

제 4 편 교통 · 통신

김 인 덕 (성균관대학교 연구교수)



제 1 장

교 통



여수는 남해안의 각 지역과 인근 해상의 여러 섬을 연결하는 도로·철도·해상·항공 교통을 갖추고 있는 교통의 중심지이다. 시내 및 광역 교통로가 정비되고, 국도 17호선 대체 우회 도로 건설, 전라선 직선화 및 복선화 공사, 세계화에 대비한 여수공항의 확장 정비 등 지역 발전을 위한 추가적인 교통 인프라 구축과 2012여수박람회를 대비한 각종 교통 시설 건설에도 적극적인 노력을 기울이고 있다.

도로 교통의 경우 2008년 현재 국도 2개 노선(17호선, 77호선), 지방도 2개 노선(22호선, 863호선), 시도 1,649개 노선(총연장 653.5km), 군도 28개 노선이 있으며 총 연장 길이는 1,408.2km이다. 여수~광주는 직통 버스로 1시간 30분, 여수~서울은 고속버스로 5시간 정도가 소요된다.

해상 교통의 경우 2007년 기준 연간 수송 인원은 1,098,119명이었으며, 화물은 105,147,144톤이다. 주요 수송 품목으로는 비료가 가장 많았으며, 다음으로 시멘트·유연탄·철광석 순이었다.

철도 교통의 경우 2007년 기준 연간 이용객은 479,214명, 화물 수송은 1,469,148톤에 달하였다. 아울러 항공 교통의 경우 2007년 기준 연간 이용객은 656,022명, 화물 수송은 2,568,202kg, 우편물이 수송 144,781kg이었다.

제1절 여수 교통의 역사

1. 전통시대의 교통

일반적으로 전통시대 교통시스템은 정부에 의해 장악되었다고 할 수 있다. 기록상으로 확인되는 여수 관련 교통의 역사는 조선시대에 주목할 만한 내용이 보인다.

『동국여지승람』에 따르면, 여수반도에는 성생원(成生院), 무상원(無尙院), 내례원(內禮院) 등 3개의 역이 있었다. 성생원은 지금의 울촌면 신흥리 산곡부락 앞, 무상원(無尙院)은 선원동 무선마을, 내례원(內禮院)은 여서동 돌고개에 위치해 있었다.

이후『동국여지』에는 내례원과 덕양역의 지명이 보이는데, 내례원은 순천부 동쪽 87리 근방에 있고, 덕양역은 같은 방향 67리 지점에 자리하고 있다고 명기하고 있다.

200년이 지난 시간차로 인해 『동국여지승람』의 무상원이 빠졌는데, 이것은 임진왜란이 끝나고 역원의 위치를 조정할 때 소라면 덕양리 내기 부락이 역 설치에 좋은 조건임이 고려되어 덕양역을 설치한 것으로 판단할 수 있다.

덕양역은 당시에는 전라북도 오수역의 관할로, 오수역에는 찰방이 있었고 덕양역에는 아전 222명, 남자종(奴)86명, 여자종(婢)47명, 말 10필이 있었다고 전한다.

조선시대 여수는 좌수영이 위치한 관계로 도로가 정비되어 있었는데, 당시 도로등급은 3등급이었다고 한다. 즉, 순천에서 성생원까지(40리), 성생원에서 좌수영까지(40리) 도로가 조성되었다.

그리고 조선 중기 이후에는 순천에서 좌수영까지 가는 길이 변경되어, 『대동지지』에는 순천에서 성생원까지 40리, 성생원에 석보창까지 20리, 석보창에

서 좌수영까지 20리로 기록되어 있다.

2. 근현대의 교통

일반적으로 근대적인 도로는 1896년 이후에 발달한 것으로 본다. 구체적인 여수 관련 도로의 정비는 1917년에 가시적인 성과를 보기 시작하는 것으로 판단할 수 있다.

근대적인 도로의 정비는 1906년에 7개년 도로 개수 사업계획이 수립되어 목포, 광주간의 도로가 착공되었다. 그리고 1909년에는 이 사업이 5개년 사업으로 수정, 1910년까지 해남에서 하동까지 164km에 이르는 도로공사가 착수되었다. 그리고 1911년에는 전주에서 이곳 여수를 잇는 도로 중 9,818m를 전주 근교에서 착공, 1917년 7개년 계속사업으로 진행된 제1차 치도공사가 완료되었던 것이다.

이 가운데 전주-여수 간 도로 가운데, 순천-여수 간은 2등급 도로로 폭 5.4m, 비탈길 구배(勾配) 1/25, 거리 31.418km가 착공되어 육상교통의 시대가 열리게 된 것이다. 여수-순천 간의 도로 구간 가운데 관내에 설치된 교량은 지금의 대평교, 여천교, 대곡교의 위치에 세워졌고, 대평교는 수량이 많아 여러 차례 보수공사를 했다.

근대 이후 여수의 교통 관련 역사에서 주목되는 사실은 철도와 여객선이 정기적으로 운행한 것을 들 수 있다. 특히 1945년 이후에는 시외버스 운행과 시내버스의 등장, 그리고 중앙동 로타리 설치와 중앙 간선도로의 확장에 주목할 필요가 있다.

3. 시외버스의 운행

여수의 교통은 광복 3년 후인 1947년 7월에 장재후와 김만수가 이 고장에 처음으로 버스여객 운송 사업을 시작하면서 전기를 맞이한다. 이때 두 사람은 미군정청 교통부에서 운송업 허가를 받아 장재후는 여수여객 자동차부를 설립하여 버스 3대로 여수에서 삼일면 중흥리까지를 운행했다. 김만수는 환만자동차부를 차려 돌산 우두리에서 죽포 사이를 버스 2대로 운행하였다.

이 가운데 장재후는 1951년 11월 김만수에게 노선을 넘겼고, 이를 인수한 김만수는 돌산노선을 포기하고 버스 한 대를 더 늘려 삼일노선에 주력했다. 그리고 적량, 월내까지 연장 운행하였으나, 현상유지에 급급하였다. 1966년부터 삼일공단 건설이 착공되면서 이 구간이 황금노선으로 변했다.

한편 돌산 우두리, 죽포 간 노선은 1953년부터 광주금성여객이 인수하여 군내까지 운행하기도 했다.

4. 시내버스의 등장

광복 후 여수에서 시내버스가 등장되기 시작한 것은 휴전협정이 성립되어 사회가 차츰 안정을 되찾아가던 1955년경 서필현이 남도버스를 설립하여 25인승 차량으로 오동도-신월리 구간을 운행한 것이다. 서필현은 1년 남짓을 운행하다가 광주중앙여객에 노선을 양도, 중앙여객은 다시 여수여객에 양도하였다.

이를 인수한 김만수는 43인용 대형버스 3대를 도입하여 여수 만성리 구간을 새로 개척하기도 했다.

5. 중앙동 로타리 설치와 중앙간선도로의 확장

여순사건으로 시가 중심부가 완전히 불타버리자 당시 시장이었던 김정식은 이 기회를 이용하여 대담한 도시계획을 단행했다. 김정식 시장은 건설과장 김광진, 도시계장 이기현, 기사 옥일선 등을 재촉하여 1949년 10월 15일 드디어 이 공사를 완성시켰다.

그 당시 이 길을 더 많이 빼지 않고 중앙시장 앞에 와서 멈춘 것은 거기서부터 남산동까지 소위 교동 미 매립지인 늦강이 커다랗게 가로막고 있어서 더 이상 길을 낼 수 없었기 때문이었다.

이 늦강은 1956년 3월 13일부터 매립이 시작되었으나 업자들의 부실공사로 몇 번이나 공사가 중단되었다. 그 후 광주 금림건설(金林建設)의 보증을 섰던 임경길의 출혈공사로 1962년 5월 22일 마무리되었다.

제2절 각종 도로와 철도

1. 도로

1) 여수의 첫 국도



▲ 진남관 주변 도로

여수의 첫 국도는 1910년 9월 여수-순천 간에 뚫린 이른바 신작로이다. 이 도로가 현재 여수-순천 간 4차선 도로의 기본 도로로, 지금은 연등동에 일부 그 원형이 남아 있다. 통감부 시절 주민들을 강제로 동원하여 여수-순천 간의 도로를 닦기 시작하여 1910년 9월에 개통되었다.

충무동 파출소 앞에서 순천까지의 이 구 도로는 지금은 시대의 유물이 되어버렸지만, 가느다랗고 꼬불꼬불한 길밖에 없었던

당시로서는 누구나가 놀랄 만한 역사였다. 그 뒤 이 도로는 곧 광주까지를 연결하는 동맥이 되어 여수 발전에 원동력이 되었다.

2) 대판통

일제강점기 여수읍에서는 도로 개설과 관련 하여 당면한 문제들을 해결하기 위해 1930년부터 도로개설 3개년 계획을 세웠다. 그리고 매년 조금씩 땅을 사모아 길을 개설하기 시작했는데, 중앙동 일부를 제외하고 거의 현재의 여수 시내 도로망을 정비했다.

이 때 제일 먼저 만든 도로가 1931년 중앙동 로타리에서 신항 오동도 입구까지에 이르는 속칭 대판통이다.

이 길은 철도와 연락선의 진입로가 되었을 뿐만 아니라 동정과 서정을 잇는 동맥으로서 여수 발전의 원동력이 되었다. 이 도로가 뚫리기 전에는 지금의 망해루 건너편 자리에 경찰서가 있었고, 읍사무소는 군자동에 있었다. 현재의 등기소, 여수우체국, 시청, 한일은행, 수궁다방, 양지다방, 관문동사무소 일대가 대판통으로 편입되어 이 지역 일대에 있던 노천시장이 시청 뒤로 옮겨져 동시장이라 불렸다.

이 도로 계획선 상에는 초가집들이 즐비하게 들어차 있었는데, 이를 전부 철거하여 대판통을 개설했다.

3) 쌍봉선

1936년 쌍봉면 제5대 면장인 민용식은 석창에서 학용을 잇는 1.5km와 석창에서 삼동까지 1.5km 등 도합 3km를 폭 5m로 신설 또는 개수에 착수했다. 여수-순천 간의 도로가 석창을 통과하자 여기에 고무된 주민들은 도로 개설의 필요성은 인정했지만 도로부지에 편입되는 토지 소유자들이 반대하고 일반 면민들은 부역을 거부함으로써 면장의 전담을 금융조합에 저당하고 그 차용금으로 도로공사를 추진했다. 이 과정에서 김병화의 토지가 많이 편입되므로 잦은 시비로 불화를 빚었다.

