고속철도 개통과 지역개발 효과

수원대학교 도시부동산개발학과 교수 박 재 홍

목 차

- 1. 서론
- 2. 고속철도 개통에 따른 쟁점
 - 1) 수도권 집중 : 인구와 경제력
 - 2) 수도권 역류현상 : 고차서비스 중심
- 3. 해외사례
 - 1) 프랑스
 - 2) 일본
 - 3) 시사점
- 4. 고속철도와 지역발전 연계방안
 - 1) 제조업부문
 - 2) 서비스부문
 - 3) 지역발전방안
- 5. 결론

참고문헌

1. 서론

2010년 11월 경부고속철도 2단계 개통으로 경부축의 완전한 고속철도 시대를 맞이하게 되었다. 지난 2004년 개통을 전후하여 고속철도의 개통이 국가경쟁력을 강화하는 계기가 될 것이라는 큰 틀에는 대부분이 공감하였지만 각론에서는 많은 논란이 제기되기도 하였다. 예를 들어, 고속철도의 개통으로 수도권의 인구와 경제력 집중이 더욱 가속화된다는 점과 교육, 의료 등 지방대비 고급서비스가 몰려 있는 서울 강남 등지로 역류효과가 발생한다는 점 등이 대표적 논란이라 볼 수 있다.

6년이 지난 현 시점, 그리고 2단계 경부고속철도 완전개통과 향후 2014년 호남고속철도 개통 등 향후 5년내로 전국 고속철도시대에 접어들면서 앞서 제기된 두 가지 논거는 여전히 쟁점으로 남을 수밖에 없다. 그럼에도 불구하고 고속철도 개통 후 약 6년이 지난 현시점에서 이 문제에 대한 진단은 필요할 것으로 보인다. 그 이유는 다양한 계량분석과 그시뮬레이션 결과에 따라 논쟁의 결과는 달라질 수밖에 없기 때문에 오히려 더 이상의수도권의 집중이나 역류효과의 유무와 관련된 소모적 논쟁은 가급적 자제하고 지난 사실에근거한 결과를 바탕으로 지역발전을 위한 미래지향적 대안을 제시하는 것이 바람직하다고 판단된다.

〈표 1〉 정차도시 권역별 승차여객 추이 (단위: 천명, %)

| 구 분 | 2004 | 2009 | 증가율(%) | |
|------------------------------|--|--------|--------|--|
| 서울·경기 | 8,102 | 14,581 | 80 | |
| 대전·충남 | 3,153 | 6,815 | 116 | |
| 대구·경북 | 3,500 | 6,078 | 74 | |
| 부산·경남 | 3,782 | 7,198 | 90 | |
| 전국 | 19,882 | 37,476 | 88 | |
| 전체인구 | 47,008 | 48,606 | 3.0 | |
| 전체인구 대비 KTX 이용인구 | 0.42 | 0.77 | 83 | |
| 일본 전체인구 대비 신칸센 승차인구(2005) | 282,510 / 127,500 = 2.22 (일본 신칸센 총연장:2,250km) | | | |

출처: 한국철도공사

그간 KTX 이용현황을 보면 개통 첫해인 2004년 대비 2009년 승차여객은 총 3,750만명으로 약 90%의 성장세를 보여주고 있으며 향후 전국의 고속철도망이 완성된다면 고속철도 이용객은 더욱 가파른 증가세를 보여줄 것으로 예상된다. 일례로, 2005년 기준의 일본 신칸센의 이용인구가 2억8천만명이고 인구대비 약 2.2배에 이른다는 점을 감안해본다면 우리도 조만간 5천만명은 충분히 넘어설 것으로 전망된다.1) 특히나, <표 1>에

¹⁾ 일본 신칸센 총연장이 2,250km 인 점을 고려해 볼 때, 우리의 성장여력은 충분할 것으로 예견된다.

의하면 승차여객 증가율에 있어 전국대비 대전·충남과 부산·경남이 확연한 점을 보더라도 이것이 수도권의 집중이라기 보다는 경부축이 국가경제의 중심으로 확고히 자리 잡았음을 알 수 있다

본 연구는 2020년 고속철도 전국 90분 시대를 바라보면서 지금껏 여전히 쟁점으로 대두되는 수도권 집중과 서울로의 역류효과를 개통이후 지난 5년간의 통계자료 정리를 통하여 사실(fact) 중심으로 두 쟁점을 평가하고 일본과 프랑스 사례를 비교·검토하여 결론을 도출하고자한다. 아울러 기존 경부고속철도 정차역을 중심으로 한 설문조사를 바탕으로 고속철도가 지속적인 지역발전의 원동력이 되기 위한 방안을 정차도시권별로 제안하여 궁극적으로 지역발전을 지향하는 고속철도의 역할을 정립하고자 한다.

