



당진-대전, 서천-공주 간 고속도로 개통 이후 대전·충남 발전 전략과 재발견 심포지엄

일시 2009년 7월 17일 (금) 14:30~18:00

장소 대전시청 5층 대회의실

주최 충청투데이

주관 대전발전연구원, 충남발전연구원

후원 대전광역시, 충청남도, 공주시, 보령시, 서산시,
논산시, 계룡시, 금산군, 부여군, 서천군, 청양군,
홍성군, 예산군, 태안군, 당진군

개 회 사

충청권 동서축을 잇는 '당진-대전, 서천-공주간 고속도로' 개통 이후 서해안 접근이 용이해져 관광객은 2배가 증가하고 고속도로 통행차량만 하루 평균 5만대에 육박하는 등 이른바 고속도로 특수를 누리고 있는 지금, 두 고속도로 개통 이후 대전·충남을 중심으로 한 공동 발전 방향과 과제를 논의하는 심포지엄을 개최하게 된 것을 매우 뜻 깊게 생각합니다.

당진-대전, 서천-공주간 고속도로는 비단 충남의 동서축을 잇는 성장동맥 뿐만이 아니라 대 중국과 영남권을 연결하는 서해안 물류와 산업, 관광의 중심축을 형성함으로써 그 파급효과를 주도하는 견인차 역할을 담당할 것으로 믿어 의심치 않습니다.

또한, 이번 고속도로 개통 이후 충남을 중심으로 한 주변지역의 특화된 발전전략을 재정립함으로써 그동안 상대적으로 낙후되었던 충남 내륙지역에 활기를 불어넣어 줄 것으로 기대합니다. 이를 위해 올 여름 휴가철을 대비한 단기적 처방부터 중장기적 대응방안 등 실천과제를 수립하여 지속가능한 고속도로 효과를 극대화시켜야 할 것입니다.

모쪼록 다시 한 번 이번 심포지엄에 참석해주신 모든 분들께 깊은 감사를 드리며, 오늘 심포지엄이 대전·충남의 공동 발전은 물론 지역균형발전과 지역경제 활성화를 위한 지혜를 모으는 데 크게 기여하길 바랍니다.

감사합니다.

2009년 7월

충청투데이 사장 이 원 용

심포지엄 일정

■ 개회식 (14:30~15:00)

· 진 행 : 대전발전연구원 문경원 기획조정실장

- 개 회
- 내빈 소개
- 개 회 사 : 이원용 충청투데이 사장
- 환 영 사 : 김홍갑 대전광역시 행정부시장
- 축 사 : 김용웅 충남발전연구원장, 육동일 대전발전연구원장

■ 주제 발표 (15:00~16:00)

· 좌 장 : 한남대학교 정순오 교수

- 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통에 따른 향후 전망과 발전과제
· 대전발전연구원 임성복 책임연구위원, 강영주 연구위원
- 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 발전전략
· 공주대학교 정환영 교수
- 당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동 발전 방향
· 목원대학교 김원배 교수

■ 중간 휴식 (16:00~16:10)

■ 종합 토론 (16:10~17:20)

- 김항배 남서울대학교 교수
- 나인문 충청투데이 정치부장
- 손인옥 당진군 기획감사실장
- 안병량 충청남도 균형발전담당관
- 이덕구 서천군 정책기획실장
- 이중환 대전광역시 정책기획관
- 한상욱 충남발전연구원 연구위원 (이상 가나다 순)

■ 질의응답 (17:20~17:40)

■ 종합정리 및 폐회 (17:40~17:50)

■ 만찬 (18:00~19:00)

목 차

제1주제

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통에 따른 향후 전망과 발전과제

1. 머리말 / 2
2. 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통의 의의 / 3
3. 여건 변화와 향후 전망 / 8
4. 발전 과제 / 13
5. 맺음말 / 20

제2주제

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 발전전략

1. 서 론 / 24
2. 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 영향 / 26
3. 당진-대전, 서천-공주 고속도로 주변 시·군의 발전 전략 / 34
4. 결 론 / 43

제3주제

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동 발전 방향

1. 고속도로 개요 / 49
2. 고속도로 개통의 의미 / 50
3. 고속도로 인접지역 경제현황 / 51
4. 고속도로 인접주요도시 중국과의 무역현황 / 52
5. 고속도로 인접지역 관광명소 / 53
6. 한국 주요항구 대중국 교역량 / 55
7. 결론 / 56

제 1 주제

**당진-대전, 서천-공주간 고속도로
개통에 따른 향후 전망과 발전과제**

임 성 복

대전발전연구원 책임연구위원

강 영 주

대전발전연구원 연구위원

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통에 따른 향후 전망과 발전과제

대전발전연구원 | 임성복 책임연구위원 · 강영주 연구위원

1. 머리말

- 최근에 개통된 당진-대전간 고속도로와 서천-공주간 고속도로는 지역적으로 볼 때 매우 중요한 의미를 가짐
 - 지금까지의 경부고속도로와 서해안고속도로가 지역적으로나 공간구조상으로 볼 때 수직적이고 통과적인 의미의 다소 하드웨어적인 교통인프라의 특성을 가지면서 충청지역내의 물류 흐름이나 소통에 있어서 매우 제한적인 것이었다면, 이번 두개의 고속도로 개통은 수평적이고 네트워크가 강조되는 소프트적인 교통인프라로 평가할 수 있으며, 이들 고속도로들이 앞으로 보다 긴밀하게 공간적으로 연계되어 지역발전을 이끌 것으로 크게 기대됨
- 두개의 고속도로가 개통됨으로써 대전, 공주를 중심으로 당진, 서천간 통행시간이 평소보다 30분 내지 1시간 가량 줄어들어 관광통행은 물론 지역의 산업 활동도 활성화되어 충청권 발전에 크게 기여할 것임
- 일반적으로 고속도로의 개통은 교통거리와 시간의 단축으로 인해 그 영향권에 사회·경제·문화적인 변화를 가져오는 것으로 알려지고 있음. 특히 두개의 고속도로의 개통으로 충남 서북부권과 서남부권이 직접적인 영향을 받을 것이며, 고속도로 개통에 따른 긍정적인 영향력을 극대화할 수 있는 여러 가지 대책이 강구되어야 할 것임

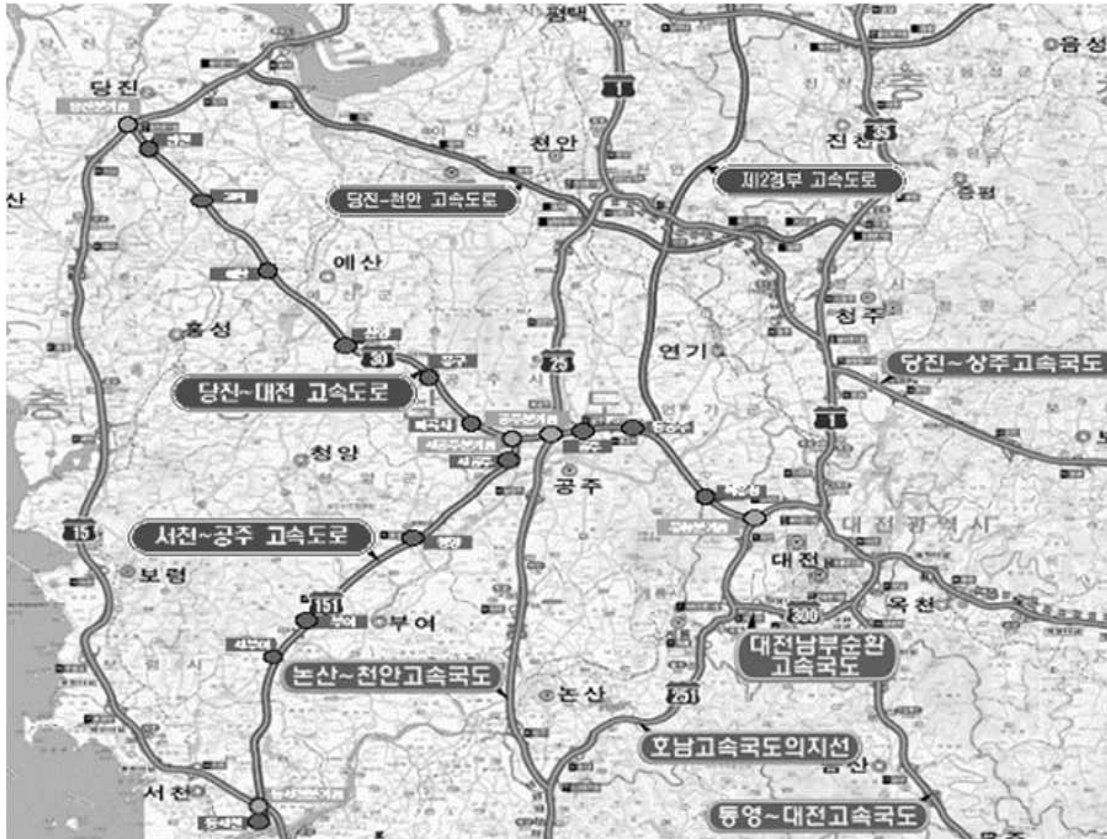
- 이 글에서는 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통이 해당 지역과 충청권에 미치는 여러 가지 영향들을 전망하면서 충청민들이 기대하고 있는 것처럼 효과가 가시화되고, 그에 따라 산업·경제적인 발전은 물론, 지역문화의 성숙된 변화와 발전에 기여할 수 있도록 하기 위한 발전과제들을 제시해 보고자 함
- 이와 함께 지역민들간의 원활한 소통을 통해 지역간의 인적·물적 교류를 상생의 기조 속에서 협력적으로 증진시켜 나갈 수 있는 추가적인 과제들을 고민해 보고자 함

2. 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통의 의의

1) 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개요

□ 사업개요

- 고속도로 길이는 당진-대전(91.6km), 서천-공주(61.4km)로 양 고속도로 건설비용 총 2조 6,854억 원의 사업비가 투자
 - 당진-대전 고속도로는 서해안고속도로와 연결된 당진 갈림목을 출발해 예산과 공주를 거쳐 대전(호남고속도로)까지 연결되는 구간으로, 유성 갈림목까지 총 91.6km(종전의 117.0km(국도 기준))임. 고속도로 개통으로 해당구간은 2시간에서 1시간으로 시간이 단축됨
 - 서천-공주간 고속도로는 서해안고속도로와 만나는 동서천 갈림목을 출발해 부여와 청양을 거쳐 당진-대전 고속도로와 연결되는 서공주 갈림목까지 총연장 61.4km(종전의 78.7km(국도 기준))로, 시간단축효과는 1시간 20분에서 40분으로 약 40분이 단축됨



<그림> 당진-대전, 서천-공주 간 고속도로

- 당진-대전 간 고속도로는 면천, 신양IC 등 9개 나들목과 서해안, 호남고속도로 등과 연결되는 3개 분기점(JCT)으로 구성됨
 - 총연장 길이 91.6km(4차선 국도) : 당진군 당진읍 사기소리-대전 유성구 하기동
 - 9개 나들목 : 면천, 고덕, 예산, 신양, 유구, 마곡사, 공주, 동공주, 북유성
 - 3개 분기점 : 유성, 공주, 당진
- ※ 서천-공주 간 고속도로, 천안-논산 간 고속도로, 서해안 고속도로 연결
- 서천-공주 간 고속도로는 서부여 IC 등 5개 나들목과 서공주JCT 등 2개 분기점으로 구성됨
 - 5개 나들목 : 동서천, 서부여, 부여, 청양, 서공주
 - 2개 분기점 : 동서천, 서공주
- ※ 서해안 고속도로, 당진-대전 간 고속도로 연결

□ 고속도로 개통효과

- 국토해양부는 두 개의 고속도로 개통에 따른 효과에 대하여 연간 2,747억 원의 물류비를 절감하고, 이산화탄소 등 오염물질 배출량도 연간 9만여톤을 줄이게 돼 194억 원의 환경개선비용 절감효과가 있을 것으로 발표하였음
- 또한 충남권에서 서해안, 호남, 경부, 중부내륙, 청원-상주 고속도로가 동서로 연결돼 남북축 고속도로의 교통 분산이 쉬워져 고속도로 교통 소통이 크게 개선될 것으로 기대
- 두 개의 고속도로 개통으로 교육, 의료, 문화 등에 큰 변화가 예상되고, 백제문화권, 서해안권, 충남내륙권의 관광, 산업, 물류단지 개발 등이 촉진됨으로써 지역경제가 획기적으로 발전할 수 있을 것으로 기대
- 충남·대전권역의 교통소통 및 물류수송의 효율성 증대
 - 우리나라 6개 권역 중 고속도로 연장 1위(280m/1,000명)
- 서해안 지역 접근성 증대로 지역경제 활성화
 - 이번 개통으로 당진-대전간 이동은 운행거리 25.4km/주행시간 1시간 단축
 - 또한 서천-공주간은 운행거리 17.3km/주행시간 40분 단축
- 충청권을 한 시간대 생활권으로 바꿔 놓은 이들 고속도로는 현재 하루 평균 5만여 대의 차량이 이용하며 향후 지역경제 활성화에 상당한 파급 효과가 기대

2) 고속도로 개통의 의의

□ 고속도로 개통의 일반적인 의의

- 고속도로 확장은 도로의 용량을 증대시킴으로써 기존도로의 통행을 원활하게 하고, 연계도로의 교통여건을 개선시켜 확장구간은 물론 주변도로의 교통량이 증가하는 효과가 있음
 - 활발한 경제활동을 기반으로 할 때, 여객 및 화물의 물동량이 증가하므로 고속도로 확장과 같은 교통여건 개선은 지역 내외의 경제 활성화를 가져옴
- 일반적으로 도로의 교통여건 개선으로 인한 효과는 개통 후 서서히 나타나기 시작하며, 4~5년 이후 GDP증가 등 지역경제에 두드러진 효과를 나타내는 것으로 알려지고 있음(국토연구원, 1999).
- 그러나 고속도로의 건설이 지역경제의 활성화로 직결되는 것은 아니며, 선행 연구결과에 의하면 본래 개발 잠재력이 있는 곳은 고속도로 건설로 시너지 효과를 발휘하여 지역경제가 활성화되지만, 그렇지 않은 지역은 별 영향이 없는 것으로 나타났음(국토연구원, 1999).
- 일반적으로 교통여건의 개선시 개선 전과 비교하여 혼잡구간 완화로 인한 주행시간의 단축, 차량운행비용의 절감효과, 교통사고 감소효과, 환경오염 저감 효과 등의 직접효과가 나타나며, 도로사업의 평가시 반영됨
- 관광객의 증가로 숙박 및 음식점소는 물론 관광상품 생산업 및 여행업, 운수업 등에 직접적인 효과를 가져올 것으로 예상되며, 관광산업의 활성화에 따른 2차 파급효과 발생이 기대됨

