



대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략 심포지엄

일시 : 2009년 5월 25일(월) 14:00~17:00

장소 : 충남도청 2층 대회의실

주최 : 충남발전연구원

후원 : 충청남도·공주시·부여군·서천군·청양군·예산군·당진군

개 회 사

안녕하십니까?

관람객 200만명이 다녀간 「2009 안면도 국제꽃박람회」의 성공적 개최로 기억될 역동의 계절 5월, 장장 7년 반 동안의 대역사를 완성하는 “대전-당진, 공주-서천간 고속도로” 개통에 따른 충남의 발전 전략 심포지엄을 개최하게 된 것을 매우 뜻 깊게 생각합니다.

먼저 오늘 바쁜 도정에도 불구하고 참석해주신 충청남도 김동완 행정부지사님, 원활한 행사 진행을 맡아주실 한남대학교 정순오 교수님을 비롯한 주제발표와 토론을 위해 참석하신 각계 전문가님, 그리고 이 자리에 참석해주신 많은 관계자 여러분께 진심으로 감사드립니다.

서해안과 내륙을 연결하는 성장동맥인 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통은 비단 주행거리 단축을 뛰어넘어 충청권 동-서간의 높은 접근성과 남-북간 교류의 활성화로 지역산업·관광 부문의 연계발전을 이끄는 견인차 역할을 수행할 것이라 믿습니다.

또한, 이번 고속도로 개통을 계기로 그동안 상대적으로 낙후되었던 충남 내륙지역에 활기를 불어넣어 줄 것으로 기대하며, 지역별 다양한 연계발전 전략의 실천으로 그 파급효과를 극대화시켜야 할 것입니다.

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

감사합니다.

2009년 5월

충남발전연구원장 김 용 응

심포지엄 일정

- 등록 및 개회식 (13:30~14:20) · 진행 : 이인배 연구실장 (충남발전연구원)
 - 개회 및 국민의례 (14:00~14:05)
 - 개회사 (14:05~14:12) : 김용웅 충남발전연구원장
 - 축사 (14:13~14:20) : 김동완 행정부지사

- 주제 발표 (14:20~15:20) · 좌장 : 정순오 교수 (한남대학교)
 - 주제 1 :
대전-당진, 공주-서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석
- 발표자 : 김경석 교수(공주대학교) · 조봉운 연구위원 · 임형빈 연구원(충남발전연구원)
 - 주제 2 :
대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 활성화 방안
- 발표자 : 김정연 · 한상욱 · 오용준 · 윤정미 · 송지현(충남발전연구원)
 - 주제 3 :
대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남 관광전략과 과제
- 발표자 : 김성진 연구위원(한국문화관광연구원) · 김경태 연구원(충남발전연구원)

- 중간휴식 (15:20~15:30)

- 종합토론 (15:30~16:50)
 - 김혜천 교수(목원대학교) · 김항배 교수(남서울대학교)
 - 나인문 부장(충청투데이) · 박천보 교수(한밭대학교)
 - 이기준 국장(충청남도 건설교통국) · 이석호 교수(한국방송통신대학교)
 - 정환영 교수(공주대학교) · 최영문 교수(청양대학)
 - 황대욱 과장(충청남도 관광산업과) 이상 가나다순

- 질의응답 (16:50~17:00)

- 폐회 (17:00)

목 차

제1주제

대전-당진, 공주-서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석

1. 서론 / 3
2. 노선의 개요 / 4
3. 분석방법론과 범위 / 6
4. 기존 문헌 및 홍보자료를 통한 직접효과 도출 / 8
5. 지역경제에 미치는 간접효과분석 / 9
6. 지역공간구조 변화에 미치는 영향 분석 / 12
7. 결론 및 정책적 건의 / 20

제2주제

대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 활성화 방안

1. 서론 / 25
2. 고속도로 현황과 주변지역 여건 / 26
3. 고속도로 주변지역의 위상과 개발전략 / 46
4. 고속도로 주변지역의 특성화 및 연계발전 구상 / 57
5. 결론 / 62

제3주제

대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남 관광전략과 과제

1. 고속도로 개통에 따른 관광영향 전망 / 75
2. 고속도로 개통과 충남관광의 과제 / 80
3. 종합 및 제언 / 86

제 7 주제

대전-당진, 공주-서천간 고속도로
건설이 주변지역에 미치는 효과분석

김 경 석 공주대학교 교수
조 봉 운 충남발전연구원 연구위원
임 형 빈 충남발전연구원 연구원

대전~당진, 공주~서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석

김경석 | 국립공주대학교

조봉운, 임형빈 | 충남발전연구원

1. 서론

고속도로는 한 나라 혹은 지역 경제발전의 주요 지표가 되고 있다. 우리나라의 고속도로 총연장규모는 2008년 말 약 3,680km로 지난 10년간 약 1,500km가 추가 구축되었다. 앞으로도 지속적인 건설을 통해 남북 7축, 동서 9축의 간선도로망을 총 6,000km까지 확충할 계획이다. 이러한 수준의 도로연장은 국토면적당 고속도로연장 측면에서는 독일에 이어 세계 2위의 수준이다. 분명 고속도로는 1968년 경인고속도로를 시작으로 지금까지 우리나라의 경제발전의 원동력이 되었음은 부인할 수 없다. 국가경쟁력을 평가하는 스위스 국제경영개발원(IMD)에서도 고속도로를 중요한 국가경쟁력의 지표로 삼고 있다. 이제 이달 말 대전~당진, 서천~공주간 고속도로 153km가 개통되면 우리나라 고속도로 총연장은 3,500km를 넘어서게 된다.

대부분의 국가나 지역이 그래서 고속도로를 많이 갖고 싶어 한다. 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 지역경제활성화를 유도하는 역할을 하기도 한다. 이번 개통되는 고속도로들은 후자의 역할이 더 크게 나타날 것으로 예상된다. 또한 고속도로와 같은 지역간 인프라가 건설되면 크게 두 가지 기대와 걱정을 하게 된다. “생활권이 넓어지고 많은 외부사람들이 우리지역에 쉽게 올 수 있어 지역경제 활성화가 있을 것이다”라는 것과 “반대로 주변 혹은 보다

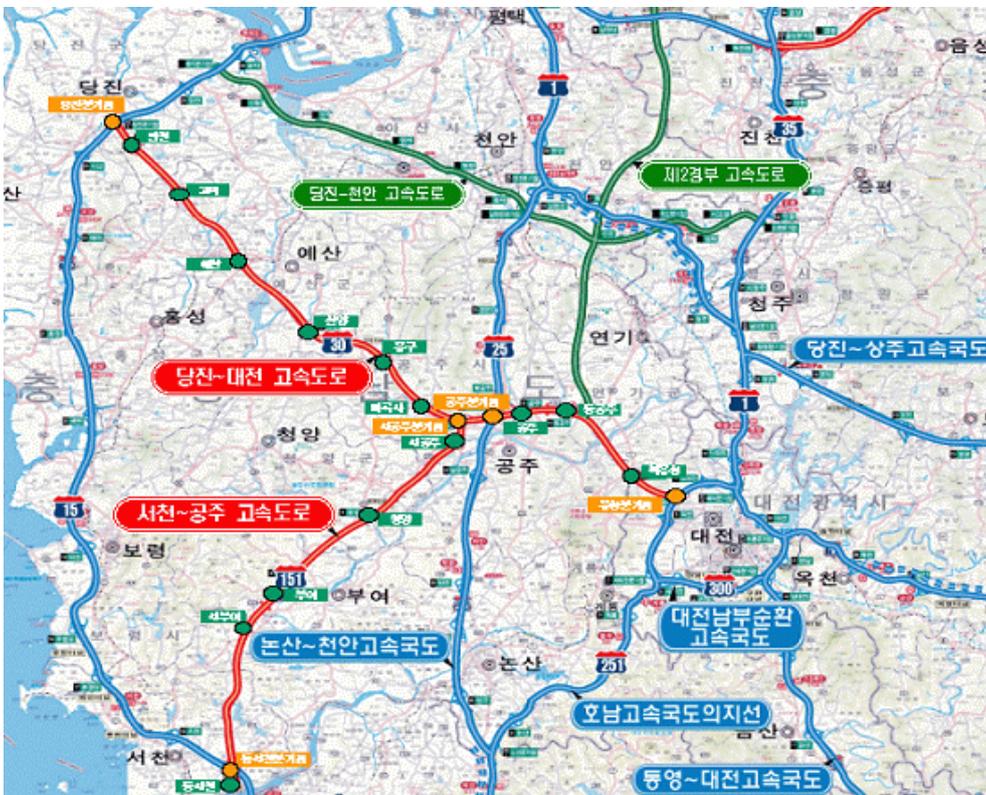
매력도가 높은 지역으로 우리 지역의 경제력, 인구가 빠져 나가지 않을까하는 것”이다. 전자의 경우는 노선 상에 매력요소가 많고 인구수가 많은 소위 흡인력이 높은 도시들이 있을 경우 가능한 기대이고, 후자의 경우는 매력요소가 없고 인구수도 적은 흡인력이 없는 도시들이 있을 경우 갖게 되는 걱정이다.

따라서 여기서는 두 고속도로의 개통으로 노선주변지역과 충청남도 전체에 어떤 영향을 미칠 것인지를 분석하고, 향후 이들 고속도로를 활용한 지역경제 활성화 및 상생발전 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

2. 노선의 개요

2.1 노선 및 주요 시설

대전~당진간 고속도로는 총연장 91.6km, 그리고 서천~공주간 고속도로는 61.4km이며, 두 노선 모두 왕복 4차선 도로이다. 대전~당진간 고속도로는 9개의 출입시설과 4개의 휴게소를 가지고 있으며, 서천~공주간은 5개의 출입시설과 2개의 휴게소를 가지고 있다.



〈그림 1〉 대전~당진 및 서천~공주간 고속도로 노선도

〈표 1〉 노선개요 및 주요 시설

구분	대전~당진	서천~공주
연 장	91.6km	61.4km
경유지	당진, 예산, 공주, 대전	서천, 부여, 청양, 서공주
차로수	4차로	4차로
분기시설(JCT)	3개소(당진, 공주, 유성)	2개소(동서천, 서공주)
출입시설(IC)	9개소	5개소
휴게소	4개소(면천, 예산, 신평, 공주)	2개소 (부여·백제, 청양)
교량	142개소 (20.4km)	80개소 (12.0km)
터널	7개소 (3.2km)	5개소 (2.0km)

2.2 주요 경유지의 특성

1) 대전~당진 고속도로

대전~당진간 고속도로가 경유하는 시·군은 당진군, 예산군, 공주시, 대전시 등 4개 시·군으로 나타난다. 이중 당진군 구간은 9.6km, 예산군 32.4km, 공주시 43.9km, 그리고 대전시 5.7km로 공주시 구간이 가장 많은 것으로 나타나며, 출입시설도 예산군 3개소, 공주시 4개소, 그리고 당진군과 대전시는 각 1개소로 나타난다.

장래 교통량 예측결과를 살펴보면, 2028년 양방향 당진~서공주간 24,003대/일, 서공주~공주간 55,915대/일 그리고 공주~유성간 40,902대/일로 서공주~공주 구간의 교통량이 가장 많을 것으로 예상된다.

이 노선의 주요 경유도시의 인구수를 살펴보면, 당진군 14만명, 예산군 9만명, 공주시 12만7천명, 그리고 대전 150만명의 인구분포를 보이고 있다. 인구분포로 보면 당진과 대전이 노선축의 양대 핵으로 성장축을 형성할 것으로 판단된다.

2) 서천~공주 고속도로

서천~공주간 고속도로가 경유하는 시·군은 서천군, 부여군, 청양군, 공주시 등 4개 시·군으로 나타난다. 출입시설도 서천군 1개소, 부여군 2개소, 공주시 1개소 그리고 청양군 1개소로 나타난다.

이 노선의 주요 경유도시의 인구수(2007년말 기준)를 살펴보면, 서천군 6만 2천명, 부여군 7만9천명, 청양군 3만4천명, 그리고 공주시 12만7천명의 인구 분포를 보이고 있다. 이 노선의 경우에는 청양을 사이에 두고 입지한 서천·부여와 공주가 성장핵으로서의 기능이 대전~당진간 고속도로의 경우보다 약한 것으로 판단된다.

3. 분석방법론과 범위

3.1 고속도로 효과분석 사례

고속도로의 효과분석은 크게 두 가지, 직접효과와 간접효과로 구분하여 산정하는 것이 일반적이다. 특히 이 중에서 경제성을 평가할 경우에는 직접효과만을 대상으로 하지만, 실제 지역경제에 미치는 영향 등을 분석하고자 할 때에는 간접효과를 더 중요시하는 경우도 있다.

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.

반면 간접효과는 직접효과의 부차적 효과로서 2차·3차의 연쇄효과 및 승수효과를 유발하게 되는데, 예를 들어 지역간 도로의 개발은 교통비용(직접효과)을 절감시키고, 이에 따라 공장입지 → 주민의 고용증대 → 소득향상 → 소비증가 → 서비스산업 성장 등의 연쇄효과를 유도하게 된다. 또한 건설투자로 인한 고용유발효과와 소득승수 효과로 지역산업의 육성, 경제의 규모화 등을 통해 사회 경제적 변화를 유도하게 된다. 장기적인 측면에서 산업입지의 변화 등을 수반하여 인구유입과 주민의 행태 변화, 지역산업구조의 변화 등을 유도, 즉 지역접근도의 변화를 가져와 2차 및 3차 산업의 입지가 변동하게 된다. 간접효과는 유형이 다양하고 광범위하며 사업 또는 지역의 특성에 따라 크게 상이하며, 지역여건에 따라 간접효과가 직접효과보다 작을 수도 있다. 간접효과는 해당 투자사업으로 인해 발생한 효과인지를 판별하기는 어렵고 중복 산정될 수 있어 사업성 분석에서는 제외할 경우가 많다.

〈표 2〉 도로투자 효과 유형

구분	항 목	내 역	비고
직접효과	<ul style="list-style-type: none"> - 수송비 절감 - 수송시간 단축 - 교통사고의 감소 - 교통공해의 변화 - 교통편리성 향상 	<ul style="list-style-type: none"> - 거리단축, 도로여건 개선으로 인한 유류 및 인건비 등의 절감 - 교통시설 개선에 의한 통행시간단축 - 안전시설에 의한 각종 교통사고의 감소 - 자동차의 배기가스, 소음 등의 지역적 이전 또는 감소 - 안락감, 쾌적감, 신뢰도 증진 	<p>이용자 또는 공급자 편익 이용자 편익</p> <p>이용자 편익</p>
간접효과	<ul style="list-style-type: none"> - 주변의 개발과 토지이용의 변화 - 공장입지의 확대와 지역경제의 활성화 - 유통구조의 변화 - 관광지 개발 - 주민의 교류확대와 사회의식의 변화 - 지방재정 - 생산, 고용, 임금 	<ul style="list-style-type: none"> - 접근도향상지역의 토지의 전용, 지가의 상승, 생활권의 변화 - 공사로 인한 효과, 공업입지의 확대, 지역경제의 특화, 농외소득의 증대와 생활시설의 확충 - 시장권의 확대, 산업의 특화 - 지역의 관광지 개발촉진 - 지역간 인적 교류 촉진, 주민의 지방안착기반 조성, 문화 및 사회가치관의 변화 - 지방세수입의 증가 - 지역개발효과 	

여기에서 직접효과는 실제 경제성분석의 편익으로 이용되며, 간접효과는 상황에 따라 선택적으로 활용되나, 최근에는 생산, 고용, 임금 증대효과, 그리고 인구수, 사업체 증가와 산업구조의 변화를 가장 대표적으로 활용하고 있다.

실례로¹⁾ 미국의 고속도로는 여객과 화물의 원활한 수송을 도모하는 중요한 교통 시설로서 10억 달러의 연방정부 공사시, 전국적으로 공사와 관련하여 7,900개의 직접고용인 현장고용(Full-Time)이 발생하는 것으로 나타나고 있으며, 지원업체의 연간 고용으로서는 19,700개의 간접고용과 일반 경제부문에서 14,500개의 유발고용 등, 총 42,100개의 일자리가 창출되고 있는 것으로 추정하고 있다.

1969년 런던시 외곽에 3차 외곽순환도로가 건설된다는 가정하에 1981년 상황을 예측한 결과를 보면 고속도로 건설로 발생하는 총 편익은 고속도로 1km 당 27만 파운드로 추정되고 있으며, 특히 고속도로의 통행속도가 기존 교통망으로 운영할 때보다 크게 증가할 것으로 전망되고 있다.

일본의 경우를 보면 도로정비에 의한 수송여건의 개선은 고속도로 인터체인지 주변에 공장입지를 크게 촉진시킨 것으로 나타나고 있는데, 고속도로 건설 후 고속도로 IC 주변의 공장입지를 보면 전국적으로 IC 10km 이내에 입지한 공장 수나 비율이 계속 증가하고 있는 것으로 나타난다.

1) 이용우, 서해안고속도로 개통에 따른 효과분석 (국토연구원 내부자료)

3.2 효과분석의 범위

위에서 살펴본 바와 같이 직접효과와 간접효과로 대별되는 두 가지 효과 중 직접효과는 이미 예비타당성조사 및 홍보과정을 통해 발표된 바 있다. 따라서 여기에서는 직접효과에 대해서는 기존 문헌자료와 보도자료를 인용하여 제시하고, 지역경제에 미치는 간접효과로 생산유발효과, 부가가치유발효과, 그리고 고용효과를 제시하고, 그 외에도 인구수 변화, 제조업체수, 그리고 숙박·음식점 업체수의 변화 등 지역공간구조 및 경제에 미치는 효과에 대해 분석한 결과를 제시하고자 한다.

4. 기존 문헌 및 홍보자료를 통한 직접효과 도출

4.1 대전~당진 고속도로 예비타당성조사결과

대전~당진 고속도로에 대한 KDI 기준을 적용한 예비타당성조사결과 운행비 절감편익은 2조8,666억원, 시간가치편익은 7조6,288억원, 그리고 교통사고비용절감편익은 6조768억원으로 총 16조5,722억원의 편익이 발생하는 것으로 분석하였다. 결과적으로 분석기간은 30년과 적용할인율 10%의 경우 B/C값은 1.23, 순현재가치(NPV) 4,596억원, 그리고 내부수익율(IRR) 11.76으로 나타나 경제성이 있는 것으로 평가하였다.²⁾

4.2 기존 홍보 및 발표 결과

두 노선의 개통 이후 주행거리는 대전~당진의 경우 25.4km, 서천~공주의 경우 17.3km가 감소하게 되고, 이동시간 역시 대전~당진의 경우 1시간 (2시간→1시간), 서천~공주의 경우 40분 (1시간20분→40분)이 감소할 것으로 전망하고 있다.

이로 인한 경제적 효과는 대전~당진의 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 대전~당진 약 6만톤/년, 서천~공주 약 3만톤/년 등 연간 총 9만톤에 달할 것으로 예상되며, 이로 인한 비용절감효과는 약 194억원 (대전~당진 약 127억

2) 김동욱, 강동진. 1999. "대전~당진 및 구미~옥포간 고속도로 민자사업 타당성분석 연구". 국토연구원.

원, 서천~공주 약 67억원)에 달할 것으로 예상된다.³⁾

위에서 제시한 두 가지 기존 분석결과를 살펴보면, 분명 지역 및 국가경제에 미치는 긍정적인 효과가 매우 클 것은 누구나 기대할 수 있고, 또한 그렇게 믿을 수 있을 것이다. 문제는 실제 현지 주민들은 충남지역, 더 좁게는 노선이 지나가는 4개 시·군들에 미치는 영향은 어떻게 나타날 것인가에 더 관심이 가기 마련이다. 이에 대한 고민을 5장과 6장에서 제시하고자 한다.

5. 지역경제에 미치는 간접효과분석

우선 위에서 언급한 각종 효과는 개별 이용자들이 받는 편익이고, 눈에 보이지 않은 사회적 편익들을 포함하여 고속도로 개통에 따른 주민들이 실감하는 효과를 제시하지 못하고 있다.

이러한 개인편익보다 지역경제의 활성화 분위기와 지역경제의 성장 등이 결국 주변 시민들의 생활에 실감할 수 있는 영향을 줄 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 여기에서는 이러한 지역경제에 미치는 간접적인 파급효과를 분석하고자 한다.

5.1 분석 방법론 및 전제

지역개발의 파급효과 분석은 기본적으로 수요차원에서 분석되어야 한다. 즉, 개발사업 과정에서 새롭게 발생하는 건설 및 투자수요에 따른 지역총생산(GRDP)은 충남지역 뿐만 아니라 국민경제의 성장에 영향을 미칠 것이 예상되기 때문이다.

고속도로 건설에 따른 파급효과는 각 부문별 투자계획에 따라 발생하는 효과이므로, 건설에 따른 지역 및 국민경제에 미치는 파급효과는 다지역 투입산출 모형(multi-region input-output model, MRIO model)을 이용하여 분석하는 것이 적합하다. 따라서 여기에서는 2009년 한국은행에서 발행한 2005년 산업연관표를 세분화한 산업연관표(충남발전연구원, 2009)를 기준으로 하여 분석하였다.

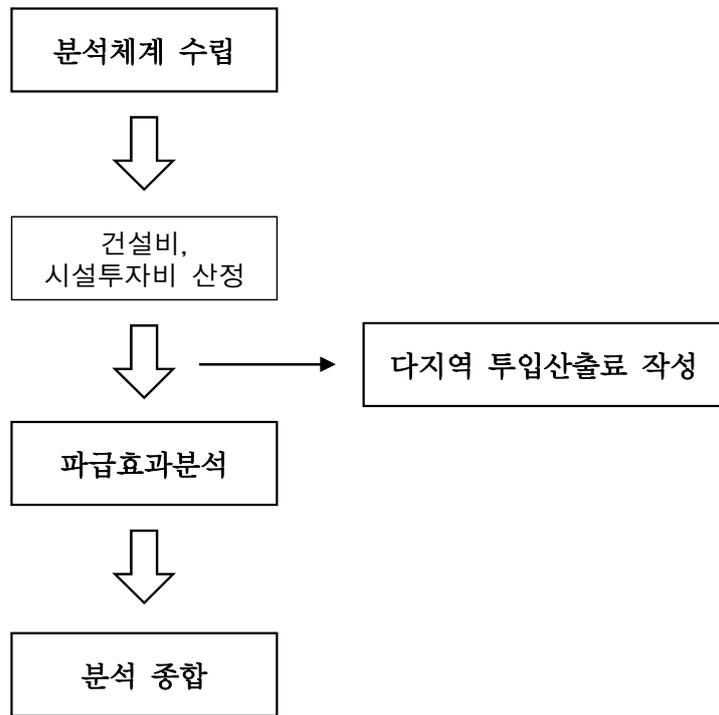
먼저, 공간적 범위는 전국을 수도권(서울, 인천, 경기), 강원권, 충남, 충북, 대전, 전라권(광주, 전북, 전주, 제주), 경북권(대구, 경북), 경남권(부산, 울산,

3) 한국도로공사, 2009. “대전-당진간 고속도로 사업개요 및 개통효과”. 당진-대전간 고속도로개통과 충남도청 이전에 따른 지역경제 활성화를 위한 정책토론회 자료집 및 인터넷.

경남) 8개 권역으로 구분하였고, 여기에서는 충남지역과 나머지 기타지역으로 구분하여 분석하였다.

또한 분석의 시간적 범위는 지역개발 사업기간인 2008~2009년까지의 파급 효과이며, 연차별 투자금액에 대한 건설 사업비와 시설투자비에 대한 파급효과를 분석하며, 보상비는 제외하도록 한다.

개발사업 파급효과 분석은 <그림 2>에서 제시된 바와 같이 4단계에 의해 이루어진다.



<그림 2> 간접효과분석의 진행과정

제1단계는 분석체계를 수립하였다.

제2단계는 개발에 따른 건설 투자비를 산정하게 된다. 여기에서 당진~대전간 고속도로는 2008~2009년 동안 투자된 총공사비 17,253억원중 보상비 1,227억원을 제외한 16,026억원이 건설에 투자된 금액으로 하였다. 또한, 서천~공주간 고속도로의 경우 2008~2009년 동안 투자된 총공사비 9,387억원중 보상비 499억원을 제외한 8,888억원이 건설에 투자된 금액으로 하였다.

제3단계에서는 다지역 투입산출표가 작성된다.

제4단계는 앞의 제1단계에 제시된 사업의 개요와 수립된 분석체계에 따라 파급효과가 분석되고, 마지막으로 분석과 파급효과가 종합된다.

5.2 분석의 결과

충남의 두 고속도로 건설로 인한 파급효과는 총 3조 3,962억원의 생산유발, 1조 5,081억원의 부가가치 증가, 24,539명의 고용증가 효과 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.

개통되는 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.

