

철도이용 활성화 방안에 대한 연구
- 서울~진주구간을 중심으로 -

**A Study on a railroad use activation plan
- Focused on between Seoul and Jinju -**

윤종국*

Yun, Jong-Gook

ABSTRACT

To past, from Seoul to Jinju it takes about six-hours by train or Expressway. An expressway between Daejeon and Jinju opens perfectly it 2001 November 29th After that time, The section that road traffic showed superiority to drive and express bus, and railroad traffic lost competitiveness, The section that train user decreases gives besides only one-time train is run day worked.

This study comparative analysis calls various data about these sections, There is the Jinju or Gyeongsangnam-do western part and Gyeongnam-do northwestern part, Gyeongsangbuk-do southwestern part. I compete with a road traffic means as I am connected to the Central inland line railroad during a plan and to propose the guideline to use railroad more activity.

국문요약

서울에서 경남 진주까지 예전에는 철도와 도로교통수단을 이용할 경우 6시간정도 소요가 되는 구간이었지만, 2001년 11월 29일 당시 대전~진주간 고속도로가 완전 개통된 이후로 도로교통이 우세를 보이며 자가 차량과 고속버스에 철도교통은 그 경쟁력을 잃어 이용객이 줄고 하루 1회밖에 운행하지 않는 구간이 되었다.

본 연구는 이 구간에 대해 다양한 자료를 비교분석하여 진주 및 경남 서부지역은 물론 계획 중인 중부내륙선 철도와 연계하여 경남 서북부권과 경북 서남부권을 아우르는 지역이 도로교통수단과 경쟁을 하고 철도이용을 활성화 할 수 있는 가이드라인을 제시하고자 한다.

* 정회원, 코레일네트웍스(주), 역무사업본부 고객상담팀 상담원
E-mail : belland@naver.com
TEL : 010-4488-9723, blog : <http://blog.naver.com/belland/>

1. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

필자가 전국에 있는 모든 구간의 열차시각과 운임을 안내하다보면, 유독 안내하기가 난처한 구간이 있다. 바로 서울~진주 구간이다. 같은 남해안의 도시라도 경상남도 마산이나 창원 의 경우에는 직통열차만 해도 1일 편도 5회가 운행하고, KTX와 환승하면 한두 시간에 한 대 간격으로 열차가 운행한다. 전라남도 순천도 1시간에 한 대 간격으로 운행을 하는데 진주의 경우에는 1일 1회, KTX와 연계해도 마찬가지로 1회밖에 운행하지 않는 구간이 되었다. 하루에 한 대밖에 운행하지 않는 구간이라고 고객에게 설명을 하면 차량 정체나 멀미, 화장실 등의 사유로 기차를 꼭 타야 한다고 하시는 고객들에게 답변다운 답변을 못 드리는 상황이기도 하고, 진주시의 인구가 마산시, 창원시보다는 작지만, 순천시보다는 많은데 왜 철도이용이 어려운 구간에 속하게 되는 것일까? 이에 대한 궁금증 해결의 일환으로 연구가 시작되었다고 볼 수가 있다.

1.2 연구의 내용 및 수행방법

제2장에서는 최근 20년간 경상남도 진주시의 과거와 현재의 교통수단과 이용객을 분석하여 철도의 운행횟수가 왜 줄어들었는지를 분석하고, 제3장에서는 단기적인 해결방안, 마산까지 KTX 이용 후 환승 또는 차후 2012년 이후 진주까지 직통 KTX 이용방안과 장기적인 해결방안, 현재 논의 중인 김천에서 진주까지 중부내륙선 철도 신설방안을 제시하였고, 끝으로 제4장에서는 본 연구의 내용을 종합하여 결론을 도출하였고 보완점을 파악하여 향후 필요한 연구 과제를 제시하였다.

2. 현재상황 분석

2.1 일반현황 분석

경상남도 진주시는 경남 서부의 중심도시로써 인구는 331,720명이다. (2009. 12. 31.기준)*

이 수치는 경상남도 내에서 도청 소재지인 창원시(503,518명), 김해시(477,572명), 마산시(411,078명) 다음 4번째로 많은 수치이고, 섬진강을 건너 전라남도 남동부의 중심도시인 순천시(269,429명)와 전라북도의 익산시(309,269명, 2008년 기준)**보다는 많은 수치이다. 하지만 전라남도 순천시는 전라선과 경전선이 교차하는 도시이고, 전북 익산시는 기존의 호남선과 전라선에 2007년 연장된 장항선까지 3개 노선이 경유하는 ‘호남의 동대구역’ 이라고 불릴 정도로 철도교통의 요지가 되고 있지만, 경상남도 진주시는 현재 그 반대의 상황이다.

