

KTX 개통과 전북발전 효과진단

-
- 일 시 : 2007. 4. 10(화) 16:00~18:00
 - 장 소 : 전북발전연구원 회의실
 - 주 최 : 전북발전연구원

▣ 진행 순서 ▣

개 회 식 (16:00~16:10)

- 개 회 사
- 행사 개요

주 제 발 표 (16:10~16:50)

- 제 1 주제 고속철도 개통의 지역경제 파급효과에 관한 소고
 이 창 현 전북발전연구원 연구위원
- 제 2 주제 고속철도의 문화관광 파급효과 진단과 과제
 장 병 권 호원대학교 교수

토론 및 자문 (16:50~18:00)

- 강 동 희 군산대학교 교수
- 권 용 석 전주대학교 교수
- 남 궁 문 원광대학교 교수
- 박 대 옥 군산대학교 교수
- 박 종 근 전북과학대학 겸임교수, 공학박사
- 송 영 남 전북대학교 교수
- 신 동 호 원광대학교 교수
- 이 병 주 전라북도 교통전문위원, 공학박사
- 이 양 재 원광대학교 교수
- 이 점 호 도로교통안전관리공단 부장, 공학박사

폐 회 (18:00)

제1주제

고속철도 개통의 지역경제 파급효과에 관한 소고

이 창 현

(전북발전연구원 연구위원)

고속철도 개통의 지역경제 파급효과에 관한 소고

I. 서론

2015년 개통될 호남고속철도 개통으로 인해 발생될 수 있는 지역경제 파급효과에 대한 진단은 사실상 지역경제 부문은 물론이고 도시공간구조 재정립과 SOC구축 등의 도시개발, 문화 및 관광부문을 포함하여 종합적으로 이루어질 때 실효성이 확보된다고 할 수 있다. 본 정책토론회에서 부문별로 이루어진 각 부문의 진단도 이와 같은 맥락에서 접근되었다고 할 수 있다. 그러나 무엇보다도 간과해서는 안되는 것이 고속철도 개통으로 인해 단축되는 시간비용(time cost)은 해당지역의 경제수준, 이용자의 부가가치 수준에 따라 상이하나, 고속철도 개통에 따른 기본적 수혜효과인 '디폴트'(default)로 간과되어서는 안될 뿐 아니라 다원적·심층적 접근이 요구된다.

그 가운데에서도 고속철도 개통으로 인한 지역의 상권 및 지방경제에의 긍정적·부정적 효과에 대한 진단은 매우 민감할 뿐만아니라 각 부문의 요인이 상호 복합적으로 작용하여 발생하는 종합적인 결과치이기 때문에 정차역도시 지역 주민의 사회·경제적 성향과 특성, 국토공간상에서 해당지역의 도력(urban power) 등의 위상과 지리적 특성 등에 따라 매우 다른 결과를 낳을 수 있으므로 신중한 접근과 결론정립이 필요하다.

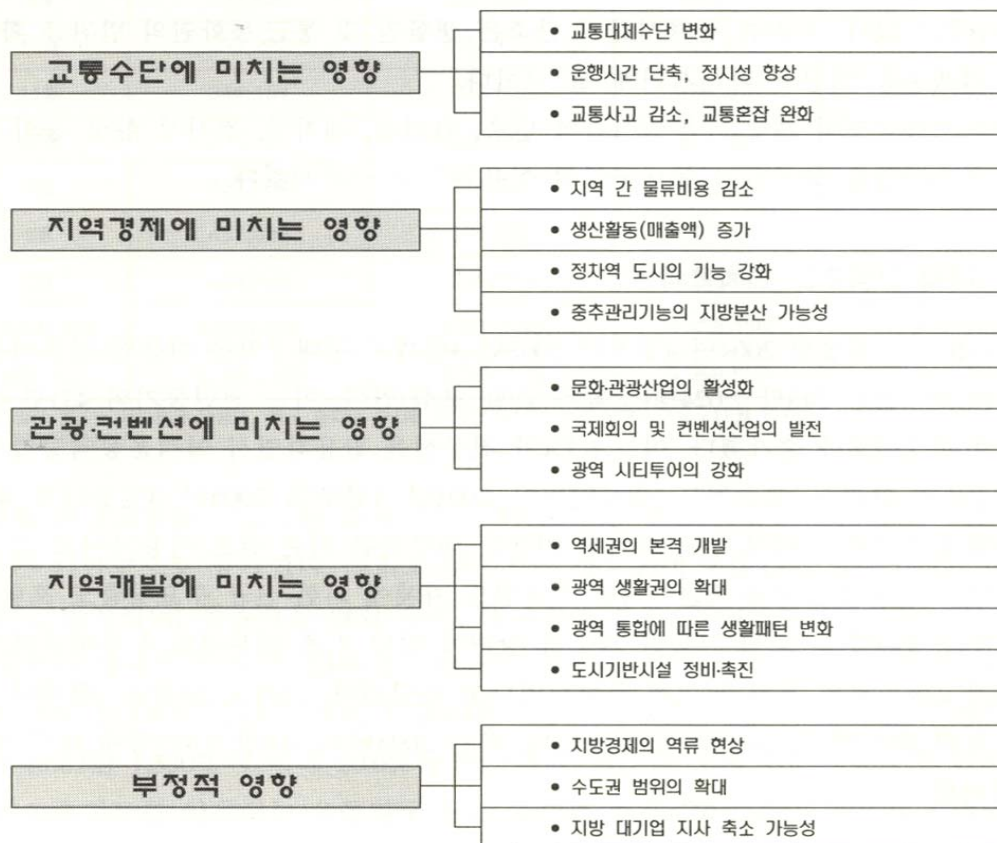
따라서 고속철도 개통후 지역의 균형발전을 막연히 기대하거나 성장이 정체내지 침체될 것이라는 판단은 속단의 위험성을 내포하고 있는 것이다.

이에 본 소고에서는 실질적으로 고속철도가 개통되어 사회 각 부문에서 변화를 발생하고 있는 지역들에 대한 기존 선행연구의 결과를 토대로 장차 우리지역에 개통될 호남고속철도로 인해 예견될 수 있는 지역경제부문의 효과와 문제점을 발견하고 향후 대처방면을 도출한다는 취지에서 접근되었다.

II. 선행연구에서의 지역경제효과 진단

고속철도의 개통과 지역경제 등 사회 각 부문에 대한 성장 및 발전효과를 주제로 하는 연구는 심수편에 달하나 연구시점이 2004년 4월 1일 고속철도 개통이후에 지역경제 부문의 효과를 진단한 연구로서 개통전·후를 모니터링한 선행연구를 중심으로 하되 이는 일부에 불과하여 선행연구에 의한 실질적 진단도 한계가 있으며, 이들 연구에서 마저도 향후의 연구과제로 관련 연구의 지속적 연구를 주문하고 있다.

KTX 개통이후 1년이 경과된 2005년 7월에 수행된 연구결과¹⁾로 KTX 동대구역 이용일반인과 KTX 이용경험이 있는 전문가(566명)를 대상으로 한 연구가 있다.



<그림 1> 고속철도 개통이 지역경제에 미치는 영향

1) 대구경북연구원, KTX개통의 지역경제 파급효과 분석, 2005.7.

해당 연구에서는 경부고속철도가 개통된 후 지역경제에 미치는 영향은 일차적으로 교통체계변화에 직접적인 영향을 미치는 것으로 보고 있으며, 다음으로 지역경제, 도시개발, 관광·문화부문 등에 영향을 미치는 것으로 정리하고 있다.

지역경제에 미치는 영향(일부 지역개발에 미치는 영향 포함)에 대해 정리하면 다음과 같다.

첫째, 매출액의 15%를 차지하는 물류비용이 절감되어 기업의 가격경쟁력 확보가 가능해지고 이는 지역경제 규모를 확대하는 효과를 발휘하며, 아울러 정보수집비용을 크게 낮추어 총체적으로 물류·교통 및 정보수집 비용이 기업입지에 미치는 영향이 감소된다.

둘째, 산업부문가운데 제조업보다는 문화·관광산업이나 컨벤션산업과 같은 서비스산업에 보다 더 큰 영향을 미쳐, 서비스업 매출액 변화가 증가한 것으로 긍정적 평가를 하고 있으며, 이에 따라 도심상점가가 활성화되고 있는 것으로 조사결과가 도출되었다.

셋째, KTX개통으로 인해 역세권 주변의 지가가 상승하였는 바, 중심상업지역의 지가상승률은 전년도 3.68%보다 높은 11.94%로 높게 나타났으며, 일반주거지역의 경우에도 전년도 1.20%보다 높은 3.84%로 높게 나타났다.

또 다른 연구결과로 KTX 개통이후 곧 바로 KTX이용객(1,166명)을 중심으로 고속철도 이용자에 대한 사회경제적 특성조사, 지방의 경제적 영향 등에 대한 조사를 중심으로 연구된 수행결과²⁾를 들 수 있다.

해당 연구는 고속철도 개통후 실제로 지방경제에 어떠한 영향이 있었는지 확인할 필요성이 제기되어 지방의 상권이 고속철도 개통으로 얼마나 위축되었는지 혹은 상거래가 증가하였는지, 고속철도 개통이 지방의 상권에 영향을 미치는지, 어떤 시장에 영향을 줄 것인지를 판단하는 한편, 고속철도 개통후 고속철도를 이용하는 통학생이 증가하면서 천안, 아산 및 대전 주변에 소재한 지방대학 인근에

2) 국토연구원, 고속철도개통이 지방의 경제에 미치는 영향에 관한 조사연구, 2004.5.

입지하고 있는 하숙집이나 원룸 등의 재실율에 영향을 미치는지, 실제로 어떤 결과를 갖고 왔는지 등을 파악하고 이를 정리하고 있다.

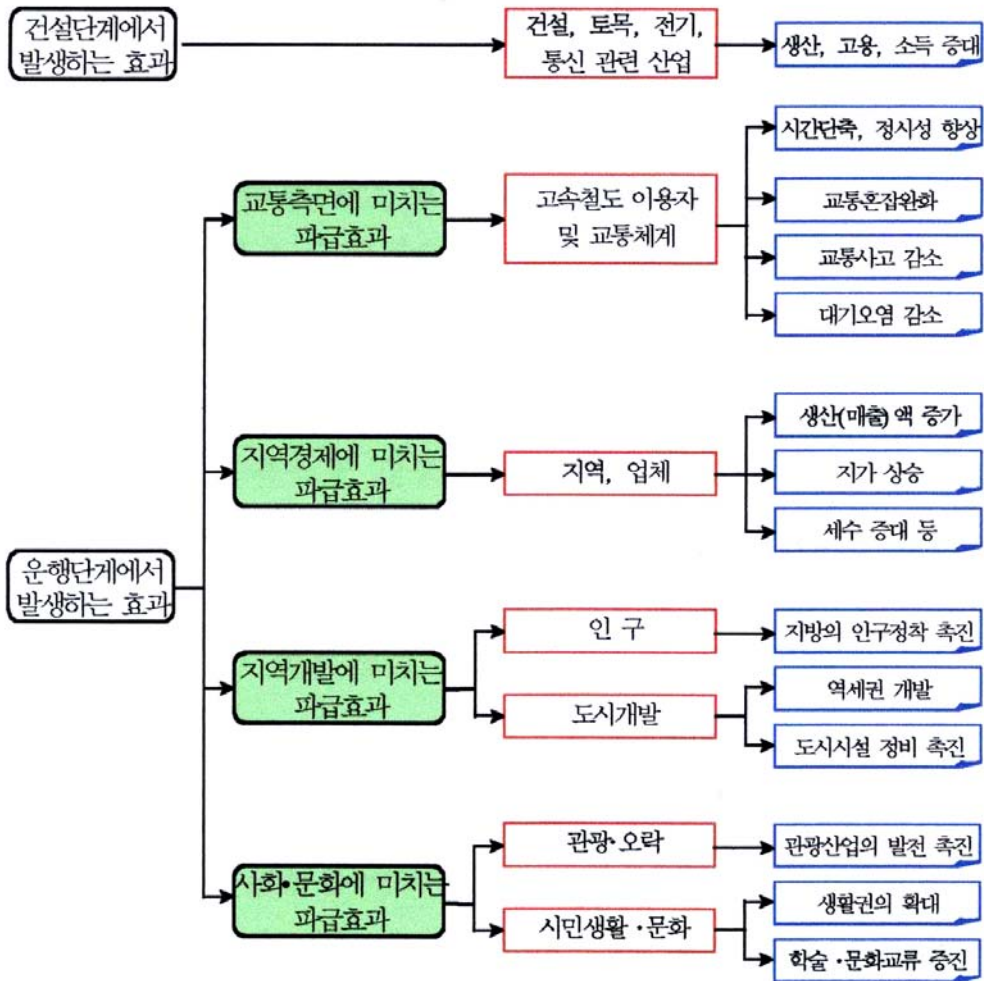
첫째, 고속철도를 통해 쇼핑을 하였거나 할 계획을 갖고 있는 응답자(179명)가 15.4%로 고속철도 이용시 목적지에서 남는 여유시간에 복합적인 통행목적하에 쇼핑이 이루어지고 있으며, 호남지역 응답자의 쇼핑통행 정도가 타 지역보다 높은 33.3%에 이르러 지방지역 거주자가 대도시로 업무차 혹은 개인용무를 위해 방문하였다가 쇼핑을 하였을 가능성이 높다는 것을 제시하고 있다. 쇼핑장소가운데 백화점을 쇼핑장소로 응답한 이용객(179명)이 평균 38%인 반면 호남권은 55.6%로 가장 높게 나타났다.

