

전략연구 2020-20

KTX 공주역 여건분석 및 수요확대를 위한 정책제안

김양중

연구 요약

1. 서론

1) 연구의 필요성 및 목적

- KTX 공주역은 충청남도 시군 간 균형적인 철도 접근성을 고려하여 공주시 이인면에 건립되었음
 - 충남 공주시는 물론 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군까지의 이용수요를 반영하여 현재 위치가 선정
- 그러나 KTX 공주역이 위치하고 있는 공주시의 이용률조차 기대치에 미치지 못하고, 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군의 이용수요도 매우 저조한 것으로 나타나 KTX 공주역에 대한 지속적인 논쟁이 발생
 - 실제 이용수요의 부족은 입지적인 문제가 가장 크다고 할 수 있음
- 이에 충청남도과 공주시는 KTX 공주역 활성화를 위해 다양한 시책을 추진하고 있지만, 아직까지 KTX 공주역의 여건분석조차 제대로 이루어지지 않고 있으며 그로 인해 공주역의 발전방향성 또한 확실치 않음
 - 공주시에서 매년 ‘공주역 모니터링 조사’를 하고 있지만, 설문이 역사내에서만 이루어지기 때문에 종합적인 진단에는 한계가 있음
- 따라서 본 연구는 KTX 공주역의 여건분석과 수요확대를 위한 올바른 발전 방향을 설정하여, 충청남도과 공주시의 KTX 공주역 활성화를 위한 정책에 기초자료를 제공하는데 목적이 있음
 - ※ 전략과제 성격에 부합하게 사업의 제시보다는 정책방향과 전략을 제시하는데 초점이 있음

2) 연구의 개요

가. 연구의 범위

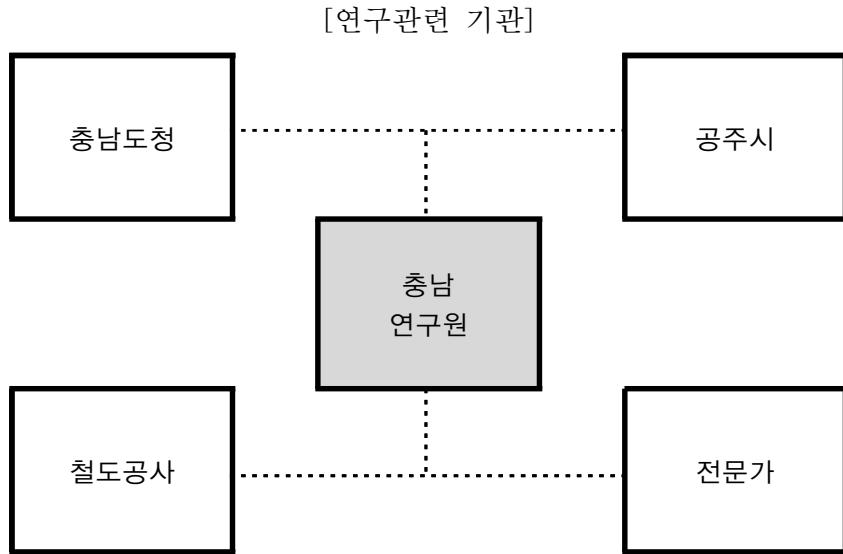
- 연구의 공간적 범위
 - 1차 범위: KTX 공주역세권
 - 2차 범위: KTX 공주역 인근 시군
- 시간적 범위
 - 자료의 범위: 2020년 기준(구득 가능한 최신 자료 활용)
 - 연구의 범위: 2020~2030년까지의 중장기 계획
- 연구의 내용적 범위
 - KTX 공주역 대내외 여건분석
 - KTX 공주역 인근 시군민 및 관광객 이용실태 조사
 - KTX 공주역 활성화를 위한 정책방향 및 전략제시

[연구의 범위 종합]

○ 공간적 범위	<ul style="list-style-type: none">- 1차 범위: KTX 공주역세권- 2차 범위: KTX 공주역 인근 시군
○ 시간적 범위	<ul style="list-style-type: none">- 자료의 범위: 2020년 기준(구득 가능한 최신 자료 활용)- 연구의 범위: 2020~2030년까지의 중장기 계획
○ 내용적 범위	<ul style="list-style-type: none">- KTX 공주역 대내외 여건분석- KTX 공주역 인근 시군민 이용실태 조사- KTX 공주역 활성화를 위한 정책방향 및 전략제시

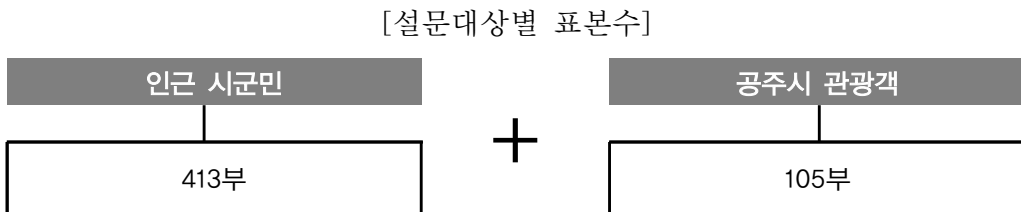
나. 연구의 추진체계

- 충남도청, 공주시, 한국철도공사, 전문가의 의견 수렴을 통해 연구를 진행



다. 연구의 방법 및 자료

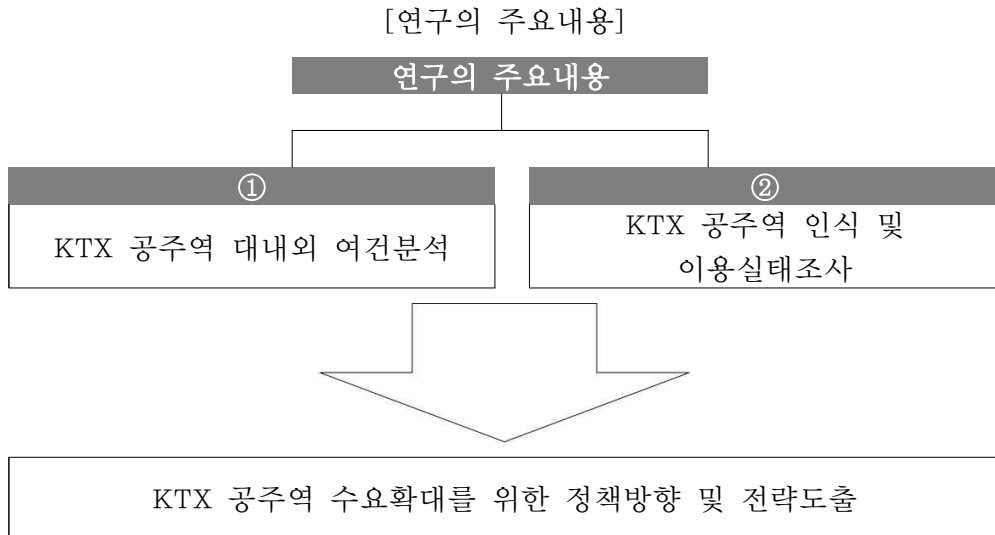
- KTX 공주역 대내외 여건분석을 위한 자료는 통계청에서 제공하는 자료를 활용
- 인근 시군민 및 관광객 이용실태 자료는 본 연구에서 직접 조사한 설문 자료를 활용
 - 표본은 시군별로 랜덤추출 된 413부와 관광객을 대상으로 하는 105부
 - 조사방법은 전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사로 진행



[설문조사 표본설계]

○ 모집단	- KTX 공주역 인근 5개 시군 시군민
○ 표본크기	- 공주시, 부여군, 청양군, 논산시, 계룡시, 세종시 413부 - 공주시 관광객 105부
○ 표본추출방법	- 지역별 랜덤 추출 방법 활용
○ 조사방법	- 전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사

라. 연구의 주요내용



2. 선행연구 검토

1) 선행연구 검토

가. 2030년 공주역세권 광역도시계획(2016)

- 공주역세권의 성공적인 조성을 위한 개발방향 설정하고 공주역세권 개발 전략과 연계한 광역계획권의 자족기반 마련, 광역시설의 합리적 배치 등 체계적 공간계획 수립이 주요 목적

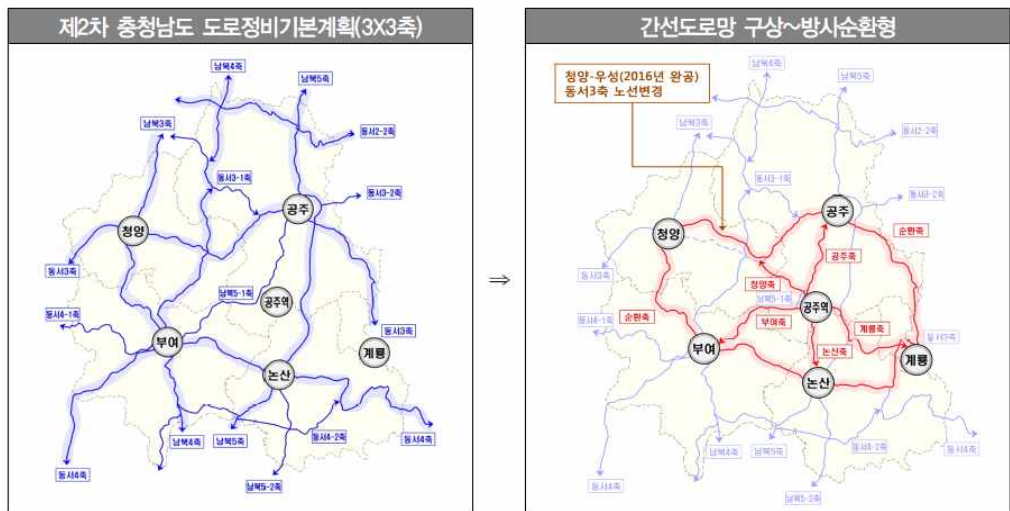
○ 역세권 활성화 목표

- 목표1 : 공주역의 이용 활성화
- 목표2 : 충청남도 교통허브 조성
- 목표3 : 남부지역 관광·경제거점 구축

나. 제5차 국토종합계획(2019)

- 제5차 국토종합계획(2020-2040)에 따르면 행정중심복합도시와 주변거점 지역(내포신도시, KTX공주역)간의 광역 교통망을 확충하고 서해선 및 장항선 복선전철을 연계한 내포신도시의 수도권 전철 연장과 고속철도 연계를 검토함

[간선도로망 구상]



자료: 제5차 국토종합계획(2019)

- 공주역에서 시군으로 연결하는 주요 간선도로 신설을 통해 통행시간 절감을 제안
- 특히 부여, 청양, 계룡을 잇는 동서축을 강조하고 있음

다. KTX 공주 테마역 조성계획(2017)

- 백제문화를 반영한 테마역 조성 기본 방향을 제시하고 관광상품 개발이 목적
- 정책목표
 - 목표1 : 백제세계유산 철도 테마역 조성
 - 목표2 : 백제유적 여행상품안내 및 예약 플랫폼 구축
 - 목표3 : 중부호남권 회의철도역으로 활성화

2) 선행연구 시사점

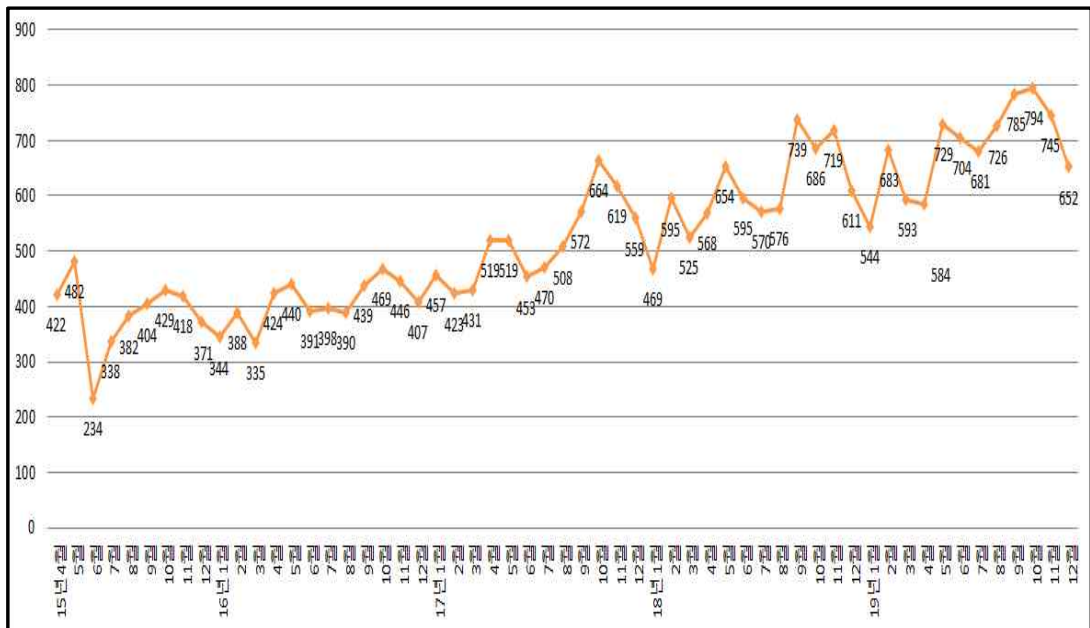
- 충남도와 공주시는 ①KTX 역세권개발, ②광역교통망구축, ③테마역 조성 등 개별 주제를 가지고 공주역의 발전계획을 수립
 - 선행연구는 역을 활성화시킬 수 있는 방법을 개별적 주제로 다루고 있음
 - 그러다 보니 충남도와 공주시 입장에서는 정책의 우선순위 보다는 모든 방법을 동원하게 되었고, 결국 모든 부분에서 사업을 추진하다 보니 대부분의 사업들이 확실한 성과를 나타내지 못하고 있음
- KTX 역세권개발도 정책추진의 실마리를 풀지 못하고 있고, KTX 공주역 광역교통망의 경우 현안사업이 제5차 국토종합계획에 반영되었다고는 하지만 공주역과 세종시간 BRT 연결도 2단계 사업으로 장기화되고 있음
- 또한 테마역 조성도 적은 예산으로 인해 당초 계획에는 미치지 못하는 실정
 - 테마역 조성계획에 따라 테마공원이 완성되었지만 원두막, 벤치이외에 특별한 시설이 없어 이용률은 매우 저조

3. 이용객 현황 및 여건분석

1) KTX 공주역 이용객 현황

- 2019년 연평균 일이용객 685명으로 운행횟수에 비하면 이용률이 매우 저조
 - 연평균 일이용객 : `15년 387명, `16년 406명 , `17년 516명, `18년 609명 , `19년 685명
- 다만 2015년 387명에서 2019년 685명으로 지속적인 이용객 증가세를 보이고 있어, 충청남도과 공주시의 노력 여하에 따라 이용률을 보다 높일 수 있을 것으로 여겨짐

[월별 일평균 이용승객 추이]



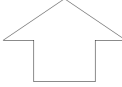
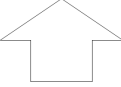
자료: 충남도청 내부자료

2) KTX 공주역 대내외 여건분석

가. 공주역 활성화 저해요인

■ 배후 도시의 인구정체

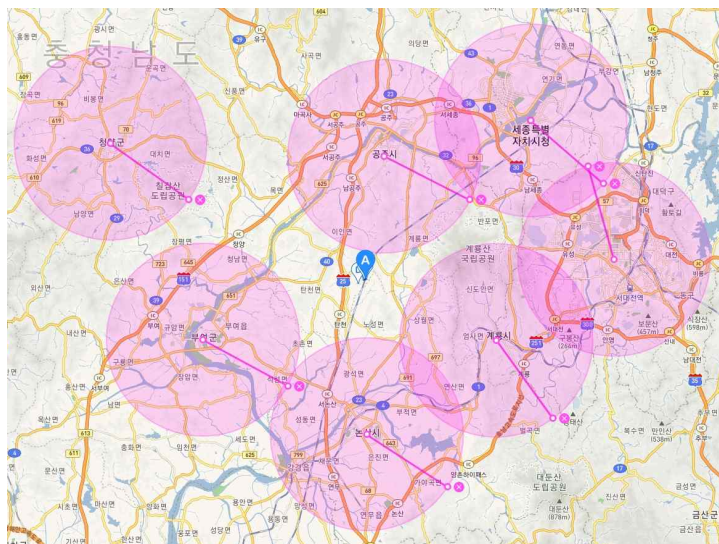
[KTX 공주역 인근시군 인구전망]

	충남	공주시	논산시	계룡시	부여군	청양군
인구예측						
	증가	감소	감소	증가	감소	증가

- KTX 공주역의 인근 시군이자 이용률이 가장 높은 시군인 공주시, 논산시, 부여군의 경우는 오히려 인구 감소가 예상되어 인구증가로 인한 수요확대는 불가능한 실정

■ 배후 도시와의 원거리

[공주역과 인근 시군청과의 거리(반경 10km)]



- 실질적으로 KTX 공주역은 인근 시·군청에서 반경 10km보다 먼 곳에 위치해 있어, KTX 공주역 이용시 시간적 비효율이 발생
- 특히 빠름을 강조하는 KTX의 특성상 물리적 거리로 인한 시간적 비효율은 KTX 공주역에게 더욱 큰 단점이 될 수 있음

■ 배후 관광지와의 원거리

- 인근 시·군청과의 원거리는 물론 인근 관광지까지의 거리도 매우 멀어서 관광을 위한 플랫폼으로 특화하기도 쉽지 않음

[주요 관광지와의 거리]

주요관광지	거리	대중교통 이동시간
송산리고분군(무령왕릉)	19km	1시간 16분
공산성	20km	1시간 3분
계룡산	16km	2시간 29분
갑사	16km	1시간 37분
신원사	16km	48분
마곡사	40km	2시간 44분
석장리박물관	26km	1시간 56분

자료: 네이버 대중교통 안내

■ 부족한 대중교통 노선

- 공주역에서 공주시로의 시내버스는 200번, 201번, 202번, 205번, 206번, 250번 251번, 280번이 있음
 - 이중 200번, 205번, 206번은 휴무일만 운행하고 있으며, 나머지 노선도 배차간격이 2시간 정도

■ 고속버스라는 강력한 대체재

- 수도권으로 이동하기에는 시간적·비용적으로 훨씬 효율적인 고속버스라는 대체제가 있음

- 서울 강남 방면은 06:00 첫차를 시작으로 22:30분까지 거의 30분마다 운행

○ 시외버스의 경우 청양/보령, 조치원, 청주, 천안, 오산/수원, 성남, 인천공항, 안양, 고양, 원주, 인천, 서울남부, 동서울, 광주까지 다양

나. 공주역 활성화 긍정요인

■ 공주시의 다양한 축제와 문화유산

○ 공주시에는 다양한 축제와 문화유산이 있음

[공주시의 축제]

계룡산 벚꽃축제 및 산신제	갑사황매화축제	마곡사신록축제	석장리구석기 축제	공주항공축제
2019금강여름 축제	백제문화제	겨울공주 군밤축제	금강자연미술 비엔날레	공주국제미술제

[공주시의 문화유산]

			
마곡사	공산성	송산리고분군 (무령왕릉) 웅진백제문화역사관 국립공주박물관	원도심과 제민천

■ 고속철도 수요의 꾸준한 증가

○ 또한 철도와 고속철도의 이용객은 2004년부터 지속적으로 증가하고 있어, 향후 KTX 공주역의 수요확대가 예상

- 특히 고속철도 이용 증가율은 철도 이용 증가율보다 매우 높게 나타나 공주 방문객을 KTX 공주역으로 유도할 필요성이 있음

■ 지역 관광객 및 연수생의 증가

- 공주시의 최고 관광지인 공산성의 경우 지속적으로 관광객이 증가하고 있으며, 선행연구 결과 공주시 관광총량도 지속적으로 증가할 것으로 예상

[공주시 관광총량 추정 결과]

연도	추정 공주시 관광총량(명)
2017	2,228,846
2018	2,270,201
2019	2,312,324
2020	2,355,228

자료: KTX 공주테마역 조성계획(2017)에서 재인용

- 또한 국민안전교육연구단지가 작년 6월 개원하여 연간 45만명의 연수생 방문이 기대
 - 중앙소방학교와 국가민방위재난안전교육원을 비롯해 국토정보공사교육원(2020년 개원 예정), 정부통합전산센터(2022년 개원 예정) 등이 들어설 예정

■ 정부청사 인접 및 세종시의 인구 증가

- KTX 공주역은 우리나라 행정의 중심인 세종 정부청사가 인접하고 있음
 - 호남권에서 정부청사 방문시오송역을 이용하는 것보다 비용과 접근성에서 유리할 수 있음
- 또한 세종시의 인구는 지속적으로 증가
 - 세종시 인구는 2018년 30만명에서 2020년 35만명을 달성하여 공주, 부여, 논산, 청양, 계룡 전체인구인 37만명에 육박

■ 충북선 철도 고속화 사업 추진

- 충북선 철도 고속화 사업의 예비타당성 조사 면제 결정(2019. 1)
- 충북선 철도 고속화 사업으로 강호축이 연결되면 국가의 균형발전은 물론, KTX 공주역의 관광 수요의 확대가 예상

[충북선 철도 고속화 사업]



다. 공주역 여건분석 종합

[공주역 여건분석 주요내용]

구분	내용
수요확대에 부정적 요인	① 주변인구의 감소 ② 인근 시군과의 원거리 ③ 인근 관광지와의 원거리 ④ 부족한 대중교통 노선 ⑤ 고속버스라는 강력한 대체재
수요확대에 긍정적 요인	① 공주시의 다양한 축제와 문화유산 ② 고속철도 승객 증가 ③ 공주시 관광객 및 연수생 증가 ④ 세종 정부청사 인접 및 세종시의 인구 증가 ⑤ 충북선(강호축) 고속화사업 추진

- 공주역 수요확대에 긍정적인 요인과 부정적인 요인이 상존하고 있지만, 사실 부정적인 요인의 영향력이 더 커서 충분한 수요확대가 어려움

4. 공주역 인식 및 이용실태조사

1) 조사개요

- 공주시, 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군 시군민과 관광객을 대상으로 공주역 인식 및 이용 실태조사 통해 올바른 정책방향과 홍보방안 도출

[설문의 주요내용]

구분	주요 설문내용
시군민 (413부)	인지도, 선호도, 만족도, 이미지, 미이용 이유, 고속버스 이용이유, 활성화 방안, 정책방향 및 추진사업
관광객 (105부)	인지도, 올 때 이동수단, 돌아갈 때 이동수단, 미이용 이유, 고속버스 이용이유, 선호관광 일정, 선호관광 코스 활성화 방안, 정책방향 및 추진사업

2) 시군민 조사결과

[공주역 인지도]

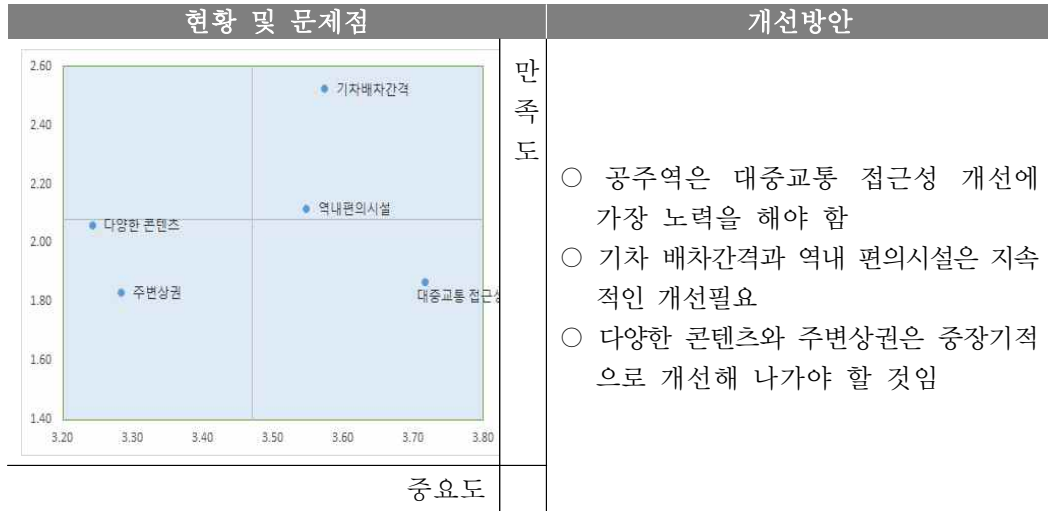
현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 시군별 최초상기 비중 낮음 <ul style="list-style-type: none"> - 계룡 2.4%, 논산 7.9%, 부여 48.3%, 세종 46.1%, 청양 46.7% ○ 보조상기도 대전역, 천안·아산역, 서대전역보다 낮음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주역의 인지도를 높이기 위해서는 차별화된 브랜드와 콘텐츠 개발이 필요
<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주시를 제외하고 최초상기 비중이 50%를 넘지 못해, 공주역의 시장지배력은 미약 <ul style="list-style-type: none"> - 최초상기는 가장 먼저 머리에 떠오르는 역으로 응답한 소비자가 주로 사용하고 있는 역이거나 가장 최근에 이용한 역 또는 향후에 이용하고 싶은 역 - 최초상기는 역의 시장 지배력을 의미하며, 시장점유율을 추정하는 주요 지표 중에 하나로 사용 	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 또한 보조상기의 경우도 대전역, 천안·아산역, 서대전역보다 낮음 <ul style="list-style-type: none"> - 보조상기는 역에 대한 이용객의 친밀도를 의미하는데 공주역 인근 시군민을 대상으로 했음에도 친밀도가 낮은 편 	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 따라서 공주역의 인지도를 높이기 위한 활성화 워크숍, 세미나 등을 개최하고, 브랜드와 콘텐츠 개발이 필요 	

[공주역 선호도]

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 수도권 이동시 공주시와 청양군의 경우 고속철도보다 고속버스의 선호도가 높음 ○ 계룡시와 논산시, 세종시의 경우 계룡역, 논산역, 오산역의 경쟁력이 매우 높음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 계룡시와 논산시의 경우 주이용역이 있어 공주역으로 유인이 쉽지 않아, 공주시, 부여군, 청양군의 수요확대에 집중 필요 ○ 세종시의 경우 호남권 이동은 공주역을 이용하도록 유도해야 함

- 수도권 이동시 공주시와 청양군의 경우 고속철도보다 고속버스의 선호도가 더 높게 나타난 반면 세종시의 경우는 고속버스 터미널이 도심에서 더 가깝지만 고속철도의 선호도가 더 높게 나타남
 - 공주시(고속버스 37.5%, KTX 36.5%), 청양군(고속버스 42.2%, KTX 11.1%), 세종시(고속버스 21.6%, KTX 36.3%)
- 호남권 이동시는 청양군을 제외하고 고속철도의 선호도가 더 높게 나타남
- 수도권으로 이동시 계룡시, 논산시, 세종시의 공주역 이용 비중은 매우 낮았고 호남권으로 이동시는 계룡시, 논산시의 이용비중이 매우 낮게 나타남
 - 수도권으로 이동시 계룡시, 논산시, 세종시는 계룡역, 논산역, 오송역의 이용률이 매우 높음
 - 호남권으로 이동시 계룡시, 논산시는 계룡역과 논산역의 이용률이 매우 높고, 세종시의 경우 오송역보다는 못 미치지만 공주역의 비중도 높게 나타남
- 계룡시와 논산시의 경우 강력한 주이용역이 있어 공주역으로 유인하기가 쉽지 않아, 공주시, 부여군, 청양군의 수요확대에 집중하고, 세종시의 경우 호남권 이동은 공주역을 이용하도록 유인해야 함