진주시의 인구는 최근 10년간 더 이상의 인구흡입요인이 부족하여 33만 명 수준을 유지하고 있지만 지방도시라는 단점을 극복하고 있는 상황이라 상당히 고무적인 사실이며, 2005년 12월 26일, 정부에서 혁신도시 입지 최종 확정안을 발표하면서 진주시까지 오른쪽 진주시 문산읍 일대에 혁신도시가 조성되어 2012년에 한국토지주택공사 등 12개 공공기관이 입주하게 되어 3만 9천 명을 수용하게 되면 진주시의 인구는 40만 명에 육박할 것으로 예상된다.

<표1> 최근 10년간 진주시의 주민등록인구

(단위 : 명)

연도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
인구	341,822	339,906	339,943	337,319	337,425	336,234	333,554	330,756	331,222	331,720

자료) “진주통계정보시스템(<http://stat.jinju.go.kr>)”, 진주시청, 각 년도

* “진주통계정보시스템(<http://stat.jinju.go.kr>)”, 진주시청, 각 년도

** “국가통계포털(KOSIS)(<http://kosis.go.kr>)”, 통계청, 각 년도

2.2 교통수단 분석

2.2.1 1990년대

1990년대에는 1992년과 1997년으로 비교하여 설명하기로 한다. 1992년에는 경부선 경유(서울-대전-동대구-밀양-진주) 열차가 편도 기준 무궁화호 1일 2회, 통일호 1일 1회, 전라선 경유(서울-서대전-익산-순천-진주) 야간 통일호 열차가 1일 1회 운행하였으며, 1997년에는 기존의 통일호가 폐지되는 대신 새마을호가 편성되었다. 경부선 경유열차가 새마을호 1일 1회, 무궁화호 1일 3회, 전라선 경유 야간 무궁화호 열차가 1일 1회로 총 5회로 1회가 증가한 것을 볼 수 있다.

<표2> 1992년 서울-진주간 열차시각표

구 분	열차종별	열차번호	출발시각	도착시각	소요시간	비 고
서울-진주	무궁화호	#141	08:45	15:00	6시간 15분	경부-경전선
	통 일 호	#327	12:30	19:08	6시간 38분	
	무궁화호	#97	22:00	04:48	6시간 48분	
	통 일 호	#381	23:50	08:02	8시간 12분	전라-경전선
진주-서울	통 일 호	#328	09:15	16:00	6시간 45분	경부-경전선
	무궁화호	#98	12:50	19:05	6시간 15분	
	무궁화호	#142	16:40	22:57	6시간 17분	
	통 일 호	#382	20:05	04:00	7시간 55분	전라-경전선

자료) “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 1992

<표3> 1997년 서울-진주간 열차시각표

구 분	열차종별	열차번호	출발시각	도착시각	소요시간	비 고
서울-진주	새마을호	#49	08:30	14:08	5시간 38분	경부-경전선
	무궁화호	#181	12:20	18:50	6시간 30분	
	무궁화호	#175	17:15	23:31	6시간 16분	
	무궁화호	#177	22:00	04:39	6시간 39분	
	무궁화호	#287	23:35	07:08	7시간 33분	전라-경전선
진주-서울	무궁화호	#176	07:20	13:44	6시간 24분	경부-경전선
	무궁화호	#182	09:32	16:07	6시간 35분	
	무궁화호	#178	12:45	19:12	6시간 27분	
	새마을호	#50	16:15	21:55	5시간 40분	
	무궁화호	#288	20:40	04:13	7시간 33분	전라-경전선

자료) “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 1997

당시 고속버스는 서울-대전-금호분기점까지 경부고속도로, 내서분기점까지 당시 구마고속도로, 진주나 들목까지 남해고속도로를 이용하는 경로로 운행하였고, 보통 25분 간격에 5시간 30분이 소요되었다. 대전-진주간은 1998년부터 고속버스가 운행하기 시작하였으며 50분 간격으로 3시간 20분이 소요된 것으로 확인되었다.

항공교통수단의 경우에는 김포공항에서 사천공항까지 1시간 정도 소요되었지만 서울시내에서 김포공항까지 가야하고, 사천공항에서 진주시내까지 이동하는 거리가 멀기 때문에 포함하지 않았다.

