2개소 과선교높이 확보 2개소 노반보강 10개소	158	156	2	-
역구내개량	9개역 (목포, 나주역은 호남복선화에서 시행)	189	42	117	30
역시설 정비	역사 개수, 흡지붕 신축	388	157	164	67
기계설비	열차운행준비시설 (목포, 광주역)	84	-	42	42
건널목 입체화	서대전-광주 (송정리) 32개소	775	240	535	-
사업관리비	사업비의 0.42% 적용 (철도시설정비사업 기준)	37	12	16	9

\* 출처 : DA1020511, 70쪽

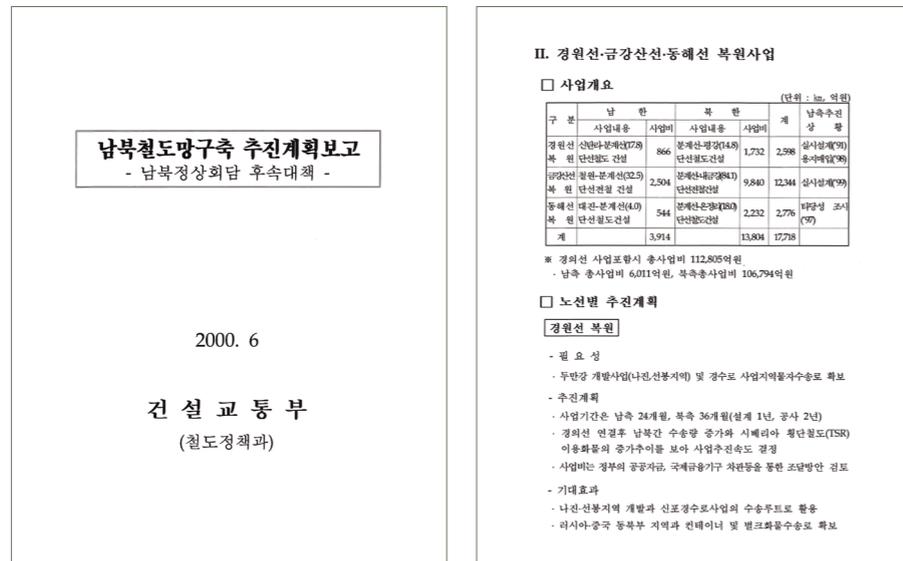
호남선 전철화 사업은 2004년 3월 24일에 완공되어 동년 4월 경부고속철도의 개통과 함께 호남선에도 고속열차의 운행이 가능하게 되었다. 이 기록물은 경부선과 함께 우리나라의 대표적 간선 철도 노선인 호남선 전철화 사업의 추진배경, 세부 사업내용을 파악하는데 유용한 자료이다.

# 남북철도망구축 추진계획 보고

## - 남북정상회담 후속대책 -

관리번호 : DA1262667  
 쪽 수 : 331  
 생산년도 : 2000  
 생산기관 : 건설교통부

남북관계 개선을 위한 노력은 1980년대부터 이어져 왔으나 큰 진전을 보지 못하다가 2000년 6월 13일에서 15일 사이에 평양에서 거행된 남북정상회담과 6.15남북공동성명 으로 급진전되기에 이른다. 이 기록물은 남북정상회담 후속대책으로 2000년 6월에 건설교통부가 마련한 문서로, 경의선 연결사업을 비롯하여 경원선, 금강산선, 동해선 복원사업에 대한 자원조달방안, 구체적 추진일정 등이 담겨 있다.



【그림 12】 <남북철도망구축 추진계획 보고> 표지 및 내용 (DA1262667, 1쪽, 8쪽)

이 기록물의 제1장인 경의선 연결사업 추진계획은 기본방향, 경의선 복원계획, 경의선 북측 단선구간 시설개량 계획, 경의선 복선전철화 사업계획으로 구성되어 있으며, 제2장에서는 경원선·금강산선·동해선 복원사업 추진계획이 담겨 있다.

경의선 연결사업의 기본방향은 미연결구간인 문산-봉동 간 20km 구간 연결사업을 우선적으로 추진하며, 철도연결 후 북측지역 단선구간 운용효율성 개선을 위해 신호체계 개선, 열차대피선 확장, 교량 및 터널 개보수, 노후레일 교체 등 단선철도 시설개량의 추진을 제시하고 있다. 향후 수송량 증가추이를 고려하여 고속철도 통행이 가능하도록 경의선 복선 전철화사업을 추진하는 것으로 계획하였다.

경의선 복원계획을 구체적으로 살펴보면 문산-봉동 간 20km 단선철도 구간은 남측구간인 문산-분계선 간 12km 구간과 북측구간인 분계선-봉동 간 8km 구간으로 구성된다. 총 사업비는 1,445억 원으로 남측 509억 원, 북측 936억 원이 소요되는 것으로 계획하였으며, 공사기간은 남측 19개월, 북측 24개월이 소요되는 것으로 제시되었다. 자원조달방안을 살펴보면 남측구간은 정부예산으로 충당하고, 북측구간 사업비 939억 원은 남북경협기금 등 우리정부의 공공자금으로 충당하는 방안을 제시하고 있다.

이 기록물에서는 경의선 복원사업 착수 전 조치사항도 제시하고 있는데, 남한구간의 경우 장애요인 해소대책마련을 위해 통일부, 국방부, 기획예산처, 환경부, 농림부, 철도청 등 관계기관과의 협의체 구성·운영이 필요하다고 언급하고 있으며, 북한구간의 경우 건설지원 인력출입, 신변 안전보장, 장비·자재의 수송 등을 위해 남북 간 협정서 체결이 필요하다고 제안하고 있다. 남북철도가 연결되는 지역에서는 남북이 별도의 역을 설치하는 것이 바람직하며, 동력차는 상대역에서 교체하되 객차 및 화물차는 편의성을 고려하여 교체하지 않는 것으로 제시하고 있다.

이 기록물에서는 당시 남북관계의 급격한 개선을 고려하여 계획의 신속한 추진을 제시하고 있는데, 2000년 7~10월에 걸쳐 실태조사, 관계부처협의, 자원확보, 대북협약안 마련, 장애물 제거 및 출입대책 수립·시행, 실시계획 승인 등을 완료하고 동년 11월에 착공하는 일정이다.

그리고 문산-봉동 간 20km 구간 연결사업이 완료된 이후에 경의선 북측 단선구간 시설개량사업에 대한 추진계획도 제시하고 있는데, 사업구간은 군사분계선에서 신의주까지의 424.6km 구간이다. 신호체계 개선, 열차대피선 확장, 교량·터널 개보수, 노후레일 교체 등의 시설개량사업에 소요되는 사업비는 약 1조 2천억 원이 소요되며, 자원조달방안으로는 북한 자체조달, 국제금융기구 차관도입 등의 검토를 제시하였다.

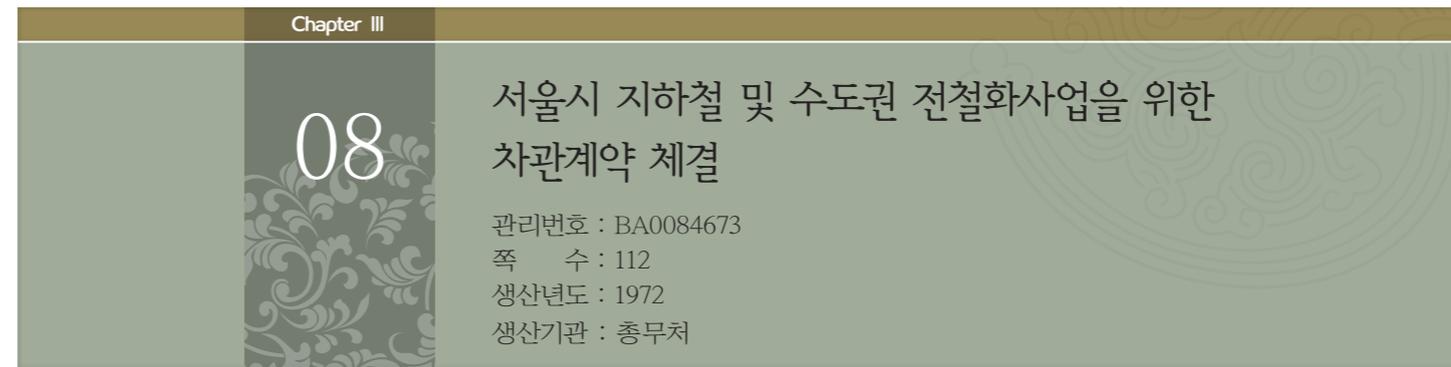
남측의 문산에서 북측의 신의주간 403km 단선구간을 복선 전철화하는 경의선 북

선 전철화 사업에 대한 추진계획도 이 기록물에 포함되어 있다. 남측구간은 문산-분계선 간 12km이며, 북측구간은 일부 복선화된 구간을 제외하고 분계선-신의주 간 391km이다. 총 사업비는 6조 6,337억 원으로 남측 1,588억 원, 북측 6조 4,749억 원이 소요될 것으로 전망하였다. 남측구간 사업비는 정부예산으로 충당하며, 북측구간 사업비는 북한 자체조달, 국제금융기구 차관도입, 남측지원 등 다양한 재원조달방안을 고려할 필요가 있다는 점도 언급하였다. 특히 민간참여를 위해 남북 공동투자로 가칭 '한반도 철도주식회사' 설립 후 철도운영권을 부여하여 투자비를 회수하는 방안의 검토도 필요하다고 보았다.

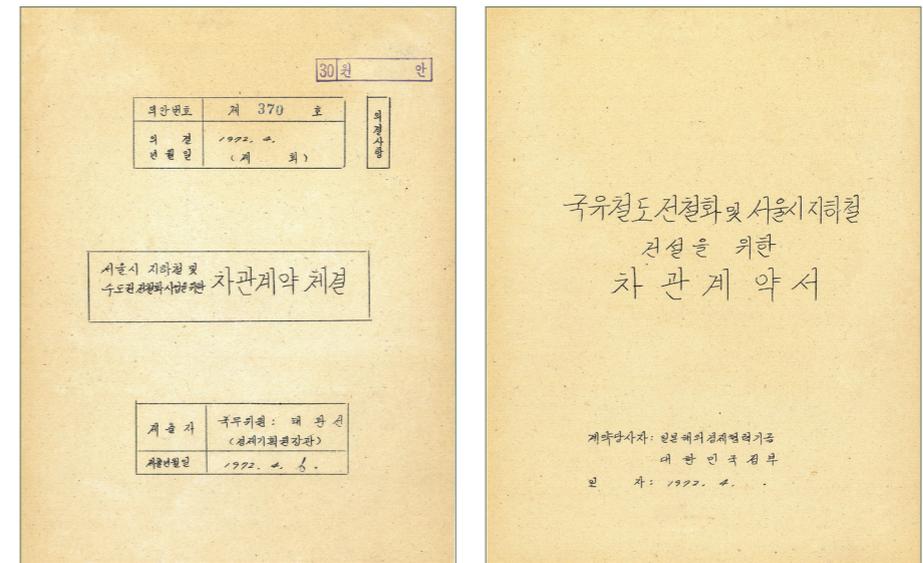
경원선, 금강산선, 동해선 복원사업에 대한 추진계획도 포함되어 있는데, 경원선 복원사업은 두만강 개발사업 및 경수로 사업지역 물자수송로 확보차원에서 사업추진의 필요성을 언급하고 있으며, 우선 경의선 연결 후 향후 남북 간 수송량 증가 및 시베리아 횡단철도 이용화물의 증가추이에 따라 사업추진 속도를 결정하는 방안을 제시하고 있다. 금강산선 복원사업은 금강산 관광 등의 측면에서 사업추진 필요성이 있어, 시간적 여유를 갖고 장기적으로 추진할 것을 제시하고 있다. 동해선 복원사업은 수도권을 통과하지 않고 부산과 러시아를 연결하는 최단거리 수송로로서 필요성이 있으나 남측의 대진-강릉 108km 구간이 아직 건설되지 않아 향후 시베리아 횡단철도와의 연결 등을 종합적으로 검토하여 장기적으로 추진하는 방안을 제시하고 있다.

경의선의 경우 2000년 7월 31일 장관급회담에서 연결에 합의한 이후 동년 9월 18일 경의선 연결 기공식이 열렸다. 2001년 12월 31일에는 비무장지대 이남 남측구간이 완료되고, 2002년 9월 18일에는 남북구간 연결이 착공되었으며, 2003년 6월 14일에 경의선이 완전 연결되었다. 동해선은 예정보다 조기 착공되어 2004년 4월 17일에 군사분계선을 건너는 선로가 복원되었으며, 남북출입사무소인 제진역까지는 2005년 12월에 복원이 완료되었다. 한편, 경원선과 금강산선은 경의선, 동해선에 비해 중요성이 떨어지고, 남북관계 악화 등으로 한동안 추진이 되지 않다가 경원선 신탄리-백마고지 구간이 2012년 11월 20일 개통되는데 그치고 있다.

이 기록물은 경의선, 동해선 등 남북철도 복원사업의 세부내용과 추진일정을 이해하는데 유용한 자료이다.



이 기록물은 1972년 4월 6일 국무회의에 상정하기 위해 경제기획원에서 마련한 문서로 서울시 지하철 및 수도권 전철화사업을 위해 우리정부와 일본 해외경제협력기금과의 차관계약 체결에 대한 내용을 담고 있다.



【그림 13】 〈서울시 지하철 및 수도권 전철화사업을 위한 차관계약 체결〉 표지 및 내용 (BA0084673, 126쪽, 135쪽)

서울시 지하철 및 수도권 전철화 사업은 교통혼잡 완화 및 도심지 인구의 서울 근교 분산 등을 목적으로 1971년 4월부터 본격 추진되었다. 1971년 8월에 열린 제5차 한·일 각료회의에서 일본정부가 동 사업에 차관을 공여키로 합의하고, 동년 12월에 차관도입에 대한 국회 동의 및 한·일 양국 정부 간에 교환 공문 체결 등의 절차를 통하여

우리정부는 일본 해외경제협력기금과 8천만 불 규모의 차관계약을 체결하였다. 8천만 불의 차관액은 외자용 5천만 불과 내자용 3천만 불로 구분되며, 차관조건은 거치기간 5년, 상환기간 15년, 이자율 4.125%이었다.

계약의 주요 내용을 살펴보면, 차주인 우리정부는 공개경쟁 입찰방법에 의해 일본공급자의 물자와 용역을 구매토록 하고 있으며, 사업시행자인 철도청과 서울시는 일본 용역회사를 고용토록 규정하고 있다. 내자용 차관금 3천만 불은 건설공사, 자재, 기구 및 예비품, 노임에만 사용하도록 규정하고 있다.

우리정부가 일본 해외경제협력기금과 체결한 차관계약서의 제1조는 차관 금액과 목적, 차관금의 용도, 최종 자금대출일을 규정하고 있다. 제2조는 원금 상환 및 이자 지불방법 등을, 제3조는 특별사항으로 일반조건, 차관에 대한 적격계약, 대출절차, 차관금의 관리를 규정하고 있다. 차관금의 관리에 대한 세부내용은 다음과 같다.

- 차주인 우리정부는 본 사업의 수도권 전철화사업을 수행할 권한을 갖고 있는 철도청과 본 사업의 서울시 지하철 1호선 사업을 수행할 권한을 갖고 있는 서울시에 차주와 철도청, 차주와 서울시 간에 체결되는 각각의 전대계약에 따라 본 차관금을 전대하는 것으로 한다.
  - 철도청과 서울시의 가용재원이 본 사업에 필요한 예정된 지출을 충족하지 못할 것이라는 상당한 이유가 있을 경우 차주는 필요한 지원을 철도청 및 서울시에 공급 또는 철도청 및 서울시로 하여금 이를 충족하도록 조속히 주선하여야 하는 것으로 한다.
  - 차주는 본 사업의 원활한 수행과 적기완공을 확실하게 하는 것과 관련하여 철도청 및 서울시로 하여금 일본 해외경제협력기금에게 만족할 만한 조건으로 일본국 용역회사를 고용하도록 한다. 철도청 및 서울시가 용역회사의 추천 또는 권고를 충분히 고려한 후 동 추천 또는 권고를 채택할 필요성이 없거나, 이를 수락하지 않는 것이 좋을 것이라고 생각하는 경우 차주는 철도청 및 서울시로 하여금 용역회사의 추천 또는 권고를 채택하지 않는 데 대한 이의 여부에 대하여 기금과 협의토록 하는 것으로 한다.
- ... 【중략】 ...

이 계약서의 Schedule1에서 규정하고 있는 전철화 사업은 경부선(서울-수원, 41.5km), 경인선(서울-인천, 38.9km), 경원선(용산-청량리-성북, 18.2km)을 대상으로 하며, 서울시 지하철 1호선 사업은 서울역-청량리 간 9.5km 구간을 대상으

로 한다. 186대의 전차 구매가 사업내용에 포함되어 있고, 차관금은 연 이자율 5%, 거치기간 5년 포함 20년 이내에 상환하며, 철도청 및 서울시에 전대되는 것으로 규정하고 있다.

【표 4】 연도별 소요자금

		계	1971년	1972년	1973년
외자 (백만 $\yen$ )	소계	18,000	-	8,774	9,226
	전철화	10,800	-	5,040	5,760
	지하철	7,200	-	3,734	3,466
내자 (백만원)	소계	29,303	3,000	11,815	14,488
	전철화	9,448	-	3,000	6,448
	지하철	19,855	3,000	8,815	8,040

\* 출처 : BA0084673, 147쪽

Schedule 2에서는 차관금의 배분을 규정하고 있는데, 내자조달, 전차구매, 기계·기구 및 자재 구매, 용역, 예비비 순으로 한다는 것이다.

