

2005. 3



• •

---

< > .....	1
• .....	5
• .....	8
1. ....	8
2. ....	15
• ...	19
1. ....	19
2. ....	30
• .....	64
1. ....	66
2. ....	69
3. ....	71
• : .....	73
1. ....	73
2. : 가 가 ...	77
.....	85

•

•

---

< -1>	( - )	.....12
< -2>	( )	.....15
< -3>		.....16
< -1>	:	.....36
< -2>	:	...38
< -3>	3	.....40
< -4>	3	.....41
< -5>		.....55
< -6>		.....59
< -7>		.....61
< -1>		.....69
< -2>		.....71
< -1>	OECD 가 (2001 )	...82

•

•

---

< -1>	(2004 4 )	.....11
< -2>	가 ( )	12
< -3>	가	.....14
< -1>		.....24
< -2>	.	.....25
< -1>		.....39
< -2>		.....44
< -3>		.....55
< -1>	: 100	...76
< -2>	가	77
< -3>		.....79
< -4>		.....80



< >

1.

.

- .

.

- (2000 )

2.

.

2004 4 1 -

2004

, , , , ,

250km/h

- 1964 , TGV가 1981 ,  
ETR 1981 , ICE가 1988 , AVE가  
1992 , KTX가 2004

### 3.

- 가 .
- 가 ,
- ,  
, 가  
(-) 가 가

### 4. .

- 가
- , ( )  
가
- ,  
가



- ,

가

가

가

5.

가가

- ,

, , , , . 5

, 5% 20%  
0.05% 1.63% 가

- 가가 , , .  
가

- 가 (

)

6. :

가

-

가

가

,

가

가 가

.

가

가

가

-

가

,

,

가

,

# I.

1992

2004 4 1

가

(KTX)<sup>1)</sup>가

.

가

가

가

.

-

,

2

40

가

가

가

가

.

.

.

가

1)

‘

“

,

가

200km

.

가

200 ~ 300km

.

가

가

가 가  
가

가

- 2

4

, 3

---

- 5            2000

- 6

II. .

1.

1992 2004 4 1  
- .

1 12 7,000  
(2 2) 18 4,000 )

- 132.7km  
89.4km 222.1km .<sup>3)</sup>

---

2) 2 , - -  
2010 .

3) 2004 가 - , - ,  
- .

- -

8,753

, , 1997

15%

.

-

, ,

,

.

1998 3

5

8,000 18 4,000 (2 )

.

-

1997

.

2

.

.

-

2003 1

.

-

가

.

9

13

 $(\langle -1 \rangle)$ .

2003 12 가 .

2003 11 가 , . , 3  
2010 .

- <sup>4)</sup>가 2004

4            82.4km            48.8km            .

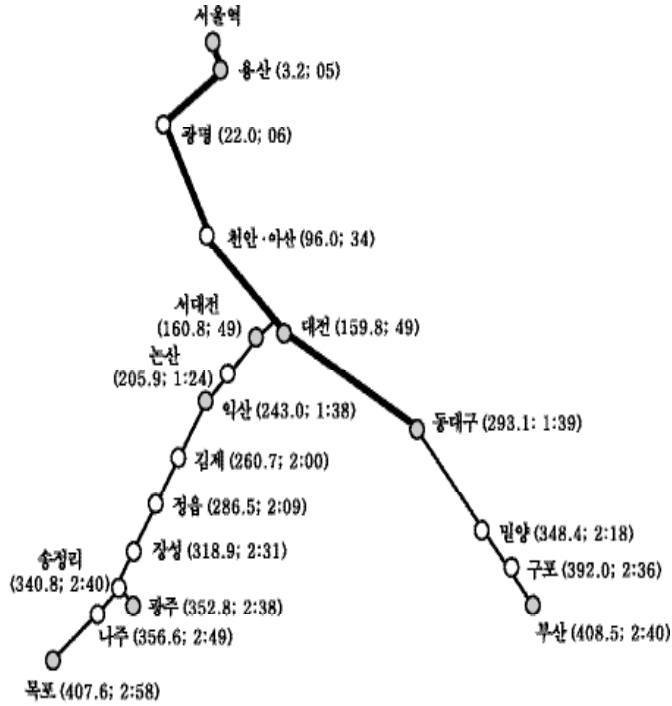
- 20km ( , ) 81 , ( , ) 50 , ( , ) 128 가 260 .

1905 - 17  
, 2004 4 2 40  
(< -1> ).

4) , 37km, ( ) 38.3km, 110km .



< -1> (2004 4 )



: — ( ) (km) ( )

- 2004 4 1905

6.4 , 1.6

- 2010 - - - 1 56

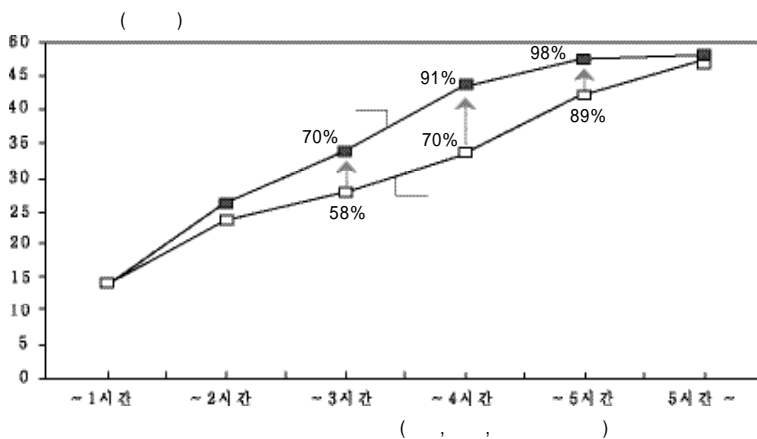
< -1> ( ~ )

	1905	1906	1940	1946	1950	1960	1966	1969	1985	2004	2010
	-									KTX	KTX
	17:04	09:00	06:30	09:00	09:30	06:40	05:45	04:50	04:10	02:40	01:55

: 2004 3 30 .

