

KTX 공주역 활성화를 위한 방향모색

김 양 중

충남연구원 경제산업연구실 연구위원

kyj0509@cni.re.kr

본 연구는 KTX 공주역의 여건분석과 수요확대를 위한 올바른 정책 방향을 제시하여, 충청남도과 공주시의 KTX 공주역 활성화를 위한 정책에 기초자료를 제공

CONTENTS

1. KTX 공주역 활성화의 필요성
2. 이용객 현황 및 여건분석
3. KTX 공주역 인식 및 이용실태분석
4. 수요확대를 위한 정책방향 및 전략

요 약

- 공주역 수요확대를 위해 교통망 개선을 통한 입지적 한계극복, 역사에 새로운 역할부여와 활력도 제고, 인지도와 이미지 개선을 통한 관심도 제고의 3대 정책 방향과 5대 전략을 제시
- 전략1: 지역내 교통망과 광역교통망 개선
 - 공주시 또는 각 시군에서 공주역까지 거리적인 문제를 해결하기 위해 지방도로의 직선화와 버스노선 및 배차간격 조정이 필요
 - 시군까지 BRT를 도입하고(특히 세종시), 도시와 도시를 연결하는 광역 도로망을 개선할 필요성이 있음
- 전략2: 관광의 기능부여
 - KTX 공주역을 이용한 관광객을 대상으로 관광지, 축제 입장권 등을 할인하여 관광객을 유인하고, 관광의 관광 이미지를 부각시켜야 함
 - 관광의 관광이 되기 위해서는 먹거리 및 체험 프로그램의 개발도 중요
- 전략3: 도시개발 사업 추진 및 인근에 산업단지 개발
 - 도시개발 사업을 추진할 때 쇼핑센터, 아울렛 등을 유치하고, 행정타운 조성을 통해 공공기관 등을 유치할 필요성이 있음
 - 또한 공주역을 중심으로 아파트, 전원주택지 등 미니신도시 개발도 고려 (장기적인 접근필요)
- 전략4: 역사 편의성 확보 및 기능 강화
 - 현재 공주역에는 식당, 특산물 판매점 등 시설이 전무한 상태로, 역사 편의성 사업을 통해 부족한 시설을 보강하고, 승객들의 휴식공간을 확보
 - 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
- 전략5: 대체재(고속버스) 수요확보 및 홍보방안 마련
 - 수도권을 대상으로 공주시의 문화유산, 축제 등 관광정보를 홍보하고, 고속버스 수요를 공주역으로 유인할 필요성이 있음
 - 또한 인터넷, SNS 등 온라인 홍보를 강화하여 적극적으로 공주역을 홍보

01

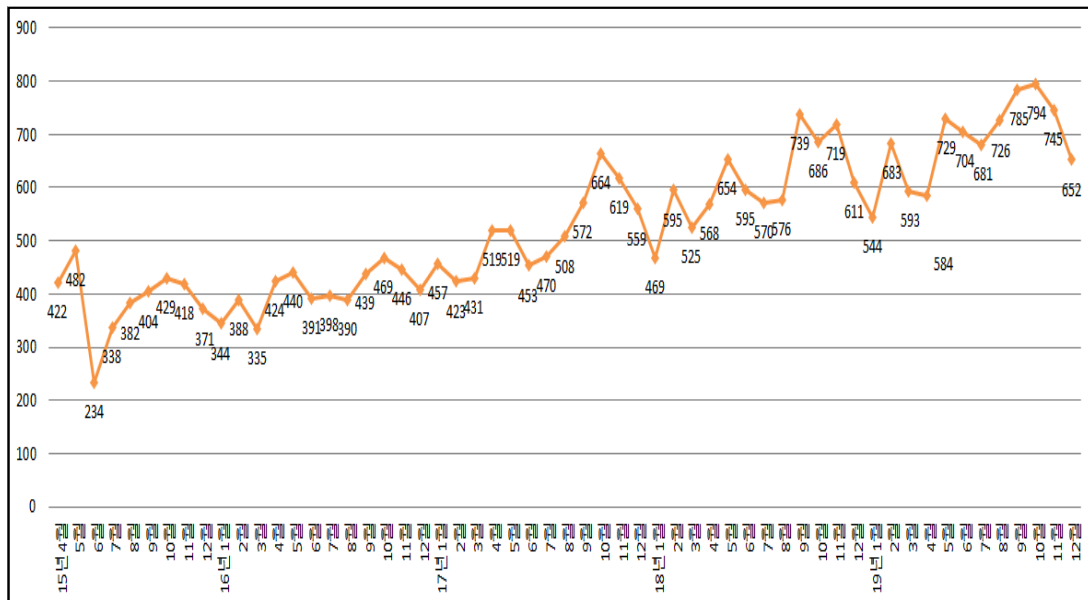
KTX 공주역 활성화의 필요성

- 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 기대에 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 그로인해 공주역의 발전방향성 또한 확실치 않음
 - 공주시에서 매년 ‘공주역 모니터링 조사’를 하고 있지만, 설문이 역사 내 에서만 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