2.2.2 2001년 중부고속도로(대전~진주간 고속도로) 개통이후 변화

2001년 11월 29일, 당시 대전-진주간 고속도로 중 무주나들목에서 함양분기점 구간이 개통되어 대전-진주간 고속도로가 완전 개통되면서 고속버스의 경우 서울-비룡분기점까지 경부고속도로, 비룡분기점부터 산내분기점까지 대전남부순환고속도로, 산내분기점에서 진주분기점까지 대전~진주간 고속도로, 진주분기점에서 진주나들목까지 남해고속도로를 이용하여 소요시간이 기존의 5시간 30분에서 3시간 50분으로 1시간 40분이 단축되었고, 대전에서 진주까지 고속버스의 경우에도 기존의 3시간 20분에서 2시간으로 1시간 20분이 단축되었다. 하지만 철도는 고속도로의 변화에 따라가지 못하게 된다. 나중에 분석하겠지만 이 시점 이후로 철도의 이용객은 급감하기 시작하였으나 2004년까지는 그래도 직통 열차 운행횟수가 1일 편도 기준 5회로 동일하다가 2004년 KTX 개통 이후로 시간표가 약간 변경된다.

<표4> 2005년 서울-진주간 열차시각표

구 분	열차종별	열차번호	출발시각	도착시각	소요시간	비 고
서울-진주	새마을호	#1035	09:50	15:51	6시간 1분	경부-경전선
	무궁화호	#1217	10:35	17:03	6시간 28분	
	무궁화호	#1219	18:17	00:54	6시간 37분	
	무궁화호	#1485	21:45(용산역)	04:06	6시간 17분	전라-경전선
진주-서울	무궁화호	#1220	09:15	16:16	7시간 1분	경부-경전선
	무궁화호	#1218	11:48	18:38	6시간 50분	
	새마을호	#1036	18:25	00:44	6시간 19분	
	무궁화호	#1486	22:25	04:46(용산역)	6시간 21분	전라-경전선

자료) “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 2005

표에 나와 있다시피 직통 열차의 횟수가 4회로 1회 축소되기는 하나, 소요시간 단축을 위하여 취한 조치가 있다. 바로 2004년 개통한 KTX와 연계한 대구-진주간 무궁화호에 있다.

<표5> 2005년 서울-진주간 KTX연계 열차시각표

구 분	열차종별	열차번호	출발시각	동대구역 도착/출발시각	도착시각	소요시간 (환승시간 포함)
서울-진주	K T X	#43	06:20	08:01	-	4시간 58분
	무궁화호	#1321	-	08:15	11:18	
	K T X	#105	09:10	10:58	-	5시간 17분
	무궁화호	#1323	-	11:26	14:27	
	K T X	#17	14:00	15:40	-	4시간 47분
	무궁화호	#1325	-	15:55	18:47	
	K T X	#123	18:15	20:03	-	4시간 59분
	무궁화호	#1327	-	20:22	23:14	
진주-서울	무궁화호	#1322	06:15	09:26	-	5시간 12분
	K T X	#48	-	09:39	11:27	
	무궁화호	#1324	12:15	15:10	-	4시간 55분
	K T X	#60	-	15:32	17:10	
	무궁화호	#1326	16:50	19:41	-	4시간 50분
	K T X	#30	-	20:02	21:40	
	무궁화호	#1328	19:19	22:19	-	4시간 59분
	K T X	#100	-	22:35	00:18	

자료) “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 2005

열차번호 #1321~#1328로 1일 4회 왕복 운행했는데, 서울에서 KTX를 타고 동대구까지 온 승객이 동대구역에서 진주로 가는 무궁화호로 환승하여 운행하게 하는 방식으로 이 경우 환승시간까지 포함해서 4시간 50분 정도가 소요되어서 기존 직통열차보다는 평균 1시간 30분 정도 단축되었고, 대전~진주간 고속도로가 없었다면 이용객을 끌어올 수 있는 기회였으나, 고속버스가 이미 3시간 50분에 주파를 하는 바람에 2007년 5월까지만 운행하고 폐지가 되었다.

2.2.3 2007년 이후 현재까지의 변화

2007년 6월 1일, 이 날은 서울-진주 철도노선의 국치일이라고 표현할 정도로 운행횟수가 1일 편도 1회로 줄어들게 된다.