□ 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통의 의의

- 두 개의 고속도로 개통은 당진, 서천은 물론 통과 지역을 중심으로 충청권, 수도권과 영호남권 등 타 권역과의 접근성을 개선시켜 이 지역의 토지이용 패턴에 영향을 주게 될 것임
- 특히 수도권, 영호남권 등 타 권역과의 시간 및 공간거리가 단축됨으로써 물류비의 절감을 가져오게 됨. 타 권역과의 교류확대는 시장을 확대시켜 기존의 업체 및 신규입주 업체의 생산성을 향상시키고, 매출액을 증대시켜, 고용을 증진시키는 효과를 가져오게 됨

- 고용의 증대는 지역의 소득을 증대시키고, 지역경제를 활성화하게 되므로, 지역개발을 촉진하는 계기가 될 수 있을 것임
- 지역개발 측면 : 도시화 촉진, 국토이용 효율성 증진, 지역 분업 가속화, 지역격차 해소
- 충남 서해안·내륙지역의 관광, 문화, 지역개발, 산업·경제의 발전에 획기적으로 기여할 것으로 전망
 - : 1차 영향권 지역 : 1개 광역시(대전), 4개 시·군(공주, 예산, 당진, 서천)
 - : 2차 영향권 지역 : 4개 시·군(청양, 홍성, 서산, 태안, 부여)
- 대전과 충남내륙 및 서북부권역간의 경제협력이 크게 기대됨
 - 특히, 대덕R&D특구와 충남 서북부권역간의 산업-기술교류 협력은 해당지역 지자체 및 관련 기관이 가장 용이하게 시도할 수 있고 그 성과가 단기적으로 발휘될 수 있는 요소로 생각됨
 - : 대전-충남 내륙권역간 관광·문화산업 발전 확대, 이용 촉진
 - 서산, 당진, 태안 등은 우리나라를 대표하는 대규모 유화업체와 철강업체들이 군집되어 있는 주요 산업도시로 부상 중이어서 대덕이 보유하고 있는 자원과 기능의 연계가 기대됨
- 고속도로 개통은 그 동안 내륙권의 성장에 걸림돌로 작용하고 있던 낙후된 지역 내륙 교통망을 획기적으로 개선함으로써 여러 가지 문제점을 극복할 수 있게 할 전망이며, 특히 당진항의 국제항만시설을 활용한 수출 전진기지화에 용이한 돌파구가 될 것으로 기대됨
- 무엇보다도 운송시간 단축에 따른 물류비용 절감, 지역 간 협력을 통한 제품 품질 향상은 지역의 산업 경쟁력을 높이고, 생산효율성의 증진에 따른 물가의 안정화에도 효과적으로 영향을 미칠 것임
- 다만 우려되는 것은 장래 지역개발 확대에 따른 지역 고유성의 붕괴, 지역 간 교통망 확충에 따른 흡인효과로 인해 발생하는 발전격차의 문제 등 단기적으로 부정적인 요소가 발생할 수 있기 때문에 이에 대해서는 좀 더 면밀히 대응해 나가야 할 것임

3. 여건 변화와 향후 전망

1) 여건 변화

□ 공간적, 지리적 여건 변화

- 금번 양 고속도로의 개통은 대전을 포함하여 충남지역의 거의 모든 시·군을 1시간권 내에 접근할 수 있게 함으로써, 지역내의 인적, 물적 흐름을 원활하게 할 것임
- 특히 그 동안 지역간의 인적, 물적 흐름에 있어서 많은 제약을 받아 왔고 이로 인해 지역 개발에 있어서도 큰 불이익을 받아왔던 충남 중서부 지역과 중남부 지역의 발전에 크게 기여할 것으로 예상
- 당진, 서천지역은 충북과 강원, 영남지역으로 부터의 접근성 역시 크게 향상되어 이들 지역과의 인적, 물적 교류 역시 크게 증가할 것으로 기대되며, 특히 당진항을 중심으로 대충국 수출무역항으로의 발전이 기대됨.

□ 경제적 여건 변화

- 대전-충남지역의 경우 그 동안 경제의 발전축이 철도와 고속도로를 중심으로 한 경부축과 최근 서해안 고속도로의 개통과 함께 급속한 산업화가 진행되고 있는 당진, 아산, 서산 등 서해안축 등 남북축을 중심으로 발전하여 왔음. 동서축의 경우 수도권 성장의 영향을 직접적으로 받은 천안 아산과 서산 당진 등 충남 북부권역을 제외하고 거의 발전의 계기를 마련하지 못함. 이에 따라 대전충남 권역내에서도 동-서간 축은 북부축을 제외하고 낙후되어 왔으며, 특히 내륙권의 성장격차가 심하였음.
- 두 개의 고속도로의 개통은 그 동안 상대적으로 낙후지역이라 할 수 있는 충남의 중서부 지역과 중남부 지역의 지역개발과 산업경제 발전에 많은 변화를 가져올 것으로 전망

- 해당지역의 물류 수송시간을 크게 단축시켜 수송권역이 현재보다 크게 확대될 것으로 보이며, 낙후지역 산업 활성화 및 지역 간 산업연계 강화에 기여할 것임
 - 특히 고속도로 IC 주변지역은 시장으로의 원재료나 제품수송의 편리성으로 인하여 거래 기업과의 근접성을 중시하는 기업들의 입지수요를 촉발할 것임
 - 그러나 이러한 산업여건의 긍정적인 변화로 인해 자칫 시·도간에 있어서 과다경쟁과 중복투자의 가능성도 예견됨
- 대전이 보유하고 있는 대덕을 중심으로 한 첨단과학기술과 연구개발 역량, 그리고 그와 관련한 여러 지원기관과 시설·장비·인력, 최근까지 지속적인 성장을 보이고 있는 첨단업종의 벤처기업들의 다양한 성장 경험들이 금번 고속도로의 개통과 함께 접근성이 원활해진 충남 서북부지역의 산업클러스터와 연계되어, 이른바 초광역적인 산학연 협력체계를 구축할 수 있는 계기가 될 수 있음
- 그 동안에도 대전-충남은 초광역적인 산학연 협력사업의 중요성에 대하여 공감대를 형성하면서도 지리적인 단절로 상호간 효과적인 협력사업을 추진하는데 애로점이 있어 왔음
- 이와 함께 입지 확대에도 불구하고 그 동안 문제점으로 지적되어 온 충남지역 산업체의 제조업 지원서비스의 부족문제가 대전지역과의 접근성이 크게 개선되면서 상당 수준 해소될 것으로 기대됨

□ 물류 여건 변화

- 고속도로의 개통은 고속도로 인접지역의 물류 접근성을 크게 향상시켜 물류비 절감효과를 가져올 것으로 기대됨
- 환황해경제권의 발전과 對중국 수출입 물류의 증대가 예상되며, 특히 당진지역의 경우에는 우리나라 중부 및 동·남부지역 대중국물류의 수출입 거점지로 성장할 것으로 보여, 장래 동북아 물류중심지로 발전할 수 있는 잠재력이 매우 풍부하며, 향후 물류유통업이 전체 산업구조에서 차지하는 비중이 크게 증가될 전망이다

- 영남권과 강원, 충북 등 타 지역으로부터의 대중국 항만 물류 역시 크게 증대할 전망이며, 장기적으로는 중간 물류기지의 역할이 필요하게 되면서 물류단지의 확대가 불가피할 것으로 전망
- 양 고속도로의 인접지역을 중심으로 지역 농축수산물에 대한 거래도 증가할 전망이며, 이와 관련한 저장·가공시설의 확충과, 유통체계의 개선이 요구됨

□ 문화, 관광적 여건 변화

- 부여, 공주를 중심으로 하는 백제문화 관광자원은 우리나라는 물론이고 일본과 중국의 타겟 관광패키지로서 매우 훌륭한 자원임에도 불구하고, 그 동안 교통접근성의 불편 등으로 인하여 신라의 경주 古都에 비하여 문화·관광적 요소가 소홀히 다루어졌다는 점을 부인할 수 없음. 향후 고속도로 개통과 함께 전국에서의 접근성이 획기적으로 개선됨으로써 큰 기대를 할 수 있을 것임
- 이와 함께 충남 서북부권을 중심으로 추진 중에 있는 내포문화권 활성화 역시 크게 영향을 받을 것으로 기대됨
- 동북아 경제권의 형성과 중국경제의 성장으로 국제관광수요가 급격히 증가하면서도 서울, 제주 등 일부지역만을 중심으로 타겟관광이 이루어지고 있으나, 고유한 백제역사·문화적 전통을 지닌 충청권은 우리나라의 국제적 중추관문인 수도권과 인접해 있고 고속도로, 청주공항 등을 통한 접근성이 획기적으로 개선됨에 따라 국내의 새로운 국제관광지로서의 역할이 기대됨
- 대전의 침복단지 유치가 확정되면 동북아 시장의 의료관광산업이 본격적으로 유입될 것으로 보이며, 청주공항의 활성화와 함께 당진항을 통한 항만 여객 인프라의 확충이 필요할 것으로 보임
- 지역적으로 네트워크형의 도로체계가 구축됨으로써 앞으로는 본격적으로 충청권의 다양한 관광·여가자원 중 상징성과 시장성을 함께 갖춘 핵심관광거점을 선정하여 육성하고, 초광역적인 협력속에서 충청권 통합관광권 설정, 관광루트 개발을 진행해 나갈 수 있을 것임

- 대전-청주 등 대도시권을 중심으로 초중고생을 대상으로 하는 체험형, 학습형 문화·관광의 수요가 보다 촉발될 것으로 전망되며, 대도시 근교관광권 개발에도 긍정적인 요소로 작용할 것임
- 지역 내 관광수요 측면에서는 서천, 청양을 중심으로 근교 여가 관광지대로서 도시민의 휴식, 휴양, 여가를 위한 관광산업기반을 갖추어야 할 것임

2) 향후 전망

□ 대중국 수출을 중심으로 하는 새로운 산업축의 발전

- 지금까지의 『천안-당진』 간 충남북부 경제권, 『천안-대전』 간 경부축 경제권에서 그 동안 산업발전에서 소외되어 왔던 충남 내륙지역을 중심으로 하는 삼각축(◀)으로 발전 기대
 - 특히 질적 고도화가 필요한 서산의 석유화학산업과 대전의 첨단 화학산업이 융합되어 화학산업의 선진화가 기대되며, 당진·아산 등의 철강 및 기계 제조업과 대전의 IT가 결합한 융합인포메틱스산업, 첨단소재부품산업을 중심으로 발전할 것으로 기대됨
 - 또한 태안을 중심으로 조성되고 있는 태양에너지 발전, 서산을 중심으로 조성중인 조력 발전 등과 연구단지의 R&D 성과가 결합한 신재생에너지 산업의 발전이 기대됨
 - 단, 지리적 근접성 외에도 이러한 발전을 유도하기 위한 각종 정책적 노력이 부가되어야 함
-
- 앞으로 지속적으로 지식정보화시대에 기업 간, 산·학·연 간 상호교류에 의한 기술개발의 중요성이 증가함에 따라 지역산업클러스터 형성의 중요성이 증가하고 있음 ⇒ 대덕의 과학기술R&D와 충남서북부권의 산업클러스터 간 연계가 가속화될 전망
 - 지속적인 기술혁신, 시장여건의 급격한 변화에 대응하기 위한 기업 간 기술혁신 및 기술 경쟁력 확보는 기업 간 협력과 제휴를 통하여 산업·기업 간의 시너지효과를 극대화하는 방향으로 전개
 - 새로운 성장동력을 마련하기 위해서도 지역별로 전문화된 생산체계의 구축을 위한 지역 중심의 산업발전이 필요함

□ 생태관광을 추구하는 새로운 관광권의 태동

- 대전-서천 간 금강벚길과 고속도로 연결망을 통한 생태수로형 관광지 조성
 - 4대강 살리기 사업을 통해 금강을 중심으로 각종 수변 공원이 조성되고, 벚길이 열리면, 그간 백제문화권 개발사업으로 추진된 백제역사재현단지사업, 서천 철새도래지 관광지화 사업, 장항산단 국가대안사업, 대백제전 등이 연결되어 시너지 효과를 발휘할 것으로 예상됨.
 - 고속도로의 개통으로 벚길과 고속도로가 연계되는 효과를 발휘함
- 대전의 과학을 소재로 하는 세계적 규모의 대형이벤트·축제와 연계, 大백제권, 부여 역사재현단지-서천 생태단지를 고리로 하는 관광권역을 설정하고 국제홍보를 강화할 필요가 있음
- 국제적 관광자원인 백제권문화-대덕과학문화를 통합하는 과학문화 관광자원 개발 및 수요증대
- 교통 인프라 개선을 통한 정시성 증대로, 외국인 관광객 수요에 대응할 수 있는 긍정적인 여건 변화

□ 서해안 물류를 중심으로 한 동-서 물류축 중심지 변모

- 서해안 축과 향후 동해안 및 중남부 내륙권을 연결하는 물류 결절점 역할 수행
- 지금까지 <서천-보령-당진>을 잇는 서해안 고속도로, <대전-연기-천안>을 잇는 경부고속도로의 남북으로 통하는 양대 축에서 <당진-공주-대전>과 <서천-공주-대전>을 잇는 동-서 물류축 형성
- 장기적으로는 <공주-대전>의 결절점에서 동해안 물류축과 연결 확대

□ 새로운 성장동력산업으로서 서비스산업 부각

- 서비스산업은 주력산업인 제조업의 경쟁력 강화에 중요한 역할을 할 뿐만 아니라 경제기여도와 성장잠재력이 높아 새로운 성장동력산업으로 부각되고 있는 상황임
- 따라서 향후 충남은 산업의 파급효과, 내부역량 및 잠재력 등을 고려하여 지식기반서비스업 분야를 전략서비스산업으로 선정하고 집중 육성할 필요성이 있음
- 충남의 서북부 및 서남부, 내륙지역은 서비스 산업이 낙후되어 있음. 급속한 산업 및 경제의 성장과 함께, 특히 교육, 의료 기업지원 서비스 등 전문적인 지식기반 서비스업의 낙후가 심각한 문제로 대두되고 있음. 이를 해소하기 위해 대전을 중심으로 한 서비스 산업 연결망을 구축할 필요가 있음

4. 발전 과제

1) 지역 간 소통의 원활화

- 지역 간 협력 발전을 위해 선행되어야 하는 것이 지역민들의 의식을 긍정적으로 이끌고 해당지역이 서로 합심해서 상생의 방향으로 협력해 나갈 수 있도록 하는 것이라 생각됨
- 고속도로 개통에 대한 지역민들의 기대감이 현실화되기 위해서는 여러 다양한 후속사업의 효과적인 추진 못지않게, 지역여론이 중심이 되어 지역민들간의 소통을 원활히 해나가고 지역 간 협력에 대한 긍정적인 여론을 형성해 나가는 것이 필요함
 - 정부의 광역경제권 추진과 함께 동일 경제권 지역으로서의 동질감 형성을 위한 가시적 노력의 추진이 필요할 것임

