

전라선 철도역과 지역 중심지의 관계*

조성욱**

Relationship between Railroad Station and Local Central Place on Jeolla Railroad Line*

Sungwook Cho**

요약 : 본 연구에서는 1937년 전라선 철도의 개통과 함께 개설된 철도역과 지역 중심지 간의 관계를 살펴보았다. 본 연구에서 밝혀진 내용을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 전라선은 1914년에 개통된 이리↔전주 구간과 1930년에 개통된 순천↔여수 구간을 매수하고, 전주↔순천 구간을 신설하여 1937년에 개통되었다. 이후 1981년 전주시 구간에서 외곽 이전과 1989년부터 2011년까지 이루어진 개량공사와 복선화 공사가 이루어졌다. 둘째, 전라선은 1937년 개통 시에는 34개 역으로 시작하였으나, 이후 9개 역이 추가되었으며, 2015년 현재는 30개 역이 운영되고 있다. 전라선은 호남선에 비해서 노선 길이가 짧은데도 불구하고 더 많은 역이 설치되었다. 셋째, 산지 지역을 통과하는 전라선은 만경강, 섬진강 그리고 슬치와 송치 등 많은 지형적 장애물로 인하여 평야 지역을 통과하는 호남선에 비해서 철도 노선과 철도역의 선정에 제한이 많았다. 넷째, 호남선은 지역 중심지의 연결에 중점을 둔 데 비하여, 전라선은 주요 지점들의 연결에 중점을 두었다. 그 결과 호남선 노선에서는 철도교통의 도입으로 새로운 지역 중심지가 등장하였으나, 전라선 노선에서는 지역 중심지의 형성과 변화에 영향을 주지 못했다.

주요어 : 전라선, 호남선, 철도역, 철도 노선, 지역 중심지, 지형 조건

Abstract : The purpose of this study is to investigate the relationship between the railroad station and the local central place on the Jeolla Railroad Line opened in 1937. The findings of this study are summarized as follows; First, the Jeolla Railroad Line completed by purchasing Jeonju ↔ Iri section opened in 1914 and Suncheon ↔ Yeosu section opened in 1930, and constructed Jeonju ↔ Suncheon section in 1937. After that, moving to the outer region in Jeonju city in 1981, and upgrade and double-rowing improvement from 1989 to 2011. Secondly, the Jeolla Railroad Line started with 34 stations at the time of opening in 1937, and added 9 stations after that. In 2015, 30 stations are operating. The Jeolla Railroad Line had more stations than the Honam Railroad Line despite of the short length. Thirdly, Jeolla Railroad Line passing through the mountain region which had many restrictions on the railroad course and station location compared to the Honam Railroad Line (plain region). There are many terrain obstacles such as the Mangyeong River, the Seomjin River, Sulchi (uphill pass), Songchi. Fourthly, Honam Railroad Line focused on the connection of the local central places, but Jeolla Railroad Line focused on connecting the major points. The result is that Honam Railroad Line made new local central places by the introduction of railway traffic. However, the Jeolla Railroad Line did not affect on the formation and change of local central places.

Key Words : Jeolla Railroad Line, Honam Railroad Line, Railroad station, Railroad course, Local central place, Terrain condition

*이 논문은 2019년도 전북대학교 연구기반 조성비 지원에 의하여 작성되었음.

**전북대학교 지리교육과 교수(Professor, Department of Geography Education, Chonbuk National University, chossw@jbn.ac.kr)

I. 서론

1899년 경인선 철도의 개통과 1905년 경부선 철도 그리고 1914년 호남선 철도의 개통은 새로운 교통수단의 도입이라는 의미와 함께 우리나라의 중심지 체계에 많은 변화를 가져왔다. 철도라는 새로운 교통수단의 등장으로 기존 중심지의 강화, 새로운 중심지의 출현, 기존 중심지의 쇠퇴 등 지역 중심지에 변화를 가져왔다.

예를 들면 호남선의 개통으로 대전과 함께, 이리, 함열, 신태인, 정읍, 송정 등의 새로운 중심지가 등장했다. 그러나 1937년에 개통된 전라선의 경우에는 철도교통이 도입되었음에도 철도교통으로 인하여 새로운 지역 중심지가 등장하지 않았다는 차이점이 있다. 경부선이나 호남선과 달리 전라선 노선에서 철도 교통이 새로운 지역 중심지 형성에 영향을 미치지 못한 이유는 무엇일까?

전라선 철도는 전라북도 익산시의 익산역에서 전라남도 여수시의 여수엑스포역까지 총 180.4km 길이의 철도 노선으로, 전라북도와 전라남도의 동부 산악 지역을 남북으로 연결하고 있다. 조선총독부는 기존에 있던 이리↔전주 구간(1914년 개통)과 순천↔여수 구간(1930년 개통)을 민간으로부터 매입하고, 전주↔순천 구간은 새로 건설하여 1937년부터 전라선 전 노선의 영업을 시작하였다.

전라선 철도와 호남선 철도는 주로 전라남북도를 남북으로 연결한다는 공통점이 있지만, 1914년과 1937년으로 개통 시기가 다르다는 점, 1914년 행정구역 개편이 있었는데 호남선과는 달리 전라선 철도는 이후에 건설되었다는 점, 호남선이 평야지역을 통과하는 데 비하여 전라선은 산악지역을 통과한다는 점 등에서 차이점이 있다.

본 연구에서는 전라선 철도 건설이 지역 중심지에 미친 영향을 파악하기 위해서, 먼저 전라선 철도의 개통 및 변화 과정과 함께 철도역의 입지와 변화를 살펴보고, 호남선 철도와의 비교를 통하여 전라선 철도가 지역 중심지에 미친 영향의 차이와 원인을 찾아보고자 한다.

지리학에서 이루어진 철도교통에 대한 연구는 수인선 철도의 기능변화(윤옥경, 1992), 경부선 철도가 한반도의 공간조직의 변화에 미친 영향(주경식, 1994), 경인지역의 역사지리적 변화에서 경인선의 역할(이영민, 2005), 중앙선과 주요 연결노선의 형성 과정 및 기능 변화(심승희 등, 2016), 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지

변동에 미친 영향(조성욱, 2016b) 등이 있다. 이와 같이 지리학에서 연구가 이루어진 철도 노선은 수인선, 경부선, 경인선, 중앙선, 호남선이었으며, 철도 노선의 형성 과정과 기능 변화 그리고 철도노선으로 인한 지역변화를 중심으로 연구가 이루어졌다.

또한 철도가 중요한 요인으로 등장하는 지리학의 연구로는 군산의 근대도시 형성 연구(군산선)(윤정숙, 1985), 일제강점기 조선신사의 장소 연구(전라선)(최진성, 2006), 근대도시 조치원의 출현요인 연구(경부선)(최원희, 2012), 금강산 관광에서 관광철도의 역할(신성희, 2016) 등이 있다. 그 외에 철도교통과는 관련이 없지만 역사 변화에 따른 지역중심지의 변화에 관한 연구(조성욱, 2006; 2016a)가 있다.

II. 전라선 철도의 개통과 개량 과정

여기에서는 전라선의 개통과 변화 과정을 전라선 철도의 개통 시기(1914-1937년), 개통 이후의 변화 시기(1938-1988년) 그리고 큰 변화가 있었던 1989년 이후의 개량 시기(1989-2011년)의 3개 시기로 구분하여, 각 시별로 특징을 살펴본다.

1. 전라선 철도의 개통 과정(1914-1937년)

전라선 철도가 처음 시작된 것은 전북철도주식회사에 의해서 1914년 10월 17일 전주역↔이리역 간 18.9km의 경편철도(협궤)가 개설된 때이다(철도청 공보담당관실 편, 1979). 이 당시에 개설된 역은 이리역(익산역), 구이리역(동익산역), 대장역(춘포역), 삼례역, 동산역, 전주역 등 6개역이었다(전주부, 1943:781). 조선총독부는 조선국유철도 12년 계획(1927-1938년)에 의해서 1927년 10월 전주역↔이리역 노선을 매입하여 경전북부선으로 개칭하고(철도청 공보담당관실 편, 1979), 1929년 4월 18일 표준궤도 공사와 함께 전주역의 역사를 이전하였다(전주군 이동면 상생리에서 노송동으로)(전주부, 1943:786). 개량된 구간에는 덕진역(1929년)이 추가되어 7개의 철도역이 되었으며, 노선 길이는 24.9km가 되었다.