결국 민용식이 급환으로 사망하자 저당물건의 해지 조치를 취하지 못해 파산지경에 이르렀다 한다.

4) 삼일선

석창에서 흥국사 입구 중흥초등학교 정문까지 5.5km의 거리를 폭 5m로 확장 개수한 도로이다. 제5대 삼일면장이었던 김영재의 주도로 토지소유자들의 회사와 주민들의 부역으로 완성되었다.

1936년에는 중흥초등학교 정문에서 중도(적량, 월내), 하도(낙포, 상암, 호명)지역을 통과하여 여수시 둔덕재에 이르는 소위 삼일면 일주도로가 개통되었다.

이때 도로 개설 방법은 도로 부지에 편입되는 토지는 도비와 면비로 보상, 마을 단위로 세대수를 기준으로 하여 구간을 정해서 부역으로 책임 시공하였으며 시공과 준공 감독관이 상근했다.

5) 일제강점기 각종 도로

일제강점기 여수에서는 매립공사와 함께 곳곳에 도로가 개설되었다. 중앙동 로타리에서 삼양사, 남북면업을 돌아 종포를 잇는 속칭 신·구항 연결도로는 일본인들이 1920년, 1925년 그리고 1928년의 세 차례에 걸쳐 매립한 도로이다.

1939년까지는 만성리 해수욕장과 봉산리와 신월리까지 도로를 만들었고, 1943년까지는 여서·문수·오림리를 돌아, 외촌들을 잇는 순환도로를 개설했다.

6) 여화선

문치(민드레미재)에서 쌍봉동사무소를 거쳐 도원마을을 지나 죽림고개에 이르는 약 6km의 도로를 여화선이라 불렀다.

이 도로는 평소 달구지와 손수레가 겨우 다닐 수 있었으나 문치와 죽림재가 막히면, 물류 유통은 생각할 수도 없었고 보행에도 어려움이 많았다.

1957년 3월 1일부터 공사가 시작되어 계획선 보다 12km가 더 단축된 전장 8km의 이 도로는 소라면은 죽림리에서 심곡재까지를 맡고, 쌍봉면은 심곡재에서 둔덕동 국도변까지를 맡아, 동년 10월말에 공사를 마무리 지었다.

7) 중앙선

흥국사 계곡을 따라 자내마을 거쳐 석창에 이르는 3.75km의 도로이다.

자내, 호명마을 주민뿐만 아니라 하도 주민들이 상도지역으로 드나들고, 상도주민들이 하도지역에 통행하는 데 이용하는 도로였다.

8) 삼일공단 진입로

1966년 3월 정부에서 쌍봉면 석창에서 삼일공단까지의 진입로를 4차선으로 착공하여 1969년 6월 24일 개통하였다.

9) 오동도 일주도로 개설

1966년 4월 14일 여수시는 공사비 120만원을 들여 오동도에 일주도로를 개설하여, 오동도의 문화 관광자원으로서의 가치를 높였다.

10) 옥라선

옥라선은 옥적리에서 나진리까지의 산업도로로, 1965년 2월 25일 화양면 옥적리 주민 1,500여명이 자력으로 개설공사를 시작, 제1차 정지공사가 마무리되자 1972년 3월 25일 제2차 공사에 들어가 암석이 깔렸거나 인력으로 풀기 어려운 난공사 구간에는 중장비를 투입하여 1972년 5월 21일 드디어 개통을 보았다.

상전, 대옥, 신기, 소옥, 마상 등 5개 자연마을로 이루어진 옥적리는 오지에 자리 잡고 있어 여수 나들이가 힘들었다. 견디다 못한 주민들은 자력으로 옥적리에서 나진리 까지 산업도로를 내기로 결의하고, 900만원의 지원을 받아 도로에 편입되는 부지에 대하여는 옥적리 주민의 소유일 경우에는 기부채납으로 나진 쪽으로 들어가는 산 1,700평과 밭 2,000평은 현금으로 사들였다.

그리고 나머지는 주민들의 부역으로 충당하기로 하고, 1965년 2월 25일 주민대표로 옥라선개설추진위원회를 결성해 호당 42일간씩의 노력 제공으로 도로의 기반공사에 착수했다.

11) 신구항 연결도로

신구항 연결도로는 60년이라는 기간이 필요했는데, 1920년 12월 23일 1차 매립을 끝내고, 1925년에서 1928년의 세 차례에 걸쳐 당시 여수 거주 일본인 혼다야스고로(本田安五郎), 가와치츠네키치(河本常吉), 기혼세이이치(磯本政一) 등은 지금의 중앙동 로타리에서 종포에 이르는 바다를 매립하여 해안도로를 개설했다. 이것이 이 연결도로의 시작이었다.

그 뒤 도로 공사가 진행되지 않았는데, 종포에서 신항까지의 직선도로 개통이 시민의 숙원사업으로 대두되자 여수시는 1967년 4월 20일부터 종포에서 신항까지 620m의 새 도로 개설공사에 착공, 이듬해인 1968년 3월에 완공

하였다.

이 도로가 개통됨으로 구항에서 신항으로 갈려면 여수역까지 돌아가야 했던 과거의 불편이 덜어지고 직결된 코스가 실현되었다. 그러나 문제는 노면만 닦아 놓았을 뿐, 길이 좁고 포장도 되지 않은 상태였다.

1979년 여수시는 관계 당국과 절충하여 예산을 마련, 중앙동 입구에서 1km까지 폭 24m로 확장하고, 중앙동 로타리에서 종화동을 거쳐 신항까지 전장 1.9km의 도로를 포장했다. 1982년 12월 28일 완전히 개통을 마쳤다.

12) 덕충동 도로

신항 제1부두에서 종고산 북쪽기슭의 언저리를 깎아 올라간 다음, 지금의 중앙여고가 있는 덕충동 고개를 12m 깎아 내려 삼일면 낙포리 남해화학에 이르는 연장 24km구간의 도로이다.

공사비 약 3억원을 들여 1967년 12월 말 착공, 1968년 10월말 준공되었다. 개설 당시에는 폭 15m로, 여수의 발전상을 피부로 느끼게 하는 공사였다고 한다. 1975년 국동어항단지에서 오림동까지의 진입로가 새로 개설, 국도로 이어지게 되자 제2선으로 물러났다.

13) 종고산 중복도로

1986년 3월 25일 완공되었으며, 총연장 1,760m이다. 원래 이 도로는 1969년에 착공되었다. 그런데 여수세무서 앞에서 충무동파출소 앞까지로 계획된 이 도로는 여수시의 계획성 없는 공사발주 때문에 1970년까지 겨우 1,167m밖에 닦지 못하고 593m구간은 그대로 남겨둔 채 중단해 버렸다.

1982년 7월 14일 여수시는 12년 만에 제2차 확장공사에 착공, 잔여구간인 593m를 12m 폭으로 뚫어, 전술한 것처럼 1986년 3월 25일 완공시켰다.

14) 만성리 우회도로

1970년 7월 21일 여수시는 만성리 해수욕장까지의 교통난을 해소시키기 위해, 미평에서 만흥동 재를 확장 개설했다. 이로써 버스가 일주할 수 있게 되었다.

15) 흥국사 진입로

1976년 12월 18일 중흥리 국도에서 흥국사 입구까지 개설된 도로이다. 개설 당시는 길이 1,738m, 폭 5m의 진입로였다.

16) 여수~순천 간 고속화도로

1973년 11월 20일 여수-순천 간에 고속화도로가 개통되었다. 그러나 이 길은 개통 당시 울퉁불퉁하고 굴절이 많은 조잡한 길이었다.

정부에서는 예산관계로 미루어 오다 10년 만에 4차선으로 넓히기 위해 21억7천만 원으로 도로 부지를 사들이고 1982년 12월 22일 확장공사에 착공했다. 1985년 12월 29일 확장공사를 완공, 총 연장 31km, 폭 18.5m의 4차선으로 확장했다.

17) 서교동로타리 신설

국동어항단지를 잇는 서교동 진입도로이다. 1977년 4월 2일 당시 여수전 신전화국 서쪽 광무, 봉강, 서교, 남산동이 교차하는 분기점에 855평 규모의 서교동 로타리가 신설되었다. 이 공사에는 토지 133평이 새로 편입되고 가옥 9동이 철거되었다.

18) 오림~연등동간 간선도로

연등동에서 오림동 국도까지 잇는 연등동 간선도로이다. 서교동 로타리에서 국동어항단지까지의 어항진입로와 함께 1976년 6월 1일에 착공, 1977년 말에 준공되었다.

여수시가 IBRD차관사업으로 10억 원을 투입해서 광주권 개발 제1차 사업으로 실시한 이 공사는 연등교에서 오림동 국도를 연결하는 총연장 1,720m, 노폭 30m로, 서교동 일대의 지도를 바꾸어 놓은 대역사였다. 이 도로가 준공됨에 따라 여수시의 간선도로망은 일단 완성되었다.

19) 여수의 첫 지하도

첫 지하도는 진남초등학교 앞의 지하도이다. 1978년 5월 30일 광무동에서 연등동으로 건너가는 진남초등학교 앞에 길이 30m, 폭 4m의 지하도를 만들었다.

이 지하도는 진남초등학교 학군인 연등동에서 진남로로 건너가기 위해서는 반드시 도로를 횡단해야 되는 위험을 안고 있었기 때문에, 처음에는 구름다리를 놓기로 했으나 초등학교 어린이들의 통학로라는 점을 감안하여 구름다리보다는 지하도가 안전하다는 견지에서 지하도를 뚫었다.

20) 돌산 연륙교



▲ 돌산연륙교 기공에서 준공까지

1984년 12월 15일 여수 주민들의 꿈이었던 돌산 연륙교가 개통되었다. 남산동 당머리에서 돌산 우두리를 잇는 이 연륙교는 연장 450m, 주경 간 280m이며, 진도 연륙교와 유사한 모습의 사장교(斜張橋)이다. 총공사비 97억 4천 7백 만원 투입, 3개년 계획으로 시공되어 원래는 1983년 말 완공할 예정이었다. 그러나 자재 도입관계로 1년이 더 연장되었다.

