

## 보 고 서 초 록

|   |                  |            |                                     |            |   |
|---|------------------|------------|-------------------------------------|------------|---|
| 개발번호  | 교비(기재x) 사업비(기재o) | 연구기간       | 2016 년 5 월 1 일 ~<br>2016 년 7 월 12 일 |            |   |
| 개발 강좌명  | 철도의 역사와 발전       |            |                                     |            |   |
| 강좌 학점   | 1                | 강좌 구분      | 전공 ( V ) 교양( )                      |            |   |
| 연구책임자<br>(소 속)  | 이용상<br>(철도경영학과 ) | 참여<br>연구자수 | 총 명                                 | 연 구<br>용역비 | 원 |
| <p>&lt;요약&gt;</p> <p>우리나라 철도는 117년의 역사를 가지고 발전해 왔다. 주요한 발전과정을 살펴보면 다음과 같다. 1899년 9월18일 노량진에서 제물포간에 개통되었다. 원래 이 구간의 철도부설권을 미국의 모스가 획득해서 건설을 시작했으나 자금이 모자라 일본에 권리를 양도하였다. 일본은 경인철도주식회사를 통해 자본을 조달하였다. 이 회사는 물론 일본정부가 보증하였다. 이후 일본자본으로 경부철도주식회사가 설립되어 경부선건설이 추진되었다. 이즈음에 일본과 러시아간에 전쟁이 일어나고 경부선을 통해 전쟁이 수행되었다. 승리한 일본은 1906년에 일본철도의 국유화를 단행하고 본격적인 만주 경영을 위해 남만주철도주식회사를 설립하고 경부철도국유화법을 통과시켰다. 같은 해에 일어난 세 개의 사건은 동아시아 향후변화에 중요한 사건이 되었다. 일본은 철도국유화로 사철이 합병되어 일본정부의 통일적 철도경영으로 대륙진출의 기초를 마련하였다. 경부철도는 합병에 의한 국유화의 길을 걷게 되었다. 일본은 영국의 인도경영에서 동인도회사의 경험을 참고하여 반관반민의 남만주철도주식회사를 부설하여 대륙경영의 토대를 구축하였다. 한반도 철도는 1931년 만주사변과 1937년 중일전쟁을 통해 전쟁수행의 수단이 되었다. 우리나라 철도는 전쟁수행을 위해 이용당하게 되고 이러한 과정을 거쳐 우리나라는 해방을 맞이한다. 일제강점기 우리철도는 전쟁수행과 함께 대륙과 연결 그리고 만주와 일체적 경영, 동해의 호수화 전략 등에 이용되었다.</p> <p>해방 이후 철도는 다시 어려움이 처하게 된 것이 1950년 한국전쟁이다. 이를 통해 철도는 기관차 26% 화차가 78%이상 파괴되었다. 한국전쟁으로 철도는 큰 어려움을 겪게 되었고 철도는 부흥을 위해 몸부림치게 된다. 교통부내의 철도조직은 1963년 철도청이라는 외청으로 출범하게 된다. 특별회계로 자립이 요구되는 상황이었다. 철도는 초기 대량의 투자비가 소요되고 수익성을 확보하기 어렵기 때문에 정부에서 주도적으로 건설하는 것이 일반적인 현상이다. 이는 시장의 실패와 사업의 자연독점 등의 요인에 기인하여 정부주도형 건설과 운영이 세계적으로 일반적인 현상이었다. 다만 사철이 발달한 일본만이 예외였다. 이러한 공공성과 함께 효율적 경영의 요구는 그 후 우리나라 철도의 쟁점이 됐다. 1960년부터 1970년 중반까지 철도는 우리나라의 고도경제성장에 크게 기여하였다. 효율성이 높은 전철이 산업선에 부설되어 석탄과 시멘트 등 원료수송과 통근 통학으로 철도는 어느 정도 수익성확보가 가능했다. 철도경영에 있어 수익성 확보는 보통 화물3, 여객1의 비율로 수입이 확보되면 어느 정도 경영이 정상화된다. 도시화의 진전과 함께 1974년에 서울의 지하철이 개통되었다. 이는 서</p> |                  |            |                                     |            |   |

