

이 자료는 1월 10일 조간판 이후부터
보도하여 주시기 바랍니다.

 건설교통부 MINISTRY OF CONSTRUCTION & TRANSPORTATION	보 도 자 료 MOCT News Release		부 서	고속철도기획단
	www.moct.go.kr		과 장	운영전담팀장
			서기관	이종국 kjmoct@moct.go.kr
	총 12 매		☎	2110-8255

2004년 4월 1일, 고속철도 개통일 확정

- 호남선 복선전철화사업 및 경부고속철도 1단계 사업을 마치고 고속열차 운행개시 -

- 강동석 건설교통부 장관은 2004년 4월 1일을 고속철도 개통일로 확정하고 호남선과 경부선이 동시에 고속열차 운행을 개시한다고 발표했다.
 - 강 장관은 1968년부터 36년여간 추진해온 『호남선 복선 및 전철화 사업』과 1992년에 착공하여 12년간 추진된 국내 최대 국책사업인 『경부고속철도 1단계 사업』을 마무리하는 기념비적인 날이며, 전국이 반나절 생활권으로 진입하는 뜻깊은 날이 될 것이라고 말했다.
- 고속철도 운영을 담당하고 있는 철도청은 그동안 2004년 3월말까지 개통에 필요한 모든 준비를 완료한다는 목표하에 착실하게 개통준비를 하여 왔으며
 - 강동석 장관은 지난 2003년 12월 30일 취임한 이후 서울/목포, 서울/부산 전구간을 탑승하여 현장을 점검한 결과, 금년 4월 1일 개통에 큰 문제가 없음을 확인했다고 말했다.

□ 고속철도를 개통하기 위한 전반적인 준비상황을 보면

- 호남선 복선전철화사업과 경부고속철도 1단계사업(신선 및 기존선 개량)의 건설공사를 거의 마무리하였고
- 고속철도 차량을 투입하여 실제 영업상황에 맞게 단계별로 상업시운전을 정상적으로 시행하고 있는 등 2004년 3월말까지 모든 개통준비를 마무리할 예정이며
- 상업시운전을 통해 나타나는 자그마한 여객 불편사항 까지도 개선하고 보완하여 안전하고 편리한 고속철도를 국민앞에 선보이기 위해 혼신의 힘을 쏟고 있다.

□ 또한, 고속철도 개통행사는 고속철도의 도입의 효과를 배가하고 국민들의 자부심을 고취하기 위해 해당 지자체 및 지역주민 등과 함께하는 전 국민적 축제가 되도록 조만간 선정될 행사전문 민간 대행사가 세부계획서부터 주도적으로 추진할 것으로 알려졌다.

- 『호남선 복선전철화사업 준공 및 고속열차 운행식』과 『경부고속철도 1단계 사업준공 및 고속열차 운행식』은 개통일 이전에 구분하여 추진될 것으로 보여진다.

□ 이제 우리앞으로 성큼 다가온 고속철도 시대의 개막은 우리나라를 경제·기술·생활선진국으로 만드는 계기가 될 것이며, 특히 호남선의 고속열차 운행은 호남지역의 발전을 더욱 촉진할 것으로 전망된다.

붙임 : 1. 고속철도 개통현황

고속철도 개통현황

2004. 1. 19.

건설교통부

I. 추진경위

- '81. 6 : 제5차 경제사회발전 5개년계획('82~'86)에 서울~대전간(160km)고속전철건설계획('86~'89)반영
- '83. 3~'84.11 : 서울~부산축의 장기교통투자 및 고속철도 건설의 타당성 조사실시(미국 루이스버저사, 국토연 등 국내·외 연구기관)
- '89. 5 : 경부고속철도 건설방침 결정(복선신선, '91~'98)
- '90. 6 : 사업계획 및 노선확정(서울~부산, 409km)
- '92. 6 : 경부고속철도 시험선구간(천안~대전) 4개 공구 착공
- '94. 6 : 차량도입계약 체결
 - * 프랑스 TGV 시스템 선정, 46편성 21억160만달러
- '98. 7 : 경부고속철도 1단계 기본계획 변경

