

충북의 철도 노선 변화와 도시공간구조*

윤현위** · 김가은*** · 박수민****

-
- I. 서론
 - II. 충북선의 부설과 현재까지
 - III. 충북선과 공간구조의 변화
 - IV. 충북지역 철도개발계획과 공간변화에 대한 전망
 - V. 나아가면서
-

【국문초록】

일제강점기 충북지역의 수탈을 목적으로 부설된 충북선은 조치원과 제천 사이를 연결하는 철도이다. 일제강점기에는 조치원에서 충주까지 연결되었으며 해방 이후에 제천까지 확장되었다. 충북선은 여객보다는 강원도 일대의 지하자원을 수송하기 위한 산업철도의 성격이 강하다. 1980년 복선화를 거치면서 충북선의 주요 연선지역인 청주, 증평, 음성, 충주 등의 도시구조변화에 큰 영향을 주었으며 최근에는 충북선 고속화사업과 광역철도개발계획이 수립되어 또 다른 변화가 예상된다. 그러나 충북선의 고속화와 청주공항에 연결되는 광역철도는 공항주변의 개발과 청주의 신도시개발에 초점이 맞춰져 있으며 인구감소로 어려움을 경험하고 있는 충북의 중소도시들은 다소 배제되어 있어 향후 지역소멸 방지를 위한 철도계획이 필요한 상황이다.

주제어 : 충북선, 연선지역, 충청북도, 청주, 광역철도, 역세권개발

* 이 논문은 ‘충북대학교 국립대학육성사업(2023)’의 지원을 받아 작성되었음
 ** 충북대학교 사범대학 지리교육과 부교수(제1저자)
 *** 충북도청 행정운영과 연구원
 **** 한국섬진흥원 위촉연구원(교신저자)

I. 서론

1. 문제 제기 및 연구 목적

자동차 보급이 일반화되고 고속도로의 건설이 지속적으로 확장되고 있는 시대임에도 불구하고 철도는 여객과 수송의 영역에서 그 영향력을 점진적으로 넓혀가고 있다. 역세권개발로 대표되는 바와 같이 철도는 도시체계와 구조의 변화에 있어서 지대한 영향을 주는 주요한 요인 중에 하나이다. 제4차 국가철도계획 발표 이후에 수도권 이외의 지역에 다양한 광역철도망을 구상하려는 움직임이 관찰되고 있으며 새로운 노선의 부설뿐만 아니라 기존의 철도망을 개량하려는 계획들이 가시화되고 있다. 당장은 아니지만 향후에 철도가 지나는 중요 지점들을 중심으로 도시구조가 변하고 이에 많은 도시와 지역들이 영향받을 가능성이 높아짐을 시사한다. 철도는 전통적으로 교통지리학의 영역이나 철도의 연선지역 변화까지 고려한다면 도시지리학에서도 그 중요성을 간과할 수 없는 주요한 주제이다.

본 연구는 우리나라의 다양한 철도노선 중에서 충북선에 주목하고자 한다. 충북선은 청주를 기준으로 충북의 북부인 증평-음성-충주-제천을 관통하는 철도노선으로 일제강점기인 1920년대에 사철의 형식으로 부설되었다. 경부축을 중심으로 부설된 우리나라의 일반적인 철도노선과 달리 동서방향으로 운행되는 충북선은 영동지방의 지하자원을 경부선과 연결시키고자 하는 1차적인 목적으로 부설되었다. 해방 이후 산업화가 본격적으로 진행되면서 이 근간의 목적은 현재까지도 크게 변하지 않았다.

해방 이후 제천까지 연결된 충북선은 시멘트를 중심으로 한 화물수송에 역점을 두고 운행되었다. 이러한 과정에서 1980년에 운행의 효율성을 높이기 위해서 복선화가 시행되었고 2000년 이후에 전철화가 이루어졌다. 2010년 이후 충북선을 둘러싼 다양한 계획들이 발표되기 시작하였다. 기존의 충북선을 고속철도로 개량하는 계획이 발표되었고 천안에서 청주공항 간 복선전철 개량사업이 발표되었다. 이 둘을 합치면 충북선 노선의 거의 대부분이 개량되게 된다. 이 사업이 완료되면 후술할 북청주역이 신설되고 기존의 무궁화호가 아닌 200km 이상급 철도차량이 투입될 예정이며 현재 충북선에서 운행되고 있는 하루 1회 제천-서울행 이외에 서울과의 접근성이 높아진다. 이는 1980년 이후 노선에 큰 변화가 없었던 충북선에 지역변화의 전기가 마련될 가능성이 커짐을 의미한다. 충북선과 도시변화를 고려한 연구가 필요한 이유이다.

물론 기존에 충북선에 관한 연구가 전무한 것은 아니었다. 2000년 초반부터 충북에서는 충북선에 관한 다수의 연구가 발표되었다(김양식, 2005; 김신웅, 2002). 그러나 주로 역사학에 기반을 둔 연구들이었고 따라서 충북선의 연선지역보다는 철도 자체에 그 초점을 맞춰진 연구들이었다. 따라서 그간 충북선의 변화에 따른 연선지역의 변화와 향후 새로운 노선의 도입과 충북선의 개량이 도시공간에 미칠 영향에 대한 논의가 필요한 시점이라고 할 수 있다. 따

라서 본 연구의 목적은 크게 두 가지로 제시할 수 있다.

첫째, 충북선의 노선변화에 따른 공간구조 변화의 의미를 파악한다. 충북선은 1975년부터 1980년까지 복선화작업을 거쳤는데 이 과정에서 기존 노선이 직선화되면서 청주역 등의 주요 역들이 도시 외곽으로 이전되었다. 직선화와 복선화에 따라 열차운행의 효율은 높아졌지만 역설적으로 충북내 도시와 충북선의 연계성은 오히려 떨어지는 결과를 초래하였다. 이에 1980년 충북선의 복선화의 의미를 공간적 측면에서 살펴보고자 한다.

둘째, 충북선 개선 및 개량사업에 대한 소개와 설명을 통해 문제점을 지적하고 이를 보완하고자 한다. 제4차 국가철도망계획에 따르면 충북선은 고속화사업이 진행되며 기존의 충북선은 천안-서울과 추가적으로 연결될 예정이다. 또한 아직 세부적인 노선과 사업방식이 확정되진 않았지만 대전-세종-충북 광역철도가 구상되고 있다.¹⁾ 향후 충북선 노선의 확장과 변화가 충북의 연선지역에 어떤 영향을 미칠 것인가에 대한 공간변화 측면에서 그 의미를 파악해 보고자한다. 비수도권과 광역도시 이외의 지역에서 시행되는 철도계획들은 지역의 지역균형발전이나 지역소멸 위험의 감소를 그 목표로 표방하고 있으나 얼마나 현실성이 있는지 세부적인 내용에 대한 검토가 필요하다고 생각된다.

