

호남고속철도 건설 사업, 동북아 물류 중심 축의 완성

- 15 조원 규모 사업비 예상, 2015년 개통 계획으로 최적 대안 모색 -

건설 과정에서 많은 경험과 기술을 축적한 경부고속철도가 철도산업의 구조 개혁과 동시에 개통을 앞두고 있다는 것은 지금이 철도산업뿐만 아니라 우리나라 수송 시장이 새로운 시대로 전환하는 첫 발을 내디뎠다는 것을 의미한다. 더 나아가 이 땅에서 고속철도를 포함한 철도가 이제 21세기 동북아 물류 중심 국가로 성장하기 위한 가장 기초적인 시설이라는 점을 각인시키고 있다. 이러한 점에서 경부고속철도의 개통, 그리고 추진되고 있는 고속철도 사업은 국력을 일으킬 사업임을 인식하는 계기가 되어야 할 것이다.

본고는 우리나라 철도 사업의 역사와 함께 고속철도 사업의 추진 과정과 사업 현황을 간단하게 정리해보고, 향후 고속철도 사업의 과제와 그 길을 모색하며, 이를 바탕으로 새롭게 조사·연구하고 있는 호남고속철도 건설 사업의 현황을 알아보기로 한다.

철도 도입 1세기 만에 고속철도 개통

이 땅에서 처음 철마(鐵馬)가 달리기 시작한 것은 1899년 9월 18일. 그로부터 1세기가 지난 지금 한국 철도는 새로운 시대를 맞고 있다. 2004년 4월 1일은 한국 철도의 새로운 시대가 열리는 날이다. 경부고속철도의 1단계 개통은 그간 이 사업을 위하여 노력한 모두의 성과로 철도 사업에 새로운 기력을 부여할 뿐만 아니라 철도를 향한 국민들의 희망이 결집된 것이 될 것이다.

그간 우리나라의 고속철도 건설 과정을 살펴보면 우선 1970년대 초반에 세계은행(IBRD)의 의뢰로 일본과 프랑스의 기술진



에 의한 경부 축의 새로운 철도 건설 건의가 있었다. 이후 1970년대 말에는 국내 연구진에 의해 대량 수송 문제 해결을 위해서 국내 철도망의 우선 구축과 경부 축에 새로운 철도를 건설하자는 안이 건의되었다. 그리고 1980년대 초반부터 1990년대에 이르러 고속철도 건설, 타당성 조사, 기술 조사의 시행으로 이어지는 실질적인 건설 준비 작업의 움직임이 있었다. 그 후 1989년부터 1992년까지 기술 조사를 시행하고 1992년 6월 착공으로 사업이 시작되었다.

이렇게 진행된 경부고속철도 건설 사업은 당초 완공 시기인 1998년에서 2000년, 그리고 2002년 또 다시 2004년으로 바뀌었다. 사업의 어려움이 개통 시기 속에 있음을 잘 알 수가 있다. 경부고속철 이외에도 동서 고속철도 건설 사업은 한반도의 동서 교통 시

경부고속철도의 개통은 철도가 이제 21세기 동북아 물류 중심 국가로 성장하기 위한 초석이라는 점을 각인시키고 있다. 호남고속철도의 건설 사업의 당위성이 여기

설의 부족과 이 지역의 특성상 겨울철의 적설에 따른 통행 불편 해소, 자연 환경의 보전, 관광 개발 등의 요구에 따른 검토가 시작되었다. 하지만 사업에 대한 미래 보장이 어렵다는 측면에서 사업의 추진에 대한 방안이 다양하게 강구되었으나 대부분 부정적인 측면이 강하게 제시되었다. 반면, 호남고속철도 사업은 우리나라의 2개의 대표적인 교통 축으로서, 그리고 지역 교통 대책과 함께 국토 개발의 축으로서도 그 필요성이 인식되어 여러 차례 검토를 거쳐 현재 추진 중에 있다.