- 후속적으로 추진하게 될 다른 과제들에 비하여 소통의 문제는 그 효과가 단기적으로 가시화 될 수 있으므로, 이 가운데에서도 해당 자치단체를 중심으로 우선적으로 지역의 문화적 교류 증진을 통해 지역민들 상호간에 보다 호혜적인 분위기를 조성하는 것이 중요함
- 지역간의 소통의 문제에 접근함에 있어서 행정의 앞서서 주도하는 방식보다는 지역의 여러 다양한 거버넌스가 주도적으로 이끌어 나가는 것이 필요하며, 사업의 성격이나 규모에 따라 지자체가 행·재정적인 지원을 하는 방식이 바람직할 것임
- 후속적인 사업이 원활하게 추진되고 그 효과가 바람직하게 결실을 거두기 위해서는 지역민들의 지속적인 관심과 이해를 이끌어내고 상호 협력적인 인식을 갖도록 하기 위한 일련의 노력이 필요하며, 이를 위해서는 정례적인 조사·연구와 체계적인 사업의 추진·관리를 위해 지자체-거버넌스-지역전문가로 구성된 발전협의체를 구성하는 것이 바람직할 것임

2) 선진 물류유통체계 구축의 기회로 활용

□ 물류증대와 관련, 후속적인 물류인프라 개선

- 고속도로의 개통으로 큰 효과를 기대할 수 있는 것이 물류 효율 증진이라고 볼 때, 기존의 지역물류체계의 재점검과 함께 후속적인 대응책이 마련되어야 할 것임
- 무엇보다 중요한 것은 당진항(평택당진항), 충남지역 산업단지들간의 접근성 증대에 따른 지역업체 물류유통 체계 개선효과가 극대화될 수 있도록 우선적으로 행정적인 조치를 강구해야 할 것임
- 효율적인 물류체계를 구축하기 위하여서는 고속도로 분기점을 중심으로 하는 중간물류거점시설을 확충함

- 물류비용 절감을 위해 시설의 차별화, 위계화를 통한 체계적인 물류네트워크를 구축함

□ 대도시-중소도시간 물적 위계를 연계하고 기능적으로 결합해 나감

- 지금까지 충남 서북부권과 수도권간의 물적 교류 중심을 ⇒ 일정 부분 대전대도시권과 연계 협력해 나갈 수 있도록 하는 방안 마련
- 대전은 중부권 거점도시로서 광역교통을 중심으로 중부권 물류유통의 중심기능을 강화하려는 비전을 가지고 있음
- 고속도로의 개통과 함께 대전은 서해안 배후거점도시로서의 물류유통기능을 강화할 수 있는 기회를 맞고 있음
 - 두 개의 고속도로를 통해 당진·아산권과 군장권 개발에 따른 환황해권 배후거점도시로서의 물류유통 기능 강화, 광역 물류망 확충 필요함

□ 지역 내 접근성 제고를 위한 지역 간선 교통망 확충

- 도로교통체계 개선을 통한 물류의 효율성을 증진시키고 사업의 효과성을 배가시켜 나가기 위해서 무엇보다 시급한 것이 대산단지까지 고속도로 노선 연장임
- 고속도로 개통으로 인한 파급효과를 극대화하고, 권역 내·외의 균형발전을 도모하기 위해서는 고속도로 분기점을 중심으로 연계 교통망을 확충, 정비함
- 대상지역의 발전 잠재력을 극대화하고, 교통 취약지역 및 주요 개발자원으로의 접근성을 제고하기 위하여 추가적으로 지역 간선교통망을 확충함
- 두개의 고속도로와 서해안고속도로를 포함한 기간 간선도로와 지역 간 도로의 연계교통망을 확충

3) 지역 간 산업경제 협력

□ 대전-충남 서북부권역간 제조업 협력 확대 방안 강구

- 대덕특구를 중심으로 한 대전지역의 제조업체와 과학R&D연구개발 성과가 충남 서북부권역(당진-서산)의 산업에 연결될 수 있도록 협력 모델을 개발 추진
- 대전-충남 서북부권역간 전략산업 협력, 산학연 협력 사업 확대, 인적교류 및 기술교류 확대
- 고속도로 개통으로 산업단지 수요 기반을 확충해 나가는 계기로 잘 활용해 나가고, 지역이 서로 상생의 방법을 모색해 나가도록 함
 - 당진 등 서북부권의 입장에서는 대전 대도시권 접근성 제고로 교육, 문화, 의료서비스, 과학R&D를 좀 더 신속하고 편리하게 이용할 수 있는 여건변화를 활용하고,
 - 대전의 입장에서는 당진항, 인천국제공항으로의 접근성이 보다 용이한 방향에서 개선되면서, 그동안 공항, 항만 접근성 단점을 일정 부분 해소할 수 있게 된 장점을 최대한 활용. 지역으로의 기관, 기업투자 유치시 활용
 - 접근성 개선으로 대전의 용지부족 문제가 상당부분 해소될 것으로 전망. 그동안 대규모 기업의 유치에 장애요인으로 작용하던 값비싼 지가와 물류비, 불리한 항만접근성 등이 공주 청양, 부여 지역까지 기업 입지 대상지역으로 확대되면서 해소될 것으로 기대됨
- 현재 당진, 아산, 서산 등에 설정되어 있는 경제자유구역을 향후 천안, 대전지역까지 확대하여 수도권 대기업 및 첨단산업 유치를 위한 계기로 활용할 수 있도록 공동 노력

□ 과학R&D 및 기술 정보 교류 확대

- 해당 지역별로 대전이 보유하고 있는 과학R&D 및 기술정보 공유 확산을 위한 협력 사업을 전개해 나감

- 과학R&D 및 기술정보교류 증진을 위해 대전-충남도 두 광역지자체와 대전-충남의 두 테크노파크가 중심적인 사업을 진행해 나가고 온라인 오프라인 성격의 다양한 방식 구상
- 특히 대전과 충남 북서부 경제권간의 기술정보교류 증진을 위해 이들 지역간의 교류활성화를 위한 포럼 등 정례행사를 우선적으로 진행

□ 지역 간 혁신자원, 요소의 결합 및 공유 확대

- 지역별 산업군집을 형성하고 산-학-연 협력을 강화하여 지역혁신체계를 구축함
- 산업체·대학교·연구소간 협력 네트워크를 형성함으로써 정보·인력·기술을 교류하고 지역 관점에서의 지역혁신체계를 보다 명료하게 구축해 나감
 - 집적된 산업과 연구개발지원기관 간 연계를 통한 지식기반 산업화를 촉진함
 - 기존 주력산업의 구조고도화를 통해 지역경제 발전에 핵심적 역할을 하도록 하고, 지식산업으로의 구조전환을 도모함

□ 인력 공급 시스템 구축

- 고급 전문기술인력, 중간기술인력, 기능 및 저급기술인력 등 다양한 기술인력 배양, 공급할 수 있는 인력 양성 시스템 마련
 - 인력 양성 지원을 위한 관련분야 산학연 협력사업 전개
- 기업체의 수요에 부응하는 교육내용을 구성하기 위해 산학협력 체계를 강화함
 - 취업인구의 수도권 유출을 방지하기 위해 지역 내 산업계와 협력하여 신규 고용기회를 창출하는 취업 프로그램을 협력적으로 활성화해 나감

□ 농수축산업의 고부가가치화를 위한 생산기반 확충

- 농수축산업의 고부가가치화를 위한 정보화기반 및 생산지원 기능을 확충하고, 지역특성을 고려하여 항만 및 고속도로 IC 인접지역에 생산·물류시설을 갖춘 농수축산업 지원 거점을 조성함
- 생활수준 향상과 고령화 사회의 도래로 점차 고기능성 식품이 요구되므로 농수축산업을 첨단화하고, 이를 활용한 기능성, 바이오, 친환경적 식품개발을 해당지역 지자체가 중심이 되어 지원함
- 도농직거래 사업을 확대해 나가고, 지역별 특화작물의 생산 유통을 확대
 - 이와 함께 친환경농산물 생산체계 구축을 통한 고품질 농산물 생산, 유통전문 생산자단체 육성
- 지역에서 생산하는 수산물 및 축산물 거래를 증진시키기 위한 방안을 강구하고, 품질 고급화를 위한 협력 사업을 전개
- 대전-충남을 묶어서 “우리 농산물”로 취급 생산자-소비자 인식을 확산하고, 지역에서 생산한 농축산물에 대하여 대전지역에서 우대하여 유통될 수 있는 환경 마련
 - 대전-충남의 농협중앙회가 중심이 되어 생산-유통과정에 있어서 협력사업을 전개해 나갈 수 있는 프로그램을 개발(예 : 생산, 가공 및 유통을 총괄하는 생산자단체 육성 등)

4) 문화·관광 수요 증대와 개발 여건 조성

- 백제문화, 내포문화, 대도시문화 수요증대를 위한 후속 사업 추진
 - 그 동안 이루어온 국가지원 문화권 개발사업, 문화재 복원사업 서둘러 진행

- 전통 문화 유산의 체계적 보존과 역사문화 정체성 확보
 - 충남지역의 문화유적에 대한 체계적인 조사와 함께 보존을 위한 연차적 발굴 및 정비사업 추진
- 도로망 체계 개선에 따른 문화권역 재설정 필요성 검토
- 대도시 고급·대중화 문화 접근성을 제고 : 대전의 문화, 여가, 위락시설 활용. 스포츠(프로 야구, 프로축구), 문화(예술의 전당, 미술관, 극장, 공연장), 과학·컨벤션시설(국립중앙과학관, 엑스포과학공원, DCC), 여가·위락(동물원, 여러 가지 박물관), 쇼핑문화, 젊은층 문화를 대상
- 중부권 중심도시로서 대전이 보유하고 있는 여러 기능과 역할이 증대될 것으로 예상되며, 이에 대한 대응책 강구
 - 시간단축에 따라 대전지역으로 전문품, 고급서비스, 고급문화 수요를 충족하기 위한 다목적 방문(Multiple Purpose Trip) 증가
 - 지역의 물류 유통 활성화 기대, 문화·이벤트 관련 수요 확대가 예상되며, 내방객을 위한 시설 이용의 편의 확대
- 특히 대전-충남지역 역사 관광·문화상품을 통합, 광역적인 상품화로 국내외 이용자 증대 등 시너지효과 극대화 전략 마련
- 대전-충남 관광벨트 구상(인바운드형 : 외국관광객(중국·일본) 대상 체류형 관광상품 개발 홍보)
 - 이를 위해 대전-충남 통합 관광CI 개발 적용
 - 가족단위 당일 및 체류형 관광상품 개발(◇공주-청양-예산-당진 ◇공주-부여-서천) 홍보
- 지역특성을 살린 해양관광기반의 조성
 - 개성화 관광시대(SIT)에 대비하여 서천지역을 중심으로 해양 휴양자원과 문화·생태자원 등 지역자원의 특성을 살린 관광자원의 개발

5. 맺음말

- 이 글에서는 두 개의 고속도로 개통이 해당 지역과 충청권에 미치는 여러 가지 영향들을 전망하면서 충청지역민들이 기대하고 있는 것처럼 효과가 가시화 되고, 그에 따라 산업·경제적인 발전은 물론이고, 지역문화의 성숙된 변화와 발전에 기여할 수 있도록 하기 위한 발전과제들을 살펴보았음
- 당진-대전간 고속도로와 서천-공주간 고속도로는 지역적으로 볼 때 매우 중요한 의미를 가짐
 - 대전으로서는 공장 용지 등 입지부족 문제를 해결할 수 있는 충분한 용지를 가진 인접지역이 확대되는 효과와 함께, 교육서비스산업, 의료서비스 산업, 기업지원 서비스 산업, 물류서비스산업 등 각종 지식기반 서비스 산업이 발전할 수 있는 시장이 확대되는 효과를 누릴 수 있을 것임. 또한 당진항과의 연결을 통해 지역 경제성장과 기업유치의 제약요인으로 작용해 온 항만 인프라의 확충 효과를 기대할 수 있을 것임
 - 충남으로서는 급속한 경제성장에도 해소할 수 없었던 지역적인 '삶의 질'(QOL) 문제를 해결할 수 있는 계기를 마련하여 수도권 인력의 유입을 기대할 수 있을 것이며, 당진항을 대중국 핵심 거점항으로 발전시키기 위한 교두보를 확보할 수 있을 것임
 - 대중국 수출입 물량은 향후 당진항을 통해 거래되어 당진-대전간 고속도로를 통해 경부축 및 동해안축 또는 내륙권으로 연결될 수 있어 대규모 물류거점이 될 수 있을 것으로 기대됨.
- 향후 이러한 산업적 장점을 최대화하기 위한 정책적 노력들을 가시화 할 필요가 있음.
 - 우선 충남 서북부지역의 중후장대형 산업인 철강, 석유화학, 자동차 산업과 대전의 핵심부품 개발 중소기업, R&D 기업 및 연구소 등을 연결하여 각종 산업클러스터 조성계획을 수립하여 향후 대정부 설득을 위한 자료로 활용해야 할 것임.
 - 특히, 녹색성장산업으로 분류되는 바이오산업과 석유화학산업을 연결하는 시도로 신소재산업클러스터육성사업과 서해안의 조력발전, 태양광발전과 내륙 및 대전의 R&D 기관과의 연계를 통해 신재생에너지 클러스터 육성사업 등을 구체화 할 경우 향후 21세기 경제거점으로서의 유리한 고지를 점유할 수 있을 것임.