- -  
3  
가 가 .  
1 - , - , - , -  
가 .

< -2> 가 ( )



: .

가 .

- 3  
가 58% 70% , 5  
89% 98%  
( < -2> ).

- . 가 ,  
.

가

- 2015 ( < -3>  
).

- ,

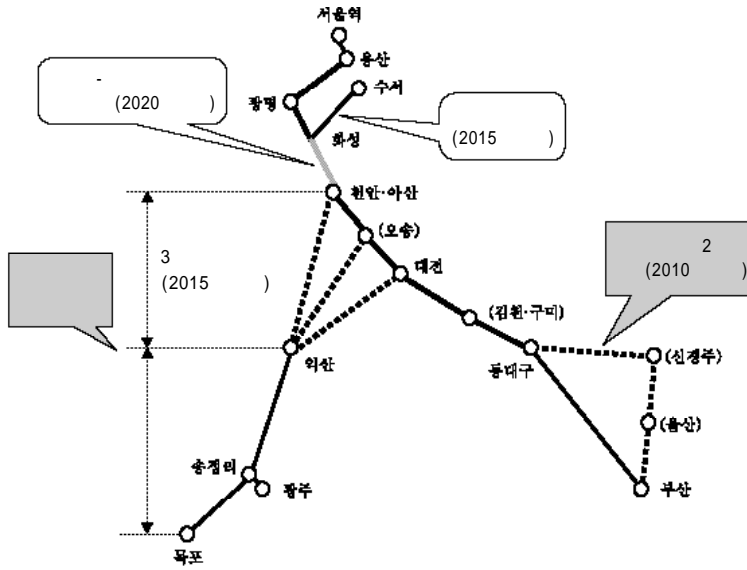
가 .

- -  
.

- - - 2010  
.

- , - 2  
가 .

< -3> 가



: 「 2004 3 15 .

: — (( ) ).

2015

( ), 가

가

1 40

## 2.

1964 - 210km/h

1981 9 가 ,  
- TGV 260km/h  
( < -2> ).

250km/h  
가 2004 , , , ,  
( < -3> ).

- 1964 , TGV가 1981 ,  
ETR 1981 , ICE가 1988 , AVE가  
1992 , KTX가 2004 .

< -2> ( )

: km/h

	1964	1967	1981	1983	1989	1990	1997
	210	-	-	240	-	287	300
( )	-	200	260	270	300	-	-

: Lopez-Pita and Robuste(2003).

&lt; -3&gt;

			(km)	(km/h)
( )	( - )	1964	515	270
	( - )	1972	554	240
	( - 가 )	1982	301	275
	( - )	1991	497	240
	가 ( - )	1992	149	240
	( - 가 )	1997	117	260
	( - )	1997	127	240
(TGV)	( - )	1981	426	270
	( - . )	1989	280	300
	( - . )	1993	333	300
	( )	1994	-	-
(ETR)	-	1981	248	250
(ICE)	-	1988	327	280
	- 가	1991	100	280
(AVE)	-	1992	471	270
(KTX)	-	2004	409	300
	-	2004	408	300

:

.

- 200km/h가 가  
(THSR)  
2000 , 2010

.

가  
가

(Vickerman, 1997).

- TGV (基幹)

- 2 - 1964  
( )

(基幹)

- ICE ETR 가

- ICE 2

(remote region)

가

•

92 '

•

•

•



,

■



### III.

#### 1.

##### (1)

Krugman(1995)

가 , , .

- , 가  
가 ,  
.

- 가  
.

가  
가  
(Fujita, 1989).

가, , .

.

- Richardson(1973) 가 가

,

가 .

-

,

.

가 ,

가 가 (Hirschman, 1958).

( ) 가

( ) 가 ,

가

가 .

가

(Pol P. M. J., 2003).

- 가  
(Maximum Acceptable Transportation Distance, MATD) 가, 가  
가 가 .
- 가  
,  
.  
, (Generalized Transportation Cost, GTC)  
, ,  
.  
가 가 ,  
,  
가  
.

Schafer and Victor(1997)	GTC
가 .	
- ( )	
, , , ,	
1 1 30 .	
가 가 가	
GTC	
.	
- ,	
가 .	
- 가	
가 .	가
MATD ( , + + )	
가 .	
- , MATD	
GTC .	
- MATD , ( : , , ) .	

MATD ( ) 가 <sup>5)</sup> ,

,  
MATD가 가 .

- , GTC ,  
가 .

MATD

,  
(Pol P.

M. J., 2003).

-  
가 .

-  
 .

가

.

