

접근성 측면에서 본 오송역 입지 분석

김혜린 · 최가영 · 최미라

I. 서론	
1. 연구배경 및 목적	2. 현 위치의 이점과 문제점
2. 연구 방법 및 절차	1) 이점
3. 접근성에 대한 이론적 정의	2) 문제점
II. 연구내용	3. 오송역 이용현황 분석
1. 오송역의 위치와 현황	1) 상관관계 분석
1) 위치 및 이용 현황	2) 교통수단과 소요시간 분석
2) 주변 현황	
3) 접근체계	III. 결론

초록

본 연구는 접근성 측면에서 본 오송역의 입지를 분석하기 위한 것으로, 오송역 개통 당시에 언급되던 여러 문제점들에 대해 '현재 오송역의 위치는 접근성이 좋은 편인가'라는 의문을 가지고 연구 주제를 설정하였다. 이를 위해 먼저 접근성의 이론적 정의와 본 연구에서 사용하고자 하는 정의와 그 이유를 제시하였다. 그 후 오송역의 현 위치에 대한 개관, 이용 현황, 주변 현황 등에 대해 알아본 뒤 접근성에 직접적인 영향을 미치는 요인인 도로망과 대중교통, 고속철도 등과 오송역과 연결 관계를 알아보고 이들을 통해 현 위치의 입지를 분석해 보는 순서로 연구를 진행하였다. 타 지역과의 접근성의 경우 대부분 철도를 이용하는 편으로 이 때문에 오송역은 KTX를 포함한 세 노선이 지나는 분기역답게 접근성이 좋은 편이었다. 그러나 주변 지역과의 경우, 접근교통체계의 부족으로 인한 시간경쟁력 및 편리성 저하, 진입도로의 부족, 광역교통체계의 추가적 확보 부족, 환승체계 구축 미비와 같은 요인들로 인해 대중교통과 자가용을 이용할 경우 소요시간이 길어져 접근성이 떨어짐을 알 수 있었다. 이를 통해 알 수 있는 사실은 오송역의 현 위치는 타 지역과의 관계에서는 여러 가지 이점을 가지기도 하지만 주변 지역과의 관계가 가지는 문제점 또한 적지 않았다는 것이다. 이를 위해 앞서 말한 도로망과 대중교통 체계 등 여러 방면에서 개선방안을 마련하고 이를 실천해야 할 것이다.

I. 서론

1. 연구배경 및 목적

2015년 4월 KTX 호남선이 본격적으로 운행에 들어가면서 KTX 경부선, 충북선을 포함한 세 노선의 분기점 역할을 하는 오송역이 개통되었다. 그러나 오송역은 현재위치로 선정되기 이전부터 많은 문제점이 제기 되었다. 그 내용을 간략히 살펴보면 ‘이미 역사가 있는 천안·아산역, 대전역 등이 있음에도 불구하고 굳이 새로운 역사를 지어 분기점으로 설정해야 하는가?’와 ‘오송역을 분기점으로 삼는 것이 앞서 말한 두 역보다 시간이 단축되는가?’의 효율성과 접근성에 대한 문제들이었으나, 이러한 이견에도 불구하고 오송역은 최종적으로 분기점으로 선정 되었다. 이로 인해 현재 오송역의 입지에 대한 고찰과 이를 바탕으로 두 가지 질문을 도출할 수 있다.

① 현재 오송역의 위치는 접근성이 좋은 편인가?

② 접근성 측면에서 현재 오송역의 입지는 어떠한가?

본 연구는 이러한 논란의 중심에 있는 오송역의 현 위치와 주변현황에 대해 알아본 후 접근성과 관련된 여러 가지 요인들을 살펴보고, 현 위치로 인해 나타나는 특징과 이용현황을 조사한 후 이를 종합적으로 검토하여 현 입지를 분석하고자 한다.

2. 연구 방법 및 절차

이러한 주제를 연구하기 위해서 문헌 연구와 설문조사의 두 가지 방법을 사용하였다. 접근성의 개념과 현 위치에 관련된 사항은 주로 문헌 연구를 통해 이루어졌으며, 접근성에 영향을 미치는 요인은 오송역 주변의 주요 도시(대전, 세종, 청주, 천안 등)와 오송역 간 대중교통(버스 운행 횟수와 노선 등), 도로망, 고속철도 등의 연결 관계를 기준으로 하였다. 이후 오송역의 입지와 접근성에 관한 의견은 이용자 다수의 의견이 가장 중요하다고 생각했기 때문에, 질적 연구 방법보다는 양적 연구 방법 중에서도 설문지법을 사용하였다. 표본추출은 오송역을 이용하는 사람들을 중심으로 조사하는 의도적 표집을 사용하였다.