【표 5】 차관금의 배분

(단위 : 백만 $\yen$ )

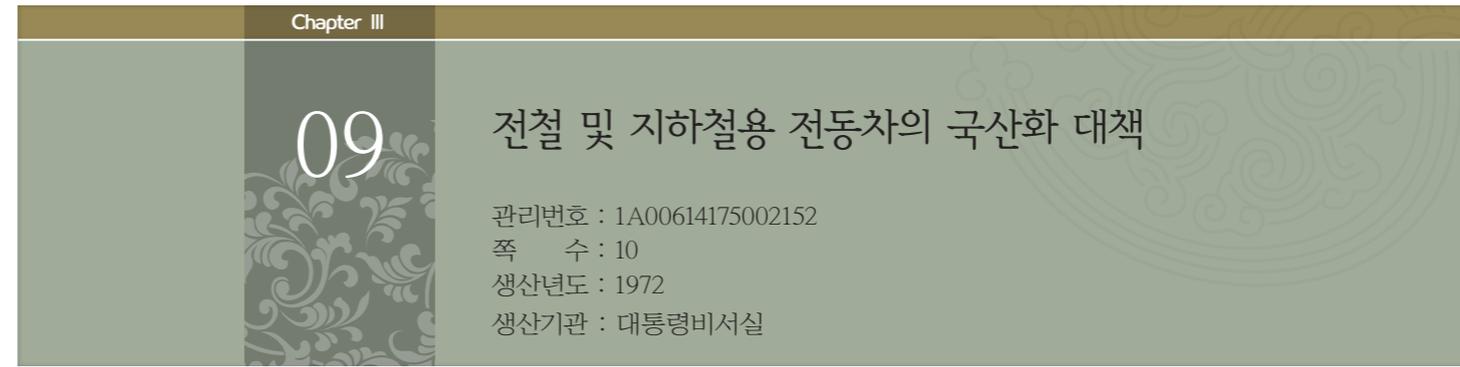
	전철화	지하철	계
전차	5,670	2,746	8,416
기계, 기구 및 자재	3,740	4,004	7,744
용역	635	414	1,049
내자조달	4,620	4,620	9,240
예비비	755	36	791
계	15,420	11,820	27,240

\* 출처 : BA0084673, 148쪽

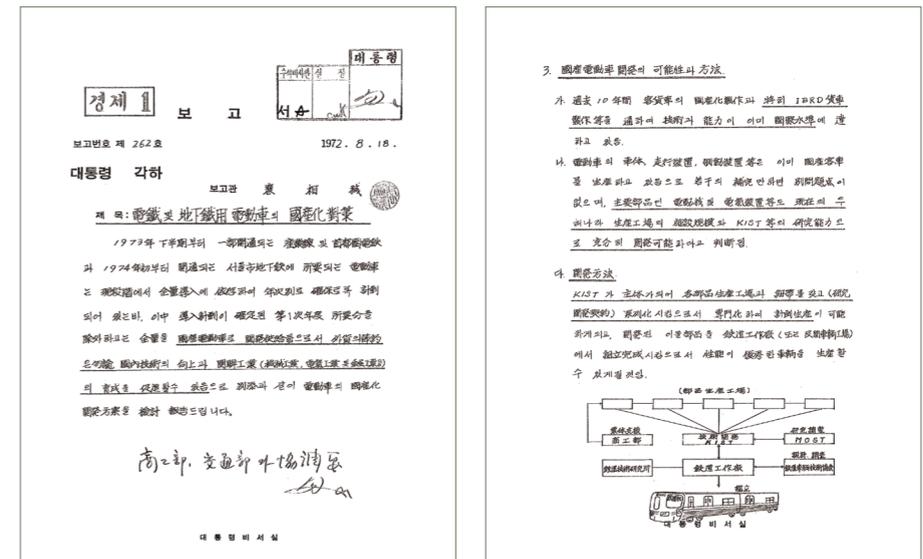
Schedule 3에서는 내자조달에 관한 계약조건을 규정하고 있는데, 계약품목은 일본으로부터 우리나라까지 선적되는 일본의 생산물과 이에 부수되는 용역으로 하고 있다.

Schedule 4에서는 차관 상환계획을 규정하고 있다. Schedule 5에서는 물자 및 용역구매에 관한 사항을 담고 있는데, 차주인 우리정부는 일본 공급자에 대한 공개경쟁 입찰로 이 차관계약의 Schedule 2에 명시된 물자와 용역을 취득해야 한다고 규정하고 있다. Schedule 6에서는 지불절차를, Schedule 7에서는 상환절차에 대해 규정하고 있다.

이 기록물은 서울시와 수도권의 본격적인 도시철도 시대의 개막을 이끈 서울 지하철 1호선과 수도권 전철화 사업에 대한 차관의 세부사항을 담고 있는 문서로 국가의 재정이 부족했던 당시 수도권 지하철과 전철화 사업의 추진을 위한 정부의 대응노력을 보여준다.



이 기록물은 대통령비서실에서 작성하여 대통령에서 보고한 문서로 전철 및 지하철용 전동차의 국산화 대책을 담고 있으며, 전동차 소요판단, 국산전동차 개발수급 필요성, 국산 전동차 개발의 가능성과 방법, 국산전동차 개발 추진계획 및 연차별 소요자금 등을 주요 내용으로 하고 있다.



【그림 14】〈전철 및 지하철용 전동차의 국산화 대책〉 표지 및 내용 (1A00614175002152, 48,243쪽, 48,247쪽)

우리나라는 철도차량 생산능력을 보유하지 못해 1974년에 완공예정인 수도권전철과 서울시 지하철 1호선에 소요되는 전동차는 전량 일본에서 수입할 계획이었다. 정부는 기존 일반철도의 전철화와 서울시 지하철의 건설을 지속적으로 추진할 계획이었기

때문에 신규 전동차와 전기기관차에 대한 수요는 크게 증가할 것으로 판단하고 있었다. 이에 따라, 대통령비서실에서는 외화 절약뿐만 아니라 국내 기술의 향상과 관련 산업의 육성을 촉진하기 위해 전동차 국산화 대책을 마련하여 대통령에게 보고하였다.

이 기록물에 따르면 철도청과 서울시가 1973년부터 1976년까지 필요로 하는 전동차는 총 516대로 예상되었다. 이 중 1973년과 1974년 개통 초기에 소요되는 전동차 186량(1,860만불 상당)은 대일 차관에 포함하여 도입하는 것으로 확정되었으며, 나머지 330량은 수입계획이 검토되던 상황이었다. 또한, 제4차 경제개발 5개년 계획 기간(1977~1981년) 중에는 1,080량이 추가적으로 필요할 것으로 판단되어 동 기간 중 연평균 약 200량의 전동차 공급이 필요할 것으로 예상되었다. 이와 같이, 1974년 이후 전동차는 연간 200량 가량의 공급이 필요함에 따라 전동차를 국산화하면 연간 약 2,000만불 상당의 외화를 절약할 수 있을 것으로 정부는 전망하였다.

또한, 전동차 국산화를 추진할 경우 KIST 등 국내 연구기관과 철도 공작창 및 일반 산업시설을 활용하여 기술향상을 도모할 수 있으며, 기계 및 전기공업 분야 등 관련 산업의 획기적인 발전을 도모할 수 있을 것으로 예상하였다.

이 기록물은 우리나라 보다 앞선 북한의 전기기관차 개발 역량을 참고자료로 소개하고, 우리나라도 전동차의 개발과 함께 전기기관차 생산을 통해 중화학공업의 발전을 도모할 필요가 있다고 제안하고 있다.

이 기록물에서는 과거 10년 간 객화차 국내제작을 통해 구축한 기술 등을 활용하면 국산전동차 개발 가능성은 충분하다고 제시하고 있으며, KIST가 주체가 되어 각 부품 생산공장과 연구개발 계약을 체결하여 계획생산이 가능할 것으로 봤다. 또한 개발된 이들 부품을 철도공작창 또는 민간 차량공장에서 조립·완성시킴으로서 성능이 우수한 차량을 생산할 수 있다고 판단하고 있었다.

이와 함께 국산전동차 개발 추진계획 및 연차별 소요자금을 제시하고 있는데, 1974년까지 시작차를 완성하고 1975년부터는 양산·제작하여 공급하는 것을 목표로 제시하고 있다. 이를 위해 과학기술처, 상공부, 철도청, KIST, 철도차량기술협회 및 부품생산업체의 협조·연계 추진이 필요하다고 강조하고 있으며, 또한 교통부 또는 과기처에 추진실무위원회를 두어 관계기관 간의 유기적 협조와 조정역할의 담당을 제안하고 있다.

이 기록물을 토대로 전동차 국산화 사업은 본격 추진되었으며, 대우중공업(주)은 일본 히타치 제작소와 기술 제휴를 통해 1977년 12월에 서울 지하철 1호선에 투입될 전동차를 제작해 서울시 지하철본부에 납품하기에 이른다. 현대정공(주)의 전신인 현대조선 중공업(주)은 1979년에 국내 최초로 국산 디젤기관차를 생산하였고, (주)한진중공업도 1986년 부산지하철 전동차 6량의 제작납품을 시작으로 철도차량 제작 및 생산에 본격적으로 참여하는 등 국내 철도차량 제조기업은 전동차 등 국내에서 필요한 철도차량의 대부분을 자체적으로 제작·공급하게 된다. 최근 (주)현대로템 등 철도차량 제조기업은 국내 철도차량 개발 등을 통해 축적한 기술을 토대로 미국, 캐나다, 이란, 브라질 등 해외시장에 철도차량을 수출하고 있다.

이 기록물은 철도차량 국산화 추진 배경 및 세부내용을 이해하는데 유용한 자료이다.



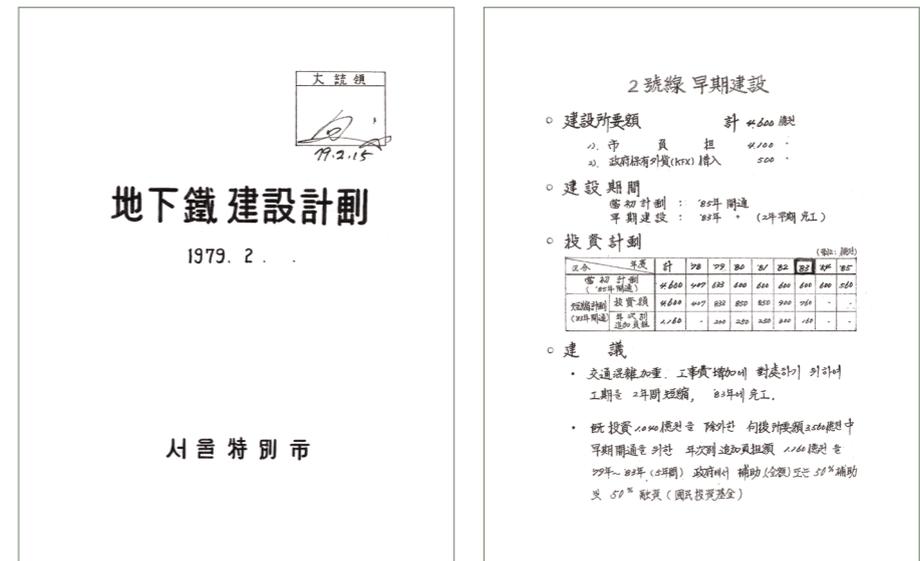
서울시 지하철 2호선 건설사업은 1980년 10월 31일 신설동-종합운동장 구간 14.3km의 개통을 시작으로 1982년 12월 23일에는 종합운동장-교대 구간 5.5km 구간이, 1983년 9월 16일과 12월 12일에 을지로입구-성수 구간과 교대-서울대입구 구간이 개통되었다. 1984년 5월 22일 서울대입구-을지로입구 19.8km의 개통으로 2호선 순환선이 완성되기에 이른다.<sup>7)</sup>

이 기록물은 차관도입 계획을 포함하는 서울시 지하철 2호선 건설에 대한 서울시의 초기 추진방안을 담고 있으며, 1970년대 중반 도시철도 확충을 위해 서울시와 정부가 어떠한 노력을 기울였는지를 보여주는 의미있는 자료이다.

7) 위키백과



이 기록물은 서울시에서 마련하여 대통령의 재가를 얻은 문서로, 서울시 지하철 2호선의 조기건설 방안과 함께 지하철 3, 4호선 민간건설 추진계획을 담고 있다. 또한, 당시 서울시와 관계부처가 준비 중이던 「지하철도 건설촉진법(안)」의 주요 내용과 민자 지하철 건설을 위한 관련 기업과의 협의내용도 포함되어 있다.



【그림 16】 〈지하철 건설계획〉 표지 및 내용 (1A00614175028672, 94쪽, 95쪽)

이 기록물 작성 당시 서울시는 경부선, 경인선, 경원선 등 기존 국철의 전철화와 지하철 1호선 건설사업을 완료하여 운행하고 있었으나, 날로 심화되는 교통난을 완화하기에는 한계가 있었다. 이와 같은 도시 교통혼잡을 완화하기 위해 서울시는 당시 건설 중

이던 지하철 2호선의 조기개통과 민간자본을 활용하여 지하철 3, 4호선의 조기건설을 추진하고자 하였다.

서울시 지하철 2호선의 개통은 당초 1985년으로 계획되어 있었으나, 서울시는 교통 혼잡 가중 및 공사비 증가에 대처하기 위해 공사기간을 2년 단축하여 1983년에 개통할 것을 대통령에게 보고하였다. 2호선 건설을 위한 전체 사업비 4,600억 원 중 기 투자액인 1,040억 원을 제외한 향후 투자 소요액 3,560억 원 중 조기개통에 소요되는 연차별 추가부담액 1,160억 원을 정부에서 전액 보조하거나 50%는 정부에서 보조하고 50%는 국민투자기금에서 용자해 줄 것도 논의하였다.

【표 6】 서울시 지하철 2호선 조기 건설계획

(단위 : 억원)

구분		계	'78	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85
당초계획 (85년 개통)		4,600	407	633	600	600	600	600	600	560
단축계획 (83년 개통)	투자액	4,600	407	833	850	850	900	760	-	-
	연차별 추가부담액	1,160	-	200	250	250	300	160	-	-

\* 출처 : 1A00614175028672, 95쪽

이 기록물에서는 서울시 3, 4호선 민간건설 추진계획을 제시하고 있는데, 3호선은 벽제-양재동 간 30km 구간, 4호선은 창동-과천 간 27km 구간으로 제시되었다. 3호선 사업비 2,165억 원, 4호선 1,929억 원 등 총 4,094억 원의 사업비가 소요되는 것으로 추산하였으며, 민간기업 자기자본 1,000억 원, 차관 1,094억 원, 정부용자 2,000억 원으로 추진할 것을 건의하였다. 차관과 정부용자액 3,094억 원은 연이율 8%, 5년 거치 후 15년에 걸쳐 민간기업이 상환하며, 보상비 800억 원은 서울시에서 별도로 부담하여 집행하는 것으로 제안하였다. 건설은 1979년에 착공하여 1985년에 완공하며, 민간투자자는 대우그룹으로 제안하였다.

이 기록물에 포함되어 있는 서울시와 대우건설 간의 협의서에 의하면 서울시는 대우건설에 20년 간 철도운영을 위탁하는 것으로 정하되 투자액의 회수실적을 고려하여

위탁기간을 연장하는 것으로 합의하였다. 또한, 지하철 3호선 노선 중 금호대교 양측에 도로교(폭원 16m)를 대우건설에서 건설하고 유료 도로화하기로 합의하였으며, 민간참여에 의한 조기건설 등을 지원하기 위한 법률인 「지하철도 건설촉진법」의 입법화 추진도 합의하였다.

서울시 지하철 3, 4호선은 민간자본으로 건설하는 것으로 1980년에 발표되었으나, 사업성 악화가 예상되어 파기되기에 이른다.<sup>8)</sup> 그 후 지하철 3, 4호선은 서울시 지하철 건설본부가 건설하였으며, 서울시 지하철공사가 운영하고 있다. 지하철 3호선 구파발-양재 구간과 4호선 한성대입구-사당 구간은 1985년에 개통되었으며, 이후 일부 구간이 연장되어 오늘에 이르고 있다.

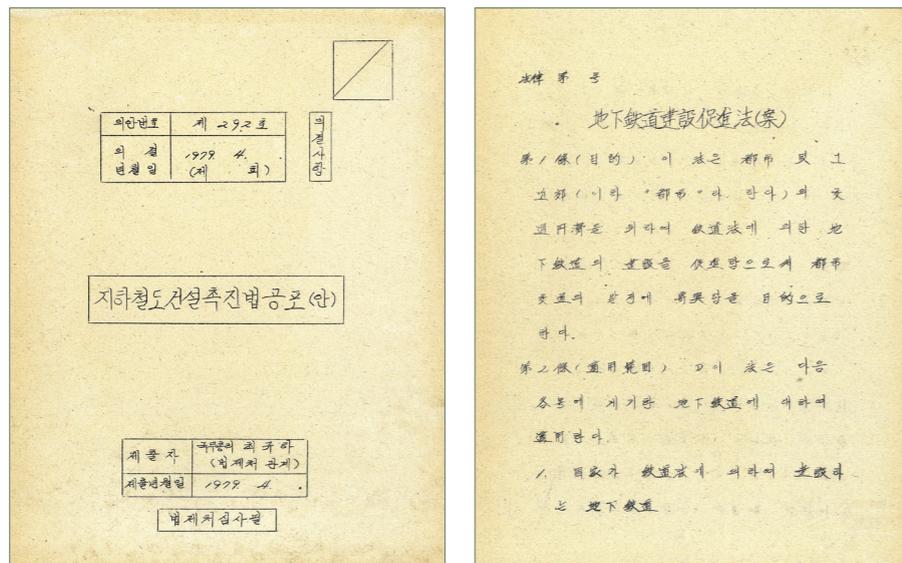
이 기록물은 서울시 지하철 3, 4호선의 추진과정을 담고 있는 자료로서 민간자본을 활용하여 서울시 지하철을 건설하려는 최초의 시도였다는 점에서 의미있는 자료이다.

8) 위키백과

## 지하철도 건설촉진법 공포(안)

관리번호 : BG0001067  
 쪽 수 : 34  
 생산년도 : 1979  
 생산기관 : 총무처

이 기록물은 1979년 4월 3일 국회로부터 이송되어 온 <지하철도 건설촉진법 공포(안)>으로, 지하철도 건설사업 추진과정에서의 애로사항 해소를 위한 사항, 자원조달방안, 지하철도의 건설 및 운영에 관한 사항 등이 수록되어 있다.



【그림 17】 <지하철도 건설촉진법 공포(안)> 표지 및 내용 (BG0001067, 415쪽, 418쪽)

이 기록물 마련 당시 서울에서는 지하철 1호선이 1974년부터 운영되고 있었으나, 도시교통 혼잡을 해결하기에는 한계가 있었다. 또한, 도시교통 혼잡 완화를 위해 서울시는 지하철 2호선을 건설 중이었으며, 민간자본을 활용한 지하철 3호선과 4호선의 건설도 추진하고 있었다.

당시 국가철도의 건설 및 운영 등에 대해서는 「철도법」에서 규정하고 있었던 반면, 도시철도의 경우에는 서울시 지하철 1호선이 개통된 지 5년에 불과하여 구체적인 규정이 마련되지 않은 상황이었다. 당시에는 지하철도의 건설 및 운영과 관련한 법률체계의 미비로 인해 지방자치단체 등 지하철도 건설자가 지하철도 사업을 추진하는데 많은 애로사항이 발생하였으며, 이러한 애로사항을 해소하기 위해 서울시는 관계부처와 협의하여 효율적인 지하철도의 건설과 운영을 위한 법률체계의 정비를 추진하기에 이른다.