2. 연구 방법

충북선과 연선지역의 변화를 파악하기 위해서 본 연구에서는 먼저 일제강점기부터 제천까지 완공된 시점까지의 역사를 간략하게 살펴보고자 한다. 이를 위해서 충북선의 역사를 정리한 선행연구의 내용을 검토하였고 공간적인 측면과 충북선을 둘러싼 상황을 파악하기 위해서 철도통계연보, 코레일 이전의 철도 관련 공보와 간행물, 관련 신문자료를 검토하였다. 복선화 전후를 비교하기 위해서 1980년 전후의 연선지역을 축척 1:5000 지형도와 축척 1:250,000 지형도를 활용하였다. 과거의 지형도는 국토지리정보원에서 제공하는 지형도를 사용하였다.

과거 지형도를 활용하여 역의 이전된 상황과 충북선의 주요 역들이 중심지에서 멀어지는 상황을 파악하였으며 이런 변화와 철도이용과의 관계성을 확인하기 위해서 철도연보에 제공하고 있는 주요 역들의 승객수와 역별 OD표를 참조하였다. 충북선의 이설에 따른 도시구조의 변화를 확인하기 위해서 복선화 이전의 노반이 남아 있는 지역은 음성, 증평 등의 지역은 직접 방문하여 과거 철도의 흔적을 확인하였으며 추가적으로 현재는 여객영업이 중단된 도안, 내수, 달천, 목행, 삼탄역을 답사하였다.

최근에 논의되고 있는 충북선 개량 및 노선확장에 관한 논의를 파악하기 위해서는 국토교통부에서 발표한 제4차 국가철도망계획을 참조하였으며 세부적인 내용의 확인하기 위해서 KDI가 작성한 천안-청주공항 노선과 충북선고속화사업의 예비타당성조사보고서 내용을 활용

1) 한겨레신문, 대전~세종~충북 광역철도 예타선정, 2023년 11월 1일.

해 충북선의 신설역, 노선 확장 그리고 운영계획 등을 파악하였다. 충북선의 노선 확장에 관련해서는 대전-세종-충북 광역철도와 동탄-청주공항 노선도 대상에 포함되나 사업이 구체적으로 확장되지 않은 관계로 본 연구에서는 제외하였다. 또한 대전-세종-충북 광역철도는 기존에 청주공항과 오송간의 노선을 청주 원도심을 통과하는 쟁점이 아직 결정되지 않았을뿐만 아니라 최근 사업방식을 민자사업으로 전환한다는 정부의 발표가 있어 충북선에 관한 논의에서 그 범위가 다소 벗어난다고 판단하였다.

기존의 충북선이 개량되면 북청주역이 새롭게 조성되고 현재 간이역의 형태인 청주공항역은 복수의 철도가 경유하는 환승역이 된다. 이 두 지역은 철도 개량과 함께 북청주역에는 청주테크노폴리스가 조성되고 있고 청주공항역 인근에는 에어로폴리스가 조성되고 있어 이와 관련된 내용도 2040 청주도시기본계획을 바탕으로 관련 개발계획을 검토하였다. 이를 종합하여 충북선의 개량사업에서 상대적으로 소외된 기존의 역들과 운영방식에 대한 비판적 의견을 제시하고자 한다.

II. 충북선의 부설과 현재까지

1. 일제강점기 충북선의 부설

우리나라 철도는 일제가 조선을 강제병합하기 이전인 1899년에 경인선을 시작으로 부설되기 시작되었다. 경인선 이후에 1905년 경부선, 마산선이 개통되었고 1906년에는 경의선이 완공되었다. 일제는 한반도의 철도를 부설하고 관리하기 위해서 통감부철도관리국을 설치하였는데 조선에 부설된 철도였지만 사실상 일본의 국유철도나 다름이 없었다(김중헌, 2006).



출처: 최진혁(2014, p12)

[그림 1] 조선철도 12년 계획도

이러한 철도 부설은 1차적으로 한반도의 침략을 위한 목적이었지만 전략의 공간 스케일을 확장하면 한반도에 종관철도를 구축함으로써 대륙침략의 기반을 마련하고자 한 것이었다. 조선병합 이후에도 철도부설은 계속 진행되어 1910년에는 평남선, 1914년에는 대전과 목포를 연결하는 호남선이 1917년에는 경원선이 개통되어 X자형의 철도망이 형성되었다(최원희, 2012; 성준용, 1990).

일제는 철도를 침략수단으로 강화하기 위한 목적으로 일본 내부의 자본이 조선의 사설철도에 투자를 증가시키기 위해 노력하였다. 1912년 일제는 한반도의 철도부설을 위한 계획인 이른바 철도12년계획을 수립하는데 충북선도 이 계획서에 반영되어 있고 사철로 표시되어 있다(그림 1). 이를 위해서 1914년부터 일본 내 자본가들과 사설철도회사의 진출을 도모하기 위해서 보조금을 교부하였다(김양식, 2005). 이는 1대 세계대전 이후의 경제호황이었던 일본 내 상황과도 무관하지 않다. 충북선 건설에 관한 논의는 1913년부터 논의가 진행되었는데 조선경편주식회사가 1917년 사설철도면허를 취득하였으며 1921년에 조치원-청주 구간을 부설하여 영업을 시작하였다.

첫 영업 이후 1923년에는 청주-청안(증평) 구간이 개통되었으며 1928년에는 청안에서 충주까지 연결되었다. 청안역은 1940년에 현재의 증평역으로 역명이 변경되었다. 이 과정에서 철도회사는 조선중앙철도주식회사를 거쳐 조선철도주식회사로 개편되었다. 다만 충주까지의 개통시기가 5년간 지연된 이유는 충북선 연장의 수지타산 문제로 내부적인 반발이 있었고 노선연장을 위해서 충주, 음성, 제천 유지들의 부설촉구 과정이 있었다고 전해진다(김양식, 2005). 일제강점기 충북선의 부설은 충북의 중심도시인 청주와 충주의 농산물을 반출하기 위한 목적이 가장 컸으며 두 도시를 철도로 연결시키면서 두 지역을 중심으로 하는 충북의 지역구조를 고착화시켰다(충청북도지편찬위원회, 2023).

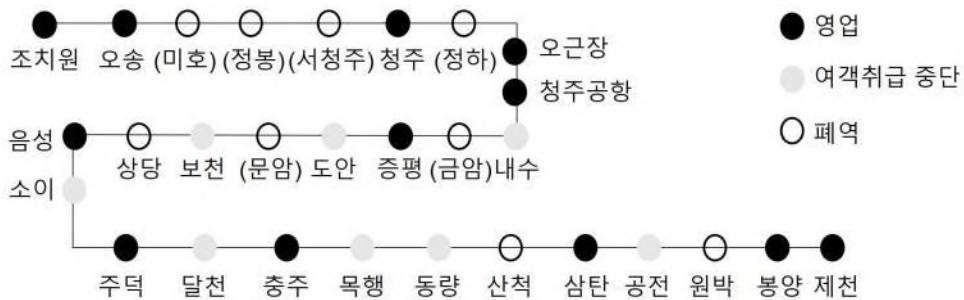
충북선의 개통은 충북의 두 도시 간에도 변화를 가져왔는데 남한강 수운의 경유지로 충북에서 가장 중요했던 충주는 충북선의 개통으로 인해 경부선과의 연결이 강화되면서 충북에서 수위도시를 충주에서 청주로 이동시키는데 많은 영향을 주었다.