설문조사는 2015년 11월 12일 목요일 오후 5~7시에 실시하였다. 설문지는 총 100부를 배부하였으며, 이 중 유효 응답자수는 91명이다. 설문조사의 문항은 거주지역과 최종 도착역, 이용 목적, 이용 빈도, 역으로 올 때 이용하는 교통수단과 소요시간 등으로 이루어져 있다. 거주지와 도착역을 조사한 이유는 주된 출발지와 행선지를 알기 위해서이다. 또한 이용 목적과 빈도는 비주기적인 이용객과 주기적으로 이용하는 이용객을 구분하기 위하여 조사하였는데, 이는 이용 목적과 빈도에 따라 접근성에 대한 생각이 다르게 나타날 수 있다고 보았기 때문이다. 역까지 오는 교통수단과 소요시간은 접근성에 대한 직접적인 문항으로 이용하는 교통수단에 따라 접근성에 대한 생각의 차이가 나타날 것이라고 보았고, 물리적인 거리를 문항으로 제시할 경우, 대답이 모호하기 때문에 소요 시간을 물어으로써 이동 거리에 대한 정보를 얻고자 하였다.

각 문항에 대한 분석방법은 기술통계의 한 방법인 빈도분석을 사용하여 분석했으며, 거주지와 도착지 등 상관성이 있다고 생각되는 항목에 대해서는 상관관계 분석을 통해 그것을 입증하고자 하였다. 이러한 분석으로 오송역의 입지와 이용현황에 대해 살펴보고 도출된 결과를 통해 현 입지와 이것의 타당성에 대해 논의하였다.

3. 접근성에 대한 이론적 정의¹⁾

일반적으로 접근성은 출발지에서 목적지까지 도달할 수 있는 능력을 의미한다. 이런 측면에서 Hansen(1959), Ingram(1971), Gibson(1977), Leake & Huzayyin(1980)은 각 개인에게 주어지는 기회와 다양한 환경을 고려하여 목적지에 도달하기 용한 정도라고 접근성을 정의하고 있다. Kwan and Weber(2003)은 접근성을 ‘장소의 접근성(Place Accessibility)’ 과 ‘사람의 접근성(Individual Accessibility)’ 로 분류하고, 각각 ‘특정 장소가 다른 장소에 얼마나 가까운가 혹은 접근하기 쉬운가’ 와 ‘각 개인이 얼마나 도시공간에 분포하는 시설에 쉽게 접근할 수 있는가’ 로 정의하고 있다.

이처럼 도시에서 접근성은 도시민 또는 거주자가 도시에서 활동을 위한 기본적인 원리이면서 우수한 도시 형태를 결정짓는 핵심적인 요소이지만 접근성 측정은 너무 복잡하여 예측대상이 도시패턴, 행태변화, 이동행태, 서비스 제공, 공공재의 균등한 배분 등의 연구 목적에 따라 달라질 수 있고 각 분야마다 정의에 대한 부분도 조금씩 상이한 부분이 있다. 이는 과거 연구를 기초로 다음과 같이 3가지로 구분할 수 있다.

첫째, 지역 간 공간적 격리정도 (Degree of spatial separation)이다. 이 정의에 따르면 어느 한 지점의 접근성은 다른 모든 지점으로부터의 공간적 입지의 함수라고 할 수 있으며, 지역 간 거리, 통행비용, 시간 등으로 상대적 근접성으로 설명할 수 있다. 이러한 개념은 교통시스템에서 통행비용의 역수로 설명될 수 있다.

둘째, 개인이 그 지역에서 어떤 활동을 하기 위한 가질 수 있는 기회의 크기이다. 이러한 개념은 기회를 제공하는 지역까지의 통행비용으로 인한 활동기회의 감소를 고려함으로써, 모형 내에 토지이용과 교통요소를 동시에 포함한 것이라 할 수 있다.

셋째, 교통-토지이용 체계를 이용함으로써 얻어지는 소비자잉여 (Consumer's surplus) 또는 순편익 (Net benefit)이다. 소비자 잉여란 소비자가 가지고 있는 지불의사금액 (Willingness to pay)과 지불금액과의 차이를 말하는 것으로 이런 접근성의 개념은 교통-토지이용 체계를 이용함으로써 발생하는 총 효용이 지불한 교통비용 보다 큰 경우 얻게 되는 초과효용을 의미한다. 통상 교통투자로 인한 편익 산정 시에 투자 전후의 접근성, 지표를 추정함으로써 두 총량 값의 차이가 소비자 잉여라고 가정하여 편익으로 간주하고 있으나, 둘 간의 차이를 설명할 때 화폐단위가 모호하여 경제학적 평가에서는 직접적으로 사용되지 않으며, 보상 변화(Compensating variation)의 개념을 활용하여 평가한다.

우리는 접근성 측면에서 본 오송역 입지를 분석하기 위해서, 여러 지역 간의 거리, 통행비용, 시간 등을 고려하여 접근성을 정의한 첫 번째 개념을 바탕으로 연구를 진행하였다.

1) 한근수 (2012)의 연구를 요약 정리한 것임.

II. 연구내용

1. 오송역 위치와 현황

1) 오송역의 위치 및 이용 현황

오송역은 충북 청주시 오송읍 오송리 149-3번지 일원에 위치하고 있고, 각각 시청을 기준으로 세종시까지는 9.5km, 청주시까지는 12.2km 이격되어 있다.