- * 서울~대전구간 : '03. 12월말 개통
 - * 서울~부산, 서울~목포구간 : '04. 4월 개통
- '99.11 : 호남선을 전철화하여 '04.4월 동시개통 결정
- '99.12 : 시험선 34km 구간에서 시험운행(대통령 시승)
- '00.11 : 시험선 57km 완공·시속 300km 시험운행
- '01.10 : 호남선 전철화 착공
- '03. 4 : 서울~부산·목포 '04. 4월 동시 개통 확정
- '04. 4 : 경부·호남 동시 개통

II. 건설 및 개통준비

1. 건설사업

경부고속철도 1단계 사업 (409.8km, '92. 6월 착공)

- 광명~대구 신선건설, 서울~시흥·대구~부산구간 기존선 전철화 개량(공정 98%, 주요공사 완료)
 - * 신선건설 235.6km 57.5%, 기존선 개량 174.2km 42.5%
 - * 서울~부산 : 현 새마을호 4시간 10분 → 2시간 40분
 - 서울~목포 : 현 새마을호 4시간 42분 → 2시간 58분
- 신설되는 광명·천안아산역사를 비롯하여 개량역사(대전·동대구·부산), 민자역사(서울·용산) : 마무리 공사중
- 고속차량 46편성(국외 12, 국내 34)제작·반입 완료('03.11)
- 1단계 사업비 12조 7,377억원 중 12조1,122억원 집행

호남선 복선 및 전철화 사업

- 복선화 사업('68년부터 구간별로 단계적 추진)
 - * 흑석리-논산, 함열-익산(68.1~75.8), 대전조차장-흑석리, 논산-함열(75.2~77.12), 익산-정읍(81.2~85.11), 장성-송정리(82.3~88.9), 정읍-장성(85.4~87.12), 송정리~임성리(95.9~01.12), 임성리~목포(95.9~04.4)
- 전철화사업(공정 94%, 주요공사 완료)
 - 사업비 : 8,753억원
 - 사업내용 : 대전~목포간(256.3km) 전철화 및 정차역 개량

2. 개통준비

- 고속차량 46편성 반입, 인수검사 시행(1-2월중 완료)
- 고속철도사업본부 발족 및 운영인력 교육 완료
- 터널경보·지장물 검지장치 등 첨단 안전설비 구축 및 구간별 시설물 보강완료(안전설비 410개소, 터널보강 27개소 등)
- 안전관리 과학화 및 안전 전문기관과의 연계 시스템 구축
- 규정 82건, 매뉴얼 386건 제·개정 완료
- 유지보수를 위한 장비(시설·전기분야 31종 116대) 및 사고복구 장비(복구기중기 등 5종 8대)도입
- 안전 및 신뢰성 확보를 위한 단계별 시운전 정상 시행
 - 기존선 적합성 시험(서울~시흥, '03. 5~7)
 - 동적통합시험(서울~대전 : '03. 8~10, 서울~부산·목포 '03.11~12)
 - * 경부선 고양~동대구('03.11.11)·부산('03.11.17) 최초운행
 - * 호남선 고양~일로('03.11.4)·목포('03.12.10)
 - 상업시운전(서울~부산·목포, '04. 1~3)
 - 1단계 : '04. 1월, 기존열차 운행조정없이 실시
 - 2단계 : '04. 2월~3월, 일부 기존열차 운행 조정 실시
 - * 실제 영업에 대비하여 열차운행계획 검증, 모의여객취급 등 운영요소 총체적 점검

※ 고속철도 차량제원 및 안전설비 현황(붙임)

<2004. 4월 경부·호남선 고속열차 동시개통 약도>

경부선

1단계 완료 (2004.04.) 2단계 완료 (2010.)

운행시간
단축시간(새마을호기준)
운행거리

34분
(△26분)
96.3km

49분
(△42분)
159.7km

1:39분
(△1:24분)
292.4km

1:20분
(△1:43분)
281.6km

1:36분
(△2:45분)
330.2km

2:40분
(△1:30분)
409.8km

1:56분
(△2:14분)
412.0km

호남선

49분
(△52분)
160.8km

1:38분
(△1:00분)
243.0km

2:38분
(△1:15분)
352.0km

2:58분
(△1:44분)
411.4km

— 기 존 선

— 1단계 기존선 활용구간(호남선포함) : 67%

— 1단계 고속철도 신선 건설구간 : 33%

..... 2단계 고속철도 신선 건설구간

Ⅲ. 열차운영계획 및 운임체계

1. 열차운영계획

○ 2004년 개통시 운행횟수(일일 편도기준)

