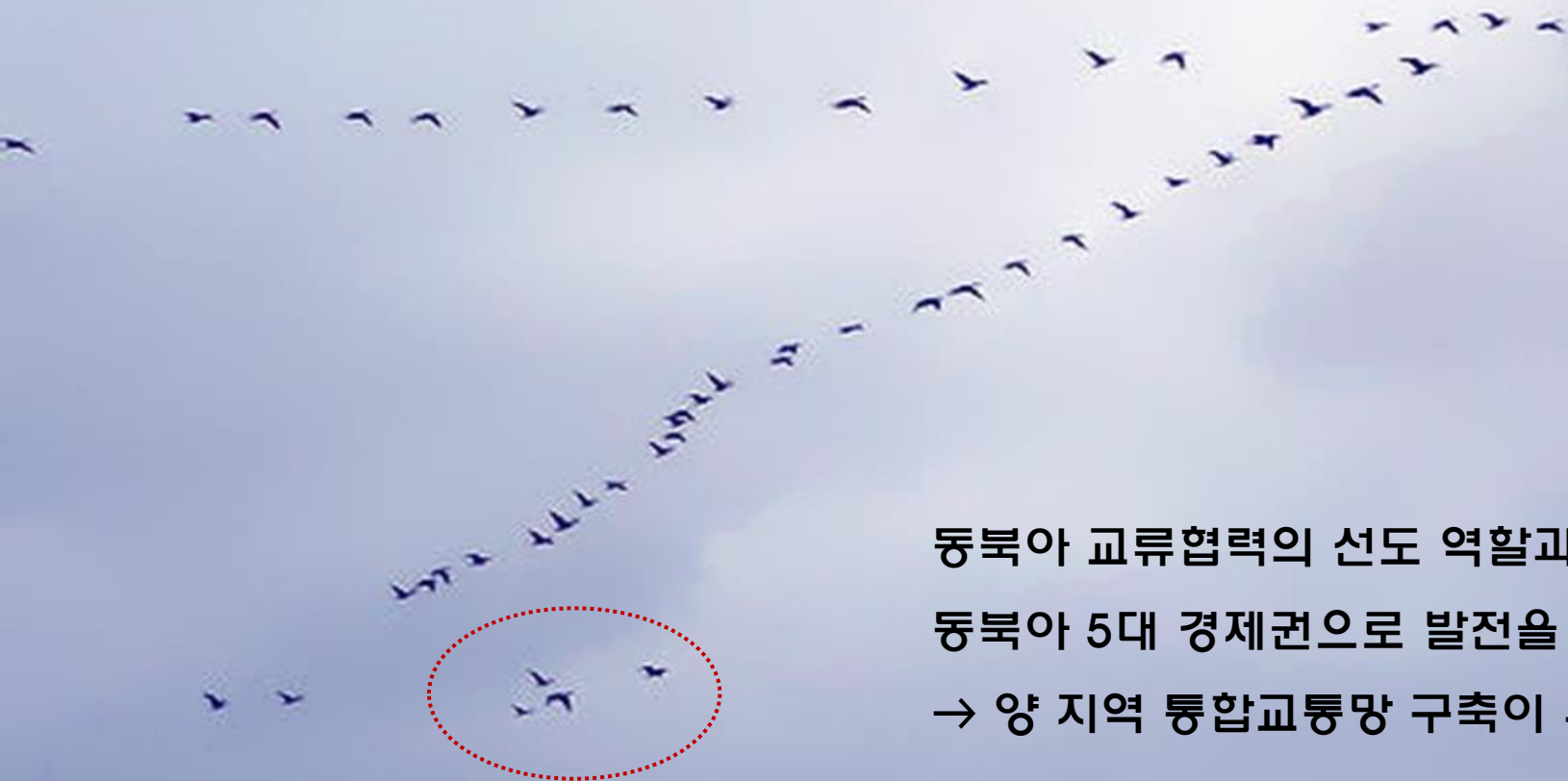


Asian Gate

부산-후쿠오카 통합교통망 구축과 과제

최 치국



동북아 교류협력의 선도 역할과

동북아 5대 경제권으로 발전을 위해

→ 양 지역 통합교통망 구축이 우선과제

부산-후쿠오카의 잠재력



부산-후쿠오카권은 어떤 교통수단으로
세계 어느 도시에도 접근 가능

- 2시간 항공권 : 15억 인구
- 철도권 : Eurasia 전역

(내륙횡단철도 기종점)