[공주역 만족도]



- 중요도와 만족도 분석결과 중요하지만 만족도가 낮은 분야는 대중교통접근성으로 나타남
 - 기차 배차간격이나 역내 편의시설은 중요하지만 만족도가 대중교통 접근성 보다는 상대적으로 높게 나타나 지속지원이 필요한 영역
 - 다양한 콘텐츠와 주변상권은 중요도도 낮고, 만족도도 낮아 점진적으로 시간을 두고 개선해 나가야 하는 영역으로 나타남
- 공주역은 대중교통 접근성 개선에 가장 노력을 해야 하고, 기차 배차간격과 역내 편의시설은 현재처럼 지속적인 관심과 지원을 해야 하며, 다양한 콘텐츠와 주변상권은 중장기적으로 개선해 나가야 할 것임

[공주역 이미지]

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 수요확대를 위한 이미지 부족 <ul style="list-style-type: none"> - 시군접근성이 좋은 역, 시군민이 많이 이용하는 역의 이미지 미약 - 관광객이 많은 역, 특색 있는 역의 이미지 미약 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주역의 이미지를 명확히 해야 함 <ul style="list-style-type: none"> - 인근 대도시가 없기 때문에 대도시 관문 이미지 불가 - 따라서 문화관광의 관문, 정부청사의 관문 등 확실한 이미지 부여가 필요

- 공주역은 현재 깨끗하고 청정한 역, 쾌적한 편의시설을 갖춘 역의 이미지가 강함
- 그러나 수요확대에 가장 중요한 이미지인 시군접근성이 좋은 역과 시군민이 많이 이용하는 역, 관광객이 많고 특색 있는 역의 이미지는 미약
 - 현 단계에서는 시설이나 교통을 강조하기 보다는 특정 관문의 기능을 홍보하는 것이 바람직
- 따라서 대도시의 관문 이미지가 부족하다면, 문화·관광의 관문, 정부청사의 관문 등 공주역하면 가장 먼저 떠오르는 무엇이 필요하며, 이에 적합한 콘텐츠개발이 필요

[공주역 대체재]

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 모든 시군에서 고속버스와의 경쟁력이 취약하며, 공주역이 입지해 있는 공주시에서조차 경쟁력 부족 ○ 이는 공주역이 갖는 입지적인 한계 <ul style="list-style-type: none"> - 거리가 멀고, 대중교통이 불편 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 광역교통망 도입이 시급 <ul style="list-style-type: none"> - 광역교통망이 도입되면 부여 91.4%, 공주 86.5%, 청양 77.8%, 세종의 75.5%가 고속버스 대신 공주역을 이용 ○ 또한 호남방면 오송역을 이용하는 세종 시민을 공주역으로 유인 필요 <ul style="list-style-type: none"> - 세종시민의 경우 호남방면으로 이동시 BRT가 연결된다면 81.4%(그렇다 이상)가 오송역이 아닌 KTX 공주역을 이용하겠다고 응답

- 공주역은 모든 시군에서 고속버스와의 경쟁력 취약
 - 청양에서 경쟁력 없음이 73.3%로 매우 높게 나타났고, 세종, 부여, 논산 순으로 경쟁력이 없는 것으로 나타났음
 - KTX 공주역이 입지해 있는 공주에서조차 경쟁력이 없다는 응답이 63.5%로 높게 나타나, 시군 고속(종합)버스터미널과의 경쟁에서 확실히 불리한 위치
- 경쟁력이 부족한 이유로는 집에서 거리가 멀다는 응답이 34.4%로 가장 높게 나타났고, 대중교통이 불편하다는 21.3%로 다음 순으로 입지적인 문제가 가장 큰 경쟁력 저하로 나타나고 있음

- 이에 지역에서 KTX 공주역까지 직통 BRT(간선급행버스체계)가 연결된다면 79.2% (그렇다 이상)가 고속버스가 아닌 KTX를 이용할 의향이 있다고 응답하였음
 - 시군별로 살펴보면 부여가 91.4%로 가장 높게 나타났고, 공주(86.5%), 청양(77.8%), 세종(75.5%) 순으로 나타났음
 - 직통 BRT는 고속버스 수요를 KTX 공주역으로 유인하는 가장 강력한 유인책이 될 수 있으며, 특히 부여군과 공주시의 도입이 시급하며, 인구가 가장 많은 세종시로의 BRT 연결도 필요한 것으로 여겨짐
- 또한 세종시민의 경우 호남방면으로 이동시 BRT가 연결된다면 81.4%(그렇다 이상)가 오송역이 아닌 KTX 공주역을 이용하겠다고 응답
 - 공주역과 세종시가 BRT로 연결된다면 호남권으로 이동하는 대부분의 사람들을 KTX 공주역으로 유인할 수 있을 것으로 기대됨

3) 관광객 조사결과

[공주역 인지도]

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주시 방문 관광객 조사결과 충남에서 공주역의 지배력은 천안·아산역에 비해 매우 낮음 ○ 또한 대전역, 오송역, 서대전역, 논산역 보다도 인지도가 낮았음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관광객을 대상으로 KTX 공주역을 적극적으로 홍보해야 함 <ul style="list-style-type: none"> - 관광안내소를 중심으로 공주역 홍보책자 배포, 홍보간판 설치 등 인지도 확대를 위한 노력 필요

- 최초상기의 경우 천안·아산역이 가장 높았고, 공주역, 논산역 순이었음
 - 공주시 방문 관광객들 대상으로 했음에도 충남 철도역의 지배력은 천안·아산역이 가장 강한 것으로 나타남
- 또한 보조상기의 경우도 공주역의 인지도는 69.5%에 불과하여 대전역(99.1%), 오송역(94.3%), 서대전역(93.3%), 논산역(78.1%)에 비해 인지도가 매우 낮게 나타남
- 인근 시군민의 경우 공주역 인지도가 89.8%였는데 관광객의 경우는 69.5%에 불과하여 관광수요를 확보하기 위해서는 일단 인지도 확대가 필요

- 관광안내소를 중심으로 공주역 홍보책자 배포, 홍보간판 설치 등 인지도 확대를 위한 노력 필요

[여행 시 이동수단]

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 자가용을 이용한 관광객이 60.0%로 가장 높게 나타났지만 고속버스보다는 철도의 이용률이 높음 <ul style="list-style-type: none"> - 이는 수도권에서 가까워 자가용 이용이 수월하기 때문임 ○ 고속버스의 경우 고속버스터미널이 관광지과 가까워 주로 이용 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주역 인지도 확대를 통해 고속버스 수요를 고속철도로 유인 ○ 공주역에서 관광지까지 대중교통 접근성 개선 ○ 고속철도 연계 관광상품 개발 및 개선

- 관광객의 경우 자가용(60.0%)을 제외하고는 고속버스(10.5%)보다는 고속철도(28.6%)를 더 선호
 - 고속철도가 아닌 고속버스 이용이유로는 주로 고속버스가 더 편리하고 터미널이 관광지과 가깝기 때문이었지만, 공주시에 고속철도가 없는 줄 알았다는 관광객도 18.2%로 나타남
- 고속버스 승객을 KTX 고속철도로 유인하는 방법으로는 공주역에서 관광지까지 대중교통 접근성을 개선한다가 38.1%로 가장 높게 나타났고, 고속철도 연계 관광상품을 개발한다가 42.4%로 다음 순
- 시티투어버스와 고속철도 연계 관광상품 개발과 개선이 필요
- 공주시의 주요 방문지는 공산성과 송산리고분군을 중심으로 하는 국립공주박물관이며, 한옥마을과 석장리박물관의 방문비중도 40% 이상 나타나고 있음
- 공주시 축제 인지도는 백제문화제가 가장 높게 나타났고, 계룡산 벚꽃축제 및 산신제, 겨울공주군밤축제 순이었음
 - 금강자연미술비엔날레, 석장리구석기축제 등 이외 축제들의 경우 인지도를 보다 높여야 할 것임

- 전반적으로 공주시의 축제보다는 관광자원의 인지도가 더 높게 나타나고 있어, KTX 공주역으로 관광객을 유인하기 위해서는 공주시의 관광자원을 활용하고, 축제의 경우 프로그램 등의 개선을 통해 인지도를 지속적으로 높여가야 할 것임
- 공주 여행패키지는 축제를 활용하는 것도 좋겠지만, 축제의 경우 일부 기간만 관광객이 방문하기 때문에 4계절 활용할 수 있는 자연 및 문화자원을 주제로 하는 것이 바람직
 - 공주시에서 여행패키지를 구상할 때 공산성과 국립공주박물관을 중심으로 코스를 계획하는 것이 바람직하며, 이와 연계할 수 있는 콘텐츠 개발이 필요
 - 이때 1박2일과 당일치기 여행 두 가지 코스를 개발하고, 1박2일 여행을 위해 지역 공주한옥마을(펜션) 및 게스트하우스와 연계방안 마련이 필요

[동반자 및 관광일정]

현황 및 문제점	개선방안
○ 공주시 관광은 가족 및 친구들과 당일치기 자유여행이 가장 많았음 ○ 1년에 한번정도 방문하였음	○ 공주역에 공주맛집 및 특산품(기념품) 판매소 등을 개설하여 이들을 공주역으로 유인 ○ 관광 콘텐츠 확대를 통해 1년에 2번 이상 관광할 수 있도록 해야 함

- 관광 시 동반자로는 가족이 55.2%로 가장 높게 나타났고, 친구들이 30.5%로 다음 순이었음
- 여행방법으로는 자유여행이 89.5%로 나타났고, 관광일정의 경우 당일치기가 67.6%로 가장 많았으며, 1년에 한번정도 방문한다는 것으로 나타남
- 또한 지역관광활성화를 위한 상품으로는 음식점 등 먹거리가 36.2%로 가장 높게 나타남

- 공주시로의 여행은 가족 및 친구들과의 친목여행의 성격이 강한 것으로 나타나, 공주역에 공주맛집 및 특산품(기념품) 판매소 등을 개설하여 이들을 공주역으로 유인하고 관광 콘텐츠 확대를 통해 1년에 2번 이상 관광할 수 있도록 해야 함

[공주역 이용의향]

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 관광여행시 자가용 이용 관광객이 많음 ○ 다음 공주 방문시 고속철도와 KTX연계 프로그램 참여의향이 높은 편 	<ul style="list-style-type: none"> ○ KTX의 빠름과 편리함을 홍보하여 자가용 선호수요를 공주역으로 유인 ○ 개별여행보다는 패키지 여행으로 유도 <ul style="list-style-type: none"> - 연인 및 가족중심의 여행에는 공주시티투어를 활용하고, 단체관광객의 경우는 공주역 연계 관광상품을 개발

- 관광여행 시 선호 교통편은 자가용이 58.1%로 가장 높게 나타났고, 철도 및 고속철도가 21.9%, 고속버스 또는 시외버스가 10.5%로 나타났음
- 공주 관광지 방문시 62.9%가 고속철도 이용의향이 있는 것으로 나타났고, 공주역 연계 관광상품의 내용이 좋다면 50.5%가 이를 이용해보겠다고 응답
- 공주시 방문 관광객에게 KTX 공주역과 KTX연계 관광상품을 홍보하여, 다음 방문에는 자가용이나 버스가 아닌 고속철도를 이용하게 하고, 개별여행보다는 패키지여행으로 유도

5. 수요확대를 위한 정책방향 및 전략

1) 정책방향

○ KTX 공주역의 수요를 확대하는 방법은 크게 5가지로 구분할 수 있음

[공주역 수요확대 방법]

수요확대	인지도 개선
① 주변 교통망 개선으로 인근시도 수요확대 ② 관문의 기능강화로 관광객 및 방문객 수요확대 ③ 역세권 개발을 통한 상주 및 유동인구 수요확대 ④ 역사 고도화를 통한 대체재(고속버스 등) 수요확보	⑤ 역사 및 관광지 홍보를 통한 공주역 관심도 확대

- 첫 번째 방법은 주변 교통망을 획기적으로 개선하여 인근시도 수요를 확대하는 것임
 - KTX 공주역 주변에는 공주시를 비롯하여, 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군은 물론 세종시가 있으며, 이들 시군의 철도수요를 적극적으로 유치해야 함
 - 다만 아쉬운 것은 인근 시군은 많지만 시군구의 인구가 광역시에 비해 매우 적고, 거리도 멀다는 것임
 - 그러나 세종시의 인구는 공주, 논산, 계룡, 부여, 청양의 인구를 합친 것 보다 더 증가할 수 있기 때문에 세종시민의 철도수요를 확보하는 것이 핵심이 될 수 있음
- 두 번째 방법은 관문의 기능을 강화하여 관광객 및 방문객 수요를 확대하는 것임
 - 공주역은 인근에 광역시 같은 대도시가 부재하여 기본적인 이용수요를 확보하는 것이 어려움
 - 따라서 문화·관광의 관문, 행정수도의 관문 등 관문의 이미지를 강화하여 새로운 수요를 창출해야 함
 - 공주역의 경우 시군 문화관광 플랫폼의 역할이 가능한데 문화관광 프로그램 구성에 따라 관광객의 수요를 획기적으로 늘릴 수 있고, 시군의 관광자원과 연계도 가능
 - 또한 세종시 정부청사 방문의 경우 오송역이 주로 이용되고 있는데, 호남권에서 세종시 방문시 공주역을 이용하도록 유인해야 함

- 세 번째 방법은 역세권을 개발하여 정주인구와 유동인구를 늘리는 것임
 - 인근에 미니신도시, 산업단지 등을 개발하여 정주인구를 늘리고, 아울렛, 할인마트, 체육공원 등을 유치하여 새로운 수요를 창출할 필요성이 있음
 - 최근에 공주역 유희부지에 테마공원을 완공하였으나, 아직까지 이용률이 저조하여, 새로운 수요창출로 이어지지 못하고 있음
 - 역세권개발은 예산이 많이 수반되는 사업이니만큼 성급히 추진하기 보다는 장기적으로 추진해야 할 것임

- 네 번째는 역사의 역할과 기능을 고도화하여 자가용, 고속버스 등 대체재 이용 수요를 공주역으로 유인하는 것임
 - 대부분의 시군에서 자가용과 고속버스의 경쟁력이 매우 높게 나타나고 있어, 이들 수요를 공주역으로 유인하기는 쉽지 않음
 - 특히 공주역에는 식당이나 특산물 판매점이 없어, 이런 시설들이 잘 갖추어져 있는 고속버스터미널에 이용수요를 빼앗길 수밖에 없음
 - 따라서 공주역에 식당과 특산물 판매점등을 개설하고, 회의실, 세미나실 등 다른 기능들도 추가하여 이용수요를 확보할 필요성이 있음

- 마지막은 인지도를 강화하여 공주역 관심도를 높이고, 공주역을 몰라 이용하지 못했던 사람들을 공주역으로 유인하는 방법임
 - 인지도 조사결과 공주역을 모르는 사람들도 상당수 나타나고 있어, 이들에게 공주역을 인지도시킨다면 공주역 수요를 확보할 수 있음
 - 특히 관광객들의 경우 공주시 관광지에 방문하고서도 공주역의 존재 자체를 모르고 있는 경우가 있어, 주요 관광지를 중심으로 공주역을 홍보할 필요성이 있음

- 자칫 방심하다간 공주역도 KTX 무정차역인 함안역의 전철을 밟을 수 있음
 - 함안역의 경우 과거엔 함안면내에 위치해 함안의 수요를 책임지던 역이었지만, 외곽으로 이전하면서 수요가 급격히 줄어들었고, 급기야 KTX도 정차에서 무정차로 바뀜
 - 함안역 KTX는 하루 평균 39명 이용으로 결국 KTX 여객운송이 폐지

- 그렇다면 KTX 공주역 수요확대를 위해 우선적으로 추구해야하는 정책방향은 무엇일까?
- 공주역의 수요확대를 위해서는 다양한 영역에서 다각적으로 접근해야 함
 - 공주역이 가지고 있는 입지적인 한계를 극복하기 위해서는 한 영역의 개선으로는 사실상 충분한 수요를 확보하기 어려움
 - 따라서 다양한 영역의 수요를 모아 일정한 수요를 확보해야만 함
- 따라서 공주역 수요확대를 위해 교통망 개선을 통한 입지적 한계극복, 역사에 새로운 역할부여와 활력도 제고, 인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고의 3대 정책 방향을 설정

[공주역 수요확대를 위한 3대 정책 방향]

①순위	②순위	③순위
교통망 개선을 통한 입지적 한계 극복	역사에 새로운 역할 부여와 활력도 제고	인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고

2) 추진전략 및 사업

○ 본 연구에서는 3대 정책방향에 따른 5대 전략 및 9개 주요사업을 제시

[정책방향에 따른 5대 전략 및 9개 주요사업]

①	②		③	
교통망 개선을 통한 입지적 한계 극복	역사에 새로운 역할 부여와 활력도 제고		인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고	
①교통망 개선	②관문의 기능부여	③역세권 개발	④역사 고도화	⑤인지도 개선
지역내 교통망 개선	관광활성화 사업추진	도시개발 사업추진	역사 편의성 사업추진	역사 홍보강화
광역 교통망 개선	이용객 인센티브 사업추진	산업단지개발 사업추진	역사 기능강화 사업추진	

- 첫째 교통망 개선을 위해서는 지역내 교통망 개선과 광역교통망 개선이 필요
 - 시군민 설문조사 결과 수요자입장에서 가장 우선적으로 추진해야 하는 전략은 지역내 교통망을 개선하는 것임
 - 공주시에서 또는 각 시군에서 공주역까지 거리적인 문제도 있지만, 지방 도로의 직선화와 버스노선 및 배차간격 조정이 필요한 것으로 나타남
 - 또한 광역 교통망 개선도 중요한 사항으로 나타났는데, 시군까지 BRT를 도입하고, 도시와 도시를 연결하는 광역도로망도 개선할 필요성이 있음
- 둘째, 관문의 기능을 부여하기 위해서는 관광활성화 사업을 추진하고, 관문기능에 적합한 이용객 인센티브를 제공할 필요성이 있음
 - 관광활성화 사업의 경우 현재 운행하고 있는 시티투어버스 프로그램을 다시 한번 정비할 필요성이 있고, 타시도 시티투어버스와 차별화된 무엇을 구상해야 함
 - 또한 KTX 공주역을 이용한 관광객을 대상으로 관광지, 축제 입장권 등을 할인하여 관광객을 적극적으로 유인하고, 관광의 관문 이미지를 더욱 부각시킬 필요성이 있음

- 관광의 관문이 되기 위해서는 지역 먹거리 및 체험 프로그램의 개발도 중요

○ 셋째, 역세권을 개발하기 위해서는 인근 도시개발 사업을 추진하고, 인근 산업단지를 개발하여 기본 정주인구를 확보할 필요성이 있음

- 공주역 활성화를 위해 도시개발 사업을 추진할 때 쇼핑센터, 아울렛 등을 유치하고, 내포 혁신도시 선정과 연계하여 행정타운 조성을 통해 공공기관 등을 유치할 필요성이 있음

- 또한 공주역을 중심으로 아파트, 전원주택지 등 미니신도시 개발도 고려해 볼만함

- 다만 역세권 개발사업의 경우 엄청난 예산이 수반되는바, 장기적으로 추진할 필요성이 있음

○ 넷째, 역사를 고도화하기 위해서는 역사 편의성 사업을 추진하고, 기존 역사의 기능과 차별화된 역사의 기능강화 사업도 추진할 필요성이 있음

- 현재 공주역에는 식당도 없고, 특산물 판매점도 없는데, 역사 편의성 사업을 통해 부족한 시설을 보강하고, 승객들의 휴식공간도 확보해야 함

- 또한 기존 기능과 차별화된 다양한 시설을 도입하여 이용객을 유인할 필요성도 있음

- 회의실, 세미나실 등 기업지원 기능을 확대하고, 농수산물, 로컬상품 등을 판매하는 플리마켓을 운영할 필요성이 있음

- 이용객을 위한 포토존, 게임존 등 이용객 콘텐츠를 확대하는 것도 수요를 확보하는데 도움이 될 수 있음

○ 다섯 번째는 적극적인 홍보방안 마련임

- 수도권을 대상으로 공주시의 문화유산, 축제 등 관광정보를 홍보하고, 공주 KTX의 편의시설과 콘텐츠를 홍보하여, 고속버스 수요를 공주역으로 유인할 필요성이 있음

- 또한 인터넷, SNS 등 온라인 홍보를 강화하여 적극적으로 공주역을 알릴 필요성이 있음

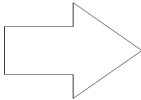
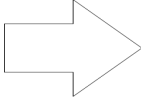
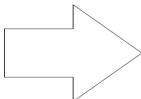
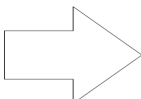
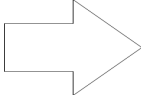
○ 9개 사업에 대한 세부사업은 분야별 전문가 자문회의를 통해 새로운 사업을 발굴하고 사업조서를 구체화 할 필요성이 있음

3) 수요확대 시나리오 및 추진로드맵

가. 수요확대 시나리오

- 앞서 3대 정책방향 및 9개의 사업을 제시하였음
 - 공주역 수요확대를 위해서는 한 분야가 아닌 모든 분야에서 노력을 해야 함
- 공주역의 인지도를 개선하고 교통망을 개선한다면 인근 시군의 이용이 증가할 것으로 예상됨
 - 현재 인근 시군에서 연 17만명 정도가 공주역을 이용하고 있지만 이를 23만명까지 확대해야 함
 - 다만 인근 시군의 인구가 감소하고 있어, 지속적인 수요확대의 어려움이 예상되기 때문에 장기적으로 미니신도시나 산업단지 등을 추진하여 수요를 확대할 필요성이 있음
- 현재 출장 및 연구목적 등으로 연 4만명 정도가 공주역을 이용하고 있지만 역사고도화를 통해 10만명 수준으로 끌어올려야 함
 - 역사 편의성 및 기능강화를 통해 기업을 대상으로 하는 마케팅을 추진할 필요성이 있음
 - 역내에 회의실, 세미나실 등을 갖추고, 인근 기업, 공공기관의 회의를 지속적으로 유치하여 수요를 확보해야 함
- 수요확대 정책에 가장 중요하고 영향력이 큰 정책은 관문의 기능을 부여하는 것임
 - 공주역은 인근에 문화·관광자원이 풍부하여 인근 시군의 관광사업에 따라 관광객을 충분히 유인할 수 있음
 - 주요 관광지를 활성화 시키고 KTX 연계 관광프로그램을 개발하여 공주역 수요를 창출할 필요성이 있음
 - 또한 세종시 남문의 기능의 오송역으로부터 가져올 필요성이 있음
 - 현재까지 세종시 방문시 대부분 오송역이 이용하고 있는데 광역 교통망이 구축된다면 공주역 수요확대가 가능할 것으로 여겨짐

[수요확대 목표치]

목적	이용객 추정		수요확대	전략
인근시군 이용 (일상이용)	연 172,000명		230,000명	교통망 개선 인지도 개선 역세권 개발
출장 및 연수목적	연 41,000명		100,000명	역사 고도화
관광목적	연 31,000명		200,000명	관문의 기능부여 (역사·문화 관문)
세종시 방문목적	연 거의 없음		100,000명	관문의 기능부여 (세종시의 남문)
연 평균 수요	연 244,000명		630,000명	
하루 평균 수요	하루 678명		하루 1,750명	

주: 백제문화제 기간 관광수요 제외

○ 수요확대 목표

- 인근주민 이용: 연 230,000명
- 출장 및 연수목적: 연 100,000명
- 관광객 유치: 연 200,000명
- 세종시 방문객 유치: 연 100,000명
- 하루 평균 1,750명 이용 가능(백제문화제 기간 관광수요 포함하면 이용객 증가 예상)

○ 장기적으로 역세권이 개발되고 공공기관이 이전되면 일상이용과 출장 수요의 추가 확대 예상

○ 다만 논산시에서 추진하고 있는 논산훈련소역이 건설되고, 세종시에서 추진하고 있는 세종역이 신설된다면 수요의 감소가 예상되며, 특히 세종역 신설로 세종시 남문의 기능은 100% 상실된다고 볼 수 있음

나. 추진 로드맵

[추진 로드맵]

역세권개발	광역교통망 구축	관문의 기능강화
장기	중기	단기
도시개발 사업추진 산업단지개발 사업추진	지역내교통망 구축 광역 교통망 개선	역사 편의성 사업추진 역사 기능강화 사업추진 관광활성화 사업추진 이용객 인센티브 사업추진
ex) KTX 공주역 첨단산업단지	ex) 공주역-세종 BRT	문화유산 관광 관문 세종시 남문(오송역 북문) 국민안전교육연구단지 관문

[추진 로드맵 세부일정]

	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
지역내교통망 구축										
광역 교통망 개선										
관광활성화 사업추진										
이용객 인센티브사업추진										
도시개발 사업추진										
산업단지개발 사업추진										
역사 편의성 사업추진										
역사 기능강화 사업추진										
역사 홍보강화										

선행연구와의 차별성

- KTX 공주역 발전을 위한 다양한 정책과 연구들이 추진되고 있음
- 그러나 수많은 연구에도 불구하고 공주역 활성화는 지지부진하고 현시점까지도 특별한 해결책을 찾지 못하고 있음
 - KTX 공주역 역세권 개발계획, KTX 공주역 광역교통망 구축방안, KTX 공주역 테마역 조성 등 파편적으로만 공주역 개발계획이 진행
- 우리연구원에서는 현안과제와 수탁과제로 유사과제가 진행되었음
- “KTX 공주역 모니터링”연구, 충남연구원(2019)
 - KTX 공주역 이용승객을 대상으로 설문조사를 실시하여, KTX 공주역 이용승객들의 불만사항을 지속적으로 모니터링 하고 개선점을 도출하는 것임
- “KTX 공주 테마역 조성계획 수립”, 충남연구원(2017)
 - 백제문화를 반영한 테마역 조성 기본 방향을 제시하고, 지속적인 관광수요를 창출하는 관광 테마역 조성과 연계된 관광 상품을 제시
- 이에 비해 본 연구는 KTX 역사의 개선을 넘어서서 공주역에 대한 적극적인 수요확대 방안을 도출하는데 기존연구와 차이가 있음

<기존연구와의 차별성>

	기존 연구		본연구
연구제목	KTX 공주역 이용객 모니터링(2019)	KTX 공주 테마역 조성 계획(2017)	KTX 공주역 수요확대를 위한 정책제안(2020)
주 설문대상	KTX 이용객	관광객	인근 시군민
설문내용	이용시설 애로사항	테마역 조성 의견	KTX 이용 실태
연구주제	KTX 이용객 불만사항 조사	테마역 조성 기본방향 제시	KTX 여건분석 및 정책방향 제시
연구요청	공주시	충청남도	충청남도