02 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



[그림 1] 월별 일평균 이용승객 추이

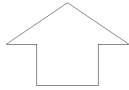
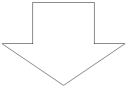
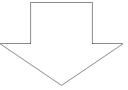
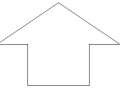
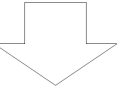
자료: 충남도청 내부자료

2. KTX 공주역 대내외 여건분석

가. 공주역 활성화 저해요인

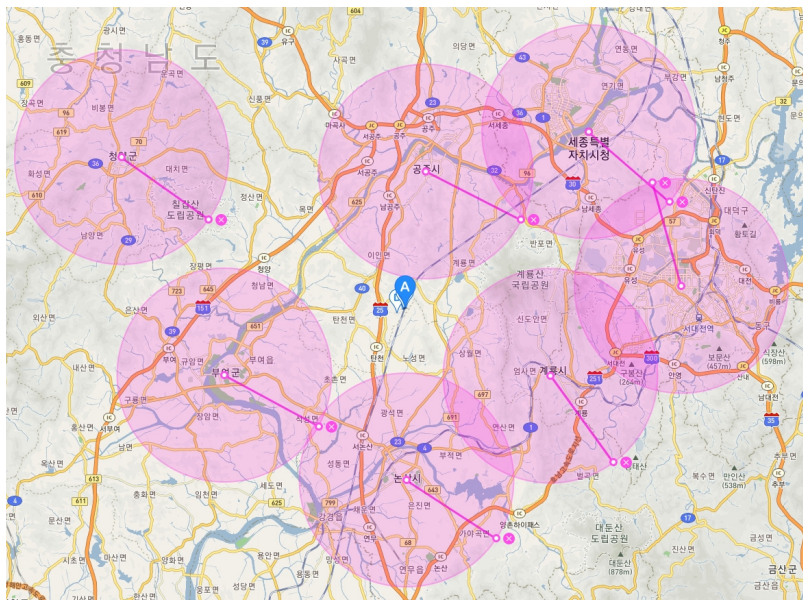
■ 배후 도시의 인구정체

〈표 1〉 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



[그림 2] 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

〈표 2〉 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

〈표 3〉 공주시의 축제

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

			
마곡사	공산성	송산리고분군 (무령왕릉) 웅진백제문화역사관 국립공주박물관	원도심과 제민천

[그림 3] 공주시의 문화유산

■ 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

〈표 4〉 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), 정부통합 전산센터(2022년 개원 예정) 등이 들어설 예정

■ 정부청사 인접 및 세종시의 인구 증가

- KTX 공주역은 우리나라 행정의 중심인 세종 정부청사가 인접하고 있음
 - 호남권에서 정부청사 방문시 오송역을 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



[그림 4] 충북선 철도 고속화 사업

다. 공주역 여건분석 종합

〈표 5〉 공주여 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

03

KTX 공주역 인식 및 이용실태분석

1. 조사개요

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

〈표 6〉 설문지 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

〈표 7〉 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

- 공주시를 제외하고 최초상기 비중이 50%를 넘지 못해, 공주역의 시장지배력은 미약
 - 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
- 또한 보조상기의 경우도 대전역, 천안·아산역, 서대전역보다 낮음
 - 보조상기는 역에 대한 이용객의 친밀도를 의미하는데 공주역 인근 시군민을 대상으로 했음에도 친밀도가 낮은 편
- 따라서 공주역의 인지도를 높이기 위한 활성화 워크숍, 세미나 등을 개최하고, 브랜드와 콘텐츠 개발이 필요

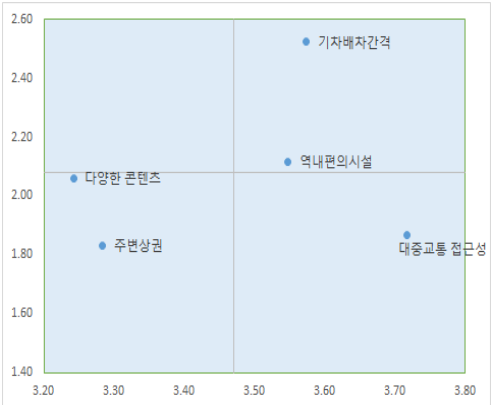
〈표 8〉 공주역 선호도

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 오송역 보다는 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