2. 고속철도 개통에 따른 쟁점

1) 수도권 집중 : 인구와 경제력 중심

고속철도 개통에 따라 서울을 중심으로 한 수도권 집중이 더욱 가속화 될 것이라는 주장은 개통초기인 2004년 이후 꾸준히 제기되어 온 논거이다. 국토연구원(2004)의 연구에 의하면 경부고속철도가 우리나라 인구와 산업이 밀집된 경부축을 통과한다는 점에서 필연적으로 경부축을 중심으로 한 경제력 집중은 있을 수 있으나 그것이 수도권으로 편중될 가능성은 없을 것으로 예측하였다. 국토공간구조 변화를 2년간 모니터링 한 국토연구원(2006)의 후속 연구에서도 개통초기에는 수도권과 비수도권 정차도시 정차도시간의 통행이 많았지만 시간이 지날수록 비수도권 정차도시들 간의 통행점유율이 높아지고 있으며 장기적으로 는 서울을 제외한 경부축 중심도시인 대전, 대구, 부산 간연계가 더욱 강화될 것으로 예측하였다. 계량분석모형을 기반으로 한 전은하·이성우(2007)에 지역간 격차분석에 따르면 2017년 호남고속철도 개통 이후 전국의 인구변화는 서울, 대전, 부산, 광주 등 정차도시 중심으로 인구와 고용이 늘어날 것으로 예측되었다. 결론적으로 고속철도 개통이 수도권의 인구집중을 가속화시키기 보다는 경부축 정차도시를 중심으로 집중이 될 것임을 예상하고 있다.

<표 2> KTX 정차도시 광역권 인구변화 (단위:만명)

| 7 13 | 구분 2000 | 2004 | 2000 | 기간별 | スカー | |
|-------|---------|-------|-------|---------|---------|-------|
| 十七 | 2000 | 2004 | 2008 | (00~04) | (04~08) | 증감도 |
| 전국 | 4,700 | 4,803 | 4,860 | 0.02 | 0.01 | ▲0.01 |
| 서울·경기 | 1,992 | 2,044 | 2,127 | 0.06 | 0.04 | ▲0.02 |
| 대전·충남 | 327 | 335 | 344 | 0.02 | 0.03 | 0.01 |
| 대구·경북 | 532 | 519 | 507 | ▲0.02 | ▲0.02 | 0.00 |
| 부산·경남 | 676 | 671 | 662 | ▲0.01 | ▲0.01 | 0.00 |

출처:통계청

고속철도 개통을 전후한 지난 10년간의 거시적 자료를 분석해 보면, 우선 〈표 2〉의 인구변화를 살펴보면 수도권의 인구는 증가하였으나 고속철도 개통을 전후로 광역권별 인구증가율의 변화에는 큰 차이가 없음을 알 수 있다. 〈표 3〉의 GRDP 변화에서도 2007년 서브프라임 사태에 따른 경제위기로 인하여 광역권별 GRDP는 전반적으로 줄었지만 서울ㆍ경기대비 지방광역권의 증감에는 별 차이가 없는 것으로 나타났다. 실지로 대구경북연구원의 2009년 자료에 의하면 KTX 개통 이후 대구의 중추관리 수행 기능에 대한 설문에서 대상자의 41%가 대구의 중추관리 기능이 강화되었다고 답변하였고 77%이상이 대구의 중추관리 수행기능에 대해 긍정적 답변을 하였다. 이상의 내용을 종합적으로 정리하면 경부고속철도 개통이후 수도권의 집중이 심화되었다라기 보다는 경부축 정차도시인 대전, 대구, 부산을 중심으로 한 경부축의 중추관리기능이 더욱 강화되었다고 정리할 수 있다.

