

10년간 제자리걸음 동서횡단철도 (새만금-포항)의 당위성과 추진방향



김상엽 전북연구원 도시공간교통연구부
(road@jthink.kr)



김시곤 서울과학기술대학교 철도전문대학원
(sigonkim@seoultech.ac.kr)

1] 버스보다 느린 거북이 철도

2005년 7월 철도건설법이 제정된 이후 2006년 제1차 국가철도망 구축계획(2006~2015)부터 2016년 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025)이 고시되기 까지, 총 20년 동안 다양한 철도사업들이 검토·구축되고 있다.

계획에 포함된 사업들은 주로 “주요거점의 고속연결”, “철도물류 활성화” 등의 6개 추진방향을 기반으로 투자의 효율성을 높이기 위해 우선 선정된 사업들이지만, 결과적으로 지역 간 불균형한 철도망을 제공하고 있다.

전라북도의 경우 철도연장 221km이 전부 남북으로 뻗어있고 동서방향노선은 결여되어 있다. 현 체계에서 철도를 이용해 정읍에서 대구로 이동하려면, 남쪽 혹은 북쪽으로 100km를 이동해 환승해야 하는 버스보다 느린 철도서비스를 이용해야 한다. 오송역(충청도)를 경유하면 20분, 경전선을 활용하면 42.8분의 시간이 더 소요된다. 아직까지는 호남에서 영남으로 동서방향으로 이동하는데 효율적이고 경쟁력 있는 철도, 지역발전을 선도하는 철도를 찾아보기 힘든 실정이다.

[표 1] 호남, 영남 간 철도, 버스 통행시간비교 (정읍, 대구 통행 예시)

대안	거리 (km)	정읍-대구		
		철도 (1)	버스 (2)	차이(1-2)
오송역 환승(또는 직결)	525.0	187.5	167.0	20.5
경전선 활용	599.1	209.8	167.0	42.8

2] 동서횡단철도는 만년 추가검토사업?

제3차 국가철도망 구축계획 수립까지 시행키로 결정된 사업 중 전라북도에서 영호남을 잇는 사업은 신규 착수사업이 없는 상황이지만, 제1차

국가철도망 구축계획부터 전라북도 전주와 경상북도 김천을 직접 연결해 영호남의 숨통을 트이게 해 줄 108.1km의 동서횡단철도(전주-김천)(이하 동서횡단철도)는 추가 검토대상 사업으로서 지속 검토되고 있다. 그렇다면, 2006년부터 2026년까지 20여년의 계획기간 안에 동서횡단철도는 “추가 검토대상 사업”으로만 남겨둬야 할지 의문이 든다.

동서횡단철도는 2010년에 검토된 것이 최근 자료로 당시 사업의 타당성은 B/C(경제성)=0.17, AHP(종합적 분석)=0.408으로 기준인 B/C 0.7 이상, AHP 0.5이상에 미치지 못한다. 경제성이 평가 항목 중 43.3%를 차지하는 것을 고려하면, 2010년 당시의 동서횡단철도는 이용자가 없는 비효율적인 사업으로 평가되었다. 국고를 효율적·체계적으로 철도에 투자하기 위한 국가철도망 구축계획 목적에 부합하게 만들어낸 결과이다.

단, 2011년 새만금 종합개발계획(Master Plan)이 수립되고 새만금의 대중국 교류거점역 할에 대한 기대치가 상승한 2016년, 영호남 연결을 위한 동서횡단철도의 타당성은 재고할 필요성이 있다. 새만금의 개발로 동서횡단철도 주변 장래 여객통행량은 320.7%, 물동량은 627.7%증가할 것으로 예측되고 있다. 2030년을 기준으로 여객통행량은 8,758통행/일, 물동량은 66,218톤/년이 새만금에서 내륙으로 쏟아져 동쪽으로 넘어간다는 이야긴데, 동서횡단철도 없이 기존 도로시스템으로 격변된 통행량과 물동량을 원활히 처리할 수 있을지는 의문이다. 예측대로 통행량, 물동량이 증가할지는 미지수이지만, 국가차원에서 격변될 장래를 신중하게 재검토하고 동서횡단철도가 신규착수사업으로 전환하여 추진할 필요가 있는지 가능해 볼 필요가 있다.