구 분	고속열차	일반열차		합 계
		중장거리	단구간	
경 부	60~64회	21회	33회	114~118회
호 남	22~28회	15~16회	8~9회	45~53회
합 계	82~92회	36~37회	41~42회	159~171회

○ 시종착역 운영계획

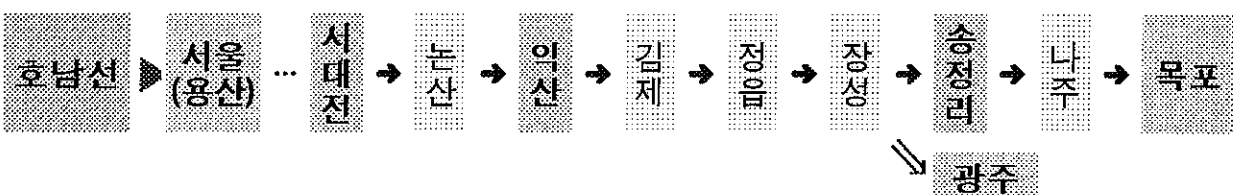
구 분	역 별	취 급 열 차
수도권 지 구	서 울	경부·호남선 고속열차, 경부·충북·대구·경전선 일반열차
	용 산	경부·호남선 고속열차, 호남·전라·장항선 일반열차
	광 명	경부·호남선 고속열차 전용 취급

○ 정차역 운행패턴(직통, 격역정차 등 다양화)

시종착역 주요역 수시정차역



* 총소요시간 : 2:40 ~ 2:50분, 수요일에 따라 동대구, 부산 직통열차 설정



* 총소요시간 : 2:38 ~ 2:58분, 서울~서대전 구간 정차역은 경부선과 동일

2. 고속철도 운임(잠정안 : 재경부 협의중)

○ 수요와 매출이 최대가 되도록 탄력적인 가격정책 시행

- 경 부 선

구 간	서울~천안아산	서울~대전	서울~동대구	서울~부산
운임(안)	11,400	20,600	40,000	49,900
새마을대비	124%	148%	147%	135%

- 호 남 선

구 간	서울~사대진	서울~익산	서울~송정리	서울~광주	서울~목포
운임(안)	20,700	28,600	37,200	38,200	42,900
새마을대비	148%	138%	128%	127%	124%

○ 각종 할인을 통하여 수송수요 증대

- 조기에매 할인 : 7~20%(60일전부터 예매 가능)
- 할인카드 도입 : 기본 15%, 최대 30%
- 통근·통학 정기 할인 : 주중 40%
- 단체 승차권 할인 : 10인 이상 10%
- 연계열차 환승 할인 : 일반열차 운임의 20%

IV. 고속철도 개통효과

- 전국 3시간대 반나절 생활권 실현으로 국민 삶의 변혁추구

- 서울~부산 : 현재 새마을 4:10분 ⇒ 고속열차 2:40분
- 서울~목포 : 현재 새마을 4:42분 ⇒ 고속열차 2:58분

- 철도수송 능력의 배가로 교통혼잡 해소 및 물류비 절감

- 여객열차 1.4배, 좌석공급 2.3배 (47,296석 ⇒ 107,830석) 증가
- 화물용량 1.5배 증가 (시흥-대전 기준 : 34 ⇒ 50회)

