

# 경전선 간이역들의 말년: 복선화로 이설 앞둔 하동~완사 구간을 다녀와서



한우진 미래철도DB 운영자  
(ianhan@hanmail.net)

## 1 들어가며

경상도와 전라도를 잇는 철도라는 뜻의 경전선(慶全線)은 국내에서 보기 드문 동서선(東西線)이다. 국토가 남북으로 길고 서울이 북쪽에 있는 특성상 대부분의 간선철도들이 남북선(南北線) 형태를 띠는데, 충북선과 함께 경전선은 보기 드물게 국토의 동서를 연결하는 철도다.

오랫동안 개량이 없던 경전선은 21세기 들어와 여러 구간에서 급속도로 개량이 되고 있으며, 올해 7월에는 광양-진주 구간이 직복선화될 예정이다. 이에 따라 필자는 지난 5월 초 이설을 앞두고 있는 이 구간의 간이역들을 둘러보았으며 이 경험을 학회 회원들과 나누고자 한다.

## 2 경전선 개량사업의 개요

경전선은 경부선 삼랑진역이 기점이고, 호남선 광주송정역이 종점이다. 일제시대부터 조각조각 운행되던 경전선은 1968년에 순천-진주 구간이 개통되면서 전 구간이 연결되었다. 20세기까지는 특별한 개량이 없었던 관계로 낮은 수송력과 느린 속도에 머물러 있었다.

하지만 일단 2000년에 광주-효천간 광주시내도심 경전선 구간이 서광주역 신설과 함께 시외곽으로 이설되었고, 2010년에는 마산-삼랑진 구간이 복선전철화되었다. 단순히 복선전철화만 하는 게 아니라 상당 구간의 직선화 작업도 시행하였으며, 복선전철화에 따라 KTX도 마산까지 운행을 시작했다.

이어서 2011년에는 순천-광양 복선화, 2012년에는 같은 구간의 전철화도 시행되었다. 경전선 자체의 수요라기보다는 광양항 화물열차를 전라

선 복선전철과 연결시키기 위한 작업이었다. 마지막으로 2012년 말에 진주-마산 구간까지 복선전철화되어 KTX가 진주역까지 운행하고 있다.

결론적으로 현재까지 개량이 되지 않은 구간은 호천-순천, 광양-진주 구간이다. 이 중에서 광양-진주는 공사가 막바지에 이르러 있으며, 7월 14일에 개통이 예정되어 있다. 단, 진주-삼랑진 구간은 직복선화와 함께 전철화까지 되었지만, 광양-진주는 전철화 없이 그냥 직복선화로만 개통할 예정이다.



[그림 1] 경전선 광양-진주 복선화 사업 개요도 ©한국철도시설공단

### 3 경전선 간이역 탐방 계획

한편 광양-진주 직복선화에 따라 경유 역들의 변경 사항들이 생긴다. 우선 직선화로 인해 새 선로와 위치가 크게 멀어지는 옥곡역과 양보역은 폐지된다. 진상, 하동, 횡천, 북천 역은 약간 이설되며, 완사역은 그 자리에서 개량만 될 예정이다. 골약역과 다솔사역은 2007년부터 이미 열차가 정차하지 않고 있는 중이다.

따라서 필자는 많은 역이 폐지, 이설될 7월 전에 광양-진주 구간의 간이역들을 둘러볼 계획을 세웠다. 철도를 좋아하는 사람만큼 자동차가 아닌 열차를 이용하여 간이역에 방문한다. 열차를 타고 간이역을 그냥 지나가는 것은 의미가 없으며 그 역에 내렸다 타는 것이 방문의 의미가 있다. 이렇게 모든 역을 내리고 타는 것을 철도동호인들 사이에서는 ‘전역승하차’라고 한다. 단순히 그 역

을 지나가기만 해도 인정하는 ‘완승’보다 더 강한 조건이다.

그런데 경전선은 경부선들과 달리 열차 수가 매우 적다. 순천-부전 구간을 기준으로 하루에 편도 4회 운행하며 여기에 관광열차인 S-트레인 1회가 추가된다. 이렇게 운행횟수가 적으면 열차를 이용한 간이역 전역승하차에 상당한 애로사항이 생긴다.