- 현재 당진, 아산, 서산 등에 설정되어 있는 경제자유구역을 향후 천안, 대전지역까지 확대하여 수도권 대기업 및 첨단산업 유치를 위한 계기로 활용할 수 있도록 공동의 노력이 필요할 것임
- 이러한 산업적 노력과 함께, 충청광역경제권 사업의 추진을 계기로 지역 내 동질감 증대를 위한 각종 문화적 노력의 경주가 필요할 것임.
 - 각종 교류행사의 개최, 지역농산물의 권역 내 소비를 위한 지산지소 운동, 관광자원의 교차이용 확대, 축제 등의 공동개최, 해외마케팅의 공동추진 등이 효과가 있을 것임
- 고속도로 개통에 따른 긍정적인 효과와 함께 부정적인 효과도 발생할 것으로 전망됨. 장래 지역개발 확대에 따른 지역 고유성의 붕괴, 지역 간 교통망 확충에 따른 흡인효과로 인해 발생하는 발전격차의 문제 등 단기적으로 부정적인 요소가 발생할 수 있음. 이러한 부정적 효과를 최소화하기 위한 노력의 경주 또한 중요한 문제임
- 시원스럽게 뚫린 고속도로와 같이 충청권의 발전이 거침없이 전개되어 21세기 행정의 중심지로서 뿐 아니라 경제의 중심으로 우뚝 서는 날을 기대해 봄

〈참 고 문 헌〉

건설교통부, 「도로백서」, 1997

건설교통부, 「건설교통통계연보」, 2000

경남발전연구원, 「대전-통영 간 고속도로 개통에 따른 주변지역 파급효과 분석」, 2001. 12

국토연구원, 「고속도로 사업효과 조사」, 국토연구원(95-27), 1995

국토연구원, 「도로사업 투자분석기법 정립」, 한국도로공사, 1999

대전광역시·대전발전연구원. 2007, 「대전경제발전 중장기계획 : 2007-2016」

대전·충청권행정협의회, 「충청권 공동발전방안 연구」, 2000. 7

조남권, 「영동고속도로 확장개통에 따른 동해안권의 변화전망」, 2001

충청남도, 「제3차 충청남도종합계획」, 2008

한국도로공사 웹사이트(www.freeway.co.kr)

제 2 주제

**당진-대전, 서천-공주간 고속도로
개통과 연계한 주변지역 발전전략**

정 환 영

공주대학교 지리학과 교수

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 발전전략

공주대학교 지리학과 | 정환영 교수

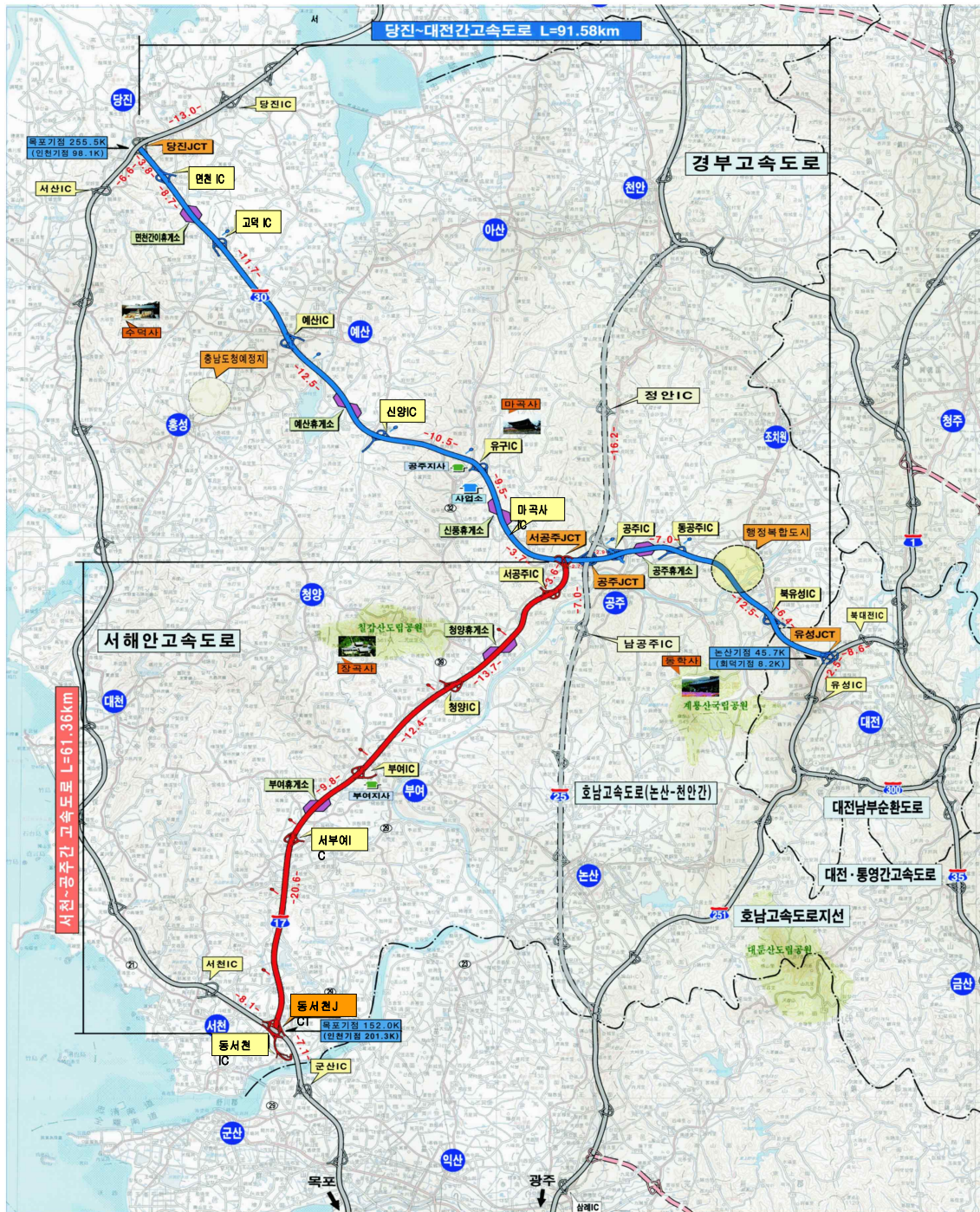
1. 서 론

교통체계의 발달은 지리공간 위에서 시간거리와 비용거리를 단축시켜, 시공간과 비용공간의 상대적 수렴을 가져온다. 특히 고속도로는 주민생활, 산업활동, 그리고 지역발전에 절대적인 파급효과를 미치기 때문에 국가 혹은 지역의 발전에 중요한 지표로 작용한다.

고속도로는 “자동차 교통망의 중추부분을 이루는 중요한 도시를 연결하는 자동차 전용의 고속교통에 속하는 도로”(고속국도법 제2조)이다. 이러한 고속도로는 인구와 산업이 집적된 도시와 도시, 사람과 목적지, 생산지와 소비지를 최단거리·최단시간으로 연결시켜 상호교환 효율성을 극대화시키는 중요한 교통수단으로 평가된다.

금번에 당진-대전, 서천-공주간 고속도로가 개통하게 됨으로써 그 영향권에 속한 시·군들은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 경제·사회 부문에서 발전이 촉진되고, 나아가서 충남 전체의 균형발전을 선도할 가능성이 높아지고 있다. 고속도로 통과 주변 시군 입장에서 볼 때 두 고속도로의 건설은 위기이자 기회요인이라고 할 수 있다.

이번 두 고속도로의 개통으로 충남은 고속도로 총연장이 455km가 되며, 경북 535km, 경남 487km, 그리고 경기 485km에 이어 네 번째 수준이 된다. 또한, 이번 두 고속도로의 개통으로 충청남도 행정구역 면적당 고속도로 연장은 52.9km/1,000km²로서 광역시를 제외한 도(道) 중에서는 가장 높은 수준을 보이게 되었다. 전국 평균 35.2km/1,000km²의 1.5배에 달하는 수준이다. 일반적으로 고속도로, 철도와 같은 기초인프라는 수요에 부응하기 위해 건설되는 경우도 있고, 때로는 선공급을 통해 지역경제 활성화를 유도하는 역할을 하기도 한다. 이번 개통된 고속도로들은 후자의 역할이 더 크게 나타날 것으로 예상된다(김경석 외, 2009).



<그림 1> 고속도로 노선도

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 충남의 공간구조를 바꾸는 매우 중요한 기회이다. 지금까지 충남은 천안-대전으로 이어지는 '경부축'과 천안-서산으로 이어지는 '충남 북부축' 등 'ㄱ자형' 발전축을 형성하고 있으나 금번 두개의 고속도로 개통으로 인하여 대전-당진으로 이어지는 '충남 중부축', 대전-서천으로 이어지는 '충남 남부축'이 만들어지면서 새로운 공간구조가

재편되고 있다고 본다. 이러한 점에서 당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 충남지역 내 균형 발전을 이룰 수 있는 기회이고 충청도 및 각 시군이 이러한 기회를 잘 활용하여 지역발전의 기회로 활용하여야 할 것이다.

그러나 고속도로 개통이라는 기회는 몇 가지 위협을 가져올 수 있다. 충청도내 지역 간 불균형을 조장할 수 있고, 인구를 비롯한 고급상품, 전문서비스 고객 등이 충남지역 밖으로 유출될 수 있다. 또한 일부지역에는 교통체증을 일으킬 소지가 있고, 고속도로 주변에서는 난개발 및 자연경관 훼손 등의 문제가 발생할 수 있다.

이 때문에 고속도로 개통에 따라 고속도로 주변지역에서는 먼저 당면할 문제에 대한 구체적인 방안을 갖고 발전전략을 세워야 한다. 따라서 당진-대전, 서천-공주 고속도로의 개통에 따른 고속도로 연계 주변지역들의 발전 전략은 무엇인지 살펴보고, 그 방안과 정책방향을 제시할 필요가 있다.

2. 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 영향

고속도로가 미치는 영향은 물류비용 및 운송시간의 감축으로 생산원가를 저하시켜 생산성 향상 및 경쟁력강화를 낳게 함은 물론 도시화 촉진, 국토이용 효율성 증진, 지역분화 가속, 지역격차 해소, 생산효율 증진, 지역고유성의 붕괴, 개방화, 삶의 행태 및 가치관의 변화 등 다양하게 나타난다.

고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과를 분석하는 것은 산술적으로는 가능한 일이나 정확성과 현실성을 고려하면 거의 불가능한 일이라고 생각되어진다. 그러나 분명한 것은 고속도로의 건설은 고속도로 축을 중심으로 한 주변지역에 지대한 영향을 미치게 된다. 이 영향은 비단 긍정적인 것에만 한정되는 것은 아니다. 고속도로 건설에 따른 주변지역의 발전 전략을 수립할 때, 긍정적 영향을 고려하기 전에 부정적 영향부터 숙지하고 이에 대한 해결책이 선행되어야 한다.

<표 1> 고속도로 건설의 거시적 효과와 파생효과

구분	거시적 효과	파생효과
국가경제발전	생산기반시설 제공	배후지역 부대산업 성장 유도 대도시에 집중된 산업 분산
	생활의 질적 수준 개선	유통체계 개선 및 지역경제 활성화 승용차 대중화 지가상승으로 인한 지역주민의 자산증식효과
	투자촉진 및 확대 유도	외국기업의 한국투자요인
국토 및 지역개발	공업단지 및 관광지 개발	지역경제 활성화
	낙후지역 개발	도로간 교류활성화로 지역주민 서비스개선
	정주체계 구축	대도시의 광역화 도시의 연담화 현상 촉진
교통체계구축	체계적 도로망 구축	도로의 적정규모 확보 타 교통시설과의 접근성 및 연계성 강화
	교통애로 구간 해소	원활한 교통소통 유지시켜 다른 효과 유발

출처 : 노승만, 2007

1) 긍정적 영향

먼저 고속도로의 긍정적인 영향은 지역경제에의 긍정적 영향이다. 관광서비스업의 발달로 관광객 수의 증가, 세수입의 증가, 관광패턴의 다양화를 유도할 수 있다. 또한 지역상권이 발달되어 물동량 증가, 지역생산물 판매 증가, 물류비 감소를 가져온다.

다음으로는 지역공간구조에의 긍정적 영향이다. 이동성 및 접근성의 확보는 고속도로와의 연결 노선망을 확보하여 외지 방문객 수를 증가시킬 수 있다. 토지거래에서는 지가 상승으로 인해 부가 증대되고 건설경기도 증대될 수 있다. 따라서 제조업체 및 관광시설의 증가를 기대할 수 있다. 생활환경 면에서도 생활편익시설이 보다 많아지고, 생활권은 확대된다. 지역의 기존사업계획에 긍정적 영향을 준다. 고속도로 건설 주변지역은 기존 역점사업들에 연계성을 부여하면서, 추진에 탄력을 받을 수 있다.

2) 부정적 영향

우선 지역경제에의 부정적 영향이다. 고속도로 건설은 특정지역에 교통체증을 유발할 수 있으며, 공항 및 철도 등 기존 교통수단을 쇠퇴시킬 수도 있다. 또한 지역상권에 악영향을 미칠 수 있다. 지방 재래시장은 쇠퇴하고, 국도변 휴게업소에 타격을 준다. 지역 의류 및 생필품 취급점포는 매출이 감소될 것이다.

그리고 개별입지로 인한 난개발이 가속되고 빨대효과, 즉 도시기능이 주변의 대도시로 흡수되는 현상이 나타날 수 있다. 또한 지가상승은 오히려 개발을 저해하는 요인이 될 수 있다. 지역의 기존사업계획의 부정적 영향으로 고속도로 건설 주변지역의 기존 역점사업들과 유사사업들이 난립할 수 있다.

<표 2> 고속도로 건설의 긍정적·부정적 영향

구분	효 과	주 요 내 용
긍정적 영향	반나절 생활권	· 원정쇼핑, 원정관광의 증가 : 백화점, 쇼핑센터, 휴양지, 휴양림 등
	공장입지·생활편의 시설의 증가	· 수도권으로부터 공장유치, 광역상수도과 도시가스사용 증가 · 농공단지 활성화, 관광지화
	지역생산물 판매 증가	· 지역농산물 판매 및 특산물 판매증가 · 1일 여행 가능
	부동산투자 활성화	· 축제와 맞물린 관광객 증가와 숙박업소 건립용 땅값 상승 · 공단지역, 관광지, 제조업체의 증가 · 해당지자체의 관광기반시설 확보노력, 콘도 및 호텔건립
부정적 영향	중소도시 상권쇠퇴	· 중소도시 상권쇠퇴, 과소비유발 · 지역 재래시장의 쇠퇴, 국도변 휴게업소의 타격, 지역 의류 및 생필품 취급점포의 매출감소
	교통 지정체 유발	· 새로운 교통수요유발, 특정지역의 교통체증 유발
	기타 교통이용저조	· 대중교통, 항공기 및 열차의 영업타격이 우려됨
	대도시권 집중	· 대도시에서 대량 소비 추세, 지방대도시 상업활동의 위축, 내륙 지방 도시들의 통합발전을 위한 광역권 개발계획 수립 필요성

출처 : 노승만, 2007

3) 고속도로의 효과분석

고속도로의 효과분석은 크게 두 가지, 직접효과와 간접효과로 구분하여 산정하는 것이 일반적이다. 직접효과는 도로의 건설로 인한 수송경비의 절감과 교통사고의 감소, 공해의 감소 등 주로 단기적으로 나타나는 효과를 말한다. 단기적인 측면에서 도로의 개발은 해당 지역 주민의 주행시간 단축과 주행경비의 절감, 화물의 수송시간 단축과 수송경비 절감 등 사람 및 화물의 통행과 유통구조의 변화로 인한 전반적인 수송비용의 절감을 유도하게 된다.

간접효과는 직접효과의 부차적 효과로서 2차·3차의 연쇄효과 및 승수효과를 유발하게 된다. 예를 들어 지역 간 도로의 개발은 교통비용을 절감시키고, 또한 건설투자로 인한 고용유발효과와 지역산업의 육성, 경제의 규모화 등을 통해 사회 경제적 변화를 유도하게 된다. 장기적인 측면에서 산업입지의 변화 등을 수반하여 인구유입과 주민의 행태 변화, 지역산업구조의 변화 등을 유도한다.