<표 3> KTX 정차도시 권역내 총생산액 (단위:십억)

| 구분 | 2000 | 2004 | 2008 기간별 | | 증가율 | 증감도 |
|-------|---------|---------|-----------|---------|---------|-------|
| 1 12 | 2000 | 2004 | 2008 | (00~04) | (04~08) | 017 |
| 전국 | 603,733 | 829,468 | 1,028,500 | 0.37 | 0.24 | ▲0.13 |
| 서울·경기 | 265,984 | 361,126 | 447,331 | 0.36 | 0.24 | ▲0.12 |
| 대전·충남 | 43,285 | 63,020 | 81,192 | 0.46 | 0.29 | ▲0.17 |
| 대구·경북 | 62,236 | 86,448 | 100,426 | 0.39 | 0.16 | ▲0.23 |
| 부산·경남 | 73,727 | 101,252 | 130,462 | 0.37 | 0.29 | ▲0.08 |

출처:통계청

<표 4> KTX개통이후 대구 중추관리기능의 시민의식도 조사

| 설문 내용 | 인구수(명) | 백분율(%) |
|----------------------|--------|--------|
| 대구의 중추관리기능이 강화되고 있다. | 88 | 40.9% |
| 잘 모르겠다. | 78 | 36.3% |
| 대구의 중추관리기능이 약화되고 있다. | 49 | 22.8% |

출처: 대구 경북연구원(2009), KTX개통이 대구 지역 경제에 미친 파급효과

2) 서울로의 역류현상 : 고차서비스 중심

앞서 분석한 인구와 경제력 집중과는 별개로 쇼핑, 교육, 의료 등 서울에 집중되어 있는 고차서비스에 대한 수요는 고속철도 개통에 따른 서울과의 접근성 개선에 따라 더욱 늘어날 것이며 그 결과 지방의 서비스 산업은 상당히 위축될 것이라는 주장이 제기되었다.

조남건(2005)의 연구에서는 의료나 쇼핑 혹은 문화이벤트를 위하여 서울로의 통행이 발생되나 큰 영향은 없는 것으로 조사되었다. 대전시민을 대상으로 한 이용우(2007)의 연구결과도 시민들은 친지방문 등 서울로의 필수통행을 제외한 쇼핑, 의료, 문화 등 선택통행의 비중은 상대적으로 낮음을 보여주었다. 〈표 5〉의 KTX 설문조사의 이용목적비중을 살펴보면 시간이 갈수록 통근, 친지방문, 쇼핑 등의 비중은 업무대비 대폭줄어든 것으로 나타났다. 또한 〈표 6〉의 거주지역 의료기관이용율은 서울과 지방 모두 감소세를 나타내어 의료서비스 부문의 서울집중 현상이 명확하다고 볼 수는 없었다.

<표 5> KTX 이용목적 (단위: %)

| 구분 | 2004년 대전 | 2009년 대구 |
|-----------|----------|----------|
| 사업·업무 | 57.3 | 75.8 |
| 통근·통학 | 7.3 | 2.3 |
| 친지·지인 방문 | 22.5 | 9.3 |
| 기타 (쇼핑포함) | 12.9 | 12.6 |

출처: 대전발전연구원(2004), 대구경북연구원(2009)

〈표 6〉 거주지역 의료기관 이용률 (단위: %)

| | 2003 | 2005 | 2007 | 2009 | 증감율 |
|----|------|------|------|------|--------|
| 서울 | 91.4 | 90.7 | 85.1 | 82.2 | -9.2%p |
| 대전 | 92.1 | 91.8 | 86.1 | 83.3 | -8.8%p |
| 대구 | 93.9 | 93.1 | 89.6 | 87.6 | -6.3%p |
| 부산 | 94.1 | 93.5 | 90.6 | 89.1 | -5.0%p |

주 : 내원환자 기준, 자료: 국민건강보험공단

실지로 <표 7>의 보건업 매출액추이를 살펴보면, 고속철도 개통 전후로 보건업매출액 증가율은 지방대도시가 서울을 훨씬 능가하였음을 알 수 있다. 이는 지방의료서비스의 질적 향상에 따라 상대적으로 서울에서의 의료서비스를 추구하는 경향은 점차 희석되고 있음을 반증한다 하겠다. <표 8>의 도소매업의 매출액 추이에서도 고속철도 개통을 전후하여 대전을 제외한 대부분의 도시에서 매출액 증가를 보여주는데 특히, 부산의 성장이 괄목함을 알 수 있고 결국 도소매 부문에서 서울과 지방간의 차이는 없는 것으로 파악되었다.