<표6> 2007년 서울-진주간 열차시각표

구 분	열차종별	열차번호	출발시각	도착시각	소요시간	비 고
서울-진주	무궁화호	#1271	10:05	16:51	6시간 46분	경부-경전선
진주-서울	무궁화호	#1272	09:18	16:25	7시간 7분	경부-경전선

자료) “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 2007

<표7> 2007년 서울-진주간 KTX연계 열차시각표

구 분	열차종별	열차번호	출발시각	동대구역* 도착/출발시각	도착시각	소요시간 (환승시간 포함)
서울-진주	K T X	#137	12:00	13:52	-	4시간 51분
	무궁화호	#1271	-	14:06	16:51	
진주-서울	무궁화호	#1272	09:18	12:15	-	4시간 57분
	K T X	#136	-	12:27	14:15	

자료) “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 2007

그동안 운행하던 새마을호와 용산 출발 익산, 순천경유 진주행 무궁화호가 폐지되었고, 그나마 무궁화호 1편성도 진주역이 종착역이 아닌 서울발 동대구 경유 순천행 열차의 중간정차역으로 변경되었으며, 그나마 대구-진주간을 운행하던 무궁화호도 모두 폐지되기에 이르렀다. 그리고 2010년 4월 현재도 서울-진주간 마찬가지로 직통열차 1대가 운행하며 시간만 약간 변경 (하행선은 서울발 10시 3분 #1271 무궁화호, 상행선은 진주발 09시 19분 #1272 무궁화호) 되었다.

2.3 이용객 분석

최초에는 진주역의 이용객 수 추이를 통하여 분석을 하려 했으나 진주역 이용객이 서울을 비롯한 경북 측에 해당되는 것이 아닌 목포나 부전 방면 승객도 있으므로 이전 10년간 지역 간 여객상호발착수송량을 통하여 분석을 하였다.

* 코레일 홈페이지에서 서울-진주간 환승조회를 하면 밀양역에서 환승하도록 표기가 되나 밀양역에서 환승할 경우 대기시간도 길어지고 운임 면에서 동대구역 환승보다 더 높은 운임이 책정되므로 동대구역 환승으로 표시하였음

<표8> 지역 간 여객상호발착수송량

구 분	서울-진주	진주-서울	대전-진주	진주-대전	서울-광주	광주-서울	서울-익산	익산-서울
1997년	52,979	48,241	13,375	12,496	426,491	488,565	448,700	520,274
1998년	49,956	42,523	11,232	11,136	395,855	418,966	383,105	426,715
1999년	46,233	39,604	10,488	10,313	414,471	403,859	385,043	413,950
2000년	44,520	36,108	9,722	9,329	409,842	387,643	374,367	403,821
2001년	42,455	35,530	9,508	7,654	417,086	412,883	373,494	407,224
2002년	17,745	12,143	2,840	2,117	379,420	375,962	344,191	375,788
2003년	13,989	10,192	2,214	1,057	315,828	317,596	296,789	322,090
2004년	6,831	5,889	1,675	1,233	487,320	485,199	402,252	445,926
2005년	4,453	3,883	1,211	983	597,002	630,395	479,629	561,171
2006년	3,380	3,175	887	914	661,595	688,817	510,441	583,927
2007년	1,841	1,652	504	235	622,015	658,585	475,091	534,433
2008년	952	720	221	433	545,375	588,388	442,272	491,095

자료) “철도통계연보”, 코레일, 각 년도

서울에서 진주구간은 2001년까지는 약간 감소 추세이나 급격히 감소하는 추세는 아니었지만, 2001년 11월 29일 대전~진주간 고속도로 중 무주나들목~함양분기점 구간이 개통되어 전 구간 개통이 되면서 운행시간이 단축되자 기존 왕복 80,000~100,000을 유지하던 수송량이 2002년부터 20,000대로 급격히 감소하여 현재는 천단위에 머물고 있으며, 같은 경부 축에 있고 직접적인 영향을 받는 대전의 경우에는 2001년까지는 20,000근처에서 2002년 5,000대, 현재는 백 단위로 더욱 큰 감소세를 보이고 있다.

그리고 철도와 도로 교통수단의 소요시간이 비슷한 광주와 익산과 비교해서 설명하자면 2002년까지는 비슷한 수준을 보이다가 2002년 12월 23일 천안논산고속도로가 개통되면서 2003년에는 약간 감소세로 돌아서다가 2004년 4월 1일 KTX가 개통되면서 열차시간이 단축되어 우위를 보이게 되어 다시 증가하여 두 지역 모두 과거보다 오히려 상호수송량이 증가한 것을 볼 수가 있다.

그렇다면 같은 구간에 대해 고속버스의 이용객 수를 비교해서 분석해 보았다.

