

2020

ISSUE BRIEFING

연구진

김상엽_지역개발연구부 연구위원

전북을 부산행 열차 출발역으로 동서연결철도(전주~김천) 추진방안

CONTENTS

I. 정책동향	02
II. 추진당위성	05
III. 기대효과	08
IV. 결론	10

I. 정책동향

1. 제4차 국가철도망 정책

◎ 국민 편의와 저성장 기조에 부합하는 효율적인 국토 공간 형성

- 제4차 국가철도망구축계획에는 앞으로 10년간 국가 발전 전략과 국정 운영 철학이 담겨져야 하고, 이런 측면에서 상위 계획인 『제5차 국토종합계획(2020~2040년)』과 그 방향이 같아야 함
 - 제5차 국토종합계획은 성장과 개발시대 중앙정부 주도의 국토정책 패러다임에서 사회적 가치, 형평성, 협력적 경제사회 등의 패러다임으로 변화함

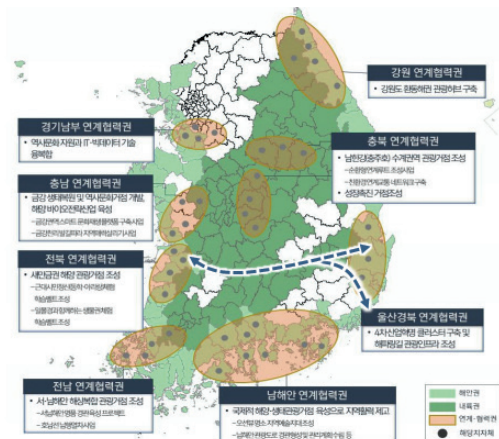
[표1] 광역 연계·협력 지방자치단체 제안사업 (예시)

구분	광역 연계·협력 제안사업	해당지자체
도로	충청·대전권 광역 연계교통망 구축	대전, 세종, 충남, 충북 등
	남해안권 통행시간 단축(남해고속도로-동해안고속도로 연계 등)	부산, 경남, 광주, 전남, 경북 등
	전북대도시권 형성을 위한 첨단교통체계 구축(철도 포함)	전북, 전남, 서울 등
	동서 내륙간선도로 확충(동서3축 고속도로, 대구-광주 달빛동맹사업)	대구, 광주, 경북, 경남, 전북, 전남 등
철도	백두대간 국가생태경관도로 조성	충북, 강원 등
	동서 내륙철도 확충(대구-광주, 김천-전주 내륙철도)	대구, 광주, 경북, 경남, 전북, 전남 등
	수도권 광역철도망 구축(GTX 구축 및 연계 등)	서울, 인천, 경기 등
	남해안 고속화철도(부산-광주)	부산, 광주, 전남 등
	동해선 고속철도 등 광역교통체계 구축	부산, 울산, 경남 등

자료 : 제5차 국토종합계획(2020~2040), 국토교통부, 2019

◎ 지역 간 협력적 관광자원 발굴을 위한 철도 인프라 정비

- 지역의 우수한 관광자원을 연계하여 관광객 유치 및 지역경제 활성화를 도모하고 지역간 연계·협력 관광 사업지원을 위한 교통 인프라 정비를 도모
 - 지역 간 연계·협력 사업 지원을 위한 도로, 철도 등 교통 인프라를 개선하고, 대중교통 노선 발굴 등 교통편의를 향상, 테마를 활용한 관광요소를 접목 등을 통해 '사람~자연~문화~역사'가 만나는 새로운 경관 인프라로 조성



자료 : 제5차 국토종합계획, 국토교통부, 2019

[그림1] 관광분야 지역 연계·협력 사업

◎ 국가 철도망 구축을 통한 이동성 강화와 효율적 운영

- 도로 단절구간의 연결, 기존 철도의 전철화·고속화, 지·간선 버스노선 확충 등을 통해 촘촘한 교통 네트워크를 구축
 - 국토공간을 통합·다핵·개방형 구조로 변화시키는 철도망 구축 : 권역간 네트워크 구축 및 국토균형발전을 위해 X자형 국가철도망 지속적으로 추진하고, 기존 철도 인프라의 용량 부족 해소와 단절구간 연결 등 시설 수준을 동등하게 구축
 - 국토공간을 보다 빠르고 촘촘한 체계로 연결하는 철도망 구축 : 권역간 네트워크 구축을 위한 신규 철도망 계획을 수립하고, 포용성장 실현, 수송력 증강을 위해 고속철도 서비스 지역 확대, 낙후철도 고속화로 기존 철도 인프라의 용량 부족을 해소