〈표 3〉 당진~대전, 서천~공주 고속도로 파급효과

(단위: 억원/명)

구분		생산유발효과	부가가치유발효과	고용효과
당진~대전 고속도로1)	충남지역	21,846	9,701	15,785
	기타지역	19,040	6,325	10,023
	전국	40,886	16,026	25,808
서천~공주 고속도로2)	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

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

주 2 : 총공사비 9,387억원 중 보상비 499억원을 제외한 금액임(순공사비 8,888억원)

여기에는 고속도로 건설로 발생하는 직·간접적인 유발효과를 모두 포함하며, 고속도로 건설 후 발생하는 파급효과는 매년 지역경제에 직접적인 영향을 미칠 것이며 이번 분석에서는 고려하지 않았다.

6. 지역공간구조 변화에 미치는 영향 분석

위에서는 주로 두 고속도로 건설이 지역경제부문에 미치는 영향에 대해 분석하고 그 효과를 제시하였다. 여기에서는 대부분의 시·군이 인구수(공간구조), 제조업체수 및 서비스업체수(산업구조)의 변화에 대해 민감한 점을 고려하여, 인구수, 제조업체수, 그리고 관광산업과 관련이 깊은 숙박·음식점 업체수의 변화에 대해 분석하고, 이들이 지역공간구조 변화에 미치는 영향을 제시하고자 한다.

6.1 분석방법론 및 기초자료 구축

1) 분석 방법

이미 충남지역은 2001년 서해안고속도로의 개통으로 지역경제 및 인구수·제조업체수의 변화 등에 대해 경험을 하였다. 2001년 이후 이러한 변화에 대한 사후평가 및 영향분석(Ex-Post Evaluation & Impact Analysis) 연구가 많이 수행되었으며, 이러한 연구결과로부터 다양한 변화추이 및 적용 지표들을 도출할 수 있다. 따라서 여기에서는 이러한 서해안고속도로의 개통이후 전개된 일련의 과정을 보여주는 여러 가지 지표 및 원단위 등을 이번 대전~당진 및 서천~공주간 고속도로에 적용하는 실험적이고 경험적인 접근방법을 활용하여 장래 이러한 지역공간구조 변화를 예측하고자 한다.

2) 기존연구로부터 기초자료 구축

서해안고속도로의 인구 및 산업구조에 미치는 효과에 대한 최근 연구결과로는 홍성우, 김광구⁴⁾의 연구가 있다. 이 연구에서는 서해안고속도로 개통 전·후 인구 및 제조업체의 변화에 대한 실증적인 비교·분석이 이루어졌으며, 본 연구에서는 이 연구결과에서 제시한 인구 증감비율을 적용하고자 한다.

(1) 인구변화

서해안고속도로 전·후 인구변화를 보면, 개통이전 6년간 연평균증가율이 전국이 0.79%, 충남지역이 0.53%를 보여 충남지역이 전국평균보다 낮았으나, 개통이후 6년간 연평균증가율은 전국이 0.55%인데 비해, 충남지역은 0.75%로

4) 홍성우, 김광구. 2008. “서해안고속도로 건설이 주변지역의 인구 및 산업구조에 미치는 효과 분석. 한국도시행정학회 도시행정학보 제21집 제3호 pp.315~335

오히려 전국평균보다 높은 성장을 보이고 있다. 서해안고속도로 IC가 있는 지자체별 인구증감실태를 살펴보면 개통이전 서산을 제외하고는 4개 시·군이 감소추세에 있었으나, 개통이후 서산, 당진 등이 증가추세로 바뀐 것으로 나타난다. 특히 이들 5개 시·군의 인구감소율이 -0.95%에서 -0.44%로 둔화된 것으로 분석되었다. 여기에서 충남지역전체 인구의 증가율은 천안이나 아산시와 같은 인구급증지역의 영향을 받은 것으로 나타나지만, 전체적으로 직접영향권의 시·군 인구는 감소추세의 둔화를 볼 수 있다.

이러한 결과로부터 본 연구에서는 지난 6년간의 연평균인구증감율이 두 고속도로 개통이후 약 53% 수준에서 감소가 둔화되거나, 증가가 강화되는 비율을 적용하고자 한다.

(2) 제조업체수 및 제조업체종사수의 증감으로 인한 산업구조의 변화

서해안고속도로 개통 이후 산업별 사업체수와 종사자수의 변화를 분석하여 지역산업구조변화에 미치는 영향을 분석하였는데, 분석결과 개통 이전 6년간 연평균증가율이 전국이 5.50%, 충남지역이 3.20%를 보여 충남지역이 전국 평균보다 낮았으나, 개통이후 6년간 연평균증가율은 전국이 0.7%인데 비해, 충남지역은 1.33%로 오히려 전국 평균보다 높은 성장을 보이고 있다. 서해안고속도로 IC가 있는 지자체별 제조업체수의 증감실태를 살펴보면, 개통이전 모든 시·군이 감소추세에 있었으나, 개통이후 서산, 서천, 당진 등이 증가추세로 바뀐 것으로 나타난다. 특히 이들 5개 시·군의 제조업체 감소율이 -3.61%에서 0.22%로 오히려 감소추세에서 증가추세로 바뀐 것은 매우 고무적이라 할 수 있다. 이러한 결과로부터 본 연구에서는 지난 6년간의 연평균인구증감율이 두 고속도로 개통 이후 약 106% 수준에서 개선되는 것으로 비율을 적용하고자 한다.

한편 제조업체종사자수는 여기에서 분석한 네 가지 지표 중에서 증가율이 가장 크게 작용한 것으로 나타나 약 385%의 급성장을 보이고 있다. 특히 개통 이전에는 보령, 서산, 서천 등의 종사자수가 감소추세에 있었으나, 개통이후 5개 시·군 모두 증가추세로 돌아선 것으로 나타나 고용효과 매우 큰 것으로 분석된다.

(3) 숙박 및 음식점 업체수 변화로 인한 관광산업의 변화

관광산업의 활성화를 평가할 수 있는 대표적인 지표로 숙박·음식점 업체수의 변화를 들 수 있다. 이 역시 제조업체 종사자수의 증가와 마찬가지로 약 155%의 증가율 개선효과를 보이고 있다. 숙박 및 음식점 종사자 수 역시 전·

후 약 212%의 증가율을 보이고 있어, 제조업이나 관광업 모두 업체수의 증가보다 종사자 수의 효과가 훨씬 큰 것으로 나타난다.

〈표 4〉 서해안고속도로 개통 전·후 지표별 변화율

구분	인구 증감율[%]		제조업체수 증감율[%]		제조업체 종사자수 증감율[%]		숙박·음식점업체수 증감율[%]	
	개통이전 ('97~'01)	개통이후 ('02~'06)	개통이전 ('97~'01)	개통이후 ('02~'06)	개통이전 ('97~'01)	개통이후 ('02~'06)	개통이전 ('97~'01)	개통이후 ('02~'06)
전국	0.79	0.75	5.50	0.7	3.80	0.25	5.50	0.7
충남	0.53	0.75	3.20	1.33	4.90	6.18	3.20	1.33
노선상 5개 시·군	-0.95	-0.44	-3.61	0.22	-2.25	6.42	-2.67	1.46
전·후변화비율 (보정율)	53%		106%		385%		155%	

자료 : 홍성우, 김광구(2008)

3) 분석 시나리오 작성

두 고속도로의 파급효과를 분석하는 과정에서 당진의 경우에는 이미 서해안 고속도로 개통으로 위에서 제시된 개통 전·후 증가율 이상의 효과를 경험하였으며, 대전 역시 경부고속도로, 호남고속도로, 대전~진주 고속도로 등으로 이미 고속도로의 효과가 안정화되었다 할 수 있다. 특히 당진의 경우에는 분석하고자 하는 '03~'07년이 서해안고속도로의 파급효과가 발생하고 있는 시점이라 할 수 있다. 따라서 여기에서는 두 지역에 대해서 세 가지 시나리오를 전제로 장래 기대효과를 예측하고자 한다.

시나리오1은 지금과 같은 수준의 증감율을 적용하는 것이고, 시나리오2는 〈표 4〉의 추가 증감율 전·후 변화비율(보정율)의 50%를 적용하는 경우, 그리고 시나리오3은 〈표 4〉의 추가 증감율 전·후 변화비율을 100% 적용하는 경우로 설정하였다.

〈표 5〉 시나리오 별 적용 증가율

구분	당진, 대전	기타 시·군
시나리오 1	기존증가율	기존증가율 × 보정율
시나리오 2	기존증가율 × 보정율 × 0.5 (50%)	기존증가율 × 보정율
시나리오 3	기존증가율 × 보정율 × 1.0 (100%)	기존증가율 × 보정율

그 외 공주시는 대전~당진과 서천~공주 두개 노선이 중복되는 도시이다. 여기에서는 위에서 제시한 보정율을 중복 계상하지 않고 한번만 계상하는 것으로 한다.

6.2 분석 결과

서해안고속도로의 개통으로 인해 인구, 제조업체수, 숙박·음식점 업체수 그리고 이들 산업에 종사하는 종사자수의 증가율의 개선은 분명히 나타나고 있다. 물론 노선상에 있는 5개 시·군별 증감율의 차이는 있고, 인구의 경우 일부 시·군의 감소율은 오히려 악화되는 경우도 있는 것으로 나타나지만, 제조업체수나 숙박·음식업체수와 종사자수는 모든 시·군에서 증감율의 개선효과가 발생한다.

여기에서는 <표 4>에서 분석한 증감율의 변화비율을 3개 시나리오에 따라 적용하여 대전~당진 및 서천~공주 고속도로의 인구수, 제조업체수, 그리고 음식·숙박업체수의 변화를 예측한다. 분석연도는 자료 구득의 문제로 인하여 개통전 5년 (2003~2007)과 개통후 5년 (2007~2021년)으로 범위를 설정하고자 한다.

분석방법은 기존 증가율을 적용한 예측치와 고속도로 건설로 인해 서해안고속도로에서 발생했던 증가율의 추가변화비율(보정율) (참고 <표 4>)을 이용하여 수정한 예측치를 비교하고 그 효과를 제시하였다.

1) 정주체계의 변화 (인구수 변화⁵⁾)

대전~당진 고속도로 주변의 인구는 기존의 증가율을 적용할 경우(시나리오 1), 예산과 공주의 감소폭이 약 8천5백명에 달하고, 전체 노선대의 인구증가는 6만5천여명이 될 것으로 예상된다. 반면 시나리오 2와 시나리오 3의 경우에도 예산과 공주의 인구는 감소폭이 4천명 수준으로 줄어들고 총 인구증가예상치는 9만~11만명 수준에 달할 것으로 예상된다.

5) 여기에서 제시한 증가인구수는 다른 요인에 의해 변할 수 있으며, 서해안고속도로의 사례를 인용하여 적용하였을 때 예측치임

〈표 6〉 대전~당진 고속도로 주변도시의 인구수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오1)		수정증가율 적용시 (시나리오 2)			수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	차이 (D-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	증감 (D-A)
당진	116,477	136,254	1.032	159,389	23,135	1.040	166,051	29,797	1.049	172,935	36,681
예산	95,568	89,738	0.987	84,264	-5,474	0.994	87,145	-2,593	0.994	87,145	-2,593
공주	131,769	128,573	0.995	125,455	-3,118	0.998	127,108	-1,465	0.998	127,108	-1,465
대전	1,438,778	1,487,836	1.007	1,538,567	50,731	1.008	1,552,308	64,472	1.010	1,566,147	78,311
전체	1,782,592	1,842,401	-	1,907,674	65,273	-	1,932,612	90,211	-	1,953,334	110,933

서천~공주 고속도로 주변의 인구는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 1만9천명이 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들어 약 9천명 수준의 인구 감소가 예상된다. 여기서 공주의 경우에는 두 고속도로의 전체 효과를 고려할 때는 동시 적용이 되어서는 안 되며, 개별노선의 효과를 고려할 때 각각 적용이 가능하다.

이 지역은 워낙 인구감소가 지속되었던 지역으로 그나마 고속도로 개통으로 그 감소율이 둔화되는 효과를 기대할 수 있다.

〈표 7〉 서천~공주 고속도로 주변도시의 인구수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치(C)	증감 (C-A)
서천	67,651	61,168	0.980	55,306	-5,862	0.991	58,370	-2,798
부여	85,682	78,488	0.983	71,898	-6,590	0.992	75,350	-3,138
청양	37,194	33,932	0.982	30,956	-2,976	0.991	32,514	-1,418
공주	131,769	128,573	0.995	125,455	-3,118	0.998	127,108	-1,465
전체	322,296	302,161	-	283,615	-18,546	-	293,342	-8,819

2) 산업구조의 변화 (제조업체수 변화)

대전~당진 고속도로 주변의 제조업체는 당진의 경우 지속적으로 증가하고 있으나, 나머지 3개 시·군의 제조업체는 감소추세를 보이고 있다. 기존의 증가율을 적용할 경우(시나리오 1), 전체 노선대의 제조업체는 2012년에 약 17개 업체가 감소할 것으로 예상되나, 보정증가율을 적용한 수정예측치를 감안하면 시나리오 3의 경우에는 모든 지역의 제조업체수는 소규모로 증가하고, 시나리오 2는 대전시만이 감소하고 나머지는 역시 소폭 증가하는 것으로 나타난다. 결국 두 고속도로의 개통에 따라 시나리오 2와 시나리오 3의 경우에는 제조업체수가 110~197개 정도 증가할 것으로 예상된다. 특히 당진의 경우 타 지역에 비해 기존의 성장세가 지속되어 높은 성장세를 보일 것으로 예상된다.

〈표 8〉 대전~당진고속도로 주변도시의 제조업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오1)		수정증가율 적용시 (시나리오 2)			수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	차이 (D-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	증감 (D-A)
당진	558	620	1,027	707	87	1,0409	757	137	1,0550	810	190
예산	515	499	0,992	480	-19	1,0004	500	1	1,0004	500	1
공주	760	741	0,994	718	-23	1,0004	742	1	1,0004	742	1
대전	6,513	6,463	0,998	6,401	-62	0,9991	6,434	-29	1,0001	6,467	4
전체	8,346	8,323	-	8,306	-17	-	8,434	111	-	8,520	197

서천~공주 고속도로 주변의 제조업체는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 120개 수준의 업체가 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들어 약 현재 수준과 비슷하게 유지될 것으로 예상된다. 이 지역은 워낙 제조업체수의 감소가 지속되었던 지역으로 그나마 고속도로 개통으로 그 감소율이 둔화되는 효과를 기대할 수 있다.

〈표 9〉 서천~공주 고속도로 주변도시의 제조업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치(C)	증감 (C-A)
서천	427	424	0.998	420	-4	1.0001	424	0
부여	508	436	0.963	360	-76	1.0023	441	5
청양	278	263	0.986	245	-18	1.0008	264	1
공주	760	741	0.994	718	-23	1.0004	742	1
전체	1,973	1,864	-	1,744	-120	-	1,872	8

3) 관광개발 및 서비스업계 구조의 변화

대전~당진 고속도로 주변의 숙박·음식점 업체수는 당진의 경우 지속적으로 증가하고 있으나, 나머지 3개 시·군의 제조업체는 감소추세를 보이고 있다. 기존의 증가율을 적용할 경우(시나리오 1) 전체 노선대의 숙박·음식점 업체수는 2012년에 약 1,488개 업체가 감소할 것으로 예상되나, 보정증가율을 적용한 수정예측치를 감안하면 시나리오 2의 경우 대전을 제외한 지역은 증가하여 전체적으로 약 229개의 숙박·음식점 업체수가 증가하고, 시나리오 3의 경우에는 대전시의 높은 증가로 인해 총 1,800여개의 숙박·음식점이 증가할 것으로 예상된다.

〈표 10〉 대전~당진 고속도로 주변도시의 숙박·음식점 업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오1)		수정증가율 적용시 (시나리오 2)			수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	차이 (D-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	증감 (D-A)
당진	1,594	1,792	1.030	2,074	282	1.053	2,317	525	1.0757	2,581	789
예산	1,410	1,344	0.988	1,266	-78	1.005	1,379	35	1.0052	1,379	35
공주	1,915	1,849	0.991	1,770	-79	1.005	1,894	45	1.0048	1,894	45
대전	18,572	17,162	0.980	15,549	-1,613	0.996	16,786	-376	1.0107	18,100	938
전체	23,491	22,147	-	20,659	-1,488	-	22,376	229	-	23,954	1,807

서천~공주 고속도로 주변의 숙박·음식점 업체수는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 1,500개 수준의 업체가 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들고 오히려 증가하여 총 1,800여개의 업체가 증가할 것으로 예상되어 지역경제 활성화에 큰 기여를 할 것으로 예상된다.

〈표 11〉 서천~공주 고속도로 주변도시의 숙박·음식점 업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치(C)	증감 (C-A)
서천	890	939	1.013	1,004	65	1,0344	1,112	173
부여	1060	958	0.975	844	-114	1,0137	1,025	67
청양	508	462	0.977	410	-52	1,0128	492	30
공주	1915	1849	0.991	1,770	-79	1,0048	1,894	45
전체	4373	4208	-	4,028	-180	-	4,523	315

4) 분석결과의 종합

인구수, 제조업체수, 그리고 숙박·음식점 업체수의 변화는 지역경제와 밀접한 관계를 갖는 대표적인 지표들로 고속도로 개통 이후 이들의 변화가 곧 고속도로 개통의 효과라 할 수 있다.

여기에서는 3개의 시나리오를 설정하여 예측결과를 제시하였으나, 대전~당진 고속도로의 경우에는 당진과 대전의 성장 정도가 너무 극단적인 시나리오 3보다는 시나리오 2 수준에서 인구, 제조업체, 숙박·음식점 업체수의 증가가 합리적인 것으로 판단된다. 서천~공주 고속도로는 시나리오 3을 적용해도 큰 무리가 없을 것으로 예상된다.

3개의 시나리오를 설정하여 분석한 결과, 대전과 당진에 현재 증가율을 반영한 시나리오 1은 대전~당진 고속도로의 인구수를 제외하고, 두 노선 모두 3개의 지표에서 감소를 보이고 있다.

보정율의 50%를 적용한 시나리오 2에서는 대전~당진의 경우 인구수는 약 9만명, 제조업체수는 약 110여개, 그리고 숙박·음식점 업체수는 약 229개가 증가할 것으로 분석되었다. 서천~당진은 시나리오 2를 적용하지 않았다.

보정율의 100%를 적용한 시나리오 3에서는 대전~당진 고속도로의 경우 3개 지표가 극단적으로 증가하는 경향이 있는 것으로 나타난다. 특히 대전의 경우, 행정중심복합도시 건설 등 주변여건의 변화가 심하여 정확한 효과분석은 어려우나, 숙박·음식점 업체수는 기형적으로 높게 나타나는 경향이 있다. 반면 서천~공주고속도로의 경우 인구수의 증가보다는 감소세의 둔화를 볼 수 있으며, 기타 제조업체수와 숙박·음식점 업체수는 각각 8개 및 315개 정도가 증가할 것으로 예상된다.

결과적으로 현재 및 장래 여건을 고려할 때, 대전~당진 고속도로의 효과가 서천~공주 고속도로보다 상대적으로 큰 것으로 나타나며, 대전과 당진, 특히 당진의 성장세가 가장 두드러져 보인다. 이는 충남의 공간구조가 서해안선과 경부축의 2개 남북축의 형태에서 이제 동서연결의 2개축이 추가되어 H자형 발전축이 형성되며, 장기적으로 서천~공주축이 연장 발전할 경우 X자형 공간구조형태를 취하게 될 것이다. 특히 당분간 대전~당진 개발축의 강화가 행정중심복합도시, 도청이전신도시, 황해경제자유구역 등으로 지속될 것으로 전망된다.

기타 노선의 중간에 위치하는 내륙 시·군 역시 고속도로 개통이 지역경제 활성화에 어느 정도 기여할 것으로 기대된다.

7. 결론 및 정책적 건의

대전~당진, 서천~공주 고속도로의 개통으로 충남 북동부 내륙 주변지역에는 기존 서해안 고속도로의 사례를 감안할 때 분명 지역경제 활성화 및 공간구조의 변화 등 여러 부문에서 많은 영향이 나타날 것으로 예상된다.

특히 여러 측면에서 감소와 쇠퇴 형상을 보였던 충남 북동부 내륙지역의 감소세가 둔화되고 일부는 오히려 반전하여 증가 혹은 발전하는 등 그 효과는 지속되고 점차 커질 것으로 판단된다.

두 고속도로 개통으로 성장가능성은 높아졌으나, 개별 진출입시설(IC)로부터 각 시·군의 주요 거점까지 연결되는 연계교통망체계가 아직 미비하고 자족성, 통합성이 미약하여 모든 도시의 보완·상생관계를 기대하기는 아직 어려운 상태이다.

그러나 이들 고속도로의 개통으로 물류수송시간 단축, 비용 경쟁력 강화 등과 같은 기회요인을 제공함으로써 산업발달을 촉진시킬 가능성이 높고 낙후된 지역산업의 활성화가 예견되며, 대전과 서해안지역과의 물리적 장애의 턱이 낮

아져 공간통합의 기회와 산업협력을 기대할 수 있다.

분석결과 가장 두드러진 효과가 제조업체의 증가인데, 역시 두 고속도로의 개통으로 IC 주변 10km 이내에 다수의 공장이 입지할 것으로 보이며 기존의 산업단지 내 이외에도 다수의 기업이 입지하여 매출을 일으키며 지방재정세수 증대에 기여할 것으로 전망된다.

그러나, 생활권의 광역화로 인해 매력도와 흡인력이 낮은 시·군의 경우에는 주변 큰 도시 혹은 매력도가 높은 도시로 인구 이동이 생겨서 개발소외지역이 발생할 가능성이 있으므로 이에 대한 대응방안 모색이 필요하다. 예를 들어, 고속도로 IC와 종점부 주변의 개발과 연계도로 확충을 통해 고속도로의 광역 접근성을 활용한 아울렛, 쇼핑단지와 같은 유통산업과 물류·제조산업의 확대도 함께 고려해야 한다. 이를 위해 각 지자체에서는 인구와 산업 유치를 위한 다양한 인센티브를 준비해야 할 것이고, 민간부분과 시민단체는 합리적인 견제와 협조를 통해 상생해 나가야 할 것입니다.

고속도로 개통은 시작에 불과하다. 이제 발전의 기초가 다져진 것이다. 이를 계기로 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 것입니다.

대전~당진, 서천~공주 고속도로 개통은 기회이고, 앞으로 이러한 기회를 잘 활용할 때 충남 북동부 지역의 발전과 그 영향이 충남 전체로 뻗어나갈 수 있을 것이다.

제 2 주제

대전-당진, 공주-서천간 고속도로
개통과 연계한 주변지역 활성화 방안

김	정	연	충남발전연구원	선임연구위원
한	상	욱	충남발전연구원	연구위원
오	용	준	충남발전연구원	책임연구원
윤	정	미	충남발전연구원	책임연구원
송	지	현	충남발전연구원	연구원

대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 활성화 방안

김정연, 한상욱, 오용준, 윤정미, 송지현 | 충남발전연구원

1. 서론

- 교통체계의 발달은 지리공간 위에서 시간거리(time-distance)와 비용거리(cost-distance)를 단축시켜, 시공간(time-space)과 비용공간(cost-space)의 상대적 수렴을 가져온다.
- 특히 고속도로는 인구·산업이 집적된 도시와 도시, 사람과 목적지, 생산지와 소비지를 최단거리·최단시간으로 연결하여 상호 교환효율을 극대화해 준다. 따라서 고속도로는 막대한 투자비가 소요되는 사회간접자본시설이지만, 일단 건설되면 주민생활, 산업활동, 그리고 지역발전에 절대적인 파급효과를 미치게 된다.
- 고속도로가 지역에 미치는 효과는 그 종류와 관련지역의 여건에 따라 正의 효과 또는 負의 효과로 작용한다. 따라서 고속도로의 영향권 내에 있는 지역에 있어서 正의 파급효과가 최대화되고 負의 파급효과가 최소화할 수 있도록 상호 연관된 사회·경제조건의 適否에 대한 면밀한 事前檢討와 정책대안 모색이 필요하다.
- 대전-당진, 공주-서천간 고속도로가 개통될 경우 그 영향권에 속한 시·군들은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 경제·사회 부문에서 발전이 촉진되고, 나아가서 충남 전체의 균형발전을 선도할 가능성이 높다.
- 그러나 다른 한편에서는, 고속도로 접속도로 중에는 교통지체와 교통사고 위험도가 증가할 수 있고, 고급상품·전문서비스 고객의 역외 이탈이 더욱 확대될 수 있다. 나아가 고속도로 IC 연결부 등의 토지 난개발과 고속도로 노선에 의한 커뮤니티 단절, 생태·경관 훼손 등의 문제가 발생할 수 있다.
- 따라서 이 논문은 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통이 주변지역에 미치는 正의 효과를 극대화하고 負의 효과를 극소화함으로써 지역경쟁력을 강화하기 위한 정책방향을 모색하고자 한다.

