- 복군30주년 기념 -

태안군-충남연구원 합동 정책세미나

- 일 시 : 2019. 05. 02(목), 14:00 ~ 16:30
- 장 소 : 태안문화원 아트홀(2층)

태안 TAEAN

충남연구원 ChungNam Institute

- 복군30주년 기념 -
태안군-충남연구원 합동 정책 세미나

1 세미나개요

❍ 일　　시 : 2019. 05. 02.(목), 14:00 ~ 16:30

❍ 장　　소 : 태안문화원 아트홀(2층)

❍ 참석대상 : 200명(태안군, 충남연구원, 관계전문가 등)

2 시간계획

시 간		내　용	비 고
14:00~14:05	5′	◦ 개회 및 국민의례	사회자
14:05~14:10	5′	◦ 인사말씀	태안군수, 태안군의회 의장
14:10~14:40	30′	◦ 주제발표Ⅰ - 태안군 미래 교통네트워크 발전방안	김 형 철 (충남연구원 책임연구원)
14:40~15:10	30′	◦ 주제발표Ⅱ - 해양수산 분야에서의 태안군 특성화 및 경제영토의 확장	김 종 화 (충남연구원 책임연구원)
15:10~15:20	10′	◦ 휴식	
15:20~16:10	50′	◦ 종합토론 - 좌장 : 이인배(충남연구원 기획경영실장) - 토론 : 가세로(태안군수) 이　호(한국교통연구원 연구위원) 김상엽(전북연구원 연구위원) 김형철(충남연구원 책임연구원) 이승우(한국해양수산개발원 연구위원) 정진호(해양수산정책연구소 연구위원) 김종화(충남연구원 책임연구원)	
16:10~16:20	10′	◦ 캘리그라피 퍼포먼스 - 서해안의 중심, 사람과 자연이 공존하는 신해양도시 태안!	이 화 선 (캘리그라피 작가)
16:20~16:30	10′	◦ 정리 및 폐회	사회자

목 차

Ⅰ. 태안군 미래 교통네트워크 발전방안 ····· 7

충남연구원 김 형 철 책임연구원

Ⅱ. 해양수산 분야에서의 태안군 특성화 및 경제영토의 확장 ····· 33

충남연구원 김 종 화 책임연구원

Ⅲ. 토론문 ····· 57

태안군 가 세 로 군수 ····· 59

한국교통연구원 이 호 연구위원 ····· 65

전북연구원 김 상 엽 연구위원 ····· 69

한국해양수산개발원 이 승 우 연구위원 ····· 75

해양수산정책연구소 정 진 호 연구위원 ····· 79

태안군 미래 교통네트워크 발전방안

- 충남연구원 김형철 책임연구원

태안군 미래 교통네트워크 구축방안

2019. 05. 02.

김 형 철 책임연구원

충남연구원
ChungNam Institute

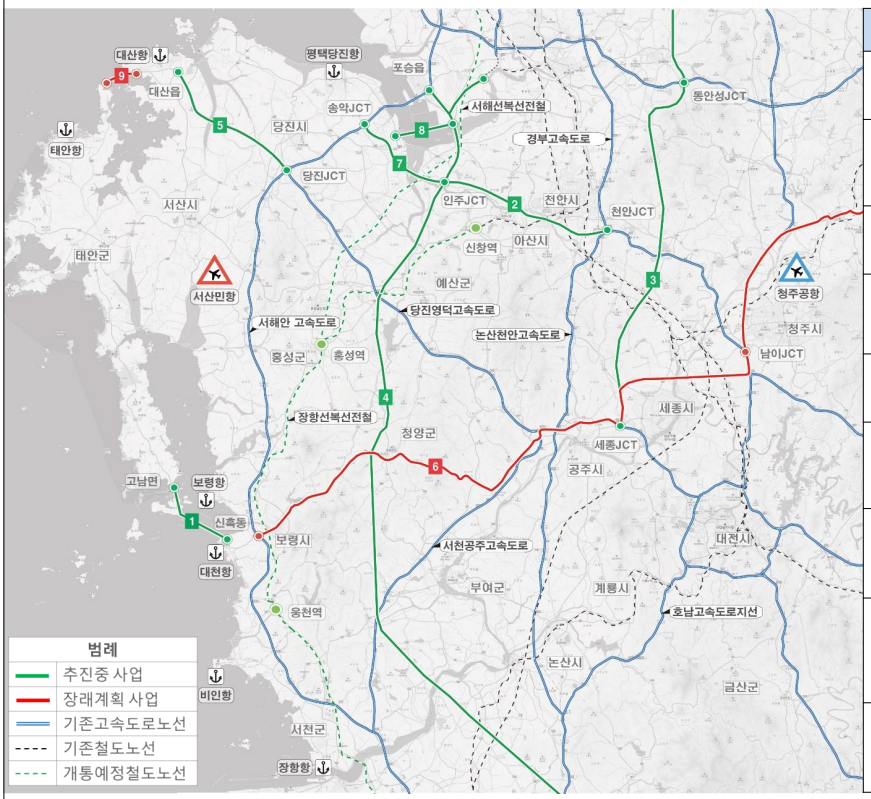
Contents

1. 충남 교통 · 물류 현황
2. 태안군(교통부문) 현황과 시사점
3. 도로망 미래 전략 과제
4. 철도망 미래 전략 과제

1. 충남 교통 · 물류 현황

충남 교통 · 물류 현황

충남 지역간 도로 추진현황



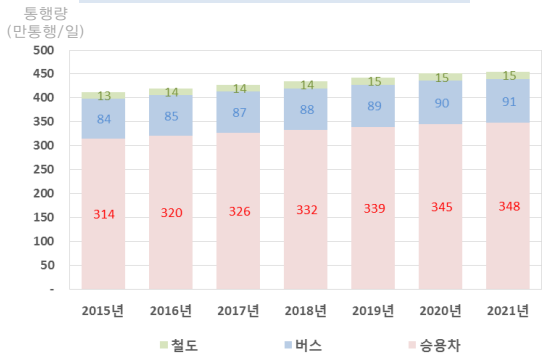
번호	사업명	개요
1	보령~태안 (국도77호선)	-연장: 14.1km, 2~4차로 -사업비: 6,706억원 -추진현황: 추진중(공사중)
2	당진천안 고속도로 (아산~천안구간)	-연장: 20.9km, 4차로 -사업비: 1조 2,177억원 -추진현황: 추진중(공사중)
3	서울~세종 고속도로	-연장: 130.2km, 6차로 -사업비: 8조 1,000억원 -추진현황: 예비타당성조사완료(`09)
4	서부내륙 (제2서해안) 고속도로	-연장: 137.7km, 4~6차로 -사업비: 2조 6,694억원 -추진현황: 실시협약체결(`17)
5	대산~당진 고속도로	-연장: 24.3km, 4차로 -사업비: 6,502억원 -추진현황: 예비타당성조사완료(`16)
6	보령~울진 고속도로	-연장: 271km, 4차로 (충남구간: 보령~공주, 68.3km) -사업비: (충남)1조 2,100억원 -추진현황: 미정(예타, 경제성결여)
7	당진천안 고속도로 (당진~아산구간)	-연장: 16.7km, 4차로 -사업비: 1조 702억원
8	평택당진항 진입도로 (신평~내항 연륙교)	-연장: 3.1km, 4차로 -사업비: 2,235억원 -추진현황: 예비타당성조사완료(`18)
9	대산~이원연륙교 (국도38호연장)	-연장: 2.5km -사업비: 2,000억원 -추진현황: 국토부건의(국도국지도 5개년계획 제안)

충남 장래 통행(여객, 화물) 변화 추이

장래 화물 통행량(트럭)의 지속적인 증가 → 원활한 물동량의 수송을 위한 교통망 정비

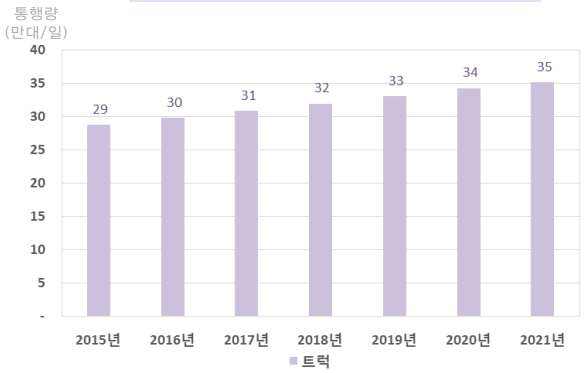
- 승용차: 2015년 314만 통행/일 → 2021년 348만 통행/일, 증감율 1.7%
- 버스: 2015년 84만 통행/일 → 2021년 91만 통행/일, 증감율 1.4%
- 철도: 2015년 13만 통행/일 → 2021년 15만 통행/일, 증감율 2.6%
- **트럭: 2015년 29만 대/일 → 2021년 35만 대/일, 증감율 3.4%**

여객부문 장래 통행 변화추이



자료: KTDB, 한국교통연구원, 2016년

화물부문 장래 통행 변화추이



자료: KTDB, 한국교통연구원, 2016년

충남 화물자동차 차량운행비용 원단위 검토결과

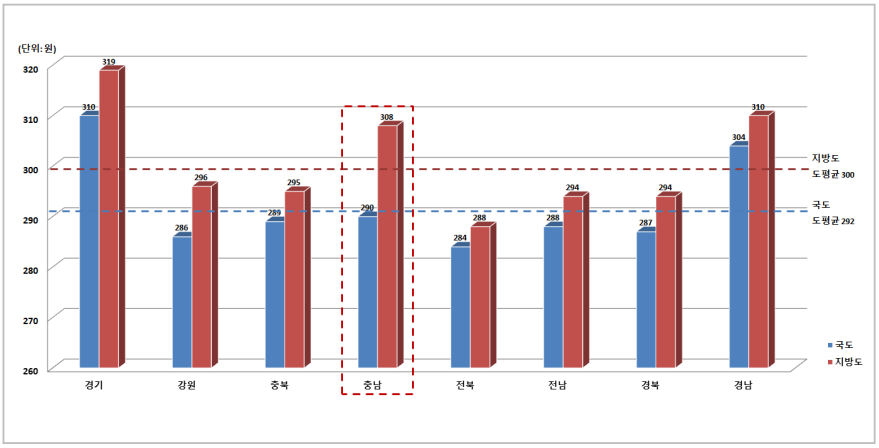
차량운행비용 절감을 위한 교통서비스수준 개선 필요

*교통서비스수준: 노선 굴곡도, 접근성, 교통지체(통행속도) 등

화물자동차 차량운행비용 원단위 : 도 단위 지자체 중 3위 (1위 경기, 2위 경남)

- ✓ 국 도(도 평균 292원/대 · km): 경기도(310원), 경남(304원), 충남(290원)
- ✓ 지방도(도 평균 300원/대 · km) : 경기도(319원), 경남(310원), 충남(308원)

화물자동차 차량운행비용 원단위 (원/대·km)



*자료: 전국권 KTDB(2015년), TransCAD 6.0 활용, *출처: 충남연구원 현안과제

충남 교통 · 물류 현황

충남 동·서축 도로망 연계성 확립 필요

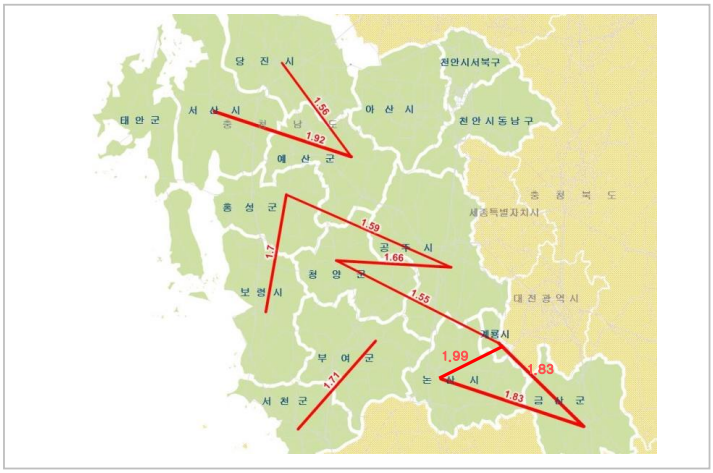
충남 동·서축 도로망 정비로 충남 지역간 접근성 개선 필요

충남 시 · 군 지역간 도로망 굴곡도 (굴곡도 : 직선거리 대비 실제 도로주행거리)

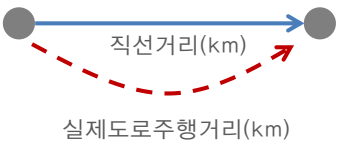
✓ 굴곡도 높은 지역(직선대비 1.5배 이상)

→ 논산시↔계룡시(2.78), 서산시↔예산군(1.92), 논산시↔금산군(1.83), 계룡시↔금산군(1.83)