2. 전주~김천 철도 추진 경위

◎ 국가 상위계획에 부합하는 '지역발전 및 연대·협력 촉진형' 내륙간 철도

- 지난 수십년간 동서통합 및 영호남간 교류, 지역균형발전, 철도 네트워크 효율화 등을 이유로 동서내륙철도의 필요성은 계속적으로 제기되어 왔음
 - 이 사업은 2006년 제1차 국가철도망구축계획에서 추가검토사업으로 계획되었으나, 경제성 부족을 이유로 2차, 3차 계획을 거쳐 20여년 간 추가검토사업으로 머물러 있음
- 현재 제4차 국가철도망계획(수립 중)에서도 대동소이한 수준에서 검토되고 있지만 '지역발전 및 연대·협력 촉진 발전'을 최우선으로 검토해야 함
 - 해당 사업은 전라북도와 경상북도가 주도하는 연대·협력 촉진 철도망 사업이며 인적·물류 교류확대, 동서 내륙·해양권 통합 관광벨트 구축을 핵심으로 지역낙후 해소와 지역간 통합 연대 발전을 위해 반드시 시행되어야 함

◎ 단절구간(Missing Link)해소를 통한 효율적인 철도네트워크 구축 도모

- 제5차 국토종합계획 상의 철도망 전략은 단절구간을 연결하고 국토공간을 보다 빠르고 촘촘하게 연결해 권역간 철도 네트워크 효율성 향상을 목표로 하고 있음
 - 전라북도와 경상북도의 철도망 현황을 살펴보면 호남선, 전라선, 경부선 등 모두 남북축을 중심으로 운영되는 반면, 동서 내륙간을 연결하는 철도 축은 없다고 볼 수 있음
 - 새만금~김천 철도사업은 전라북도와 경상북도를 동서로 연결하여 Missing Link 해소와 더불어, 기존의 경부선, 호남선과 연계함으로써 사통팔달의 전국 철도망 구축에 중요한 역할을 담당할 것으로 판단됨

◎ 신한만, 신공항과 연결성 강화 및 글로벌 시대에 대응가능한 경제 철도

- 전주~김천간 철도는 기존 경부선, 군장산단 인입철도, 익산~대야 복선전철 등과 연계하여 새만금·환황해권과 대구·경북권, 나아가 부산·울산권과 철도 연결이 가능함
 - 환황해경제권의 물류 수송 연계 네트워크를 내륙과 연결함으로써 국가 산업·경제의 허리 축을 담당하고 동서화합 및

영·호남간 활발한 인적·물적교류를 도모

- 새만금·군산경제자유구역과 대구·경북 경제자유구역간 대량 화물 운송수단 확보로 수·출입 물동량의 신속한 이동 및 공로수송에 집중된 화물 물동량을 분산 처리를 위한 기반시설로 자리매김이 가능

◎ 주변 여건 변화에 따른 잠재적 수요 확보

- 제1차 국가철도망 계획 수립 이후, 전주~김천간 철도는 경제성과 타당성 미확보를 이유로 사업이 진행되지 못하였으나 지난 10년간 새만금개발, 혁신도시, 산업단지 조성 등으로 충분한 잠재수요를 확보하였음
 - 본 사업노선 영향권 인구는 광역적으로 약 700만명 수준이며, 관광과 산업의 활성화에 따른 경제활동 및 여가활동 동행이 2020년 기준 약 1800만 통행/일로 나타남

[표2] 본 사업노선 영향권 인구 현황

(단위 : 만인)

구분	2010년	2015년	2020년	연평균증가율
전주시	64.2	65.2	65.4	0.19%
익산시	31.0	30.6	29.9	-0.36%
진안군	2.8	2.7	2.6	-0.74%
김천시	13.6	14.0	14.1	0.36%
대구광역시	251.1	248.8	243.2	-0.32%
부산광역시	356.8	351.4	341.1	-0.45%
계	719.5	712.7	696.3	-0.33%

[표3] 본 사업노선 영향권 통행 현황 및 추이

(단위 : 통행/일)