그림 1. 오송역 주변 지역의 인구 수 1:160,000
출처: 통계청 홈페이지

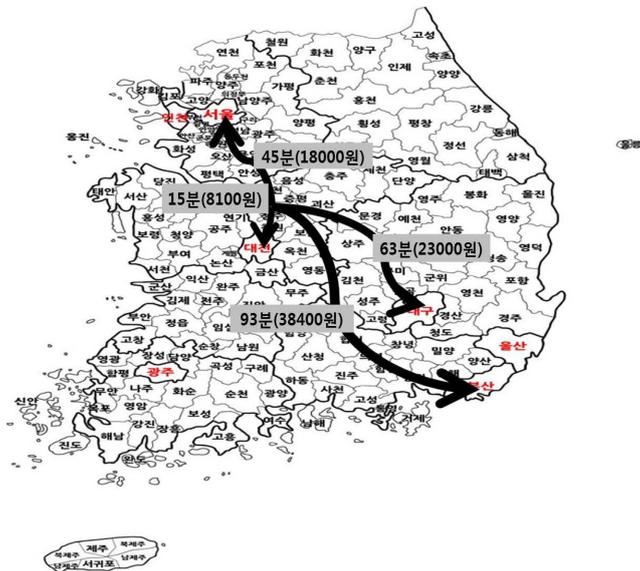


그림 2. 오송역과 도시 간 소요시간 (KTX 기준) 과 운임요금
출처: 한국철도공사 홈페이지

표 1. KTX 오송역 정차횟수

2010년	경부선	상행	19회
		하행	21회
2011년	경부선	상행	16회
		하행	14회
	호남선 (광주`목포 방향)	상행	2회
		하행	4회
경전선 (창원`마산 방향)	상행	1회	
	하행	5회	
2015년	경부선	상행	27회
		하행	25회
	호남선	상행	5회
		하행	4회
	경전선	상행	3회
		하행	4회
전라선 (여수방면)	상행	2회	
	하행	4회	

출처: 호남고속철도 개통에 따른 KTX 오송분기역 탄생과 과제, 오상진, 2015

2) 주변현황

2005.11월 충청북도가 수립한 『오송 신도시 기본계획』에서는 365만평의 오송 신도시를 3단계에 걸쳐 개발하는 구상을 제시하고 있다. 현재 오송역 주변은 오송 신도시, 오송 생명과학단지, 오송 제2생명과학단지가 개발 중에 있다. (충북개발공사, 2011)

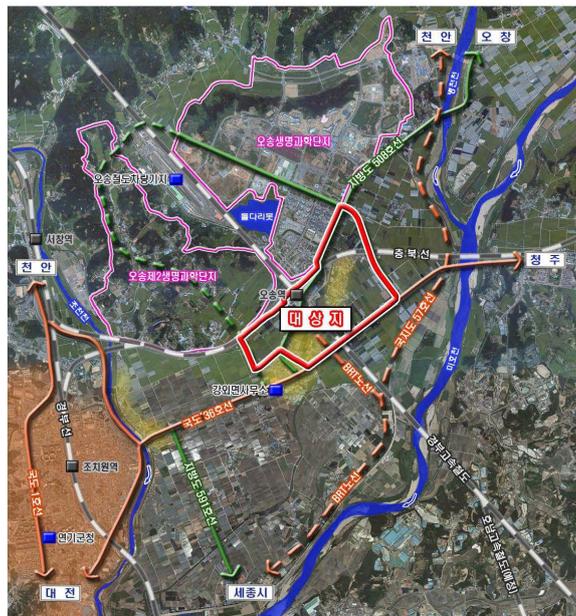


그림 3. 오송역세권 사업대상지 위치 및 교통망도

출처: 충북개발공사, 2011

3) 접근체계

아래 소요시간은 출발지를 각 시·군청, 교통수단은 자가용을 기준으로 조사한 것이다. (오창IC 제외) 세종시의 경우 세종정부청사에서 오송역까지 30분이 소요되어 청주시 보다 오히려 통행시간이 짧게 나타난다. 청주도심은 오송역과 상대적으로 가까이 위치하고 있음에도 간선도로의 많은 신호교차로 경유에 따라 통행시간이 과다 소요되고 있다.