열차가 자주 다니는 도시철도 구간이라면 열차를 타고 이번 역에서 내려서 역을 둘러보고, 다시 다음열차를 타고 다음 역으로 가는 방식으로 이동할 수 있다. 하지만 열차가 적은 구간에서 이런 식으로 이용하면 다음 열차가 올 때까지 매우 긴 시간을 기다려야 한다. 각 역의 평균 대기 시간은 평균 열차간 간격(시간)과 같게 된다.

이럴 때 철도동호인들이 자주 쓰는 방식이 ‘2역 갔다 1역 돌아오기’ 방식이다. 즉 A-B-C-D-E 식으로 역이 놓여 있다면, A역에서 출발하여 B가 아닌 C역에서 내려서 역을 탐방한 뒤, 반대방향 열차를 타고 B역으로 돌아온다. 그리고 나서 다시 E역으로 갔다가 D역으로 가는 식으로 이동한다. 이 경우 양방향으로 2배의 더 많은 열차들을 이용할 수 있기 때문에 평균 대기 시간은 평균 편도 열차간격시간의 절반으로 줄어든다. 짧은 시간에 많은 역에서 승하차를 해야 하는 철도동호인들이 쓰는 기술이다.

다만 단선구간에서 열차가 교행하는 곳에서 내리면 그 역을 탐방할 시간이 없어지므로 이런 곳에서 내리는 것을 피해야 하고, 완행열차가 아니라 일부 역을 통과하는 급행열차가 함께 운행될 경우 역시 계획 수립이 좀 더 복잡해진다. 최종적으로 필자가 작성한 계획은 다음 표와 같다. 하루 만에 경전선 광양-진주 개량 구간에 속해있는 하동-횡천-양보-북천-다솔사-완사 역을 모두 둘러보는 계획이다.

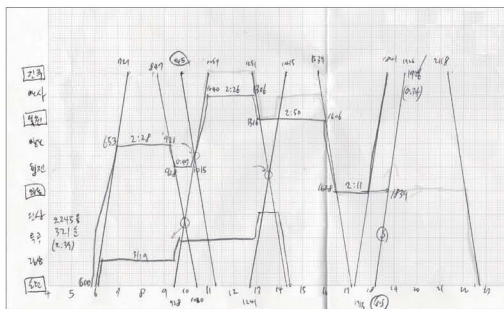
[표 1] 하동-완사 구간을 하루만에 전역승하차 하는 일정표

열차번호	열차등급	출발역	출발시각	열차탑승시간	도착역	도착시각	도착역 탐방시간
1944	무궁화호	순천	600	0:53	양보	653	2:28
1951	무궁화호	양보	921	0:07	횡천	928	0:47
1952	무궁화호	횡천	1015	0:25	완사	1040	2:26
1941	무궁화호	완사	1306	0:10	북천	1316	2:50 (다솔사 포함)
1953	무궁화호	북천	1606	0:22	하동	1628	2:11
4872	S-트레인	하동	1839	0:47	진주	1926	-

이 경로를 따라가면 이번에 개량되는 광양-진주 구간 중 하동-완사 구간의 모든 역을 승하차하며 탐방할 수 있다. 다솔사역에는 열차가 정차하지 않으므로 완사역에서 택시를 타고 왕복하도록 한다. 사실 다솔사역은 거리상으로 완사역보다 북천역이 가깝지만, 북천역은 하동군이고, 완사역과 다솔사역은 사천시에 있다 보니 택시의 시계외 요금을 내지 않으려면 완사역 쪽이 유리하다. 아울러 열차 수의 부족으로 인해, 광양역에 가까운 골약, 옥곡, 진상역은 추후에 방문하도록 한다.

하는 게 불편하다. 또한 열차를 짧게 이용하기 때문에 굳이 좌석이 필요하지 않으며 무궁화호 기본 운임으로 이용하는 경우가 많다. 즉 기본거리 이하로 자주 이동하기 때문에 임률을 고려하면 과다하게 운임을 지불하는 것이다. 이런 점을 고려한다면 코레일의 하나로패스를 구입하는 것이 좋은 선택이 될 수 있다.