〈표 7〉 보건업 매출액 추이 (단위: 십억원)

| | 2000 | 2003 | 2004 | 2007 | 00~03 | 04~07 | 증감율 |
|----|---------|---------|---------|---------|-------|-------|--------|
| 전국 | 188,890 | 281,349 | 312,181 | 516,555 | 48.9% | 65.5% | 16.5%p |
| 서울 | 50,824 | 81,140 | 93,347 | 151,090 | 59.7% | 61.9% | 2.2%p |
| 대전 | 6,214 | 9,714 | 10,429 | 17,299 | 56.3% | 65.9% | 9.5%p |
| 대구 | 11,811 | 16,474 | 17,335 | 27,258 | 39.5% | 57.2% | 17.8%p |
| 부산 | 15,028 | 23,275 | 23,991 | 38,944 | 54.9% | 62.5% | 7.7%p |

주: 내원환자 기준, 자료: 국민건강보험공단

〈표 8〉 전국 도·소매업 매출액 추이 (단위:십억. %)

| 7.14 | 2000 | 2000 2004 | 2006 2008 - | 2000 | 기간별 증가울 (%) | | | |
|------|---------|-----------|-------------|---------|-------------|---------|----|--|
| 구분 | 2000 | 2004 | | (00~04) | (04~06) | (06~08) | | |
| 전국 | 369,665 | 447,375 | 527,924 | 653,349 | 21 | 18 | 24 | |
| 서울 | 187,107 | 202,300 | 221,804 | 268,859 | 8 | 10 | 21 | |
| 대전 | 8,531 | 11,811 | 13,610 | 15,681 | 38 | 15 | 15 | |
| 대구 | 18,597 | 21,182 | 24,140 | 27,256 | 14 | 14 | 13 | |
| 부산 | 33,960 | 37,612 | 44,187 | 54,325 | 11 | 17 | 23 | |

출처:통계청

최근(2010) 수원대와 한국교통연구원이 공동으로 실시한 설문결과를 보면 KTX로 인한지방의 부정적 효과를 KTX 정차도시민을 대상으로 설문조사한 결과 서울시민이 서울로의역류현상을 우려하였고 대전, 대구, 부산으로 갈수록 우려의 비중은 대폭 줄어듬을 알 수있다. 지방의 KTX 정차도시민들은 서울시민에 비하여 오히려 역류효과에 둔감하다는결론이다. 이상을 종합해보면 고속철도 개통을 전후하여 고차서비스 부문의 역류현상은 전혀 없다고 볼 수는 없지만 통계자료 분석결과 거의 미미한 수준인 것으로 정리된다.

<표 9> KTX로 인한 지방의 부정적 효과 (단위: %)

| 정차도시 | 서울로의 역류현상 발생 |
|------|--------------|
| 서울 | 36 |
| 대전 | 16 |
| 대구 | 12 |
| 부산 | 12 |

출처:수원대, KOTI (2010)

3. 해외사례

1) 프랑스

프랑스의 TGV는 1981년 빠리에서 리옹간 개통이후 현재는 프랑스 주요도시를 연결하고 있다. 근본적으로 우리나라와는 달리 프랑스 주요도시들인 리옹, 마르세이유, 스트라스부르크 등은 빠리로 부터 최소 500km 이상의 거리에 입지하고 있어 빠리로의 역류효과를 논하기에는 공간적 거리가 너무 멀다. 오히려 마르세이유까지의 TGV 연결로 깐, 니스, 모나코로 이어지는 프랑스 지중해 도시들의 지명도가 대폭 상승하였고 EU 국회의사당이 입지하고 있는 스트라스부르크 역시 고속철도 개통으로 지역경제가 한층 활성화되었다.

이와는 달리 빠리 기점 300km권내에 있는 릴, 르망, 방돔 등은 역류효과를 사전에 차단하기 위하여 나름대로 경쟁력있는 도시개발을 추진한 결과, 유로스타의 환승센터를 중심으로 유라릴복합업무지구를 완성한 릴, TGV역사를 기반으로 첨단테크노파크를 조성한 방돔, 그리고 NOVAXIX 업무타운의 성공적 조성 등을 이끈 르망의 사례에서 역류효과는 지방도시의 적극적 대응으로 충분히 극복할 수 있음을 보여주었다.

