

# KTX경제권 개발의 배경과 추진전략



오 재 학  
한국교통연구원 부원장  
jhoh@koti.re.kr

## 1. KTX경제권 개발의 배경

우리나라의 인구 및 지역생산이 집중되어 있는 지역으로 서울~부산 간 경부축은 모름지기 국가발전의 원동력 역할을 담당해왔다. 1980년대 이후 점차 가중되어가는 심각한 교통·물류난 해소를 위해 새로운 교통수단 도입의 필요성이 제기되어 왔으며, 이에 대한 최적의 대안으로 경제성이 높은 고속철도의 건설이 추진되었다.

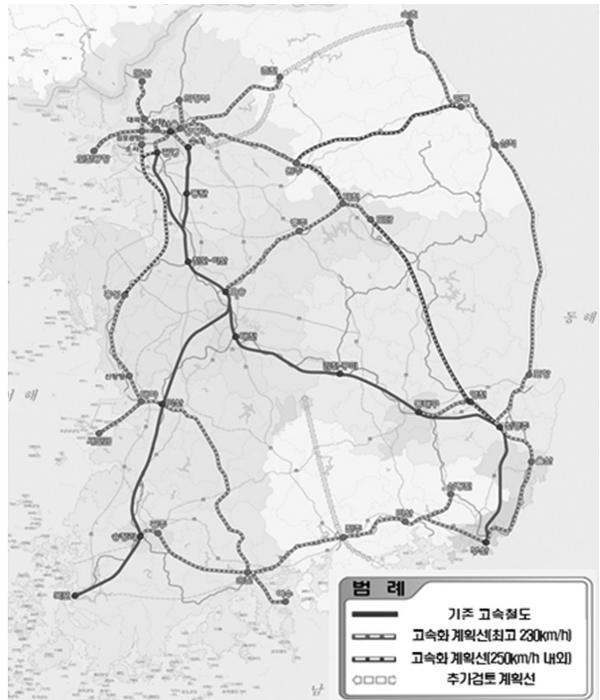
1992년 경부고속철도 공사에 착수하여 2004년 4월 경부고속철도 1단계 구간(서울-동대구)이 개통되면서 서울~부산 간 통행시간이 2시간 40분대로 단축되었다. 이른바 초고속·대량수송이 가능한 신교통수단의 등장으로 전국이 만나질 생활권으로 편입되는 고속철도 시대가 대막된 것이다. 경부고속철도 1단계 구간 개통 이후 6년간 KTX 이용 승객은 2억 명 돌파하였고 누적 수입액 5조원을 초과하는 등 괄목할 만한 성장을 하였으며, 200km 이상 중·장거리 통행의 경우 철도 수송 분담률이 괄목하게 높아졌다.

경부고속철도 1단계 개통 이후 6년 후인 2010년 11월, 경주와 울산을 거쳐 부산까지 2시간 10분대로 연결하는 경부고속철도 2단계 구간이 완전 개통되면서 KTX가 항공, 고속도로를 대체하는 명실상부한 지역 간 통행의 중심이 된 것이다. 이에 맞추어 정부는 올 8월 전국 KTX 고속철도망을 구축하여 2020년까지 전국의 주요 거점을 1시간 30분 이내로 연결하는 장기계획을 발표하였다.

모름지기 KTX 네트워크의 수혜지역이 우리나라 전체 인구의 84%, 전 국토의 82%로 확대되는 것이다. 따라서

2020년 우리나라의 모습은 전국이 KTX로 연결되는 하나의 도시처럼 발전할 것으로 전망된다. 이는 향후 KTX를 활용한 지역발전의 방향이 단지 지역 간 통행시간의 단축 효과에 그치는 것이 아니라 더 나아가 KTX를 활용한 지역산업발전 특히 고급서비스산업 중심으로 변화할 것을 시사한다.

KTX는 초고속·대량 수송으로 시간당 수송효율과 토



〈그림 1〉 KTX 고속철도망 구축 계획 (2020)

지이용의 효율성을 극대화하는 녹색교통수단으로 주목받고 있지만 개통에 따른 기대만큼 우려의 목소리도 상당히 높은 것이 사실이다. 지방 중소도시들의 경우 KTX로 인한 수도권으로의 접근성 개선으로 지방의 산업, 서비스구 매력 등이 서울로 집중되는 것을 우려하고 있으며, 통행시간의 단축은 머무는 도시가 아닌 스쳐가는 관광지로 전략할 것이라는 예상도 나오고 있다. 또한 고속철도의 등장은 고속버스, 항공 등 경쟁 교통수단의 이용형태 변화가 예상되며, 지방대도시권의 도로 네트워크 및 대중교통 체계 개선이 요구된다.

