



한국고속철도(KTX)개통 1개월 운영현황

2004. 4. 30.

철 도 청

차 례

I. 고속열차 개통 1개월 운행상황 분석	1
II. 고속열차 개통에 따른 변화	9
III. 주요 개선요구에 대한 대책	12
1. 차량 등 편의시설 개선 대책	12
2. 여객편의시설 및 서비스 개선	13
3. 영업제도 및 일반열차 운영개선	16
4. 고속철도 건설목 안전 및 보안대책	18
IV. 향후 발전방향	19

I. 고속열차 개통 1개월 운행상황 분석

□ KTX 개통 1개월 고속·일반열차 수송 및 수입실적 (천명, 백만원)

구 분		K T X			일반열차		
		경부선	호남선	소 계	경부선	호남선	소 계
합 계	수송량	1,758	355	2,113	2,507	682	3,189
	수 입	55,805	10,292	66,097	21,179	5,655	26,834
1일 평균	수송량	59	12	71	84	23	107
	수 입	1,860	343	2,203	706	189	895
	승차율	66	38	60	76	58	71

○ 2004년 4월 1일 개통이후 한달(30일) 동안 KTX의,

- 수송량은 총 211만 명(1일 평균 7만 천명)
- 수입은 총 661억 원(경부선 : 558억 원, 호남선 : 103억 원)
- 평균승차율은 60%

※ 최대수송일(4월5일) : 103,307명(경부선 79,491명, 호남선 23,816명)

○ 경부·호남선 수송량은 일평균 178,000명으로 전년 동기간 (일평균 143,000명) 대비 24.5% 증가

- 4월은 비수기인데다, 불황여파로 금년도 1~2월 철도수송량이 지난해에 비해 11.4% 감소하는 등 전반적으로 국내 교통수요가 감소된 여건을 감안하면 KTX개통으로 철도수송량이 크게 증가한 것으로 분석됨 (경부선 131% 증가, 호남선 113% 증가)

○ 개통이후 경부·호남선 모두 이용객이 꾸준히 증가 추세에 있음

- 경부선은 평일 60%, 주말 90% 좌석이용률을 보이고 있으며, 연휴 또는 주말 피크시간대는 대부분 매진상태임
- 호남선의 경우 경부고속철도 도입차량 46편성을 공용하는 관계로 수송수요(경부선의 25~30%)에 비해 열차당 좌석수는 많고 운행 빈도는 떨어져 평일 30%, 주말 60%의 좌석이용율을 보이고 있음

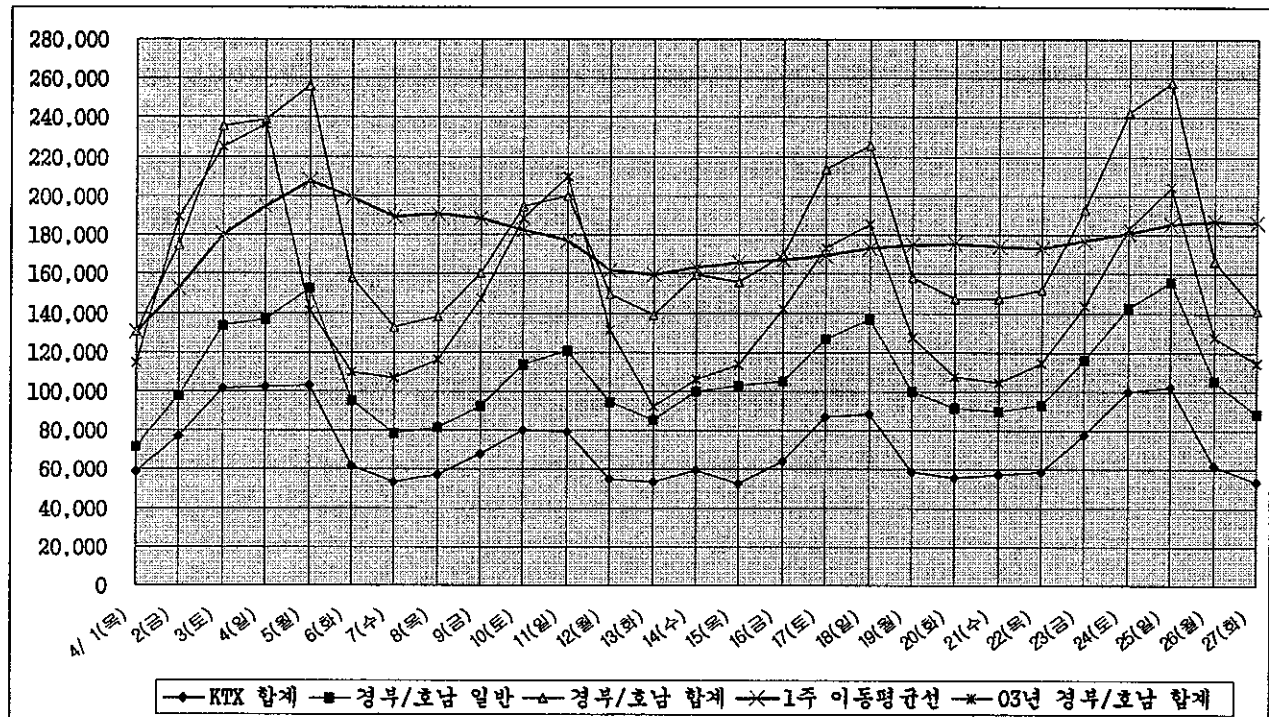
※ 좌석이용율은 떨어지나 수송량 측면에서는 과거 새마을호 수송실적 대비 3배 수준으로 증가