목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
2. 연구의 개요	2
제2장 선행연구 검토 및 시사점	7
1. 선행연구 검토	7
2. 선행연구 시사점	17
제3장 이용객 현황 및 여건분석	18
1. KTX 공주역 이용객 현황	18
2. KTX 공주역 대내외 여건분석	20
제4장 공주역 인식 및 이용실태 조사	34
1. KTX 공주역 인식 및 이용실태조사 개요	34
2. 시군민 인식 및 이용실태조사 결과	37
3. 관광객 인식 및 이용실태조사	48
4. 실태조사 종합 시사점	60
제5장 수요확대를 위한 정책방향 및 전략	62
1. 시군민 의견수렴	62
2. 공주시 수요확대를 위한 정책방향 설정	71
3. 공주시 수요확대를 위한 추진전략 및 사업	74
4. 수요확대 시나리오 및 추진 로드맵	79
참고문헌	83
부 록 [설문지]	84

표 목차

〈표 1-1〉 연구의 내용적 범위	3
〈표 1-2〉 연구의 범위 종합	3
〈표 1-3〉 설문대상별 표본수	5
〈표 1-3〉 설문조사 표본설계	5
〈표 2-1〉 광역계획권 영향권 검토대상 및 변화 전망	8
〈표 2-2〉 주요 간선도로 신설에 따른 통행시간 절감효과	11
〈표 3-1〉 공주역 이용객 누적 현황(`15.4월 ~ `19.12월)	18
〈표 3-2〉 KTX 공주역 여건분석의 주요항목	20
〈표 3-3〉 KTX 공주역 인근시군 인구전망	21
〈표 3-4〉 인근 시군 시청에서 KTX 공주역까지 거리 및 소요시간	22
〈표 3-5〉 정부청사에서 KTX 오송역 거리 및 소요시간	23
〈표 3-6〉 주요 관광지와의 거리	23
〈표 3-7〉 주요 관광지의 이동경로	24
〈표 3-8〉 공주종합버스터미널에서 광주종합버스터미널까지 시간표	25
〈표 3-9〉 공주시의 축제	26
〈표 3-10〉 공주시의 문화유산	26
〈표 3-11〉 철도 이용객 현황	27
〈표 3-12〉 공주시 관광총량 추정 결과	28
〈표 3-13〉 공주역 여건분석 주요내용	33
〈표 4-1〉 설문의 주요내용	34
〈표 4-2〉 성별	35
〈표 4-3〉 연령별	35
〈표 4-4〉 지역별	35
〈표 4-5〉 성별	36
〈표 4-6〉 연령별	36
〈표 4-7〉 지역별	36
〈표 4-9〉 KTX역 인지도	38

〈표 4-10〉 서울 및 수도권 이동 선호도	38
〈표 4-11〉 호남권 이동 선호도	39
〈표 4-12〉 서울 및 수도권 이동시 이용 KTX 역	39
〈표 4-13〉 호남권 이동시 이용 KTX 역	40
〈표 4-15〉 공주역 항목별 중요도 및 만족도	42
〈표 4-16〉 공주역 이미지	43
〈표 4-17〉 홍보를 위해 필요한 이미지	44
〈표 4-18〉 시군 고속(종합)버스터미널 대비 경쟁력	45
〈표 4-19〉 경쟁력이 부족한 이유	45
〈표 4-20〉 BRT 연결시 KTX 공주역 이용여부	46
〈표 4-21〉 BRT 연결시 호남방면 KTX 공주역 이용여부(세종시민 대상)	47
〈표 4-22〉 호남방면 오송역 승객에 대한 공주역 유인 시책(세종시민 대상)	47
〈표 4-23〉 최초인지	48
〈표 4-24〉 보조인지	48
〈표 4-25〉 집에서 공주시까지 이동수단	49
〈표 4-26〉 공주시에서 관광지까지 이동수단	49
〈표 4-27〉 KTX 고속철도가 아닌 고속버스 이용이유	50
〈표 4-28〉 KTX 고속철도 유인책	50
〈표 4-29〉 관광지 방문 관광지	51
〈표 4-30〉 공주시 축제 인지도	52
〈표 4-31〉 공주시 관광자원 인지도	53
〈표 4-32〉 공주 여행패키지 주제	54
〈표 4-33〉 공주 여행패키지 코스	54
〈표 4-34〉 여행패키지 일정	55
〈표 4-35〉 관광지 동반자	55
〈표 4-36〉 여행방법	56
〈표 4-37〉 관광일정	56
〈표 4-38〉 지역관광활성화를 위해 개발해야할 관광자원 및 상품	56
〈표 4-39〉 관광여행 시 선호 교통편	57
〈표 4-40〉 관광지 KTX 고속철도 이용의향	58
〈표 4-41〉 여행패키지를 통한 KTX 고속철도 이용의향	58

〈표 4-42〉 여행패키지 주제	59
〈표 4-43〉 여행패키지 코스상품	59
〈표 4-44〉 실태조사 종합 시사점	60
〈표 5-1〉 공주역 활성화에 부정적 요인	62
〈표 5-2〉 공주역 활성화에 긍정적 요인	63
〈표 5-3〉 공주역 수요확대를 위한 정책방향	63
〈표 5-4〉 공주역 수요확대를 위한 전략	64
〈표 5-5〉 도시개발 시 우선추진 사업	65
〈표 5-6〉 산업단지개발 시 우선추진 사업	66
〈표 5-7〉 지역내 교통망 개선 시 우선추진 사업	66
〈표 5-8〉 광역 교통망 개선 시 우선추진 사업	67
〈표 5-9〉 관광활성화 사업 시 우선추진 사업	67
〈표 5-10〉 이용객 인센티브 사업 시 우선추진 사업	68
〈표 5-11〉 역사 편의성 사업 시 우선추진 사업	69
〈표 5-12〉 역사 기능강화 사업 시 우선추진 사업	69
〈표 5-13〉 홍보 사업 시 우선추진 사업	70
〈표 5-14〉 공주역 수요확대 방법	71
〈표 5-15〉 공주역 수요확대를 위한 3대 정책 방향	73
〈표 5-16〉 정책방향에 따른 5대 전략 및 9개 주요사업	74
〈표 5-17〉 수요확대 목표치	80
〈표 5-18〉 추진 로드맵	81
〈표 5-19〉 추진 로드맵 세부일정	81

그림 목차

[그림 1-1] 연구관련 기관	4
[그림 1-2] 설문조사 진행순서	6
[그림 2-1] 광역교통계획의 목표 및 전략	10
[그림 2-2] 간선도로망 구상	11
[그림 2-3] 도로개설 계획	12
[그림 2-4] 고속도로 계획	12
[그림 2-5] 테마역 주제	13
[그림 2-6] 테마시설 및 공간도입 방향	14
[그림 2-7] 정책목표	15
[그림 3-1] 월별 일평균 이용승객 추이	19
[그림 3-2] 공주역과 인근 시군청과의 거리(반경 10km)	22
[그림 3-3] 공주시 시티투어 버스 노선	27
[그림 3-4] 공산성 관광객 추이	28
[그림 3-5] 마곡사 관광객 추이	29
[그림 3-6] 석장리박물관	29
[그림 3-7] 자연사박물관	30
[그림 3-8] 공주한옥마을	30
[그림 3-9] 세종시 인구추이	31
[그림 3-10] 북선 철도 고속화 사업	32

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적

KTX 공주역은 충청남도 시군 간 균형적인 철도 접근성을 고려하여 공주시 이인면에 건립되었다. 충남 공주시는 물론 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군까지의 이용수요를 반영하여 현재 위치가 선정되었다.

그러나 KTX 공주역이 위치하고 있는 공주시의 이용률조차 기대치에 미치지 못하고, 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군의 이용수요도 매우 저조한 것으로 나타나 KTX 공주역에 대한 지속적인 논쟁이 발생 중이다. 2019년 모니터링 결과 승차자의 96.9%가 충남도민 이었고(대전 1.9%, 세종 1.2%) 충남 내에서는 공주시 59.2%, 논산시 17.8%, 부여군 16.6%, 청양군이 3.5%로 나타났다. 이는, 실제 이용수요의 부족은 입지적인 문제가 가장 크다는 것을 의미한다.

이에 충청남도과 공주시는 KTX 공주역 활성화를 위해 다양한 시책을 추진하고 있지만, 아직까지 KTX 공주역의 여건분석조차 제대로 이루어지지 않고 있으며 그로 인해 공주역의 발전방향성 또한 확실치 않다. 공주시에서 매년 ‘공주역 모니터링 조사’를 하고 있지만, 설문이 역사 내에서만 이루어지기 때문에 종합적인 진단에는 한계를 가진다.

따라서 본 연구는 KTX 공주역의 여건분석과 수요확대를 위한 올바른 발전 방향을 설정하여, 충청남도과 공주시의 KTX 공주역 활성화를 위한 정책에 기초 자료를 제공하는데 목적이 있다.

2. 연구의 개요

1) 연구의 범위

○ 연구의 공간적 범위

- 1차 범위: KTX 공주역세권
- 2차 범위: KTX 공주역 인근 시군

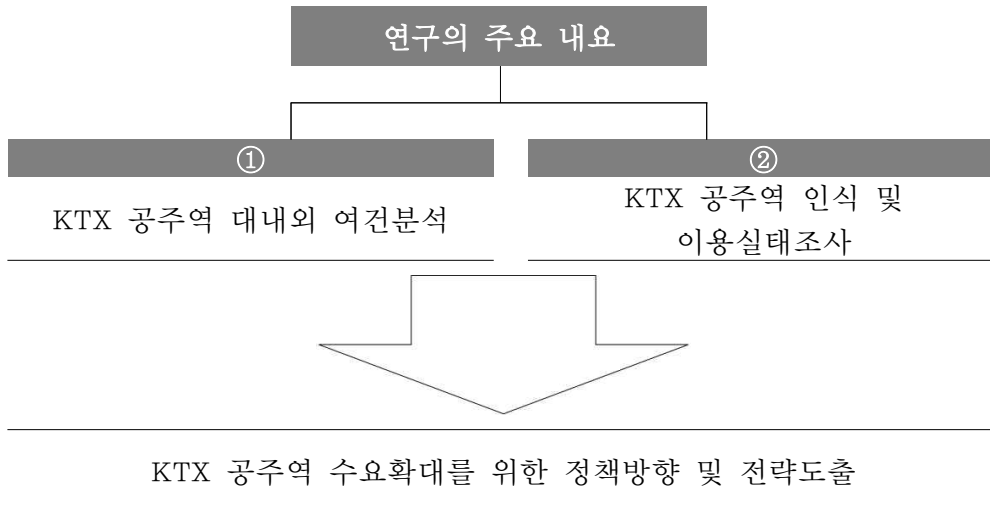
○ 시간적 범위

- 자료의 범위: 2020년 기준(구득 가능한 최신 자료 활용)
- 연구의 범위: 2020~2030년까지의 중장기 계획

○ 연구의 내용적 범위

- KTX 공주역 대내외 여건분석
- KTX 공주역 인근 시군민 이용실태 조사
- KTX 공주역 활성화를 위한 정책방향 및 전략제시

〈표 1-1〉 연구의 내용적 범위

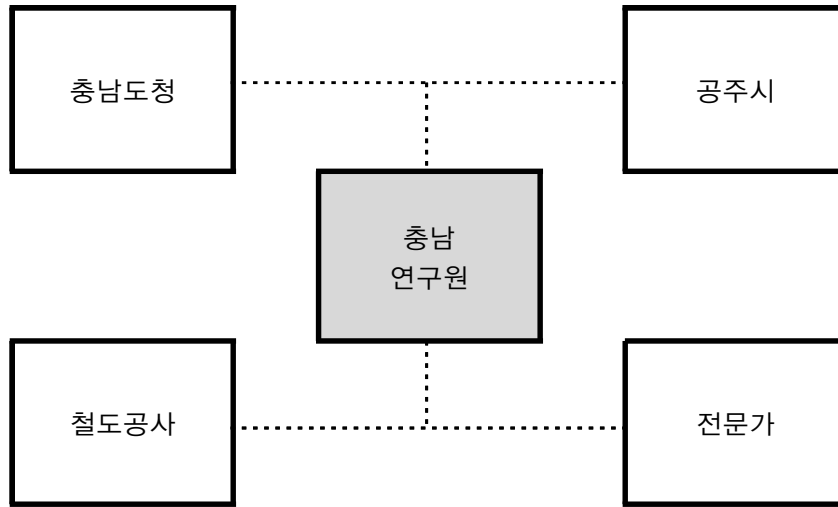


〈표 1-2〉 연구의 범위 종합

○ 공간적 범위	<ul style="list-style-type: none"> - 1차 범위: KTX 공주역세권 - 2차 범위: KTX 공주역 인근 시군
○ 시간적 범위	<ul style="list-style-type: none"> - 자료의 범위: 2020년 기준(구득 가능한 최신 자료 활용) - 연구의 범위: 2020~2030년까지의 중장기 계획
○ 내용적 범위	<ul style="list-style-type: none"> - KTX 공주역 대내외 여건분석 - KTX 공주역 인근 시군민 이용실태 조사 - KTX 공주역 활성화를 위한 정책방향 및 전략제시

2) 연구의 추진체계

○ 충청도청, 공주시, 한국철도공사, 전문가의 의견 수렴을 통해 연구를 진행



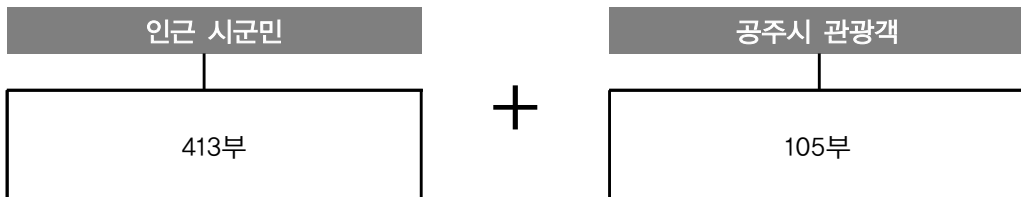
[그림 1-1] 연구관련 기관

3) 연구의 방법 및 자료

KTX 공주역 대내외 여건분석을 위한 자료는 기 구축자료로 통계청에서 제공하는 자료를 활용한다.

인근 시군민 이용실태 자료는 본 연구에서 직접 조사한 설문자료를 활용하였는데, 표본은 시군별 랜덤추출 된 413부와 관광객 대상의 105부이며 조사방법은 전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사로 진행하였다.

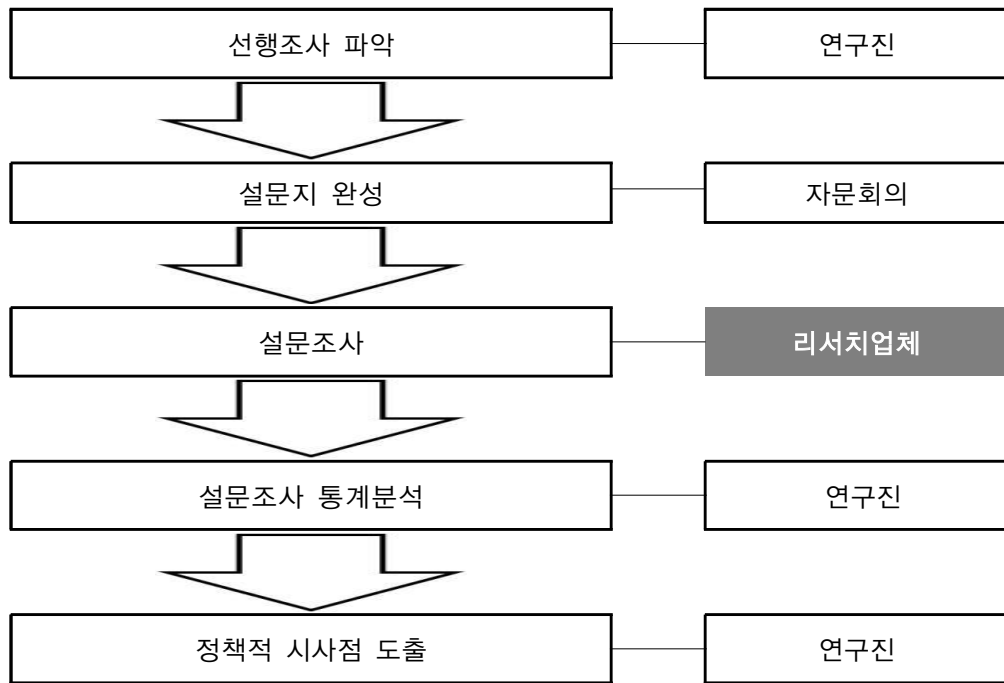
〈표 1-3〉 설문대상별 표본수



〈표 1-3〉 설문조사 표본설계

○ 모집단	- KTX 공주역 인근 5개 시군 시군민
○ 표본크기	- 공주시, 부여군, 청양군, 논산시, 계룡시, 세종시 413부 - 공주시 관광객 105부
○ 표본추출방법	- 지역별 랜덤 추출 방법 활용
○ 조사방법	- 전문조사원의 사업체 방문을 통한 일대일 면접조사

○ 설문조사 및 결과도출의 순서



[그림 1-2] 설문조사 진행순서

제2장 선행연구 검토 및 시사점

1. 선행연구 검토

1) 2030년 공주역세권 광역도시계획(2016)

공주역세권의 성공적인 조성을 위한 개발 방향을 설정하고 공주역세권 개발전략과 연계한 광역계획권의 지속기반 마련, 광역시설의 합리적 배치 등 체계적 공간계획 수립이 주요 목적이다.

공주역세권 개발에 따른 단계별 영향권을 기반조성단계, 성장단계, 정착단계의 3단계로 구분하여 검토하면 다음과 같다,

○ 기반조성단계(2015-2020) : 기반조성단계는 공주역이 입지한 공주시와 논산시를 중심으로 공주역 활성화 및 역세권 개발사업의 기반을 조성하는 단계이다. 공주역세권을 대상으로 인접 시·군에 미치는 영향권의 범위를 분석한 결과, 공주역세권 개발의 영향권은 공주시, 논산시, 부여군의 일부에 한정되어 있다.

이 단계에서는 공주역 이용수요 증대 및 공주역 접근성 개선이 주요과제로, 국도 23호선 및 40호선의 연계 및 국도지선 신설을 통해 시·군 중심지로의 접근성을 확보할 필요가 있다.

○ 성장단계(2021-2025) : 성장단계는 1단계 개발을 성공적으로 마무리하고 광역 계획권의 거점 기능을 확보하는 단계로, 복합환승센터와 시·군 중심지를 연결하는 연계거점을 개발하여 시·군간 네트워크체계를 강화한다는 목적을 가진다. 공주역세권 개발에 따른 영향권은 공주시와 논산시를 포함하여 부여군 및 계룡시에 이를 것으로 전망된다.

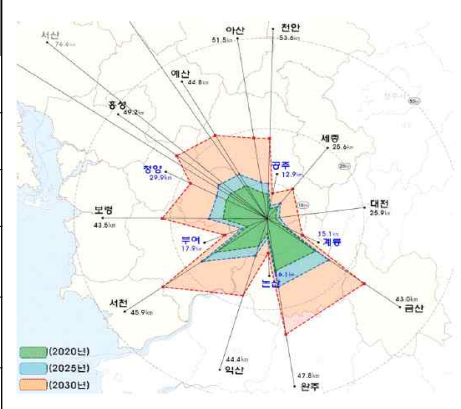
○ 정착단계(2026-2030) : 정착단계는 공주역세권 개발이 완료되어 광역계획권의 거점으로 기능함에 따라 내포신도시와 충청지역 대도시인 세종특별자치시, 대전광역시 및 청주권, 충청권 거점 기능을 담당하는 중심지로 성장할 것으로 예상된다.

공주역세권의 영향권은 광역계획권과 금산군 및 서천군, 전라북도의 익산시와 완주군에 이를 것으로 전망된다.

〈표 2-1〉 광역계획권 영향권 검토대상 및 변화 전망

(단위 : 명)

구분		2020년	2025년	2030년
공주역 여객통행		2,073	2,219	2,500이상
공주역세권 개발		18,300	18,300	18,300
광역계획권		578,000	590,000	604,000
주 변 대 도 시	내포신도시	100,000	100,000	100,000
	세종특별자치시	300,000	400,000	500,000
	대전광역시	1,750,000	1,800,000	1,850,000



자료: 충청남도 2030년 공주역세권 광역도시계획 보고서

본 계획에서 역세권 활성화를 위해서는 다음과 같은 목표를 가지고 있다.

○ 목표1 : 공주역의 이용 활성화

공주역을 운행하는 시내(외)버스의 운행시간과 공주역의 열차 출발·도착시간이 연동 되도록 운행노선 및 시간을 효율적으로 조정하여 이용 편의를 도모하고 장기적으로 KTX 열차 증편 운영을 계획하였다.

공주역 연계 관광상품으로 운영 중인 투어버스를 통합운영하고 병영체험 등 인근 체험프로그램과 연계한 관광상품 개발, 오디션 유치 등 다각적인 활성화 전략 마련하고 충청남도 이외 지역 출장 시 공주역 이용, Key-Tenant(핵심점포)유치 등 역세권

활성화를 위한 충청남도 차원의 적극적 노력이 필요하다고 하였다.

○ 목표2 : 충청남도 교통허브 조성

광역계획권의 광역교통망을 공주역 중심으로 개편하여 공주역의 이용 수요를 확보함과 동시에 광역 계획권의 성장기반으로 활용하는 목표를 세우고, 광역교통망 개선에 따른 교통수단간 환승 및 연계를 위해 공주역에는 복합환승센터를 건립하고 이용자 중심의 교통체계를 구축함과 동시에 대중교통 서비스를 개선하여 이용 편의를 도모하고자 하였다.

유네스코 세계유산 등재를 계기로 전국 및 전 세계 관광객 등 광역수요를 흡수하기 위해 공주역세권을 중심으로 3차원 광역교통체계 구축이 필요하다.

○ 목표3 : 남부지역 관광·경제거점 구축

국제회의산업 육성정책과 MICE산업 트렌드가 관광연계형으로 변화됨에 따라 유네스코 세계유산 및 주변 도시의 MICE 인프라를 활용한 회의 및 전시기능을 전략적으로 도입하여 전국, 전세계 단위 광역수요 흡수하는 목표를 세웠다.

수도권 접근성 개선을 계기로 농업바이오, 한방바이오 등 식품, 바이오 중심 연구소 및 관련 기관 유치를 통해 고부가가치 산업 및 지식기반 산업으로 전환하는 계기를 마련하여 농업 중심의 산업구조를 미래지향적 산업구조로 변모시키는 등 지역산업기반으로 전환 구축하고자 하였다.

2) 제5차 국토종합계획(2019)

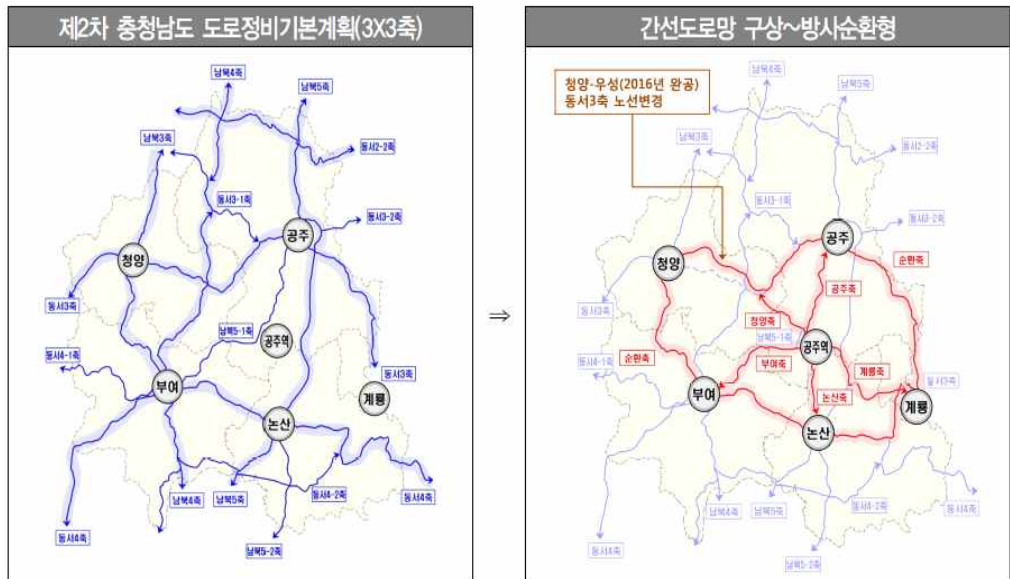
제5차 국토종합계획(2020-2040)에 따르면 행정중심복합도시와 주변거점지역(내포신도시, KTX공주역)간의 광역 교통망을 확충하고 서해선 및 장항선 복선전철을 연계한 내포신도시의 수도권 전철 연장과 고속철도 연계를 검토하였다.



자료: 충청남도 2030년 공주역세권 광역도시계획 보고서

[그림 2-1] 광역교통계획의 목표 및 전략

광역계획권 내 간선도로 및 방사순환망 구축계획을 가지고, 광역권의 균형발전 및 공주역세권과 주변 시군과의 접근성을 고려한 간선도로망 구축에 대한 내용이 담겨있다.



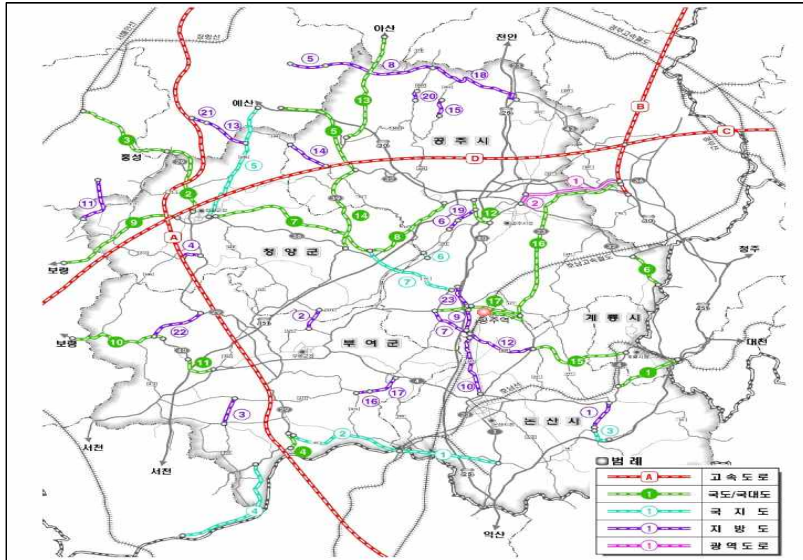
자료: 충청남도 2030년 공주역세권 광역도시계획 보고서

[그림 2-2] 간선도로망 구상

주요 간선도로 신설에 따라 8-18분의 통행시간의 절감효과를 볼 수 있다.