이 다리의 개통으로 돌산도와 여수를 15분대로 단축시켰고, 수시로 시내를 드나들 수 있게 되어 농산물 등의 적기 반출, 수산물의 선도유지, 관광산업의 진흥에도 기여하게 되었다.

이와 같은 도로와 다리의 건설 이외에도, 돌산 남부도로, 소라 우회도로, 서부선, 오천공단 진입로, 섬 달천 연륙공사, 백야선 도로 등이 지속적으로 전개되었다. 최근에는 2012여수세계박람회를 대비하기 위해 각종 기간 도로망이 정비되고 있다.

2. 철도

1) 철도 유치 경위

일제강점기 여수철도는 일본에서 사철왕(私鐵王)으로 불리었던 네즈키이치로(根津嘉一郎)가 남조선철도주식회사를 설립하여 전국 철도부설권을 손아귀에 넣고, 여수에도 철도를 개설하면서 들어왔다.



▲ 여수철도유치 진정단

당시 재여 일본인으로 평소 여수 개발에 공이 많았던 츠카사요시노부(政吉信)가 광주로 출장하여 남조선철도주식회사의 철도 부설계획이 삼천포선은 1차 계획에 들어 있는 반면 여수-광주선은 3차 계획으로 밀려나 있는 것을 알고, 여수로 돌아와 군수를 비롯한 유지들을 총동원하여 유치운동을 전개, 거군적인 유치운동을 전개한 끝에 여수-광주선을 제1차 계획으로 변경시키는 데 성공하였다. 그리고 1928년 2월 27일 여수-광주선의 착공을 보게 되었다.

공사구간은 신항 제1부두에서 광주까지였다. 우선 신항에서 덕충동터널 앞까지의 공유수면을 매립하는 공사와 병행하여 노반을 다지고 궤도를 깔고 터널을 뚫는 순서로 진척되었다.

이 공사 역시 이 고장 개벽 이래 처음 있는 토목공사로 전국에서 인부를 모집하여, 하루 취로인원이 2,000명에 이르렀다. 바다를 메우는 데 무한정하게 소요되는 방대한 흙은 지금 자산초등학교가 자리 잡은 흙산에서 파 썼기 때문에 지금도 관문동 뒷산을 흙산이란 이름으로 부르고 있다.

덕충동 터널 앞에 노동자들의 합숙소 수십 동이 있었고, 중국 꾸리들은 지금의 미평동 (주)한화 사택 밑에 역시 수십 동의 임시막사를 지어 생활했다.

광려선 철도는 1930년 12월 25일에 개통되었다. 그후 1936년 조선총독부에서 사철을 사들여 국영으로 흡수하게 되어 광려선도 국영이 되었다.

2) 전라선 개통

여수와 광주간의 철도에 이어 여수와 이리(익산)간을 연결하는 전라선은 1929년 4월 18일 착공하여 1936년 12월 16일에 개통하였다.

이 날 육지에서는 철마의 기적소리가 울려 퍼졌고, 바다에서는 일본행의 뱃고동 소리가 높았다. 철도가 개통되고 일본과의 사이에 연락선이 취항하게 된 것은 커다란 변화였다. 이 때 항구는 신항과 구항으로 늘어났고, 시가지는 동정과 서정으로 뻗어났다. 또한 전국의 물자가 철도를 통하여 여수로 모여 들어와 일본으로 수송되었다.

이 때 여수는 부산 다음 가는 항구로 떠올랐다. 부산을 거쳐 들어오던 일본의 개화물자들이 이때부터 여수로 직접 들어오게 되자 전국의 상인들이 여수로 몰려들기 시작했던 것이다.

제3절 해상교통

1. 여수항

수정동과 중앙동에 있는 무역항이다. 여수항은 부산항에 이어 한국 제2의 수산항이었다. 여수시 남동해안의 돌출부를 이루는 자산공원을 중심으로, 북쪽의 수정동 일대에는 북항이라고 하는 여수 신항이 있으며, 남서쪽의 교동

과 중앙동 일대에는 남항이라고 하는 여수 구항이 있다.

일본이 대륙 침략의 목적으로 광주 지역에서 순천 지역을 거쳐 여수 지역으로 이어지는 철도를 부설, 기존의 여수항 지역에 여수 신항을 축조했다. 여수 구항은 여수 지역을 기점으로 하는 연안항로의 기항지로 일제강점기부터 개발되어 오늘에 이르고 있다.

역사적으로 여수항은 조선시대에는 전라좌수영과 관련된 군항이었으며, 1923년 6월 1일 일본은 군사적 목적에서 여수항을 개항하였다. 1930년에는 여수 지역과 일본의 시모노세키(下關) 간에 연락선이 취항하였다. 1967년 3월 30일에는 여수항이 1종항으로, 1991년 10월 14일에는 무역항으로 지정되었다.

여수항은 항만 면적 4,987,000㎡에 조수 간만의 차는 3.616m이다. 신항은 일반 화물을 취급하는 무역항이다. 설계 파고의 경우, 동방파제가 5.67m, 서방파제가 5.29m, 북방파제가 2.2m이다. 또한 신항은 안벽이 1,089m, 물양장 2,334m, 방파제가 2,016m이다. 접안 능력은 최대 20,000중량톤(DWT)급 10척, 하역 능력은 연 4,093,000톤이다.

특히 여수 구항은 잔교 6기를 이용했으며, 여수시와 고흥군과 완도군 일대에서 어획되는 수산물의 집산과 유통업의 중심지, 연안항로의 기항지였다.

2. 여수 해상교통 역사

1876년 강화도조약은 조선 개항에 큰 영향을 미쳤다. 일반적으로 관문 항이 개항되면 주위는 영향권을 벗어날 수 없다. 부산항이 개항되고 부산, 여수 간의 항로가 개설됨에 따라서 여수항은 부산항의 영향권을 벗어날 수 없었다.

여수 해상교통의 역사에서 일본과의 본격적인 만남은 1908년 9월이다. 뜻밖에도 일본기선 삼호환(三五丸)이 여수 앞바다에 나타났던 것이다. 이 배는 일본 오사카에 사는 이마이세이베이(今井清兵衛)의 소유 선박으로 당시 부산, 삼천포 등지를 내왕하면서 지형지물, 해저 등을 탐색하는 일제의 간첩선이었다.

그런가 하면 1923년 여수가 지정항이 된 이후에도 상당기간 동안 삼일지역의 연안민들은 하동항과 광양의 하포항을 상거래의 대상으로 삼았다.

본격적인 일본과의 교류는 여객선의 도래부터이다. 1924년 조선우선주식회사 소속의 756톤급의 함경환(咸鏡丸)이 제주와 일본의 오사카(大阪)를 내왕하면서 월2회 여수항에 기항했다.

그리고 1930년 12월 경전선 서부선의 개통으로 열차가 운행되고, 여수와 시모노세키 간에 연락선이 취항, 해상교통의 시대가 열렸다. 이를 기화로 하여 여수를 기점으로 정기여객선이 취항했다.

1945년 광복 이후 정기항로가 폐쇄 또는 비정상적으로 운영되었으나 점차 회복되어 1950년대의 운항항로를 살펴보면 여수-부산 간을 조선기선의 태안호, 태신호, 장구호, 창운호와 조선운수(주)의 동일호, 오소호, 창해호, 여초호, 그리고 한양기선의 갑성호, 부산호 등이 운항되었으며, 조선기선의 경통호, 유명호가 여수-목포 간을 그리고 창선호가 남해를, 조양호가 남면을 운항하였으며, 여수기선의 통조호(여수-남면), 질자호(고흥행), 덕영호(화양면행), 여진호(고흥 진두리행)를 운항하는 등 대소 선박의 입출항이 빈번하였다.

1960년대에는 선박운항의 적자운영 또는 노후선박을 이유로 점차 폐선되었으며 1970년대 고속도로의 개통과 더불어 이용객이 격감됨으로써 1971년 3월 15일에는 한려개발(주)의 고속관광여객선 엔젤호가 여수-부산 간을 운항하게 되었으며, 1973년 10월 20일에는 비너스호가 취항하였다.

또 1979년 12월 20일에는 쾌속관광선인 한일호가 여수-제주 간을 운항하였다. 1980년대에는 신양호와 제7신흥호가 연도를, 창영호가 직포를, 중북호가 묘도를, 덕일호와 신양호가 거문도를, 청해호가 사도를, 신양호가 여자도를, 강화호가 부산에서 여수를 경유하여 청산도까지 운항하였으며, 웨리호가 나로도 와 거문도를 경유하여 제주까지 운항하였다.

3. 취항 항로

1) 여관 항로

전라선 개통과 함께 1930년 12월 25일 여수와 시모노세키 사이에 정기여객선 흥아환(興亞丸)이 취항했다.

이른바 일본천기기선주식회사(日本川崎汽船株式會社)에 의해 개척된 이

항로는 처음에는 흥아환(興亞丸)과 조박환(朝博丸)이 매일 교대하여 취항했다. 그러나 나중에 한 척은 미군의 어뢰를 맞아 침몰하고, 한 척은 전쟁에 징발되어 경복환(景福丸)으로 바뀌었다. 오후 3시에 여수항을 출항하면 다음 날 오전 5시에 시모노세키(下關)에 닿았다. 운임은 1인당 3원 55전이였다.

여객선의 취항 이전까지도 한 달에 몇 번씩 부정기 화물선이 내왕하여 문물의 교역이 있었다. 그러나 여객선이 취항하기 이전까지는 시간을 제대로 맞추기가 어려웠다.

여객선의 취항은 획기적인 일이었다. 당시 승객들은 수시로 내왕하는 일본인들을 제외하고는 돈벌이 가는 조선인들이 대부분이었다. 학생들이나 여행자 등도 있었다.

교역물자로는 우리나라에서 신고 가는 것은 쌀, 면화, 수산물, 광산물 등이었고, 일본에서 신고 오는 것은 잡화, 의류, 의약품, 기기 등이었다. 지금까지 부산을 거쳐 들어오던 물자들이 이때부터 바로 여수로 들어오게 되었다. 이후 여수는 일본 상품들의 교역항구로 부상하여 호황을 누렸던 것이다.