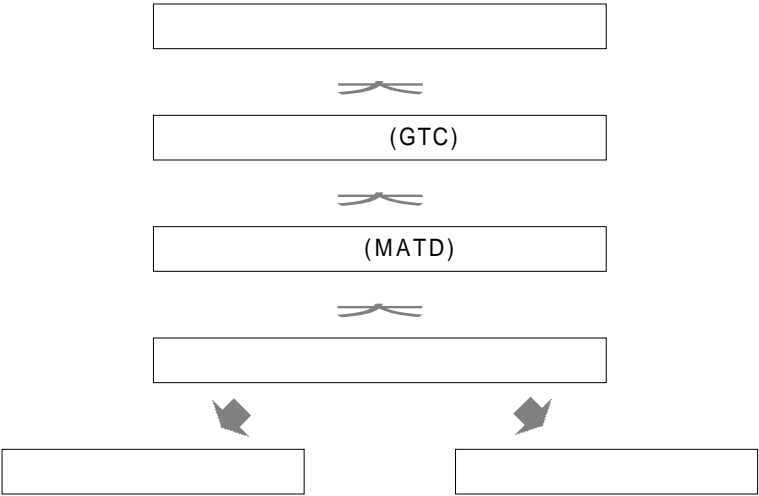
---

5) 가

(他者)

- ,  
.  
가  
,  
.  
.  
- ,  
,  
(backwash effect)가 .

< -1>



: Pol P. M. J.(2003) .

- (Time-Space Convergence)

Janelle(1969)

• (< -2> ).

-

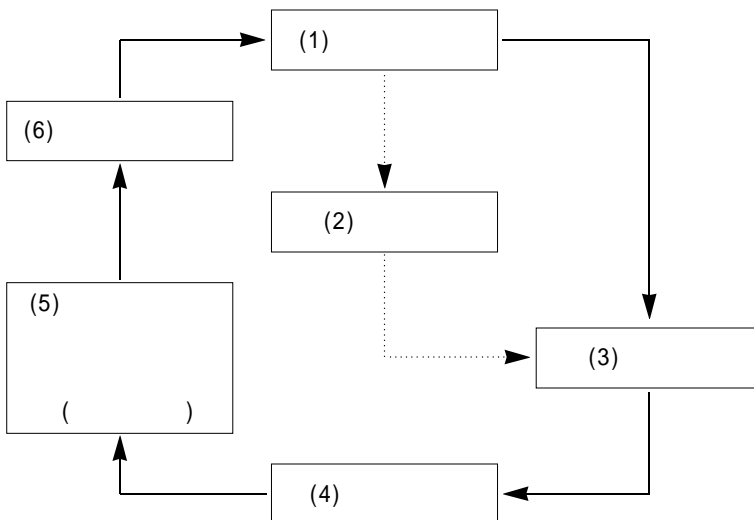
가

가

MATD가

,

< -2>



: Janelle(1969).

가

.

•

,

,

가

.

-

.

.

(2)

가

.

.

( :

)

(non-marginal)

가

.

-

가

(cross-price elasticity)



가 .

: (200 ~ 600km )

(city-center to city-center) 가 .

- 가

.

-

.

가 가 / 가 .

- / 200 ~ 600km,  
1 ~ 3 (Vickerman, 1997).

가

.

가

.

,

- - (417km) , 4  
 150% 가 , (515.4km)  
 10 200% 가 (Vickerman,  
 1997).

1,200 ~ 1,500 가 가  
 (Vickerman, 1997).

가

( , 가)<sup>6)</sup> .

- , TGV (Eurostar)

가

6)

가

가 MATD

가

(他者)

(trade-off)가 .

가

(park and ride)

7) ,

2.

,

.

-

, 가

.

가

.

-

(quality)

.

.

가

.

(point-to-point)

.

- , .  
(CBD) .
- , - , - , -  
가  
가 .
- , ( : )  
.  
가 ( CBD)  
.  
.  
- (corridor) 20~40  
가 .
- 가 , 가  
.  
가  
, ( ) ( )  
.  
( : ) ( : )

가

.

.

- ( ) ,

.

가

가

.

- 가

.

가 .

-

가

,

가 .

- 가 (zero-

sum)

가 .

.

- , , 가, , 가  
가 .

- ,

.

가

(localized)

.

- , ( )  
가 .

(

)

.

-

( )

.

IV.

▪

1.

(needs) ,

.

-

.

(1)

( - ) , 가 가 , ,

4 ,

가 ( , 1998).

- 가 15

(1950 ~ 65 ) 2.79% 15 1.39%

.

- 가 1.12% 1.17% 가



가 2 .

( , 1995).

- - 1982  
가

- -  
가 0.78% 1.36% 가 ( 1.31% 0.90% ).

- 가  
(Haynes, 1997).

- 가 ( , , ), ( ),

- 가  
22%

(Brotchie, 1991).

가 ( . , , )  
16 ~ 34%(Hirota, 1984)  
26%(Amano and Nakagawa, 1990), 2.6%(Haynes, 1997) .

- 가  
,  
(Haynes, 1997).

, 70 ~ 80%,  
60 ~ 70% .

- 1980 가  
, 가  
(山田浩之, 2001).

< -1> :

1	2.6%	+
	0.4%	
	22%	
가	67% ( : 42% )	

: Nakamura & Ueda (1989) .

4 (1 , ,  
 , 가 ) ( + )  
가 (Nakamura and Ueda, 1989).

(2) •

TGV 가 (Pieda,  
1991).

- 가 가  
가 .

TGV (Haynes,  
1997).

- (Part-Dieu) 가가  
43% 가 가

- (Le Creusot)

,  
,

- (Le Mans) 3  
가 100% .

< -2> :

Part-Dieu	- 가 43% 가
Le Creusot	- , , ( )
Le Mans	- 3 가 100%
Vendome	- , 가 35%, 22% 가
Nante	- ( )

: Haynes(1997) .

- (Vendome)  
 , (commuter suburb)  
가가 35% ,  
22% 가 .

- (Nante)  
 .

ICE

.