## 2. 쟁점사항

일본, 중국, 유럽 등의 예에서 보듯이 고속철도 네트워크를 중심으로 한 지역간 교통망의 구축은 이미 전 세계적 추세가 되었다. KTX 전국 네트워크의 구축은 필연적으로 전국을 하나의 도시처럼 연결하여 지방 KTX 거점도시들이 마치 서울의 부도심처럼 각각 유기적으로 연계될 것으로 전망된다. 따라서 우리에게 주어진 과제는 어떻게 하면 KTX가 가져올 교통·사회·경제적 변화를 우리 실정에 맞게끔 대응하여 한국형 KTX 경제권 발전과 연계할 수 있는가 하는 점이다.

KTX 전국 네트워크 확대에 따른 쟁점은 다음의 3가지로 요약할 수 있다. 첫째, 고속철도 건설을 어떻게 하면 지역경제 발전으로 연결할 수 있는가 하는 점이다. 둘째, KTX 역세권을 지역교통 및 경제 거점으로 성장시켜야 하는 점이다. 마지막으로 성공적인 역세권 개발은 어떻게 가능한가 하는 점이다.

## 3. KTX경제권 개발 추진전략

전국의 교통체계는 KTX를 중심으로 빠르게 재편되고 있으며, 사회경제적 변화 또한 부분적으로 감지되고 있다. KTX 경제권의 개념은 이러한 변화를 바탕으로 고속철도망을 활용하여 국토의 시·공간을 단축, 전국을 하나의 도시처럼 통합하고자 하는 데서 출발한다. KTX 역세권이 지역경제와 광역교통의 거점 역할을 수행하여 주변 지역

이 하나의 경제생활권으로 묶이게 되면, KTX 네트워크를 활용한 이른바 Network-City구현이 가능하다. 우리나라 전체가 고속철도망으로 연결되어 하나의 도시처럼 변모하게 되는 것이다.

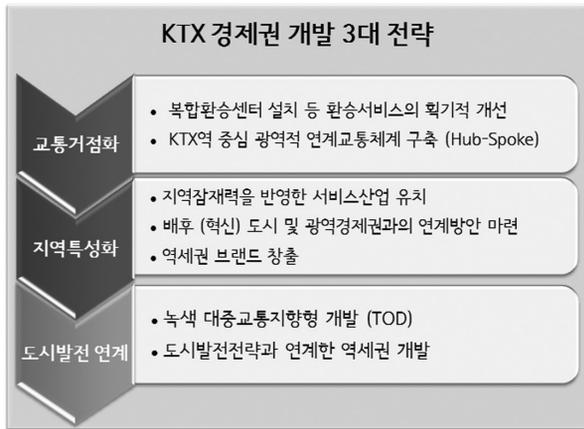
KTX 역세권을 지역의 경제·교통 거점으로 성장시키고 나아가 지역 및 국가 경제발전으로 연결시키기 위해서는 한국형 KTX 경제권 개발 모델이 필요하다. KTX경제권 개발의 기본 전략은 교통거점화, 지역특성화, 도시발전연계로 요약할 수 있다.

### (1) 교통거점화

KTX경제권이 광역경제권내에서 구심점으로 자리 잡기 위해서는 지역의 교통거점화가 필수적이다. 교통망 연계 현황 및 지역 간 통행특성 등을 고려하여 KTX역별 적정 연계영향권을 설정하고 영향권 내의 지역에서 KTX역으로의 접근시간을 60분 이내로 단축할 수 있는 접근 교통수단을 확충해야 한다. 이를 실현하기 위한 방안으로 제시된 것이 KTX역 '복합환승센터' 구축사업이다. KTX역은 이미 국가기간 복합환승센터의 대상지로 분류되어 있으며 동대구역, 부전역, 울산역 등이 시범 사업지로 선정되어있다. KTX역의 복합환승센터 구축은 연계환승체계의 효율화로 역세권 개발 여건을 향상시키며 나아가 교통시설이 중심이 되는 TOD 개발의 확산에 시발점이 될 것이다. 이렇게 구축된 KTX역 중심의 'Hub-Spoke' 네트워크는 KTX 경제권이 광역경제권 내에서 중심적 역할을 수행하면서 다양한 경제활동의 시너지를 창출함으로써 광역경제권과 KTX 경제권의 기능을 극대화할 수 있을 것이다.

