

특별세미나

" 철도네트워크와 지역발전 "

* 호남고속철도가 지역발전에 미치는 영향
정 하 옥 박사 (광주발전연구원)

호남고속철도가 지역에 미치는 영향과 발전과제

- 광주·전남지역을 중심으로 -

정하욱
광주발전연구원

[목 차]

- I. 서론
- II. 호남고속철도 개요 및 역할
- III. 고속철도 운영 개요 및 개통 영향
- IV. 광주·전남지역의 영향 전망
- V. 결론 : 향후 발전과제

I. 서론

지난 2004년 4월 1일 국내 고속철도시대가 개막되어 한차례 속도혁명을 체험하였고, 사회문화와 국토공간구조 및 교통체계, 사회경제에 이르기까지 직간접으로 영향을 미치고 있다. 향후 경부고속철도 2단계 개통과 호남축에 호남고속철도가 개통이 되면 제2의 속도혁명과 더불어 명실상부한 고속철도시대를 맞게 된다.

호남고속철도는 구상계획단계에서부터 건설공기, 천문학적인 사업비만큼이나 국가 및 지역에 있어서 줄곧 논의와 관심의 대상이 되었으며, 국토균형발전과 지역발전의 상징적 대상이 되고 있다.

국토공간 서남권의 광주·전남지역은 철도와 고속도로 등 국가기간교통망체제에서 소외되고, 지역·산업개발의 낙후지역으로 인식되어 왔다. 그러나 대내외적인 여건변화와 국가 정책에 따라 각종 사업이 추진되는 등 광주·전남지역은 많은 개발 잠재력을 토대로 새롭게 도약할 수 있는 계기를 맞고 있다

향후 경부고속철도 전구간 완공과 더불어 호남고속철도시대가 열리면 또 한번 속도혁명을 경험하고 교통체계를 비롯한 국토공간구조 변화가 진행될 것이며, 지역에도 부분별로 크고 작은 많은 영향을 미칠 것으로 예상된다.

수도권 및 타지역간 접근성 향상으로 교통부문을 포함하여 산업·경제, 지역개발 및 관광·문화 등 여러 분야에 걸쳐 직간접적으로 영향을 줄 것으로 전망된다.

최근 국가 경쟁력과 지역발전이 활발히 모색하고 있는 가운데 향후 호남고속철도 신선 개통에 따른 지역발전 미치는 영향을 조망해보고 향후 지역발전과 관련하여 주요 사항을 논의할 필요가 있다고 본다.

본 고에서는 향후 호남고속철도 개통 따른 광주·전남지역에 미치는 영향을 제 측면에서 전망해 보고, 발전과제를 모색해 보고자 한다.

II. 호남고속철도 개요 및 역할

1. 호남고속철도 개요

1) 추진 경위

호남고속철도사업 추진은 경부고속철도 건설계획이 구체화되기 되던 지난 '90년 을 전후하여 논의되기 시작하였으며, 이후 호남 고속전철화 사업 타당성조사를 시 발로 하여 본격적으로 '94년부터 '99년까지 기본계획 수립조사 용역을 실시하였다.

제4차 국토종합계획(2000~2020) 및 국가기간교통망계획(2000~2019)에 포함된 사 업으로서 국가 환란위기에 따른 경제적 어려움으로 사업추진이 지연된 바 있다.

경부고속철도 건설사업이 한참 진행되어 개통시기를 가늠할 즈음에 그간의 대내 외적인 경제, 사회적 여건변화에 따라 계획수립의 필요성이 재차 대두되면서 호남 고속철도 기본계획 수립 조사연구용역('01.5~'03.11)을 시행하였다. 이후 행정중심복 합도시 건설 등 사회경제 여건변화로 인하여 보완용역을 시행하였고, 이 용역이 진 행되는 과정에서 분기역 선정문제로 다소 지연되기도 하였으나, 이후 기본계획(안) 공청회와 시도간 협의를 거쳐 2006년 8월 호남고속철도 기본계획을 확정하였다.

호남고속철도 오송~목포 전 구간 기본설계를 2006년 11월 30일 착수하였고 기본 설계가 종료되는 2008년 말부터 2009년 말까지 실시설계를 마치고 하반기에 건설공 사를 착수할 계획으로 있다. 2007년 기본설계가 추진되는 과정에서 조기착공 및 완 공시기 여부, 무안국제공항 경유 노선변경 타당성조사 용역이 시행되고 있다.

'90. 4~'90.10 : 호남고속철도 타당성조사(국토연구원)

'94. 9~'95.12 : 호남고속철기본계획 수립 조사(한국교통연구원)

'99. 12 : 호남고속철도 기본계획 사업성분석(한국교통연구원)

'01.5.~'03.11 : 호남고속철도 기본계획 조사연구용역 시행(국토해양부, 한국교통연 구원)

'04.10~'05.12 : 호남고속철도 기본계획조사연구 보완용역 시행(국토해양부, 국토연구원)

'05. 6. 30 : 오송역을 분기역으로 선정

'05. 12. 22 : 기본계획(안) 공청회

'06. 4~8 : 기본계획수정(안) 마련

'06. 8. 28 : 호남고속철도 기본계획 고시(2006-3365호)

'06. 11. 30 ~ 08.11.28 : 호남고속철도 기본설계 착수(오송~목포간 6개공구)

2) 주요 내용

노선은 오송 ~ 익산 ~ 광주 ~ 목포(230.9km)이며, 사업기간을 최대한 단축하여 고속철도 운행효과를 조기에 극대화할 수 있도록 추진할 계획이다. 본 고속철도 신선 노선이 완공 개통될 경우 서울~광주간은 현재보다 60분 단축(153분→93분)된 1시간 33분 내에 이동이 가능하게 되고, 서울~목포간은 현재보다 79분 단축(185분→106분)된 1시간 46분 내로 운행시간이 대폭 단축된다.