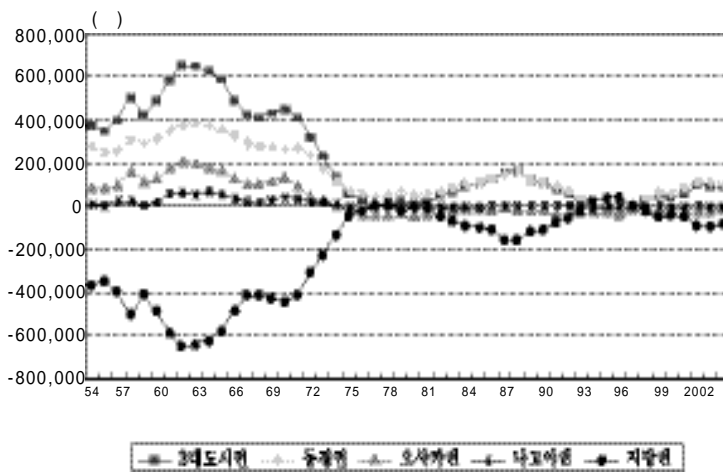
- ,  
가 .

- 1992 Kassel-Wilhelmshohe  
20% 가

(3) 가 :

1960 1970  
1980  
( < -1> ).  
- 3 ( , , ) 가

< -1>



: (2004)

< -3> 3 :

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	51,786	21,138	-10,167	9,147	26,446	6,002	14,238	45,531	66,286

: (2004) .

가 , 1961 65 1973 13  
5,000 .  
- 1974 ~ 82 ,  
1976 3 3  
1 U  
(turn)<sup>8)</sup> J (< -3> ).

8) U • J • I • A .

U	- ( ) 1
J	- ( ) 1 ( )
I	- 1 -
A	- All Turn UJI Turn

- 1960

가

( (關東) ~

(北九州))

-

1970 ~ 75

3

(< -4> ).

가

가

가

70%

가

< -4>

3

: %

		1955 ~ 64	1960 ~ 69	1965 ~ 74	1970 ~ 79	1975 ~ 84	1980 ~ 89	1985 ~ 94	1990 ~ 95
GDP	3	39.2	40.6	49.9	25.4	18.4	9.6	8.6	-1.6
		14.6	21.9	32.7	25.6	16.3	8.5	8.6	1.3
	3	25.6	27.5	39.9	23.7	15.7	6.9	5.6	-2.6
		13.4	21.5	29.4	26.1	14.5	7.9	7.6	0.3
	3	13.4	7.7	4.3	-2.6	-0.6	1.2	0.8	-2.4
		3.0	3.0	4.1	0.5	0.6	1.4	1.4	-1.2

:

(2001),

2000

- Haynes(1997)

,

.

가 .

- 1963 ~ 73 3,500 가 30

.

1990 170 78

.

- 1960 ~ 90 2 3,000 , 1991 ~ 2003 3

.

가 가  
가 .

(4) :

(2003)

,

가

가



- 2,000 ,  
1,431 가 .

- 가  
가 가

(1995)

,  
가 .

- MacDonald and Peters(1993)

가 .

(1990)

(straw) .

가 .

(1997)

,

.

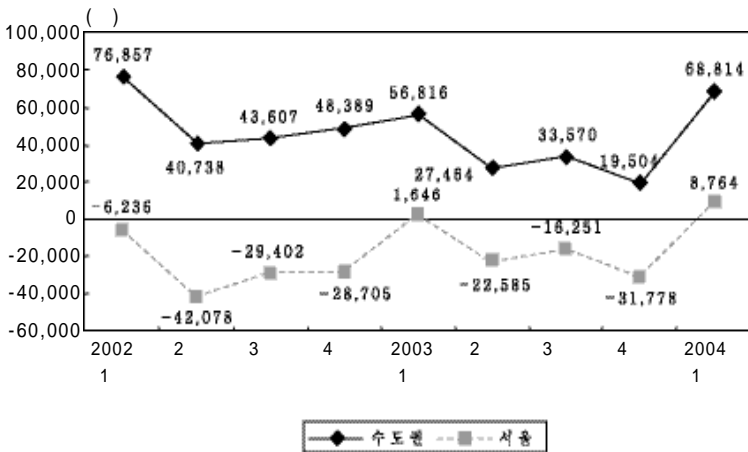
-

.

- 5,425  
3 가  
가  
( , 1998).

-  
가 가

< -2>



: , KOSIS.

- 가  
가

2004 1 (= - )

가  
( < -2> ).

- 6 9,000 2003 1  
(5 6,816 ) 21.1%, 4 (1 9,054 )  
261.2% 가 2002 1 7 7,000

- 938  
, 6 988  
88.6%

- 8,764

- 16 가 가 (3 3,471  
) , 5 5,324 가 64%가

-	(八戸市)	-
-	96.6km가 2002	
12	.	
-	(岩手沼宮内)	(二
戸)	.	
-	24 5,000	-
	3 30	2 56
	.	
	(+)	가
.		
-		
	가	
.		
6	133	(
, 2003).		
-	가 66.3%	
18.3%,	10.6%	.

가

- 6 36 ( 50% 가)

- 30 1,400

- 6 15% 가 , 가  
60% 가

:

			(%)
2		95	0.7
		72	0.5
		35	0.3
		229	1.7
		2,433	18.3
		139	1.0
		1,410	10.6
		4	0.03
.		69	0.5
		8,830	66.3
		13,316	100.0

: 八戸信用金庫, 「東北21」, 東北經濟産業局, 2003 11

:



가

, 2003

1 (3.7%), 2 (27.4%), 3 (68.5%)

3

- , .

가

- 가

가 (「デーリ東

北新聞」, 2002 12 2 ).

- 14%가

- 2009 18 ( )가

가

2. ( )

가

,

.

가

.