※ 해외 철도선진국의 고속철도 평균 좌석점유율
 <Average Occupancy Rates for High-speed Trains('96-'97)>

국가	회사	1996	1997
프랑스	SNCF	57.2%	58.5%
독일	DBAG	47.2%	44.8%
스페인	RENFE	62.6%	61.1%

(근거 : UIC,1999)

□ KTX 수송인원 분석

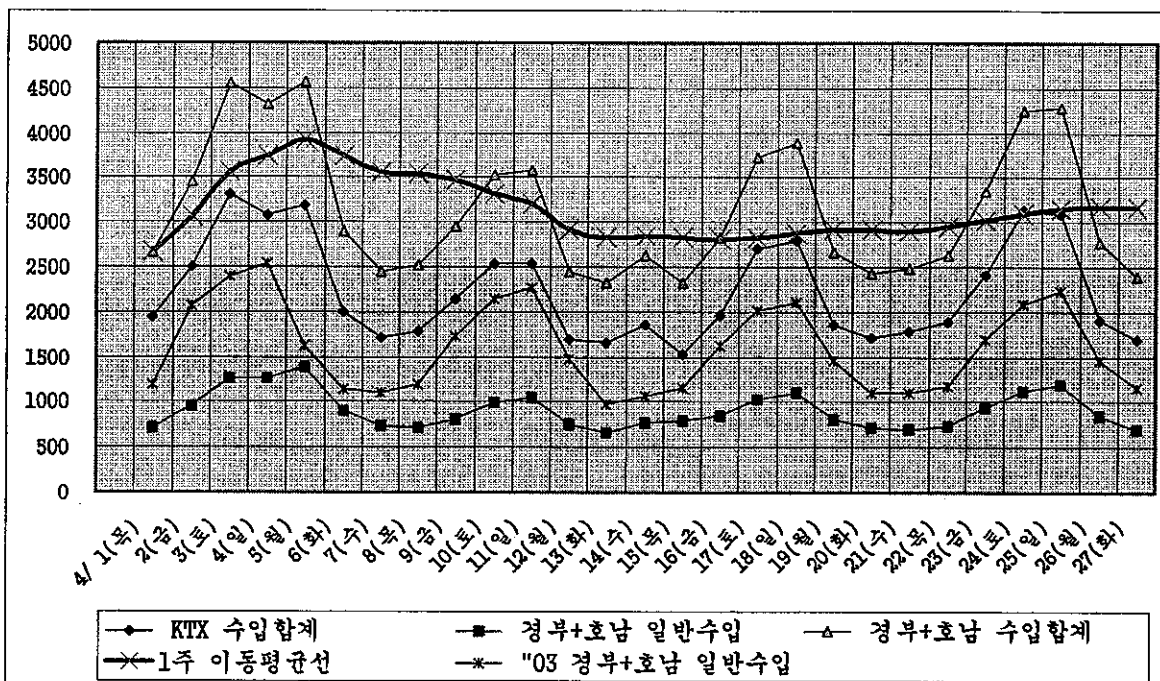


○ KTX 수송실적 분석

- 고속열차의 전체적인 이용추세는 개통초 연휴와 가수요 기간을 고려하면 꾸준히 증가하고 있다고 분석됨
- 전문기관 예측결과 고속열차의 1일 예상수송량은 약 15만명 (금년 평균)으로 추정하였으며, 현재 실적은 1일 약 71,000명 수준이나 조만간 목표수준에 근접할 것으로 판단됨
- 경제불황여파로 전체 교통수요 자체가 금년 들어 크게 감소한 환경 및 교통수요변화에 시간이 걸리는 특성상의 요인으로 분석됨