2) 여수-부산 항로

여수의 근대화에 결정적인 요인은 여수-부산 간에 처음으로 항로가 열렸다는 사실을 들 수 있다. 이때 여수는 전적으로 부산에서 범선으로 물자를 실어 날랐는데, 그 기간이 빨라야 1주일이었다. 바람이 잘못 불면 반달 이상이 걸렸다.

1910년 7월 말 부산에 송강합동기선회사가 새로 생겨, 부산-여수 간에 처음으로 정기항로가 트인 뒤, 정상적인 교역이 이루어졌고, 여수개발에 획기적인 촉진제가 되었다. 그 뒤 여수는 부산 상권에 속해 모든 상거래가 부산을 중심으로 이루어졌다.

여수-부산 간의 객선은 한동안 매년 늘어, 전국적으로 이름난 황금항로로 등장하기도 했다. 그런데 1971년 엔젤호가 취항하면서 여객선의 손님이 조금씩 줄어들었고, 1973년 11월 호남·남해고속도로가 개통되면서부터 승객이 완전히 끊어졌다.

오직 여수, 완도, 부산 간을 취항하는 광화호(선주: 장시환)만이 명령항로에 묶여 어쩔 수 없이 명맥을 유지하다가, 1980년 8월 10일 시대의 물결에 밀려 자취를 감추었다.

3) 묘도 도선 항로

묘도 도선이 정규적으로 취항한 것은 1925년 이후부터였다. 묘도 선창에서 적량 선창을 잇는 1.75km의 항로로, 1925년 9월 25일 중흥초등학교가 개교함에 따라서 학생들을 수송하기 시작한 것이 발단이였다.

처음의 도선은 3톤쯤의 목조 범선이었고, 이것이 10여 년 동안 취항했다가 선체 그대로 동력이 부착되었다. 이후 1966년 공화당 시절 행정당국의 협조로 목조 동력선이 건조 취항한 것이 진흥호였고, 뒤이어 충청호, 묘도1호가 차례로 건조 운항되었다.

4) 여수-제주 항로

여수와 제주도 간에는 일제강점기부터 비교적 일찍 항로가 있었다. 그러나 코스는 목포를 돌아 제주도로 갔다.

1980년 2월 14일부터 여수-제주 간을 직접 운항하는 한일호(500t)가 취항, 제주도가 4시간에 갈 수 있는 곳으로 변하기도 하였으나 승객감소로 취항이 중단되었다.

2000년 3월 4일 대흥고속카페리호가 여수와 제주를 운항하였다. 연객선의 운항으로 여수와 제주간의 인적 물적 교류가 확대되었다. 그러나 2004년 11월 30일 운영난으로 운항을 중단하였다.

4. 해난사고

1) 창경호 침몰사고

1953년 1월 9일 오후2시 여수항을 출발하여 부산항으로 가던 정기여객선 창경호가 이날 밤 10시20분경 부산서쪽 8km지점인 다대포 앞바다에서 강풍을 만나 침몰, 승선인원 2백36명중 2백29명이 사망하고 겨우 7명만이 살아남은 대참사가 발생했다. 사체는 15일간의 수중수색작업을 통해 모두 인양했다.

국회 특별조사단의 조사에 따르면 창경호는 선령이 20년 이상이나 되는 묵은 화물용 범선을 여객선으로 개조한 것으로 복원력이 취약할 뿐 아니라 정

원표시도 실제보다 1백 명 많게 되어있는 등 참사요인을 갖추고 있었다. 또 이 선박에는 구명보트 한 척과 구명복 70벌을 비치해야 하는데 모두 본사 창고에다 두고 다닌 것으로 드러났다. 이 사고로 선주사인 대동상선은 파산하고 유족들에게는 쌀 한가마 가격에 불과한 75만원씩을 지급했을 뿐이었다.

2) 태신희 화재사고

1956년 1월 12일 여수와 부산항을 운항하던 조선기선소속 태신희가 부산을 출발하여 여수로 향하던 중 삼천포 앞 해상에서 화재가 발생하여 64명이 질식사하고 1명이 불에 타서 죽는 참변을 당하였다.

3) 한일호 침몰사고

1967년 1월 14일 밤 9시 54분경 남해 가덕도 서방 1마일 해상에서 해군호위함 충남함(2,500톤)과 여수를 출발하여 부산으로 가던 정기여객선 한일호(140톤)가 충돌하여 한일호가 침몰됨으로써 승객 75명이 사망하고 12명은 구조되었다.

4) 남영호 침몰사고

1970년 12월 15일 새벽 1시, 여수 남쪽 소라도 근해에서 여객선 남영호(362톤)가 침몰하여 승객 320명이 사망하고 12명이 실종되었다. 제주 서귀포와 부산 간을 운항하는 정기여객선 남영호는 제주 성산항을 거쳐 부산으로 가던 중 참사를 빚었는데, 사고원인은 밀감 등 화물을 적재적량 130톤보다 3배가 넘는 500톤을 선적하여 발생했다.

5) 질자호 침몰사고

1971년 1월 7일 오전 11시 20분 화정면 개도에서 출발하여 여수로 향하던 질자호(24.4톤)가 여수항 부두앞 장군도에 이르러 대일활어운반선인 제12삼행호(60톤)와 충돌하여 침몰됨으로써 승객 94명 중 32명이 사망하고 62명이 구조되었다.

제4절 교통기관과 운수 수단

1. 교통 기관

1) 여수역



▲ 여수역

대한민국에 있는 철도역 중 가장 남쪽에 있는 역이다. 전라선의 종착역으로 모든 새마을호, 무궁화호가 정차한다. 인근에 돌산도 및 여러 해수욕장이 있어서 피서철이 되면 많은 관광객들이 이용을 하며, 순천 및 공단을 잇는 철도수송의 중요한 역할을 하고 있다.

1930년 12월 25일 광주 - 여수 간 철도가 개통되면서 여수역이 건설되었다. 같은 날인 1930년 12월 25일

여수 - 일본 시모노세키(下關) 간의 뱃길도 열리게 되었다. 이는 당시 전라도 지역에서 생산된 쌀을 일본으로 실어 나를 목적으로 전라선을 개통하고, 일본과의 뱃길을 연 것이다.

여수역은 1930년 12월 25일 광주 지역과 여수 지역 간 선로 개통과 동시에 보통역으로 영업을 개시, 1937년 5월 1일부터 여수항역을 설치하고 일본행 선박과 연결하는 영업을 시작했으며, 1945년 8월 15일 광복 후 여수항역을 폐지하고 일본과의 영업을 중지하였다.

또한, 여수역은 1980년 12월 27일 역사를 신축, 청사가 31년 만에 새로 지어졌다. 한려해상국립공원의 시발역이자 인근의 순천 지역과 여수국가산업단지, 광양제철을 잇는 철도 수송의 중요한 역할을 담당하고 있다.

2012년 여수세계박람회의 개최를 위한 교통 시설의 확충이 필요해 신역사를 짓고, 2009년 12월 23일 덕충동으로 이전하였다.

신역사는 건축 면적 4,013㎡, 지하 1층 지상 3층의 규모로, 광장과 승강장,

108대의 주차 시설 등을 포함한 규모로 건립되었다. 건물의 외형은 배의 선두 부분을 본뜬 것이다.

2) 여천역

선원동에 위치한 전라선의 역이다. 본래 쌍봉면에 속하여 쌍봉역이라고 했다. 연혁을 살펴보면, 1930년 12월 25일 쌍봉역(무배치 간이역)으로 영업을 개시, 1944년 4월 1일 폐지, 다시 1947년 2월 1일 무배치 간이역으로 부활, 1952년 12월 20일 배치간이역으로 승격, 그리고 1972년 2월 20일 을종위탁 발매소로 격하되기도 했다.

1985년 12월 26일 역사 준공과 동시에 보통역으로 승격, 1986년에 여천시로 승격되면서 여천역으로 역명이 변경되었다. 전라선의 모든 새마을호, 무궁화호가 정차하고 이용객이 여수역 보다 많았다. 승강장이 역사보다 높고, 1개의 승강장으로 운영되고 있다. 그러나 2011년 완공을 목표로 진행되는 순천~여수간 철도개량사업으로 선원동에 있던 여천역은 석창으로 위치가 이전될 예정이다.

3) 흥국사역

평여동 여천선의 철도역이다. 인근 여수국가산업단지의 원자재와 생산물을 수송하는 역할을 하는 화물 전용역이다.

연혁을 살펴보면, 1969년 5월 1일에 평여동 399번지에 설치되어, 1973년 12월 11일에는 배치간이역으로 격하, 1975년 12월 23일 역사 신축 준공과 동시에 보통역으로 승격되었다.

4) 덕양역

소라면 덕양리에 있는 역이다. 역 구내 타는 곳은 곡선으로 되어 있는 것이 특징이다. 2011년 완공을 목표로 진행되는 순천-여수 간 철도개량사업은 순천시 해룡면 성산역에서 덕충동 여수역 간의 단선 철로 40km를 복선화하고 선형을 직선으로 변경, 총 노선을 36.2km로 단축시키는 사업이다.

이 사업은 5,963억 원이 소요되어 2011년 완공될 예정이다. 기존의 만홍

역·미평역이 폐역되며, 순천 성산역이 신설되고 여수역·여천역·덕양역·신평역·율촌역은 위치를 옮겨 신설될 예정이다.

5) 미평역

미평동에 위치한 전라선 역이다. 1930년 12월 25일에 개업하였으며, 현재의 역사는 1999년 5월 13일에 신축되었다. 화물 취급은 2005년 9월에 중단하였고, 2011년 전라선 복선전철화에 수반한 노선 개량이 완료된 이후로는 폐역이 될 예정이다.

