

〈표1-64〉		광양시 아파트 현황					
	광양읍	옥곡면	중동	마동	광영동	태인동	금호동
동수	132	2	85	10	62	7	67
세대수	8595	68	9212	570	3902	500	2588

자료 : 허가과 내부자료

금호동은 광양제철소가 건설되면서 직원용 숙소로 포항종합제철(주)가 1983년에 5층에 2개동 60가구의 동백아파트를 건축하면서 시작되었다. 이어서 동백아파트가 전체 14개 동으로 확장되었고, 장미아파트, 사랑아파트, 초원아파트, 송죽아파트가 포항종합제철(주)에 의해 금호동에 건축되어 광양제철소 직원을 위한 아파트를 공급하였다. 현재 67동 2,588세대의 아파트가 있다.

중동과 마동은 택지개발을 통한 광양시의 새로운 중심지로 성장하면서 아파트 공급이 이루어졌다. 중동의 아파트는 1990년에 중동 주공 1차 10동 450세대를 시작으로 95동 9,782세대의 아파트가 건축되었다.

제3절 도로 · 교통 · 운수

1. 1910년 이전의 교통체계

(1) 역참제도(驛站制度)

신라 소지왕(炤知王) 9년(487) 역로제가 실시되었으나 당시 광양의 교통 및 운수에 대해서는 기록을 찾아볼 수 없다.

고려에 들어 역참제도와 조운제도의 정비가 이루어졌다. 우선 육상교통인 참여의 경우를 살펴보면 고려사82 志36 兵2의 참여條에 참여의 계통이 모두 기재되어 있다. 여기서 실린 역로의 간선은 모두 22도이고 참여의 총수는 525개소에 달하였다. 광양은 전라도의 승나주도(昇羅州道)에 속하였다. 승나주도는 승주와 나주를 잇는 간선도로이며 총 30역을 관장하였는데 광양의 익신 · 섬거의 두 역이 여기에 속하였다.

역이 이 시대의 교통망을 대표하는 것으로서 정치적·군사적·경제적인 측면에서 볼 때 마치 동맥과 같은 구실을 하였다. 경제적인 면으로는 여러 수취물이 이를 통해 육운으로 운송되기도 하였으나 더 중요한 구실을 한 것은 해로수송인 조운제였다.

조선시대에 들어서도 육로교통인 역참제도는 거의 변함이 없었다. 조선 시대의 역제는 고려의 그것을 답습하면서 다만 관리본체의 개편에만 주력하였다. 이러한 형편은 조선의 전 시기를 통하여 별 변함이 없었다.

고려시대의 도로체계에 해당하는 장속제역(掌屬諸驛)의 분포를 보면, 광양은 전라우도에 해당하는 데, 익신(益申)과 섬거(蟾居)는 광양에 속하는 주요 역에 해당하였다.¹⁹⁾

조선시대의 과발(擺撥)을 보면, 기발(騎撥)은 25리마다 한 참(站)을 두고, 보발(步撥)은 30리마다 한 참을 두었다. 광양은 이틀 걸러 발송하는 5로(五路) 중에서 4번째인 사로(四路)에 해당하였다. 상대적으로 과발의 발송체계에서는 순위가 상대적으로 낮았다.

조선초기 경국대전에 나타난 역은 500여 개로 이는 41개의 역도에 분포되어 있다. 경국대전 사전 외관직 전라도편에 나타나는 역제를 보면 광양에는 오(葵)수도(樹道)에 소속된 익신·섬거의 두 역이 있는데 이는 고려 때와 동일한 것이다.

광양에 속해있던 역은 익신과 섬거의 두 역으로 신증동국여지승람에도 보인다.

익신역(益申驛) : 현(縣)의 7리에 있다.

섬거역(蟾居驛) : 섬거포(蟾居浦) 위에 있다.²⁰⁾

이 중에서 현의 중심지와 거리로 보아 익신역이 두 역 중 비중이 높았던 역으로 생각된다. 섬거역은 섬진강을 건너 바로 경상도 지역과 연결되는 점에서 중요한 역할을 담당하였던 것으로 생각된다.

1798년(정조 22)에 발행된 희양지(曦陽誌)에 보이는 두 역의 규모는 <표1-65>과 같다.

19) 세종대왕기념사업회, 1986, 국역중보문헌비고 제126권, p. 284.

20) 新增東國輿地勝覽 40 光陽縣驛院條

(표1-65)

익신·섬거역의 규모

역명	驛吏	驛奴	驛婢	大馬	騎馬	卜馬	保人	日守	復戶	公須位	馬位番	埜田
익신	35명	-	-	2필	3필	5필	42명	10명	42결	4결10負3束	20石5斗落	5石3斗落
섬거	94명	29명	9명	1필	2필	3필	26명	10명	26결	4결10負3束	18石4斗落	-

역제에 덧붙여 잠간 院에 관하여 살펴보기로 하겠다. 院은 고려시대부터 존속하였는데 공무로 여행하는 관리의 숙식을 제공하던 곳이었다. 이미 고려 恭愍王 때 원에 대하여 원위전을 주었다는 기록이 보이나 이것이 제도적으로 정비된 때는 조선에 들어서부터였다. 경국대전에 의하면 원주에게는 대로면 1결35부, 중로면 90부, 소로면 45부를 지급하였다. 광양의 원은 음성내에 曦陽館(구 읍사무소)이 있었고, 松峴院(진월면 월길리), 阿馬(磨)代院(중군리), 玉谷院(원월리), 蟾津院(다압면 신원리), 地藏院(광양읍) 등이 있었다.

광양의 봉수는 목덕산 봉수를 중심으로 전국이 5거(炬)로 구성되어 있는데, 광양이 포함되는 제5거는 전라도, 충청도, 경기에서 온 양천의 개화산 봉수로 연결된다. 제5거에 해당하는 광양의 간봉(間烽)은 순천의 성황당(城隍堂), 광양의 건대산(件對山) 등이 돌산도와 남해안을 거쳐서 연결된다²¹⁾. 광양의 건대산은 전남지역의 봉수체계에서 중요한 역할을 수행하였다.

조선후기에 와서는 서울을 기점으로 간선도로와 지선도로의 노선구별이 확실하여졌다. 增補文獻備考 輿地考12의 서울 素沙 參禮驛 固城 統營간 선도로 및 지선도로를 보면 광양은 남원과 진주 사이를 잇는 간선도로에서 벗어나 남원에서 곡성으로 빠지는 한 지선도로의 끝에 위치한다.

(2) 조운(漕運)

고려시대에 남도에 있어서 조부의 운송은 대체로 조운이 중심이 되었다. 이러한 조운을 위해 세곡을 보관해 두는 조창은 고려초기부터 있었다.

國初에 南道の 水郡에 十二倉을 두었다²²⁾



사진1-77 : 광양현지도 (1872년)

21) 세종대왕기념사업회, 국역 중보문헌비고 제124권, p. 213.

22) 高麗史79 食貨2 漕運



전남지방의 조창은 나주의 해능창(海陵倉), 영광의 부용창(芙蓉倉), 영암의 장흥창(長興倉), 승주의 해룡창(海龍倉)이었다.

즉, 세곡의 수납과 이의 원활한 수송을 위해 연해의 요지와 강의 입구, 또는 하천과 하천을 연결하는 지점에 조창을 설치하고 일정한 수의 조선을 상비하여 매년 일정한 기간에 양곡을 경창으로 수송하였던 것이다. 이 12창 가운데 전남지방의 조창은 나주의 해능창(海陵倉), 영광의 부용창(芙蓉倉), 영암의 장흥창(長興倉), 승주의 해룡창(海龍倉)이었다.

광양에서 수납된 세곡도 조창으로 보내져 중앙에 수송되었을 것이다. 그런데 여기에서 주의할 점은 승주, 즉 승평군(지금의 순천)에 있는 조양포(潮陽浦)의 문제이다. 해룡창이 십이창 중 광양에서 가장 가까운 곳에 있으므로 광양현에서 수납된 세곡이 해룡창으로 수송되었다고 생각할 수 있다. 따라서 광양에서 수납된 세곡은 해룡창의 소재인 조양포(潮陽浦)에서 경창으로 보내졌다고 볼 수 있는 것이다.