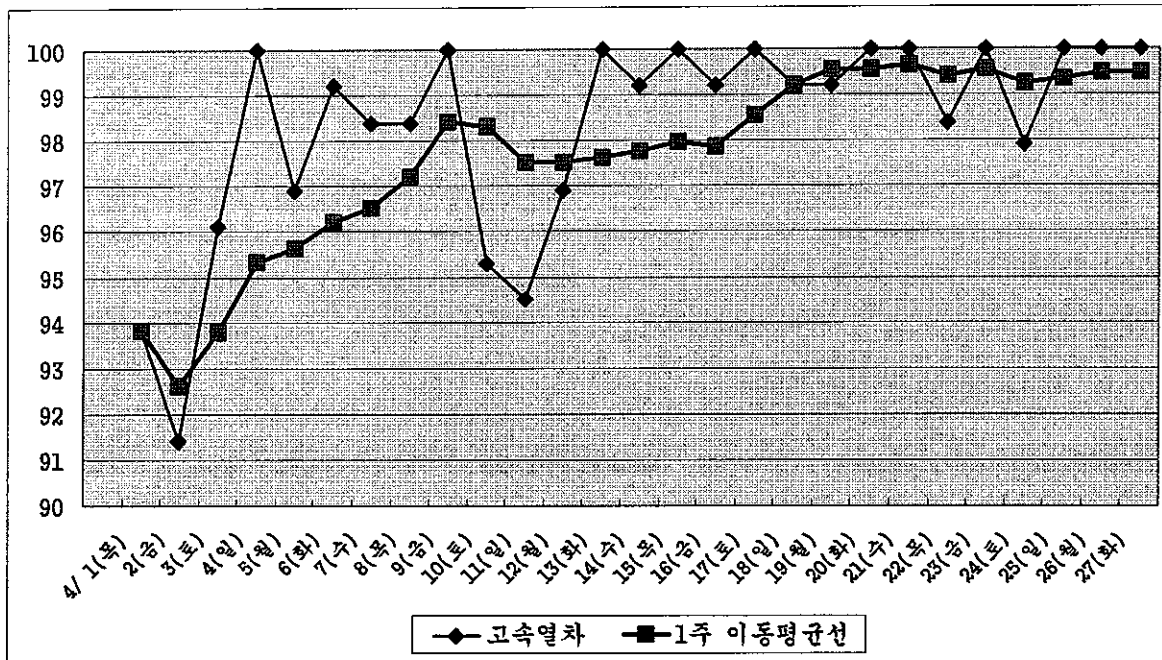
- 현재의 증가추세를 반영할 때 일부열차 시각조정·운행구간조정·열차 증편 등을 시행하는 7월 이후부터는 상당히 호전될 것으로 전망됨
- 일반열차를 포함시 일평균 수송량은 약178,000명으로서 '03년도 동월일 평균수송량 143,000명과 비교시 일일 35,000명이 타교통 수단에서 전이된 순증 인원임
- 37,000명중 항공수요전이 약 9,000여명, 버스·자가용 등 26,000여명이 전이된 수요(항공수요: 20~70%,고속버스 수요: 단구간을 제외하고 20~35% 수요 감소)
- 휠체어 장애인의 KTX 이용비율은 약14개 열차당 1명이 승차 (1개열차당 휠체어장애인 좌석은 2개로써 좌석점유율 3.5%) 하고 있음

□ KTX 수송수입 분석



- 고속열차의 일평균 수송수입은 불황으로 인한 교통수요감소(11%)에도 불구하고, 일반열차를 포함시 일평균 수입은 약31억원 (고속열차 22억원)으로서 '03년도 동월 일평균 수입 15.6억과 비교시 거의 2배로 증가

□ KTX 열차 정시 운행률



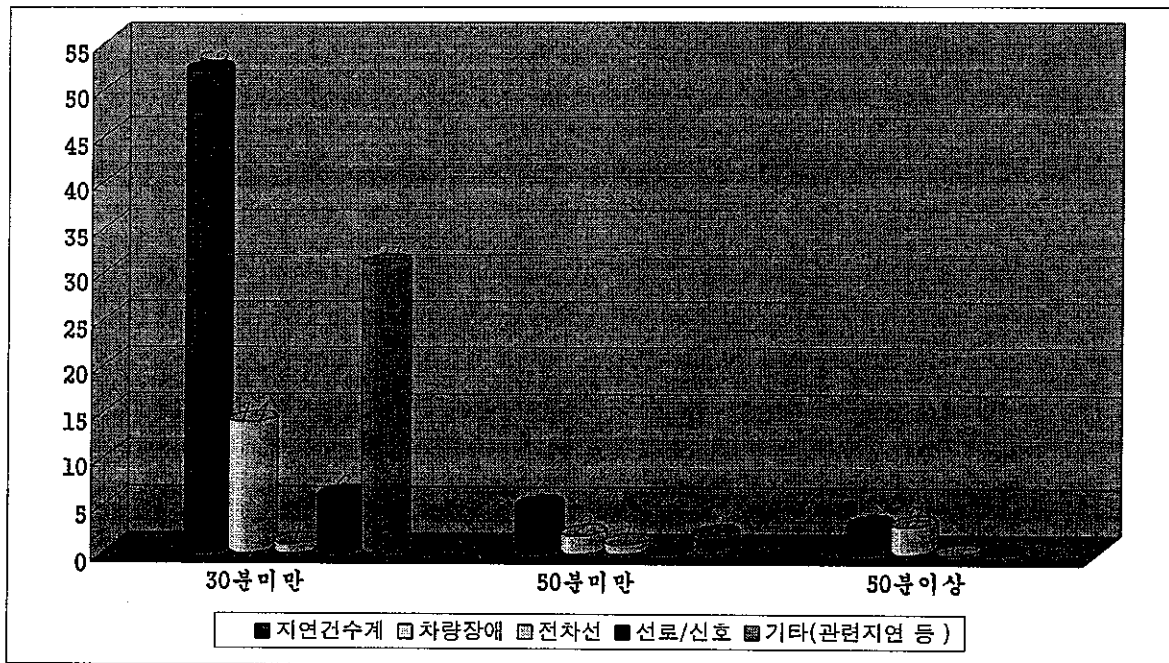
- 개통 1개월 동안 정시운행률(종착역 도착기준 10분이내)은 평균 98%로 외국사례에 비추어 보아도 매우 양호함

※ 선진 고속철도 운행국가의 정시 운행률

구 분	내 용	비 고
일본 신칸센	최초 3년간 90%, 현재 95%수준	1964년 개통
TGV 지중해선	개통초기 1개월간 75%, 현재 95%수준	2001. 6. 개통
독일 ICE	개통초기 81.1% 수준	1991. 6. 개통