2. 해방 이후의 충북선

충주에서 제천까지의 연결은 해방 이후인 1959년에 와서야 이루어졌다. 제천은 1941년에 중앙선이 연결되면서 농산물과 광물의 집산지로 부상하였는데 충북선이 연결되지 않은 이유는 중일전쟁과 태평양전쟁의 여파로 공사를 진행하기 어려웠기 때문이다. 1949년에 제천은 영월선까지 연결되어 충북선과 연결의 필요성이 대두되었으나 6.25전쟁을 거치면서 다시 한번 철도연결이 무산되었다. 앞서 언급한바와 같이 1959년에 충주와 봉양구간이 완공되었고 이 중 충주-목행 구간이 우선개통되었다. 이는 1955년에 착공된 충주비료공장과 관련이 깊다.

충북선의 복선화 이전인 1980년까지 충북선은 단선으로 운영되었다. 충북선은 완공이후에

공식적으로 노선 구간이 조치원~봉양까지로 되어 있으나 현재는 대부분의 열차가 대전에서 제천까지 운행된다. 조치원에서 대전까지의 노선확장은 1983년도부터 시행되었다.²⁾ 조치원역과 제천역까지 포함하여 그동안 충북선에는 모두 29개의 역이 있었으나 2020년 철도통계연보에 따르면 현재는 16개의 역만이 운영되고 있으며 이 중에서도 8개만 보통역이고 나머지는 무배치간이역이다. 조치원에서 봉양구간까지의 거리는 115km이며 무궁화호 열차가 운행 중에 있다. <그림 2>를 보면 영업을 하다가 사라진 폐역들을 확인할 수 있다. 미호역, 서청주역, 금암역, 문암역, 상당역, 서청주역은 1974년에 폐역되었으며³⁾ 도안역, 내수역, 보천역은 2007년에 여객을 중단하였다. 다만 내수역은 계획 중인 천안-청주공항 복선전철이 완공되면 차량기지로 활용하는 방안이 검토 중에 있다(한국개발연구원, 2019).



출처: 철도산업정보센터
[그림 2] 충북선의 역별 현황



출처: 필자 촬영(2023. 8.19.)

[그림 3] 청주공항역



출처: 필자 촬영(2023. 8.19.)

[그림 4] 달천역



출처: 필자 촬영(2024. 8.20.)

[그림 5] 목행역

서청주역은 원래 청주의 행정동 이름과 같은 송정역이었으나 호남선의 송정리역과 혼란을 피하기 위해서 1956년에 서청주역으로 역명을 변경하였다. 참고로 주덕역은 1947년에 대소원역에서 주덕역이 되었고 현재도 운영 중에 있다. 소이역은 2008년부터 여객취급을 중단하고

2) 동아일보, 열차시간표 모두 바뀐다, 1983년 6월 23일.

3) 나무위키와 위키피디아를 비롯하여 많은 인터넷상에서 과거 서청주역 주변에 산업철도로 활용하기 위한 서청주선이 있었다고 나와있으나 이는 사실이 아니다. 과거 지도를 살펴보아도 청주역으로 서청주역으로 분기하는 별도의 철도는 존재하지 않았다.

군용화물만 취급하는 역으로 전환되었으며 동량역 역시 같은 해에 영업을 중단하였다. 충주 역에서 취급하던 업무를 대신 수행하던 달천역은 목행역과 함께 2010년부터 여객을 중지하였다. 반면에 2009년에 청주공항역은 영업을 시작했으나 별도의 역사를 보유하고 있지 않다(그림 3). 충북선의 폐역들은 모두 사라져 현재는 확인할 수 없으며 여객취급이 중단된 역들은 역사는 일부를 제외하고는 관계자를 제외하고는 접근할 수 없다. 충주의 달천역은 다른 역들과 달리 개방되어 있으며 공방으로 사용되고 있어 입주작가의 활동과 주민들을 대상으로한 미술교육시설로 활용되고 있다(그림 4).

충북선은 1975년 10월 복선화공사를 착공하였다. 이에 앞서 건설의 타당성을 조사하기 위해서 일본의 기술조사단 9명이 충북지역을 방문하기도 하였다.⁴⁾ 단선이었던 충북선의 복선화 공사목적은 당시 증가하는 화물운송수요의 급증으로 풀이할 수 있다. 당시 가장 중요한 산업철도였던 중앙선의 선로용량이 포화된 상태에서 태백·영동지구에서 생산되는 석탄과 양회를 수도권으로 수송하기에는 충북선의 증량이 불가피했다. 또한 충북선을 이용하면 제천~청량리 구간을 이용했을 때보다 수송거리를 훨씬 더 절감할 수 있다는 이점도 작용했다.

충북선의 복선화 작업은 1980년 10월에 완공되었는데 총 공사비는 743억원이었으며 이 중상당수를 일본 해외경제협력기금(OECF)차관을 통해서 공사가 진행되었다.⁵⁾ 일본으로부터의 차관 도입은 1976년도에 국회를 통해서 비준되었다. 복선화작업을 통해서 선로의 용량은 하루 55회까지 증설되었으며 전체 노선구간 13.2km 단축하는 효과를 가져왔다. 당시 복선화 구간은 113.2km로 호남선의 복선화 구간이었던 대전-이리(현재의 익산) 구간의 88.6km보다 더 길어 우리나라에서 경부선 다음으로 긴 복선철도구간이었다.⁶⁾ 이후 1997년부터 2004년까지는 전철화사업을 진행하여 기존에는 조치원~봉양까지 1시간 40분이 소요되었으나 전철화 이후에는 20분이 단축되었다. 또한 전철화 이전까지는 하루에 55회의 열차를 운행할 수 있었으나 88회까지 운행할 수 있게 선로용량이 증가해 화물선의 기능이 강화되었다.

충북선은 여객과 화물을 모두 처리하나 현재 운행현황을 살펴보면 화물운송에 더 큰 비중을 보인다. 선로용량 측면에서 충북선은 조치원~오송 구간과 오송~봉양구간이 다소 차이가 나는데 이는 조치원~오송 구간이 현재까지도 단선이기 때문이다. 조치원~오송 구간의 선로용량은 76회이며 봉양까지는 128회까지 처리가 가능하다. 실제로는 하루에 여객은 16회, 화물은 32회를 처리하고 있다.

그러나 선로용량에서 여객철도의 횡수와 실제 열차운행에는 다소의 차이가 있다. 같은 노

4) 조선일보, 충북선복선화 원조 일조사단 내일 내한, 1975년 6월 22일.

5) OECF(Oversea Econmic Cooperation Fund)는 일본해외경제협력기금으로 일본국제협력은행이 지원하는 ODA사업의 일환이다.