시·군 지역간 도로망 굴곡도



$$\text{굴곡도}(Detour) = \frac{\text{실제도로주행거리}(km)}{\text{직선거리}(km)}$$



*자료: 전국권 KTDB(2015년), TransCAD 6.0 활용, *출처: 충남연구원 현안과제

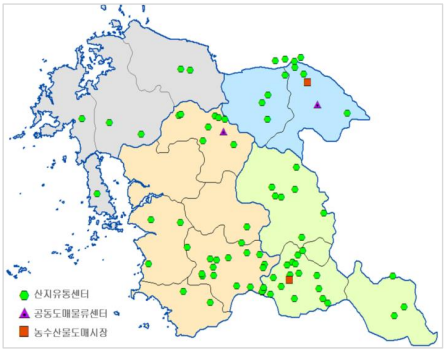
충남 교통 · 물류 현황

충남 물류시설 분포

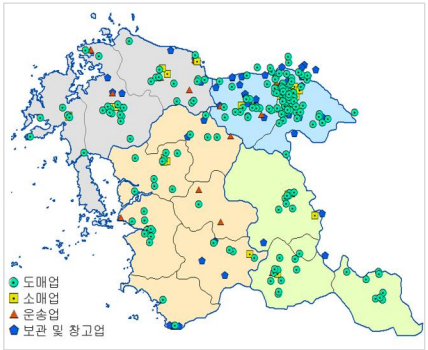
- **산업단지: 국가(5개), 일반(43개), 농공(86개)**
  - 국가산단은 당진(석문, 아산), 서산(대죽자원), 보령(고정), 서천(장항)
  - 일반산단은 충남 북부지역에 밀집 분포
- **물류시설: 화물터미널(2개), 물류단지(1개)**
  - 화물터미널은 천안과 아산에 각 1개, 물류단지는 천안에 1개 존재
- **유통센터: 산지유통센터(76개), 공동도매물류센터(2), 농산물도매시장(2개)**
  - 산지유통센터는 충남 남부지역에 대부분 분포
- **물류기업체: 도매업(221개), 소매업(42개), 운송업(26개), 보관 창고업(50개)**
  - 물류기업체는 천안, 아산 등의 도심지역에 밀집하여 분포

〈충남 물류시설 분포〉

〈충남 산업단지 분포〉



〈충남 유통센터 분포〉



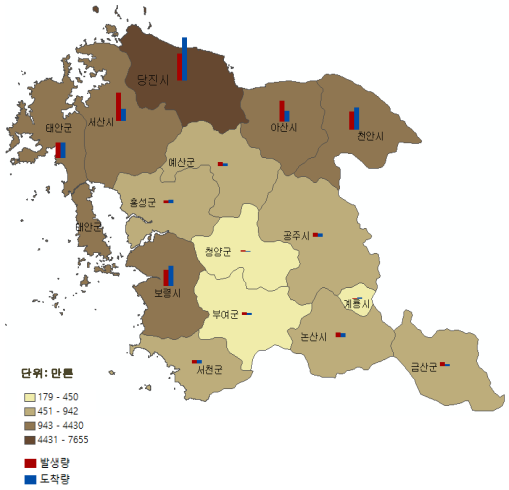
〈충남 물류기업체 분포〉

충남 교통 · 물류 현황

충남 도로 물동량 분포

충남 지역별 물동량

✓ **물동량이 가장 많은 지역들은 충남 북부지역들임**
→ 도로 물동량 순으로는 당진시, 서산시, 천안시, 아산시, 태안군, 보령시 등임

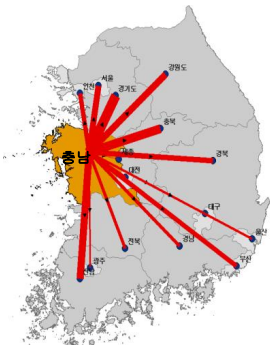


자료: 전국 지역간 도로 물동량OD(2014), 한국교통연구원

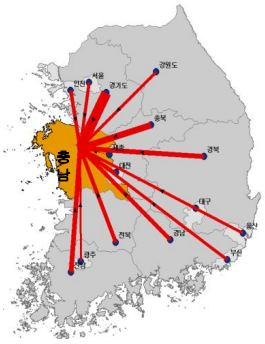
충남 지역간 물동량

✓ **충남의 지역간 물동량은 경기도가 가장 많음**
→ 충남↔경기도: 발생량(2,516만톤), 도착량(3,753만톤)
→ 발생과 도착량은 대부분 경기, 충북, 전남의 순으로 나타남

✓ **충남의 물동량은 대부분 광산품(38~43%), 화학공업품(25%), 금속기계 공업품임(19~22%)**



<발생>



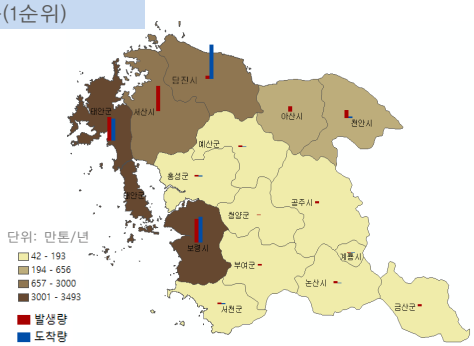
<도착>

자료: 전국 지역간 도로 물동량OD(2014), 한국교통연구원

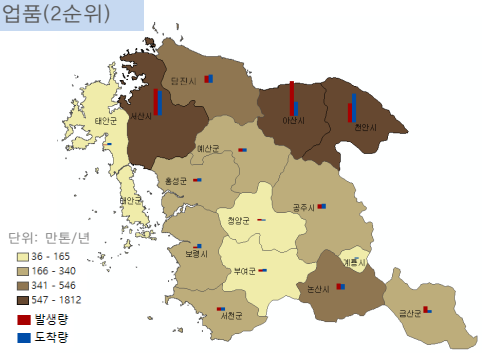
충남 교통 · 물류 현황

충남 도로 물동량 시 · 군별, 품목별 분포

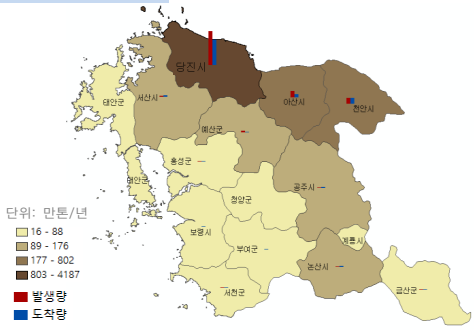
광산품(1순위)



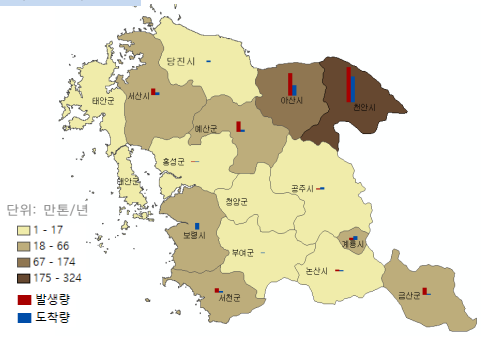
화학공업품(2순위)



금속기계공업(3순위)



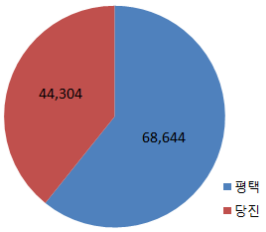
컨테이너(4순위)



*자료: 전국 KTDB 물동량 OD 자료

충남 교통 · 물류 현황

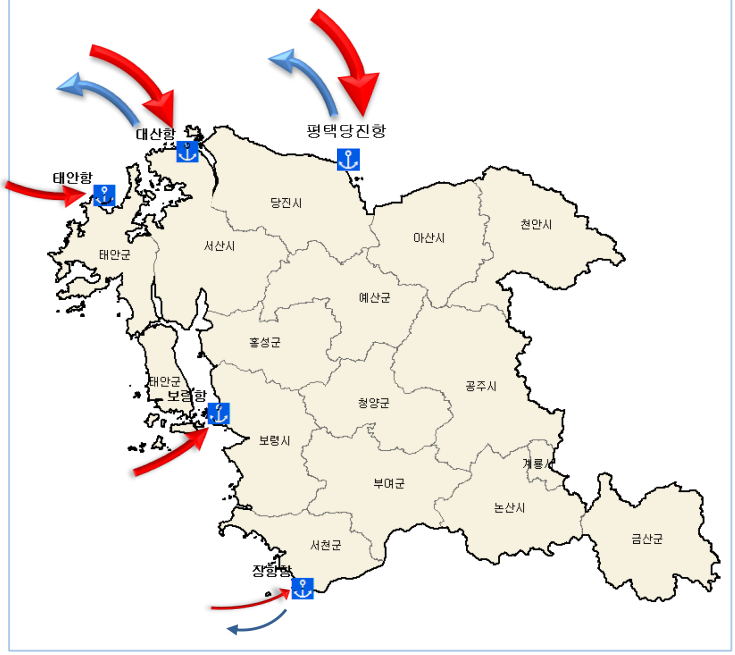
충남 항만 물동량(무역항을 중심으로)



당진/평택 물동량(천톤)(2016)

- **태안항, 보령항은 유연탄이 98%, 장항항은 시멘트와 비료가 70%를 차지함**
  - 항만 물동량이 많은 무역항 순위는 **평택 · 당진항(전국 5위), 대산항(전국 6위)**
  - 대산항은 유류 품목이 대부분을 차지하고 있음(*대규모 석유화학단지가 위치함)

항만 유·출입 물동량



항만별 물동량 비교

(단위: 천톤/년)

항만	입항	출항	합계
부산항	174,705	187,665	362,369
광양항	184,587	98,519	283,106
울산항	116,459	81,152	197,611
인천항	134,570	26,734	161,604
평택당진항	91,748	21,200	112,948 (평택항: 68,644) (당진항: 44,304)
대산항	57,818	28,072	85,890
태안항	12,952	0	12,952
보령항	12,205	0	12,205
장항항	574	41	574

자료: 해운항만물류정보센터(2016)
주: 평택당진항의 총 물동량을 항만별로 구분하면 평택항이 68,644(천톤/년)으로 약 61%를 차지하고, 당진항이 44,304(천톤/년)으로 약 39%를 차지함

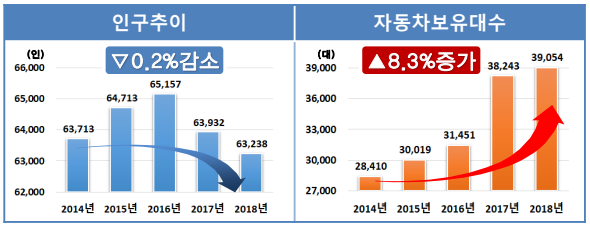
2. 태안군 (교통부문) 현황과 시사점

태안군 현황과 시사점

1. 사회경제지표

- **여건변화 시작**(국도77호선, 관광지개발 등), 지속을 위한 **체계적인 교통네트워크 계획 필요**
- 내부 **도로체계 재정립**, 외부 **연계강화**를 통해 **서해안 관문으로 위상제고**(국가도로망계획 반영건의)

인구 및 자동차 보유대수 추이 (최근5년간)



개발계획 현황

- ✓ 태안기업도시 및 관광지조성지구 **2020년 완공예정**
- ✓ 국도77호(보령~태안) 2020년 완공예정

구 분	사업량	발생량	완공연도
태안기업도시	14,643.7천㎡	5,091대/일	2020년
관광지조성지구	2,765.0천㎡	3,923대/일	2020년
국도77호(보령~태안)	14.1km,4차로	–	2020년

태안군 현황과 시사점

1. 사회경제지표

태안군 장래지표

인구 및 통행량 **지속적 증가** 예측

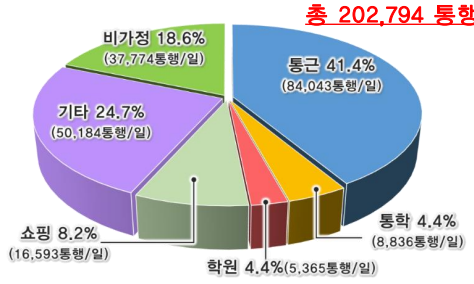
구 분	2016년	2020년	2025년	증가율(%)
인 구(인)	62,134	74,102	**75,701**	2.22%
목적별 통행(통행/일)	168,228	201,021	**202,794**	2.10%
수단별 통행(통행/일)	169,812	192,411	**194,885**	1.54%
1인당 목적통행(통행/인)	2.71	2.71	2.68	–
1인당 수단통행(통행/인)	2.73	2.60	2.57	–
수단통행/목적통행	1.01	0.96	0.96	–

자료: 국토교통부, 국가교통DB, 2017.12

목적별 통행 구성비(2025년 기준)

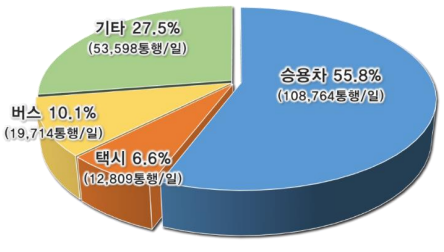
✓ 통행목적 상 **관광통행 미반영**

총 202,794 통행/일



수단별 통행 구성비(2025년 기준)

