

이용자 관점의 고속철도 공급 형평성과 이슈: 호남 및 경부선을 중심으로

임광균[†], 이상현, 장우성

초 록 전국의 2017~2022년 동안 연평균 고속철도 이용자 수 약 82백만명에서 2023년 95백만명(일평균 26만명)으로 증가되었다. 점유율로 보면, KTX는 74%, SRT 26%를 보였다. 코로나 이후 고속철도 이용자 수는 다시 회복되어 목요일 오후부터 좌석을 예매하기가 매우 어려워졌다. 특히, 광주에서 서울로 향하는 고속철도 좌석을 구하는 것이 어려워, 광주시민들은 경부고속철도 열차 현황과 비교하여 '호남 홀대론'과 같은 영호남 지역 차별을 이야기하고 있다. 본 연구는 실제로 호남선과 경부선의 고속철도 공급현황과 좌석점유율을 각각 비교하고 지역의 인구와 비교한 공급의 차별이 실제로 존재하는지 분석하였다. 분석결과 호남과 영남의 인구 비율이 대전권을 제외하더라도 2.5배 더 많은 상황에서 익산과 동대구를 기준으로 공급되는 좌석의 규모는 동대구가 익산의 2.4배로 인구비율과 거의 유사하였다. 즉, 수요와 공급의 측면에서 고속철도의 '호남 홀대론'은 존재하지 않았다. 마지막으로 좌석 부족 해결을 위한 가능한 방안을 제시하였다.

[†] 교신저자: 송원대학교 철도경영학과(ikay@songwon.ac.kr)