2. 고속도로 현황과 주변지역 여건

1) 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 현황

□ 고속도로 주요시설

- 대전-당진, 공주-서천간 고속도로는 총연장이 153km로서 4차로로 건설되며, 대전-행정중심복합도시-천안~논산간 고속도로와 충청남도의 내륙을 연결하는 국가기간망이다.
 - 대전-당진간 고속도로는 연장이 91.6km이며, 대전-행정중심복합도시-공주-천안~논산간 고속도로-예산-당진-서해안고속도로를 노선으로 한다.
 - 공주-서천간 고속도로는 연장이 61.4km이며, 공주-청양-부여-서천-서해안고속도로를 노선으로 한다.
- 주요시설로서 JCT는 총 5개소이며, IC는 총 14개소, 휴게소 6개소, 교량 222개소 32.4km, 터널은 12개소 5.2km이다.
 - 주요 JCT는 대전-당진간 고속도로의 당진, 공주, 유성 등 3개소, 공주-서천간 고속도로의 동서천, 서공주 등 2개소이다.
 - IC는 대전-당진간 고속도로의 면천, 고덕, 예산, 신양, 유구, 마곡사, 공주, 동공주, 북유성 등 9개소, 공주-서천간 고속도로의 동서천, 서부여, 부여, 청양, 서공주 등 5개소이다.
 - IC간 평균 거리는 대전-당진간 고속도로가 9.2km이고, 공주-서천간 고속도로는 11.2km이다.
 - 휴게소는 대전-당진간 고속도로의 면천, 예산, 신평, 공주의 4개소, 공주-서천간 고속도로의 부여, 청양 2개소이다.
 - 교량은 대전-당진간이 142개소(20.4km)이며, 공주-서천간이 80개소(12.0km)이고, 터널은 대전-당진간이 7개소(3.2km), 공주-서천간이 5개소(2.0km)이다.
- 이러한 고속도로의 개통은 서해안고속도로와 천안-논산간고속도로, 호남고속도로를 연결함으로써 효율적인 고속도로망을 구축하였으며, 이로 인하여 운행시간이 대전-당진간 고속도로는 2시간에서 1시간대로, 공주-서천간 고속도로는 1시간 20분에서 40분으로 운행시간을 단축하였으며, 연간 3천억원의 물류비 절감효과를 거둘 수 있을 것으로 예측된다.

〈표 1〉 고속도로 사업 개요

구 분		당진~대전	서천~공주
개 요	연 장	91.6km	61.4km
	경 유 지	당진~예산~공주~대전	서천~부여~청양~서공주
	차 로 수	4차로	4차로
	사 업 비	1조 7,253억원	9,387억원
	사업기간	2001년~2009년	2001년~2009년
주 요 시 설	분기시설 (JCT)	3개소 (당진, 공주, 유성)	2개소 (동서천, 서공주)
	출입시설 (IC)	9개소 (면천, 고덕, 예산, 신양, 유구, 마곡사, 공주, 동공주, 북유성)	5개소 (동서천, 서부여, 부여, 청양, 서공주)
	휴 게 소	4개소 (면천, 예산, 신평, 공주)	2개소 (부여, 청양)
	유지관리	1개소(공주지사)	1개소(부여지사)
	영 업 소	9개소	5개소
	교 량	142개소(20.4km)	80개소(12.0km)
	터 널	7개소(3.2km)	5개소(2.0km)
건 설 효 과	<ul style="list-style-type: none"> ○ 효율적인 고속도로망 구축 (서해안, 논산-천안, 호남지선, 행복도시, 신충남도청) ○ 충남 내륙지역의 개발 촉진 ○ 운행시간 단축: 2시간 → 1시간 ○ 물류비 절감: 2천억원/년 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 효율적인 고속도로망 구축 (서해안, 당진-대전선과 연계) ○ 충남 서부 내륙지역의 개발 촉진 ○ 운행시간 단축: 1시간 20분→40분 ○ 물류비 절감: 1천억원/년 	



<그림 1> 고속도로 노선도

□ 출입시설 현황

- 주요 출입시설은 JCT와 IC를 포함하여 진출입이 가능한 시설은 총 14개소로 대전에는 1개소, 충남에는 13개소가 건설된다.
 - 공주 5개소, 예산 3개소, 당진 1개소, 청양 1개소, 부여 2개소, 서천 1개소이다.
- 고속도로와 접속되는 도로는 고속도로 3개 노선, 국도 6개 노선, 지방도 2개 노선, 군도 1개 노선, 도시계획도로 1개 노선이다.
 - 고속도로 3개 노선 (호남지선, 서해안선, 천안-논산간 고속도로)
 - 국도 9개 노선 (국도 4, 21, 23, 32, 36, 39호)
 - 지방도 2개 노선 (621, 645호)
 - 군도 1개 노선 (당진 군도 1호)
 - 도시계획도로 11개 노선 (대로 1-10호)
- 출입시설 형식은 트럼펫형과 다이아몬드형을 기본으로 다양한 형태의 형식으로 건설된다.

□ 휴게소 현황

- 총 6개의 휴게소가 건설되며, 면적은 398,834m²이고, 총 주차대수는 744이다.
 - 대전-당진간 고속도로에는 4개소(공주, 신평, 예산, 면천)가 설치되며, 299,926m²에 531대의 주차 가능
 - 공주-서천간 고속도로에는 2개소(청양, 부여백제)가 설치되며, 98,908m²에 213대의 주차 가능
- 휴게소의 주차규모는 대형이 3개소, 중형이 3개소가 건설된다.
- 휴게소의 평균 이격거리는 46.5km이고, 대전-당진간 고속도로는 53.8km이며, 공주-서천간 고속도로는 24.8km이다.

〈표 2〉 출입시설 현황

구분	입체교차명 (위치)	접속도로	행 정 구 역	형 식	비고
당진 - 대전간	유성JCT	호남지선	대전 유성 하기동	준직결Y형	
	북유성IC	대로01-10호	대전 유성 안산동 충남 연기 금남 용담리, 두만리	더블트럼펫형	
	동공주IC	국36호	충남 공주 장기 하봉리, 동현리	트럼펫+다이아몬드	
	공주IC	국23호	충남 공주 월미동, 우성 귀산리	변형크로바형	
	공주JCT	논산-천안선	충남 공주 우성 도천리	변형크로바+ 직결형	
	마곡사IC	국32호	충남 공주 사곡 호계리	2지직결 + 트럼펫형	
	유구IC	국39호	충남 공주 유구 유구리, 신영리	더블트럼펫형	
	예당IC	지645호	충남 예산 신양 대덕리, 신양리, 만사리	더블트럼펫형	
	예산IC	국21호	충남 예산 오가 월곡리, 신석리	더블트럼펫형	
	고덕IC	지621호	충남 예산 고덕 대천리	더블트럼펫형	
	면천IC	군1호	충남 당진 면천면 삼웅리, 송학리	트럼펫형	
	당진JCT	서해안선	충남 당진 당진 사기소리	트럼펫형	
서천 - 공주간	서공주JCT	대전-당진간	충남 공주 우성 단지리 문리, 동대리	직결 Y형	
	서공주IC	국36호	충남 공주 우성 대성리	트럼펫형	
	청양IC	국39호	충남 청양 청남 내직리, 곡리, 정산면 학암리	트럼펫형	
	부여IC	국39호	충남 부여 은산 가중리	트럼펫형 + 다이아몬드형	
	서부여IC	국4호	충남 부여 홍산 무정리	트럼펫형 + 다이아몬드형	
	동서천JCT (IC겸용)	서해안선 국29호	충남 서천 화양 추동리	변형크로바형 (IC 및 JCT 겸용)	

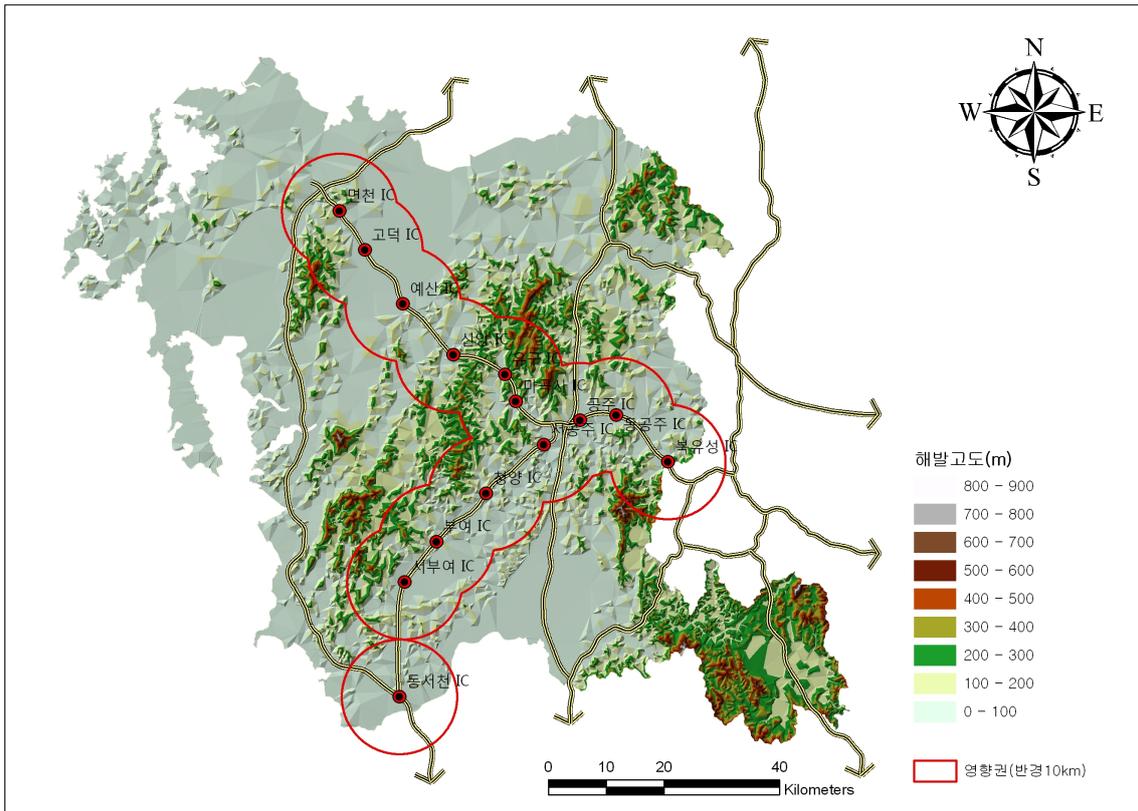
〈표 3〉 휴게소 현황

구분	휴게소명	규 모 (주차대수)	방 향	면적(m ²)	이격거리 (km)	비 고
당진 ~ 대전	공주	대형 (179대)	대전	43,400	-	
			당진	43,200		
	신평	중형 (108대)	대전	30,000	15.6	
			당진	30,000		
	예산	대형 (162대)	대전	49,194	12.7	
			당진	44,132		
면천	중형 (82대)	대전	30,000	33.1		
		당진	30,000			
서천 ~ 공주	청양	중형 (102대)	공주	29,089	-	
			서천	29,082		
	부여백제	대형 (111대)	공주	20,592	24.8	
			서천	20,145		

2) 고속도로 주변지역 현황과 문제점

□ 자연환경

- 대부분의 구간이 저산성 구릉지 및 구릉성 평야지대를 통과한다.
 - 대전-당진간 고속도로는 호남고속도로 분기점-동공주IC 구간은 계룡산지의 북측 가장자리를 통과하고, 공주시-예산IC 구간은 차령산맥을 가로지르다가, 예산IC부터 고덕IC까지는 저산성 평야지대를 지나서, 고덕IC부터 서해안고속도로 분기점까지는 가야산지의 북측 가장자리를 통과한다.
 - 공주-서천간 고속도로는 거의 대부분의 구간이 차령산맥 남측의 산복(山腹) 또는 가장자리를 통과한다.
- 따라서 2개의 고속도로는 자연지리적인 제약으로 도로망의 발달이 지체되었던 산촌지역의 접근성을 크게 제고하고 하고 있으나, 자연성이 우월한 지역에 인공구조물이 놓임으로써 경관·생태환경을 악화시키는 요인으로 작용하는 면도 있을 것이다.



〈그림 2〉 대전-당진 및 공주-서천간 고속도로 노선과 지형

□ 인구와 지역경제

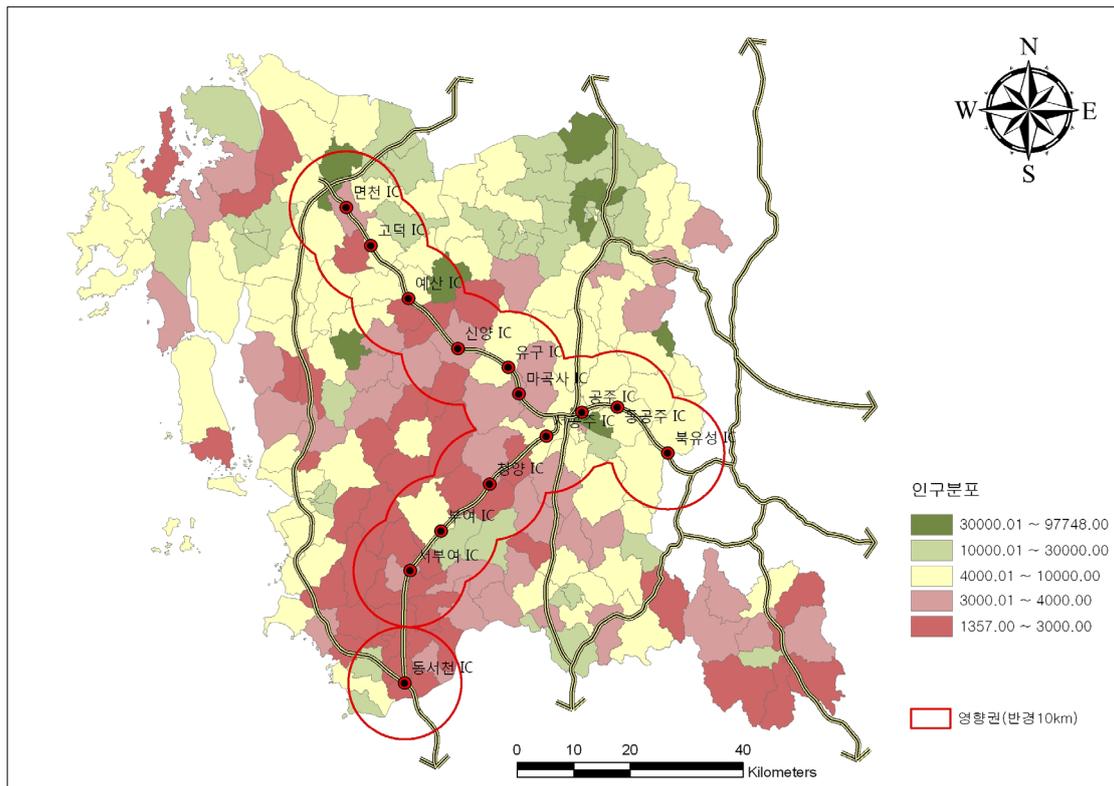
- 시·군 단위로 보면, 대부분의 인구 감소지역과 일부 성장지역이 혼재하고, 공주와 당진을 제외한 4개 군은 충남 내에서도 가장 큰 폭으로 인구과소화와 고령화가 진행되고 있는 지역이다.
 - 제조업이 발달한 충남북부의 당진군을 제외한 충남의 중부내륙 및 남부에 위치한 공주, 부여, 서천, 청양, 예산은 인구가 감소하고 있다.
 - 이에 따라 고속도로 주변지역 전체의 인구밀도 역시 계속 낮아져 2008년 144명/km²로서 전국 평균인 497명/km²의 절반에도 미치지 못한다.
 - 특히, 부여, 서천, 청양은 9만명 이하의 과소지역이면서, 인구감소율도 각각 -2.33%, -2.76%, -2.58%로 높다.
 - 고속도로 주변지역 전체적으로 65세 이상 노령인구 비율이 1998년 12.7%에서 2008년 20.1%로 증가하여 초고령사회로 급격하게 전환되고 있다.

〈표 4〉 고속도로 주변지역의 인구현황 및 변화율

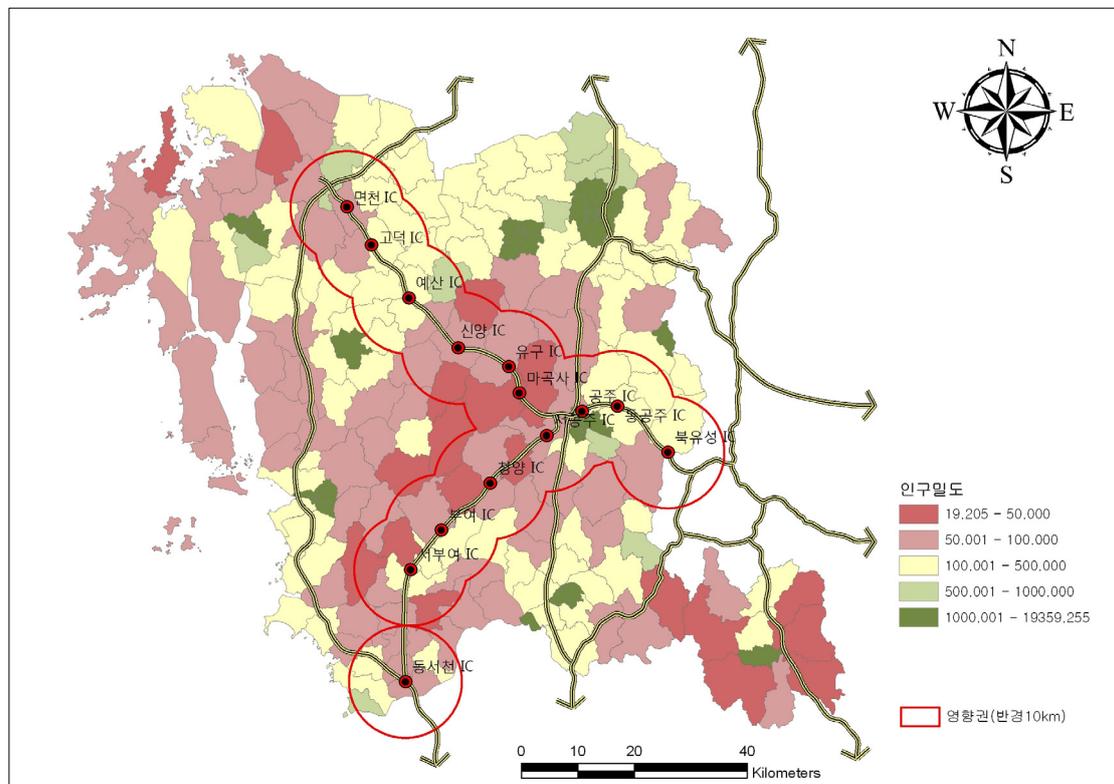
구분	1998년				2008년				연평균 변화율(%)			
	인구 (천명)	밀도 (명/㎢)	인구구조(%)		인구 (천명)	밀도 (명/㎢)	인구구조(%)		인구	15~64 세	65세 이상	
			15~64세 비율	65세 이상비율			15~64세 비율	65세 이상비율				
전국	46,991	471	72.2	6.4	49,540	497	72.6	10.2	0.53	0.57	5.29	
대전광역시	1,341	2,486	71.8	5.0	1,480	2,744	73.2	8.1	0.99	1.19	5.88	
충청남도	1,913	222	64.4	10.2	2,018	235	68.2	14.5	0.54	1.11	4.15	
고속도로 주변지역	공주	137	146	69.8	11.4	125	133	68.0	17.3	-0.90	-1.16	3.32
	부여	97	155	69.1	14.3	77	123	63.0	24.0	-2.33	-3.22	2.86
	서천	80	224	69.2	15.0	60	169	62.5	25.3	-2.76	-3.76	2.47
	청양	43	90	68.6	15.7	33	69	60.8	27.4	-2.58	-3.74	2.97
	예산	105	194	70.5	12.4	88	163	65.7	21.1	-1.77	-2.46	3.62
	당진	125	188	70.0	10.7	136	205	67.8	16.0	0.85	0.52	4.97
소 계	587	163	69.7	12.7	519	144	65.7	20.1	-1.22	-1.80	3.44	

자료: 통계청, 주민등록인구 통계연보, 각 년도

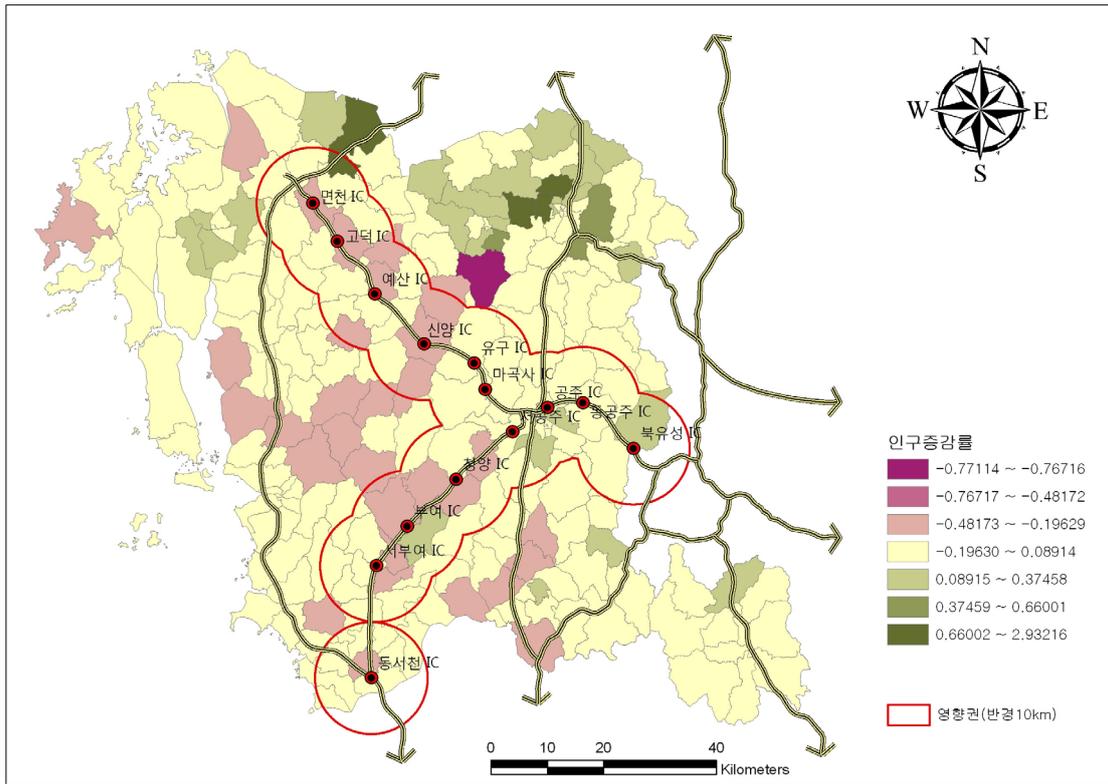
- 고속도로의 직접영향권내(10km)에 있는 읍·면을 단위로 보면, 2개의 고속도로가 인구규모, 인구변화, 인구구조 등의 면에서 시·군 전체를 단위로 할 때보다 상대적으로 더 저조한 지역으로 나타난다.
 - 인구규모는 대전광역시-공주시까지 구간을 제외한 대전-당진간 고속도로와 공주-서천간 고속도로의 대부분 구간에 있는 읍·면이 인구 4,000명 이하로 영세하다.
 - 인구밀도는 대전광역시-공주시까지 구간 및 예당평야의 일부 읍·면을 제외한 대부분이 100㎢로 매우 낮다.
 - 인구변화율은 공주시의 동·읍·면과 부여읍을 제외하면 매우 높은 감소율을 보이고 있다.
 - 노령화지수는 대전-당진간 고속도로의 경우는 상대적으로 높은 지역과 낮은 지역이 혼재되어 있으나, 공주-서천간 고속도로의 경우는 부여읍, 서천읍, 장항읍을 제외한 대부분의 면지역이 264 이상으로 충남지역 내에서 가장 높은 지역에 속한다.