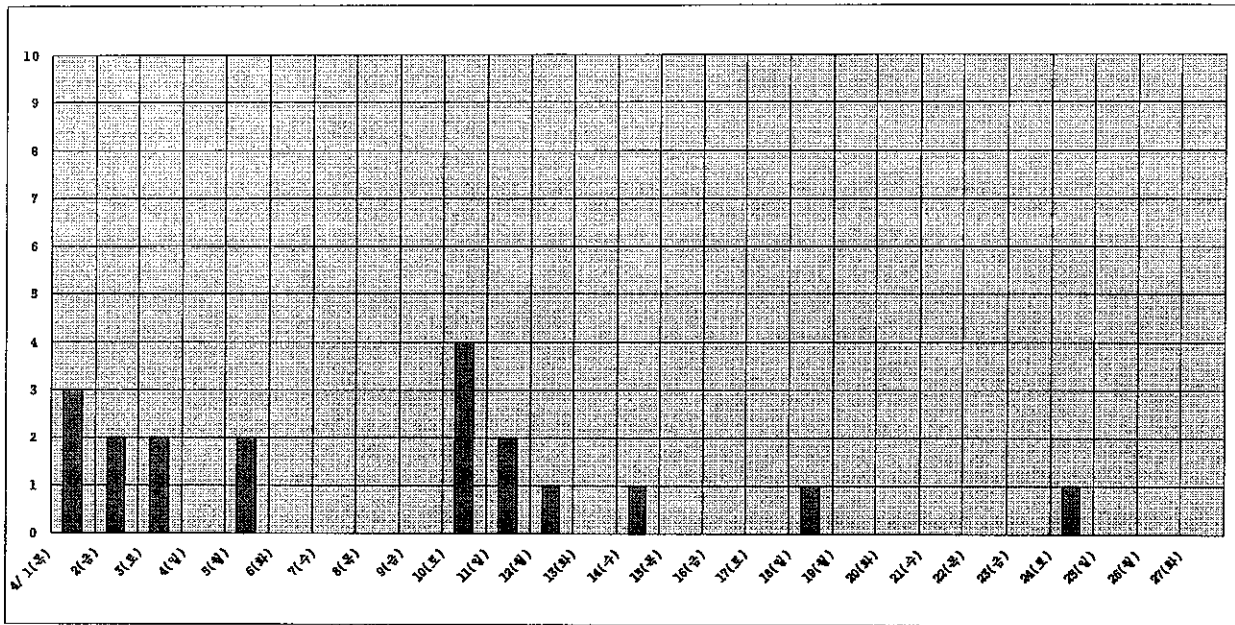
- 개통초기를 제외하고 2주일 이후부터는 매일 98%~100%의 정시운행률을 기록하여 단기간 신속하게 시스템이 안정화되어 가고 있음

□ 고속열차 운행지연 종류별 현황



- 개통초기 고속열차의 기술적 장애는 27건, 기타 운행관련지연 33건 등 총 60건의 운행지연이 발생하였으나, 4월 13일 이후는 거의 전 열차가 사실상 100%정시 운행
 - 기술적 장애현상은 주로 고속열차 자체보호 2중 3중 안전장치가 민감하게 작동되어 발생(차량제어특성상 자동적으로 서행)
 - 개통초기 한달간 발생된 장애는 비교적 경미한 편으로 열차의 중도 타절 및 운휴 등 중대한 사안은 단 한건도 발생하지 않음
- ※ 일본 신간선의 경우 개통초기 운전장애와 정시운행 등에 문제점이 많이 발생하였으며, 이러한 기간이 초기 3년간 지속되었음
(1964년 214건 발생, 1965년 251건, 1966년 153건 발생)

□ 10분이상 열차지연을 초래한 차량 장애 발생 현황



- 차량장애는 개통초기 보조전원장치에 의한 장애가 많았으나,
 - 장애유형별 차량 전문관리를 위한 태스크포스팀을 운영하여 적극 대처한 이후 대부분 문제점이 보완되어
 - 2주 이후부터는 열차지연이 발생하지 않고 있는 등 주변의 우려와 달리 안정적 출발을 하고 있다고 평가할 수 있음

□ KTX 고객만족 설문조사 결과

- 조사표본수 : KTX 이용승객 1,301명
- 조사방법 : 전문조사 요원에 의한 개별 면접조사 시행
- 조사·분석기관 : 한국철도기술연구원, KDN(Korea Data Network)