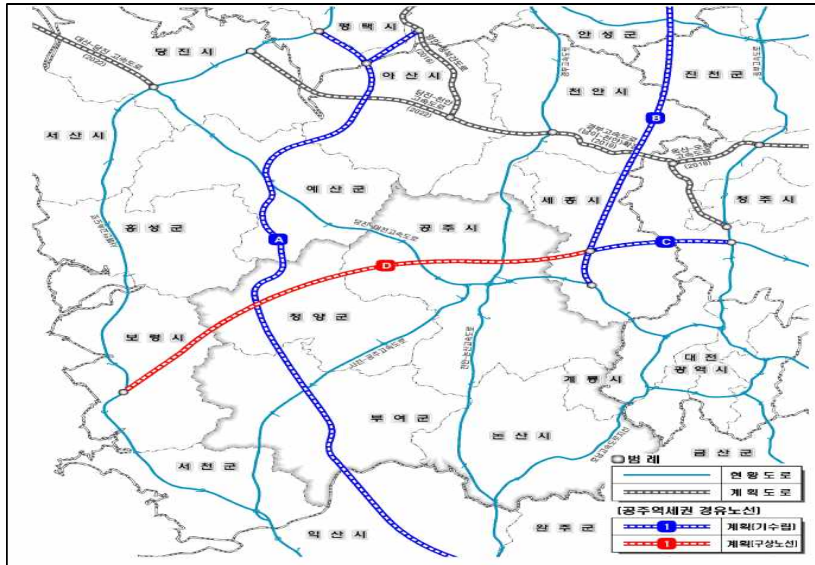
〈표 2-2〉 주요 간선도로 신설에 따른 통행시간 절감효과

사업명	개선구간	미시행시	시행시	증감	통행시간 절감효과
국도지선 (국도23~40호)	부여군~공주역~계룡시	84.05분	75.8분	△8.25분	△1,568시간/일
국도지선 (엄사~노성)	공주역~계룡시	54.15분	35.49분	△18.66분	△615시간/일
국지도96호선 (지곡~이인)	공주역~청양군	50.33분	36.36분	△13.97분	△1,059시간/일



자료: 충청남도 2030년 공주역세권 광역도시계획 보고서

[그림 2-3] 도로개설 계획



[그림 2-4] 고속도로 계획

3) KTX 공주 테마역 조성계획(2017)

본 계획은 백제문화를 반영한 테마역 조성 기본 방향을 제시하고 관광상품 개발이 목적이다.

본 계획에서는 KTX 공주 테마역 조성을 위해 다음과 같은 개발 계획을 가지고 있다.

○ 세계 유산 공주테마역 문화관광 플랫폼 역사 개발

공주역을 공주부여논산계룡 등을 연계하는 백제문화권의 중심지역으로 세계유산으로 등재된 백제역사유적과 세계유산을 비전의 키워드로 적용하여, 공주역을 테마역을 조성하는 대주제를 ‘세계유산 공주테마역 문화관광 플랫폼’이라고 설정하고 역사 개발을 비전으로 제시하였다.



테마역 조성의 대주제

세계유산 공주테마역 문화관광 플랫폼 역사 개발

- [세계유산 및 백제역사유적지구]를 테마로 활용
- 국제적으로는 유네스코 세계유산 등재 테마를 도입
- 백제역사유적지구의 유네스코 세계유산 등재를 테마로 도입

[그림 2-5] 테마역 주제

○ 테마시설 및 공간도입의 방향

주변 지역의 공주, 부여 등 세계유산 백제역사유적지구의 거점으로서 주변지역과 연계할 수 있는 여행프로그램을 운영하고, 역사적 콘텐츠를 상품화 및 스토리텔링화를 통해 백제문화의 거점역으로 활용하고자 하였다.

백제를 테마로 환경을 조성하고 야외휴게쉼터 공간 조성 등을 통해 이용객 및 관광객의 휴식공간을 조성하며, 회의 및 체험공간 확충을 통해 이용률을 높일 수 있는 기회를 제공하고자 하였다.

또한 공주역 광장은 세계유산공원 및 웹툰&트릭아트 광장으로의 조성을 통해 행사 및 이벤트 등의 행사 장소를 마련하고, 관광객을 모객 할 수 있는 장소로 활용하는 목표를 세우고 있다.



[그림 2-6] 테마시설 및 공간도입 방향

계획에서의 정책목표는 크게 4가지로 나누어 지며, 그 내용은 다음과 같다.

○ 목표1 : 백제세계유산 철도 테마역 조성

세계유산으로 등재된 역사유적 중 왕과 왕궁, 전쟁과 전투, 역사적 사건을 주제로 하는 백제와 세계유산의 역사정원을 조성하고, 특히 공주역 명소화를 위하여 백제와 세계유산 관련 역사유적을 테마로 하는 만화와 캐릭터, 영상 및 모바일게임 등 문화 콘텐츠역으로 조성하고자 하였다.

○ 목표2 : 백제유적 여행상품안내 및 예약 플랫폼 구축

공주역에 백제문화권을 방문하는 수학여행 및 가족여행, 외국인 관광객 등이 이용하는 철도여행상품을 운영하는 안내 및 예약시스템을 구축하는 방안을 마련하고 공주역을 플랫폼으로 하여 공주와 부여, 익산의 백제유적을 연계하는 관광코스 및 체험형 관광

프로그램을 운영하는 관광철도역으로 개발하고자 하는 목표를 세웠다.

○ 목표3 : 중부호남권 회의철도역으로 활성화

공주역을 테마역으로서 문화관광역사로 발전시키기 위해서는 중부호남권을 이용하는 철도여행객들의 회의 및 관광을 병행하는 회의철도역으로 육성하기 위해 철도의 하부 공간에 기 설치된 회의시설의 확대와 시설개선을 통하여 회의 및 영상홍보, 전시체험장 등 다용도 공간으로 활용하는 방안을 제시하였다.

○ 목표 4 : 지역문화교류 및 특산물 판매 추진

공주역의 광장 및 유희공간을 활용한 테마공간과 광장 등을 백제문화뿐만 아니라 지역의 전통문화와 예술의 교육공간으로서 지역문화교육의 장소로 이용하고, 철도역사 내부와 외부의 활용 가능 공간에 철도시설의 제한기준 범위에 적합하도록 지역특산물 판매 및 전통음식 판매공간을 제공하는 목표를 세웠다.



[그림 2-7] 정책목표

공주 KTX역사 내 주요 시설은 회의실 및 다용도실, 전시 및 체험장, 영상홍보실, VR체험장 등을 제안하였다.

회의시설 및 다용도실의 경우 중부호남권의 회의 철도역으로서 회의공간을 확충하고 다목적 이용이 용이하도록 배치하고자 하였다.

전시체험장에는 철화분청사기 전시체험장을 꾸미고 공주역 입구 쪽에 배치하여 관광객 및 방문객들에게 전시를 감상하고 체험할 수 있는 기회를 제공하고자 하였다.. 이와 더불어 영상홍보실에는 백제의 역사와 문화 등을 영상 및 만화로 콘텐츠화하여 홍보할 수 있는 영상 상영을 계획하였다. 마지막으로 VR체험장의 경우 백제와 관련된 왕, 왕비, 전쟁 등의 역사를 콘텐츠화 하여 체험할 수 있는 체험장을 조성하고 매력적 관광자원의 매체로 활용하는 계획을 세우고 있다.

<div data-bbox="219 609 285 682" data-label="Image"></div> <div data-bbox="282 629 416 664" data-label="Section-Header"> <h3>회의시설 확장</h3> </div> <div data-bbox="224 686 428 713" data-label="Text"> <p>기존 회의실(새빛세미나실 확장)</p> </div> <div data-bbox="224 715 419 803" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> - A=150㎡ → A=360㎡ - 다목적으로 활용 - 회의실, 다용도실, 세미나실 </div> <div data-bbox="445 725 682 911" data-label="Image"></div>	<div data-bbox="749 617 792 689" data-label="Image"></div> <div data-bbox="795 625 929 691" data-label="Section-Header"> <h3>철화분청사기 전시체험장</h3> </div> <div data-bbox="749 713 963 774" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> - 철화분청사기 홍보 및 판매장 - 철화분청사기 체험장 </div> <div data-bbox="959 705 1203 907" data-label="Image"></div>
<div data-bbox="219 936 285 999" data-label="Image"></div> <div data-bbox="292 956 404 989" data-label="Section-Header"> <h3>영상홍보실</h3> </div> <div data-bbox="221 1078 415 1101" data-label="Text"> <p>백제문화 및 만화 콘텐츠 홍보</p> </div> <div data-bbox="221 1103 439 1189" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> - 백제의 문화, 역사 콘텐츠 영상 - 공주역 만화테마와 관련된 영상 홍보 </div> <div data-bbox="442 1078 678 1215" data-label="Image"></div>	<div data-bbox="725 966 792 1003" data-label="Image"></div> <div data-bbox="795 966 939 999" data-label="Section-Header"> <h3>VR실내체험장</h3> </div> <div data-bbox="749 1060 923 1113" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> - VR실내체험 - 백제 관련 콘텐츠 발굴 </div> <div data-bbox="949 1060 1198 1207" data-label="Image"></div>

2. 선행연구 시사점

KTX 공주역 활성화를 위한 다양한 정책을 계획하고 있으나, 정확한 여건진단 없이 주제별로 접근하고 있다.

충남도와 공주시는 KTX 역세권개발, 광역교통망구축, 테마역 조성 등 개별 주제를 가지고 미래 발전계획을 수립하면서 관련 선행연구는 역을 활성화시킬 수 있는 가장 중요한 3가지 요소를 개별적 주제로 다루고 있었다.

그러다 보니 충남도와 공주시 입장에서는 정책의 우선순위 보다는 모든 방법을 동원하게 되었고, 결국 모든 부분에서 사업을 추진하다 보니 대부분의 사업들이 확실한 성과를 나타내지 못하고 있는 한계를 가진다.

KTX 역세권개발도 정책추진의 실마리를 풀지 못하고 있고, KTX 공주역 광역교통망의 경우 현안사업이 제5차 국토종합계획에 반영되었다고는 하지만 공주역과 세종시간 BRT 연결도 2단계 사업으로 장기화되고 있으며, 테마역 조성도 적은 예산으로 인해 당초 계획에는 미치지 못하는 실정이다.

따라서 본 연구에서는 KTX 공주역 여건분석을 통해 정책의 우선순위를 선정할 필요성을 가진다.

제3장 이용객 현황 및 여건분석

1. KTX 공주역 이용객 현황

1) KTX 공주역 현황

KTX 공주역은 공주시 이인면 신영리 167-1번지(KTX 공주역 일원)에 위치하고 있으며, 대지면적 49,968㎡, 건축면적 4,500㎡(2층)으로 건립되었다.

2020년 현재 상행과 하행을 합쳐 총 51회 정차(상행 26회(KTX 16, SRT 10), 하행 25회(KTX 17, SRT 8))하고 있다.

〈표 3-1〉 공주역 이용객 누적 현황('15.4월 ~ '19.12월)

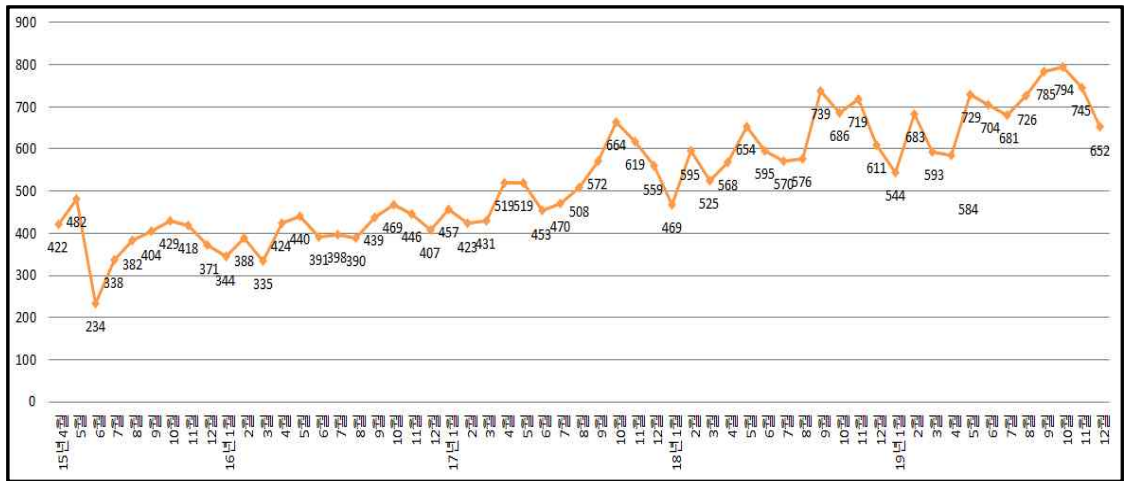
(단위: 명)

구분	계	2015년 (4월~12월)	2016년	2017년	2018년	2019년
소계	914,967	105,993	148,369	188,579	222,140	249,886
KTX	750,648	105,993	146,176	141,864	168,535	188,080
SRT	164,319	-	2,193	46,715	53,605	61,806

주: '16년 이용객(KTX : 1월~12월 이용자 수 / SRT : 12월 이용자 수)

2019년 연평균 일이용객 685명으로 운행횟수에 비하면 이용률이 매우 저조하다고 할 수 있다. (연평균 일이용객 : '15년 387명, '16년 406명, '17년 516명, '18년 609명, '19년 685명)

다만 2015년 387명에서 2019년 685명으로 지속적인 이용객 증가세를 보이고 있어, 충청남도과 공주시의 노력 여하에 따라 이용률을 보다 높일 수 있을 것으로 여겨진다.



자료: 충남도청 내부자료

[그림 3-1] 월별 일평균 이용승객 추이

2) 인근 KTX 오송역 현황

KTX 오송역의 경우 개통 10년을 맞아 하루 평균 이용고객 2만3,000여명이다.

2019년 오송역 이용 인원은 총 862만2,455명으로 하루 평균 2만3,613명이 이용하고 있다. (2014년 291만2,039명에서 2015년 411만5,081명, 2016년 503만9,558명, 2017년 658만43,81명, 2018년 764만9,473명, 2019년 862만2,455명으로 증가)

2020년 1월 오송역 이용객은 하루 평균 2만3,189명으로 집계되고 있다.

특히, 2015년 4월 호남고속철도와 다음 해 9월 수서고속철도(SRT) 개통으로 정차 횟수가 늘어나 오송역 이용객이 크게 증가하였으며, 세종시에 중앙 행정기관 이전과 접근성 개선 등으로 인해 오송 주변에 인구가 많이 유입된것도 큰 요인으로 작용하였다.

최근 오송역 버스환승센터의 구축(2020.1.16.)으로 대중교통 버스이용도 보다 효율화되어 오송역에는 BRT 2개 노선을 포함해 대중교통 14개 노선, 하루 왕복 569회가 운행 중이다. 오송역 버스환승센터는 방면별로 승하차 홈이 지정돼 있어 버스 이용객

들이 목적지에 맞는 승하차 홈에서 탑승을 하고, 승하차 시 도로를 건너지 않아서 안전사고 예방에도 도움이 되고 있는 것이 특징이다.

마지막으로 오송역과 충북혁신도시 간 시외버스도 버스환승센터 내 전용 승차 홈에서 승차할 수 있어 오송역에서 철도와 시내버스, 시외버스 연계로 대중교통 활성화에 기여하고 있다고 볼 수 있다.

2. KTX 공주역 대내외 여건분석

〈표 3-2〉 KTX 공주역 여건분석의 주요항목

이용가능 인구	공주역의 입지	주변 자원	교통여건
---------	---------	-------	------

KTX 공주역 여건분석은 이용가능 인구, 공주역의 입지, 축제, 문화 등 주변 자원, 대중교통 등 교통여건을 중심으로 살펴보았다.

1) 공주역 활성화 저해요인

■ 배후 도시의 인구정체

충남은 2035년까지 인구가 지속적으로 증가할 것으로 예상되나, KTX 공주역 인근 시군의 인구는 정체기이거나 오히려 줄어들고 있다.


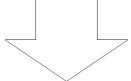
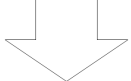



과거 인구의 지속적인 성장시기에 철도는 주요한 이동수단이었으며, 이용 인구도 지속적으로 증가하였으나, 향후 인구의 감소가 예상되어 인구증가로 인한 수요의 확대는 기대하기 어려운 실정이다.

특히 KTX 공주역의 인근 시군이자 이용률이 가장 높은 공주시, 논산시, 부여군의 경우는 오히려 인구 감소가 예상되어 인구증가로 인한 수요확대는 불가능하다.

〈표 3-3〉 KTX 공주역 인근시군 인구전망

(단위: 명)

	충남	공주시	논산시	계룡시	부여군	청양군
2015	2,102,811	114,402	124,719	38,041	69,228	31,570
2016	2,123,194	112,418	123,901	40,590	68,663	31,668
2017	2,147,723	111,338	122,667	41,972	67,781	31,828
2018	2,165,972	110,195	122,353	42,512	67,706	32,082
2019	2,185,142	109,266	122,195	43,038	67,691	32,343

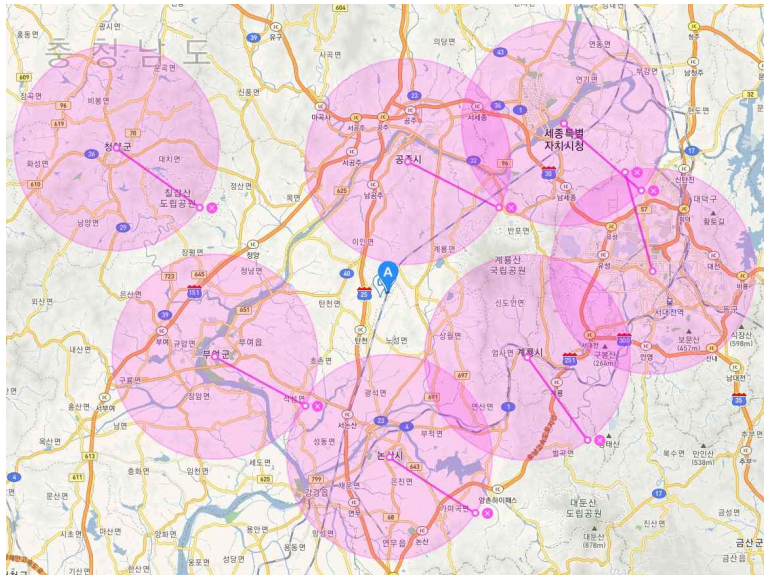
	충남	공주시	논산시	계룡시	부여군	청양군
인구전망						
	증가	감소	감소	증가	감소	증가

자료: 통계청/시군구 추계인구

■ 배후 도시와의 원거리

KTX 공주역의 이용이 저조한 이유 중 또 다른 하나는 인근 시군과의 거리가 상당히 멀기 때문이다.

실질적으로 KTX 공주역은 인근 시·군청에서 반경 10km보다 먼 곳에 위치해 있어, KTX 공주역 이용시 시간적 비효율이 발생하고 있으며 특히 빠름을 강조하는 KTX의 특성상 물리적 거리로 인한 시간적 비효율은 KTX 공주역에게 더욱 큰 단점이 될 수 있다.



[그림 3-2] 공주역과 인근 시군청과의 거리(반경 10km)

세종시청, 대전시청과 도내 5개 시군의 시·군청 반경 10km 밖에 KTX 공주역이 위치하여 어느 시군도 접근성이 좋다고 말할 수 없으며, 가장 가까운 공주시청에서도 자가용이 아닌 대중교통으로 이동한다면 59분이 소요되어 KTX의 장점인 시간비용 절약의 효과가 상쇄된다. (공주시청까지 59분 소요, 부여군청까지 1시간 30분 소요)

<표 3-4> 인근 시군 시청에서 KTX 공주역까지 거리 및 소요시간

	자가용	대중교통
공주시청	약 25분, 총 16.83km	약 59분 (도보 8분)
부여군청	약 34분, 총 24.94km	약 1시간 30분 (도보 4분)
논산시청	약 28분, 총 21.89km	시외버스 이용
청양군청	약 56분, 총 46.70km	시외버스 이용
계룡시청	약 50분, 총 40.82km	약 2시간 6분 (도보 9분)
세종시청	약 44분, 총 37.98km	약 2시간 18분 (도보 10분)
대전시청	약 1시간, 총 49.79km	약 2시간 40분 (도보 8분)
세종청사	약 43분, 총 33.84km	약 2시간 5분 (도보 7분)

자료: 네이버 대중교통 안내

공주역에서 세종청사까지 2시간이 소요되는 반면에 오송역에서 세종 정부청사까지 대중교통 소요시간은 32분에 불과하다. 그럼에도 불구하고 세종시는 더 빠른 접근성을 위해 KTX 세종역을 지속적으로 주장하고 있다.

〈표 3-5〉 정부청사에서 KTX 오송역 거리 및 소요시간

	자가용	대중교통
정부청사	약 24분 ,총 17.70km	약 32분 (도보 4분)

자료: 네이버 대중교통 안내

따라서 인근 시군에서 30분 거리밖에 있는 KTX 공주역을 이용하기에는 시간적 비효율이 너무 크며, 오히려 고속버스를 이용하는 것이 시간적으로나, 가격적으로나 효율적일 수 있다.

■ 배후 관광지와의 원거리

인근 시·군청과의 원거리는 물론 인근 관광지까지의 거리도 매우 멀어서 관광을 위한 플랫폼으로 특화하기도 쉽지 않다.

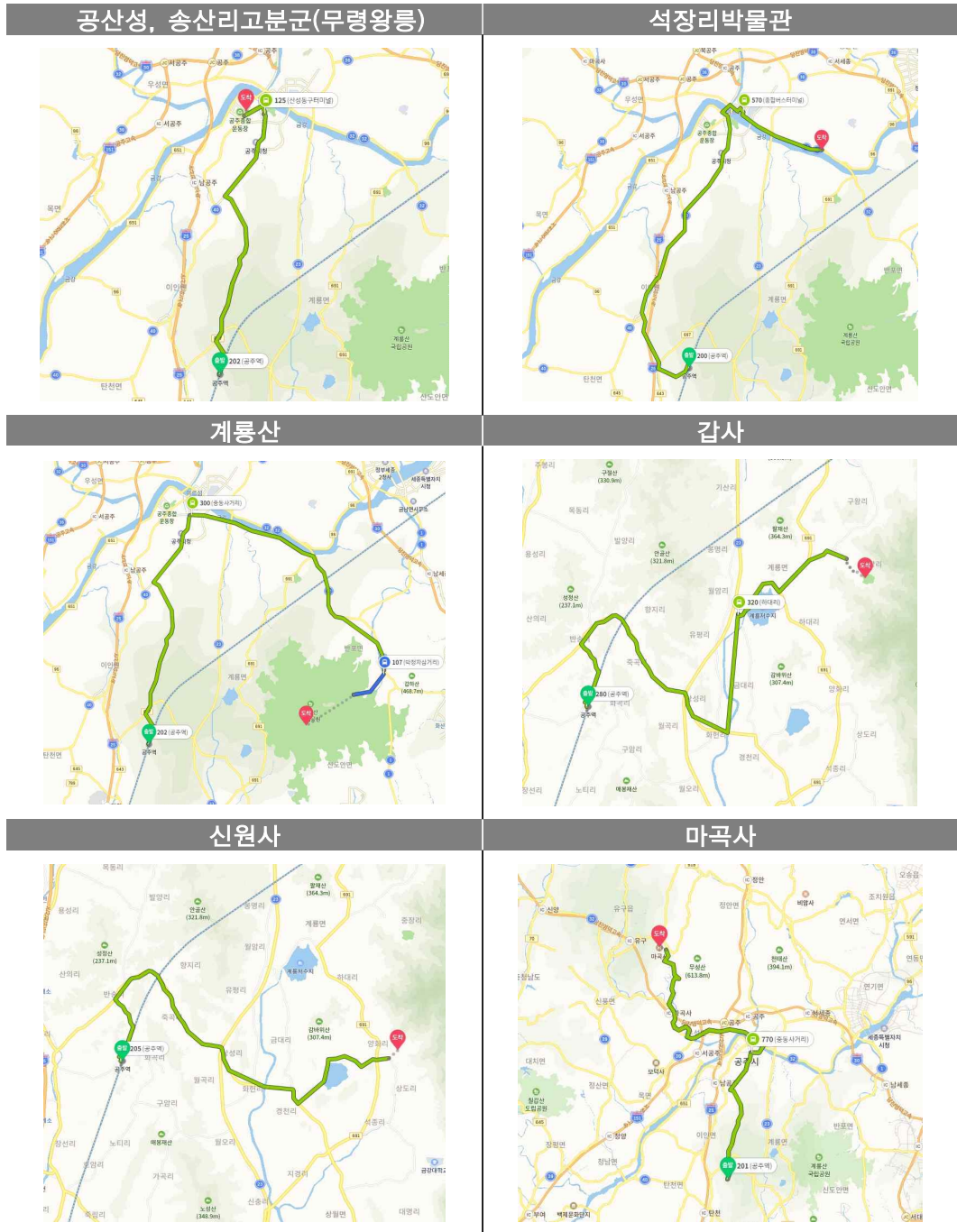
〈표 3-6〉 주요 관광지와 거리

주요관광지	거리	대중교통 이동시간
송산리고분군(무령왕릉)	19km	1시간 16분
공산성	20km	1시간 3분
계룡산	16km	2시간 29분
갑사	16km	1시간 37분
신원사	16km	48분
마곡사	40km	2시간 44분
석장리박물관	26km	1시간 56분

자료: 네이버 대중교통 안내

KTX 공주역에서 가장 가까운 관광지인 계룡산까지의 거리도 16km로 확실한 교통수단이 없으면 이용이 매우 어렵다. 또한, 공주시의 대표 관광지인 송산리고분군과 공산성의 경우도 20km정도 떨어져 있어, 관광역의 기능을 강조하기에도 불리한 여건이다.

〈표 3-7〉 주요 관광지의 이동경로



■ 부족한 대중교통 노선

공주역에서 공주시로의 시내버스는 200번, 201번, 202번, 205번, 206번, 250번, 251번, 280번이 있다. 이 중 200번, 205번, 206번은 휴무일만 운행하고 있으며, 나머지 노선도 배차간격이 2시간 정도 길게 형성되어 있다.

또한 공주시가 아닌 타시군으로의 이동은 거의 불가능한 실정이며, 공주 터미널로 이동 후 시외버스로 이동해야 하는 어려움이 있다.

■ 고속버스라는 강력한 대체재

수도권으로 이동하기에는 시간적·비용적으로 훨씬 효율적인 고속버스라는 대체제가 있다. (서울 강남 방면은 06:00 첫차를 시작으로 22:30분까지 거의 30분마다 운행)

시외버스의 경우 청양/보령, 조치원, 청주, 천안, 오산/수원, 성남, 인천공항, 안양, 고양, 원주, 인천, 서울남부, 동서울, 광주까지 다양하다.

호남 광주로의 이동도 시외버스로 가능하고 KTX 보다 비용도 저렴하며, 시간적으로는 KTX 보다 느리지만 KTX 공주역까지의 이동시간을 고려하면 아주 큰 차이라고 볼 수 없다.

〈표 3-8〉 공주종합버스터미널에서 광주종합버스터미널까지 시간표

출발	도착	등급	요금(어른)
09:20	11:40	우등	16,900
11:35	13:55	일반	16,900
13:40	16:00	우등	16,900
17:05	19:25	일반	16,900
19:05	21:25	일반	16,900
22:00	24:20	일반	16,900

주: 2019년 기준

2) 공주역 활성화 긍정요인

앞서 살펴본 부정적인 요인에도 불구하고 KTX 공주역만의 긍정적인 요인도 있다.

■ 공주시의 다양한 축제와 문화유산

〈표 3-9〉 공주시의 축제

계룡산 벚꽃축제 및 산신제	갑사황매화축제	마곡사신록축제	석장리구석기 축제	공주향공축제
2019금강여름 축제	백제문화제	겨울공주 군밤축제	금강자연미술 비엔날레	공주국제미술제

비록 인근 시군과 관광지까지의 접근성은 떨어지지만 공주시에는 다양한 문화축제가 있다.