‘지하철도 건설촉진법(안)’ 제1조는 이 법의 목적을 규정하고 있다. 제2조는 지방자치단체, 지하철도공사 등이 건설하는 지하철도뿐만 아니라 국가가 건설하는 지하철도에도 이 법이 적용되는 것으로 규정하고 있다. 제3조에서 지하철도를 지하에 건설하는 철도 또는 지하철도 경영면허를 받아 지상에 건설하는 철도로 규정하고 있다. 제4조에서는 지하철도 노선은 교통부 장관이 지정하도록 규정하고 있다.

제5조부터 제9조까지는 지하철도 건설사업 추진과정의 애로사항인 토지수용, 타인의 토지 출입 및 사용, 공사장애물의 이전, 이주대책 수립 및 시행 등에 대한 근거규정을 담고 있다. 특히, 지하철도 건설자가 민간기업일 경우에는 이러한 사항이 사업추진에 커다란 장애요소가 될 수 있기 때문에 이 법률안의 제정을 통해 민간투자사업이 보다 활성화 될 수 있는 토대를 마련하였다.

관련 조항을 세부적으로 살펴보면, 제5조에서는 지하철도 건설인가를 받은 때에는 토지수용법에 대한 특례의 적용을 받도록 하고 있으며, 제6조에서는 지하철도 건설자는 지하철도 건설사업의 시행을 위하여 필요한 때에는 타인의 토지에 출입하거나 타인의 토지의 일시사용 등을 할 수 있도록 규정하고 있다. 제7조에서는 공사 장애물의 이전 등에 관한 협의 등에 관해 규정하고 있는데, 지하부분의 사용에 대한 보상의 경우 지표면으로부터 10미터까지의 지하부분에 대해 당해 토지보상가격의 100분의 1 이상으로 하도록 규정하고 있다. 제8조에서는 이주대책의 수립 및 실시를, 제9조에서는 지하철도 건설자가 이주자를 위한 토지 등의 매수 및 이주대책의 수립·실시를 관할 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있도록 규정하여 지하철도 건설자가 민간회사 등 지방자치단체가 아닐 경우에도 지하철도 건설을 원활히 추진할 수 있는 근거규정을 마련하고 있다.

제 10조에서는 국공유지의 처분제한 등을 규정하고 있다. 제 11조부터 제 14조까지는 지하철도 건설을 위한 재원조달방안에 대한 사항으로, 지하철도 건설 소요자금에 대한 정부의 보조 근거를 마련하고 건설채권의 발행 및 매입 등에 대해 규정함으로써 도시철도 건설을 활성화하기 위한 근거를 마련하고 있다.

관련 조항을 세부적으로 살펴보면, 제 11조는 지하철도 건설자금의 조달방안에 대한 사항으로, 국가 또는 지방자치단체가 지하철도를 건설할 때에는 자체재원, 지하철도 건설채권의 발행, 외국으로부터의 차입, 정부로부터의 차입 및 보조 등을 통해 건설자금을 조달할 수 있도록 규정하고 있다. 제 12조는 지하철도 건설채권의 발행에 대한 사항으로, 국가 또는 지방자치단체로 하여금 지하철도 건설채권을 발행할 수 있도록 규정하고 있다. 제 13조는 지하철도 건설채권의 매입 의무화에 대한 사항으로, 지하철도 건설채권을 매입해야 하는 대상으로는 국가 또는 지방자치단체로부터 면허·허가·인가를 받는 자, 국가 또는 지방자치단체에 등기 등록을 신청하는 자, 국가·지방자치단체 또는 정부투자기관과 건설사업의 계약을 체결하는 자로 규정하고 있다. 제 14조는 정부지원에 대한 사항으로, 정부는 지방자치단체 또는 지하철도공사가 시행하는 지하철도의 건설을 위하여 재정적 지원이 필요할 경우에는 소요자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 하고 있다.

제 15조부터 제 22조까지는 지하철도의 건설과 운영에 대해 규정하고 있다. 제 15조에서는 지방자치단체가 지하철도 건설자인 경우에는 지하철도의 건설과 운영을 법인에게 위탁할 수 있도록 규정함으로써 지하철도의 건설을 촉진할 수 있는 근거를 마련하고 있다. 제 16조에서는 지방자치단체가 지하철도공사를 설립할 수 있도록 규정함으로써 지하철도의 건설 및 운영 전담조직의 설립 근거를 마련하고 있다. 제 17조부터 제 22조까지는 지하철도공사 관련 출연금, 법인격 및 설립등기, 정관, 임원 및 임원의 결격사유 등을 규정하고 있다.

제 23조에서는 지하철도 건설자가 지하철도 건설인가를 받은 때에는 「도시계획법」, 「수도법」, 「하수도법」, 「하천법」, 「도로법」, 「전기사업법」, 「소방법」 관련 조항의 허가·인가·동의 또는 승인을 얻은 것으로 규정하고 있다. 그 밖에도 제 24조부터 제 26조에서는 감독, 보고 및 검사, 지원자금의 목적의 사용금지 등에 관한 사항을 규정하고 있다.

「지하철도건설촉진법」은 1979년 4월 17일에 제정되었다가 1986년 5월 12일 법률 제 3846호로 내용이 일부 개정되면서 「지하철도의 건설 및 운영에 관한 법률」로 명칭이 변경되었다. 이후 1990년 12월 31일 법률 제 4308호로 「도시철도법」으로 명칭이 변경되면서 일부 내용이 개정된 이후 수 차례에 걸쳐 법률이 개정되었다.<sup>9)</sup>

「도시철도법」에서는 도시철도를 도시교통의 원활한 소통을 위하여 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차·선형유도전동기·자기부상열차 등 궤도에 의한 교통시설 및 교통수단으로 규정하고 있어 1979년 제정 당시 「지하철도건설촉진법」에서 규정하는 지하철도보다는 매우 포괄적인 개념으로 확장되었다.

「도시철도법」은 「지하철도건설촉진법」에서 규정하는 내용 이외에도 도시철도망 구축계획의 수립(제 5조), 노선별 도시철도 기본계획의 수립(제 6조), 사업계획의 승인 등(제 7조), 노면전차의 건설·운전 및 전용로의 설치 등(제 18조의 2), 면허 등(제 26조), 면허의 기준(제 27조), 도시철도 부대사업의 승인 등(제 28조의 2), 운임의 신고 등(제 31조), 「철도사업법」의 준용(제 43조) 등을 규정하는 등 도시철도와 관련한 사항을 보다 포괄적으로 규정하고 있다. 「철도사업법」을 준용하는 사항으로는 도시철도 운영자의 준수사항, 도시철도 종사자의 준수사항, 도시철도 차량 관리에 대한 책임, 도시철도 서비스 향상 등이다.

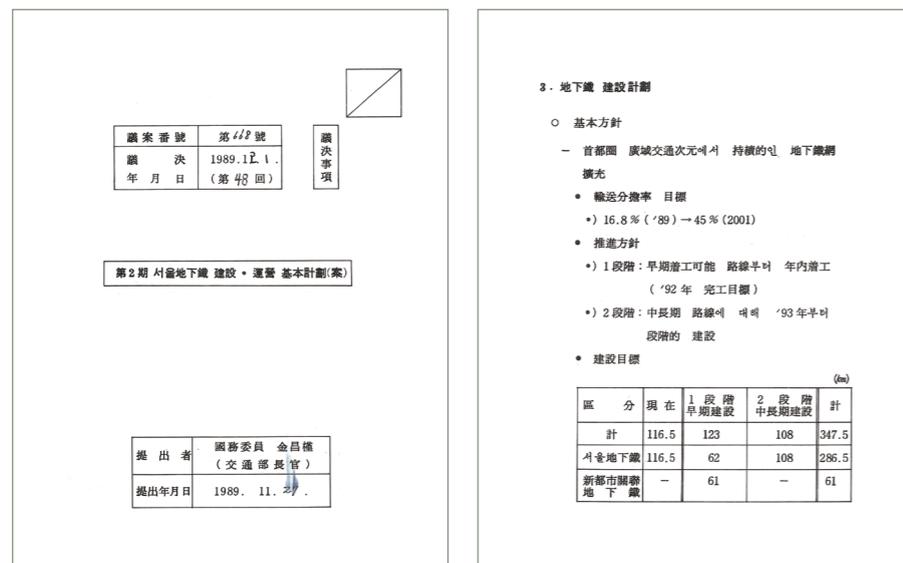
이 기록물은 도시철도의 건설 촉진 등 도시철도의 활성화 기반을 마련한 법률안으로 우리나라의 도시철도 건설 및 운영 역사에서 중요한 의미를 가진다.

9) 위키백과

## 제2기 서울지하철 건설운영 기본계획 확정통보

관리번호 : BA0948547  
 쪽 수 : 72  
 생산년도 : 1989  
 생산기관 : 교통부

이 기록물은 1989년 12월 1일 제48회 국무회의의 심의를 거쳐 대통령에게 보고된 문서로 제2기 서울시 지하철의 단기 및 중장기 건설계획, 운영계획, 자원조달계획 등 건설·운영 기본계획(안)을 포함하고 있다.



【그림 18】〈제2기 서울지하철 건설운영 기본계획 확정통보〉표지 및 내용 (BA0948547, 284쪽, 293쪽)

이 기록물 마련시점인 1980년대 후반에 서울시는 차량의 급격한 증가로 교통혼잡이 심화되고 있었으며, 서울시의 자동차대수는 1989년 94만대에서 2001년경에는 370만대로 크게 증가할 것으로 예측되어 장래의 극심한 도로혼잡에 대응하기 위한 방안으로 지하철의 대규모 확충 필요성이 제기되었다. 또한, 당시 운영 중이던 지하철

의 혼잡도가 200~240%에 달하는 등 지하철 수송능력도 한계에 다다른 상태였다. 정부는 교통혼잡을 완화하고 서울시의 지하철 수송분담율을 당시의 16.8%에서 2001년까지 45% 수준으로 높이기 위해 1985년 3, 4호선 개통 이후 중단되었던 지하철 건설을 재개하기로 결정한다. 한편, 정부는 1988년 9월 13일에 발표한 주택 200만 가구 건설을 위한 '택지개발 공급계획'에서 중동, 평촌, 산본, 분당, 일산 등 5개 신도시를 주축으로 수도권에 90만 가구를 공급하고 서울에도 수서지구, 대치지구, 우면지구, 가양지구 등에 40만 가구를 공급하기로 하였는데, 정부의 2기 서울시 지하철 건설계획은 신규 대규모 택지개발 지역에 대한 접근성 제고 및 교통난 완화 차원에서 추진된 측면도 있다.<sup>10)</sup>

이 기록물에서는 우선 1단계로 조기착공이 가능한 노선부터 1989년부터 건설에 착수하여 1992년까지 123km를 완공하고, 중장기적으로 추진될 2단계 추진 노선은 1993년부터 108km를 단계적으로 건설하여 2001년까지 총 231km의 지하철을 건설하는 방안을 제시하고 있다.

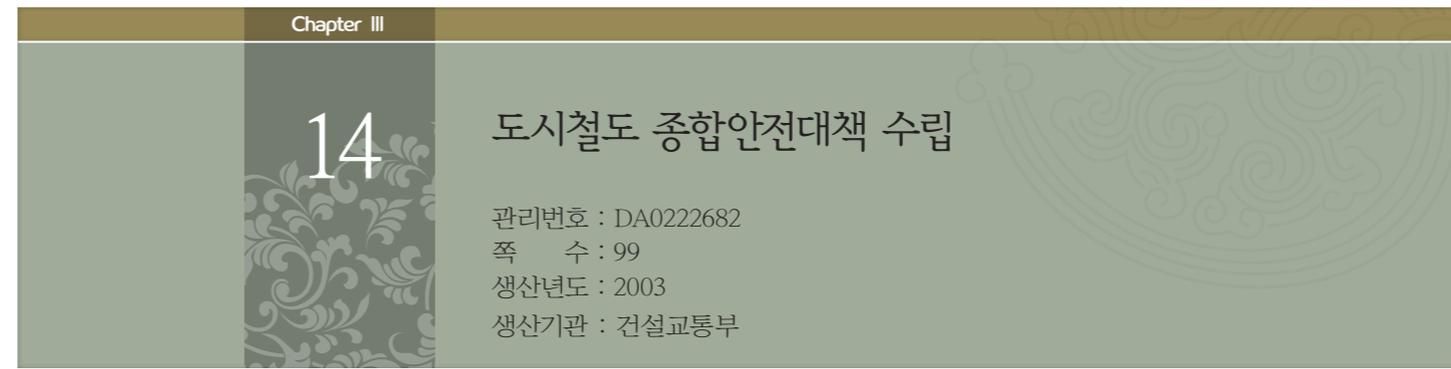
1992년까지 조기건설을 목표로 추진하는 1단계 사업은 서울지하철 2호선 연장(목동-신도림, 3km), 3호선 연장(양재-수서, 8km), 4호선 연장(사당-금정, 상계역-신상계, 17km), 5호선(김포-여의도, 고덕-왕십리, 34km)의 서울지하철 노선 62km를 건설하는 사업과 신도시 관련 광역철도인 성남선(성남-수서 또는 잠실, 8km), 분당선(분당-왕십리, 33km), 일산선(일산-구파발, 20km) 등 총 61km의 광역철도 건설사업으로 구성되었다. 2001년까지 완공을 목표로 하는 중장기 건설계획은 5호선(여의도-왕십리, 길동-거여동, 18km), 6호선(역촌-중계, 31km), 7호선(상계-광명, 42km), 8호선(암사-성남, 17km) 등 총 108km를 1993년부터 단계적으로 건설하는 것이었다.

이 기록물에서는 1단계 조기 건설사업에 대한 자원조달계획을 제시하고 있는데, 서울지하철 관련 총 소요재원 1조 1,800억 원 중 6,450억 원은 서울시 부담으로 하고, 5,350억 원은 OECD 차관 등으로 조달하는 것으로 하였다. 신도시 관련 지하철 건설을 위한 총 소요재원 8,990억 원은 국고, 지방비 및 개발이익 등으로 조달하는 것으로 계획하였다.

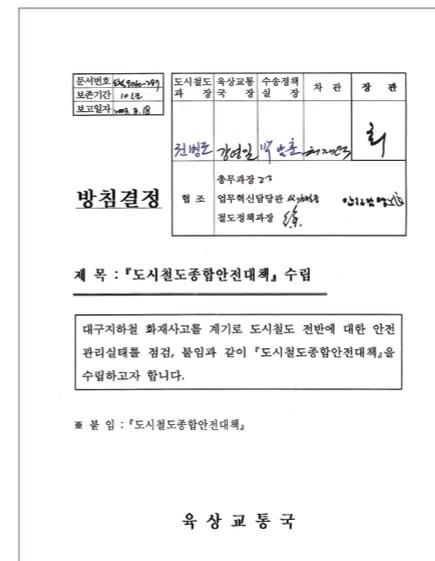
10) 위키백과

제2기 서울시 지하철 건설사업은 1990년 6월 27일 5호선의 착공을 시작으로 동년 12월 28일, 12월 29일, 그리고 1994년 1월 8일에 각각 7호선, 8호선, 6호선이 착공되었고, 1994년 3월 15일에는 서울시 지하철 5, 6, 7, 8호선의 운영을 담당하게 될 서울도시철도공사가 출범하였다. 제2기 서울시 지하철은 1995년 11월 15일 5호선 왕십리-상일동 구간의 개통을 시작으로, 1996년 12월 30일에 5호선이 완전 개통되었다. 1997년 말에 불어 닥친 외환위기로 제2기 서울시 지하철 건설공정은 일부 지체되기는 하였으나, 1999~2000년 사이에 8호선, 7호선, 6호선이 순차적으로 개통되었다.

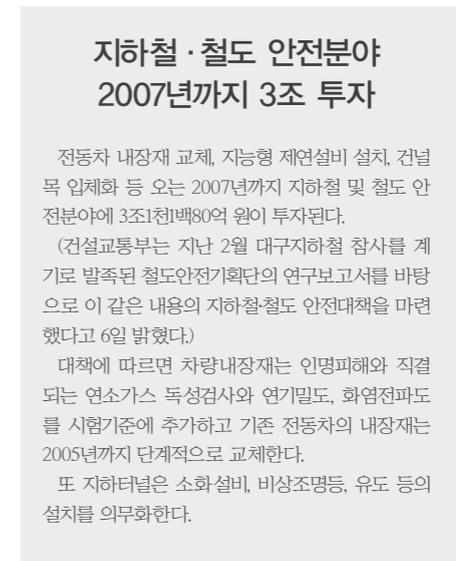
이 기록물은 서울시 지하철을 획기적으로 확충하는데 근간이 된 문서라는 점에서 중요한 가치가 있다.



이 기록물은 대구지하철 화재사고를 계기로 도시철도의 획기적인 안전도 향상 필요성이 대두됨에 따라 건설교통부 육상교통국에서 마련한 도시철도 안전에 대한 종합적인 장·단기 개선대책으로 2003년 8월 18일 건설교통부 장관에게 보고한 자료이다.



【그림 19】 <도시철도 종합안전대책 수립> 표지 (DA0222682, 54쪽)



『한국경제』, 2003년 7월 7일자.

2003년 2월 18일 대구 도시철도 1호선 중앙로역에서 방화로 사망 192명, 부상 147명의 대규모 인명피해가 발생하였다. 직원의 초기대응 미숙, 내장재 기준 미흡, 지하역사 방재설비 부족, 승객의 대피요령 숙지 부족 등이 복합적으로 작용하여 단순 방화사건이 대형참사로 이어졌다.

건설교통부는 민간전문가를 중심으로 민관합동 지하철 안전기획단을 2003년 3월 7일에 구성하여 동년 6월 30일까지 운영하였는데, 도시철도의 안전관리실태 전수조사, 국제세미나, 전문가 자문회의 및 공청회 등을 실시하였다. 이러한 지하철 안전기획단의 조사결과를 토대로 건설교통부는 총 38개 추진과제별로 개선방안을 제시하는 도시철도 종합안전대책을 수립하였으며, 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 지하역사·터널의 안전기준을 신설하고, 기존시설의 단계적 개량방안을 마련하였다. 이를 위해 지하터널에 비상조명등, 유도등, 소화설비를 설치하여 위험지대로 인식되던 지하터널을 비상시 대피구간으로 활용하는 방안과 비상조명등, 유도등의 지속시간을 현재 20분에서 1시간으로 증가시키는 방안을 제시하였다. 참고로 대구 지하철 화재사고 시에도 터널로 대피한 13명이 생존한 사례가 있다. 또한, 화재발생장소를 고려하여 유독가스 배출방향을 조절함으로써 승객 밀집장소 및 대피경로를 보호할 수 있는 지능형 제연설비의 설치를 제시하였다. 쉼터 250도에서 1시간 동안 정상가동할 수 있도록 내화기준의 마련을 제시하였으며, 연기의 상층전파 억제 및 피난시간 확보를 위해 승강장에서 대합실로 통하는 계단 및 에스컬레이터 입구에 제연경계벽 설치를 제시하였다. 그 밖에도 지하승강장에서 지상으로의 비상 피난통로를 직통계단으로 설치하는 방안과 승강장에 비상도어폰을 설치하는 방안 등을 제시하였다.