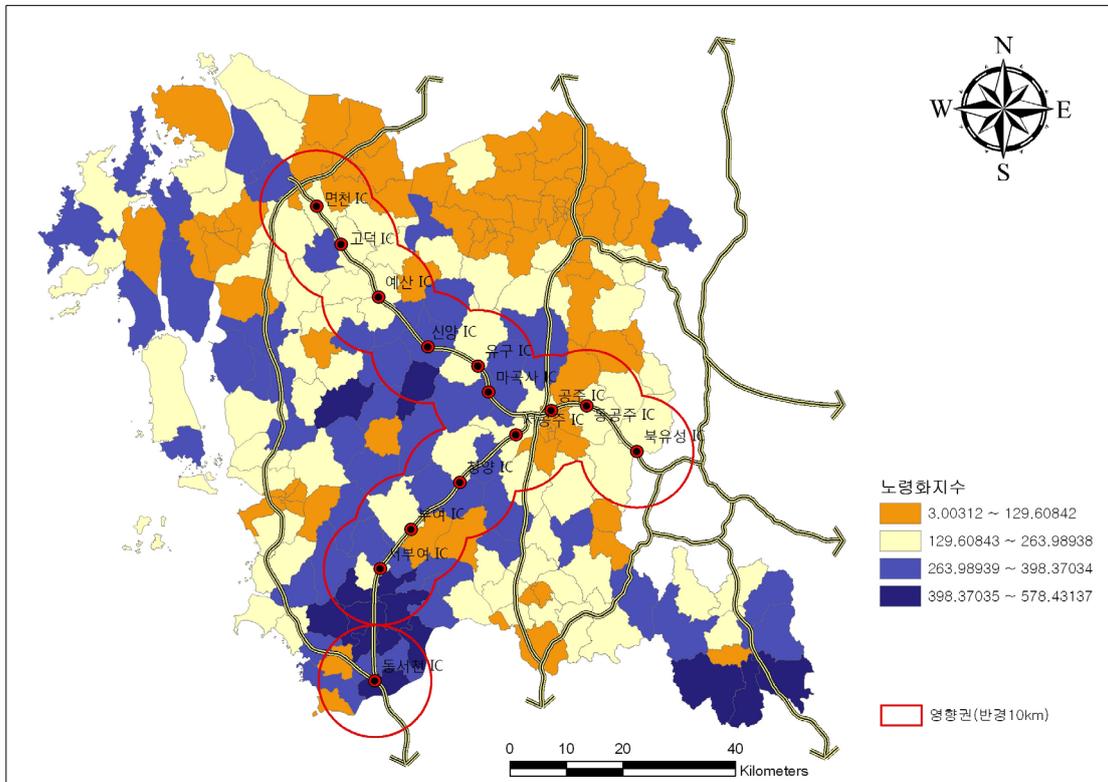
<그림 3> 읍·면별 인구분포



<그림 4> 읍·면별 인구밀도 분포



<그림 5> 읍·면별 인구 증감률



<그림 6> 읍·면별 노령화지수

□ 제조업체수의 변화

- 충남의 제조업체 수는 1995년 2,715개에서 2007년 1,497개로 매년 4%이상 성장하였다.
- 고속도로 주변지역의 제조업체수 변화는 6개 시·군에서 1995년 687개에서 2007년 1,497개로 연평균 6.7%씩 증가하였다.
- 그러나 시·군별로 보면 제조업체 수의 급격한 증가지역과 정체 또는 쇠퇴 지역으로 이원화되어 있다.
 - 당진, 예산, 서천은 높은 제조업체수 증가율이 각각 17.4%, 6.1%, 5.3%인 반면에, 청양, 부여, 공주는 각각 1.53%, -1.84%, -2.29%이다.

〈표 5〉 고속도로 주변지역 제조업체수 변화

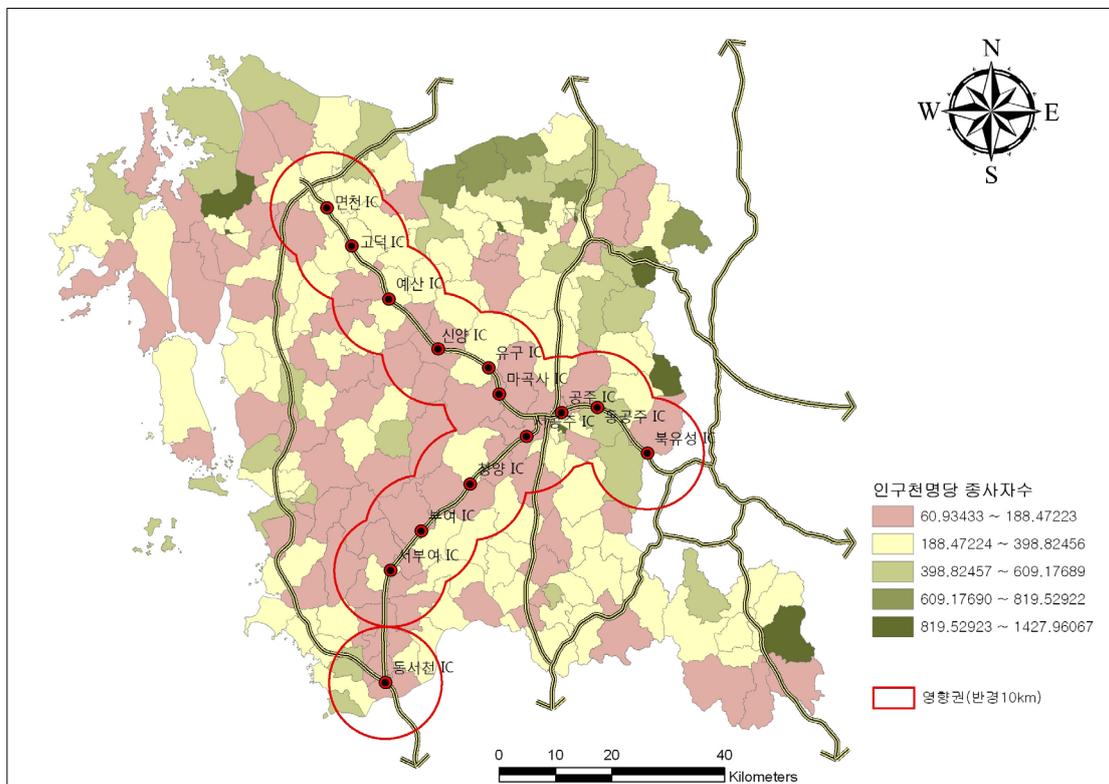
구분	제조업체수						연평균 증가율 (%)
	1995년		2000년		2007년		
	개소	비율(%)	개소	비율(%)	개소	비율(%)	
공주시	235	8.7	196	6.8	178	4.0	-2.29
부여군	105	3.9	84	2.9	84	1.9	-1.84
서천군	75	2.8	105	3.6	139	3.2	5.28
청양군	40	1.5	39	1.3	48	1.1	1.53
예산군	114	4.2	84	2.9	234	5.3	6.18
당진군	118	4.3	140	4.8	814	18.5	17.46
주변지역계	687	25.3	648	22.4	1,497	34.0	6.71
충남지역계	2,715	100.0	2,893	100.0	4,408	100.0	4.12

□ 사업체 종사자수의 변화

- 충남의 종사자수는 1995년 112,354명에서 2007년 184,734명으로 매년 4% 이상 성장하였다.
- 6개 고속도로 주변지역의 사업체 종사자수는 1995년 22,741명에서 2007년 24,785명으로 연평균 0.7%씩 증가하였으나, 시·군별로 차별적인 변화를 보이고 있다.
 - 당진(2.9%), 청양(1.2%), 서천(0.8%) 등의 지역이 매년 증가하는 추세를 나타낸 반면에, 부여(-2.4%), 예산(-0.58%) 지역의 종사자수는 감소한 것으로 나타났다.

〈표 6〉 고속도로 주변지역 사업체 종사자수 변화

구분	사업체 종사자수						연평균 증가율
	1995년		2000년		2007년		
	개소	비율	개소	비율	개소	비율	
공주시	4,257	3.8%	4,600	3.6%	4,377	2.4%	0.23%
부여군	3,460	3.1%	2,493	1.9%	2,582	1.4%	-2.41%
서천군	2,800	2.5%	2,481	1.9%	3,106	1.7%	0.87%
청양군	1,431	1.3%	1,576	1.2%	1,660	0.9%	1.24%
예산군	4,588	4.1%	3,117	2.4%	4,277	2.3%	-0.58%
당진군	6,205	5.5%	5,909	4.6%	8,783	4.8%	2.94%
주변지역계	22,741	20.2%	20,176	15.6%	24,785	13.4%	0.72%
충남지역계	112,354	100%	129,484	100%	184,734	100%	4.23%



〈그림 7〉 인구 천명당 사업체 종사자수

□ 생산액의 변화

- 충남의 생산액은 1995년 약 15조에서 2007년 95조로 매년 16% 이상 성장하였다.
- 고속도로 주변지역의 생산액 변화를 살펴보면 6개 시·군 지역은 1995년 약 2조 8천억원에서 2007년 약 14조원으로 연평균 14% 이상 증가하였다.

- 생산액 증가가 큰 지역은 당진(21.9%), 예산(12.3%), 공주(9.6%) 등으로 나타났다으며, 대부분 매년 일정 비율 이상의 생산액 증가가 일어났다.

〈표 7〉 고속도로 주변지역의 생산액 변화

구분	생산액						연평균 증가율
	1995년		2000년		2007년		
	백만원	비율	백만원	비율	백만원	비율	
공주시	476,960	3.2%	861,171	2.2%	1,430,580	1.5%	9.59%
부여군	392,891	2.6%	512,428	1.3%	785,738	0.8%	5.95%
서천군	711,439	4.7%	984,523	2.5%	1,848,909	1.9%	8.28%
청양군	211,463	1.4%	402,103	1.0%	589,987	0.6%	8.93%
예산군	326,781	2.2%	485,832	1.2%	1,325,050	1.4%	12.37%
당진군	757,227	5.0%	1,882,751	4.8%	8,191,575	8.6%	21.95%
주변지역계	2,876,761	19.1%	5,128,808	13.1%	14,171,839	14.9%	14.21%
충남지역계	15,071,065	100%	39,131,782	100%	95,317,402	100%	16.61%

□ 농가인구 변화

- 충남의 농가인구는 1995년 56만명에서 2007년 43만명으로 연평균 1.88%씩 감소하였다.
- 고속도로 주변지역의 농가인구는 1995년 약 23만 명에서 2007년 약 16만명으로 연평균 2.5%씩 감소하였다.
- 농가인구 감소가 큰 지역은 당진(-4.37%), 부여(-4.30%), 예산(2.40%) 등으로 나타났다.

〈표 8〉 고속도로 주변지역 농가인구 변화

구분	1998년		2002년		2007년		연평균 증가율
	명	비율	명	비율	명	비율	
공주시	39,815	7.1%	35,932	7.4%	36,191	8.3%	-0.76%
부여군	41,906	7.5%	39,327	8.1%	20,292	4.7%	-4.30%
서천군	33,267	5.9%	24,469	5.0%	29,604	6.8%	-0.92%
청양군	23,297	4.2%	19,862	4.1%	20,065	4.6%	-1.16%
예산군	40,094	7.2%	36,887	7.6%	28,552	6.6%	-2.40%
당진군	53,289	9.5%	42,751	8.8%	25,345	5.8%	-4.37%
주변지역계	231,668	41.4%	199,228	41.0%	160,049	36.9%	-2.58%
충남지역계	560,100	100%	485,596	100%	433,586	100%	-1.88%

□ 생활권

- 주민설문조사 결과에 따른 지역주민의 일상적인 물품 및 서비스 구매형태를 보면, 고차(higher-order)의 상업·서비스 기능일수록 수도권과 대전광역시, 천안시의 영향권이 확대되고 있다.
 - 일용품 구매는 시·군 주민이 시·군청소재지를 67~100% 정도 이용하고 있으나, 가전제품 구매나 병원시설의 경우에는 천안시, 대전광역시, 서울·경기 및 기타 지역으로 확대되고 있다.
- 상품 및 서비스의 유형별 점유비율은 일상용품, 가전제품, 병원, 종합병원 순으로 높게 나타난다.
 - 일상용품 구매는 시·군 중심지를 72.7%(아산)~100%(천안·서산) 이용하고 있으나, 가전제품 구매의 경우는 시·군간 점유비율의 편차가 크게 나타나면서 상대적으로 자족성이 떨어진다.
 - 병원시설 이용은 시·군의 일반병원을 39.6%(청양)~99.5%(천안) 이용하고 있으나, 종합병원의 경우는 시·군내의 종합병원의 유무에 따라 현격한 차이를 보인다.
- 시·군 중심지에서 타 지역으로 상품구매권과 서비스이용권이 이동하는 경우는 종합병원, 일반병원, 가전제품, 일상용품 순이다.
 - 일상용품은 천안시가 충청도 전체 구매력의 19.4%를, 대전광역시가 3.1%, 서울·경기 및 기타 지역이 1.3%를 점유하고 있다.
 - 가전제품은 천안시가 21.9%, 대전광역시 13.2%, 서울·경기 및 기타 지역이 4.7%를 점유한다.
 - 병원시설 이용은 일반병원의 경우 천안시가 21.8%, 대전광역시 7.8%, 서울·경기 및 기타 지역 2.5%를 점유하고 있으며, 종합병원은 천안시 37.3%, 대전광역시 27.9%, 서울·경기 및 기타 지역 13.7%를 점유한다.
- 이상의 결과를 토대로 상품 및 서비스 계층별 생활권의 구성 특성을 살펴보면 다음과 같다.
 - 일상용품의 경우 천안시와 아산시가 동일한 권역을 형성하고 있고, 대전광역시를 중심으로 연기군, 공주시, 계룡시가 동일권역으로 나타나며, 서산시를 중심으로 태안군이 같은 권역을 형성하고 있다. 자체 구매권이 가장 약한 청양군의 경우 상품구매 패턴이 공주·부여·보령 등으로 분산되어 나타나며, 그 외의 시·군은 자체적으로 상품구매권을 형성하고 있다.
 - 가전제품 구매권의 경우 천안시와 대전광역시를 중심으로 일용품 구매

권 보다 확대되어 나타난다. 천안시의 상권은 아산시, 예산군까지 확대되었고, 대전광역시의 경우도 연기군, 공주시, 청양군, 부여군, 논산시, 계룡시, 금산군으로 더욱 확대되었다.

- 일반병원 이용권의 경우도 가전제품 구매권과 유사한 패턴을 보이나, 종합병원 이용권의 경우는 천안시와 대전광역시로 더욱 집중되는 경향을 보인다.

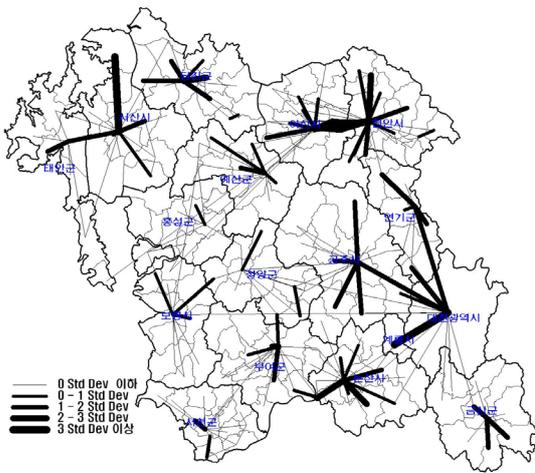
〈표 9〉 상품 및 서비스 유형별 시·군 점유율(2006)

일용품		가전제품		병 원		종합병원	
시·군	점유율(%)	시·군	점유율(%)	시·군	점유율(%)	시·군	점유율(%)
연기	67.2	청양	16.3	청양	39.6	청양	0.0
아산	72.7	태안	36.0	연기	52.5	당진	0.0
청양	77.4	금산	41.3	계룡	57.5	계룡	0.0
계룡	79.5	연기	42.4	아산	61.5	연기	0.0
보령	84.2	계룡	50.0	태안	64.2	아산	0.0
태안	84.6	아산	51.0	부여	70.3	부여	0.0
서천	87.5	서천	57.1	금산	75.0	서천	0.0
공주	87.8	공주	63.8	예산	76.7	태안	12.0
부여	89.4	부여	65.6	논산	77.5	금산	12.8
금산	89.6	논산	71.3	공주	81.7	예산	17.8
논산	92.5	예산	77.8	당진	84.7	공주	20.0
예산	93.3	보령	81.6	서천	87.0	논산	27.8
당진	95.9	당진	82.9	홍성	90.0	홍성	32.4
홍성	98.6	홍성	92.8	서산	91.5	서산	42.7
천안	100.0	서산	96.2	보령	92.1	보령	60.5
서산	100.0	천안	97.9	천안	99.5	천안	96.8

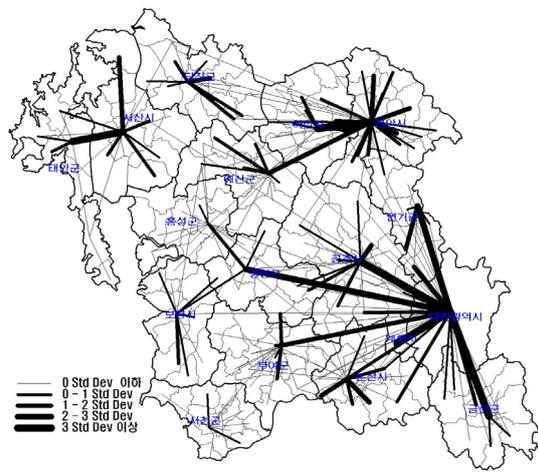
자료: 충청남도(2006), 지역주민의식 및 수요조사.

- 이러한 경향은 지역간 교통체계 정비로 접근성이 개선되고, 중·대도시에 대형마트가 입점하면서 시·군 중심지들의 배후상권이 위축되고 있고, 중·대도시의 상품 및 서비스에 대한 주민선호도가 여전히 높기 때문이다.
- 2개의 고속도로가 개통될 경우 고속도로 주변지역 주민의 대전광역시에 있는 고급상품 구매와 전문서비스(종합병원 등) 이용도는 대전시와 멀어질수록 접근성 개선효과가 크기 때문에 높아지게 될 것이나, 서해안고속도로를 통해 수도권으로 접근하기 쉬운 지역은 대전 이용도가 낮아질 것이다.

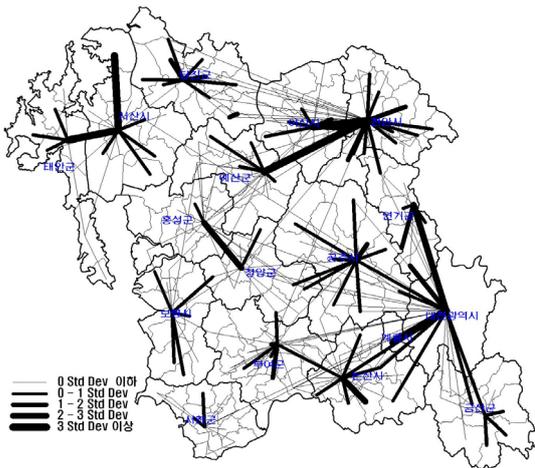
- 중저가 상품 및 서비스의 경우는 대부분의 시·군에서 대전광역시에 대한 의존도가 크게 높아지지 않을 것이다. 그 이유는 시·군 주민들이 승용차를 이용하여 대전광역사에서 한꺼번에 여러가지 물품구입·서비스이용을 하기 위한 다목적 통행(Multiple Purpose Trip)을 하지 않는 한 시·군에 입지해 있는 대형할인점 등을 이용하는 것이 비용과 시간 면에서 효율적이기 때문이다.



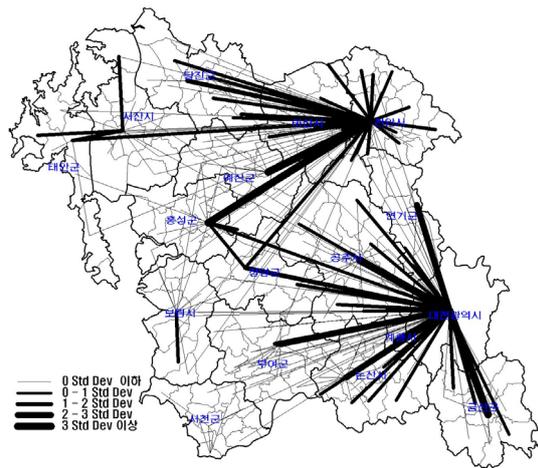
〈그림 8〉 일용품 구매권



〈그림 9〉 가전제품 구매권



〈그림 10〉 일반병원 이용권



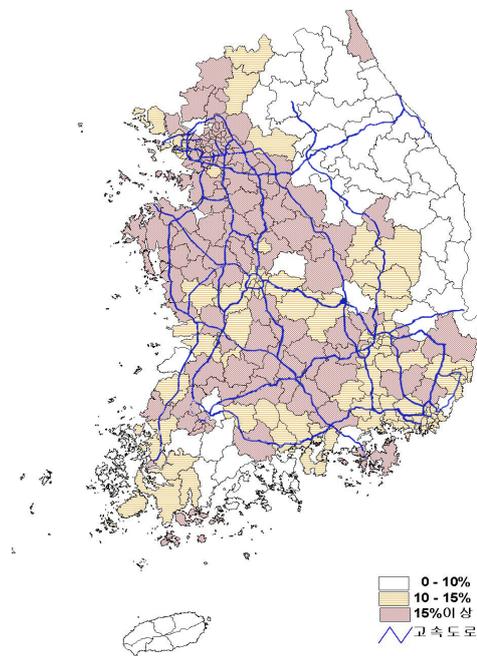
〈그림 11〉 종합병원 이용권

자료: 충청남도(2008), 제3차 충청남도종합계획 수정계획(2008-2020).

3) 고속도로 주변지역의 잠재력 및 위협요인

(1) 개발 잠재력으로서의 장점과 기회

- 국토의 중심부에 위치한 지리적 이점과 더불어, 고속도로망 확충에 따른 전국적 접근성이 크게 양호해질 것이다.
- 충남지역에 대전-당진간, 공주-서천간 고속도로가 확충됨으로써 인구 1,000명당 고속도로 밀도가 전국에서 가장 높아지고, 교통소외지역의 문제를 해소하며, 충남도 전역이 1시간 생활권을 실현하게 될 것이다.
 - 충남의 고속도로는 현재 5개 노선 301km에서 7개 노선 454km로 153km가 늘어나게 된다.
 - 인구 1,000명당 고속도로 연장률은 0.235km로서 전국 1위 지역으로 부상할 것이다(전국 평균 0.073km).
- 고속도로 주변지역은 국토의 중심부에 속한 지역으로서 고속도로·국도를 통한 전국 다른 시·군과의 단순 물리적 접근성이 가장 양호한 지역에 속하고, 고속도로 개통에 따른 시간거리 단축효과도 매우 높은 지역이다.



자료 : 김정연·이종상(2001)

〈그림 12〉 고속도로망 확충에 따른 시·군별 단순시간거리 단축률(1995~2009)

〈표 10〉 고속도로 개통에 따른 지역간 통행시간 단축효과

구 분	지역간 평균 통행시간 ¹⁾		평균 단축시간 (B-A)	단축률(%)
	1995(A)	2009(B)		
청양군	34,985	23,797	11,188	32.0
금산군	36,076	25,697	10,379	28.8
당진군	39,135	28,756	10,379	26.5
아산시	33,935	24,163	9,773	28.8
예산군	32,462	25,153	7,309	22.5
태안군	31,153	24,594	6,559	21.1
홍성군	30,999	24,971	6,028	19.4
서천군	29,374	23,749	5,624	19.1
서산시	29,556	24,767	4,789	16.2
공주시	27,875	23,129	4,746	17.0
연기군	26,625	22,255	4,370	16.4
천안시	26,707	22,477	4,230	15.8
보령시	26,639	22,509	4,130	15.5
논산시	27,787	23,906	3,881	14.0
부여군	27,703	24,377	3,327	12.0
충남평균	30,734	24,287	6,447	20.3
전국평균	32,972	28,336	4,636	14.3

1) 지역간 평균 통행시간은 1995년부터 2009년까지 계획 고속도로가 개통될 경우 하나의 시·군으로부터 전국의 다른 모든 시·군까지의 단순 시간거리의 합을 전국의 시·군 수(165개)로 나눈 값임

□ 기존의 R&D, 산업집적지, 물류·유통기능 등을 활용한 지식 중심의 신산업 클러스터 형성에 유리하다.

- 충남 북부지역의 산업화 수요가 대전-당진간 고속도로를 따라 당진의 남부 지역과 예산지역으로 확산되고, 공주지역에도 물류·유통 및 산업입지 잠재력이 더욱 커질 것이다.
- 대전광역시, 충남 서북부의 신산업지대, 충남 서남부의 서천(생태연구·생태산업)·군산(자동차·기계산업·항만)·새만금(농업, 제조업, 관광·레저, 국제업무, 과학·연구, 신·재생에너지, 물류, 유통, 생태·환경 등을 구상) 등이 최대 1시간 이내에 도달할 수 있는 고속도로 기종점 인근에 입지해 있어서 각각의 역량을 활용하거나 융합한 신산업의 육성이 용이하다.
- 이러한 잠재력을 이용하여 관광·휴양, 산업, R&D 기능 등이 복합된 새로운 연계발전축 형성이 가능할 것이다.

- 고속도로 IC들이 농산촌의 새로운 지역활성화 거점으로서 역할을 하게 될 것이다.
 - 고속도로 IC의 대부분은 원재료나 제품수송이 유리하여 제조업체들이 선호할 뿐만 아니라 물류단지의 입지에도 적합하기 때문에 고속도로 개통 후 가장 변화가 심한 지역으로서 해당지역의 특성과 연계한 새로운 활성화 거점으로서 육성이 기대된다.
 - 2개의 고속도로에 설치되는 IC와 그 연접지역의 대부분은 가용토지, 지가, 도시와의 관계, R&D, 연관산업, 산업인프라, 노동시장과의 거리 등의 면에서 양호한 편이다.