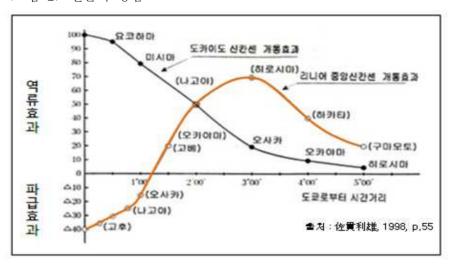
Le Mans Vendomn Vendomn Strasbourg 정차 도시간 거리 (파리기점) Lyon 466km Marseille 776km Strasbourg 487km Marseille

<그림 1> 프랑스 경험

2) 일본

1964년 도카이도신간센 개통은 사실상 동경으로의 역류현상을 가속화시킨 계기가 되었다. <그림 2>에 의하면 동경인근 요꼬하마에서 부터 나고야, 오사카에 이르기까지 광범위한 정차도시들의 역류효과는 상당기간 지방활성화의 저해요인으로 나타났다. 그렇지만, 이후 신칸센의 속도 개선이 이루어져 접근성이 향상될수록 신칸센 지방도시들의 역류현상은 갈수록 줄어들었음을 알 수 있다. 현재 일본은 2020년 개통을 목표로 시속 400km급 초고속자기부상열차인 리니어중앙신칸센을 추진하고 있는데 이 노선이 개통되다면 오사카까지는 동경으로의 역류보다 파급효과가 큰 것으로 나타나고 있어 신칸센스피드업에 의한 파급효과가 시간이 갈수록 역류효과를 지배하여 궁극적으로는 역류현상이 소멸될 것을 예상하고 있다.

<그림 2> 일본의 경험



〈표 10〉 신칸센 스피드업 효과의 개요

| 시기 | 신칸센속도 | 지역개발효과 | |
|------------|---------|-------------------------------|--|
| 1964~2000년 | 210km/h | 동경중심의 역류효과 발생 | |
| 2000년 이후 | 270km/h | 나고야, 쿄토, 오사카 등 관서지방 대도시 약진 | |

3) 시사적

2007년 기중 철도연장 대비 도로연장의 비율이 0.3에 불과한 일본은 완벽한 철도위주의 교통시스템을 갖추고 있다. 따라서, 우리와 같은 고속버스 등 지역간 이동수단의 대안이 부재하기에 신칸센의 개통 결과 통근, 쇼핑, 의료 등의 초기 역류효과는 불가피할 수밖에 없었다. 그렇지만 신칸센 스피드업에 의한 역류효과의 저감은 지방과 연고를 중시하는 일본국민들의 정서를 발 반영한다고 보여진다.

프랑스의 경우, 앞서 지적한바와 같이 지방의 주요도시들이 빠리와 상당히 이격됨은 물론 도로/철도연장비율이 거의 균형을 유지하여 TGV의 개통으로 인한 역류나 수도권 집중현상은 거의 없다고 보는 것이 타당하다. 우리의 경우, 2004년 KTX 개통기준으로 고속도로 연장이 거의 3,000km에 육박하여 고속철도가 개통되었기 때문에 서울로의 역류나 수도권 집중을 이야기함은 논리적 비약일 수밖에 없다. 이는 우리나라 국민들의 장거리 이동수단으로 이미 일반철도, 고속버스, 승용차 등으로 다변화되어 서울로의 고차서비스를 이용하는 기존의 지방 대도시민들은 고속철도 개통을 계기로 이동수단의 교체를 가져온 것이라고 보는 것이 타당하다. 결국 서울로의 일정수준 역류효과는 늘어나기보다는 정체 혹은 장기적으로 줄어든다고 판단된다

<표 11> 국가 간 고속철도 비교

| 구분 | 일본 | 프랑스 | 한국 |
|--------------------|---------------|----------------|---------------|
| 개통시기 | 1964 | 1981 | 2004 |
| 교통체계 | 철도위주 교통시스템 | 철도·도로 혼합시스템 | 도로위주 교통시스템 |
| 개통 당시 고속도로 연장 | 181km | 1,500km | 2,778km |
| 도로연장/철도연장 비율(2007) | 0.33 | 1.2 | 5.4 |

4. 고속철도와 지역발전 연계방안

1) 제조업부문

제1차국토계획(1972-1980) 수립과 경부고속도로 개통 이후 경부축은 우리나라 제조업 중추기능을 담당하고 있다. 고속철도 개통전후의 제조업체수 변화를 보면 2007년 서브프라임사태로 전반적으로 감소현상을 보여주고 있지만 서울・경기 및 부산・경남은 전국평균대비 감소폭이 대구나 대전에 비해 더욱 커짐을 알 수 있다. 이는 우선 서울, 부산등 대도시의 특성상 지자상승으로 공장이전적지에 R&D등 비제조부문의 입지가 가속화된다는 점이 있고 이는 지난 〈표 8〉에서 나타난 바와 같이 도소매의 성장률이 확연함과도 그 궤를 같이 한다고 볼 수 있다. 이에 반하여 대전과 대구권의 제조업 강세는 충남과 경북의 전통제조업 경쟁력 강화로 인한 중소제조업체의 창업에 기인된다고 본다.