호남고속철도 어떻게 추진되나

호남고속철도 사업은 1987년 12월 호남선의 고속 전철화 사업의 추진을 선거 공약으



1992년 6월의 경부고속철도 사업 착공식.

로 발표하면서 논의가 시작되었다. 1990년의 호남선 고속 전철화 타당성 조사에서는 2개의 노선 대안을 제시하고 구체적인 사업은 계속적인 계획을 검토하는 과정에서 노선 등을 확정할 것을 제시하고 있었다. 즉, 사업의 필요성을 확인하고, 향후 상세 검토를 통해 사업 추진을 수행한다는 것이었다. 내용은 당시 건설될 경부고속철도를 활용하면서 천안-논산간 직결 노선을 신설하되 나머지 논산-목포간은 전철화와 복선 개량으로 추진하는 방안이 제시되었다.

현재 우리나라의 철도망은 호남선과 전라선이 익산에서 합류하여 대전을 거쳐 경부선과 합쳐지는 형태이다. 이러한 철도망 구조에서는 늘어나는 수송 수요로 인해 궁극적으로 전체 철도망에 영향을 미치게 된다. 이에 따라 경부선의 용량 부족을 위한 대책으로 전체 경부선의 수송을 우선 처리한다는 측면에서 상대적으로 교통량이 적은 호남선이 불리한 상태에 놓이게 되었다.

이에 정부는 그 해결책으로 가능한 한 직접 연결 방안을 강구하였다. 그래서 천안-논산간의 직결 노선을 제의하였다. 이는 대전-논산간 호남선의 시설이 열악한 상태에서 부산과 광양을 중심으로 하는 two port(부산, 광양) 시스템의 국토 계획이 전라선의 수송량을 증대시킨 데 따른 호남선의 역할 확대를 대안으로 제시한 측면도 있는 것으로 보인다.

호남고속철도 건설 기본 계획은 1994년부터 검토되어 1997년에 완료되었다. 그러

나, 그 이후 IMF 사태를 계기로 사업에 대한 검토가 있었으나 경부고속철도와 직접 연결 위치에 대한 논란, 호남선 전철화 사업 추진에 따른 고속철도 건설 사업의 타당성 검토 요구, 경부고속철도 사업의 수행 과정에서 검토된 사업비의 반영, IMF 환경에서의 사회 경제적 지표 등의 변화 고려, 국내외 고속철도 기술의 발달과 변화를 고려한 기술적 검토의 필요성 인식, 고속철도 사업과 관련한 「고속철도건설촉진법」에 따른 추가 사항 반영 등의 계기로 2001년부터 1997년에 완료한 기본 계획을 근간으로 한 재검토를 시행하였다.

우선, 1997년에 완료한 기본 계획 중 서울에서 목포까지 전 구간을 한꺼번에 건설하는 것은 경제성이 없으므로 전체 구간을 서울-천안까지는 용량이 허락할 때까지 경부고속철도를 공유하고, 천안-광주간은 신설, 그리고 광주-목포간은 기존 호남선을 활용하는 등 3단계로 나누어 건설하는 방안을 강구하였다. 노선도 천안-익산간을 연결하는 노선이 상대적으로 효율적인 것으로 제시되었다. 그러나, IMF 환경 속에서 사업성을 검토한 결과 서울-천안간은 경부고속철도를 공유하고, 천안-익산간은 신설하되 익산-목포간은 기존 호남선을 활용하는 것이 적절한 것으로 나타났다.

호남고속철, 13조 15조원 소요될 듯

하지만 이러한 구상은 전술한 바와 같이 시기적인 문제와 기본 계획으로 확정짓지 못했다는 점에서 새로운 검토가 시작되었다. 새로이 검토된 내용은 2003년 7월 4일 시행 예정으로 공개된 자료를 바탕으로 정리하면 다음과 같다.