해룡창의 경우 출발지가 조양포·풍조포·해안포·안파포·이경포·수포·은포(朝陽浦·風調浦·海安浦·安波浦·利京浦·水浦·銀浦)의 7지역으로 조운의 운반이 이루어졌다. 문제가 되는 것은 조양포가 해룡창의 소재이긴 하나 조운의 출발지가 7개 지역이나 되므로 모든 세곡을 해룡창에 모아 경창으로 보냈다는 기록에 대해서 의문이 간다는 점이다.

상기 7개 지역 중 광양에는 해안포가 소재하였다. 출발지가 이렇듯 나누어져 있었지만 광양의 해안포에서 경창으로 운반하려면 당연히 해룡창을 거쳐서 하기 때문에 광양의 모든 세곡은 일단 해안포에서 집산되었다가 해룡창을 거쳐서 경창으로 운반되었다고 보는 곳이 타당할 것이다. 다만 여기서 광양의 해안포의 위치가 과연 어느 곳으로 비정될 수 있을까 하는 의문은 여전히 남는데 마노포(馬老浦) 즉 현재의 광양읍 용강리 앞 동천부근으로 추정된다.

조선시대 조운은 고려의 그것과 다소 다르다. 광양은 나주의 영산창(榮山倉)에 소속되어 수세를 그곳에 보냄으로써 중앙에 대한 조세의 납부를 이행하였다. 광양에서 조세로 징수한 미곡포백(米穀布帛) 등은 주로 조운을 통하여 중앙으로 운송되었다. 강수를 이용하는 경우를 참운(站運)이라고 하여 해운인 조운과는 별도로 구별하였다. 교통기관이 발달하지 못하였던 당시로서는 육운보다 수운에 주력하고 세미(稅米)수송은 이에 의존할 수밖에 없었다.

그리하여 국초에 이미 연해각처에 조창이 설치되고 경도에도 경창이 세워졌다. 이러한 조선시의 조창의 설치 및 조운의 운영에 관한 관선조운체제



광양은 나주의 영산창(榮山倉)에 소속되어 수세를 그곳에 보냄으로써 중앙에 대한 조세의 납부를 이행하였다.

는 대체로 경국대전의 영포를 계기로 일단 매듭이 지어졌다. 경국대전에 의하면 수변도처에 5개 조창을, 해안 각지에 4개 조창을 각각 설치하여 전국의 조세를 조운케 하고 있다.

광양은 나주의 영산창에 수세한 것을 보내어 중앙에 조세를 납부하고 있다. 이를 무사히 경창으로 수송하기 위해서는 각 창고에 수납할 때 연습의 수령이 두량을 감독하고, 또 수납된 세곡을 조선에 분재할 때도 해운사가 함께 동승 호송하여 경창에 도착하면 호조의 당상·낭관이 직접 점검하였다.²³⁾

대체로 조운의 출선규정은 전라도의 경우 3월 15일전 조운에 4월 10일 내로 수납케 되어 있었다. 각 지방에서는 가한내로 완납하기 위한 모든 준비를 갖추어 세곡을 각 도 연해의 취집지점에다 조선을 대기시키고, 또 각도의 교통사정을 고려하여 설치된 조창에다 수납하였다. 각 조창에는 도차원 차사원이 있어 그들이 세곡검열을 실시한 후에 포장·적재시켜 경창으로 수송하였던 것이다.

이제 광양의 도로 발달상황을 대략 살펴보기로 하겠다. 문헌상 본군의 도로사정은 위에서 살펴본 정도에 불과하므로 여기에서는 부득이 구한말부터 시작하지 않으면 안 된다.

조선말엽 광양의 도로는 봉강면 석사리를 거쳐 구례·광주 등지로 연결되는 세 도로로 대별된다. 조선말기까지는 봉강면 석사리의 도로가 가장 이용률이 높았으며 이곳을 통하여 구례→곡성→남원→전주→서울이 연결되었다. 당시의 이곳은 폭이 매우 좁아 人馬가 겨우 통행할 수 있는 정도였다.

23) 金昌洙, “교통과 운수”, 「한국사」 10, p.467.



조선말엽 광양의 도로는 봉강면 석사리를 거쳐 구례·광주 등지로 연결되는 세 도로로 대별된다.

(3) 고갯길

본정재는 광양읍 사곡리 본정마을의 남동쪽에서 골약동 성황리로 넘어 오가는 고갯길로 고개 넘어 용장마을이 있어 용장고개로도 부른다.

배나무재는 광양읍 사곡리 점동마을에서 골약면 황방마을로 넘어 오가는 고갯길로 봉화산(394m)과 구봉산이 연결되는 곳에 있다. 이곳에 배나무가 많다고 하여 ‘배나무재’라고 불리게 되었다.



사진1-78 : 배나무재

송치재는 광양읍 죽림리의 호암마을에서 직동마을로 가는 고개인데 솔이 많았다고 하여 ‘松峙’ 또는 ‘솔치재’로 불린다. 지금 이 고갯길은 고속도로로 들어가 없어졌는데 특히 이곳은 6.25전쟁을 전후하여 격전지의 하나였다.

떡뽕이재는 임동 서북쪽에서 옥룡면 울천리로 가는 고개인데 옛날에는 옥룡에서 임동의 서당에 공부하러 오는 학동들이 넘어 다녔다 한다. 수목이 울창하여 한낮에도 컴컴하여 붙여진 이름으로 ‘목뽕이재’라고도 불린다.

탄치고개는 진상면 비평리에서 진월면 월길리로 넘어가는 고개로 탄치고개는 경전선 탄치터널이 지나고 국도 2호선이 지나는 고개이다. 탄치고개는 진상면 사람들이 하동을 갈 때 넘나들었던 고개로 진상면 사람들에게는 아주 기억되는 고개이다.

한재는 다압면 하천리에서 옥룡면 동곡리로 가는 큰 고개로 ‘大峙’로도 불린다. 이곳 한재는 백운산의 북쪽의 약 850m의 고개를 넘어 옥룡면과 구례군 간전면으로 연결되는 고개이다.

토끼재는 진상면과 다압면을 잇는 또 하나의 고개로 쫓비산(536.5m)과 불암산(431.3m)의 사이에 있는 고개로 과거에 토끼가 많았다고 하여 붙여진 이름이다.

곰골재는 옥룡면 죽림리에서 진상명 황죽리 웅동마을로 연결되는 고개이다.



사진1-79 : 한재



사진1-80 : 곰골재

2. 1910년 이후의 도로교통

1910년에 목포와 부산을 잇는 도로가 개통되었는데 이때에 광양읍의 중심

가를 동서로 가로지르는 현재의 도로가 설치된 것이다.

1922년 순천 서면 학구정(鶴口亭)에서 골약면 하포까지의 도로가 개설되었다. 이 사업은 국가행정사업의 일환이었지만 그 유치에 박준규(朴準圭)의 노력이 컸다. 그와 더불어 이때 광양의 도로는 다시 정비되었고 하포를 통한 해상항로가 열려 당시 일본으로 출항하는 사람은 하포를 이용하기도 하였다. 일본 뿐 아니라 부산·여수와의 해상교통이 활발하게 되었는데 하포 이외에 종래에 이용되었던 광양의 해상교통 중심지로는 광포, 초남포, 수어포, 망덕포, 마로포, 승자포 등이 있었다.

옛날 우리지역의 교통수단이란 오솔길 보행이었고 각종화물을 운반하는데는 인력(지게)에 의존해왔다. 오솔길에서 아스팔트 포장도로로 발전되고 지게에서 자동차로 발달된 어제와 오늘을 조명해본다.

성황을 중심으로 중마동지역 주민들은 광양읍이나 순천지방의 나들이 길은 고삽치(일명 고십재)를 이용해 왔으며, 하포를 중심으로 황금 황길지역 주민들은 배나무재 또는 염포·초남을 경유 나들이를 해왔다.

옥곡방면으로 연결된 오솔길은 마동 저수지 동편 목개등 익깨골 광포재를 경유했고 옥곡면 금촌 마을 뒤편 장동재(장자골재)를 이용해왔다.

차도가 개설된 것은 서기 1922년 순천 서면 학구정에서 하포까지 도로 폭이 4m로 개설됐고 그 후 옥곡면 선유리 앞 국도에서 마당재 물궁굴이(말이 굴러 떨어져 죽었다하여 붙여진 곳) 경유 정산·성황을 거쳐 하포까지 10km의 도로가 개설되었다. 이때부터 우리고장에는 자동차도로가 개설된 셈이다.