<표 3> 도로투자 효과 유형

구분	항 목	내 역	비고
직 접 효 과	- 수송비 절감	- 거리단축, 도로여건 개선으로 인한 유류 및 인건비 등의 절감	이용자 또는 공급자 편익
	- 수송시간 단축	- 교통시설 개선에 의한 통행시간단축	이용자 편익
	- 교통사고의 감소	- 안전시설에 의한 각종 교통사고의 감소	
	- 교통공해의 변화	- 자동차의 배기가스, 소음 등의 지역적 이전 또는 감소	
	- 교통편리성 향상	- 안락감, 쾌적감, 신뢰도 증진	이용자 편익
간 접 효 과	- 주변의 개발과 토지 이용의 변화	- 접근도향상지역의 토지의 전용, 지가의 상승, 생활권의 변화	
	- 공장입지의 확대와 지역경제의 활성화	- 공사로 인한 효과, 공업입지의 확대, 지역경제의 특화, 농외소득의 증대와 생활시설의 확충	
	- 유통구조의 변화	- 시장권의 확대, 산업의 특화	
	- 관광지 개발	- 지역의 관광지 개발촉진	
	- 주민의 교류확대와 사회의식의 변화	- 지역간 인적 교류 촉진, 주민의 지방안착기반 조성, 문화 및 사회가치관의 변화	
	- 지방재정	- 지방세수입의 증가	
	- 생산, 고용, 임금	- 지역개발효과	

출처 : 김경석 외, 2009

4) 고속도로 건설에 따른 영향 사례

(1) 미국 와이오밍주의 사업 영향

고속도로 건설기간 중에는 대부분의 지역에서 사업의 판매 하락을 경험하였다. 건설기간동안 가장 큰 효과를 경험한 지역과 사업은 5,000명 이상의 인구를 가진 지역과 관광관련 사업이며, 소규모의 마을의 경우 건설 사업에 따른 효과를 거의 없다 하겠다.

건설기간동안 판매하락을 보였던 대부분의 사업들은 건설 후 다시 회복되어 개통 후 판매의 평균변화율이 2.4% 증가되었다. 그러나 총 12개 사업 분야 중 5개 사업은 건설이후에도 1년 정도는 판매수익에 있어 감소를 보인다. 증가를 보인 사업 분야는 대부분이 관광관련 사업들이고, 감소를 보인 사업 분야는 지역기반 사업들이다.

고속도로 건설과 관련된 사업의 영향은 건설과정중의 효과와 건설이후의 효과로 나누어 생각할 수 있는데, 일반적으로 모든 지역에서 고속도로 건설은 사업에 긍정적 효과를 가져 오는 것으로 나타났다. 대부분의 사업들은 건설 과정에서는 판매 감소를 경험하고, 개통 후 1년 이후에 복귀되었다.

전반적으로 건설과정 중의 Wyoming state 사업들은 다른 지역 사업들과 같이 판매에 있어서 커다란 감소현상을 나타내지는 않았지만, 대부분의 사업들은 고객수와 판매수입, 그리고 교통량에 있어서 감소되는 것으로 나타났다.

특히, 소규모 마을은 건설에 따른 효과보다는 오히려 주(county) 경제에 더욱 민감한 것으로 나타났으며, 큰 도시지역에서는 건설 프로젝트에 매우 민감하다는 사실을 알 수 있었다. 고속도로 개통을 어떻게 받아들이고 대응하는지에 따라 그 효과는 다양하게 나타나는 것으로 보아 지금까지의 사례 분석이 마을규모나 사업형태, 그리고 지역의 특성에 따라 일반적인 규칙성을 보이기보다는 대응자세에 따라 지역의 효과가 긍정적이거나 부정적으로 받아들여지고 있다.

(2) 일본 요나고자동차도로 개통에 따른 영향

첫째, 농업부문에서는 명확한 효과가 나타나지 않았다. 주변 대도시와 거리가 멀어 파급효과는 적으나 직판 등의 사례가 증가하고 있으며, 신선한 야채에 대한 수요증가 가능성이 기대를 높이고 있다.

둘째, 수산업부문에서는 항구와 소비지의 판매점과의 거래는 줄고 있지만, 요나고 도로에 의해 전국 판매점으로 판매는 주목받고 있다. 또한 시간단축에 따라 여유를 갖고 출하가 가능

하며 산지직송이 쉬워졌다.

셋째, 기업부문에서는 기업진출과 공장입지를 활발하게 하였으며, 종래 동부지역(도토리)보다 열악한 서부지역(요나고)이 동부지역을 상회하게 하였다.

넷째, 도·소매업 부문에서는 기존 소매점의 어려움으로 도매업 역시 어려운 상황에 놓이게 되었다. 하지만 요나고 종합도매센터의 경우 요나고 IC에 가까이 입지하게 되면서 진출희망기업이 증가하기도 하였다.

다섯째, 운송업 부문에서는 수도권으로의 차량이 피크시 이전에 도착이 가능해지고, 2시간 전후의 시간단축을 가져오게 되어 노동시간단축과 정시성확보라는 효과를 보았다. 또한 고속버스는 증편되고, 승객 수 역시 종래보다 30% 증가하였다.

여섯째, 관광레저 부문에서는 도토리현 수산물직판센터의 관광객 수가 20% 증가하는 효과가 나타났다. 또한 온천 관광객도 증가하였으나, 시간단축에 따라 오래 머물지 않고 다른 온천 지역으로 발길을 옮기는 경향이 많아졌다. 따라서 온천지역은 통과형관광지로 변모할 것이라는 우려가 생기게 되었다.

(3) 강원도 동서고속도로 개통에 따른 영향

첫째, 생산유발효과다. 서울-춘천 고속도로가 개통될 경우 산업 전 부문에 파급이 예상되는 생산유발액은 총 7조 1,488억원으로 추산되는데, 강원도가 4조 8,028억원으로 가장 높았으며, 수도권에 1조 1,304억원, 충청권에 2,895억원, 전라권의 2,401억원, 경북권에 3,056억원, 경남권에 3,802억원으로 각 산업과 지역에 생산유발효과를 가져올 것으로 예측되었다. 산업별로는 건설이 가장 많은 3조 6,311억원으로 나타나 전체 효과의 50.8%를 차지하였다.

둘째, 고용유발효과다. 동서고속도로 개통 시 관련 산업에 미치는 고용유발효과는 강원권이 41,175명으로 가장 높고, 수도권에 7,347명, 충청권에 1,333명, 전라권에 733명, 경북권에 1,168명, 경남권에 1,569명으로 파악되어 총 53,313명의 고용효과가 있는 것으로 분석되었다.

셋째, 인구증감효과다. 영동고속도로 개통 1년 후 강릉지역의 인구는 8.63% 증가하였다. 하지만 개통 3년째를 들어섰을 때는 1.81%로 약 7%나 낮아져 감소세를 보이며 안정을 찾았다. 그리고 평창 지역은 개통 1년차에는 오히려 빨대효과로 인구가 감소했지만, 3년 후에는 8.69%로서 급격한 증가세를 보였다. 원주지역도 개통 1년 후에는 빨대효과가 발생하여 인구가 빠져나갔지만, 개통 3년 후에는 낮아져서 안정세를 보였다. 그렇지만 주요 3개 도시의 인구의 편차

는 개통전과의 인구와 비교했을 때 큰 변화를 보여주지는 못하고 있다고 할 수 있다. 즉 장기적으로 보면 고속도로 개통이 급격한 인구증가 혹은 감소를 가져오는 것은 아니라고 볼 수 있으며, 빨대효과에 의해 오히려 인구가 감소하는 현상이 발생할 수도 있음을 알 수 있다.

넷째, 산업입지 및 고용확대 효과다. 영동고속도로의 개통 이후 서비스업체 수는 지속적으로 증가하였는데, 실제로 그 효과는 개통 직후에 발생하였다. 특히 강릉지역의 업체수가 많이 늘었으며, 개통 3년차에는 평창의 서비스업 산업이 가장 높게 증가하였으나, 전체적인 업체 수는 원주가 가장 높은 것으로 나타났다. 제조업체의 경우에는 개통 1년 전의 경우 원주, 평창, 강릉 모두 강릉의 경우 빨대효과로 인한 제조업체 수가 급격하게 감소하였다. 특히 강릉시는 개통 3년차에 감소율이 각각 -40% 이상으로 나타나서 빨대효과로 인한 가장 부정적 효과를 얻은 지역으로 판단할 수 있다.

즉 영동고속도로의 경우 처음에는 동해안에 대한 관광객의 증가 기대로 서비스업은 발달하였지만, 제조업의 경우 전반적인 국내 경기상황이나 빨대효과 등으로 오히려 감소추세를 보였다. 그러나 4차로 확장 개통이 있었던 2002년 이후에는 제조업 역시 안정세를 찾았다는 점에서 고속도로 확장 역시 주변지역에 미치는 영향이 지대하다고 볼 수 있다.

5) 당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통에 따른 주변지역의 영향

(1) 주변지역의 직접효과

대전-당진 고속도로에 대한 KDI 기준을 적용한 예비타당성조사결과 운행비절감편익은 2조 8,666억원, 시간가치편익은 7조6,288억원, 그리고 교통사고비용절감편익은 6조768억원으로 총 16조5,722억원의 편익이 발생하는 것으로 분석하였다(김동욱 외, 1999).

당진-대전, 서천-공주 고속도로의 개통 전후 주행거리는 당진-대전의 경우 25.4km, 서천-공주의 경우 17.3km가 감소하게 되고, 이동시간 역시 당진-대전의 경우 1시간 (2시간→1시간), 서천-공주의 경우 40분 (1시간20분→40분)이 감소할 것으로 전망하고 있다.

이로 인한 경제적 효과는 당진-대전의 경우 1,524억원/년, 서천-공주의 경우 1,223억원/년으로 총 2,747억원/년의 경제적 파급효과가 있을 것으로 나타나고 있다. 그 외에도 주행거리 및 이동시간 단축으로 인한 일산화탄소, 질소산화물, 탄화수소, 입자성 물질 및 이산화탄소를 포함한 오염물질의 감소량이 당진-대전 약 6만톤/년, 서천-공주 약 3만톤/년 등 연간 총 9만톤에 달할 것으로 예상되며, 이로 인한 비용절감효과는 약 194억원 (당진-대전 약 127억원, 서천-공주 약 67억원)에 달할 것으로 예상된다(한국도로공사, 2009).

<표 4> 대전-당진, 공주-서천 고속도로 파급효과

(단위 : 억원/명)

구 분		생산유발효과	부가가치유발효과	고용효과
당진~대전 고속도로 ¹⁾	충남지역	21,846	9,701	15,785
	기타지역	19,040	6,325	10,023
	전국	40,886	16,026	25,808
서천~공주 고속도로 ²⁾	충남지역	12,116	5,380	8,754
	기타지역	10,559	3,508	5,559
	전국	22,675	8,888	14,313
종합	충남지역	33,962	15,081	24,539
	기타지역	29,599	9,833	15,582
	전국	63,561	24,914	40,121

출처 : 김경석 외, 2009.

주1 : 총공사비 17,253억원 중 보상비 1,227억원을 제외한 금액임(순공사비 16,026억원)

주2 : 총공사비 9,387억원 중 보상비 499억원을 제외한 금액임(순공사비 8,888억원)

(2) 주변지역의 간접효과

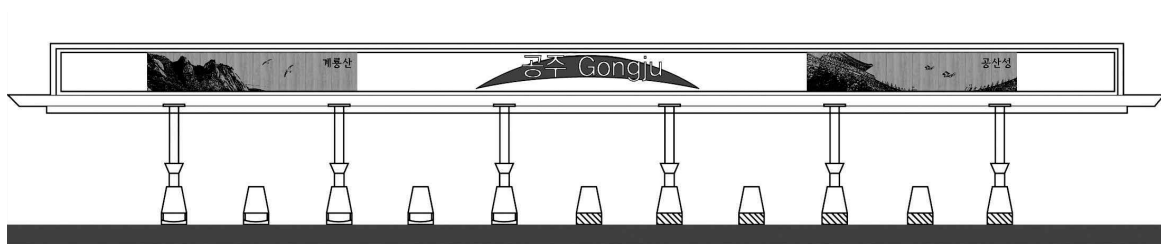
충남의 두 고속도로 건설로 인해 총 3조 3,962억원의 생산유발, 1조 5,081억원의 부가가치 증가, 24,539명의 고용증가 효과가 발생한다. 이 중 당진-대전 고속도로의 경우 2조 1,846억원의 생산유발효과, 9,701억원의 부가가치효과, 15,785명의 고용효과가 발생하고, 서천-공주 고속도로의 경우에는 1조 2,116억원의 생산유발효과, 5,380억원의 부가가치효과, 8,754명의 고용효과가 발생한다.

고속도로 건설로 인한 전국적인 효과로는 총 6조 3,561억원 생산유발, 2조 4,914억원의 부가가치 증가, 40,121명의 고용증가 효과가 발생할 것으로 예측된다. 즉, 두 고속도로 개통으로 발생하는 간접편익의 약 54~61%는 직접 충남지역에서 발생하고 나머지 39~46%는 기타 지역에서 발생하는 것으로 나타난다(김경석 외, 2009).

3. 당진-대전, 서천-공주 고속도로 주변 시·군의 발전 전략

1) 공주시

공주시는 한국도로공사에서 대전-당진, 공주-서천 고속도로에 기존 톨게이트와 차별화된 지역 특화 톨게이트를 설치, 캐노피에 지역특성을 반영한 무령왕릉, 공산성과 특산물 공주알밤, 국립공원 계룡산 등 대표 상징이미지를 부착하여 홍보를 추진하고 있다.



<그림 2> 공주시 톨게이크 캐노피 홍보(안)

출처 : 공주시, 2009

공주시는 적극적인 산업단지, 농공단지 조성 및 기업유치를 위해 고속국도의 조기 개통에 따른 편리한 교통망시설 확충을 집중 홍보하고 있다. 관광홍보 대책으로 공주시 관광안내도, 문화축제, 농·특산품, 5도2촌 주말도시 사업, 사이버공주시민제도 등의 홍보판 설치 계획을 세우고 있다. 휴게소 내 농특산물 판매장 설치 운영으로 지역이미지를 홍보하고, 농산물 판로기회 제공 등 지역경제 활성화를 위한 대책을 강구하고 있다. 이 밖에 대전-당진, 공주-서천 고속국도 연계도로망 구축, 고속도로 개통에 따른 교통시설점검 등 도로기반시설 구축에도 투자를 계획하고 있다.

2) 당진군

당진군은 대전 및 중부권 관광객 유치, 관광산업 진흥에 최대 역점을 두고 관광 인프라 확충, 다양한 프로그램을 개발하고 있다. 또한 고속도로변 야립간판 설치, 대전역사·도시지하철 홍보, 휴게소 홍보물 비치 등 입체적 홍보를 계획하고 있다. 내방객 환영 및 양분된 마을 주민의 공동체 의식 강화를 위해 I·C 주변의 꽃길 조성 및 우리마을 사랑운동을 추진하고 있다.