* 2000년도 기준 국가물류비 85조원, 2002년도 교통혼잡비 22.1조원

- 유동인구 증가 및 업무·여가활동 공간 확대

- 3시간이내 서울로 접근가능한 인구가 28백만명(58%)에서 34백만명(70%)으로 증가, 중거리통근·당일출장 등이 활성화

* 일 본 : 신간선 중거리 통근자가 6천명('88) → 42천명('00)으로 증가

* 프랑스 : 구매·판매 목적의 통행이 18~22% 증가

- 주2일 휴무제 등과 더불어 관광수요 증가를 촉진

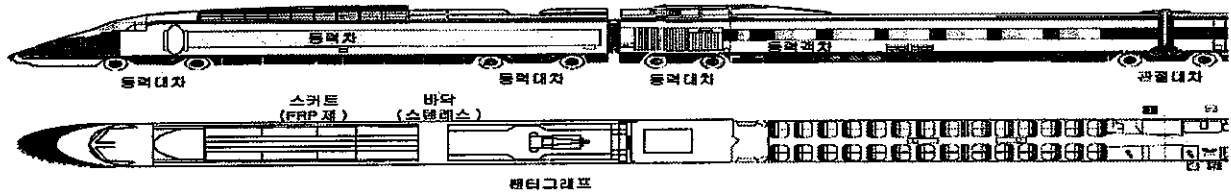
* 프랑스 파리~몽세닌(1시간 25분 소요) 구간의 경우 '80~'84년도중 여객 7.2배 증가, 이중 49%는 유발수요로 추정

- 중간 정차도시와 주변지역이 기업활동 및 교육·문화·관광 중심지로 성장할 수 있는 계기 제공

- 특히, 정보통신 발달과 전원형 생활수요 증대 등으로 거주비용이 저렴한 정차도시의 매력에 대폭 증대

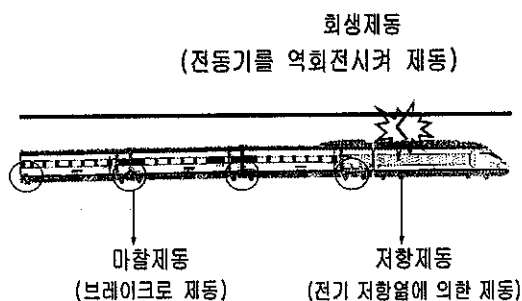
고속차량

□ 고속차량 46편성, 920량 운행

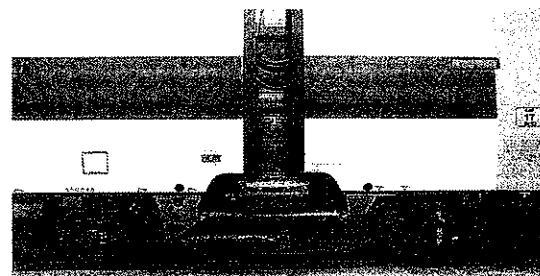


- 1편성 20량, 길이 388M, 좌석 935석 (1등석 127, 2등석 808)
- 최대운용속도 300km/h, 건인동력 13,560KW (18,200마력)
- 가속성능 300km/h까지 6분8초, 제동거리 6,400m (2분32초)