- 다양한 역사·문화·자연자원을 활용한 고속도로 주변지역의 특성화 및 패키지를 도모할 경우 새로운 개념의 성장촉진기반 구축이 유리하다.
 - 2개의 고속도로의 기종점과 주변지역에는 과학기술도시, 고차의 행정도시, 산업도시, 역사·문화도시(고대, 근대), 국제항만, 항구도시 등 다양한 도시 및 집적지가 분포한다.
 - 2개의 고속도로 주변지역 중에서 그동안 접근성이 불리하여 차령산맥 일대의 저개발지역들이 청정한 산야로 남아있을 뿐만 아니라 역사·문화자산이 산재해 있고, 녹색농촌체험마을사업·전통테마마을사업·생태산촌마을종합개발사업·농촌마을종합개발사업 등을 통해 다양한 형태의 농산촌관광마을을 만들어 가고 있다.
 - 따라서 이 지역들이 고속도로에 의해 지역간 소통 및 접근성이 개선됨에 따라 각 지역의 특성을 살려 특화거점을 조성하여 그 주변을 유기적으로 연결하고, 이렇게 형성된 거점지역들을 네트워크 구조로 연계할 경우 성장 에너지가 촉발되어 새로운 성장축으로 발전할 수 있는 잠재력이 풍부하다.

(2) 제약여건으로서의 약점과 위협

□ 충남도내 지역간 불균형발전을 조장할 가능성

- 동일한 고속도로 노선상에 있는 지역 중에서도 그 특성과 발전전략에 따라 성장지역과 쇠퇴지역이 공존하고 있다.
- 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 주변지역에 있어서도 해당지역의 발전전략, 행정중심복합도시와 도청신도시의 건설, 대전광역시의 주변지역에 대한 영향력 확대 등의 파급효과가 어떻게 결합되어 지역에 작용하는가에 따라 성장지역과 쇠퇴지역으로 이원화될 수도 있다.

□ 인구와 지역경제 성과의 충남지역 밖으로 유출 심화 가능성

- 고속도로 개통으로 인한 접근성의 개선이 농산어촌지역의 수도권 또는 대전광역시 등에 대한 의존도를 더욱 심화시킬 수 있다.

□ 충남의 중부내륙과 서부지역에 있어서 성장거점 부재로 역외 의존도가 심화될 가능성

- 충남의 중부내륙과 서부지역은 중심성이 약한 소도시들이 정체되어 있는 반면에 충남 북부지역은 수도권에 남부지역은 군산시의 영향력이 확대되고 있다. 이러한 상황에서 2개의 고속도로 개통이 이들 도시들의 영향력 확대 통로로서 작용할 수 있으며, 그 경우 충남의 남부지역은 심각한 자족성 약화 및 상대적 낙후 문제에 직면할 가능성이 있다.

□ 고속도로 개통이 낙후지역의 쇠퇴를 더욱 촉진할 가능성

- 내륙지역의 지속적 인구감소와 노령화로 인한 정주기반 약화와 활력이 저하된 상태에서 고속도로가 개통·운영되면, 각종 개발사업이 투자효과가 높은 비교우위 지역에 집중될 수도 있으며, 이 경우 일부 낙후지역은 안락사할 가능성이 있다.

□ 대규모 건설사업과 고속도로 및 접속도로망의 교통량 증가에 따른 환경훼손 가능성 증대

3. 고속도로 주변지역의 위상과 개발전략

1) 고속도로 주변지역의 역할과 기능

□ 충청광역경제권 형성을 선도하는 새로운 개발축

- 충남북부의 신산업벨트·국제교역항만-중부내륙 중심도시권(대전시-청주시-행정중심복합도시), 즉 황해경제자유구역과 국제과학비즈니스벨트를 연계
- 장항·강경·군산(근대문화자산, 생태연구·산업단지)-공주·부여(전통문화자산, 역사도시, 문화산업)-행복도시·대전광역시(첨단도시문화 발신지, 문화산업)
- 나아가서 충북내륙의 산업지대·국제공항까지 연결하여 대전·충남·충북이 제휴·협력하는 충청권 전역이 광역경제권으로 성장

□ 충남의 동북부지역과 중서부·남부지역간 균형개발 선도

- 2개의 고속도로가 낙후지역에 연결효과(connective effect)를 실현해 줌으로써 지역간 경제·사회적 상호작용이 심화·확대되고, 지역의 경제·사회를 폐쇄체계로부터 개방체계로 전환시켜줌으로써 지역의 발전을 촉진
- 2개의 고속도로가 경부축에 집중된 경제적 역량을 서해안의 발전을 촉진하는 성장동력으로 활용할 수 있도록 연결통로로서 역할을 함으로써 충남 중부 및 남부 지역의 경제기반 강화 및 동서지역간 발전격차를 완화

□ 다양성과 개성을 지닌 신지방문화 창조의 축

- 금강문화권(백제문화·기호유교문화)과 내포문화권간의 교류와 융합을 통해 다양성과 개성을 지닌 새로운 충청문화의 형성기반을 마련하고, 나아가서 충북의 중원문화와도 교류·융합

□ 도농교류 활성화와 농촌경제 다각화, 농촌주민의 삶의 질 향상 통로

- 접근성의 획기적인 향상으로 수도권과 대전·청주·천안·군산 등의 주변도시민들의 충남 농촌지역에서 관광·휴양·체험, 5도2촌, 2도5촌, 정주활동이 활발해짐에 따라 농촌경제가 다각화·활성화
- 농촌주민은 다양한 문화·예술·체육·사회·의료 서비스를 손쉽게 이용

2) 고속도로 주변지역의 개발의 접근방법(건설교통부, 2004a)

□ 지역간 및 사업간 네트워크를 구축

- 개발의 시너지 효과를 극대화하고, 사업성을 제고하기 위하여 사업간·계획간·개발프로그램 간에 유기적 관계를 조성한다.
- 지역간 및 사업간 역할 및 기능을 분담토록 하여 지역 네트워크·사업 네트워크 간에 지속적인 개발 상승효과가 발생할 수 있도록 한다.

□ 집중개발 및 그 파급효과를 극대화

- 시설의 이용 및 활용도를 높이고, 투자의 효율성을 제고하며, 환경파괴를 최소화하기 위하여 핵심지역을 중심으로 점진적으로 개발하며, 도로망 등 이동성을 제고하여 그 파급효과를 극대화한다.

□ 핵심 선도사업을 추진하여 후속 및 연계 개발사업을 효과적으로 유도

- 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 건설과 직간접적 연계 사업을 추진한다.
- 고속도로 연계사업, 즉 고속도로가 건설되지 않았더라면 발생하지 않았거나 또는 사어브이 효과가 크지 않았을 사업을 발굴·추진한다.
- 타 부문에 미치는 효과가 큰 사업 또는 지역개발을 촉발시킬 수 있는 사업을 중점적으로 추진한다.
 - 사업의 전후방효과가 큰 사업을 선정·추진
 - 선도사업 (파급효과가 크고 지역발전을 선도할 수 있는 사업)→관련사업 유도·조장→연관산업·시설·사업에 긍정적인 효과 파급→새로운 수요 창출→수익발생→재투자

□ 협력적 개발체제를 구축하여 개발투자 및 시설운영의 효율성을 제고

- 개발주체간 유기적인 협력 및 지속적인 투자가 이루어질 수 있도록 투자환경을 조성하고, 관련 주체들을 포괄하는 협력적 개발체제를 구축한다.
- 특히, 고속도로 개통 초기부터 지역축제 등 지역문화·관광사업의 연계·협력 추진, 농산어촌간 공동 마케팅 강화, 시·군간 공동 설치 및 이용 활성화 등에 중점을 둔다.

3) 고속도로 주변지역의 개발전략

(1) 충남 서북부의 연합도시권 형성

□ 충남 서북부지역의 여건

- 당진, 서산 등 수도권에 인접한 시·군은 수도권에서 흘러내려오는 제조업만 주로 입지하고 있고, 제조업을 뒷받침해주는 생산자서비스산업 및 혁신역량은 수도권에 의존하고 우리나라에서 최고의 혁신역량을 지닌 대전광역시 대덕R&D특구와는 관련이 없다.
- 중추관리기능 및 국제교류기능이 취약하다. 중국 전진기지로서의 개발잠재력은 높으나 국제교류 거점으로서 필요한 전문업무 및 서비스 등 다양한 경제적 기능이 집적되지 못해 국제교류거점을 조성하는 장애요인이다.
- 지금까지는 충남 서북부지역에 중견도시가 없었으나, 도청신도시 건설에 따라 고차의 행정·업무, 문화·예술, 교육·의료 서비스 등의 기능이 공급될 수 있을 것이다.

□ 연합도시권 형성 방향

- 충남 서북부지역의 산업집적지와 대덕R&D특구와의 연계관계 형성
 - 대전-당진간 고속도로가 충남의 동남부지역과 서북부지역간을 1시간 이내로 연결함으로써, 대덕R&D특구와의 연계를 형성하고, 황해경제자유구역의 국제업무·교육주거기능을 활성화하여 최근 입지한 제조업의 현지화, 토착화, 지역내 생산연계망 등의 확충을 용이하게 할 수 있다.
- 충남서북부 지역의 도시·집적지간 연계 네트워크 구축
 - 기존도시의 특화·전문화와 신시가지 개발, 산업·물류·유통거점을 조성하고, 항만배후·서해안고속도로·대전-당진간 고속도로의 IC 연결부(활성화거점) 개발을 단계적으로 추진한다(조봉운·김정연, 2004, 55).
 - 도청신도시를 중심으로 이들 거점(도시와 각종 집적지)들을 상호 연결하는 교통망체계와 통합적인 정보·통신 인프라를 구축하고, 거점간 공동이용, 종합이용, 상호이용 등 다양한 방식의 광역시설 공동이용체계를 구축하며, 도·시·군간 협력체제를 구축하여야 한다.



〈그림 13〉 주요 거점 및 집적지간 연계 네트워크 구축(예시도)

(2) 고속도로 IC 연접부를 지역 활성화 거점으로 선도개발

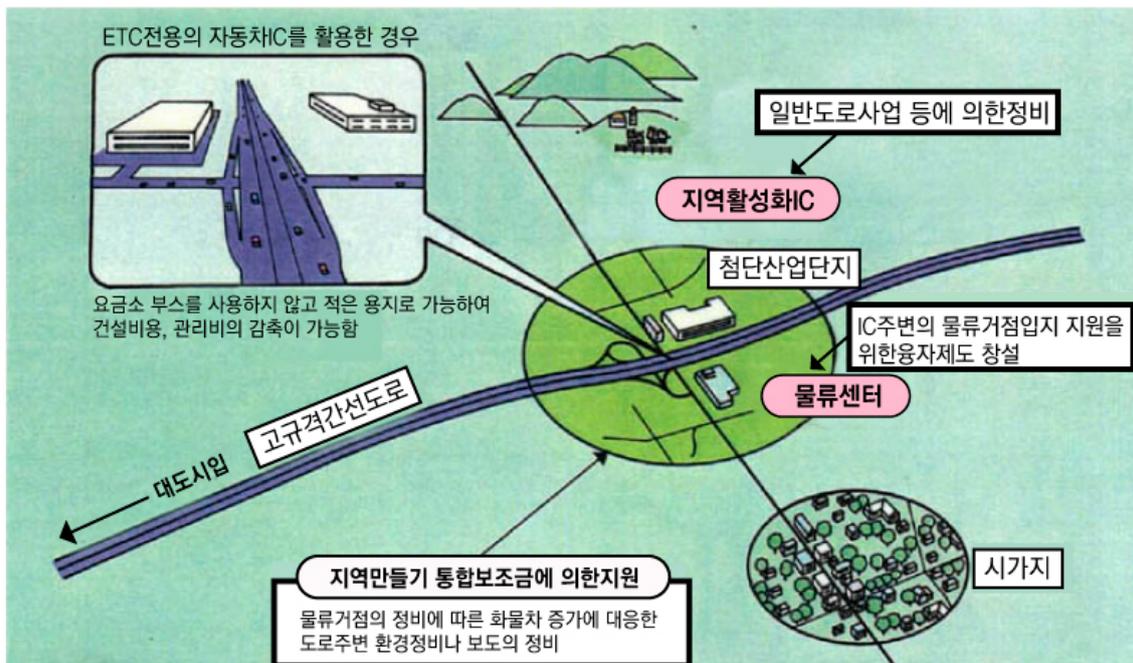
□ IC 연접부의 개발 잠재력

- 고속도로 개통 후 가장 변화가 심한 곳 중의 하나가 고속도로 IC 연접부이다. 고속도로 IC 연접부는 원자재나 제품수송이 유리하여 기초자재형보다는 가공조립형의 제조업체들이 선호할 뿐만 아니라 물류·유통단지, 화물터미널 등의 입지에도 적합하기 때문이다.
- 따라서 IC 연접부에 지역발전을 촉진할 수 있는 적정기능과 시설을 도입하여 지역활성화의 거점으로 활용할 필요성이 크다
- 일본도 이러한 개념과 유사하게 고속도로 IC, 공항, 항만, 시험·연구기관 등의 사이에 「기반기술 산업집적 활성화 촉진지역」을 배치하고, 이들간을 연결하는 도로를 정비하고, 특정 사업자의 사업추진에 필요한 공장용지, 업무용지의 정비를 지원하는 「신산업 창출기반 형성사업」을 중점적으로 추진하고 있다(<http://www.mlit.go.jp/road/>).

□ 개발방향

- 무엇보다도 고속도로 IC 연접부의 난개발 및 토지투기에 의한 지가상승 억제를 위한 감시 및 적절한 토지이용 규제가 필요하고, 고속도로 IC 연접부를 계획적으로 개발하여 지역발전에 이바지하는 적정기능·시설을 도입하며, 환경친화적이고 합리적인 토지이용으로 유도하여야 한다.

- IC 연결부는 접속도로망의 정비와 연계하여 개발하되, 첨단산업·정보관련 시설·연구개발시설·물류센터 등을 포함하는 복합단지로 개발하는 방안을 고려해야 한다.
- 또한, IC 연결부 개발을 추진하면서, 도시, 산업지구, 물류단지, 공항, 항만 등과 긴밀히 연계된 기능공간의 군집을 형성하여 거점권화를 도모하는 방안도 가능할 것이다.



〈그림 14〉 지역활성화를 위한 IC 주변 경제거점형성 구상(일본)

□ 추진방안

- 고속도로 IC 연결부 토지이용 조사·분석 및 관리 : 토지이용 실태, 토지소유, 지가, 용도지역 등 조사를 시행하고, 이러한 조사결과를 토대로 가용지 및 개발적지 분석을 실시한다. 고속도로 IC 연결부 일대의 계획적 개발을 위해 「국토이용및계획에관한법률」의 제2종 지구단위계획을 수립하여 체계적으로 관리하고, 지역종합개발지구 등 복합적인 기능을 갖는 단지로 개발할 필요가 있다.
- 고속도로 IC 연결부 개발계획 수립 및 사업추진 : 산업기능, 물류·유통기능, 위락기능, 주거기능 등의 복합단지로 개발, 중소기업 및 물류·유통기능을 조기 유치, IC 연결부의 활력을 석문국가산업단지 등 지정 임해산업단지의 활성화로 연계한다.

(3) 광역적 도시기능의 공동이용

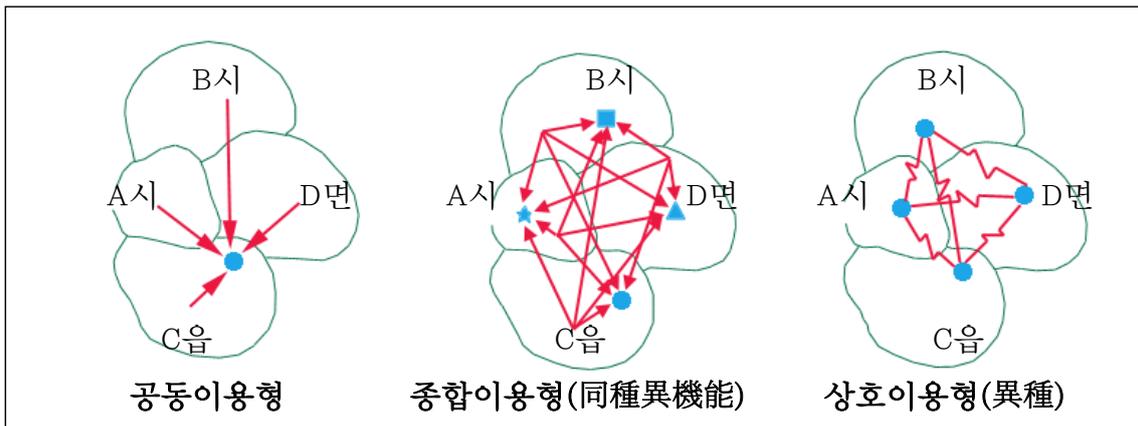
□ 광역적 도시기능의 공동이용 필요성과 가능성

- 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통과 함께 접속도로망체계가 개선될 경우 인접 시·군간의 시간거리가 대폭 단축될 것이며 생활권은 더욱 확대될 것이다.
- 이러한 상황에서는 다양한 자원의 복합 연계에 의한 시너지 효과를 창출할 수 있기 때문에 쓰레기처리시설, 상수공급시설, 공설운동장 등의 광역시설을 시·군마다 각각 설치하는 방식은 비효율적이다. 특히, 하드웨어에 대한 추가투자를 하지 않고도 운영방식을 소프트화 함으로써 광역적 효율화를 기할 수 있는 대상이 많다.

□ 광역적 도시기능의 공동이용 방안

- ‘광역적 도시기능의 공동이용 방식’은 행정구역을 조정하지 않고도 손쉽게 이러한 이점을 얻을 수 있으며, 여기에는 ①공동이용, ②상호이용이라는 두 가지 유형을 생각할 수 있다.
- 공동이용형은 폐기물처리시설(소각장), 매립장 등과 같이 하나의 시설을 복수의 도시가 공동으로 설치·이용하는 형태이며, 상호이용형은 ①도서관 정보시스템과 같이 동일한 종류이면서 다른 기능을 지닌 도시시설을 네트워크화 하고, 개개의 시설로서는 실현할 수 없는 종합성을 발휘하도록 하는 유형과 ②다른 종류의 도시시설을 관련 자치단체가 각각 정비하여 서로 이용하는 유형으로 나눌 수 있다.
- 이와 같이 ‘광역적 도시기능의 상호이용 방식’을 도입할 경우 ①지역주민의 편의성 향상과, ②활발한 역내의 교류, 역외 인구유출 감소 등의 효과를 기대할 수 있다.
 - 아래 그림에서 보는 바와 같이 A시에 다목적홀(문화), B시에 종합병원(의료) C읍에 운동공원(스포츠) D면에 연수시설(교육)을 배치하고, 이것들을 하나의 예약시스템으로 네트워크화 함으로써 지역의 독자성을 살리면서도 네 개의 소도시가 일정 규모의 도시시설을 설치하여 서비스할 수 있다.
 - 모델실현을 위한 관련 시·군 차원의 광역행정 유형은 ①시·군 합병, ②광역도시권 설치 ③사무의 공동처리, 개별법에 의한 규정의 4가지로 생각할 수 있다.

- 각각의 시·군의 독자성을 유지하면서 광역적 도시기능의 상호이용을 추구하기 위해서는 광역도시권의 틀을 이용하거나, 협의회, 일부사무처리조합의 설립 및 활용 등의 유형으로 나눌 수 있다.
- 복수의 자치단체가 출자한 제3섹터를 설립하여 상호이용의 대상이 되는 광역적 도시기능의 관리, 운영을 일괄적으로 위탁하는 방식도 가능할 것이다.
- 어떤 방식을 취하든 관련 자치단체 간 비용부담의 형태, 책임소재의 명확화(사고시 대응방법 등), 인원배치 등에 대해 충분히 합의할 필요가 있고, 또한 운영상태를 수시로 체크하기 위해서는 전문적인 협의회 등을 설립하는 것이 바람직하다.



〈그림 15〉 광역적 기능의 공동이용 유형

□ 추진과제

- 인식의 전환과 공감대의 형성이 선행되어야 한다. 아직은 시·군의 광역행정 에 대한 인식과 역량이 부족하므로, 금년 하반기의 기초생활권계획 수립과정에서부터 이러한 방식을 도입할 수 있도록 충청남도가 적극적으로 유도·조정할 필요가 있다.
- 초기에는 쓰레기소각시설 또는 쓰레기매립시설 등의 특정 목적의 사업에서 부터 광역개발방식을 적용하는 것이 실현 가능성을 높일 수 있을 것이다.
- 이러한 변화를 도입하기 위해서는 충실한 기초연구가 선행되어야 한다.

(4) 도농교류 활성화

□ 최근 도시민의 농촌관광 및 정주수요

- 농업·농촌의 다원적 가치에 대해 도시민의 93.8%가 긍정적으로 인식하고 있고(한국농촌경제연구원, 2008), 전체 관광수요 중 농촌관광 수요는 9.4%('01)에서 연평균 10.9%씩 지속 상승하여 '07년 16.8% 차지하고 있으며, 10년 뒤인 2017년에는 32.8%까지 확대될 것으로 전망되고 있다(한국농촌경제연구원, 2008)
- 농촌 정주수요는 '05년 56.1%에서 '07년 56.3%로 증가하였으며, 10년 내 농촌 정주를 위해 준비 중인 도시민은 2.5%에서 6.5%로 증가하였다(한국농촌경제연구원, 2008).
- 도시민의 이주 의향과 대상지역, 연령, 이주 후 활동과 선호지역(김태연 외, 2006)
 - 도시민 2명중 1명은 농어촌 이주 의향(56.1%)이 있으며, 이주를 준비 중이라고 하는 사람도 23.7%로 나타났다.
 - 이주 대상지역은 대도시 인근이 22.2%, 중소도시 인근이 33.3%이었으며, 읍·면지역과 농어촌지역은 각각 17.8% 및 8.9%였고, 연령은 40대가 가장 많고(32.4%), 다음이 50대(24.6%), 60대(14.0%)였다.
 - 이주 시기는 10년 이내에 가겠다고 한 사람이 60.3%였다.
 - 농어촌 이주 의향을 가진 사람 중에, 출퇴근형 10.5%, 여가·취미형 29.7%, 자영업 21.7%, 농림어업 종사형이 20.7%이다.
 - 한편 구체적으로 농어촌 이주 준비를 하고 있는 대상은 40대의 고학력 중산층 계층이었으며, 농어촌 이주 이유는 은퇴 후 여가생활, 농사일에 종사하려 한다고 답하였다.
 - 이주시 52.6%가 자연경관이 좋은 지역을 선호하고 있다.
 - 체재형 주말농장 이용 의향이 있는 사람은 70.9%로 나타났다.