○ 종합적인 만족도 : 만족 36.7%, 보통 46.3%, 불만족 16.3%

○ KTX 이용시 만족도 분석 결과

- 만 족 : 실내청결, 승차감, 실내공기, 승무원서비스,
- 불만족 : 좌석배치, 좌석안락감, 차내소음

○ 접근교통 수단

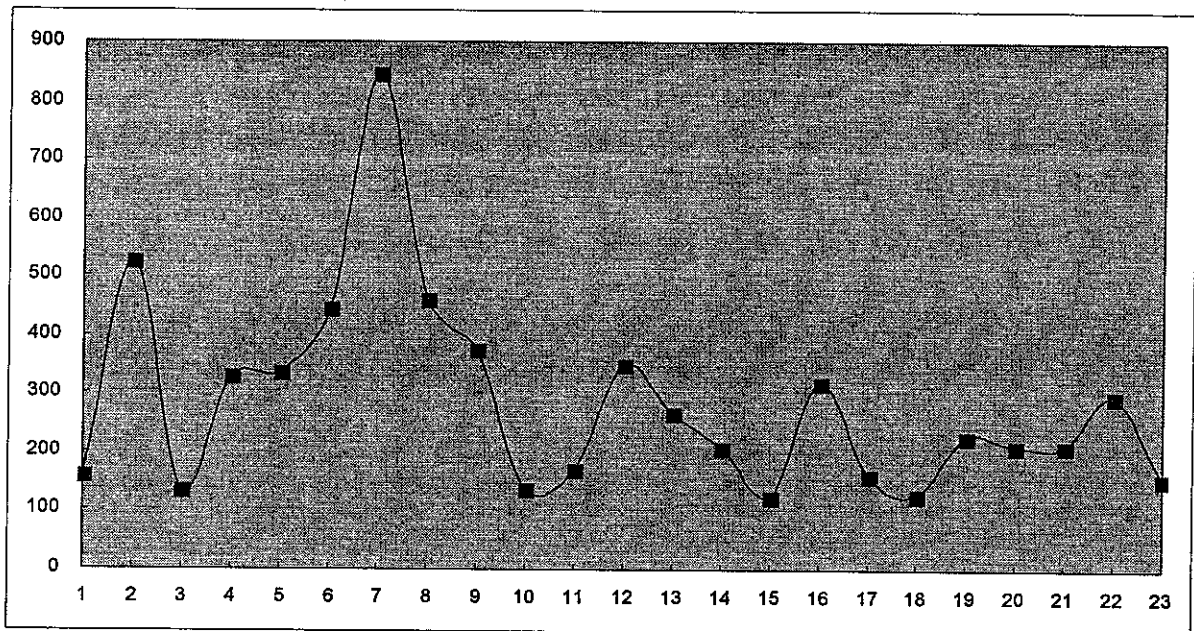
- 지하철 54.3%, 택시 24.0%, 버스 19.1%, 자가용 12.6% 기타 2.6%

□ ‘고객의 소리’ 처리현황

○ 주요 내용

- 운행횟수 감축, 운행시간 증가 등 일반열차 이용시 불편사항
- 콜센타 전화접속 어려움 등 이용의 불편
- 고속열차 좌석불편, 소음 등

○ ‘고객의 소리’ 접수 건수는 적극적 대응에 따라 크게 감소하여 안정화 단계



< 참고 : 외국에서 바라보는 한국고속철도 >

□ 한국은 알스톰사의 시장에 경쟁상대로 등장(프랑스 파가로 3.30자)

- ‘한국은 잠재적으로 그들만의 고속열차를 제작하는데 필요한 모든 자료를 보유하게 되었다. 보다 우려스러운 점은 한국측에서 알스톰사 자신의 시장에 경쟁상대로 등장할 것이다’

□ 고속철도 개통은 ‘국제사회에서의 한국의 위상을 상징한다’(뉴욕타임즈)

- 여객운송량 3배 증가 · 화물운송능력 7배 증가로 교통체증해소에 따른 경제비용 2백만달러 감소 효과

※해외언론 보도 횟수

구분	프랑스	일본	중국	미국	대만	러시아	벨기에	이태리	합계
횟수	9	5	3	3	2	1	1	1	25

※ 고속철도 개통이후 외국언론의 반응

- BBC ('04.4.1) : 한국은 '04.4.1일 고속철도 상업운행 실시하였으며, 세계 5번째 고속철도 보유국
- ABC Radio Australia('04.4.1) : 한국 고속철도 개통, 서울-부산간 90분 단축
- Reuters('04.4.1) : 고속철도 개통으로 경부 · 호남 여행시간 대폭 단축되었으며 한국 교통혼잡 개선 기대
- New York Times ('04.4.2) : 고속철도 개통, G7 한국형 고속열차 개발 등으로 한국은 선진국 진입
- Korea Today('04.4.5) : 한국고속철도의 개통소개와 철도르네상스 시대 개막

II. 고속열차 개통에 따른 변화

□ 교통수단간의 합리적인 역할 분담

- 항공의 수요는 고속철도 개통이후 고속철도로 크게 전환

구 분	개통전 탑승객수	개통후 탑승객수	탑승객 감소율
서울⇔광주	3,078 (66.4)	2,186 (72.1)	29.0%
서울⇔목포	134 (52.8)	105 (45.4)	21.6%
서울⇔부산	16,059 (70.3)	9,488(68.5)	40.9%
서울⇔대구	2,917 (66.9)	926 (77.7)	68.2%

주) 개통전 탑승객 수는 '04년 1/4분기 일일평균 탑승객 수이며 ()는 탑승율 (출처 : 건설교통부)

- 고속버스의 경우 장거리 구간의 이용객이 철도로 전환

구분	서울-천안	서울-대구	서울-부산	서울-광주	서울-목포
고속버스	9.2%	-29.3%	-35.4%	-25.3%	-20.0%

주) 4.1~4.12 자료기준 (출처 : 전국고속버스 운송사업조합)

※ 2003년 4월대비 일평균 약3만5천명이 항공, 고속버스, 승용차로부터 전이 된 것으로 추정됨

- 화물수송 능력 증가로 물류비 절감

- 삼성전자, 현대차 등 국내 대형화주 60%가 고속철 개통 뒤 철도 수송 물량을 늘릴 계획(한국무역협회 대형 화주 24개사 대상 조사)

※ 철도화물 수송분담률 5%상승시 국가물류비 연 1조 8,500억 절감(교통개발연구원)