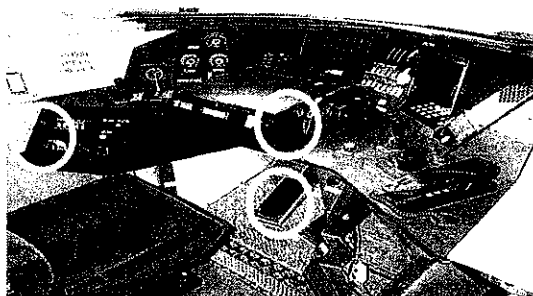
□ 주요 특성



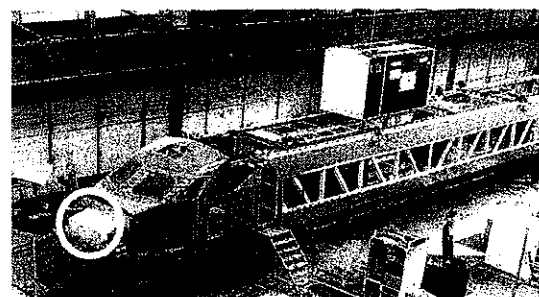
3중 제동시스템의 강력한 제동성능
※ 프랑스TGV는 2중제동시스템



관절형 대차로 객차간 연결
경량화·주행 안전성 및 승차감 향상 사고시
탈선또는 전복방지

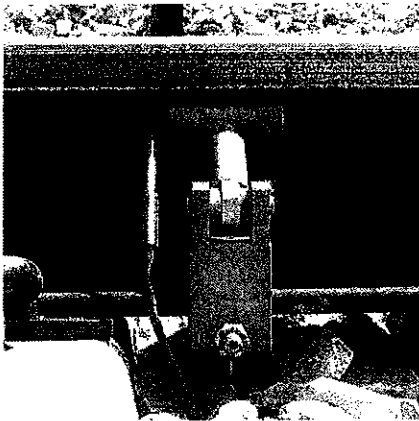


운전감지시스템 (Deadman Device)
기관사 심신이상 또는 졸음시
열차 운전사고 방지

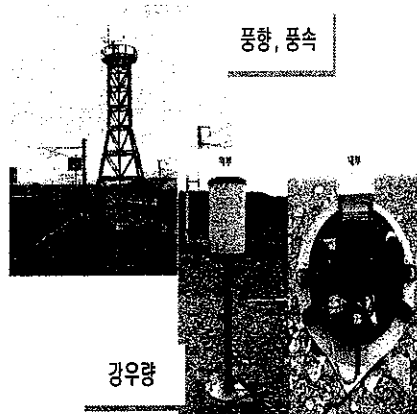


충돌시 안전성 확보
선두부에 허니콤 모양의 충격 흡수장치 설치
300km/h시 700kg물체 충격을 흡수

안전설비 현황



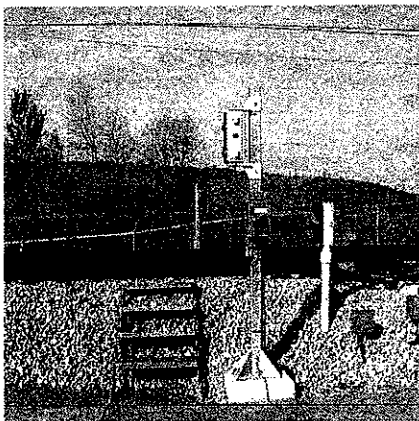
<레일온도검지장치>



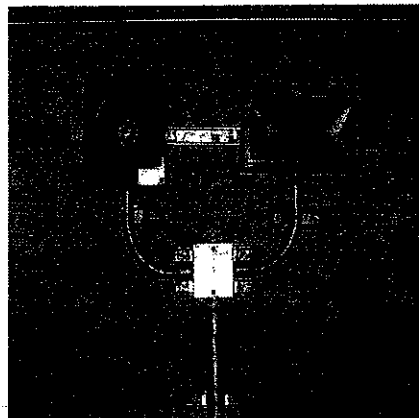
<기상감시설비>



<골림검지장치>



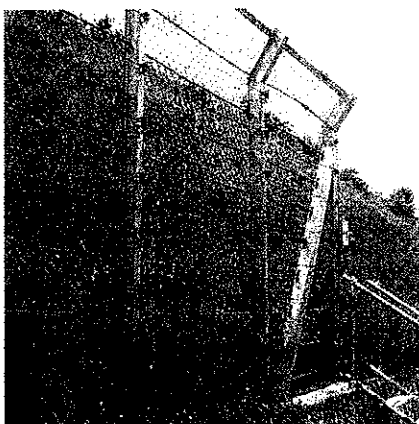
<열차접근확인장치>



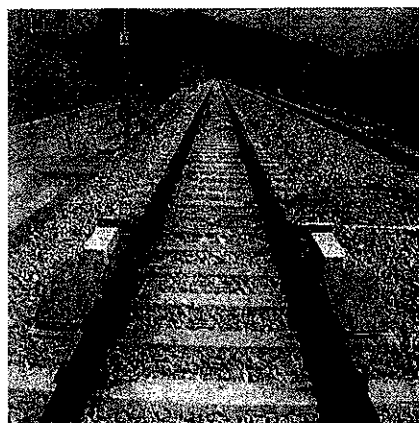
<터널경보장치>



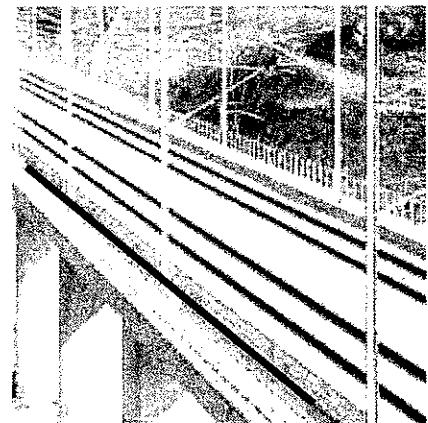
<분기기히팅장치>



<지장물검지장치>



<차속온도검지장치>



<방호벽>