□ 도시민의 농어촌 체재·정주 유형

- 5都2村(농어촌 체재)
 - 농어촌체험관광형 : 도시에 거주하면서 주말에 농어촌지역을 방문하여 농사, 전통문화 등을 체험
 - 주말전원생활형(Second House) : 도시에 거주하면서 농어촌지역에 별도의 전원주택을 보유하고, 별장으로 이용하거나 주말농장으로 운영

○ 5村2都(농어촌 정주)

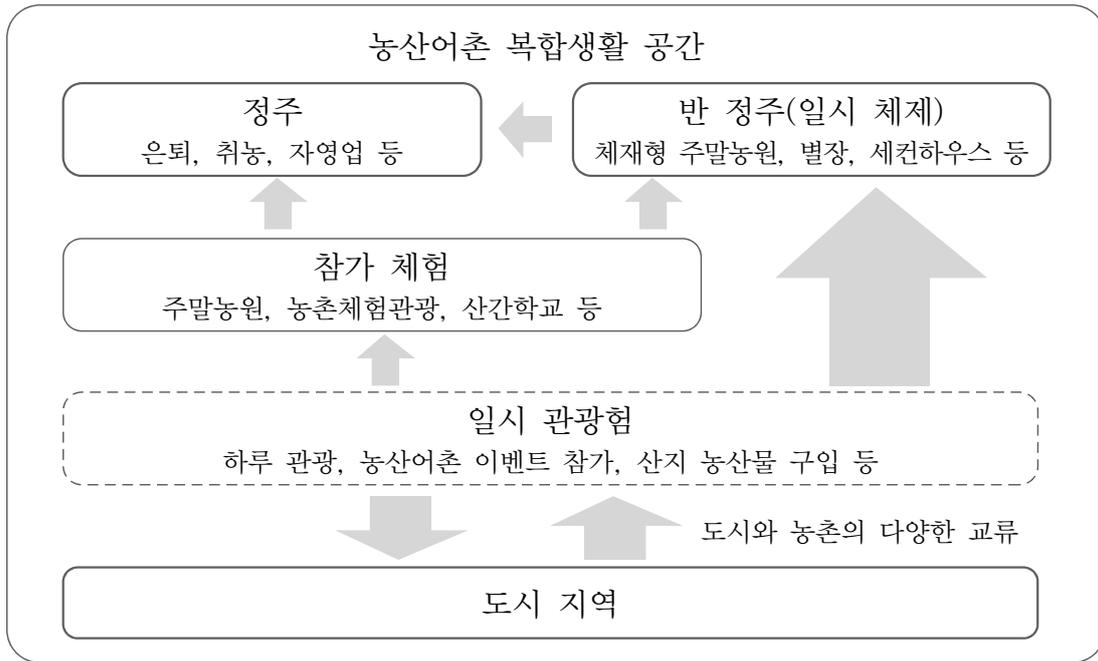
- 취업형 : 도시에 거주하다가 농어업 또는 2·3차 산업(산업단지 입주, 농촌관광)에 종사할 목적으로 농어촌으로 이주
- 노후생활형 : 직장 은퇴후 노후생활을 농어촌에서 전원생활을 하면서 지낼 목적으로 농어촌에 이주
- 도시출퇴근형 : 생계수단은 도시에 있으나, 낮은 집값, 전원생활 향유 등을 목적으로 농어촌에 정주하면서 도시로 출퇴근
- 기타형 : 각급 학교·대안학교 취학, 휴양·치료 등으로 농어촌 이주

□ 도시와의 접근성과 도농교류 형태

- 목적별·거주지역별 체류·정주 패턴은 도시로부터 멀어질수록 체제형 주말농장, 별장, 세컨드 하우스→전원주택(출퇴근형, 은퇴형)→여가형 정주(은퇴, 펜션 등)→생업형 귀농 순으로 많아지는 것으로 예측된다.
- 따라서 대전-당진간, 서천-공주간 고속도로 개통으로 대전광역시·청주시로부터 충남지역의 대부분이 1시간권 이내이고, 수도권의 대도시로부터도 1-2시간권으로서 대부분의 농촌지역에 있어서 다양한 형태의 도농교류수요가 복합적으로 증가할 것으로 예상된다.

□ 도농교류 활성화 방안

- 고속도로 개통 초기에는 5도2촌형의 정주수요가 급격하게 증가하고, 점차 2도5촌형이 증가할 것이므로 교류로부터 거주로 점진적으로 접근
 - 도시거주 → 농촌체험(농촌관광, 주말농원) → 반정주(체제형 주말농원, 세컨드 하우스) → 정주
 - 공급주도(전원마을 단지 조성 확대)보다는 수요 창출·견인 전략을 전개
- 유연한 정책 추진
 - 지역의 여건과 이주자의 특성 및 라이프스타일에 따라 다양한 시책을 유연하게 적용



〈그림 16〉 농산어촌과 도시지역의 교류와 단계적 접근

〈표 11〉 일본 효고현의 다자연 거주지원 로드맵

라이프스타일 유형	생활이미지	거주이미지	대응 방향	시책과 검토과제
半定住	주말체재형	· 평일은 도시에 거주, 주말에는 농어촌에서 자연을 만끽 · 체재형 주말농원 주변의 관광, 레크리에이션 장 불가결 (대상: 중고령층 등 폭넓은 연령)	· 체재형 주말농원의 정비 · 주말농원 주변 관광, 레크리에이션 장 정비	· 체재형 주말농원 조성 · 다양한 유형(민간, 공공/조성방식, 규모) 검토 요
	멀티 하비테이션 (다거주)	· 도시와 농어촌 양쪽에 거주지를 가짐. · 별장, 세컨드 하우스 별장 등의 유지관리에 마을과의 연대 불가결 (대상: 경제적으로 일부 계층에 한정)	· 별장지의 정비	· 민간주도 별장지 공급 · 산촌 경우 공공임대형 통나무집 조성
定住	도시 통근형	· 도시에 가까운 전원지역에 거주, 도시의 직장에 통근 · 단지 분양 주택 · 菜園 딸린 주택 · 마을과 커뮤니티 형성이 불가결 (대상: 30~40대가 중심)	· 통근통학 교통 대책 · 우량 전원주택 장려	· 민간 주도 주택금융지원 · 우량전원주택지원법 검토(난개발방지, 농촌경관과 어울린 주택신축장려)
	취미형 및 은퇴, 연금 생활형	· 퇴직후 자연환경이 풍부한 농어촌에서 연금생활을 보냄. · 단독주택에 菜園 딸린 주택 · 노인용 임대주택, 빈집 활용등 · NPO 등과의 연계 필요 (대상: 60세 전후부터 고령자)	· 의료복지 체제 정비 · 노인용 주거 모형개발	· 중심도시와 연계한 의료복지 체제정비 · 저소득 노인주거 대책 · 은퇴마을 조성
	자영업 및 텔레워크 SOHO 형	· 자연환경이 풍부한 농어촌에서 펜션, 예술 창작활동, 정보통신 재택근무 · 전원주택, 혹은 농가빈집 리모델링 · 도시적 편리성이 불가결 (대상: 30~50대 중심)	· 정보기반시설 정비 · 예술촌 조성 · 자녀교육	· 우량전원주택지원 · 정보통신기반 정비
	귀농형	· 기존 집락에 들어가 농업어업 등 산업에 종사 · 마을내 빈집의 활용 · 농지 확보 불가결 · 기존 마을과의 관계 중요 (대상: 30~40대가 중심)	· 신규 영농자 지원 시책 정비 · 커뮤니티 비즈니스 창출 사업 · 농지 확보 지원 · 빈집 알선, 임대주택 지원 · 자녀교육	· 체험형 정주시설 조성 · 농가 리모델링 지원 · 농지 유통화와 임대알선(농지은행) · 다양한 취업, 소득기회 제공 · 정착기까지의 생활지원

- 도농교류와 연계한 농촌경제 활성화 및 다각화 전략 추진
 - 고속도로 주변 시·군의 정기시장·재래시장을 토요일시장화, 전통·풍물 시장화 함으로써 대전·청주 등의 주말 휴양·관광객을 유인하여 향토적인 지역특산품의 판매 증가를 도모하는 등의 역발상적 접근이 필요하다.
 - 전남 장흥군은 장흥읍의 재래시장과 5 장을 토요일마다 개장하는 “토요(주말)시장”으로 정비하고 다양한 향토적인 이벤트를 결합함으로써 광주광역시 등으로부터 이용객 증가, 판매고 증가와 함께 지역명소로 자리 잡았다.

(5) 야생동물 교통사고사(Road-kil) 최소화와 생태통로 설치

- 현재 우리나라 고속도로상 생태통로는 전체 고속도로에 17개소만 설치되어 있다. 따라서 지난해 주요 고속도로에서 로드킬로 희생된 야생동물은 고라니, 너구리, 노루, 토끼 등 총 84종 5,565마리에 이른다. 충남지역에도 서해안고속도로상에 1개소가 설치되어 있고, 대전-당진간 고속도로상에 3개소에 불과하여 로드킬 발생 가능성이 높다.
- 생태통로가 설치되어 있는 경우에도 로드킬이 발생하는 경우가 많은데, 이는 야생동물(산림 가장자리 선호 동물 등)의 행태적 특성을 간과함으로써 생태통로의 실제적인 기능성을 잃었기 때문이라 할 수 있다.
- 따라서 고속도로의 운영 개시와 동시에 로드킬 발생 실태를 면밀히 모니터링하여, 향후 생태통로를 설치할 경우 로드킬에 의해 주로 희생되는 야생동물들의 행태적 특성을 최대한 반영토록 하여야 한다.
 - 야생동물이 즐겨 먹는 열매의 수종을 이용하여 동선을 유도하고, 아늑한 분위기의 진입공간 및 동선공간을 조성하여 심리적 안정성을 제공하며, 주변 서식지와 경사도를 줄여서 접근성을 높여주도록 하여야 한다.
 - 또한, 운전자의 시선을 강하게 집중시킬 수 있는 경고문을 설치하여 운전자로 하여금 속도를 낮추고 조명을 줄이는 등의 친자연적인 행동을 유도함으로써 야생동물의 이동에 저해가 되지 않도록 해야 할 것이다.

4. 고속도로 주변지역의 특성화 및 연계발전 구상

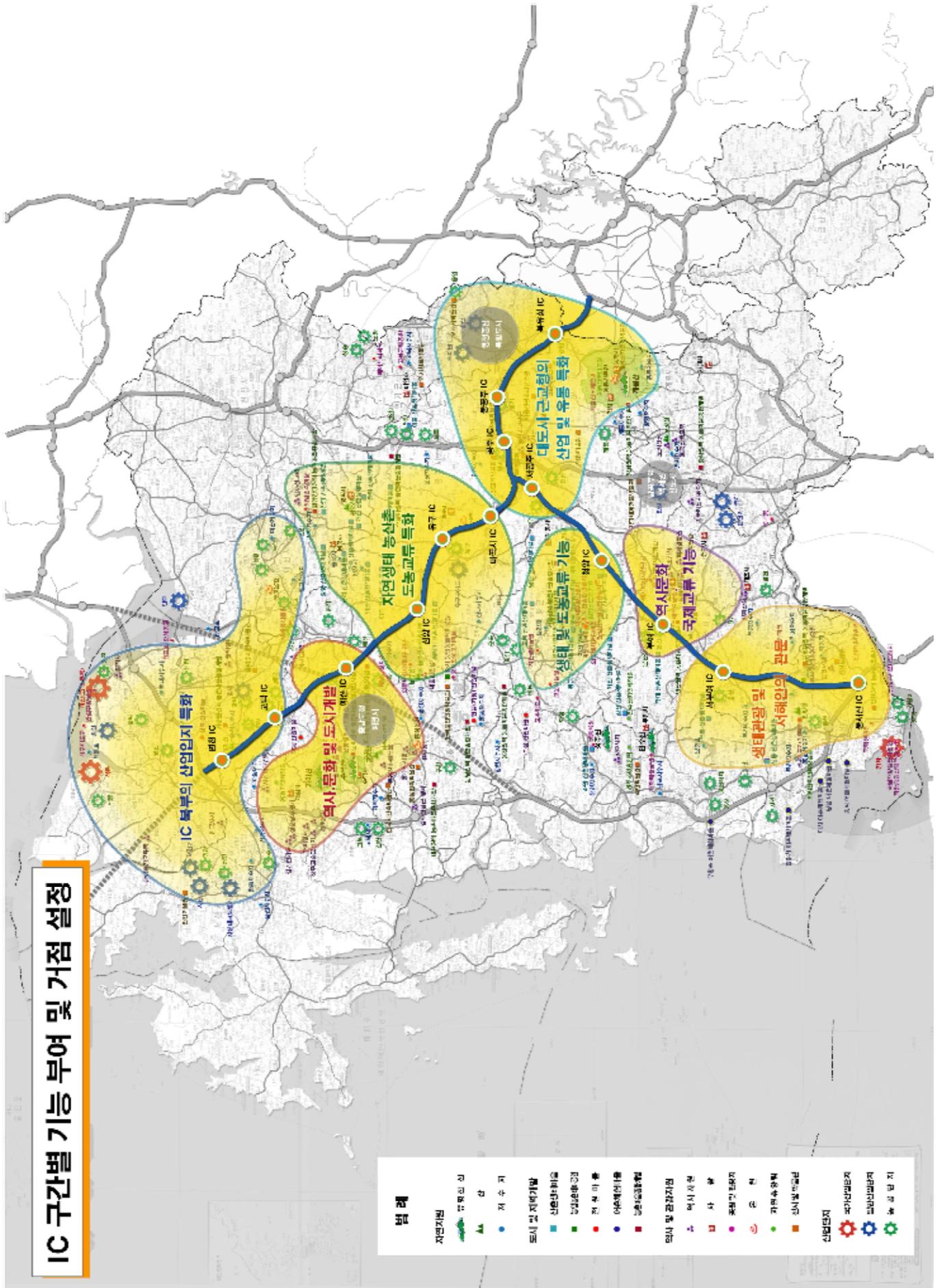
1) 고속도로 IC 구간별 주변지역 기능 부여 및 거점 설정

- 주변지역의 특성과 연계개발의 효과성·가능성을 고려하여 7개의 개발권으로 구분하고, 그 각각에 대하여 기능 부여 및 개발방향을 설정
- 개발권의 특화발전을 선도할 수 있는 거점(Hub)을 선정하고, 주변 자원 및 개발대상지와의 네트워크를 구축
- 인접 개발권 및 여타 지역과의 광역적 연계를 도모하되, 개발권간 중복개발을 피하기 위해 개발사업의 종류 및 대상토지 선정·이용을 제어

〈표 12〉 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	충남도청이전신도시
신양 IC, 유구 IC, 마곡사 IC	· 자연생태 농산촌 도농교류 특화 - 고속도로 북부는 생태산촌으로 특성화 - 고속도로 남부는 농촌산업다각화 - 신평 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

IC 구간별 기능 부여 및 거점 설정



범례	
지면지형	주요의치
	산
	저수지
도시 및 지역개발	산업단지
	산업진흥지구
	전세마을
	아주대학교
	농업진흥단지
역사 및 관광지점	역사지점
	사찰
	문화기공지구
	온천
	자연휴양림
	신원지
	국가산업단지
	일반산업단지
	농업진흥지

2) 개발사업 · 개발권간 순환형 네트워크 체계 구축

- 순환형 네트워크 체계는 일정 지역내 부존자원과 지역개발사업을 유기적으로 배치하고, 사업들간의 네트워크화를 통해 지역개발 공간과 사업들을 네트워크화 함으로써 시너지 효과를 극대화하고, 나아가 클러스터를 형성하여 지역혁신을 촉발토록 하기 위한 것이다(건설교통부, 2004, p.197)
- 본 고속도로 주변지역에서는 도로망을 중심으로 자원과 자원간, 고속도로 IC와 개발거점간, 개발거점과 개발거점간 네트워크를 형성함으로써 지역자원 활용의 효율성과 클러스터 형성의 효과적으로 제고토록 하였다.
 - IC와 주변지역 거점(Hub) 연계도로는 합덕-지방도 622-수덕사IC-가야산-덕산 스파캐슬, 예산IC-국도45-수덕산, 예산IC-국도 21-홍성, 유구IC-국도39-마곡사-광덕산, 마곡사IC-지방도629-604-광덕산, 청양IC-지방도645-지천-칠갑산, 부여IC-국도29-국도40-부여읍, 서부여IC-국도40-국도4-보령호, 동서천IC-국도29-국지도68-금강
 - Smart IC와 주변지역 거점(Hub) 연계도로는 신평 Smart IC-지방도 629-마곡사, 청양 Smart IC-신설도로-천내-왕진-금강변, 봉선 Smart IC-봉선저수지-지방도613-신성리갈대밭
 - 주변지역 거점(Hub)와 주변지역 거점(Hub) 연계도로는 유구IC-국도 39-천장호-청양IC-지천, 서부여IC-국도40-지방도606-칠갑산도립공원-지방도645-청양 IC
- 연계 네트워크를 구성하는 주요 간선도로의 성격에 따른 테마가로화 및 자전거도로 개설 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 관광기반 시설 및 관련 소프트 인프라의 공유를 위한 지역간 협력이 이루어져야 할 것이다.

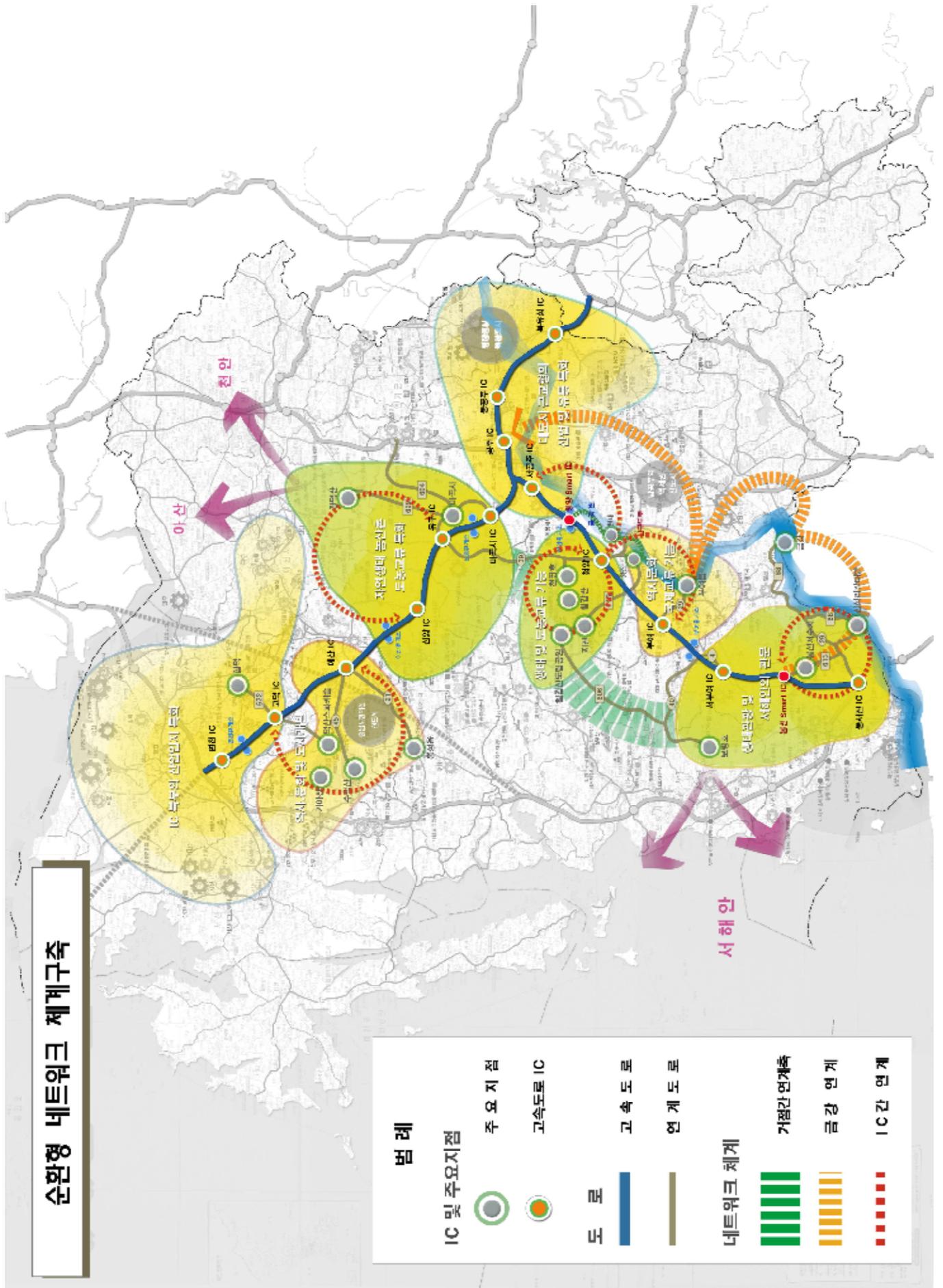
〈표 13〉 순환형 네트워크 지역개발체계 구상(안)

구 분	주요 노선
IC와 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> •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	<ul style="list-style-type: none"> •신평 Smart IC-지방도 629-마곡사 •청양 Smart IC-신설도로-천내-왕진-금강변 •봉선 Smart IC-봉선저수지-지방도613-신성리갈대밭
주변지역 거점과 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> •유구IC-국도39-천장호-청양IC-지천 •서부여IC-국도40-지방도606-칠갑산도립공원-지방도645-청양 IC

3) 고속도로와 신규 전략사업의 연계를 통한 충청남도 전체의 균형발전을 도모

- 공주-서천간 고속도로를 Loop 형으로 접속하면서 금강살리기 대상사업의 중심지(공주 동부, 부여읍, 강경, 서천 하구둑 등)를 연결하는 Blue-Green Network 구축
- 충청도청이전신도시, 남공주역세권 신도시 등과 주변의 시·군 중심지간을 효율적으로 연계하는 순환형 교통망 확충
- 대전-당진간 고속도로는 국제항만과 대규모 산업단지가 조성되고 있는 대산까지 조기에 연장
 - 대전-당진간 고속도로가 대산까지 연장되어야 현재 서산시가 추진 중인 서산 1·2산업단지, 서산테크노밸리, 황해경제자유구역 지곡지구, 서산미래혁신산업단지 등 앞으로 추진될 대규모 산업단지 개발과 함께 대산공단 및 대산항(6선석)의 물동량을 소화할 수 있고, 충청광역경제권 형성을 선도하는 개발축으로서 제 역할을 할 수 있기 때문이다.

순환형 네트워크 체계구축



범례	
IC 및 주요지점	
	주요 지점
	고속도로 IC
	고속도로
	연계도로
네트워크 체계	
	거점간 연계축
	금강 연계
	IC 간 연계

5. 결론

- 이 논문은 2009년 5월 말에 대전-당진, 공주-서천간 고속도로가 개통됨에 따라 충남 및 주변지역의 여건과 잠재력을 검토해 보고, 正의 효과를 극대화하고 負의 효과를 최소화하기 위해 어떠한 노력이 필요한 것인지를 찾아 보기 위한 시도로서 작성하였다.
- 주요 거점지역을 기종점으로 하는 2개의 고속도로가 접근성이 불리한 낙후 지역을 통과하게 됨으로써 낙후지역 활성화와 충남의 동서지역간 균형발전을 촉진하고, 나아가서 충청광역경제권 형성을 선도할 것으로 기대된다. 이외에도 다양한 사회·경제적 효과가 발생할 것이지만, 충남도와 관련 시·군이 고속도로 파급효과 및 지역특성을 연계한 지역발전전략을 적절하게 추진하지 못할 경우, 고속도로 주변지역이 안고 있는 지역발전 거점의 미비, 인구활력의 저하와 지역산업의 낙후 등의 문제는 가속적인 지역발전을 이루는데 제약요인으로 작용할 것이다.
- 대전-당진, 공주-서천간 고속도로는 이미 국가기간교통망의 네트워크가 상당부분 형성되어 있는 상황에서 개통되기 때문에 그 파급효과가 두드러지게 나타나지 않을 수도 있으나, 2개의 고속도로가 동시에 개통되어 충남 지역 공간구조의 기본틀을 재편하는 역할을 하면서 그 주변지역뿐만 아니라 충청지역에 미치는 영향이 매우 다양하고 광범위하게 발생할 수 있을 것이다.
- 따라서 향후 2개의 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 높이며, 셋째로 개별적인 사업 또는 지역에 의한 개발접근 보다는 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.