□ 국민의 삶의 질 향상

○ 통근가능권역 확대

- 대전역 기준 정기관 이용객의 경우 일평균 337% 증가

구분	고속철도 개통전 (‘04. 3.1-3.20)	고속철도 개통후 (‘04. 4.1-4.20)	증가율
대전역	83매	280매 증가	337%

- 신설역의 경우도 기대이상 수요 : 천안아산역 153매, 광명역 120매
- 주요기업(삼성, LG SK)등 영업부서 1박 2일 출장을 당일 출장으로 규정 개정하여 고속철도 비용 지원
- 고속철도 정차역 중심으로 역세권이 확대되어 고속철도 정차역 주변 부동산 시장에 활력

□ 지역경제 활성화

- 고속철도 정차역 접근성이 기업입지 선정의 주요요인으로 작용 (국토연구원)
 - 천안아산 역 역세권에 신도시 886만평, 오송역 인근에 285만평의 오창과학산업단지가 조성
 - 삼성전자는 아산시 탕정면에 2005년 완공목표로 하이테크 산업단지인 삼성테크노컴플렉스를 조성 중
- 주5일 근무제에 의한 관광 패턴의 변화 및 관광산업 발전
 - 숙박 관광의 경우 자가용 승용차이용율이 59.2%였으나, 장거리는 고속철도를 이용하고 주변관광은 렌트카를 활용하는 추세 증가
 - 일본 관광객의 경우 부산, 목포에 배를 이용해 도착 남해 관광후 KTX를 이용 서울 쇼핑을 즐기고 인천공항으로 이동하는 관광 증가
 - 호남권 10개 시군이 함께 추진하는 KTX를 이용한 남도 기행을 목포MBC 주관으로 맞춤형 여행 상품 운영

<참고 : 韓流熱氣속 KTX>

- 최근 중국 · 일본 · 베트남에 일고 있는 한류열풍과 관련, 한국을 방문하는 KTX 테마관광객 증가
 - 한국의 KTX를 타고 남도관광벨트, 부산권 등을 여행하는 관광객이 증가함은 물론 각 여행업체는 KTX와 연계한 관광상품을 속속 개발하고 있으며, KTX자체가 관광상품이 되고 있음
- KTX와 함께 앞서가는 한국의 국가경쟁력에 대한 방송사의 관심이 베트남, 대만 등 동남아 전체로 확산
 - 베트남 호치민 TV가 한국관련 특집 취재(다큐30분물 20부작)를 하고 있으며, KTX에 대하여 비상한 관심을 갖고 집중취재 중
 - 대만의 위례전시 TV도 한국의 KTX에 관한 특집물 취재 예정

Ⅲ. 주요 개선요구에 대한 대책

1. 차량 등 편의시설 개선 대책

KTX 일반실 역방향 고정식 좌석, 고속차량의 터널 통과시 소음 등으로 고속열차 일부 이용객들이 불편 호소

□ 역방향 의자 개선

- 순방향 좌석부터 우선 발매, 역방향좌석 운임 할인(5%)
 - 평균승차율(57%) 감안시 대부분 순방향 착석 가능
- 이용자 설문조사, 기술적·경제적 검토 및 의학적 진단 등 종합검토를 거쳐 회전식으로 개조여부 결정
 - 설문조사 기 착수 : '04. 4. 1~5. 30(주 1회 시행)
 - '역방향 좌석이 인체에 미치는 영향' 연구용역 실시('04. 4~)
- ※ 역방향 좌석 개조 소요기간 및 예산 검토
 - 소요기간 : 약 45개월(1.5편성/월)
 - 소요예산 : 1,284억원 (자동회전의자, 이어폰설비 포함)

□ 고속차량의 터널 통과시 소음대책

- 차량의 氣密시스템 정비 철저
 - 에어플랩 정상기능 확보
 - 동력객차의 동력실 출입문 쇄정기능 및 동작상태 확보
- 슬래브케도 터널의 소음저감을 위한 연구용역 시행(04. 5~)
 - 선진 외국 고속차량의 소음도 비교분석
 - 고속철도 터널내 소음특성 분석 및 흡음재 개발
 - 효과적인 저감방안 제시 및 2단계 개통구간 적용

<참고 : 각국 고속철도 및 항공기 좌석 비교>

구 분		좌석수	배 열	의자간격(mm)	형 식
경부고속철도	1등석	127	2+1	1,120	회전식
	2등석	808	2+2	930	고정식
프랑스 TGV-A,PSE,R등	1등석	116	2+1	957	고정식
	2등석	369	2+2	850	고정식
Eurostar	1등석	205	2+1	945	고정식
	2등석	565	2+2	845	고정식
스페인 AVE	1등석	116	2+1	977	고정식
	2등석	213	2+2	900	고정식
ICE(3세대)	1등석	130	2+1	1,010	고정식
	2등석	244	2+2	971	고정식
신간선(200계)	1등석	52	2+2	1,160	회전식
	2등석	843	3+2	980	고정식
항공기 (B747)	비즈니스			1,090	
	이코노믹			864	