구분	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년
전주시	1,653,716	1,656,601	1,659,117	1,648,002	1,632,887	1,599,872
익산시	529,385	519,913	508,896	498,332	484,821	467,040
진안군	45,881	44,673	43,642	42,089	38,863	36,226
김천시	274,614	270,875	266,242	258,359	245,449	236,483
대구광역시	5,021,594	4,920,125	4,791,265	4,639,257	4,460,723	4,266,944
부산광역시	10,529,567	10,443,047	10,248,379	10,024,858	9,712,085	9,321,799
계	18,054,757	17,855,234	17,517,541	17,110,897	16,574,828	15,928,364

자료 : 국가교통DB, 한국교통연구원, 2020.5

◎ 제4차 국가철도망 구축계획에 반영 전북-경북 공동 노력 필요

- 이와 같이 국가상위계획과의 부합성, 효율적인 국가철도기간망 구축, 국가와 지역의 교통환경변화에 대응한 교통망 구축을 위해 전라북도와 경상북도가 공동으로 제4차 국가철도망 계획에 전주~김천간 철도를 건의 중임
 - 대상사업 건의 제출(전북도/경북도 → 국토부) : '19. 11./ '19. 10.)

II. 추진당위성

1. 지역균형개발을 위한 철도교통 네트워크 효율성 강화

- 현 정부는 ‘전국이 골고루 잘사는 대한민국 실현’을 목표로 국민통합과 국토이용의 효율성 향상을 위해 국가균형발전 정책을 추진하고 있음
- 정책적 기조에 맞게 지역 낙후도가 가장 낮고 교통투자에서 소외되어 온 전북과 경북을 잇는 중부내륙권의 철도망 건설을 통해 국가균형발전과 지역경제 활성화의 두 마리 토끼를 잡아야 할 시기임
- 전라북도는 그동안 산업화 과정에서 지역개발이 뒤처졌으며 현재 전북과 경북은 전국 17개 광역단체 중 지역낙후도가 최하위권일 뿐만 아니라, 전주~김천간 철도 경유지역 대다수 지역의 지역낙후도가 낮으며 철도시설에 대한 투자가 부족한 실정임
- 새만금 개발이 진행되고 있는 상황에서 광역적으로 인적·물적 유통의 연결 기능을 강화하고 지역적 위상에 맞는 인프라 시설에 대한 지원이 가능한 간선 철도교통망이 필요함
- 이에 새만금~김천 철도사업은 건국 이래 동서로 단절되어 있던 국토를 효율적으로 연결을 할 수 있다는 역사의 의미와 함께 김천은 경부선, 경북선, 남부내륙선(김천-진주)이 향후 십자형으로 교차하게 되는 경북내륙권 및 부산울산권과의 교통 결절점으로서 동서 지역균형발전을 견인하는 교통의 요충지가 될 수 있음

2. 여객 및 물류수송 역할에서의 사업 추진 타당성¹⁾

- 국가기간 철도망은 여객과 화물을 효율적으로 수송함으로써 국가의 지속가능한 발전을 도모하는데 핵심적인 기능을 하기 때문에 교통수요 예측을 통해 전주~김천 철도 노선의 필요성 및 효과를 분석하고 이를 기초로 사업의 타당성을 검토하였음
- 여객 수요는 2030년 기준 일 6,102명으로 예측되었으며, 2035년 이후, 새만금 사업이 완공과 더불어 수요가 증가하여 2045년 일 약 8,300명으로 예측되었음
- 화물 수요는 2030년 기준 하루 약 5,600톤, 2045년에는 하루 9,500톤의 화물이 수송되는 것으로 예측되었음

1) 전북권 철도망 구축계획 기본조사 및 타당성 검토 용역, 전라북도, 2020

[표4] 전주~김천간 철도의 장래 교통수요 예측 결과

영향권	2030년	2035년	2040년	2045년
여객(인/일)	6,102	7,383	8,410	8,317
계	5,609	7,338	8,622	9,520
화물(단/일)				
컨테이너	4,305	5,910	6,955	7,527
일반	1,304	1,428	1,667	1,993



[그림2] 전주~김천간 철도 장래 통행배정 결과

3. 경제성분석 측면에서의 사업 추진 타당성²⁾

- 사업의 필요성을 경제적 타당성 측면에서 검토하였으며, 도로·철도부문의 예비타당성조사 표준지침(한국개발연구원, 2008)에 의거하여 분석을 수행하였음
- 비용산정 결과, 총 사업비는 2조 5천억원(공사비 2조원, 부대비용 1,850억원) 가량 소요되는 것으로 산정되었으며, 40년간 운영비 1조 5천억원을 포함 총 4조 2천억원(세금 제외)이 소요 되는 것으로 검토됨