총 194,885 통행/일

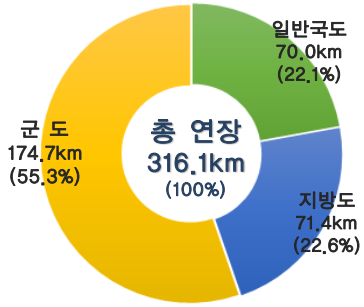


2. 도로망 체계 현황 및 여건변화

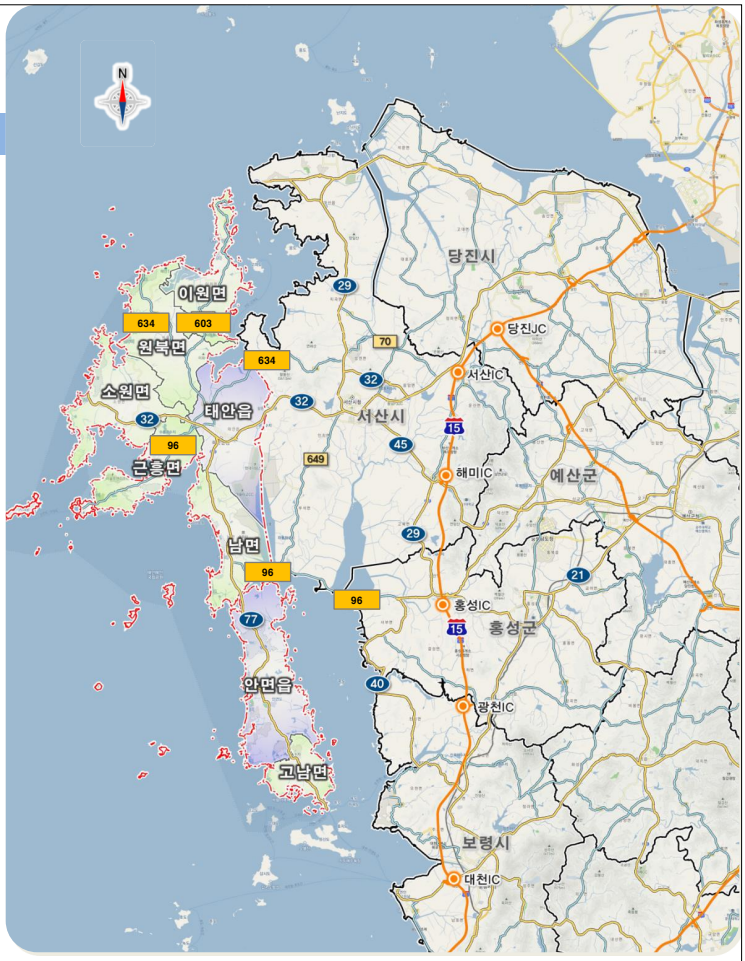
태안군 국도, 국지도, 지방도

- ✓ 일반국도 (2개 노선)
  - 남북축 : 77호선
  - 동서축 : 32호선
- ✓ 지방도 및 국지도 (3개 노선)
  - 동서축 : 지방도634호선

도로연장 구성비(km)



자료 : 태안군 각 연도별 통계연보, www.taean.go.kr



태안군 현황과 시사점

2. 도로망 체계 현황 및 여건변화

교통시설 확충계획 (확정사업)

도로계획

구분	연번	사업명	연장 (km)	차로수 (왕복)	완공 연도	비 고
고속국도	1	서부내륙 고속도로 (평택~부여)	86.3	4~6	2020년	실시협약체결('17)
	2	당진~천안 고속도로 (당진~아산 구간)	16.7	4	–	추진중
	3	대산~당진 고속도로	24.3	4	–	예비타당성조사완료
국도	4	보령~태안 (국도77호선)	14.1	2~4	2021년	공사중
	5	창기~고남 (국도77호선)	22.0	4	–	예비타당성조사 면제

철도계획

구분	연번	사업명	연장(km)	완공연도	비 고
철도	A	장항선개량 2단계	32.4	2021년	추진중
	B	서해선 복선전철	90.0	2021년	공사중
	C	장항선 복선전철 (신창~대야)	118.6	2023년	예비타당성조사 완료
	D	아산 · 석문산단선 (합덕~석문산단)	36.5	–	제3차 국가철도망계획 (예비타당성조사 면제)
	E	대산항선 (석문산단~대산항)	18.7	–	제3차 국가철도망계획 (추가검토사업)

3. 태안군 지역간 교통수단 분담률

태안군 통행특성 분석

통행수단

- ✓ 승용차 · 버스에 의존
- ✓ 철도 노선 및 역의 부재로 철도수단 통행이 없음

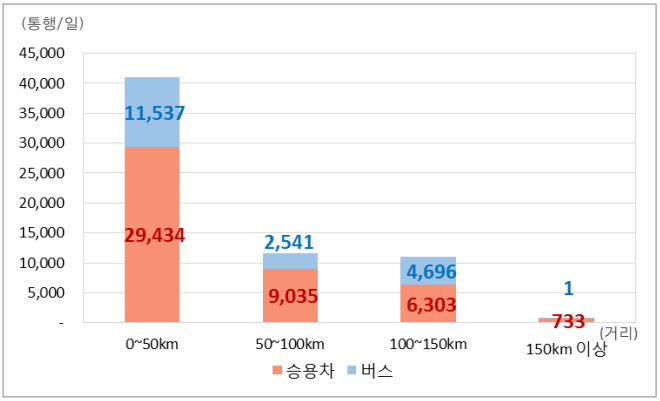
통행량

- ✓ 0~50km의 통행(약 4만 통행/일)이 가장 많음
- ✓ 승용차: 50~100km 대비 100~150km에서 통행량 감소
- ✓ 버 스 : 50~100km 대비 100~150km에서 통행량 증가

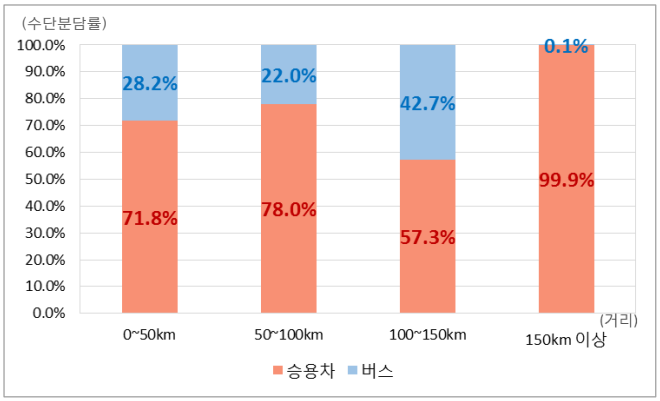
수단분담률

- ✓ 0~50km : 승용차 분담률 매우 높음(70%이상)
- ✓ 100~150km : 버스 분담률이 비교적 높음(42.7%)
- ✓ 150km 이상 : 승용차 의존도가 매우 높음(99.9%)

〈교통수단별 통행량〉



〈교통수단별 분담률〉



4. 태안군 지역간 통행량 분포(수단 통행량)

- **태안군 – 충청권(충청,대전,세종,강원) 간 통행량 29.2%로 높음**

→ 태안군 내부통행량은 45,505(인/일)로 전체 통행 중 63.0%에 해당

→ 승용차 이용 통행량은 전체 통행 중 82.6%로 가장 높음

→ 태안군–수도권 간 통행은 12,332(인/일)로 전체 통행 중 7.1%에 해당

(단위 : 인/일, %)

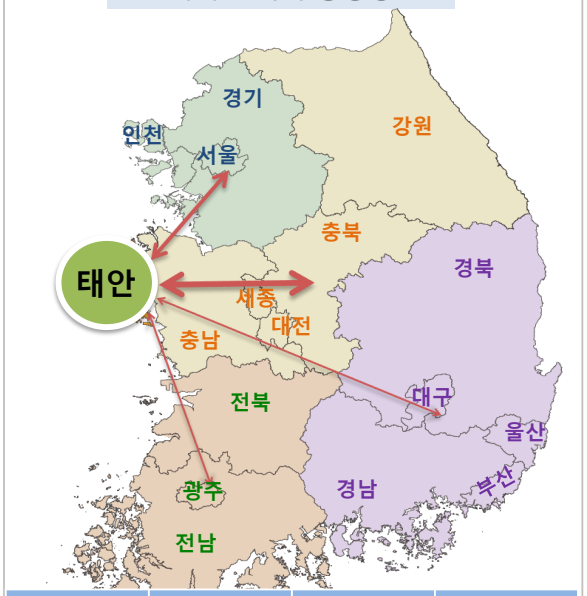
구분	승용차	버스	일반철도/지하철	고속철도	합계	비중
태안–태안	98,610	11,267	–	–	109,877	63.0
태안–수도권	6,505	5,827	–	–	12,332	7.1
태안–충청권	**37,745**	**12,808**	**303**	**2**	**50,858**	**29.2**
태안–경상권	358	0	–	–	359	0.2
태안–전라권	897	140	–	–	1,037	0.6
합계	45,505	18,775	303	2	64,585	100.0
비중	**82.6**	**17.2**	0.2	0.0	100.0	–

주1 : 수도권(서울,경기,인천), 충청권(충청,대전,세종,강원), 경상권(부산,울산,대구,경상), 전라권(광주, 전라)
주2 : 제주특별자치도는 통행량이 없으므로 제외
자료: 한국교통연구원(국가교통DB센터)의 전국권 KTDB O/D 자료

4. 태안군 지역간 통행량 분포(목적 통행량)

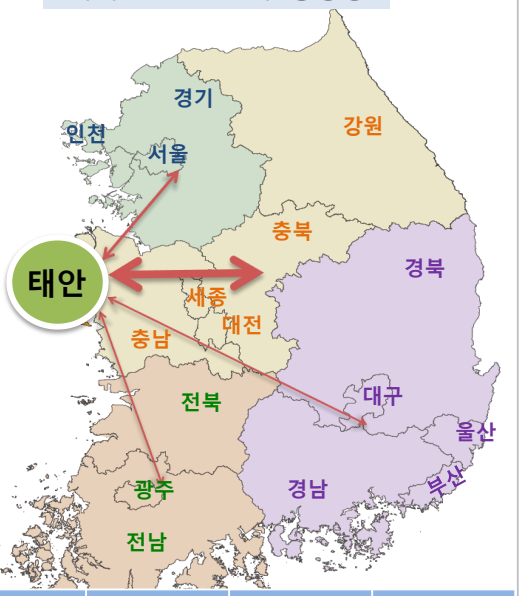
태안군 지역간 교통SOC는 수도권, 충청권 연계를 중점적으로 추진 필요

지역간 여가 통행량



태안-수도권	태안-충청권	태안-경상권	태안-전라권
3,221인/일 (14.4%)	**4,754인/일 (21.3%)**	70인/일 (0.3%)	108인/일 (0.5%)

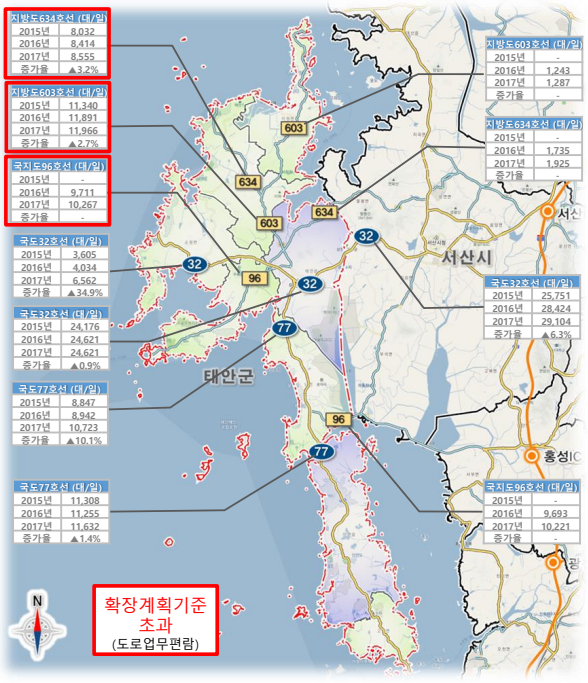
지역간 출근+업무 통행량



태안-수도권	태안-충청권	태안-경상권	태안-전라권
29641인/일 (3.4%)	**33,585인/일 (38.3%)**	129인/일 (0.1%)	354인/일 (0.4%)

5. 교통량 특성, 여가 · 관광 통행과 교통SOC

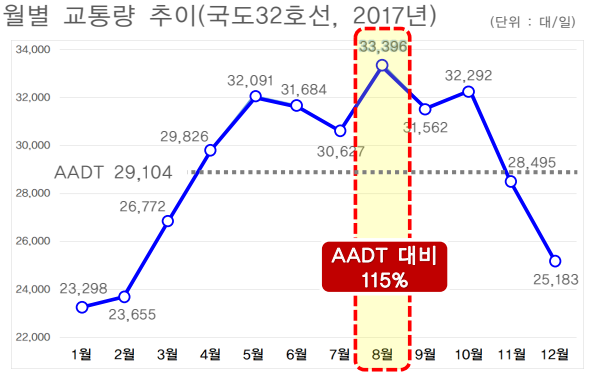
주요 도로망 교통량 추이(2015~2017년)