### (2) 지역특성화

KTX 개통으로 지방이 크게 우려한 부분이 서울 및 수도권으로 각종 경제활동과 서비스 구매력의 집중이다. 지금까지의 지역발전이 산업화의 논리에 따른 획일적인 개발 전략이었으며 이는 상대적으로 규모가 작고 다양성이 부족한 지방 경제의 약점으로 작용해 온 것이 사실이다. KTX 경제권 시대에는 획일적이고 개성이 없는 지역개발에서 벗어나 KTX역을 중심으로 한 각 지역의 부존자원과 잠재력을 활용한 전국적인 경쟁력을 갖춘 특화된 아이코스를 개발해야 한다. 단계적인 전략에 의한 지역특성화는 차



〈그림 2〉 KTX경제권 개발 3대 전략

별화된 지역 브랜드 이미지를 만들어 낼 것이며 전국을 연결하는 KTX 네트워크는 전국을 대상으로 하는 마케팅을 가능하게 함으로써 국가 균형발전에 기여할 것이다.

### (3) 도시발전 연계

대중교통수단 이용을 유도하기 위한 TOD(Transit-Oriented Development) 개발은 일본, 홍콩, 유럽 등 철도선 진국에서는 일찍이 진행되어 왔으며, 우리나라의 경우 고속철도의 도입과 함께 주목받고 있는데 이는 KTX 역세권 개발의 기본적 구상이 된다. 대부분의 도시에서 철도역은 자동차 중심의 교통체계 기간 동안 도시개발에서 소외되어 왔으며 소음공해, 도시단절효과 등으로 인해 도시 내 기피시설로 인식되어 왔다. 이로 인해 철도역 주변에 유해 시설이 밀집하거나 노숙자들이 모여드는 등 환경은 점차 악화되었고 도시의 중심지에서 멀어지는 결과를 초래하였다. 구도심의 재개발 차원에서 진행되는 KTX 역세권 개발은 기존 도심과의 기능 중복 등을 고려한 개발계획을 통해 도심과 차별화된 교통 거점 기능을 수행하도록 하며 도시 전체와 나아가 광역적 차원의 발전과 연계하여 개발이 진행되어야 한다.

## 4. 맺음말

고속도로에 밀려 쇠퇴하던 철도는 KTX로 인해 지역간

통행의 핵심교통수단으로 부활하였다. KTX의 빠른 이동성을 기반으로 대한민국은 이제 하나의 거대 도시권으로 바뀌어가고 있다. 개통초기 수도권으로 경제활동이 집중되는 “빨대효과”로 인해 지역경제가 위축될 것이란 우려가 많았다. 그러나 한국교통연구원 조사결과에 따르면, 오히려 지방으로의 통행도 활성화되어 빨대효과는 문제가 되지 않는 것으로 나타났다. 오히려 지방대도시에서는 KTX 기반의 새로운 서비스경제가 창출되었다.

지금까지 우리나라의 국토개발은 고속도로망을 기반으로 형성되어 왔다. KTX가 지역간 교통의 핵심으로 등장한 지금 고속철도 네트워크와 역을 중심으로 국토공간을 재편할 필요성이 점차 커지고 있다. 따라서 KTX 역을 중심으로 한 역세권개발 및 KTX경제권 개발전략이 지역인프라 확충 및 산업입지 계획의 중심내용으로 자리 잡아야 한다.

이에 KTX의 지역경제 효과를 극대화하기 위한 향후 과제를 다음과 같이 제안한다. 첫째, KTX 역세권을 지역·도시발전을 위한 새로운 창조경제 플랫폼으로 육성해야 한다. KTX 정차역이 지역경제, 도시개발의 허브가 되도록 해야 한다. 역세권 개발이 활성화되기 위해서는 개발인허가 등 규제개혁이 선행되어야 하며, 지자체, 철도공사·공단, 민간 등 관련 주체간 협력체계 구축 역시 필수적이다. 둘째, KTX 역 연계교통체계 개선이 시급하다. 버스, 도시철도 등 대중교통중심의 연계교통체계를 구축하기 위해서는 기반시설이 뒷받침되어야 한다. 셋째, KTX 노선확대에 대응한 지역간 교통체계의 재편이 이루어져야 한다. 수요급감으로 인해 운영적자가 쌓여가는 고속·시외버스의 노선체계를 개편하고, KTX와의 연계환승수준을 높여 이용자가 편리한 Hub-Spoke형 통합교통체계를 만들어야 할 것이다.

KTX 역세권을 창조경제의 플랫폼으로 발전시킨다면, 코레일의 경영개선을 도모하고 나아가 침체되어 있는 지방경제를 활성화할 수 있을 것이다. 이에 KTX 투자가 창조적인 지역발전으로 연결되도록 국가적 지원과 법제도 정비 및 체계적 추진이 시급하다. ☺

### ♣ 참고문헌

- [1] 한국교통연구원, KTX경제권 특성화개발사업 최종보고서, 2010~2015.
- [2] 한국교통연구원, KTX개통 10년-무엇이 달라졌을까?, 2014.