〈표 3-10〉 공주시의 문화유산

			
마곡사	공산성	송산리고분군 (무령왕릉) 웅진백제문화역사관 국립공주박물관	원도심과 제민천

아울러 충남 공주시는 마곡사, 공산성, 송산리고분군 3곳이 유네스코 세계문화유산에 등재 되어 있다. 또한 공주시는 이러한 축제와 문화유산 관람을 위한 시티버스를 운영중에 있다.



[그림 3-3] 공주시 시티투어 버스 노선

■ 고속철도 수요의 꾸준한 증가

〈표 3-11〉 철도 이용객 현황

(단위: 명)

	일반구간			
	정기		정기의외	
	전체	고속철도	전체	고속철도
2004	921,222,970	467,086	103,622,932	19,324,521
2005	950,994,890	766,670	106,437,075	31,337,028
2006	969,145,101	1,000,272	105,569,374	35,016,718
2007	989,294,348	1,159,814	101,833,737	35,549,579
2008	1,018,977,063	1,312,060	103,064,207	36,104,574
2009	1,020,318,980	1,482,250	97,451,954	35,340,418
2010	1,060,941,252	1,702,852	102,101,419	39,062,730
2011	1,118,620,999	2,183,702	111,088,173	47,462,567
2012	1,149,339,828	1,988,252	116,398,219	49,693,439
2013	1,224,819,764	2,634,560	120,106,345	51,465,159
2014	1,263,471,741	2,848,740	122,903,761	53,446,497
2015	1,269,416,684	2,939,816	124,623,690	56,951,037

자료: 통계청

또한 철도와 고속철도의 이용객은 2004년부터 지속적으로 증가하고 있어, 향후 KTX 공주역의 수요확대가 예상된다.

특히 고속철도 이용 증가율은 철도 이용 증가율보다 매우 높게 나타나 공주 방문객을 KTX 공주역으로 유도할 필요성이 있다.

■ 지역 관광객 및 연수생의 증가

공주시의 최고 관광지인 공산성의 경우 지속적으로 관광객이 증가하고 있으며, 선행연구 결과 공주시 관광총량도 지속적으로 증가할 것으로 예상된다.

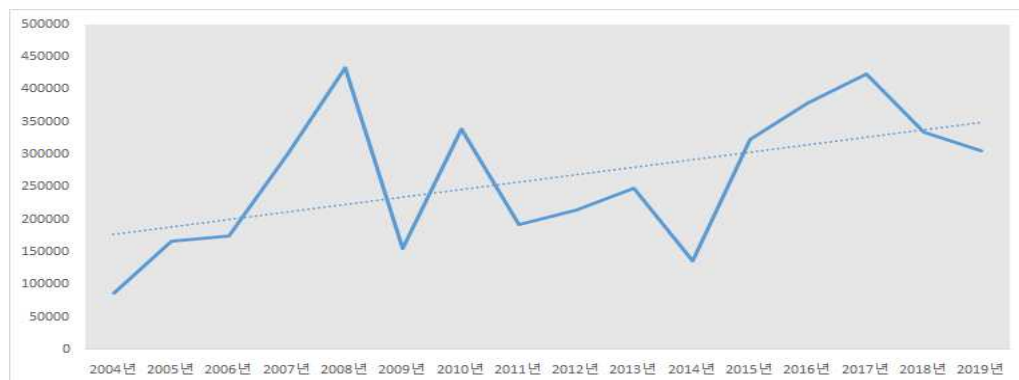
〈표 3-12〉 공주시 관광총량 추정 결과

연도	추정 공주시 관광총량(명)
2017	2,228,846
2018	2,270,201
2019	2,312,324
2020	2,355,228

자료: KTX 공주테마역 조성계획(2017)에서 재인용

■ 주요 관광지 관광객 추이

(단위: 명)



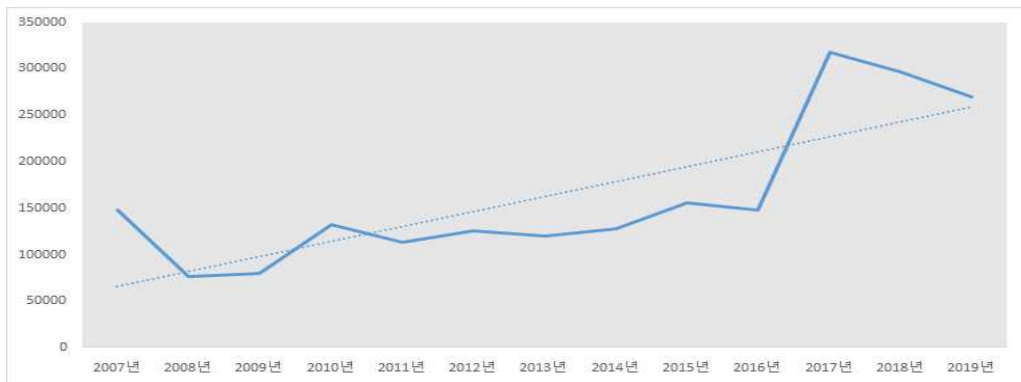
[그림 3-4] 공산성 관광객 추이

(단위: 명)



[그림 3-5] 마곡사 관광객 추이

(단위: 명)



[그림 3-6] 석장리박물관

(단위: 명)



[그림 3-7] 자연사박물관

(단위: 명)



[그림 3-8] 공주한옥마을

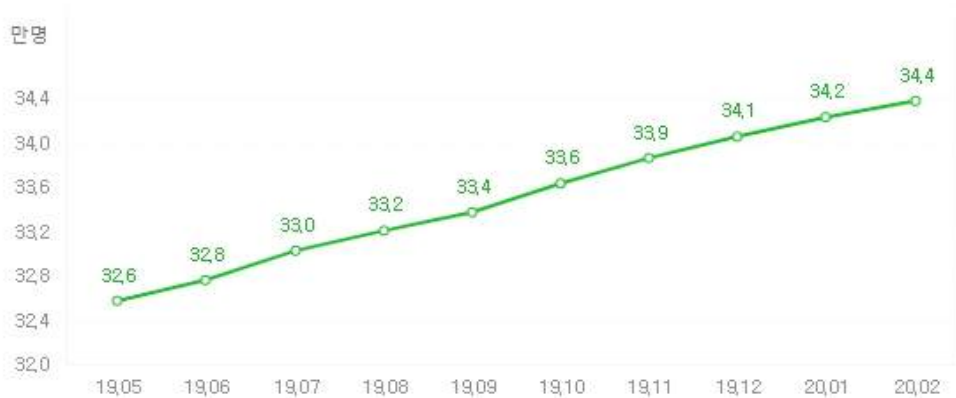
또한 국민안전교육연구단지가 작년 6월 개원하여 연간 45만명의 연수생 방문이 기대된다. 중앙소방학교와 국가민방위재난안전교육원을 비롯해 국토정보공사교육원(2020년 개원 예정), 정부통합전산센터(2022년 개원 예정) 등이 들어설 예정이다.

■ 정부청사 인접 및 세종시의 인구 증가

KTX 공주역은 우리나라 행정의 중심인 세종 정부청사가 인접해 있다. 호남권에서 정부청사 방문시오송역을 이용하는 것보다 비용과 접근성에서 유리할 수 있다.

또한 세종시의 인구는 지속적으로 증가중이며, 세종시 인구는 2018년 30만명에서 2020년 35만명을 달성하여 공주, 부여, 논산, 청양, 계룡 전체인구인 37만명에 육박한다.

(단위: 만명)



[그림 3-9] 세종시 인구추이

따라서 호남권에서 오는 정부청사 방문객과 세종시민을 KTX 공주역으로 유인할 필요성이 있다.

■ 충북선 철도 고속화 사업 추진

충북선 철도 고속화 사업의 예비타당성 조사 면제가 결정되었다.(2019. 1)

충북선 철도 고속화 사업으로 강호축이 연결되면 국가의 균형발전은 물론, KTX 공주역의 관광 수요의 확대가 예상된다.

충북선 철도 고속화 사업은, 사업구간(청주 오성 ~ 제천), 사업비(1조 5천억원 예상)으로 진행되고 있으며 현재 목포에서 오송까지는 300km 까지 가능하며 오송~제천간 현재 100km 구간을 230km까지 갈수 있도록 하는 고속화 철도사업이다.



[그림 3-10] 북선 철도 고속화 사업

2) 공주역 여건분석 종합

〈표 3-13〉 공주역 여건분석 주요내용

구분	내용
수요확대에 부정적 요소	<ul style="list-style-type: none"> ① 주변인구의 감소 ② 인근 시군과의 원거리 ③ 인근 관광지와의 원거리 ④ 부족한 대중교통 노선 ⑤ 고속버스라는 강력한 대체재
수요확대에 긍정적 요소	<ul style="list-style-type: none"> ① 공주시의 다양한 축제와 문화유산 ② 고속철도 승객 증가 ③ 공주시 관광객 증가 ④ 세종 정부청사 인접 및 세종시의 인구 증가 ⑤ 충북선(강호축) 고속화사업 추진

제4장 공주역 인식 및 이용실태 조사

1. KTX 공주역 인식 및 이용실태조사 개요

공주시, 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군 시군민을 대상으로 공주역 인식 및 이용 실태조사 통해 올바른 정책방향과 홍보방향 도출하고자 하였다.

〈표 4-1〉 설문문의 주요내용

구분	주요 설문내용
시군민 (413부)	인지도
	선호도
	만족도
	이미지
	미이용 이유
	고속버스 이용이유
	활성화 방안
	정책방향 및 추진사업
관광객 (105부)	인지도
	올 때 이동수단
	돌아갈 때 이동수단
	미이용 이유
	고속버스 이용이유
	활성화 방안
	선호관광 일정
	선호관광 코스
	정책방향 및 추진사업

1) 시군민 기초통계

〈표 4-2〉 성별

구분	빈도	백분율
남성	207	50.1
여성	206	49.9

총 조사인원은 413명이며 남성이 50.1%, 여성이 49.9%로 나타났다.

〈표 4-3〉 연령별

구분	빈도	백분율
20대	64	15.5
30대	100	24.2
40대	106	25.7
50대	83	20.1
60대 이상	60	14.5

연령대는 40대가 25.7%, 30대가 24.2%, 50대가 20.1%, 20대가 15.5%, 60대 이상이 14.5%이다.

〈표 4-4〉 지역별

구분	빈도	백분율
계룡	41	9.9
공주	104	25.2
논산	63	15.3
부여	58	14.0
세종	102	24.7
청양	45	10.9

지역별로는 공주시 거주자가 25.2%, 세종이 24.7%, 논산이 15.3%, 부여가 14.0%, 청양이 10.9%, 계룡이 9.9%로 나타났다.

2) 관광객 기초통계

〈표 4-5〉 성별

구분	빈도	백분율
남성	53	50.5
여성	52	49.5

○ 총 조사인원은 105명이며 남성이 50.5%, 여성이 49.5%이다.

〈표 4-6〉 연령별

구분	빈도	백분율
20대	16	15.2
30대	26	24.8
40대	26	24.8
50대	22	21.0
60대 이상	15	14.3

○ 연령대는 30대와 40대가 24.8%, 50대가 21.0%, 20대가 15.2%, 60대 이상이 14.3%로 구성되어 있다.

〈표 4-7〉 지역별

구분	빈도	백분율
경기도	19	18.1
광주시	3	2.9
대구시	2	1.9
대전시	9	8.6
부산시	1	1.0
서울시	11	10.5
세종시	4	3.8
전라남도	7	6.7
전라북도	22	21.0
충청남도	21	20.0
충청북도	6	5.7

- 지역별로는 전북의 관광객이 21.0%로 가장 많았고, 충남(20.0%), 경기(18.1%), 서울(10.5%) 순이었다.

2. 시군민 인식 및 이용실태조사 결과

1) 공주역 인지도

〈표 4-8〉 KTX 역 최초 인지도

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
계룡역	90.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.0
공주역	2.4	92.3	7.9	48.3	46.1	46.7	47.9
논산역	0.0	0.0	87.3	22.4	4.9	26.7	20.6
천안·아산역	7.3	7.7	4.8	29.3	49.0	26.7	22.5

계룡, 공주, 논산, 부여, 세종, 청양의 6개 시군민을 대상으로 할 때, 충남에서 가장 먼저 떠오르는 KTX 역은 공주역으로 나타났다.

그러나 시군별로 살펴보면, 계룡시는 계룡역(90.2%)이, 논산시는 논산역(87.3%)이 가장 먼저 떠오르는 역으로 나타났으며, 공주, 부여, 세종, 청양의 경우는 공주역이 가장 높은 것이 특징이다.

KTX 공주역 인근 시군민을 대상으로 할 때 공주역의 최초 인지도는 공주>부여>청양>세종>논산>계룡 순이었다.

인근 시군민을 대상으로 했지만 공주시를 제외한 KTX 공주역의 최초 인지도는 낮은 편이며, 특히 계룡과 논산에서 낮아 역사의 브랜드나 기능개발을 통한 인지도 확대가 필요하다.

〈표 4-9〉 KTX역 인지도

	알고 있음	모름
천안·아산역 경부선	99.3	0.7
논산역 호남선	87.9	12.1
계룡역 호남선	69.3	30.8
공주역 호남선	89.8	10.2
오송역 충북선	89.1	10.9
대전역 경부선	100.0	0.0
서대전역 호남선	97.1	2.9

충남과 인근 시도의 KTX역에 대한 인지도를 살펴보면 대전역의 인지도가 100%로 가장 높게 나타났고, 천안·아산역(99.3%), 서대전(97.1%)역 순으로 나타났는데, 공주역 인근 시군민을 대상으로 했기 때문에 공주역의 인지도 89.8%는 다소 아쉬운 수치라고 할 수 있다.

공주역 인지도를 최소 천안·아산역 수준으로 끌어 올릴 필요성이 있는데, 이에 대한 홍보방안과 콘텐츠 개발이 필요하다.

2) 공주역 선호도

〈표 4-10〉 서울 및 수도권 이동 선호도

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
고속버스	7.3	37.5	15.9	13.8	21.6	42.2	24.5
시외버스	9.8	0.0	4.8	25.9	2.9	13.3	7.5
일반철도	17.1	2.9	15.9	3.5	1.0	0.0	5.6
KTX 고속철도	22.0	36.5	27.0	25.9	36.3	11.1	29.3
자가용	43.9	23.1	36.5	31.0	38.2	33.3	33.2

서울 및 수도권으로 이동할 때 가장 선호하는 교통편은 자가용(33.2%)으로 나타났고, KTX 고속철도(29.3%), 고속버스(24.5%) 순으로 나타났다.

그러나 공주시와 청양군의 경우 KTX 고속철도보다 고속버스의 선호도가 더 높게 나타났는데, KTX 공주역이 입지해있는 공주시조차 고속버스의 선호도가 더 높은 것은 입지적인 한계점으로 여겨진다.

세종시의 경우 고속버스 터미널이 도심에서 더 가깝지만 고속철도의 이용률이 더 높은 것처럼, 공주시의 이용률을 높이는 것이 관건이다.

〈표 4-11〉 호남권 이동 선호도

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
고속버스	2.4	22.1	15.9	12.1	18.6	24.4	17.2
시외버스	9.8	5.8	1.6	15.5	2.9	22.2	8.0
일반철도	17.1	4.8	17.5	3.5	1.0	2.2	6.5
KTX 고속철도	22.0	38.5	25.4	36.2	41.2	13.3	32.5
자가용	48.8	28.9	39.7	32.8	36.3	37.8	35.8

호남권으로 이동할 때 가장 선호하는 교통편은 자가용(35.8%)으로 나타났고, KTX 고속철도(32.5%), 고속버스(17.2%) 순으로 나타났다.

청양을 제외하고는 호남권으로 이동시 고속버스나 시외버스보다는 고속철도를 더 선호하고 있었으며 이는 호남권 이동시 버스보다 고속철도의 편리성이 다소 높다는 것으로 볼 수 있으며, 호남권 이동 승객을 대상으로 KTX 공주역 이용수요를 확대하는 전략이 필요하다는 것을 의미한다.

〈표 4-12〉 서울 및 수도권 이동시 이용 KTX 역

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
천안·아산역	0.0	1.0	7.9	3.5	2.9	15.6	4.4
논산역	0.0	0.0	73.0	27.6	0.0	11.1	16.2
계룡역	80.5	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	8.2
공주역	7.3	89.4	15.9	51.7	5.9	62.2	41.2
오송역	2.4	4.8	0.0	0.0	91.2	0.0	24.0
서대전역	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.5
대전역	9.8	4.8	1.6	13.8	0.0	11.1	5.6

서울 및 수도권으로 이동시 KTX 역을 이용해야 한다면 어떤 역을 선택할 것인가에 대해서는 공주역의 이용비중이 가장 높게 나타났다.

계룡시의 경우 계룡역의 비중(80.5%)이 가장 높았고, 논산시의 경우 논산역(73.0%)이 가장 높게 나타났고, 세종시의 경우 오송역의 비중(91.2%)이 가장 높았다.

그러나 공주, 부여, 청양의 경우 공주역의 비중이 가장 높게 나타나, 이들 세 개 시군을 대상으로 하는 KTX 홍보가 효과적일 것으로 여겨지며, 부여와 청양의 이용률을 더 높일 필요성이 있다.

〈표 4-13〉 호남권 이동시 이용 KTX 역

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
천안·아산역	0.0	0.0	0.0	5.2	0.0	6.7	1.5
논산역	2.4	1.9	93.7	34.5	4.9	15.6	22.8
계룡역	97.6	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.9
공주역	0.0	95.2	6.4	58.6	42.2	77.8	52.1
오송역	0.0	1.9	0.0	0.0	52.9	0.0	13.6
대전역	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.2

호남권으로 이동시 KTX 역을 이용해야 한다면 어떤 역을 선택할 것인가에 대해서는 공주역의 이용비중이 가장 높았다.

계룡시의 경우 계룡역의 비중(97.6%)이 가장 높았고, 논산시의 경우 논산역(93.7%)이 가장 높게 나타났으며, 공주시의 경우 공주역의 비중(95.2%)이 압도적으로 높았고 부여, 청양의 경우도 공주역의 이용 비중이 각각 58.6%, 77.8%로 높았다.

세종시의 경우 오송역보다는 못 미치지만 공주역의 비중이 높게 나타나, 호남권 방면으로 이동하는 세종시민을 KTX 공주역으로 유인하는 전략이 필요하다.

〈표 4-14〉 KTX 역 연 이용횟수

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
천안·아산역	0.3	0.7	0.5	0.4	0.7	0.3	0.5
논산역	0.3	0.4	4.0	1.4	0.1	0.9	1.1
계룡역	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
공주역	0.6	4.4	1.3	2.6	1.8	1.8	2.4
오송역	0.1	0.4	0.0	0.3	4.6	0.1	1.3
서대전역	0.3	0.0	0.4	0.3	0.1	0.2	0.2
대전역	0.7	0.6	0.5	0.8	0.6	1.0	0.7

공주시민의 경우 지난 1년간 공주역을 평균 4.4회(왕복 2.2회) 이용하는 것으로 나타났으며, 부여군민은 2.6회, 세종, 청양은 각각 1.8회 이용하는 것으로 확인되었다.

계룡은 계룡역을, 논산은 논산역을, 세종은 오송역을 가장 자주 이용하였으며, 공주, 부여, 청양은 공주역을 가장 자주 이용하는 것으로 나타났으며, 특히 세종의 경우 오송역을 지난 1년간 4.6회 이용한 것으로 나타나 오송역의 의존도가 매우 높았다.

계룡과 논산의 경우 강력한 주이용역이 있어 공주역으로 유인하기가 쉽지 않기 때문에 공주, 부여, 청양의 수요확대에 집중하고, 세종의 경우 호남권 이동은 공주역을 이용하게끔 유도해야 할 필요가 있다.

3) 공주역 만족도

〈표 4-15〉 공주역 항목별 중요도 및 만족도

(4점 척도 평균)

변수	중요도	만족도
대중교통(버스) 접근성	3.72	1.87
역내 편의시설	3.55	2.12
기차 배차간격	3.57	2.52
다양한 콘텐츠	3.24	2.06
주변상권	3.28	1.83

중요도에 비해 만족도가 전반적으로 낮은 것으로 나타났다. 주변상권에 대한 만족도가 가장 낮았고 대중교통(버스) 접근성이 다음 순이었으며, 기차 배차간격은 여러 항목 중에서 가장 만족도가 높게 나타났는데, 코레일 예약 어플을 통해 적절한 시간선택이 가능하기 때문으로 여겨진다.

중요도와 만족도 분석결과 중요하지만 만족도가 낮은 분야는 대중교통접근성으로 나타나, 대중교통접근성에 집중적인 지원이 필요한 것으로 나타났다.



[그림 4-1] 중요도·만족도 분석결과

기차 배차간격이나 역내 편의시설은 중요하기도 하지만 만족도도 상대적으로 높게 나타나 지속지원이 필요한 영역이며, 다양한 콘텐츠와 주변상권의 경우 중요도도 낮고, 만족도도 낮아 점진적으로 시간을 두고 개선해 나가야 하는 영역임을 확인할 수 있었다.

종합해보면 공주역은 대중교통 접근성 개선에 가장 노력을 해야 하고, 기차 배차간격과 역내 편의시설은 현재처럼 지속적인 관심과 지원을 해야 하며, 다양한 콘텐츠와 주변 상권은 중장기적으로 개선해 나가야 할 것이다.

4) 공주역 이미지

〈표 4-16〉 공주역 이미지

(4점 척도 평균)

변수	이미지
시군 접근성이 좋은 역	1.86
시군민이 많이 이용하는 역	1.98
관광객이 많은 역	2.22
쾌적한 편의시설을 갖춘 역	2.46
이벤트와 특색 있는 역	2.20
깨끗하고 청정한 역	2.96



주: 3점 이상일 때 그러한 이미지가 있다고 파악

공주역의 현재 이미지로는 깨끗하고 청정한 역이 2.96점으로 가장 높게 나타났으며, 쾌적한 편의시설을 갖춘 역이 2.46점으로 다음 순이었다.

그러나 수요확대에 가장 중요한 이미지인 시군접근성이 좋은 역과 시군민이 많이 이용하는 역에 대한 이미지는 각각 1.86점과 1.98점으로 매우 낮았다.

또한 관광역의 이미지나 특색 있는 역의 이미지도 미약한 것으로 나타나 이를 보완할 수 있는 콘텐츠의 개발이 필요하다.

〈표 4-17〉 홍보를 위해 필요한 이미지

(4점 척도 평균)

변수	이미지
세종시(정부청사)의 관문	3.41
인근시군(공주, 논산 등)의 관문	3.61
문화·관광의 관문	3.63
시군 교통의 요지	3.46
쾌적한 편의시설	3.30
이벤트와 특색 있는 역	3.36
깨끗하고 청정한 역	3.48

홍보를 위해 필요한 이미지로는 문화·관광의 관문이 3.63점으로 가장 높게 나타났고, 인근 시군의 관문이 3.61점으로 다음 순 이었다.

수요확대를 위해서는 공주역 이미지 형성이 매우 중요한데, 현 단계에서는 시설이나 교통을 강조하기 보다는 특정 관문의 기능을 홍보하는 것이 바람직하다. 기본적으로는 시군 관문의 기능을 부여하고, 기본수요외 특정수요를 확보하기 위해서는 문화·관광 관문의 이미지를 부각시키는 것이 가장 중요하다.

또한 정부청사의 관문 이미지도 세종시를 방문하는 외지인의 수요를 확보하는 데 도움이 될 것이다.

5) KTX 공주역 대체재

〈표 4-18〉 시군 고속(종합)버스터미널 대비 경쟁력

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
예	46.3	36.5	33.3	32.8	30.4	26.7	33.9
아니오	53.7	63.5	66.7	67.2	69.6	73.3	66.1

시군별 고속(종합)버스터미널과의 경쟁에서는 경쟁력이 없다는 응답이 66.1%로 버스터미널과의 경쟁에서 밀리고 있다.

특히 청양에서 경쟁력 없음이 73.3%로 매우 높게 나타났고, 세종, 부여, 논산 순으로 경쟁력이 없는 것으로 나타났다. KTX 공주역이 입지해 있는 공주에서 조차 경쟁력이 없다는 응답이 63.5%로 높게 나타나, 시군 고속(종합)버스터미널과의 경쟁에서 확실히 불리한 위치에 있다고 할 수 있다.

고속(종합)버스터미널과의 경쟁에서 불리한 부분에 대한 개선책 마련을 통해 고속 버스 수요를 가져올 필요성이 있다.

〈표 4-19〉 경쟁력이 부족한 이유

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
가격이 비싸다	22.7	18.2	28.6	15.4	16.9	15.2	19.1
집에서 거리가 너무 멀다	18.2	24.2	38.1	43.6	40.9	36.4	34.4
대중교통이 불편하다	13.6	33.3	16.7	12.8	22.5	15.2	21.3
편의점, 식당, 휴식공간 등 편의시설이 부족하다	4.6	6.1	2.4	2.6	4.2	3.0	4.0
배차간격이 고속버스보다 길다	18.2	10.6	2.4	5.1	5.6	9.1	7.7
다양한 지역으로 이동이 어렵다	22.7	7.6	9.5	18.0	8.5	18.2	12.1
다양한 콘텐츠(포토존, 테마존, 전시 공간, 지역특산물코너 등)가 부족하다	0.0	0.0	2.4	0.0	1.4	0.0	0.7
기타	0.0	0.0	0.0	2.6	0.0	3.0	0.7

경쟁력이 부족한 이유로는 집에서 거리가 멀다는 응답이 34.4%로 가장 높게 나타났고 대중교통이 불편하다는 21.3%로 다음 순이었다.

시군별로는 차이가 나타나고 있는데, 계룡시의 경우는 가격이 비싸고, 다양한 지역으로 이동이 어렵다는 응답이 가장 높게 나타났다. 반면에 공주시는 대중교통이 불편하다, 논산시, 부여군, 세종시, 청양군의 경우는 집에서 거리가 너무 멀다는 응답이 가장 높았다. 입지적인 문제가 가장 큰 경쟁력 저하로 나타나고 있는데, 광역교통망 확대를 통해 이동거리를 최소화할 필요성이 있다.

가격이 비싸다는 응답도 상당수 나타나고 있는데, 조사자의 23.7%는 가격과 상관 없이 KTX 공주역을 이용하지 않겠다고 응답하였으며, 나머지 조사자는 평균적으로 현재 KTX 가격의 74.1%(고속버스 요금의 156.8%) 정도가 되면 고속버스 대신 KTX 공주역을 이용하겠다고 응답하였다. KTX 이용가격에 대한 일부 인센티브가 주어진다면 고속버스 이용객을 KTX로 유인할 수 있을 것으로 여겨진다.

〈표 4-20〉 BRT 연결시 KTX 공주역 이용여부

구분	계룡	공주	논산	부여	세종	청양	합계
매우 그렇지 않다	0.0	0.0	0.0	1.7	1.0	0.0	0.5
그렇지 않다	36.6	13.5	27.0	6.9	23.5	22.2	20.3
그렇다	46.3	60.6	57.1	74.1	46.1	55.6	56.4
매우 그렇다	17.1	26.0	15.9	17.2	29.4	22.2	22.8

지역에서 KTX 공주역까지 직통 BRT(간선급행버스체계)가 연결된다면 79.2% (그렇다 이상)가 고속버스가 아니 KTX를 이용할 의향이 있다고 응답하였다.