<표9> 노선별 고속버스수송실적

(단위 : 명)

구 분	서울-진주	대전-진주	서울-광주	서울-익산
1997년	515,039	-	3,073,387	731,718
1998년	446,920	26,905	2,477,801	546,468
1999년	457,195	42,279	2,429,775	492,954
2000년	449,020	44,307	2,510,578	480,762
2001년	455,137	50,124	2,593,488	507,693
2002년	621,048	80,273	2,547,803	482,112
2003년	529,386	72,012	2,593,192	479,063
2004년	464,453	54,434	2,614,688	462,437
2005년	494,219	47,448	2,600,925	470,519
2006년	553,424	46,851	2,608,296	473,984
2007년	571,862	44,811	2,595,864	445,128

자료) “노선별 고속버스 수송실적”, 국가교통DB센터, 각 년도

2001년 대전-진주간 고속도로 완전 개통 이후 2002년부터 서울-진주간은 60만 명을 돌파했고 대전의 경우에도 종전의 5만 명에서 8만 명으로 증가한 모습을 볼 수가 있고, 이후로는 오히려 감소하는 추세를 보이고 있는데 이 구간이 칠암동에 있는 고속버스터미널(동양고속, 중앙고속)에서만 고속버스가 운행하는 게 아니었다. 운행시간이 절반으로 줄어들어 이용객이 증가하자 장대동에 있는 시외버스터미널에서 경상남도의 버스회사(서울의 경우 대한여객, 부산교통, 영화여객, 대전의 경우에는 경전고속)에서 노선을 유치하여 마찬가지로 서울은 20분 간격, 대전은 1시간 간격으로 운행을 하면서 서울의 경우 고속버스터미널과 시외버스터미널에서 운행하는 횟수를 합치면 거의 10분 간격으로 운행한다고 할 정도이며, 이 구간은 철도와 버스의 경쟁이 아닌 고속버스터미널의 고속버스와 시외버스터미널의 고속도로 경유 시외버스의 경쟁이라고 볼 수 있으며, 시외버스터미널에서 출발하는 버스까지 포함한 수송실적은 이보다 더 높을 것으로 예상된다.

3. 해결방안 제시

3.1 마산까지 KTX 이용 후 진주까지 환승

<표10> 삼랑진~진주간 복선전철화 사업



자료) “일반철도_사업별 추진계획”, 한국철도시설공단, 2009

2010년 하반기가 되면 경부고속철도 동대구~부산 2단계 구간이 개통될 예정이다. 그렇게 되면 KTX는 동대구역부터 경주와 울산을 경유하여 부산으로 운행하게 되고, 그에 맞춰 삼랑진~마산 구간 복선전철화 사업이 완료될 예정이다. 현재는 서울에서 마산, 창원 등을 갈 때에는 동대구역 또는 밀양역까지 KTX 이용 후 새마을호 또는 무궁화호로 환승하여 이용하고 있으나, 경부고속철도 2단계 구간 개통 후 마산행 KTX가 신설되어 창원이나 마산을 환승 없이 한 번에 갈 수 있게 되고, 진주의 경우에는 2012년이 되어야 복선전철화 사업이 완료될 예정이다. 2012년이 되면 진주까지 KTX 연장운행 또는 마산까지 KTX를 이용하여 나머지 구간을 일반열차로 환승하는 두 가지 방법으로 나누어지는데 소요시간을 예상하면 서울에서 마산까지 2시간 40분정도 예상하고 있고, 마산에서 진주까지는 현재 1시간 30분, 복선 직선화가 된다면 40~50분 정도 예상이 된다. 2012년에 복선전철화 사업이 완료된다면 서울에서 진주까지 3시간 40분 정도 예상이 되는데 고속버스가 3시간 50분 정도가 소요되어 시간은 비슷해지지만 문제는 비용이다. 현재 서울에서 진주까지 고속버스의 운임은 일반고속이 17,800원, 우등고속이 21,000원이다. 그리고 철도의 경우 주말 표준운임 기준으로 직통 무궁화호가 31,000원, KTX 환승(서울~밀양간 KTX, 밀양~진주간 무궁화호 이용)의 경우에는 51,000원으로 고속버스에 비해 2.5배 정도 더 비싼 상황이다. 거기에 2012년이 되어 진주행 KTX가 직통 운행한다면 운임은 인상될 것으로 예상되는 바, 고속버스에 비해 3배의 운임이 책정될 것으로 예상된다. 그러므로 진주까지 직통운행을 하는 것보다는 마산까지 직통운행을 하고 나머지 구간을 무궁화호 또는 누리로 등급으로 운행하여 환승을 강화해야 할 필요가 있다. 현재 마산에서 진주까지 철도는 1일 6회 운행하고 있고, 시외버스는 10~20분 간격으로 운행하고 있으며, 철도(금~일 기준)와 시외버스 운임이 4,200원으로 동일하지만 철도는 1시간 30분이 소요되고 시외버스는 50분 정도 소요되어 시외버스가 우위를 점하고 있다. 2010년 1월 19일, 실태조사차 서울발 순천행 무궁화호 #1271 열차를 타고 체험해 본 결과, 수요가 없다는 것을 반영하듯 카페객차가 서울~마산까지만 운영을 하고 마산~순천 구간은 운영을 하지 않았고, 실제로 마산역에서 거의 모든 승객이 내려 나머지 구간은 한 객차 당 서너 명 정도 승차하는 정도였다. 2012년이 되면 복선전철화가 되어 거리가 줄어들어 운임도 저렴해지고, 소요시간도 줄어들어 이 구간을 비롯한 경남 남해안 지역의 여객수요가 철도로 이동할 것으로 예상된다.