자료 : 2018 도로교통량통계연보, 국토교통부

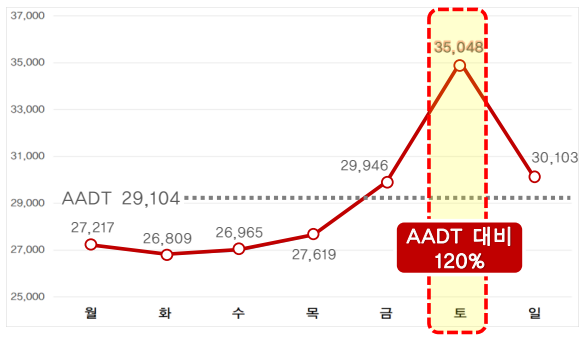
월별 교통량 추이(국도32호선, 2017년)

(단위 : 대/일)



요일별 교통량 추이(국도32호선, 2017년)

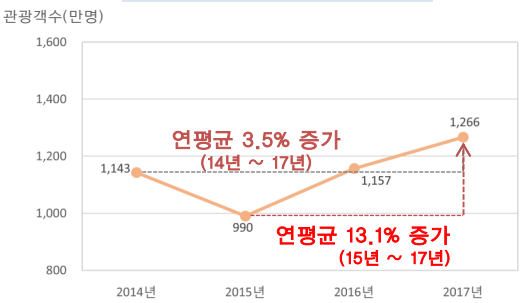
(단위 : 대/일)



태안군 현황과 시사점

5. 교통량 특성, 여가 · 관광 통행과 교통SOC

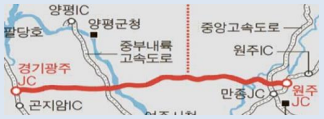
강원도 관광객 추이



주 : 강원도 관광객수는 고속도로 및 KTX 개통 구간의 종점 지역만 고려 (속초, 원주, 양양, 강릉)
자료: 관광지식정보시스템

(삼척-강릉)동해고속도로 2016.11

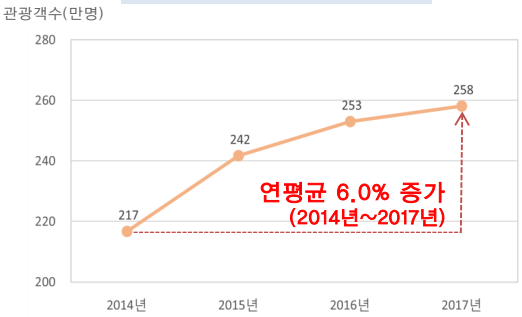
광주-원주 고속도로 2017. 2



서울-양양고속도로 2017. 6

서울-강릉 KTX 2017. 12

태안군 관광객 추이



자료: 관광지식정보시스템

태안군 지역간 광역 교통SOC전략 마련 필요

태안군 현황과 시사점

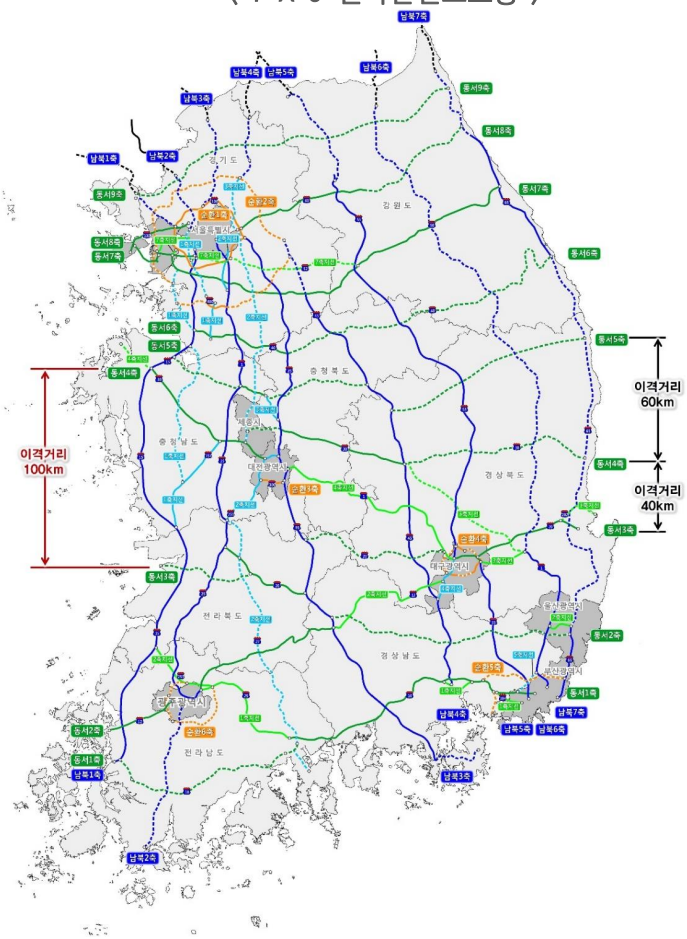
6. 중부권 균형적인 고속도로망 체계 구축 필요

국가 동서축(3, 4축) 도로망 정비로
충남 지역간 접근성 개선

- ✓ 전국간선도로망 상에서 서해안지역의 동서 3, 4축 간격 → 약 100km
- ✓ 동해안지역 동서 3, 4축 간격 → 40km

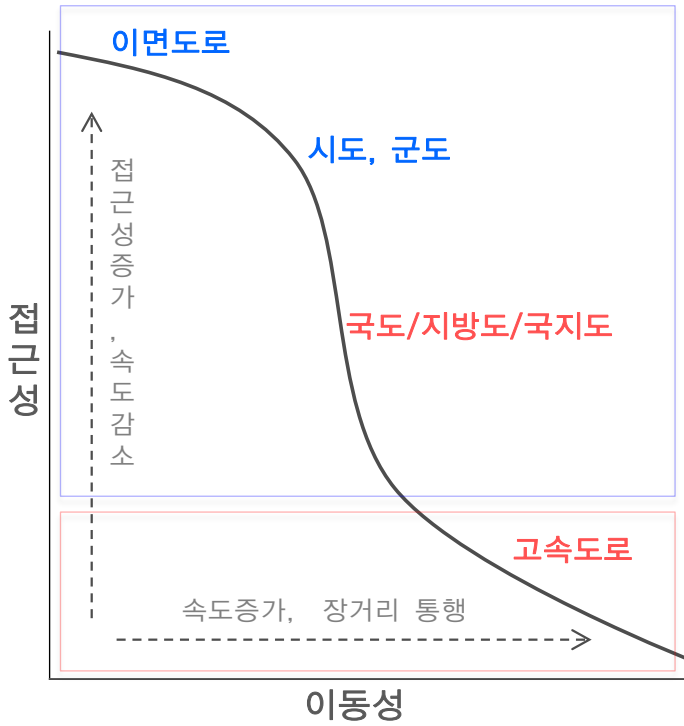
전국간선도로망 동서축(3, 4축) 이격간격 축소
→ 중부권의 균형적인 고속도로망 체계 구축,
고속도로 서비스 수혜지역 확대

〈 7 X 9 전국간선도로망 〉



7. 지역간 장거리 도로망 연계체계 확립

고속도로와 국도/지방도의 기능 확립을 위한 정책 마련



중·단거리, 지역 내 교통연계 역할

(국도/지방도/시도/군도/이면도로)

- 근거리 여객 · 화물통행 담당
- 지역 내 생활교통 담당

+

장거리, 지역 간 교통연계 역할

- 대규모, 장거리 여객 · 화물통행 담당
- 광역 교통의 연계 네트워크 축 형성

23 page

3. 도로망 미래 전략 과제

도로망 미래 전략 과제

태안군의 미래를 여는 도로망 전략사업

1. 서해안 스마트하이웨이

- 위치: 평양 · 개성 ~ 충남 서해안(당진, 태안, 보령) ~ 새만금 ~ 광주 · 전라권
- 연장: L = 318km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 23조 원

2. 중부권 4-1축 고속도로

- 위치: 충남 보령 ~ 경북 상주
- 연장: L = 152km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 6조 원

3. 중부권 4-2축 고속도로(태안-세종 고속도로)

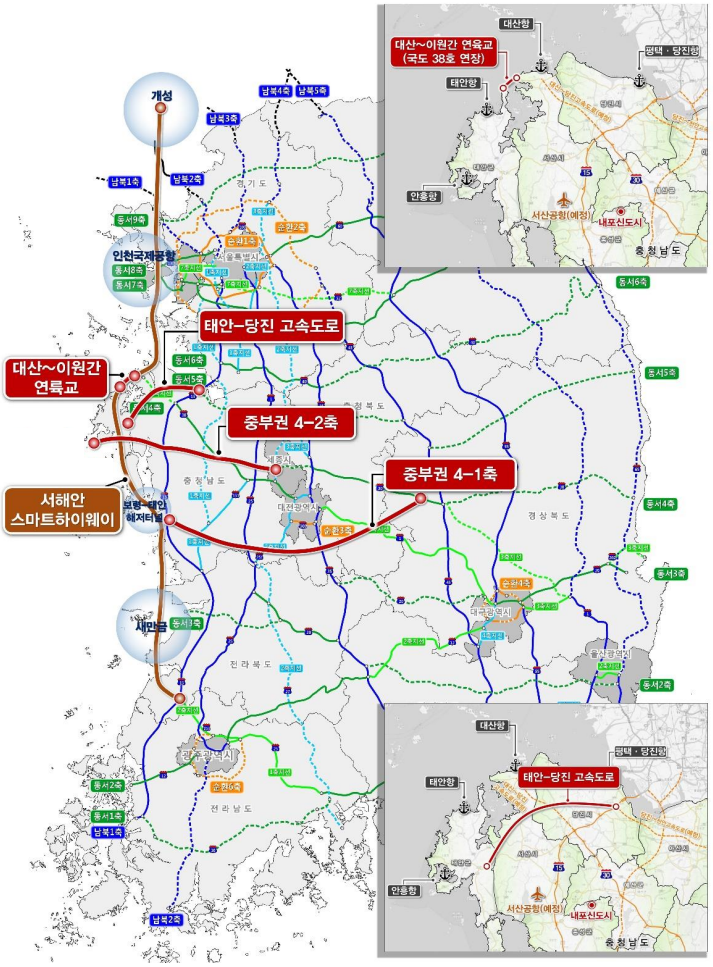
- 위치: 세종 ~ 내포신도시 ~ 서산공항 ~ 태안
- 연장: L = 122km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 4조 4천억 원

4. 대산-이원 연륙교(국도38호 연장)

- 위치: 태안군 이원면 내리 ~ 서산시 대산읍 독곶리
- 연장: L = 2.5km(교량)
- 사업비: 약 2천억 원

5. 태안~당진 고속도로

- 위치: 태안군 태안읍 ~ 당진시 송악면
- 연장: L = 50km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 1조 9천억 원



도로망 미래 전략 과제

Issue 1. 서해안 스마트하이웨이

1. 배경

- 한반도 균형발전을 위한 남북경제협력이 활발해짐에 따라 환황해권 남북축 고속도로망의 새로운 대안 경로 구축
- 충남의 서해안 관광자원, 새만금, 대산항의 석유화학단지, 인천국제공항 등을 연계하는 서해안 스마트하이웨이 구축

2. 사업개요

- 위치: 평양 · 개성 ~ 충남 서해안(당진, 태안, 보령) ~ 새만금 ~ 광주 · 전라권
- 연장: L = 318km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 23조 원

3. 추진경위

- 2017.02. : 서해안권 발전종합계획 변경계획
  * 초광역 연계 인프라 확충 부문(추가검토사업)에 수록
- 2018.11. : 제5차 국토종합계획('20-' 40)수립 시 충청남도 건의노선
- 2019 상반기: 제2차 고속도로 건설 5개년 계획 반영 건의(예정)

4. 기대효과

- 남북경제협력 활성화에 따른 수도권 이남지역의 지역경제 활성화 도모
- 남북 인적 · 물적 교류시 서해안고속도로의 의존성 완화
- 평양 · 개성 ~ 대산 · 영덕고속도로 ~ 세종시 연계고속도로망 구축
- 수도권(인천, 경기) ~ 충남권 ~ 호남권의 서해안지역 연계교통축 형성

도로망 미래 전략 과제

Issue 2. 중부권 4-1축 고속도로

1. 배경

- 전국간선도로망(7X9)의 동서축(3, 4축) 이격 간격이 서해안권과 동해안권이 비대칭적임(서해안권 약 100km, 동해안권 약 40~60km)
- 균형적인 동서축 간선도로망 구축, 지역간 상생발전 도모
- 내륙지역의 항만 접근성 강화와 중부권 문화, 관광 루트 마련에 기여

2. 사업개요

- 위치: 충남 보령 ~ 경북 상주
- 연장: L = 152km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 6조 원

3. 추진경위

- 2018.11. : 제5차 국토종합계획(2020-2040)수립 시 충청남도 건의노선
- 2019 상반기: 제2차 고속도로 건설 5개년 계획 반영 건의(예정)

4. 기대효과

- 동서3, 4축의 이격간격 축소로 균형적인 고속도로 접근성 제공
- 충남, 대전, 대구, 경북 지역 간 상생발전 도모
- 내륙지역의 항만 접근성 강화로 국제교류 활성화와 인적 · 물적 통행량의 원활한 처리 도모