당진-대전간 고속도로개통으로 1일 레저생활권이 되어 주말을 이용한 가족단위 여행객이 증

가할 것으로 예상됨에 따라 해안경관을 이용한 관광객 및 생활체육 이용객의 수요를 충족시킬 수 있는 특색있는 공원을 조성하고 있다. 또한 최대의 접근성의 이점을 살려 벤처 및 블루 오션의 기업을 당진으로 끌어들이는 유인책 모색과 다원적인 투자 유치 홍보를 강화하고 있다.

간판설치, 홍보물비치 등 대전 및 충청권의 적극적인 당진 홍보 활동 전개와 관광지 기반구축, 친절서비스 교육 등 당진의 특색있는 관광지 부각을 통해 군의 이미지 제고 및 관광객 유치 극대화를 위해 노력하고 있다. 고속도로 연계 교통망 확충 및 도로변 정비 등 기반시설 구축과 대학 및 기업 유치활동도 적극적으로 전개하고 있다.

3) 부여군

부여군은 역사·문화가 살아 숨쉬는 백제문화의 중심도시로 육성하고, 역사·문화자원을 활용한 관광객 유치 촉진으로 관광 활성화를 도모하고 있다. 2010세계 대백제전 개최로 백제문화의 세계화를 추진하고 관광자원 간 연계체계 구축 및 지원기능 확충, 뱃길 복원 등 친환경적 수변관광자원 활성화를 통해 4계절 체류 관광이 이루어질 수 있도록 프로그램을 개발하고 있다. 관광객 유치를 위해 박람회 참가, 수학여행단 홍보물 발송, 고속도로 휴게소 홍보물 비치 등 다양한 활동을 하고, 관광 편의시설물 정비, 주민 서비스 교육 등을 계획하고 있다.

서천-공주간 고속도로 개통 및 국도 4호선 개설 등 교통망 확충, 「보령-부여-대전」, 「신도청예정지-부여」 등 중·횡단 교통망 구축으로 인한 접근성과 물류운송 여건 향상으로 4통8달의 광역 교통망을 활용한 환경친화적 산업단지를 조성 중에 있다. 최적의 투자유치 환경 조성으로 인해 유망기업을 집중 유치·육성하고 이로 인해 농가소득 증대 및 지역 균형발전에 이바지할 것으로 보인다.

4) 서천군

서천군은 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 건설로 그동안 도로 여건으로 상대적으로 미흡했던 대전권의 관광 수요 창출에 주력하고 있다. 이를 위해 대전광역시, 청주시 등 인근 도시를 위주로 지하철 광고 및 각종 언론매체를 활용하여 지역 홍보마케팅 전략을 강화하고 있으며, 각종 홍보물을 통한 지역 관광을 홍보하고 있다. 고속도로 개통에 다른 이벤트 개최로 관광객을 유인하고, 대전권 공략을 위한 "Amenity seocheon day" 행사 등을 계획·추진하고 있다.

연계도로망 등 환경정비를 통한 지역이미지 제고에 힘쓰고 있다. 해안도로변 "드라이브 코

스” 정비, 가로환경 조성, 주변지역 관광지 정비 등 쾌적한 도시환경 조성으로 이미지 마케팅을 실시하고 있다.

또한 장기적 관점에서 관광수용태세 강화를 위한 주민교육 및 농촌관광 포럼 구축 운영, 로컬푸드 시스템 정착 등 도시민 유치 및 도농교류사업의 체계적 추진을 위한 도농교류 활성화 프로그램 운영을 계획하고 있다. 그리고 지역활성화거점 조성, 지역중심지의 창조적 재생, 고속도로 IC 연결부의 계획적 개발관리, 지역산업 진흥책 마련 등을 수립하고 있다.

5) 예산군

예산군은 당진-대전간 고속도로 건설에 따른 발전 전략으로 산업형 전원도시 건설을 위해 일반산업단지, 예산테크노밸리, 의약전문농공단지, 자동차부품 R&D지원 센터 조성 계획 등을 수립하고 있다.

그리고 예당저수지 순환 자전거도로, 테마공원조성, 오토캠핑장 등 예당저수지 주변 종합개발계획을 수립하고, 덕산온천관광지를 스파파크로 조성·개발하여 신도청 배후 관광·상업 중심지 역할을 할 수 있도록 계획하고 있다. 또한 Free Art Festival을 주제로 젊은이들의 축제, 크리스마스와 연말 Hot Christmas 이벤트 등 다양한 축제 및 이벤트를 개발하여 체류형 관광객 유치활동을 하고 있다.

6) 청양군

청양군은 충남의 지리적인 중심지였으나 도로여건이 낙후되어 개발에서 소외되었다. 대전-당진 고속도로와 공주-서천 고속도로 건설로 이동거리가 짧아지고 운행시간이 줄어들어 경인지역과 대전지역에서 청양으로 거리상 시간상으로 접근성이 향상되어 생활패턴과 생활권역의 변화가 예상된다.

특히 행정중심복합도시 및 신도청 배후지역으로 기술, 근로인력 확보가 용이하고 새롭게 유발되는 산업수요를 지원하는 배후 역할을 기대하고 있다. 이를 위하여 지역특화 업종을 우선 유치하고 지역에서 생산되는 농·특산물의 집적이익과 실현할 수 있도록 지역경제 활성화를 위해 농공단지와 농촌형 중권역 물류거점 입지로 고속도로 인근 지역에 지역 성장동력사업을 계획하고 있다.

충남의 알프스로 불리는 칠갑산은 대전권은 물론 경인지역의 관광객 연간 100만명이 찾고

있으나, 그동안 교통이 불편하여 관광활성화 정도는 낮은 편이었다. 두 고속도로 개통으로 칠갑산으로의 접근성이 개선되어 관광인구가 급증할 것으로 예상됨에 따라 관광객을 위한 대비가 필요하다.

그리고 신양IC와 청양읍권과의 연계도로망, 서천-공주간 고속도로와 청양 주진입로 2차선으로 내부를 연결하는 국도 39번 4차선 확장 등 당진-대전간, 서천-공주간 고속도로 연계도로망 구축을 추진하고 있다.

4. 고속도로와 연계한 주변지역 발전 전략

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통으로 주변지역은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 경제·사회 부문에서 발전이 촉진될 것이다. 고속도로 건설로 서해안 지역에 대한 관광유발효과가 상당히 커질 것으로 판단된다. 특히 서해안지역으로 대전, 청주 등지에서의 접근성이 매우 좋아짐에 따라 자동차를 이용한 일일 가족관광객의 증가가 예상된다.

그러나 상대적으로 서천, 당진, 예산, 청양 등의 지역상권은 더욱 위축될 가능성이 있다. 이들 지역에서 대전지역으로의 접근성이 좋아짐에 따라 쇼핑, 의료, 교육, 레저, 문화활동 등을 대전지역에서 이용할 가능성이 높아지고 있기 때문이다. 각 시·군에서는 이에 대한 대비가 시급하다고 할 수 있다.

현재 고속도로 개통으로 주변 시·군은 자체적으로 발전 전략을 수립하고 단·장기적으로 추진하고 있다. 대부분의 시·군의 발전전략은 산업단지 및 관광객 유치에 큰 중점을 두고 있다. 이러한 사업을 효과적으로 추진하기위해 지자체간에 연계할 수 있는 발전 전략 및 고속도로 건설에 따른 위협요인에 대한 대책을 강구해야 할 것이다.

고속도로 IC 구간별 주변지역의 특성과 연계개발의 효과성·가능성을 고려하여 개발권으로 구분하고, 그 각각에 대하여 기능을 부여하여 개발방향을 설정해야 한다. 그리고 개발권의 특화발전을 선도할 수 있는 거점을 선정하고, 주변 자원 및 개발대상지와의 네트워크를 구축해야 하며, 인접 개발권 및 여타 지역과의 광역적 연계를 도모해야 할 것이다. 고속도로 건설과 행정복합도시건설, 신도청 건설에 따른 파급효과를 끌어낼 수 있는 전략을 마련해야 한다.

또한 고속도로와 연계교통망과의 접근성을 강화해야 한다. 고속도로의 개통으로 물류 수송시간의 단축과 비용 경쟁력의 상승 등에 따라 기회요인이 강화됨으로써, 산업발달의 요인이자 낙

후된 지역경제 및 산업의 활성화를 도모할 수 있는 기회가 확대되었다. 이를 위해서는 우선 통과지역과의 연계교통체계 구축이 필요하다.

공간통합성이 미약하여 이를 보완·상생 발전시키기 위한 연계교통체계마련이 요구되며, 목적통행의 증가에 따른 도심교통량 증가가 예상됨에 따라 도심지 도로시설 및 주차 정책의 변화가 요구된다. 다양한 형태의 수요관리 방안과 외지인 증가에 대비한 안내표시 확충, 그리고 터미널 시설과의 접근성 강화대책도 필요하다.

<표 5> 고속도로 IC 구간별 개발방향과 주요 거점

IC	개발방향	거점
면천IC 고덕IC	• IC북부의 산업입지 특화 - 당진-대전간 고속도로의 서산 대산 연장	합덕
예산 IC	• 역사·문화 및 도시개발(예산IC 서측) - 도청이전 신도시, 덕산도립공원, 수덕산과 연계	충남도청 이전신도시
신양 IC 유구 IC 마곡사 IC	• 자연생태 농산촌 도농교류 특화 - 고속도로 북부는 생태산촌으로 특성화 - 고속도로 남부는 농촌산업다각화 - 신풍 Smart IC 조성	예당저수지, 광덕산, 유구
공주 IC 동공주 IC 서공주 IC	• 대도시근교형의 산업 및 유통 특화 - 대도시 근교형의 배후유통단지 - 대도시 근교형의 역사·문화 관광산업 활성화 - 남공주역세권과 연계	공주 동부
청양 IC	• 생태 및 도농교류 기능 - 금강변 도농교류 활성화 거점 조성 - 지천변 생태 그린 네트워크 조성 - 예당, 유구, 마곡사 IC와 연계 도모 - 청양 Smart IC 조성 - 남공주역세권과 연계	왕진
부여 IC	• 역사문화·국제교류기능 - 부여읍, 백제역사재현단지, 반산저수지의 삼각벨트 구축 - 금강살리기 사업과 연계한 국제컨벤션기능 부여 - 남공주역세권과 연계	부여읍, 백제역사재현단지, 반산저수지
서부여 IC, 동서천 IC	• 생태관광 및 서해안의 관문 - 금강변과 연계한 생태관광지 거점 조성 - 봉선저수지 일원 Smart IC 신설 - 보령을 배후로 한 관광객 유입 유도	봉선저수지, 보령호, 금강하구둑

출처 : 김정연 외, 2009



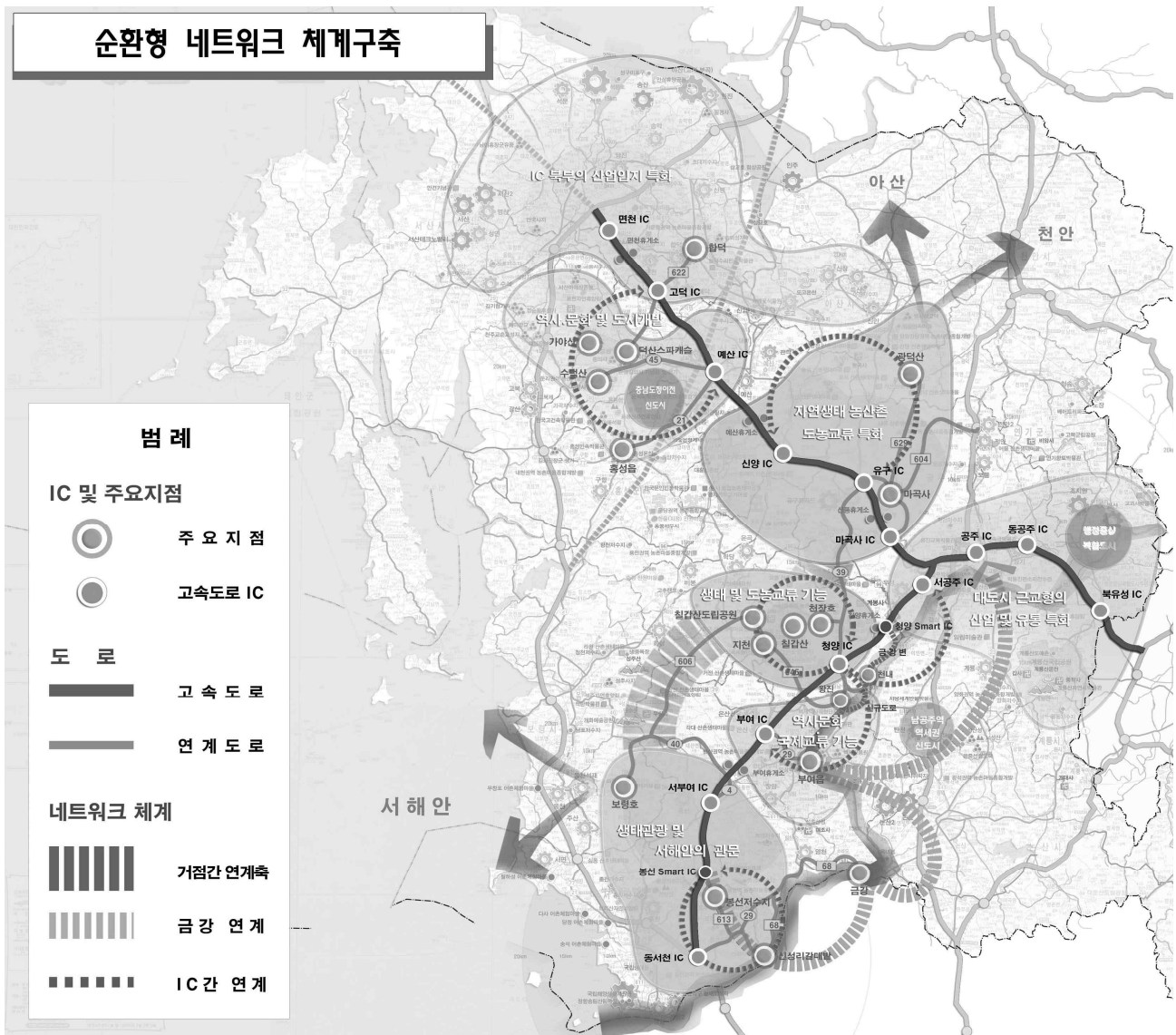
<그림 3> IC 구간별 기능 부여 및 거점 설정

출처 : 김정연 외, 2009

개발사업·개발권간 순환형 네트워크 체계를 구축해야 한다. 순환형 네트워크 체계는 일정 지역내 부존자원과 지역개발사업을 유기적으로 배치하고, 사업들간의 네트워크화를 통해 지역 개발 공간과 사업들을 네트워크화 함으로써 시너지 효과를 극대화하고, 나아가 클러스터를 형성하여 지역혁신을 촉발토록 하기 위한 것이다(건설교통부, 2004a).