둘째, 차량내장재 등 차량 안전기준의 강화 및 기존 차량의 단계적 개선방안을 제시하였다. 이를 위해 내장재 시험기준에 연기밀도, 독성, 화염전파 시험을 추가하고, 영국, 미국의 기준을 적용할 것을 제시하였다. 당시 차량의 내장재는 불연 및 난연재로 사용하도록 규정하고는 있었으나, 인명피해와 직결되는 연소가스의 독성시험은 하고 있지 않았다. 또한, 사고발생 시 인접열차 자동정지시스템을 전 차량에 확대하여 설치하고 사고발생 시 후속사고 방지 및 지하터널 선로를 승객대피로로 활용하는 방안을 제시하였다. 그 밖에도 객실 내 CCTV 설치, 핸드폰식 객실 내 인터폰 설치, 출입문 수동개방장치 위치 조정 방안 등을 제시하였다.

【표 7】차량 및 시설분야 개선대책 주요 내용

개선 항목	현행	개선	비고	
시설 분야	지하터널	• 소방·대피시설 규정없음 (정비용 상시등)	• 소방·대피시설 의무화 (비상조명등, 유도등, 소화설비 설치)	기존 터널에 설치
	비상조명등	• 지속시간 20분 • 밝기 1룩스 • 전체정전 시에만 점등	• 지속시간 60분 • 밝기 5룩스 • 부분정전 시에도 점등	기존 시설 교체
	유도등	• 지속시간 20분	• 지속시간 60분	기존 시설 교체
	비상피난통로	• 규정없음	• 설치 의무화	기존 역사 설치 기술검토 후 결정
	수계소화설비	• 지속시간 20분	• 지속시간 무한대 (상수도 연결)	기존 시설 개선
	제연설비	• 일괄배출 • 내화기준 없음	• 지능형 배출 • 내화기준 마련 (250도, 1시간 지속)	기존 시설 개선
	제연경계벽	• 규정없음	• 설치 의무화	기존 역사 설치
	승강장 비상도어폰	• 규정없음	• 설치 의무화	기존 역사 설치
차량 분야	내장재	• 불연·난연재 (연소성만 시험)	• 불연·난연재 (가스독성, 연기밀도 화염전파 시험 추가)	기존 내장재 교체
	열차방호장치	• 규정없음 (철도청이 운영하는 철도 시설에만 설치)	• 설치 의무화	기존 차량 설치
	비상벨, 인터폰	• 규정 미흡 (인터폰 39%, 비상벨 61% 설치)	• 인터폰 설치 의무화	기존 차량 교체설치
	CCTV	• 규정없음	• 시범설치 후 추진	신규 차량만 설치
	소화기	• 운전실 1개 이상 • 객실 1개 이상 의무화	• 운전실 1개 이상 • 객실 2개 이상 의무화	기존 차량 비치
	출입문 수동개방장치	• 설치위치 : 규정없음 • 안내표지 : 규정없음	• 설치위치 : 통일 • 안내표지 : 통일 (아광으로 설치)	기존 차량 개선

\* 출처 : DA0222682, 65쪽

셋째, 비상대응 모의훈련을 법제화하고 조속히 비상대응 매뉴얼을 개발·보급하며 지속적으로 보완하는 방안의 마련을 제시하였다. 차량·역사 내 화재, 유독가스 살포, 열차 탈선, 차량 추돌, 건널목 버스 충돌 등 발생가능한 시나리오별로 비상대응 매뉴얼을 마련하는 방안을 제시하였다. 우리나라의 경우 비상대응 매뉴얼이 없었으며, 비상사태 발생시 기관사는 사령실 보고 후 명령에 따라 열차의 정차·발차, 출입문 개방 등 모든 조치를 하도록 되어 있어 초기대처가 지연되는 문제가 있었다. 대구 지하철 사고에서 차량에 화재가 발생했는데도 기관사는 사령실의 명령이 있을 때까지 출입문을 개방하지 않고 정차하고 있어 사고가 더 커지게 되었다.

넷째, 도시철도, 일반철도, 고속철도 등 철도 전반에 대한 「철도안전법」을 제정하고 기관사 면허제, 비상대응 매뉴얼 등에 대한 근거를 「철도안전법」에 마련할 것을 제시하였다. 시설·차량 안전기준 강화내용은 기존의 도시철도 건설규칙, 도시철도 차량안전규칙을 개정하여 반영할 것을 제시하였다.

그 밖에도 기관사 자격제 도입 및 운전사령 자격기준 강화, 지하역사 안전성 평가 등 종합안전심사제 도입, 철도안전 종합기술개발사업 추진, 선로용 인력운반차량 비치, 운전실 내 승강장 감시 모니터 설치, 사령실 통합운영, 안전요원 보강, 시뮬레이션 교육장비 개선, 직원용 응급장비 비치, 사고조사 전담조직 설치, 지하역사 녹화장치 개선, CCTV와 화재수신반 연계 운용 등의 개선방안을 제시하였다.

이와 같은 도시철도 종합 안전대책의 추진에 1조 654억 원이 소요될 것으로 추산하였으며, 이 중 내장재 교체사업비 5,208억 원의 일부인 2,275억 원을 국고에서 지급하는 것으로 계획하였다. 나머지 8,379억 원은 도시철도 운임인상 등으로 지자체에서 자체 조달하는 것으로 하고, 부문별 소요예산 및 세부 추진계획을 제시하였다.

인적·제도 부문은 「철도안전법」 제정을 중심으로 대부분의 과제들을 2004년까지 완료하고, 시설 및 차량부문은 2007년까지 완료하는 것으로 계획하였다. 또한 철도안전 종합 기술사업은 4,000억 원 규모의 정부 R&D로 추진할 것을 제시하였다.

【표 8】 개선과제별 추진계획(인적·제도 부문)

과제명	조치사항	추진일정	소요예산 (억원)	주관부서 (협조부서)
도시철도법령 정비	법령개정 안전기준 마련	'04.12	-	건교부
지하철 관리조직 보강	인력·조직 보강	'04.12	-	건교부(행자부)
사고조사 전담조직 설치	인력·조직 보강	'04.12	-	건교부(행자부)
안전요원 보강	공익요원 증원배치	'03~'04	-	건교부(병무청)
기관사 면허제 및 운전사령 기준 강화	철도 안전법령 제정	'03~'04	-	건교부
직원비상교육 강화 (시뮬레이션 장비 등)	철도 안전법령 제정	'04~'05	90	운영기관
종합안전심사제	철도 안전법령 제정	'03~'04	-	건교부
사령실 통합운영	사령실 통합운영	'03.12	-	운영기관
대국민 안전교육 강화	홍보매체 다양화	'03~계속	-	건교부
기동검수반 운용방법 개선	타전동차 보수교육	'03.12	-	운영기관
자동운전구간 기관사 기량향상방안 강구	수동운전훈련 지침 마련	'03.12	-	운영기관
비상대응 매뉴얼 개발	철도 안전법령 제정	'04~'05	10	건교부
기관사 1인승무 기준 마련	연구용역	'05	-	운영기관
합계			100	

\* 출처 : DA0222682, 75쪽

【표 9】 개선과제별 추진계획(시설 부문)

과제명	조치사항	추진 일정	소요 예산 (억원)	주관부서 (협조부서)
터널구간 비상조명등, 안전펜스, 유도표지 설치	기준마련 및 개선사업	'05~'07	381	운영기관
제연설비 개선	기준마련 및 개선사업	'05~'07	899	운영기관
터널 내 연결승수관 설비설치	기준마련 및 개선사업	'05~'07	778	운영기관
상수도 직결 소화설비 설치	기준마련 및 개선사업	'05~'07	60	운영기관
비상조명등 점등조건, 조도 및 지속시간 개선	기준마련 및 개선사업	'03~'07	159	운영기관
정거장 마감재로 사용기준 수립 및 교체 검토	기준마련 및 개선사업	'04	306	운영기관
유도등 개선	기준마련 및 개선사업	'05~'07	76	운영기관
청각장애이용 시각경보기 설치	개선사업	'05~'07	25	운영기관
승강장 비상도어폰	기준마련 및 개선사업	'05~'07	199	운영기관
선로이용 인명구조장비 비치	장비구입	'04~'05	8	운영기관
CCTV 녹화장치 개선	장비개선	'05	18	운영기관
CCTV와 화재수신반 연계운용	장비개선	'05~'07	80	운영기관
운전실 내 승강장 감시 CCTV 설치	기준마련 및 장비개선	'05~'07	46	운영기관
사령실 내 승강장 감시 CCTV 설치	기준마련 및 장비개선	'05~'07	674	운영기관
자동화재 탐지설비의 비화재보 개선	화재탐지기 교체	'05~'07	39	운영기관
비상 피난통로 설치기준 마련	기준마련	'04	-	운영기관
합계			3,748	

\* 출처 : DA0222682, 76쪽

【표 10】 개선과제별 추진계획(차량 부문)

과제명	조치사항	추진 일정	소요 예산 (억원)	주관부서 (협조부서)
내장재 교체	기준마련 및 개선사업	'03~'05	5,208	운영기관 (건교부)
무선통신시스템(TRS) 개선	국가지휘통신망구축계획과 연계추진	'05	1,158	운영기관 (정통부)
열차 방호기능 확대	기준마련 및 개선사업	'05~'07	291	운영기관
객실내 통신시스템 개선	기준마련 및 개선사업	'05~'07	85	운영기관
대국민 안전교육·홍보장치 개선	개선사업	'05	53	운영기관
수동식 소화기 증설 및 유지보수방안 개선	기준마련 및 개선사업	'04	-	운영기관
객실내 CCTV 설치	신규차량 시범설치 검토	계속	-	운영기관
출입문 수동개방장치 설치위치 및 안내표지 개선	기준마련 및 개선사업	'04	3	운영기관
직원용 응급장비 비치	장비비치	'04	8	운영기관
합계			6,806	

\* 출처 : DA0222682, 77쪽

【표 11】 개선과제별 추진계획(연구개발 부문)

과제명	조치사항	추진 일정	소요 예산 (억원)	주관부서 (협조부서)
철도안전 종합 기술개발사업	연구용역	'04~'13	4,000	건교부

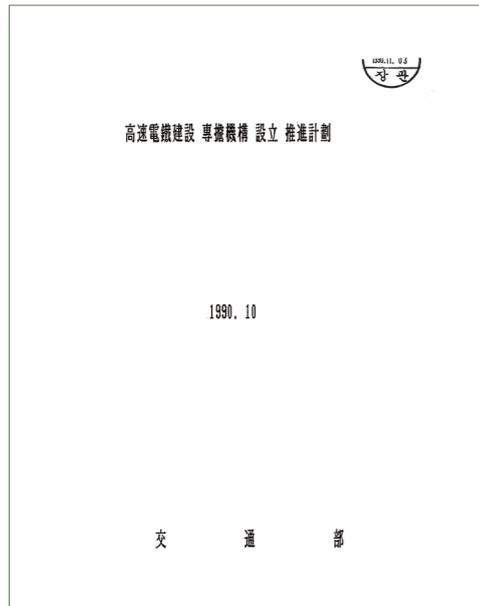
\* 출처 : DA0222682, 77쪽

이 기록물은 대구지하철 화재 이후 정부가 추진한 도시철도 안전대책의 세부내용을 파악하는데 유용하게 활용될 수 있다. 또한 대구지하철 화재 발생 당시의 도시철도 안전실태를 파악하는 자료로도 활용이 가능하다.

## 한국고속철도건설공단 설립 추진

관리번호 : DA0139668  
 쪽 수 : 70  
 생산년도 : 1990  
 생산기관 : 교통부

이 기록물은 교통부가 마련하여 경제기획원, 총무처 등 관계부처에 의견조화를 요청한 문서로 고속철도 건설의 효율적 추진을 위하여 「한국고속철도건설공단법」을 제정하고, 아울러 공단 설립 시까지 고속철도 건설 추진업무를 담당할 고속전철 건설기획단을 설치·운영하기 위한 「고속전철 및 신국제공항건설추진위원회 규정」의 개정령(안)을 포함하고 있다.

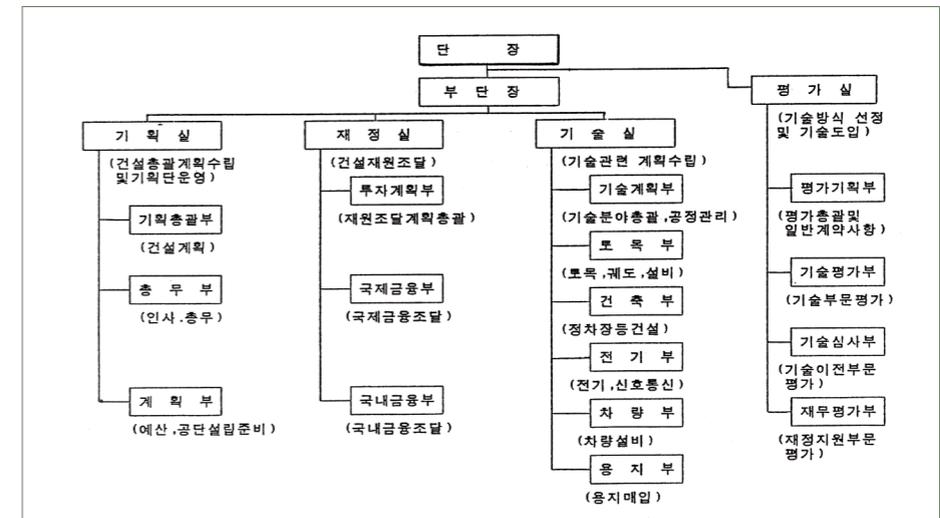


【그림 20】 고속전철건설 전담기구 설립 추진 계획 표지 (DA0139668, 124쪽)

1990년 6월 정부고속철도 기본계획이 확정·발표되면서 우리나라는 고속철도의 건설을 본격적으로 추진하게 된다. 그러나 기존 철도청은 고속철도 건설 경험이 없었기 때문에 고속철도 건설의 성공적 추진에는 한계가 있었다. 고속철도 건설을 성공적으로 추진하기 위해서는 첨단 철도기술, 계약, 회계, 공정관리, 국제금융, 조세 등의 분야에 대한 전문인력 확보가 필요하나, 국가기관인 철도청의 낮은 보수수준, 열악한 노무조건, 조직운영의 비신축성 등으로 인하여 전문인력 충원이 사실상 불가능하다고 정부는 판단하였다.

또한, 정부고속철도는 100% 정부 재원으로 건설되는 일반철도와는 달리 고속철도 건설을 담당하는 기관이 재원의 일정부분을 담당하는 것으로 계획하였기 때문에 대규모 국내외 차입을 위해 예산 및 회계절차의 간소화가 필요한 상황이었다. 이와 함께,

정부는 고속철도의 착공부터 완공까지 뚜렷한 목표와 사명감을 가진 전담조직의 운영이 필요하다고 판단하고 한국고속철도건설공단의 설립을 추진하게 된다. 이와 같이 정부가 한국고속철도건설공단의 설립을 적극적으로 추진하게 된 배경에는 1990년 3월 29일 교통부 장관의 대통령 업무보고 시에 고속철도 사업을 차질 없이 추진하고 신기술의 이전을 위하여 국내외 전문가를 총 망라한 전담기구를 설치하는 방안을 검토하라는 지시가 있었기 때문이기도 하다.



【그림 21】 고속전철 건설기획단 조직(안) (DA0139668, 130쪽)

이 기록물에서는 고속철도 건설 전담기구 설립방안을 한국고속철도건설공단 설립 이전과 공단 설립 이후의 단계로 구분하여 제시하고 있다. 공단 설립 이전단계인 1991년 상반기까지는 고속전철 건설기획단을 설치·운영하는 방안을 제시하였다. 기획단의 설치근거를 마련하기 위해 「고속전철 및 신국제공항건설추진위원회 규정」을 개정하고, 당시 운영 중이던 ‘고속전철 실무기획단’을 ‘고속전철 건설기획단’으로 확대·개편하는 방안을 제시하고 있다. 고속전철 건설기획단은 철도청 내에 설치하며, 고속철도건설공단 발족 시까지 운영하는 것으로 계획하였다.

고속전철 건설기획단은 총원 100명 내외로 구성하고, 한국고속철도건설공단 발족 시 공단요원으로 인수하는 것으로 계획하였다. 단장은 교통부 장관 제청으로 대통령이 임명하는 정무직 상당의 직급으로 하였으며, 1990년 11월 초에 「고속전철 및 신국

제공항 건설추진위원회 규정」 개정(안)의 국무회의 상정 등을 거쳐 동년 11월 말까지 기획단장 임명 및 기획단을 발족하는 것으로 계획하였다.

고속전철 실무기획단의 기능으로는 제의 요청서(RFP) 재검토 및 제의서 평가 등 고속전철 기술방식 선정과 관련한 제반업무 담당, 고속전철 건설 기본계획 수립 및 건설 준비 업무 담당, 기타 고속전철 건설 관련 조사·연구, 한국고속철도건설공단 설립 준비 등이었다.

2단계는 한국고속철도건설공단 설립 이후의 시기로, 철도청과 공단의 역할을 명확히 구분하는 것으로 계획하였다. 한국고속철도건설공단은 고속전철의 건설을 담당하고, 철도청은 예정된 법정시한에 따라 1993년 1월에 철도공사화하여 기존 철도의 안전, 유지·경영의 개선을 담당하는 것으로 계획하였다. 그러나, 철도노조의 반발 등으로 철도공사화는 계획대로 추진되지 못하다가 2004년 1월에서야 비로소 시행되었다.