#### 4 양보역



[그림 2] 전역승하차 계획을 수립할때는 실제 열차 다이어그램을 그려본 후 그위에서 경로를 결정하면 편리하다

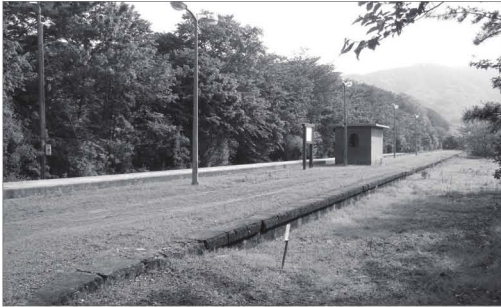


[그림 3] 양보역 전경

한편 이런 전역승하차 여행을 할 때 유용한 것은 코레일에서 판매하는 자유여행패스인 하나로패스이다. 하나로패스는 철도 자유이용권으로서 3일 동안 모든 열차의 입석, 자유석을 무제한 이용할 수 있다. 표에서 보이듯 전역승하차 여행은 열차를 자주 이용하기 때문에 매번 승차권을 구입

야간열차로 순천역에 도착하여, 순천역에서 부전방면 첫 열차를 타고 도착한 역이 바로 양보역이다. 간이역들이 대부분 그렇지만, 양보역은 정말로 간이역다운 간이역이다. 측선도 전혀 없이 본선에 단선승강장이 하나 붙어있으며, 역사 건물은 없고 마치 버스정류장처럼 생긴 작은 건물 속에 벤치만 놓여있다. 앞뒤 역을 알려주는 역명판

도 아주 오래된 것이다. 당연히 무인역이다.



[그림 4] 양보역은 예전에 선로가 더 많이 있었다. 지금은 노반만 남았다.



[그림 5] 버스정류장 같은 양보역의 간이 역사



[그림 6] 양보역 역명판

주변에도 역세권이라고 할 만한 것이 정말로 없다. 흔한 역전슈퍼 하나 없으며, 400m쯤 내려가면 10여개의 가옥이 모여 있는 삼거리가 나올 뿐이다. 관공서라고는 우복 보건지소 하나가 전부이다.

자세히 살펴보면 단선승강장의 반대편에는 예전에 선로가 놓여있었던 노반이 있으며, 그 건너에는

풀에 덮인 화물플랫폼도 볼 수 있다. 마침 역 부지도 좀 높은 곳에 있다. 예전에 도로가 부실했을 때 양보역은 주변 지역의 교통 중심지였을 것이다.

양보역에는 역사는 없지만, 선로 관리반 건물이 있다. 특히 핸드카를 보관하는 간이 차고와 이곳에서 경전선 선로까지 핸드카를 운반할 때 쓰이는 작은 선로가 경전선과 수직방향으로 설치되어 있어서 이색적인 모습을 보여준다.

횡천역과 북천역 사이에 있는 양보역은 경전선 선로가 U자로 구부러진 남쪽 끝에 있다 보니 경전선 직복선화로 인해서 폐지될 예정이다. 그래서 이제 하동으로 나가는 노인 승객들은 버스를 이용해야 할 상황이다.

## 5 횡천역



[그림 7] 횡천역 역사 전경

양보역에서 2시간 반 동안 충분한 시간을 보낸 후 다음으로 방문한 곳은 횡천역이다. 횡천역은 역사 건물도 있고 화장실도 있지만, 역시 무인역이다. 승차권은 열차 탑승후 차장에게 구입해야 한다.

횡천역 바로 앞에는 골프장이 있고, 횡천면사무소를 비롯하여 사람들이 모여서는 곳은 약간 북동쪽에 있다. 그런데 정작 새 횡천역은 현 횡천역의

남서쪽에 지어지고 있어서, 새 역의 접근성이 좀 더 떨어지게 되었다.



[그림 8] 횡천역 역명판



[그림 9] 횡천역 플랫폼

아울러 횡천역에서 흥미로운 것은 '피난선'의 존재이다. 피난선이란 역 전후로 급구배가 있을 때 하구배에서 제동에 실패한 열차가 역에 들어오지 않고 피난선 쪽으로 빠져서 제동 및 탈선을 하게 해둔 안전시설이다. 흔히 내리막이 심한 도로를 다니다보면 긴급제동시설이라는 급한 오르막이 오른쪽 갓길 쪽으로 분기되어 산을 오르는 방향으로 설치되어 있는 경우가 있는데 이와 같은 원리다. (예: 미시령터널에서 나온 후 속초방면 하구배)

피난선은 본선에서 역으로 들어갈 때 옆으로 분기되어 있으며 급한 상구배로 설치되어 있다. 안전측선이 열차가 역에서 본선으로 나가지 못하게 막는 것이라면, 피난선이란 열차가 본선에서 역으

로 들어가지 못하게 막는 것이라고 할 수 있다.