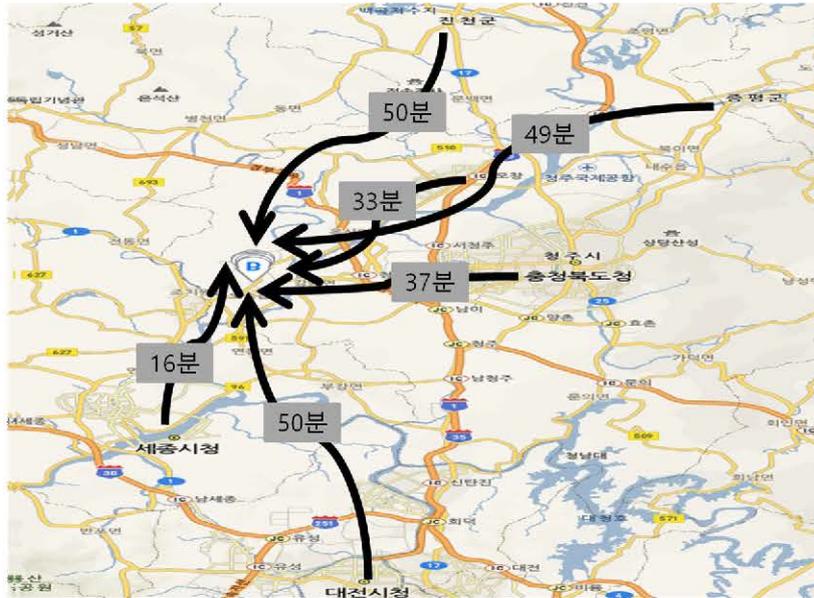


그림 4. 오송역 주변 지역에서 오송역까지의 소요시간 1:160,000
출처: 호남고속철도 개통에 따른 KTX 오송분기역 탄생과 과제, 오상진, 2015

대중교통의 경우 청주시에서는 2010년 11월 오송역 개통에 따라 청주도심~오송역 간 시내버스운행을 1일 22회에서 52회로 확충하고, 고속터미널~오송역 간 노선을 신설하여 1일 28회 운행함으로써 1일 총 80회를 운행하고 있다. 또한 대전 반석역~세종정부청사~오송역 간 31.2km 구간을 간선급행버스(BRT)²⁾가 1일 59회 운행 중으로 반석역~세종청사구간 23분, 정부세종청사~오송역 구간은 20분 정도 소요되고 있다. (원광희, 2011, 7-27)

BRT란 주요 도로에 버스전용차로를 설치하고 급행으로 버스를 운행시키는 급행버스 시스템으로 도착정보시스템, 버스우선신호체계, 환승터미널 등을 갖춰 기존의 버스 운행 방식보다 정시성, 신속성, 수송능력이 대폭 향상된 대중교통체계를 말한다.

도심과 외곽을 잇는 주요 간선도로 전체 또는 도로 중앙에 버스만 다닐 수 있는 전용도로를 설치하고, 요금징수 시스템, 승강장, 환승정거장, 환승터미널, 정보체계 등은 전철처럼 적용된다. 즉 모든 버스차로나 차량, 정류장을 하나의 시스템으로 통합해 관리하게 된다. BRT시스템은 지하철에 비해 건설비용은 10분의 1 수준에 불과하지만 지하철 못지않게 정시성과 편리성이 뛰어난 첨단 버스체계로, 미국 유럽 등 세계 40여개 도시에서 시행되고 있다.

2) BRT(Bus Rapid Transit): 간선급행버스체계의 준말



그림 5. BRT 노선도 (오송역~반석역)
출처: 세종시 버스정보시스템

1:320,000

2 현 위치의 이점과 문제점

1) 이점

(1) 철도통행시간 단축

2010년 11월 1일 고속철도 오송역 개통 이후 경부선 40회, 호남선 8회 등 1일 총 48회 열차를 운행하고 있으며, 서울 45분, 부산 1시간 49분, 목포 2시간 39분이 소요된다. 경부고속철도의 개통이 이용자들에게 미치는 가장 큰 효과는 통행시간이 단축된다는 점인데, 아래 표에서 보는 바와 같이 새마을호 운행시간 대비 적게는 30%에서 45%이상 단축율을 보일 것으로 예상된다.

표 2. 고속철도 정착역 예상소요시간 비교

구간	거리(km)	2004 운행시간 (분)	2010 운행시간 (분)	새마을호 운행시간 (분)	단축시간 (분) (‘04)	단축율(% (‘04)
서울-천안아산	96.3	34	34	52	18	34.6
서울-오송	124.3	-	41	1:15	34	45.4
서울-대전	159.2	49	47	1:32	43	46.7
서울-동대구	292.4	1:39	1:20	3:03	1:24	45.9
서울-부산	409.8	2:40	1:56	4:10	1:30	36
서울-익산	250.0	1:38	1:38	2:38	1:00	38
서울-광주	352	2:38	2:38	3:52	1:14	31.9
서울-목포	411.1	2:58	2:58	4:42	1:44	36.9

출처: 고속철도 오송역 개통에 따른 파급효과와 지역발전 전략, 원광희 외, 2010

오송역의 개통으로 서울-오송 구간의 단축시간은 34분으로 45.4%의 단축효과를 보일 것으로 예상되며, 오송의 지리적 입지로 대부분의 지역이 30분에서 1시간 이내의 통근·통학 거리에 있게 되며, 침체일로에 있는 충분석의 활용이 강화되는 효과를 거둘 수 있다.³⁾

(2) 교통·물류 중심지 부상

KTX 호남고속철도 개통에 따라 충북 오송역이 신 수도권 교통, 물류의 중심으로 부상하고 있다. 1일 평균 이용객이 1만 명을 넘어서면서 2016년에는 연간 400만 명 이상 달할 전망이다.