도로망 미래 전략 과제

Issue 3. 중부권 4-2축(태안-세종) 고속도로

1. 배경

- 세종시와 교통물류거점(내포신도시, 서산공항, 서해선복선전철)을 연계하고, 세종시를 포함한 내륙지역의 서해안 항만과 관광지역 접근성 강화
- 남북축 위주의 고속도로 기능을 동서간으로 확장하여 고속도로 서비스 수혜지역을 확대하고, 세종시를 포함한 중부권 전 지역의 광역적 연계발전 도모
- 전국간선도로망 계획(7X9)의 동서축(3, 4축) 이격간격 축소로 균형적인 중부권 동서횡단 고속도로망 체계 구축

2. 사업개요

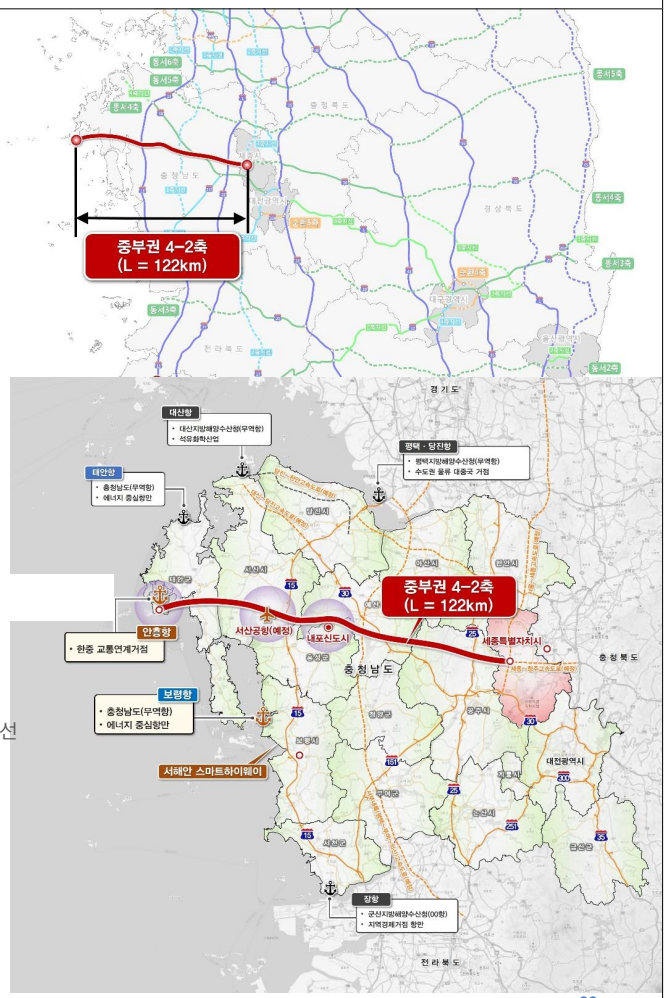
- 위치: 세종 ~ 내포신도시 ~ 서산공항 ~ 태안
- 연장: L = 122km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 4조 4천억 원

3. 추진경위

- 2018.11. : 제5차 국토종합계획('20-' 40)수립 시 충청남도 건의노선
- 2019 상반기: 제2차 고속도로 건설 5개년 계획 반영 건의(예정)

4. 기대효과

- 세종시, 내포신도시 연계로 지역간 상생연계발전 도모
- 세종시와 서해안 무역항(대산항, 태안항 등), 서산공항 등의 교통물류거점 연계
- 동서3, 4축 이격간격 축소로 균형적인 고속도로 접근성 제공, 고속도로 서비스 수혜지역 확산

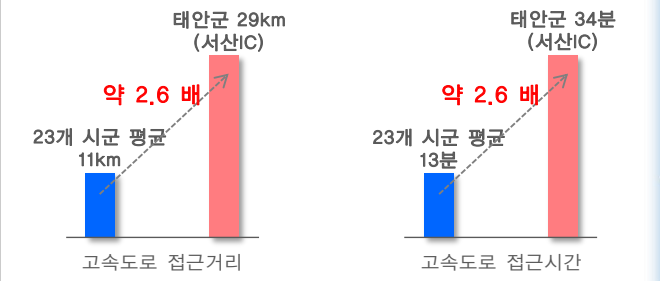


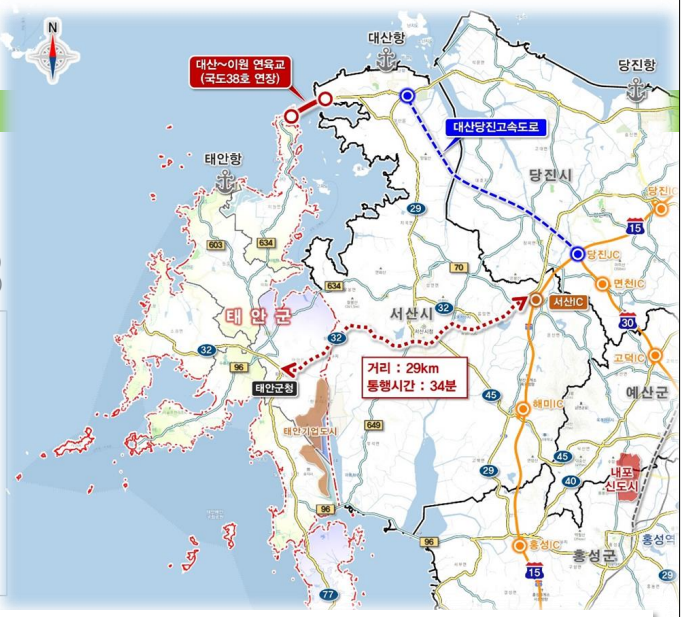
도로망 미래 전략 과제

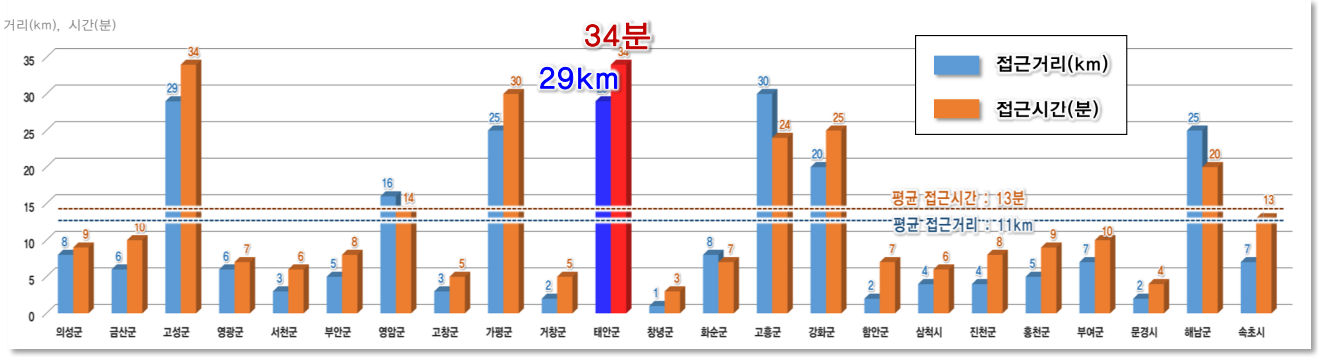
Issue 4. 대산~이원 연륙교(국도38호 연장)

- 태안군, 전국 23개 시 · 군 중 고속도로 접근성 가장 열악
  → 서해안 고속도로(서산IC)까지 29km, 34분 소요

(※ 태안군과 인구규모가 유사한 전국 23개 시 · 군(5만~8만) 조사수행)
(※ 23개 시 · 군의 고속도로 평균 접근성: 거리 11km, IC접근시간 13분)







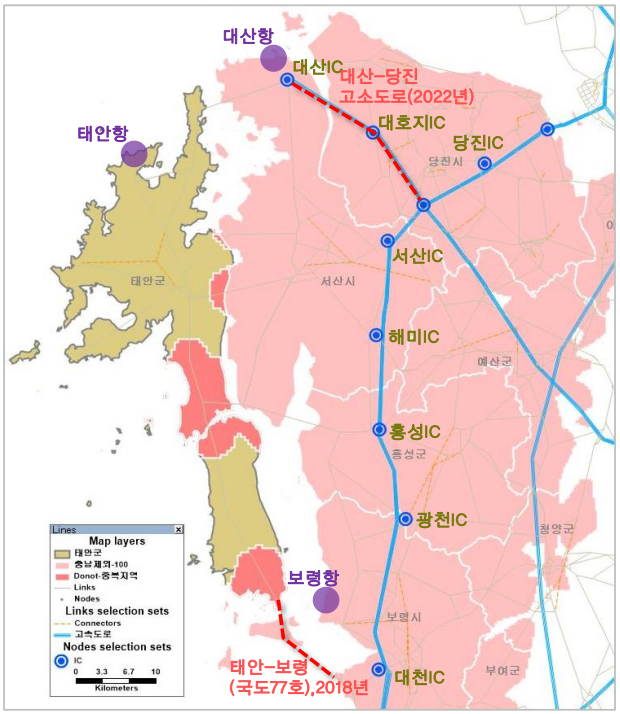
도로망 미래 전략 과제

❖ 제1차 국가도로종합계획(국가간선도로망 정비 부문)
→ 전 국토의 78%, 전 인구의 96%가 30분 이내 고속도로 접근

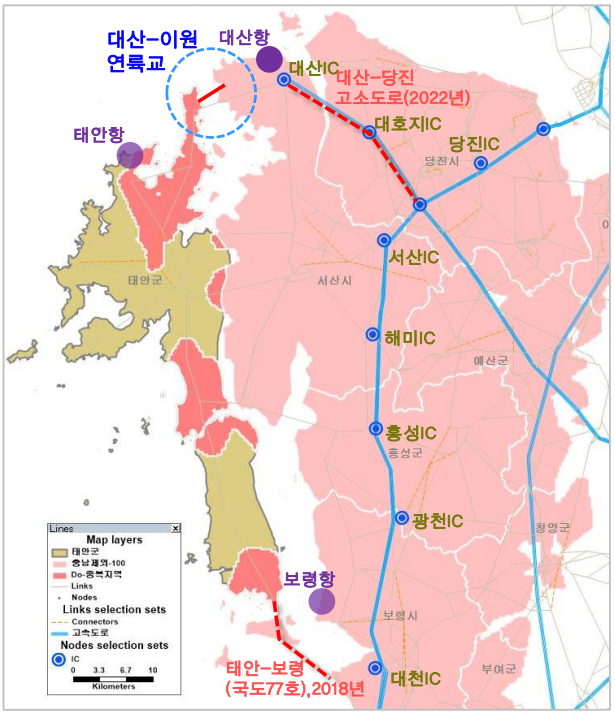
Issue 4. 대산~이원 연륙교(국도38호 연장)

22% → 고속도로 30분 이내 접근지역 → 약 1.8배 증가 → 39%

(전체 면적 516㎢) 113㎢ → 201㎢



〈현재 태안군 고속도로 30분 이내 지역(약 113 ㎢)〉



〈대산-이원 연륙교 건설 후 태안군 고속도로 30분 이내 지역(약 201 ㎢)〉

도로망 미래 전략 과제

Issue 5. 태안-당진 고속도로

1. 배경

- 태안군은 충남 관내에서 유일하게 고속도로가 없는 지역으로 풍부한 해양관광자원에도 불구하고, 접근성이 열악하여 지역발전에 한계
- 국가 정책방향에 따라 30분 내 고속도로 진입이 70.7%(2015년 기준)로 확대되었으나, 태안지역으로의 고속도로 접근성은 여전히 미흡
  * 수도권 등에서 매년 1천만명 이상의 관광객이 찾고 있는 태안반도(안면도 등) 이동시 서해안고속도로 해미IC 진출 후 1시간 이상 소요

2. 사업개요

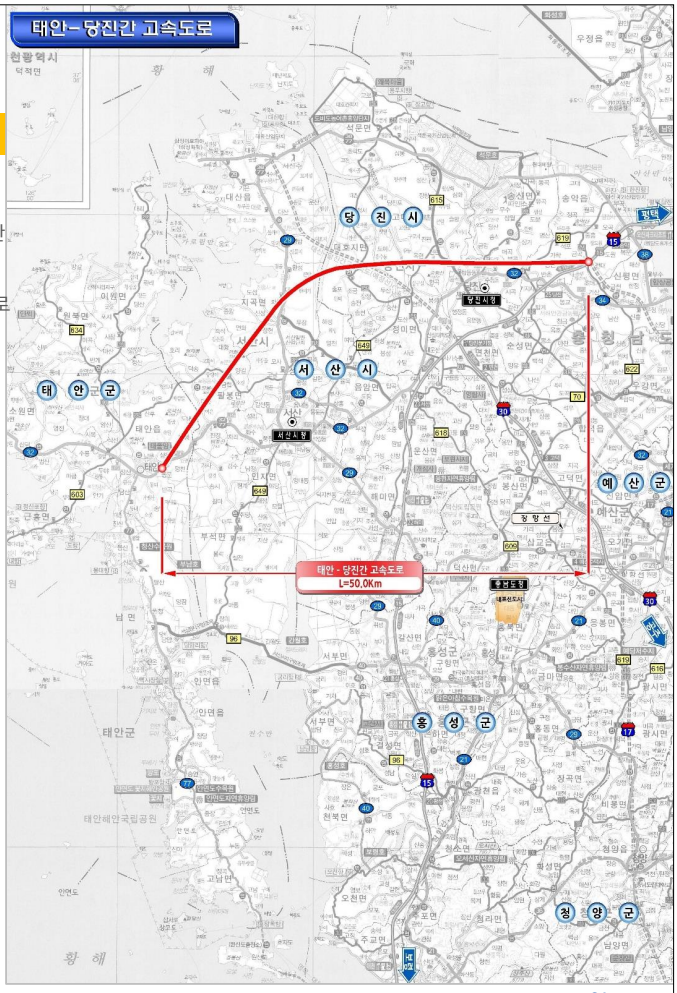
- 위치: 태안군 태안읍 ~ 당진시 송악면
- 연장: L = 50km, 4차로(신설)
- 사업비: 약 1조 9천억 원