3.2 김천~진주간 철도(중부내륙선) 부설

<그림1> 국가기간교통망계획('00~'19) 제1차 수정계획 미래 노선도



자료) 건설교통부, <http://frab.wo.to>

1966년 11월 9일, 김천-삼천포간 김삼선 철도 기공식이 있었으나 당시 도로 위주의 정책으로 인해 진주에서 삼천포까지 일부 구간만 부설되고 나머지는 부설되지 못하여 남북축에서는 전라선과 경부선 사이에는 철로가 비어있는 상황이다. 이를 극복하기 위해 제 4차 국토종합개발계획(2000~2020) 철도 부문에 일반철도망 중 지역개발 촉진을 위한 철도망 추진에서 중부내륙선을 신설하는 것이 공시되어 이 중 김천~진주간 노선 건설을 추진하게 되고, 제 4차 국토종합개발계획 수정계획(2006~2010) 철도 부문에서는 고속철도와 일반 철도망이 연계되는 체계적인 국가철도망구축계획의 수립 및 추진을 위하여 경부·호남 축 간선고속철도망과 연계되는 철도노선의 단계적 건설 추진으로 김천~진주간 철도가 마찬가지로 포함되어 있다. 이와 관련하여 2009년 6월 19일, 경북 김천시, 상주시, 성주군, 고령군, 경남 합천군, 의령군의 6개 지방자치단체장이 김천시청 회의실에서 간담회를 가졌는데 국토해양부에서 추진 중인 '제 3차 중기교통시설투자계획' 및 '국가철도망구축수정계획'에 중부내륙철도(김천~진주) 노선의 사업추진을 우선해서 반영하고, 김천~진주 간 노선 경유지에 성주, 고령, 합천, 의령 등을 포함해 줄 것을 강력히 촉구했으며, 경북선(문경~상주~김천 간) 복선화 사업도 조기에 시행할 것을 요구하면서 공동건의문을 채택하고 국토해양부 및 경상북도와 경상남도에 전달하기로 하는 등 지방자치단체에서도 이 점을 적극적으로 요구하고 있는 상황이다.*

김천~진주간 철도가 부설되어야 하는 의의는 아래와 같은 4가지의 이유가 있다.

(1) 서울~진주간 거리·소요시간 단축

올해 말 경부고속철도 2단계 완전 개통 후 마산까지 직통 KTX가 운행하고 2012년 이후에는 경전선 삼랑진~진주 복선화 사업이 완료되어도 서울에서 진주간 소요시간이 3시간 40~50분 정도로 예상된다. 고속버스와 소요시간이 비슷해지지만 철도는 대전에서 진주간 우회를 하여 철도운임은 거리로 책정되므로 비록 도로에 비해 정시성이 보장되지만 비용이 너무 비싸게 되어 경쟁력에 의문이 생긴다. 현재 서울에서 익산, 광주를 2004년 KTX 개통 이후 지역 간 여객상호발착수송량으로 비교했을 때 고속버스에 비해 소요시간이 1시간 정도 줄어들어 오히려 예전에 비해 수송량이 증가한 것으로 보아 김천~진주 구간에 선로를 신설하여 거리와 소요시간을 단축하여야 할 필요가 있다.

서울역에서 김천구미역까지 KTX를 이용한 후, 나머지 구간을 일반열차로 환승하여 진주까지 운행하게 하는 방식으로 김천구미역이 환승역의 기능을 수행해야 할 것이다. 그 이유는 김천구미역이 천안아산역과 공통점이 많기 때문이다. 첫째, 김천구미역이 경북 김천시와 구미시 사이에 있고, 천안아산역도 충남 천안시와 아산시 사이에 위치하고 있으며, 시가지와는 떨어져 있다는 점, 둘째, 행정구역상으로 김천구미역은 김천시, 천안아산역은 아산시에 있으나 인구나 인지도에 있어서 구미시와 천안시가 더 높기 때문에 역명이 두 도시 혼합명칭이 되었으며 셋째, 현재는 역 주변에 아무 것도 없으나 김천구미역은 주변에 김천 혁신도시(경북드림밸리), 천안아산역은 주변에 아산신도시가 각각 건설 중이라는 점이다.