<표1> 호남고속철도사업 개요

구분	내용
노선	오송 ~ 익산 ~ 광주 ~ 목포(230.9km) ※ 서울 ~ 오송 구간은 기존 경부고속철도 이용(121.8km)
사업비	10조 5,417억원(차량비 7,535억원 포함)
사업기간	오송 ~ 광주구간 : 2006 ~ 2015년 광주 ~ 목포구간 : 2006 ~ 2017년
열차운영계획	총 350량(1편성 10량, 43회,44회/일 운행)
운영시간	오송 ~ 목포 230.9km(60분) (서울 ~ 목포 352.7km, 106분)
최고속도	300km/h(설계속도 350km/h)
역 및 차량기지	오송, 공주, 익산, 정읍, 광주(송정리), 목포(임성리)역, 광주차량기지

자료 : 국토해양부

내포하고 있다.

첫째, 호남고속철도는 광주전남지역의 특성을 고려하면서 국가경쟁력을 일정 분담할 수 있는 필수적인 기반시설이자 진정한 국토균형발전을 촉진시킬 수 있는 역할을 담당한다. 그간 저개발이 지속되어 시설투자가 안 되는 악순환을 차단하고 선순환으로 유도하기 위하여 수도권 및 대도시간 접근성을 대폭 개선하는 동시에 지역여건에 맞는 성장산업을 병행 육성하여 지역경쟁력과 나아가 국가경쟁력을 제고해야 한다.

둘째, 지역개발이 활발하지 못해 수요가 적고 경제성이 낮으나 고속교통 기반의 '선 공급 후 수요창출형'의 각종 국책사업과 전략산업이 진행되고 있어서 조기에 개통하여 국가와 지역발전을 촉진하는 역할을 안고 있다. 현재 광주·전남지역에서 추진되는 각종 대규모 개발사업은 주로 고속 대량교통수단과 연계된 사업이며, 얼마나 조기에 확충되는가에 따라 추진성도가 좌우된다.

셋째 경부고속철도와의 호남고속철도와의 연계를 통하여 수송과 개발의 시너지 효과를 극대화하고, 다핵연계형으로의 국토공간구조의 개편과 반나절 생활권 실현과 수송효율성을 제고하며, 수도권과 비수도권, 경부축과 호남축의 상생 발전을 견인해야 한다.

III. 고속철도 운영 개요와 개통 영향

1. 운영 개요

1). 고속철도 운영 현황

2006년 4월 기준 고속철도 노선은 고속선 238.6km(경부선 223.6km, 연결선 15.0km) 및 기존선 450.8km(경부선 169.9km, 호남선 252.5km, 광주 13.7km, 경의선 14.7km)로 구성되어 있다. 정차역은 경부선 9개역(행신, 서울, 광명, 천안·아산, 대전, 동대구, 밀양, 구포, 부산), 호남선 11개역(서대전, 두계, 논산, 익산, 김제, 정읍, 장성, 송정리, 광주, 나주, 목포)이 운영 중이다. 운행횟수는 개통 시 1일 128회(경부선 94회, 호남선 34회) 운행하였으며, 2006년 3월 기준으로 163회(경부선 125회, 호남선 38회)로 증가되었다.

현재 호남선 KTX는 용산에서 대전까지 경부고속철도 전용선을 함께 이용하고 대전 이남은 기존 호남선 선로를 이용하여 고속열차가 운행되고 있다. 향후 호남고속철도 신선 완공 시에는 용산~목포 간 (적 역 정차 기준 시) 1시간 46분이 소요되어 향후 통행시간이 현재보다 51%수준으로 단축될 예정이다.

2). 고속철도 운영실적

(1). 수송수요 증가

경부·호남선 KTX 고속열차 운행결과 개통초기 수송실적은 일평균 7.2만명(경부선 6.1만명, 호남선 1.1만명) 수준이었으나, 매년 증가하여 2006년 10만명(경부선 8.2만명, 호남선 1.7만명), 2007년에는 일평균 10.2만명(경부선 8.5만명, 호남선 1.7만명)이 이용하고 있다.