6) 조선일보, 충북선복선화 착공 5년만에 개통 조치원~봉양 선로용량 배이상 늘어나, 1980년 10월 18일

선임에도 <표 1>에서 두 구간 간의 열차횟수가 오송~봉양 구간이 더 많은 이유는 서울-제천을 오가는 노선은 오송에서 분기하기 때문이다. 그리고 영주~동대구가 운행되는 구간은 선별 통계에는 드러나지 않지만 충북선 전 구간을 운행하는 노선이다. 하루에 4회 운행되는 영주~동대구 구간은 충북중단열차로 동대구~영동~대전~청주~제천~단양~영주까지 운행하며 이는 충북 최남단인 영동군과 최북단인 단양군을 연결하는 유일한 교통수단이다.⁷⁾ 이 노선은 충북도의 요청으로 2014년부터 현재까지 운행 중에 있다. 이로서 충북선의 공식 노선에 포함되지 않는 단양까지 충북선이 확장되었다.

[표 1] 충북선의 선로 용량

선구별		선로 용량	용도		합계
			여객(회)	화물(회)	
충북선	조지원~오 송	76	10	6	16
	오 송~봉 양	128	11	21	32

주) 선로용량은 하루에 운행할 수 있는 철도의 횟수를 의미한다
 자료) 2023년 철도통계연보

Ⅲ. 충북선과 공간구조의 변화

1. 청주의 도시공간구조 변화

철로의 복선화가 직선화를 동반하면서 충북선의 연선지역에도 많은 변화가 생겼다. <그림 6>을 보면 1970년대에 청주를 관통하는 충북선의 모습을 볼 수 있다. 충북선이 직선화되면서 청주 도심부에 있던 청주역은 기존의 정봉역으로 이전하였는데 이 과정에서 충북선 선로는 청주의 북쪽으로 이설되었다(그림 7). 청주역과 정봉역은 약 8km 정도 떨어진 거리인데 역 이전 경험에 있는 원주역과 안동역의 이전거리가 약 4km 정도임을 감안한다면 상당히 긴 거리라고 할 수 있다. 이전까지는 청주는 도심의 남단인 육거리시장부터~연초제초창 위치한내덕동까지 청주의 시가지는 남북방향으로 성장하는 모습을 보였으나 이후 청주IC까지 서쪽으로 시가지가 발달하는 모습을 보인다.

충북선의 이설로 인해 이전한 청주역은 당시 청주가 아닌 청원군에 해당되는 위치였다. 이는 청주역을 이용하는 열차 이용객의 감소를 가져왔는데 1980년 전후로 승객의 변화를 살펴 보면 이를 확인할 수 있다(표 2). 직선화 이전인 1978년의 승객통계를 보면 청주역은 약 47만 명의 승객이 이용하였고 반면 정봉역은 청주역의 1/10 수준밖에 되지 않는다(표 3). 4만 이하의 이용객을 보이던 오근장역이 직선화 이후에 이용객이 25만 명이 증가한 상황을 보면 직선

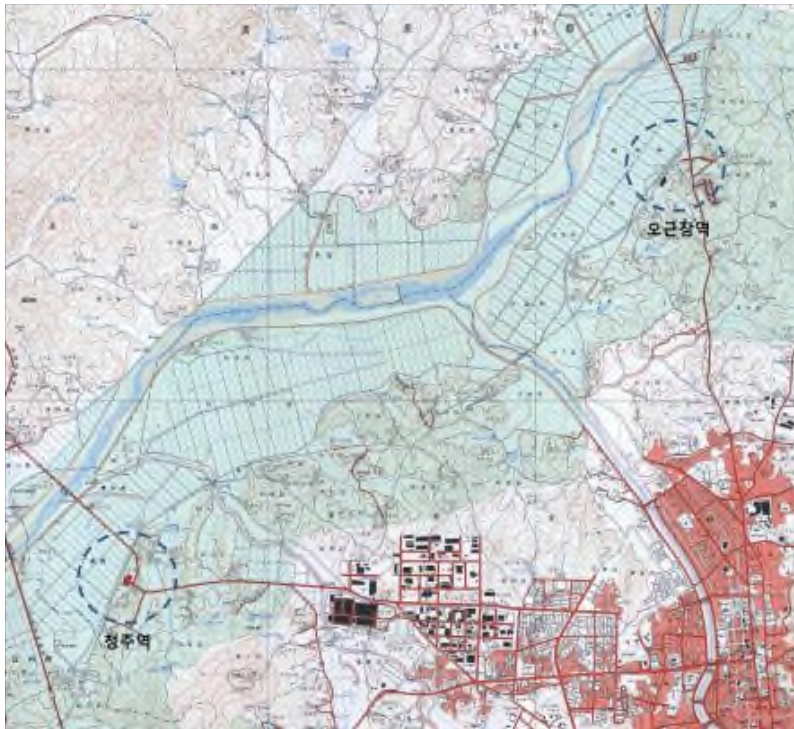
7) 음성신문, 동대구-영주선 충북중단열차 계속 운행, 2023년 4월 29일.

화에 따른 역사의 이점이 가져온 영향을 간접적으로 확인할 수 있다. 증평역의 경우에도 같은 해 17만 명 이상이 이용하였으며 직선화 이후에는 10만 이하로 승객이 감소하였다. 음성역의 경우에도 15만 명에 가까운 승객이 이용하였으나 직선화 이후에는 5만 이하의 승객이 이용하였다.



자료: 1971년 청주 지형도(출척 1:250,000)

[그림 6] 1970년대 청주일대 중복선 노선



자료: 1986년 청주 지형도(출척 1:250,000)

[그림 7] 1980년대 청주 일대 중복선 노선

[표 2] 1978년 충북선 역별 승하차 승객수

단위: 명

역명	승차	하차	계	역명	승차	하차	계
오송	2,975	777	3,752	소이	94,508	74,011	168,519
정봉	48,991	28,798	77,789	주덕	48,480	50,066	98,546
청주	474,726	461,161	935,887	달천	-	14	14
오근장	39,248	28,589	67,837	충주	425,302	435,291	860,593
내수	34,816	26,731	51,547	목행	38,295	27,459	65,754
증평	178,744	177,972	356,716	동량	37,036	30,799	67,835
도안	73,770	55,195	128,965	산척	21,352	212,099	42,451
보천	58,192	46,328	104,720	삼탄	50,761	54,091	104,852
음성	147,960	162,196	310,156	공전	113,934	114,215	228,149

자료: 1979년 철도통계연보

[표 3] 1984년 충북선 역별 승하차 승객수

단위: 명

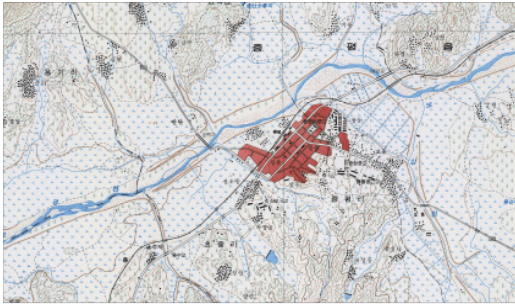
역명	승차	하차	계	역명	승차	하차	계
오송	397	103	500	소이	29,067	24,213	53,280
청주	94,986	96,711	191,697	주덕	39,686	39,290	78,976
오근장	252,056	234,893	486,949	달천	-	-	-
내수	34,580	33,872	68,452	충주	241,598	278,103	519,701
증평	85,968	77,686	163,654	목행	24,311	20,614	44,925
도안	8,743	6,599	15,342	동량	19,728	15,624	35,352
보천	12,104	9,437	21,541	삼탄	42,440	49,986	92,426
음성	45,212	47,852	93,064	공전	71,875	71,365	143,240

자료: 1985년 철도통계연보

충주의 경우에도 1978년에는 청주와 맞먹는 수치인 42만 명의 이용객을 보였으나 이후에는 20만 명대로 이용객이 감소하는 상황을 보인다.