천안아산역이 최초에는 KTX의 정차역 기능만 수행하였으나 2007년 3월 30일, 천안아산역 약 800m 남쪽에 떨어져 있던 장항선 철도를 천안아산역 바로 아래층으로 이설하여 장항선 아산역이 개통되어 장항선 새마을호와 무궁화호가 KTX와 환승하기 시작하였고, 2008년 12월 15일 천안~신창간 수도권 전철 연장개통, 2009년 6월 1일 누리로(서울~신창간) 열차가 운행을 시작하여 환승기능을 수행하면서, 수원이나 평택 등의 경기 남부지역 또는 홍성, 대천, 예산 등 충남 서부지역에서 환승하여 동대구나 부산 등을 KTX로 이용할 때나 수도권에서 천안아산역까지 KTX를 이용하여 충남 서부권을 일반열차로 환승하여 소요시간이 단축되었다는 사실에 착안하여 김천구미역도 경부고속철도와 중부내륙선의 환승역으로의 기능을 수행하여야 할 것이다.

김천~진주간 철로의 예상 거리는 약 120km로 예상하고 있어 현재 김천에서 동대구, 밀양 경유 진주까지의 거리 240.1km보다 절반가량 단축이 되며 이 거리는 김천~조치원(124.5km), 밀양(127.8km)간, 전라선 익산에서 구례구 구간(117.4km)과 거리와 비슷하다.

이 구간은 현재 새마을호 기준 1시간 20분 정도 소요되고 있고, 향후 도입될 텀팅열차(TTX)가 도입

* 조흥기 기자, "중부내륙철도 조기 건설 촉구 시장, 군수 간담회 개최", 경북tv뉴스, 2009.6.19

된다면 1시간 정도 소요될 것으로 예상되며, 서울~김천구미역간 소요시간이 1시간 30분 정도로 예상되고 있으니 환승시간 포함 2시간 50분에서 3시간 정도로 현재 운행하고 있는 고속버스보다도 1시간 정도 단축될 것으로 예상된다.

(2) 철도교통 비수해지역에 철도제공

이 노선이 지나가는 구간 중, 경북 성주군과 창녕군은 최근 개통한 중부내륙고속도로가 있지만 철도를 이용하기에는 거리가 멀어서 이용이 불편한 곳이며, 특히 경남 합천군과 의령군의 경우에는 고속도로도 합천군의 경우에는 88올림픽고속도로가 군 북부지방을 스쳐가는 수준이며 의령군은 고속도로와 철도가 모두 연결되어 있지 않은 곳이다. 이 구간에 대해 철도를 연결하여 김천을 통하여 서울과 경북 북부 그리고 강원도 지역, 진주를 통해 남해안 지역을 철도로 연결할 수 있게 한다는 의의가 있다.

(3) 김천 혁신도시와 진주 혁신도시 연결

2012년이 되면 국토균형발전의 일환으로 전국 11개 지역에 혁신도시가 들어서게 된다. 이 중 경북의 김천 혁신도시(경북드림밸리)와 경남의 진주 혁신도시가 들어서는데, 현재 이 두 도시를 연결할 수 있는 교통수단은 3번 국도가 유일하다. 고속도로로 갈 경우에도 김천분기점을 통해 중부내륙고속도로를 이용, 남해고속도로를 이용하여 진주로 가야 하는 상황에서 이 도시를 철도로 연결하면 두 혁신도시를 연결하는 상징적 의미에 여객과 물류, 화물 수송에 있어서 중요한 역할을 수행할 것으로 예상된다.