한편 남조선철도회사에 의해 1930년 12월 20일 전남 송정라-보성-순천-여수를 연결하는 광려선(光麗線)이 개통되었는데, 조선총독부는 1936년 9월에 이 노선을 매입

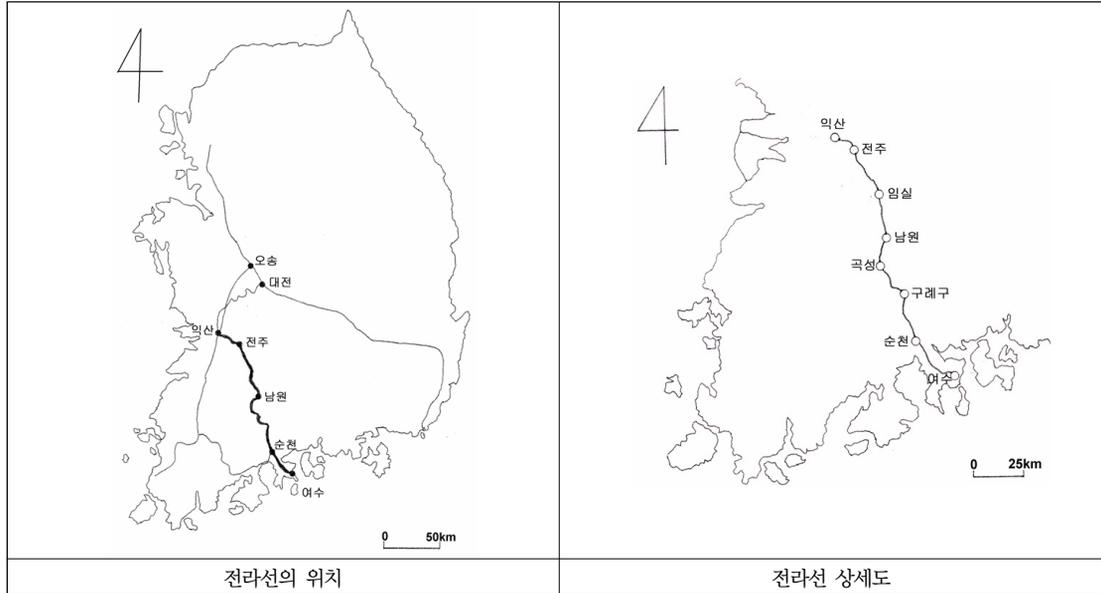


그림 1. 전라선 철도 노선과 주요 역

표 1. 전라선 철도의 구간별 개설 역

구간별(역수)	1937년 개통 시*	이후 개설 역(개설연도)
익산역↔전주역 (7)	이리역, 구이리역, 대장역, 삼례역, 동산역, 덕진역, 전주역	북전주역(1968), 송천역(1981), 이중역(1981)
전주역↔곡성역 (10)	신리역, 남관역, 관촌역, 임실역, 오류역, 오수역, 서도역, 남원역, 주생역, 금지역	용정역(1959), 봉천역(1965), 산성역(1967)
곡성역↔순천역 (9)	곡성역, 침곡역, 가정역, 압록역, 구례구역, 괴목역, 학구역, 동순천역, 순천역	동운역(1941), 봉덕역(1960)
순천역↔여수역 (8)	성산역, 율촌역, 신평역, 덕양역, 쌍봉역, 미평역, 만성역, 여수역	여수항역(1937)
합계	34개	9개

* 1937년 이후 역명 변화: 이리역(1995년 익산역), 구이리역(1938년 동이리역, 1995년 동익산역), 대장역(1996년 춘포역), 남관역(1999년 죽림운천역), 학구역(1999년 개운역), 쌍봉역(1985년 여천역), 여수역(2011년 여수엑스포역).

** 다음백과: 한국철도공사; 한국향토문화전자대전의 관련 내용을 정리.

하였다. 그리고 이 두 노선의 중간 구간인 전주↔순천 구간을 신설하였는데, 1931년 10월 1일에 전주↔남원 구간(60.5km), 1933년 10월 5일에 남원↔곡성 구간(20.3km), 1936년 12월 16일 곡성↔순천 구간(52.4km)을 순차적으로 완공하였다. 즉, 조선총독부는 1914년에 건설된 이리역↔전주역 구간과 1930년에 건설된 순천역↔여수역 구간을 매입하고, 전주역↔순천역 구간을 새로 건설하여, 1937년 3월에 이리역에서 여수역에 이르는 전구간의 전라선을 개통하였는데, 길이는 199.8km, 설치된 역은 34

개였다(한국철도공사 홍보실 편, 2010)(그림 1, 표 1). 조선총독부가 전라선을 구축한 목적은 한반도 남부를 동서로 연결하는 경전선(전남 송정리↔화순↔순천↔경남 진주↔삼랑진)과 연결하여 당시의 주요 항구였던 군산, 목포, 여수, 마산, 부산을 연결함으로써, 경남과 전북 및 전남 지역에서 생산되는 풍부한 해산물의 내륙 운송을 편리하게 하고, 노선 주변의 농산물, 임산물, 광산물의 개발을 위한 것이었다(朝鮮總督府 鐵道局 編, 1940:268). 그리고 전라선의 금지역(남원시)에서 금지↔순창↔담

양↔광주↔송정리 선을 구축하여 횡단으로 호남선과의 연결을 시도하였는데, 1922년에 먼저 송정리↔광주↔담양 구간을 개통하였다(朝鮮總督府 鐵道局 編, 1940:267). 그러나 태평양 전쟁의 영향으로 1944년 10월 31일 송정↔광주 구간(광주선)을 제외한 광주↔담양 구간을 철거(망월역, 장산역, 마항역, 담양역 폐역)하여 공출함으로써 폐선되었다.

2. 최초 개통 이후의 변화(1938-1988년)

1937년 3월 전라선 개통 당시에는 34개의 철도역이 개설되었는데, 이후 여수항역(1937.5-1945), 동운역(1941), 웅정역(1959), 봉덕역(1960), 봉천역(1965), 산성역(1967), 북전주역(1968), 송천역(1981-2011), 이중역(1981-2011) 등 9개역이 추가되었다.

송정리↔광주↔담양↔남원(금지역)을 연결하는 노선은 1922년 송정리↔담양 구간의 개통과 1944년 일부 철거(광주↔담양) 이후 1939년과 1965년에 재차 시도되었으나, 모두 중단되어 결국 노선 연결은 이루어지지 않았다(철도청 공보담당관실 편, 1979:582). 당시에 건설되었던 터널과 교량의 일부가 순창군 풍산면 대가리 섬진강변에 남아있고 현재는 유원지(항공유원지)로 활용되고 있다.

그러나 1968년 2월 8일 순천↔진주 구간이 연결되어 경부선의 삼랑진과 호남선의 송정리까지 연결됨으로써, 전남선(송정리↔순천)과 진주선(순천↔삼랑진)은 경전선(慶全線, 송정리↔삼랑진)이 되었다(철도청 공보담당관실 편, 1979:568). 그 결과 전라선 철도 34개역 중에서 다른 노선과 연결되는 역은 군산선 및 호남선과 연결되는 익산역(2008.1.1. 장항선과도 연결됨)과 경전선(광주↔진주)과 연결되는 순천역의 두 곳이 되었다.

1981년 5월 25일 전주 시내 구간에서 전라선의 외곽 이전에 의해 동산역↔신리역 구간의 이설이 이루어져(전주시, 1997), 동산역↔북전주역↔덕진역↔전주역↔신리역의 구간이 동산역↔송천역↔전주역↔이중역↔신리역으로 변화하면서, 북전주역이 지선으로 변화했고, 덕진역이 폐지되는 대신, 송천역과 이중역이 새로 개설되었다.

이와 같이 1937년에 개통된 전라선 철도는 1989년 개량 공사가 시작되기 전까지, 9개역이 추가로 만들어지고, 3개역(침곡역, 여수항역, 덕진역)이 폐역되어 40개역이 운영되었으며, 1968년 순천역에서 경전선이 교차되었고, 1981년에는 전주 시내에서의 일부 노선 변화가 있었다.