시군별로 살펴보면 부여가 91.4%로 가장 높게 나타났고, 공주(86.5%), 청양(77.8%), 세종(75.5%) 순으로 나타났다. 직통 BRT는 고속버스 수요를 KTX 공주역으로 유인하는 가장 강력한 유인책이 될 수 있으며, 특히 부여군과 공주시의 도입이 시급하며, 인구가 가장 많은 세종시로의 BRT 연결도 필요한 것으로 여겨진다.

〈표 4-21〉 BRT 연결시 호남방면 KTX 공주역 이용여부(세종시민 대상)

구분	빈도	백분율
그렇지 않다	19	18.6
그렇다	52	51.0
매우 그렇다	31	30.4

세종시민의 경우 호남방면으로 이동시 BRT가 연결된다면 81.4%(그렇다 이상)가 오송역이 아닌 KTX 공주역을 이용하겠다고 응답하였다.

KTX 공주역과 세종시가 BRT로 연결된다면 호남권으로 이동하는 대부분의 사람들을 KTX 공주역으로 유인할 수 있을 것으로 기대된다.

〈표 4-22〉 호남방면 오송역 승객에 대한 공주역 유인 시책(세종시민 대상)

구분	빈도	백분율
세종시의 관문이라는 홍보강화	5	4.9
오송역과 차별화된 볼거리와 먹거리 개발	17	16.7
공주역과 세종시를 빠르게 연결할 수 있는 BRT 도입	63	61.8
공주역과 세종시간 직선화도로 개통	14	13.7
KTX 공주역 역세권개발	3	2.9

호남방면 오송역 승객을 공주역으로 유인하기 위한 시책으로는 공주역과 세종시를 빠르게 연결할 수 있는 BRT 도입이 61.8%로 가장 높게 나타났으며, 오송역과 차별화된 볼거리와 먹거리 개발이 16.7%로 다음 순이었다.

또한 BRT 도입도 중요하지만 이동시간을 보다 단축할 수 있는 직선화도로 개통도 13.7%로 상당수 나타났다.

호남방면 오송역 승객을 공주역으로 유인하기 위해서는 BRT 도입이 가장 필요하고, 오송역과 차별화된 콘텐츠개발과 직선화도로 계획도 추진해야 할 필요가 있다.

3. 관광객 인식 및 이용실태조사

1) 공주역 인지도

〈표 4-23〉 최초인지

구분	빈도	백분율
공주역	37	35.2
논산역	13	12.4
천안·아산역	55	52.4

공주시에 방문한 관광객 대상으로 설문조사 결과 충남에서 가장 먼저 떠오르는 역은 천안·아산역이 52.4%로 가장 높게 나타났고, 공주역은 35.2%로 다음 순이었다,

- 공주시 관광객을 대상으로 했음에도 공주역의 최초 인지도가 천안·아산역보다 낮은 것으로 나타나, 인지도 향상을 위한 홍보방안 마련이 필요하다.

〈표 4-24〉 보조인지

구분	알고 있음	모름
천안·아산역	100.0	0.0
논산역	78.1	21.9
계룡역	45.7	54.3
공주역	69.5	30.5
오송역	94.3	5.7
대전역	99.1	1.0
서대전역	93.3	6.7

천안·아산역의 경우 모든 관광객이 인지하고 있었으며, 대전역, 오송역, 서대전역, 논산역 순으로 인지도가 높게 나타났다.

반면에 공주역의 인지도는 69.5%, 계룡역은 45.7%로 인근 KTX역과 비교하여 인지도가 하위권이었다. 인근 시군민의 경우 공주역 인지도가 89.8%였는데 관광객의 경우는 69.5%에 불과하여 관광수요를 확보하기 위해서는 일단 인지도를 90%이상으로 끌어올려야 할 필요성이 있다.

2) 여행시 이동수단

〈표 4-25〉 집에서 공주시까지 이동수단

구분	빈도	백분율
고속버스	11	10.5
자가용	63	60.0
여행사버스	1	1.0
KTX 고속철도	30	28.6

집에서 공주시까지 이동수단으로는 자가용이 60.0%로 가장 높게 나타났고, KTX 고속철도가 28.6%로 다음순 이었다. 관광객의 경우 고속버스보다는 KTX 고속철도를 더 선호하는 것으로 나타났다.

〈표 4-26〉 공주시에서 관광지까지 이동수단

구분	빈도	백분율
버스	9	8.6
택시	4	3.8
공유카/렌터카	22	21.0
자가용	63	60.0
여행사버스	1	1.0
기타	6	5.7

공주시에서 관광지까지 이동수단은 자가용이 60.0%로 가장 높게 나타났고, 공유카/렌터카가 21.0%로 다음 순이었다.

그러나 버스와 택시 등의 이용비중은 각각 8.6%, 3.8%로 매우 낮은 이용률을 나타냈는데, 이는 관광지까지의 대중교통편이 매우 불편하기 때문으로 여겨진다.

종합해보면 공주시 관광객의 경우 자가용을 제외하고는 고속버스보다는 KTX 고속철도를 더 선호하고, 관광지까지 이동은 버스나 택시 등 대중교통 보다는 공유카나 렌터카의 이용을 더 선호하는 것으로 나타났다. 참고로 집으로 돌아갈 때의 교통수단도 관광지로 이동할 때의 교통수단과 거의 동일하게 나타나고 있어, 관광지로 이동하는 교통수단에 대한 홍보가 그대로 반영된다고 할 수 있다.

〈표 4-27〉 KTX 고속철도가 아닌 고속버스 이용이유

구분	빈도	백분율
공주종합터미널이 관광지과 가까워서	3	27.3
고속버스가 더 편리해서	4	36.4
고속버스가 더 저렴해서	1	9.1
철도를 이용하는 것 보다 시간이 더 적게 걸려서	1	9.1
고속철도가 없는 줄 알고	2	18.2

KTX 고속철도보다 고속버스나 시외버스를 이용한 이유로는 고속버스가 더 편리해서가 36.4%로 가장 높게 나타났으며, 공주종합터미널이 관광지과 가까워서가 27.3%로 다음 순이었다.

그러나 KTX 고속철도가 공주시에 없는 줄 알고 고속버스를 이용했다는 관광객이 18.2%로 나타나 인지도를 높인다면 일부 관광객을 KTX로 유인할 수 있을 것으로 여겨진다.

〈표 4-28〉 KTX 고속철도 유인책

구분	빈도	백분율
철도 이용시 관광지 입장권을 할인해 준다	15	14.3
철도역에서 관광지까지 대중교통 접근성을 개선한다	40	38.1
고속철도의 편리성을 홍보한다	10	9.5
고속철도 연계 관광상품을 개발한다	34	32.4
철도이용시 관광지자료나 책자를 무료로 제공해준다	3	2.9
철도 이용시 공주시 기념품을 제공해 준다	3	2.9

고속버스 승객을 KTX 고속철도로 유인하는 방법으로는 철도역에서 관광지까지 대중교통 접근성을 개선한다가 38.1%로 가장 높게 나타났고, 고속철도 연계 관광상품을 개발한다가 32.4%로 다음 순이었다.

현재까지 KTX 공주역에서 주요 관광지까지의 거리가 멀고 대중교통 접근성이 취약한데, 이를 보완할 수 있는 버스 관광상품과 KTX 이용시 할인혜택이 있는 연계 관광상품을 개발할 필요성이 있다.

3) 주요 관광자원

〈표 4-29〉 관광시 방문 관광지

관광지	빈도	백분율	관광지	빈도	백분율
공산성	93	88.6	수덕사	3	2.9
국립공주박물관	60	57.1	능산리 고분군	2	1.9
송산리고분군	58	55.2	도서관	2	1.9
공주한옥마을	46	43.8	동학사	2	1.9
석장리박물관	39	37.1	박동진 판소리 체험장	2	1.9
계룡산	27	25.7	공주시내	2	1.9
갑사	22	21.0	정림사지 5층석탑	2	1.9
마곡사	16	15.2	금강자연휴양림	1	1.0
금학생태공원	15	14.3	미르성	1	1.0
무령왕릉	12	11.4	백제왕릉원	1	1.0
부여아울렛/롯데아울렛	10	9.5	산림휴양마을	1	1.0
금강	9	8.6	성주산자연휴양림	1	1.0
공주산성시장	5	4.8	성흥산성	1	1.0
백제문화단지	5	4.8	입림미술관	1	1.0
호수공원	5	4.8	자연사박물관	1	1.0
궁남지	4	3.8	정안천생태공원	1	1.0
부소산낙화암	4	3.8	제일교회	1	1.0
부소산성	4	3.8	청사	1	1.0
연미산 자연미술공원	4	3.8	칠갑산	1	1.0
공주 중동성당	3	2.9	황새바위	1	1.0

공주 관광지를 방문한 관광객의 88.6%가 공산성을 방문한 것으로 나타났으며, 57.1%가 국립공주박물관을 방문한 것으로 나타났다.

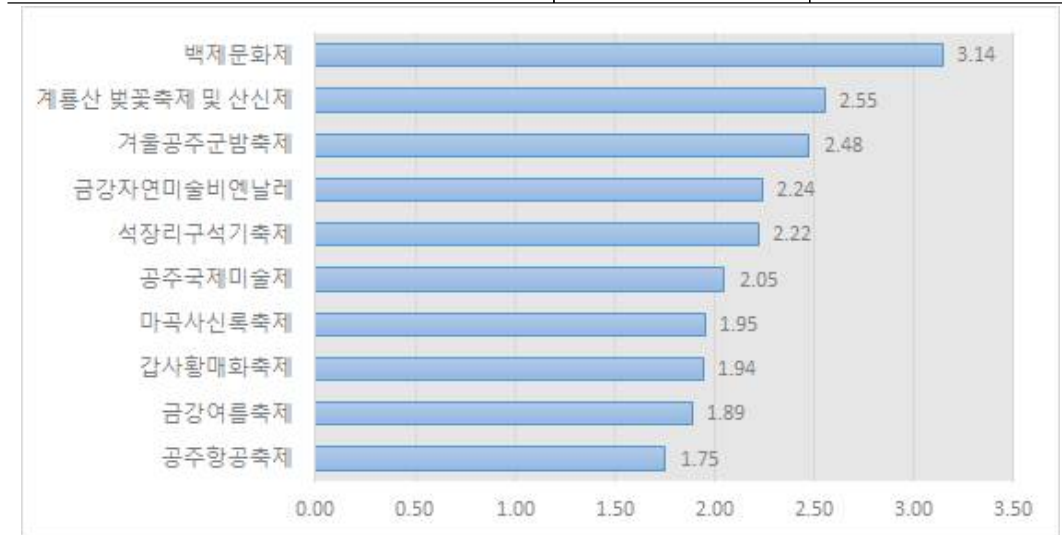
또한 송산리고분군, 공주한옥마을의 방문이 각각 55.2%, 43.8%였다. 공주시의 주요 방문지는 공산성과 송산리고분군을 중심으로 하는 국립공주박물관이며, 한옥마을과 석장리박물관의 방문비중도 40% 이상 나타나고 있다. 아울러 계룡산과 갑사도 20% 정도의 방문율을 보이고 있는 것을 확인할 수 있다.

공주 관광지를 방문한 관광객을 대상으로 한 설문조사이지만 공주시 외에 타시군으로 방문이 많지 않아, 시군간 연계 관광상품의 개발도 필요할 것으로 여겨진다.

〈표 4-30〉 공주시 축제 인지도

(단위: 4점 척도 평균)

구분	빈도	백분율
계룡산 벚꽃축제 및 산신제	105	2.55
갑사황매화축제	105	1.94
마곡사신록축제	105	1.95
석장리구석기축제	105	2.22
공주향공축제	105	1.75
금강여름축제	105	1.89
백제문화제	105	3.14
겨울공주군밤축제	105	2.48
금강자연미술비엔날레	105	2.24
공주국제미술제	105	2.05



공주시 축제 인지도는 백제문화제가 3.14로 가장 높게 나타났고, 계룡산 벚꽃축제 및 산신제가 2.55, 겨울공주군밤축제가 2.48었다.

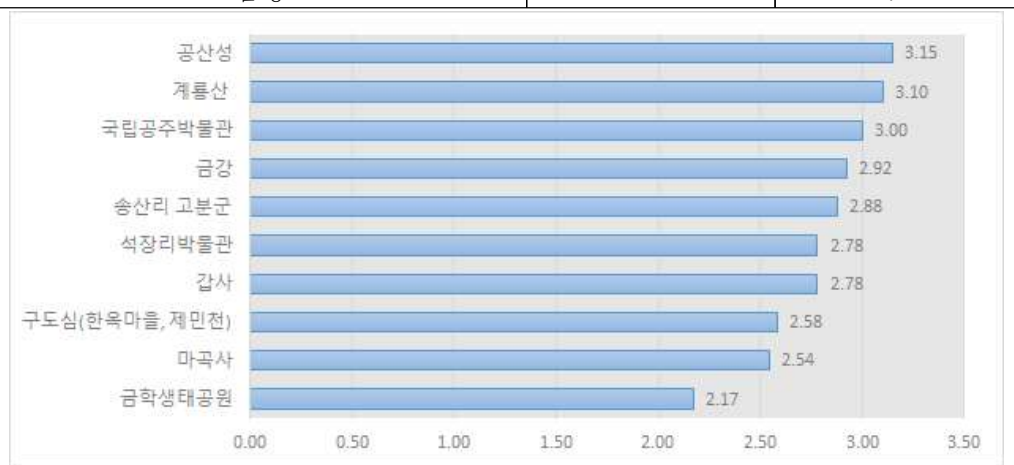
그러나 금강자연미술비엔날레, 석장리구석기축제 등 이외 축제들의 경우 중위값인 2.50보다 낮게 나타나, 인지도를 보다 높여야 할 것이다.

KTX와 함께하는 축제 프로그램을 구상할 때는 인지도가 높은 백제문화제, 벚꽃축제, 군밤축제 등을 연계할 필요가 있다.

〈표 4-31〉 공주시 관광자원 인지도

(단위: 4점 척도 평균)

구분	빈도	백분율
송산리 고분군	105	2.88
공산성	105	3.15
마곡사	105	2.54
계룡산	105	3.10
갑사	105	2.78
석장리박물관	105	2.78
금학생태공원	105	2.17
국립공주박물관	105	3.00
구도심(한옥마을, 제민천)	105	2.58
금강	105	2.92



공주시 관광자원 인지도는 공산성이 3.15로 가장 높게 나타났고, 계룡산이 3.10, 국립공주박물관이 3.00로 나타났다.

KTX와 함께하는 관광 프로그램을 구상할 때는 대부분의 관광자원의 인지도가 높아 연계 방문코스를 개발할 필요성이 있으며, 전반적으로 공주시의 축제보다는 관광자원의 인지도가 더 높게 나타나고 있어, KTX 공주역으로 관광객을 유인하기 위해서는 공주시의 관광자원을 보다 더 홍보하고, 축제의 경우 프로그램 등의 개선을 통해 인지도를 지속적으로 높여가야 할 것이다.

〈표 4-32〉 공주 여행패키지 주제

구분	빈도	백분율
금강, 계룡산 등 자연자원	41	39.1
송산리고분군, 공산성 등 문화유산	41	39.1
지역의 다양한 축제	20	19.1
구도심(한옥마을, 제민천)	3	2.9

공주역과 함께하는 공주 여행패키지 주제로는 금강, 계룡산 등 자연자원과 송산리고분군, 공산성 등 문화유산이 각각 39.1% 가장 높게 나타났다.

공주 여행패키지는 축제를 활용하는 것도 좋겠지만, 축제의 경우 일부 기간만 관광객이 방문하기 때문에 4계절 활용할 수 있는 자연 및 문화자원을 주제로 하는 것이 바람직하다.

〈표 4-33〉 공주 여행패키지 코스

구분	빈도	백분율
송산리 고분군	59	11.2
공산성	79	15.1
마곡사	19	3.6
계룡산	50	9.5
갑사	30	5.7
석장리박물관	35	6.7
금학생태공원	13	2.5
국립공주박물관	63	12.0
구도심(한옥마을, 제민천)	26	5.0
금강	29	5.5
계룡산 벚꽃축제 및 산신제	31	5.9
갑사향매화축제	6	1.1
마곡사신록축제	7	1.3
석장리구석기축제	6	1.1
공주향공축제	6	1.1
금강여름축제	7	1.3
백제문화제	42	8.0
겨울공주군밤축제	7	1.3
금강자연미술비엔날레	6	1.1
공주국제미술제	4	0.8

공주역과 함께하는 여행패키지에 반드시 들어가야 하는 코스로는 공산성이 15.1%로 가장 높게 나타났고, 국립공주박물관(12.0%), 송산리 고분군(11.2%), 계룡산(9.5%), 석장리박물관(6.7%) 순이었다.

공주에서 여행패키지를 구상할 때 공산성과 국립공주박물관을 중심으로 코스를 계획하는 것이 바람직하며, 이와 연계할 수 있는 콘텐츠 개발이 필요하다.

〈표 4-34〉 여행패키지 일정

구분	빈도	백분율
당일치기(하루여행)	210	40.0
1박 2일	280	53.3
2박 3일	35	6.7

여행패키지 일정으로는 1박2일이 53.3%로 가장 높게 나타났고, 당일치기(하루여행)가 40.0%로 다음 순이었다. 여행패키지를 구상할 때 1박2일과 당일치기 여행 두 가지 코스를 개발하고, 1박2일 여행을 위해 지역 공주한옥마을(펜션) 및 게스트하우스와 연계방안 마련이 필요하다.

4) 동반자 및 관광일정

〈표 4-35〉 관광시 동반자

구분	빈도	백분율
혼자	2	1.9
연인과 둘이	11	10.5
가족들과	58	55.2
친구들과	32	30.5
회사 동료들과	2	1.9

관광 시 동반자로는 가족이 55.2%로 가장 높게 나타났고, 친구들이 30.5%로 다음 순이었고 친구나 회사동료들과 여행시 친목여행이 82.4%, 동호회활동이 17.7%로 나타났다.

공주시로의 여행은 가족 및 친구들과의 친목여행의 성격이 강한 것으로 나타나, 지역 맛집 및 특산품 홍보를 통해 지역소비를 유도할 필요성이 있으며, KTX 역에 공주맛집 및 특산품(기념품) 판매소 등을 개설하여 이들을 공주역으로 유인해야 한다.

〈표 4-36〉 여행방법

구분	빈도	백분율
관광상품을 통해	11	10.5
자유여행	94	89.5

여행방법으로는 자유여행이 89.5%로 나타나 관광상품 콘텐츠는 부족한 것으로 여겨진다. 따라서 KTX와 연계된 관광상품 개발을 통해 관광객 수요를 확대할 필요성이 있다. 또한 지난 2년간 평균 방문횟수는 2.3회로 나타났는데, 이는 1년에 한번정도 방문한다는 것으로, 관광 콘텐츠 확대를 통해 1년에 2번 이상 관광할 수 있도록 해야 한다.

〈표 4-37〉 관광일정

구분	빈도	백분율
당일치기	71	67.6
1박2일	34	32.4

관광일정의 경우 당일치기가 67.6%로 매우 높게 나타났는데, KTX의 빠름이라는 장점을 적극 홍보하여 당일치기 여행은 KTX 공주역을 이용할 수 있도록 해야한다.

〈표 4-38〉 지역관광활성화를 위해 개발해야할 관광자원 및 상품

구분	빈도	백분율
지역특산물/기념품	13	12.4
숙박 등 체류시설	25	23.8
음식점 등 먹거리	38	36.2
체험관광자원	8	7.6
지역문화예술 행사	9	8.6
수학여행관광상품	4	3.8
백제콘텐츠관광상품	8	7.6

지역관광활성화를 위해 개발해야할 관광자원 및 상품으로는 음식점 등 먹거리가 36.2%로 가장 높게 나타났고, 숙박 등 체류시설이 23.8%, 지역특산물/기념품이 12/4%로 다음 순이었다.

숙박 등 체류시설은 한옥마을과 구도심을 중심으로 게스트하우스 등이 지속적으로 증가하고 있다.

그러나 KTX 공주역에는 음식점과 지역특산물 판매점이 없기 때문에 이를 선호하는 관광객들을 유인하기에 부족함이 있다. 실제로 관광안내원 인터뷰 결과, 공주역을 이용하는 관광객들이 지역특산물 판매점을 찾고 있지만 현재까지 특산물 코너가 없어, 지속적인 수요를 담보할 수 없다.

5) KTX 공주역 이용의향

〈표 4-39〉 관광여행 시 선호 교통편

구분	빈도	백분율
철도 및 KTX 고속철도	23	21.9
고속버스 또는 시외버스	11	10.5
관광버스 또는 전세버스	3	2.9
자가용	61	58.1
공유카/렌트카	2	1.9
상관없음	5	4.8

관광여행 시 선호 교통편은 자가용이 58.1%로 가장 높게 나타났고, 철도 및 KTX 고속철도가 21.9%, 고속버스 또는 시외버스가 10.5%로 나타났다.

자가용의 비중이 매우 높게 나타나고 있지만 고속버스보다는 철도나 고속철도의 선호도가 더 높은 것을 확인할 수 있다.

따라서 자가용 선호 수요를 KTX 공주역으로 유인하는 전략이 필요한데, KTX 고속철도와 함께하는 다양한 콘텐츠를 개발하고, 관광의 편리함을 적극적으로 홍보하여 KTX 공주역 수요를 확대해 가야한다.

〈표 4-40〉 관광시 KTX 고속철도 이용의향

구분	빈도	백분율
매우 그렇지 않다	2	1.9
그렇지 않다	37	35.2
그렇다	57	54.3
매우 그렇다	9	8.6

공주 관광지 방문시 62.9%가 KTX 고속철도 이용의향이 있는 것으로 나타나, 관광객에 대한 KTX 공주역 홍보도 필요하다.

〈표 4-41〉 여행패키지를 통한 KTX 고속철도 이용의향

구분	빈도	백분율
매우 그렇지 않다	1	1.0
그렇지 않다	28	26.7
그렇다	53	50.5
매우 그렇다	23	21.9

또한 KTX 연계 관광상품의 내용이 좋다면 50.5%가 이를 이용해보겠다고 응답하여, 패키지여행으로의 유도가 필요하다.

패키지여행의 경우 프로그램에 따라 개별방문보다 더 많은 부가가치를 창출할 수 있다. 따라서 공주시 방문 관광객에게 KTX 공주역과 KTX연계 관광상품을 홍보하여, 다음 방문에는 자가용이나 버스가 아닌 고속철도를 이용하게 하고, 개별여행보다는 패키지 여행으로 유도해야 한다.

패키지여행의 경우 지역맛집, 숙박업소, 관광상품의 결합이 중요하기 때문에 참여 의사가 높고, 시에서 인증한 업소를 중심으로 프로그램을 구성해야 한다.

〈표 4-42〉 여행패키지 주제

구분	빈도	백분율
세계유산	33	31.4
백제역사와 유적	34	32.4
백제시대 인물	6	5.7
한중일 문화 전파	1	1.0
공주 등 지역문화	20	19.1
백제의 문화예술	6	5.7
황산벌 등 백제전투	1	1.0
기타	4	3.8

여행패키지 주제로는 백제역사와 유적이 32.4%로 가장 높게 나타났고, 세계유산(31.4%)과 지역문화(19.1%)가 다음 순이었다.

공주시 여행은 유네스코 세계유산인 송산리 고분군과 공산성을 중심으로 프로그램을 개발해야 한다. 국립공주박물관과 2020년 7월에 개관한 공산성방문자센터를 중심으로 다양한 콘텐츠 개발이 필요하다.

〈표 4-43〉 여행패키지 코스상품

구분	빈도	백분율
세계유산에 등재된 백제유적 중심의 관광코스	25	23.8
백제유적과 연계한 자연 및 생태관광자원 코스	25	23.8
백제문화 교육과 농촌체험 등 교육·체험관광코스	13	12.4
공주와 주변 지역의 역사, 자연, 전통문화 등 다양한 관광코스	23	21.9
역사유적과 문화예술을 연계한 역사문화관광코스	15	14.3
금강과 생태관광 등 생태자연관광코스	4	3.8

여행패키지의 코스로는 세계유산에 등재된 백제유적 중심의 관광코스와 백제유적과 연계한 자연 및 생태관광자원 코스가 각각 23.8%로 가장 높게 나타났고, 공주와 주역 지역의 역사, 자연, 전통문화 등 다양한 관광코스가 21.9%로 다음 순이었다.

공주시 여행패키지는 세계문화유산, 금강 등 자연자원, 한옥마을 등 지역의 관광자원을 모두 활용하는 종합코스로 추진하는 것이 바람직하다. 연인 및 가족중심의 여행에는 공주시티투어를 활용하고, 단체관광객의 경우는 KTX 공주역 연계 관광상품을 개발해야 한다.

4. 실태조사 종합 시사점

〈표 4-44〉 실태조사 종합 시사점

	현황 및 문제점	개선방안
시 군 민 조 사	① 아직도 낮은 인지도 - 계룡, 논산에서 최초 인지도가 매우 낮음 - 대전역, 천안·아산역, 서대전역보다 낮은 인지도	○ 공주역 브랜드개발, 차별화된 콘텐츠 필요
	② 수도권 이동시 낮은 선호도 - 공주시, 청양군의 경우 고속버스 선호 - 계룡시, 논산시, 세종시의 경우 주이용역 존재	○ 호남권 이동수요에 대한 공략 필요 - 특히 세종시의 호남권 이동수요를 확보해야 함
	③ 대중교통접근성에 대한 만족도가 매우 낮음 - 주변상권에 대한 만족도도 낮았지만 중요영역은 아님	○ 연결도로 직선화 및 버스노선 확대에 노력 필요
	④ 수요확대를 위한 이미지 부족(대도시 관문 이미지 미약) - 깨끗하고 청정한 역의 이미지가 높음 - 관광객이 많고 특색 있는 역의 이미지 미약	○ 문화·관광의 관문, 정부청사의 관문 등 확실한 이미지 부여가 필요
	⑤ 모든 시군에서 고속버스와의 경쟁력 취약 - 공주역이 입지해 있는 공주에서조차 경쟁력이 없다는 63.5% - 이유는 집에서 거리가 멀고, 대중교통이 불편	○ 간선급행버스체계(BRT) 도입 시급 - BRT가 도입되면 부여 91.4%, 공주 86.5%, 청양 77.8%, 세종 75.5%가 고속버스 대신 공주역을 이용 - 특히 호남방면의 경우 세종시민의 81.4%가 오송역 대신 공주역을 이용하겠다고 응답
관 광 객 조 사	① 관광객의 인지도 낮음 - 공주역 인지도 69.5%에 불과(대전역 인지도 99.1%)	○ 관광안내소를 중심으로 공주역 홍보책자 배포, 홍보간판 설치 필요
	② 공주역보다는 자가용 이용 관광객 (60.0%)이 매우 높음	○ 자가용 이용 관광객을 공주역으로 유인 필요 - 대중교통 접근성 개선, 고속철도 연계 관광상품 개발

<p>③ 공산성, 송산리고분군 등 관광자원(관광지)에 대한 인지도는 높은 편이나 축제에 대한 인지도가 낮음</p>	<p>○ 개별축제의 인지도를 높이고, 문화자원을 주제로 하는 KTX 여행패키지 개발 필요</p> <ul style="list-style-type: none"> - 관광객의 니즈가 높은 1박2일 코스도 개발 필요
<p>④ 가족 및 친구들과 당일 자유여행 위주이고, 1년에 한번 정도만 방문</p>	<p>○ 가족, 친구들과의 여행에 적합한 맛집과 특산물(기념품) 판매소 개설필요</p> <p>○ 1년에 2번 이상 관광할 수 있는 다양한 콘텐츠 개발 필요</p>
<p>⑤ 자가용 여행을 선호하나, KTX 연계 관광 프로그램에 대한 참여의향이 높음</p>	<p>○ 개별여행보다는 KTX 연계 패키지 여행으로 유도</p> <ul style="list-style-type: none"> - 연인 및 가족중심의 여행에는 공주시 티투어 활용 - 단체관광객의 경우는 KTX 공주역 연계 관광상품 개발

제5장 수요확대를 위한 정책방향 및 전략

1. 시군민 의견수렴

1) 정책방향 및 전략 의견수렴

〈표 5-1〉 공주역 활성화에 부정적 요인

(단위: %)

구분	빈도	백분율
배후 도시의 인구정체	73	17.7
배후 도시와의 원거리	169	40.9
배후 관광지와의 원거리	30	7.3
부족한 대중교통노선	105	25.4
대체재인 고속버스의 활성화	36	8.7

공주역 활성화에 가장 부정적인 요인으로는 배후 도시와의 원거리가 40.9%로 가장 높게 나타났고, 부족한 대중교통 노선이 25.4%로 다음 순이었다.