2. 여객편의시설 및 서비스 개선

□ 객실내 서비스 개선

장애인시설 미비, 도시락·더운 음료 공급 등 서비스 미흡 및 선반투명창 반사, 화장실 사용불편 으로 인한 개선 요구 등

- 장애인 서비스 개선 (※ 고속철도의 장애인 편의시설은 대중교통수단중 가장 우수)
 - 전용매표창구, 주차장, 화장실, 게이트, E/L, E/S, 경사로 등 설치완료
 - 고속철도 정차역 휠체어 승강설비 20개역 55대 설치 완료, 열차내 이동용 보조휠체어 50대 5월중 비치
 - 운임할인 동반자 포함 50% 시행
 - 휠체어 사용 장애인용 좌석 확대 2석→5석, 객차내 전동휠체어 수용 등 장애인을 위한 공간 확대, 장애인용 화장실 출입문 개선(여단이식→자동개폐식)은 최대한 조속히 추진
 - 객실내 냉방기능 개선
 - 4.30일 현재 전 편성 냉방장치 기능 점검 및 보완 완료
 - 객실내 선반 하단부 코팅처리는 '04.5월중 조치예정
 - 열차내 화장실 청결유지를 위한 개선
 - 남·녀별 구분사용 및 운행도중 청소 철저
 - 차내판매서비스 개선
 - '04.4.12부터 온음료(커피, 녹차 등) 단계적 판매 시행
 - 홍익회 차내 판매품목 확대(생수, 캔맥주 추가 판매)
 - 이동판매원 1명→2명 증원
- ※ 현재는 KTX정차역에 전문도시락업체가 입주 홈에서 판매하고 있으나, 필요하다고 판단시 차내도시락 판매설비 추가 검토

□ 역시설 및 서비스 개선

개통초기 매표창구 혼잡, 연계서비스 불편 차내 응급구호체계 미흡 등 지적

○ 응급구호체계 개선

- 정차역별 병원·119구급대 등과의 비상연락체계 재정비
- KTX 전승무원 응급구호 전문교육기관 위탁교육 시행
 - 대한응급구조사협회에 위탁 '구조 및 응급조치 과정' 수료(515명)
 - '04.5.3부터 응급처치원 자격증 교육 시행(열차승무원 150명)

○ 매표창구 혼잡 해소

- 매표상담 및 여객·교통안내요원 70명 증원 배치, 예비창구 증설 및 예약전용창구 운영
- 매표담당자들이 새로운 발매시스템에 숙달되어 발매소요시간 단축, 자동발매기 이용자 증가로 개통초기와 같은 혼잡은 대부분 해소
- 인터넷 예매시 시간단축 등 편의 제고
 - 초고속장비 설치 및 회선용량 증설
 - 예약전용 회선과 내부사용자 분리운영

※ 2004년 7월 1일부터 개통초기 혼잡, 혼잡해소 대책, 서비스 개선 등 추진

○ 연계교통체계 개선

- KTX 정차역 연계교통체계의 개통후 상황파악 및 지속적 개선 추진
- 천안아산역 : 건교부, 철도청 및 관련지자체가 협의하여 택시공동영업구역제 추진, 버스주차장 추가 확보
- 익산역 : 건교부, 철도청 및 관련지자체간 협의, 시외버스 임시정차확정 및 「익산역환승체계구축계획」 지속 추진
익산역 주차장부지에 버스, 택시정차장 등 환승시설 설치 추진

3. 영업제도 및 일반열차 운영개선

□ 열차운임 및 지연료

상대적으로 높은 고속열차 운임수준에 대한 불만, 역방향좌석 · 출입문 인접좌석 여행시 불편에 대한 보상, 일반열차 운임인하 요구 등 다수 민원발생

- KTX 역방향좌석 등에 대한 할인(6.1부터 시행)
 - 자유석 : 3% → 5%, 역방향 : 5% , 출입문인접좌석 : 5%
- KTX 열차지연시 보상기준 및 보상액 상향조정 (기조치)
 - 25분이상 : 0 → 25%
 - 50분이상 : 25%→50%
 - 2시간이상 : 50%→100%

※ 할인권으로 보상시 5%~10% 추가 보상
- 일반열차 운임 할인 (기조치)
 - KTX와 일반열차 환승의 경우 새마을 · 무궁화호 운임의 30% 할인
 - 단거리 이용객 부담경감을 위한 최저운임 하향 조정
 - 새마을호 : 9,200원(110km)→6,000원(80km)
 - 무궁화호 : 5,600원(100km)→2,500원(50km)
 - 개편된 운임체계 불만에 대한 보완
 - 장애인, 국가유공자, 청소년 등 공공할인 대상열차 새마을호 까지 확대
 - 탄력운임제를 폐지하는 대신 타겟별 다양한 할인제도 도입
 - 소요시간 증가 및 열차승격에 대한 고객보상 차원에서 전노선 새마을호 · 무궁화호 운임요금 10% 할인 (철도청 운임수입 연간 약 400억원 감소)

□ 일반열차 감축운행에 따른 불편 해소

고속철도 개통에 따라 일부구간은 고속·일반열차가 같은 선로를 공유함에 따라 선로용량의 부족으로 인한 일반열차 감축 및 승격운행 불가피

※ 경부·호남선 기존선로의 66%를 고속철도와 같이 사용

- KTX로의 수요전가 등을 감안하여 중장거리 일반열차는 감축하였으나, KTX와 연계를 위한 단거리 열차 대폭 운행 (기조치)
 - KTX와 일반열차 환승의 경우 새마을·무궁화호 운임의 30% 할인
- 고속열차 비수혜지역 고객을 위한 열차 증설 및 조정(4.12 시행)
 - 열차증설 : 20개열차(경부선12, 호남선4, 경춘선2, 대구선 2)
 - 열차조정 : 대구선 2개 열차를 새마을→통근열차로 조정
- 영업정책전반에 대한 문제점의 진단·보완을 위한 전문기관 용역을 시행하여 열차운영 및 운임체계를 개선하고, 2005년부터 수익관리시스템을 도입하여 시장가격에 근거한 합리적인 운임 수준 책정
 - 정기승차권 등 학생할인 제도 재검토
 - 용역결과를 반영 열차운행체계 전면 재조정(7월중)
 - 기존선 전철화가 완료되는 시기에 맞추어 고속열차 직결운행을 확대(기존 경부선 : 2005년, 전라선 : 2008년)