[표5] 전주~김천간 철도 비용 산정 결과 (40년 계)

(단위 : 억원)

구분	설계비	감리비	측량및조사	공사비	용지보상	시설부대비
비용	715.6	314.8	183.0	18,302.3	218.8	31.1
구분	SE비용	예비비	차량구입비	운영비	대체투자비	계
비용	155.1	1,992.1	1,037.0	15,379.5	3,608.9	41,938.2

자료 : 세금 제외한 값이며, 용지보상비와 차량구입비용은 최종년도에 잔존치로 반영

- 편익 산정 결과는 개통년도 2028년 843.2억원, 2045년에는 1,650억원의 편익이 발생하는 것으로 분석되었음
 - 편익항목 중 통행시간 절감비용이 66.0%로 가장 높은 비율을 차지하며, 운행비용 절감편익이 25.9%, 교통사고 및 환경비용 절감편익이 약 8.2%를 차지함

2) 전북권 철도망 구축계획 기본조사 및 타당성 검토 용역, 전라북도, 2020

전북을 부산행 열차 출발역으로 동서연결철도 (전주~김천) 추진방안

[표6] 전주~김천간 철도 편익 산정 결과

(단위 : 억원)

연도	통행시간	운영비용	교통사고	환경비용	계
2028년	489.2	273.4	25.9	54.7	843.2
2030년	589.7	308.2	28.1	63.2	989.2
2035년	835.3	365.7	31.6	78.9	1,311.5
2040년	1,028.4	389.6	33.6	88.1	1,539.8
2045년	1,104.5	413.2	36.3	95.7	1,649.8

- 경제성 분석 결과, 40년간 총 할인비용은 2.37조원, 총 할인편익은 1.92조원으로 산정되어, B/C가 0.81로 분석되었음

[표7] 전주~김천간 철도 경제성 분석 결과

총할인편익	총할인비용	B/C	NPV	IRR
23,723.9	19,207.9	0.81	-4,515.9	2.63%

- 민감도 분석 결과, 비용 20% 이상 감소(운영비 제외), 편익 30% 이상 증가시 B/C > 1.0으로 경제적 타당성을 가짐

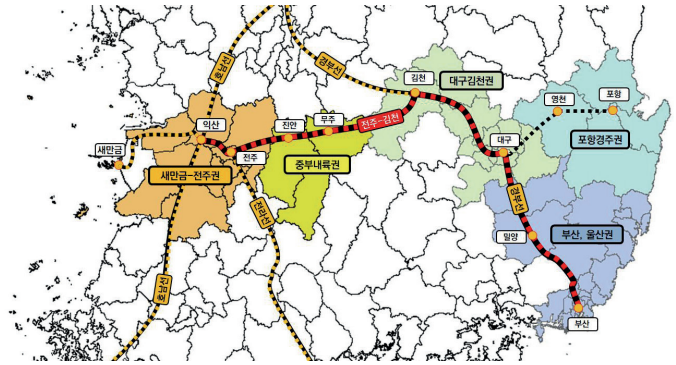
[표8] 전주~김천간 철도 민감도 분석 결과

구분	비용	B/C	NPV(억원)	IRR
비용 감소시	0%	0.81	-4,515.9	2.6%
	-10%	0.92	-1,656.8	3.6%
	-20%	1.01	191.5	4.2%
	-30%	1.11	2,039.7	5.0%
편익 증가시	0%	0.81	-4,515.9	2.6%
	+10%	0.89	-2,595.2	3.3%
	+20%	0.97	-674.4	4.0%
	+30%	1.05	1,246.4	4.5%