3. 추진경위

- 2017.02. : 서해안권 발전종합계획 변경계획
  * 초광역 연계 인프라 확충 부문(추가검토사업)에 수록
- 2019 상반기: 제2차 고속도로 건설 5개년 계획 반영 건의(예정)

4. 기대효과

- 당진-천안 고속도로(전국 간선도로망 동서5축)를 태안기업도시까지 연결하여 국가 균형개발 도모
- 남북축 서해안고속도로의 동서축 간 기능확장으로 서해안의 전지역(경기~충청~전라)의 광역적 연계발전 도모

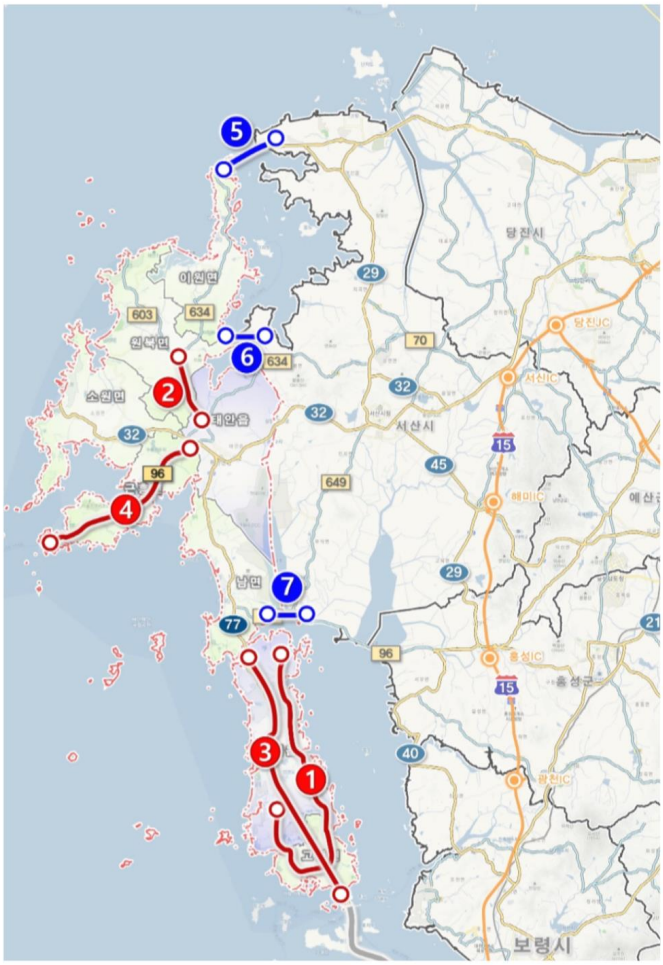


31 page

도로망 미래 전략 과제

태안군 내부지역 교통혼잡 개선 사업

연번	사업명	연장 (㎞)	사업 구분	사업비 (억원)	진행상황
①	천수만 일주 해안도로	25.1	확장	300	추진 중
②	지방도603호 (태안~원북)	5.8	확장	465	실시설계 중 (국도승격추진)
③	국도77호 (고남~창기)	22.0	확장	2,200	예비타당성조사 면제
④	국지도96호 (두야~신진도)	16.6	확장	1,477	국도 · 국지도 5개년계획 반영 건의
⑤	국도38호 (이원~대산)	4.7	신설	2,133	추진 중
⑥	서산~태안 연결 보행교 설치	0.34	신설	224	가로림만 해양정원 병행 추진
⑦	태안기업도시 연결도로 (부남교)개설	0.7	신설	360	실시설계 완료



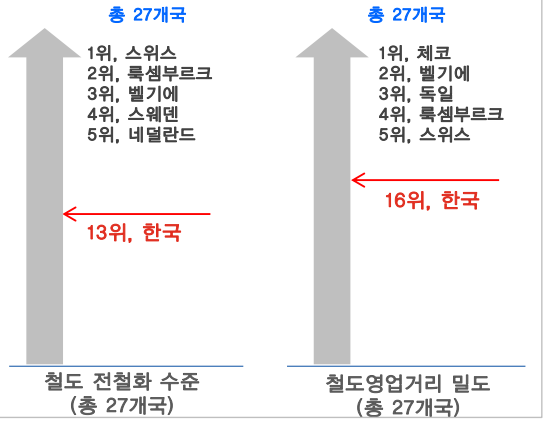
32 page

4. 철도망 미래 전략 과제

선진국 대비 우리나라 철도연장 수준 → 추가 건설 필요

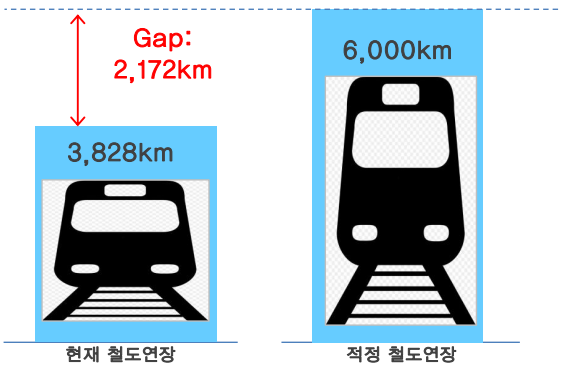
OECD 국가와 비교

- OECD 27개국 중,
  - → 철도 전철화 수준 : 13 위
  - → 철도영업거리 밀도 : 16 위



*주1: 2007년 기준 OECD 자료임
*주2: 전철화 수준(재정의) = 전철영업거리 / 총영업거리
*주3: 철도영업거리 밀도(재정의) = 국토면적당 총영업거리(㎞/1,000㎢)
*자료: 철도업무편람, 2011.

- OECD(17개국) 국제비교 결과,
  사회적 여건을 고려한 적정규모는
  → 6,000km(약 2,000 km 추가 건설 필요)



*주: 사회적 여건이란 경제규모, 소득수준, 국토면적, 인구밀도, 교통량 등임
*자료: 교통SOC 투자효과분석 및 투자효율화 방안 연구, (2010, KOTI, KDI)

34 page

유라시아와 연결되는 우리나라 철도

유라시아 횡단철도와 대한민국

- ✓ **대륙철도망 연계기반과 물류시장 조성**
  - * 유엔 아시아-태평양 경제 · 사회 위원회 (2006.11.)
- ✓ 총 연장: 8만 1천 km
- ✓ 경유지: 아시아 대륙의 28개국

* 출처: 유엔 아시아-태평양 경제사회위원회 (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, UN-ESCAP)

유라시아와 연결되는 우리나라 철도

유라시아 횡단철도와 대한민국

대륙철도와 한반도 철도망 연결 개념도

구 분		주요 경유지	연 장
TSR	시베리아횡단철도	두만강~핫산~하바로스크~치타~모스크바	9,449km
TMR	만주횡단철도	남양~투먼~만주리~치타~모스크바	7,962km
TMGR	몽골횡단철도	신의주~단둥~베이징~울란바토르~모스크바	7,944km
TCR	중국횡단철도	신의주~단둥(만포~통화~단둥)~베이징~악토가이~모스크바	8,854km

* 자료: 제3차 국가철도망구축계획, 국토교통부, 2016.06.

제3차 국가철도망 구축계획(2016년 6월)

국가철도망 구축계획의 미래상

① 철도 수송 경쟁력 확보

(철도운영 효율성 확보
→ 철도 수송분담률 제고)

- ✓ 수송분담률 선진국 수준으로 증가(지역간 30%, 도시부 광역통행 60%)
  - 중거리(~200) 30% → **50%**
  - 장거리(200km~) 50~70% → **70~90%**
- ✓ 온실가스 감축, 교통비용 감축 → 철도의 주도적 역할 수행

② 지역 성장능력 확대

(전국 주요도시권 간 접근성 제고)

- ✓ **전국 주요도시권간을 2시간대로 단축**
  - → 고속철도 서비스지역 확대, **일반철도 고속화**
- ✓ **주요 산업단지와 항만 간 화물수송을 4시간대로 단축**
  - → 주요 산단 및 항만에 철도인입선 설치, 철도물류기지 및 CY 조성 필요

③ 국민의 삶의 질 개선

(대도시권 통행시간 단축,
안전하고 편리한 서비스 제공)

- ✓ 대도시권 통행시간 30분대로 개선(OECD 평균 30분)
  - → **부족한 철도연장 확충, 속도 개선(현재, 45km/h)**
- ✓ 국민의 요구수준에 맞는 안전확보와 이용 편리성 제고
  - → 노후 철도시설 개량, 열차운행 안전성 강화, 철도이용 편의시설 확충 필요

④ 대륙 연계 국제수송네트워크

(남북철도, 대륙철도 연계)

- ✓ 통일 유라시아 시대를 대비하여 남북철도 연결, 대륙철도(TSR, TCR 등) 연계 추진

* 자료: 제3차 국가철도망구축계획, 국토교통부, 2016.06.

제3차 국가철도망 구축계획

국가철도망 구축계획(충청남도 부문)

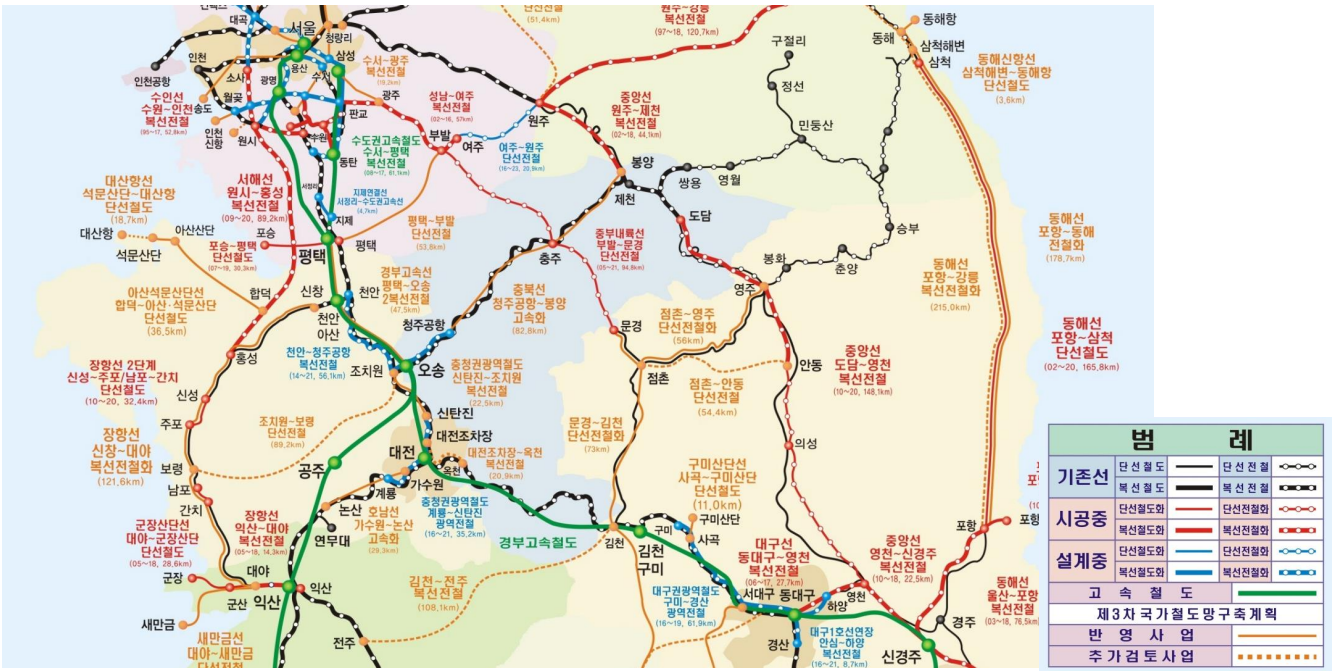
- **예비타당성조사 완료**
  - 장항선 복선전철(신창-대야)
- **공사중 사업**
  - 서해선 복선전철(송산-홍성)
  - 장항선 복선전제 단선 개량(신성-주포, 남포-간치)
- **기본계획 수립중인 사업**
  - 천안-청주공항, 충청권 광역철도 1단계(계룡-신탄진)

신규사업

- 아산석문 산단선(합덕-아산산단-석문산단), 호남선 고속화(가수원-논산)