4. 고속철도 건널목 안전 및 보안대책

고속열차 기존선 운행구간의 안전운행 확보 및 테러·무단 침입 방지를 위한 보안설비 강화

□ 평면교차 건널목 안전대책

- 건널목 관리원 등 안전요원 추가 배치
 - 호남선 무인배치 건널목 49개소에 한시적으로 관리원 배치운영
- 지장물 검지장치, 출구측 차단간 검지기, 정시간제어기 등 무단 차량 진입시 사고예방을 위한 안전설비 지속 보강
- 입체화 시행중인 11개소는 금년 중 완공하고, 나머지 54개소는 '05년 중 완료를 목표로 시행

□ 대 테러대비 태세 및 긴급구난체계 구축

- 선로순회 등 예방활동 강화 (시행중)
 - 영업개시전 점검열차 운행
 - 주간점검시간에 도보선로순회반 운영 (매일 10개조, 1조 2명)
 - 취약개소 감시를 위한 기동점검반 운영(매일 5개조, 1조 2명)
- 고속철도 운행선 CCTV 등 방호시설 보강
 - 테러방지를 위한 주요운행 구간 CCTV 설치 ('04.6~'05.10)
 - 테러대비 주요전화 발신자 표시 및 녹음 실시
 - KTX 운행선구간 울타리 보강 실시
 - 우선 30개소 10km구간을 보강('04.4.~6.)
 - 단계적으로 332km 구간의 2중 울타리 설치 추진

IV. 향후 발전방향

□ 국가간선교통체계의 효율화

○ 운송수단간 효율적인 역할분담

- 타 교통수단에서 고속철도로 수요가 전이됨에 따라 국가교통체계가 효율적으로 변화
 - 고속철도의 경쟁력 확보에 따라 중장거리 수송은 철도를 중심으로 재편
 - 고속버스 및 자가용 수요전이로 고속도로 혼잡도가 완화되어 국가물류난 해소에 도움

○ 친환경적 운송수단인 철도의 역할증대

- 고속철도 개통에 따른 경쟁력 확보로 에너지 절약 및 공해 감소 등 친환경적인 대중교통수단으로서의 철도 역할 적극 증대
- 고속철도의 경우 선로 연변지역 소음공해 증대를 우려했지만 실제로는 일반열차보다도 오히려 낮은 것으로 나타남

※ 고속철도 개통에 따른 해외교통체계 변화 경험

- 프랑스 동남선(파리-리옹) 개통으로 고속도로 이용자 110만명이 고속철도로 전환
 - 여객수송분담률 변화 : 철도 32% 증가, 승용차 8% 감소
 - 일평균 5만명 수송으로 개통초기보다 75% 증가
- 1964년 일본 신칸센 개통이후 10년간 발생된 시간절약을 돈으

로 환산한 가치는 1조 3천 63억엔에 이릅니다

- 고속열차는 20% 증가, 고속버스는 5.4% 감소
- 동경 중심의 경제활동이 오사카를 중심으로 하는 간사이 지방으로 상당부분 이전

□ 고속철도 서비스의 지속적 확대

- 수요증가에 대비하여 경쟁력 있는 고속차량 도입(2006년까지)
 - 호남선 여건에 맞도록 향후 10량 편성의 고속차량을 도입하고 운행빈도를 향상시켜 탄력적인 수요에 대응
- 경부고속철도 2단계 및 호남고속철도 건설 등 고속신선 건설은 물론, 전라선 등 기존선 전철화로 고속철도 서비스 권역 확대
 - 경부고속철도 2단계 사업을 계획대로 완공하여 기존선 병용구간의 선로용량 문제 해소
 - 호남고속철도는 우선 1단계로 서울 강남권에서 분기역을 거쳐 익산역까지를 고속신선으로 조속히 착공하여 호남 및 충청지역의 수요수요 창출
 - 전라선, 경전선 등 기존선 전철화로 전국토의 고속철도 중심 네트워크화
- 남북한 철도연결 및 TCR, TSR 철도와의 연계로 철의 실크로드로 동북아 철도망 구축 추진
- 고속철도 제작 및 운영·유지보수 노하우의 해외수출과 관련부품의 국산화를 위한 기술개발을 지속적으로 추진

□ 한국철도 발전을 위해 보다 많은 성원을...

- 고속철도 개통초기의 장애 및 불편사항들로 심려를 끼쳐드려 죄송스럽게 생각하며 우리 철도청 전 직원은 5월 1일 고속철도를 새로 개통한다는 각오로 다각적인 노력을 하여 왔음
- 한국고속철도가 국민에게 꿈과 희망을 주는 선진철도로 거듭날 수 있도록 긍정적인 따뜻한 눈길로 좀더 시간을 두고 지켜봐 주시기 바라며, 아낌없는 성원을 부탁드립니다