

다핵연계형 국토공간을 위한 고속철도의 역할과 시사점

- 고속철도 1일 평균 이용객수는 2004년 7만 2000명에서 2005년 8만 9000명 그리고 개통 2년차인 2006년에는 9만 7000명으로 매년 10% 이상 늘어나고 있음
- 고속철도 이용객수가 증가함에 따라 통행행태와 경제활동이 변화하고, 이는 다시 역세권 등 정착도시의 공간구조, 그리고 결국에는 국토 전체의 공간구조를 변화시킬 것임
- 고속철도를 활용하여 국토공간구조를 다핵연계형으로 재편하기 위해서는 고속철도 정착도시가 국토공간에서 허브기능을 하면서 주변의 국가균형발전정책이나 지역발전잠재력과 강한 연계를 가져야 함
 - 특히 수도권 역류를 최대한 차단하여야 하며, 이를 위해 정착都市는 전문화 및 특화를 통해 수도권 및 인접 정착都市와 기능을 분담하여야 함
- 다핵연계형 국토공간구조 재편방안의 하나로 대도시형 고속철도 정착도시 중심의 광역경제권 구상이 적극 검토될 수 있음
 - 광역경제권 중심도시의 중추관리기능 확충, 중심도시와 주변 시·군의 발전 잠재력 및 국가균형발전정책 사업대상지 간 연계교통망 정비 등이 필요함
- 고속철도를 지역발전의 계기로 삼기 위해서는 지역 차원의 적극적인 정책적 대응방안을 마련하는 것이 매우 중요함

1. 고속철도 이용과 공간구조 변화

● 고속철도 이용현황

- 2004년 4월 경부고속철도 1단계 개통으로 일본, 프랑스, 독일, 스페인에 이어 세계에서 다섯 번째로 시속 300km로 달리는 고속철도를 갖게 되었음
 - 1905년 경부선 철도가 처음 개통될 당시 서울~부산은 무려 17시간이 소요되었으나, 100년이 지난 지금은 2시간 40분에 주파하고 있으며, 2010년에는 2시간 10분으로 줄어든 것임
- 고속철도 1일 평균 이용객수는 2004년 7만 2000명에서 2005년 8만 9000명 그리고 개통 2년차인 2006년에는 9만 7000명으로 매년 10% 이상 늘어나고 있음
 - 고속철도 전체 이용객수도 개통 1년에 2700만 명, 2년 만에 6000만 명을 기록하였고, 3주년인 2007년에는 1억 명 돌파가 예견됨

● 고속철도 운행에 따른 공간구조 변화 전망

- 고속철도 이용객수가 증가함에 따라 통행행태와 경제활동이 변화하고, 이는 다시 역세권 등 정차도시의 공간구조, 그리고 결국에는 국토 전체의 공간구조를 변화시킬 것임
 - 고속철도 개통이 지역에 미치는 영향은 지역특성 및 발전잠재력에 따라 긍정적 또는 부정적으로 나타나는 선택적 특성을 보임
 - 고속철도 개통의 지역적 파급효과는 정책적 대응에 따라 효과가 상이하게 전개되는 대응적 특성이 나타남
 - 지역적으로 차별적인 고속철도 개통의 파급효과는 시간지체를 가지며 서서히 국토 전체의 공간구조에 영향을 미치게 됨