2. 청주 이외 지역의 공간구조 변화

이번 절에서는 청주 이외의 직선화에 따른 역사를 이전한 다른 지역들의 변화를 살펴보고자 한다. 증평역은 직선화 이전에는 보강천 남측연변에 위치하고 있었다. 직선화 이후에는 증평역은 시가지의 남단으로 이전한 모습을 보인다(그림 8). 과거 증평역이었던 곳이 현재의 증평군청이며 증평역까지의 거리는 1km 미만이다(그림 9). 이설된 정도가 크지 않아서 증평읍내와 역까지의 거리가 그렇게 멀리 떨어져 있지 않다. 과거 충북선이 지나던 노반이었던 도로에는 이곳이 충북선이 지나던 곳이었음을 벽화로 기록하고 있다(그림10).



자료: 국토지리정보원 홈페이지
[그림 8] 1975년대의 증평역 일대



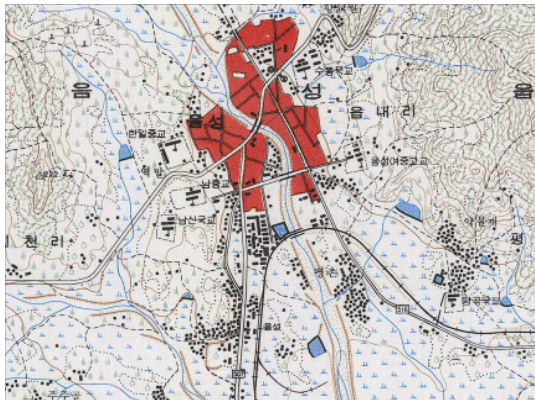
자료: 국토지리정보원 홈페이지
[그림 9] 1990년 증평 지형도(1:25,000)



출처: 필자 직접 촬영(2023년 2월 4일)
[그림 10] (구) 증평역 일대 총복선 노반부분



출처: 필자 직접 촬영(2023년 8월 16일)
[그림 11] 복선화 이전 구 음성역 부근 철교



자료: 국토지리정보원 홈페이지
[그림 12] 1972년 음성 지형도(1:25,000)



[그림 13] 현재 음성역의 위치와 구 총복선 노반

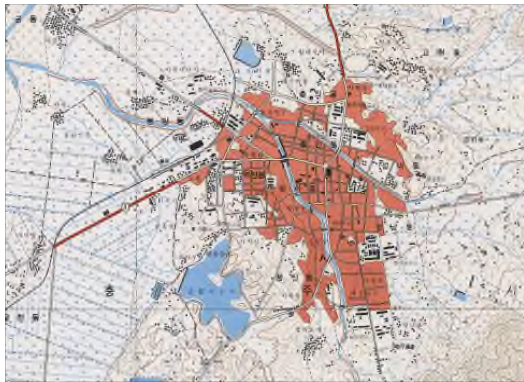
음성역도 복선화 이전에는 읍내와 매우 인접한 지역에 위치했었다(그림 8). 원래 음성역은 현재의 음성경찰서 부근에 위치했다. 1980년 이전의 지도를 보면 복선화되기 이전의 선로는

매우 급격하게 꺾어지는 모습을 보인다. 직선화 이후의 모습과 비교한다면 선로의 곡선 부분을 제거하고 종전의 음성역과 현재 음성역을 연결한 듯한 모습을 보인다(그림 13). 현재 음성역에서는 시멘트 사일로가 설치되어 있어 화물운송의 역할을 담당하고 있다. 참고로 음성역의 시멘트는 입석리역으로부터 공급받고 있다.

과거 음성읍내에 충북선이 지나던 부분은 현재는 공원과 주거지역으로 개발되었으나 철도의 노반 부분은 중평과 마찬가지로 도로로 남아 있어 지도상에서도 쉽게 확인할 수 있다. 과거 충북선은 음성을 경유하면서 음성천을 건너야했는데 현재 설성공원에 설치되어 있는 다리는 충북선이 철교로 사용했던 다리이다. 과거의 선로의 흔적을 남겨 놓아 과거 충북선이 지나던 당시의 모습을 재현해 놓았다(그림 11).

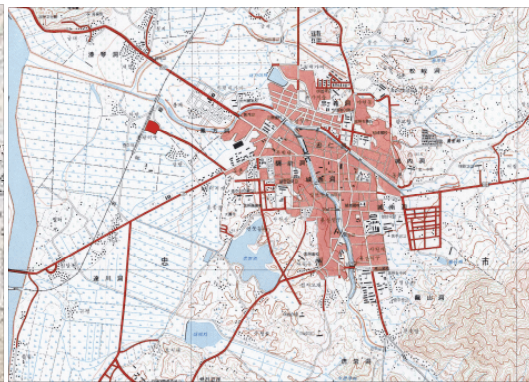
복선화 당시 역이 이전한 충주역도 1980년을 전후로 지도를 비교해보면 충주의 원도심에 위했던 충주역과 서쪽으로 이전된 충주역을 확인할 수 있다(그림 14). 직선화 이전 충주역은 당시 충주시청과 매우 인접했으나 거리가 멀어졌으며 이후는 충주시청이 원도심의 북쪽인 금릉동으로 이전하면서 현재의 도심과는 더욱 더 멀어지게 되었다(그림 15). 다만 충주역은 중부내륙철도의 개통에 따라서 변화의 가능성을 보이고 있다.

앞서 소개한 위치가 이전한 역들은 종전의 역사(驛舍)가 모두 소실되었는데 충주역은 그와 달리 과거에 역사로 사용하던 건물이 남아 있다. 충주시 봉방동에는 충주교통이라는 버스회사가 있는데 이 회사의 사옥이 과거 충주역으로 사용되던 건물이다(그림 16). 이 건물 뒤편의 봉방소공원에는 충주역의 철도시설이었던 급수탑이 남아 있어 과거 철도경관으로 남아 있다(그림 17). 충북선에 디젤기관차가 도입된 시기는 1968년으로 충주역 급수탑은 현존하는 유일한 충북선의 급수탑이며 2022년에 충청북도의 첫 번째 국가등록문화재로 지정되었다.⁸⁾



자료: 1972년 충주 지형도(1:25,000)

[그림 14] 1970년대의 충주역 일대



자료: 1987년 충주 지형도(1:25,000)

[그림 15] 1980년대의 충주역 일대

8) 경향신문, 90년 역사 가진 옛 충주역 급수탑, 충북 첫 등록문화재 된다, 2022년 2월 20일



출처: 필자 촬영(2024. 8. 20.)