충청북도에 따르면 지난 4월 2일 KTX 호남고속철 개통 이후 1일 평균 이용객이 22.1%(2038명) 증가한 것으로 나타났다.

개통 전인 지난 1월 1일부터 4월 1일까지 1일 평균 이용객은 9209명(총 이용객 83만8034명)이었지만 개통 이후에는 1만1247명(총 이용객 112만4719명)으로 집계됐다. 올해 누적 이용객은 개통 100일을 맞은 지난 7월 10일 약 194만 명에 달하고 있다.

도 관계자는 “지난해 전체 이용객이 291만2039명인 것과 비교해 올해는 112만 명 정도 증가할 것으로 예상된다.”며 “호남 KTX 개통으로 1일 평균 이용객 증가 추세와 메르스 발생에 따른 이용객 감소 등을 감안하면 내년에는 연간 이용객이 400만 명을 넘을 것”이라고 전망했다.

호남고속철도 개통 전 오송역의 KTX 정차는 74회(최저 66회)에서 개통 이후 120회(최저 110회)로 늘어나 오송역 전체 정차 횟수는 62% 증가했고, 호남선은 333% 급증했다. 이용객 증가에 따라 오송역은 사회, 문화, 산업 교류의 중심지 역할은 물론 교통, 물류의 중심지로도 부각되고 있다. 경부선과 호남선이 만나는 분기역으로 전국 모든 고속철도 이용이 가능하기 때문이다.⁴⁾

2) 문제점- 오송역과의 연계 교통의 한계

철도를 이용한 세종시로의 통행 시 가장 주요한 관문은 오송역이라 할 수 있다. 오송역과 연계되는 대중교통으로는 현재 BRT (990번: 반석역⇔오송역)와 버스뿐이며 BRT의 경우 20분마다 운행되지만 오송역과 연결되는 노선이 하나뿐이다. 일반버스의 경우 8개의 노선이 있으나 배차시간이 매우 긴 상황이다. 청주시 방면의 경우, 747번 급행버스를 이용하여 청주시내 가경터미널까지 20분이 걸린다. 오송역이 개통된 지 무려 4년 만에 생겨난 교통대책은 배차 간격이 25분으로 천안아산역의 1호선 전철과 비슷한 빈도로 다닌다. 이 외의 문제점으로는 첫째, 오송역 이용 후 최종목적지로의 접근교통체계의 부족으로 고속철도의 장점인 시간경쟁력 및 편리성이 결여된다.

둘째, 오송역 열차 정차횟수 부족으로 지역 간 이동이 불편하다. 2011년 48회에서 2013년 72회로 증가하고 있으나 향후 지속적으로 증가될 필요가 있다.

셋째, 현재 점차적으로 BRT 운행, 지·간선 버스체계개편 등 내부이동여건은 개선되고 있으나 오송역 진입도로의 부족 등 광역교통체계의 추가적 확보가 필요하다.

넷째, 오송역 단일관문체제로 과다이동 발생 시 불편과 혼잡의 원인이 될 수 있다.

마지막으로 도시 내 BRT 중심 환승센터 계획은 수립되었으나 철도역 중심의 환승센터 계획이 미수립된 실정으로 철도역 중심의 환승체계 구축이 필요하다.⁵⁾

3) 고속철도 무정차 통과를 기준으로 하여, 거리는 서울역 기준임. 단축시간/현 통행시간으로 산출 (오송역은 새마을호 운행시간은 조치원-서울역 간 이용시간을 기준)

4) 중도일보 (http://www.joongdo.co.kr/jsp/article/article_view.jsp?pq=201507120098)

5) 김병관 외 (2014)



그림 6 오송역과 주변지역으로의 접근 현황 1:160,000
출처: 행정중심복합도시 추진에 따른 철도이용 활성화 방안, 김병관 외, 2014

3. 오송역 이용현황 분석

1) 상관관계 분석

상관계수

		거주지	도착지	목적	이용빈도	횟수	교통수단	소요시간
거주지	Pearson 상관계수	1	.457*	.042	.227	.061	.135	-.118
	유의확률 (양쪽)		.000	.691	.031	.702	.201	.265
	N	91	91	91	91	42	91	91
도착지	Pearson 상관계수	.457*	1	.172	.203	-.069	.020	.130
	유의확률 (양쪽)	.000		.103	.053	.665	.854	.220
	N	91	91	91	91	42	91	91
목적	Pearson 상관계수	.042	.172	1	.333*	-.325*	-.044	.186
	유의확률 (양쪽)	.691	.103		.001	.036	.682	.078
	N	91	91	91	91	42	91	91
이용빈도	Pearson 상관계수	.227	.203	.333*	1	-.003	.084	.014
	유의확률 (양쪽)	.031	.053	.001		.983	.428	.896
	N	91	91	91	91	42	91	91
횟수	Pearson 상관계수	.061	-.069	-.325*	-.003	1	.053	.231
	유의확률 (양쪽)	.702	.665	.036	.983		.738	.142
	N	42	42	42	42	42	42	42
교통수단	Pearson 상관계수	.135	.020	-.044	.084	.053	1	.134
	유의확률 (양쪽)	.201	.854	.682	.428	.738		.206
	N	91	91	91	91	42	91	91
소요시간	Pearson 상관계수	-.118	.130	.186	.014	.231	.134	1
	유의확률 (양쪽)	.265	.220	.078	.896	.142	.206	
	N	91	91	91	91	42	91	91

