

---

# 부전 ~ 마산 복선전철 전동열차 국비지원 건의

---

2020. 7. 16

# 부전 ~ 마산 복선전철 전동열차 국비지원 건의

## I. 사업개요

- 구간 : 부전 ~ 마산(50.3km/9개역) 복선전철
  - \* 마산 ~ 창원 ~ 창원중앙 ~ 신월 ~ 장유 ~ 가락 ~ 김해공항 ~ 사상 ~ 부전
- 운행간격 : 90분(편도 12회)
- 사업기간 : 2014. 6 ~ 2021. 2

## II. 현 황

2021년 상반기 개통 예정 국가철도인 부전~마산 간 복선전철은 개통 후 운행시간이 대폭 단축됨에 따라 양 지역민들은 지역간의 인적·물적교류 증진에 큰 기대를 걸고 있음

\* 거리(87km → 50km) 및 운행시간(1시간 33분 → 38분)

그러나 동 노선에 대해 국토교통부는 타당성조사 단계까지는 일반철도(EMU-180)를 운행할 계획이었으나, 2014년 9월 당초 계획을 배제하고 준고속열차(EMU-250) 도입을 결정하였음

부전~마산 간 노선에 준고속열차(EMU-250) 운행시 운행간격이 크게 확대되어 노선 개통에 따른 효율성이 크게 떨어질 것으로 우려되며, 이로 인해 시민들의 이용 불편은 물론 버스에 비해 상대적으로 높은 운임으로 광역전철 기능수행이 불가능할 것으로 판단됨

\* 운행간격 : 20분 → 90분 / 교통비 : 3,900원(시외버스) → 6,200원(EMU250 예정)

이에 이용객들의 편의성 향상을 위해서는 열차의 운행간격 단축이 요구되며, 이를 위해서는 준고속열차와 함께 전동열차를 병행 운행하는 것이 가장 효율적이라고 판단됨

\* 장거리노선(부산~순천) : 준고속열차 운행 / \* 단거리노선(마산~부산~울산) : 전동열차 운행

그러나, 국토교통부는 당초 계획과 다른 일방적인 운행계획 변경에도 불구하고 전동열차 운행과 관련하여 광역철도 기준을 적용하여 지방자치단체에 전액 지방비 부담을 요구하고 있음

### Ⅲ. 국비 지원의 당위성

#### 1. 수도권 및 비수도권 동등한 지원

전국 면적의 11.8%에 불과한 수도권 지역에 인구의 50% 이상이 집중되는 수도권 블랙홀 현상이 정부의 국가균형발전 정책에도 불구하고 오히려 심화되고 있음

수도권에서는 신도시, 공공주택단지 조성 등 각종 개발사업 및 SOC 사업과 함께 이를 뒷받침하는 서울 중심의 촘촘한 광역철도 구축은 수도권 발전의 주요 요인으로 작용하여 왔음

현재 운영되고 있는 수도권 광역철도 대부분은 국가에서 건설하였을 뿐만 아니라, 운행측면에서도 많은 이용객이 활용할 수 있도록 일반열차와 병행하여 전동열차를 국가에서 운영하고 있음

그러나 수도권 철도는 국비로 건설·운영했음에도 불구하고 수도권에 비해 상대적으로 열악한 비수도권 광역철도의 건설비 일부 및 운영비 전액을 지방자치단체에 부담시키는 것은 국가균형발전에 부합하지 않는 정책이라고 사료됨

더불어 수도권에 비해 상대적으로 소외되고 있는 지역 상황을 고려하지 않고 가뜩이나 열악한 지방재정의 부담 경감은커녕 오히려 부담을 주는 결정이라고 판단됨

국가 전체적으로 수도권과 비수도권의 균형발전을 위해서는 수도권에 지원한 것처럼 비수도권 지역의 철도확충에 대해서도 국가부담으로 적극 추진해야 할 것임

## 2. 국가 균형발전을 위한 동남권 경제공동체 구축 기여

현재의 수도권 중심에서 탈피하고 국가 균형발전을 위해서는 지역별 특색에 맞는 발전전략을 추진해야 할 것임. 이에 수도권에 이어 제2 경제권을 형성하고 있는 동남권의 경제공동체 구축이 시대적으로 요구되고 있음

이를 위해서는 우선적으로 동남권 주요 도시간 인적·물적 교류를 위한 동일생활권 기반을 마련해야 함. 이에 부전~마산 준고속열차와 병행하여 동해남부선(부전~일광~울산)까지 전동열차를 연장 운행하는 광역교통망을 확충해야 할 필요가 있음

부전~마산과 동해남부선은 수도권 다음으로 많은 660만 인구가 밀집된 동남권을 직접 연결하는 노선으로 국가차원의 전동열차 운행은 동남권 발전을 위한 교두보로 활용될 수 있을 것임

부전~마산 복선전철에 전동열차가 운행된다면 창원·김해와 부산·울산을 하루 생활권으로 묶는 광역 교통망을 구축할 수 있어 수도권에 상응하는 경제권 실현에 긍정적 영향을 미칠 것임

더불어 전동열차 추가 운행시 상습정체 구간인 남해고속도로와 경부고속도로 교통정체 해소는 물론 동남권 지역 기업들의 물류운송에도 기여할 것임

이는 정부가 발표한 「광역교통 2030」이 명시하고 있는 대도시 주요 거점을 30분대로 연결하는 광역철도망 구축으로 주민 교통편익을 증대하겠다는 정책방향과도 일치함

#### **IV. 건의**

부족한 지방재정과 수도권에 비해 열악한 교통환경에 놓여있는 지역민들의 교통편의 향상은 물론 수도권과 비수도권 격차 해소를 위해서는 우선적으로,

서울 등 수도권이 광역교통망을 통해 폭발적으로 성장한 것처럼 부전~마산 복선전철과 동해남부선과 연계한 전동열차 운영을 통해 수도권에 버금가는 동남권 경제공동체가 조속히 실현되어야 할 것임

이를 위해 국가철도인 부전~마산 복선전철에 국가운영 전동열차가 병행 운행될 수 있도록 추가 시설비 및 운영비를 국비로 지원해 주실 것을 건의 드립니다

2020. 7. 16

**부산상공회의소**

**회장 허용도**

**창원상공회의소**

**회장 한철수**