먼저, 호남고속철도를 건설하기 위한 건설 대안으로 4개의 시나리오를 제시하고 있다. 노선 대안으로서는 경부고속철도와 천안-아산(경부고속철도의 천안으로 알려진 새로운 역명), 오송, 대전에서 분기(이 역들은 경부

고속철도 노선상에 있으므로 분기점으로 표시)하는 3개의 노선 대안을 제시하고 있다. 단계별 건설을 위한 구간별 구분은 전 구간을 한꺼번에 신설하는 방안(시나리오 I), 서울에 새로운 역을 두고 이 역에서 익산까지 신설하는 방안(시나리오 II), 서울에 새로운 역을 두어 이 역에서 경부고속철도와 연결되는 지점까지, 그리고 분기점에서 익산까지 신설하는 방안(시나리오 III), 서울에 새로운 역을 두지 않고 분기점에서 익산까지 건설하는 방안(시나리오 IV) 등이다.

호남고속철도의 개통 시기는 향후 건설 기간, 그리고 사업 준비 등을 고려하여 2015년으로 하였고, 수송 수요는 대안별 차이는 있으나 개통 시기에 5만 6,000인/일에서 7만 4,000인으로 제시되었다. 사업비는 차량비를 포함하여 전 구간 신설시 노선 대안별로 차이는 있으나 약 13조원에서 15조원이며, 이를 구간별로 단계적으로 건설하는 안이 제시되었다. 서울에서 목포까지의 소요 시간도 전 구간을 신설할 시에는 대안별로 차이가 있으나 83분에서 90분으로 나타났다.

최적 대안은 종합 평가를 시행해 제시하는 것으로 되어 있다. 그러나, 기본 계획을 수립하는 도중에 행정 수도 이전이 발표되고, 충청권 지역이 행정 수도의 입지 대상으로 떠올라 노선 대안에 대한 경제·재무적 분석 결과와 각 역의 특성을 분석하여 제시토록 함으로써 노선 대안간의 종합적 검토는 아직 시행되지 않고 있다. 하지만 건설 대안 가운데 시나리오 III이 가장 바람직한 것으로 평가되고 있다. 이는 호남 지역과 현재 수도권과의 독립된 노선을 건설하되 경제적 효율성을 높이기 위해 단계별로 건설할 것을 제시하고 있다. 특히, 최근의 기술 발전과 변화를 고려하여 외국 회사를 참여시킨 건설을 위한 설계 기준을 검토한 결과 기존의 경부고속철도를 건설한 기준과는 다소 차이가 나고, 차량에 대한 기본 시방 안도 기존의 차량과는 다른 중련 편성이 가능한 10량의 단

일 편성 방안이 제시되었다. 단일과 중련을 동시에 편성함으로써 다양한 열차를 운행하는 것이 가능하도록 한 것이다.

결론적으로, 새롭게 검토하고 있는 안은 건설 단계는 제시하고 있으나 최적 노선 대안을 행정 수도 입지가 확정된 후에 다시 검토하여 결정한다는 것이다. 그리고 호남고속철도는 건설되어야 하므로 사업 추진 시기, 사업 추진의 신뢰성 등을 위해 행정 수도 이전과는 관련 없이 결정된 노선 구간에 대해서는 우선 추진 구간으로 지정해 계획대로 건설을 시행토록 한다는 것이다. 따라서, 행정 수도 입지가 결정되면 1단계 사업의 동시 개통이 가능한 사업 일정으로, 그리고 독립적으로 호남지역과 수도권의 연결을 시행한다는 실질적인 추진 의지 표시를 나타내는 것으로 사업 수행 방안을 제시하고 있다.

열차 운행 계획에 있어서도 호남 축의 2개 철도 노선인 호남선과 전라선을 익산에서 분리 또는 합류시켜 동시에 고속철도 차량을 운행한다는 것이다. 그 효과로서 목포와 여수의 경우 1단계 완공으로도 2시간에서 3시간에 이르는 시간 단축의 효과를 누릴 수 있게 된다는 것이다. 또한, 호남고속철도 건설 기본계획을 수립하면서 문화재, 환경 분야의 조사와 설계 등에서 고려되어야 할 지질, 폐광 조사 등을 실시하였다. 이는 경부고속철도 사업을 수행하는 과정에서 지적된 문제점들을 고려한 것이다. 이처럼 기초적인 사업 여건을 감안하였다는 점에서 사업비의 정밀성을 높였다고 할 수 있다.