참 고 문 헌

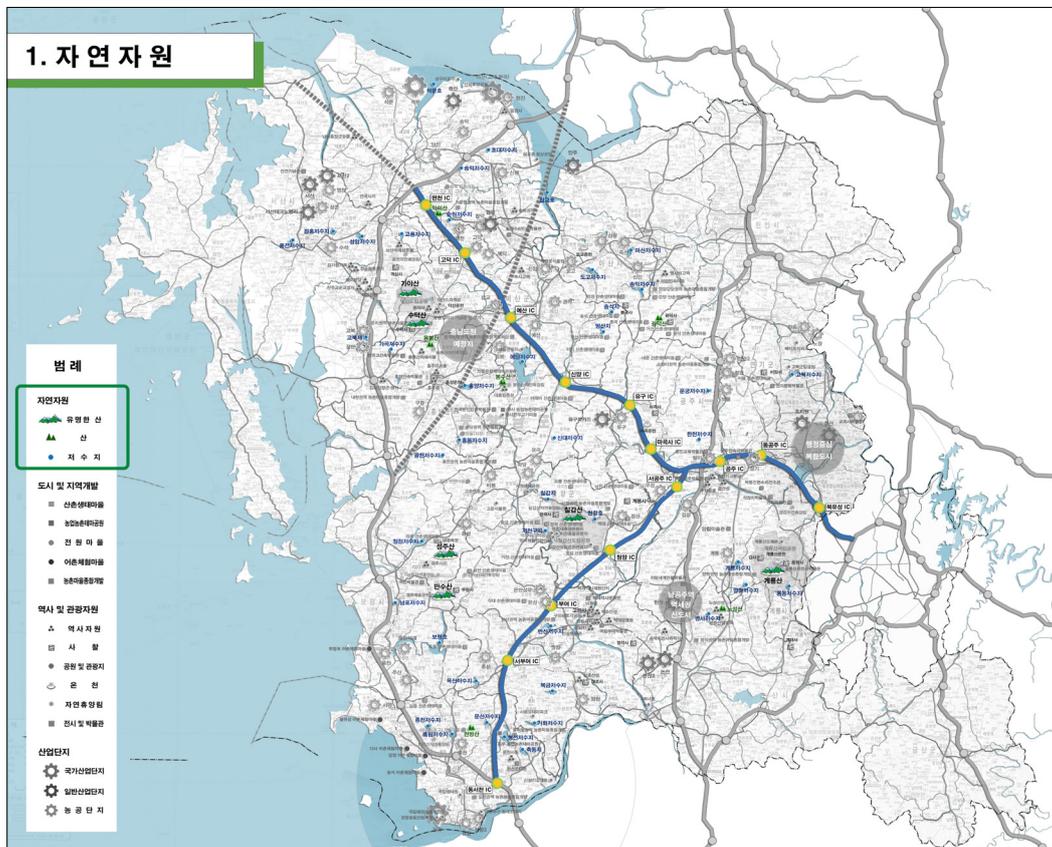
- 김대식(2003), “고속도로 개발 전후의 농촌지역 토지이용 및 인구변화 특성- 경기도 남부 중부고속도로와 주변지역을 중심으로-”, 농촌계획, Voi.9, No.2, pp.49-55.
- 김용용 외(2000), 충청권 공동발전방안 연구, 대전·충청권행정협의회.
- 김재령(1998), 지방부 도로의 기능제고 방안, 경기개발연구원.
- 김정연(1999), 서해안고속도로 개통과급효과 및 대응방안, 충남발전연구원.
- 김태연 외(2006), 농어촌 복합생활공간 조성을 위한 기초생활환경 사업 개선 메뉴 개발, 한국농촌경제연구원.
- 김형국(1997), 한국공간구조론, 서울대학교출판부.
- 김홍주(2008), “대도시광역권의 지역간 네트워크 구조 변화: 대전, 광주, 대구, 부산·울산광역시를 중심으로”, 국토연구, 59, pp.263-280.
- 민말순·곽태열(2001), 대전·통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급효과 분석, 경남발전연구원.
- 박양호·김창현(2000), 국토균형발전을 위한 통합국토축 추진전략, 국토연구원.
- 신수안·안동만(2008), “고속도로 생태통로 위치 선정 방법에 관한 연구-경부 고속도로 양재-판교 구간을 중심으로-”, 한국환경복원녹화기술학회지, 11(2), pp.19-27.
- 원광희(2000), 고속도로 건설이 충북지역에 미치는 사회적 편익과 접근도 변화 분석, 충북개발연구원.
- 유재영(1995), 고속도로 IC 주변부 개발 및 관리방안 연구, 국토개발연구원.
- 이성근·이관률(2006), “효율적 공공서비스 공급을 위한 자치단체간 협력공간 설정-경상북도 23개 시·군을 대상으로-”, 도시행정학보, 19(2), pp.3-23.
- 이종상(2001), “서해안고속도로와 연계한 지역활성화 방안”, 제1회 서해안 포럼: 서해안시대의 전개와 개발방향, 경기개발연구원·인천발전연구원, pp.93-115.
- 전병제 외(1999), 고속도로 노선별 사업효과 분석-사회·경제분야-, 한국도로공사.
- 전영노(2000), “서해안고속도로 개통과 영향권 개발”, 한국지역개발학회지, 13(3), pp.61-73.

- 조응래(1998), “고속도로 건설에 따른 경기지역의 통행시간 변화분석”, 경기연구, 3, 경기개발연구원, 1998, pp.119-137.
- 최명섭외(2007), 도로시설의 공간적 경제누출효과: 제조업 생산함수를 이용하여, 한국지역개발학회지 19(4).
- 홍성우·김광구(2008a), “서해안고속도로 건설이 주변지역의 인구 및 사업구조에 미치는 효과 분석”, 도시행정학보, 21(3), pp.315-335.
- 홍성우·김광구(2008b), “서해안고속도로 개통에 따른 지역영향 분석”, 한국지역개발학회지, 20(4), pp.31-50.
- 건설교통부(2004a), 대전-통영 고속도로 주변지역의 효과적 개발방안 연구.
- 건설교통부(2004b), 서해안고속도로 주변지역 개발계획.
- 국토개발연구원(1994), 도로투자에 대한 물류비용 개선 효과 분석.
- 이기석(1998), 한국 근대도시의 공간적 이해. 한국도시론. 박영사.
- 한국도로공사(1997), 대전-당진간 고속도로 건설사업 교통영향평가.
- 한국도로공사(2000), 공주-서천간 고속도로 건설사업 교통영향평가.
- Janelle, D.(1974), "Spatial Reorganization: A Model and Concept", in M. Hurst(ed), Transportation Geography, New York: McGraw-Hill, 1974.
- <http://www.mlit.go.jp/road/>

〈부록〉 대전-당진, 공주서천간 고속도로 주변지역의 주요자원

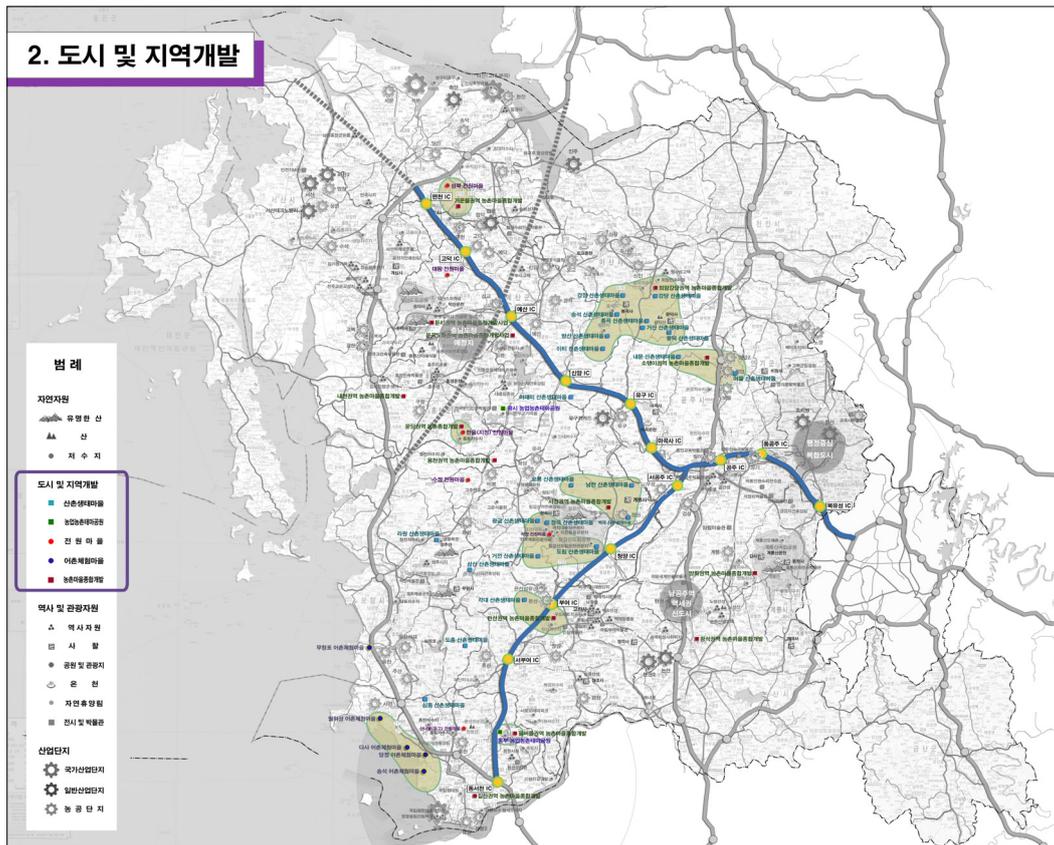
1. 자연자원

- 가야산, 칠갑산을 비롯한 10여개의 산이 분포하며,, 40여개의 다양한 크기의 저수지가 분포함
 - 반경 20km내에 위치하는 주요 산으로는 칠갑산, 계룡산, 가야산, 광덕산, 봉수산 등임
 - 주요산은 가야산, 계룡산, 광덕산, 노성산, 만수산, 봉수산, 성주산, 수덕산, 아미산, 용봉산, 천방산, 칠갑산 등
- 주요저수지는 가곡, 가화, 계룡, 고북, 고평, 남포, 도고, 마산, 문산, 반산, 방사, 방산, 보령호, 복금, 복심, 봉선, 삽교호, 석문호, 성암, 송석, 송악, 순원, 신대, 양화, 예당, 옥산, 용동, 운궁, 잠흥, 종천, 지천구곡, 천장호, 초대, 축동지, 칠갑지, 풍전, 한천, 흥동, 흥양, 흥림
- 분포 특성 : 고속도로 통과지역이 구릉지와 평야지대를 가로지르므로, 주변부의 산악자원과 농업용저수지가 산발적으로 분포함



2. 농산촌 지역개발

- 총 54개의 농산어촌지역개발사업이 구성되어 있으며, 농촌마을종합개발사업 14개, 전원마을 조성 6개, 산촌생태마을조성 23개, 어촌체험마을 9개, 농촌테마공원 2개 사업이 있음
- 분포 특성
 - 예당IC와 유구 IC 20km 반경내의 지방도 604·616·623·629·645호선을 따르는 공주북부, 예산 동부, 아산 남부지역에 산촌개발사업이 집중 분포
 - 청양IC 주변지역으로 국도 36, 지방도 723호선을 따라 농촌개발사업과 산촌개발사업이 집중 분포함



구분	개수	사 업 명
농촌마을 종합개발	14	갈산권역, 거문들권역, 광산권역, 내현권역, 둔리권역, 문당권역, 물버들권역, 반산권역, 서정권역, 소랭이권역, 양화권역, 외암강당권역, 용천권역, 운곡노화권역
전원마을	6	대동, 산너울, 성북, 수정, 작천, 한울
산촌생태 마을	23	각대, 강당, 강장, 거산, 거전, 광금, 광덕, 남천, 내문, 도림, 도흥, 라원, 방산, 백곡, 삼산, 송석, 심동, 어물, 여래미, 오룡, 이티, 장곡, 종곡
어촌체험 마을	9	광덕, 남천, 내문, 다사, 당정, 백곡, 송석, 어물, 월하성
농촌테마 공원	2	광시, 동부

3. 관광자원

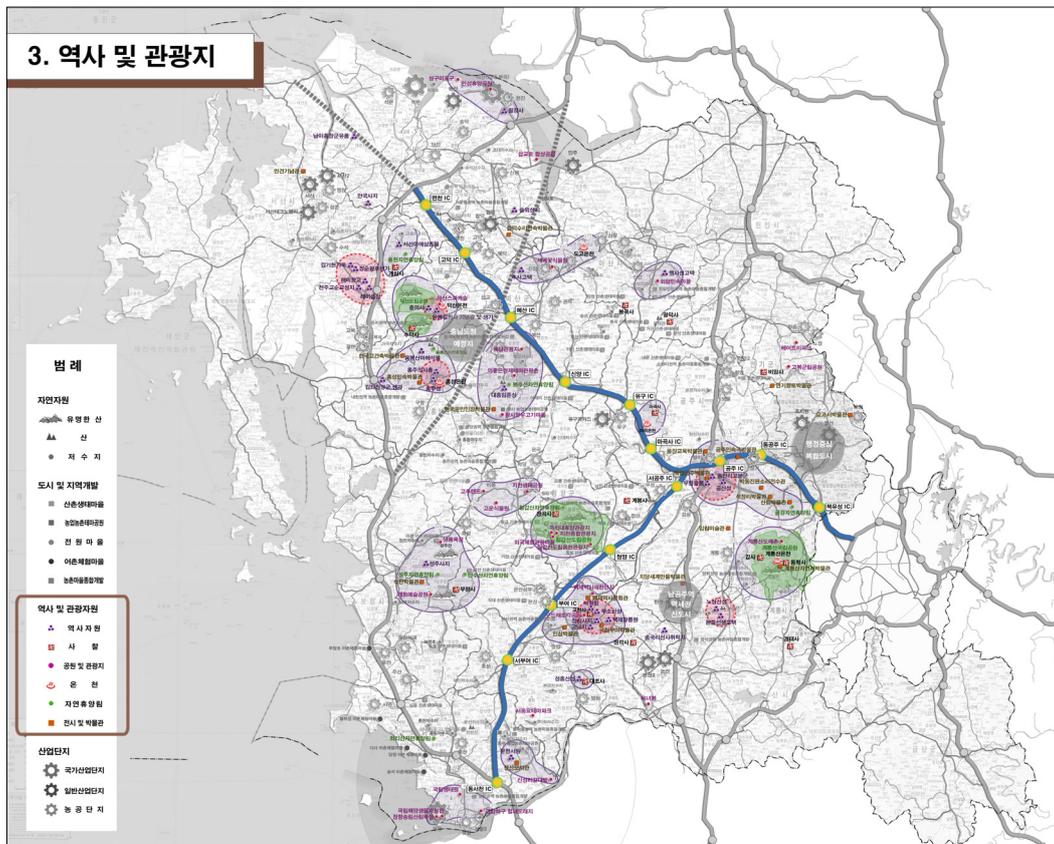
- 현황 : 총 114개의 자원이 분포하며, 온천 5개소, 주요사찰 13개소, 역사자원 32개소, 전시 및 박물관 22개소, 기타 관광자원이 42개소임
 - 온천은 마곡온천을 비롯한 덕산온천, 도고온천이 대표자원이며, 사찰은 개심사, 동학사, 갑사, 수덕사, 장곡사 등이 대표 자원임
 - 역사문화자원으로는 공주와 부여의 백제관련 역사자원과 서산의 해미읍성과 해미향교, 홍성의 홍주성과 홍주의사총 등이 대표적인 자원임
 - 전시 및 박물관은 역사박물관부터 판소리, 고건축, 문인인장박물관, 한산모시관과 같이 다양한 주제를 갖는 박물관이 분포함
 - 관광자원은 일정규모이상의 관광지로는 칠갑산도립공원, 덕산도립공원, 고북군립공원을 비롯하여, 백제역사재현단지 등이 있으며, 국가에서 추진하는 관광자원으로는 국립생태원, 국립해양생물자원관이 대표적임. 이외에 자연생태 자원을 활용한 관광자원이 다양하게 분포하고 있음

구분	개소	사업명
온천	5	마곡온천, 계룡산온천, 덕산온천, 도고온천, 홍성온천
사찰	13	갑사, 개심사, 계봉사, 고란사, 광덕사, 대조사, 동학사, 무량사, 봉곡사, 비암사, 수덕사, 장곡사, 정각사
역사 자원	32	공산성, 궁남지, 김기현가옥, 낙화암, 남이홍장군유품, 노성산성, 대홍입존성, 맹사성고택, 무령왕릉, 문헌서원, 백제왕릉원, 부소산성, 서산마애삼존불, 성주사지, 성흥산성, 솔피성지, 송국리선사취락지, 송산리고분군, 안국사지, 용봉산마애석불, 윤봉길의사기념관 및 생가, 윤중고택, 정립사지, 정순왕후생가, 천주교순교성지, 추사고택, 충의사, 필경사, 해미읍성, 해미향교, 홍주성, 홍주의사총
전시 및 박물관	22	계룡산자연사박물관, 공주민속극박물관, 공주민속박물관, 교과서박물관, 국립공주박물관, 국립부여박물관, 박동진판소리전수관, 백제역사문화관, 산림박물관, 석장리박물관, 석탄박물관, 안전기념관, 연기향토박물관, 웅진교육박물관, 인삼박물관, 임립미술관, 지당세계만물박물관, 한국고건축박물관, 한국문인인장박물관, 한산모시관, 합덕수리민속박물관, 홍성민속박물관

관광 자원	42 개화예술공원, 계룡산국립공원, 계룡산도예촌, 고북군립공원, 고운식물원, 고추랜드, 광시한우마을, 구드래조각공원, 국립생태원, 국립해양생물자원관, 금강자연휴양림, 까치내휴양관광지, 냉풍욕장, 덕산도립공원, 덕산스파캐슬, 만수산자연휴양림, 백제역사재현단지, 베어트리파크, 봉수산자연휴양림, 삼교호함상공원, 서동요테마파크, 성구미포구, 성주산자연휴양림, 세계꽃식물원, 신성리갈대밭, 안섬휴양공원, 예당관광지, 옥녀봉, 외국체험관광마을, 외암민속마을, 용봉산자연휴양림, 용현자연휴양림, 의종은형제테마관광촌, 인삼박물관, 장항송림, 지천생태공원, 지천종합관광지, 칠갑산도립온천관광지, 칠갑산도립공원, 칠갑산도립온천관광지, 칠갑산자연휴양림, 희리산자연휴양림
-------	--

○ 분포 특성

- 금강문화권과 내포문화권의 대별양상 뚜렷하며, 각각의 집중분포지는 차별화된 전략구사 가능
- 역사문화자원 집중 분포지 : 공주시 동부, 부여군 부여읍, 서산시 해미읍, 홍성군 홍성읍 중심으로 집중 분포
- 자연생태자원 집중 분포지 : 청양군 칠갑산 도립공원과 지천, 덕산도립공원



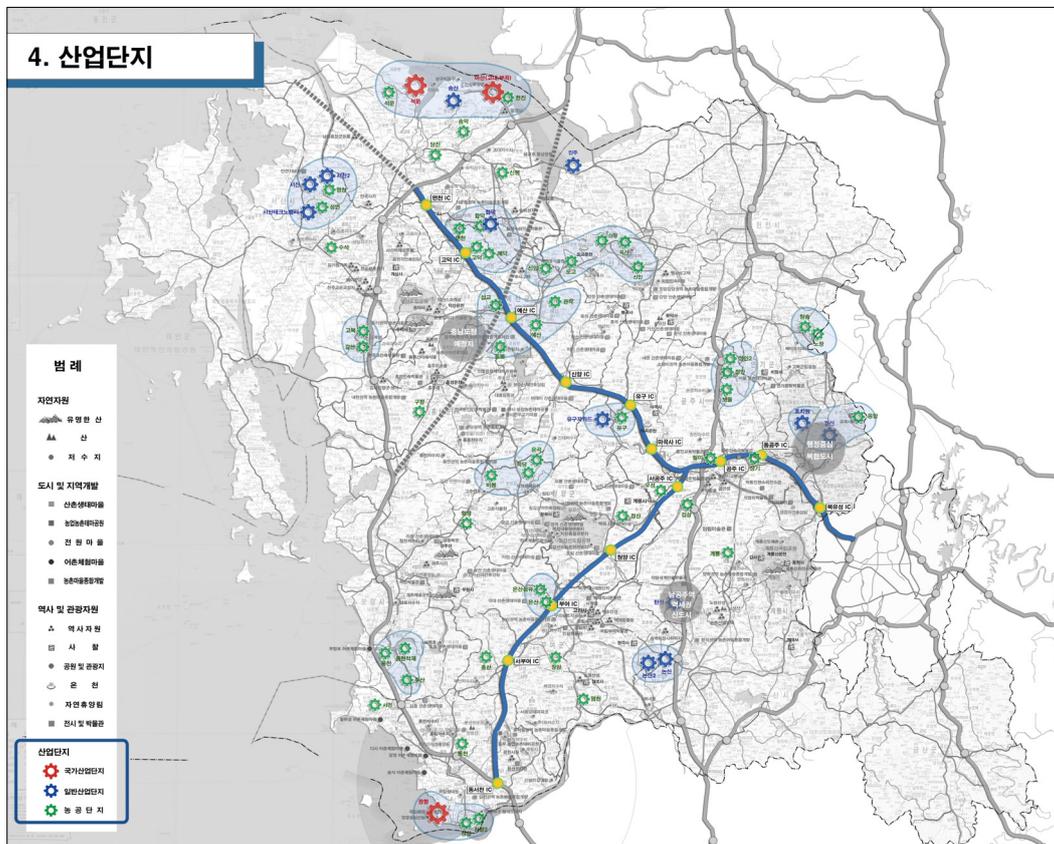
4. 산업단지

- 현황 : 총 65개의 산업단지가 분포하며, 국가산업단지 3개소, 지방산업단지 12개소, 농공단지 50개소가 분포함

구분	개소	산업단지명
국가산업단지	3	석문, 장항, 아산(고대-부곡)
지방산업단지	12	논산, 논산2, 서산, 서산2, 서산테크노벨리, 송산, 월산, 유구자카드, 인주, 조치원, 탄천, 합덕
농공단지	50	갈산, 검상, 계룡, 고덕, 고북, 관작, 구항, 노장, 당진, 도고, 득산, 면천, 보물, 비봉, 삽교, 서면, 성연, 송악, 수석, 신암, 신인, 신창, 신평, 염천, 예덕, 예산, 우성, 운곡, 웅천석재, 월미, 유구, 은산, 응봉, 응암, 장기, 장암, 장항, 장항2, 정산, 정안, 정안2, 정암, 중천, 주산, 청송, 학당, 한진, 합덕, 홍산, 화성

- 분포특성

- 대전-당진간 고속도로중에서 충청남도의 북부에 해당하는 면천, 고덕, 예산 IC 주변지역에 산업단지가 집중 분포하며, 신양IC, 마곡사IC 주변 지역에는 산업단지가 분포하지 않음



5. 연계교통망

- 현황 : 주변지역에 IC와 연계되는 도로는 총 45개 노선으로 국도 11개 노선, 국가지원지방도 6개 노선, 지방도 28개 노선임
 - 국도는 1,4,21,23,29,32,36,39,40,45호선
 - 국가지원지방도는 32,40,57,68,70,96호선
 - 지방도는 507, 591, 604, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 613, 615, 616, 617, 618, 619, 622, 625, 627, 629, 645, 647, 649, 651, 691, 697, 706, 723, 799호선임
- 대전-당진간 고속도로와 나란하게 연결되는 국도는 32호선으로써 공주 동부-유구-예산-합덕-당진으로 연결되어 고속도로의 대체노선으로서의 역할을 수행할 수 있음
 - 고덕IC에는 직접 연결되는 국도는 없으며, 지방도 618, 619, 622이 접속되어 주변 산업단지의 간선교통망을 역할을 수행하고 있으며, 충남도 청이전신도시와 고덕IC를 연결하는 국도망이 설치되지 않음
 - 예당IC에서 예당저수지로 진입하는 616호선과 청양으로 진입하는 645호선이 있지만, 향후 고속도로개통 및 예당저수지의 관광객 증가에 따른 교통량 증가시 해당 노선에 대한 정비가 필요할 것으로 예상됨
 - 서천-공주간 고속도로와 나란하게 연결되는 노선은 없으며, 구간별로는 공주IC-청양IC구간은 국도 36호선과 지방도 651호선이, 청양IC-부여IC 구간은 국도 39호선이, 부여IC-동서천IC구간은 국도 4호선, 29호선이 구간별로 연결되고 있음
 - 서부여IC에서 동서천IC로 연결되는 도로는 국도 4호선과 29호선인바, 이 2노선은 고속도로와 10km이상 이격되어서 기존 관광지를 지원하기에 어려움이 있으므로, 지방도 611호와 613호선에 대한 정비가 요구됨

대전-당진간		국도	국지도	지방도	서천-공주간		국도	국지도	지방도
면천	5km		70	609,619,647	서 공 주	5km	32,36,40	96	651
	10km	32		615,618,622,649		10km	23,39		627,629
	15km	45				15km			604,645,697
	20km					20km			
고덕	5km		70	618,619,622	청 양	5km	36,39		645,651
	10km	32,45		609,615		10km	40		723
	15km	21,34,40		645,647		15km	4,29		606,697,799
	20km					20km			
예산	5km	21,32,45		618,619	부 여	5km	4,29,40		723
	10km			609,616		10km			611,613,625,645
	15km	23,29,40	70	613,615,622,645		15km	36,39		606,610,651,799
	20km					20km			
신양	5km	32		616,645	서 부 여	5km	4,40		611,613
	10km	39		604,619		10km	29		617
	15km	21,29,45	96	618,629		15km	21	68	606,625,723
	20km					20km			
유구	5km	32,39		604,629	동 서 천	5km	29		613
	10km		96	616		10km	4,21	68	611
	15km	23,36		645		15km			617,706
	20km					20km			
마곡사	5km	32,39	96	629					
	10km	36		604,651					
	15km	23,40		627,645					
	20km								
공주	5km	23,32,36,40		627,651					
	10km		96	627,691					
	15km	1,39		604,697					
	20km								
동공주	5km	23,36		627,691					
	10km	1,32,40	96	604,651					
	15km			591,608,629					
	20km								
유성	5km	1,32	96						
	10km	36	32,57	608,691					
	15km	4	40	507,591,627					
	20km								

제 3 주제

대전-당진, 공주-서천간 고속도로
개통에 따른 충남 관광전략과 과제

김 성 진 한국문화관광연구원 연구위원
김 경 태 충남발전연구원 연구원

대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 개통에 따른 충남관광의 과제

2009. 5

김 성 진 (한국문화관광연구원 연구위원)

김 경 태 (충남발전연구원 연구원)

고속도로 개통에 따른 관광영향 전망

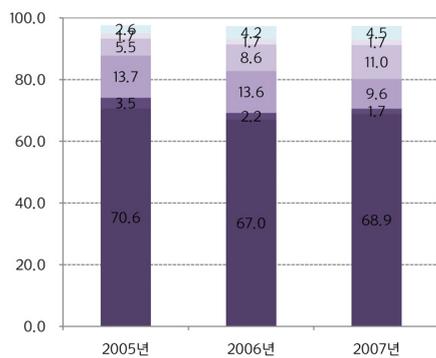
- ① 방문객 총량 증가
- ② 대전·영남권 방문객 증가
- ③ 방문객 행동범위 광역화
- ④ 영남권 등 원거리 방문객의 광역화

- ⑤ 양극화
- ⑥ 체재시간 단축(당일관광 증가/숙박관광 감소)
- ⑦ 관광시설 개발 입지 증가
- ⑧ 자가상승 등 관광개발 여건 악화

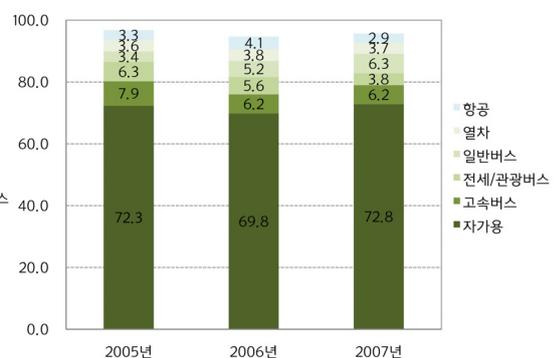
고속도로 개통의 관광영향 전망

1. 방문객 총량이 증가할 것이다.