- 항만권 : 전세계 368항만 연계
- (북극항로 기종점)

→ 인적 물적 교류 소통의 중심지

동북아 경제권의 변화와 기회

- 환황해 경제권에서 환동해 경제권으로 이동
 - 북극해 개발, RUSSIA와 중국의 동진
- 지정학적으로 부산-후쿠오카가 동북아 중심지 역할



부산-후쿠오카간 교통 현황

수단별 운항 및 여객 현황

- 항공 : 762천명/년(2016년 기준)

부산-후쿠오카 주 104회/왕복

부산-키타큐슈 주 14회/왕복

- Ferry : 565천명/년(2014년 기준)

부산-후쿠오카 주 76회/왕복

부산-시모노세키 주 14회/왕복

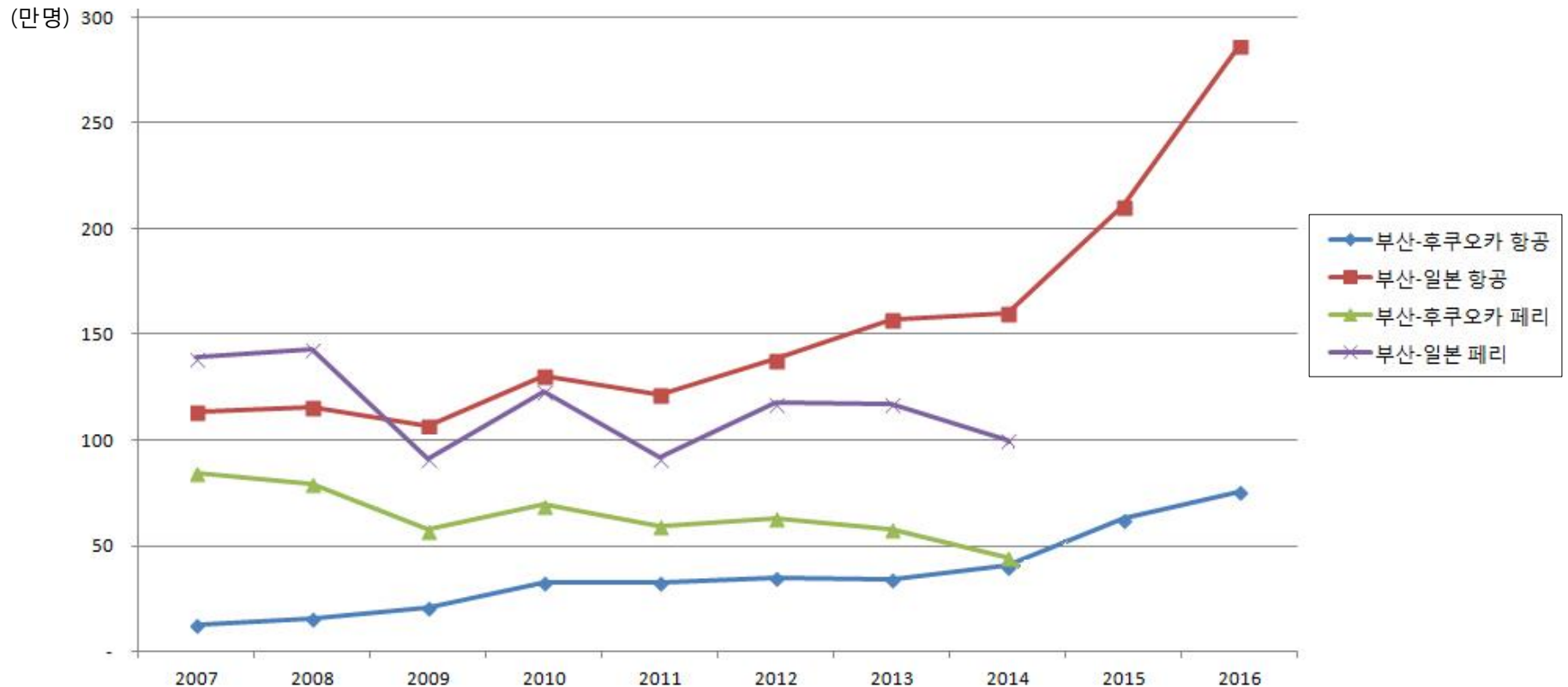
▶ 釜山 360 萬名
▶ 東南圈 800 萬名

▶ 福岡 140 萬名
▶ 九州圈 1,300 萬名

... Ferry
... Airline
... Cargo ship

여객수요 현황

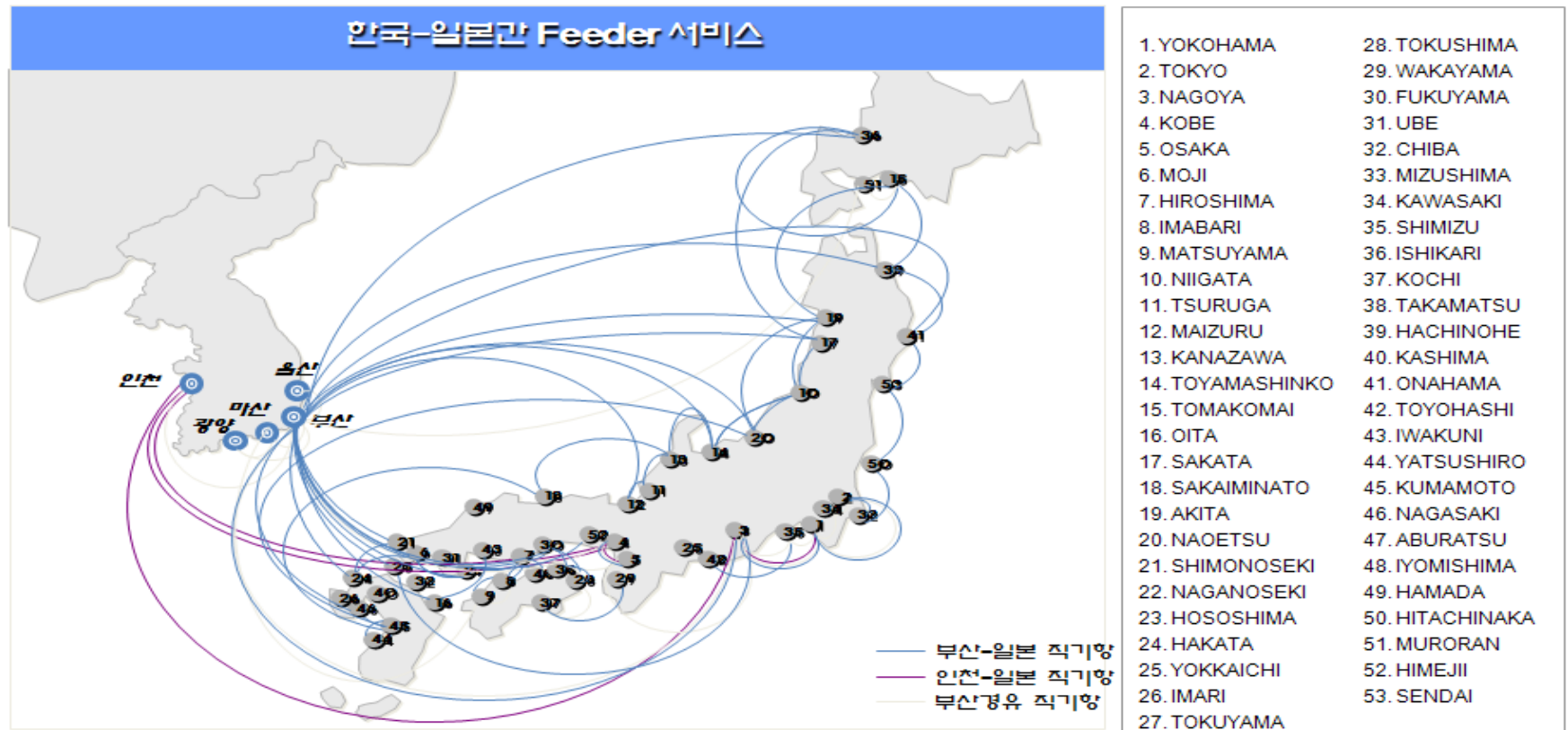
- 항공(2016년 기준) : 부산-후쿠오카 75만명, 부산-일본 286만명
- Ferry(2014년 기준) : 부산-후쿠오카 44만명, 부산-시모노세키 11만명,
부산-일본 약 100만명