추가 검토사업

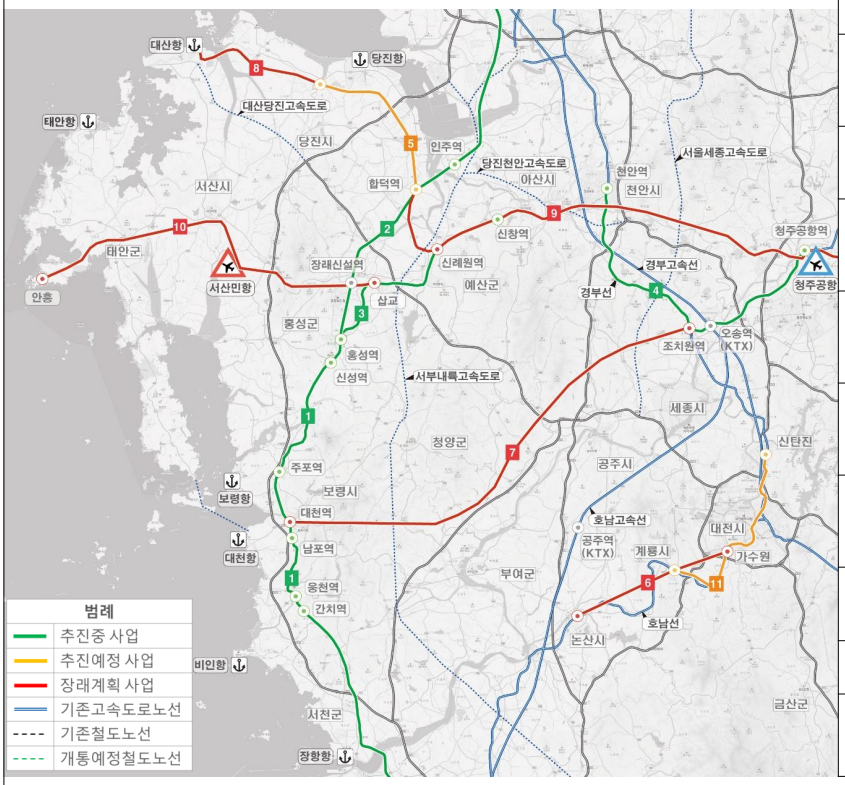
- 대산항선(석문산단-대산항), 보령선(조치원-보령)



* 자료: 제3차 국가철도망구축계획, 국토교통부, 2016.06.

철도부문 현황과 미래 전략과제

충남 철도부문 미래 전략 사업



번호	사업명	개요
1	장항선 개량2단계	-연장: 32.4km, (1구간: 18km, 2공구: 14.4km) -사업비: 8,498억원 -추진현황: 진행중(2021년 개통예정)
2	서해선 복선전철	-연장: 90.0km -사업비: 3조 6,568억원 -추진현황: 진행중(2021년 개통예정)
3	장항선 복선전철 (대통령지역공약사업)	-연장: 118.6km (신창~웅천: 복선, 웅천~대야: 단선) -사업비: 7,915억원 -추진현황: 예타완료(2023년 개통예정)
4	천안~청주공항 복선전철	-연장: 59.0km -사업비: 8,216억원 -추진현황: 예타완료(2023년 개통예정)
5	아산·석문산단선 (합덕~아산석문산단)	-연장: 36.5km(단선철도 신설) -사업비: 6,991억원 -추진현황: 제3차 국가철도망구축계획 반영고시(신규사업)-**예타면제 확정**
6	호남선고속화 (가수원~논산)	-연장: 29.3km -사업비: 4,596억원 -추진현황: 제3차 국가철도망구축계획 반영고시(신규사업)
7	**보령선** (대통령지역공약사업)	-연장: 89.2km -사업비: 1조 8,760억원 -추진현황: 제3차 국가철도망구축계획 반영고시(추가검토사업)
8	**대산항선** (석문산단~대산항)	-연장: 18.7km -사업비: 3,928억원 -추진현황: 제3차 국가철도망구축계획 반영고시(추가검토사업)
9	**중부권 동서횡단철도** (대통령지역공약사업)	-연장: 330km -사업비: 3조 7,000억원
10	**내포철도(안)** (내포-서산(공항)-태안)	-연장: 64.5km -사업비: 1조 6,728억원
11	충청권 광역철도(1단계) (계룡-신탄진)	-연장: 35.2km -사업비: 1,867억원 -추진현황: 예타완료(2023년 개통예정)

철도망 미래 전략 과제

Issue 1. 중부권 동서횡단철도

개요

- 위치: 충남(대산~예산~천안)~충북(청주)~경북(영주~울진)
- 연장: 330km
- 사업비: 3조 7,000억원

필요성

- 물류수송, 관광산업벨트 등의 동 · 서간 철도연결망 구축
- 내륙산간지역 동 · 서간 신규개발 축 형성
- 충남 · 충북 · 경북도청 소재지 연계로 광역 행정축 형성

추진경과

- ' 13. 10. : 교통연구원 내륙철도 건설방안 연구용역(천안시)
- ' 15. 12. : 노선통과지역10개 시장 · 군수 공동 건의문 제출(국토부)
- ' 16. 4. : 3개 도지사 공동건의(충남, 충북, 경북)
- ' 16. 5. : 12개 자치단체별 주민건의 서명부(61만명) 전달(국토부)
- ' 16. 6. : 제3차 국가철도망 구축계획 미반영(국토부)
- ' 17. 2. : 중부권 동서내륙철도 건설을 위한 국회포럼
- ' 17. 11. : 한국교통연구원 연구용역 완료
- 현재 : 사전타당성조사 진행중

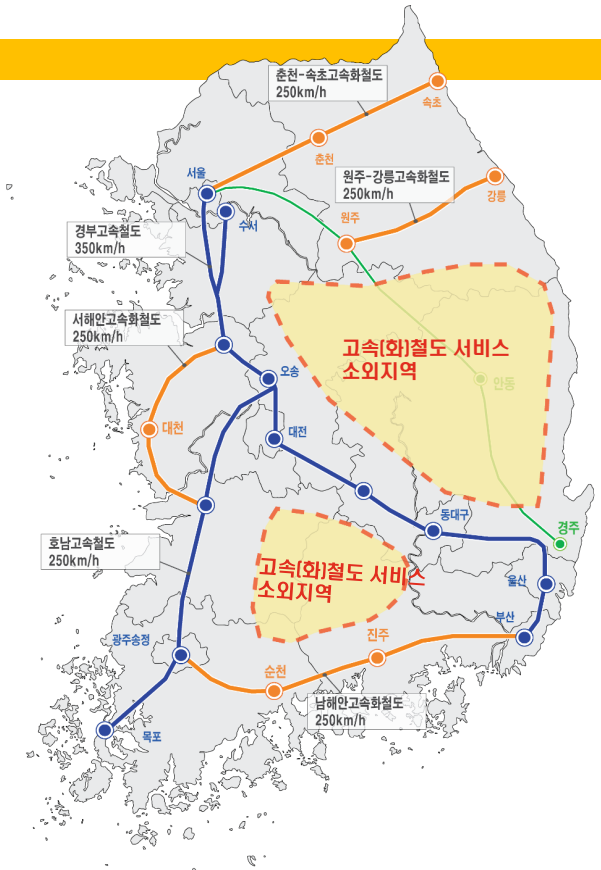
철도망 미래 전략 과제

Issue 1. 중부권 동서횡단철도

현재 계획된 동서횡단철도
(*제3차 국가철도망 구축계획)

- 수도권과 강원권 연결
  - 서울–원주–강릉 고속화철도(기시행사업, 원주강릉선)
  - 서울–춘천–속초 고속화철도(신규사업, 춘천속초선)
- 남해안 영남과 호남 연결
  - 남해안 고속화철도

고속(화)철도 서비스 소외지역 연계필요
→ 중부권 동서지역 철도연계
(중부권 동서횡단철도)



*자료출처: 중부권 동서횡단철도 구상, KOTI, 2017.03

철도망 미래 전략 과제

Issue 1. 중부권 동서횡단철도

- 건설비: 3조 7,000억원
- 총 연장: 330km
  - 현재 운영노선:
    → 장항선, 충북선, 경북선, 영동선
  - 장래 투자계획노선:
    → 서산~당진 철도, 문경~점촌~김천 철도

* 자료: 중부권 동서횡단철도 건설사업 연구용역 최종보고자료, p. 17, 한국교통연구원 외 3 기관, 2017.11.29

- 다양한 산업클러스터, 관광자원, 국제교통물류네트워크 보유
  - 석유화학, 철강, 신산업 (ICT,생명과학,바이오 등) 등이 다양하게 분포하고 상호 연계됨

* 자료: 중부권 동서횡단철도 건설사업 연구용역 최종보고자료, p. 8, 한국교통연구원 외 3 기관, 2017.11.29

철도망 미래 전략 과제

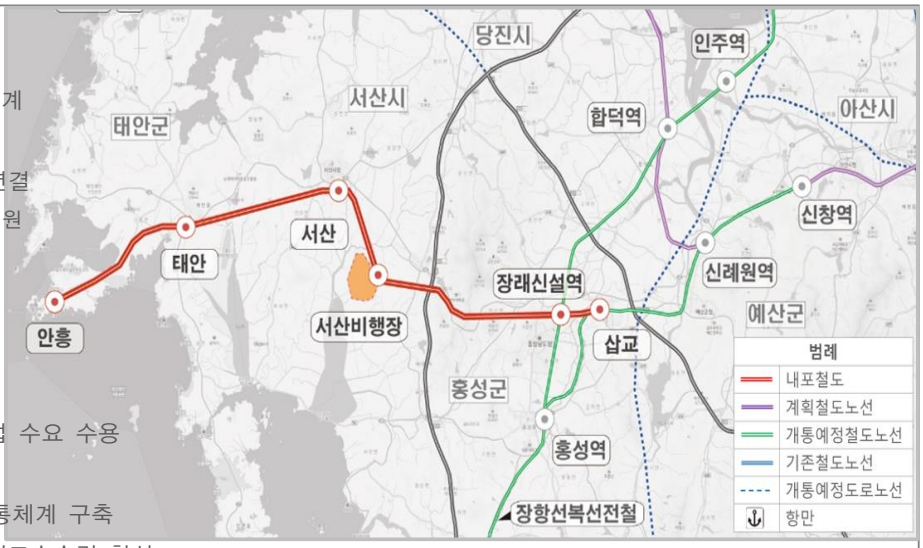
Issue 2. 내포철도 구축(안)

사업개요

- ✓ 경유지: 삽교역(장항선, 서해선) ~서산비행장~서산~태안~안흥
- ✓ 총 연장 / 공사비: 64.5km / 1조 6,728억원

노선선정 기본방향

- ✓ 기존 철도망(장래계획포함)과 연계
  - → 네트워크 효과 극대화
- ✓ 서산과 인접한 지역간 철도망 연결
  - → 태안군, 서산시 미래 발전 동력원
- ✓ 서산민항 개항 대비
  - → 이용객 공항 접근성 개선



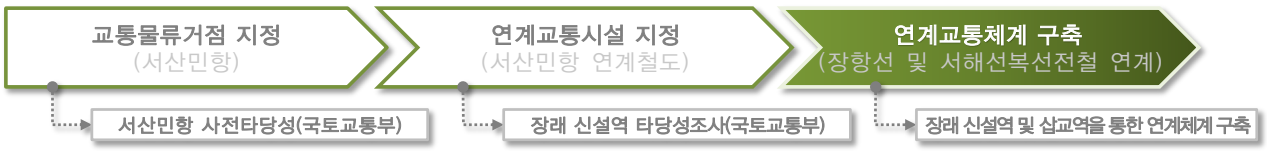
기대효과

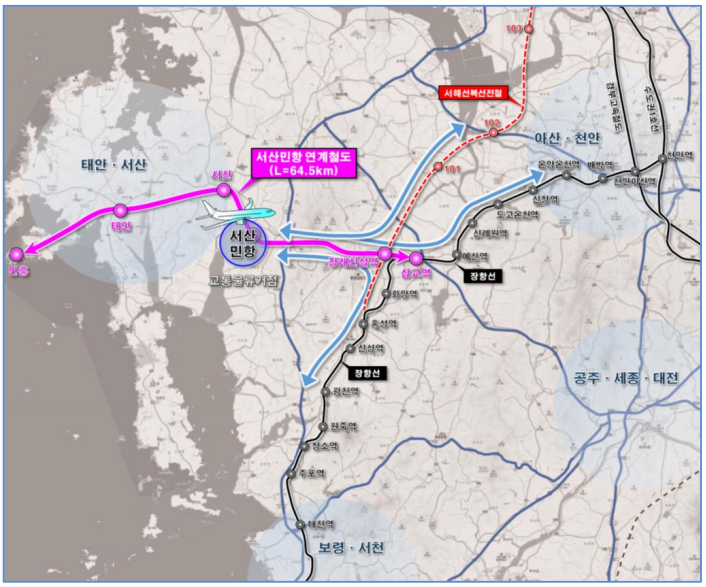
- ✓ 서해안 관광 및 고부가가치 산업 수요 수용
- ✓ 내포신도시 공항 접근성 향상
- ✓ 교통물류거점(해미공항) 연계교통체계 구축
- ✓ 충남 서해안지역의 수도권 간 철도수송력 향상