[그림16] 구 청주역 역사(驛舍)



출처: 필자 촬영(2024. 8. 20.)

[그림17] 구 청주역의 급수탑

[표 4] 연도별 충북선 승객수

역명	1970	1980	1990	2000	2010	2020
오송	140,859	14,557	-	-	169,634	290,006
미호	85,381	-	-	-	-	-
정봉	262,748	76,932	-	-	-	-
서청주	60,373	-	-	-	-	-
청주	1,368,500	1,042,877	225,255	338,349	254,915	178,035
정하	15,042	-	-	-	-	-
오근장	46,443	81,540	-	246,121	231,360	199,167
내수	121,343	54,440	174	2,686	-	-
금암	20,010	-	-	-	-	-
청주공항	-	-	-	-	29,756	63,839
증평	382,411	370,070	69,056	95,531	127,903	147,219
도안	95,900	92,393	587	892	-	-
보천	110,359	106,931	122	475	-	-
상당	31,559	-	-	-	-	-
음성	180,552	338,145	25,119	73,135	103,008	96,618
소이	118,557	171,083	204	1,318	-	-
주덕	86,871	106,405	26,533	46,041	45,251	66,092
달천	34,145	5	35	5,489	6,819	-
충주	537,469	853,189	295,721	485,625	421,090	436,176
목행	52,157	63,863	14,397	15,311	5,771	-
동량	84,646	64,864	35	5,383	663	-
산척	37,276	42,790	-	-	-	-
삼탄	75,871	115,456	11,484	28,005	11,311	1,873
공전	118,820	229,440	130	6,387	-	-
봉양	-	62,049	1,501	5,026	9,164	-

자료: 철도통계연보 각 연도, 필자 재정리.

앞 절에서도 언급하였지만 충북선의 복선화는 청주역-증평역-음성역-충주역의 위치를 이전시켰는데 도심 내에 있거나 도심에 인접한 곳에 위치했던 역들은 모두 시가화구역이 아닌

외부로 이전하면서 그 기능이 다소 약화되는 모습을 보인다. 직접적으로 증명할 수는 없지만 1970년대부터 2020년까지의 승객수를 보면 대략적인 흐름을 살펴볼 수 있다. <표4>는 충북선 각역의 승객수를 10년 단위로 보여준다. 복선화사업이 시행된 전후를 살펴보기 위해서 1980년과 1990년 사이를 보면 승객이 급감하는 모습을 보여준다.

특히 역이 이전한 역들은 승객의 수가 매우 줄어드는 양상을 보여주는데 이는 충북선이 보유한 여객기능의 약화를 보여주기도 하지만 역이 위치한 도시들의 도심기능도 함께 약화된다고 풀이할 수 있다. 물론 표의 수치를 보면 역을 이전하지 않은 역들도 모두 승객의 수가 감소한 양상을 보이는데 이는 권역별로 승객감소의 영향을 받은 것으로 이해할 수 있다. 위에 언급한 4개의 역을 제외하고는 충북선에서 여객인원이 연 30만 명 이상인 역은 없다는 점에서 이들 역들의 승객감소는 각 해당 권역에 포함되는 역들의 이용객들의 감소와 큰 관련이 있다.

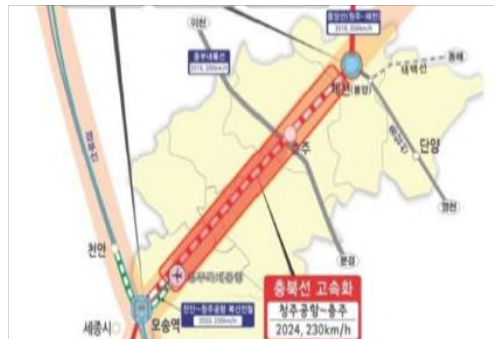
IV. 충북 지역 철도개발계획과 공간변화에 대한 전망.

1. 청주의 주요 철도부설계획



출처: KDI 공공투자센터(2022, p145)

[그림 18] 천안-청주공항 복선 전철화 구간



출처: 충북연구원(2019, p17)

[그림 19] 충북선 고속화사업 노선도

[표 5] 충북선 고속화사업의 주요 내용

구분	사업계획서
사업명	충북선 철도 고속화 사업
사업위치	청주공항역~봉양 연결선(제천시 봉양읍)
사업규모	87.8km 기존 충북선 고속화 및 봉양 연결선 신설
총사업비	1조 5,317억원
사업기간	2019~2026년(총8년)
사업주체/재원조달	국토교통부-한국철도시설공단/국고100%

출처: KDI공공투자관리센터(2019, p2).

2000년대 이후 충북선을 중심으로 철도에 변화의 움직임이 감지되고 있다. 충주역은 중부 내륙선의 개통으로 인해 환승역이 되었다. 현재는 문경~충주~판교 간만 연결되어 있고, 하루에 왕복으로 4회만 운행되지만 문경 이남 구간이 연장되고 운행횟수가 증가하면 충주와 충북선에도 많은 영향을 미칠 것으로 예상된다. 충북선에 관련된 새로운 철도 노선변화는 충북선 고속화사업과 천안-청주공항 복선전철사업으로 요약할 수 있다.

충북선 고속화사업은 2016년 예비타당성조사의 대상이었으나 정부의 국가균형발전 프로젝트에 포함되면서 예타면제사업으로 시행되었다. 이 사업은 오송에서 청주공항까지 230km/h급의 철도를 운영하는 것으로 보일 수 있으나 실제로는 강릉에서 목포까지 연결성을 강화하는 목표를 갖고 있다. 중앙선 복선전철을 기존의 호남선에 연결함으로써 강원권-충청권-호남권의 연결성이 더 강화될 수 있다. 이 사업의 궁극적인 목적은 기존에 철도로 강릉에서 목포까지 6시간 이상 소요되던 상황을 환승없이 3시30분 수준으로 단축시키는데 있다(정용일, 2019). 2030 청주도시기본계획에서도 이 사업을 염두하여 오송역과 청주역 사이 강내면 소재지에 강내역(가칭)을 신설하는 내용을 담고 있으며 기존의 청주역은 화물전용으로 전환하고 북청주역을 신설하여 역세권을 개발하는 내용을 담고 있다. 철도가 완공되면 급행열차 8회가 충북선에 추가된다(정용일, 2019).

또 다른 철도사업인 천안-청주공항 복선전철계획은 서울-천안-청주공항을 연결하는 사업이다. 이 사업은 2022년부터 노반공사를 시작하였으며 사업의 완공시기는 종전의 2026년에서 2029년까지 연장된 상태이다. 이 노선이 완공되면 청주공항에서 서울역까지 1시간 20분에 도착할 수 있으며 하루에 19회 운행될 예정이다.