< 여객수요 변화 추이 >

Container 화물수요 현황

- 부산항-하카타항 : 241천TEU(최근 5년간 연평균 0.3% 감소)
 - 한국-일본 : 3,421천TEU(최근 5년간 연평균 7.1% 증가)
- ※ 54개 Feeder 항로 운항(13개 선사 54척 운항)



부산-후쿠오카권 통합교통망 구축 Issue

- 양 지역간 통합교통망으로 동일생활권과 경제권 형성
 - 여객의 1시간 접근성 강화 : Shuttle 항공노선 운항, LCC 항공사의 거점
 - 화물의 1일 운송권 확보 : Ro-Ro선 운송, 공동물류 Center 설치
 - 환승 및 환적 체계 강화 : 신공항 공동개발, Multi-Modal 운송 체계 구축
- 양 지역 연결교통망이 동북아 통합교통망 구축을 선도
 - 주요사업 : Asian Highway(AH1, AH6), 대륙횡단철도(TSR+TKR+신칸센) 연결
 - UNESCO : 열차Ferry로 연계 운송, 한일 민간 구상 : 한일 해저 Tunnel로 연결
 - ※ EU : URO-TUNNEL(영-불), 북 Europe : ORESUN – BRIDGE(스웨덴-덴마크)
- Mega-Project는 양 지역의 미래지향적 발전의 상징
 - 신공항 공동개발, 해저 Tunnel 구상 등은 기술분야 연구와 함께 상호 신뢰 회복(영토, 역사, 정치 등)을 위한 종합 연구 필요

실천과제1 : Shuttle항공노선, 신공항 공동개발

● 배경

- 한국의 남동해안권과 일본의 서해안지역(도야마, 니가타 등) 접근성 향상
- 양 지역의 세계적 접근성 향상(김해 및 후쿠오카 공항 기능 강화)

● 단기 과제

- 부산-후쿠오카간 Shuttle 항로 : LCC 운항(비용 절감), CIQ 등 간소화(시간 단축)
 - ※ 현재 1일 4편(오전 2편, 오후 2편) → 6편으로 증편 (국내 환승객 유치)
- 김해 및 후쿠오카 공항의 광역 연계수송체계 구축(KTX, 신칸센, Ferry 등)

● 중장기 과제

- 부산-후쿠오카 초국경경제권의 중심 공항으로 신공항 공동개발
 - ※ 부산시는 김해공항의 대체공항으로 신공항을 2025년 목표로 추진 중
- 가칭, AG 신공항 주식회사 설립에 공동 참여

부산-후쿠오카 공항의 중추기능 개념

- 부산은 일본의 중소 도시와 접근성 낮음
(11개 ^{한국} 노선, 1,382천명/년)
- 후쿠오카의 국내노선(26개 노선, 1일 195편 운항)을
이용한 환승 체계 구축
 - ※ 연계 가능 노선 예시
 - : 부산-후쿠오카-서해지방 니가타(일 3편)
- 대책으로 부산-후쿠오카간 항공 노선
Shuttle화 및 신공항 공동개발 필요



실천과제2 : Ferry 기능다양화, 장거리노선 검토

● 배경

- 현재 운행 중에 있는 양 지역 간 Ferry의 기능 다양화 및 경쟁력 확보
- 환동해권의 Ferry 노선 확대로 중심 도시 기능 강화

● 단기 과제

- 부산-후쿠오카 기존 노선 기능의 다양화(사례: 발틱해 야간 Cruise 활성화)
 - ※ 쾌속선(2시간55분~3시간15분) 3개 선사 36회/주, 일반여객선(6시간) 1개 선사 14회/주 등
 - 다양한 기능의 Cruise 운항
- Multi-Modal 연계노선 개발
 - ※ 김해공항-부산항-대마도, 후쿠오카 공항-하카타항-연근해 지역 노선 등

● 중장기 과제

- 동해안 도시(속초, 니가타, Vladivostok 등) 중장거리 연계 노선 검토
 - ※ 현재 동해-Vladivostok-Sakaiminato 노선 등 운항 중