둘째, 고속철도 개통전과 비교하여 개통후 방문 고객수는 천안과 대전이 감소하고 부산과 대구의 증가가 우세한 편이며, 매출액은 전체적으로 감소한 경향으로 조사되었다. 또 지방의 상권 위축과 증대에 대한 전망은 정차역별로 편차가 있으나 변화가 없을 것이라는 응답보다는 위축내지 증가 등 변화가 있을 것이라는 응답이 72.8%로 대부분을 차지하여 대체로 위축되거나 점차 살아날 것이라는 상반된 전망이 지배적이다.

일본의 사례를 중심으로 한 지역경제파급효과에 대한 진단³⁾에 의하면 고속철도 건설로 인한 전반적인 파급효과를 건설단계에서 발생하는 효과(생산, 고용, 소득증대)와 운행단계에서 발생하는 효과(교통측면에 미치는 파급효과, 지역경제에 미치는 파급효과, 지역개발에 미치는 파급효과, 사회문화에 미치는 파급효과)로 구분하여 연구결과를 제안한 바 있다.

첫째, 일본의 신간선 정차도시의 매출액 증가업체가 20.6%로 비정차도시의 매출액 증가업체 10.5%보다 높게 나타난 바 있다. 정차도시별로 각 업종의 매출액은 서비스(관광관련)업이 45.2%로 절반 가까운 업체에서 매출액이 증가하였고, 다음으로는 소매업(대형점)중 33.4%의 업체에서 매출액이 증가하여 긍정적인 영향을 발휘하는 것으로 분석된 바 있다.

3) 대전발전연구원, 경부고속철도 개통이 대전에 미치는 영향 및 대응방안, 2001. 12.



<그림 2> 고속철도건설로 인해 기대되는 파급효과

둘째, 그러나 전체적으로 신간선개통과 무관한 업체가 약 70%정도로 가장 많았으며, 신간선이 개통됨으로써 긍정적인 영향을 수혜한 주요업종으로는 관광 관련서비스업, 운수통신업, 금융·보험·부동산업, 건설업, 도소매업, 제조업 등을 꼽는 것으로 나타난 바 있다.

셋째, 기타 지역경제에 미치는 부문으로 지가상승영향정도는 1992년 개통된 후쿠시마~야마카타 신간선의 경우 그 이듬해 조사된 바에 의하면 야마카타현의 경우 전체 평균지가가 하락한 반면 신간선 역이 존재하는 도시에서는 지가가 상승한 것으로 나타났으나, 오히려 지역적 측면(특히 기업의 입장)에서는 부정적 요

인 가운데 지가상승을 가장 걱정(37.3%)하는 분위기가 조사결과로 제시되었다.

넷째, 세수입증대로 야마카타 신간선 개통으로 고용자증가로 인한 주민세(현민세, 시민세)증가액, 상업 및 업무활성화로 인한 주민세 증가액, 지가상승으로 인한 세수입 증가액, 개발·기반시설 정비로 인한 세수입증가액 등이 약 38억엔에 이른 것으로 분석된 바 있다.⁴⁾

Ⅲ. 향후의 과제

정책의 실행으로 인해 지역에 직접의 영향을 미치는 사업의 완료와 물적 시설의 준공에 의한 효과는 앞서 지적된 지역의 특수한 여건(무엇보다도 도시의 자생력과 산업구조 등)에 따라 상이한 결과를 초래할 수 있다.

더욱이 더 큰 효과진단의 어려움은 여기에 그치지 않고 일본의 '스트로(straw) 현상⁵⁾에서와 같이 지자체의 부단한 노력을 통해 위기를 기회요인으로 전환하여 새로운 절호의 국면을 낳을 수도 있어서, 정책실행이후 효과 출현이 곧바로 계량화가 가능한 현실로 나타날 수도 있지만 시간경과에 따라 나타나기도 하며, 단기적 효과가 시간이 경과함에 따라 다르게 그리고 새로운 양상으로 전개될 소지도 매우 커서 단언하기 어려운 일이다.

분명한 것은 2015년이 현재로부터 약 8년후인 점을 고려할 때 소득의 증가와 고속의 고급 교통수단에 대한 선호와 이용율이 현재의 이용패턴과 달리 예상을 뛰어넘어 현저히 증가될 수 있는 가능성을 내포하고 있어 고속철도가 미칠 영향력이 평가절하 되어서도 안될 것이라는 점이다.

그러나 반면에 고속철도 정차역 도시는 특히 기존의 우리나라 철도역사와 획을 같이한 지역들이어서 고속철도와 같이 새롭고 변혁된 운송시스템 등으로 인

4) 박정욱, 고속철도 개통에 따른 효과와 그의 귀속, 월간교통, 1999.3.

5) 부록자료(p.63) 참조

한 긍정적 효과에 대해 자연스럽고도 발 빠른 향유와 부정적 효과에 대한 내성이 어느 정도 갖추어진 지역들이어서 고속철도 정차역 도시와 그 주변지역에 대한 급격한 변화가 초래될 것이라는 예상도 성급한 판단임을 직시하고 자료의 구축을 통한 후속 관련연구의 수행이 불확실한 미래를 적은 오차로 예견하는 충실한 방안으로 사려 된다.

지역경제에의 직·간접적 효과는 각 방면에서 예기치 않게 도출될 수 있기 때문에 정밀한 효과진단을 위해서는 실태조사를 수반한 각 부문을 대상으로 한 지속적 모니터링이 수반될 때 가능할 것으로 판단된다.

따라서 중·단기의 모니터링을 통해 본격적인 고속철도시대를 앞두고 이로 인해 야기될 수 있는 정(positive)·부(negative)효과를 간접적으로 예견하면서 역기능에 대한 대처방안의 발굴과 나아가 해결책의 강구를 이끌어내는 후속조사와 연구가 필요하다.

다만, 접근시각에 따라 크게는 현 논의대상인 실질적인 호남고속철도 개통전·후의 효과분석을 장기적 후속과제로 삼는다면 흔히 일컫는 반쪽의 고속철도가 갖는 현 상태의 철도와 실질적 고속철도 개통전·후의 효과를 단기부터 장기간에 이르는 시계열적 접근에 의한 연구도 가능하다.

그러나 현실적으로 호남고속철도(전철)와 같이 현 상태 반쪽의 고속전철화로 인한 진단은 그 효과가 미미할 것으로 판단되어 의미가 크지 못할 수 있어 모니터링의 지속적 실시를 고속철도 개통시점까지 지속추진하고 실질적인 차원의 효과진단은 고속철도 개통이후 시점인 장기적 차원에서 추진되어야 할 것으로 판단된다.

▶ 모니터링에 의한 일정 간격의 행태조사 및 진단 실시

- ✓ 자료축적차원에서 KTX 개통 4년 후인 2007년 이용실태와, 본격적인 KTX 개통 4년 전인 2011년 이용실태, 그로부터 4년 뒤인 실질적인 KTX 개통시점인 2015년 이용실태 등을 조사하여 고속철도 이용과 관련한 교통수단의 전환전망과 실질적 전환정도, 통행목적의 변화 등 고속철도의 이용특성 조사와 이용실태를 지

속적으로 모니터링 실시

- ✓ 인구의 지역간 유출·입 조사 등 인구이동과 KTX 개통과의 인과성 측면 분석

▶ 고속철도 개통이후 지역경제부문을 중심으로 한 전반에 미치는 영향에 대한 진단과 개선방안의 도출

- ✓ 고속철도 개통에 따른 지역산업구조의 변화(관광관련 서비스업, 금융부동산, 건설업 등)와 효과진단
- ✓ 10조 5천억원의 지역간 인프라 구축과 지역내 간선도로망의 구축효과
- ✓ 역세권개발을 통한 도시상권의 지역화와 전국화에 따른 효과(계량화된 도시홍보효과 포함 : 역세권개발과 정차역 보유도시로서의 도시홍보효과, 심리적 시간거리 단축에 의한 거리감 해소효과 등)
- ✓ 정차역 접근로의 통행량 증가로 인한 서비스수준 저하 극복방안(진출입로의 용량보강사업 등의 제안 등)
- ✓ 지가상승 등 재산가치의 상승효과, 세수입 증대효과, 기업유치의 저해요인 등

제2주제

고속철도의 문화관광 파급효과 진단과 과제

장 병 권

(호원대학교 교수)

고속철도의 문화관광 파급효과 진단과 과제

I. 서론

2004년 KTX 정차역으로 지정된 전북 익산역의 승객이 매년 꾸준히 늘고 있다. 3일 익산역에 따르면 2004년 4월1일 개통한 KTX 익산역의 승차 이용객은 그해 48만5천839명에 이어 2005년 67만4천2명, 2006년 72만2천480명으로 지속적으로 증가하고 있다. 이처럼 승객이 늘고 있는 것은 KTX가 무궁화호 등 다른 열차에 비해 상대적으로 빠르고 인근 김제와 전주, 군산지역의 이용객이 점차 늘고 있기 때문으로 풀이된다. 또 익산시가 여행사들과 손잡고 서동요 촬영지 및 보석단지, 미륵사지, 재래시장 등 KTX와 관광·쇼핑코스를 연계하는 프로그램을 개발한 것도 한 몫하고 있다. 익산역은 호남고속철도 건설이 부분 완료되는 2015년에는 익산-서울 구간의 소요시간이 현재보다 50분가량 단축된 1시간8분대로 추산됨에 따라 수도권에서 출·퇴근이 가능할 것으로 내다봤다. 익산역은 "익산시가 대한주택공사와 함께 KTX 역세권 개발을 본격화 하고 있기 때문에 환승 체계 등이 갖춰지면 이용객은 더욱 늘어날 것으로 보인다"고 말했다(연합뉴스 2007.4.3).

2004년 4월 1일 역사적으로 개통된 고속철도(KTX)는 속도혁명과 동시에 생활혁명을 가져오고 있다.⁶⁾ 도로 시대, 철도 시대(1899년), 고속도로 시대(1972)에 이어 고속철도의 시대는 인터넷 보급과 함께 시간단축의 촉매역할을 하고 있다. 이로 인해 국민의 거리에 대한 지각도 과거 물리적 거리(km)에서 경제적 거리(money)로 전환되고, 이제는 다시 시간적 거리(time)가 작용하고 있다.⁷⁾ 나아가 고속철도는 국민의 주거, 출·퇴근, 교육, 관광·레저, 비즈니스, 도시정비, 운송패턴 등 사회전반에 대한 변화를 가져오고 있다.

고속철도 개통 첫해인 2004년의 이용객수는 1,988만 명, 2005년은 3,237만 명,

6) 이정식(2007), "고속철도의 속도혁명에 의한 국토공간구조 재편방안 모색", 국토연구원, 「월간 국토」(통권 304호).

7) 장병권(2004.4.22), "고속철도 시대의 관광객유치전략 수립방안", 전라북도, 「고속철도 시대에 부응하는 관광객유치 전략수립을 위한 간담회」 발표자료.

2006년은 3,649만 명을 기록하였고, 2007년 4월 20일경 누적이용객이 1억 명에 이를 것으로 전망되고 있다. 2007년 KTX의 1일 평균 이용객은 10만 5천명에 달하여 개통초기와 비교하면 무려 44.5%가 증가함으로써 KTX가 중요한 교통수단으로 부상하고 있다.⁸⁾

이에 따라 정부에서는 고속철도의 개통에 따른 국토공간구조의 변화양상에 대하여 적극적인 관심과 함께 고속철도 운행효과의 극대화를 적극 모색하고 있으며, 각 지역들도 고속철도의 효과를 예의 검토하면서 지역 사회경제 구조의 발전을 적극 모색하고 있다.

그동안 고속철도의 개통과 더불어 나타난 주된 효과들로 주목받고 있는 현상들은 다양하게 분류될 수 있으나 인구부문, 공간구조부문, SOC부문, 지역경제부문, 문화관광부문 등으로 대별되고 있다.⁹⁾ 물론 이들 각 부문별 효과는 긍정적인 측면뿐만 아니라 부정적인 측면도 적지 않게 나타나고 있으며, 어떤 부문에서는 지방보다도 수도권에 그 효과가 이전되는 경우도 있다.