여수철도 수송 현황

(단위 : 명, 톤, 천원)

연별 및 월별	여객			화물		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
2002	504,733	529,326	7,235,707	2,070,803	134,504	13,318,222
2003	558,879	593,226	6,994,026	1,704,977	124,920	10,776,206
2004	564,802	596,409	7,001,086	1,700,683	120,571	11,011,408
2005	514,227	503,982	7,030,498	2,072,393	43,875	13,629,857
2006	499,608	489,906	7,073,368	1,461,010	117,111	9,703,537
2007	479,214	476,171	7,642,590	1,469,148	123,628	9,959,115
1월	45,612	43,677	756,991	116,629	12,843	702,130
2월	45,003	44,416	714,496	116,958	9,015	735,911
3월	40,021	39,763	568,109	161,332	9,908	1,150,119
4월	40,832	41,062	594,903	134,674	10,000	982,878
5월	41,229	41,187	613,924	145,952	9,100	1,086,630
6월	34,009	34,124	563,777	122,187	8,664	904,785
7월	37,570	38,188	633,241	99,721	8,123	637,503
8월	48,499	46,126	781,292	98,635	11,546	626,561
9월	36,000	36,516	624,896	104,969	8,689	677,640
10월	37,131	36,153	599,735	115,103	13,379	774,522
11월	34,450	33,521	546,527	127,850	9,612	844,732
12월	38,858	41,438	644,699	125,138	12,749	835,704

자료 : 지방철도청 순천지역관리역 / 『여수시 2008년 통계연보』

주) 대상역 : 여수, 미평, 여천, 적량, 흥국사, 율촌, 덕양역

열차시간표

여수 → 용산(상행)

2010년 2월 1일 현재

종별	열번	여수	순천	전주	익산	서대전	수원	용산	환승 KTX (익산 용산)	비 고
무	1532	05:20	06:03	07:38	08:05				08:23 10:09	익산종착
무	1502	06:50	07:29	09:03	09:31	10:44	12:18	12:48	09:47 11:33	
무	1442	07:06	07:52	서광주경유	11:19	12:29	14:00	14:30		서광주경유
새	1122	07:50	08:28	09:57	10:22	11:23	12:38	13:08	10:45 12:31	
무	1504	09:00	09:42	11:18	11:44	12:52	14:28	15:00		
새	1124	10:10	10:48	12:16	12:41	13:44	15:05	15:33		
무	1534	10:20	11:02	12:34	12:58				14:11 14:57	익산종착
무	1506	11:25	12:05	13:36	14:03	15:05	16:36	17:08	14:25 16:17	
무	1508	12:00	12:42	14:13	14:43	15:45	17:16	17:46	15:13 16:59	
무	1510	13:00	13:41	15:16	15:42	16:44	18:16	18:49	16:28 18:17	
무	1512	14:00	14:45	16:19	16:45	17:51	19:29	19:59	16:55 18:42	
무	1514	15:00	15:40	17:13	17:39	18:41	20:12	20:42	18:15 20:06	
새	1126	15:30	16:07	17:35	17:59	18:59	20:18	20:49	18:15 20:06	
무	1536	15:50	16:36	18:09	18:36				18:46 20:35	익산종착
무	1516	17:10	17:50	19:26	19:52	21:00	22:35	23:05	20:31 22:36	
새	1132	18:10	18:51	20:20	20:44	21:42	23:07	23:35	20:56 22:44	
무	1538	19:05	19:47	21:25	21:52				22:06 23:58	익산종착
무	1518	23:00	23:45	01:18	01:44	02:47	04:16	04:46		

무궁화호 요금 평일 : 25,800원

주말 : 27,000원

새마을호 요금 평일 : 38,300원

주말 : 40,100원

용산→여수 (하행)

(2010년 2월 1일 현재)

종별	열번	용산	수원	서대전	익산	전주	순천	여수	환승 KTX (익산 용산)	비 고
무	1531				05:25	05:52	07:27	0807		익산출발
무	1533				07:25	07:57	09:29	10:10	05:20 07:13	익산출발
무	1535				08:50	09:20	11:03	11:43	06:40 08:31	익산출발
무	1501	06:50	07:23	08:56	10:02	10:31	12:03	12:42	07:20 08:20	서대전환승
무	1503	08:05	08:35	10:06	11:16	11:42	13:17	13:55	09:10 11:03	
새	1121	08:55	09:23	10:48	11:52	12:17	13:42	14:18	09:10 11:03	
새	1131	09:35	10:04	11:30	12:29	12:56	14:21	14:58	10:30 12:16	
무	1441	09:45	10:15	11:45	12:54	서광주경유	16:22	17:07		서광주경유
무	1505	11:00	11:30	13:00	14:04	14:30	16:08	16:52	11:55 13:46	
무	1507	12:50	13:20	14:50	15:52	16:19	17:51	18:28	13:45 15:38	
무	1537				17:10	17:37	19:08	19:46	15:00 16:48	익산출발
무	1509	15:05	15:35	17:07	18:11	18:36	20:08	20:46	16:10 18:01	
새	1123	15:55	16:23	17:42	18:47	19:09	20:34	21:10	16:10 18:01	
무	1511	16:25	16:56	18:35	19:42	20:10	21:48	22:24	17:35 19:23	
새	1125	18:10	18:38	19:55	20:55	21:16	22:43	23:18	18:40 19:40	서대전환승
무	1513	19:25	19:55	21:25	22:33	22:59	00:31	01:07	20:30 22:23	
무	1515	21:45	22:18	23:45	00:45	01:09	02:44	03:21		
무	1517	22:50	23:20	00:47	01:50	02:16	03:47	04:23		

자료 : 여수역

6) 여수시외버스 공용터미널

오림동에 위치해 있으며, 1982년 4월 1일 개통하였다. 금호고속이 2층 철근 콘크리트 현대식 건물로 지은 것으로, 대지 8,317㎡, 건물 2,559㎡ 규모이다.

이곳에는 금호고속, 천일고속, 동방교통, 광우교통, 동신교통, 경전여객 등이 입주해 있고, 2009년 현재 고속버스는 서울·부산·광주를 잇는 3개 노선, 시외버스는 인천공항·부천·대구·마산·전주·남원 등을 잇는 약 10개 노선이 운행되고 있다.

여수시의버스고용터미널 각 방면 운행시간표

목적지	광주	목포	해남	괴목, 구례	동서울	고흥,녹동,나로도
운행횟수	31회	31회	10회	8회	6회	39회
첫차	05:30	05:45	05:25	08:40	07:45	05:00
막차	20:30	19:30	18:25	19:15	19:15	21:15
요금	9,400	17,900	15,200	7,400	26,500	13,500
목적지	순천	진주	마산, 울산	남원, 전주	성남	부천
운행횟수	20~30분간격	1회	5회	10회	8회	2회
첫차	05:40	11:22	08:03	06:35	07:40	08:50
막차	23:00		17:10	18:10	18:10	14:40
요금	3,800	9,600	21,200	16,500	26,900	25,700
목적지	통영	서울	마산, 창원	부산	인천	인천공항
운행횟수	3회	19회	7회	18회	3회	2회
첫차	10:20	16:00	07:25	06:00	08:00	11:10
막차	17:20	23:20	19:09	22:30	16:00	23:10
요금	11,500	31,400(우등) 21,100(일반) 34,500(심우)	12,900	18,700(우등) 12,700(일반) 20,600(심아)	32,700	42,000(우등) 46,000(심우)
목적지	광양 증마동	대구				
운행횟수	2회	9회				
첫차	07:12	07:17				
막차	15:53	18:45				
요금	6,300	17,000				

자료 : 여수시의버스터미널

7) 여수연안여객선터미널

교동 682번지에 위치하고 있다. 총공사비 25억원을 투입하여 1979년 11월 15일에 착공했다. 매립부지에 대한 도시계획 결정고시문제를 둘러싸고 건물 착공 등이 늦어져서 3년 뒤인 1982년 12월 21일 개업했다.

2007년 5월 30일 노후화된 여객터미널 개보수를 위해 여객선터미널 정비 공사가 여수지방해양항만청 주관으로 약 80억 원의 예산을 투입하여 공사를 추진하고 있다.

여객선터미널은 대합실, 주차장, 배를 접안(接岸)시키기 위해 물가에 만들어진 계선시설인 잔교 등으로 구성되어 있고, 중앙동에 차량 도선용 물량장

이 별도로 설치되어 있다.

2007년 9월 현재 여수연안여객선터미널에는 (주)온바다해운·(주)청해진해운·오션호프해운(주)·(주)한림해운·(주)화신해운·태평양해운·(주)한려수도·평화해운(주)·(주)남해고속 등 9개 회사에서 17척의 여객선을 취항하고 있다. 항로는 여수-송림, 여수-거문도, 돌산-사도, 녹동-제주도 편 등 15개이다.

여수시 도서교통 운항 현황

(단위: 척, 명)

구 분	여 객 선		도 선		유 람 선		비 고
	선박수	수송연인원	선박수	수송연인원	선박수	수송연인원	
2001(7.1~12.31)	8	214,738	15	141,460	10	129,200	
2002	15	520,645	15	272,920	14	198,843	
2003	15	609,220	16	269,925	16	186,554	
2004	19	599,365	17	257,650	20	169,200	
2005(1.1~6.30)	12	294,978	16	142,400	20	78,950	

자료: 『2005 여수시정백서』

여수시 여객선 수송현황

(단위: 명, 천문)

연별 및 월별	합 계		연안여객선		외 항 선	
	여 객	화 물	여 객	화 물	여 객	화 물
2002	701,495	97,141	701,495	97,141	-	-
2003	783,159	134,511	783,159	134,511	-	-
2004	818,616	152,645	818,616	152,645	-	-
2005	830,264	198,461	830,264	198,461	-	-
2006	925,362	194,913	925,362	194,913		
2007	1,098,119	225,678	1,098,119	225,678		
1월	69,404	19,421	69,404	19,421		
2월	67,500	17,804	67,500	17,804		
3월	79,180	17,067	79,180	17,067		
4월	126,737	16,381	126,737	16,381		
5월	114,353	18,092	114,353	18,092		
6월	76,724	13,561	76,724	13,561		
7월	101,429	21,100	101,429	21,100		

8월	131,371	24,814	131,371	24,814		
9월	88,756	19,727	88,756	19,727		
10월	95,020	19,476	95,020	19,476		
11월	83,877	19,448	83,877	19,448		
12월	63,768	18,787	63,768	18,787		

자료 : 한국해운조합 여수지부 / 『여수시 2008년 통계연보』

거문도

(단위 : 원)