3. 노선 개량 및 복선화 공사(1989-2011년)

1937년 개통된 전라선은 1981년 전주시내 구간(동산역↔신리역)의 이전을 제외하고는 큰 변화가 없었다. 그러나 1989년부터 2011년까지 이루어졌던 노선개량 및 복선화 공사에 의해서 노선과 역의 위치에서 큰 변화가 나타났다(한국철도공사 홍보실 편, 2010). 이 공사는 1단계(3개 구간), 2단계(2개 구간) 그리고 순천시내 구간, 순천↔여수 구간에서 이루어졌다.

먼저 1단계 개량 공사(1989.11.18.-1999.5.18.)는 신리역↔임실역(18.0km), 금지역↔압록역(17.2km), 구례구역↔동순천역 구간(29.1km)의 3개 구간 64.3km에서 이루어져 1999년에 완공되었다. 이 시기의 노선변화에 의해서 죽림온천역(1999), 곡성역(1999), 봉덕역(1999), 개운역(1999), 동운역(1999)의 역사 이전이 이루어졌다.

2단계 공사(1998.6.12.-2004.8.31.)는 압록역↔구례구역(8.9km), 임실역↔금지역(49.4km)의 2개 구간에서 이루어져 2004년에 완공되었다. 이 시기의 노선 변화에 의해서 오류역(2004)이 폐역 되었고, 남원역(2004)이 동충동에서 외곽인 신정동으로 이전하였다.

순천 시내 구간에서는 동운역↔순천역 구간(2.9km)의 지하화 공사(2004.10.8.-2010.10)가 이루어졌는데, 이 과정에서 동순천역이 폐역 되었다(2006). 또한 순천역↔여수역 구간의 개량공사(2004.10.8.-2011.4.5.)는 2011년에 완공되었는데(33.7km), 이 과정에서 덕양역(2011)과 여천역(2011)이 이전되었고, 3개역(신평역, 미평역, 만성역)이 폐역되었다.

그리고 2011년 10월 5일부터 KTX가 운행을 시작했는데, 여수역은 여수엑스포역(2011)로 개칭되었다(2012년에 여수엑스포 개최). 이러한 개량공사에 의해서 1937년 개통당시 199.8km의 전라선의 길이는 180.4km로 19.4km가 단축되었다(표 2).

III. 전라선 철도역의 입지 특성과 변화

1. 전라선 철도역의 변화

전라선 철도에는 1937년 개통 당시에 34개의 역이 개설되었는데, 전라북도 구간(이라↔금지)에 17개 역(익산시 3개, 완주군 3개, 전주시 3개, 임실군 4개, 남원시 4개),

표 2. 2011년 개량공사 후 전라선의 철도역

항목별	철도역
전라선 철도역 (30개)	전북 구간(17개 역): 익산역, 동익산역, 삼례역, 동산역, 전주역, 신리역, 죽림온천역, 관촌역, 입실역, 봉천역, 오수역, 서도역, 산성역, 남원역, 주생역, 응정역, 금지역 전남 구간(13개 역): 곡성역, 압록역, 구례구역, 봉덕역, 괴목역, 개운역, 동운역, 순천역, 성산역, 율촌역, 덕양역, 여천역, 여수엑스포역
KIX 정차역 (6개)	익산↔전주↔남원↔순천↔여천↔여수엑스포

출처 : 한국철도공사·한국철도시설공단 편, 2016:16.

*현재 봉덕역은 역사가 없음.

전라남도 구간(곡성↔여수)에 17개 역(곡성군 4개, 순천시 6개, 여수시 7개)이 개설되었다(표 3).

이 후에는 9개 역(북전주역, 송천역, 아중역, 봉천역, 산성역, 응정역, 내구역, 임촌역, 여수항역)이 추가 되어 총 43개 역이 되었다. 최초 34개 역 중에서 1989년 개량공사 이전에 침곡역(1936-1945)과 여수항역(1937.5-1945.8), 그리고 1981년 전주시 노선의 외곽 이전으로 덕진역(1929-1981) 등 3개 역이 폐역되었다. 그리고 개량공사가 이루

어진 1989년에서부터 2011년 사이에는 오류역(1931-2004), 가정역(1936-2004), 동순천역(1936-2006), 춘포역(1914-2011), 신평역(1932-2011), 미평역(1930-2011), 만성역(1934-2011), 그리고 1981년에 개설되었던 전주시의 송천역(1981-2011)과 아중역(1981-2011) 등 9개 역이 폐역되었고, 북전주역(1968-1981)은 지선이 되어 총 30개 역이 되었다. 같은 시기에 가장 많은 역이 운영되었던 것은 1980년대의 39개 역이었다.

표 3. 전라선의 철도역 변화(1937-2011년)

시군	1937년(개설 시기)	추가	폐역	현재 위치	변화(해당 시기)
익산시	이리(1912)			중앙동(창인동)	익산역(1995)
	구이리(1914)			동산동	구이리역(1914), 동이리역(1938), 이전(1987), 동익산역(1995), 역사이전(2011)
완주군	대장(1914)		2011	춘포면 덕실리	춘포역(1996), 폐역(2011)
	삼례(1914)			삼례읍 후정리	신역사(2011)
전주시	동산(1915)			덕진구 고량동	역사 이전(1981), 신역사(2011)
		북전주(1968)		덕진구 팔복동	1981년 지선화
		송천(1981)	2011	덕진구 송천동	폐역(2011)
	덕진(1929)		1981	덕진구 덕진동	폐역(1981)
완주군	전주(1914)			덕진구 우아동	이동면 상생리(1914), 노송리(1929), 우아동(1981)
		아중(1981)	2011	덕진구 우아동	폐역(2011)
	신리(1931)			상관면 신리	신역사(1981)
임실군	남관(1931)			상관면 죽림리	남관역(1931), 죽림온천역(1999)
	관촌(1931)			관촌면 병암리	신역사(1997)
	입실(1931)			입실을 두곡리	신역사(1994)
	오류(1931)		2004	성수면 오류리	폐역(2004)
		봉천(1965)		오수면 봉천리	신역사 이전(2004)
	오수(1931)			오수면 대명리	신역사 이전(2004)
남원시	서도(1934)			사매면 서도리	신역사 이전(2002)
		산성(1967)		내척동	신역사(2003)
	남원(1933)			신정동	신역사(2004), 동충동→신정동
	주생(1933)			주생면 체천리	신역사(2004)
		응정(1959)		금지면 입암리	신역사(2004)
	금지(1933)			금지면 택내리	신역사(1998)

표 3. 전라선의 철도역 변화(1937-2011년)(계속)

시군	1937년(개설 시기)	추가	폐역	현재 위치	변화(해당 시기)
곡성군	곡성(1933)			곡성을 읍내리	신역사 이전(1999), 오곡면 오지리→곡성을
	침곡(1936)		1945	오곡면 침곡리	폐역(1945)
	가정(1936)		2004	오곡면 송정리	폐역(2004), 바이크 노선 활용
	압록(1936)			오곡면 압록리	신역사(1997)
순천시	구례구(1936)			황전면 선변리	신역사(1986)
		내구(1960)		황전면 봉덕리	신역사 이전(1999), 내구역→봉덕역
	괴목(1936)			황전면 괴목리	신역사(1999)
	학구(1936)			서면 구만리	역사 이전(1999), 학구역→구만역→개운역
		임촌(1941)		서면 동산리	신역사 이전(1999), 임촌역→동운역
	동순천(1936)		2006	조곡동	폐역(2006)
	순천(1930)			덕암동	신역사(2009)
여수시	성산(1932)			해룡면 남가리	신역사 이전(1980), 성산리→남가리
	울촌(1930)			울촌면	신역사 이전(2010)
	신평(1932)		2011	울촌면 신평리	폐역(2011)
	덕양(1930)			소라면 덕양리	신역사 이전(2011), 여천지선(덕양→흥국사→적량)
	쌍봉(1930)			여천동	신역사 이전(2011), 쌍봉역(1944 폐지)→여천역(1985)
	미평(1930)		2011	미평동	폐역(2011)
	만성(1934)		2011	만흥동	폐역(2011)
	여수(1930)			덕충동	역사 이전(2009, 공화동→덕충동), 여수엑스포역(2011, 역명 변경)
	여수항역(1937)	1945	한려동	폐역(1945)	
34개	9개	12개		30개(직선화 1개)	

* 유재영, 1993; 한국철도공사 홍보실 편, 2016; 다음백과; 위키백과; 한국향토문화전자대전의 관련 내용을 정리.