4. 수요 증진 방안

- 대중교통수요는 소비자 효용이론에 기초하여 경쟁수단으로 전환되는 수요와 교통시설 도입에 따른 주변 도시 및 토지이용 변화에 의해 발생하는 유발 수요로 구분됨
- 전자의 경우, 소비자 효용은 각 수단의 일반화 비용인 통행시간과 통행비용에 의해 결정되며, 철도 수단의 일반화 비용을 줄이고 수요를 증진시키기 위해서는 내부적으로 철도 통행속도 증가, 요금 할인방법이 있으며, 외부적으로는 접근시간을 절감하여야 함
 - 철도 통행속도를 증가하기 위해서는 급행/일반 형태의 서비스 다각화가 요구되며, 급행의 경우, EMU 250급 차량을 투입하고 주요 역만을 정차함으로써 표정속도를 극대화할 수 있으며, 완행 서비스를 공급함으로써 교통권 확대 및 지역 간 통행 서비스 확대 및 접근성 극대화를 도모할 수 있음
 - 요금할인 방안으로는 “철도+테마관광(복합상권)+인센티브”정책을 수립하여 인구증가와 동시에 전주~김천권 철도 수요를 증대하는 방안을 마련해야 함

- 외부적 방안으로는 전주~김천간 철도역으로 접근을 위한 대중교통 노선 공급이 동시에 이루어져야 함. 그 중 광역 노선은 전무후무함에 따라, 수요증진을 위해서는 대중교통노선망의 공급이 필수적임
- 관련연구³⁾에 따르면, 접근시간의 통행시간 가중치는 1.0~1.5배로 조사되는데, 이는 차내 통행시간 대비 접근시간은 이용자에게 최대 2.0배 가중되어 인식됨에 따라 이를 최소화하는 것이 매우 중요함



[그림3] 전주~김천간 철도 영향권 및 대중교통망 구축 범위

- 후자의 경우, 철도시설 공급에 따라 주변 도시(지가 등) 및 토지이용 변화에 의해 발생하는 유발 수요가 예상되며, 해당 수요를 적극적으로 유치하기 위해 민간투자(PPP) 유치를 통한 역세권 개발이 필수적으로 요구됨
 - 전주역과 김천역은 전주~김천간 철도 개통시 2개 이상의 국가기간교통망이 경유함에 따라 광역환승센터로 지정이 가능함에 따라, 해당 부지의 개발사업이 용이하고 민간투자 유치로 철도수요 증대, 지역경제 발전에 큰 기여를 할 것으로 예상됨
 - 최근 민간투자 유치를 통한 역세권 개발이 활성화하고 있으며, 주거/상업/공공/MICE 산업이 역세권을 중심으로 활성화되고 있음
 - 광역 철도망으로는 대구 복합환승센터, 서울역 복합환승센터, 청량리역 복합환승센터가 대표적인 사례이며, 최근 수도권 지역의 GTX-A 노선의 영동대로(삼성역), 구성역 또한 민간투자사업 형태로 역세권 개발 진행 중임

III. 기대효과

1. 전북을 부산행 열차 출발역으로(동서교류)

- 지난 수십년간 모든 정부가 동서화합, 동서간 균형발전을 슬로건으로 정책을 수립하고 많은 노력에도 불구하고 현실적으로 동서간 교류는 매우 미흡한 상황임
 - 그동안 경제성을 이유로 동서 내륙간 철도 및 도로 인프라 또한 제대로 구축되지 않아 동서간 인적·물적 교류 단절이 계속되고 있다는 점을 생각해 볼 필요가 있음
- 교통수요는 도시발전과 교통시설간의 상호작용에 의해 결정되고 지속적인 환류를 통해 변화

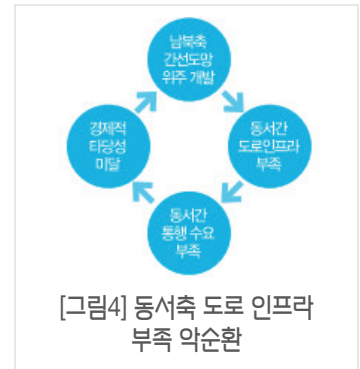
3) 한국개발연구원(2008), 도로철도 부문사업의 예비타당성조사 표준지침(제5판)

전북을 부산행 열차 출발역으로 동서연결철도 (전주~김천) 추진방안

하게 되는데, 동서간은 내륙간을 연결하는 도로나 철도가 미비하고 낮은 철도 접근성 때문에 수요가 낮을 가능성이 있음

- 동서간 간선 철도망의 부족은 동서 간 수많은 Missing Link를 초래하였고, 단절 구간의 증가는 동서축은 물론 남북축 이동에도 악영향을 미치고 있음
- 이는 여객 및 물류의 이동성과 접근성을 저해함으로써 통행 발생(Production)과 유입(Attraction)의 발생 기회를 원천적으로 차단하고 있음