선사명	선 명	정원	기항지	일반 정액	일반 10%	일반 20%	일반 소아	도서 정액	도서 10%	도서 20%	도서 소아
(주)청해진해운 663-2824	오가고호	344	나로도	15,250	13,950	12,600	7,650				
			손죽	26,600	24,150	21,700	13,300	5,500	5,000	4,500	2,750
			익성	30,500	27,650	24,800	15,250	5,500	5,000	4,500	2,750
			서도	36,600	33,150	29,700	18,300	5,500	5,000	4,500	2,750
			거문	36,600	33,150	29,700	18,300	5,500	5,000	4,500	2,750
오선호프 해운(주) 662-1144	이일랜드호	352	나로도	15,250	13,900	12,600	8,500				
			손죽	26,600	24,100	21,700	13,300	5,500	5,000	4,500	2,750
			대동	30,500	27,650	24,800	15,250	5,500	5,000	4,500	2,750
			동도	36,600	33,100	29,700	18,300	5,500	5,000	4,500	2,750
			거문	36,600	33,100	29,700	18,300	5,500	5,000	4,500	2,750

함구미

(단위 : 원)

선사명	선 명	정원	기항지	일반 정액	일반 10%	일반 20%	일반 소아	도서 정액	도서 10%	도서 20%	도서 소아
(주)화신해운 665-0011	한려페리호	219	제도	7,600	6,800	6,100	3,800	3,000	2,600	2,300	1,500
			개도	7,900	7,100	6,300	3,900	3,100	2,800	2,500	1,600
			자봉	7,900	7,100	6,300	3,900	3,100	2,800	2,500	1,600
			송고	7,900	7,100	6,300	3,900	3,100	2,800	2,500	1,600
			함구미	7,900	7,100	6,300	3,900	3,100	2,800	2,500	1,600

역포

(단위: 원)

선사명	선 명	정원	기항지	일반 정액	일반 10%	일반 20%	일반 소아	도서 정액	도서 10%	도서 20%	도서 소아
주한림해운 666-8092	금오고속 패리호	336	여천	7,900	7,100	6,300	4,000	3,100	2,800	2,500	1,600
			유송	9,200	8,300	7,400	4,600	3,700	3,300	3,000	1,900
			우학	10,000	9,000	8,000	5,000	4,000	3,600	3,200	2,000
			안도	12,400	11,200	9,900	6,200	5,000	4,500	4,000	2,500
			서고지	12,500	11,300	10,000	6,300	5,000	4,500	4,000	2,500
			역포	13,000	11,700	10,400	6,500	5,000	4,500	4,000	2,500
			연도	14,800	13,300	11,800	7,400	5,000	4,500	4,000	2,500

둔병도

(단위: 원)

선사명	선 명	정원	기항지	일반 정액	일반 10%	일반 20%	일반 소아	도서 정액	도서 10%	도서 20%	도서 소아
태평양해운 662-5454	대형 카훼리 3호	74	여석	1,800	1,600	1,400	900	700	500	500	300
			모전	2,200	2,000	1,800	1,100	900	800	700	400
			하화	2,800	2,800	2,500	1,600	1,200	1,000	900	600
			상화	2,800	4,500	4,000	2,500	2,000	1,800	1,600	1,000
			사도	5,000	4,500	4,000	2,500	2,000	1,800	1,600	1,000
			남도	7,500	6,800	6,000	3,800	2,900	2,500	2,300	1,500
	백조호	64	백야	5,450	5,000	4,550	2,750	2,200	2,000	1,800	1,050
			여석	7,950	7,250	6,600	3,950	3,200	3,000	2,700	1,650
			모전	8,200	7,500	6,800	4,100	3,300	3,100	2,800	1,650
			하화	8,400	7,700	7,000	4,200	3,400	3,200	2,900	1,750
			상화	8,400	7,700	7,000	4,200	3,400	3,200	2,900	1,750
			사도	10,050	9,150	8,300	5,000	4,000	3,700	3,300	2,050
			남도	12,800	11,700	10,600	6,400	5,000	4,600	4,100	2,550
			둔병	15,350	14,000	12,650	8,600	5,000	4,500	4,300	2,500

자료: 여수연안여객터미널

※ 할인내역

무임: 만2세 미만 유아

10%할인: 중·고생 개인, 일반단체 (20인 이상)

20%할인: 만 65세 이상, 4~6급 장애인, 중·고생 단체 (20인 이상)

50%할인: 1~3급 장애인, 1급 장애인 보호자 1인, 만 2세 이상 12세 미만 (소아 또는 초등학생)

2. 여수공항



▲ 여수공항

1972년 5월 1일 여수 비행장의 설치로 여수 교통 발전의 큰 획을 긋게 되었다. 이 비행장은 1968년 3월 1일부터 울촌면 신평리에 터를 잡고, 1970년까지 활주로공사, 1971년 8월까지 가청사 완공, 1972년 5월 17일 공유비행장으로 정식지정을 받았다. 그리고 실제 비행기가 뜬 것은 1972년 5월 23일이다.

공항 설립 초기 여수-서울 간을 주 3회 취항했고, 다소 지방 주민과는 거리가 먼 공간으로 보이기도 했다. 그리고 1975년경 유류파동이 겹쳐 그해 12월 20일부터 장기휴항에 들어갔다. 이후 이용객 증가에 따라 1977년 7월 8일 여수-서울 간 정기 노선 운항을 재개하였고, 여수-제주 간 노선도 신설하였다.

여수국가산업단지과 광양제철의 건설 이후로 승객이 늘어나 여수비행장의 이용율이 높아졌다. 1986년 9월 1일 여객청사를 392㎡에서 1,517㎡로 증축, 1990년 6월 21일 한국공항공사 여수지사가 설립되었다.

1998년 여수공항 확장공사를 시행하기 시작하였고, 2005년 11월 25일 신 여객청사를 개관하였다. 2006년 6월 14일 탑승교를 운영하기 시작하였다. 2007년 6월 5일부터 무인 발권 탑승 수속기 사용이 시행되었다.

여수공항의 시설은 여객청사, 활주로, 계류장, 주차장 등으로 구성되어 있다. 여객청사 1층에는 도착대합실, 만남의 장소, 관광안내 데스크, 렌터카업

제, 스낵코너, 공중전화, 화장실, 구두미화소 등이 있다. 2층에는 출발대합실, 일반대합실, 유아휴게실, 편의점, 공항식당, 농수산물 특산점, 서점, 패스트푸드 코너 등이 있다.

1) 대한항공 여수공항사무소

대한항공의 여수 지역 지점이다. 1971년 5월 여수공항에 활주로 및 계류장이 완성되고 동년 8월 25일 여수공항 임시 청사가 신축됨에 따라 1972년 5월 23일 대한항공 서울-여수 간 정기 노선이 취항하였다. 이후 이용객이 거의 없어 적자 운영됨에 따라 1976년 6월 1일 서울-여수 간 정기 노선이 휴항하였다.

여수국가산업단지가 완공되어 물류서비스의 증가로 1977년 7월 8일 서울-여수 간 정기 노선 운항이 재개되었고, 여수-제주 간 노선이 추가되었다.

2010년 1월 현재 정기노선은 여수-서울 1개 도시만을 오가는 비행편이 있다. 여수-서울 편은 1일 4회 운행되고, 운항 시간은 1시간이 소요된다.

2) 아시아나 여수공항사무소

아시아나항공 여수지역 지점이다. 1992년 12월 21일 여수-서울 간 아시아나항공이 취항하였다. 2010년 1월 현재 여수-서울 간은 하루 4편 왕복 운행되고 있고 운항 시간은 1시간이 소요된다.

여수공항 항공수송 현황 (1)

(단위 : 명, kg)

연별 및 월별	국 내 선								
	계			도 착			출 발		
	여객	화물	우편	여객	화물	우편	여객	화물	우편
2002	544,044	2,290,000	160,000	262,088	839,000	0	281,956	1,451,000	160,000
2003	510,530	2,145,000	236,000	246,867	814,000	86	263,663	1,331,000	236,000
2004	504,353	2,183,676	82,368	245,082	808,284	36	259,271	1,375,392	82,368
2005	617,214	2,384	157	296,046	897	-	321,168	1,487	157
2006	601,599	2,302,419	98,601	292,058	798,511	25	309,541	1,503,908	98,576
2007	656,022	2,568,202	144,781	322,152	951,963		333,870	1,616,239	144,781

자료 : 한국공항공사 통계현황(여수편) / 『여수시 2008년 통계연보』

여수공항 항공수송 현황 (2)

연별 및 월별	국 제 선					
	계		입 국		출 국	
	여 객	화 물	여 객	화 물	여 객	화 물
2002	-	-	-	-	-	-
2003	4,012	32	2,280	16	1,732	16
2004	2,006	16	1,140	8	866	8
2005	1,003	8	570	4	433	4

자료 : 한국공항공사 통계현황(여수편) / 『여수시 2008년 통계연보』



제 2 장

통 신



제1절 여수 통신의 역사

1. 전통시대의 통신

전통적으로 한국의 통신은 주로 역참과 봉수라는 두 가지 수단을 중심으로 이루어졌다. 역참 제도는 삼국시대부터 시작되어 고려시대에 이어지면서 완비를 보게 된 것으로 중앙 정부로부터 각 지방 관서에 이르는 행정 연락망의 가장 중요한 역할을 담당하였다.

조선시대의 『경국대전』에 따르면 여수 지역의 경우 덕양역이 있었다. 그러나 역참 제도는 1884년(고종 21)에 이르러 신식 우편 제도가 창시됨에 따라 폐지되었다.

봉수는 군사적인 목적으로 사용된 전통적인 통신 수단이다. 역참과 더불어

비상 연락망의 가장 중요한 역할을 담당하였다. 전국의 봉수망은 주요 간선요로를 5로 나누어 직봉이라고 하며, 전라남도 역내에 설치된 봉수대는 29개소, 여수 지방에는 돌산도 봉수대(돌산읍 둔전리), 백야곶 봉수대(화양면 장수리), 진례산 봉수대(상암동), 봉화산 봉수대(미평동) 등 4개소가 있었다. 봉수 제도 역시 1895년 전라좌수영이 폐영됨에 따라 없어졌다.