순천에서 하포까지 연결된 도로는 하포항이 개항(1912)되어 일본을 왕래한 연락선(여객선)의 여객을 비롯 화물을 운반한 동부지방의 유일한 차도로 이용되었다.

한편 경남 하동지방의 여객화물을 운반하기 위해 개설한 옥곡 선유리 앞에서 연결된 성황의 경우 하포간도로는 차가 한차례 통과하고 폐도가 되고 말았다는 것이다.



사진1-81 : 이조말 신발(짚신)



사진1-82 : 지게



5·16군사혁명 후 새마을 운동이 전개되면서 마을마다 농로가 개설되었고 이때부터 동력경운기가 등장하여 농사일은 물론 일반생활수단으로도 이용되었고 도로사정이 좋아지면서 자동차 수가 늘어나기 시작했다.

육로보다 해상교통이 앞서 발달했던 우리고장에는 하포항을 비롯 남포길호 와우 등 선창을 이용 부산과 여수 등지와 상거래에 한 몫을 차지했다.

해방 후 서기 1956년부터는 고삽재(고삽치) 도로개설을 위해 면민들이 마을별 구간을 정해 작업을 벌였으나 원시적인 작업도구(괘이, 삽, 못괘이, 바지계)에다 난공사로 인해 무산되고 말았다. 결국 고삽재 도로는 1962년부터, 군의 중장비를 지원받아 개통되었으며 서기 1983년부터 광양제철소가 건설되면서 중앙에서 금호도까지 4차선 아스팔트 산업도로로 개설되었다.

5·16군사혁명 후 새마을 운동이 전개되면서 마을마다 농로가 개설되었고 이때부터 동력경운기가 등장하여 농사일은 물론 일반생활수단으로도 이용되었고 도로사정이 좋아지면서 자동차 수가 늘어나기 시작했다.

따라서 옛 오솔길들은 폐도가 되고 말았으며 현대산업문명의 발달로 마이카 시대로 변천하게 된 것이다.

도로보수는 면민들의 부역으로 충당되었다. 도로는 물론 지방도 국도까지 마을별 구간을 정해 1년에 춘추 두 차례씩 사리(자갈)부설 보수작업을 해야 했다. 골약면의 담당 국도는 호암앞에서 옥곡면 선유리 앞 면 경계까지였다. 군수로부터 도로 자갈부역 통지서가 발부되면 호당 3~4일씩 동원되었는데 호당 담당거리는 5~6m로서 자갈 규격은 직경 4cm이하를 모으도록 했는데 양(量)은 어른이 양 밭을 벌여 허벅지까지 쌓여야 합격을 받게 되었는데 심사에서 불합격이면 정량이 될 때까지 자갈부역에 동원되었다.

도로보수작업은 60년대 초까지 주민들을 동원시켰는데 차츰 행정체제가 잡히고 예산의 뒷받침이 되면서 군 건설과 토목계가 주관하면서 자갈부역이란 굴욕적인 명사가 자취를 감추게 된 것이다.

1) 일반도로

국가의 대동맥인 고속도로망은 동서축으로 고속국도 6호선(순천~부산간)이 통과하며, 남북축은 고속국도 4호선(광주~순천간)과 고속국도 7호선(대구~마산간)이 연결되며, 향후 현재 실시설계 중인 대전~진주간 고속도로 등을 이용하여 전국 각 고속도로망과 연계된다. 고속국도 6호선은 1993년 말 순천~광양간을 마지막으로 전구간이 4차선으로 확장되었으며, 연결되는 남북축의 호남고속도로 중 광주~순천간은 광양항 1단계 운영 전(1996년말) 4차선 확장공사를 완료하기 위해 공사 중이다. 또, 광양

제철소와 남해고속도로의 하동 I.C를 연결하는 하동~광양간 연결도로(L=8.7km) 및 남해고속도로의 진월 I.C를 연결하는 제2산업도로(L=4.5km)가 건설되었다(일부구간은 4차선 중 2차선만 포장된 상태임).

교차 또는 연결 국도는 동서축으로 순천, 광양, 하동, 진주를 통과하는 국도 2호선(목포~부산)이 남해 고속도로와 병행하여 통과하며, 남북축은 여수, 순천, 남원, 전주, 대전을 통과하는 국도 17호선(여수~양지)이 순천측에서 연결되어 있고, 2차선 지방도로는 지방도 840호선(동광양I.C~죽곡), 지방도 861호선(옥곡~산내), 863호선(연도~광양), 865호선(초남~토지) 등 3개 노선이 있고, 남해고속도로 및 국도에서 광양제철소에 연결되는 4차선 도시계획도로인 골약로와 2차선인 광양국가공단 진입도로가 있다.

시도는 총 365개 노선으로 총연장 95.4km이고, 군도는 총 12개 노선으로 총연장 91.9km 중 62.9%인 57.8km가 포장되어 있으며, 비포장 구간은 23.1km, 미개설 구간은 15.4km이다. 농어촌도로는 총 131개 노선으로 총연장 333.2km 중 23.5%인 78.2km가 포장되어 있고 비포장 구간은 239.6km, 미개설 구간은 15.4km이다.

전국에서 광양만권으로 진입하는 고속도로는 남북축의 호남고속도로와 동서축의 남해고속도로가 있다. 호남고속도로는 경부고속도로의 회덕에서 분기하여 대전을 시점으로 광주를 경유하여 인근 순천을 종점으로 하는 남북축의 지역간 주간선도로 기능을 담당하고 있다. 또 남해고속도로는 부산에서 순천을 연결하는 동서축의 주간선도로로서 영남지방의 남해안 공업지역과 여천공업단지의 각종 화물 및 여객교통량 처리기능을 담당하고 있는데, 동광양 I.C와 광양 I.C에서 골약로와 연결되어 광양 컨테이너 부두 및 광양제철소 등의 대규모 물동량을 처리하고 있다.

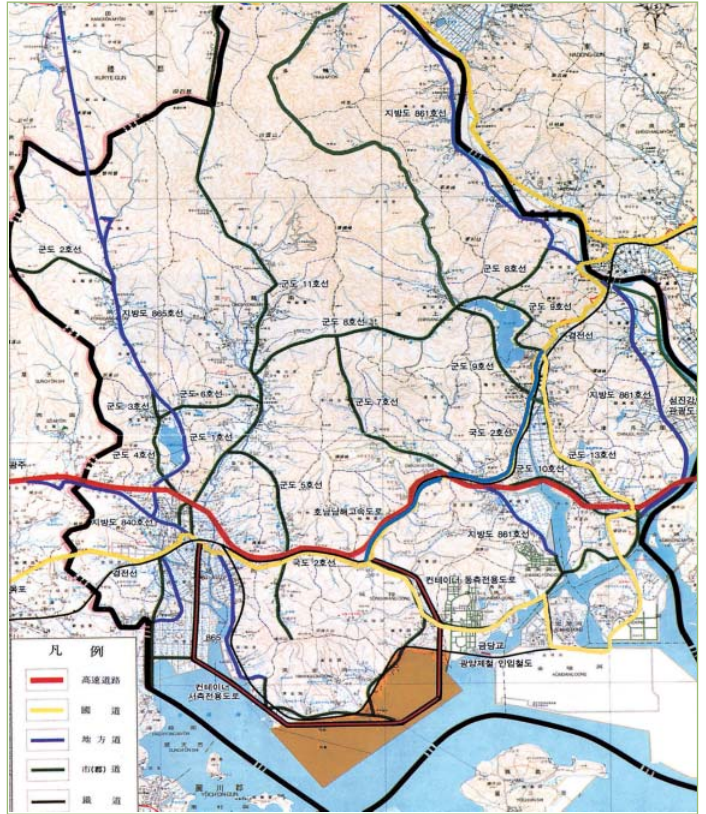


사진1-83 : 광양시 도로망



전국에서 광양만권으로 진입하는 고속도로는 남북축의 호남고속도로와 동서축의 남해고속도로가 있다.



현재 광양만권내에서는 남해고속도로와 더불어 동서축 교통을 담당하고, 순천에서 국도 17호선과 교차하여 광양읍에서 지방도 865호선을 거쳐 광양항 및 동광양지역으로 유입된다.