<표 2 > 고속열차 일평균 수송실적

(단위 : 천명)

구 분		2004	2005	2006	2007	전년대비	연평균
계	연간	19,882	32,370	36,490	37,274	2.1%	23.3%
	1일	72	89	100	102		
경부선	연간	16,699	26,853	30,191	30,969	2.6%	22.9%
	1일	61	74	82.7	84.8		
호남선	연간	3,183	5,517	6,299	6,305	0.1%	25.6%
	1일	11	15	17.3	17.3		

자료 : 국토해양부 항공철도국

(2). 이용율 증가

좌석이용율은 개통 이후 매년 증가추세를 보이고 있으며, 특히 호남선의 경우 주중보다 주말이용율이 매우 높은 것으로 나타나 주말에 개인용무 및 레저 등의 통행 목적 비중이 높은 것으로 판단된다.

<표3> 좌석이용율

(단위 : %)

구 분	2004			2005			2006			2007		
	평균	주중	주말	평균	주중	주말	평균	주중	주말	평균	주중	주말
계	63.3	57.8	76.5	70.4	67.1	77.6	75.2	73.1	79.5	74.8	74.2	76.1
경부선	73.0	67.8	85.3	79.4	76.9	84.6	83.2	82.4	84.7	82.3	83.2	80.4
호남선	37.3	31.5	51.8	45.4	40.4	56.9	51.5	46.5	62.8	51.7	47.5	61.3

자료 : 국토해양부, 철도업무편람, 2008

(3) 이용목적 추이

지난 2004년 4월 개통 후 2년 동안에 조사된 종합자료(이용우 외, 2006)에 따르면 고속철도의 이용목적은 친지방문, 경조사 참석, 병원진료 등 개인용무가 50% 내외로 가장 높고, 35.9%가 업무통행, 레저 및 관광이 8.3% 순으로 높은 것으로 나타나고 있다.

<표 4> 고속철도 이용목적 추이

(단위 : 인, 괄호 안은 %)

조사시점	쇼핑	통근·통학	업무	레저·관광	개인용무	무응답	합계
2004.4	23(2.0)	51(4.4)	321(27.5)	99(8.5)	672(57.6)	0(0.0)	1166(100.0)
2004.11	12(1.1)	30(2.8)	409(38.4)	68(6.4)	542(50.9)	3(0.3)	1064(100.0)
2005.1	6(0.6)	34(3.2)	361(33.7)	95(8.9)	575(53.6)	1(0.1)	1072(100.0)
2005.7	10(0.8)	40(3.2)	474(38.2)	164(13.2)	551(44.4)	3(0.2)	1242(100.0)
2006.4	8(0.8)	10(0.9)	446(42.0)	42(4.0)	532(50.0)	25(2.4)	1063(100.0)
합계	59(1.1)	165(2.9)	2,011(35.9)	468(8.3)	2872(51.2)	32(0.6)	5607(100.0)

주 : 귀가통행의 경우 최초 통행목적에 따라 통행 목적을 분류

자료 : 이용우 외(2006)

2. 고속철도 개통 영향

1). 교통체계

(1) 교통수단분담률

고속철도 개통 1년 전후 경부축 및 호남축 주요 정차도시의 장거리 구간의 교통 수단분담률을 살펴보면 서울-대구 구간의 경우 승용차 5.2%, 고속버스 5.7%, 항공 11.9% 낮아진 반면, 철도는 23.1% 증가하여 고속철도 개통으로 수단분담률 변화폭이 크고 고속철도 수단이 중장거리 핵심 수단으로 작용하고 있음을 알 수 있다.

서울-부산 구간은 유사한 패턴을 보이고 있으나 상대적으로 변화율은 크지 않다. 특히 호남축 서울-광주, 목포의 수단분담률은 변화폭이 작고 미미한 것으로 나타나고 있다.

개통전후의 단기간 이지만 고속철도 개통 후 대체적으로 장거리 구간일수록 자가용, 고속버스, 항공의 비중이 낮아지고 장거리구간에서 철도의 분담율이 높아지는 것으로 나타난다.

<표5> 경부축 및 호남축 주요 정차도시 수단분담률 변화

(단위: %)

구분			승용차	고속버스	항공	철도				
						계	KTX	새마을	무궁화	
경부축	서울-대구	2003.4 ~2004.3	30.2	14.7	14.7	40.5	-	19.5	21.0	
		2004.4 ~2005.3	24.6	9.0	2.8	63.6	52.2	4.6	6.8	
	서울-부산	2003.4 ~2004.3	12.1	7.8	42.2	38.0	-	22.0	15.9	
		2004.4 ~2005.3	9.4	4.7	25.0	60.9	50.5	5.1	5.4	
	호남축	서울-광주	2003.4 ~2004.3	31.0	39.2	14.6	15.2	-	4.6	10.6
			2004.4 ~2005.3	30.3	39.1	10.5	20.0	14.8	1.5	3.7
서울-목포		2003.4 ~2004.3	59.1	14.3	3.1	23.5	-	5.1	18.4	
		2004.4 ~2005.3	53.8	14.9	1.1	30.1	21.1	1.8	7.2	

주) 승용차는 고속도로를 이용한 1종(소형차)와 경차 이용실적이며, 국토연구원(1999)의 경부축 고속도로 재차인원 조사결과를 활용하여 2.2인으로 가정

자료 : 이장호 외(2005)

(2) 수단별 변화

고속도로의 통행량의 경우 고속철도 개통전후로 약간의 영향을 미친 것으로 보인다. 경부축의 서울-부산간 고속도로통행량은 개통 후 17.3% 감소, 서울-대구 9.1%의 감소를 보인 반면, 호남축의 서울-광주간은 2.3%, 서울-목포 1.4% 감소를 보여 상대적으로 미미한 편이다.