** 상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의합니다.

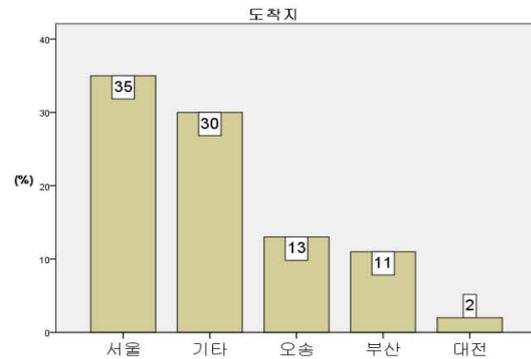
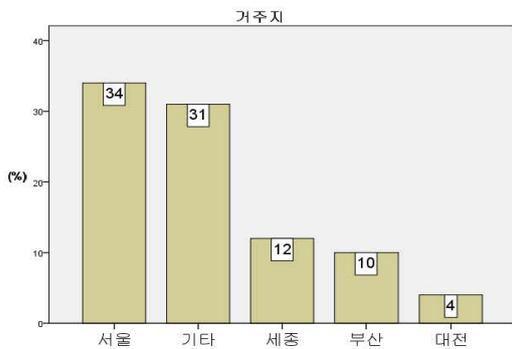
* 상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의합니다.

각 문항별로 상관관계 분석을 한 결과, 거주지와 도착지, 거주지와 이용 빈도, 목적과 이용 빈도, 목적과 이용횟수 4항목이 유의미한 것으로 나타났다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

(1) 거주지와 도착지

		도착지					전체
		오송	대전	서울	부산	기타	
거주지	세종	5	1	4	1	1	12
	대전	1	1	2	0	0	4
	서울	1	0	27	0	6	34
	부산	0	0	0	9	1	10
	기타	6	0	2	1	22	31
전체		13	2	35	11	30	91

이용객의 거주지와 도착지를 분석한 결과 두 문항 모두 서울이 각각 34%, 35%로 가장 높게 나타났다. 또한 기타 지역도 높게 나타난 것으로 보아 오송역 주변 지역보다는 타 지역에서 더 많이 이용함을 알 수 있다.



(2) 거주지와 이용 빈도

역 이용현황을 살펴보았을 때, 비주기적 이용객이 54.95%로 주기적 이용객보다 약 10%가 높게 나타났다. 이에 반해 서울과 세종에 거주하는 사람들은 주기적으로 이용하는 편으로 전체 결과와 대조되는 경향을 보였다.

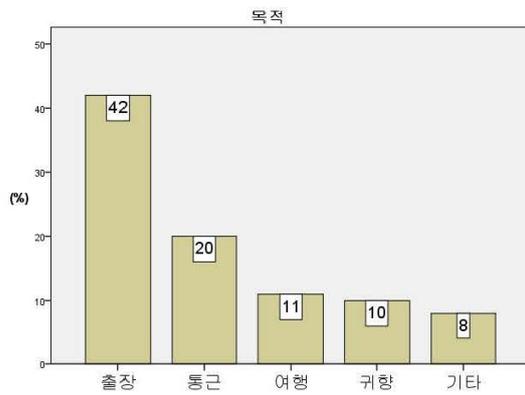
거주지가 서울과 세종인 경우가 가장 주기적으로 이용하는 편이었으며 거주지가 부산일 경우 이와 반대로 비주기적으로 역을 이용하는 것을 알 수 있다.



		이용빈도		전체
		주기적	비주기적	
거주지	세종	8	4	12
	대전	2	2	4
	서울	18	16	34
	부산	2	8	10
	기타	11	20	31
전체		41	50	91

(3) 목적과 이용빈도

역을 이용하는 목적을 살펴보면 출장이 42%, 통근이 20%로 업무와 관련된 목적의 합이 62%로 가장 높게 나타났다. 목적과 이용 빈도의 관계를 살펴보면 같은 업무 관련 목적이라도 출장을 목적으로 할 경우 비주기적인 편, 통근을 목적으로 할 경우 주기적인 편이었다. 이를 통해 알 수 있는 사실은 통근 목적으로 이용하는 사람들이 이 외에는 모두 비주기적으로 이용하는 편임을 알 수 있다.