- 관광은 접근성(Accessibility)과 자원성(Attraction)의 함수
- 당일관광과 숙박관광 시 93% 이상이 승용차와 버스 등 여행교통수단 이용(한국관광공사, 국민여행실태조사)
- **고속도로 개통으로 이동시간 단축, 관광교통의 편리성, 쾌적성, 안전성 등이 개선되어 방문객 총량이 증가할 것으로 기대**



【여행교통수단-당일관광】



【여행교통수단-숙박관광】

고속도로 개통의 관광영향 전망

2. 대전, 영남권 시장에서 방문객 증가가 예상된다.

- 고속도로 개통에 따라 이동시간 단축효과가 큰 **대전과 영남권 시장에서의 방문객 증가**, 특히 대전에서 통영, 사천 등 남해안으로 향하는 관광수요가 서해안으로 전환될 것으로 기대
 - 대전~당진간 주행거리 25.4km 감소, 주행시간 1시간 단축
 - 공주~서천간 주행거리 17.3km 감소, 주행시간 40분 단축
- 그러나 수도권 고속도로의 상습(특히, 주말) 정체가 개선되지 않는 한 수도권 시장에서의 방문객 증가 효과는 기대만큼 크지 않을 것



【주말 수도권 고속도로의 정체】

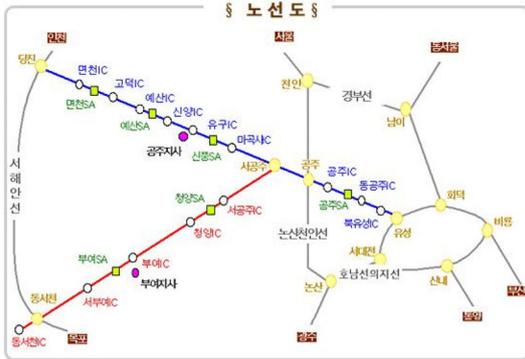


【창선 삼천포 대교】

고속도로 개통의 관광영향 전망

3. 방문객의 행동권이 광역화될 것이다.

- 관광객은 행정구역의 경계에 구애 받지 않고 자유로운 여행을 추구하고, 이동성(고속도로 개통, 승용차 여행 증가, 여가시간 확대 등)이 증진되어 방문객의 행동권이 광역화될 것으로 전망
- 명승고적(공주, 부여 등)과 휴양명소(안면도 등)를 순회 탐방하는 주유형(周遊型) 관광이 증가



[대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 노선도]

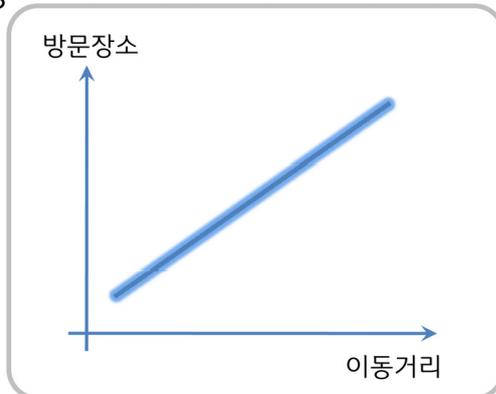


[부소산성, 신성리 갈대밭 등을 주유하는 관광 증가]

고속도로 개통의 관광영향 전망

4. 대전과 수도권 방문객의 행동권은 광역화되지 않을 것이다?

- 그러나 충남관광의 주요 시장인 대전과 수도권에서 방문하는 관광객의 행동권은 광역화되지 않을 가능성이 크고,
- 수도권과 대전권 시장 보다는 이동거리가 큰 영남권 시장의 행동권이 광역화될 것으로 전망
- (이동거리와 관광행동 범위) 먼 곳에서 방문하는 관광객의 이동범위는 큰 반면(광역화), 가까운 곳에서 오는 방문객의 이동범위는 작다.



[관광객의 이동거리와 방문장소간 정(+)의 관계]

고속도로 개통의 관광영향 전망

5. 통과지역과 종점지역간, 수용태세에 의해 양극화될 것이다.

- 당진과 태안, 서천 등 종점 지역의 개통 효과는 큰 반면 공주와 부여, 청양, 예산 등 통과 지역의 효과는 기대만큼 크지 않을 것
- 이동성의 개선으로 방문객의 선택의 폭이 넓어지면서 지역간 유인력의 새로운 구도가 형성될 것
- 따라서, 수용태세 정비 등 시군의 대응력에 따라 고속도로 개통이 시너지 효과를 창출할 것이고, 지역간 방문객 수가 양극화될 것으로 전망

【서해안고속도로 개통 전후 숙박 및 음식점업체 수】

구분	이전 3년 평균(a) ('99~'01)	이후 4년 평균(b) ('02~'05)	차이(b-a)
충남	26,261	27,968	1,707
보령시	1,835	2,059	2,24
서산시	2,164	2,182	18
서천군	960	888	-72
홍성군	1,335	1,274	-61
당진군	1,619	1,644	22
전북	23,845	22,984	-861
군산시	3,855	3,700	-155
김제시	1,029	998	-31
고창군	788	787	-1
부안군	1,052	1,034	-18
전남	28,403	27,647	-756
목포시	4,072	4,428	356
무안군	700	644	-56
함평군	390	347	-43
영광군	872	719	-153

* 외생변수의 영향을 통제하고 있지 못하므로 해석상 유의 필요

고속도로 개통의 관광영향 전망

6. 체재시간이 단축될 것이다.

- 고속도로 개통(단위시간당 이동거리 확대)으로 접근성(接近性)도 좋아지지만, 동시에 지역 이탈성(離脫性)도 증가
- 최근 ‘안·근·단(安·近·短: 싸고 가깝고 짧게 여행)’ 경향이 증가
- 당일관광 증가와 숙박관광 감소가 예상되고,
- 또한, A 지역에서 낮 시간을 보내고 숙박은 B 지역에서 하는 현상도 증가할 것으로 전망



【안면도 펜션】



【한화콘도-대전】

고속도로 개통의 관광영향 전망

7. 관광시설 개발 입지 수요가 증가할 것이다.

- 대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 IC 주변지역을 중심으로 관광시설 입지 수요가 증가하고 관광시설 개발이 활성화될 전망
- (선순환) 고속도로 개통 → 접근성 개선 → 방문객 증가 → 관광시설 개발 → 수용능력 향상 → 방문객 증가 → 관광 및 관련 산업 성장 → 지역경제 활성화
- 고속도로 개통에 따른 막연한 관광수요 증가 기대로 불필요한 과투자를 유도할 개연성이 있고, 합리적 규제가 이루어지지 않으면 무분별한 개발이 이루어질 가능성도 있음



[제4차 충남권 관광개발계획도(2007~2011)]

고속도로 개통의 관광영향 전망

8. 지가상승 등 관광개발의 여건이 악화될 것이다.

- 고속도로 주변지역, 특히 IC에서 30km 거리의 연도지역을 중심으로 토지가격이 상승할 전망
- 이러한 지가상승은 관광개발사업의 코스트 증가, 사업성 악화 등 한계로 작용할 전망
- 특히, 개발 및 지가 상승 기대감은 관광개발사업 추진 시 가장 어려운 단계인 토지매입 및 협의매수를 더욱 곤란하게 할 것임

* 국내외를 막론하고 관광개발 시 중요한 요소는 토지취득



[남해 힐트리조트]



[La Grande Motte]



[무주 관광레저형 기업도시]

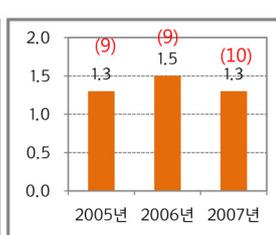
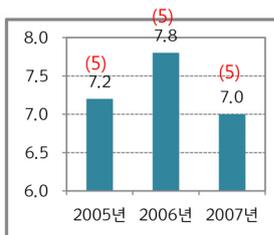
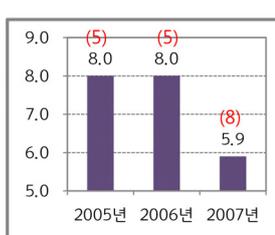
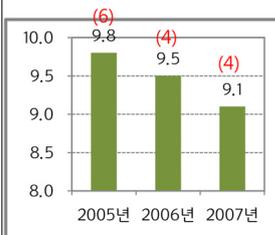
고속도로 개통과 충남관광의 과제

- ① 충남관광의 파이(π)를 키워라
- ② '충남다움' 창출
- ③ 관광시스템 정비
- ④ 지역간 협력
- ⑤ 새로운 충남 관광축 구축
- ⑥ 정주기반 관광자원 개발
- ⑦ 홍보마케팅 차별화
- ⑧ 지연산업과 융합
- ⑨ 어메니티 보전/창출
- ⑩ 인재육성

고속도로 개통과 충남관광의 과제

1. 충남관광의 파이(π)를 키워라.

- 숙박 및 당일관광 방문지역 중 충남의 점유율이 감소 추세, 충남의 향후 희망하는 방문지역 비율도 1.3% 정도로 전망도 불투명한 실정
- 2007년 제4차 권역별 관광개발계획 조정, 평가 시 계획의 타당성 및 실천가능성이 하위권 평가
- 고속도로 개통에 따른 접근성 개선, 安·近·短 여행 트렌드 변화 등 충남관광의 여건 변화, 비전과 목표 재설정, 집행체계 구축 등 충남관광의 규모를 키우기 위한 종합적 전략 수립



【숙박관광 방문지역 비율】

【당일관광 방문지역 비율】

【기역에 남는 방문지역 비율】

【향후 방문 희망지역 비율】

【충남관광의 몇 가지 현황】

()안은 순위, 단위: %

자료: 한국관광공사, 국민여행실태조사

고속도로 개통과 충남관광의 과제

2. '충남다움'을 창출하라.

- 지역관광의 경쟁력은 타 지역과 차별적인 그 지역만의 정체성과 문화를 담은 '지역다움'에 있음
 - 최근 제주올레가 주목 받는 이유도 가장 '제주다운' 관광상품이기 때문
- 무엇이 '충남다움'인지 진지한 성찰이 필요
 - 백제, 슬로푸드와 슬로시티, 고향의 이미지, 소박하고 느긋하고 여유로운 농산어촌?
- 가장 '충남다운' 10대 관광상품(Magic 10)을 선정하여 집중적 육성



【제주다움: 제주올레】



【부산다움: 문텐로드】



【슬로시티 인증 지역】

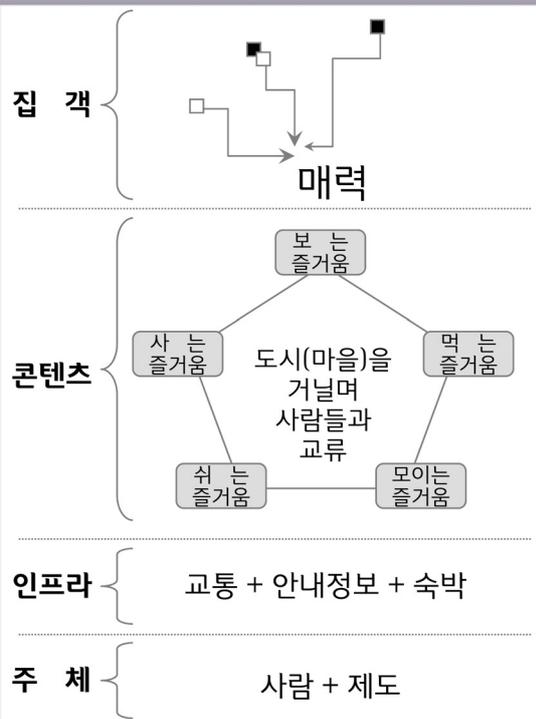
고속도로 개통과 충남관광의 과제

3. 관광시스템을 정비하라.

- 시스템(집객력, 콘텐츠, 인프라, 주체)의 관점에서 충남관광의 실태를 평가
- 강점을 강화하고 단점을 보완하는 관광시스템 정비
- 특히, 향토음식과 관광기념품(made in Chungnam) 육성이 필요하고, 이를 위한 조례 정비 필요

세계의 관광명소는 공통적으로 잘 짜여진 탄탄한 관광 시스템을 구축하고 있다.

관광도 시스템이다.



고속도로 개통과 충남관광의 과제

4. 지역간 협력하여 연계하라.

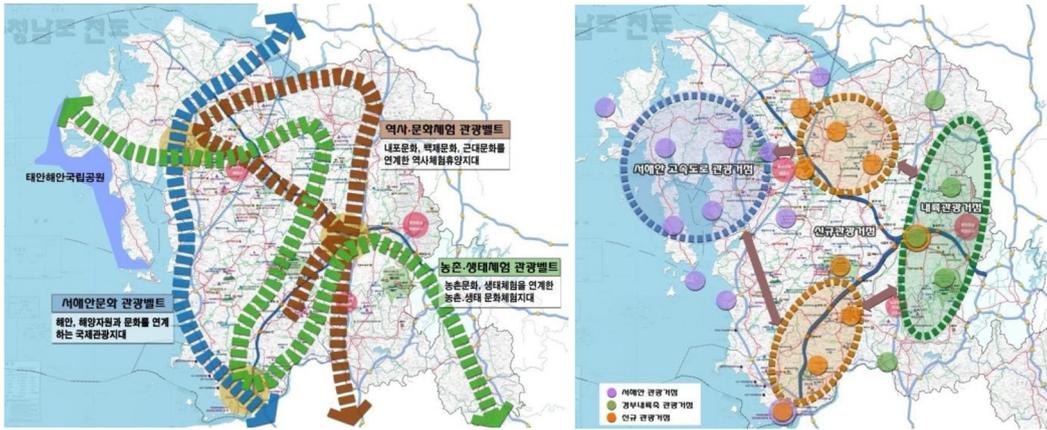
- **(효과)** 방문객의 이동성 증가 및 행동권 광역화, 개별 지역에 분산된 관광자원을 ‘합쳐 보면’ 새로운 잠재력 가시화, 개별 시군의 역량한계 극복, 공동 생산 통한 비용 절감, 중복투자 방지 통한 효율성을 제고 등
- **(전제조건)** “우리 지역 혼자 다할 수 있다”는 협력기피 관행 타파, “우리 지역 성공은 모든 지역의 성공으로부터 온다”는 의식 혁신, 선도 성공사례 창출로 공동의 노력으로 공동의 결실을 함께 맛보는 경험 공유
- **지역간 관광협력의 4대 방안**
 - ① **이미지 연계:** 역사와 문화, 자연환경에 기초한 통합 이미지 창출
 - ② **장소 연계:** 테마와 계절별 관광루트 조성, 핵심 및 보완 자원 연계
 - ③ **시장 연계:** 수요확보를 위한 동반 마케팅과 축제, 이벤트의 교류
 - ④ **인적 연계:** 사업실행을 위한 인적 연계, 정보공유, 공동학습 등

고속도로 개통과 충남관광의 과제

5. 새로운 관광축을 구축하라.

- 현재 충남의 관광축은 서해안 관광축과 백제문화 관광축이 이원화되어 있고, 고속도로 개통은 기존 관광축의 상호 연계 가능성을 의미
 - 당진-대전간 : (서해안 관광축) + 덕산스파 위락관광 ~ 내포 역사문화관광 ~ 예당 생태체험관광 ~ 마곡사 역사문화관광 + (백제문화 관광축)
 - 서천-공주간 : (백제문화 관광축) + 금강 생태문화관광 ~ 칠갑산·지천 생태체험관광 ~ 강경 근대역사문화관광 + (서해안 관광축)
- Hub & Spoke 전략에 따라 기존 관광지 거점화 및 주변 관광지 연계 강화
 - 서해안 관광객을 내륙으로 유인하기 위한 새로운 관광자원 발굴 및 육성
 - SIT관광에 대응한 농산어촌체험관광의 특성화

고속도로 개통과 충남관광의 과제



고속도로 개통과 충남관광의 과제

6. 지역사회를 개발하라.

- (충남의 관광지 개발사업 평가) 관광지의 특성화 개발 미흡, 개발 추진력 저조, 관광공간 중복 및 획일적 개발, 민간투자 저조 등
- 관광개발과 지역개발은 상호 수렴하는 것, 주민을 위한 지역개발은 방문객을 고려한 개발이고, 방문객을 위한 관광개발은 주민을 위한 개발이어야 한다.
- ‘선 부지조성, 후 민간투자유치’의 전통적 방식에 대한 재고 필요, **개발가능 용지 확보, 인허가 등 규제완화·세제감면 방안 마련 후 민간부문이 입지 결정하도록 하는 방식으로 전환**, 공공부문의 관광자원개발사업은 **지역사회와 통합적 개발**



【충남 지정관광지 현황】

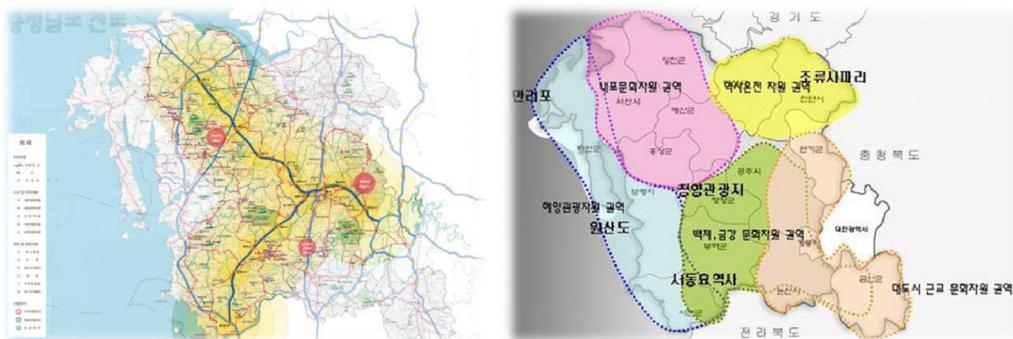
【지역사회 개발과 관광개발의 분리】

【제3섹터 개발: 태백 O2리조트】

고속도로 개통과 충남관광의 과제

7. 시장별로 홍보마케팅을 차별화하라.

- 고속도로 개통에 따라 방문객의 이동범위 광역화, 그러나 이동거리에 따라 행동권이 차이
- 대전 및 수도권과 영호남권 등 시장에 따라 홍보마케팅의 내용과 수단 차별화
 - 대전 및 수도권의 충남 방문 경험자에 대해서는 충남관광에 대한 상세정보를 제공하고 이벤트를 개최하여 재방문 유도
 - 영·호남권 등 처음 방문객에 대해서는 새로운 통합 이미지를 제공



[대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 주변 관광자원 분포] 【제4차 충남권 관광개발계획 상의 관광권】

고속도로 개통과 충남관광의 과제

8. 관광과 지연산업을 융합하라.

- 고속도로가 개통되고 접근성이 개선되더라도, 당일관광 증가와 숙박관광 감소 등이 예상되고, 과거와 같은 개발관행이 지속될 경우 방문객이 증가하더라도 지역사회 발전과 삶의 질은 개선되지 못하는 딜레마 발생
- 관광과 지역(문화), 관광산업과 지역산업이 융합된 관광생태계를 구축해야 상상 이상의 시너지 효과 창출 가능. 관광과 지역, 관광산업과 지연산업 각각의 '0.5차 더하기'를 추진하여 부가가치를 창출

난류와 한류가 만나는 곳에 가장 풍부한 어장(漁場)이 형성된다.

사례: 우키하(浮羽)

농업과 관광의 융합: 미찌노에키(道の驛), 다락논(柵田) 보전, 관광상품(쌀+지하수) 개발



고속도로 개통과 충남관광의 과제

9. 어메니티를 보전하고 창출하라.

- 고속도로 연도지역을 중심으로 입지수요 증가 및 개발사업 활성화, 이에 따라 충남 고유의 경관 훼손과 획일화 가능성도 증가
- 아름다움, 감성체험 등을 느끼고 싶어하는 시장과 욕구가 증대, 관광은 어메니티 자원의 경제가치를 실현하고, 어메니티는 관광경쟁력을 결정하는 핵심요소
- 양적 팽창 위주의 개발사업 추진에서 질적 성장 중심의 개발사업 추진으로 전환하고, 충남 고유의 어메니티 자원을 보전하고 부가가치를 창출

개발은 언제든 할 수 있지만 보전은 바로 지금 아니면 못한다.

사례: 유후인(湯布院)

인구 12,000명, 관광객 400만명(주민 1인당 관광객 350명, 1일 평균 1만명)

유후인의 매력은 어메니티(風情) 그 자체, 전후 세 번의 개발과 보전 기로에서 어메니티 보전 선택



고속도로 개통과 충남관광의 과제

10. 사람에 투자하라.

- 관광에는 기본적으로 두 가지 조건이 있다. 접근성과 자원성이 그것이다. 접근성은 시장으로부터의 거리를 말하며, 자원성은 관광매력을 말한다. 이 두 조건의 충족 여부에 따라 관광의 성공 가능성이 결정된다.
- 아무리 관광매력이 풍부해도 거리가 지나치게 멀면 성공 가능성은 낮다. 교통이 아무리 좋아도 매력거리가 별로 없다면 마찬가지다. 그렇다고 이 두 조건이 충족되는 것만으로 관광의 성공이 완전히 보장받는 것은 아니다. **접근성과 자원성보다 더 중요한 전제조건이 있다.**
- 지역의 자원을 관광자원으로 활용해서 지역발전으로 연결시킬 수 있는 사람이 핵심이다.
- ‘충남관광아카데미’ 운영 등 사람에 대한 지속적 투자 필요



가장 진보된 투자는 교육이다.

종합 및 제언

- 2007년 기준 충남관광총량은 36,000천명(국내관광총량의 7.5% 16개 시·도 중 7위)
- 고속도로 개통에 따라 방문객 증가, 이동범위 광역화, 개발사업 활성화 등 긍정적 변화 전망, 그러나 체재시간 단축, 지역간 양극화 등 부정적 영향도 발생 가능
- 특히, 기존 서해안 관광축과 백제문화 관광축이 상호 연계되어 충남도 전역을 아우르는 새로운 관광벨트 형성 가능
- 고속도로 개통에 따른 관광수요 증가 및 선순환 고리의 형성은 충남도와 시·군의 대응에 따라 좌우
- 최근 安·近·短 여행 트렌드 변화, 2010년 충청 방문의 해 등 기회요인 등장
- 고속도로 개통을 충남관광의 양적 성장과 질적 선진화의 계기로 활용하여 서해안 및 백제문화 중심의 관광흐름을 충남 전역으로 확산하기 위한 노력 필요

[대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 주변 관광자원 분포도]

단기 대책 제언

1. 충남관광 종합발전전략 수립

- 비전 및 목표, 기존 5대 관광권의 재설정, 고속도로 주변 관광자원 개발, 거점 및 연계 관광지 네트워크화 전략 마련, 민간투자유치계획 수립 등

2. '충남다운' 10대 관광상품 선정 및 육성

- 시군 및 충남 대표 Magic 10 선정

3. 통합 홍보마케팅 실시

- 시장특성을 고려한 공동 브로셔, 팸플릿 제작, 정보안내체계 개선 등

4. 관광자원개발심의위원회 설치 및 운영

5. 충남관광아카데미 운영

- 충남발전연구원을 중심으로 지역대학과 연계하여 전문인력 양성

CDI 세미나 2009-16

대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략

- 발행자 : 김용웅
- 발행처 : 충남발전연구원
 - 주소 : [314-140] 충남 공주시 금홍동 101번지
 - 전화 : 041-840-1123 팩스 : 041-840-1129
 - Web : <http://www.cdi.re.kr>
- 인쇄일 : 2009. 5. 25 (월)
- 인 쇄 : 삼성애드피아 (T.041-753-7113)

본 자료집은 '충남발전연구원' 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.

〈비매품〉