〈표 9〉 공주역 만족도

현황 및 문제점		개선방안
	만족도	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주역은 대중교통 접근성 개선에 가장 노력을 해야 함 ○ 기차 배차간격과 역내 편의시설은 지속적인 개선필요 ○ 다양한 콘텐츠와 주변상권은 중장기적으로 개선해 나가야 할 것임
	중요도	

- 중요도와 만족도 분석결과, 중요하지만 만족도가 낮은 분야는 대중교통접근성으로 나타남
 - 기차 배차간격이나 역내 편의시설은 중요하지만 만족도가 대중교통 접근성보다는 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

〈표 10〉 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 문화·관광의 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

〈표 11〉 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 세종시민을 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 공주에서 주차 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 아니 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

〈표 12〉 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, 논산역보다도 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 관광 수요를 확보하기 위해서는 일단 인지도 확대가 필요
 - 관광안내소를 중심으로 공주역 홍보책자 배포, 홍보간판 설치 등 인지도 확대를 위한 노력 필요

〈표 13〉 여행시 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 관광지와 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 관광지와 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
- 현재까지 KTX 공주역에서 주요 관광지까지의 거리가 멀고 대중교통 접근성이 취약한데, 이를 보완할 수 있는 시티투어버스와 고속철도 연계 관광상품 개발과 개선이 필요

〈표 14〉 주요 관광자원

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주시 주요 관광지는 공산성, 송산리고분군, 한옥마을, 석장리박물관, 갑사이며 인지도는 높은 편 ○ 공주시 축제 인지도는 백제문화제, 계룡산 벚꽃축제를 제외하고 높지 않음 <ul style="list-style-type: none"> - 공주시의 축제보다는 관광자원의 인지도가 더 높게 나타나고 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ KTX와 함께하는 축제 프로그램을 구상할 때는 인지도가 높은 백제문화제, 벚꽃축제, 군밤축제 등을 연계해야 함 ○ 공주 KTX 여행패키지는 축제보다는 사계절 활용할 수 있는 문화자원을 주제로 하는 것이 바람직 <ul style="list-style-type: none"> - 공산성과 국립공주박물관을 중심으로 코스를 개발하고 관광객 니즈(needs)가 높은 1박2일 코스의 개발도 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 사계절 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

〈표 15〉 동반자 및 관광일정

현황 및 문제점	개선방안
<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주시 관광은 가족 및 친구들과 당일치기 자유여행이 가장 많았음 ○ 1년에 한번정도 방문하였음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공주역에 공주맛집 및 특산품(기념품) 판매소 등을 개설하여 이들을 공주역으로 유인 ○ 관광 콘텐츠 확대를 통해 1년에 2번 이상 관광할 수 있도록 해야 함

- 관광시 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

〈표 16〉 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 관광 상품의 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
 - 패키지여행의 경우 지역맛집, 숙박업소, 관광상품의 결합이 중요하기 때문에 참여의사가 높고, 시에서 인증한 업소를 중심으로 프로그램을 구성해야 함

04

수요확대를 위한 정책방향 및 전략

1. 정책방향

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

〈표 17〉 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 기능한데 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 수요 창출로 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 판매점 등을 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

〈표 18〉 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

〈표 19〉 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, 지방도로의 직선화와 버스 노선 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 혁신 도시 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

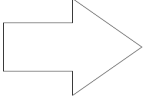
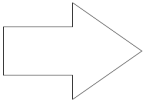
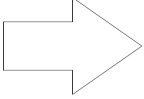
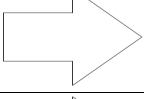
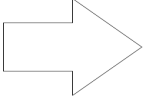
- 9개 사업에 대한 세부사업은 분야별 전문가 자문회의를 통해 새로운 사업을 발굴하고 사업조서를 구체화 할 필요성이 있음

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

〈표 20〉 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 출장수요의 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

〈표 21〉 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

※ 본 글은 충남연구원 전략과제(2020년) ‘KTX 공주역 여건분석 및 수요확대를 위한 정책제안’을 요약해
재정하였음

김 양 중

충남연구원 경제산업연구실 연구위원
041-840-1163, kyj0509@cni.re.kr

참고문헌

2030년 공주역세권 광역도시계획(2016), 충청남도

제5차 국토종합계획(2019), 국토교통부

KTX 공주 테마역 조성계획(2017), 충청남도