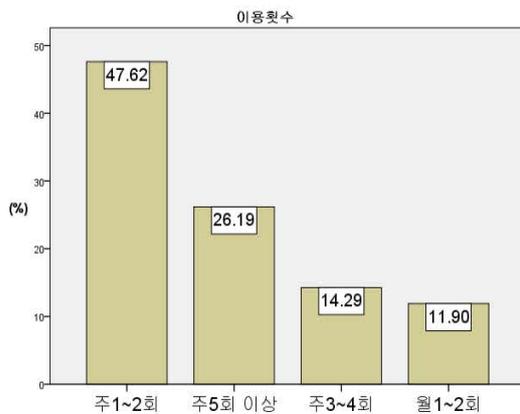


		이용빈도		전체
		주기적	비주기적	
목적	통근	17	3	20
	여행	2	9	11
	출장	17	25	42
	귀향	3	7	10
	기타	2	6	8
전체		41	50	91

(4) 목적과 이용횟수

이용횟수는 주1~2회가 47.62%로 가장 높게 나타났으며, 주5회 이상과 주3~4회가 그 뒤를 이었다. 이것으로 미루어보아 주 단위로 이용하는 사람이 많음을 알 수 있다.

목적과 이용횟수의 관계를 보면, 주1~2회로 역을 이용하는 사람들은 출장의 목적이 가장 많았으며, 주5회 이상 이용한다고 응답한 사람들은 모두 통근 목적이었다. 이는 앞서 말한 이용의 주기성과 밀접한 관련을 맺는다.

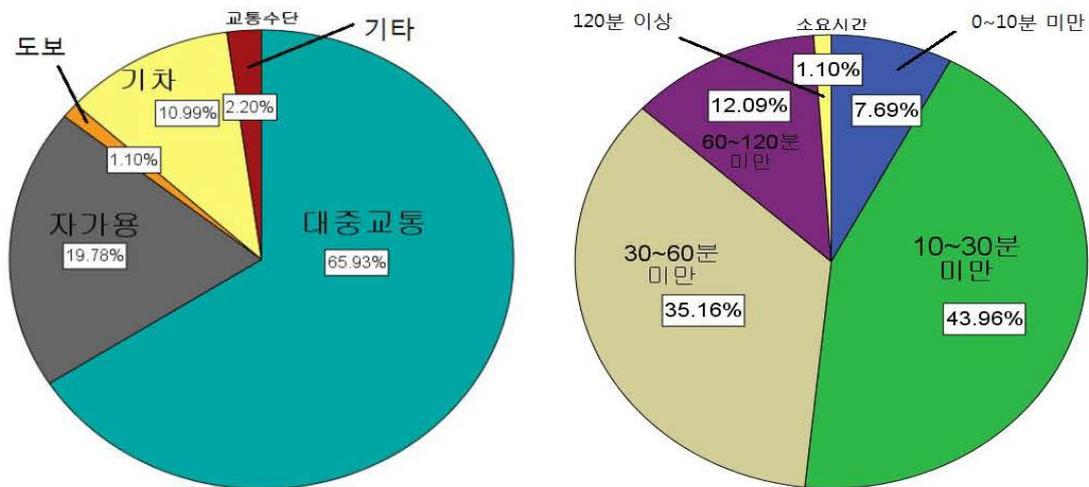


		이용횟수				전체
		주1~2회	주3~4회	주5회 이상	월1~2회	
목적	통근	1	6	11	0	18
	여행	2	0	0	0	2
	출장	14	0	0	3	17
	귀향	1	0	0	2	3
	기타	2	0	0	0	2
전체		20	6	11	5	42

2) 교통수단과 소요시간 분석

역까지 오는데 이용하는 교통수단의 경우 대중교통이 65.93%이고, 자가용이 19.78%로 나타났다. 주변 지역에서 이용하는 사람들이 대중교통을 많이 이용하는 이유는 자가용의 경우 긴 신호체계로 인해 대중교통을 이용할 때보다 시간이 오래 걸리기 때문이다.

역까지 오는데 걸리는 시간을 조사한 결과 10~30분 미만이 43.96%로 가장 많은 비중을 차지하였고 뒤를 이어 30~60분 미만이 35.16%로 나타났다. 이것으로 보아 교통수단과 마찬가지로 주변지역에서 이용하는 사람들이 많음을 알 수 있다.



Ⅲ. 결론

본 연구는 접근성 측면에서 본 오송역의 입지를 분석한 것으로 오송역의 현 위치는 과연 접근성이 좋은 편인가, 접근성 측면에서 오송역의 현 위치는 어떠한가를 알아보는 것을 목적으로 하였다. 이를 위해 접근성에 직접적인 영향을 미치는 요인인 도로망과 대중교통, 고속철도 등과 오송역과 연결 관계를 먼저 알아보고 이들을 통해 현 위치의 입지를 분석해 보았다.