1937년 개통시의 34개 역 중에서는 9개 역이 폐역되어 25개 역이 남았고(73.5%), 이후에 개설되었던 9개 역 중에서 3개 역이 폐역되어 6개 역이 남게 되었다(66.7%). 그리고 1937년 개통 당시 전라북도와 전라남도 구간에 각각 17개씩의 역이 개설되었는데, 전라선의 개량공사가 완공된 2011년에는 전라북도 구간(익산역↔금지역)에 17개(최대 시기 23개), 전라남도 구간(곡성역↔여수엑스포역)에 13개(최대 시기 20개) 역이 되었다. 이와 같이 전라북도 구간은 17개 역으로 총 수에서 변화가 없으나, 전라남도 구간에서 4개 역이 감소했다.

2. 전라선 철도역의 입지 변화

전라선 철도역은 1937년 개통 이후 1981년 전주시 구간에서 외곽으로의 이전, 1989년에서 2011년 사이의 개량공사 과정에서 변화가 발생했다.

1) 도시 확장에 의한 철도역의 변화

전라선이 통과하는 시 지역은 익산시, 전주시, 남원시, 순천시, 여수시 등 4개 시 지역인데, 이 중에서 유일하게 1981년 전주시의 도시 확장에 의해서 철도노선이 도시 성장에 방해가 되어 시의 동북쪽 외곽 지역으로 이전하였다(전주시, 1997). 철도의 이설에 따라 전주시 구간은 동산역→송천역→전주역→아중역→신리역으로 변화했다.

그리고 남원시, 순천시, 여수 시내에서도 시내 구간에서 철도 이설이 있었으나, 이것은 도시 확장보다는 철도 개량공사와 맞물려서 철도역의 외곽 이전(남원역 2004, 동충동에서 신정동으로), 일부 노선의 지하화(순천시내 구간, 2010), 직선화에 따른 시내구간 노선의 이동(여수 시내 구간, 2011)에 따른 것이었다.

2) 노선 개량에 의한 철도역의 변화

1989년부터 2011년 사이에 진행된 전라선 개량 공사에 의해서 전라선은 직선화되고, 이에 따라 철도역의 입지에 변화가 나타났는데, 1937년 전라선 개통 이후 가장

표 4. 전라선 철도역의 입지 변화

구분	역명(해당 시기)	개수(43)
폐역	춘포역(대장역, 2011), 송천역(2011), 덕진역(1981), 아중역(2011), 오류역(2004), 침곡역(1945), 가정역(2004), 동순천역(2006), 신평역(2011), 미평역(2011), 만성역(2011), 여수항역(1945)	12
역 이전	동익산역(1987, 2011), 삼례역(2011), 전주역(1929, 1981), 죽림온천역(1999), 봉천역(2004), 오수역(2004), 서도역(2002), 남원역(2004), 곡성역(1999), 봉덕역(1999), 괴목역(1999), 개운역(2001), 동운역(1999), 성산역(1980), 울촌역(2010), 덕양역(2011), 여천역(2011), 여수엑스포역(1980, 2009)	18
위치 유지	익산역, 동산역, 북전주역, 신리역, 관촌역, 입실역, 산성역, 주생역, 웅정역, 금지역, 압록역, 구례구역, 순천역	13

큰 변화가 나타났던 시기이다(아래에서 밑줄 표시 역은 폐역된 역임).

4개 구간(익산역↔신리역, 신리역↔곡성역, 곡성역↔순천역, 순천역↔여수역)으로 나누어 구간별로 변화 특징을 살펴보면, 먼저 평야 지역인 익산역↔전주역↔신리역 구간에서는 노선 상에 큰 변화는 없었으나, 춘포역(1914-2011), 송천역(1981-2011), 아중역(1981-2011)이 폐역되었고, 동익산역(남쪽으로 500m 이동)과 삼례역(남동쪽으로 300m 이동)이 부근 지역으로 이전하였다. 동익산역과 삼례역은 기존 시가지 외곽으로 이전하였는데, 이것은 시가지의 확장에 의한 것 이라기보다는 철도의 직선화 때문이었다. 이 구간은 원래 익산역↔동익산역↔춘포역↔삼례역↔동산역↔송천역↔전주역↔아중역↔신리역 등 9개 역이 있었는데, 익산역↔동익산역↔삼례역↔동산역↔전주역↔신리역 등 6개 역으로 축소되었다.

둘째, 산지 지역인 신리역↔곡성역 구간에서는 신리역↔남관역↔관촌역↔입실역↔오류역↔봉천역↔오수역↔서도역↔산성역↔남원역↔주생역↔웅정역↔금지역↔곡성역 등 14개 역이 있었으나, 노선의 변화로 죽림온천역(원래 남관역, 북쪽으로 1km 이동), 오수역(서쪽으로 600m 이동), 서도역(동쪽으로 150m 이동), 남원역(서쪽으로 1.8km 이동), 곡성역(북서쪽으로 1km 이동) 등 5개역에서 입지변화가 발생했다. 이 중 오수역과 남원역은 기존 시가지의 외곽으로 이전했고, 곡성역은 오히려 오곡면에서 곡성읍으로 이전하였다. 그리고 오류역(1931-2004)이 폐역되어 14개 역에서 13개 역으로 변화했다.

셋째, 역시 산지 지역인 곡성역↔순천역 구간에서는 침곡역↔가정역↔압록역↔구례구역↔봉덕역↔괴목역↔개운역↔동운역↔동순천역↔순천역↔성산역 등 11개

역이 있었으나, 침곡역(1936-1945)은 1945년에 이미 폐역되었고, 직선화 공사에 의해서 가정역(1936-2004)과 동순천역(1936-2006)이 폐역되어 11개 역에서 8개 역으로 변화했다. 그리고 봉덕역(북쪽으로 800m 이동, 내구리→봉덕리)과 개운역(남동쪽으로 1.4km 이동, 학구리→구만리)의 역사 이전과 역명의 변화가 있었다.

넷째, 순천역↔여수역의 여수시 구간에서는 울촌역↔신평역↔덕양역↔여천역↔미평역↔만성역↔여수역↔여수항역 등 8개역이 있었으나, 1945년에 폐역된 여수항역과 함께 노선의 직선화와 시 외곽 이전으로 3개역이 폐역되어(신평역, 미평역, 만성역), 울촌역↔덕양역↔여천역↔여수엑스포역 등 4개 역만 남게 되었다. 이와 함께 울촌역은 울촌면 소재지의 외곽으로, 덕양역은 소라면 소재지의 외곽으로, 여천역도 시가지 외곽으로 이전하였다. 결국 순천역↔여수역 구간은 2011년 전라선 개량공사에 의해서 모든 역이 외곽으로 이전하는 등 가장 크게 변화가 발생한 구간이다.

1937년 전라선 철도 노선이 개통된 이후 폐역이 이루어진 것은 12개, 역의 위치가 이동된 것이 18개, 원래의 위치나 미세한 위치변동이 있었던 곳은 13개이다(표 4). 이 중 1989년부터 2011년까지 이루어진 전라선 개량 공사 때에 9개 역(춘포역, 송천역, 아중역, 오류역, 가정역, 동순천역, 신평역, 미평역, 만성역)이 폐역되었고, 16개 역(동익산역, 삼례역, 죽림온천역, 봉천역, 오수역, 서도역, 남원역, 곡성역, 봉덕역, 괴목역, 개운역, 동운역, 울촌역, 덕양역, 여천역, 여수엑스포역)의 위치 변화가 있었다.