<표 6> 경부 및 호남 고속도로 통행 실적변화

(단위 : 대/일, %)

구간	KTX 개통이전(A) ('03.4~'04.3)	KTX 개통이후(B) ('04.4~'05.3)	변화율
서울-대전	10,013	9,187	-8.2
서울-대구	3,583	3,256	-9.1
서울-부산	1,846	1,526	-17.3
서울-광주	3,101	3,031	-2.3
서울-목포	1,662	1,595	-1.4

자료: 한국도로공사 TCS 자료

고속철도와 밀접한 고속버스의 경우 장거리 구간인 경부축의 서울-부산(440km), 서울-대구(288km) 구간의 여객이 동기간 대비 감소율 32-35%로 가장 많은 감소를 보이고 있어 고속버스로부터 단축효과가 큰 고속철도로의 전환이 이루어진 것으로 보인다. 반면 호남축의 서울-광주(304km)간 고속버스노선의 수요는 고속철도개통 이후에도 큰 영향을 받지 않고 오히려 미미하지만 성장을 보이고 있어 개통후 1년 동안은 별다른 영향을 받지 않았던 것으로 보인다.

<표 7> 고속버스 실적변화

(단위 : 인/일, %)

구간	KTX 개통이전 ('03.4~'04.3)	KTX 개통이후 ('04.4~'05.3)	변화율
서울-대전	6,942	6,374	-8.2
서울-대구	3,830	2,604	-32.0
서울-부산	2,605	1,680	-35.5
서울-광주	8,615	8,611	0.0
서울-목포	884	972	10.0

자료: 전국고속버스사업조합 실적자료

고속철도 개통 이후 항공수요는 경부축의 김포-김해간은 37%-46%로 감소하

고, 김포-대구간은 79-90% 이상의 감소를 보인 것으로 나타났다. 호남축의 경우 김포-광주는 28%-36%의 감소, 김포-목포간에서는 61%-74%의 감소를 보여 항공수요 감소가 두드러지게 나타난다. 이는 구간 노선별 운행시간 및 운임, 접근편리성 등의 요인, 지역의 장거리 수요 여건에 따라 차이는 있겠지만, 장거리에서 항공보다 경쟁력이 있음을 보이고 있다.

<표 8> 항공수요 실적변화

(단위 : 인/일, %)

구간	KTX 개통이전(A) (’03.4 ~ ’04.3)	KTX 개통이후(B) (’04.4 ~ ’05.3)	KTX 개통이후(C) (’05.4 ~ ’06.3)	변화율	
				B/A	C/A
김포-김해	14,145	8,973	7,709	-36.6	-45.5
김포-대구	3,829	816	389	-78.7	-89.8
김포-광주	3,216	2,322	2,057	-27.8	-36.0
김포-목포	190	74	49	-61.1	-74.2

자료: 한국공항공사 항통통계

2). 국토공간구조 변화

고속철도가 개통된 이후 국토공간구조에 미친 영향을 접근도 변화, 사회적 인구 변화, 고속철도 이용권역 변화, 이용목적 등의 측면에서 분석한 결과(이용우 외, 2006)는 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 호남고속철도가 개통될 경우 접근도는 1.8분을 개선시키고 정차도시의 하루 교류가능인구가 크게 증가한 것으로 분석하였다.

둘째, 고속철도 개통에 따른 지역 간 접근도 분석결과를 이용하여 지역별 사회적 인구변화 추정을 한 결과 접근도도 향상은 지역고용을 증진시키며, 고용이 증가한 지역의 인구 역시 증가하는 것으로 분석되어, 고속철도로 개선된 접근성이 지역의 인구이동에 영향을 미칠 것으로 전망하였다.

셋째, 한편 많은 정차도시에서 고용 증대와 이에 따른 인구 증가효과가 있지만, 일부 정차도시의 경우 인구증가 효과가 없는 것으로 나타났다. 이것은 지역 자체의 접근도 개선이 지역 인구유입효과로 모두 귀결되지 않음을 의미하는 것으로 제시하였다.

넷째, 전국적으로 고속철도 이용권역이 확대되는 것으로 나타났다. 2004년 11월의 경우, 정차도시가 아닌 시·군에서 고속철도를 이용한 승객이 유효표본의 7.1%였으나, 2006년 4월에는 12.4%로 증가하였으며, 같은 기간에 정차역으로부터 10km 밖에

있는 출발지 및 목적지의 비율도 증가하는 것으로 이용권이 확대되는 것으로 분석하였다.

다섯째, 고속철도는 이용자수가 계속 증가하고 있어 국토축 상의 중심도시간 연계를 강화시키는 역할을 하고 있다. 개통 초기에는 수도권과 비수도권 정차도시간의 통행이 많았으나, 시간이 지나면서 비수도권 정차도시 간 통행 점유율이 높아지고 있다. 따라서 장기적으로 고속철도는 통과 국토축에 있는 경부축의 중심도시간의 연계를 강화시킬 것으로 전망하였다. .