2. 철도부설에 따른 공간변화의 주요 쟁점



출처: 2040 청주도시기본계획(p195)

[그림 20] 청주테크노폴리스 위치



출처: 청주테크노폴리스 3차사업용지 홈페이지

[그림 21] 청주테크노폴리스 토지이용도

[표 6] 청주테크노폴리시의 주주구성

기업명	출자지분	기업명	출자지분
신영	30%	(주)SP엔지니어링	7%
청주시	20%	삼보종합건설	5%
KDB산업은행	15%	산엔지니어링	5%
대우건설	15%	신영건설	3%

출처: 청주테크노폴리스 홈페이지

충북선에 새롭게 연결되는 철도신설에 대한 대응은 청주도시기본계획에서도 확인할 수 있다. 도시기본계획에서 오송역은 바이오산업단지와 철도 클러스터를 연계하고 새로 신설될 북청주역은 첨단산업단지와 연계해 발전시키려는 구상이 드러나 있다(그림20). 실제로 북청주역의 배후지역은 청주테크노폴리스란 이름으로 산업단지와 주거단지가 조성 중에 있다(그림 21).

처음 구상단계에서는 청주도시첨단산업단지였으나 민관협력개발로 전환되어 컨소시엄을 구성하였다. 청주테크폴리스의 주주구성을 보면 청주에서 이미 SK하이닉스 입지한 북대동을 개발한 신영이 최대주주이며 청주시가 지분의 20%로 참여하고 있다. 청주테크노폴리스는 2012년에 1단지, 2016년에는 2단지를 완공하였고 현재 3단지 조성이 마무리 단계에 있다. 기존에 청주에 입지한 SK하이닉스와 LG생활건강이 공장을 확장하면서 이 두 기업을 단내지에 입주시켰으며 주요 아파트 건설사의 단지들도 건설 되고 있다. 이 사업의 계획인구는 약 3만 명이다.



출처: 2040 청주도시기본계획(p197)
[그림 22] 2040 청주도시기본계획상의 청주테크노폴리스



출처: 충북경제자유청 홈페이지
[그림 23] 청주 에어로폴리스 사업계획도

청주에 새롭게 신설되는 노선이 만나는 청주공항 인근에도 새로운 산업단지가 조성중에 있다. 충북경제자유구역청에서는 청주공항 인근에 에어로폴리스라는 산업단지를 개발하고 있다. 1·2단지는 조성을 완료하였고 현재는 3단지가 공사가 진행 중에 있으며 2029년에 완공

될 예정이다(그림 22). 에어로폴리스는 항공산업에 특화된 공단으로 1단지에는 헬기수리업체가 입주하였으며 2단지에는 소방청의 119항공정비실을 유치하였다(그림 23).

청주에서 제천까지 충북도의 북부를 관통하는 충북선은 그 위치의 특성으로인해 충북선 자체 노선보다는 다른 노선들을 연결해 주는 역할을 주로 수행해 왔다. 여객보다는 화물운송의 비중이 더 높은 충북선은 철도통계연보를 보면 충북선 자체는 화물운송량이 높지 않게 나타난다. 이는 충북선 노선 내에서 기종점의 역할을 수행하는 역이 많지 않고 전체 화물에서 차지하는 비중도 높지 않기 때문이다. 그러나 우리나라 화물철도에서 비중이 대단히 높은 입석리역, 쌍용역, 도담역에서 출발하는 많은 역들에서 출발하는 화물열차는 상당수가 충북선을 경유해서 수도권과 대전권으로 도착한다.

앞서 언급한 바와 같이 화물수송의 효율성을 높이기 위한 복선화에 따른 선로이설은 청주를 비롯한 충북의 많은 지역에 영향을 주었는데 최근 충북선의 변화도 과거와 많은 시간차이를 보이지만 본질은 크게 변하지 않은 것으로 보인다. 광역철도의 성격이 강한 두 사업은 오송-청주공항, 서울-청주공항의 접근성에 초점이 맞추어져 있다. 새로운 철도가 신설됨에도 불구하고 북청주의 역세권개발과 청주공항 주변의 개발에만 강조되어 있을뿐 다른 지역에는 철도신설의 효과를 위한 계획이나 소외지역 간의 지역철도 구상은 당초 계획에서 언급조차 되어 있지 않다. 일반적으로 철도의 운행은 완공 이후에 변수가 많아 당초 계획에서 많은 수정이 예상되지만 기존에 운행되는 충북선에 다수의 철도운행이 추가된다. 그러나 이는 주로 오송과 청주공항 사이의 구간에 집중되며 청주공항에서 단양방면으로의 지역에는 큰 영향을 미치지 못할 것으로 예상된다.

V. 나아가면서: 지역의 발전과 철도의 활용

본 연구는 충북선과 관련된 철도신설 및 개량사업이 등장하는 상황에서 1980년의 복선화를 중심으로 과거 충북선의 변화과 연선지역에 미친 영향을 살펴보는 한편 향후 충북선의 고속화와 광역철도와의 연결사업의 주요 내용을 통해서 향후 충북과 청주의 공간구조에 미칠 영향을 철도를 중심으로 전망하고 그 한계를 제시하는 목적으로 출발하였다.

일제강점기에 자원수탈을 위한 목적으로 부설된 충북선은 이후 산업화시기 자원수송의 목적으로 계속 사용되었다. 1980년에는 수송의 목적을 강화하기 위해 철로를 복선화하고 곡선이 심한 부분을 직선화하였는데 이때의 비용도 일본에서 차관도입을 통해 이루어졌다는 점에서 확인할 수 있다. 1980년 충북선의 복선화와 직선화는 청주, 증평, 음성, 충주의 도시구조변화에 큰 영향을 주었는데 원도심에 근접해 입지하던 이들 도시의 역들은 직선화과정에서 원도심 외곽으로 이전하게 되면서 충북선의 여객기능은 약화되었으며 특히 충북 북부에서 청주로 향하던 여객의 수가 직선화 이후 현저히 줄어들면서 충북의 수위도시인 청주의

중심성을 상당부분 약화시켰다.

2010년 이후 국가철도망 구축계획에서 충북과 관련된 계획들이 등장하기 시작했는데 내용들을 종합하면 충북선에는 기존에 운행되던 무궁화호 열차보다 더 빠른 준고속열차가 투입되고 천안과 청주공항이 연결되면서 조치원을 거치지 않고 청주에서도 철도로 서울과 연결이 강화된다. 또한 청주에 새롭게 조성되고 있는 청주테크노폴리스 일대에는 2001년에 신설된 청주공항역 이후 처음으로 북청주역이라는 새로운 역이 개발될 예정이다. 그러나 국가철도구축에 의한 사업들은 철도시설 및 차량의 보완 그리고 충북지역과 수도권과의 접근성 향상을 기대할 수 있지만 충북 내 쇠퇴한 지역들을 위한 방안은 고려되지 않고 있다.