한국고속철도건설공단의 설치근거 마련을 위해 한국고속철도건설공단법(안)을 마련하여 1990년 12월까지 관계기관 협의를 거쳐 1991년 상반기에 국회에 상정하고 동년 하반기에 공단을 발족하는 것으로 계획하였다. 교통부가 마련한 한국고속철도건설공단법(안) 제정이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

1. 제정이유

고속전철건설 관련 전문인력의 확보와 투자재원의 효율적 조달을 위하여 고속철도의 건설·개량공사를 담당하게할 한국고속철도건설공단을 설립하여 철도 교통망을 확충하고 국민 교통편의를 증대시키어 국민경제의 건전한 발전을 도모케 하려는 것임

2. 주요 내용

가. 공단은 법인으로함(법안 제3조)

나. 공단은 그 목적 달성을 위하여 다음사업을 행하도록함(법안 제7조)

- 고속전철의 건설·개량사업
- 국가 또는 철도사업 면허를 받은자가 위탁하는 철도의 건설·개량사업
- 건설·개량한 철도의 유지 및 보수에 관한 사항
- 철도공사를 위한 조사·측량·설계·시험 및 연구
- 철도관련 기술에 대한 연구·개발
- 철도관련 시설 및 설비의 성능 및 안전에 관한 검사·시험
- 해외에서의 철도공사 등

다. 공단이 건설·개량한 고속철도는 한국철도공사에 양도하도록함(법안 제9조)

라. 공단에 이사장 1인, 부이사장 1인, 이사 7인이내, 감사 1인을 두도록함(법안 제10조)

마. 정부 또는 지방자치단체는 공단의 사업을 효율적으로 수행하게 하기 위하여 필요시 국유 재산법 및 지방재정법의 규정에도 불구하고 공단이 국·공유재산에 건물, 기타 영구시설을 축조할 수 있게하고, 동 재산을 무상으로 임대하거나 사용·수익하게 할 수 있게함(법안 제18조)

바. 교통부 장관은 공단의 요청을 받아 공단의 업무수행을 위하여 필요시 각 행정기관과 법인, 기타 단체에 대하여 공무원 또는 임원 및 직원의 파견을 요청할 수 있도록함(법안 제20조)

사. 공단의 운영 및 사업에 소요되는 자금의 조달은 다음에 의하도록함(법안 제21조)

- 정부 및 지방자치단체 또는 그 외의 자의 출연
- 철도건설 채권의 발행으로 조성한 자금
- 자산운영 수익금
- 차입금 및 사업 수익금 등

아. 공단은 철도관련 기술개발 사업 및 철도이용자의 편의를 위한 근린생활시설 및 복리시설 등의 건설 및 운영에 관한 사업에 출자 또는 출연할 수 있도록함(법안 제22조)

자. 공단은 철도사업특별회계 재산 및 다른 회계 국유재산 중 고속철도 건설사업에 필요한 재산과 권리·의무는 공단설립과 동시에 공단이 포괄 승계하도록함(법안 부칙 제4조)

「한국고속철도건설공단법」은 1991년 12월 27일 제정되었으며, 한국고속철도건설공단은 1992년 3월 9일에 설립되기에 이른다. 한국고속철도건설공단의 설립으로 경부고속철도 건설사업은 본격적으로 추진되었으며, 2004년 1월 1일에 발족한 한국철도시설공단에 철도청의 건설부문과 함께 흡수 통합되었다.

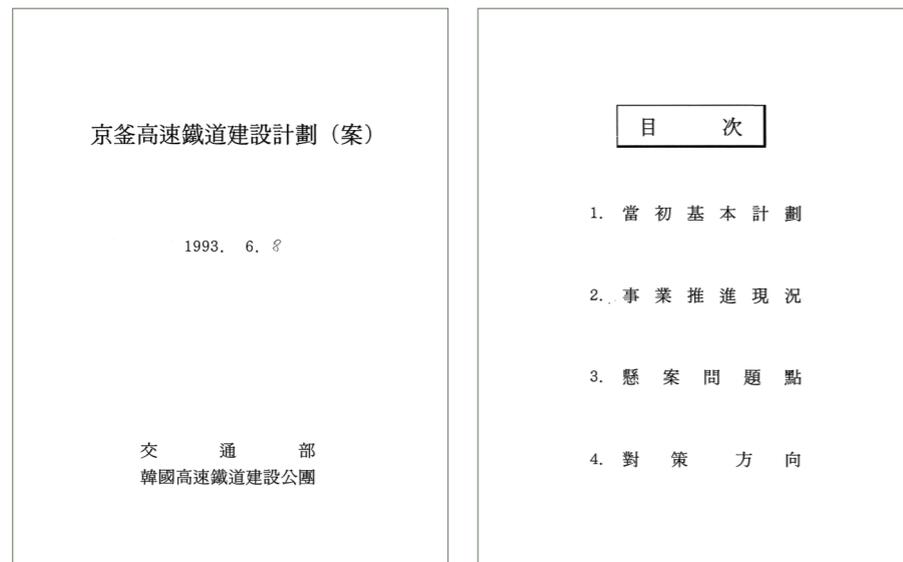
이 기록물은 한국고속철도건설공단의 설립 및 고속전철 건설기획단 설립 등 경부고속철도 건설사업의 추진을 위한 조직체계의 구축 배경을 이해하는데 도움이 되는 자료이다.



## 경부고속철도 건설계획(안)

관리번호 : DA0762778  
 쪽 수 : 232  
 생산년도 : 1993  
 생산기관 : 교통부

이 기록물은 경부고속철도 건설사업비가 당초보다 크게 증가할 것으로 예상되자 교통부와 한국고속철도건설공단이 추가 재원마련 대책을 중심으로 대응방안을 마련하여 1993년 6월 8일 대통령에게 보고한 문서이다.



【그림 22】 <경부고속철도 건설계획(안)> 표지 및 내용 (DA0762778, 1쪽, 2쪽)

1990년 6월에 발표된 ‘경부고속철도건설 기본계획’에 의하면 서울-부산 간 409km 구간을 건설하는데 1989년 가격기준으로 5조 8,462억 원이 소요되며, 사업 기간은 1992~1998년까지로 1999년 초에 개통하는 것으로 계획하였다. 중간역은 천안, 대전, 대구, 경주의 4개 역이며, 최고속도는 300km/시이다.

우리나라는 고속철도 건설경험이 없어 ‘경부고속철도건설 기본계획’ 수립 당시 고속철도 건설비용을 정확히 추정하는데 어려움이 있었다. 주로 일반철도의 비용 자료를 보완하여 고속철도 건설비용을 추정하는 방식을 적용하였으며, 1990년에 발표된 ‘경부고속철도건설 기본계획’에서 제시한 사업비도 이러한 방식을 적용하여 산출한 비교적 개략적인 사업비였다.

1992년 6월에 천안-대전 간 시험선구간의 착공으로 실제 소요되는 사업비의 파악이 가능해지자 정부는 비로소 1990년 기본계획 당시에 제시한 사업비는 실제 사업비의 절반수준에 불과하다는 사실을 깨닫게 되었다. 1993년도에 재 추정한 사업비는 12조 1,743억 원으로 당초 사업비 5조 8,462억 원을 크게 상회하는 것으로 나타나 재원조달계획 수립의 필요성이 제기되었다.

【표 12】 당초 사업비와 재 추정 사업비

구분	당초 사업비(억원)	재 추정 사업비(억원)	증액(억원)
건설비	46,318	109,599	63,281
차량비	12,144	12,144	-
합계	58,462	121,743	63,281

\* 출처 : DA0762778, 5쪽

또한, 노반시설 등 건설공사의 공기가 7년으로 당초 예상보다 길어지고, 1994년 이후에나 전 구간 착공이 가능할 것으로 예상되어 전체 고속철도 건설사업의 공기 연장이 불가피할 것으로 전망하였다.

이와 같은 사업비 증액과 공기연장이 불가피해지자 교통부는 대통령에게 몇 가지 대책을 건의하였다. 우선 사업비 절감을 위한 계획내용의 변경을 건의하였다. 서울지역(안성-수색 간)의 지하선로 및 지하역 건설계획은 이를 변경하여 기존 철도와 역을 개량하여 활용하는 방안을 제안하였다. 대전과 대구지역의 지하선로 건설계획은 지상선로 건설로 변경하고, 지하역 건설계획도 변경하여 기존 지상역을 개량하여 활용하는 방안을 제안하였다. 이를 통해 사업비는 1조 4,343억 원이 절감되어 총 사업비는 12조 1,743억 원에서 10조 7,400억 원으로 감소하는 것으로 추정하였다.

그리고 적정공기를 확보하고 연차별 재원부담을 완화하기 위하여 완공년도를 1998년에서 2001년으로 3년 연장하는 방안을 제안하였다. 이와 같은 건의사항을 토대로 1993년 6월 14일에 경부고속철도 기본계획이 수정되었다. 대전과 대구 도심지역 통과 방안은 그 후에도 지상과 지하 통과방식에 대한 논란과 수 차례에 걸친 변경 끝에 지상에 건설하는 방안으로 결정되어 2010년에야 건설이 완료되기에 이른다.

또한, 사업의 공공성과 수익성을 고려하여 재원조달방안을 다원화하여 기반시설은 재정지원을 원칙으로 하고, 운행시설은 해외차입, 채권발행, 민자유치 등의 방법으로 자체 조달하는 방안을 제안하였다. 이와 함께 일정수준의 수익성이 보장되도록 적정 정부 출연비율을 유지하여 고속철도사업의 부실화를 방지해야 한다는 내용도 포함하였다. 교통부는 재정지원 45%, 한국고속철도건설공단 자체조달 55% 비율로 사업비를 조달하는 방안을 대통령에게 건의하였다.

【표 13】 사업비 조달계획(1993년 불변가격)

구분		금액(억원)	구성비(%)	비고
재정 지원	출연	37,590	35%	용지, 노반공사 등 기반시설비의 70%
	융자	10,740	10%	
	소계	48,330	45%	
자체 조달	채권발행	33,316	31%	차량 등 운행시설비의 100% 및 기반시설비의 30%
	해외차입	19,778	18%	
	민자유치	5,976	6%	
	소계	59,070	55%	
합계		107,400	100	

\* 출처 : DA0762778, 7쪽

재정지원에 해당하는 4조 8,330억 원을 조달하기 위한 방안으로 유류 관련 특별소비세의 목적세 전환 및 세율인상을 통한 추가적인 재원확보 방안을 제안하였다. 이러

한 제안을 토대로 1993년 12월 31일에 「도로 등 교통시설특별회계법」이 제정되었으며, 이 법률은 1996년 12월 12일에 「교통시설특별회계법」으로 일부내용의 개정과 함께 법률명이 개정되었다. 이 법률은 지금까지도 유지되어 우리나라의 철도를 포함하는 교통인프라 확충에 지대한 영향을 미치고 있다. 해외차입으로 조달한 재원은 차량 등 수입기자재 도입 및 설치, 핵심부문의 국산화 등에 사용하는 방안을 제안하였다.

이 기록물은 경부고속철도 건설과정에서 발생한 사업비의 증가 문제를 해결하기 위한 정부의 대응노력을 보여주는 자료로 정책적 활용가치가 높다. 특히, 우리나라 교통인프라 확충에 결정적으로 기여하고 있는 교통시설특별회계의 도입이 경부고속철도 건설 사업비의 증가문제를 해결하기 위한 방안의 일환으로 추진되었다는 점은 흥미로운 사실이라 할 수 있다.

## 고속철도 건설촉진법 공포(안)

관리번호 : BA0159686  
 쪽 수 : 22  
 생산년도 : 1996  
 생산기관 : 총무처

이 기록물은 1996년 제182회 임시국회에서 의결되어 정부로 이송되어 온 고속철도 건설촉진법(안)을 「헌법」 제53조의 규정에 의하여 공포하기 위한 것으로, 1996년 12월 30일 제55회 국무회의 심의를 거쳐 1996년 12월 31일에 공포되었다. 고속철도건설촉진법(안)의 전문을 담고 있으며, 주요 내용은 고속철도건설 기본계획의 수립에 관한 사항, 고속철도 건설사업의 시행자 및 고속철도 건설 예정지역의 지정에 관한 사항, 실시계획의 승인 및 고속철도 건설심의위원회에 관한 사항, 고속철도 건설사업의 촉진 및 품질 향상 등에 관한 사항, 토지의 수용 및 국·공유지의 처분제한에 관한 사항, 토지매수사업의 위탁에 관한 사항, 다른 법률과의 관계에 관한 사항 등이다.

議案番號 第 945 號		議決事項
議決年月日	1996. 12. 30. (第 55 回)	
高速鐵道建設促進法公布案		
提出者	國務總理 李 壽 成 (法制處所管)	
提出年月日	1996. 12. 30.	

法律 第 號	
高速鐵道建設促進法案	
<p>第1條(目的) 이 법은 高速鐵道의 신속한 建設에 必要한 사항을 規定함으로써 高速鐵道建設事業을  효율적으로 추진하여  交通需要에  대비하고 나아가  國民經濟의 발전에  이바지함을  目的으로 한다.</p> <p>第2條(定義) 이 법에서  사용하는 用語의 定義는  다음과 같다.</p> <p>1. "高速鐵道"라 함은 列車가 主要區間을  시속 200킬로미터이상으로  走行하는 鐵道로서 建設交通部長官이  그 路線을  지정·告示하는 鐵道를  말한다.</p> <p>2. "高速鐵道施設"이라 함은  다음  종류의 施設을  말한다.</p> <p>가. 高速鐵道の  線路(線路에  附帶되는  施設을  포함한다) 및  驛施設(都市交通整備促進法  第2條第3號의  規定에  依한  換乘施設을  포함한다.  이하  같다)</p> <p>나. 高速鐵道の  鐵道車輛 및  線路를  檢修·整備하기  위한  車輛修檢廠,  線路檢修基地 및  車輛留置施設</p> <p>다. 高速鐵道の  驛電設備·送電線路 등  電力設備,  鐵道通信設備 및  列車制軔設備</p> <p>라. 高速鐵道와  다른 鐵道の  運轉運營에  必要한  施設</p> <p>마. 高速鐵道技術의  開發·試驗 및  研究을  위한  施設</p>	

【그림 23】〈고속철도 건설촉진법 공포(안)〉 표지 및 내용 (BA0159686, 69쪽, 71쪽)

경부고속철도 건설사업은 1992년 6월 30일 착공 이래 본격적인 건설이 추진되어 왔으나, 고속철도 노선이 지자체를 통과함에 따라 지자체의 승인을 필요로 하는 각종 인·허가절차로 고속철도 건설공사가 지연되는 문제가 발생하였다. 이러한 문제를 해결하기 위해 정부는 고속철도 건설의 효율성 제고를 위해 고속철도 건설과 관련된 각종 인·허가 절차를 단일법으로 묶는 것을 골자로 하는 「고속철도건설촉진법」을 제정하였다.

「고속철도건설촉진법」에서 규정하고 있는 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다. 제3조에서는 건설교통부 장관으로 하여금 고속철도건설 기본계획을 수립하도록 규정하고 있으며, 관련 지자체 및 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 고속철도 건설에 관한 추진위원회의 심의를 거치도록 하고 있다.

또한, 교통수요 예측, 타당성 평가, 재원조달방안, 다른 교통수단과의 연계수송체계 구축 등 기본계획에 포함되어야 하는 사항에 대해서도 규정하고 있다. 경부고속철도 건설이 추진되던 시기에는 기본계획 수립 의무를 규정하는 법령이 존재하지 않았다. 이로 인해 경부고속철도의 건설이 진행되던 1993년에도 투자재원 조달방안이 확정되지 못한 상태였으며, 연계교통체계 구축방안도 경부고속철도 개통 직전년도에서야 수립되는 등 고속철도의 건설이 체계적으로 추진되지 못하였다.

경부고속철도의 건설을 위해 1991년 12월 27일 제정한 「한국고속철도건설공단법」에 따라 설립된 한국고속철도건설공단을 고속철도 건설사업의 시행자로 제4조에서 지정하고 있다. 또한 고속철도건설공단 이외의 자도 고속철도 건설사업의 시행자 지위를 가질 수 있는 여지를 남겨 두기도 하였다.

제5조에서는 고속철도 건설사업을 추진하기 위하여 필요한 지역을 고속철도 건설 예정지역으로 지정할 수 있도록 규정하고 있으며, 예정지역의 변경에 대한 규정도 포함하고 있다.

제6조에서는 예정지역 안에서의 행위의 제한에 관한 사항을 규정하고 있다. 이와 같이 고속철도 건설 예정지역의 지정 및 행위제한 규정의 마련을 통해 고속철도 건설사업을 원활히 추진할 수 있는 기반이 마련되었다고 볼 수 있다.

제7조에서는 실시계획의 승인에 관한 사항을 규정하고 있는데, 특히 환경영향평가, 교통영향평가, 문화재 현황조사 등의 결과를 실시계획에 반영하도록 하고 있다. 경부

고속철도 건설사업 추진과정에서 환경 및 문화재 문제로 커다란 사회적 갈등과 공기 지연이 있었으며, 동법에서는 이러한 문제를 실시계획의 승인단계에서 사전 조정하여 건설공사의 지연을 최소화할 수 있게 되었다.

제8조에서는 고속철도 건설에 대한 실시계획의 승인을 득한 경우에는 관련 법률에 의한 인·허가 등의 고시 또는 공고가 있는 것으로 규정하고 있어 고속철도 관련 행정 절차의 간소화가 가능하게 되었다. 관련 법률은 「국토이용관리법」, 「도시계획법」, 「공유수면관리법」, 「공유수면매입법」, 「하천법」, 「도로법」, 「자연공원법」, 「농지법」, 「도시교통정비촉진법」, 「사방사업법」, 「수도법」, 「하수도법」, 「전기사업법」, 「공업배치 및 공장설립에 관한 법률」, 「건축법」, 「초지법」, 「건설기술관리법」, 「소방법」, 「군사시설보호법」, 「매장 및 묘지 등에 관한 법률」, 「광업법」, 「사도법」, 「택지소유 상한에 관한 법률」, 「폐기물관리법」, 「대기환경보전법」 등 27개 법률이다.

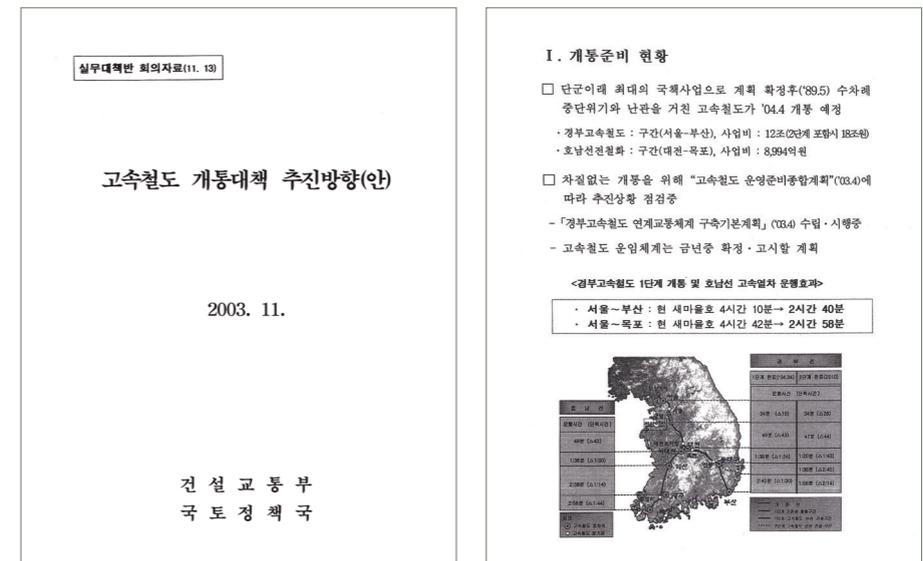
제9조에서는 고속철도 건설사업 추진을 위한 협의가 장기간 이뤄지지 않아 사업이 지연될 경우 관계 행정기관 및 이해당사자 간의 의견을 조정할 수 있도록 고속철도 건설추진위원회의 역할 및 구성 등에 관한 사항을 규정하고 있다.