여수, 여천지역 교통량의 대부분을 담당하고 있는 국도 17호선은 순천, 남원을 거쳐 전주에 이르는데, 동서축의 남해고속도로와 순천 I.C에서 접속된다. 그런데 여천공업단지의 물동량이 광양항으로 유입될 경우 이 경로를 통해 국도 2호선 및 남해고속도로의 광양 I.C와 골약 I.C를 거치게 된다. 목포~부산간의 국도 2호선은 순천, 광양, 하동을 경유하는데, 현재 광양만권 내에서는 남해고속도로와 더불어 동서축 교통을 담당하고, 순천에서 국도 17호선과 교차하여 광양읍에서 지방도 865호선을 거쳐 광양항 및 동광양 지역으로 유입된다. 동광양으로 직접 연결되는 도로는 지방도 861, 865호선 골약로 및 광양국가공단 진입도로 등이 있는데, 이들 도로는 광양항 배후도시의 단거리 교통량을 처리하는 기능을 담당하게 될 것이다.

이 가운데 골약로는 4차선으로 비교적 소통이 양호한 편이나, 지방도 861호선, 865호선의 경우 2차선 도로에다 불규칙한 선형 등 도로여건이 상당히 불량하기 때문에 빠른 시일내에 도시계획도로의 확장 또는 신설과 아울러 본 사업도로의 신설이 필요할 것으로 판단된다.

2) 남해고속도로

부산과 순천을 잇는 총연장 176.5km의 남해고속도로는 호남고속도로의 전주~순천간 181km와 함께 하나의 사업으로 세계개발은행과 국내자본으로 1972~1973년간에 걸쳐 건설하였다.

부산~순천간 고속도로의 노선은 순천~광양~하동~진주~함안~마산~창원~김해~구포~부산까지 되어있다. 전 구간 중 인터체인지가 5개, 터널 4개, 연장 1.305m의 낙동대교가 있다. 남해고속도로의 개통으로 2시간 30분이 단축되어 개통 후 15년 동안에 254억 원의 수송비 절감효과가 있었다.

남해고속도로는 당초 전 노선을 4차선으로 계획하였으나 우선 2차선으로 건설되었다. 설계속도가 시속 80km로 설계된 도로로 노폭 및 포장두께가 구간별로 달라 도로선형이 좋지 않았다. 공업단지의 조성과 1977년 구마고속도로의 개통으로 교통량이 2차선 서비스 용량을 초과하여 1981~1995년 사이에 순천~부산간 전구간이 4차선으로 확장되었다.

남해고속도로는 순천에서 부산을 연결하는 고속도로로 광양시에는 4개의 I.C로 연결되어 있다. 광양 I.C는 광양읍으로 연결되는 것이고, 동광양

I.C는 골약동에 위치하며 광양컨테이너부두와 중마택지개발지구와 연결되고 있으며, 옥곡 I.C는 옥곡면과 광양제철이 입주하면서 이주단지로서 건설된 광영동을 지나 금호대교를 건너 광양제철소와 연결되고, 진월 I.C는 진월면에 위치하고 태인대교를 건너 연관단지와 연결되고 태인교를 건너 광양제철소와 만난다.

남해고속도로를 따라 순천에서 4개의 I.C를 지나 부산방면으로 가다가 섬진강을 건너기 전에 상하행선에 섬진강휴게소를 만난다. 섬진강휴게소는 1975년 9월 17일에 준공되어 개점되어 (주)해태관광에서 운영해오다 1990년에 (주)고속도로시설관리공단에 인수하여 1995년 3월까지 관리·운영해오다가 1995년 4월에 두성식품(주)가 인수하여 현재까지 운영하고 있다.

2001년 3월에는 섬진강휴게소 하행선을 신축 준공하여 보다 깨끗한 환경을 제공하고 있다.

섬진강휴게소의 시설은 주차장은 상행선 123대, 하행선 142대를 주차할 수 있는 공간을 확보하고 있고, 건물 내에는 식당, 매점, 주방, 화장실 등의 시설이 있다. 섬진강휴게소 하행선은 지하 1층 지상 3층으로 1층에는 유아편의실, 편의점, 식당 등의 시설이 있고, 2층에도 한식당이 있고, 3층은 직원 숙소로 이용되고 있다.



사진1-84 : 남해고속도로 섬진강 휴게소

3. 자동차교통

광양에 여객자동차가 들어온 시기는 1920년대였다. 일본인 長谷川龍平이 승용차를 가지고 하포와 순천간을 운행한 것을 처음으로 약 2년 후 (1920년대 후반이라고 하나 확실한 연대는 알 수 없다) 당시의 광양 부호였던 홍재규가 광하자동차부(光河自動車部)를 설립하여 순천~하동간을 운행하였다. 1930년대에는 순천전남여객회사가 본읍 내에 정류소를 설치하고 광하자동차부와

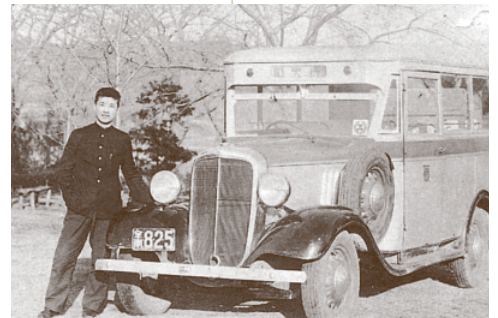


사진1-85 : 1936년 광양의 자동차



사진1-86 : 생존하는광양사람중 운전면허 최초 취득자 (하태구 · 광양읍)

경쟁운영을 하였다.

해방후 자동차 이용자의 수가 급증함에 따라 광양여객, 경전여객, 중앙여객 등 여러 회사가 몰려들었는데, 1966년 합동정류소가 설치되어 합동경영을 하게 되자 동신운수회사 등이 오지노선을 개척 운행함으로써 군내의 어느 곳이라도 자동차를 이용할 수 있게 되었다. 화물자동차는 1955년 대한통운회사의 광양출장소가 설

치됨으로써 운행이 시작되었다.

광양에서 가장 오래된 자동차 운전면허증 소지자는 광양읍 칠성리에 거주하는 하태구(河太九, 1914년생, 92세)씨로, 면허증은 왜정시대인 1934. 9. 14일에 1종 보통면허를 교부 받았고 당시 자동차는 주로 광양광산 광석 운반용으로 운행되었다.

〈표1-66〉는 광양시의 자동차 등록현황을 보여주고 있다. 자동차 등록에 관한 기록이 1967년부터 나타나고 있어 이를 바탕으로 광양시의 자동차 현황을 파악할 수 있다. 광양시의 자동차는 초기에는 승용차와 화물차 중에서 화물차가 조금 많은 수치를 보이고 있다. 2001년말 현재 광양시의 자동차는 48,081대로 세대당 0.98대, 3.26명당 한 대꼴로 보유하고 있다. 전체 자동차 중에서 승용차는 28,498대로 67.2%, 승합차는 3,771대로 8.9%, 화물차는 9,207대로 21.7%, 특수차는 913대로 2.2%를 차지하고 있다.

승용차는 1967년에 6대에서 시작하여 1969년에 10대로 1982년에 213대로 증가하고 있다. 약 15년 동안 광양시의 승용차는 큰 증가세를 보이고 있다. 1980년대 중반에 접어들면서 광양시의 승용차의 증가세가 두드러진다. 이는 광양제철소의 건설과 함께 나타난 결과이다. 계속 증가세를 보이다가 1992년에서 1993년의 1년사이에 승용차가 두배로 증가하는 폭발적인 자동차 증가세를 보이고 있다. 1990년대 중반까지 증가세가 지속되다가 1997년의 IMF체제에 들어서면서 승용차의 증가세가 둔화되어 정체 현상을 보이다 2001년에 다시 증가하는 경향을 보이고 있다.

화물차는 승용차만큼 폭발적인 증가세를 보이지는 않지만 계속해서 증가하는 경향을 보이고 있다. 1970년대와 1986년까지 화물차가 승용차보다 많은 수치를 보이다가 1980년대 중반이후 생활수준의 향상으로 승용차에 대한 수요가 증가함에 따라 화물차의 비중은 낮아지게 되었다.

승합차는 1976년에 1대가 등장한 이후 1981년까지 10대 미만으로 있

다가 계속 증가하는 추세를 보이고 있다.