<표 12> KTX 정차도시 권역내 제조업 사업체수 (단위:개, %)

| 구부 | 구분 2000 | 2004 | 2008 | 기간별 증가율 | | 증감도 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| 12 | 2000 | 2004 | 2000 | (00~04) | (04~08) | 0 8 |
| 전국 | 313,246 | 328,338 | 320,053 | 0.05 | ▲0.03 | ▲0.07 |
| 서울·경기 | 140,035 | 148,654 | 141,840 | 0.06 | ▲0.05 | ▲0.11 |
| 대전·충남 | 17,308 | 17,809 | 17,905 | 0.03 | 0.01 | ▲0.02 |
| 대구·경북 | 39,905 | 41,103 | 40,819 | 0.03 | ▲0.01 | ▲0.04 |
| 부산·경남 | 49,027 | 55,796 | 51,384 | 0.14 | ▲0.08 | ▲0.22 |

출처:통계청

앞서 고속철도 승차목적 중 사업이나 업무비중이 거의 80%에 이르고 특히나 대전 등지방정차도시의 이용율이 늘고 있다는 점을 놓고 볼 때, 지방의 제조업 활성화에 고속철도의 역할은 명확해 보인다. 한센(Hansen)의 접근성지수를 기반으로 지역간 경제교류 전망을 정리해보면 경부고속철도 제2단계 개통으로 김천, 오송, 울산, 포항 등

기존 제조업 중심도시들의 대외 경제교류가 더욱 활발해질 것으로 예측되었다. 결과적으로 접근성 향상의 가장 큰 혜택은 우선적으로 제조업부문임을 알 수 있고 이와 연계하여 고속철도와 제조업이 어떤 방식으로 연계고리를 만들어야 할 지는 향후 풀어야할 과제이다.

<표 13> KTX 2단계 계통과 연계효과 (KOTI, 2010)

| 순위 | 도시 | 경제교류지수 ¹⁾ | 순위 | 도시 | 소비연계지수 ²⁾ |
|----|----|----------------------|----|----|----------------------|
| 1 | 김천 | 160 | 1 | 김천 | 156 |
| 2 | 오송 | 145 | 2 | 부산 | 145 |
| 3 | 울산 | 132 | 3 | 오송 | 141 |
| 4 | 부산 | 125 | 4 | 울산 | 130 |
| 5 | 대구 | 118 | 5 | 대구 | 116 |
| 6 | 경주 | 114 | 6 | 경주 | 112 |
| 7 | 포항 | 113 | 7 | 포항 | 111 |

-1) 경제교류지수란 한센(Hansen)의 접근성지수(Accessibility index)로 측정한 결과이다.

$$X_{i} = \sum_{j=1}^{n} \frac{GRDP_{j}}{f(D_{ij})}$$

 $X_i = \sum_{j=1, i \neq j}^n rac{GRDP_j}{f(D_{ij})}$ X_i : i도시와 타 도시의 경제교류 가능성, $GRDP_j$: I도시의 지역내 총생산 $f(D_{ij})$: i,j 지역간 통행시간 D_{ii} : i,j 지역간 거리,

2) 소비연계지수란 지역간 소비 연계성지수로 측정한 결과이다.

$$M_i = \sum_{i=1, i \neq i}^{n} \frac{C_j}{f(D_{ii})}$$

 M_i : i 도시와 타 도시의 소비 연계성, C_i : j 도시의 도소매업 매출액

 $f(D_{ii})$: i,j 지역간 통행시간

2) 서비스부문

한국교통연구원(2010)의 경부고속철도 제2단계 개통에 따른 지역간 소비연계성지수분석<표 13>에 의하면 부산의 소비시장 잠재력 변화가 가장 커질 것으로 예측되고 있다. 이는 일본의 스피드업 효과와 같이 접근성의 증대 및 시간단축에 따른 파급효과의 증대가 우리나라에서도 예외가 아님을 반증하고 있으며 나아가, 김천, 경주 등 역사, 문화, 관광분야에서 특화된 도시들의 약진도 눈여겨 볼 수 있다. 또한, 앞서 대구나 대전 등 제조업부문의 지속적 성장과 달리 고속철도 개통전후로 도소매업 매출액 추이 결과를 보면 서울, 부산 등 대도시의 약진이 돋보인다. 특히 부산의 경우는 40%에 육박하는 증가세를 보여주고 있어 고속철도 개통이 대도시권의 서비스 산업 특히, 도소매 매출 증대에 확고한 기여를 하였음을 알 수 있다.