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 주변지역에서는 도로망을 중심으로 자원과 자원 간, 고속도로 IC와 개발거점 간, 개발거점과 개발거점 간 네트워크를 형성함으로써 지역자원 활용의 효율성과 클러스터 형성이 효과적으로 제고되어야 한다. 연계 네트워크를 구성하는 주요 간선도로의 성격에 따른 테마가로화 및 자전거도로 개설을 병행 추진하여 관광활성화를 도모하는 것이 바람직하다.

고속도로와 연계하여 문화·관광자원 등 지역자원 활용의 고도화를 지원하는 산업·관광도로망체계의 구축이 필요하다. 이를 위해서는, 먼저 고속도로 IC로부터 주요 관광지를 연결하는 도로망의 정비가 필요하고, 이러한 도로망과 연결하여 관광수요와 관광자원간의 보완성·연계성을 고려한 다양한 관광루트 개발이 필요하다. 이와 함께 관광기반시설 및 관련 소프트 인프라의 공유를 위한 지역 간 협력이 이루어져야 할 것이다(김정연 외, 2009).



<그림 4> 순환형 네트워크 체계 구축

출처 : 김정연 외, 2009

<표 6> 순환형 네트워크 지역개발체계 구상(안)

구 분	주요 노선
IC와 주변지역 거점간 연계도로	• 합덕-지방도 622-수덕사IC-가야산-덕산 스파캐슬 • 예산IC-국도45-수덕산 • 예산IC-국도 21-홍성 • 유구IC-국도39-광덕산 • 마곡사IC-지방도629-604-마곡사-광덕산 • 청양IC-지방도645-지천-칠갑산 • 부여IC-국도29-국도40-부여읍 • 서부여IC-국도40-국도4-보령호 • 동서천IC-국도29-국지도68-금강
Smart IC와 주변지역 거점간 연계도로	• 신평 Smart IC-지방도 629-마곡사 • 청양 Smart IC-신설도로-천내-왕진-금강변 • 봉선 Smart IC-봉선저수지-지방도613-신성리갈대밭
주변지역 거점과 거점간 연계도로	• 유구IC-국도39-천장호-청양IC-지천 • 서부여IC-국도40-지방도606-칠갑산도립공원-지방도645-청양 IC

출처 : 김정연 외, 2009

고속도로와 신규 전략사업의 연계를 통한 충청남도 전체의 균형발전을 도모해야 한다. 공주-서천간 고속도로를 Loop형으로 접속하면서 금강살리기 대상사업의 중심지(공주 동부, 부여읍, 강경, 서천 하구둑 등)를 연결하는 Blue-Green Network를 구축한다. 충남도청이전신도시, 남공주역세권 신도시 등과 주변의 시·군 중심지 간을 효율적으로 연계하는 순환형 교통망이 확충되어야 한다(김정연 외, 2009).

고속도로 건설로 상권 및 인구가 유출되는 것을 방지하는 전략이 필요하다. 고속도로의 건설은 충남 내 지방도시의 소비자들이 대도시권 지역의 대형마트나 쇼핑몰, 백화점 등을 찾기 더 쉽도록 만든다. 따라서 상권유출 및 소비자 유출에 대비한 지역 재래시장의 현대화 사업 및 상권 정비 정책 등을 추진할 필요가 있다.

고속도로의 개통으로 일시적인 지방상권의 공동화 현상은 초래되지만 시간이 지나면서 대부분 회복되며, 경우에 따라서는 대도시에서 역유입되는 경제구매력이 증대하기도 하는 것으로 나타났다. 따라서 일반적으로 나타나는 고급의류와 수입제품, 병원 등 고가 상품에 대한 축소

와 이를 대체할 수 있는 상품의 전략화가 요구된다. 특히, 관광객 증가에 따른 서비스 상품의 다양화와 지역특산품의 개발과 상품화가 시급한 과제라 할 수 있다.

유동인구 증가, 인구유출 등에 따른 주변지역 내 새로운 일자리 창출이 요구된다. 고속도로의 건설로 인구를 비롯한 고급상품, 전문서비스 고객 등이 충남지역 밖으로 유출되는 문제가 초래된다. 또한 농촌인구의 도시로의 유입 및 고령화에 따른 농촌일손 부족문제가 발생할 수 있다. 따라서 도농교류 활성화의 적극추진과 함께, 지역 내 새로운 일자리 창출이 필요하다.

지자체 간 관광교류 활성화를 통한 연계 발전을 유도해야 한다. 고속도로 개통으로 이동시간 단축, 관광교통의 편리성, 쾌적성, 안전성 등이 개선되어 방문객이 증가할 것으로 기대된다. 특히 대전광역시권 방문객의 서해안이나 내륙관광지로의 증가가 나타날 것으로 예상된다. 또한 이동성이 빨라짐에 따라 단일형, 주유형 관광이 증가될 것으로 예상되므로, 지역 간 연계를 통한 관광권역 설정 및 관광프로그램 개발이 중요하다.

지역 간 역사·문화, 자연환경에 기초한 이미지 창출이나 테마별, 계절별 관광루트 개발, 지역통합 축제 개발 등 지역 간 협력을 통한 연계방안을 구축해야 할 것이다. 공부·부여의 백제 문화관광, 청양·서천의 자연생태관광, 예산·당진의 내포역사문화관광 등 지역간의 협력을 통한 관광프로그램 개발이 이루어 질 수 있을 것이다.

고속도로 개통 전에 이미 지가상승으로 인한 난개발의 위험에 노출된다. 따라서 조닝제의 강화와 고밀화에 대비한 토지이용정책이 필요하다. 이러한 급격한 개발은 지역경관 및 역사문화 자원의 훼손·망실이 우려되고 있다. 무분별한 개발행위는 대규모 산업단지나 관광산업 개발에 따라 더욱 구체화될 것이며, 그 요구 또한 계속하여 늘어날 것이다. 그렇지만 이에 따른 지역 내 자연환경 및 역사문화자원의 훼손우려가 크며, 문화적인 차원에서의 정체성 상실도 우려된다.

효율적인 연계를 위한 지자체간 협력 강화 및 거버넌스를 구축해야 한다. 국가 차원의 거버넌스에서 다루기 힘든 부분을 지자체와 민간부문의 협력을 통해 보완할 수 있다는 데 거버넌스 구축이 의미를 가진다. 거버넌스적 접근은 지역사회의 정책영역에서도 강조되고 있으며, 지역사회의 다양한 행위자들이 참여하는 로컬 거버넌스(local governance) 차원의 접근방식이 지역정책과정에서 중시되고 있는 것이다. 주민-지자체-시행자간 협의기구를 구성하며, 지자체 역량강화를 위한 교육·지원활동을 강화하는 것이 필요하다.

5. 결 론

당진-대전, 서천-공주 고속도로의 개통으로 충남 북동부 내륙 주변지역에는 지역경제 활성화 및 공간구조의 변화 등 여러 부문에서 많은 영향이 나타날 것으로 예상된다.

고속도로 개통으로 물류수송시간 단축, 비용 경쟁력 강화, 이동시간 단축 등과 같은 기회요인을 제공함으로써 관광객 증가 및 산업유치를 가져올 수 있을 것이다. 그러나 고속도로 건설에 따라 생활권의 광역화로 인해 매력도와 흡인력이 낮은 시·군의 경우에는 주변 큰 도시 혹은 매력도가 높은 도시로의 인구 이동이 생겨서 개발소외지역이 될 가능성이 있으므로 이에 대한 대응방안 모색이 필요하다.

향후 개선되는 접근성을 최대한 활용하여 충남 내부의 경쟁이 아니라 외부지역 특히 수도권으로부터의 수요 흡인력을 강화하기 위한 제반 노력이 필요하다. 대표적으로 지역의 콘텐츠를 포함한 소프트웨어의 지속적인 개발이 필요하다. 이를 통해 외부지역으로부터 좀 더 많은 사람들을 끌어들이 수 있는 매력요소들을 지속적으로 개발해 나가야 할 것이다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로와 연계하여 효과적인 지역발전 전략을 추진하기 위해서는 첫째, 주변지역이 보유하고 있는 자원 잠재력을 조기에 발굴하고, 둘째로 고속도로 주변지역 개발사업을 국가 및 지역의 핵심정책·사업과 연계하여 추진함으로써 시너지 효과를 높여야 한다. 셋째로 개별적인 사업 또는 지역에 의한 개발보다는 광역적 협력을 통한 지역개발이 추진되어야 할 것이다. 넷째, 고속도로 주변지역 발전을 촉진하기 위해서는 새롭고 획기적인 개발사업의 추진도 중요하지만, 기존 사업도 변화하는 여건에 맞추어 고도화·소프트화 하는 노력도 매우 중요하다.

고속도로는 분명 주변지역의 생활권, 경제 구조, 지역개발 수준의 변화 등 다양한 분야에 영향을 준다. 그렇다고 고속도로 건설이 그 자체로서 만든 지역경제 성장이나 삶의 질을 보장해 주지는 않는다. 순기능 뒤에는 반드시 지역소상권의 위축이나 사교육 여건 개방, 범죄율 상승과 같은 역기능이 따르게 마련이기 때문이다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 충남의 공간구조를 바꾸는 매우 중요한 기회이다. 지금까지 충남은 천안-대전으로 이어지는 '경부축'과 천안-서산으로 이어지는 '충남 북부축' 등 'ㄱ자형' 발전축을 형성하고 있으나 금번 두개의 고속도로 개통으로 인하여 대전-당진으로 이어지는 '충남 중부축', 대전-서천으로 이어지는 '충남 남부축'이 만들어지면서 새로운 공간구조가 재편되고 있다고 본다. 이러한 점에서 대전~당진, 서천~공주 고속도로 개통은 충남지역

내 균형발전을 이룰 수 있는 기회이고 충남도 및 각 시군이 이러한 기회를 잘 활용하여 지역 발전의 기회로 활용하여야 할 것이다.

공주시는 두 개의 고속도로 추가 건설로 천안-논산간 고속도로, 당진-대전간 고속도로, 서천-공주간 고속도로 등 3개의 고속도로가 통과하고, 고속도로 IC도 8개가 설치되어 전국 기초지자체로서는 가장 많은 IC를 보유하게 되었다. 따라서 공주시로서는 편리한 교통 접근성을 활용한 백제문화관광 활성화 전략, 대전 및 충청지역의 유통거점화 전략, 접근성을 활용한 산업단지 활성화 전략 등이 필요하리라고 사료된다.

청양군은 군 사상 최초로 고속도로가 통과되는 것을 계기로 생태 및 도농교류 활성화 전략과 칠갑산 관광지 활성화 전략, 고추, 구기자 등 농산물 판매 활성화 전략 등이 필요하리라고 판단된다.

부여군은 역사문화 및 국제교류 전략 및 국제컨벤션 기능 전략이 필요하고, 특히 백제 역사재현단지, 종합휴양레저형 테마파크 및 사비성 연계관광 전략이 필요하리라고 본다.

예산군은 도청이전신도시와 연계한 발전전략, 농업테크노 파크 전략, 수덕사관광지의 활성화 전략 등이 필요하리라고 사료된다.

당진군은 서해안고속도로와 당진-대전간 고속도로의 건설로 수도권과 대전광역권을 연계하는 관광 및 산업화 전략이 필요하며, 당진항을 활용한 내륙 전진기지로서의 역할이 기대된다.

서천군은 금번 고속도로 개통으로 전북 군산생활권에 있었던 지역들을 다시 대전, 충남 생활권으로 통합하는 기회가 될 것이며, 어메니티서천을 활용한 이벤트전략, 국립생태원 및 씨푸드산업 활성화 전략 등이 필요하리라고 판단된다.

다만 이러한 사업들은 정부에서 추진하고 있는 5+2광역경제권 개발 방향과 연계하여 추진할 필요가 있고 특히 정부의 포괄보조제도와 지자체간 공동개발사업 등을 염두에 두고 진행시킬 필요가 있다.

당진-대전, 공주-서천 고속도로 개통의 효과와 지역의 잠재력을 극대화시키기 위해서 효율성과 형평성 차원의 합리적 안배가 필요할 것이다. 부정적인 영향은 최소화 시키고, 긍정적인 면은 극대화하기 위하여 다양한 영향을 주기적으로 측정하여 향후 계획수립, 평가, 계획의 수정에 반영토록 유도하여 연계시스템을 구축하여야 할 것이다. 지역 간 협력과 상생의 공존 방법을 모색해야 하고, 고속도로와 연계한 지역의 발전 전략을 세워야 한다. 주변 지역 간 연계프로그램 개발 및 거버넌스 구축으로 충남의 지역균형발전과 지역경제 활성화를 이끌어 가야 할 것이다.

<참 고 문 헌>

- 건설교통부, 2004a, 대전-통영 고속도로 주변지역의 효과적 개발방안 연구.
- 건설교통부, 2004b, 서해안고속도로 주변지역 개발계획
- 김경석, 조봉운, 임형빈, 2009, 대전~당진, 공주~서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석, 충남발전연구원.
- 김동욱, 강동진, 1999, 대전~당진 및 구미~옥포 간 고속도로 민자사업 타당성 분석 연구, 국토연구원
- 김성진, 2009, 대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 개통에 따른 충남관광의 과제, 한국문화관광연구원
- 김원배, 2002, 서해안고속도로 개통이 대전·충남 지역경제에 미치는 파급효과, 국제무역연구 제 8권 제1호(2002.4)
- 김종택, 2005, 서해안 고속도로 개통에 따른 안면도 지역관광잠재력 분석 및 개발 방향에 관한 연구, 관광경영학회.
- 김정연 외, 2009, 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략, 충남발전연구원.
- 김정연, 이종상, 2001, 서해안고속도로와 연계한 지역활성화방안, 제1회서해안 포럼; 서해안시대의 전개와 개발방향, 경기개발연구원·인천발전연구원.
- 김홍배, 임재영, 2002, 서해안고속도로 건설과 지역별 관광산업 수출입변화, 한국관광학회, 제1차학술심포지엄 및 정기학술발표회.
- 노승만, 2008, 동서고속도로 개통에 따른 영향 및 파급효과 제고 방안, 강원발전연구원.
- 노승만, 2006, 미국의 고속도로 개통이 지역발전에 미치는 영향분석, 강원발전연구원.
- 양현모, 이준호, 2008, 남북교류·협력과 로컬거버넌스구축방안, 한국정책과학학회.
- 원광희, 2003, 고속도로건설에 따른 지역간 접근성 변화 분석, 한국도시행정학회 도시행정학보 제16집 제1호.
- 전명진, 강호제, 2007, 서해안 고속도로의 지역성장 효과분석 -인구 및 고용 변화를 중심으로-, 대한국토·도시계획학회지 「국토계획」 제42권 제6호.
- 최준호, 2002, 고속도로개통에 따른 지역변화의 명암, 중앙일보 현장리포트.
- 한국도로공사, 2009, 대전-당진간 고속도로 사업개요 및 개통효과.