그 밖에도 이 기록물에서는 고속철도 건설사업의 촉진 및 품질향상 등을 위한 특례(제10조), 토지에의 출입과 사용 등(제11조), 토지 등의 수용(제12조) 등의 내용을 규정하고 있다.

이 기록물은 경부고속철도 건설과정에서 발생했던 공사기간 지연 등의 문제점을 해결하기 위해 정부가 어떠한 법률적 장치를 마련하였는지를 보여주는 문서로, 고속철도 건설사업을 신속하고 효율적으로 추진할 수 있는 토대를 마련했다는 점에서 의미 있는 자료로 평가된다. 「고속철도건설촉진법」의 제정으로 이후에 추진된 호남고속철도 건설사업, 수도권고속철도 건설사업 등은 효율적 사업추진이 가능하게 되었다.



경부고속철도 1단계 사업의 개통(2004년 4월)에 대비하기 위하여 건설교통부는 철도청, 교통개발연구원, 국토연구원 등 관계기관과 실무대책반을 구성하였다. 이 기록물은 경부고속철도 개통 준비를 위한 실무대책반 2차 회의 자료로 경부고속철도 개통준비 현황, 고속철도 운행의 예상 파급효과, 개통대책 수립방향, 추진일정에 관한 사항을 담고 있다. 이와 함께 교통개발연구원, 국토연구원, 건설교통부 수송물류심의관실, 항공정책과의 검토의견 자료도 포함되어 있다.



【그림 24】 《고속철도 개통대책 추진방향(안)》 표지 및 내용 (BA0948073, 1쪽, 2쪽)

이 기록물 생산 당시 경부고속철도 1단계 사업은 개통시점까지는 불과 5개월도 남지 않은 상황이었다. 이에 따라 정부는 대규모 재정이 투입된 국책사업인 경부고속철

도의 개통효과 극대화를 도모하기 위해 경부고속철도 개통대책을 마련하기에 이른다.

이 기록물에서는 고속철도가 운행되면 국내선 항공기 이용객이 대폭 감소될 것으로 예상하고 있는데, 실제로 고속철도 개통 후 국내선 항공수요는 대폭 감소되었으며 서울-대구 간 항공서비스는 2007년에 폐지되었다. 또한, 고속철도의 개통이 국민생활 및 국토공간에 미치는 영향에 대해서도 제시하였는데, 지방도시의 자생력이 낮은 상태에서 고속철도 개통은 고급서비스 기능이 집약된 수도권으로의 집중 현상이 강화될 것으로 예상하였다. 소위 빨대효과(Straw Effect)로 불리는 의료 등 고급서비스 이용자의 수도권 집중 현상의 존재여부는 경부고속철도가 개통된 지 10여 년이 지난 지금도 명확하게 규명되지 못하고 있다.

이 기록물에서는 경부고속철도 개통대책의 수립 방향으로 교통수단 간 기능분담 및 연계방안 강구, 생활패턴 변화 및 입지여건 변화에 부응한 중앙정부의 지방경제 활성화 노력 지원, 고속철도 정치도시의 거점기능 강화 및 인근지역의 경제 활성화를 위한 지자체 노력 강화, 고속교통망의 혜택에서 소외된 지역에 대한 지역균형발전 차원의 지원방안 모색을 제시하고 있다. 추진과제를 건설교통부가 추진할 과제와 관계기관이 합동으로 추진할 과제로 구분하여 제시하였다. 건설교통부가 추진해야 할 과제를 교통분야, 지방분산대책, 피드백체계 구축으로 구분하고 세부과제의 제시 및 주관부서를 지정하였다.

【표 14】 건설교통부 추진 과제

분야	주요 과제	주관국 (협조기관)
교통분야	• 고속철도와 기존 국철의 연계방안 • 철도화물 수송 효율화 방안	수송심의관실 (철도청)
	• 지방공항 활성화 방안	항공국
	• 정치역 인근의 택지개발 활성화	주택국
	• 정치역 역세권 개발 지원 (도시재개발, 도시계획 변경 등)	도시국
	• 장거리 고속버스 등의 수요감소 대책	육상교통국
	• 요금정책 등 장거리 출퇴근 활성화	고속철도기획단
	• 지역균형개발 및 지역간 연계활성화를 위한 도로투자계획	도로국

【표 14】 건설교통부 추진 과제(계속)

분야	주요 과제	주관국 (협조기관)
지방분산 대책	• 아산신도시 개발 등	신도시기획단
	• 정치역 인근지역 지가안정대책	토지구
	• 수도권 집중 억제 및 분산방안 • 기업 지방이전 연계방안 • 정치역 인근 활성화 방안 • 첨단산업단지 건설 연계방안 • 오송 생명과학산업단지 개발	국토정책국
피드백체계 구축	• 국민생활·산업활동·공간구조 변화에 대한 지속적인 모니터링	국토정책국 (국토연구원, 교통개발연구원)

\* 출처 : BA0948073, 7쪽

이 밖에도 관계기관과 합동으로 검토해야할 과제를 관광 문화분야, 지역균형개발, 지방경제 활성화, 홍보분야로 구분하고, 세부과제 제시 및 주관부서를 지정하였다.

【표 15】 관계기관 합동 검토과제

분야	주요 과제	주관부처 (협조기관)
관광문화 분야	• 관광·여가시설 확충 • 지방 문화시설 확충	문화관광부
지역균형 개발	• 기업 지방이전 촉진	재경부 (건교부, 산자부)
	• 지방 중소도시 이전	건교부 (재경부, 문화관광부, 교육부, 보건복지부)
지방경제 활성화	• 역세권 개발방안 • 지역산업 육성방안 • 관광객 유치방안 • 정치도시 인근지역과 연계발전 방안 • 인근지역의 관광자원 활성화 방안	광역시·도 정치도시 및 인근 시·군
홍보분야	• 고속철도 개통 의의 및 파급효과 홍보	국정홍보처, 철도청

\* 출처 : BA0948073, 8쪽

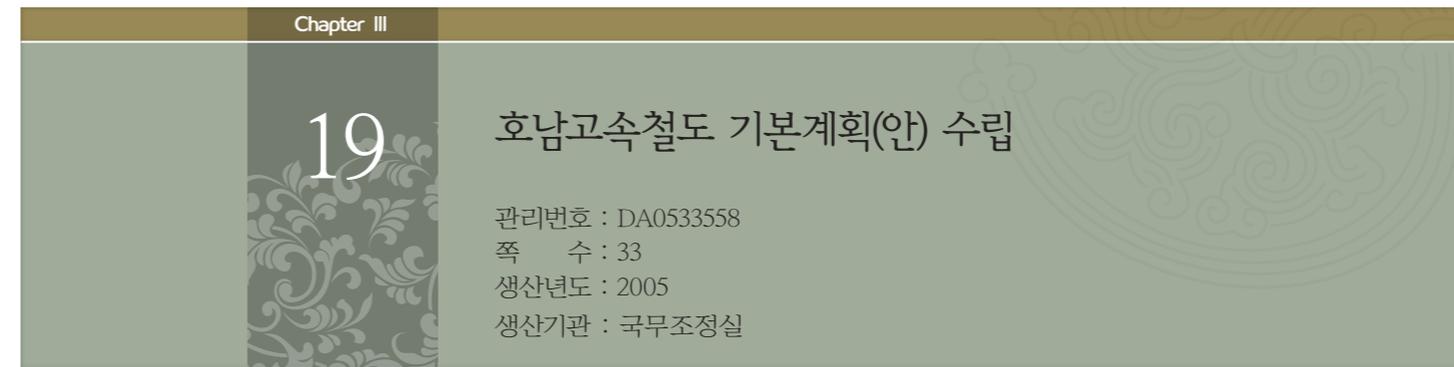
실무대책반에서 제시한 과제를 건설교통부 실국별 검토 및 관련 지자체 회의를 거쳐 2003년 12월말까지 종합대책(안)을 마련한 후 2004년 1월 관계기관 협의를 거쳐 동년 2월에 대책을 확정하고 전파하는 것으로 추진일정을 제시하였다.

이 기록물에 별도로 포함되어 있는 경부고속철도 개통과 관련한 수송물류심의관실의 검토의견은 경부고속철도와 기존선의 연계철도망 구축방안, 경부고속철도와 일반철도의 연계수송확대를 위한 철도이용 서비스 제고방안, 기존 경부선의 철도화물수송 확대방안으로 요약된다.

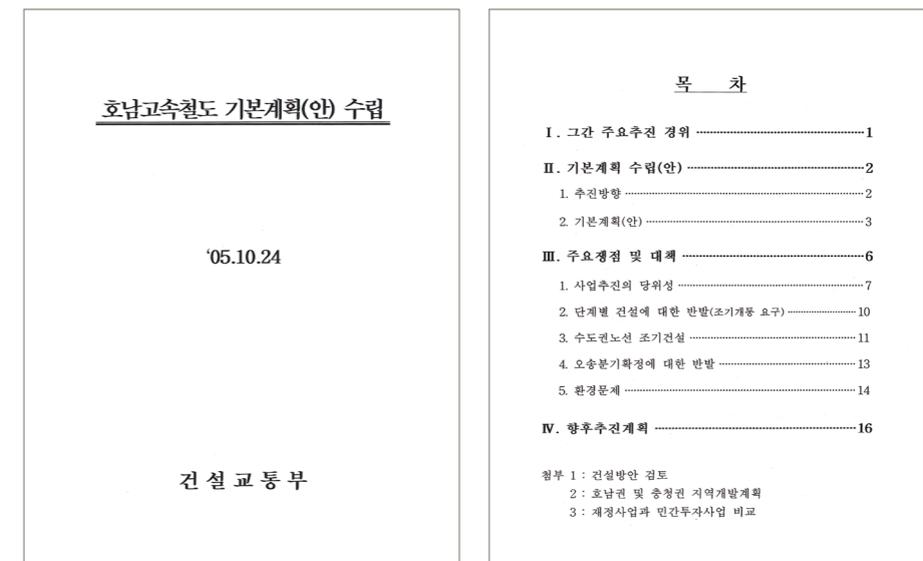
경부고속철도와 기존선의 연계철도망 구축을 위해서 기존선의 복선화·전철화 사업의 추진을 제시하였으며, 대상사업으로 제시된 사업은 호남선 대전-목포 간 복선전철화 사업(2001~2004년), 충북선 조치원-봉양 간 전철화 사업(1997~2004년), 장항선 천안-온양 간 복선전철화 사업(1997~2006년), 경전선 삼랑진-진주 간 복선전철화 사업(2002~2011년)이다.

경부고속철도와 일반철도의 연계수송확대를 통한 철도이용 서비스 제고를 위해 경부고속철도와 환승하는 일반철도역의 열차시간표 조정, 고속철도와 일반철도의 연계이용 시 일반철도 운임 할인, 고속철도 및 일반철도 연계 이용 시 승차권 동시예약제 및 단일승차권 사용 등의 과제가 제시되었다. 또한, 경부고속철도 개통 시 기존 경부선의 여유용량을 활용하여 철도화물수송을 확대 추진하는 방안도 제시되었다. 경부고속철도 1단계 개통 시 화물열차 운영을 기존의 22~34회에서 28~50회로 증가시킬 수 있어 철도화물수송을 최대 47%까지 확대가 가능하다는 의견을 제시하고 있으며, 경부고속철도 2단계 완공 시에는 기존선 화물수송능력이 대폭 확대될 것으로 예상하였다.

이 기록물은 경부고속철도 1단계 개통에 대비하기 위한 정부의 대응방안을 살펴볼 수 있는 자료이다. 추진과제를 살펴보면 주로 철도 및 도로 인프라 개발, 신도시 및 산업단지 개발 등 경부고속철도 개통 초기에는 완료가 불가능한 과제를 다수 포함하고 있어 경부고속철도 개통에 임박해서 대책방안이 마련된 점은 아쉬운 대목이다. 특히, 연계교통체계구축 미흡으로 고속철도 개통 후에도 고속철도 이용객이 많은 불편을 겪었으며, 고속철도 이용승객도 예상보다 감소하는 결과를 초래하기도 하였다.



이 기록물은 건설교통부가 2005년 10월 24일에 수립한 호남고속철도 기본계획(안)으로 호남고속철도 건설에 대한 추진 경위, 추진방향 및 세부계획, 주요 쟁점사안 및 대책, 향후 추진계획을 담고 있다.



【그림 25】 〈호남고속철도 기본계획(안) 수립〉 표지 및 내용 (DA0533558, 68쪽, 69쪽)

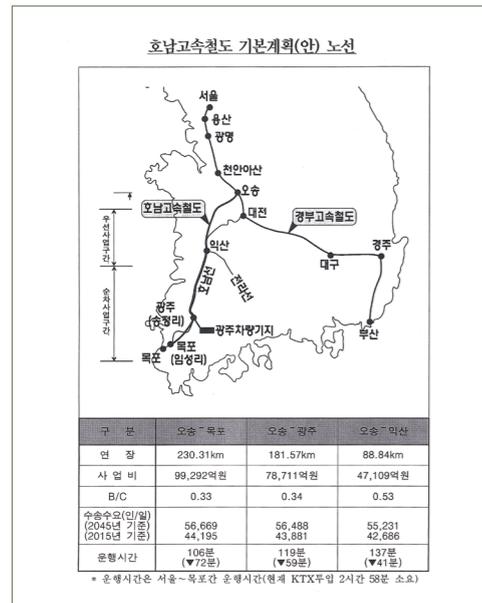
호남고속철도 건설사업은 1987년 12월에 제13대 대통령 선거공약으로 제시된 후 1990년 타당성조사를 거쳐 1994~1997년에 기본계획 수립을 위한 조사연구가 수행되었으나, IMF 경제위기로 사업추진이 유보되었다. 이후 2001~2003년에 호남고속철도 기본계획 수립을 위한 2차 조사연구가 수행된 후, 신행정수도 건설계획 발표 및 경부고속철도 개통 등에 따른 사회·경제적 여건변화를 고려하기 위해 ‘호남고속철도 기본계

획 수립 보완조사' 연구가 2004년 10월부터 2005년 12월까지 수행되었다. 보완조사 연구의 핵심사항인 호남고속철도 분기역은 2005년 6월에 오송역으로 결정되었으며, 이 기록물은 보완조사 연구의 결과를 바탕으로 건설교통부가 수립한 것이다.

이 기록물에 따르면 고속철도 건설구간으로 오송-목포 구간과 수서-향남 및 오송-목포 구간이 검토되었으며, 타당성은 각각 0.33과 0.47로 경제성을 확보하지 못하는 것으로 분석되었다. 그러나 낙후된 호남지역의 발전유도 등 국토 균형발전정책 측면에서 건설이 필요한 것으로 제시하고 있다. 고속철도 건설구간은 총 사업비를 최소화하기 위해 오송-목포 구간 건설을 제시하고 있으며, 오송-익산 구간을 우선 건설하여 개통하고 이후에 익산-목포 구간을 순차적으로 건설할 것을 제시하고 있다. 당시 호남 지역과 정치권에서는 호남고속철도 오송-목포 전 구간의 동시 건설을 요구하였다.

이 기록물에서는 서울-오송 구간은 기존 경부고속철도를 이용하고, 오송-익산-광주-목포를 연결하는 230.0km 노선을 신설하는 것으로 계획하고 있다. 총 사업비는 차량비 6,906억 원을 포함하여 9조 9,920억 원이 소요되며, 사업기간은 2006~2025년으로 계획하였다. 고속철도 정차역으로는 오송역, 익산역, 광주(송정리)역, 목포(임성리)역을 선정하였으며, 차량기지는 광주에 설치하는 것으로 제시하였다.

정부의 투자여건을 감안하여 우선 오송-익산 구간을 2006년에 착수하여 2017년에 조기개통하고, 익산-목포 구간은 오송-익산 구간이 완료되기 전에 착수하는 것으로 계획하였다. 기본설계는 오송-목포 간 전 구간에 대해 실시하고, 실시설계는 순차적으로 시행하는 것으로 계획하였다. 최고 열차 운행속도는 300km/시, 총 330량의 차량이 투입되는 것으로 계획하였다. 오송-목포 간 운행시간은 60분, 서울-목포 간 운행시간은 106분 소요될 것



【그림 26】 <호남고속철도 기본계획(안)> 노선도 (DA0533558, 74쪽)

간은 오송-익산 구간이 완료되기 전에 착수하는 것으로 계획하였다. 기본설계는 오송-목포 간 전 구간에 대해 실시하고, 실시설계는 순차적으로 시행하는 것으로 계획하였다. 최고 열차 운행속도는 300km/시, 총 330량의 차량이 투입되는 것으로 계획하였다. 오송-목포 간 운행시간은 60분, 서울-목포 간 운행시간은 106분 소요될 것

으로 예상하였다. 낮은 재무성을 감안하여 국고지원 비율을 85% 상향시키는 것으로 계획하였으나, 그 후 50%로 조정되어 추진되었다. 참고로, 경부고속철도의 경우에는 국고 지원비율은 45%이었다.

당시 호남고속철도 사업의 주요 쟁점사항으로는 사업추진의 타당성 논리, 단계별 건설방안, 분기역 선정 등이다. 우선, 고속철도 이용수요 및 경제성·재무성 측면만 보면 호남고속철도 건설의 당위성 확보가 미흡한 상황이었다. 편익 대비 비용 비율이 0.5에도 미치지 못해 사업추진의 당위성이 약하며, 재무적 타당성도 낮아 철도공사의 부채 규모를 증가시킬 것으로 예상되었다. 이와 같은 낮은 경제성 및 재무성에도 불구하고 당시 대선공약에 해당 사업이 포함되어 현실적으로는 사업추진이 불가피한 상황이었으며, 지역여론 및 지자체에서도 수요 및 경제성만으로 사업추진 여부를 결정하는 것은 부당하다고 주장하며 조기건설을 요구하였다. 이에 대해 건설교통부는 국가균형발전 촉진 차원 및 호남축이 경부축과 함께 우리나라 2대 교통축이라는 논리를 내세워 사업을 추진하게 된다.

정부의 단계별 건설계획에 대해 호남권 지자체 및 정치인을 중심으로 전 구간 조기 건설을 요구하였다. 2005년 2월 25일에 국회의원 205명이 전 구간 조기완공 방안을 정부에 건의하기도 하였다. 그러나 정부는 오송-익산 구간을 조기개통하고, 나머지 구간은 그 후에 추진하는 것으로 결정하였다.

또한, 호남고속철도가 오송역에서 분기하는 것으로 확정되자 충남 등 일부 지역에서 평가결과에 불복하고 평가자료의 공개를 요구하기도 하였으나, 그 후 충남지역의 요구에 따라 공주역을 신설하는 것으로 오송역 분기에 대한 논란은 일단락되었다. 그 밖에도 호남고속철도 노선의 계룡산 통과에 따른 환경파괴 문제와 수서-향남 간 수도권 노선 조기건설 요구 등이 있었다.

