

장래 평양광역권 철도 중심의 교통인프라 구축을 위한 선제적 대응 방안 연구

A Study on the Proactive Measures for the Construction of Railway-Based Transportation Infrastructure in Pyongyang Metropolitan Area in the Future

김민정 †, 김시곤*, 진상규**

Minjeong Kim †, Sigon Kim*, Sangkyu Jin**

초 록 북한이 경제발전을 위해 개방경제를 추진할 경우 평양 대도시권은 인구 집중과 인구증가, 물류이동 및 자가용 등의 증가로 교외화 진행과 시가지 확장, 도시 내 기능의 재배치와 신도시건설 등이 예상된다. 평양대도시권이 국제도시로서 경쟁력을 갖고자 한다면 이에 걸맞은 새로운 도시기능과 신시가지 개발을 위해 철도 중심 광역차원에서의 교통망 재구축이 필요할 것으로 판단된다. 본 연구에서는 평양광역권 형성을 위한 교통인프라 구축방향과 기성시가지 재생을 위한 교통인프라 구축방향에 대하여 제시하였다.

주요어 : 평양광역권, 철도, 교통인프라, 도시개발

1. 서 론

생을 위한 철도 중심 교통인프라 구축방향을 제시하였다.

1.1 연구의 배경 및 목적

북한이 경제발전을 위해 개방경제를 추진할 경우 평양 대도시권은 인구 집중과 인구증가, 물류이동 및 자가용 등의 증가로 교외화 진행과 시가지 확장, 도시 내 기능의 재배치와 신도시건설 등이 예상된다.

본 연구에서는 평양대도시권이 국제도시로서 경쟁력을 갖고자 한다면 이에 걸맞은 새로운 도시기능과 신시가지 개발을 위해 광역차원에서의 철도 중심의 교통인프라 재구축이 필요할 것으로 판단된다.

장래 평양광역권에 대한 철도 중심의 교통인프라 구축을 위하여 선제적 대응에 필요한 방안을 연구하고자 한다.

1.2 연구 내용 및 방법

본 연구에서는 첫째, 평양광역권 철도인프라 현황 및 특징을 분석하였다.

둘째, 개방경제를 경험한 사회주의 도시의 교통경험에 대하여 조사하였다.

마지막으로 광역권 형성과 기성시가지 재

2. 본 론

2.1 문헌고찰

Kim et al.(2018)은 장래 남북한 통합경제권 형성을 위한 국제교통 인프라 구축의 필요성과 실현전략에 대해서 도로, 철도, 항만, 공항 등에 연구하였다.

Seo.(2011)은 전환기 정치경제 변화에 따른 중국 교통물류 발전전망과 우리나라 대응방안에 대하여 연구하였다.

본 연구에서는 장래 평양광역권 교통인프라를 철도중심으로 구축하고자 하는데 기존 연구들과 차별성이 있다.

† 교신저자: 서울과학기술대학교 철도경영정책학과 김민정

* 서울과학기술대학교 철도전문대학원 철도경영정책학과 김시곤 교수

** 한국교통연구원 철도교통본부 진상규 박사

2.2 평양광역권 철도인프라 현황 및 특징 분석

철도망 세부 현황을 조사한 결과 평양 지하철 노선에는 천리마선, 혁신선, 계획선, 국철 등이 있으며, 평양 주요 철도 노선의 연장은 총 183.2km이다.

주요 특징은 평양역과 영광역을 중심으로 4개 방향으로 운행되는 방사형 형태를 갖추고 있다.



Fig. 1. Road Network and Railway Network Form in Pyongyang

2.3 개방경제를 경험한 사회주의 도시의 교통경험에 대한 조사

중국의 경우 ‘국민경제와 사회발전 5개년 계획’을 추진하고 있으며, 베이징, 상하이등이 대표적으로 개방경제를 추진한 도시다. 그러므로 철도 및 기타교통인프라를 체계적으로 구축하고 있는 것으로 조사되었다.

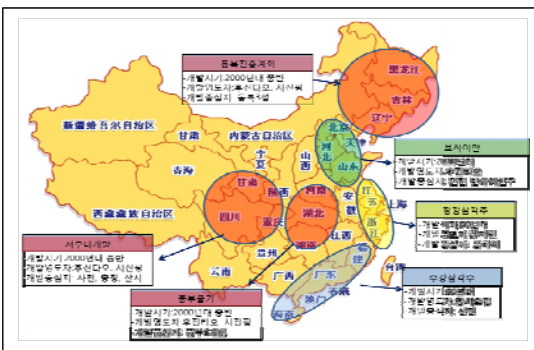


Fig. 2. China's Strategies for Regional Economic Development

2.4 광역권 형성과 기성시가지 재생을 위한 철도 중심 교통인프라 구축방향 제시

평양광역권 형성을 위한 교통인프라 구축방향은 기본적으로 평양 도심의 TOD 개발을 우선

하되, 철도를 중심으로 한 '선'의 개념으로 확장된 TOD 개발로 확장되어 각 주요 절점에서 지역을 개발하는 TOR 전략으로 나아가야 할 것이다.

또한 기성시가지 재생을 위한 교통인프라 구축방향은 도심내에서 과감히 자동차 중심 통행을 탈피하여 철도 중심의 교통인프라 구축을 하여야 한다.

3. 결론

본 연구에서는 평양광역권 철도인프라 현황 및 특징을 분석하였고, 개방경제를 경험한 사회주의 도시의 교통경험에 대하여 조사하여 광역권 형성과 기성시가지 재생을 위한 철도 중심 교통인프라 구축방향을 제시하였다. 그 결과 평양광역권의 철도중심의 교통인프라 구축의 선제적 대응 방안으로는 광역권의 경우 TOD 개발을 우선하되, 철도를 중심으로 한 '선'의 개념으로 확장된 TOD 개발로 확장되어야 한다. 그리고 기성시가지 재생을 위한 교통인프라 구축방향도 철도 중심의 교통인프라 구축하여야 한다.

향후 연구과제로는 철도뿐만 아니라 도로, 항만, 공항등과 연계할 수 있는 방안에 대한 연구가 필요할 것이다.

참고문헌

- [1] Kim, S G. (2018) The Necessity and Realization Strategies for the Establishment of International Transportation Infrastructure for the Future of the Inter-Korean Integrated Economic Zone
- [2] Seo, J W. (2011) A Study on the Development of Transportation Logistics in China according to the Changes in Political Economy in the Transition Period and Korea's Countermeasures
- [3] Seo, J W. (2012) Prospects for Development of Transportation System in Northeast China and Our Countermeasures