특히 문화관광부문의 경우에는 국가불균형 발전의 심화에 따라 고속철도가 수도권에서 지방으로 '부(富)의 재분배'를 촉진시킬 것으로 예상되었기에 대부분의 지자체들이 'KTX 관광특수'를 기대하며 관광자원 및 이벤트의 개발, 관광안내체계 혁신, 연계관광 프로그램의 개발 등을 적극 모색하였다.

전북의 경우에도 지난 '04~'06 3년 동안 총3,802,133명이 이용하였으며, KTX연계 관광활성화를 위하여 전라북도 및 각 정차역 및 인근도시들이 관광상품 개발을 활발히 모색해왔다. 그러나 지난 3년간 고속철도가 지역의 문화관광산업 발전에 얼마나 기여해 왔는가에 대하여 정확한 진단이 필요한 상황이다. 나아가 현재 추진중인 호남고속철도 건설사업이 2015년 완공을 목표로 추진되고 있으며, 도내 정차역으로 익산역과 정읍역으로 확정되어 현재 실시설계가 진행중에 있다는 점에서 장기적으로 전북 문화관광산업의 발전대안을 적극 모색할 필요가 있다.

8) 한국철도공사(2007.3.27), "KTX 개통 3년, 1억 이용객 돌파눈앞"(보도자료).

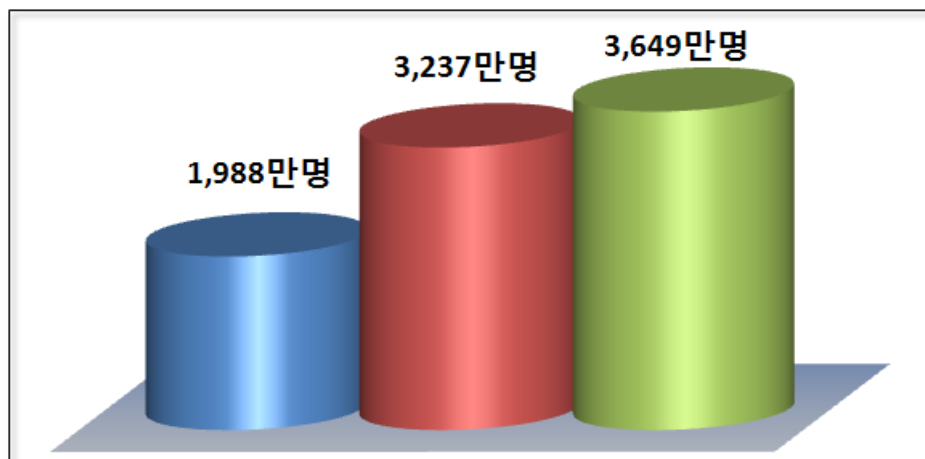
9) 이창현(2007), "고속철도 사업의 일반효과와 도민의 의식", 전북발전연구원 제1차 전문가 정책토론회(주제: KTX 개통과 전북발전 효과진단) 발표자료.

Ⅱ. 고속철도 개통이후 공간구조 및 문화관광부문의 변화

1. 고속철도 운행현황

1) 고속철도 이용총량

고속철도 이용객은 지난 2004년(9개월간)에 1,988만 명을 기록하였으나 2005년에는 3,237만 명으로 증가하고 2005년에는 3,649만 명으로 증가하고 있어 지속적인 성장추세를 보이고 있다. 누적 이용객수는 2005년에 5,225만 명, 2006년에 8,874만 명을 기록하여 2007년 4월 1억 명 진입을 눈앞에 두고 있다.



출처: 한국철도공사(2007), 『KTX 개통3주년&이용객1억명 돌파』(보도자료).

<그림 1> 연도별 KTX 승차인원 추이

이를 노선별(승차인원 기준)로 보면, 지난 3년간 고속철도 이용객중 경부선 이용자가 7,374만 명으로 전체의 83.1%를 차지하였고, 호남선은 1,499만 명으로 전체의 16.9%에 그쳤다. 그러나 최근 3년간 경부선 이용자수의 비중이 84%에서 82.7%로 점차 감소하는데 비하여, 호남선 이용자의 비중이 16%에서 17.3%로 약간씩 상승하고 있다.

<표 1> 노선별 KTX 승차인원 및 비율

(단위 : 천명, %)

연도	경부선		호남선		합계	
	승차인원	비율	승차인원	비율	승차인원	비율
2004	16,698	84.0	3,184	16.0	19,882	100.0
2005	26,852	83.0	5,516	17.0	32,370	100.0
2006	30,191	82.7	6,298	17.3	36,490	100.0
합계	73,741	83.1	14,998	16.9	88,742	100.0

출처: 한국철도공사(2007), 「KTX 개통3주년&이용객1억명 돌파」(보도자료).

한편, 고속철도 개통 전후 각 1년간 철도의 이용실적 변화를 보면,¹⁰⁾ 경부축 고속철도 정차도시는 전체적으로 50% 가량 철도이용객이 크게 증가하였고, 고속철도 미정차 도시는 일반열차의 운행횟수 감소와 KTX의 환승으로 인해 이용실적이 17% 정도 감소하였다. 호남축의 경우 정차도시의 경우 도시별로 증가와 감소가 혼재하여 나타났지만 전체적으로 12% 정도 증가하였다.

2) 수송 분담률의 변화

고속철도 개통으로 나타난 효과중 가장 중요한 변화는 수송수단간 분담률의 변화이다. 특히 국내선 항공수요의 감소가 두드러지게 나타났다. 고속철도 개통 이전의 교통수단별 분담률을 보면 항공이 23%, 버스가 10%, 자동차가 9%를 차지하였다.¹¹⁾

그러나 고속철도의 등장으로 김포~부산, 김포~대구 간 항공 및 고속버스 이용객은 줄어든 반면 KTX의 수송분담율은 2005년도에 서울~부산 50.4%, 서울~대구 52.2%로 나타났으며,¹²⁾ 2006년의 경우 300km이상의 장거리 점유율중 KTX가

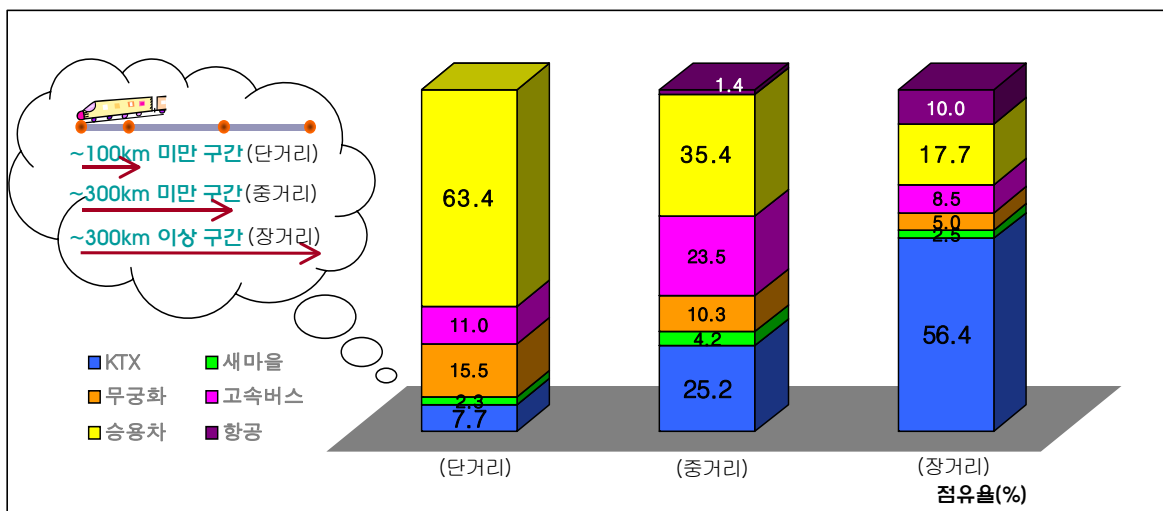
10) 이장호·장수은(2005), 「지역간 통행의 효율성 제고를 위한 고속철도 이용증대방안 연구」, 한국교통연구원.

11) 이용상(2007), 「고속철도의 발전과 영향력」, 한국철도기술연구원.

12) 한국교통연구원(2005), 「지역간 통행의 효율성 제고를 위한 고속철도 이용증대 방안 연구」.

56.4%로 타 교통수단에 비해 압도적인 우세를 보이고 있다. 승용차는 17.7%, 항공은 10%에 그치고 있다.¹³⁾ 이에 따라 KTX를 이용한 통학·통근족의 증가, 당일출장·당일여행의 증가라는 사회경제적 변화를 가져왔다.

또한, 철도 운행 구간에 대해 한국교통연구원의 분담률 추정방식과 동일한 방법(단, 승용차의 평균 재차인원 1.8명으로 환산(2001년 국가교통DB구축사업, 「시의유출입통행실태조사」)을 적용하여 2006년 국내교통수단별 공급자의 수송실적을 근거로 산정된 교통수단별 분담률을 추정해 보면, 여행거리에 따라 교통수단별 시장 점유율의 차이가 확연하게 드러난다. 300km 이상의 장거리 구간에서는 KTX가 56.4%의 점유율로 경쟁교통수단에 비해 압도적인 우세를 보였으며, 중거리 구간에서는 승용차가 우위를 보이고 있는 가운데 KTX와 고속버스가 그 뒤를 따르고 있다.



자료 : 한국철도공사·KDN(2006), 「효율적인 마케팅 프로그램 개발을 위한 시장조사」.

<그림 2> 거리대별 시장점유율

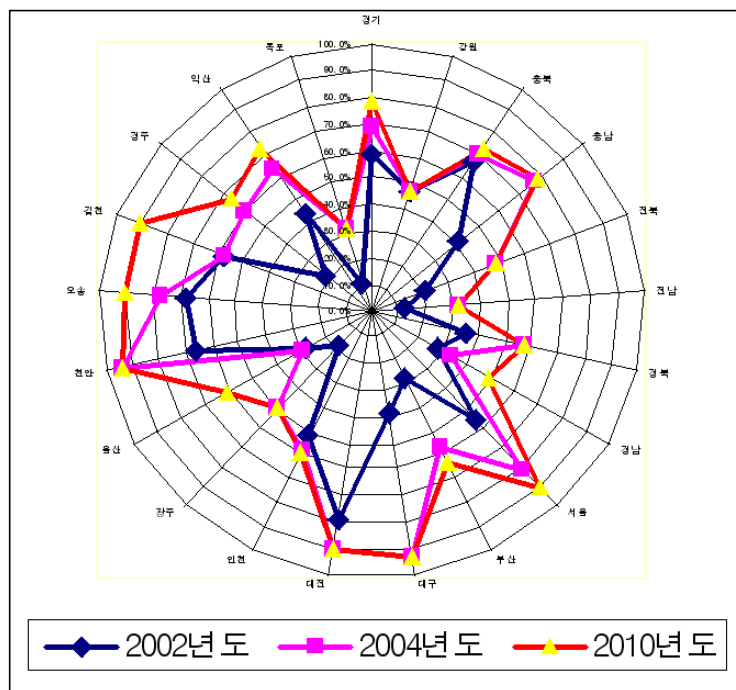
3) 고속철도 개통전후 여행시간의 단축

고속철도 개통으로 인해 중·장거리 통행에 대한 여행시간이 단축되었다. 서울~부산구간은 개통 전 4시간 10분이 소요되었으나 개통 후 2시간 40분으로 1시

13) 한국철도공사·KDN(2006), 「효율적인 마케팅 프로그램 개발을 위한 시장조사」.

간 30분이 단축되었다. 서울~부산간 KTX의 소요시간은 현재 2시간 40분대이나 2단계 사업이 완료되는 2010년에는 소요시간이 1시간 50분대로 줄어들게 된다. 2006년 KTX 경부선은 1일 8만 3천명이 이용해 전체 이용객의 82.7%를 차지했다. KTX 이용객 10명중 8명이 경부선 이용객인 셈이다.¹⁴⁾

이에 따라 고속철도 개통후에 고속철도 정차역과 전국의 주요 거점도시에서 타 거점도시간의 활동시간을 파악하여 1일 교류가능 인구를 산정하는 것이 필요하다. 이 경우 개인의 1일 생활시간은 12~14시간, 업무 소요시간은 6~8시간, 교통수단 이용가능한 편도시간 3시간을 가정한다. 1일 교류가능 지역은 출발지에서 3시간이내에 도달이 가능한 곳을 의미한다. 따라서 3시간 이내에 교류가능한 인구의 전체인구의 점유비를 파악하는 것이 중요하다.



자료 : 조남건(2004. 6. 9), “고속철도시대의 국토 및 지역균형발전”, 부산광역시·국토연구원·부산발전연구원, 『고속철도와 국가 균형발전』 심포지엄 발표자료.

<그림 3> 고속철도 개통후의 1일 교류가능 인구 비율의 변화

14) ‘호남고속철 5년 앞당기자(14): 부산의 변화’(광주매일신문 2007. 3. 26).