우선 도로망은 청주도심에서 오송역까지 오는 간선도로가 있으나 신호교차로가 많고 정지 시간 또한 길어 시간이 오래 걸린다. 이는 곧 접근성이 떨어짐을 의미한다. 세종시의 경우는 세종정부청사에서 오송역까지 30분이 소요되어 청주시 보다 오히려 통행시간이 짧게 나타난다. 대중교통의 경우 오송역이 있는 청주시를 먼저 살펴보면, 청주도심과 오송역을 잇는 노선은 운행횟수를 늘리고 고속버스터미널~오송역 간 노선을 신설하는 등 접근성을 높이기 위한 노력을 보이고 있으나 배차간격이 길고 시간이 오래 걸리는 등의 문제점이 있어 이를 위한 개선방안이 필요할 것으로 보인다. 세종시의 경우 BRT와 시내버스를 운행하고 있지만 BRT의 경우 노선이 하나 밖에 없다는 점, 시내버스의 경우 청주와 마찬가지로 배차시간이 길다는 점이 접근성을 저하시키는 요인으로 작용하고 있다. 고속철도의 경우 세 노선이 지나는 분기역답게 타 지역과의 접근성은 좋은 편이라고 할 수 있다.

이를 바탕으로 하여 오송역을 이용하는 이용객을 대상으로 설문조사를 실시한 결과 대중교통을 이용하는 사람이 가장 많았다. 이들은 보통 세종, 청주, 조치원 등 오송역과 인접한 지역에 거주하고 있었으며 거주지에서 역까지의 소요시간은 보통 10~30분 정도였으나 30~60분이 걸린다는 비율 또한 적지 않아 주변지역에서의 접근성이 떨어짐을 알 수 있었다. 다음으로 많은 비중을 차지하는 자가용 역시 비슷한 결과를 보였으며 기차의 경우 타 지역에서 오는 것을 감안하더라도 30~60분 정도 소요되는 것으로 보아 접근성이 좋다고 할 수 있다.

이를 통해 알 수 있는 사실은 오송역의 현 위치는 타 지역과의 접근성은 좋은 편이나 인접한 주변 지역과는 접근성이 떨어진다는 것이다. 역을 이용하는 사람은 타 지역에서 오는 사람일 수도 있으나 주로 인접한 지역에서 이용하는 사람이 더 많을 것이다. 따라서 타 지역과의 접근성뿐만 아니라 주변 지역과의 접근성을 더 강화해야 할 것이다. 이를 위해 앞서 말한 신호 체계와 대중교통 등 여러 방면에서 개선방안을 마련하고 이를 실천해야 할 것이다. 이러한 점이 이루어졌을 때 오송역은 논란에서 벗어나 비로소 우리나라의 유일한 분기역으로 당당히 자리매김 할 수 있을 것이다.

참고문헌

- 김병관 외, 2014, 행정중심복합도시 추진에 따른 철도이용 활성화 방안, 한국철도학회 학술발표대회논문집, 692-698
- 오상진, 2015, 호남고속철도 개통에 따른 KTX 오송분기역 탄생과 과제, 철도저널, 17-20
- 원광희 외, 2010, 고속철도 오송역 개통에 따른 파급효과와 지역발전 전략
- 원광희, 2011, KTX오송역 활성화를 위한 접근성 개선과 지원기능 강화방안, 학술세미나, 7-27
- 충북개발공사, 2011, KTX 오송역세권 도시개발 사업화방안 및 마케팅 전략
- 한근수, 2012, 접근성을 반영한 대도시 통행발생 및 주거입지 패턴, 한양대학교 박사학위 논문, 10-13

- 네이버 지식백과, 시사상식사전, 박문각
- 세종시 버스정보시스템 (bis.sejong.go.kr)
- 한국철도공사 홈페이지 (www.korail.com)
- 통계청 (www.kostat.go.kr)
- KTX 오송역, 교통·물류 중심지 부상, 호남고속철 개통 후 1일 이용자 22.1% 급증, 전국유일 고속철도 분기역 ...X축 핵심지로 주목
(http://www.joongdo.co.kr/jsp/article/article_view.jsp?pq=201507120098)

<오송역 입지와 이용현황에 대한 설문조사>

안녕하십니까? 저희는 대구대학교 사범대학 지리교육과에 재학 중인 학생입니다.
본 설문지는 오송역의 입지와 이용현황에 대한 설문조사로 어떠한 경우에도 다른 목적으로 이용되지 않으며 저희의 연구에만 사용되오니 객관적으로 설문에 응해주시면 감사하겠습니다.

대구대학교 지리교육과 김혜린 최가영 최미라
053-850-4150

1. 거주지가 어디입니까?

① 세종 ② 대전 ③ 서울 ④ 부산 ⑤ 기타 ()

2. 최종 도착역이 어디입니까?

① 오송 ② 대전 ③ 서울 ④ 부산 ⑤ 기타 ()

3. 이 역을 이용하는 목적은 무엇입니까?

① 통근 ② 여행 ③ 출장 ④ 귀향 ⑤ 기타 ()

4. 이 역을 주기적으로 이용하는 편입니까?

① 예 ② 아니오

(①번을 선택하신 분은 4-1 문항으로 가시오)

4-1. 이 역을 얼마나 자주 이용하십니까?

1주일에 ()회

5. 이 역까지 오는 교통수단은 무엇입니까?

① 대중교통(버스, 택시, 지하철 등) ② 자가용 ③ 도보 ④ 기차 ⑤ 기타 ()

6. 이 역까지 오는 시간은 얼마나 소요되십니까?

()분