이 같은 피난선은 진입시 급하구배를 가진 역에 있으며, 우리나라 6개역에 설치되어 있었다.(도계, 심포리, 동점, 예미, 단성, 횡천) 하지만 철도 차량의 성능이 좋아지면서 더 이상 제동을 걱정할 필요가 없게 되자 피난선은 차츰 폐선되어 걷어내어 졌으며, 현재는 영동선 동점역 한 군데에만 남아 있다.

피난선은 횡천역에 있었는데, 양보역에서 횡천역으로 내려가는 것이 상당히 급한 하구배였기 때문이다. 경전선은 지리산 남쪽 끝자락을 지나가느라 의외로 구배가 있는 편이다. 국토 남쪽으로 달리다보니 바닷가에 가까워서 구배가 없을 것 같지만 그렇지 않다. 양보역에서 출발해서 북동쪽에서 횡천역으로 진입할 때 좌측으로 빠지는 피난선이 있었다.(700m) 하지만 2010년 폐지된 이후 선로가 걷어내어졌고, 지금은 풀이 무성하여 흔적조차 찾기 힘들다.

횡천역은 유명한 또 하나의 이유는 명예역장이 다. 원래 횡천역은 코레일이 한때 시행하던 명예역장 제도 대상 역이었다. 이에 따라 한 철도동호인이 횡천역 명예역장에 응모하여 4년 동안 횡천역을 관리하였다.

보통 명예역장이 이름만 걸어놓고 방치하다시피 하는 역도 있었지만 횡천역은 그렇지 않았다. 바쁜 시간을 쪼개어 한 달에 두 번씩이나 수도권에서 멀리 있는 횡천역을 방문하여 관리하였으며, 명예역장 도입 초기 역사 무인화로 인하여 코레일에 대한 감정이 안 좋아져 있는 지역주민들과 코레일 사이를 조율하는 역할도 하였다.

특히 횡천역에서 가장 주목할 만한 명예역장 성과물이라면, 철도동호인이 자작하여 제작한 LED 방식의 열차 출발 안내기이다. 횡천역 같은 간이

역에서, 대형 역에서나 볼 수 있는 LED 방식 열차 출발, 도착 안내 전광판을 볼 수 있을 리가 없다. 비용부담 때문에 코레일에서는 열차시각표를 붙여 놓는 게 고작이다.



[그림 10] 레일플러스 철도동호회에서 자체 제작, 설치한 LED방식 열차출발안내 전광판

하지만 황천역 명예역장은 '다음카페 레일플러스 철도동호회'와 협력하여, 철도동호인 스스로 LED방식의 콤팩트한 열차출발안내기를 제작하여 역사내 벽면에 붙여두기에 이른다. 현재 시각과 상하행 양방향 도착예정 열차 시각을 안내하는 나름 첨단장치로서 승객들이 열차출발시각을 편리하게 파악할 수 있게 하였다. 이는 우리나라 철도동호인계의 중요한 성과 중 하나로 꼽힌다. 명예역장과 함께 이 전광판을 제작한 철도동호인은 현재 코레일에 입사하여 KTX차량을 정비하고 있다.

## 6 완사역

황천역에서 다시 열차를 타고 완사역에 도착한다. 이때 앞서 방문했던 양보역을 다시 지나가게 되는데 이렇게 두 역 갔다 한 역 돌아오기 방식은 전역승하차에도 유리하지만, 한번 갔던 길을 여러

번 다시 지나가야 하기 때문에, 차창의 경치를 많이 볼 수 있다는 점도 유리하다.



[그림 11] 완사역 역사 전경



[그림 12] 완사역 플랫폼 - 이미 상당부분 개량되었다



[그림 13] 완사역 역명판

완사역은 사천시에 단 하나 뿐인 여객취급 철도역이다. 그리고 이번 광양-진주 직복선화 사업에서 유일하게 기존 역사를 그대로 쓰는 역이다. 완사역 앞뒤로 선형이 좋고, 완사역 역사 건물도 비교적 신형이기 때문이다. 이렇게 완사역이 새로운 느낌을 주는 이유는 예전에 이미 한번 이설을 한 적이 있기 때문이다.