고속철도의 개통으로 지역에 있는 전북의 도시들은 접근성이 제고되어 생활권이 확대되고 지역간 상호교류 기회가 증가하고 있다. 고속철도의 개통전 익산시의 1일 교류가능 인구비율이 43.1%였으나 2004년에는 64%로 늘어났고 2010년에는 72.5%로 더욱 늘어날 전망이다.

여기에 전북 전역의 경우 1일 교류가능 인구비율이 2002년에는 21.7%에 그쳤으나 2004년에는 48.4%로 두 배 이상 증가하였다. 그리고 1일 교류가능한 인구는 익산의 경우 2002년에 2,070만 명에서 2004년에는 3,070만 명으로 증가하였으며, 2010년은 3,473만 명으로 증가할 전망이다. 그리고 전북지역 전체로 보면 2002년 1,041만 명에서 2004년 이후에는 2,322만 명으로 증가하였다.¹⁵⁾

<표 2> KTX 개통으로 인한 1일 교류가능인구

구분	1일 교류가능 인구비율(비율)			1일 교류가능 인구(만인)		
	2002년	2004년	2010년	2002년	2004년	2010년
광주	17.5	50.2	50.4	839	2,408	2,418
익산	43.1	64.0	72.4	2,070	3,070	3,473
목포	11.3	31.9	32.2	542	1,530	1,545
전북	21.7	48.4	48.4	1,041	2,322	2,322
전남	12.2	31.9	31.9	587	1,530	1,530

자료 : 조남건 외 9인(2003), 고속철도 개통에 따른 국토공간구조의 변화전망 및 대응방안 연구, 국토연구원.

4) 고속철도 이용객 특성

2004년 고속철도 개통이후 이용승객의 특성에 대한 한국철도공사의 고속철도 이용자에 대한 조사결과(2004년 4월)에 의하면, 통행목적은 관혼상제를 포함하여 가족 및 친지방문 목적이 36.6%로 가장 많고 다음으로 출장 등 업무통행의 비중이 35.2%를 차지하였다. 또한 관광목적은 19.5%, 통근 및 통학목적은 4.4%로 나타났다.¹⁶⁾ 이와 함께 고속철도를 가장 많이 이용하는 요일은 토요일로 나타났다.

15) 조남건 외 9인(2003), 고속철도 개통에 따른 국토공간구조의 변화전망 및 대응방안연구, 국토연구원.

2006년 KTX고객들의 요일별 이용 비중을 보면, 토요일 이용객이 1,664만 명으로 전체의 18%를 차지했으며, 일요일이 17%로 그 다음이었고, 가장 이용객이 적은 요일은 수요일이다. 또한 주5일 근무제의 영향으로 금요일 이용객도 16%를 차지하고 있어 금~일요일 이용객이 절반(51%)을 넘어서고 있다.

<표 3> 요일별 KTX 이용객 현황 ('04.4~'7.2)

(단위 : 천명)

구분	일	월	화	수	목	금	토
KTX인원	16,140	12,375	11,027	10,770	11,286	14,926	16,645
비율(%)	17	13	12	12	12	16	18

출처: 한국철도공사(2007), 「KTX 개통3주년&이용객1억명 돌파」(보도자료).

한편, 2006년 한국철도공사의 조사결과에 따르면, KTX를 이용하는 고객은 30대 남성, 전문/관리직, 대졸 이상의 고학력자, 소득수준이 401만 원 이상인 사람으로 나타났다. 또한 KTX를 이용하는 이유로는 '속도성'과 '안전성'이 첫째 요인으로 꼽혔다.¹⁷⁾ 이는 당일 및 정시도착이 가장 큰 매력으로 작용한 것으로 보이는데, 장거리 중심의 운행과 주 고객인 비즈니스 고객에 강점을 보이고 있는 것과 맥을 같이 하고 있다.

또한 국토연구원의 2004~'05년 3회에 걸친 고속철도 이용자에 대한 설문조사 결과에 의하면,¹⁸⁾ 여행일정에서는 당일여행의 비중이 크고, 통행목적은 업무통행이 가장 많았으며, 여행목적별 행선지는 서울과 지방별로 다양하게 나타나고 있다.

첫째, 당일여행의 비율이 44.0%로 가장 높았으며, 숙박의 경우 1박인 경우가 32.9%, 2박3일이 13.5%, 4일이상이 9.6%를 차지하였다. 당일여행시 체류시간의 경우 4~6시간이 46.3%로 가장 많았으며 7~9시간이 24.7%, 1~3시간이 16.9%, 10시간이상이 11.5%, 1시간미만이 0.6%로 나타났다.

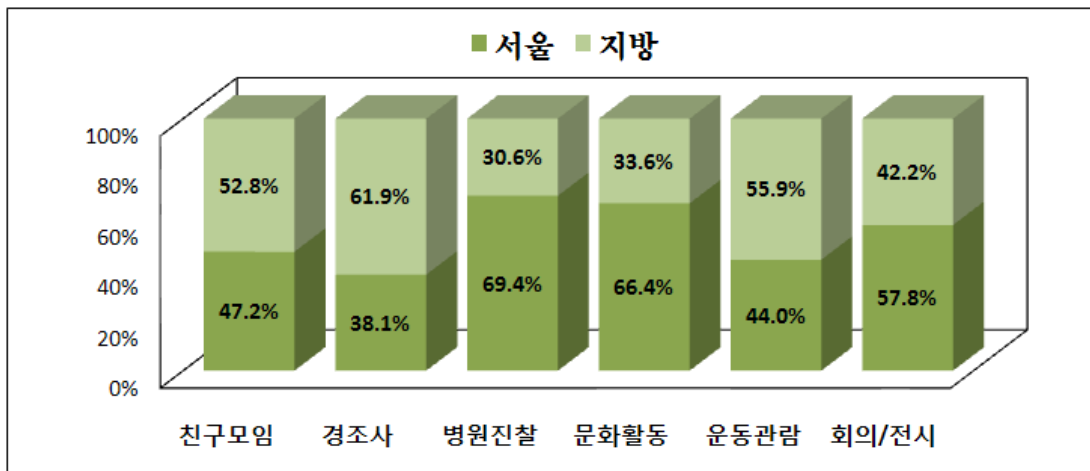
16) 이창운·이재훈·장수은(2004), 「고속철도시대의 교통체계 연구」, 교통개발연구원.

17) 한국철도공사·KDN(2006), 「효율적인 마케팅 프로그램 개발을 위한 시장조사 결과보고서」.

18) 조남건·정진규·김중학(2005), 「고속철도와 국토공간구조의 변화(1)」, 국토연구원.

둘째, 고속철도 이용자의 통행목적은 주중의 경우 업무통행이 58.3%로 가장 많았으며, 주말은 개인용무가 64.7%로 가장 많은 것으로 나타났다. 레저/관광의 경우 평일이용자의 5.4%, 주말이용자의 13.7%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

셋째, 고속철도를 이용한 활동지역(서울 : 지방) 비율은 통행목적에 따라 달리 나타났다. 개인용무 통행의 도착지 분포비율은 4(서울) : 6(지방)으로 지방이 높았고, 컨벤션/전시장 방문은 6(서울) : 4(지방)로 서울이 높았다. 병의원 진찰을 목적으로 고속철도를 이용하는 사람은 전체 이용자의 약 5%에 불과하였지만 그 방문지의 분포는 7(서울) : 3(지방)의 비율이 서울의 의존도가 높았다.



<그림 4> 고속철도 이용자의 활동방문지역(서울 대 지방) 비율

2. 고속철도 활용 문화관광부문의 활성화 동향

당초 고속철도를 이용한 국내 이동의 증가를 예상하면서 정부는 물론 지자체 (산업체 포함)들도 관광산업 활성화 차원에서 다양한 시책을 강구해왔다. 특히 정부 차원에서는 고속철도의 순기능 제고는 물론 역기능(예: 서울집중 효과)을 방지하기 위한 다각적인 대책을 강구한 바 있다. 2004년 건설교통부는 고속철도 개통 효과 극대화를 위한 세부추진계획을 마련한 바 있다.

또한 문화관광부는 2004년 고속철도 개통 등을 계기로 문화의 지역적 불균형

이 더욱 심화될 수 있다는 우려를 해소하기 위하여 그동안 꾸준히 건립되었으나 열악한 재정 및 인력 여건으로 제대로 운영되어 오지 않던 지역의 문화기반시설의 운영 활성화를 위한 사업, 문화예술교육의 확대를 통한 지역 문화 활력 제고 사업, 민·관·학 연계를 통한 지역문화 발전체계 정립사업, 지역주민의 활용도를 고려한 생활 친화적 문화공간의 조성사업, 지방자치단체·지방대학·지방 문화예술단체 등의 연계·협력을 통해 지역의 인재 양성 및 문화예술교육사업, 문화관광 자원 개발사업 등을 추진해왔다.¹⁹⁾²⁰⁾

각 시도에서도 고속철도 개통에 대비하여 다양한 관광자원 개발 및 벨트화, 관광정보센터 운영, 테마축제 개발, 컨벤션센터 설립, 관광홍보사업, 도시이미지 개선사업 등 다각적인 대책을 강구한 바 있다.²¹⁾ 전북의 경우에도 2004년부터 고속철도 개통에 대비한 관광객 유치방안으로 정차역과 중간역 주변 도시교통시설 정비, 정차역과 중간역주변 지역간(택시, 시외, 고속버스) 교통망 정비, 정차역과 중간역 접근 도시내 도로망 확충, 정차역과 중간역 인근지역의 국도·지방도 종합정비, 익산시·김제시·정읍시 역세권 개발, 정차역과 중간역 주변지역 도시개발 및 택지개발, 타 시·군(인접 도(道)포함)과의 광역적 네트워크 구축, 관광상품 코스 및 루트 정비, 여행사의 판매 및 대응전략 수립, 관광사업체의 시설 및 서비스개선, 고속철도 이용대상별 관광상품 개발, 비정차지역의 관광상품 및 특화상품 개발 지원 및 홍보, 철도청과의 업무 네트워크 구축, 여행사와의 네트워크 구축, 지역축제와 고속철도 연계상품 개발 등을 수립하여 지자체, 한국철도공사, 여행업계간 공동 노력을 기울이기도 하였다.²²⁾

19) 문화관광부(2004. 5. 25), 「지역문화 활성화 대책」(보도자료).

20) 2006년도에는 “당초 고속철도의 개통에 따라 중앙과 지방간 문화격차가 해소되고, 특히 지역문화가 활성화될 것으로 기대되었으나 오히려 이전에 비해 지방의 문화예술 수요가 증상으로 더욱 집중화되는 경향을 보이는 등 부정적인 영향이 긍정적인 영향을 압도한다는 우려가 상존하고 있음”을 감안하여 「고속철도 개통이 지역문화에 미치는 영향분석 및 지역문화 활성화 전략 수립」 연구용역을 추진하고 있다(문화관광부, 2006.10.24).

21) 그 주요시책은 다음과 같다. ① 관광종합정보센터 건립·운영 ② 자연생태공원의 조성 확대 ③ 국제적인 테마축제의 개발 ④ 레포츠센터 건립 ⑤ 역사문화교육지구 조성 ⑥ 국제교류센터 및 컨벤션센터 건립·운영 ⑦ 지역관광자원의 벨트화 ⑧ 역사유적, 고분 등의 공원화 사업 ⑨ 동북아 국제관광거점화 사업 전개 ⑩ 관광객 유치를 위한 다각적인 홍보사업 전개 ⑪ 역세권 개발 ⑫ 해양관광허브구상 연계 ⑬ 도시이미지 개선사업(장병권, 2004)

한편 한국철도공사는 고속철도 개통에 앞서 “고속철도 연계 관광여행상품 공모”(2004.3)를 실시하여 80여개의 상품을 채택하였으며, 동년 4월부터 고속철도 연계 관광상품 판매를 시작하였다. 2004년 한 해 동안 100개의 KTX연계 관광상품이 개발되었으며 이 가운데 전라북도의 상품은 12개(경유상품 1개 포함)로 나타났다으며, 2005년의 경우에는 1~5월중에 총 39개의 상품중 전북관련 상품은 2개였다. 고속철도 연계 관광상품은 시티투어, 해외여행, 레저·문화, 기타 국내 계절 및 연중상품 등으로 개발·판매하였는데, 레저·문화상품의 경우 골프, 오페라, 영화제, 문화재 견학 등을 연계하고 있다.

시티투어는 서울, 대구, 부산, 경주, 울산, 광주, 목포 등 대도시 중심으로 만들어져 있고, 레저·문화 연계상품으로는 경주, 부산, 무안 등 대상지로 하는 골프 상품이 등장하였다. 해외상품으로는 부산~일본 후쿠오카간 선박을 이용한 일본여행상품이 있는데, 이는 당시 일본에서 불었던 한류열풍을 반영한 것이기도 하다. 그러나 2004년 4~8월의 5개월간 고속철도 수송실적(10,808천명) 대비 연계상품 이용자(36,668명)의 점유율은 약 0.3%로 매우 낮은 수준이다.