배후 도시의 원거리는 입지적인 문제로 직선화도로 등 광역교통망 정책과 함께 풀어야 할 것이며, 부족한 대중교통노선은 이용수요가 확대되면 어느 정도 해소가 가능할 것이다. 또한 배후 도시의 인구정체는 시군 인구정책과 함께 풀어가야 할 것이며, 대체재인 고속버스 활성화는 고속버스 이용객을 KTX 고속철도로 유인하는 전략을 수립해야 할 것이다.

〈표 5-2〉 공주역 활성화에 긍정적 요인

(단위: %)

구분	빈도	백분율
지역의 다양한 축제와 문화유산	101	24.5
고속철도 수요의 지속적인 증가	109	26.4
지역 관광객 및 연수생의 증가	108	26.2
정부청사 인접 및 세종시의 인구증가	63	15.3
충북선 철도 고속화 사업추진	32	7.8

반면 공주역 활성화에 가장 긍정적인 요인으로는 고속철도 수요의 지속적인 증가가 26.4%로 가장 높게 나타났으며 지역 관광객 및 연수생의 증가가 26.2%, 지역의 다양한 축제와 문화유산도 24.5%로 나타났다.

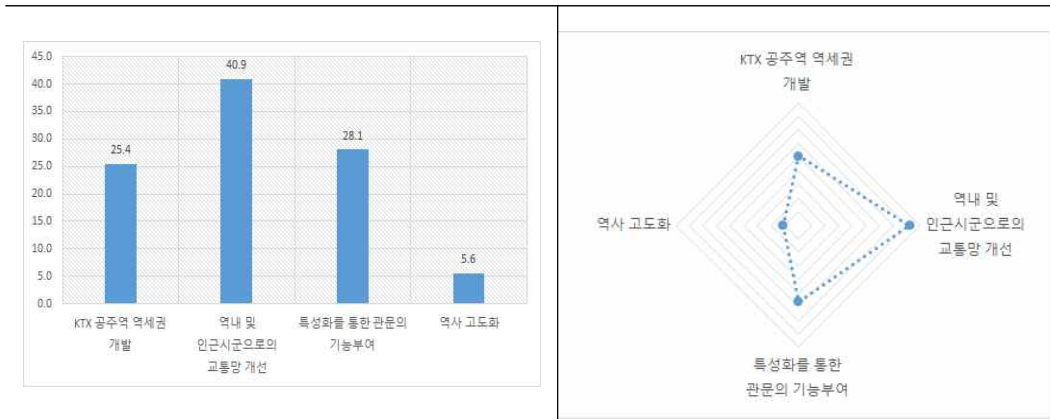
공주역 활성화를 위한 정책방향 설정은 부정적인 요인을 최소화하고 긍정적인 요인을 극대화하는데 초점을 두어야 한다.

따라서 공주역 활성화를 위해서는 지속적으로 늘어나는 고속철도 수요를 확보하고, 지역의 다양한 축제와 문화유산을 바탕으로 관광객을 유인해야 하며, 인근 시군 중 가장 인구가 많은 세종시의 수요를 가져와야 할 것이다.

〈표 5-3〉 공주역 수요확대를 위한 정책방향

(단위: %)

구분	빈도	백분율
KTX 공주역 역세권 개발	105	25.4
역내 및 인근시군으로의 교통망 개선	169	40.9
특성화를 통한 관문의 기능부여 (문화유산, 관광의 관문, 정부청사의 관문 등)	116	28.1
역사 고도화 (역내외 시설 및 콘텐츠 다양화 등)	23	5.6



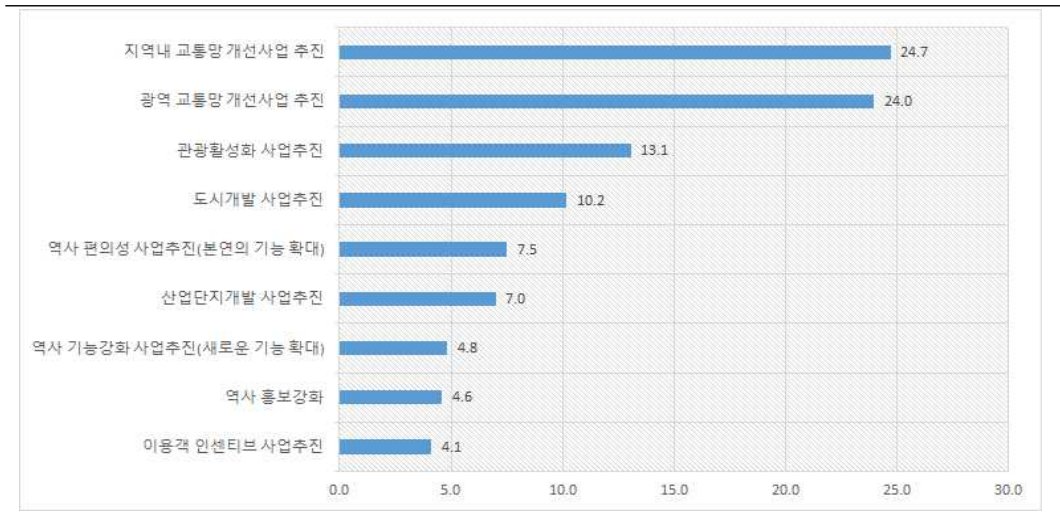
공주역 활성화 정책방향으로는 역내 및 인근시군으로의 교통망 개선이 40.9%로 가장 높게 나타났고, 문화유산, 관광의 관문, 정부청사의 관문 등 특성화를 통한 관문의 기능부여가 28.1%로 다음 순이었다.

결국 공주역 수요확대를 위한 가장 중요한 정책방향은 인근 시군민의 수요확보가 가장 우선시 되어야 하며, 다음으로는 타지역 방문객의 수요확보를 위한 관문의 기능강화가 되어야 할 것이다. 그리고 보다 장기적으로는 역세권 개발을 통해 유동인구를 늘려가야 할 것이다.

〈표 5-4〉 공주역 수요확대를 위한 전략

(단위: %)

구분	빈도	백분율
도시개발 사업추진	42	10.2
산업단지개발 사업추진	29	7.0
지역내 교통망 개선사업 추진	102	24.7
광역 교통망 개선사업 추진	99	24.0
관광활성화 사업추진	54	13.1
이용객 인센티브 사업추진	17	4.1
역사 편의성 사업추진(본연의 기능 확대)	31	7.5
역사 기능강화 사업추진(새로운 기능 확대)	20	4.8
역사 홍보강화	19	4.6



공주역 수요확대를 위한 전략으로 지역내 교통망 개선사업이 24.7%로 가장 높게 나타났고, 광역 교통망 개선사업이 24.0%로 다음 순이었다.

또한 관광활성화 사업과 도시개발 사업 추진도 각각 13.1%와 10.2%로 나타났으나, 공주역의 편의성이나 기능강화, 이용객 인센티브 등은 낮은 비중을 차지하였다. 이를 통해 공주역 수요확대를 위해서는 역사 자체에 대한 개선 보다는 다른 분야 사업과 연계 전략이 필요하다는 것을 알 수 있다.

2) 세부사업 의견수렴

〈표 5-5〉 도시개발 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
아파트, 단독주택지 등 미니신도시 개발	66	16.0
테마파크, 쇼핑센터, 대형 아울렛, 할인마트 등 유치	114	27.6
인근에 근린공원, 체육공원 등 조성	61	14.8
행정타운 조성을 통한 공공기관 유치	90	21.8
대학 및 의료기관 유치	48	11.6
인근 상권개발 및 활성화	34	8.2

도시개발 시 우선추진 사업으로는 테마파크, 쇼핑센터, 대형 아울렛, 할인마트 등 유치가 27.6%로 가장 높게 나타났으며 행정타운 조성을 통한 공공기관 유치가 21.8%로 다음 순이었다.

도시개발의 경우 주거지 확보를 통한 인구유입 정책도 중요하지만, 문화·정주환경 개선과 공공기관 유치를 통해 수요를 창출하는 것이 더 바람직한 것으로 여겨진다.

〈표 5-6〉 산업단지개발 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
지역특화 산업단지 구축	135	32.7
대기업, 앵커기업 등 우수기업 유치	140	33.9
근로자를 위한 복합커뮤니티센터 구축	68	16.5
기술지원센터 등 기업지원시설 구축	37	9.0
산업단지 접근성 개선	33	8.0

산업단지개발 시 우선추진 사업으로는 대기업, 앵커기업 등 우수기업 유치가 33.9%로 가장 높게 나타났으며 지역특화 산업단지 구축이 32.7%로 다음 순 이었다.

산업단지개발을 통해 수요를 창출한다면 무엇보다 지역에 기여할 수 있는 우수 기업유치가 필요하고, 산업단지 구상 때부터 지역에 특화된 산업단지의 구축계획이 필요하다.

〈표 5-7〉 지역내 교통망 개선 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
버스노선 및 배차확대	89	21.6
철도노선 및 배차확대	66	16.0
지방도로 직선화 사업추진	134	32.5
공유카/렌트카 이용률 제고	44	10.7
마을버스(도시형교통모델 공공형버스) 운영	49	11.9
대중교통 온라인 정보제공	31	7.5

지역 내 교통망 개선 시 우선추진 사업으로는 지방도로 직선화 사업추진이 32.5%로 가장 높게 나타났고 버스노선 및 배차확대가 21.6%로 다음 순이었다.

지역 내 교통망 개선을 통해 수요를 창출한다면 역까지 이동시간을 단축할 수 있는 직선화 도로사업이 가장 중요하고, 대중교통 확대도 필요하다. KTX의 장점인 빠름을 극대화하기 위해서라도 이동시간 단축을 위한 사업은 반드시 추진해야 한다.

〈표 5-8〉 광역 교통망 개선 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
도시를 연결하는 직선화 도로 개통 (도시를 최단거리로 이동)	118	28.6
BRT 버스 도입 (전용차선을 이용하여 빠르게 이동)	173	41.9
광역 급행버스 도입 (정거장 수를 최소화 하여 도시를 직접 연결)	93	22.5
트램(레일 위를 주행하는 노면전차) 등 새로운 운송수단 도입	29	7.0

광역 교통망 개선 시 우선추진 사업으로는 전용차선을 이용하여 빠르게 이동할 수 있는 BRT 버스도입이 41.9%로 가장 높게 나타났고 도시를 최단거리로 이동할 수 있는 직선화 도로 개통이 28.6%로 다음 순 이었다.

또한 정거장 수를 최소화 하여 도시를 직접 연결하는 광역 급행버스의 도입도 22.5%로 나타나 검토할 필요성이 있다.

인근 시도를 대상으로 공주역 수요를 확대하기 위해서는 BRT 도입이 가장 중요하며, 특히 인구가 가장 많은 세종시로의 연결이 시급하다.

〈표 5-9〉 관광활성화 사업 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
이용객 대상 관광지, 축제 입장권 할인	98	23.7
지역 먹거리 및 체험 프로그램 등 개발	73	17.7

관광 시티투어버스 확대 및 할인	133	32.2
여행사와 연계한 관광 프로그램 개발	51	12.4
여행 블로그 및 여행 동호회 지원	21	5.1
지역축제 활성화 및 홍보	37	9.0

관광활성화 사업 시 우선추진 사업으로는 관광 시티투어버스 확대 및 할인이 32.2%로 가장 높게 나타났고, 이용객 대상 관광지, 축제 입장권 할인이 23.7%로 다음 순이었다.

공주시와 인근시군에서는 다양한 관광활성화 사업을 추진하고 있는데 이와 연계하여 새로운 시티투어버스 아이디어를 구상하고, 관광지와 축제 할인 등을 통해 관광객을 공주역으로 유인할 필요성이 있다.

아울러 공주시의 기존 먹거리 및 체험 프로그램을 보다 다양화·고급화 할 수 있도록 하는 지원도 필요하다.

〈표 5-10〉 이용객 인센티브 사업 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
이용객 대상 관광지, 축제 입장권 할인	83	20.1
지역 숙박시설과 연계하여 KTX 이용객 숙박할인	134	32.5
지역 식당과 연계하여 KTX 이용객 식대할인	81	19.6
지역기업에 대한 홍보 및 할인을 통해 출장시 공주역 이용률 제고	61	14.8
KTX 공주역 이용객에게 지역상품할인권이나 기념품 증정	54	13.1

이용객 인센티브 사업 시 우선추진 사업으로는 지역 숙박시설과 연계한 KTX 이용객 숙박할인 사업이 32.5%로 가장 높게 나타났고, 관광지, 축제 입장권 할인과 지역 식당과 연계한 식대할인이 각각 20.1%, 19.6% 이었다.

공주시는 구도심과 관광지를 중심으로 게스트하우스가 계속 증가하는 추세에 있어, 이를 숙박업소와 연계사업을 추진할 필요성이 있으며, 숙박업소에 쿠폰 등을 배치하여, 관광지나 축제 입장권 및 식대를 할인해 줄 필요성이 있다.

〈표 5-11〉 역사 편의성 사업 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
대기실, 휴식공간 등 역내 쉼터확대	117	28.3
식당, 카페, 간이 음식점 등 확대	140	33.9
근린공원, 체육공원 등 야외쉼터 확대	85	20.6
가족이용객을 위한 어린이 놀이시설 확대	50	12.1
철도안내원, 도우미 등 철도 인력확대	21	5.1

역사 편의성 사업 시 우선추진 사업으로는 식당, 카페, 간이 음식점 등 확대가 33.9%로 가장 높게 나타났고, 대기실, 휴식공간 등 역내 쉼터확대가 28.3%로 다음 순이었다. 역사 주변에 먹거리가 부족하기 때문에 역내 음식점의 확대가 필요하며, 야외 쉼터보다는 역내 쉼터를 더 선호하는 것을 확인할 수 있었다.

따라서 시군의 청년정책과 연계하여, 역내 청년카페 및 시군 특색이 있는 간이 음식점 등을 고민해볼 필요성 있다.

〈표 5-12〉 역사 기능강화 사업 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
농수산 특산물, 로컬상품, 지역유명 먹거리, 수공예품 등 플리마켓 확대	125	30.3
포토존, 게임존 등 이용객 콘텐츠 확대	75	18.2
회의실, 세미나실, 영상실 등 지역기업 지원기능 확대	134	32.5
미술관, 박물관, 홍보관 등 전시공간 확대	35	8.5
음악회, 문화공연 등 문화·예술 공연확대	44	10.7

역사 기능강화 사업 시 우선추진 사업으로는 회의실, 세미나실, 영상실 등 지역기업 지원기능 확대가 32.5%로 가장 높게 나타났고, 농수산 특산물, 로컬상품, 지역유명 먹거리, 수공업품 등 플리마켓 확대가 30.3%로 다음 순이었다.

지역기업의 모임장소를 역내에 제공한다면, 각종 워크숍이나 세미나 등을 공주역에서 개최할 수 있으며, 이를 위한 새로운 수요를 창출할 수 있다.

특히 공주역은 다양한 문화·관광자원도 보유하고 있기 때문에 워크숍, 세미나 후 인근 관광지 투어도 가능하고, 역내에 회의실·세미나실 등을 잘 갖추어 놓는다면 천안·아산역의 모임장소 기능 일부를 가져올 수 있을 것으로 여겨진다.

〈표 5-13〉 홍보 사업 시 우선추진 사업

(단위: %)

구분	빈도	백분율
문화유산, 축제 등 인근 관광정보 홍보	129	31.2
공주 KTX역의 편의시설 및 콘텐츠 홍보	124	30.0
공주시의 각종 할인시책 홍보	78	18.9
인터넷, SNS 등 온라인 홍보 강화	57	13.8
관광 안내책자, 홍보물 스타일 개선	25	6.1

홍보 사업 시 우선추진 사업으로는 문화유산, 축제 등 인근 관광정보 홍보가 31.2%로 가장 높게 나타났고, KTX역의 편의시설 및 콘텐츠 홍보가 30.0%로 다음 순이었다.

KTX 공주역은 인근 시군의 수요창출도 중요하지만 관광객을 대상으로 하는 수요창출도 중요한 역이기 때문에 관광홍보가 매우 중요하며, 공주 종합버스 터미널과의 경쟁관계에 있기 때문에 편의시설과 콘텐츠 홍보가 병행되어야 한다.

2. 공주시 수요확대를 위한 정책방향 설정

KTX 공주역의 수요를 확대하는 방법은 크게 5가지로 구분할 수 있다.

〈표 5-14〉 공주역 수요확대 방법

수요확대	인지도 개선
① 주변 교통망 개선으로 인근시도 수요확대 ② 관문의 기능강화로 관광객 및 방문객 수요확대 ③ 역세권 개발을 통한 상주 및 유동인구 수요확대 ④ 역사 고도화를 통한 대체재(고속버스 등) 수요확보	⑤ 역사 및 관광지 홍보를 통한 공주역 관심도 확대

첫 번째 방법은 주변 교통망을 획기적으로 개선하여 인근시도 수요를 확대하는 것이다. KTX 공주역 주변에는 공주시를 비롯하여, 논산시, 계룡시, 부여군, 청양군은 물론 세종시가 있으며, 이들 시군의 철도수요를 적극적으로 유치해야 한다.

다만 아쉬운 것은 인근 시군은 많지만 시군구의 인구가 광역시에 비해 매우 적고, 거리도 멀다는 것이다. 그러나 세종시의 인구는 공주, 논산, 계룡, 부여, 청양의 인구를 합친 것 보다 더 증가할 수 있기 때문에 세종시민의 철도수요를 확보하는 것이 핵심이 될 수 있다.

두 번째 방법은 관문의 기능을 강화하여 관광객 및 방문객 수요를 확대하는 것이다. 공주역은 인근에 광역시 같은 대도시가 부재하여 기본적인 이용수요를 확보하는 것이 어렵다. 따라서 문화·관광의 관문, 행정수도의 관문 등 관문의 이미지를 강화하여 새로운 수요를 창출해야 한다. 공주역의 경우 시군 문화관광 플랫폼의 역할이 가능한데 문화관광 프로그램 구성에 따라 관광객의 수요를 획기적으로 늘릴 수 있고, 시군의 관광 자원과 연계도 가능하다. 또한 세종시 정부청사 방문의 경우 오송역이 주로 이용되고 있는데, 호남권에서 세종시 방문시 공주역을 이용하도록 유인해야 한다.

세 번째 방법은 역세권을 개발하여 정주민구와 유동인구를 늘리는 것이다.

인근에 미니신도시, 산업단지 등을 개발하여 정주민구를 늘리고, 아울렛, 할인마트, 체육공원 등을 유치하여 새로운 수요를 창출할 필요성이 있다. 최근에 공주역 유희부지에 테마공원을 완공하였으나, 아직까지 이용률이 저조하여, 새로운 수요창출로 이어지지 못하고 있다. 역세권개발은 예산이 많이 수반되는 사업이니만큼 성급히 추진하기 보다는 장기적으로 추진해야 할 것이다.

네 번째는 역사의 역할과 기능을 고도화하여 자가용, 고속버스 등 대체재 이용 수요를 공주역으로 유인하는 것이다. 대부분의 시군에서 자가용과 고속버스의 경쟁력이 매우 높게 나타나고 있어, 이들 수요를 공주역으로 유인하기는 쉽지 않다.

특히 공주역에는 식당이나 특산물 판매점이 없어, 이런 시설들이 잘 갖추어져 있는 고속버스터미널에 이용수요를 빼앗길 수밖에 없다. 따라서 공주역에 식당과 특산물 판매점등을 개설하고, 회의실, 세미나실 등 다른 기능들도 추가하여 이용수요를 확보할 필요성이 있다.

마지막은 인지도를 강화하여 공주역 관심도를 높이고, 공주역을 몰라 이용하지 못했던 사람들을 공주역으로 유인하는 방법이다. 인지도 조사결과 공주역을 모르는 사람들도 상당수 나타나고 있어, 이들에게 공주역을 인지도시킨다면 공주역 수요를 확보할 수 있다.

특히 관광객들의 경우 공주시 관광지에 방문하고서도 공주역의 존재 자체를 모르고 있는 경우가 있어, 주요 관광지를 중심으로 공주역을 홍보할 필요성이 있다.

자칫 방심하다간 공주역도 KTX 무정차역인 함안역의 전철을 밟을 수 있다.

함안역의 경우 과거엔 함안면내에 위치해 함안의 수요를 책임지던 역이었지만, 외곽으로 이전하면서 수요가 급격히 줄어들었고, 급기야 KTX도 정차에서 무정차로 바뀌었다. 함안역 KTX는 하루 평균 39명 이용으로 결국 KTX 여객운송이 폐지 되었다.

그렇다면 KTX 공주역 수요확대를 위해 우선적으로 추구해야하는 정책방향은 무엇일까?

공주역의 수요확대를 위해서는 다양한 영역에서 다각적으로 접근해야 한다. 공주역이 가지고 있는 입지적인 한계를 극복하기 위해서는 한 영역의 개선으로는 사실상 충분한 수요를 확보하기 어렵다. 따라서 다양한 영역의 수요를 모아 일정한 수요를 확보해야만 한다.

따라서 공주역 수요확대를 위해 교통망 개선을 통한 입지적 한계극복, 역사에 새로운 역할부여와 활력도 제고, 인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고의 3대 정책 방향을 설정해야 한다.

〈표 5-15〉 공주역 수요확대를 위한 3대 정책 방향

교통망 개선을 통한 입지적 한계 극복	역사에 새로운 역할 부여와 활력도 제고	인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고
-------------------------	--------------------------	---------------------------

3. 공주시 수요확대를 위한 추진전략 및 사업

본 연구에서는 3대 정책방향에 따른 5대 전략 및 9개 주요사업을 제시 한다.

〈표 5-16〉 정책방향에 따른 5대 전략 및 9개 주요사업

①	②		③	
교통망 개선을 통한 입지적 한계 극복	역사에 새로운 역할 부여와 활력도 제고		인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고	
①교통망 개선	②관문의 기능부여	③역세권 개발	④역사 고도화	⑤인지도 개선
지역내 교통망 개선	관광활성화 사업추진	도시개발 사업추진	역사 편의성 사업추진	역사 홍보강화
광역 교통망 개선	이용객 인센티브 사업추진	산업단지개발 사업추진	역사 기능강화 사업추진	

첫째 교통망 개선을 위해서는 지역내 교통망 개선과 광역교통망 개선이 필요하다.

시군민 설문조사 결과 수요자입장에서 가장 우선적으로 추진해야 하는 전략은 지역내 교통망을 개선하는 것이다. 공주시에서 또는 각 시군에서 공주역까지 거리적인 문제도 있지만, 지방도로의 직선화와 버스노선 및 배차간격 조정이 필요한 것으로 나타난다. 또한 광역 교통망 개선도 중요한 사항으로 나타났는데, 시군까지 BRT를 도입하고, 도시와 도시를 연결하는 광역도로망도 개선할 필요성이 있다.

둘째, 관문의 기능을 부여하기 위해서는 관광활성화 사업을 추진하고, 관문기능에 적합한 이용객 인센티브를 제공할 필요성이 있다. 관광활성화 사업의 경우 현재 운행하고 있는 시티투어버스 프로그램을 다시 한번 정비할 필요성이 있고, 타시도 시티투어버스와 차별화된 무엇을 구상해야 한다. 또한 KTX 공주역을 이용한 관광객을 대상으로 관광지, 축제 입장권 등을 할인하여 관광객을 적극적으로 유인하고, 관광의

관문 이미지를 더욱 부각시킬 필요성이 있다. 관광의 관문이 되기 위해서는 지역 먹거리 및 체험 프로그램의 개발도 중요하다.

셋째, 역세권을 개발하기 위해서는 인근 도시개발 사업을 추진하고, 인근 산업단지를 개발하여 기본 정주인구를 확보할 필요성이 있다.

공주역 활성화를 위해 도시개발 사업을 추진할 때 쇼핑센터, 아울렛 등을 유치하고, 내포 혁신도시 선정과 연계하여 행정타운 조성을 통해 공공기관 등을 유치할 필요가 있다. 또한 공주역을 중심으로 아파트, 전원주택지 등 미니신도시 개발도 고려해 볼만하다. 다만 역세권 개발사업의 경우 엄청난 예산이 수반되는바, 장기적으로 추진할 필요성이 있다.

넷째, 역사를 고도화하기 위해서는 역사 편의성 사업을 추진하고, 기존 역사의 기능과 차별화된 역사의 기능강화 사업도 추진해야 한다.

현재 공주역에는 식당도 없고, 특산물 판매점도 없는데, 역사 편의성 사업을 통해 부족한 시설을 보강하고, 승객들의 휴식공간도 확보해야 한다. 또한 기존 기능과 차별화된 다양한 시설을 도입하여 이용객을 유인할 필요성도 있다.

회의실, 세미나실 등 기업지원 기능을 확대하고, 농수산물, 로컬상품 등을 판매하는 플리마켓을 운영하고 이용객을 위한 포토존, 게임존 등 이용객 콘텐츠를 확대하는 것도 수요를 확보하는데 도움이 될 수 있다.

다섯 번째는 적극적인 홍보방안 마련이다.










수도권을 대상으로 공주시의 문화유산, 축제 등 관광정보를 홍보하고, 공주 KTX의 편의시설과 콘텐츠를 홍보하여, 고속버스 수요를 공주역으로 유인해야 한다. 또한 인터넷, SNS 등 온라인 홍보를 강화하여 적극적으로 공주역을 알릴 필요가 있다.

9개 사업에 대한 세부사업은 분야별 전문가 자문회의를 통해 새로운 사업을 발굴하고 사업조서를 구체화 하여야 한다.