완사역은 원래 현재 위치보다 조금 남동쪽의 저지대에 있었으나, 남강댐 건설로 완사천의 수위가 오르자 1999년에 북서쪽의 좀 더 높은 곳으로 이설을 한 경력이 있다. 완사역 남서쪽의 마을이 시골마을 답지 않게 계획적으로 바둑판 모양으로 구성되어 있는 이유도 이곳이 수몰로 인한 이주마을이었기 때문이다.

실제로 완사역에서 완사천을 건너가보면 산 속에 페터널이 숨어 있는데, 완사천 수면 높이에 비해 상당히 저지대에 위치해 있다. 이것이 예전 경전선 선로였으며, 현재 이곳은 와인갤러리로 사용 중이다. 페터널의 완사천 방면 출구는 막아두었으며, 진주방면 출구에 와인갤러리가 운영 중이다.

이설된 완사역은 향후를 대비해서 부지를 넓게 확보했고 역 전후의 선형도 괜찮았던지라, 이번 경전선 직복선화에서 그대로 재사용되고 있다. 17년 앞을 내다본 선견지명이 빛을 발하는 순간이다.



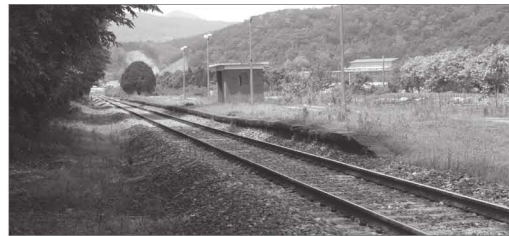
[그림 14] 완사역 역사 내부 전경, 간이역 답지 않은 첨단 LCD 전광판이 설치되어 있다.



[그림 15] 완사역 동쪽 완사천 건너에 있는 경전선 페터널 입구

현재 완사역은 무인역이지만, 역사 내부에는 복선화를 대비한 역사 및 승강장 개량 공사가 한창 진행 중이다. 특이하게도 고속철도역에서나 볼 수 있을법한 Full LCD방식의 열차출발, 도착 안내 전광판이 미리 설치되어 있어서, 지금의 한가한 모습과 부조화를 이루고 있다.

## 7 다솔사역



[그림 16] 다솔사역 전경



[그림 17] 다솔사역의 플랫폼 - 역목(驛木)이 예쁘다

완사역에서 내려서 완사역도 둘러보지만, 또 하나 해야 할 중요한 일은 광양방면 다음역인 다솔사역에 다녀오는 일이다. 다솔사역에는 현재 여객 열차가 통과하고 있어서 완사역에서 내려서 차로 다녀와야 한다.

완사역에서 다솔사역까지 가는 버스가 없는 것은 아니지만, 역까지 바로 가지 않고 원전삼거리라는 곳까지만 가는 한계가 있다. 또한 시골 버스의 특성상 운행횟수가 적고 정류장 도착시각을 알기 어려운 관계로, 택시를 이용하는 게 현실적이다.

사천시에는 몇 개의 택시 업체가 있으며 이는 사천시 문화관광 홈페이지에서 찾아볼 수 있다. 대체로 사천시내 동(洞) 지역에서 주로 운행하고 있으며, 읍지역에서 운행하는 택시는 따로 있다. 읍면 지역에서 주로 활동하는 택시 중에서 완사 지역을 중심으로 운행하는 택시업체를 골라서 전화를 하면, 택시 기사가 직접 전화를 받는다. 전화 번호는 완사역 근처 시가지로 들어가면 광고판처럼 쉽게 찾아볼 수 있다. 전화로 자신의 현재 위치와 목적지를 말하면 곧 택시가 도착한다. 시골 택시 특성상 미터기 요금은 기대하기 힘들다. 필자는 완사역에서 일단 완사전통시장 부근의 시가지까지 걸어와서 택시를 불렀으며, 이를 타고 다솔사역까지 갔다.



[그림 18] 버스정류장 형태의 간이역사는 양옆에 창이 뚫려서 열차를 확인할 수 있게 되어 있다



[그림 19] 다솔사시설관리반 건물. 보수차량을 꺼내기 위한 수직 방향 선로가 설치되어 있다.

다솔사역은 놀랍도록 양보역과 비슷한 역이다. 단선승강장, 측선이 있었지만 걷어낸 모습, 버스

정류장 같은 벤치를 갖춘 간이역사, 시설관리반의 존재 등이 양보역과 빼닮았다. 하지만 양보역에는 열차가 정차하고 다솔사역은 그렇지 않다는 게 결정적인 차이점이다. 특히 플랫폼에 세워진 역명판도 사라져 있었다. 얼마 전까지만 해도 있었다는데 없어져서 아쉬웠다.