<표 4> 고속철도 연계 관광상품 현황(2004.8 현재)

구분	시티투어	레저·문화	기타 국내	해외	합계
상품수	14	7	39	8	68
인원(명)	13,427	3,359	16,515	3,367	36,668
수입(백만원)	396	68	426	101	992

자료 : 조남건·정진규·김종학(2005), 「고속철도와 국토공간구조의 변화(1)」, 국토연구원.

2006년도의 경우 KTX 관광상품 판매현황을 보면 ① 시티투어 22,495명(645백만원), ② 레저·문화상품 9,593명(240백만원), ③ 기타 국내관광상품 83,997명(1,697백만원), ④ 해외행품 11,373명(340백만원) 총 127,458명에 2,922백만원으로 나타났다. 그러나 일반열차와 연계한 관광상품 이용객수는 606,228명에 9,901백만

22) 전라북도(2004), 「고속철도 시대에 부응하는 관광객유치 전략수립을 위한 간담회」 자료집.

원에 이르고 있다. 이는 곧 시간단축이라는 KTX의 장점에도 불구하고 상대적으로 높은 통행료, 비정차역 등으로 인하여 일반열차에 비해 열세를 면치 못하고 있는 것이다.²³⁾

2007년 4월 1일 현재 KTX 연계 관광상품은 총66개이며, 이 가운데 전남이 37개(8개 공동상품 포함)로 가장 많으며, 경남이 12개(5개 공동상품 포함), 전북이 8개(1개 공동상품 포함)의 순으로 판매되고 있다. 여행일수는 1박2일 여행이 33개로 가장 많고, 당일여행이 23개, 2박3일 여행은 10개이다. 전북의 경우에는 당일여행이 6개, 1박2일 여행상품이 2개이다.

<표 5> KTX 연계 관광상품 현황(2007. 4. 1 현재)

상품명	기간	출발지	목적지
낭만의 섬 홍보/흑산도	2일	용산	전남
진해벚꽃 KTX 당일여행	1일	서울	경남
진해벚꽃+외도 보타니아	2일	서울	경남
변산반도와 내소사 벚꽃여행	1일	용산	전북
하동 쌍계사 십리벚꽃 KTX 당일여행	1일	용산	경남
경주 보문단지 벚꽃 KTX 당일여행	1일	서울	경북
진안 마이산 벚꽃+한옥여행	1일	용산	전북
웰빙 보성차밭/외도	2일	서울	전남, 경남
웰빙찾아 떠나는 보성녹차 죽림욕 여행	1일	용산	전남
KTX 부산나들이 투어	1일	대전	부산
한번쯤 가봐야 하는 곳, 부산시티투어	1일	서울	부산
서해의 보고 홍도/흑산도 기차여행	2일	용산	전남
초록세상 보성 차밭~담양 대나무 기차여행	1일	용산	전남
KTX 보성차밭/담양 대나무여행	1일	용산	전남
홍보/흑산도	2일	용산	전남
부산 시티투어	1일	서울	부산
특실로 떠나는 홍도/흑산도	3일	용산	전남
전주한옥마을, 임실치즈마을, 혼불문화관	1일	용산	전북
특실로 떠나는 홍도/흑산도	3일	용산	전남
사랑의 섬 비금도/도초도	2일	용산	전남
천년고도 경주 &영덕 강구항 기차여행	2일	서울	경북
홍도/흑산도	3일	용산	전남
여수 시티투어	1일	용산	전남
외도 해금강 & 보성차밭 열차여행	2일	서울	경남, 전남
낙원의 섬 보길도와 땅끝마을, 월출산옥차밭	2일	용산	전남

23) 문화관광부(2006), 「관광동향에 관한 연차보고서」

상품명	기간	출발지	목적지
현대판 모세의 기적/새만금방조제와 선유도여행	1일	용산	전북
선운사 동백&청보리밭여행	1일	용산	전북
땅끝마을 녹차밭 열차여행	1일	용산	전남
목포 시티투어	1일	용산	전남
외도+해금강+해수온천	2일	서울	경남
바다와 하얀 등대, 거문도 백도여행	2일	용산	전남
부산 시티투어	2일	서울	부산
서해안일주 변산반도+내소사여행	1일	용산	전북
포항 호미꽃과 천년고도 경주	2일	서울	경북
초록빛 차밭산책과 남해안 일출, 보성차밭+향일암	2일	용산	전남
진도 해남 땅끝마을	2일	용산	전남
홍도/흑산도 2박3일	3일	용산	전남
보길도/완도/청산도 여행	2일	용산	전남
꿈의 코스 남도횡단(해운대+외도+보성차밭)	3일	서울	부산, 경남, 전남
KTX땅끝마을과 보길도, 주몽촬영지	2일	용산	전남
외도/거제 해금강 공룡엑스포 전시관	2일	서울	경남
외도/소매물도, 한산도	2일	서울	경남, 전남
남도의맛과 벼를 찾는 남도스페셜투어	2일	용산	전남
서해의 보고 홍도/흑산도	2일	용산	전남
한려수도(외도), 남도횡단 팡팡투어	2일	서울	경남, 전남
홍도/흑산도/비금도/도초도	3일	용산	전남
부산 시티투어/외도	2일	서울	부산, 경남
부산 해운대-해동용궁사 시티투어	1일	서울	부산
서해의 보고 붉은섬 홍도/흑산도 2박3일	3일	용산	전남
외도/보리암/보성차밭 남도일주	2일	서울	경남, 전남
서해의 보고 붉은섬 홍도/흑산도 1박2일	2일	용산	전남
웰빙 전북최고의 산 내장산/소쇄원/화순온천	2일	용산	전북, 전남
웰빙 서해바다 내소사, 마이산, 대둔산	2일	용산	전북
봄내음 가득한 섬진강 매화마을, 지리산	2일	용산	전남
남해 보물섬	2일	용산	경북
꿈의 휴양지 증도, 무안, 목포, 나주 맛기행	2일	용산	전남
초록빛 세상 보성차밭	2일	용산	전남
신라천년 고도 경주 고석순회	2일	서울	경북
영광/무안/목포 산해진미 여행	3일	용산	전남
진도 해남 땅끝마을 2박3일	3일	용산	전남
봄의 왈츠여행 홍도~도초도	3일	용산	전남
영광/무안/목포 산해진미 여행	2일	용산	전남
한일간 선박연계 승차권	1일	서울	부산
경주 벚꽃KTX여행	1일	서울	경북
부산 시티투어 KTX여행	1일	서울	부산
쌍계사 벚꽃 KTX여행	1일	용산	경남/전남
계	66		

자료: 한국철도공사 홈페이지 자료(재작성)

Ⅲ. 고속철도의 전북 문화관광부문 파급효과 진단

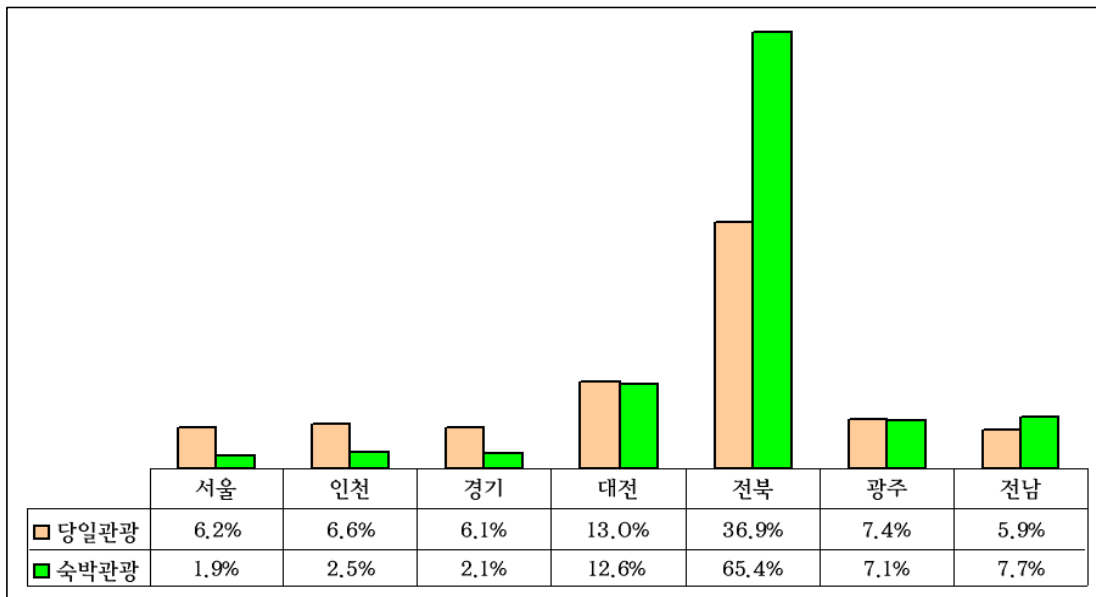
1. 전북도민 및 전북 방문객의 관광행태 현황

한국관광공사의 2005년도 국민여행실태조사 결과를 보면,²⁴⁾ 국민의 거주지역별 참가회수(당일+숙박)가 수도권과 지방별로 차이점이 나타나고 있다. 거주 지역별로는 전북(10.30회), 충남(10.29회), 전남(10.18회), 충북(9.99회) 및 광주(9.60회) 거주자의 여행횟수가 많았던 반면, 강원(5.08회), 인천(5.08회), 경기(5.17회) 및 서울(5.29회) 거주자는 다른 지역과 비교했을 때 국내여행 횟수가 상대적으로 적었다. 이는 곧 거주인구는 많지만 여행참가회수가 상대적으로 적은 수도권 지역주민의 전북방문객 기대효과가 크지 못하다는 것을 의미한다.

또한 전북방문 전체를 대상으로 한 인구통계적 특성을 보면, 성별에 있어서 여성(전국대비 5.9%)보다는 남성(전국대비 7.4%)의 방문이 우세하다. 연령대별로 보면 20대(전국대비 8.4%), 30대(7.5%)가 10대(6.8%), 40대(5.6%), 50대(5.5%)보다 상대적으로 더 많이 방문하고 있다. 직업별로는 농림어업(전국대비 12.9%) 및 전문/기술/관리직(9.9%), 사무직(8.9%) 종사자가 기능/노무/생산직(7.1%), 학생(7.6%), 가정주부(7.1%), 서비스직(5.1%), 판매직(4.7%), 은퇴/무직(3.2%) 등에 비해 더 많은 방문율을 보이고 있다. 방문자의 근무형태로 보면, 주5일 근무자의 8.6%(전국대비), 격주5일 근무자의 10.1%, 주6일 근무자의 5.6%, 파트타임 근무자의 4.3%가 방문하고 있어 주5일 근무자의 방문율이 상대적으로 높다. 한편 거주지에 있어서는 서울시민의 3.7%(전국대비), 인천 2.6% 광주 6.9% 경기 4.2% 충남 5.6% 전북거주자의 55.1%, 전남 7.2%가 전북을 방문하고 있어 서울·경기·인천 등 수도권 거주자의 비중이 10.5%에 그치고 있다.

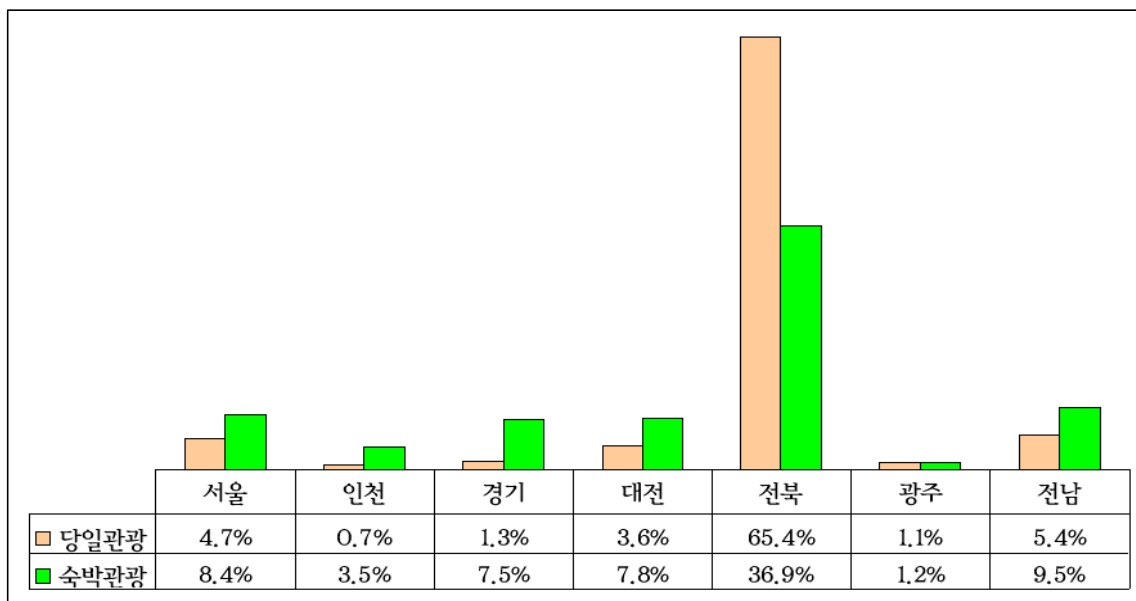
이를 당일관광과 숙박관광으로 구분해보면, 전북거주자의 전북내 여행은 당일관광(36.9%)보다 숙박관광이 65.4%로 더 많이 차지하고 있으며, 이는 타 시도 주민의 전북 숙박여행 비율이 상대적으로 낮다는 것을 나타내준다.