우 선 순 위	①	②	③	④	⑤
	교통망 개선	관문의 기능부여	역세권 개발	역사 고도화	인지도 개선

① -1	<p>지역내 교통망 개선사업 추진</p> <p>지방도로 직선화 사업추진</p> <p>버스노선 및 배차확대</p> <p>철도노선 및 배차확대</p> <p>마을버스(도시영교통모델 공공형버스) 운영</p> <p>공유카/렌트카 이용률 제고</p>	 <p>(ex)KTX 공주역세권 진입도로 개설사업</p>	 <p>(ex)KTX 광명역 무정차(논스톱)셔틀버스</p>	<p>어디서든 만날 수 있는 내차!</p> <p>그린카 대한민국 No.1</p> <p>Green Car</p> <p>(ex)KTX 공주역 그린카 지원</p>	
	<p>광역 교통망 개선사업 추진</p> <p>BRT 버스 도입</p> <p>도시를 연결하는 직선화 도로 개통</p> <p>광역 급행버스 도입</p> <p>트램 등 새로운 운송수단 도입</p>	 <p>(ex)KTX공주역~세종간 BRT 신설</p>	 <p>(ex)세종시~KTX공주역간 광역도로망 신설</p>		

<div>2</div> <div>-3</div>	<div>관광 활성화 사업추진</div> <div>관광 시티투어버스 확대 및 알인</div> <div>이용객 대상 관광지, 축제 입장권 알인</div> <div>지역 먹거리 및 체험 프로그램 등 개발</div> <div>여행사와 연계한 관광 프로그램 개발</div> <div>지역축제 활성화 및 홍보</div>	 <div>(ex)금나루 역사 탐험선 운행</div>	 <div>(ex)부여 수륙양용 시티투어</div>	 <div>(ex)백제의 증평, 웅진거점 조성</div>	 <div>(ex)테마열차운영(서해금빛열차)</div>
<div>3</div> <div>-4</div>	<div>도시개발 사업추진</div> <div>쇼핑센터, 대형 아울렛, 아파트 등 유치</div> <div>행정타운 조성 등 공공기관 유치</div> <div>아파트, 단독주택 등 매니시도시 개발</div> <div>인근에 근린공원, 체육공원 등 조성</div> <div>대학 및 의료기관 유치</div>	 <div>(ex)공주 · 세종 유료 아울렛(조진조단)</div>  <div>(ex)공주 봉황 예술마당 조성</div>	 <div>(ex)완주 행정타운 조성</div>  <div>(ex)고마 수상예술공원 조성</div>	 <div>(ex)죽당리 대지예술공원 조성</div>  <div>(ex)자전계 천리 순환길 조성</div>	 <div>(ex)오동 전망센터 조성</div>  <div>(ex)공주 엠알(MA) 공연장(올로그램 공연)</div>

<div>4</div> <div>-5</div>	<p>역사 편의성 사업추진</p> <p>식당, 카페, 간이 음식점 등 확대 대기실, 휴식공간 등 역내 심터확대 근린공원, 체육공원 등 야외심터 확대 가족이동객을 위한 어린이 놀이시설 확대 철도안내관, 도오미 등 철도 인력확대</p>	 <p>(ex)공주베이커리 밤파이</p>	 <p>(ex)세계유산정원</p>	 <p>(ex) 연산역 기차문화 체험관</p>	
<div>3</div> <div>-6</div>	<p>산업단지개발 사업추진</p> <p>대기업, 영세기업 등 우수기업 유치 지역특화 산업단지 구축 근로자를 위한 복합커뮤니티센터 구축 기술지원센터 등 기업지원시설 구축 산업단지 접근성 개선</p>	 <p>(ex)특화산업단 조성 및 남공주산업 마케팅</p>	 <p>(ex)탄천산업단지 커뮤니티주거복합시설</p>		
<div>4</div> <div>-7</div>	<p>역사 기능강화 사업추진</p> <p>회의실, 세미나실 등 기업지원기능 확대 농산물 특산물, 로컬푸드 등 플래마켓 확대 푸드존, 게임존 등 이오텍 센터즈 확대 음악회, 문화공연 등 문화·예술 공연확대 미식가, 박물관, 양반관 등 저수익층 확대</p>	 <p>(ex)아외조각공원 · 푸토존</p>	 <p>(ex)기차길 옛 플래마켓 운영</p>	 <p>(ex)연산역기차문화체험관</p>	 <p>(ex)Korail 기차역 회의실 운영</p>

<div>5</div> <div>-8</div>	<div>역사 홍보강화</div> <div> <div>문화유산, 축제 등 인근 관광정보 홍보</div> <div>공주 KTX역의 편의시설 및 콘텐츠 홍보</div> <div>공주시의 각종 할인시책 홍보</div> <div>인터넷, SNS 등 온라인 홍보 강화</div> <div>관광 안내책자, 홍보물 스타일 개선</div> </div>	 <div>(ex)진남산 금강조망(일몰)</div>	 <div>(ex)공산성</div>	 <div>(ex)연미산 금강조망(일출)</div>	 <div>(ex)석장리(백물관)</div>
<div>2</div> <div>-9</div>	<div>이용객 인센티브 사업추진</div> <div> <div>KTX 이용 관광객 숙박할인</div> <div>관광지, 축제 입장권 할인</div> <div>KTX 이용객 식대할인</div> <div>출장시 공조역 이용률 제고</div> <div>지역상품할인권이나 기념품 증정</div> </div>	 <div>(ex)대한민국 숙박대전</div>	 <div>(ex)여수엑스포 기획전(KTX 당일여행)</div>	 <div>(ex)제민천 스트리트 뮤지엄</div>	

4. 수요확대 시나리오 및 추진 로드맵

1) 수요확대 시나리오

앞서 3대 정책방향 및 9개의 사업을 제시하였다. 공주역 수요확대를 위해서는 한 분야가 아닌 모든 분야에서 노력을 할 필요가 있다.

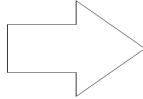
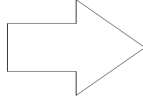
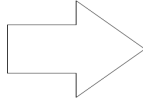


공주역의 인지도를 개선하고 교통망을 개선한다면 인근 시군의 이용이 증가할 것으로 예상된다. 현재 인근 시군에서 연 17만명 정도가 공주역을 이용하고 있지만 이를 23만명까지 확대해야 한다. 다만 인근 시군의 인구가 감소하고 있어, 지속적인 수요확대의 어려움이 예상되기 때문에 장기적으로 미니신도시나 산업단지 등을 추진하여 수요를 확대할 필요가 있다.

현재 출장 및 연구목적 등으로 연 4만명 정도가 공주역을 이용하고 있지만 역사고도화를 통해 10만명 수준으로 끌어올려야 한다. 역사 편의성 및 기능강화를 통해 기업을 대상으로 하는 마케팅을 추진할 필요가 있고 역내에 회의실, 세미나실 등을 갖추고, 인근 기업, 공공기관의 회의를 지속적으로 유치하여 수요를 확보해야 한다.

수요확대 정책에 가장 중요하고 영향력이 큰 정책은 관문의 기능을 부여하는 것이다.

공주역은 인근에 문화·관광자원이 풍부하여 인근 시군의 관광사업에 따라 관광객을 충분히 유인할 수 있다. 주요 관광지를 활성화 시키고 KTX 연계 관광프로그램을 개발하여 공주역 수요를 창출해야 한다. 또한 세종시 남문의 기능의 오송역으로부터 가져올 필요가 있다. 현재까지 세종시 방문시 대부분 오송역이 이용하고 있는데 광역 교통망이 구축된다면 공주역 수요확대가 가능할 것으로 여겨진다.

〈표 5-17〉 수요확대 목표치

목적	이용객 추정		수요확대	전략
인근시군 이용 (일상이용)	연 172,000명		230,000명	교통망 개선 인지도 개선 역세권 개발
출장 및 연수목적	연 41,000명		100,000명	역사 고도화
관광목적	연 31,000명		200,000명	관문의 기능부여 (역사·문화 관문)
세종시 방문목적	연 거의 없음		100,000명	관문의 기능부여 (세종시의 남문)
연 평균 수요	연 244,000명		630,000명	
하루 평균 수요	하루 678명		하루 1,750명	

주: 백제문화제 기간 관광수요 제외

수요확대대 목표는 다음과 같다.

- 인근주민 이용: 연 230,000명
- 출장 및 연수목적: 연 100,000명
- 관광객 유치: 연 200,000명
- 세종시 방문객 유치: 연 100,000명
- 하루 평균 1,750명 이용 가능(백제문화제 기간 관광수요 포함하면 이용객 증가 예상)

장기적으로 역세권이 개발되고 공공기관이 이전되면 일상이용과 출장수요의 추가 확대 예상된다. 다만 논산시에서 추진하고 있는 논산훈련소역이 건설되고, 세종시에서 추진하고 있는 세종역이 신설된다면 수요의 감소가 예상되며, 특히 세종역 신설로 세종시 남문의 기능은 100% 상실된다고 볼 수 있다.

2) 추진 로드맵

〈표 5-18〉 추진 로드맵

역세권개발	광역교통망 구축	관문의 기능강화
장기	중기	단기
도시개발 사업추진 산업단지개발 사업추진	지역내교통망 구축 광역 교통망 개선	역사 편의성 사업추진 역사 기능강화 사업추진 관광활성화 사업추진 이용객 인센티브 사업추진
ex) KTX 공주역 첨단산업단지	ex) 공주역-세종 BRT	문화유산 관광 관문 세종시 남문(오송역 북문) 국민안전교육연구단지 관문

〈표 5-19〉 추진 로드맵 세부일정

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
지역내교통망 구축										
광역 교통망 개선										
관광활성화 사업추진										
이용객 인센티브사업 추진										
도시개발 사업추진										
산업단지개발 사업추진										
역사 편의성 사업추진										
역사 기능강화 사업추진										
역사 홍보강화										

참고문헌

2030년 공주역세권 광역도시계획(2016), 충청남도
제5차 국토종합계획(2019), 국토교통부
KTX 공주 테마역 조성계획(2017), 충청남도

부 록 [설문지]

□ 인근 시군주민 대상 설문조사

본 설문은 KTX 공주역에 대한 인근 시군민의 인식조사로 KTX 공주역의 인지도 및 이미지를 개선하고, 효율적인 홍보 및 수요확대 방안을 마련하기 위한 조사입니다.

A

공주역 인지도

- 귀하가 생각하시기에 충남에서 가장 먼저 떠오르는 KTX역은 어디입니까?
()역
- 귀하는 다음에 제시된 KTX역을 알고 있습니까?

	예	아니오
천안·아산역 경부선	①	②
논산역 호남선	①	②
계룡역 호남선	①	②
공주역 호남선	①	②
오송역 충북선	①	②
대전역 경부선	①	②
서대전역 호남선	①	②

B

공주역 선호도

- 귀하가 서울 및 수도권이나 호남권 방면으로 가실 때 가장 선호하는 교통편은 무엇입니까?

서울 및 수도권		호남권 방면	
① 고속버스	② 시외버스	① 고속버스	② 시외버스
③ 지하철	④ 일반철도	③ 지하철	④ 일반철도
⑤ KTX 고속철도	⑥ 자가용	⑤ KTX 고속철도	⑥ 자가용
⑦ 기타()		⑦ 기타()	

2. 만약 KTX 고속철도를 이용하셔야 한다면 다음 중 어느 역을 선택하시겠습니까?

서울 및 수도권 방면				호남권 방면			
① 천안아산역	② 논산역			① 천안아산역	② 논산역		
③ 계룡역	④ 공주역			③ 계룡역	④ 공주역		
⑤ 오송역	⑥ 서대전역			⑤ 오송역	⑥ 서대전역		
⑦ 대전역	⑧ 기타()			⑦ 대전역	⑧ 기타()		

3. 귀하는 다음 역을 지난 1년간 몇 번이나 이용하셨습니다? ☞ 왕복은 2회입니다

① 천안아산역	()회	⑤ 오송역	()회
② 논산역	()회	⑥ 서대전역	()회
③ 계룡역	()회	⑦ 대전역	()회
④ 공주역	()회		

C 공주역 만족도

1. KTX 공주역 이용 경험이 있다면 다음 항목에 대해 얼마나 만족하십니까?

	매우 불만족	불만족	만족	매우 만족
대중교통(버스) 접근성	①	②	③	④
역내 편의시설	①	②	③	④
기차 배차간격	①	②	③	④
다양한 콘텐츠	①	②	③	④
주변상권	①	②	③	④

2. 그렇다면 KTX 공주역 활성화를 위해 다음 항목이 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

	매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
대중교통(버스) 접근성	①	②	③	④
역내 편의시설	①	②	③	④
기차 배차간격	①	②	③	④
다양한 콘텐츠	①	②	③	④
주변상권	①	②	③	④

D	공주역 이미지
----------	----------------

1. 귀하가 생각하시기에 현재 공주역의 이미지는 어떻다고 생각하십니까?

	매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
시군 접근성이 좋은 역	①	②	③	④
시군민이 많이 이용하는 역	①	②	③	④
관광객이 많은 역	①	②	③	④
쾌적한 편의시설을 갖춘 역	①	②	③	④
이벤트와 특색 있는 역	①	②	③	④
깨끗하고 청정한 역	①	②	③	④

2. 그렇다면 공주역을 홍보할 때 반드시 필요한 이미지는 무엇이라고 생각하십니까?

	매우 불필요	불필요	필요	매우 필요
세종시(정부청사)의 관문	①	②	③	④
인근시군(공주, 논산 등)의 관문	①	②	③	④
문화·관광의 관문	①	②	③	④
시군 교통의 요지	①	②	③	④
쾌적한 편의시설	①	②	③	④
이벤트와 특색 있는 역	①	②	③	④
깨끗하고 청정한 역	①	②	③	④

E	KTX 대체재
----------	----------------

1. 귀하는 KTX 공주역이 시군 종합버스터미널에 비해 경쟁력이 있다고 생각하십니까?

① 예

② 아니오

2. 아니라고 생각하신다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

① 가격이 비싸다

② 집에서 거리가 너무 멀다

③ 대중교통이 불편하다

④ 편의점, 식당, 휴식공간 등 편의시설이 부족하다

⑤ 배차간격이 고속버스보다 길다

⑥ 다양한 지역으로 이동이 어렵다

⑦ 다양한 콘텐츠(포토존, 테마존, 전시공간, 지역특산물코너 등)가 부족하다

⑧ 기타()

3. 현재 공주역에서 서울역까지 KTX 요금은 25,400원입니다. KTX 고속철도 요금이 얼마가 되면 지역의 고속(시외)버스보다 KTX를 이용하시겠습니까?

① ()원

② 가격과 상관없이 이용하지 않겠다

4. 만약 귀하의 시군에서 KTX 공주역까지 직통 BRT(간선급행버스체계)가 연결된다면 고속버스가 아닌 KTX 고속철도를 이용할 의향이 있습니까?

매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

F	KTX 대체역(F는 세종시민만 응답해 주세요)
----------	----------------------------------

1. 만약 KTX 공주역에서 세종시까지 직통 BRT(간선급행버스체계)가 연결된다면 호남권으로 이동할 때 오송역보다 공주역을 이용할 의향이 있습니까?(호남권으로 이동시 오송역보다 철도이용 가격이 저렴하고 한정거장 빠른 이점이 있습니다)

매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

2. 세종시 KTX 이용객이 호남선을 이용할 때 오송역이 아닌 공주역을 이용하게 하려면 어떤 시책이 필요하다고 생각하십니까?

- ① 세종시의 관문이라는 홍보강화 ② 오송역과 차별화된 볼거리와 먹거리 개발
 ③ 공주역과 세종시를 빠르게 연결할 수 있는 BRT(간선급행버스체계) 도입
 ④ 공주역과 세종시간 직선화도로 개통 ⑤ KTX 공주역 역세권개발
 ⑥ 기타()

정책방향

- H

공주역 수요확대 전략

- 88 _ KTX 공주역 여건분석 및 수요확대를 위한 정책제안

2. KTX 공주역이 수요확대를 위해 우선적으로 추진해야하는 전략 무엇이라고 생각하십니까?

① 도시개발 사업추진	역세권 개발
② 산업단지개발 사업추진	
③ 지역내 교통망 개선사업 추진	교통망 개선
④ 광역 교통망 개선사업 추진	
⑤ 관광활성화 사업추진	관문의 기능부여
⑥ 이용객 인센티브 사업추진	
⑦ 역사 편의성 사업추진(본연의 기능 확대)	역사 고도화
⑧ 역사 기능강화 사업추진(새로운 기능 확대)	
⑨ 역사 홍보강화	인지도 및 이미지 개선

3_1. 그렇다면 도시개발 사업을 추진한다고 할 때 가장 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 아파트, 단독주택지 등 미니신도시 개발
- ② 테마파크, 쇼핑센터, 대형 아울렛, 할인마트 등 유치
- ③ 인근에 근린공원, 체육공원 등 조성 ④ 행정타운 조성을 통한 공공기관 유치
- ⑤ 대학 및 의료기관 유치 ⑥ 인근 상권개발 및 활성화

3_2. 그렇다면 산업단지개발 사업을 추진한다고 할 때 가장 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 지역특화 산업단지 구축
- ② 대기업, 앵커기업 등 우수기업 유치
- ③ 근로자를 위한 복합커뮤니티센터 구축
- ④ 기술지원센터 등 기업지원시설 구축
- ⑤ 산업단지 접근성 개선

3_3. 그렇다면 지역내 교통망을 개선한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 버스노선 및 배차확대
- ② 철도노선 및 배차확대
- ③ 지방도로 직선화 사업 추진
- ④ 공유카/렌트카 이용률 제고
- ⑤ 마을버스(도시형교통모델 공공형버스) 운영
- ⑥ 대중교통 온라인 정보제공

3_4. 그렇다면 광역 교통망을 개선한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 도시를 연결하는 직선화 도로 개통(도시를 최단거리로 이동)
- ② BRT 버스 도입(전용차선을 이용하여 빠르게 이동)
- ③ 광역 급행버스 도입(정거장 수를 최소화 하여 도시를 직접 연결)
- ④ 트램(레일 위를 주행하는 노면전차) 등 새로운 운송수단 도입

3_5 그렇다면 관광활성화 사업을 추진한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 이용객 대상 관광지, 축제 입장권 할인
- ② 지역 먹거리 및 체험 프로그램 등 개발
- ③ 관광 시티투어버스 확대 및 할인
- ④ 여행사와 연계한 관광 프로그램 개발
- ⑤ 여행 블로거 및 여행 동호회 지원
- ⑥ 지역축제 활성화 및 홍보

3_6 그렇다면 이용객인센티브 사업을 추진한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 이용객 대상 관광지, 축제 입장권 할인
- ② 지역 숙박시설과 연계하여 KTX 이용객 숙박할인
- ③ 지역 식당과 연계하여 KTX 이용객 식대할인
- ④ 지역기업에 대한 홍보 및 할인을 통해 출장시 공주역 이용률 제고
- ⑤ KTX 공주역 이용객에게 지역상품할인권이나 기념품 증정

3_7 그렇다면 역사 편의성 사업을 추진한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 대기실, 휴식공간 등 역내 쉼터확대
- ② 식당, 카페, 간이 음식점 등 확대
- ③ 근린공원, 체육공원 등 야외쉼터 확대
- ④ 가족이용객을 위한 어린이 놀이시설 확대
- ⑤ 철도안내원, 도우미 등 철도 인력확대

3_8 그렇다면 역사 기능강화 사업을 추진한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 농수산물 특산물, 로컬상품, 지역유명 먹거리, 수공예품 등 플리마켓 확대
- ② 포토존, 게임존 등 이용객 콘텐츠 확대
- ③ 회의실, 세미나실, 영상실 등 지역기업 지원기능 확대
- ④ 미술관, 박물관, 홍보관 등 전시공간 확대
- ⑤ 음악회, 문화공연 등 문화·예술 공연확대

3_9 그렇다면 홍보를 강화 한다고 할 때 우선적으로 추진해야할 사업은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 문화유산, 축제 등 인근 관광정보 홍보
- ② 공주 KTX역의 편의시설 및 콘텐츠 홍보
- ③ 공주시의 각종 할인시책 홍보
- ④ 인터넷, SNS 등 온라인 홍보 강화
- ⑤ 관광 안내책자, 홍보물 스타일 개선

Q	응답자 설문
----------	---------------

q1. 귀하의 성별은?(조사자 직접 기입)

① 남

② 여

q2. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?

① 10대

② 20대

③ 30대

④ 40대

⑤ 50대

⑥ 60대 이상

q3. 귀하의 직업은 어떻게 되십니까??

① 학생

② 자영업

③ 회사원

④ 주부

⑤ 공무원

⑥ 농수산업

⑦ 판매/서비스업

⑧ 전문직

⑨ 도소매업

⑩ 무직

⑪ 기타()

q4. 귀하의 현거주지는 어디입니까? ()

시도 ()

시/군/구

□ 타지역에서 온 관광객 설문(공주 관광지 대상)

본 설문은 KTX 공주역에 대한 관광객 인식조사로 KTX 공주역의 인지도 및 이미지를 개선하고, 효율적인 홍보방안 및 수요확대 방안을 마련하기 위한 조사입니다.

A	공주역 인지도
----------	----------------

1. 귀하가 생각하시기에 충남에서 가장 먼저 떠오르는 KTX역은 어디입니까?

()역

2. 귀하는 다음에 제시된 KTX역을 알고 있습니까?

	예	아니오
천안아산역 경부선	①	②
논산역 호남선	①	②
계룡역 호남선	①	②
공주역 호남선	①	②
오송역 충북선	①	②
대전역 경부선	①	②
서대전역 호남선	①	②

B	여행시 이동수단
----------	-----------------

1. 귀하가 공주시까지 그리고 이곳 관광지까지 올 때 주요 교통수단은 무엇이었습니까?

집에서 공주시까지	공주시에서 관광지까지
① 고속버스(시외버스) ② 택시 ③ 공유카/렌터카 ④ 자가용 ⑤ 여행사(전세)버스 ⑥ KTX 고속철도 ⑦ 기타()	① 버스 ② 택시 ③ 공유카/렌터카 ④ 자가용 ⑤ 여행사(전세)버스 ⑥ 기타()

2. 그렇다면 돌아가실 때는 무엇을 타고 가실생각입니까?

관광지에서 공주시까지	공주시에서 집까지
① 버스 ② 택시 ③ 공유카/렌터카 ④ 자가용 ⑤ 여행사(전세)버스 ⑥ 기타()	① 고속버스(시외버스) ② 택시 ③ 공유카/렌터카 ④ 자가용 ⑤ 여행사(전세)버스 ⑥ KTX 고속철도 ⑦ 기타()

3. (고속버스나 시외버스로 공주시까지 온 사람만 설문) 귀하가 공주시까지 올 때 KTX 고속철도를 이용하지 않고 고속버스(시외버스)를 이용한 이유는 무엇입니까?

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| ① 공주종합터미널이 관광지와 가까워서 | ② 고속버스가 더 편리해서 |
| ③ 고속버스가 더 저렴해서 | ④ 철도를 이용하는 것보다 시간이 더 적게 걸려서 |
| ⑤ 고속철도가 없는 줄 알고 | ⑥ 단순히 철도보다 고속버스가 좋아서 |
| ⑦ 기타(|) |

4. 어떻게 하면 고속버스(시외버스)대신 KTX 고속철도를 이용하겠습니까?

- ① 철도이용시 관광지 입장권을 할인해준다
- ② 철도역에서 관광지까지 대중교통 접근성을 개선한다
- ③ 고속철도의 편리성을 홍보한다
- ④ 고속철도 연계 관광상품을 개발한다(철도와 함께하는 투어여행 등)
- ⑤ 철도이용시 관광지 자료나 책자를 무료로 제공해 준다
- ⑥ 철도이용시 공주시 기념품을 제공해 준다

C	주요 관광자원
----------	----------------

1. 귀하가 이번 여행시 방문하고자 하는 관광지는 어디입니까? 모두 응답해주시기 바랍니다.

	시군	관광지		시군	관광지
①			⑤		
②			⑥		
③			⑦		
④			⑧		

2. 귀하는 다음 “공주시 축제“ 에 대해 어느 정도 알고 있습니까?

	전혀 모름	잘 모름	알고 있음	매우 잘 알고 있음
계룡산 벚꽃축제 및 산신제	①	②	③	④
갑사황매화축제	①	②	③	④
마곡사신록축제	①	②	③	④
석장리구석기축제	①	②	③	④
공주항공축제	①	②	③	④
금강여름축제	①	②	③	④
백제문화제	①	②	③	④
겨울공주군밤축제	①	②	③	④
금강자연미술비엔날레	①	②	③	④
공주국제미술제	①	②	③	④

D**관광 일정 및 내용**

1. 귀하는 누구와 함께 관광을 오셨습니까?

- ① 혼자 ② 연인과 둘이 ③ 가족들과 ④ 친구들과 ⑤ 회사동료들과
⑥ 기타()

1-1. 친구나 회사동료들과 함께 왔다면 여행의 성격은 무엇입니까?

- ① 친목여행 ② 회사워크숍 ③ 동호회 활동 ④ 기타()

2. 귀하는 관광상품을 통해서 방문하셨습니까? 아니면 자유여행입니까?

- ① 관광상품을 통해 ② 자유여행(직접 방문했음)

3. 이번을 포함해서 지난 2년간 공주시를 관광목적으로 방문한 횟수는 몇 회입니까?

()회

4. 귀하는 이번관광에 공주시를 며칠 일정으로 방문하셨습니까?

- ① 당일치기(하루여행) ② 1박 2일 ③ 2박 3일 ④ 3박 이상

5. 귀하는 공주역과 지역관광활성화를 위해 개발해야한 관광자원이나 상품은 무엇이라 생각하십니까?

- ① 지역특산물/기념품 ② 숙박 등 체류시설 ③ 음식점 등 먹거리 ④ 체험관광자원
⑤ 지역문화예술 행사 ⑥ 수학여행관광상품 ⑦ 백제콘텐츠관광상품 ⑧ 기타()

E**KTX 공주역 이용의향**

1. 귀하는 관광여행을 계획할 때 어떤 교통편을 가장 선호하십니까?

- ① 철도 및 KTX 고속철도 ② 고속버스 또는 시외버스
③ 관광버스 또는 전세버스 ④ 자가용
⑤ 공유카/렌트카 ⑥ 상관없음

2. 귀하는 향후 KTX 열차를 타고 공주 관광지를 방문할 의향이 있습니까?

매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

3. 귀하는 KTX 공주역과 함께하는 여행패키지 내용이 좋다면 이를 이용할 의향이 있습니까?

매우 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

■ 집 필 자 ■

연구책임 · 김양중 충남연구원 연구위원
연 구 진 · 송민정 충남연구원 연구원

전략연구 2020-20 · KTX 공주역 여건분석 및 수요확대를 위한 정책제안

글쓴이 · 김양중, 송민정
발행자 · 윤 황 / 발행처 · 충남연구원
인쇄 · 2020년 12월 31일 / 발행 · 2020년 12월 31일
주소 · 충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)
전화 · 041-840-1163(경제·산업연구실)
전화 · 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1199(대표)
ISBN · 978-89-6124-546-3-03350

<http://www.cni.re.kr>

© 2020. 충남연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
- 무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.