울인구의 급격한 증가 때문이었다. 원래 우리나라의 전차는 19세기말 서울에 등장하여 1968년까지 운행되었는데 자동차교통이 발달하기 전까지 어느 정도 역할을 했다. 전차는 최근 각국에서 부활하여 환경문제를 해결하는 수단이 되고 있다. 그러나 우리나라에서는 아쉽게도 1968년도부터 전차는 자취를 감추었다. 1980년 중반부터 자동차의 급격한 증가로 교통지체가 사회적 문제가 되었고, 물류비도 국가경제에 큰 부담이 되었다. 이 때 부터 경부축의 물류비를 절감하기 위해 경부고속철도건설에 대한 논의가 시작되었다. 문제는 경제성의 확보였다. 막대한 투자비에 비해 편익과 경제성을 확보하는 것이 관건이었다. 경제성확보의 주요한 논리는 고속철도를 통해 도로교통의 원활화와 물류비 절감이 가능하다는 것이었다. 경제성을 확보하기 위해 기존선을 일부 활성화하고 안정성과 기술자립을 위한 여러 가지 노력을 통해 경부고속철도는 2004년 개통되었고 전국은 1일 생활권시대에 들어가게 되었다. 초기 예상수요보다 낮아 어려움을 겪었지만 빠른 속도를 통해 시간단축효과로 이제 1일 탑승객이 12만 명에 이르는 세계에서 수송밀도가 매우 높은 구간이 되었다. 2015년 4월에는 서울에서 광주까지 호남선이 개통되어 국토의 균형발전과 함께 고속철도시대를 맞이하게 되었다. 고속철도의 최고속도 300km라는 속도를 통해 지역 간에 빈번한 교류와 이동에도 변화가 생겼다. 특히 우리나라는 작은 국토와 높은 인구밀도로 경제력이 집중되어 있어 철도가 가진 대량수송 등의 효과가 발휘되기 쉬운 여건을 가지고 있다. 일본과 타이완 등에서도 같은 현상을 발견할 수 있다. 이러한 발전과정을 염두해 두고 철도의 역사와 영향력 그리고 우리나라철도에 많은 영향을 미치고 새로운 모델로서 일본철도의 역사와 발전, 철도문화와 관광, 철도기술과 대중교통, 철도화물의 발전 그리고 철도정책 등에 대한 논의를 전개하였다. 특히 우리나라 철도의 미래철도를 언급하였는데 구체적으로는 남북철도연결과 대륙철도연결, 새로운 철도모델 등을 언급하였다. 이를 통해 철도를 하나의 학문으로 정착시키는 노력을 하였으며 새로운 시야제공과 함께 다양한 논의를 통해 철도를 영향력과 다양한 기능을 이해하도록 노력하였다

|     |     |  |
|-----|-----|--|
| 색인어 | 국 문 | 철도의 역사와 영향력, 철도의 문화와 관광, 일본철도의 역사와 발전, 한국철도의 건설, 철도기술과 대중교통, 철도화물의 발전, 철도정책  |
|     | 영 문 | History and Influence of Railway, Culture and Tourism of Railway, The History and Development of Japan Railways, The Development of Korean Railways, Rail Technology and Public Transport, Development of Freight Railways, Railway Policy |

## 참고문헌

- 이용상외, 한국철도의 역사와 발전(1),(2),(3), 북갤러리 2011,2014,2016  
이용상외, 일본철도의 역사와 발전, 북갤러리, 2004  
이용상외, 유럽철도의 역사와 발전, 북갤러리, 2009  
정재정, 한국철도100년사, 철도청,1999  
한국철도문화재단, 조선교통사, 북갤러리,2013  
국토교통부, 교통통계연보  
철도공사, 통계자료  
한국철도시설공단, 통계자료 및 철도역사자료  
한국철도시설공단, 경부고속철도건설사, 2004  
일본교통협력회, 신간선 50년사, 2015