- 가 ( )

,

.

.

( , 1995).

-

,

,

,

.

가

가 (上越市, 2001).

- 1975 ~ 96 ( )



1.15 가 ( ) 1.49 가 .  
(菊陽町) ,

- 2 8,000  
2001 10 가 ,  
2005 1,000 .

- 1/4 ,  
1/3

- 가 가 가 .

가 ( , 2003, Willigers, 2003).

- , ( , )  
가

, TGV

50  
가

- TGV

가 , 가

•

,

가  
가

•

—

■

( , 2003),  
가

가

•



,

■

가 (1994년 6월 2일).

- 2004 6 2

500

, ‘ (5.6%) ’ ‘  
(49.8%) ’

55.4%

- .  
(21%), . (18.2%), . (14.6%),  
(8.2%) .

1 2

,

.

- ,  
, LG , SK 1 2

.

- . LCD  
, LCD

. .

.

-

.

3.

(1)

가 가 (Vickerman, 1997).

- 가 .

가 .

- 가 가 .

Schutz(1998)

1 , 2 , 3 .

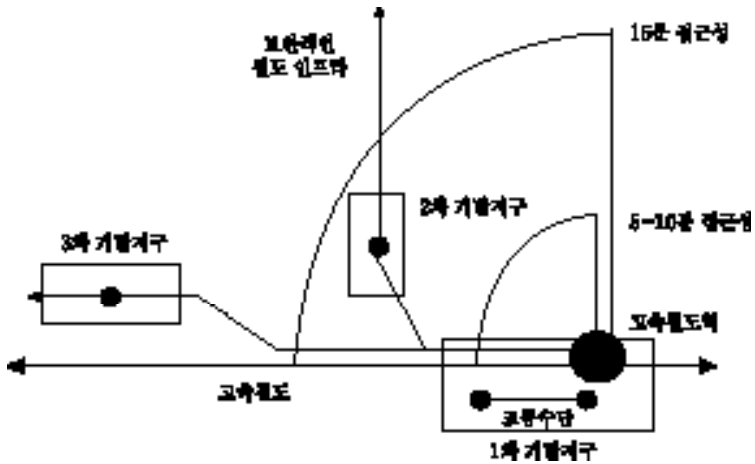
- 1 5 ~ 10

, 2 15 , 3 15 .

1 ( : people mover)

가 .

< -3>



: Schütz(1998), Pol P. M. J.(2003)

< -5>

	1	2	3
	· 5 ~ 10 ( )	· 15 ( )	· 15 ( )
	· ( )	· 2 ( )	·
	·	·	·
	·	·	·

: Schütz(1998), Pol P. M. J.(2003)

- , 가  
.
- 1 .
- 2  
1 .
- ( , 2003).
- 1 가 175 (26.6ha)  
, , , 가,  
.
- 가 20  
, 4.3ha , 122m  
, , , ,  
.
- 1 30 , 16.9ha (51  
) , (53 ) ,  
.
- (Euralille) .
- 1994 , - -

(Eurostar)

- 5 6,400 가 , 54  
 5,000m<sup>2</sup> 20 5,000m<sup>2</sup> , 14 m<sup>2</sup>  
 , 가 3  
 1,000m<sup>2</sup> .

(2) 가

가 가 .

- ,

가 .

八十島(1991) 가  
 가

- - 1960 3  
 1964 10 , 1993 13 가 .

- 가 (區)<sup>9)</sup>

9) , (道)  
 北海道) 2 (府-大阪, 京都) 43 (縣) 47

1 (都-東京都) 1 (道-  
 671 (市)가

가 , 10)  
1 15% 가 .  
- 가 .  
가 20.6%  
(10.5%) 2 .  
- 가 (古河市)  
16.0% .  
- (秋田市) 1997 가  
( ) 가 16%  
, 20%, 17%  
.

---

10) (區) (町) .



2004 가 가  
가

- 3 41 2

- 가

< -6>

	(-)	
(秋田市)	- 가 - 16%, 20%, 17%	- 1997 -
(小諸市)	- 가 -, 가	-
가 (鹿兒島)	- -	- -
(佐渡)	- 가	-
가 (古河)	- 16%	-

## 가 6

가 133

, 15 ~ 40

가

가

(「 2003 8 23 ) .

가

40% 가 (「 ,

2004 4 21 ) .

- 2004 가  
3,000 ( 4 ) .

- (2003 )

1 ~ 3 58% 가 .

가 .

< -7>

( )	- 6 133	-
	-	-
	- 40% 가	-
	- 58% 가	-
	- 1 가 15% 가	-
	- 가 15%	- 70 ~ 80%
	- , ,	- 20 ~ 30% 가
	-	- VIP
	- 30 ~ 50%	-
	-	- , ,
	- 가	-
	-	-

‘ , .

- 1 가 3 8,000 4 3,000 15%

가 .

- , ,  
가 가 .

가 , ,

가

.

- 12 70 ~ 80% 가  
가  
가 .  
가  
.
- 1 30 ~ 50%  
( , 2004 4 7 ).
- VIP  
.
- 가  
.
- ( , 2004 4  
8 ).
- , , .  
.  
.  
VIP  
가 .
- , ,

가

- 1 3,211

V.

가

.<sup>11)</sup>

-

-

3.4 가

7.7 가

.

-

가

가

.

---

11) ( , 2004).

가

가

가

가

.

가

가 .

가 ,

- . .  
 ,

-  
가가

Liew & Liew(1985),  
(1995, 1997) .

- .

가 가  
MRVIO(Multi Regional Variable Input  
Output)

8

5 12)

5

12)

가

가

가 .

—

가

가 .