여섯째, 고속철도 이용행태의 시계열적 분석결과에 의하면, 국토축 상 정차도시 간의 연계는 쌍방향적인 바, 비수도권에서 수도권으로 통행은 업무통행이, 반대의 통행은 관광목적이 상대적으로 높았다. 또한 고가제품 구입, 문화활동 및 병원진료도 수도권에서 비수도권으로 통행보다 많아 수도권으로, 정차도시로의 역류효과가 아주 미약하지만 존재한다는 것으로 나타난 것으로 분석하였다.

IV. 광주·전남지역의 영향 전망

1. 접근도 및 지역간 교류증대

호남축의 운행시간이 대폭 단축되고 접근도가 향상되면 광주전남간 전국 주요도시와 1일 교류권이 확대될 것으로 예상되고, 개통이전에 분석한 수준(표9)보다 향후 지역간 인적, 물적 교류가 활발히 진행되어 활동범위와 인구규모가 커질 것으로 전망된다.

경부축 주요 거점지역과 주변지역을 포함하여 전국 주요 대도시권과의 상호 인적 물적 교류 범위가 확대될 것으로 예상된다. 선행연구에서 대전시 사례조사분석(이용우 외, 2006)에 따르면 향후 경부 및 호남고속철도가 완전 개통되면 접근도가 향상되고 교류권이 전역의 98% 수준까지 향상되는 것으로 제시한 바 있다.

<표 9> 고속철도 개통후의 광주전남지역 1일 교류가능인구

정차도시/ 광역단체	1일 교류가능 인구비율			1일 교류가능 인구(만인)		
	2002년	2004년	2010년	2002년	2004년	2010년
광주	17.5%	50.2%	50.4%	839	2,408	2,418
익산	43.1%	64.0%	72.4%	2,070	3,070	3,473
목포	11.3%	31.9%	32.2%	542	1,530	1,545
전북	21.7%	48.4%	48.4%	1,041	2,322	2,322
전남	12.2%	31.9%	31.9%	587	1,530	1,530

자료: 조남건 외(2003)

한편 인구 변화에 있어서 현재 호남고속철도가 경유하는 광주·목포권에 관광레저도시와 광주전남혁신도시, 광주전남국가산단 등 대규모 국책사업이 추진되고 집적화가 이루어질 것으로 예상되어 정차도시 및 주변지역에 인구가 증가할 것으로 예상된다. 그러나 향후 연계망이 미흡하고 정차도시로부터 이격된 농어촌지역의 경우 인구는 정체 또는 감소될 가능성도 있다.

2. 교통체계

최근 제시된 연구결과에 따르면 고속철도는 대략 300km 이상 중장거리 구간에서 항공교통보다 경쟁력을 확보하는 것으로 나타났으며, 철도 이용실적이 증가하며 높은 수송분담률을 점유하고 있다.

향후 호남고속철도가 개통이 될 경우 경부축의 대구와 부산 사례에서 보듯 광주전남지역의 교통수단분담율이 철도 중심으로 재편될 것으로 예상되며, 특히 항공부문의 이용수요가 급감할 것으로 전망된다.

물론 전체적인 장래 지역간 교통수요와 운임, 시간 등에 따라 다소 차이가 있을 수 있지만, 광주와 전남의 중장거리 수단분담체계는 경부축의 정차도시인 대구 경우와 크게 다르지 않을 것으로 예상된다.

특히 항공부문에 있어서 지역발전을 위하여 필수적인 기반시설인 바, 장래 바람직한 기능 정립과 함께 활성화 전략이 필요하다.

한편, 정차역사 역세권을 중심으로 한 도시교통체계에 영향을 미칠 것으로 예상된다. 고속철도는 보도를 제외하고 정차역사로부터 최종 목적지까지 환승교통을 필요로 하기 때문에 정차역사 이용수요에 따라 많은 영향을 미칠 것으로 예상된다.

3. 도시 및 지역개발

향후 지역공간구조는 오송~목포간 호남고속철도와 익산~여수간 전라선 KTX 개통을 계기로 광주전남지역 주간선철도망은 남북 2개축(서부축과 동부축)과 일반철도망으로 연계된 철도망이 구축될 것으로 예상된다. 남북 고속간선 철도축 형성과 정차역사의 거점도시와 주변지역을 중심으로 발전잠재력 성숙될 것이며, 정차역사와 정차도시간 네트워크를 구축하고 성장발전 거점으로 육성할 것으로 보인다.

따라서 현재보다 역세권의 정비와 연계교통시설의 정비 중요성이 더욱 커지고, 도시개발 및 정비 효과의 비중도 높아질 것으로 생각된다.

고속철도의 역세권은 성장거점도시의 경우 도시의 관문이자 지역내 및 지역간 교통이 합류하는 교통의 결절점을 형성한다. 이러한 역세권에서는 다양한 도시활동이 발생하며 핵심적인 도시기능이 활발하게 작용할 것으로 예상된다. 일본과 프랑스에서는 도심기능의 편성과 도시개발의 수단으로 역세권의 정비사업에 투자와 지원을 활발히 하고 있다. 역세권에 배치되는 일반적인 기능은 대략 교통, 유통, 여가, 업무, 교류 및 문화 기능으로 되어 있다.