산속이라는 느낌의 양보역과 달리 다솔사역은 주변이 탁 트인 편이라 개방감을 느낄 수 있다. 또한 나뭇잎사귀와 꽃들이 만발한 초여름에 곡선과 구배를 갖춘 선로를 따라 유유히 지나가는 열차를 보면 간이역의 정취가 무엇인지를 실감할 수 있다.

## 8 북천역



[그림 20] 북천역 역사 전경

택시로 다시 완사역에 돌아온 후에, 열차를 타고 북천역으로 간다. 이때 아까 택시를 타고 힘들게 갔었던 다솔사역을 다시 지나가게 된다.

북천역은 코스모스로 유명한 역이다. 북천역을 어떻게 발전시킬지 고민하던 북천역장이 착안한 것이 바로 코스모스로 북천역을 치장하는 것이었다. 가을 꽃인 코스모스는 북천역 주변을 아름답게 물들어놓기 시작하였으며, 지자체가 주변 지역에서 북천 코스모스 축제를 열기 시작하자 유명세가 폭발하였다. 코스모스 꽃밭 사이를 관통하는 열차의 모습은 몽환적인 느낌마저 주며, 별 볼일 없던 시골역인 북천역이 전국적인 유명세를 떨치는 계기가 되었다.





[그림 21] 코스모스 테마 디자인을 적용한 역명판



[그림 22] 플랫폼의 남은 공간에도 코스모스를 심어두었다

물론 이 같은 유명세는 저절로 이루어진 것이 아니며, 철도원들의 각고의 노력이 뒷받침된 것이다. 실제로 북천역은 지금까지 방문했던 역과 달리 유인역이다. 특히 북천역의 역명판들이 기존의 코레일 표준과 달리 코스모스 테마로 꾸며져 있는 것은 시사하는 바가 크다.



[그림 23] 물탱크까지 코스모스로 장식한 꼼꼼함

경전선 복선화에 따라 새 북천역은 현 위치의 서쪽에 지어지는데 이곳은 북천면 시가지에서는 멀어지지만, 북천 코스모스 축제 행사장과 좀 더 가까워서 관광효과가 극대화될 것으로 기대된다. 새로운 북천역이 지어져도 현 북천역은 허물지 않

고 관광용도로 계속 사용한다고 한다. 특히 하동-북천간 폐선구간에 레일바이크도 설치한다고 하니, 현 북천역은 철도역으로 임무를 마치더라도 관광거점이라는 임무를 계속 수행하게 될 것이다.

## 9 하동역



[그림 24] 하동역 전경

마지막으로 하동역에 도착하였다. 이번 경전선 하동-완사 구간 전역승하차의 마지막 역이자, 가장 큰 역이다. 물론 유인역이다. 하동역은 하동시 가지에 비교적 인접해있다. 남해고속도로 하동IC는 하동군 시가지에서 너무나 남쪽에 떨어져 있다. 그러다보니 경전선이 아무리 느리다지만 진주로 갈 때 철도의 경쟁력이 상당하다. 빠르지만 우회가 심한 고속도로보다 느리지만 그나마 우회가 적은 철도가 선택된 것이다. 이번 경전선 복선화로 인해 하동역은 하동군청 건너편의 조금 먼 곳으로 이설되지만, 진주까지 가는 속도가 빨라지는 만큼, 하동에서 진주를 갈 때는 철도의 경쟁력이 더 높아질 것으로 예상되고 있다.

하동역은 섬식플랫폼 한쪽 끝이 역사와 이어져 있는 구조이며, 특히 남쪽 선로는 승강장 지붕과 그 옆의 벚꽃과 어우러져서 봄이 되며 벚꽃사진 명소로 알려져 있다.