3) 역명의 변화

전라선에 개설되었던 총 43개의 역 중에서 개설 이후 역명의 변화가 있었던 곳은 9개 역(20.9%)이다(표 5). 이

표 5. 역명 변경이 나타난 역

구분(역 수)	해당 역
행정구역 변경(4)	익산역(이리역→익산역), 동익산역(구이리역→동이리역→동익산역), 여천역(쌍봉역→여천역), 춘포역(대장역→춘포역)
위치 변동(3)	봉덕역(순천시 황전면, 내구역→봉덕역), 동운역(순천시 서면, 임촌역→동운역), 개운역(순천시 서면, 학구역→구만역→개운역),
기타(2)	죽림온천역(죽림역→남관역→죽림온천역), 여수엑스포역(여수역→여수엑스포역)

표 6. 전라선 철도역명의 특성

시군읍면명과 일치 역명	면 지역 중심리의 역명(소재지)	기타(소재지)
익산역, 동익산역, 삼례역, 전주역, 관촌역, 임실역, 오수역, 남원역, 주생역, 금지역, 곡성역, 구례구역, 순천역, 율촌역, 여천역, 여수엑스포역	동산역(조촌면), 신리역(상관면), 웅정역(금지면), 괴목역(황전면), 성산역(해룡면), 덕양역(소라면)	죽림온천역(죽림리), 봉천역(봉천리), 서도역(서도리), 산성역, 압록역(압록리), 봉덕역(봉덕리), 개운역, 동운역
16개	6개	8개

중 행정구역명의 변화에 따라 역명이 변화된 곳은 익산역(이리역), 동익산역(구이리역→동이리역), 춘포역(대장역), 여천역(쌍봉역) 등 4개이며, 지역 변화를 반영하여 변화한 곳은 죽림온천역(1999)과 여수엑스포역(2011) 등 2개, 그리고 나머지 3개는 철도역의 위치 변동에 따른 역명의 변화였다(내구역→봉덕역, 학구역→구만역→개운역, 임촌역→동운역).

순천시 황전면에는 면 소재지인 괴목리의 괴목역(1936)과 함께 구례구역(1936)과 봉덕역(1999) 등 3개의 역이 위치해 있다. 이 중 봉덕역은 순천시 황전면 내구리에 내구역(1960)으로 처음 개설되었으나, 철도개량에 따라 1999년 봉덕리로 역사의 이동이 이루어져 봉덕역(1999)으로 역명이 변화했다(현재 역사는 없음).

또한 순천시 서면에는 개운역과 동운역의 2개 역이 있는데, 개운역은 학구리의 학구역(1936)으로 시작하였으나, 철도선 개량에 의해서 철도역사가 구만리로 이전하면서 구만역(1999)이 되었고, 다시 마을 이름을 도입하여 개운역(2000, 구만리 개운마을)으로 개칭했다. 그리고 동운역은 동산리 임촌마을의 임촌역(1941)으로 시작하였으나, 철도 개량 사업 이후 1999년 역을 이전하면서 동운역(동산리 + 율평리)으로 개칭했다.

그리고 죽림온천역은 원래 완주군 상관면 용암리 남관마을의 이름으로 남관역(1931)이라 하였으나, 1999년 죽림리로 역사가 이전되면서 이곳의 죽림온천과 결합하여 죽림온천역으로 개칭했다. 또한 여수엑스포역은 여수역에서 2011년 여수엑스포의 개최와 관련하여 역명이

변화했다.

전라선이 통과하고 있는 지역의 행정구역은 현재 기준(2019년)으로 2개 도(전북과 전남), 5개 시(익산시, 전주, 남원시, 순천시, 여수시), 3개 군(완주군, 임실군, 곡성군) 지역을 통과하고 있다. 통과하는 읍면지역은 16개(춘포면, 삼례읍, 상관면, 관촌면, 임실읍, 오수면, 사매면, 주생면, 금지면, 곡성읍, 오곡면, 황전면, 서면, 해룡면, 율촌면, 소라면) 지역이다.

현재 운행 중인 30개의 역명 중 시군(8개)과 읍면(16개) 등의 행정구역명(24개)과 일치하는 철도역명은 16개(53.3%)이고, 면지역의 중심리 지명을 역명으로 도입한 철도역명은 6개(20.0%), 면의 중심리가 아닌 경우와 마을 이름 등을 역명으로 도입한 철도역명은 8개(26.7%)이다(표 6).

IV. 전라선 철도역의 입지에 영향을 준 요인

1. 호남선과 전라선의 비교

호남선(대전↔목포)은 1914년에 개통되어, 1937년에 개통된 전라선(익산↔여수)과는 23년의 시간적 차이가 있다. 총길이는 개통 당시 호남선이 260.0km, 전라선이 199.8km로 호남선이 약 60여km가 길었다. 그러나 개통 당시 호남선에는 23개역이 개설된 데 비하여(평균 11.3km

표 7. 전라선과 호남선 철도의 비교

항목별	호남선	전라선
개통년도	1914년	1937년
길이	252.5km(초기 260.0km)	180.4km(초기 199.8km)
주요 장애물	만경강, 노령	만경강, 섬진강, 슬치, 송치
교량	313개(26.4km)	202개(24.4km)
터널	27개(17.1km)	46개(50.8km)
통과 행정구역	3개도, 2개 광역시, 7개시, 3개군	2개도, 5개시, 3개군(16개 읍면)
철도역	1914(23개), 최대(49개), 2015(21개)	1937(34개), 최대(43개), 2015(30개)

출처 : 조성욱, 2016b:319; 한국철도시설공단.

에 1개 역), 전라선에는 34개의 역이 개설되어(평균 5.9km에 1개 역) 전라선이 길이에 비해서 더 많은 철도역이 개설되었다. 이후 호남선은 최대 49개 역까지 개설되었다가 2015년 현재에는 21개 역이 이용되고 있다(평균 12.0km에 1개 역). 이에 비하여 전라선은 최대 43개 역까지 증가했다가 2015년 현재 30개 역이 이용되고 있다(평균 6.0km에 1개 역). 여전히 노선의 길이에 비해서 전라선의 역 수가 많다(표 7).

호남선은 행정구역으로 3개 도(충남, 전북, 전남), 2개 광역시(대전, 광주), 7개 시, 3개 군 지역을 통과하고 있는데 비하여, 전라선은 2개 도(전북, 전남), 5개 시, 3개 군 지역을 통과하고 있다. 즉, 호남선은 12개 시군, 전라선은 8개 시군 지역을 통과하고 있다. 처음 건설 당시 호남선의 주요 장애물은 만경강(익산사→김제시 구간)과 노령(정읍시→장성군 구간, 노령터널)이었다면, 전라선은 만경강(완주군→전주시 구간), 섬진강(남원시→곡성군 구간), 슬치(완주군→임실군 구간, 슬치터널)와 송치(순천시 월등면→서면 구간, 송치터널) 등 산지 지역이 많아 호남선에 비해서 지형 조건이 불리했다.

전라선과 호남선은 전라도의 동서로 노선의 위치는 다르지만 전북과 전남을 남북으로 연결하는 점에서 공통점이 있다. 그러나 개설 시기가 23년의 차이가 있다는 점, 전라선이 호남선에 비해서 짧은데도 불구하고 개설 역 수가 더 많다는 점, 개량공사 후에 전라선이 더 많이 단축되었다는 점(호남선은 7.5km 단축, 전라선은 19.4km 단축), 노선이 통과하는 지역이 산지와 평야 지역과 같이 지형조건이 다르다는 점 등에서 차이점이 있다.

2. 지형 조건이 전라선 철도에 미친 영향

호남선 철도 건설에서는 만경강(익산역→부용역 구간)과 노령(정읍역→백양사역 구간)이 가장 큰 지형적 장애

물로 작용했지만 전반적으로 평야지역을 통과하는 노선이었다. 이에 비하여 전라선은 만경강(삼례역→동산역 구간)과 섬진강(금지역→곡성역 구간), 슬치(남관역→관촌역 구간)와 송치(괴목역→개운역 구간) 등의 큰 지형적 장애물이 있었고(朝鮮總督府 鐵道局 編, 1940:268), 익산과 전주의 호남평야 구간을 제외하면 전반적으로 산간지역을 통과한다는 점에서 차이가 있다.

개통 당시 호남선(260.0km)에는 23개 역이 개설된 데 비하여 전라선(199.8km)에는 34개의 역이 개설되어 전라선이 길이에 비해서 더 많은 철도역이 개설되었다. 이후 이루어진 복선화와 개량화(1989-2011년) 이후 전라선은 19.4km가 단축된 데(180.4km) 비하여 호남선(1968-1988년, 252.5km)은 7.5km의 단축이 이루어졌다.