- 전주 한옥마을의 경우, 전주행 KTX가 개통되기 전에는 하루 2,700명이 다녀갔으나, 2011년 KTX가 개통된 이후에는 하루 8천명, 2020년에는 하루 약 3만명의 이용객이 다녀간 것으로 나타났음 (연 1,00만명 이상의 관광객 이용, 10배 이상 증가)
- 이는 KTX의 개통이 수요(관광)발생의 주요 원인임을 반증하는 것으로, EMU 250이상의 전북 발 부산행 철도가 운행될 경우, 이와 유사한 수요 증가 (연 3만명)가 발생할 것으로 기대됨

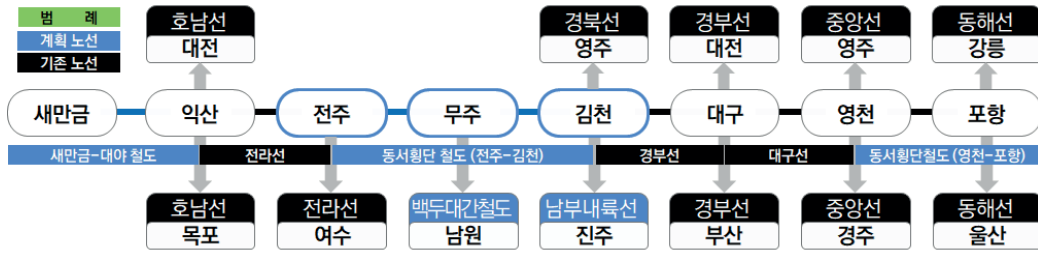


2. 한반도 신성장 허리축 및 서해안권 글로벌 역할 확대

- 새만금·군산경제자유구역과 대구·경북경제자유구역이 하나로 연결되어, 물류수송 등 경제적 파급효과가 기대되며, 특히 전북권역이 새만금 신항만을 중심으로 대중국 무역 기지로 발전하는데 기폭제 역할을 할 것으로 예상되며 향후 중국과 일본, 동남아 등 동북아 국가들과의 네트워크 구축을 통해 서해안권의 글로벌 위상 및 역할 확대
- 또한, 무주덕유산국립공원, 무주 태권도원, 경북권을 연계한 인적·물적 대량수송 수단을 확보해 영호남 관광벨트 구성하고, 전북·경북 지역의 제조업과 농산물 교류가 원활해지고 이로 인해 동서화합 및 영호남의 상생발전 도모에 큰 도움이 될 것으로 기대됨

3. 국가철도망 효율화 측면 네트워킹

- 본 사업을 통해 서쪽으로 전주에서 익산, 군산을 경유 새만금까지, 동쪽으로는 진안, 장수, 무주를 거쳐 김천, 포항, 부산 등과 연결하여 영호남 상생 환경 조성
- 나아가 장항선, 전라선, 경부선 등 남북축과 연계한 철도네트워크 구축을 통해 철도 운행노선을 다양화함으로써 전국 철도 네트워크의 효율성 향상, 철도의 접근성 향상, 철도 이용향상 등 지속가능한 녹색성장을 도모함



[그림5] 전주~김천 연결철도(Missing Link)를 통한 전국 통합 철도망 완성

4. Post Covid-19에 대응 가능한 교통망 구축

- 전세계적으로 Covid-19 팬데믹을 겪고 있으며, 현재 국내 총 누적 확진자 수도 약 220,000명 (2020.9.10.기준)으로 향해가고 있는 이 시점에서 Covid-19에 대한 대응 방안 검토가 필요함
- 한국교통연구원 연구에 따르면, 교통수단별 감염병 확산력의 차이가 발생하며 ‘고속버스 > 일반철도 > 고속철도 순’으로 분석되었음
- 현재 동서내륙축의 이동은 고속·시외버스에 의존하고 있는 상황에서 본 사업을 통해 대중교통 이용활성화를 도모하고 Covid-19 감염 가능성을 낮출 수 있는, Post Covid-19 시대의 지속가능한 교통서비스를 제공할 수 있음