우리나라의 철도는 광역철도를 우선 고려하는 즉, 서울로의 연결성 강화만을 주로 고려한다는 점에서 충북선만의 문제라고 할 수는 없겠으나 기존의 충북선을 활용한 지역연계의 강화나 여객을 처리하지 않은 역을 활용하기 위한 구상이나 고민은 찾아보기 힘들다. 낮은 등급의 열차를 투입해 지역 간의 연계를 강화할 수 있는 방안이 필요한 시점이다. 다만 이러한 논의는 지방자치단체차원에서만 논의할 수 없는 주제일뿐만 아니라 예산과 재정이라는 현실적인 장애물들이 만만치 않다. 그러나 이러한 이유 그리고 역세권개발만을 고려한다면 충북 내에서도 쇠퇴한 지역을 재생할 수 있는 방안을 찾기는 요원하다. 특히 도시재생의 차원에서 충주의 목행역의 경우 산업화시기 충북의 대표적인 산업시설이라고 할 수 있는 충주비료공장과 밀접한 연관성이 있는 역이라는 점에서 산업유산의 측면에서 고려할 필요가 크다.

그러나 현재의 철도계획에서는 주요 철도들이 경유하는 청주공항이나 대규모 개발이 진행되고 있는 청주테크노폴리스 일대에 역을 신설하는 등 역세권개발이 가능한 지점만 고려되고 있다고 판단된다. 본 연구는 철도를 전문적으로 분석한 논문은 아니지만 철도와 도시구조와의 관계를 통해서 충북선의 역사를 전반적으로 조망하고 향후 지역발전을 위한 방안을 전망하고자 하는 시도에서 출발하였다. 충북선은 일제강점기와 산업화를 거치는 동안에 충북선이라는 노선명과는 무관하게 충북을 위해서 부설되거나 활용되었다고는 보기 어려운 철도이다. 지방도시의 쇠퇴라는 큰 전환기적 시대에 다소나마 충북의 지역발전을 위한 고민이 필요하다는 마음으로 글을 마친다.

謝辭

철도 관련 자료정리에 큰 도움을 주신 충북대학교 지리교육과 박송은님께 깊은 감사를 드립니다. 충북선 답사를 함께 해준 지금은 코레일 관계사로 일하고 있는 건국대학교 지리학과 노용현님께도 아울러 감사의 마음을 전합니다.

[투고일: 2024.11.18, 심사개시일: 2024.11.29, 게재확정일: 2024.12.09.]

【참고문헌】

- 김산용, 2002, 「충북선의 개통과 사회변화」, 『한국동서경제연구』15-1.
- 김 옥·안정화, 2015, 「지방 비수의 철도 기능 진단 및 역할 제고 방안에 관한 연구」.
- 김양식, 2005, 「충북선 부설의 지역사적 성격」, 『한국근현대사연구』33.
- 김종현, 2006, 「20세기 초 철도부설에 따른 우리나라 도시 구조의 변화에 관한 연구」, 『한국철도학회논문집』9-4.
- 박명수, 2023, 「충북선 폐의 기록화와 문화콘텐츠 활용 방안 연구」, 『한국연구』13.
- 이용상·정병현, 2021, 「강경의 철도부설과 지역의 변화에 관한 연구」, 『한국철도학회논문집』24-3.
- 이주연 외, 2018, 『철도시설 기반의 도시재생사업 추진방안: 지방 중소도시를 대상으로』.
- 성준용, 1990, 『한국의 도시시스템, 교학연구사』.
- 심승희·한지은, 2021, 「장항선의 기능 및 연선 지역의 변화: 일제강점기부터 서해선과의 연결 시기까지」, 『문화역사지리』33-1.
- 정용일, 2019, 「충북선 고속화 사업: 주요 내용과 과제들」, 『충북 이슈&트렌드』35.
- 조성욱, 2019, 「전라선 철도역과 지역 중심지의 관계」, 『한국지리학회지』8-2.
- 청주시, 2023, 『2040 청주도시기본계획』.
- 충청북도지편찬위원회, 2023, 『충북도지 지리편』.
- 최원희, 2012, 「일제 식민지 근대도시 조치원의 출현요인, 도시체계상에서의 위상 및 도시내부구조 형성과정」, 『한국지리학회지』1-1.
- 최진혁, 2014, 「수인선 협궤철도의 경관지역과 문화사」, 고려대학교 석사학위논문.
- 한국개발연구소 공공투자관리센터, 2019, 「2019년 사업계획 적정성 검토 보고서: 충북선 고속화 사업(청주공항-제천)」.
- 한국개발연구소 공공투자관리센터, 2022, 「천안~청주공항 복선전철」.
- 허우궁, 2010, 『일제강점기 철도 수송』.

[신문기사]

- 뉴스핌, 청주 에어로폴리스 3지구 산업단지계획승인, 2024년 3월 22일.
- 한겨레신문, 대전~세종~충북 광역철도 예타선정, 2023년 11월 1일.
- 동아일보, 열차시간표 모두 바뀐다, 1983년 6월 23일.
- 조선일보, 충북선복선화 원조 일조사단 내일 내한, 1975년 6월 22일.
- 조선일보, 충북선복선화 착공 5년만에 개통 조치원~봉양 선로용량 배이상 늘어나, 1980년 10월 18일
- 경향신문, 90년 역사 가진 옛 충주역 급수탑, 충북 첫 등록문화재 된다, 2022년 2월 20일

[Web 자료]

국토교통부 철도통계 <https://www.kric.go.kr/>

렛츠코레일 홈페이지, <https://www.letskorail.com/>

철도산업정보센터, <http://www.kric.go.kr/kricMain.jsp>

음성신문, 동대구-영주선 충북종단열차 계속 운행, 2023년 4월 29일.

청주테크노폴리스 3차 사업용지 홈페이지 <http://cjtp3.com/#visual>

【Abstract】

Railroad line changes and urban spatial structure in Chungbuk -A Focus of Chungbuk Line-

Yoon, Hyunwi

(Chungbuk National University Associate Professor)

Kim, Gaeun

(Chungbuk Provincial Government Researcher)

Park, Sumin

(Korea Island Development Institute Researcher)

The Chungbuk Line, which was built as a private railroad for the purpose of taking over the Chungbuk region of the Japanese occupation, is a railroad that connects Chungcheongbuk-do to Jecheon. During the Japanese occupation, it was connected to Chungju and was extended to Jecheon after liberation. The Chungbuk Line was more of an industrial railroad to transport underground resources in Gangwon-do than passengers. It was double-tracked in 1980, which had a major impact on the urban structure of Cheongju, Jeungpyeong, Eumseong, and Chungju, which are the main connecting areas of the Chungbuk Line, and recently, another change is expected as the Chungbuk Line high-speed project and the Regional Rail Development Plan have been established. However, the high-speed development of the Chungbuk Line and the wide-area railroad connecting to Cheongju Airport are focused on the development around the airport and the development of new cities in Cheongju, and small and medium-sized cities in Chungbuk, which are experiencing difficulties due to population decline, are somewhat excluded, so a railroad plan is needed to prevent the disappearance of regions in the future.

<p>Keywords : Chungbuk Line, Areas along a railroad line, Chungcheongbuk-do, Cheongju, metropolitan railroad, station area development</p>