〈표 14〉 도매 및 소매업 매출액 추이 (단위: 억워)

| | 2000 | 2003 | 2004 | 2007 | 00~03 | 04~07 | 증감율 |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|--------|
| 전국 | 3,696,652 | 4,316,044 | 4,473,758 | 6,533,492 | 16.8% | 46.0% | 29.3%p |
| 서울 | 1,871,071 | 2,007,000 | 2,023,003 | 2,688,591 | 7.3% | 32.9% | 25.6%p |
| 대전 | 85,313 | 108,445 | 118,117 | 156,818 | 27.1% | 32.8% | 5.7%p |
| 대구 | 185,977 | 199,385 | 211,825 | 272,562 | 7.2% | 28.7% | 21.5%р |
| 부산 | 339,607 | 354,933 | 376,120 | 543,256 | 4.5% | 44.4% | 39.9%p |

자료: 통계청

결론적으로 고속철도의 개통은 접근성 향상으로 인하여 소비시장의 잠재력이 향상되는데 문제는 그것이 지역경제 활성화의 원동력이 되는 선순환의 구조가 정착되어야 진정한 파급효과의 구현을 가져올 수 있다는 점이다

3) 지역발전방안

고속철도가 접근성 향상을 가져와 지역의 제조업 혹은 서비스업 활성화에 상당한 기여를 가져온 것으로 평가되지만 향후 더욱 의미있는 시너지 효과를 창출하기 위해서는 고속철도역사를 중심으로 KTX경제권이 구축되어야 한다는 주장이 최근 들어 상당한 설득력을 더해가고 있다. 그런데 KTX경제권의 중심은 반드시 KTX역사를 중심으로 한 역세권의형성이 가장 중요하다고 본다. 이를 위해서 본 연구와 연계하여 최근 KTX 정차도시민을 대상으로 고속철도역세권이 당해도시의 중심지역이 되기 위하여 가장 필요한 요소가무엇인지에 대한 시민의식 조사를 실시하였다. 그 결과 제1순위로 역사중심의 상업시설활성화가 선행되어 한다는 의견이 우세하였다. 이제는 역사가 단순히 철도를 이용하기 위한단순목적을 뛰어 넘어 역사를 중심으로 쇼핑, 업무는 물론 문화 등의 엔터테인먼트 수요도충족되는 공간으로의 탈바꿈을 바라는 의견으로 해석된다.

〈표 15〉 고속철도의 지역발전 필요조건 (단위: %)

| 필요조건 | 전체 | 서울역 | 대전역 | 동대구역 | 부산역 |
|------------------|----|-----|-----|------|-----|
| 철도이용인구 증가 | 28 | 18 | 24 | 36 | 28 |
| 상업시설 활성화 | 40 | 44 | 34 | 32 | 50 |
| 기업본사, 공공기관 등이 필요 | 10 | 8 | 14 | 10 | 6 |
| 주변 유해시설들 정리 | 17 | 24 | 26 | 18 | 10 |
| 기타 | 5 | 6 | 2 | 4 | 6 |

출처:KOTI·수원대(2010)

그 다음으로는 철도이용인구의 증가를 선택하였는데 많은 사람들이 지역 간 이동수단의 선택에 있어 기존 고속버스나 승용차 보다 고속철도를 더욱 선호하도록 고속철도 이용객을 늘리기 위해서 가장 중요한 전제는 고속철도를 편리하게 이용할 수 있도록 함에 있다. 현실적으로 출발지에서 고속철도역까지의 연계교통수단 이용의 불편이라든가 혹은 환승에 걸리는 시간 혹은 동선이 길어진다면 아무리 고속철도만의 시간단축이 이루어지더라도 이용객이 늘어나기는 힘들 것이다. 따라서, 고속철도역으로의 연계교통수단과 환승체계에 대한 투자가 지방자치단체를 중심으로 확고하게 이루어져야 할 것이다.

마지막으로 각 정차도시별 특성을 살펴보면 각론에서 약간의 차이점을 발견할 수 있는데 역시 서울과 부산의 경우는 상업시설 활성화를 통한 서비스 산업의 경쟁력 강화를 요청하는 시민의 요구가 설문결과 잘 드러나고 있다. 이에 반하여 대구와 대전은 기업본사나 공공기관의 유치에 대한 상대적 비중이 높은 것으로 나타나 이들 지역에서는 KTX 역세권을 중심으로 제조업지원시설의 유치를 통한 경쟁력 강화를 희망하는 지역민들의 의사가 반영되고 있음을 알 수 있었다.