역참과 봉수 이외에 여수에서 한 때 중요하게 사용되었던 통신 수단은 연



▲ 거문도 해저케이블 육상점

이다. 특히 이충무공의 전술비연은 통신 및 암호 수단으로 사용했던 일종의 신호연이었다. 전략상의 통신 및 암호의 수단으로 사용했던 전술 신호연은 눈·비가 오거나 바람이 불지 않으면 사용할 수 없는 단점이 있었으나 420여년 이전에는 수만 명의 생명을 좌우하는 중요한 통신 수단의 역할을 했다.

2. 개화기와 일제강점기의 통신

1880년대에 접어들면서 조선에서도 서구식 통신 기술과 제도를 도입하게 됨에 따라 역참과 봉수를 주요 수단으로 운영되던 기존의 통신 제도가 폐지되고, 대신 우편·전신·전화 등 새로운 통신 수단이 등장했다. 여수도 그 영향을 받았다.

우편의 경우를 보면, 1905년 6월 6일 여수지방우편국이 여수임시우편소를 인수하면서 여수 지역의 본격적인 우편 업무를 개시했다. 당시 우편국은 시내와 시외로 구분하여 시내는 1일 2~3회로, 시외와 부근의 마을에는 격일로, 원거리는 3일 또는 4일마다 1회로 배달하였으며 일부는 청부배달제를 활용했다. 그러나 1906년 11월 여수임시우편소가 폐지되고 일본 체신성 관할의 여수우편취급소가 설치되었다.

전신은 1884년 2월 28일 일본과 부산을 잇는 국제 전신 전화가 처음으로 개설된 이후, 1885년 5월 한국에서 두 번째로 거문도에 주둔한 영국군에 의

해 거문도와 중국 상해를 잇는 해저 전선이 개설되었다. 그러나 1887년 2월 27일 영국군의 철수로 그 해저 전선은 철폐되었다.

이후 1904년 1월에는 일본 사세보(佐世保)-거문도-중국 다롄(大連)을 잇는 해저 전선과, 같은 해 8월 11일 거문도-철원 간에 항장 4,019km의 해저 전선이 부설되었다. 또한 같은 해 12월에는 거문도-제주 간의 해저 전선이 부설되었다. 이로써 거문도는 통신망의 요충지가 되었다.

1908년 12월부터 여수 지역에서도 전신 사무 취급이 개시됨과 더불어 여수우편취급소의 명칭이 여수우편전신취급소로 개칭되었다. 당시 여수 지역의 전신은 순천을 중계국으로 하여 전화기에 의한 전신 송수신을 하여 소통량이 적을 뿐만 아니라 부정확하였다.

1909년 2월에는 모르스 전화기에 의한 전신 업무로 바뀌게 되었다. 이후 1921년 6월에는 중계국을 통한 시간 지연의 불편을 해소하기 위하여 부산과 직통선을 신설, 광주와 목포국을 순천과 접속하게 함으로써 각 방면에서 신속한 전신 소통이 가능하게 되었다.

1910년 10월에는 여수우편전신취급소가 여수우편국으로 승격되었다. 이후 1920년 2월 1일부터 시내 전화가 개통, 가입자 수는 109대에 이르렀다. 또한 1922년 2월에는 부산 지역과의 전화가 개통되었으며, 1938년에는 여수-순천 간 전화선을 증설하게 되었다.

1) 거문도 우편전신소

거문도에 일본 어부들이 정착하기 시작한 후 해마다 그 수가 늘어나자 1906년 6월 일제가 거문도 우편전신소를 설치되었다.

우편통신소가 거문도에 설치되자 일제는 나가사키(長崎)까지의 해저전선을 가설해 일본과의 교신을 자유롭게 만들었다. 뿐만 아니라 같은 어업권 내인 나로도, 청산도, 제주도, 여수 등지와도 통신이 개통되어 어업발달의 촉진제가 되었다.

2) 목포 우편소 여수 임시 우편사무취급소

전술한 것처럼 여수에 근대적인 우편소가 처음 설치된 것은 1906년 11월 목포 우편소 여수 임시 우편사무취급소이다.

현내면 장동, 지금의 중앙동에 있던 구 좌청 측, 진남관 부속건물에 자리 잡았다. 통신수 오카와타카히로(小川孝浩)가 초대 소장으로 취임했다. 따라서 오카와타카히로(小川孝浩)는 여수에 정착한 일본인 관사로서는 제1호를 기록했고, 이 우편소가 여수에서는 제일 먼저 들어선 일본관청이라고 한다.

3) 시내전화 개통

일제강점기 시내전화와 부산시의 전화가 빨리 개통된 것은 여수에 사는 일본인들 때문이었다. 그들은 상거래를 위해 빨리 전화를 가설하라고 요구했고, 당시 우체국장 우노히데오(宇野英雄)가 이를 성사시켰다. 처음에는 일본인들 가정에만 가설했고, 점차 유력한 조선인 가정에도 가설되었다.

3. 광복 이후의 통신

1948년 10월 여순사건으로 여수우체국 청사가 소실되었다. 그리고 전신, 전화 등 중요시설을 비롯하여 케이블 및 기자재가 대부분 파손되어 통신 기능이 마비되었다. 이후 복구와 함께 1949년 10월 고소동에 청사를 착공, 1950년 5월에 완공 이전했다. 그러나 한국전쟁으로 다시 시설이 파괴되었다.

1952년 모든 시설을 완비하여 가입대수 380대로 전화 업무를 개설·운영하게 되었다. 1957년 6월 21일에는 자석식 200회선을 증설, 1958년 6월 9일에는 자석식 800회선을 공전식으로 교체하였다.

1962년에는 도서무선전신전화분실이 설치되어 2월 14일 안도를 비롯해서 9월 30일에는 거문도까지 도서 전화 업무 구역이 확대되었다. 같은 해 10월 13일 국제 전신 업무도 시작하였다.

그리고 1968년 12월 1일 서교동에 여수전신전화국을 완공함과 더불어 12월 25일부터 ST형 자동식 2,500회선으로 업무를 개시함으로써 여수 지방에 최초의 다이얼 전화가 이용되었다.

1976년 10월 9일에는 여수-서울 간 장거리 자동 전화가 개통되었다. 1986년에는 국산 전전자식 교환기인 TDX의 개발로 국내 통신 서비스의 질적 수준이 급진전됨으로써 가입 전화 요금을 대폭 인하하는 동기를 제공하여 1가구 1대 전화 시대가 본격적으로 열리게 되었다.

1989년 7월에는 한국이동통신(주) 여수대리점이 처음으로 생겨 이동통신 업무도 시작되었다.

제2절 여수 통신 현황

2007년 현재 여수 지역의 전화 가입 현황을 보면, 업무용 33,040회선, 사업용 2,586회선, 주택용 83,420회선, 공중전화 1,626대 이며, 이동통신회사는 KT, SK텔레콤, LG텔레콤 등이 있으며, 인터넷 통신 업체는 KT, SK브로드밴드, LG파워콤, 전남동부방송 등이 있다.

1. 여수의 우체국

여수우체국의 발생사를 보면, 1905년 6월 6일 여수임시우편취급소를 개설하였고 1949년 8월 13일 여수우체국으로 이름이 변경되었다. 1990년 1월 5일 관할 지역 일부를 서여수우체국으로 이관하였으며 1990년 5월 12일 현 청사를 신축하여 이전하였으나, 현재는 서여수우체국이 여수우체국으로 변경되었다

주로 우편물의 접수, 운송, 배달과 같은 우정 사업을 수행하고 있으며 예금이나 보험 등의 금융 업무도 수행하고 있다. 우편 업무는 국내 우편, 국제 우편, 우체국 택배 등이 있고 금융 업무는 예금, 보험, 경조금 배달, 공과금 납부 업무 등을 수행하고 있다.

한편 여수 지역의 우편 사업이나 금융 사업을 담당하는 체신 관서로는 여수우체국이 있고 여수우체국 산하에는 26개의 일반우체국이 있다.

2. 한국전기통신공사 여수전신전화국

1968년 12월 1일 여수전신전화국이 서교동 534번지에서 개국했다. 이 전

신전화국은 1967년 4월 26일 1억 4천 9백만 원으로 착공, 연인원 38,765명의 투입, 1년 8개월 만에 준공된 것이다. 그 연혁을 보면 다음과 같다.

- 1967. 12. 1 부령 제368호로 여수전신전화국으로 발족하여 업무과, 기술과를 두고 여수우체국의 공전식, 전화 외 전무사업 일체를 인수
- 1968. 12. 25 S,T 자동식 2,500회선으로 교환방식 변경
- 1970. 11. 1 도서 무선전신전화 분실을 여수우체국으로부터 인수
- 1973. 9. 9 무선 분실 신설
- 1973. 12. 20 해안 무선 전신전화업무 취급
- 1974. 12. 26 송도분실 외 4개 도서 무선 분실 설치
- 1976. 10. 9 여수-서울 간 DDD개통
- 1976. 12. 22 조발도 하화도 도서 무선분실 설치
- 1977. 7. 1 여천분실을 설치하여(S. TMDDO 1000회선) 여천우체국의 자석식 1,100회선 외 전무사업을 인수하여 여천공업도시 및 배후도시통신 지원업무 개시
- 1977. 11. 15 돌산 금죽도 취급소의 20개 도서, 무선전신전화취급소 설치
- 1977. 12. 18 여수-광주 간 DDD개통
- 1978. 12. 31 여수-순천 간 DDD개통
- 1979. 4. 1 2국으로 국번호 변경
- 1979. 9. 25 여천분국 설치
- 1982. 1. 1 한국전기통신공사 여수전신전화국으로 기구 전환

3. KT 여수지사

1981년 12월 한국전기통신공사 여수지점을 설립하였다. 1991년 한국통신 여수지점으로 상호를 변경하였다. 1997년 정부투자기관에서 정부출자기관으로 전환하였다.

2001년 12월 한국통신이 민영화를 앞두고 회사 이름을 KT로 바꾸면서 한국통신 여수지점도 상호를 변경하였다.

KT 여수지사는 정보통신·뉴미디어 사업을 추진하고 콘텐츠와 소프트웨

어 개발 및 판매, 정보통신 기기 매매, 정보통신 기자재의 시험 및 검사, 정보통신공사업 및 전기공사업, 부동산업 및 주택사업 등을 하기 위하여 설립되었다.

전화, 인터넷(메가패스)을 비롯한 기간 통신망 구축과 첨단 인터넷망 설치 및 운영을 한다. 또한 IPTV, 콘텐츠, 디지털 엔터테인먼트(entertainment) 사업을 펼친다.