연별	합계	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜자동차
1967	14	6	-	8	-	-
1968	23	8	-	15	-	-
1969	25	10	-	15	-	-
1970	15	11	-	4	-	-
1971	29	13	-	16	-	-
1972	40	11	-	29	-	-
1973	27	14	-	13	-	-
1974	54	17	-	37	-	-
1975	56	17	-	39	-	-
1976	60	25	1	33	1	-
1977	139	32	1	95	11	-
1978	166	40	-	126	-	-
1979	215	59	2	152	2	-
1980	263	75	1	185	2	-
1981	320	91	5	224	-	-
1982	404	132	14	258	-	-
1983	498	157	30	310	1	-
1984	642	226	45	371	-	-
1985	1,041	362	141	538	-	-
1986	1,726	692	287	747	-	-
1987	2,640	1,084	561	995	-	-
1988	3,626	1,758	661	1,207	-	-
1989	6,556	3,306	913	1,499	838	-
1990	9,607	5,475	1,207	2,505	420	-
1991	7,593	4,769	1,521	783	520	-
1992	10,063	6,513	2,137	792	621	-
1993	18,695	12,115	4,362	1,580	638	-
1994	23,130	15,581	1,744	5,060	745	-
1995	27,646	19,057	1,892	5,724	973	-
1996	40,593	22,258	2,077	6,277	1,000	8,981
1997	43,583	24,313	2,208	6,809	972	9,281
1998	44,461	24,928	2,374	6,953	927	9,279
1999	42,891	25,406	3,258	7,656	942	5,629
2000	45,518	25,478	4,846	8,514	999	5,681
2001	48,081	28,498	3,771	9,207	913	5,692

자료 : 광양시 통계연보

광양시의 운수업체는 < 표1-67>과 같다. 2000년에 370개 업체에서 2001년에는 395개 업체로 증가하였다. 2001년 광양시의 운수업체는 시내버스 1개 업체가 광양읍에 소재하고 있고, 택시는 11개 업체로 광양읍에 2개, 그리고 6개 업체가 각 읍면단위에 1개 업체가 있고, 골약동, 중마동,

광영동에 각 1개 업체가 있다. 개인택시는 208대가 있는데 광양읍에 98대, 광영동에 89대로 두 지역에 개인택시의 89.9%가 집중되어 있다. 전세버스는 8개 업체 중 광양읍에 7개, 중마동에 1개 업체가 있다. 일반화물은 49개 업체 중 광양읍에 8대, 그리고 과거 동광양시에 속하는 지역에 나머지 업체가 입지하고 있다. 개별화물은 66개업체 중 광양읍에 36개, 광영동에 10개 업체로 두 지역에 밀집되어 있다. 용달화물은 49개 업체가 광양시 각 읍면동에 골고루 분포하고 있으나 광양읍에 가장 많다.

	계	시내버스	택시	개인택시	전세버스	일반화물	개별화물	용달화물	특수여객
2000	370	1	11	202	7	45	58	46	-
2001	395	1	11	208	8	49	66	49	3

자료 : 광양시 통계연보

<표1-68>는 영업용 자동차의 등록대수와 수송현황을 보여주고 있다. 1996년부터 통계자료를 제시하고 있는데 영업용 자동차의 등록대수의 연도별 편차가 심하고 수송량에 있어서도 변화가 심하다. 전체적으로 보면 시내버스의 기능이 과거보다는 쇠퇴해가고, 택시의 역할이 더 커지는 경향을 보이고 있다. 시내버스는 등록된 차량의 수가 감소하고 있고 더불어 수송인원도 1996년에 최고를 기록하고 있고 시간이 지남에 따라 감소하고 있다. 택시는 등록대수가 증가하고 있고 그와 비례하여 수송인원도 증가하고 있다.

영업용 화물차의 경우는 2001년에 등록대수와 수송화물의 급격한 증가를 보여주고 있지만, 그 이전에는 변화의 폭이 큰 결과를 보여주고 있다.

	여 객								화 물	
	계		시내버스		택시		전세버스		등록대수	수송화물(톤)
	등록대수	수송인원	등록대수	수송인원	등록대수	수송인원	등록대수	수송인원		
1996	496	7,616,380	45	3,948,260	359	387,720	92	3,280,400	753	170,000
1997	531	8,424,460	47	3,891,600	368	397,440	116	4,135,420	825	186,240
1998	517	7,501,010	38	3,146,400	368	397,440	111	3,957,170	887	200,240
1999	503	6,621,630	38	3,146,400	379	409,320	86	3,065,910	671	151,470
2000	633	7,959,470	40	3,020,000	378	412,750	215	4,526,720	695	169,420
2001	571	7,692,361	40	3,021,600	389	424,761	142	4,246,000	1,173	4,105,500

자료 : 광양시 통계연보

<표1-69>는 광양시의 주차장의 현황을 보여주고 있다. 광양시의 주차장은 1991년에 216개소 11,702면에서 10년후인 2001년에 1,118개소

30,543면의 주차공간을 확보하고 있다. 10년간에 약 3배정도 증가를 하였는데 주차공간의 증가에 비해 자동차는 1991년에 7,548대에서 2001년에 42,389대로 약 6배 정도 증가하였다.

광양시의 주차가 가능한 비율은 72.1%정도만이 약 28%정도의 자동차는 주차공간이 아닌 곳에 불법 주차를 해야하는 현실이다.

이러한 주차문제를 개선하기 위해서는 노상주차장을 신축적으로 운영(출퇴근시 및 피크시 제한 또는 폐쇄)하고, 주차시설의 공동이용제를 도입하며, 적정장소에 파킹미터(parking meter)기를 설치하는것이 바람직 하다고 생각한다.

도시지역에 주차장 설치기준 상한제의 도입을 검토하고, 주차시설 미확보 건물에 대한 처리규정을 신설하며, 공공시설의 주차장 설치의무기준을 강화하고, 공공이 쉽게 이용할 수 있도록 개방하는것이 효과적이라고 판단된다.



사진1-87 : 주차장(2002년)

주차장 현황								
연별	합계		노상		노외		건축물부설	
	개소	면수	개소	면수	개소	면수	개소	면수
1991	216	11,702	12	847	11	366	193	10,489
1992	182	11,403	12	847	12	494	158	10,102
1993	311	15,095	14	1,107	15	909	282	13,043
1994	482	13,068	15	1,197	16	1,279	451	10,592
1995	809	17,749	20	2,033	17	1,379	772	14,337
1996	385	25,648	21	1,799	30	2,778	334	21,071
1997	499	21,640	28	2,002	32	2,861	439	16,777
1998	670	28,226	28	2,000	51	4,845	591	21,381
1999	818	30,284	27	1,699	61	3,837	730	24,748
2000	771	25,686	27	1,388	32	1,990	712	22,008
2001	1,118	30,543	26	1,639	37	2,160	1,055	26,744

자료 : 광양시 통계연보

4. 철도교통

1) 철도의 연혁

우리나라에서 처음으로 철도가 등장한 것은 1899년 9월 18일 인천~노량진간의 경인선이 개통되면서부터이다. 다음해 1900년 7월 8일에는 한



1930년 12월 25일에는 광주~여수간의 철도(광주선)가 개통되고, 1936년 10월 1일에는 전라선(이리~순천)이 개통되어 호남선과 연결되었다.

강가교가 준공되어 서울~인천간의 42km구간이 개통되었다. 그 후 1905년에는 경부선의 전구간이 개통되었고, 러·일 전쟁의 진전에 따라 군사철도로서 다시 경의선(서울~신의주), 마산선(삼랑진~마산)이 1905년에 개통되어 이로써 한국의 주요간선이 완성되었다.

한국에서의 지반이 굳어지자 일본은 1906년에 경부선 철도를 매수하여 국유로 하고 육군성 관할의 경의선, 마산선을 인계받아, 한국에 있어서 모든 철도는 통감부(統監府)의 철도관리국에 의해 관할하게 되었다.

1910년에 평남선(평양~진남포)이 개통되고, 1911년에는 압록강 가교가 완성되어 남만주철도와 연결되었으며, 1914년도에는 호남선과 경원선(서울~원산)이 준공되었다. 1930년 12월 25일에는 광주~여수간의 철도(광주선)가 개통되고, 1936년 10월 1일에는 전라선(이리~순천)이 개통되어 호남선과 연결되었다.