■

13)

12)

13) (2000) ( , MRIO , 2003.12).



14) 가  
Pai(1979) (Miller and Blair(1985) ).

가  
가 가

가 가

$$Q_{ji}^{sr} = \frac{X_{ji}^{sr}}{P_{ji}^{sr}} \dots\dots\dots ( 2 )$$

$Q_{ji}^{sr}$  : r i s j

$X_{ji}^{sr}$  : r i s j

$P_{ji}^{sr}$  : r i s j  
가

&lt; -1&gt;

15)

: /

1.	0.421
2.	1.312
3.	3.865
4. ,	0.825
5.	2.922
6.	4.083
7. , ,	24.042
8.	2.615
9. 가	10.907

: 1 .

2.

16) 5~

20% 가 ,

15) (2001), SOC 가 (2 )

16) (2003) , 2001 67  
 5,000 , 가 가 66.6%( 45  
 ) .

- 가 ,
- 가 .
- 가 가 가 .
- 10% .
- 5% 20%  
0.05% 1.63% 가 .
- 가 가 , , .  
가 ( , ) .
- 가

---

4,000 (2001 , )  
1  
2005 1 8,500  
5% 가 .

< -2>

: %

	5%	10%	15%	20%
	0.36	0.74	1.17	1.63
	0.06	0.13	0.20	0.28
	0.05	0.11	0.18	0.25
	0.09	0.18	0.29	0.40
.	0.09	0.18	0.29	0.41

- ( 가 )  
( )

- , , ,  
가 .

3.

가 .

- , 가 .

- , 가

.

- , 가 .

- , 가

.

가 ,

.

- , 가

가

가

.

## VI. :

### 1.

가

.

-

가

.

가

,

가

가 가

.

가

.

가 .

-

가 ,

.

-

,

,

가

가

•

가

가 .

—

,

가

•

—

,

•

가

가

•

가가

■

—

,

,

,

,

,

■

5

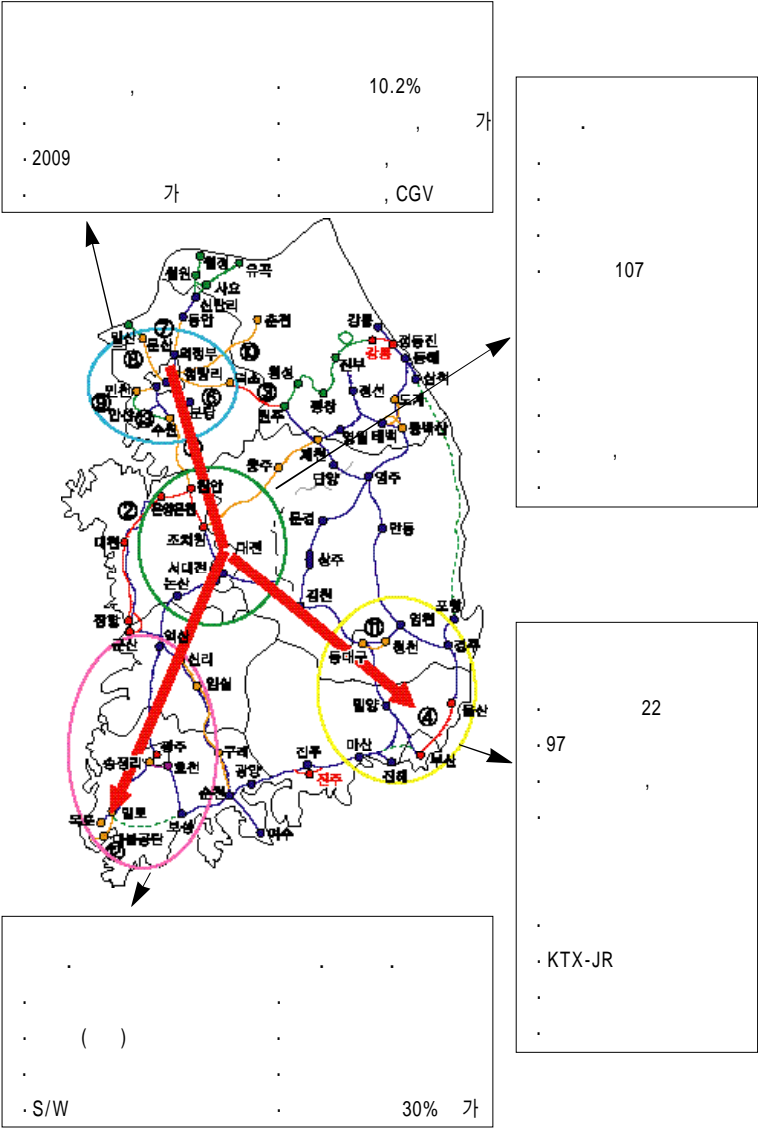
■



- 가 5% 20%  
0.05% 1.63% 가
- 가 가 , , .  
가
- 가 ( )
- 가
- ( 가
- , , , ,
- 가 .
- 가 100 (2004 7 ) ,  
가 (< -1> ).
- ,
- 가 .

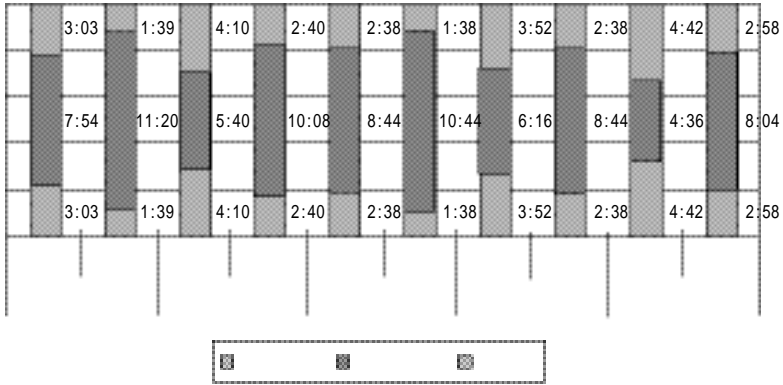
< -1>

: 100



< -2>

가



:

- 가 10.2% .

