

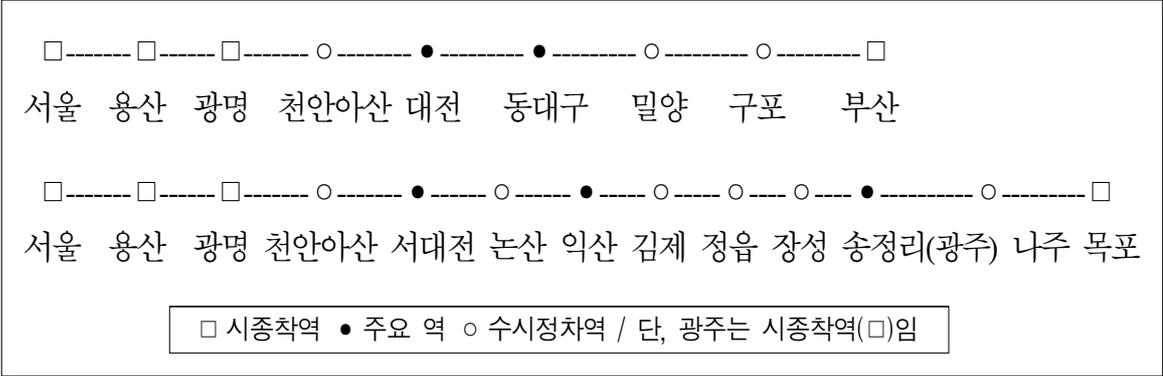
고속철도 직통열차 운행 확대해야

- 고속철도의 고속 서비스 확대방안 -

- 고속철도 정차역은 수요를 고려하여 정차하는 것이 효율적임
 - 고속철도 정차역이라고 해서 모든 고속철도가 정차하는 것은 비효율적임
 - 고속철도 여객수요를 고려하여 운영하되, 고속철도 시스템도 고려해야 함
 - 중간역의 정차는 최대한 피하여 고속 서비스를 유지하여야 함
- 고속철도 정차역은 최소한의 상주인구 혹은 유동인구 등을 고려해야 함
 - 상주 인구가 일정규모 이상 또는 유동인구가 많은 관광도시에 설치 필요
 - 환승이 편리한 도시에도 정차역이 필요함
 - 일본의 경우 중간역에는 준고속 열차가 교대로 정차하며, 프랑스와 독일에 서도 중간역에 고속열차가 교대로 정차함
- 고속철도의 서비스 확대를 위해 중간역 증설은 필요하나 수요를 고려하여야 하며, 고속열차의 운영효율을 높이는 운영방안이 필요함
 - 지자체의 중간역 증설요구에 대해서는 비용분담 방안이 바람직함
 - 중간역 간의 정차는 하지 않고, 이용자 편의를 위한 출발역 조정이 필요함
 - 가능하면 신선과 기존선을 병용하여 서비스 권역을 확대하도록 함
 - 수요가 많은 구간에 대해 직통운행 방안을 추진하여 레일 위의 항공기 개념을 정착시키도록 함

1. 고속철도 중간 정차역의 의의

- 고속철도 정차역의 역할과 기능
 - 정차역은 고속열차가 정차하는 곳이며, 고속열차의 서비스를 직접 제공하는 거점이 되므로, 운영자로서는 많은 역을 확보하려고 노력하게 됨
 - 정차역 도시의 이미지 제고에 기여하고, 해당 도시와 인접지역에 접근성을 제고하여 이용자와 지역 주민에게 편리성을 제공함
 - 역을 중심으로 유동인구가 증가하므로, 정차역 도시의 개발잠재력과 부존자원 등의 활용여부에 따라 지역경제의 거점개발이 가능할 수 있음
- 고속철도 정차역의 결정요인
 - 상주인구가 많은 도시, 혹은 연담화된 도시로서 고속열차 수요가 있어야 함
 - ※ 일본이나 유럽에서는 50만명, 연담화된 곳은 30만명 정도에 역 설치를 우선 고려
 - 상주인구는 적더라도 유동인구가 많은 도시 : 교통수단간 환승이 편리한 도시, 관광 자원을 갖고 있고 관광객이 많은 도시 등이 우선 고려됨
 - 기타 고속철도 운행시 기술적 지원을 위한 곳
 - ※ 프랑스에서는 경험상 80km마다 고속철도의 기술적 지원을 위한 역의 필요성 인정
- 고속철도 정차역의 운행패턴
 - 2004년 4월 개통시 경부선 9개역, 호남선 13개역에 정차
 - 수요가 많은 서울, 용산, 광명, 대전(서대전), 동대구, 부산 및 익산, 송정리(광주), 목포 등에 주로 정차하고, 그 외 중간역에는 수시 정차할 예정
- 정차역 운행패턴 (건교부 자료)