5. 결론

본 연구는 2004년 고속철도 개통이후 여전히 쟁점으로 대두되는 수도권 집중과 서울로의 역류효과를 재평가하고 일본과 프랑스 사례를 비교·검토하여 쟁점의 결론을 도출하고자 하였다. 아울러 기존 경부고속철도 정차역을 중심으로 통계분석과 설문조사를 통하여 고속철도가 지속적인 지역발전의 원동력이 되기 위한 방안을 제안하여 지역발전을 지향하는 고속철도의 역할을 정립하고자 하였다.

인구와 경제력을 중심으로 경부고속철도 개통이후 수도권의 집중을 살펴본 결과 집중이 심화되었다 라기보다는 경부축 정차도시인 대전, 대구, 부산을 중심으로 한 경부축의 중추관리기능이 더욱 강화되었음을 알 수 있었다. 또한, 고속철도 개통을 전후하여 쇼핑, 의료, 교육 등 고차서비스 부문의 서울로 역류현상은 전혀 없다고 볼 수는 없지만 통계자료 분석결과 거의 미미한 수준인 것으로 정리되었다.

해외사례 검토결과, 프랑스의 경우 주요도시들이 빠리로부터 최소 500km 이상의 거리에 입지하여 TGV 개통에 따른 역류효과라기 보다는 오히려 지중해 도시들의 지명도가 대폭 상승하였고 300km권내에 있는 릴, 르망, 방돔 등은 역류효과를 사전에 극복하기 위한 적극적 대응을 보여주었다. 완벽한 철도위주의 교통시스템을 갖추고 있는 일본의 경우 1964년 도카이도신간센 개통은 사실상 동경으로의 역류현상을 가속화시킨 계기가 되었으나신칸센의 속도 개선이 이루어지고 지방의 접근성이 향상됨에 따라 신칸센 지방도시들의 역류현상은 갈수록 줄어들었음을 알 수 있었다. 우리나라는 도시간 이동수단으로 이미일반철도, 고속버스, 승용차 등으로 다변화되어 고속철도 개통은 서울로의 고차서비스를 이용하는 기존 이용객들의 이동수단 교체를 가져온 것이라고 보는 것이 타당하다고 본다.

고속철도 개통으로 인한 접근성 향상의 가장 큰 혜택은 우선적으로 제조업부문임을 알수 있고 이와 연계하여 고속철도와 제조업이 어떤 방식으로 연계고리를 만들어야 할 지는 풀어야할 과제로 대두되었다. 아울러 서비스부문에서도 고속철도 개통으로 소비시장의 잠재력이 향상되는데 문제는 그것이 지역경제 활성화의 원동력이 되는 선순환의 구조가

정착되어야 진정한 파급효과의 구현을 가져올 수 있을 것이다.

마지막 지역발전방안으로는 KTX역사를 중심으로 한 역세권의 형성이 가장 중요하며 구체적으로는 역사를 중심으로 쇼핑, 업무는 물론 문화 등의 엔터테인먼트의 수요도 충족되는 공간으로의 탈바꿈이 선행되어야 한다. 그 다음으로는 고속철도 이용객들이 고속철도를 편리하게 이용할 수 있도록 고속철도역으로의 연계교통수단과 환승체계에 대한 투자가 지방자치단체를 중심으로 확고하게 이루어져야 함을 강조하고자 한다.

참고문헌

곽종무(2009), KTX개통이 대구지역 경제에 미친 파급효과, 대구경북연구원 대전발전연구원(2004), 고속철도 개통에 따른 대전발전 비전과 정책과제 세미나 이용우외 3인(2006), 고속철도와 국토공간구조의 변화(Ⅱ), 국토연구원 이재훈외 1인(2010), 고속철도 완전개통의 사회경제적 효과, 한국교통연구원 전은하외 1인(2007), 고속철도가 지역균형발전에 미치는 영향, 서울도시연구 제8권 제4호 pp.73-87.

전북발전연구원(2004), 고속철도를 활용한 역세권 개발과 지역활성화 방안 정하욱(2008), 호남고속철도의 지역발전 영향과 향후과제, 광주발전연구원 조남건외 2인(2005), 고속철도와 국토공간구조의 변화(I), 국토연구원