24) 한국관광공사(2006), 「국민여행실태조사」.



<그림 5> 시도별 거주자의 전북방문객 비율

반대로 전북거주자의 관광행선지를 살펴보면, 전체적으로 전북이 55.1%이고, 대전과 충남이 각각 7.8%. 전남이 6.9%이며, 서울과 인천, 그리고 경기도는 11.2%에 그치는 것으로 나타났다. 이는 곳 수도권 주민의 전북 방문을 10.5%와 비교할 때 절대적인 인원수는 차이가 있지만 비율 면에서는 초과하고 있는 것이다.



<그림 6> 전북 거주자의 타 시도 방문객 비율

이를 숙박과 당일관광으로 구분하면 전북도민의 타지 여행은 숙박관광에 비해 당일관광의 비중이 높은 편이며, 인천, 경기지역으로의 당일 여행비중이 상대적으로 낮게 나타나고 있다. 즉 전체적으로 전북도민의 관광여행시 전북 내부로의 여행에서는 당일 관광이 압도적으로 우세하나 타 지역 여행시는 당일관광보다는 숙박여행의 비중이 큼을 알 수 있다.

다른 한편으로 한국관광공사의 순수관광객 실태조사결과를 보면 다음과 같다.²⁵⁾ 첫째, 성별에 있어서 남성은 숙박관광(64.8%), 당일관광(52%) 모두에서 여성보다 우세한 것으로 나타났다.

둘째, 연령별로 보면, 숙박관광에서는 20대(32.6%), 30대(20.5%), 40대(19.5%)의 순이며, 당일관광에서는 50대이상(34.8), 40대(29%), 30대(19.3)로 나타났다.

셋째, 직업의 경우 숙박관광에 있어서는 사무직(19.2%), 판매직(18.7%), 학생(14.4%) 가정주부(9.1%), 서비스직(8.5%)의 순이고, 당일관광은 사무직(24.5%), 판매직(24.2%), 서비스직(15%), 가정주부(11.3%), 학생(6.4%)의 순으로 나타났다.

넷째, 전북방문객의 거주지역 분포를 보면, 숙박관광의 경우 전북(24.4%), 서울(20.3%), 광주(8.0%), 전남(7.6%), 경기(7.1%)의 순이며, 당일관광은 전북(61.3%), 전남(6.9%), 서울(6.0%), 광주(5.3%), 경기(2.8%)의 순이다.

다섯째, 근무형태는 숙박관광의 경우 주6일 근무자(34.8%), 주5일 근무(29.2%)의 순이며, 당일관광은 주6일 근무(37.8%), 주5일 근무(33.4%)의 순이었다.

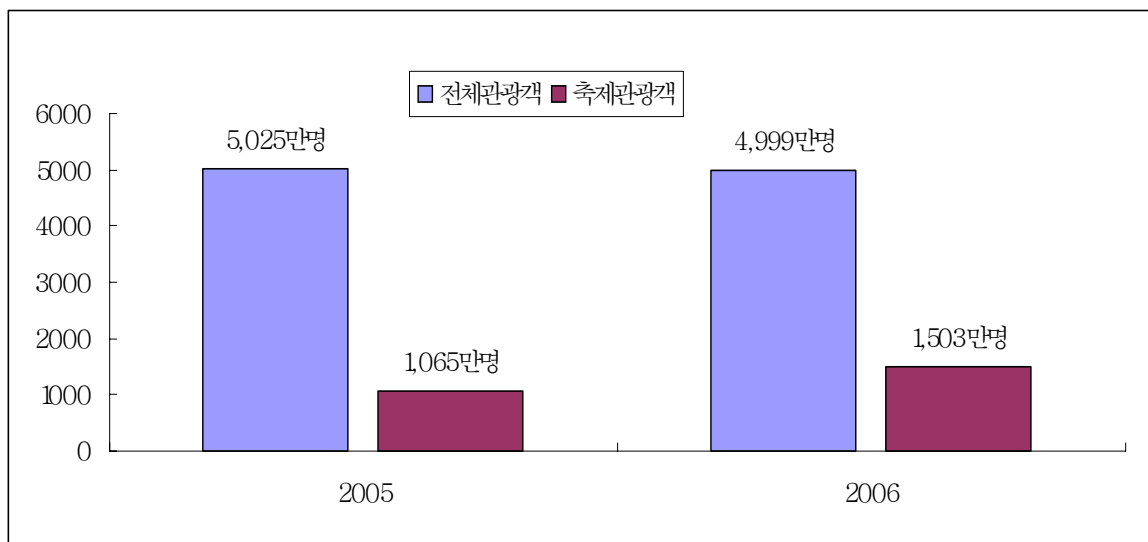
여섯째, 여행시기에 있어서 주말과 주중의 비중은 숙박관광이 66.3% : 26.1%이고, 당일관광은 72.1% : 24.7%이다.

일곱째, 전북 체류기간은 숙박관광의 경우 2.2일('04)→2.3일('05)→2.4일('06)로 점차 늘어나고 있으며, 당일관광은 9.2시간('04)→8.7시간('05)→9시간('06)으로 나타났다.

25) 한국관광공사(2006), 「2006 상반기 국민여행실태조사 보고서(순수관광목적 방문지역별 분석결과)」.

여덟째, 전북방문 교통수단은 숙박관광의 경우 자가용 승용차가 74.6%('04)→75.5%('05)→57.6%('06)이며, KTX이용은 0.7%('04)→1.9%('05)→0.9%('06)으로 저조한 상황이다. 당일관광의 경우 자가용 승용차의 비중은 79.4%('04)→69.5%('05)→74.6%('06)이며, KTX이용은 0.7%('05)→0.4%('06)로 낮아졌다.

한편 전북도의 집계에 의하면, 전북을 방문하는 관광객은 2005년 5,025만 명이었으며, 이 가운데 축제관광객이 1,065만 명으로 나타났다. 2006년에는 4,999만 명을 유치하였으며 이 가운데 축제관광객이 1,503만 명으로 나타났다.²⁶⁾ 이는 전북 전체 방문객의 증가율에 비해 축제관광객의 증가율이 더 높게 나타나고 있음을 보여주는 것이다. 이로 미루어 전북의 경우 숙박형 보다는 축제방문형 당일관광객의 증가율이 더욱 높아질 전망이다.



자료 : 전북도청 집계자료(2007).

<그림 7> 전북 전체관광객 수 및 축제관광객 현황

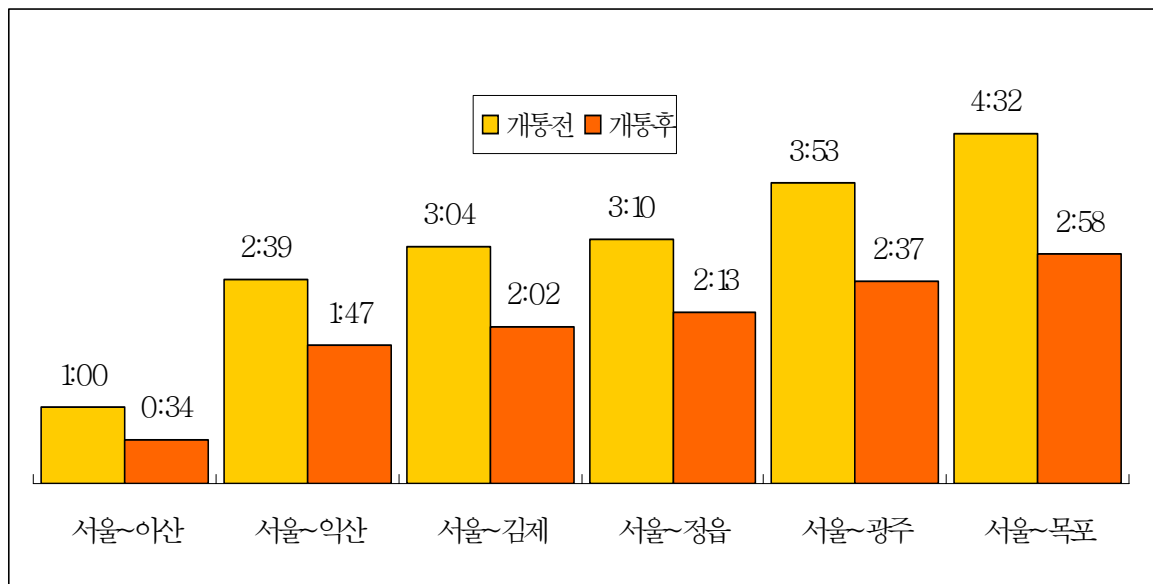
2. 고속철도 개통의 파급효과

1) 통행시간의 감소

26) 전북도청(2007), 「전북도 관광객 현황」(내부자료).

고속철도는 접근성 향상과 통행시간의 단축을 통하여 통행자의 생활권 및 이동범위를 확대시키며, 여행의 편리성과 이동의 정시성을 제공하고 있다. 이러한 고속철도의 운행은 전북의 여가관광 부문에도 어느 정도 영향을 미칠 것이다.

고속철도 개통이후 서울~목포구간은 개통 전 4시간 32분에서 개통 후 2시간 58분으로 1시간 34분이 단축되었다. 서울~익산구간은 종전 2시간 39분에서 1시간 47분으로 단축되었고, 서울~김제구간은 3시간 4분에서 2시간 2분으로 단축되었다. 그리고 서울~정읍 구간은 3시간 10분에서 2시간 13분으로 단축되었다.



자료: 한국철도공사 홈페이지(2007. 4. 4현재)

<그림 8> 고속철도 개통 전·후 여행시간의 단축현황

2) 전북지역 전체 열차이용객 증가 미미

고속철도 개통이후 호남축의 정차도시의 경우 도시별로 이용객의 증가와 감소가 혼재하여 나타났지만 전체적으로 12% 정도 증가하였고, 미정차도시의 경우는 29% 가량 감소하는 모습을 보였다. 전북의 경우 서울~익산은 10%의 증가를 보였으나, 김제는 19.2%, 정읍은 6.8%의 감소현상을 나타냈다. 특히 호남축의 경우 서울~익산, 서울~광주, 서울~목포를 제외하고는 모든 도시에서 감소를 보였다.

<표 6> 고속철도 개통 전후 1년간 철도이용실적 변화

(단위 : 인/일, %)

구분	2003.4-2004.3			2004.4-2005.3				변화율
	새마을	무궁화	합계	KTX	새마을	무궁화	합계	
서울-익산	469	2,157	2,622	1,604	248	1,057	2,909	10.9
서울-김제	123	607	730	158	96	336	590	-19.2
서울-정읍	219	887	1,106	412	142	477	1,031	-6.8
계	811	3,651	4,458	2,174	486	1,870	4,530	-15.1

자료: 한국철도공사 매표실적 자료(이장호·장수은, 2005)

특히 호남선 고속철도 정차역간 이용객 현황(개통초기 2004. 4. 6-11, 1일 평균)을 보면,²⁷⁾ 서울→익산은 856명으로 나타났으며, 반대로 익산→서울은 1,003명으로 더 많이 나타났다. 그리고 서울→김제는 253명이나 김제→서울은 318명으로 나타났다. 익산역 이용객 1,225명중 익산→서울행이 1,003명으로 81.8%를 차지하였으며, 익산→광명(50명), 익산→서대전(60명), 익산→광주(59명)의 순으로 나타났다. 김제의 경우에도 총 이용객 419명중 75.9%인 318명이 김제→서울이었으며, 김제→익산행이 32명, 김제→광명행이 24명을 기록하였다. 따라서 전북지역 정차역 이용자의 경우 도착객수보다 출발객수가 더 많았으며, 행선지도 서울이 75~81%를 차지하는 것으로 나타났다.

물론 고속철도 운행에도 자가용 승용차 중심의 국민여행패턴은 크게 변화가 없을 전망이다.²⁸⁾ 이는 국민들의 관광교통수단 현황에서도 찾아볼 수 있다. 한국관광공사의 국민관광 실태조사결과를 보면, 숙박관광의 경우 자가용 승용차의 비율이 66.5~67.2%의 비교적 안정적 비중을 보이고 있으며, 당일여행의 경우에는 이보다 약간 더 높게 나타나고 있다. 열차이용의 비중은 2004년의 8.3%에서 2005년에는 8.3%, 2006년에는 8.2%의 비율로 약간씩 감소하고 있다. 다만 고속철도의 비중은 2005년의 2.7%에서 2006년에는 2.8%로 약간 상승하였을 뿐이다.