2010년 현재 여수 지역에는 1979년 9월 25일 학동 73번지 쌍봉 배후도시에 설치한 분국은 여수지사가 되었고, 서교동에는 여수고객컨설팅팀과 여수기동특별팀이 상주하고 있으며, 문수동에는 북여수고객컨설팅팀과 북여수특별기동팀이 상주하고 있다. 1993년 7월 1일에 설치한 고소동 동여수분국은 무인화 되었다

여수시 전화사용 현황

(단위 : 천원)

연 도 별	국내전화요금	국제전화요금
2001	31,712,831	887,598
2002	24,724,676	955,683
2003	22,057,426	837,549
2004	19,677,430	734,028
2005	18,347,490	472,717

자료 : KT여수지사 / 『여수시 2008년 통계연보』

여수시 전화시설 및 가입자수

(단위 : 회선, 명, 대)

연도별	전화국수	시설수	가 입 자 수				공중전화
			계	업무용	주택용	사업용	
2002	1	201,811	138,298	41,828	93,871	2,599	3,816
2003	2	169,301	134,692	40,732	92,108	1,852	3,593
2004	2	206,817	129,867	39,273	88,860	1,734	3,482
2005	2	255,610	124,192	34,793	87,401	1,998	2,517
2006	3	262,715	126,237	37,102	86,845	2,290	1,106
2007	3	289,965	119,046	33,040	83,420	2,586	1,626

자료 : KT여수지사 / 『여수시 2008년 통계연보』

4. 여수무선전화국

1972년 9월 30일 쌍봉면 주삼리 여천초등학교 뒤에 송신소가 설치되었다. 이 송신소에서는 연안 선박과 원양 어선에게 송신과 발신을 했고, 현재는 무인화 되었다.

무선전신전화국은 1974년 11월 23일 덕충동 산 11번지에 1천 5백만 원을 투입, 여수무선전화국을 설치했다. 이 무선국의 설치로 남해안 일대의 해상 선박, 수산업자들과 안방에서 전화통화가 가능하게 된 것이다. 현재는 KT여수지사 도서통신팀이 되었다.

5. 여수어업정보통신국

1962년 4월 국무회의에서 어업통신 일원화 시책 결정으로 수협중앙회에서 어업통신을 관장 하였고, 2005년 1월 어업무선국에서 어업정보통신국으로 명칭이 변경되었다. 주요업무는 어선의 안전조업과 해양사고 발생시 신속한 구조를 위해서 최선을 다하고 있으며, 전국 16개 해안국 중에 1개이다.

여수어업정보통신국은 봉산동 100-30번지에 있으며, 송신소 1소, 수신소 1소, 중계소 2소의 장비를 갖추고, 3조 2교대로 직원 9명이 24시간 근무하고 있다. 여수어업정보통신국 방송시간은 주파수별(KHz) 6개이고 방송횟수는 1일 27회를 방송하고 있다.

제 3 장

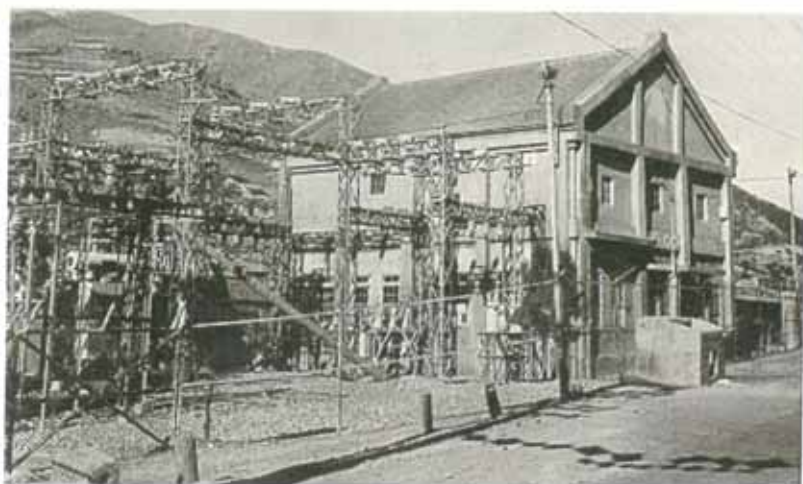
전기·전력



제1절 여수 전기의 역사

한국의 전력산업은 1898년 한성전기회사의 설립으로부터 시작되어 소규모 전기 사업체들의 지역 독점 체제로 유지되었다. 그러나 일제강점기 말 전력 산업 사업체간의 통폐합이 이루어졌으며, 발전과 송전을 맡은 조선전업과 배전 부문의 남선전기, 경성전기 등 3사 체제로 1960년대 이전까지 지속되었다. 1960년대 본격적인 경제 개발 정책의 추진을 위해 전력의 안정적인 확보 및 공급이 요구되면서 1961년 한국전력주식회사로 합병되었다.

여수 지역의 경우 1919년 9월 여수전기(주)가 발족되었다. 이후 1921년 5월 여수 지역에 처음으로 1,000개의 전등이 설치되었다. 1936년 10월 여수전기(주)는 대흥전기(주)에 합병되었다. 1937년에는 전국에 30여개소의 군소 전기회사를 남조선 합동 전기주식회사로 단일화했다.



▲ 한천 여수지점

이 회사는 1945년 남선전기(주) 광주지점 여수출장소로 변경되었으며, 1961년 7월 한국전력(주) 광주지점 순천영업소 여수출장소로 개편되었다. 1965년 3월 한국전력(주) 여수지점으로 승격, 1982년 한국전력공사 전남지사 여수지점으로 변경되었다. 한국전력공사 전남지사 여수지점은 관할구역을 여수시, 여천시, 여천군, 순천시 해룡면 일부까지로 하여 전력을 공급하여 오늘에 이르렀다.

제2절 농어촌 전화사업 전개

우리나라 농어촌은 5·16쿠데타 직후 어두움을 밝혀주는 것은 송진불, 깡쟁이불, 호롱불이 고작이고 부유한 가정에서나 촛불을 볼 수 있었다고 하는 것이 사실이다.

군사정부는 농어촌 근대화 촉진이라는 구호를 내걸고 농어촌을 근대화시키려면 전기가 반드시 가설되어야 한다는 시책을 추진했다. 1963년 여천군 울촌면에서는 전화(電化)사업을 추진했는데, 이 사업은 1964년 정부에서 기채 승인되어 1965년 울촌면에서 전기불을 밝히게 되었던 것이다.

이후 정부에서는 1966년부터 농어촌 전화사업을 착수하게 되었다. 결국 울

촌면 전화 사업은 농어촌 전화사업의 효시가 되었다.

1980년대에는 전국에 전화가 가설되어 산간벽지나 외딴 어촌이라도 전등 불이 켜지지 않은 곳이 없게 되었다.

제3절 발전 및 전력 사용 현황

1. 발전 현황

2007년 말 현재 여수 지역의 발전 현황을 보면, 발전 설비 1,029.17mwh, 발전량 7,648,757.34mwh, 평균 전력 189,074.10kW, 최대 전력 529,020kW였다. 이 가운데 호남화력발전처가 500mwh, 여수화력발전처가 528.60mwh의 생산 설비를 가지고 있다. 또한 초도, 손죽도, 평도, 상화도, 하화도 등 도서 지역에서는 자체 발전 설비를 갖추고 있다.

2. 전력 사용량

1) 용도별 전력 사용량

2007년 현재 여수의 총 전력 사용량은 8,990,823mwh이다. 이 가운데 비산업용은 980,895mwh, 산업용은 8,009,928mwh로, 산업용은 전체 전력 사용량의 89.09%를 차지하고 있다.

비산업용 가운데 주택용은 전체 전력 사용량의 3.42%인 307,402mwh, 공공용은 전체 전력 사용량의 0.98%인 88,529mwh, 서비스업은 전체 전력 사용량의 6.51%인 584,694mwh를 차지하고 있다.

산업용 중에서 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것은 제조업으로, 전체 전력 사용량의 88.51%인 7,957,825mwh를 사용하고 있다. 다음으로 농림수산업이 전체 전력 사용량의 0.49%인 43,914mwh, 광업이 전체 전력 사용량의 0.09%인 8,189mwh를 사용한 것으로 확인된다.

2) 제조업 중분류별 전력 사용량

전력 사용량의 88% 이상을 사용하고 있는 제조업 분야에서 전력을 가장 많이 사용하고 있는 업종은 화학물과 화학·석유·석탄·고무 및 플라스틱 제품 제조업으로 제조업 전체 전력 사용량의 98%인 7,832,867mwh를 사용한다. 이것은 여수국가산업단지에 입주해 있는 기업들이 석유 화학 업종이 주를 이루기 때문이다.

다음으로 식료품 및 담배 제조업 45,409mwh, 비금속광물 제조업 43,723mwh, 조립 금속 제품 및 기계 장비 제조업 11,144mwh, 섬유 의복 및 가죽 산업 6,925mwh, 기타 제조업 5,889mwh, 제1차 금속 산업 5,641mwh, 나무 및 나무 제품 제조업 1,710mwh, 종이 및 종이 제품 제조업 등이 350mwh를 사용하고 있다.

여수시 발전 현황

연별발전소별	발전설비(MWh)	발전량(MWh)	평균전력(kW)	최대전력(kW)
2002	1,000.64	5,056,773.02	577,257.42	1,041,047
2003	1,000.64	5,658,652.16	392,527.10	1,002,694
2004	1,000.64	6,857,497.00	516,903.60	1,002,750
2005	1,029.17	5,393,355.77	614,916.52	1,065,324
2006	1,029.17	7,048,964.00	578,067.30	1,073,395
2007	1,029.17	7,648,757.34	189,074.10	529,020
호남화력발전처	500.00	3,869,844.34	-	-
여수화력발전처	528.60	1,654,173.00	188,833.00	528,600
초도	0.25	1,186,469.00	134.20	230
손죽도	0.10	526,333.00	58.90	102
평도	0.08	80,405.00	9.20	27
상화도	0.08	143,424.00	16.30	33
하화도	0.06	188,109.00	22.50	28

자료 : 호남, 여수화력발전처, 도서개발사업소 / 『여수시 2008년 통계연보』