IV. 결론

◎ 필요성

- 본 사업은 전라북도 중추도시 전주·세만금 권역과 경북의 중추도시인 김천·대구 권역을 연결하고 나아가 부산·울산권과의 여객과 화물을 효율적, 환경적으로 수송함으로써 국가의 지속가능한 발전을 도모하는데 핵심적인 기능을 할 것으로 기대 됨
- 국가 상위계획에 부합하는 ‘지역발전 및 연대·협력 촉진형 내륙간 철도’, ‘Missing Link해소를 통한 효율적인 철도네트워크 구축 도모’, ‘신항만, 신공항과 연결성 강화 및 글로벌 시대에 대응 가능한 경제 철도’, ‘세만금개발, 혁신도시, 산업단지 조성을 통한 잠재적인 수요 확보’ 측면에서 본 사업은 반드시 국가적으로 시행타당성이 충분하며 이를 위해 제4차 국가철도망 구축계획에 반드시 반영되어야 함

전북을 부산행 열차 출발역으로 동서연결철도 (전주~김천) 추진방안

◎ 타당성 확보 방안

- 교통수요 예측 결과, 여객 수요는 2045년이 되면 하루 약 8,300명의 승객이 이용할 것으로 예측되었으며, 이는 현재 운영 중인 중앙선, 충북선, 태백선, 영동선 보다 높은 수준임
- 경제성 분석 결과, B/C가 0.81로 분석되었으며, 서비스 다양화, 연계프로그램 개발, 민간투자사업 등을 통해 사업의 타당성을 확보할 수 있을 것으로 판단됨
- 향후 본 사업 타당성조사 수행시, 기존 방식과 차별화된 평가 방식이 요구되는데, 예비타당성조사 제도 개편방안(2019.4.3.)에서도 이미 제시되어 있는 ‘수도권·비수도권 평가항목 비중 이원화 및 균형발전 평가 강화’, ‘다양한 사회적 가치를 정책성 평가의 주요 항목으로 분석’을 통해, 당 사업이 국정목표에 부합하여 추진될 수 있도록 타당성 사업 진행시 반드시 고려되어야 함
 - 경제성 (35~50%→30~45%), 정책성 (25~40%→25~40%), 지역균형 (25~35%→30~40%)

◎ 제 언

- 현 정부가 추진하고 있는 ‘전국이 골고루 잘사는 대한민국 실현’하고 국민통합과 국토이용의 효율성 향상을 위해 국가 균형 발전 정책’을 위해, 지역 낙후도가 가장 낮고 교통투자에서 소외되어 왔던 중부내륙권의 철도망 건설을 통해 지역 경제 활성화, 국가균형발전을 도모할 시 기임
- 전북을 부산행 열차 출발역으로 추진함으로써 동서간 교류, 지역균형발전을 도모하고, 단절된 철도망 연결함으로써 국가철도망을 효율화를 달성하는 한편, Post Covid-19 시대 한반도 산업·경제·관광·무역의 신성장 동력 및 기폭제의 역할을 할 것으로 기대함

<참고문헌>

1. 제5차 국토종합계획(2020~2040), 국토교통부, 2019
2. 국가교통DB, 한국교통연구원, 2020.5
3. 월간교통 2020년 3월호, 메르스 감염병 사례로 바라본 코로나19 교통 대응전략, 이준, 2020.3
4. 전주-김천 철도 추진전략, 전라북도, 2014
5. 도로·철도부분의 예비타당성조사 표준지침(제5판), 한국개발연구원, 2008
6. 교통투자평가지침(제5판), 국토교통부, 2017
7. 예비타당성조사 제도 개편방안, 관계부처 합동, 2019
8. 전북권 철도망 구축계획 기본조사 및 타당성 검토 용역, 전라북도, 2020
9. 전북-경북 끊어진 동서망, 국가차원 해결 필요, 전북연구원, 2017
10. 철도통계연보, 한국철도공단, 2019
11. 전라북도 통계연보, 전라북도, 2019
12. 전주 한옥마을 이용객 현황, 전주시, 2008~2017



ISSUE BRIEFING
2020. 09. 22 Vol. 231



55068 전라북도 전주시 완산구 공주팔각로 1696 Tel 063-280-7100 Fax 063-286-9206

발행인 김선기
발행처 전북연구원

※ 이슈브리핑에 수록된 내용은 연구진의 견해로서 전라북도 정책과 다를 수 있습니다.
※ 지난 호 이슈브리핑을 홈페이지(www.jthink.kr)에서도 볼수 있습니다.