부산-후쿠오카, 환동해 지역의 Ferry 운항 체계



실천과제3 : Ro-Ro선, 한일 해저터널 구상

● 배경

- 부산-후쿠오카를 연결하는 동북아 통합교통망 완성
- 화물의 1일 운항권 및 동일경제권 형성

● 단기과제

- Ro-Ro선 운항(화물차량, One Stop 통관) 확대
- 공동 물류 Center 설치(부산신항 남측)

● 장기구상

- 한일 해저터널은 한일 양국의 미래지향적 발전을 위한 선도 Project로 추진
- 민간 중심에서 양 지자체의 종합적(기술, 문화, 경제 등) 공동 연구 수행 필요
- 명칭 변경(한일 해저터널 → Asian Gate Way)

동북아 통합교통망 개념도

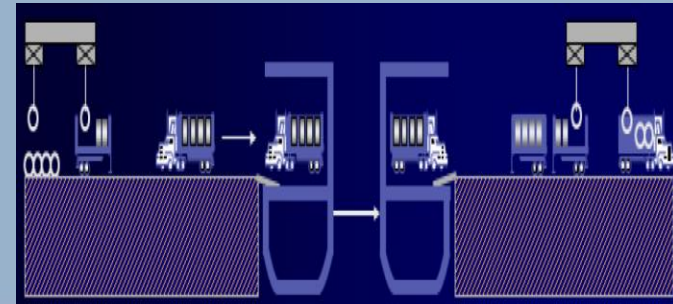
- 부산-후쿠오카 연계는 동북아 통합교통망의 완성 및 지역의 중심지화

※ 구상사업 : 해저Tunnel(KTX+신칸센), AH, 신공항, 열차 Ferry 등



Ro-Ro선의 1일 운송권

- 평균 운송 속도(20knot-40km)를 기준
부산항과 약 400km 권역 내의 14개 항만(하카타,
히로시마 등)간은 10시간 이내 물류 수송 가능



