

대전시 지역간 철도의 문제점과 제언



이 범 규 대전발전연구원 책임연구위원
(leebk99@djdi.re.kr)

1 지역간 철도 현황

대전시 지역간 철도는 경부고속선, 경부선, 호남선이 있다. 철도역은 총 7개가 있으며, 여객 정착역은 대전역, 서대전역, 신탄진역 3개가 있다. 일평균 이용객은 대전역이 약 46천명, 서대전역이 약 10천명, 신탄진역이 약 4천명으로 대전시 전체 철도이용객은 약 60천명이다.

[표 1] 지역간 철도 현황

구분	전체		계	고속철도		일반철도	
	승차	하차		승차	하차	승차	하차
대전역	23,134	22,990	46,124	13,804	13,802	9,330	9,188
서대전역	5,260	5,237	10,497	722	731	4,538	4,506
신탄진역	2,029	1,994	4,023	0	0	2,029	1,994

자료 국토교통부 철도통계 (2016년 5월 기준)



[그림 1] 대전시 지역간 철도 현황

자료 대전광역시 (2015), 도시교통정비 중기계획

2 주요 이슈 및 문제점

2.1 서대전역 고속철도 운행 감소

2015년 4월 호남고속철도가 개통되면서 서대전역을 경유하는 고속철도 차량이 개통이전 62회에서 18회로 급감하였다. 또한 목포까지 연결되던 고속철도가 익산까지만 운행됨으로써 익산 이

남지역은 환승을 해야 고속철도 이용이 가능하게 되었다.

이로 인해 서대전역 고속철도 이용객은 2014년 일평균 2,267명(승차기준)에서 722명으로 68.1% 감소하였으며, 서대전역 전체 이용객은 6,521명에서 5,260으로 19.3% 감소하였다.

서대전역 이용객 감소에 따른 상권침체, 대전시민의 호남권 통행 불편 부각되면서 서대전역 활성화가 지역의 주요 과제로 인식되고 있다.

[표 2] 호남고속철도 개통이후 서대전역 운행회수 및 이용객 변화

구분	전체				고속철도			
	2014 5월	2016 5월	증감	감소율	2014 5월	2016 5월	증감	감소율
운행 회수 (회/일)	-				62	18	44	71.0
이용 객수 (명/일)	6,521	5,260	1,261	19.3%	2,267	731	1,544	68.1%

자료 : 국토교통부 철도통계 (승차 기준, 2016년 5월 기준)

2.2 대전(가수원)~논산 고속화 사업

서대전역 고속철도 운행회수 감소의 주요 이유는 신선으로 운행할 때 보다 기존선을 이용하는 경우 42분이 더 소요됨에 따른 호남권 및 수도권 이용객의 통행시간 지연으로 알려져 있다. 서대전을 경유하는 경우 42분 더 소요되는 가장 큰 원인은 가수원역~논산역 구간의 선형이 매우 불량하기 때문으로 이 구간을 직선화하는 경우 현재보다 크게 통행시간을 단축할 수 있는 것으로 분석되고 있다. 호남선 고속화사업은 최근 발표된 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되었으며, 지역사회에서는 호남권과의 통행불편 해소, 서대전역 활성화 측면에서 조속한 시일 내에 사업이 추진되기를 기대하고 있다.

[표 3] 호남선 일반철도 고속화 사업

노선명	사업구간	사업내용	연장(km)	총 사업비 (억원)
호남선	가수원~논산	복선전철 (고속화)	29.3	4,596

자료 : 국토교통부 (2016), 제 3차 국가철도망 구축계획

2.3 충청권 광역철도 건설 사업

대전은 도시 내 및 인접지역 간 대중교통 시설이 미흡한 실정으로 대중교통 이용편의 향상을 위하여 경부선 및 호남선을 활용하여 광역철도로 활용하기 위한 사업을 추진하고 있다. 계룡~신탄진까지의 1단계 사업은 현재 기본계획 수립 중에 있으며, 신탄진~조치원까지의 2단계 사업은 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되어 있다. 2021년 개통을 목표로 추진 중에 있는 충청권 광역철도 1단계 사업은 역사 추가 건설, 도시철도 1호선 등 타 교통수단과의 환승체계 구축이 주요 이슈이다.