(4) 중부내륙선 철도와 연계하여 제 3의 남북축을 형성

본래 우리나라의 경부 축 교통망은 서울~용인~충주~조령~상주~대구~밀양~부산이었으나, 20세기 초반 경부선 부설 당시 일체의 노선결정에 있어서 호남지방의 경제력을 감안하고, 영·호남지방의 경쟁적인 철도부설을 만들지 않겠다는 방침도 있고, 당시 유럽 등의 반대로 인하여 서울~수원~천안~대전~대구~밀양~부산으로 변경되어 현재에 이르고 있다. 그리하여 조선시대에 관찰사가 있었던 충주와 경상도의 도청이 있었던 상주 등의 도시는 쇠락의 길을 걷게 된다.* 그리고 교통망이 경부 축에 집중되고 대체할 수단이 없어 1990년대 후반까지는 영·호남으로 가기 위해서는 필수적으로 대전을 거쳐야만 갈 수 있었고, 서울~대전간 교통량은 포화상태에 이르러 더 이상 그 기능을 이어가기가 어려운 상황이었다. 이를 극복하기 위해 도로분야에서는 2001년 서해안고속도로 개통, 2002년 천안논산고속도로 개통, 2004년 중부내륙고속도로 개통 등을 통해 교통량을 분산하였으나 철도의 경우 고속철도는 서울~대전간 전 구간이 고속전용선로를 사용하는 것이 아닌 서울에서 금천구청역까지, 대전조차장부터 대전역 또는 서대전역까지는 기존 선로와 병행하여 사용하고 있어 일반철도와 화물열차 운행까지 영향을 미치고 있으며, 일반철도는 경부선과 호남선, 전라선 여객열차에 화물열차까지 선로용량이 포화상태에 이르러 이에 대한 대책이 필요한 상황이다. 그에 대한 해결방안으로 현재 복선 전철화가 진행되고 있는 중앙선이 있지만 경부 축에서 너무 동쪽으로 치우쳐 있는 상황이라 성남~충주~문경~상주~김천~진주를 연결하는 중부내륙선 철도가 부설되어 하나의 축을 형성할 필요가 있는 상황이다. 이 축이 완성되면 경상도 지역 수요가 대전을 거치지 않고 서울로 바로 향하게 할 수 있고, 충주 기업도시, 김천 혁신도시, 진주 혁신도시 등 개발도시들을 연결할 수 있으며, 충북선, 경북선, 경부선, 경전선 등과 연계하여 철도의 네트워크화를 극대화할 수 있다는 장점이 있다.

4. 결론 및 향후 연구과제

본 연구는 서울~진주간 철도이용을 활성화하기 위해 중부내륙선 구간 중 김천~진주간 철도 신설을 제시하였는데, 정작 진주와 경남서부지역에서는 대전~진주간 철도 신설을 요구하고 있고, 경북 김천을 비롯한 경북 서남부권과 경남 서북부권에서는 김천~진주간 철도 신설을 요구하는 등 지방선거와 지역이기주의 등과 연결되어 노선지정에 있어서 상당한 마찰과 어려움이 예상된다. 대전~진주 노선의 경우

* 이용상, “철도가 가져온 사회경제적 변화에 관한 정성적 연구”, 한국철도학회 논문집, 12권, 5호, pp. 778-787, 2009. 10.

서울에서 진주를 최단거리로 연결할 수 있다는 장점이 있으나 현재 중부고속도로(대전~통영간 고속도로)와 노선이 중복되고, 덕유산 등의 산악지대를 통과하므로 건설기간이 길어지고 비용도 늘어난다는 점, 서울에서 대전까지 기존의 경부, 호남, 전라선에 이 노선까지 중복되어 제 기능을 수행하기 어렵다는 단점이 있고, 김천~진주간 노선은 제 3의 남북 축을 형성하여 기존 경부 축의 교통량을 분산하고 그동안 철도에 소외된 지역과 기존의 철도노선을 연결하여 철도의 네트워크화를 극대화할 수 있는 장점이 있으나 대전~진주 노선에 비해 약간 우회하며, 일부 구간이 중부내륙고속도로와 노선이 중복된다는 단점이 있다. 이와 같이 각 대안이 모두 장단점을 가지고 있는 상황에서 이 두 노선에 대해 예비타당성 조사 등을 통하여 면밀히 분석하여 현재 도로교통수단에 열세를 보이고 있는 서울~진주간 철도에 대해 부활의 신호를 울려야 할 것이다.

참고문헌

1. 이용상, “철도가 가져온 사회경제적 변화에 관한 정성적 연구”, 한국철도학회 논문집, 12권, 5호, pp. 778-787, 2009. 10.
2. “진주통계정보시스템, 연도별 주민등록인구통계”, 진주시청, 각 년도
3. “국가통계포털(KOSIS)(<http://kosis.go.kr>)”, 통계청, 각 년도
4. “진주시청 혁신도시건설지원단(<http://innocity.jinju.go.kr>)”, 진주시청
5. “월간 관광교통시각표”, 관광교통문화사, 각 년도
6. “노선별 고속버스 수송실적”, 국가교통DB센터, 각 년도
7. “일반철도_사업별 추진계획”, 한국철도시설공단, 2009
8. “철도통계연보”, 코레일, 각 년도
9. 조흥기 기자, “중부내륙철도 조기 건설 촉구 시장, 군수 간담회 개최”, 경북tv뉴스, 2009.6.19
10. “국가기간교통망계획('00~'19) 제1차 수정계획 미래 노선도”, 건설교통부, <http://frab.wo.to>