동북아 물류 중심국의 혈맥

고속철도뿐만 아니라 이 땅에서의 철도 사업은 긴 역사 속에서 진행되어 왔다. 그러나, 현대화된 시설이 없고 1940 년대에 완성된 철도망으로 2000 년대까지 유지·운영해 왔다. 철도는 1970 년대 고속도로로부터의 도전에 제대로 대응하지 못한 결과 속도 면에서 경쟁력이 뒤지면서 한동안 사양길로 접어들다



가 고속철도 사업이 시작되면서 새로운 시대를 접하고 있다. 철도는 대량, 고속, 그리고 정시성 측면에서, 더 나아가 지구 환경 보전을 향한 각국의 노력에 가장 부응하는 교통 수단으로서 우리나라의 21 세기 동북아 물류 중심 국가 건설을 위한 초석으로 거듭나고 있다. 특히, 대륙과 연결할 수 있는 교통 수단으로서 탈냉전 이후 관련 국가들의 한반도 철도에 대한 관심이 높아져 있다. 뿐만 아니라 고속철도의 개통은 우리나라의 국제적 위상을 높여 새로운 시대로의 접근을 한층 더 용이하게 하고 있다. 이러한 시대적인 전환점에서 경부고속철도의 개통과 고속철도 사업들의 계획 수립, 그리고 철도산업의 구조 개혁은 무엇보다 바람직한 것으로 보인다.

고속철도 사업은 국가 수송력의 증대와 동시에 선진 철도 기술력의 확보로 국가 경쟁력을 높이는 것은 물론이거니와 국토 발전을 위한 기본 시설로서 모두가 인정하고 있다. 그러나, 이를 건설하는 데는 기술력과 함께 관련 지역들의 요구, 통과 노선의 선정, 다른 사업들과의 정합성이 과제로 대두된다. 특히, 300 km/h가 넘는 고속철도 사업의 경우에는 기존 철도(100 km/h)와의 시설 격차 해소가 새로운 과제이다.

철도 고도화 투자에 적극 나서야

고속철도 사업은 그동안 많은 비난과 찬사가 동시에 겹쳐졌고 관심이 높은 정책으로 자리매김을 하고 있다. 고속철도 사업은 한반도

경부고속철도 건설 사업 과정에서 드러났던 혼선과 시행착오의 경험은 호남고속철도 사업의 탄산지석으로 유효할 것이다.

를 기준으로 대도시간을 3시간대로 연결하고 반나절 생활을 현실화시킬 뿐만 아니라 지역의 균형 개발과 함께 이동에 대한 선택의 폭을 넓힐 수 있는 방안으로 계속 확대될 것이다. 특히, 도로보다 뒤진 기존의 철도 속도로서는 세계 각국의 요구에 부응하기 어려우므로 국가 경쟁력 향상을 위해서도 기존 철도와 고속철도의 연계를 고려한 건설·운영 등은 계속 검토되어야 한다.

우리나라 철도는 2020 년까지 최소한 영업연장이 5,000 km 수준으로 시설이 확대되어 수송 시장에서 30 % 이상의 수송을 담당해야 한다. 그러기 위해서는 철도에 대한 투자가 지금까지와는 달라져야 한다. 특히, 경부고속철도의 개통으로 고속철도 시대를 맞이한 만큼 철도 고도화를 위한 투자에 적극 나서야 할 것이다. 경부고속철도 신선 건설과 호남고속철도의 안정적인 사업 수행을 위한 안정적인 투자는 두말할 나위가 없다. 여기에 새로운 시대에 적합한 철도를 건설하고 운영할 고급 인력 양성이 필요하다. 이러한 인력 양성은 궁극적으로 수송 비용의 감소를 가져와 국가 경쟁력을 키우게 될 것이다. 



서광석
교통개발연구원 연구위원