山陰の經濟, 1993, 米子自動車開通の影響をみる.

鳥取総合政策研究所, 2006, '高速道「姫路鳥取線」活用方策検討調査'.

공주시, 2009, 내부자료.

당진군, 2009, 내부자료.

부여군, 2009, 내부자료.

서천군, 2009, 내부자료.

예산군, 2009, 내부자료.

청양군, 2009, 내부자료.

제 3 주제

**당진-대전, 서천-공주간 고속도로와
연계한 대전·충남 공동 발전 방향**

김 원 배

목원대학교 무역학과 교수

2009	
	당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전 · 충남 공동발전 방향 (대중국-충청권-영남권 연계를 중심으로)
	목원대학교, 무역학과 김원배 교수
	Professor Wuen-bae, Kim Mokwon University

2009	당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전 · 충남 공동발전 방향
	TABLE OF CONTENTS
	1. 두 고속도로 개요
	2. METHOD
	3. CASE STUDY
	4. 결론 및 제언
	Professor Wuen-bae, Kim Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

INTRODUCTION

당진 - 대전, 서천 - 공주 고속도로 개요

OUTLOOK

- •1. 1997년 8월 ; 대전-당진 고속도로, 고속도로 22호선
- •2. 1997년 8월 ; 청원-상주간 고속도로, 고속도로 23호선
- •3. 2001년 8월 ; 당진-상주간고속도로 통합, 고속도로 30호
- •4. 청원-상주고속도로 2007년 11.11, 80.5Km로 개통
- •5. 대전-당진간 고속도로 2009년 5월 28일 개통, 91.6Km
- •6. 공주-서천간 고속도로 ; 2009년 5월 28일 개통, 61.4Km
- •7. 이들 고속도로의 개통으로 연간 물류비의 절감

대전-당진간 : 2,351억원

청원-상주간 : 3,000억원

서천-공주간 : 1,123억원 계 6,474억원 절감

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

MAP

당진 - 대전, 서천 - 공주 고속도로 지도

2009년 고속도로 착공·개통 구간

개통 고속도로

- ① 대전-당진(94.3km)
- ② 공주-서천(59.0km)
- ③ 춘천-동홍천(17.1km)
- ④ 서울-춘천(61.4km)
- ⑤ 용인-서울(22.9km)
- ⑥ 인천대교(21.3km)
- ⑦ 서수원-평택(38.5km)

착공 고속도로

- ① 울산-포항(54km)
- ② 충주-제천(24km)
- ③ 상주-영덕(110.6km)
- ④ 광주-원주(57km)
- ⑤ 안양-성남(21.9km)
- ⑥ 인천-김포(28.6km)
- ⑦ 영천-상주(93.9km)
- ⑧ 수원-광명(29.5km)
- ⑨ 부산신항 제2 배후도로(15.3km)

자료/국토해양부

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

RESEARCH

당진 - 상주간 고속도로 개통의 의미

1) 영남 - 충청 지역간 균형발전에 기여

▪ 지역간 불균형의 시초

1960년대 경제개발 5개년 계획 : 경부고속도로 개통으로 심화됨

*경부선 주축으로 인구와 산업시설이 서울을 비롯한 수도권으로 집중

(표1) 2007년 한국의 국토면적 및 인구분포 (단위 : km², 천명)

구 분	전 국(A)	수 도 권(B)	서 울(C)	집 중 도	
				B/A	C/A
국 토 면 적	48,821.03	11,745	605.33	11.8	1.4
인 구	48,607	23,678	10,026	48.9	20.6

자료 : 국토해양부, 2008년 국토연차보고서, 2008. 9. 1

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

RESEARCH

당진 - 상주간 고속도로 개통의 의미

2) 대 중국 교역량의 확대

1. 거리단축으로 인한 물류비 절감(국, 내외)

2. 수도권 및 서해안 선적항과의 거리단축

3. 평택-당진항을 통한 교역량증대

4. 관광산업 발전

(표2) 중국과의 교역현황 (단위 ; 천불), 통관기준 자료, <http://www.customs.go.kr>, 통관정보의 문, "무역통계"

년 도	한국 총수출(A)	중국으로 수출(B)	한국 총수입(C)	중국에서 수입(D)	집 중 도	
					B/A	D/C
2004	253,102,684	44,117,920	224,468,687	29,299,340	17.4	13.0
2005	283,462,131	55,140,160	261,238,264	33,884,410	19.4	13.0
2006	324,028,094	62,670,930	309,382,632	44,431,290	19.3	14.4
2007	369,976,726	74,650,310	356,845,733	56,726,420	20.0	15.9
2008	422,007,300	91,388,900	435,275,000	76,930,300	21.7	17.7

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전 · 충남 공동발전 방향

당진 - 상주간 고속도로 인접지역 경제현황

1) 아산만권 경제현황

(표3) 아산만권 산업단지 현황

단지 명	면 적	비고	단지 명	면 적	비고	단지 명	면 적	비고
석문공단	366만평	당진	고대부곡공단	163만평	당진	대죽공단	63만평	서산
대산공단	300만평	서산	항공우주생산기지	20만평	서산	아산국가공단	208만평	평택
천안공단	110만평	천안	인주공단	49만평	천안	서산AB지구		서산

자료 ; 건설교통부, 제4차 국토종합건설, "아산만권", 1999. 12

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전 · 충남 공동발전 방향

당진 - 상주간 고속도로 인접지역 경제현황

2) 대전권

- (1) 엑스포 과학공원일대(약 34만평)-첨단 문화산업지구 선정
- (2) 대덕테크노벨리(128만평) 개발
- (3) 교통요충지-물류거점도시 발전
- (4) 대전산업단지(1,2,3,4단지) - 대덕개발특구와 협력:

중전 노동집약산업에서 고부가가치산업으로 전환
- (5) 산 · 학 · 정 · 연 협동체제 - IT, BT, NT, ET 등 R&D산업 활성화

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

RESEARCH

당진 - 상주간 고속도로 인접주요도시 중국과의 무역현황

무역현황 2005-2008년도

당진-상주간 고속도로 이용가능 지역 대중국 수출·입 현황

자료: 관세청 제공 자료를 저자가 편집한 것임

See the next

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

(표4) 당진-상주간 고속도로 이용가능 지역 대중국 수출·입 현황 (단위 ; 천 달러, Ton)

	2005년				2006년			
	수출액	수출량	수입액	수입량	수출액	수출량	수입액	수입량
구미시	8,164,477	333,557	1,550,933	209,473	7,714,729	284,754	2,098,703	180,012
문경시	1,245	767	3,350	13,549	10,234	2,600	3,352	11,819
봉화군	21,687	178,774	882	2,190	28,939	192,843	930	1,769
상주시	6,829	5,093	20,239	9,863	4,029	2,024	28,256	14,020
안동시	1,145	683	15,345	90,920	356	169	14,577	59,143
영주시	110,319	43,979	27,293	23,557	145,584	45,237	35,402	22,339
예천군	2,004	371	490	1,930	4,454	615	633	1,745
의성군	6,948	1,359	1,109	1,964	15,761	1,675	2,532	1,766
대전시	307,705	178,799	321,961	341,943	387,374	132,575	378,204	352,410
천안시	3,737,409	87,568	388,245	335,752	3,971,445	93,294	638,972	272,181
청주시	465,509	39,973	398,168	302,488	478,414	23,974	612,250	336,263
당진군	124,737	151,173	262,230	2,309,029	138,359	157,512	380,572	2,149,250
서산시	2,325,215	3,226,782	268,901	731,818	3,071,776	4,731,899	342,550	807,963
예산군	21,042	6,312	15,581	19,077	10,827	1,760	17,801	27,092
보은군	8,263	1,475	5,146	4,576	11,488	1,857	6,719	4,544
충주시	29,682	8,777	49,051	48,601	40,283	10,496	58,345	60,573
계	15,334,216	4,265,442	3,328,924	4,446,730	16,034,062	5,398,214	4,619,798	4,302,889

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

(표4) 당진-상주간 고속도로 이용가능 지역 대중국 수출·입 현황 (단위 : 천 달러, Ton)

	2007년				2008년			
	수출액	수출량	수입액	수입량	수출액	수출량	수입액	수입량
구미시	9,380,155	260,650	2,644,706	147,098	8,583,947	216,046	612,546	93,749
문경시	11,765	2,514	3,071	12,036	10,945	3,615	8,371	42,086
봉화군	47,038	222,500	579	901	45,022	262,511	696	412
상주시	2,749	2,196	33,163	13,302	3,032	1,050	17,732	5,640
안동시	1,473	168	26,987	103,458	540	180	9,734	25,894
영주시	175,141	50,116	25,992	15,113	182,756	48,522	44,106	19,208
예천군	3,931	136	546	974	1,706	47	798	299
의성군	13,100	1,013	3,464	1,684	15,053	1,144	10,040	8,885
대전시	345,175	102,250	417,370	365,300	482,836	100,903	472,130	369,066
천안시	5,264,360	109,373	991,954	388,315	3,395,215	94,338	736,095	252,564
청주시	708,612	19,360	523,616	446,053	549,962	19,538	336,874	258,913
당진군	173,665	190,577	542,068	2,315,390	165,682	147,966	506,997	1,408,105
서산시	3,271,625	4,089,165	425,458	737,507	3,644,466	4,075,536	699,332	838,736
예산군	9,865	2,075	48,044	23,653	30,214	5,200	53,063	25,985
보은군	5,519	1,240	13,428	7,636	5,529	748	14,826	7,405
충주시	89,184	18,296	56,212	46,243	90,416	16,700	69,008	48,385
계	19,503,357	5,071,629	5,756,658	4,624,663	17,207,321	4,994,044	3,592,348	3,405,332

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009	
INTRODUCTION	당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향
RESEARCH	
CONCLUSION	RESEARCH
당진 - 상주간 고속도로 인접지역 관광명소 Special Assets 1. 아산만의 서해대교 2. 계룡산과 유성온천, 동학사, 갑사 3. 헤미음성 역사탐방, 운산 벚꽃축제 4. 속리산 법주사 정2품송 5. 태안 꽃 박람회 6. 경북북부지역 유교문화권 7. 기타	
Professor Wuen-bae, Kim Mokwon University	

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

RESEARCH

서해안, 산동반도 지도

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

RESEARCH

한국 주요항구 대 중국 교역량

1)수출입 이용항구

(표6)한국의 주요항 대 중국 수출·입 물동량 자료 : 관세청, 수출입동향 12월호, 2008년 12월

년 도	항 구	수 출		수 입	
		금 액(천달러)	중 량(톤)	금 액(천달러)	중 량(톤)
2007년	부 산 항	15,627,894	3,610,533	19,109,455	10,807,864
	인 천 항	5,889,300	3,446,167	17,624,575	16,078,140
	광 양 항	3,914,686	3,133,034	1,161,084	4,518,141
	평택항	4,978,264	825,158	3,222,899	3,742,071
	당진항	13,236	19,442	94,334	1,392,028
2008년	부 산 항	6,638,295	3,650,604	21,555,311	10,371,232
	인 천 항	7,120,125	2,239,723	20,232,092	13,500,068
	광 양 항	4,215,808	3,034,026	2,040,580	4,555,096
	평택항	6,503,422	913,609	3,904,715	3,465,693
	당진항	39,811	56,009	325,769	1,197,110

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009

INTRODUCTION

RESEARCH

CONCLUSION

당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전·충남 공동발전 방향

RESEARCH

한국 주요항구 대 중국 교역량

2)청주공항 출항 중국운항 실적

청주공항 출항 중국운항 실적

자료 ; 항공지식, 항공통계를 요약한 것임, <http://www.airport.co.kr>

See the next

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

(표8)청주공항 출항 중국운항 실적

	2006년				2007년				2008년			
	도착편수	입국인원	출발편수	출국인원	도착편수	입국인원	출발편수	출국인원	도착편수	입국인원	출발편수	출국인원
정주	4	622	4	602	3	469	3	462	2	293	2	293
창사	59	4,555	58	4,688	24	2,567	24	2,594	65	7,457	65	7,472
황조우	12	422	12	728	29	2,940	30	2,331				
푸둥	425	39,226	428	40,069	391	33,082	391	34,861	217	16,846	217	17,651
심양	90	10,570	91	8,434	93	9,499	92	8,294	49	4,611	49	4,783
센젠	1	18	1	162								
유한	2	126	2	141								
난링					2	125	2	274	14	1,570	14	1,504
북경					16	1,714	16	1,558	91	7,221	91	6,796
선전					11	1,684	11	1,586				
타이유안					2	262	2	262				
합빈									2	80	2	24
계	593	55,539	596	55,598	571	52,342	571	52,222	440	38,078	440	38,523

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009	
INTRODUCTION	당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전 · 충남 공동발전 방향
RESEARCH	
CONCLUSION	RESEARCH

수출전진기지로서 평택, 당진항 및 청주공항의 우수성

현황

1. 평택.당진항 : 2008년 12월8일 지식경제부-자유무역지역선정
2. 평택.당진항 : 현재 28개선석, 2011년까지 52개선석, 2020년까지 72개선석 계획
3. 평택.당진항 : 중국 위해까지 384Km 1만톤급 카페리 주3회 운항
(1회 여객정원 794명, 200 teu 컨테이너 탑재가능)
4. 타 항구보다 1/3수준의 물류비용절감
5. 대전, 당진, 상주 : 물류중심도시로의 발전가능성
6. 청주 : 산동성의 관광객 유치에 용이함

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

2009	
INTRODUCTION	당진-대전, 서천-공주간 고속도로와 연계한 대전 · 충남 공동발전 방향
RESEARCH	
CONCLUSION	CONCLUSION

당진, 평택항이 중국과의 교역에서 유리한 점

OVERVIEW

1. 첫째, 물류비 절감으로 가격경쟁력 확보
2. 상주와 경상북도 영덕이 연결되면 : 동해안과 서해안
4시간대 왕래 가능 - 동해안 기업들의 중국진출 용이
3. 청주공항의 접근성이 용이함 - 저렴한 비용으로 관광객 유치 가능
4. 대전3청사, 행정중심복합도시, 첨단산업단지 연결-원만한 과학인적교류가 가능함
5. 지역간 무역정책보다는 영호남, 경기도 남부지역을 총괄하는 무역관리기구
운영이 바람직함

Professor Wuen-bae, Kim | Mokwon University

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통 이후 대전·충남 발전 전략과 재발견 심포지엄

■ 발행자 : 김용웅

■ 발행처 : 충남발전연구원

· 주소 : [314-140] 충남 공주시 금흥동 101번지

· 전화 : 041-840-1123 팩스 : 041-840-1129

· Web : <http://www.cdi.re.kr>

■ 인쇄일 : 2009. 7. 17 (금)

■ 인 쇄 : 선그래픽스 (T.041-858-2024)

본 자료집은 '충남발전연구원' 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.

<비매품>