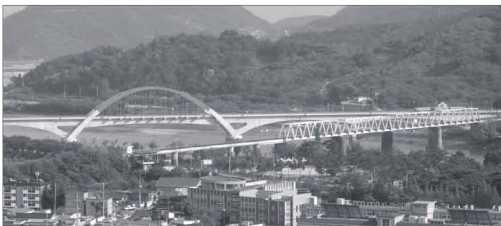


[그림 25] 하동역 역명판



[그림 26] 하동역 외선과 승강장, 승강장 지붕 부분이 벚꽃명소다

하동하면 화개장터가 떠오르지만, 하동역에 머무는 짧은 시간에 화개장터까지 다녀오기는 무리이며, 대신 하동시까지 가운데에 솟아있는 언덕에 설치된 하동공원에 다녀왔다. 이곳에는 층층탑 등이 있으며, 무엇보다 전망대에 올라가면 섬진강이 한눈에 보이고, 특히 경전선이 운행 중인 구철교와 공사 중인 신철교가 한꺼번에 보이는 것이 훌륭하다. 섬진강 철교를 지난 구 경전선이 마을과 농지를 정확하게 구분하며 완만하게 곡선을 그리며 달리는 것도 평화로운 장면이다. 하동이 화개장터로 유명하다지만, 철도에 관심 있는 사람이라면 화개장터보다는 이곳 하동공원 전망대에 가보기를 권한다.



[그림 27] 하동공원 전망대에서 본 섬진강 신철교와 섬진강 구철교

아울러 신철교는 경남 하동에서 전남 광양으로 강을 건너자마자 터널로 들어가는데, 현 경전선은 이 신선 경로를 그대로 교차하여 지나가는 것이 흥미로운 부분이다. 보통 복선화 공사 중에 구선과 신선이 합류나 분리하는 경우는 많지만, 이렇게 거의 동일평면상에서 순수 교차하는 경우는 흔하지 않으며, 이 때문에 구선이 신선을 가로지르는 짧은 시간에 복선화된 경전선의 교량과 터널을 양옆에서 동시에 볼 수가 있다.

## 10 맺으며



[그림 28] 간이역 답사 전역승하차 여행에 사용했던 승차권들

이렇듯 약 13시간에 걸쳐서 광양-진주 복선화 사업 구간중, 폐지, 이설, 개량은 앞두고 있는 하동-횡천-양보-북천-다솔사-완사의 6개 역을 모두 둘러볼 수 있었다. 대부분의 역들이 올 7월이면 영업을 중단하고, 곧이어 건물이나 선로 같은 흔적마저 없어질 예정이라, 지금이 이들 간이역의 풍취를 느낄 마지막 기회라고 할 수 있다.

철도영업의 입장에서 선로의 개량은 표정속도의 증가와 이로 인한 회전을 증가, 원가절감, 수요 증가를 가져오지만, 직선화로 인한 운행거리 단축은 운임 인하를 가져오는 등 장단점이 있다. 철

도문화의 입장에서는 오랜 시간 간이역 정취와 숨겨진 멋진 모습으로 유명했던 역들, 그리고 완행 열차 차창(車窓)의 경치가 사라진다는데 아쉬움이 남게 된다. 하지만 길게 보면 한국철도의 발전의 과정임을 이해하며, 일부 구간은 지자체에서도 관심을 갖고 일반인에게도 어필할 수 있는 관광지로 남긴다는 점에서는 기대가 된다고 할 수 있다.

현재 우리나라의 각종 철도동호회에서는 폐지를 앞둔 간이역에서 정기모임을 갖거나 작별을 기

념하는 현수막을 게시하는 등 사라져가는 철도역을 역사에 남기는 노력을 계속하고 있다. 실제로 사라져버린 간이역의 다양한 모습들이 지금까지 인터넷 상에 풍부하게 남아 있는 것은 철도동호인들의 노력에 기인한 것이다. 이 같은 구선로의 개량은 전국적으로 계속되고 있으니, 앞으로 철도영업과 철도문화를 조화시키는 것이 한국철도 발전을 위한 향후의 과제라고 할 수 있겠다.



#### 참고문헌

1. 간이역답사 파워블로거 '스팀로코'(신명식), "마지막 피난선 - 영동선 동점역(2007.6.30.)", 2007.7.11  
<http://blog.naver.com/lovtrout/90019666818>
2. 철도블로거 '내일의역장'(정용태(황천역 명예역장)), "철도 동호인들의 능력과 저력이 함께했던 황천역, 약속을 지키지 못하였습니다", 2012.7.5.,  
<http://blog.naver.com/kge999k/50144838958>
3. 폐선답사전문 철도블로거 '성산지기'(김구현), "완사역 일대 수몰이설지역", 2013.11.22.  
<http://kgh19941061.blog.me/10179794417>