2) 호남선의 개통

한국정부는 1898년 6월 호남선철도의 개설안을 결정하고, 동년 6월 19일 황제의 재가를 얻어 공표하였으나, 실질적인 공사를 착수할 수 없었다. 그 후 한국정부는 1904년 5월 이윤용, 서오순 등에게 호남철도(주)를 설립토록 하여 호남철도의 부설권을 허가하였다. 이에 거국적인 후원운동이 일어나 주식모금운동을 시도하였다. 이 같은 범국민적 운동을 바탕으로 호남철도주식회사는 즉시 철도 노선답사에 들어갔고, 1906년 10월에는 조치원에서 강경에 이르는 거리의 측량을 끝내고 노선공사를 착수하였다. 그러나 1905년 11월 17일 을사보호조약이 체결되고 곧 이어 통감부가 설치된 후 목포, 군산 등의 일본거류민들은 소위 「기성동맹회」 또는 「木浦繁榮會」라는 이름으로 「호남철도기성회」를 조직하고 서울, 인천 등 다른 지역의 거류민단과 합세하여 우리 힘에 의한 호남철도공사에 대한 반대운동을 전개하였다. 이와 함께 일본은 1906년 겨울 白石直治라는 공학박사 일행을 파견, 선로답사를 실시하였는데, 이 사람의 부상으로 중단하였다가 1907년 9월에 다시 2개의 측량반으로 군산~목포간, 군산~조치원간의 측량을 1908년 1월까지 완료하였다.

이 같이 일본은 호남선철도의 부설계획을 끝내자 통감부를 통해 군사상의 중요한 이유를 들어 한국정부에 의한 철도부설권의 인가를 취소토록 강

력히 주장하였다. 우리 정부는 일본의 요구대로 호남철도부설권인가를 취소하고, 그 대가로 1909년 5월, 12만 9천여 엔의 보상비를 지급받음으로써, 민족적 열망이었던 호남선 자영의 꿈이 사라지고 말았다.

이러한 과정을 밟아서 호남선은 1910년 5월 대전에서부터 측량이 시작되고, 동년 6월 대전건설사무소를 설립하고 10월에 공사가 착공되었다. 1911년 3월에는 목포에 건설사무소를 설치하여 측량과 함께 이 방면에서도 기공을 보게 되었다. 전구간 258.0km(161리 3분)에 있어서 터널 9개, 교량 194개, 정거장 27개소에 달하였으며, 건설비는 총 9,881,071원이 소요되었다.

이렇게 되어 1914년 1월 22일 목포역에서 정식으로 개통식이 거행되었고, 전구간에 있어서 영업을 개시한 것은 1914년 11월 11일로 알려져 있다.

1953년 7월부터 호남선에서 태극호가 운행되기 시작하였고, 1972년에는 태극호의 1호와 2호로 분리하여 과거에 2량 정도가 광주에서 출발, 송정리에서 접속 운행했던 것을 태극호 1호는 종전처럼 목포에서 출발되고 태극호 2호는 광주역에서 직접 시발하게 되었다.

호남선철도의 복선화 공사는 1976년에 착수하여 10여 년 후인 1987년 3월 30일 서대전~이리구간(88.6km)이 완공되고 서대전~송정리구간은 1988년에 완공, 송정리까지 호남선복선화공사가 끝났다.

3) 전라선의 개통

이리~여수간(198.8km)의 전라선은 처음에 사설인 전북철도주식회사에 의해 1914년 2월에 착공, 같은해 11월에 전주까지 개통되었으며, 1931년 10월에 전주~남원(60.5km)간, 1936년 12월 16일에 남원~순천간의 구간이 개통되었고, 이미 개통된 광주~여수간의 광주선과 연결되었다. 전라선은 일본이 군사적 목적을 위해 부설된 전략철도로서, 여수항을 군항으로 발전시킬 의도로 여수항과 연결되었던 철도였으며 총공사비는 3,551,000원이 소요되었다.

1963년 8월 12일에 전라선에 특급열차 풍년호가 등장함으로써 여수~서울간이 1일생활권으로 좁혀졌다. 물론 당시에 특급열차 제41호 및 제42호 열차가 있었지만 여수~대전간이 8시간 48분이 걸렸고, 도중 정차역도 11개소나 되었다. 이 특급열차 제41호, 제42호는 여수에서 2~4량의 객차



호남선철도의 복선화 공사는 1986년에 착수하여 10여 년 후인 1978년 3월 30일 서대전~이리구간(88.6km)이 완공되고 서대전~송정리구간은 1988년에 완공, 20여 년만에 송정리까지 호남선복선화공사가 끝났다.

를 이끌고 이리에서 호남선의 태극호 제31호, 제32호 열차에 연결하여 운행되었었다.

4) 경전선의 개통



사진1-88 : 경전선(순천-광양) 철도 개통

1928년 남조선철도회사가 설립되어 일본 동경에 본사를, 광주에 영업소를 두고 1929년 광주(송정리)~순천~여수를 잇는 160km의 철도공사에 착수하였다. 이 공사는 1930년 12월 25일에 완성하여 순천과 여수에 처음으로 열차가 등장되었다. 송정리~여수간을 송여선(松麗線)이라고 하다가 그 후 순천~여수간의 41km를 전라선에 편입시키고 송정리~순천간 119.7km를 경전서부선이라고

개칭되었다. 오늘날에는 호남선의 송정리에서 경부선의 삼랑진 324.8km를 경전선이라 부르고 있는 바, 이는 1905년 5월 26일에 개통된 마산선(삼랑진~마산), 1923년 12월 1일에 개통된 진주선(마산~진주), 1930년 12월 25일에 개통된 경전선(진주~순천)을 통합한 철도이다.

일본은 대륙침략의 병참기지를 만들기 위해 사설철도를 국유철도로 매수하는 정책을 세워 1936년 3월 1일 남조선철도(주)의 광주선(광주~여수)을 10,797,270원에 매수하였다.

우리나라의 철도는 1896년 인천~노량진 사이가 개통된 것을 처음으로 1905년 경부선이 1906년에는 마산선(마산~삼랑진)과 경의선(서울~신의주)이 개통되었다. 1910년 한일합방이 이루어지자 일제는 식민지적 경제수탈을 목적으로 여러 곳에 철도를 부설하였다.

광양을 통과하는 경전선도 1940년대에 일제가 경전남부선이라 하여 착공한 이래 상당 거리의 공사가 진전되어 오다가 해방과 더불어 중단되었던 것을 제 1차 경제개발5개년사업의 하나로 1964년 4월에 착공하여 1967년 2월 21일에 우선 광양~순천 사이가 개통되었고, 1969년에 전선(全線)이 완공되었다. 이에 따라 광양군에는 읍내에 광양역, 골약면에 골약역, 옥곡면에 옥곡역, 진상면에 섬거역(진상역)이 설치되었다.



광양군에는 읍내에 광양역, 골약면에 골약역, 옥곡면에 옥곡역, 진상면에 섬거역(진상역)이 설치되었다.

5) 광양제철선의 개통

광양제철선은 1981년 광양제철소 입지가 확정되고 광양제철소 1기 설비가 1985년에 착공되면서 광양제철소의 원료와 제품을 수송하기 위한 목적으로 경전선이 광양역으로부터 분기되어 광양읍 익신리, 초남리를 경유하여 황금동과 황길동을 지나 금호도로 연결되어 태금역까지 19km의 철도를 말한다. 광양제철선은 광양제철소 1기 설비가 종합준공된 1987년 9월 22일에 개통이 되어 광양제철의 원료와 생산 제품을 수송하는데 일익을 담당하고 있다.

또한 광양제철선에서 분기되어 2.7km의 광양항선이 개통되었다.

광양항선은 1985년에 광양컨테이너부두의 입지가 확정되어 1987년에 안벽 1선석 공사가 착공되어 1992년에 1선석 공사가 완공됨으로써 광양항컨테이너부두의 물동량 수송에 대비하기 위하여 컨테이너부두에 인입철도건설이 1993년 12월 31일에 착공되어 1998년 12월 30일에 광양항역이 개통되었다.