호남선과 전라선의 노선 설정에서 호남선이 평야지역의 풍부한 농산물의 수집에 목적이 있었다면, 전라선은 군산항과 여수항을 남북으로 연결하려는 측면에 더 중점을 두었다. 특히 2011년까지의 개량공사에서 19.4km를 단축할 정도로 1937년 노선의 지형적 제한이 많았다는 것을 보여준다. 그리고 호남선이 통과하는 전라도의 평야 지역은 생산물이 많았지만, 산간 지역을 통과하는 전라선 지역은 상대적으로 지역의 생산물이 적었다(朝鮮總督府 鐵道局 編, 1940:268).

전라선은 주요 지점인 익산, 전주, 남원, 순천, 여수 등 주요 거점을 연결하는 것이 주요 목적이었다(구레는 우회). 개통 시기에 전라선에 설치된 역 중에서 관촌역(관촌면), 임실역(임실읍), 오류역(성수면), 서도역(사매면), 곡성역(곡성읍), 구례구역(구례읍)의 경우 기존 중심지와는 떨어진 외곽 지역에 역이 설치되었는데, 이것은 해당 지역의 중심지 연결보다는 주요 거점 지역의 연결에 더 치중했음을 보여주는 사례이다.

구간별로 지형이 미친 영향을 살펴보면, 먼저 익산→동익산→춘포→삼례 구간에 위치하는 춘포역(대장역)은



그림 2. 곡성역 ↔ 구례구역 사이의 철도노선

* 카카오맵 지도에 필자가 직접 표시.

1914년 처음 철도가 개설될 당시 춘포면의 중심지인 인수리가 아니고 대장촌리에 역을 설치하였는데, 이것은 지역 중심지의 연결보다는 일본인이 운영하는 호소가와(細川) 농장이 위치하는 대장촌리를 통과하기 위한 것으로 보인다. 이후 1917년 대장촌리는 익산군 익산면에서 춘포면으로 행정구역이 변경되고, 춘포면의 중심지도 인수리에서 대장촌리로 변하게 된다(越智唯七 編, 1917; 朝鮮總督府 鐵道局 編, 1940:336; 유재영, 1993:154). 춘포역은 전라선이 완전히 개통된 1937년 이전이지만, 전라선 구간에서 유일하게 철도역이 지역 중심지 변화에 영향을 미친 사례이다.

임실군 관촌면의 관촌역은 관촌면(1935년 오원면에서 관촌면으로 면명 변경)의 중심지(관촌리)에서 남동쪽으로 약 1.5km 떨어진 지역(병암리)에 위치하게 되는데, 이 지점은 서부의 신평면과 신덕면 방향의 생산물을 수집하기에 편리한 측면도 있지만, 전주 방향의 슬치터널과 오원천의 오원철교의 영향으로 철도역을 중심지와 일치시키지 못하고 더 남쪽으로 위치시킨 것으로 추정된다. 즉, 슬치터널과 오원철교(오원천) 등 지형적 요인에 의하여 철도역의 위치 선정에 영향을 받은 것과 함께, 또 다른 요인으로는 당시에 관촌↔진안↔무주↔금산↔대전으로의 연결 계획에 따른 위치선정 가능성도 있다(임실군, 1997:721).

임실역의 경우 임실면(읍) 지역 내이지만 중심지(성가리, 이도리)와는 북동쪽으로 약 2.3km 외곽(두곡리)에 역을 설치했는데, 임실의 중심지에 가깝게 역을 설치할

경우 남쪽의 오수방향으로 터널을 뚫어야 하는 점을 피하기 위한 것으로 보인다. 이 지역의 노선이 현재와 같이 설정된 것은 당시 철도 건설에 부정적인 지역 주민의 반발도 있었지만, 임실을 두곡리(현재역)↔성수면 월평리↔오류리↔오수면 봉천리로 연결되는 당시의 노선이 터널 없이도 개설이 가능한 직선노선이기 때문이다. 그러나 임실의 중심지를 통과하게 되는 임실을 두곡리↔감성리↔오수면 봉천리 노선은 100여m의 고도차(말치)를 극복해야 하는 노선이다. 따라서 임실역의 위치가 외곽에 개설된 것이 지역 주민의 반발 때문인지, 아니면 지형상의 어려움 때문이었는지는 논의의 여지가 있다.

오수에서 남원 구간의 서도역 역시 남원시 덕과면과 사매면의 중심지를 통과하지 못하고 사매면의 중심지(오신리)에서 서쪽 외곽으로 약 3km 떨어져서 위치(서도리)하게 된 것은 사매면의 중심지인 오신리를 통과할 경우 남원과 연결을 위해서는 밤재에 터널을 뚫어야 하는 부담 때문에(현재는 국도 17호선이 춘향터널로 연결됨) 현재의 오수역↔서도역↔남원역 노선으로 설정한 것으로 보인다.

구례구역(求禮口驛) 역시 구례읍에서 약 4.5km 남쪽 외곽에 위치하는데, 곡성과 구례를 직접 연결하기 위해서는 터널(곡성군 고달면 천마산, 현재 익산↔순천 고속도로는 천마터널로 연결됨)과 섬진강에 교량을 2개 더 건설해야하기 때문에, 섬진강의 서쪽 측면을 따라 곡성역↔압록역↔구례구역의 노선으로 건설한 것으로 보인다(그림 2).

이상과 같이 관촌역(임실), 임실역(임실), 서도역(남원), 구례구역(순천시 황전면)의 경우 지형조건 때문에 노선이 왜곡된 지점으로 보인다.

2011년까지 이루어진 개량공사에 의해서 전주역↔신리역 구간(이중터널), 죽림온천역↔관촌역 구간(슬치터널, 6.128km), 임실역-봉천역 구간(임실터널, 4.665km), 곡성역↔압록역(오곡터널), 봉덕역-괴목역 구간(황전터널), 괴목역↔개운역 구간(병풍터널, 5.671km), 여천역↔여수엑스포역 구간(여수터널)의 터널 개설과 연결이 이루어졌으나, 기존 노선을 기준으로 한 직선화 공사였다. 결과적으로 2011년까지 이루어진 개량공사는 터널과 교량으로 기존 노선의 직선화, 시가지에서 외곽지역으로 이전, 시내 구간의 지하화 등을 중심으로 노선의 효율화에 초점이 맞추어졌으며, 지역의 중심지를 연결하는 것이 주목적은 아니었다.

전라선 노선에서 군청소재지의 중심지를 연결하지 못한 곳은 구례군이 유일하다. 구례읍은 전라선이 직접 통과하지 않고, 순천시 황전면의 구례구역에서 구례읍까지 약 4.5km의 도로로 연결되고 있다. 호남선의 경우 연결되지 못한 군단위급 중심지로 함평군과 무안군이 있는데, 함평군은 군내의 학교면(학교역, 2001년 함평역으로 개명)을 통과하고 함평의 중심지와는 남쪽으로 약 6.5km의 외곽에 위치한다. 무안역 역시 무안군내이지만 군청 소재지가 아닌 무안군 몽탄면 사창리에 개설되어 군의 중심지와는 남동쪽으로 약 5km 거리에 무안역(사창역, 1985년 무안역으로 개칭)이 위치한다. 그러나 노선의 효율성 때문이지, 구례군과 같이 지형조건에 어려움 때문은 아니라는 점에서 차이가 있다.

3. 철도역과 지역 중심지의 관계

전라선 개설 당시(1937년) 전라선이 통과하는 지역은 8개 군 23개 읍면 지역이었는데, 34개 역 중에서 23개 읍면의 중심지(리)에 설치된 역은 16개(47.1%)이고, 읍면의 지역 중심지가 아닌 곳에 설치된 역은 18개(52.9%)였다. 철도역과 지역 중심지의 일치율은 특히 산지 지역이면서 시기적으로 늦게 개설된 전주↔순천 구간에서 비율이 낮는데, 이 구간의 13개 읍면 단위 행정 중심지를 통과하고 있는 17개 역 중에서 완주군 신리역(상관면)과 임실군 오수역(오수면), 남원시 남원역, 순천시 괴목역(황전면) 등 4개 역만 읍면 지역의 중심지를 통과한

다(23.5%). 전라선 개통 이후 남원 및 순천과 같이 도시가 팽창한 경우에는 새로 설치된 역이 시내권으로 포함되었지만, 나머지 지역은 행정 중심지와 철도역이 시가지로 연결되는 경우는 나타나지 않았다. 결국 철도역과 지역 중심지의 분리로 역의 이용 편의성이 낮았으며, 이후 도로교통이 활성화되면서 철도 이용률이 더 낮아져 철도역이 지역의 중심지 형성과 성장에 영향을 미치지 못했다(표 8). 이에 비하여 호남선은 함열역(함열읍), 이리역(이리읍), 신태인역(신태인읍), 송정리역(송정읍) 등이 새로운 중심지로 성장했다(조성욱, 2016b).