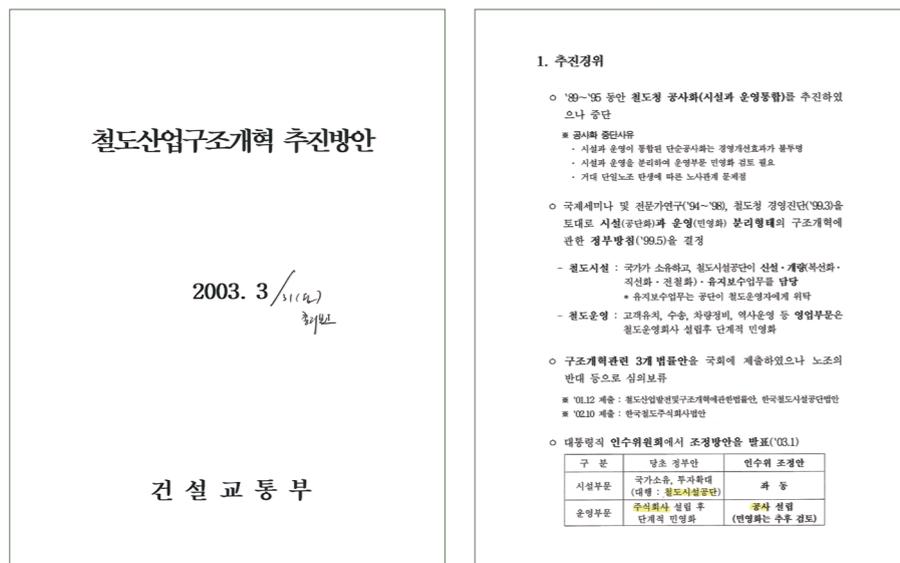
이와 같은 많은 논란 끝에 호남고속철도 오송-광주(송정리) 구간은 2015년 4월 2일에 개통하기에 이른다. 광주-목포(임성리) 구간은 2단계 사업으로 2020년까지 완공하는 것으로 2012년에 기본계획을 수정하여 추진 중이다.

이 기록물은 1987년 대통령 공약사업으로 본격적인 논의가 시작된 호남고속철도 건설사업의 추진 과정과 구체적인 추진계획, 그리고 당시의 주요 쟁점사항 및 정부의 대응방안을 이해할 수 있는 자료이다.

## 철도산업 구조개혁 추진방안

관리번호 : DA0533330  
 쪽 수 : 64  
 생산년도 : 2003  
 생산기관 : 국무조정실

이 기록물은 건설교통부가 수립하여 2003년 3월 31일에 국무총리에게 보고한 문서로 한국 철도산업 구조개혁의 배경 및 추진방안을 제시하고 있다.



【그림 27】 <철도산업 구조개혁 추진방안> 표지 및 내용 (DA0533330, 28쪽, 29쪽)

철도의 건설부문과 운영부문을 분리하는 형태의 철도산업에 대한 구조개혁은 1980년대부터 유럽을 중심으로 진행되었다. 1980년대 후반부터 1990년대 중반 당시 우리나라도 철도청의 경영 적자규모가 매년 증가<sup>11)</sup>함에 따라 철도산업의 구조개혁 필

11) 철도청의 영업적자는 1993년 610억 원에서 1995년에는 2,711억 원으로 증가하였으며, 2002년에는 영업적자가 8,285억 원에 달했다.

요성이 대두되었다. 1980년대 후반부터 1995년까지 철도청을 공사화하는 형태의 구조개혁 방안이 논의되었으나, 철도의 건설과 운영을 분리하지 않고 철도청을 공사화하는 것만으로는 경영개선 효과가 불투명하다는 지적과 함께 시설과 운영을 분리하여 운영부문을 민영화하는 방안의 검토가 필요하다는 의견이 제기되어 철도청 공사화 논의는 1995년 이후 중단되었다.

이후 1999년 5월에 철도산업 구조개혁에 대한 연구와 철도청 경영진단 등을 토대로 정부는 시설과 운영을 분리하되, 철도시설의 신설·개량 및 유지보수 등의 업무에 해당하는 시설부문은 공단형태의 조직에서 담당하고 철도의 운영부문은 민영화하는 철도산업 구조개혁에 관한 정부방침을 결정하기에 이른다.

정부는 2001년 12월에 철도산업 발전 및 구조개혁에 관한 법률(안)과 한국철도시설공단법(안)을, 2002년 10월에는 한국철도주식회사법(안)을 국회에 제출하였으나, 철도청 노조의 반대 등으로 심의가 보류되다가 2003년 1월 대통령직 인수위원회에서 조정(안)을 발표하면서 철도산업 구조개혁은 본격적으로 추진되었다. 대통령직 인수위원회에서 제시한 조정(안)은 시설부문은 당초 정부(안)과 동일하게 한국철도시설공단이 정부를 대행하여 담당하도록 하고, 운영부문은 당초 민영화 계획에서 공사화하는 방안으로 변경하는 것이었다.

건설교통부가 국무총리에게 보고한 철도산업 구조개혁 추진방안에서는 두 가지 방안이 제시되었다. 첫 번째 방안은 현 체제를 유지하는 방안으로 철도청 노조의 반발을 무마시킬 수 있는 방안이나 철도의 경쟁력 약화로 국민 및 국가경제의 부담이 가중될 것으로 예상되며, 개혁후퇴에 대한 비난여론 확산, 국가신인도에 부정적인 영향을 줄 우려가 있다는 이유로 바람직하지 않은 방안으로 평가·제시되었다.

두 번째 방안은 인수위가 제시한 방안 즉, 철도시설의 건설·개량 및 유지보수 업무는 한국철도시설공단이 담당하고 철도운영은 철도청을 공사화하여 담당케 하는 방안이었다. 인수위가 제시한 방안은 철도파업 등 철도청 노조의 반발이 예상되고 파업이 장기화될 경우 고속철도 개통 준비에 어려움이 예상되나, 철도 경쟁력이 제고되어 국민 및 국가경제의 부담을 완화시킬 수 있어 추진이 필요한 방안으로 제시되었다.

이와 같은 논리로 이 문서에서는 인수위가 제시한 방안의 채택이 바람직하다고 제시하고 있으며, 인수위가 제시한 방안의 채택이 필요한 또 다른 논리로는 고속철도 개통

및 운영 관련 현안문제의 해소가 가능하다는 점을 들고 있다.

경부고속철도는 2004년 4월에 개통되었는데, 고속철도의 건설을 위해 1993년에 설립된 한국고속철도건설공단의 직원들은 고속철도 개통 이후 고속철도 건설사업의 감소가 예상되어 조직이 폐지될 수 있다는 위기감을 느끼고 있었다. 이로 인해 고속철도 개통준비에 전념이 어려운 상황이었으며, 고속철도의 운영권을 요구하기도 하였다. 철도구조개혁이 이루어질 경우 한국고속철도건설공단 직원들을 흡수하게 될 한국철도시설공단은 고속철도의 건설뿐만 아니라, 일반철도의 건설·개량 및 유지보수 업무까지 수행하게 됨에 따라 조직존폐의 위기감이 해소되어 고속철도 개통준비에 전념이 가능하게 되었다.

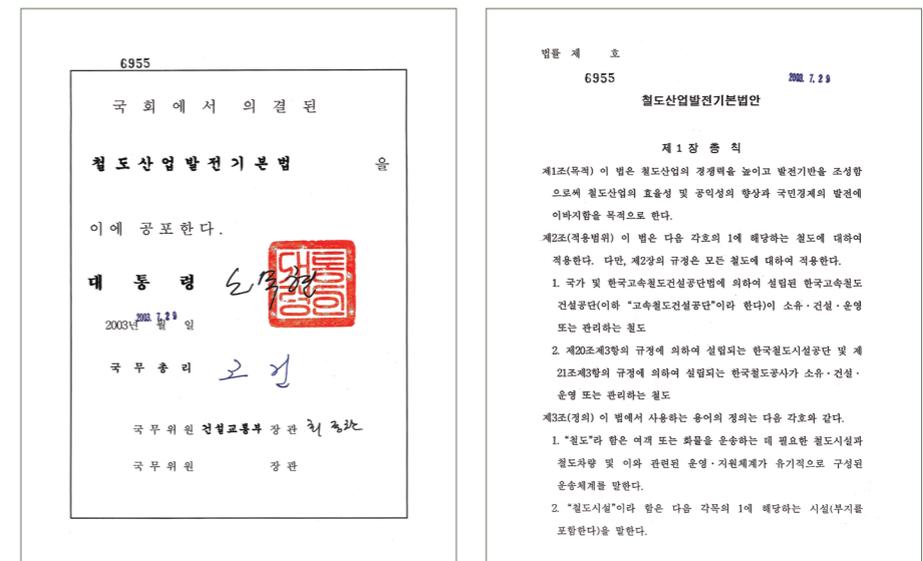
고속철도의 운영권 논란, 개통준비 등의 현안을 조기에 해결하기 위해서는 철도산업 구조개혁은 시급히 추진되어야 하며, 철도노조, 정치권 및 대국민 설득에도 주력하여 2003년 6월까지 관련 법률안 통과에 최선을 다할 필요가 있다고 이 문서는 제시하고 있다. 당시 언론 및 일반국민은 구조개혁의 필요성에 공감하고 있으며, 정치권은 구조개혁의 필요성과 시급성을 인식하고 있으나 노조 등의 반발로 소극적인 입장을 견지하는 것으로 정부는 판단하고 있었다.

한국철도의 구조개혁은 철도산업의 구조개혁에 대한 기본법인 「철도산업발전기본법」, 철도시설의 건설·개량 및 유지보수 업무를 담당하는 한국철도시설공단의 설립에 관한 법률인 「한국철도시설공단법」, 철도운영에 관한 법률인 「한국철도공사법」이 2003년에 제정되면서 본격적으로 시행되기에 이른다. 관련 법률에 의거하여 한국철도시설공단은 2004년 1월 1일에 설립되었으며, 한국철도공사는 2005년 1월 1일자로 출범하게 된다.

이 기록물은 한국 철도산업 구조개혁의 기본골격을 제시하고 있으며, 한국철도산업의 구조개혁에 대한 추진 배경 및 추진 경위를 파악하는데 유용한 자료이다.



이 기록물은 2003년 7월 15일 제 31회 국무회의의 심의를 거쳐 2003년 7월 29일 대통령이 공포한 「철도산업발전기본법」의 전문을 담고 있다.



【그림 28】 〈철도산업발전기본법〉 표지 및 내용 (DA0197127, 183쪽, 185쪽)

법률 제정 당시 한국의 철도산업은 철도청이 철도시설의 건설·개량·유지보수 및 운영을 담당하고 있었으나, 철도청의 경영적자가 매년 가중되자 1980년대부터 유럽국가에서 적용해온 철도산업의 건설부문과 운영부문을 분리하는 형태의 철도산업 구조개혁 필요성이 1980년대 후반부터 제기되어 왔다. 이후 철도노조의 반발로 철도산업 구조개혁의 추진이 지지부진 하다가 2003년 초반 대통령 인수위원회에서 철도산업 구

조개혁 방안을 제시하면서 철도산업 구조개혁은 본격적으로 추진되기에 이른다.

이 기록물은 2003년 3월 31일에 건설교통부가 마련한 ‘철도산업 구조개혁 추진방안’의 핵심사항인 철도시설의 건설·개량 및 유지보수 업무를 한국철도시설공단이 담당케 하고, 철도운영은 철도청을 공사화하여 담당케 하는 내용을 보다 구체화하여 법률로 제정한 것이다.

제1장에서는 법률의 목적, 적용범위, 용어정의를 포함하고 있으며, 「철도산업발전기본법」의 제정 목적은 철도산업의 경쟁력을 높이고 발전기반을 조성함으로써 철도산업의 효율성 및 공익성의 향상과 국민경제의 발전에 이바지하기 위함으로 제시하고 있다.

제2장에서는 철도산업 발전기반의 조성을 위한 주요 내용을 규정하고 있다. 건설교통부 장관은 철도산업의 육성과 발전을 촉진하기 위한 철도산업발전 기본계획을 5년 단위로 수립하도록 규정하고 있다. 철도산업발전 기본계획에서는 철도산업 육성시책의 기본방향, 철도산업의 여건 및 동향전망, 철도시설의 투자·건설·유지보수 및 이를 위한 재원확보, 각종 철도 간의 연계수송 및 사업조정, 철도운영체계의 개선, 철도산업 전문인력의 양성, 철도기술의 개발 및 활용 등에 관한 사항을 포함하도록 하고 있다.

또한, 철도산업위원회에 대한 규정을 통해 철도산업에 대한 기본계획 및 중요정책 등을 심의·조정하도록 하고 있다. 철도산업위원회가 철도산업의 육성·발전, 철도산업 구조개혁, 철도시설의 건설 및 관리, 철도안전, 철도운영 등에 관한 중요정책 사항, 철도시설관리자와 철도운영자간 상호협력 및 조정에 관한 사항 등을 심의·조정하도록 규정하고 있다.

그 밖에도 철도시설 투자의 확대, 철도산업의 지원, 철도산업 전문인력의 교육·훈련, 철도산업 교육과정의 확대, 철도기술의 진흥, 철도사업의 정보화 촉진, 국제협력 및 해외진출 촉진에 관한 사항에 대해 규정하고 있다.

제3장에서는 철도안전 및 이용자 보호에 대한 사항을 규정하고 있다. 철도안전을 위한 국가, 철도시설관리자, 철도운영자, 철도차량 및 장비 등의 제조업자의 의무에 대해 규정하고 있으며, 철도서비스의 품질개선을 위한 철도운영자의 의무와 함께 건설교통부로 하여금 철도서비스 품질평가를 시행하도록 규정하고 있다. 그 밖에도 국가는 철도이용자의 권익을 보호하기 위한 시책을 강구하도록 하고 있다.

제4장은 이 법안의 핵심부분으로, 제1절 ‘기본시책’에서는 건설교통부 장관으로 하여금 철도산업의 구조개혁을 효율적으로 추진하기 위하여 철도산업 구조개혁 기본계획을 수립토록 하고 있다. 철도산업 구조개혁 기본계획에는 철도산업 구조개혁의 목표, 기본방향, 추진방안에 관한 사항, 철도의 소유 및 경영구조의 개혁에 관한 사항, 철도산업 구조개혁에 따른 자산·부채·인력, 철도 관련 기관·단체 등의 정비에 관한 사항을 포함하도록 규정하고 있다.

제1절에서는 철도의 관리청, 철도시설의 소유, 철도운영에 관한 사항을 담고 있다. 철도의 관리청은 건설교통부 장관으로 하며, 그 업무의 일부를 한국철도시설공단을 하여금 대행할 수 있도록 하고 있다.

철도시설은 국가가 소유하는 것을 원칙으로 하며, 건설교통부 장관은 철도시설에 대한 투자계획 수립 및 재원조달, 건설 및 관리, 유지보수 및 적정한 상태유지, 안전관리 및 재해대책, 다른 교통시설과의 연계성 확보 등 철도시설의 공공성 확보에 필요한 사항 등에 관련 시책을 수립·시행토록 규정하고 있다.

철도운영 관련사업은 시장경제원리에 따라 국가 외의 자가 영위하는 것을 원칙으로 하고 있으며, 특별법에 의하여 설립되는 한국철도공사가 철도운영 관련사업을 담당하는 것으로 하고 있다. 다만, 건설교통부 장관은 철도운영부문의 경쟁력 강화, 철도운영서비스의 개선, 열차운영의 안전진단 등 예방조치 및 사고조사 등 철도운영의 안전 확보, 공정한 경쟁여건 조성 등에 관하여 시책을 수립·시행토록 하고 있다.

제2절 ‘자산·부채 및 인력의 처리’에서는 철도자산의 구분 및 처리, 철도부채의 처리, 고용승계 등에 대한 사항을 담고 있다. 철도자산은 철도청과 한국고속철도건설공단의 자산을 의미하며, 이를 운영자산과 시설자산으로 구분하도록 하고 있다.

운영자산이란 철도청과 한국고속철도건설공단이 철도운영 등을 주된 목적으로 취득하였거나 관련 법령 및 계약 등에 의하여 취득하기로 한 재산·시설 및 그에 대한 권리로 하고 있으며, 시설자산이란 철도청과 한국고속철도건설공단이 철도의 기반이 되는 시설의 건설 및 관리를 주된 목적으로 취득하였거나 관련 법령 및 계약 등에 의하여 취득하기로 한 재산·시설 및 그에 관한 권리로 규정하고 있다.

이와 같은 철도자산은 건설교통부 장관이 철도산업위원회를 통하여 철도자산 처리

계획을 수립하여 처리하도록 하고 있다. 국가는 철도자산 처리계획에 의하여 철도공사에 운영자산을 현물출자하고, 한국철도공사는 현물출자 받은 운영자산과 관련된 권리와 의무를 포괄하여 승계하도록 규정하고 있다. 건설교통부 장관은 철도자산처리 계획에 의하여 철도청장으로부터 건설 중인 시설자산을 제외한 철도청의 시설자산 및 기타자산을 이관 받으며, 그 관리업무를 한국철도시설공단, 한국철도공사, 관련 기관 및 단체 등에 위탁하거나 그 자산을 사용·수익하게 할 수 있도록 하고 있다. 이와 같은 철도자산 처리계획에 의해 당시 화폐가치로 약 24조원에 달하던 철도청 소유의 철도용지, 선로, 건축물, 차량 등 국유재산 중 건설 중인 시설자산 약 6조원은 한국철도시설공단에 인계되었으며, 그 밖의 시설자산 및 기타자산 약 11조원이 건설교통부로 2004년 이관되었다. 역사, 차량 등 철도 운영자산 약 7조원은 2005년 1월에 출범한 한국철도공사에 현물출자 되었다.

한편, 한국철도시설공단은 철도자산 처리계획에 의하여 철도청이 건설 중인 시설자산, 한국고속철도건설공단이 건설 중인 시설자산, 운영자산 및 기타자산과 그에 관한 권리와 의무를 포괄하여 승계하도록 규정하고 있다. 철도부채 가운데 운영부채는 한국철도공사가, 시설부채는 한국철도시설공단이 각각 포괄하여 승계하고, 기타부채는 일반회계가 포괄하여 승계하도록 하고 있다.

고용승계에 대한 규정을 살펴보면, 한국철도공사 및 한국철도시설공단은 철도청 직원 중 공무원 신분을 계속 유지하는 자를 제외한 철도청 직원 및 한국고속철도건설공단 직원의 고용을 포괄하여 승계하도록 하고 있다.