- 중간역 증설과 개업
 - 경부선 밀양, 구포역은 2004년 4월 개통과 동시에 개업이 가능함
 - 경부선 오송, 김천·구미, 울산역은 2010년 개업 예정
- 정차역 운영효율화의 중요성
 - 1개역 정차시, 감속 및 정차(여객의 승강), 가속을 위해 최소 6분~10분 소요
 - 모든 역에 정차하는 경우 총 운행시간이 증가하여 고속열차의 서비스가 저하됨
 - 고속철도는 통행시간의 단축효과가 높을 때 여객 수요가 증가하여 수익이 증대하므로, 중간역 정차가 최소화되어야 할 것임

2. 외국의 중간역 운영사례

- 도쿄~신오사카 도카이도(東海道) 구간 개통 후 중간역이 5개 증설됨
 - 2003년 10월, 도쿄 내에 시나가와 역이 영업을 개시하며, 출발역할 분담
 - ※ 도쿄 출발역은 도쿄 혹은 시나가와 역이며, 신요코하마 역 정차는 교대로 함
- 중간역의 증설요구에 신축적인 대응을 하고 있음
 - 수요와 네트워크를 고려하여 역을 증설하는 경우는 철도청이 설치비용 부담
 - 그 외 지방자치단체의 중간역 설치 요구에 대해서는 지자체가 비용을 분담함
 - ※ 관련법 : 일본 전국신간선철도정비법 제13조2항(청원역의 비용부담 조항)
 - ※ 지자체의 요구에 의해 증설된 역 : 신후지, 가케가와, 미가와안조
- 일본에서는 3종류의 고속열차를 운행하며, 수요에 맞추어 대응하고 있음
 - 시간대에 따라 노조미호 최대 7편, 히카리호 2편, 고다마호 2편 등 최대 11편성
 - 가장 빠른 노조미호는 도쿄 혹은 시나가와역을 출발하여 대도시인 신요코하마, 나가야, 교토, 신오사카 역에 정차함
 - 대도시 이외의 역에는 히카리호와 고다마호가 정차함
 - ※ 최근 여객의 고급화 추세에 따라 고급고속열차(노조미 호)의 운행편수가 증가함

- 프랑스에서는 TGV가 중간역에 하루 5~6회 정차함
 - 파리~리용(417km) 구간에 두 개의 중간역이 있으나, 두 역간에는 TGV가 운행되지 않으며 재래선을 이용함
- 독일에서도 인구규모가 적은 중간역에 고속열차(ICE)가 교대로 정차함
 - 프랑크푸르트~켈른(177km) 간에 3개의 중간역이 있으나, 교대로 정차함

3. 우리나라 중간역 운영방향

- 기본 방향
 - 고속철도의 서비스를 확대하기 위해 중간역은 필요하나, 고속철도의 운영효율화를 도모하는 방향에서 결정해야 하며, 비용분담을 원칙으로 해야 할 것임
 - 중간역 정차는 고속철도 운영에 지장이 없는 범위에서 허용하고, 수요가 많은 구간은 직통운행하여 장거리의 통행시간 단축효과를 높이도록 함
- 고속철도의 서비스 확대방안
 - 신선과 기존선을 겸용하면서 적은 비용으로 고속철도 서비스를 확대하도록 함
 - ※ 프랑스, 독일 등에서는 기존선을 병행하여 고속열차의 서비스를 하고 있음
- 중간역의 운영방안
 - 중간역 간의 운영은 최대한 피하고, 수요가 많은 역의 직통운행을 증대시킴
 - 시종착역을 수도권과 부산에 한정짓지 말고, 중간의 주요 역에서도 출발하도록 함
 - 중간역에서 원활하고 편리한 연계 서비스를 강화하여 이용편의를 제고하도록 함
- 기대 효과
 - 레일 위의 항공기라는 당초의 목표 실현으로 장거리 여객수요 확보 가능
 - 고속철도의 이용효율 제고로 운영수익 확보 가능
 - 장거리와 중단거리 여객의 차별화로 장거리 고속철도 여객의 수송에 기여토록 함

국토연구원 조남건 연구위원 (ngcho@krihs.re.kr, 031-380-0336)