전라선의 경우 철도역이 지역의 읍면 중심지를 통과하는 경우가 16개 역(47.1%)이고, 읍면 지역에 철도역이 복수로 설치되어 중심지가 아닌 곳에 설치된 역이 11개 역(32.4%)이다. 이에 비하여 호남선은 1914년 23개 역 중에서 읍면 지역의 중심지(리)에 위치하는 경우가 16개 역(69.6%), 일치하지 않는 경우가 대진군 기성면(가수원역), 익산군 함라면(함열역), 김제군 백구면(부용역), 정읍군 태인면(신태인역), 나주군 문평면(고막원역), 무안군 삼향면(일로역, 임성리역) 등 7개 역(30.4%)이다(조성욱, 2016b:317).

이와 같이 읍면 단위 지역 중심지와 철도역의 위치를 대조해 보면, 호남선이 지역 중심지를 통과하는 비율이 69.6%인데 비하여, 전라선은 47.1%로 전라선의 읍면단위의 지역 중심지 연결율이 낮게 나타난다(표 9). 이것은 지형 조건에 의해서 지역 중심지의 연결에 제약 받았음을 의미하고, 또 다른 이유는 전라선의 개설 목적이 지역 중심지의 연결보다 거점 중심지의 연결에 초점을 두었다는 점을 반영하는 것이다.

2011년 전라선의 개량공사 이후 지역 중심지와 철도역의 일치 정도는 16개역에서 12개역(익산역, 삼례역, 전주역, 신리역, 주생역, 곡성역, 괴목역, 순천역, 율촌역, 덕양역, 여천역, 여수역)으로 더 낮아졌다. 이것은 행정구역 변화(동산역), 중심지의 외곽 지역으로의 이전(오수역, 남원역), 폐역(춘포역) 등에 의한 것이다.

전라선 구간 중에서도 기존 중심지와 역의 위치가 일치하는 비율이 높은 곳은 1914년에 개설된 익산↔전주 구간의 과거 경편철도 구간(5개 지역 중심지 중 5개 지역 통과)과 1930년에 개설된 순천↔여수 간의 과거 광려선 구간(6개 지역 중심지 중 5개 지역 통과)이다. 이에 비하여 1930년대 이후에 개설된 전주↔순천 구간의 산지 지역은 중심지(리)와 철도역의 불일치 비율이 높다

표 8. 전라선 철도역과 지역 중심지의 관계(1937년 기준)

현재 행정구역	개통 당시 역명	현재 역명	개통당시 행정구역	중심지 일치 여부
익산시	이리역	익산역	익산군 이리읍 이리	일치
	구이리역	동익산역	익산군 이리읍 동산	-
	대장역	-	익산군 춘포면 대장촌리	일치
완주군	삼례역	삼례역	완주군 삼례면 후정리	일치
전주시	동산역	동산역	완주군 조촌면 동산리	일치
	덕진역	-	완주군 조촌면 상가리	-
	전주역	전주역	전주군 전주읍 상생정	일치
완주군	신리역	신리역	완주군 상관면 신리	일치
	남관역	죽림온천역	완주군 상관면 용암리	-
임실군	관촌역	관촌역	임실군 오천면 병암리	-
	임실역	임실역	임실군 임실면 두곡리	-
	오류역	-	임실군 성수면 오류리	-
	오수역	오수역	임실군 둔남면 오수리	일치
남원시	서도역	서도역	남원군 사매면 서도리	-
	남원역	남원역	남원군 남원읍 동충	일치
	주생역	주생역	남원군 주생면 제천리	일치
곡성군	금지역	금지역	남원군 금지면 태내리	-
	곡성역	곡성역	곡성군 오곡면 오지리	일치
	침곡역	-	곡성군 오곡면 침곡리	-
	가정역	-	곡성군 오곡면 송정리	-
순천시	압록역	압록역	곡성군 오곡면 압록리	-
	구례구역	구례구역	순천군 황전면 선변리	-
	괴목역	괴목역	순천군 황전면 괴목리	일치
	학구역	개운역	순천군 서면 학구리	-
	동순천역	-	순천군 순천읍 조곡	-
여수시	순천역	순천역	순천군 순천읍 덕암	일치
	성산역	성산역	순천군 해룡면 성산리	-
	울촌역	울촌역	여수군 울촌면 조화리	일치
	신평역	-	여수군 울촌면 신평리	-
	덕양역	덕양역	여수군 소라면 덕양리	일치
	쌍봉역	여천역	여수군 쌍봉면 학용리	일치
	미평역	-	여수군 여수읍 미평	-
	만성역	-	여수군 여수읍 만성	-
여수역	여수엑스포역	여수군 여수읍 공화	일치	
8개 시군	34개 역	25개 역	23개 읍면	16개 일치

* 한국철도공사(홈페이지)에서 추출.

표 9. 전라선과 호남선 철도의 지역 중심지 통과 비율(개통 시점 기준)

노선별(최초 개통)	최초 철도역 수	읍면 지역 중심지	지역 중심지 통과 비율
전라선(1937년)	34개	23개	16개(47.1%)
호남선(1914년)	23개	22개	16개(69.6%)

(13개 지역 중심지 중 6개 지역 통과). 즉, 전라선 노선 중에서도 1930년대 이전에 개설된 구간에서는 가능한 기존 중심지에 역을 설치하여 지역 간의 연결을 중시했다면, 1930년대 이후 개설된 전주~순천 간 노선은 기존 중심지의 연결보다는 산지 지역의 통과에 따른 건설비

용의 최소화와 지역 중심지 보다는 중요 지점 간의 연결 측면을 더 중요시 한 것으로 보인다.

그리고 호남선은 철도의 개통으로 인하여 함열, 이리, 신태인, 송정 등 새로운 중심지의 형성과 이에 따른 지역 내 지역 중심지의 이동이 있었지만, 전라선 지역에는 이

표 10. 전라선과 호남선 철도의 행정구역에 따른 철도역의 분포

전라선(1937년 기준)			호남선(1914년 기준)		
시군별	읍면별	철도역	시군별	읍면별	철도역
익산군	이리읍	이리, 동이리	대전군	기성면	가수원
	춘포면	대장			
전주군	전주읍	전주	논산군	두마면	계룡
				연산면	연산
논산면	논산				
강경면	강경				
완주군	조촌면	동산, 덕진	익산군	함열면	함열
	상관면	신리, 남관		익산면	이리
임실군	관촌면	관촌	김제군	백구면	부용
	임실면	임실			
	성수면	오류			
	오수면	오수			
남원군	사매면	서도	정읍군	태인면	신태인
	남원읍	남원			
	주생면	주생			
	금지면	금지			
곡성군	곡성면	-	장성군	북이면	사거리
	오곡면	곡성, 침곡, 가정, 압록		장성면	장성
순천군	황전면	구례구, 괴목	광주군	임곡면	임곡
	서면	개운			
	순천읍	순천, 동순천			
	해룡면	성산			
여수군	울촌면	울촌, 신평	나주군	나주면	나주
	소라면	덕양		양지면	영산포
	쌍봉면	여천	여수읍	문평면	고막원
				학교면	학교
쌍봉면	여천	여수읍	박곡면	몽탄	
여수읍	미평, 만성, 여수	목포부	삼향면	일로, 임성리	
8개 군	23개	34개	11개 부군	22개	23개

출처 : 越智唯七 編, 1917.

러한 중심지 형성과 그로 인한 중심지 이동이 거의 나타나지 않았다. 전라선의 철도 개통으로 유일하게 지역 중심지의 변화가 나타난 춘포역(대장역)은 전라선이 완전히 개통된 1937년 이전이었다. 그리고 철도역이 읍면 중심지의 외곽에 설치된 경우(관촌역, 임실역, 곡성역, 구례구역 등) 시가지가 확장되어 철도역과 연결된 경우도 없다. 이러한 현상은 1989년부터 2011년까지 이루어진 전라선 개량공사에서도 그대로 반영되어, 지역 중심지의 연결보다는 직선화와 선로 단축으로 주요 지점의 연결 효율성에 초점이 주어졌다.