「한국철도공사법」과 「한국철도시설공단법」이 각각 2003년 12월 31일과 2003년 7월 29일에 제정되었으며, 이를 통해 한국철도공사와 한국철도시설공단이 각각 2005년 1월 1일과 2004년 1월 1일에 출범하기에 이른다. 철도청의 일부 직원은 건설교통부 철도국과 한국철도시설공단에 소속되었으며, 대다수의 직원은 한국철도공사에 소속되었다. 또한, 고속철도의 건설을 위해 1992년 3월 9일에 설립된 한국고속철도건설공단 직원들은 한국철도시설공단에 소속되었다.

제3절에서는 철도시설관리권 등을 규정하고 있는데, 건설교통부 장관은 철도시설을 관리하고 그 철도시설을 사용하거나 이용하는 자로부터 사용료를 징수할 수 있는

권리를 설정할 수 있도록 규정하고 있다. 또한, 철도시설을 사용하고자 하는 자는 철도시설관리자 등과 사용계약 등의 체결을 통해 철도시설을 사용할 수 있도록 하고 있으며, 이 경우 철도시설관리자 등이 선로사용료를 징수할 수 있도록 규정하고 있다. 현재 한국철도시설공단이 건설교통부 장관으로부터 철도시설관리권을 설정 받아 철도운영자인 한국철도공사로부터 철도시설의 사용료를 징수하고 있다.

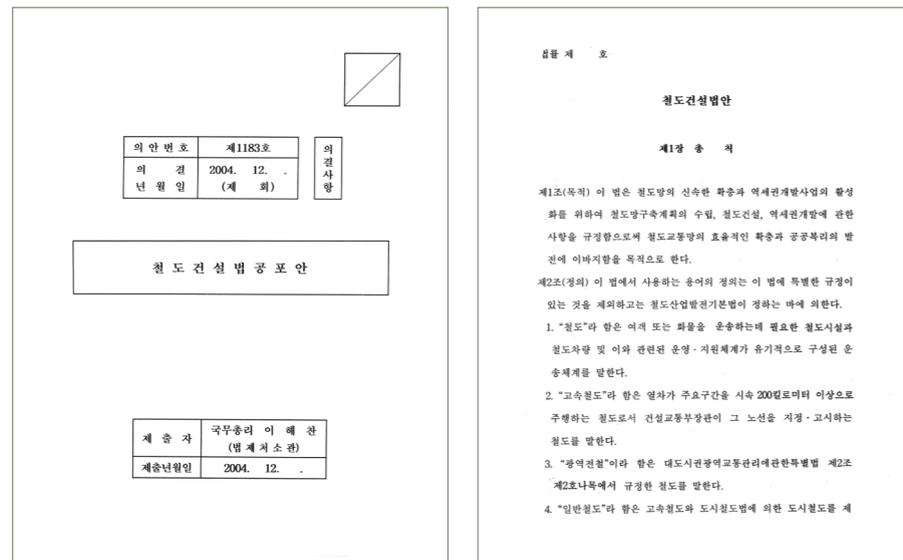
제4절에서는 공익서비스 제공으로 발생하는 비용의 부담주체 및 공익서비스 제공에 따른 보상계약의 체결에 대한 사항, 특정노선 폐지 등의 승인에 관한 사항 등을 규정하고 있다.

이 기록물은 한국철도산업의 기본 골격을 획기적으로 변화시킨 「철도산업발전기본법」의 공포(안)를 담고 있으며, 「철도산업발전기본법」의 공포로 한국의 철도산업은 철도청 단독으로 철도시설의 건설·관리와 운영을 담당하던 구조에서 철도시설의 건설·관리부문과 운영부문을 철도시설관리자와 철도운영자가 각각 담당하도록 하는 구조로 재편된다. 또한, 다수의 철도운영자의 시장진입이 가능해짐에 따라 국가 철도노선의 운영에 경쟁이 가능한 환경이 조성되었다. 이를 토대로 (주)SR이 2006년에 고속철도 운영권을 부여받아 운영하고 있으며, 일부 구간에서는 한국철도공사와 경쟁이 이루어지고 있다.

## 철도건설법 공포(안)

관리번호 : DA1286917  
 쪽 수 : 29  
 생산년도 : 2004  
 생산기관 : 행정자치부

이 기록물은 2004년도 제250회 정기국회에서 의결되어 정부로 이송된 철도건설법(안)을 「헌법」 제53조의 규정에 의하여 공포하기 위한 것으로, 법률 제정이유 및 주요 내용과 함께 철도건설법(안) 전문이 포함되어 있다.



【그림 29】 〈철도건설법 공포(안)〉 표지 및 내용 (DA1286917, 617쪽, 622쪽)

2003년 한국 철도산업의 구조개혁방안이 확정되었으며, 동년 「한국철도시설공단법」의 제정·공포로 2004년 1월 1일부터 철도시설의 건설·개량 및 유지보수 업무를 담당하는 한국철도시설공단이 출범하게 된다. 관련 법령에 따라 고속철도와 일반철도의 건설을 한국철도시설공단이 담당하게 되자, 「고속철도건설촉진법」과 「공공철도건설촉진법」으로 분리·운영하고 있던 당시 「철도건설촉진법」 체계를 통합·정비하여 철도건설사업의 효율적 추진기반을 조성하기 위해 「철도건설법」의 제정이 추진되었다.

〈철도건설법 공포(안)〉의 제1장 총칙에서는 법의 목적, 용어의 정의, 다른 법률과의 관계를 명시하고 있다. 제2장에서는 국가철도망 구축계획, 철도의 건설체계, 철도건설비용부담 등 철도의 건설에 관해 규정하고 있다. 제3장에서는 역세권 개발에 관한 사항을 규정하고 있으며, 제4장과 제5장은 보칙과 벌칙으로 구성된다. 〈철도건설법 공포(안)〉의 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

국가물류비용 및 환경오염비용 등 사회·경제적 비용의 증가로 대용량·친환경적 교통수단인 철도에 대한 투자확대 필요성이 부각됨에 따라 국가철도망 구축계획의 수립 및 시행에 관한 사항을 제4조 및 제5조에서 규정하고 있다. 건설교통부 장관은 효율적인 국가철도망 구축을 위해 10년 단위로 국가철도망 구축계획을 수립·시행하도록 하고 있다. 국가철도망 구축계획에는 철도의 중장기 건설계획, 다른 교통수단과의 연계교통체계 구축, 소요재원의 조달방안에 관한 사항을 포함하도록 하고 있다. 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」에 의하여 수립된 대도시권 광역교통계획에 포함되는 광역전철계획은 국가철도망계획에 반영되어야 하며, 도시철도는 포함되지 않도록 규정하고 있다.

철도건설사업의 체계적인 수행을 위하여 철도교통수요 예측, 철도건설의 경제성 등의 평가, 개략적인 노선 및 차량기지 등의 배치계획, 공사비 및 자원조달 계획, 연차별 공사시행계획 등이 포함된 사업별 철도건설 기본계획을 건설교통부 장관이 수립하도록 제7조에서 규정하고 있다. 제8조에서는 철도사업의 시행자를 규정하고 있는데, 철도건설사업은 국가, 지방자치단체 또는 한국철도시설공단이 시행하도록 하고 있다. 다만, 「사회간접자본시설에 대한 민간투자법」에 의하여 철도를 건설하는 경우에는 해당 법에서 정하는 자가 시행하도록 하고 있다.

제9조에서는 철도 건설사업에 대한 실시계획의 승인을 규정하고 있는데, 「철도건설법」 제8조의 규정에 의하여 철도 건설사업을 시행하는 자는 사업규모와 내용, 사업구역, 사업기간 등의 사항을 포함한 철도건설사업 실시계획을 작성하여 건설교통부 장관의 승인을 얻도록 하고 있다.

제10조에서는 철도 건설사업에 대한 실시계획의 승인을 규정하고 있는데, 「철도건설법」 제8조의 규정에 의하여 철도 건설사업을 시행하는 자는 사업규모와 내용, 사업구역, 사업기간 등의 사항을 포함한 철도건설사업 실시계획을 작성하여 건설교통부 장관의 승인을 얻도록 하고 있다.

사업시행자는 철도건설사업의 시행을 위하여 필요한 경우에 「공익사업을 위한 토지

등의 취득 및 보상에 관한 법」 제3조에서 정하는 토지·물건 또는 권리를 수용 또는 사용할 수 있도록 제12조에서 규정하고 있다.

철도건설 관련 비용부담으로 인한 분쟁을 사전에 예방하기 위해 철도건설의 비용부담에 관한 사항을 제20조 및 제21조에서 규정하고 있다. 철도건설에 관한 비용은 원칙적으로 일반철도는 국고의 부담으로 하고, 고속철도는 국고와 사업시행자 간 분담하며, 국가 이외의 자가 철도 건설사업으로 인하여 현저한 이익을 받는 경우에는 그 이익을 받는 자에게 철도건설사업 비용의 전부 또는 일부를 부담할 수 있도록 하고 있다. 「철도건설법」은 국가철도망에 대해서만 규정하며, 지자체가 건설·운영하는 도시철도의 비용부담에 관한 사항은 「도시철도법」에서 따로 다루고 있다.

역세권 개발구역의 지정제도는 철도역사와 그 주변지역의 종합적이고 체계적 개발을 유도하기 위해 도입한 제도로, 제22조에서 다루고 있다. 건설교통부 장관, 특별시장·광역시장 또는 도지사는 역세권 개발사업이 필요하다고 인정되는 때에는 역세권 개발 구역을 지정할 수 있도록 하고 있다.

「철도건설법」은 2004년 12월 31일 제정되었으며, 그 후 수 차례의 법률개정이 이루어졌으나 주로 관계법령의 변경 등에 의한 미미한 내용변경만 이루어졌다. 다만, 동법 제22조 및 제23조의 역세권 개발에 관한 사항은 2010년 「역세권 개발 및 이용에 관한 법률」이 제정되면서 「철도건설법」에서는 제외되었다.

이 기록물은 철도산업 구조개혁 이후 우리나라 철도건설 체계의 근간을 마련한 법률의 공포(안)으로 당시 「철도건설법」의 제정 배경, 국가철도망 건설 절차, 역세권 개발 구역 지정제도 등을 이해하는데 도움을 준다.

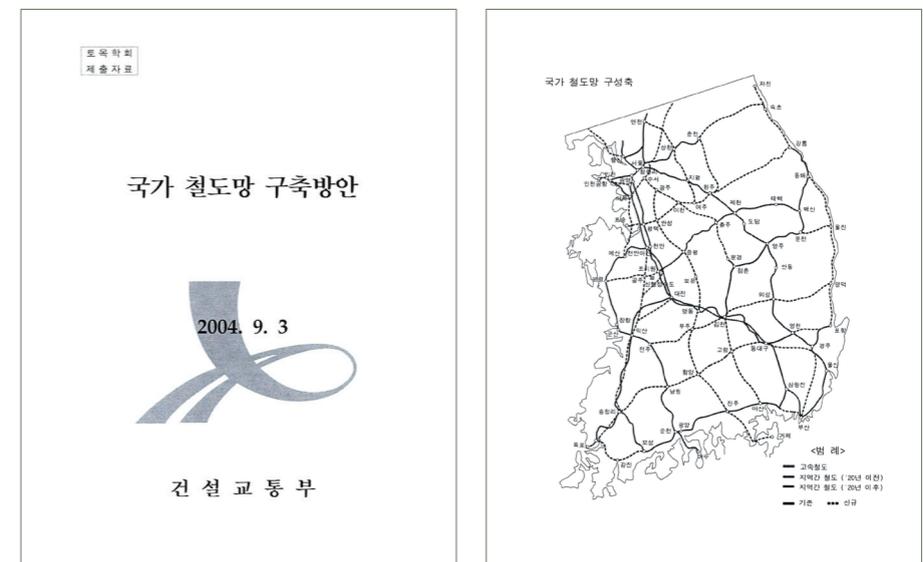
Chapter III

# 23

## 국가철도망 구축방안

관리번호 : 1A10819094511163  
 쪽 수 : 8  
 생산년도 : 2004  
 생산기관 : 국민경제자문회의

이 기록물은 철도산업 구조개혁의 시행 초기년도인 2004년 9월에 건설교통부가 국가철도망에 대한 효율적·체계적 투자를 위해 마련한 계획으로 국가철도망 구축 기본방향, 국가철도망 구축방안, 투자우선순위 결정, 투자자원 조달방안 등의 내용을 담고 있다. 국가철도망 구축계획은 「철도건설법」 제4조의 규정에 의한 법정계획이나, 본 자료에서 제시하고 있는 <국가철도망 구축방안>은 「철도건설법」이 제정<sup>12)</sup>되기 이전 시점인 2004년 9월에 마련된 것이다.



【그림 30】 <국가철도망 구축방안> 표지 및 내용 (1A10819094511163, 57쪽, 60쪽)

12) 철도건설법은 2004년 12월 31일에 제정되었다.

이 기록물에서 제시하고 있는 국가철도망 구축과 관련한 주요 고려사항은 고속철도 개통으로 국토공간구조와 국가교통체계가 변화되고 있다는 점, 물류체계 효율화를 위해 철도의 역할 증대가 필요하다는 점, 국가균형발전 3대 특별법<sup>13)</sup> 제정으로 국토의 균형발전 토대가 마련되었다는 점, 경의선·동해선 등 남북한 연결교통망 복원과 개성공단 및 금강산 관광특구의 공동개발이 진행되는 등 한반도에서 평화분위기가 조성되고 있다는 점, 동북아 국가 간 철도시설의 상호연결 및 통합운영이 진행되는 등 글로벌화에 따른 국가장벽이 제거되고 있다는 점이다.

〈국가철도망 구축방안〉에서는 글로벌 교통과 개방형 국토구조에 부응하고, 다핵·분산형 국토발전, 고속형 국토형성에 기여하는 철도건설을 국가철도망의 비전으로 제시하고 있다. 이와 같은 비전을 달성하기 위한 추진전략은 다음과 같다.

- 분산형 철도 형성
  - 연안 국토축 및 중앙 내륙축의 수송능력 확충
  - 고속열차 비수혜지역의 시설확충 적극 추진
- 네트워크형 철도 형성
  - 항만·화물터미널·산업단지와 연결철도 건설
  - 기존 간선철도와 고속철도 간 상호연계 운영
  - 고속철도와 연계교통체계 강화
- 고속형 철도 건설
  - 고속철도 신선건설의 지속적 추진
  - 기존 철도 시설수준을 고속철도에 대응하여 획기적 개선
  - 철도수송 급행화 추진
- 글로벌형 철도 구축
  - 유라시아 대륙을 연결하는 초국경적 수송 네트워크 구축
  - 남북철도 연결사업의 지속적 추진
  - 남북 및 대륙철도 연결에 따른 수도권 우회노선 확보

13) 국가균형발전 3대 특별법은 「국가균형발전특별법」, 「지방분권특별법」, 「신행정수도의 건설을 위한 특별조치법」으로 2004년 1월 16일에 공포되었다.

〈국가철도망 구축방안〉에서는 남북방향 6개축, 동서방향 6개축으로 국가철도망을 구축하고, 노선의 중복 및 유사성, 수송수요, 경제성 등을 검토한 후 계획기간 중에 투자가 이루어질 사업을 선정하였다. 〈국가철도망 구축방안〉에서 제시하고 있는 남북축과 동서축 국가철도망은 다음과 같다.

- 남북축
  - 남북1축 : 인천-예산-장항-익산-목포
  - 남북2축 : 서울-대전-익산-남원-여수
  - 남북3축 : 수서-이천-증평-영동-진주-거제
  - 남북4축 : 연천-여주-충주-김천-마산
  - 남북5축 : 춘천-원주-제천-영천-부산
  - 남북6축 : 저진-강릉-울진-포항-부산
- 동서축
  - 동서1축 : 서울-춘천-속초
  - 동서2축 : 평택-원주-강릉
  - 동서3축 : 보령-조치원-충주-제천-동해
  - 동서4축 : 익산-전주-김천-영덕
  - 동서5축 : 광주-남원-대구-포항
  - 동서6축 : 목포-광양-부산

투자 우선순위는 교통수요, 경제성, 형평성을 고려하였으며, 공사 중인 구간은 교통수요를, 신설구간은 경제성의 가중치를 높게 부여하여 평가하였다. 그 밖에 노선의 연계성 확보측면과 정부시책 지원 측면 등도 투자 우선순위 결정에서 고려되었다.

〈국가철도망 구축방안〉에서 제시하고 있는 2009년까지 완공 계획인 사업으로는 천안-온양온천 복선전철, 장항선 온양온천-군산개량, 동순천-광양 복선화, 제천-도담 복선전철, 영동선이설, 인천국제공항철도, 경춘선 복선전철, 경부선 수원-천안 2복선전철, 경인선 구로-인천 간 2복선전철, 경부선 조치원-대구 복선전철 사업 등 11개 사업 총 523.6km 구간이다.

신규사업으로는 익산-대야 복선전철, 충주-문경 단선전철, 여주-충주 복선전철, 강릉-저진 단선철도, 보령-조치원 복선전철, 도담-영천 복선전철, 예산-야목 복

선전철, 제2공항철도, 동대구-경주 복선전철, 동안-신탄리 복선전철, 서대전-익산 철도개량, 포승-평택 단선철도 등 15개 사업을 제시하고 있다.

2014년까지 완공 계획인 사업으로는 덕소-원주 복선전철, 전라선 순천-여수 복선화, 제천-쌍용 복선전철, 전라선 익산-여수 복선전철, 삼랑진-진주 복선전철, 성남-여주 복선전철, 원주-제천 복선전철, 진주-광양 복선전철화, 장항선 복선전철, 익산-대야 복선전철, 여주-충주 복선전철, 소사-원시 복선전철, 충주-문경 단선전철, 동안-신탄리 복선전철, 서대전-익산 철도개량, 포승-평택 철도건설, 서울정비창 이전 등 22개 사업 819.2km 구간이다.

국가철도망 구축에는 약 120조원(2004년 기준)의 투자재원이 소요되며, 일반철도 109조원, 광역철도 11조원으로 제시되었다. 2005~2019년 기간 동안 52조원, 2020년 이후 68조원이 소요되는 것으로 전망하였다.

국가철도망 구축의 기대효과로는 철도연장이 2002년 3,129km에서 2020년 4,429km로 증가하고, 전철화율과 복선화율은 동기간 동안 각각 21.3%에서 89.0%, 32.1%에서 88.2%로 증가하는 것으로 제시하였다. 철도시설 확충으로 수송수요도 크게 확충되는 것으로 전망하였는데, 2020년의 여객수요는 2002년에 비하여 1.7배, 화물수요는 2.7배 증가하는 것으로 제시하였다.

이 기록물은 2004년 1월 1일에 시행된 철도산업 구조개혁 이후 최초로 수립된 국가 철도망에 대한 장기 투자계획이라는 점에서 의의가 있다. 또한, 당시의 국가 정책방향과 남북관계가 이 계획에 어떻게 반영되었는지를 잘 보여주는 자료이다.