향후 광주전남의 정차역시 역세권을 어떻게 조성해 나갈지에 대하여 체계적으로 분석하고 단계적 추진전략을 검토해 나가야 한다.

4. 문화·관광

고속철도는 접근성 향상과 통행시간의 단축을 통하여 통행자의 생활권 및 이동범위를 확대시키며, 여행의 편리성과 이동의 정시성을 제공한다. 이러한 고속철도의 운행은 광주전남지역의 문화관광분야에도 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

지난 2004년 4월 개통된 이후 대구문화관광부분에 대한 영향과 효과를 분석한 결과에 따르면 고속철도 개통 이후 관광객 및 컨벤션센터 이용객이 증가하였다고 제시한 바 있다(이춘근 외, 2005). 이후 추이는 분석되지 않았으나 고속철도를 통한 접근성 개선으로 타 권역의 당일관광객 및 전시공연, 컨벤션 기능 활성화에 긍정적 영향을 미칠 수 있다는 가능성을 시사하고 있다.

또한 대구지역의 주요 산업에 대한 긍정적 효과가 발생하는 업종 설문조사에 따르면 29% 물류유통업(도소매업 등), 26.6%가 관광·문화·레저업, 18.5% 국제회의 및 컨벤션업이라 응답한 바 있다. 따라서 향후 광주전남지역의 문화관광에 대한 강점과 경쟁력을 면밀히 분석하여 지역발전의 핵심으로 육성해 나가야 할 것이다.

한편 아울러 수도권을 비롯한 경부축 대도시권과의 시간단축으로 학술·문화공연 등의 참여를 확대시키고 서울에 집중된 학술·문화기능을 광주·전남지역에 확산시킬 수 있는 양호한 환경이 조성될 것으로 예상된다. 특히 광주전남에 특화된 산업과 관련한 학술과 교육 분야, 문화예술 공연, 전시 등 전국 및 국제규모 행사가 펼쳐질 것으로 방문객이 증가할 것이며, 컨벤션산업이 활성화될 것으로 전망된다.

5. 지역경제

광주·전남지역의 산업구조의 전문화 및 발전정도에 따라서 지역경제가 성장 혹은 정체되는 영향을 미칠 수 있다.

일본 도호쿠 신간선 사례를 보면, 센다이 등 신간선이 정착한 3개 도시의 매출액 증가업체가 20.6%,로 비정차도시의 매출액 증가 10.5%보다 높았다. 신간선 정착도시였던 후루카와는 고객유출로 매출액 감소업체가 16.9%를 나타낸 적도 있다. 정착도시의 매출액은 관광 서비스업의 45.2%, 소매업의 33.4%가 매출액 증가의 효과를 경험하였다. 그러나, 관광 서비스업과 소매업도 각각 18.9%와 15.5%의 매출액 감소가 있어서 지역경제의 성장을 저해하였다. 신간선의 개통으로 긍정적인 업체는 서비스업, 운수·통신업, 금융·보험·부동산업, 건설업, 도소매업, 제조업 등으로 확인되고 있다(정봉현, 2004).

향후 고속철도의 개통 후 광주·전남지역의 지역경제에 미치는 영향은 장래 산업구조 변화와 기업간 경쟁력에 따라서 분야에 따라 다양하게 나타날 것으로 예상된다. 기본적으로 광주·전남지역의 경우에 도매·소매업이 각각 전체산업의 27.7%, 29.5%, 숙박·음식점업이 각각 17.6%, 21.2%를 점유하여 숙박업체는 당일 방문형 관광객 비중이 높은 경우 영향은 크지 않을 것으로 보인다. 그러나 관광교통수단이 철도에만 국한되지 않고 승용차, 관광버스 등 다양한 점을 감안할 때 고속철도를 이용한 관광객 비중에 따라 영향 수준을 가늠할 수 있을 것이다. 음식점업의 경우에는 정차도시의 관광레저의 통행목적 비중에 따라 영향이 다를 것이며, 지역 특성을 보유한 음식점업의 매출은 증가할 것으로 전망된다.

고속철도 경부축 정차도시인 대구시를 대상으로 한 설문조사결과(이춘근 외, 2005)에 의하면 물류유통(도소매업)이 긍정적 영향 끼칠 것이라고 전망하였으며, 개통 1년후 상가 매출이 증가한 것으로 제시한 바 있다.

향후 수도권 및 대도시간의 여행시간이 2시간 이내로 단축될 경우 외부 방문객이 급증할 것이며, 현재보다 문화관광 및 유관 서비스업 등에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상된다. 하지만 동일 업종간에도 정차도시 여부, 비정차지역에 따라서 영향

정도는 다르게 나타날 것을 전망된다.