호남선이 22개 읍면 단위 행정구역에서 23개 역이 설치된데 비하여, 전라선은 23개 읍면 단위 행정구역에서

34개 역이 설치되어, 전라선에는 동일 읍면 단위 행정구역에서 다수의 역이 설치된 곳이 많다. 즉, 개통 당시 행정구역 기준으로 익산군 이리읍 2개(이리역, 동이리역), 완주군 조촌면 2개(동산역, 덕진역), 상관면 2개(신리역, 남관역), 곡성군 오곡면 4개(곡성역, 침곡역, 가정역, 압록역), 승주군 황전면 2개(구례구역, 괴목역), 순천군 순천읍 2개(동순천역, 순천역), 여수군 울촌면 2개(울촌역, 신평역), 여수읍 3개(미평역, 만성역, 여수역) 등이다. 이에 비하여 호남선에서는 무안군 삼향면의 2개(일로역, 임성리역)가 유일하다(표 10).

이와 같이 호남선은 지역의 읍면 중심지를 연결하는 비중이 높는데 비하여 전라선은 지형적인 요인으로 지

역의 읍면 중심지 연결에서 자유롭지 못했다. 즉, 전라선은 지형적인 제약으로 인하여 기존의 지역 중심지의 연결보다는 이리, 전주, 남원, 순천, 여수 등의 중요 지점을 연결하는 데에 초점이 주어졌다.

IV. 결론

본 연구에서는 1937년 개통된 전라선 철도가 지역 중심지에 미친 영향을 파악하기 위하여, 전라선에 개설된 철도역과 지역 중심지 간의 관계를 살펴보았다. 본 연구에서 밝혀진 내용을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 전라선 철도는 1914년에 개통된 이리↔전주 구간과 1930년에 개통된 순천↔여수 구간을 매입하고, 그 사이의 전주↔순천 구간을 신설하여 1937년에 개통되었다. 이후 1981년 전주시 구간에서 외곽 이전과 1989년부터 2011년까지 이루어진 개량과 복선화 공사로 인하여 직선화와 이로 인한 노선 변화 및 철도역의 이전 및 폐역의 과정을 겪었다.

둘째, 전라선은 1937년 개통 시에는 34개 역으로 시작하였으나, 이후 9개 역이 추가되어 최대 43개 역이 되었고, 이후 12개 역이 폐역 되고 1개 역이 지선화되어, 2015년 현재는 30개 역이 운영되고 있다. 이에 비하여 호남선은 1914년 개통 시에 23개 역에서 최대 49개 역이 되었으나 2015년 현재 21개 역이 운영되고 있다. 이와 같이 개설 당시에 전라선(199.8km)은 호남선(260.0km)에 비해서 노선 길이가 짧은데도 불구하고 더 많은 역이 설치되었다.

셋째, 호남선은 평야지역을 통과하고 주요 장애물이 만경강과 노령인데 비하여, 산지지역을 통과하는 전라선은 만경강, 섬진강 그리고 슬치와 송치 등 더 많은 지형적 장애물로 인하여 호남선에 비해서 철도 노선 선정에서 제한이 많았다. 그 결과 지역 중심지의 연결에 어려움이 있었고, 2011년에 완공된 개량 공사에 의해서 19.4km가 단축되었다.

넷째, 호남선 노선에서는 철도교통의 도입으로 함열, 익산(이리), 신대인, 송정 등이 새로운 지역 중심지로 성장하는 계기가 되었으나, 전라선 구간에서는 익산시 춘포면의 중심지 이동(춘포역) 이외에는 지역 중심지 형성과 변화에 영향을 주지 못했다. 이와 같이 두 노선의 지역 중심지와의 관계에서 차이가 나는 것은 지형 조건에

의해서 철도노선 설정과 철도역 위치 선정에서의 제한, 산지와 평지 간의 지역 중심지 성장의 차이, 지역의 생산력과 철도노선 선정 목적에서의 차이 등에 원인이 있는 것으로 보인다.

이와 같이 전라선과 호남선 철도는 개통 시기가 23년의 차이가 나는 점, 지형 조건의 차이, 지역 생산물의 차이, 개설 목적의 차이 등으로 철도역의 입지에 많은 차이를 나타내고 있다. 즉, 호남선은 지역 중심지의 연결에 중점을 둔 데 비하여, 전라선은 주요 지점들의 연결에 중점을 두어, 읍면 단위 지역 중심지의 성장이나 새로운 지역 중심지의 형성에는 영향을 주지 못했다.

참고문헌

신성희, 2016, “자연의 생산과 근대적 ‘관광’의 형성 -일제시대 금강산 전기철도, 온천,” 문화역사지리, 28(2), 81-100.

심승화·한지은·이미란, 2016, “제2종관 철도 중앙선과 주요 연결노선의 형성 과정 및 기능 변화,” 문화역사지리, 28(3), 36-61.

유재영, 1993, 「전북전래지명총람」, 서울: 민음사.

윤옥경, 1992, “수인선 철도의 기능변화에 관한 연구” 지리교육논집, 28, 31-56.

윤정숙, 1985, “개항장과 근대도시 형성에 관한 역사지리학적 연구 -군산항을 중심으로-,” 대한지리학회지, 20(2), 74-99.

이영민, 2005, “개항 이후 경인지역의 역사지리적 변화와 경인선 철도의 역할,” 지리교육논집, 49, 285-299.

임실군, 1997, 「임실군지」.

전주부, 1943, 「전주부사(상, 하)」.

전주시, 1997, 「전주시사」.

전주시, 2014, 「국역 전주부사」.

조성욱, 2006, “지역 중심지의 역할 변화와 지리적 관성 -전라북도 정읍시 칠보 지역을 사례로,” 한국지역지리학회지, 12(5), 571-582.

조성욱, 2016a, “쓰시마에서 중심지 이동과 그 원인” 한국지리학회지, 5(2), 181-195.

조성욱, 2016b, “1914년 호남선 철도 개통이 역명과 지역 중심지 변동에 미친 영향: 전북지역 6개 철도역을 중심으로,” 한국지리학회지, 5(3), 315-329.

주경식, 1994, “경부선(京釜線) 철도건설(鐵道建設)에 따른 한반도(韓半島) 공간조직(空間組織)의 변화(變化),” 대한지리학회지, 29(3), 297-317.

철도청 공보담당관실 편, 1979, 「한국철도사 제3권.

최원희, 2012, “일제 식민지 근대도시 조차원의 출현요인 - 도시체계상에서의 위상 및 도시내부구조 형성과정,” 한국지리학회지, 1(1), 99-123.

최진성, 2006, “일제강점기 조선신사의 장소와 권력: 전주신사(全州神社)를 사례로” 한국지역지리학회지, 12(1), 44-58.

한국철도공사 홍보실 편, 2010, 「철도주요연표: 철도창설 제 111주년 기념.

한국철도공사·한국철도시설공단 편, 2016, 「2015 철도통계 연보.

越智唯七 編, 1917, 「新舊對照 朝鮮全道 府郡面里洞 名稱一覽」, 京城 中央市場

朝鮮總督府 鐵道局 編, 1940, 「朝鮮鐵道 40年 略史」, 京城 朝鮮印刷株式會社

다음백과, <http://100.daum.net>

위키백과, <https://ko.wikipedia.org>

카카오맵, <https://map.kakao.com>

한국철도공사, <http://info.korail.com>

한국철도시설공단, <http://www.kr.or.kr>

한국향토문화전자대전, <http://www.grandculture.net>

교신 : 조성욱, 54896, 전라북도 전주시 덕진구 백제대로 567, 전북대학교 사범대학 지리교육과(이메일: chossww@jbnu.ac.kr)

Correspondence : Sungwook Cho, 54896, 567 Baekje-daero, Deokjin-gu, Jeonju-si, Jeollabuk-do, Korea, Department of Geography Education, College of Education, Chonbuk National University (Email: chossww@jbnu.ac.kr)

투 고 일: 2019년 6월 28일

심사완료일: 2019년 7월 12일

투고확정일: 2019년 7월 22일