[표 2] 새만금 개발에 따른 동서횡단철도 영향권 내 여객통행량, 물동량 변화

구분	여객통행량(통행/일)			물동량(톤/년)		
	2020년	2025년	2030년	2020년	2025년	2030년
동서횡단 철도 (김천-전주)	2,347	2,572	2,731	8,804	9,576	10,548
새만금 발생	7,526	8,248	8,758	55,266	60,115	66,218
총계	9,873	10,820	11,489	64,070	69,691	76,766
증감(%)	320.7%	320.7%	320.7%	627.7%	627.7%	627.7%

3 추진사업으로 도약

동서횡단철도의 사업추진을 위해선 타당성평가 외에도 지자체의 사업추진전략이 동반되어야 한다. 먼저, 새만금으로 인한 물동량의 증감이 600%를 상회하는 만큼 동서횡단철도의 추진타당성이 확보되지 않는다면, 단계적으로 노선에 버스 혹은 트럭 전용도로를 우선 건설한 후, 향후 통행량 증가에 따라 고속화 철도로 전환하는 방법이 있다.

다음으로 철도요금 환급제를 도입해 거주이전을 유도하는 정책의 적용이 가능할 것으로 판단된다. 일본의 경우 신간선 철도를 이용하는 근로자에 국한하여, 출/퇴근시 20,000엔/월의 금액을 환급하고 있다. 특히, 진안군, 무주군, 김천시 외곽의 경우 저렴한 금액으로 택지를 제공해 거주이전을 유도할 수 있는 도시가 되겠다.

세 번째로, 철도산업발전기본법에서 철도건설사업과 철도운영은 분리가 되어있는 만큼 역사 운영비에 대한 지자체의 적극적인 지원이 필요하다. 철도 운영은 서비스 극대화를 위해 경쟁을 유도하고 있고, 서동탄역의 경우 지속적 철도 서비스를 제공하기 위해 역의 운영적자를 보존하고 있다.

마지막으로 동서횡단철도의 신규착수사업 전환

을 위한 지자체의 적극적 추진의지이다. 타당성의 평가항목에는 경제성과 더불어 정책성이 항목으로 규정되어 있고, 정책성에는 사업의 추진의지를 항목으로 적용하고 있다. 지자체의 사업의지와 수요창출을 위한 추진전략, 타당성의 재검토를 통해 동서횡단철도의 신규착수사업 전환할 수 있을 것이다.

4 동서횡단철도, 영호남을 한 울타리로

동서횡단철도는 전주, 김천을 직간접적으로 연결해 전라북도와 대경권의 부족한 철도 인프라를 보충하는 노선으로 영호남 간 여객통행을 활성화하고 물류수송체계의 효율성을 극대화 할 수 있을 것으로 기대된다. 이로서 호남과 영남의 경제·문화

등의 인적·물적 교류가 활성화 될 것이며, 국가철도망 구축계획의 목표 중 하나인 지역균형개발을 영·호남권에서 이룩할 수 있을 것이다.

더 나아가, 연평균 20%이상씩 성장하고 있는 대중국으로부터 유입될 물동량에 대비하는 새만금에서 포항까지 연결되는 영호남권의 동맥으로서 국가물류경쟁력 강화에 이바지 하고, 영호남을 넘어 동북아를 한 울타리로 만들어 줄지 모른다.

격변하는 동북아의 교류 상황과 국가사업인 새만금 개발을 고려할 때, 국가경쟁력 향상을 위해 사업의 경제성과 효율성을 신중히 재검토 해야 하고, 지역발전을 위해 적극적 의지로 추진전략을 수립해, 국가와 지자체가 상호협조 하에 동서횡단 철도 사업이 추진되어야 한다.



참고문헌

1. 국토교통부(2016), 제3차 국가철도망 구축계획(2016-2025)
2. 국토해양부(2011), 제2차 국가철도망 구축계획(2011~2020)
3. 건설교통부(2006), 제1차 국가철도망 구축계획(2006~2015)
4. 국토해양부(2010), 국가철도망구축계획 수립연구
5. 국무총리실(2011), 새만금 종합개발계획(MP)