6) 광양시의 철도이용

광양시의 철도는 경전선, 광양제철선, 광양항선 등 3개의 노선이 지나가고 있다. 경전선은 1969년에 전선이 완공되어 광양시에 4개의 역이 설치되었다. 철도여객의 감소로 1986년에 골약역이 설치된 지 17년만에 폐쇄되었으며 경전선에는 상하행선에 무궁화호 1편, 통일호 3편이 운행되고 있다. 무궁화호는 진주에서 서울을 1편이 왕복으로 운행되고 있고 통일호는 상행선 1편은 순천에서 출발하여 마산까지, 2편은 광주와 순천에서 출발하여 부산의 부전역까지 운행하고 있다. 통일호 하행선은 1편은 마산역에서 출발하여 순천역까지이고, 2편은 부전역에서 출발하여 각각 광주와 목포까지 운행하고 있다.

무궁화호와 통일호의 상하행의 방향이 반대이다. 무궁화호는 진주에서 서울로 운행하기 때문에 시발점이 서울역이 되고 종점이 진주역이기 때문이고, 통일호는 시발역이 부전역이어서 상하행선의 방향이 반대로 되어있다.



광양시의 철도는 경전선, 광양제철선, 광양항선 등 3개의 노선이 지나가고 있다.

〈표1-70〉 광양시의 철도시설 현황

노선명	시점	종점	거리(km)	경유지	비고
경전선	삼랑진역	송정리역	315.2	광양역, 골약역, 옥곡역, 진상역	단선
광양제철선	광양역	태금역	19.0	-	단선
광양항선	-	광양항역	2.7	-	단선

7) 철도 개량 및 증설계획

(1) 동순천-광양 철도 복선화

동순천-광양간 철도 복선화 사업은 전라선의 동순천~순천간의 1.7km 구간 및 경전선의 순천~광양간의 9.2km 구간을 복선화하는 사업이다. 이 사업은 광양항 개발에 따라 증가하는 물동량 수송을 위하여 전라선의 동순천~순천 구간 및 경전선의 순천~광양간의 선로용량 확충의 필요성 때문에 시작되었다. 사업기간은 2001~2006년이다. 총사업비는 302,000백만원으로 이 복선화 사업이 완료되면 선로용량이 하루 편도당 21회에서 112회로 증가하게 된다.

이 사업의 추진경위는 1998년 12월에 21C 국가철도망 구축 기본계획수립 연구용역에서 경전선 직·복선화 타당성조사에서 그 타당성이 인정되어 1999년 12월에 광양만·진주권 광역개발계획이 확정됨으로써 시행되게 되었다. 2001년 3월 ~12월에 노반 기본설계가 시행되었고, 2002년 5월부터 노반 실시설계가 시행되고 있다.

(2) 진주-광양 복선전철

진주-광양간 복선전철화 사업은 경전선의 진주~광양간 56.1km 구간에 복선전철을 건설하는 사업이다. 진주-광양간 복선전철화 사업은 광양항 개발에 따라 증가하는 물동량 수송을 위하여 경전선 진주~광양간의 선로용량 확충 및 경부선(동해남부선), 호남선과의 미연결 부분을 연결하여 남해안 동서축 간선 철도망 구축의 필요성에 의해 시작되었다. 사업기간은 2003년 ~ 2012년까지 총사업비 989,810백만원으로 이루어진다. 이 사업은 경부선, 호남선, 전라선과의 연계를 통한 지역개발 및 영·호남 교류 촉진, 남해안축 철도망 확충으로 철도수송의 효율성 증대, 선로용량 증가로

물류비용 절감, 남해안일대 공업단지 연결 및 관광자원 개발 등의 효과를 가져 올 것으로 기대되고 있다.

4. 철도수송실적

연도	여객			화물		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
1977	483,000	438,000	76,413	16,545	23,425	23,029
1978	443,000	421,000	89,331	14,738	18,295	18,855
1979	416,000	366,000	107,895	9,923	21,508	28,737
1980	416,000	383,307	150,458	13,225	19,683	20,283
1981	384,000	348,000	180,114	2,869	30,287	47,855
1982	326,290	286,675	149,960	6,246	31,997	14,536
1983	294,069	241,753	217,841	8,009	29,832	33,883
1984	233,350	219,023	207,631	8,052	24,744	50,842
1985	193,364	195,718	226,584	7,985	42,298	64,696
1986	190,000	150,031	243,267	17,300	39,000	62,334
1987	156,000	134,010	232,372	59,234	335,284	57,730
1988	152,190	133,259	258,366	254,960	911,274	314,491
1989	119,830	97,557	246,198	394,206	845,875	1,529,303
1990	106,235	91,192	306,887	494,664	954,817	2,226,366
1991	103,635	93,639	342,231	678,796	1,104,263	3,085,373
1992	94,495	90,574	379,612	745,657	909,539	5,117,544
1993	82,649	80,853	379,527	530,346	1,035,804	6,023,591
1994	77,665	74,295	395,086	536,388	975,248	4,621,843
1995	75,204	67,485	448,997	596,082	1,027,874	4,969,306
1996	65,332	57,116	522,353	468,717	908,859	4,829,670
1997	64,357	51,601	606,669	343,879	859,765	3,625,906
1998	53,672	45,988	584,184	373,552	711,069	3,766,050
1999	50,761	46,041	726,339	763,832	1,011,251	6,260,531
2000	45,518	42,204	787,339	1,330,124	1,181,891	11,120,498
2001	43,534	41,298	953,613	1,364,856	1,151,196	1,002,725

광양시에는 철도역이 광양역·진상역·옥곡역·골약역·태금역, 광양항역 등 6개 역이 있다. 이 중 광양역·진상역·옥곡역·골약역은 여객과 화물 두 가지를 취급하고, 태금역과 광양항역은 화물수송만을 담당하여 오다가 2003년 현재 광양역은 여객과 화물, 진상역·옥곡역, 골약역은 여객, 태금역과 광양항역은 화물수송만 담당하고 있다.

<표1-71>은 광양시의 6개 역이 담당한 여객과 화물 수송현황이다. <



광양역·진상역·옥곡역·골약역은 여객과 화물 두 가지를 취급하고, 태금역과 광양항역은 화물수송만을 담당하여 오다가 2003년 현재 광양역은 여객과 화물, 진상역·옥곡역, 골약역은 여객, 태금역과 광양역은 화물수송만 담당하고 있다.

표1-71>에는 1977년부터 여객과 화물의 수송량과 수입을 보여주고 있는데, 광양시의 여객과 화물은 1967년부터 철도를 통하여 수송이 이루어졌다. 1967년부터 1976년까지는 여객수송에 있어 승차인원과 강차인원의 구분이 없기 표기되었기 때문에 <표1-71>에서는 1977년부터 표기하였다.

광양시의 여객은 승차인원이 강차인원보다 많은 것으로 나타나고 있다. 여객수의 추이를 살펴보면 1977년 승차인원 483,000명, 강차인원 438,000명을 최고로 하여 시간이 지남에 따라 계속 감소하는 경향을 보여주고 있으며 2001년에는 철도여객이 연간 84,832명이 이용한 것으로 나타나고 있다. 1977년과 비교해 보면 1/10 이상 감소한 것으로 나타나고 있다. 이러한 현상은 유동인구의 감소와 승용차의 발달과 더불어 고속버스의 영향으로 인한 것이다.

<표1-72>은 2001년도 광양시 철도여객 현황을 각 역별로 정리한 것이다. 진상역과 옥곡역의 여객수송 기능이 광양역과 비교해 볼 때 상당한 것으로 나타나고 있다. 이는 진상면과 옥곡면민들이 광양읍이나 순천시, 하동읍 등 외부로 이동시 철도를 많이 이용한다는 것을 보여주고 있다.

구분		진상역	옥곡역	골약역	광양역
하행	승차	5,755	6,243	-	11,983
	강차	2,487	3,691	453	10,710
	계	8,242	9,934	453	22,693
상행	승차	3,410	5,948	-	10,195
	강차	2,113	8,100	2	14,197
	계	5,523	14,048	2	24,392

화물수송은 1987년 9월 22일에 광양제철선이 개통되면서 급격히 증가하였다. 그 이전에는 화물수송량이 극히 미비했는데, 광양제철선의 개통으로 화물의 수송량이 증가하였다. 화물 수송량은 대체적으로 발송량이 도착량보다 많았으나, 2000년부터 도착량보다 발송량이 늘어나기 시작하였다. 이는 광양제철에서 제품을 철도로 수송하는 비중을 늘렸기 때문이다.