2. 고속철도가 국토공간구조에 미친 영향

- 전국적으로 고속철도 이용권역이 확대되고 있음
 - 조사결과에 의하면 2004년 11월 정차도시가 아닌 시·군에서 고속철도를 이용한 승

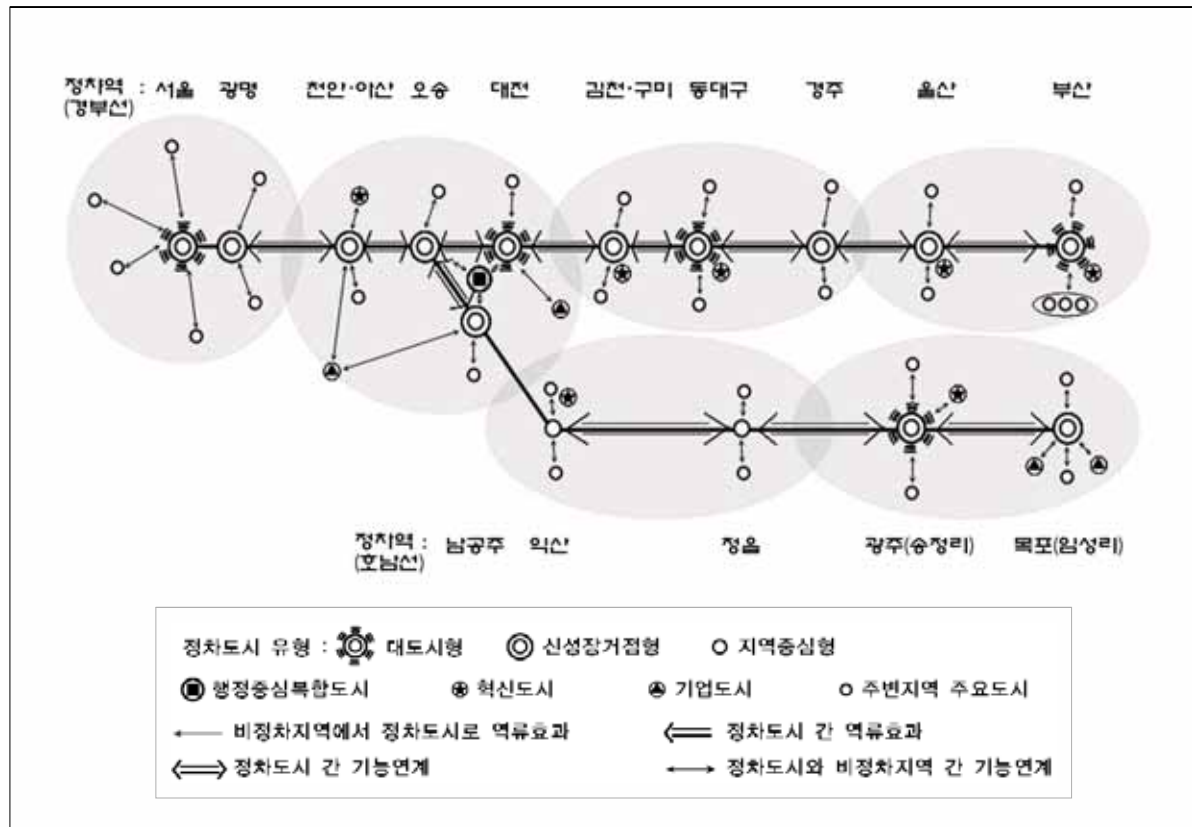
객이 7.1%였으나, 2006년 4월에는 12.4%로 증가하였음

- 같은 기간에 정차역으로부터 10km 밖에 있는 최초 출발지 및 최종 목적지의 비율도 증가하였음
- 고속철도는 이용객수가 계속 증가하고 있어 국토축상 중심도시 간 연계를 강화시키고 있음
 - 개통 초기에는 수도권과 비수도권 정차도시 간의 통행이 많았으나, 시간이 지나면서 비수도권 정차도시 간 통행 점유율이 높아지고 있음
 - 고속철도 정기권이용자의 70% 이상이 수도권과 비수도권 간 구간을 이용하고 있으나, 전체 정기권이용자에서 차지하는 비율이 감소하고 있어 고속철도를 이용한 비수도권 정차도시 간 상호작용이 증대하고 있음
- 고속철도로 인하여 국토축 중심도시의 기능 및 상호 연계가 강화되고 있으며 이로 인한 영향은 정차도시 상호 간에 쌍방향으로 미치고 있음

3. 다핵연계형 국토공간구조 재편을 위한 정책시사점

- 고속철도를 활용하여 국토공간구조를 다핵연계형으로 재편하기 위해서는 고속철도 정차도시가 국토공간에서 허브기능을 하면서 주변의 국가균형발전정책이나 지역발전잠재력과 강한 연계를 가져야 함
 - 특히 비수도권 대도시형 정차도시는 해당도시 및 주변지역 경제력의 수도권 역류를 최대한 차단하여야 하며, 이를 위해 정차도시의 전문화 및 특화를 통해 수도권 및 인접 정차도시와 기능을 분담하여야 함
 - 또한 역세권을 중심으로 정차도시의 고급 상업업무기능이 확충되어야 하며 이를 통해 고속철도가 국토공간구조에 미치는 역기능을 최소화하고, 순기능을 극대화할 수 있을 것
- 다핵연계형 국토공간구조 재편방안의 하나로 대도시형 고속철도 정차도시 중심의 광역경제권 구상이 적극 검토될 수 있음

[그림] 다핵연계형 국토공간구조 모형



- 광역경제권 육성을 위해서는 광역경제권 중심도시의 중추관리기능 확충, 중심도시와 주변 시·군의 발전잠재력 및 국가균형발전정책 사업대상지 간 연계교통망 정비 등이 필요함
- 고속철도를 지역발전의 계기로 삼기 위해서는 지역 차원의 적극적인 정책적 대응방안을 마련하는 것이 매우 중요함

● 국토연구원 국토·지역연구실 이용우 연구위원 (031-380-0243, ywlee@krihs.re.kr)