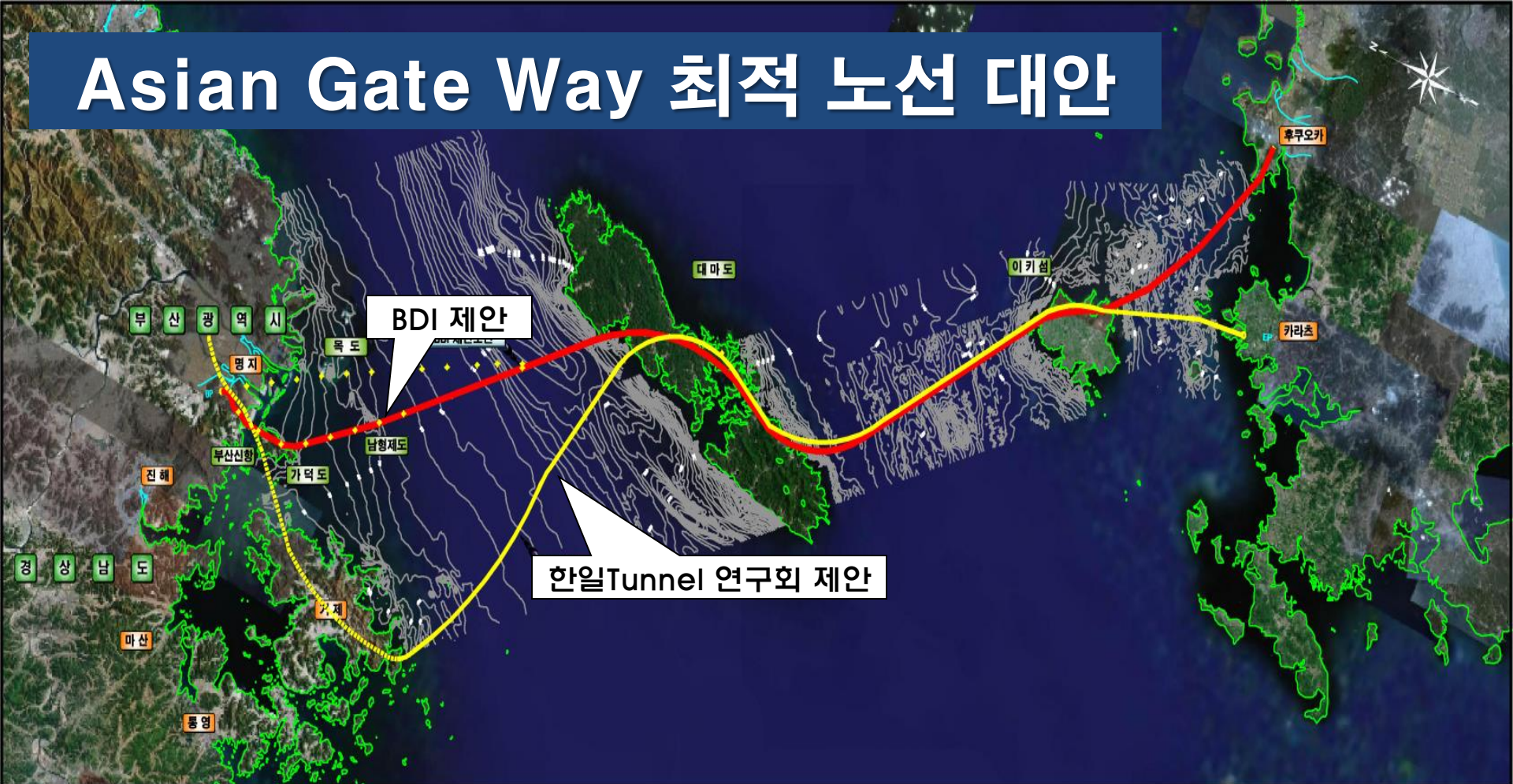
h Korea



동북아 지역 고속철도 연결 구상도

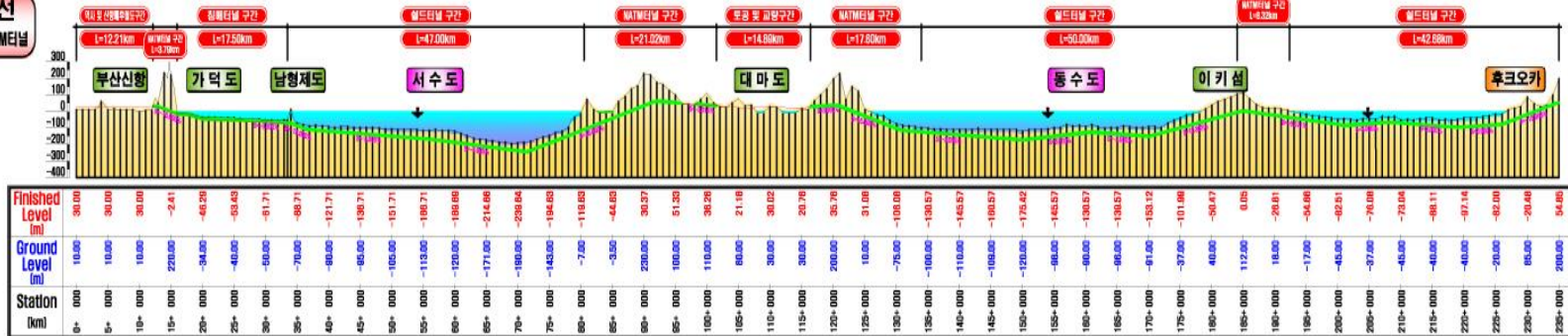


Asian Gate Way 최적 노선 대안



BDI 제안노선

침해터널+월드터널+MATET터널



Asian Gate Way 최적대안 비교 검토

구분	한일Tunnel 연구회 제안 노선안	BDI 제안 노선안
경로	카라츠~이키(壹岐島)~대마도~ 거제도~가덕도~부산	후쿠오카~이키(壹岐島)~대마도~ 남형제도~가덕도~ 부산 강서 국제물류산업도시
총연장	220 km(+67.9km)	222.64 km
해저거리	128 km	146.81 km
육상부거리	92 km	75.83 km
최대수심	160 m	190 m
교통수단	신칸센, Car Train 	고속철도, Car Train 
건설기간	약 15~20년	약 10년
건설비	약 100조원 + 30조 5,700억원 (1km당 4,500억원)	약 92조원 (1km당 4,130억원)



부산- 후쿠오카 초국경경제권 형성은 동북아 협력의 서막이며, 동북아의 새로운 백년대계

**부산-후쿠오카의 연계교통체계 구축은
동북아 통합교통망의 완성이며,
양 지역을 동북아의 중심지로 견인할 것임**

**통합교통구축의 선도적인 역할의 주체로서
지속적인 관심과 종합적인 연구 필요**