[표 4] 충청권 광역철도 건설 사업

노선명	사업구간	사업내용	연장 (km)	총 사업비 (억원)	비고
충청권 광역 철도 (1단계)	계룡~ 신탄진	광역전철 (기존선)	35.2	2,107	기본계획
충청권 광역 철도 (2단계)	신탄진~ 조치원	복선전철 (기존선)	22.5	5,081	제3차 국가철도망

3 주요 정책제안

3.1 고속철도 대전~목포 연결

호남고속철도 개통이전(2014년) 대전과 호남권을 통행하는 고속철도 이용객은 연간 약 60만 명을 넘었다. 그러나 호남고속철도 개통이후 익산에서 단절됨으로써 호남권을 통행하는 서대전역 고속철도 이용객은 일반철도와 고속버스를 이

용할 수밖에 없어 이 구간을 이용했던 많은 이용자들이 불편을 겪고 있다. 따라서 대전과 호남권 이용객의 통행불편을 완화하고, 고속철도 서비스 지역 확대와 이용객을 늘리며, 나아가 지역 간 상생발전을 도모하기 위해서는 우선적으로 대전과 목포 구간의 고속철도 연결이 반드시 필요하다.

3.2 서대전역 고속철도 운행회수 확대

현재 서대전역 고속철도 운행회수는 18회로 호남고속철도 전체 운행회수(86회)의 20.9% 밖에 되지 않는 실정이다. 서대전역은 호남고속철도 개통이전만 하더라도 호남선 역 중 중부권 이남에서는 가장 이용객이 많았던 역사로 이를 고려하면 서대전역의 운행회수를 확대할 필요가 있다. 특히 현재의 18회로는 운행간격이 지나치게 길어 이용효율도 떨어지므로 30회 수준으로라도 운행이 확대되어야 한다.

3.3 호남선 고속화 조기 추진

고속철도 대전~목포 구간이 연결되고, 현재 보다 서대전역 운행회수가 좀 더 증가한다 하더라도 호남고속철도 이전보다 운행회수가 크게 감소했기 때문에 목포, 광주, 익산, 논산, 대전 지역을 통행하는 이용자는 앞으로도 불편할 수밖에 없다. 따라서 서대전역 고속철도 운행회수 감소에 따른 이용객의 불편을 완화하기 위해서는 대전~논산 구간의 선형을 개량하여 고속화하는 사업이 반드시 필요하다. 현재 제3차 국가철도망 구축계획에 반영된 사업으로 조기에 추진될 필요성이 있다.

3.4 충청권 광역철도 2단계(신탄진~조치원) 조기 추진

현재 충청권 광역철도 1단계(계룡~신탄진) 사업은 기본계획을 수립 중에 있다. 대전광역권은 대중교통 이용여건이 좋지 않아 개인교통수단의 이용비율이 월등히 높은 실정이다. 충청권 광역철도 2단계(신탄진~조치원) 사업이 진행되어야 통행수요가 많은 세종시, 청주시 등과 연계되어 대중교통 편의성을 크게 향상시킬 수 있으므로 1단계 사업과 개통시점이 좁혀질 수 있도록 가급적 조기에 추진할 필요성이 있다.

4 맺음말

대전과 호남권 통행은 철도를 이용할 경우 많은 시간이 소요되어 개인교통수단의 이용비율이 높은 실정이다. 특히 2015년 4월 호남고속철도 개통으로 대전을 경유하는 고속철도가 익산에서 단절되고, 운행회수 또한 62회에서 18회로 크게 감소됨으로써 철도 이용은 더욱 더 불편해졌다. 이로 인해 대전과 호남권의 왕래마저 줄어들고 있는 실정으로 지역 간 발전을 위해서는 호남고속철도 개통 이전과 같이 대전과 목포 구간의 고속철도가 연결되어야 한다. 또한 현재의 고속철도 운행(18회)은 대전권 수요에 비해 매우 부족한 실정으로 확대되어야 한다. 이렇게 되더라도 대전과 호남권 통행은 호남고속철도 개통이전에 비하여 매우 불편하므로 선형이 매우 불량한 대전~논산구간의 고속화 사업을 조기에 추진하여 운행시간을 단축하여야 한다.

참고문헌

1. 이범규(2015), 호남고속철도 KTX의 합리적 운행방안, 한국철도학회 철도저널 18권 1호
2. 국토교통부(2016), 제3차 국가철도망 구축계획
3. 대전광역시(2015), 도시교통정비 중기계획