- 30% 가 .

가

가 (< -2> ).

2. : 가

가

가

가 가 .

- 가

.

- 3 607 5,458

- ( . ) - 56

7,469 (9.3%) , -

가 (

, 2004 7 8 ).

,

.

- 가

,

가 .

-

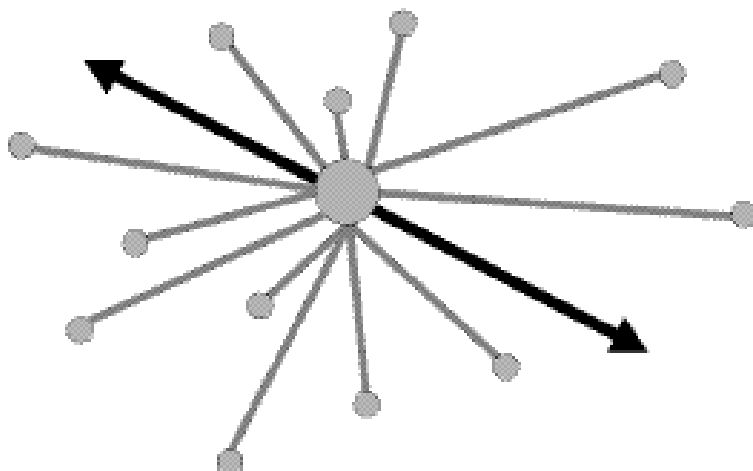
( ) ,

.

- ,

.

< -3>



가

,

가

.

-

가

(< -3> ).

가

.

가 : 가

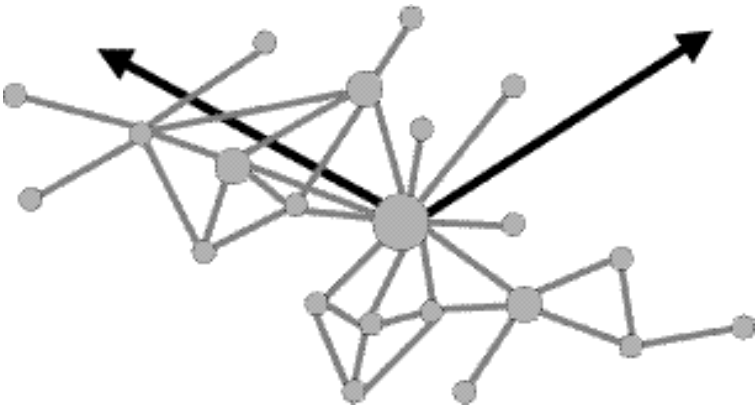
2 가 1  
500 ~ 700 ( )

- - (49 )/ - (59 )/ - - (80 )  
1  
가 .

가

( < -4> ).

< -4>



-

-

가 가 ,

가

가

(< -1> ).

- Ohmae(1995)

4C(Communication, Capital,  
Corporation, Consumer)가 500 ~ 2,000

- Porter(2003)

41

, 85 4,352

-

9

19

,<sup>17)</sup>

9

17)

47

6 ~ 12

(道州制)

가

(北海道)가

< -1> OECD 가 (2001 )

	( )		( )	
	47,008	16	2,938	
	275,372	50	5,507	
	126,926	47	2,701	道州制 (6 ~ 12 )
	82,205	16	5,138	9
	58,893	22	2,677	6
	58,655	63	931	9
	57,189	20	2,859	
	8,872	21	422	
	5,181	6	864	
	5,340	14	381	

: (2003 : 30) .

가 가

가 .

‘ ’

.

‘ ’



(split vision)

.

(collective

efficiency)

,

.

-

‘

(pancake)

,

-

.

(block)

‘

,

.

-

.

‘

,

‘

,

가

.

-

가

.

- 가

가 .

-  
가

, - , -  
.

-

.

- ( : )  
가 ( )  
) .

< >

- , 2003, 2001 가 .
- , 2001, SOC 가 (2 ) .
- , 1995, “ ”,  
 , • , 151-  
 196.
- , 1997, “ ~  
 ”,  
 , 15(2), 131-150.
- , 1998, “  
 ”,  
 , 16(4), 33-51.
- , 1995, “ ”,  
 , 3-65.
- , 1998, “ ”,  
 , 16(1), 25-34.
- , 1995, “ ”,  
 , • .
- • , 1995, “ ”,  
 30(4).
- • • , 1997, “

”, , 32(1), 201-212.

, 2004, , ,  
2004. 3.31.

, 2003, MRIO ,

.

, 1990, “ ”, , 7 , .

. . . , 2003,

, .

, 2001, “ :

”, , 13(3), 19-44.

, 2002, “ :

”, , 18, 49-82.

. . . . . . . . . . .

. , 2003,

, .

Amano., K. and Nakagawa, D., 1990, Study on Urbanization  
Impacts by New Stations of High Speed Railway ,  
Conference of Korean Transportation Association, Daejeon  
City, Korea.