냉연코일의 경우에는 과거에는 트레일러를 통하여 제품을 운송하였으나, 2003년 12월부터는 고가의 철강제품인 냉연코일을 광양제철선의 기점역인 태금역을 통하여 전국으로 출하하기 시작하였다. 철도 수송으로는 처음인 신규화물 냉연은 해송과 육송으로 전량 수송하여 왔으나 철강품 철도수송 활성화를 위하여 계약수송 하게 된 것입니다. 연간 계약물량은 40만톤으로 약 26억원의 수입을 올리게 되었다.



냉연코일의 경우에는 과거에는 트레일러를 통하여 제품을 운송하였으나, 2003년 12월부터는 고가의 철강제품인 냉연코일을 광양제철선의 기점역인 태금역을 통하여 전국으로 출하하기 시작하였다.

5. 철의 실크로드 전망

서울을 떠나 신의주에 도착하는 경의선 열차는 중국 국경도시 단둥을 거쳐 중국횡단철도(TCR)와 몽골횡단철도(TMGR)로 나뉘게 된다. 중국횡단철도는 단둥~북경~서주~정주를 경유하여 카자흐스탄의 알마타~드루즈바~모스크바~베를린을 거쳐 프랑스 파리에까지 이른다(총연장: 12,971km).

이와는 달리 몽골횡단철도는 단둥~북경~울란바토르~울란우데를 거쳐 시베리아철도와 만나 모스크바를 거쳐 파리로 이어진다.

일반적으로 이야기하는 시베리아 횡단철도는 극동의 블라디보스토크에서 모스크바에 이르는 9,297km를 말한다. 이 노선의 극동지역 출발역인 블라디보스토크와 바로 연결되려면, 경의선이 아니라 남북간에 경원선(서울~원산)이 연결되어야 한다. 이 경우에는 유럽으로 가는 화물이 중국횡단철도를 이용할 필요가 없어지게 된다. 최근 외신에 따르면, 중국과 러시아가 한국횡단철도 유치를 위해 참여한 신경전을 벌이고 있다고 한다.

중국을 거쳐 시베리아철도에 연결되는 경의선 철도와는 달리, 직접 블라디보스토크에 연결을 위해서는 경원선이 복원되어야 한다. 경원선 철도의 복원은 최근에는 러시아 정부측도 대단한 관심을 표명하고 있다. 서울~원산을 연결하는 총연장 223.7km의 이 노선이 1914년 9월에 개통됨으로써 한반도의 간선철도는 경의선과 함께 X자형을 이루게 되었다. 이 철도는 부산~서울~원산~청진~나진~두만강~러시아 국경의 하산역을 통해 시베리아 철도와 연결된다.

1945년 이전에는 동해안 북부의 풍부한 자원개발과 수송에 큰 역할을 하였으나, 광복 후 국토의 분단으로 용산~신탄리 구간의 89km만 운행되고 있다. 남북간에 현재 단절구간인 신탄리와 평강간 31km만 복원되면 시베리아철도와 바로 연결하는 데 문제가 없다. 단지 북한측의 철도가 복선화율이 3%이고, 평균시속이 불과 60km/h 이하로 낙후되어 있다는 점이 문제다.

최근 들어서는 러시아 측이 우리나라에 상환해야 할 경협차관을 경원선 복구공사에 투입하는 방식도 거론되고 있다. 우리나라의 입장에서는 경의선과 경원선이 거의 동시에 복원이 된다면 더할 나위 없이 좋은 일이다. 활성화된 중국과의 교역에 비해 여전히 소문만 무성할 뿐, 지지부진한 러시아



최근 외신에 따르면, 중국과 러시아가 한국횡단철도 유치를 위해 참여한 신경전을 벌이고 있다고 한다.



철의 실크로드 계획이란 우리나라의 경부선과 전라선의 철도 물동량이 중국의 TCR(중국횡단철도)와 TSR(시베리아 횡단철도)를 통해 유럽의 네덜란드 로테르담이나 독일의 함부르크, 영국의 런던 등지로 수송할 수 있는 대륙간 교통망 확충계획이다.



철의 실크로드가 실현되면, 부산항과 광양항의 역할이 현재보다 더욱 커지고, 명실상부한 동북아시아의 중심항만 기능을 수행하게 될 것이다.

와의 교역에 일대전기를 만드는 기회가 될 수도 있기 때문이다.

신의주 경제특구를 통한 북한의 개방정책이 발표되면서 최근 자주 등장하는 용어가 철의 실크로드이다. 김대중(金大中) 대통령은 2002년 9월 23일 덴마크 코펜하겐에서 열린 제4차 아시아·유럽 정상회의(ASEM)에서 아시아와 유럽을 연결하는 ‘철(鐵)의 실크로드’ 구축을 위한 회원국들의 협력을 요청하였고, 유럽과 러시아·중국으로부터 적극적인 지지를 얻어냈다.

철의 실크로드 계획이란 우리나라의 경부선과 전라선의 철도 물동량이 중국의 TCR(중국횡단철도)와 TSR(시베리아횡단철도)를 통해 유럽의 네덜란드 로테르담이나 독일의 함부르크, 영국의 런던 등지로 수송할 수 있는 대륙간 교통망 확충계획이다.

현재 경의선과 동해선의 연결공사가 남과 북에서 진행되고 있고, 러시아와 중국에서도 유럽과 아시아를 잇는 ‘철의 실크로드’ 시대를 열기 위한 구체적인 작업들을 추진 중에 있다. 따라서 철의 실크로드가 연결되면, 환동해권과 환황해권의 중간지점에 위치한 우리나라는 동북아시아의 새로운 물류거점으로 발돋움할 수 있는 가능성이 있다는 것이다.

광양지역은 대외적으로 북한을 통과하여 시베리아와 러시아 중앙부, 유럽으로 연결하는 대륙횡단철도 TSR(Trans-Siberia Railway)의 기점 역할을 할 수 있으며, 동시에 중국횡단철도 TCR(Trans-China Railway)의 기점인 중국 연운항과 최단거리에 위치해 있는 지리적 중심성을 가지고 있다.

철의 실크로드와 광양컨테이너부두와 광양제철소와의 관계는 물류비용과 획기적인 절약과 운송기간의 단축을 들 수 있다. 현재 우리나라와 일본, 싱가포르 등지의 화물을 유럽으로 수송하기 위해서는 대형 컨테이너선박을 이용한다. 그러나 철의 실크로드가 완성되면 아시아와 유럽을 연결하여 물류비를 크게 줄일 수 있다. 서울의 화물이 경의선과 TSR을 통해 프랑스 파리까지 간다고 전제할 때, 운송거리는 해상보다도 약 7,290km가 단축되고, 운송기간은 약 13일 정도 짧아지고, 물류비용 또한 현재보다 약 30% 절감시킬 수 있다.

그리고 철의 실크로드가 실현되면, 부산항과 광양항의 역할이 현재보다 더욱 커지고, 명실상부한 동북아시아의 중심항만 기능을 수행하게 될 것이다. 왜냐하면, 일본과 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 등지에서 유럽으로 운송한 물류의 대부분이 광양항이나 부산으로 유입되기 때문이

다. 그렇게 되면, 광양항은 장기적으로 동북아시아의 대표적인 관문 역할을 수행하게 될 것이고, 아시아의 ‘로테르담’이 될 수도 있을 것이다.

또한 광양만권의 현재 산업구조가 재편될 개연성이 있다. 현재의 중화학 및 철강중심에서 조립금속, 정밀전자 및 첨단산업, 그리고 항만물류 등 높은 부가가치를 창출하는 기업이 우리 지역내에 위치하여 지역의 경제구조가 바뀌게 될 것이다.



사진1-89 : 코일 운송 기차



사진1-90 : 컨테이너 박스 운송

제4절 노동 · 관광

제4절은 노동 · 관광에 관한 내용으로 노동 분야는 노동단체와 산업부문에서 자세히 다루기 때문에 여기서 자세히 다루지 않고 관광분야를 중심으로 내용을 전개하고자 한다.

1. 노동

광양시의 사업체 종사자는 광양제철소가 건설되고 연관단지가 들어서면서 급격히 증가하였으나 그후 광양제철소가 안정되고 연관단지도 자리를 잡으면서 특히 대규모 사업체 종사자수가 증가하지 않고 오히려 감소하는 경향을 보여주고 있다.