27) 이창운·이재훈·장수은(2004), 「고속철도시대의 교통체계 연구」, 교통개발연구원.

28) 삼성경제연구소(2004), 「고속철도 개통의 영향과 시사점」.

<표 7> 국민관광 교통수단 이용실태

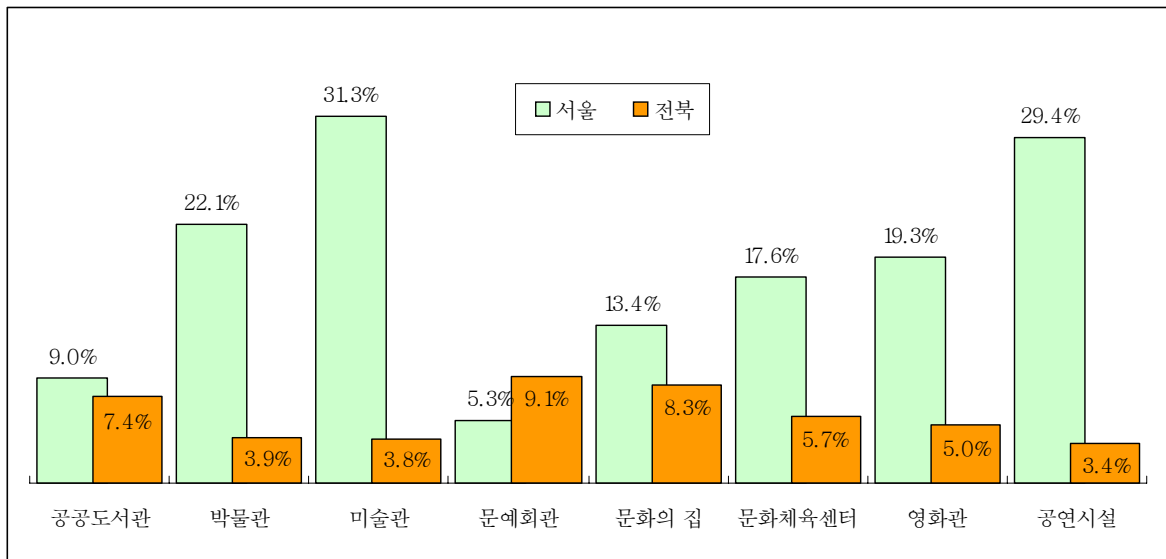
구 분	2004	2005	2006
숙박여행 (상위 3위)	자가차량(66.5)	자가차량(67.2)	자가차량(66.5)
	고속버스(8.6)	고속버스(8.5)	열차(8.2) : 일반열차(5.4)+고속철도(2.8)
	열차(8.3)	열차(8.3) : 일반열차(5.6)+고속철도(2.7)	고속버스(7.7)
당일여행 (상위 3위)	자가차량(69.2)	자가차량(68.6)	자가차량(68.2)
	전세/관광버스(11.6)	전세/관광버스(12.8)	전세/관광버스(11.9)
	일반버스(6.4)	일반버스(6.7)	일반버스(8.3)

3) 문화쇼핑·컨벤션수요의 역외유출 양상

호남선의 고속철도 운행은 시간거리의 단축을 통하여 학술, 문화공연 등의 참여를 확대시키고 있다. 수도권에 집중된 학술·문화기능으로 인하여 수도권 문화수요를 충족시키기 보다는 오히려 유출될 가능성도 높다. 문화시설 및 프로그램과 다양한 쇼핑인프라가 잘 갖추어진 수도권으로 이용인구가 집중됨에 따라 지방 소도시의 이용인구가 유출될 것으로 보인다. 이렇듯 편리한 교통환경은 지방에 관광수요를 끌어들이 수 있는 유입요인이 됨과 동시에 관광객이 대도시로 빠져 나갈 수 있는 유출요인이 될 수 있다.

통계청의 『한국의 사회지표』(2006)를 중심으로 전국대비 서울시와 전북도의 문화/전시시설의 비율을 보면,²⁹⁾ 서울은 전북에 비하여 문예회관을 제외한 모든 시설에서 압도적인 우위를 점하고 있으며, 특히 미술관(31.3%), 공연시설(29.4%), 박물관(22.1%), 영화관(19.3%), 문화체육센터(17.6%) 등은 서울시의 점유율이 매우 높은 것으로 나타나 지역의 문화수요를 흡수하는 요인으로 작용하고 있다. 반면 전북은 전국대비 문예회관의 비중이 9.1%로 서울보다 높았으나, 박물관, 미술관, 공연시설 등은 전국대비 3%대에 그치고 있어 이들 문화수요의 역외유출 가능성이 엿보이고 있다.³⁰⁾

29) 통계청(2006), 『한국의 사회지표』.



자료 : 통계청(2006), 『한국의 사회지표』.

<그림 9> 서울과 전북의 문화/전시시설 현황 비교

또한 고속철도의 개통으로 대체로 수도권이나 지방에 상관없이 사회 및 문화 측면에서는 활동영역의 확대와 다양화 실현에 긍정적인 효과가 기대될 수 있다. 그러나 수도권에 집중된 학술·문화적 기능을 지방에 분산시켜 문화의 지역간 격차를 완화시킬 수 있는 기회인 반면 학술·문화·예술 기능을 서울에 더욱 집중시킬 가능성이 있는 양면성을 지니고 있으므로 정책적 변수의 영향이 더 크게 나타날 수 있다. 일본 도카이도 신칸센(東海道線)의 경우에는 인구의 증가는 완화되었으나 사회·문화적 중추관리 기능의 지역간 격차가 완화되었다는 결과는 그 후에도 확신을 갖지 못하고 오히려 도쿄로 집중되었다는 지적을 면하기 어려운 상황이다.³¹⁾

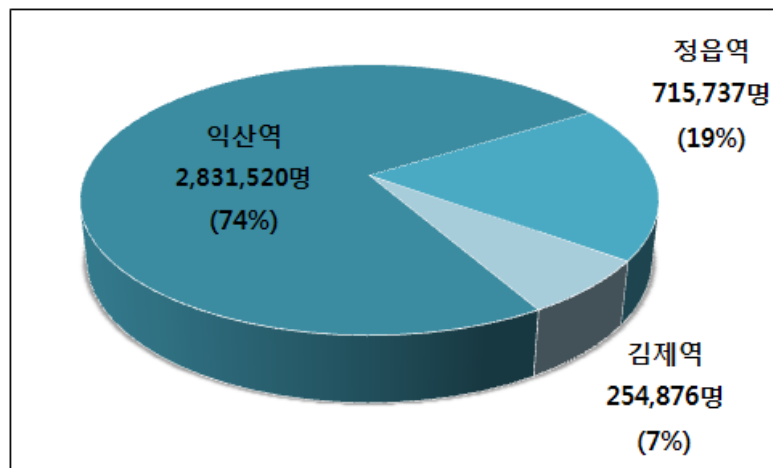
30) 일본의 경우에도, 도후쿠 신칸센이 지역에 미치는 영향을 조사한 결과, 신칸센 개통 전과 개통 후 모두 관광객의 증가가 1순위로 나타나 신칸센의 개통으로 관광객이 크게 증가되었다. 또한 고속철도의 건설은 지역간 문화교류를 증대시킬 것으로 기대된다. 그러나 고속철도의 개통이 지방의 문화기능을 반드시 활성화시키는 것은 아니다. 일본의 경우 도카이도 신칸센이 개통된 후 지역간 격차가 완화되지 못하고 오히려 도쿄로 집중된 결과를 초래하기도 하였다. 문경원(2004), “고속철도 시대의 지방도시 발전방안: 대전시 사례”, 국토연구원, 『월간 국토』, 통권268호.

31) 서광석(2004.3), 『고속철도 시대의 개막과 대구경북의 대응과제』, 한국철도대학.

4) 전북 정차역/비정차역간 불균형 성장

고속철도의 개통이후 대도시를 거점으로 한 충청·행복도시권, 부산·경남권, 대구권, 광주·목포권만 상대적으로 높은 이익을 얻었을 뿐 샌드위치에 처한 전북의 경우에는 상대적으로 낮은 혜택을 보았다고 할 수 있다. 또한 전북의 경우에도 고속철 정차역만 유리하고 비정차역은 퇴보하고 있다.

고속철도의 개통이후 방문객수의 커다란 변화가 나타나고 있는 것은 물론이고, 전북내 3개 정차역간에도 이용 승객에 있어서도 커다란 격차를 보이고 있다. 지난 3년간 전북의 KTX 이용객은 총 3,802,133명으로 이 가운데 74%인 283만 명이 익산역으로 집중되었으며, 김제역은 7%, 정읍역은 19%에 그치고 있다. 익산역의 경우에는 자체 도시거주자 외에도 전주, 군산 등 주변지역의 이용자가 집중하였기 때문이다. 이에 따라 2015년 호남고속철도의 개통이후 전북의 경우 익산역과 정읍역을 중심으로 한 여객수송 집중화가 더욱 심화되고 김제역은 상대적으로 쇠퇴할 가능성이 높다.



<그림 10> 전북도 KTX 정차역 이용객 현황(2004~2006)

IV. 고속철도의 문화관광효과 극대화 방안

1. KTX활용 문화관광산업 발전방향

1) 전북 지역균형발전의 지렛대

전북의 경우 문화관광부문에 있어서 고속철도의 개통효과를 충분히 얻지 못하고 있다. 특히 전주중심의 전북발전축을 지속적으로 유지하되 일극이 아닌 다극체제의 강화가 KTX시대에 부합할 것이다. 따라서 고속철도가 운행되는 익산, 김제, 정읍 등 역 입지도시의 자체적인 내부 발전역량을 증대함과 동시에 인근도시와 낙후지역을 포괄하는 광역적 접근이 필요하다. 특히 주5일 근무제에 따른 5도 2촌 시대, 고령화 사회 및 웰빙 시대에 부응하기 위해서는 낙후지역의 활성화 정책과도 결합하여 발전책을 강구해야 하고, 고속철도 정차역 도시를 중심으로 지역간 연계교통망 확충을 위한 SOC 투자를 촉진하여 고속철도 운행이 실질적으로 전북 지역발전의 촉매가 될 수 있도록 추진해야 한다.

2) 관광자원의 차별성 확보 및 콘텐츠 강화

고속철도에 연계되는 관광상품이 성공하기 위한 전제조건은 대상이 되는 관광자원이 전국적으로 차별화될 수 있는 장점을 지니고 있어야 한다. 단지 고속철도에 연계된다고 해서 해당 관광자원(상품)의 경쟁력을 뒷받침해 주지 못하기 때문이다. 기존에 개발된 KTX 연계관광상품이 크게 주목을 받지 못한 것도 타 지역과는 구별되는 전북만의 독특한 관광자원을 활용한 “JB Only 1” 관광상품 개발 전략을 구사하지 못하였기 때문이다.

또한 고속철도를 통해서 지역관광산업을 발전시키기 위해서는 시장에서 요구되는 상품이 제공되어야 한다. 고속철도가 가지고 있는 장·단점에 대한 사전 분석을 실시하고, 고속철도가 2~3시간이 소요되는 운행구간에서 타 교통수단에 대해 경쟁력을 갖는다는 이점을 최대한 활용하여 고속철도에 연계되는 상품을 기획할 때는 이러한 특성을 잘 활용해야 할 것이다.

3) 문화관광수요 도외유출의 최소화

고속철 개통으로 서울 시민들이 지방으로 놀러가던 시대에서, 지방 주민들이 서울로 놀러오는 시대로 바뀌고 있다. 서울시 자체의 수준높은 문화시설뿐만 아니라 서울에서 3시간 거리내 인구가 고속철 개통전 2,800만 명에서 개통 후에는 3,400만 명으로 늘어났기 때문이다. 전북의 경우 대도시의 부재로 자체 문화수요가 도내에서 흡수되지 못할 것이라는 점에서 지역문화역량을 제고할 수 있도록 장·단기적인 대책을 강구할 필요가 있다.

2. KTX연계 10대 문화관광효과 극대화 방안

1) 고부가가치형 문화관광산업 육성

장기적으로 고속철도 개통의 문화관광효과를 극대화하기 위해서는 KTX연계형 고부가가치 문화관광산업의 전략적 육성이 필요하다. KTX는 속성상 순수관광 목적만으로 여행하는 사람의 비중이 적고 가사, 의료, 비즈니스, 행사, 회의 등 다양한 목적이 작용하고 있다. 또한 호남고속철도의 개통이후에는 현재와는 달리 대전권 거주자의 방문비율도 감소될 수 있다. 따라서 고속철도 이용자의 속성에 대한 면밀한 검토를 통하여 공격적인 타깃마케팅을 전개할 필요가 있다.