- Brochie, J., 1991, " Fast Rail Networks and Socio-economic Impacts", in J. Brochie, M. Batty, P. Hall, and P. Newton (eds.), *Cities of the 21st Century: New Technologies and Spatial Systems*, New York: Longman Cheshire, 25-37.
- Fujita, M., 1989, *Urban Economic Theory*, New York: Cambridge University Press.
- Goto, T., 1986, " New railway stations for passengers: aiming at stations where citizens gather ", *Japan Rail Engineers*, 26(1).
- Haynes, K. F., 1997, " Labor markets and regional transportation improvements: the case of high-speed trains. an introduction and review ", *The Annals of Regional Science*, 31(1), 57-76.
- Hirota, R., 1984, *Present Situations and Effects of the Shinkansen*, Paper presented to the International Seminar on High-Speed Trains, Paris, November 15, 1984.
- Hirschman, A., 1958, *The Strategy of Economic Development*, New Haven, CT: Yale University Press.
- Janelle, D. G, 1969, " Spatial reorganization: a model and a concept ", *Annals of the Association of American Geographers*, 59, 348-364.

- Krugman, P., 1995, *Development, Geography and Economic Theory*, Cambridge: MIT Press.
- Liew, C. K. and Liew, C. J., 1985, " Measuring the development impact of a transportation system: a simplified approach "; *Journal of Regional Science*, 25(2), 241-258.
- López-Pita, A. and Robuste, F., 2003, " The Madrid-Barcelona high-speed line ", *Transport*, 156, Proceedings of the Institution of Civil Engineers, 3-8.
- MacDonald, H. I. and Peters, A. H., 1993, *Employment and Commuting by Rural Women on the Metropolitan Periphery*, Midwest Transportation Center, Iowa University Public Policy Center.
- Miller, R. E. and Blair, P. D., 1985, *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*, Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Nakamura, H. and Ueda, T., 1989, *The Impacts of the Shinkansen on Regional Development*, in *The Fifth World Conference on Transport Research*, Yokohama, 1989, Vol. 3. Western Periodicals, Ventura, California.
- Ohmae, K., 1995, *The End of the Nation State: the Rise of Regional Economies*, New York: Free Press.

Pai, G. G. Y., 1979, Environmental Pollution Control Policy: An Assessment of Regional Economic Impacts, Ph. D. Thesis, MIT.

Pieda(Planning Economic and Development Consultants), 1991, Rail Link projects: A Comparative Appraisal of Socio-Economic and Development Impacts of Alternative Routes Reading, Pieda(May).

Pol P. M. J., 2003, The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions, Paper presented at the 43rd ESRA Congress, Jyvaskyla, August 27-30, 2003.

Porter, M., 2003, The Economic performance of regions, *Regional Studies*, 37(6&7), 549-578.

Richardson, H. W., 1973, The Economics of Urban Size, Great Britain: Saxon House.

Sasaki, K., Ohashi, T. and Ando, A., 1997, " High-speed rail transit impact on regional system: does the Shinkansen contribute to dispersion? ", *The Annals of Regional Science*, 31(1), 77-98.

Schafer, A. and Victor, D., 1997, " The past and future of global mobility", *Scientific American*, October, 1997, 36-39.

Schütz, E., 1998, “ Urban development by high-speed traff ”,  
Herft, 6, 369-383.

Vickerman, R., 1997, “ High-speed rail in Europe: experience and  
issues for future development ”, The Annals of Regional  
Science, 31(1), 21-38.

Williger, J., 2003, High Speed Railway Development and  
Corproate Location Decisions: the Roles of Accessibility,  
Paper presented at the 43rd ESRA Congress, Jyvakyla,  
August 27-30, 2003.

山田浩之, 2001, “ 地域間格差と 済成長・人口移動 ”, 地域と社会, 第四 , 1-8

上越市, 2001, 21世紀にのこる乗りもの新幹線, (株)交通新聞社.

岩手日報, 新幹線は北へ一通過駅盛岡ー 2003. 8. 23.

佐木公明・大橋忠宏・安藤朝夫, 1996, 高速鐵道整備の地域システムに  
える影響 - 新幹線ネットワークは地域分散を促進させるのか? -,  
交通學研究, 交通學會.

八十島義之助, 1988, 全國一日交通網; 廣がる空間と交流の輪 (綜合交通  
Report 1), ぎょうせい.

八十島義之助, 1991, リニア鐵道時代の幕開け; 人と國土はどう わるか  
(綜合交通 Report 5), ぎょうせい.



日本 , , .

\_\_\_\_\_, 2001, 国土レポート, 経済企画廳 .

八戸信用金庫, 2003, 「東北 21」, 東北經濟産業局, 11月 .

「 \_\_\_\_\_ 」, 2002. 12. 2.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2004. 3. 20.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2004. 4. 8.

\_\_\_\_\_, 2004. 4. 16.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2003. 8. 18.

\_\_\_\_\_, 2004. 4. 16.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2004. 3. 17.

\_\_\_\_\_, 2004. 4. 7.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2004. 3. 15.

\_\_\_\_\_, 2004. 3. 30.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2004. 6. 2.

「 \_\_\_\_\_ 」, 2004. 7. 8.

「                   」, 2003. 8. 23.

「                   」, 2004. 4. 21.

                 ,                   , KOSIS.

Issue Paper 2005-182

---

發行處：產業研究院( 特別市 東大門區 清涼里洞 206-9)

---

發行人：吳 相 奉

---

登錄：1983年 7月 7日 第6-0001號 / 電話：3299-3114

---

印刷：2005年 3月16日 / 發行：2005年 3月18日

---

印刷處：平康企劃印刷

---

ISBN 89-90789-97-4 93320

---

購讀問議： (3299-3151)

內容 無斷轉載 譯載 禁 .

普及價 5,000