<표 10> 광주·전남의 업체수 기준 산업대분류별 구성

(단위 : %)

산업	농·임 어업	광업	제조업	전기가스 수도업	건설업	도소매	숙박·음식 업	운수업	통신
광주	0.0	0.0	7.9	0.0	3.2	27.7	17.6	10.6	0.3
전남	0.3	0.8	8.4	0.2	3.0	29.5	21.2	7.2	0.5
산업	금융 보험	부동산 임대	사업 서비스	행정국방	교육 서비스	보건 사회복지	오락·문화 운동관련업	기타·수리 개인서비스	합계
광주	1.2	2.9	2.9	0.3	5.3	2.4	5.1	12.6	100.0
전남	1.2	1.5	1.5	1.0	4.4	2.3	3.5	13.5	100.0

자료: 광주광역시, 전라남도 통계연보 (2006)

고속철도의 개통으로 인한 지역경제에 미치는 영향은 역세권 및 정차도시의 지가, 도시홍보의 효과 등을 들 수 있다. 고속철도 전용선이 개통된 대구시 경우(이춘근, 2005) 고속철도 개통으로 지가상승이 있는 것으로 제시한 바 있다.

향후 광주·전남지역 정차역사(송정리역, 목포역 등) 역세권 및 주변의 토지이용 잠재력의 증대로 점진적인 지가 상승이 예상된다.

향후 아시아문화중심도시 조성사업을 비롯한 각종 국책사업이 활발히 진행되고, 또한 도시재생사업이 본격화할 것으로 전망되어 광주와 전남의 이미지와 브랜드 가치도 상승할 것으로 예상된다.

6. 역류 현상 가능성 상존

고속철도와 관련하여 현재까지의 연구된 결과에 따르면 고속철도 개통에 따른 부정적 영향으로는 수도권 및 대도시로의 역류현상 가능성이 상존할 가능성이 존재하는 것으로 분석되고 있다(이용우, 2006, 이춘근, 2005).

정차도시별, 정차도시권 여건과 특성에 따라 유출 여부가 다를 수 있으나 고속철도 개통 이전에 어떻게 대처하고 준비하는가에 따라 다를 수 있다.

정차도시와 주변지역의 특성과 여건에 따라 다르게 계량적으로 실제의 크기를 현실을 모사할 수 없지만 적어도 상위 정차도시로의 유출 가능성이 있다는 점을 고려할 때 이에 대한 심도있는 연구를 접근성이 대폭 개선될수록 인구감소 및 고급 서비스업 위축될 수 있는 점을 제시한 연구도 있다는 점을 시사하는 바가 크다.

<표11> 부문별 영향 요인 및 세부내용 종합

부 문	세부 내용	기간
교통체계	- 교통수단분담률 변화, 철도 중심의 교통체계 재편 - 철도 이용증대, 항공 등 기타 수단 이용 감소 - 정차역사 주변 도시교통수요 증가 혼잡	단기 단기 단기
지역경제	- 첨단산업 및 유관 서비스 관련산업 발전 잠재력 성숙 - 도소매, 컨벤션산업 등 - 지역 브랜드 특산품 활성화	중장기 중단기 중단기
도시 및 지역개발	- 정차도시 역세권 개발·정비사업 촉진 - 정차도시권 및 주변지역과의 연계 강화 - 각종 국책사업 개발 촉진 및 활성화	중장기 중단기 중장기
관광문화	- 정차역과 연계한 관광 활성화 - 축제, 전시, 국제회의 활성화	중단기 중단기

V. 결론 : 향후 발전과제

1. 호남고속철도시대의 지역발전 중장기 비전 확립

향후 호남고속철도 완전 개통에 따른 광주전남지역의 발전을 유도하고, 장애 발생할 수 있는 부정적 요인과 영향을 최소화하기 위해서는 고속철도를 활용한 종합적인 지역발전전략을 수립하여 단계적으로 추진할 필요가 있다. 우리보다 먼저 고속철도시대를 경험한 해외사례에서 보듯이 고속철도는 지역발전의 계기와 촉매제 역할을 수행하지만, 고속철도 개통 자체만으로 바로 발전으로 이어지는 것은 아니라는 것을 염두에 두어야 한다.

현재의 KTX 운행 여건하에서 활용방은 강구하고, 향후 완전 개통에 대비한 사전 면밀한 검토와 준비가 요구된다. 광주, 전남지역을 둘러싼 정책환경과 지역적 특성을 고려하여 고속철도를 활용한 부분간 시너지 효과를 극대화할 수 있도록 중앙정부와 지방자치단체, 그리고 민간과 기업간 상호 협력하는 방안을 강구해야 한다.

2. 고속철도와 지역발전 사업과의 연계성 강화

호남고속철도 완전 개통이 될 경우 지금의 KTX 운행시보다 접근도가 매우 향상되어 제 측면에 미치는 영향이 단기, 또는 중장기적으로 나타날 것으로 예상된다. 호남고속철도 정차역과 정차도시를 중심으로, 정차도시와 주변지역으로 발전 파급 효과가 확산될 수 있도록 정차역사와 근접한 곳에 신성장 전략산업 및 첨단 서비스 산업의 입지를 유도하는 전략이 요구된다. 기존에 추진하거나 계획 중인 사업, 이후 신규 사업을 발굴하여 정차역사와의 연계교통망을 구축하여 접근성과 이용 편리성을 강화해 나가야 한다. 고속철도와 지역발전사업간 연계성 제고하고 정차역사와 정차도시, 그리고 주변지역간 상호 활성화를 통하여 궁극적으로 고속철도 수요를 창출하고, 이용 편리성을 통하여 호남고속철도 효율성을 높이도록 해야 한다.