또한 정부차원에서 의료산업, 스포츠산업, 회의·전시산업, 음식산업 등과 관광산업과의 복·융합을 적극 모색하고 있듯이, 전북의 경우에도 이들 산업중 전북의 잠재력이 큰 부문을 선정하여 관광산업과의 접목을 추진하고, KTX와의 연계화를 모색해야 한다. 특히 복분자·장류·누에특구, 한방특구, 프로야구 등의 분야를 집중 육성하고 이를 KTX와 연계관광을 시도할 필요가 있다.

2) 학술문화쇼핑형 역세권 개발 모색

고속철도가 진정 도시발전에 기여하기 위해서는 역세권 개발에 역점을 두어야 한다. 익산시의 경우 현재의 역사 주변지역이 공동화되고 낙후성을 면치 못하고

있기 때문에 역세권 개발을 통하여 도시발전을 모색할 필요가 있다. 특히 익산역 세권은 전북의 대표적인 학술·문화·쇼핑·축제관광의 거점으로 육성될 필요가 있다. 또한 전라선, 군산선을 이용한 관광객의 허브기능을 담당토록 해야 한다. 정읍역세권 개발시에도 정읍시 발전을 촉진시키는 동시에 낙후지역으로 지목된 고창, 부안, 나아가 임실, 순창까지도 연계하여 이용활성화를 모색할 필요가 있다. 특히 정읍역세권은 전북 남부의 산악관광, 농촌관광, 어촌관광을 활성화할 수 있도록 관광정보제공, 순환버스운행, 지역특산물 판매 등의 기능을 적극 담당해야 한다.

3) 역내 연계교통체계의 구축

고속철도는 도시와 도시간을 연결하는 가장 빠른 교통수단이기도 하지만, 그 도시와 인접도시 및 관광지간 중심 교통수단이 되지 못하고 있으며, 문전수송 수단이 되지 못한다는 단점을 지니고 있다. 결국 고속철도에 연계된 관광상품이 발전하기 위해서는 고속철도 서비스의 질에 버금가는 연계수송수단이 함께 제공되어야 한다. 숙박관광의 경우 과거 자가용을 이용하는 형태에서 벗어나 장거리의 경우 고속철도를 이용하고 주변 관광은 렌터카나 투어버스 등을 이용하는 추세가 증가할 것으로 예상되고 있다. 따라서 전북의 경우 익산, 김제, 정읍시가 관광활성화를 기하기 위해서는 렌터카, 투어버스, 숙박시설, 관광코스(할인) 등 토털여행서비스(Total Travel Service) 시스템을 완비할 필요가 있다.

4) 전북 F-TOUR 관광상품 개발·판매 강화

전북의 기존 KTX정차역이 활성화되지 못하고 있는 것은 역사의 낙후성은 물론 관광객을 유치할 수 있는 다양한 테마형 관광상품의 개발도 미흡하였기 때문이다. 그동안 전북의 경우 전주한옥마을, 변산반도, 진안 마이산, 일실치즈마을, 새만금방조제, 선유도, 선운산, 내장산, 대둔산 등을 배경으로 8종의 KTX연계 관광상품을 개발·판매하고 있으나 성과가 미흡하다고 할 수 있다. 따라서 향후에는 전북의 관광브랜드인 전북 F-TOUR 관광상품을 적극적으로 판매하여 관광객 유치를 가속화할 필요가 있다. F-TOUR는 가장 한국적인 맛과 멋이 살아있는 전

북의 풍부한 볼거리와 먹거리, 놀거리, 즐길 거리, 체험거리를 오감을 만족시킬 수 있는 전북의 새로운 관광브랜드이며, 전북도가 (주) 모두투어 및 한국철도공사와 제휴하여 추진하고 있다.

5) 관광안내체계의 강화

전북의 KTX관광객 유치확대를 위해서는 관광상품의 개발못지 않게 관광상품의 홍보 및 안내시스템을 구축하는 것이 필요하다. 다른 지역에 비해 취약한 고속철도 정차역의 관광안내소 기능을 강화함은 물론 고속철도 연계 관광지의 관광안내기능을 강화할 필요가 있다. 특히 고속철 정차역을 이용(도착, 대기)하는 여행객을 위한 다양한 서비스, 즉 상설관광안내소, 인터넷 카페, 식당, 커피숍, 매점, 특산품점, 도시문화전시관, 렌터카, 환승시설 등을 구축하여야 한다. 또한 각 고속철도 정차역과 관광코스별 주요 지점에 전담 관광안내인력(문화관광해설사, 관광안내원, 숲해설가, F-Tour 리더 등)을 배치하여 방문객들에게 수준높은 관광안내서비스를 제공함으로써 관광만족도를 제고할 수 있을 것이다.

6) 당일관광/숙박관광별 관광상품의 차별화

고속철도의 개통이후 이동에 필요한 시간이 줄어들어 따라 체류시간이 늘어나게 되고, 전국이 1일 관광권이 되었으며, 수도권 여행객이 고속철도를 이용하여 전북으로의 당일 여행이 가능하게 되었다. 이에 따라 지역의 관광객이 증가할 것으로 예상되나 숙박업소의 이용객이 줄어들 것이므로 지역 관광산업 발전을 위하여 체류를 위한 관광자원을 개발하고 주변지역과 연계한 상품을 제시해야 한다. 다른 한편으로 고속철도 개통 이후 여행패턴은 숙박여행보다 당일 귀가여행의 증가현상으로 나타나고 있듯이, 당일관광 추세를 감안하여 독특한 체험을 제공할 수 있는 이벤트 위주의 관광상품을 개발할 필요가 있다.

7) 컨벤션 등 비즈니스 육성

장기적으로 컨벤션 비즈니스의 증가가 예상된다. 전주 및 익산은 풍부한 문화유산을 보유하고 쾌적한 자연환경을 갖고 있는 역사·문화 도시임에도 불구하고

그동안 지리적 입지때문에 대규모 국제 및 국내회의를 많이 유치하지 못했다. 그러나 앞으로 새로운 대형 컨벤션센터의 건립과 함께 고속철도에 의한 획기적인 시간단축으로 국제회의에 대한 수요가 급증할 것으로 예상되며, 그 결과 전북관광의 비수기 타개에 커다란 기여를 할 것으로 전망된다.³²⁾ 또한 순수여행 목적의 관광객 보다는 비즈니스형 관광객이 증가할 것이기 때문에 역세권 개발과 더불어 고속철도 정차역에 관광안내센터의 기능을 강화하고, 다른 교통수단과의 원활한 환승이 이어질 수 있도록 연계교통시설 및 운영체계를 정비하는 것이 매우 중요한 과제가 될 것이다.

8) 지역 문화기반시설 확충 및 축제경쟁력 강화

호남선의 고속철도 운행은 시간거리의 단축을 통하여 수도권으로 학술, 문화 공연 등의 수요가 이전될 가능성이 높다. 특히 전북지역은 서울에 비하여 미술관, 공연시설, 박물관, 영화관, 문화체육센터 등의 시설이 매우 열악하다는 점에서 이들 문화시설에 대한 확충을 통하여 지역문화수요의 도내 흡수를 도모할 필요가 있다. 또한 전북의 많은 축제를 KTX와 연계하여 상품화하지 못하고 있다는 점에서 전북의 60여개에 이르는 축제중 경쟁력있는 축제를 KTX와 연계화하는데 역점을 두어야 한다.

9) 국내거주 외국인전문 관광상품 개발

전북관광의 발전을 위해서는 외국 관광객 유치가 필수적이나 단기적으로 실효성을 확보하기가 곤란하다는 점에서 단기적으로는 국내 장기체류 외국인을 대상으로 한 관광상품 개발 및 홍보·마케팅을 집중 전개할 필요가 있다. 현재 국내

32) 프랑스의 경우 고속철도 개통이후에 가장 잠재력이 큰 사업으로 판단되었던 것이 컨벤션 산업이었다. 고속철도 정차역을 갖게 된 지자체에서는 고속철도역에 인접한 기존 회의시설을 정비하거나 신축하였다. 이러한 시설은 고속철도와 더불어 어느 정도 발전되어 특히 르망의 경우 파리에서 정기적으로 개최되던 회의를 유지하는데 성공을 거두었고, 렌스와 낭트에서도 고속철도 개통이후에 컨벤션 산업이 발전하고 있는 것으로 분석되었다. 회의 유형에 있어서는 국제적인 회의보다는 국내 및 지역규모의 회의가 많은 것으로 나타났다. 이경철(2004), “고속철도의 개통과 관광컨벤션 산업의 발전방안”, 대한지방행정공제회, 「지방행정」, 4월호.

거주 외국인인 1일 평균 100만 명 정도이며, 이 가운데 장기체류자는 60만 명 내외에 달하는 것으로 추산되고 있다. 이 가운데 주한 외교사절, 엔지니어, 대기업 종사자 등을 타깃으로 삼아 KTX연계 고급 여행상품을 개발(판매 또는 웹투어)할 경우 장기적으로 전북관광의 이미지 제고는 물론 외국인 관광객 유치에도 기여할 수 있다.

10) KTX 관광연계 대책반 수시가동

고속철도의 관광객 유치잠재력에도 불구하고 그동안 소기의 성과를 거두지 못한 것은 전북 여행상품개발 및 판매에 대한 지속적인 민관협력이 부재한 데서도 기인한다. 따라서 전북도, 해당 지자체, 정차역, 여행사, 관광해설사, 전문가 등을 참여시켜 '철도관광진흥협의회'를 구성하여 정기적인 대책을 강구할 필요가 있다. 또한 도내 대학 및 전북발전연구원을 활용하여 전북의 KTX 및 일반철도를 활용한 문화관광산업 육성방안 수립, 관광상품 평가 및 모니터링 등을 수행토록 할 필요가 있다.

V. 결론

본 연구는 2004년 4월 1일 역사적으로 개통된 고속철도(KTX)가 전북의 문화관광 부문에 어떠한 영향을 주었는가를 살펴보고, 그 순기능을 극대화할 수 있는 방안을 강구하는데 초점을 두었다.

고속철도 이용객은 지난 2004년 이후 계속 증가하여 2007년 1억 명 진입을 눈앞에 두고 있으며, 그동안 경부선이 전체 이용객의 83.1%를 차지하였으나 최근 3년간 호남선 이용자의 비중이 점차 증가추세에 있다.

고속철도 개통으로 나타난 효과중 가장 중요한 변화는 수송수단간 부담률의 변화이다. 특히 국내선 항공수요의 감소가 두드러지게 나타났다. 300km 이상의 장거리 구간에서는 KTX가 56.4%의 점유율로 경쟁교통수단에 비해 압도적인 우

세를 보였으며, 중거리 구간에서는 승용차가 근소한 우위를 보이고 있는 가운데 KTX와 고속버스가 그 뒤를 따르고 있다.

고속철도 이용객의 통행목적은 친지방문 목적이 가장 많고, 가장 많이 이용하는 요일은 토요일로 나타났다. 또한 KTX를 이용하는 고객은 “30대 남성, 전문/관리직, 대졸 이상의 고학력자, 소득수준이 401만 원 이상인 사람”으로 나타났다.

전북방문 관광객들의 교통수단은 숙박관광의 경우 자가용 승용차가 74.6%('04)→75.5%('05)→57.6%('06)이며, KTX이용은 0.7%('04)→1.9%('05)→0.9%('06)으로 저조한 상황이다. 당일관광의 경우 자가용승용차의 비중은 79.4%('04)→69.5%('05)→74.6%('06)이며, KTX이용은 0.7%('05)→0.4%('06)로 나타났다.

그동안 고속철도의 개통으로 통행시간이 감소하였으나, 전북지역의 열차이용객 증가가 두드러지게 나타나지 않았으며, 전북지역 정차역 이용자의 경우 도착객수보다 출발객수가 더 많이 나타났다. 또한 박물관, 미술관, 공연시설 등의 취약성으로 이들 시설에 대한 문화수요의 역외유출 가능성이 엿보이고 있다. 나아가 고속철 정차역만 유리하고 비정차역은 퇴보하고 있으며, 전북내 3개 정차역간에도 이용 승객에 있어서도 커다란 격차를 보이고 있다.

이에 따라 고속철도를 활용한 문화관광산업의 발전방향으로 첫째, 고속철도의 전북 지역균형발전의 지렛대 활용, 둘째, 관광자원의 차별성 확보 및 콘텐츠 강화, 셋째, 문화·관광수요 도외유출의 최소화에 초점을 두어야 한다.

그리고 고속철도 연계 문화관광부문의 효과를 극대화하기 위해서는 1) 고부가가치형 문화관광산업 육성, 2) 학술·문화·쇼핑형 역세권 개발 모색, 3) 역내 연계교통체계의 구축, 4) 전북 F-TOUR 관광상품 개발·판매 강화, 5) 관광안내체계의 강화, 6) 당일관광/숙박관광별 관광상품의 차별화, 7) 컨벤션 등 비즈니스산업 육성, 8) 지역 문화기반시설 확충 및 축제경쟁력 강화, 9) 국내거주 외국인전문 관광상품 개발, 10) KTX 관광연계 대책반 수시가동 등의 10대 사업을 역점적으로 추진할 필요가 있다.