3. 광주전남 문화광역관광 및 지역경제 활성화

호남고속철도 신선 건설 개통에 따른 접근성 향상으로 광주전남지역에 큰 영향을 미칠 수 있는 부분이 문화·관광부문을 꼽을 수 있다. 완전 개통될 경우 문화관광 산업 활성화의 계기가 되고, 한편으로 숙박과 당일관광이 혼재되는 위협적인 환경을 맞이할 수도 있다.

문화관광 부문은 광주와 전남지역의 정책 현안으로 노력을 기울이고 있으며, 앞으로도 지역발전의 주요 핵심으로 육성 발전시킬 의지를 가지고 있다.

현재 광주·전남지역에는 다양한 문화관광 자원이 분포돼 있으며, 아시아문화중심도시 조성사업과 관광레저 개발사업 등 대규모 국책사업이 전략적으로 추진되고 있다. 향후 수도권 및 타 대도시권과의 접근성이 대폭 개선되면 외부로부터 고속철도를 비롯하여 승용차, 고속버스 등 다양한 교통수단을 이용하여 관광객이 유입될 것으로 예상된다.

먼저 고속철도 정차역사 및 정차도시와 주요 문화관광단지와 레저여가지구간을 연계한 관광루트를 개발하고, 품격 높은 문화관광 상품을 발굴하여 외부 관광객을 유치하는 방안을 모색해야 한다. 아울러 정차역사와 주요 관광지간 연계 수송체계를 구축하여 편리하고 안전한 접근할 수 있도록 해야 한다. 또한 축제, 공연, 컨벤션산업을 육성하고 이와 연계한 문화관광프로그램을 개발하여 매력 넘치는 문화관광지역으로 발돋움 할 수 있도록 해야 한다.

최근 레저·관광, 휴양과 의료를 복합한 의료관광단지로 프로그램을 개발하여 활성화하는 방안도 검토할 필요가 있다.

4. 역세권 개발과 주변 기존시가지 정비 촉진

고속철도 정차역사의 역세권은 도시 및 경제사회활동이 집중되는 곳으로 정차도시의 발전을 견인하는 거점지구이며, 도시내 및 주변지역간 상호작용 증대를 통하여 도시성장 및 발전잠재력이 성숙되는 매력이 높은 지구라 할 수 있다.

향후 광주·전남지역 정차역사인 광주 및 송정리역사, 임성리역사 등을 지역특성과 역할에 맞게 차별화된 역세권을 개발·정비하여 도시발전을 선도할 수 있는 거점지역이 될 수 있도록 해야 한다.

아울러 정차역사와 주변지역간 연계교통망 구축을 통한 효율성 증대하여, 현재 역점사업으로 추진 중인 광주전남혁신도시, 서남권 관광레저사업, 아시아문화중심도시 조성사업, 기업도시와 정차역사간 연계교통망을 구축하여 접근편리성과 수송효율성을 높여나가야 한다.

<참고문헌>

- 국토해양부, 2008 국토의 계획 및 이용에 관한 연차보고서, 2008
- 국토해양부, 철도업무 편람, 2008
- 문화관광부, 2008년 관광동향에 관한 연차보고서, 2008
- 조남건 외 9인, 고속철도 개통에 따른 국토공간구조의 변화전망 및 대응방안 연구, 국토연 2003-40, 2003.
- 조남건·이훈기, 고속철도의 개통이 지방의 경제에 미치는 영향 조사, 국토연구원, 2004.5
- 조남건·정진규·김종학, 고속철도와 국토공간구조의 변화(I), 2005.12
- 이용우·정진규·윤양수·임상연, 고속철도와 국토공간구조의 변화(II), 2006.12
- 국토연구원, 고속철도 주변지역의 효과적 개발방안에 관한 국제세미나, 2006.10
- 류재영, 호남고속철도의 향후 파급효과와 전망, 지역의 과제, 광주·전남지역혁신협의회 호남고속철도 건설과 과제 세미나 자료, 2007.7
- 이진철, 호남고속철 개통에 따른 광주·전남지역의 영향과 발전방향, 고속철도와 국가균형발전, 국토연구원·광주전남발전연구원 세미나자료, 2004.6
- 이춘근·곽종무, KTX 개통의 지역경제 파급효과 분석, 대구경북연구원, 2005.7
- 윤판, 고속철도 개통에 따른 지역발전 방안, 광주시정연구, 2004
- 정준호·허문구·변창욱, 고속철도시대의 균형발전정책 방향, 산업연구원, 2005.3
- 정봉현, 호남고속철도 정차역 역세권 개발방향, 지역개발연구 제39권 1호, 전남대학교 지역개발연구소, 2007.6

- 정봉현, 호남고속전철의 개통에 따른 광주·전남지역의 영향과 발전방향, 광주전남발전연구원 세미나 자료집, 2004.3
- 정봉현, 호남 고속철도 개통에 대비한 광주지역의 역세권 개발방향과 발전방안, 대한주택건설협회 광주전남지회 세미나자료집, 2006.4
- 삼성경제연구소, 고속철도 개통의 영향과 시사점, 2004.3