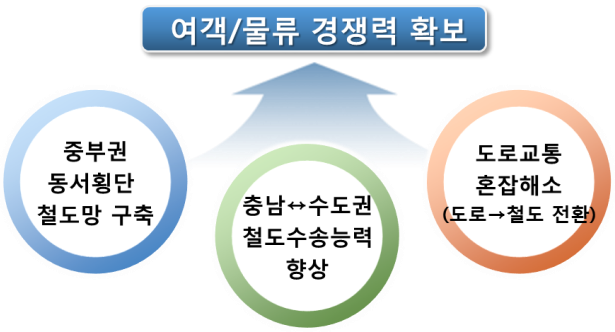
철도망 미래 전략 과제

Issue 2. 내포철도 구축(안)

내포철도 추진 방안

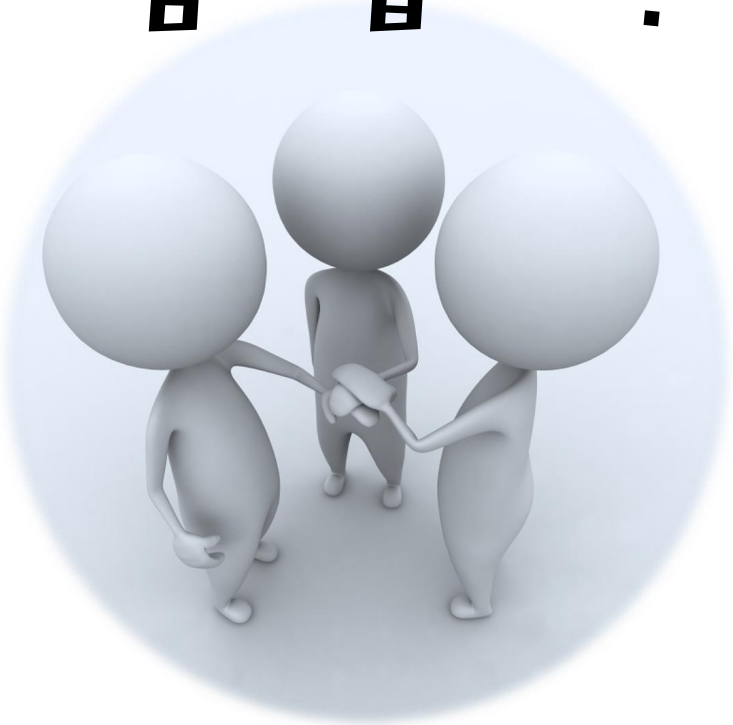






- ✓ 교통물류거점
  - 하나 또는 둘 이상의 교통수단을 이용하여 대규모 여객 또는 화물의 주요 교통물류 활동이 이루어지고 있는 공항 · 항만 · 철도역 · 터미널 · 산업단지 등 주요 근거지
- ✓ 연계교통시설
  - 주요 교통물류거점 간 또는 교통물류거점과 주변 국가기간교통망 등 간의 원활한 연계를 위한 도로, 철도 등 교통시설

감사합니다.



해양수산 분야에서의 태안군 특성화 및 경제영토의 확장

– 충남연구원 김종화 책임연구원

해양수산 분야에서의

태안군 특성화 및 경제영토 확장

2019. 5. 2

김 종 화

충남연구원
ChungNam Insitute

태안군 해양수산 특성화

목 차

제1장
태안 해양수산 현황 및 위치

제2장
해양수산 분야의 트렌드 및 전망

제3장
태안군 해양수산 특성화 방안

제1장

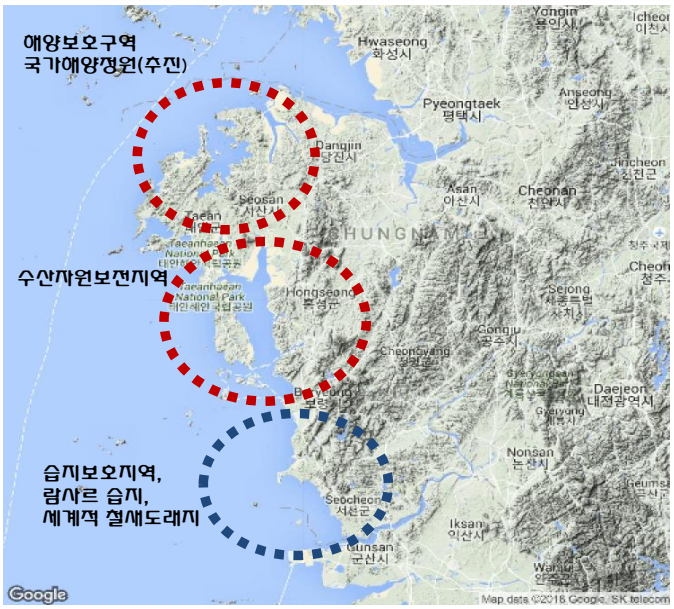
태안 해양수산 현황 및 위치

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

태안군 바다의 위치

01 충남에서 가장 바다를 많이 인접해 있는 지역

- 북으로는 가로림만, 남으로는 천수만과 인접해 있는 서해안 대표 지역



자료 : 김종화 외(2018)

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

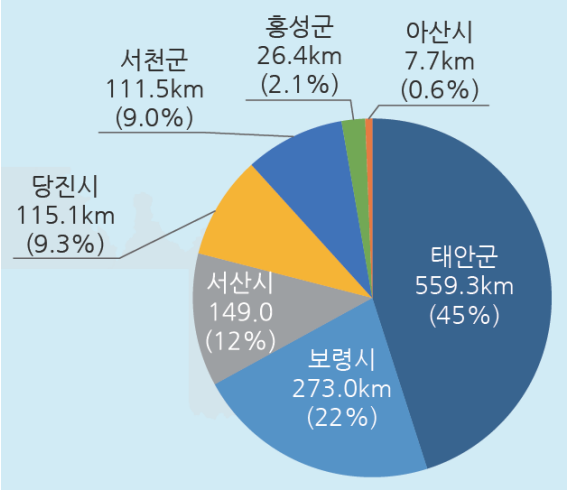
해안선과 갯벌

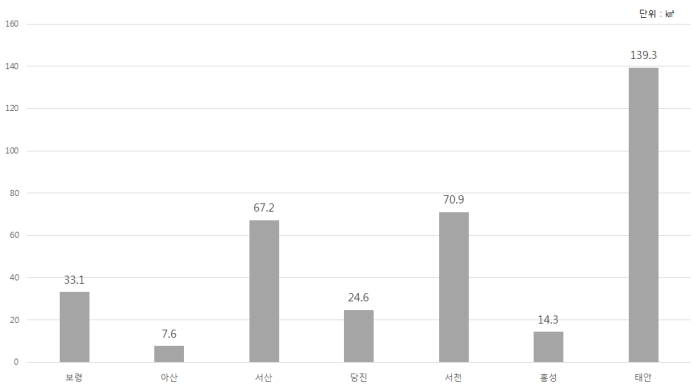
01 충남에서 가장 긴 해안선 보유

- 충남 1,242km 중 559.3km(45%)

02 충남에서 가장 넓은 갯벌면적 보유

- 충남 357㎢ 중 139.3㎢(39%)





자료 : 김종화, 이지연(2017)

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

태안군 어가 및 어업인구 현황

01 충청남도 연안 인접 시 · 군 총 7개 지역

- 연안지역 면적 : 3,874.8㎢
- 전체 도민 2,125천 명 가운데 연안에 974천명 (4.6%) 거주
- 태안군은 6만4천명으로 6번째 위치

02 태안 어가인구 현황

- 전국 어가 수 : 52,808호 / 어가인구 : 121,734명
- 충남 어가 수 : 8,598호 / 어가인구 18,114명
- 태안 어가 수 : 3,505호 / 어가인구 7,385명

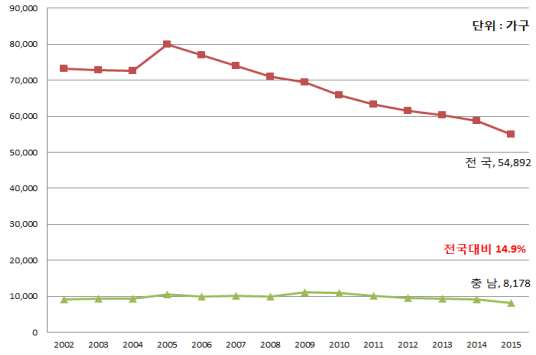
전국 대비 충남도의 어업가구 및 어가인구 수 현황

(단위 : 호, 명)

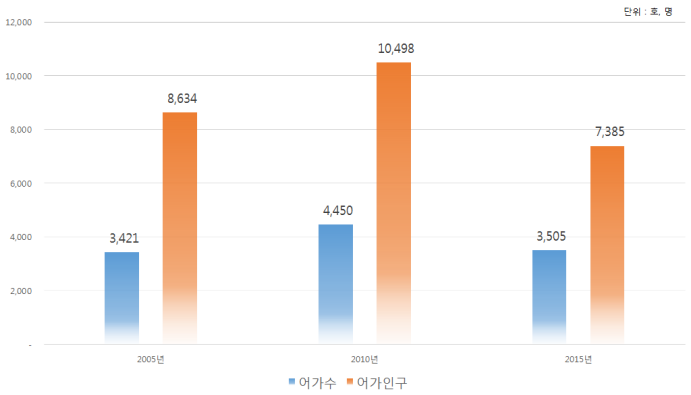
구 분	전 국	충 남	태안
어업가구	52,808	8,598	3,505
어가인구	121,734	18,114	7,385

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

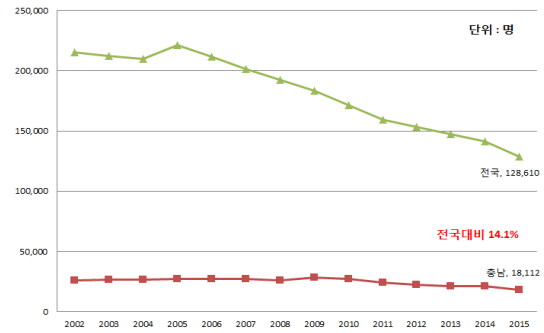
충남 어업가구 수

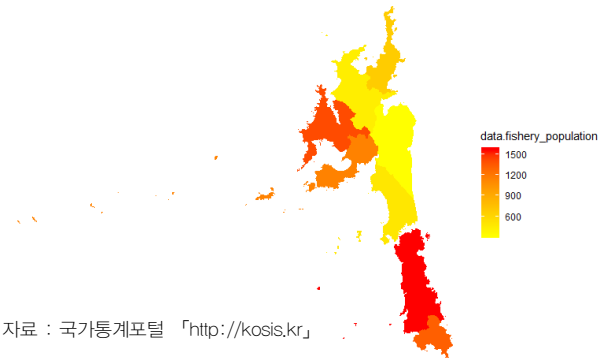


태안 어가 및 어가인구



충남 어가인구 수





자료 : 국가통계포털 「http://kosis.kr」

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

충남 어업 · 어촌의 기본 현황

01 충남 어업 · 어촌 일반 현황

- 해안선 길이: 1,242㎞ / 갯벌 면적 : 357㎢ / 유무인 도서 : 268개

충남도의 해안선 및 갯벌, 도서 현황

해안선 (㎞)	갯벌 면적 (㎢)	도 서					
		유 · 무인도			면 적 (㎢)	세대 수	인구
		계	유인도	무인도			
1,242	357	268	33	235	164.218	8,754세대	16,765명

- 주요 어항은 총 61개로 전국의 6.1%를 차지

전국 대비 충남도의 어항 및 항만 지정 현황

구 분	합 계	어 항				항 만
		소 계	국 가	지 방	어촌정주	
충 남	68	61	9	28	24	7
전 국	1,612	1,012	111	288	613	60
대 비	4.2	6.0	8.1	9.7	3.9	11.7

자료 : 한국해양수산개발원, 2018 수산 · 해양환경통계

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

태안의 어항 현황

01 태안의 어항은 총 15개소

- 국가어항 (2개) : 모항, 안흥
- 지방어항 (13개): 가의도, 마검포, 만대, 만리포, 몽산포, 방포, 백사장, 여은돌, 영목, 채석포, 천리포, 통개, 학암포
- 어촌정주어항 : 육지 13개, 소규모어항: 육지 12개, 도서 2개
- 태안항은 지방관리 무역항이고, 안흥항은 마리나항만으로 지정

02 태안의 도서 수 : 118개 (유인 8개, 무인 110개)

시군	국가어항 (개소)			지방어항 (개)	계 (개)
	연안	도서	계		
보령시	2	1	2	7	10
서산시	1	0	1	2	3
당진시	1	0	1	1	2
서천군	1	0	1	3	4
홍성군	1	0	1	2	3
태안군	2	0	2	13	15
계	7	1	8	29	37

자료 : 한국해양수산개발원, 2016 수산 · 해양환경통계

자료 : 충청남도(2016)

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

충남 어업 · 어촌의 기본 현황

02 충남 어업 · 어촌 일반 현황

- 어촌계수 : 167개소 (전국 대비 8.3%) / 어촌계원 : 16,162명 (전국 대비 11.7%)

충남도의 어촌계 일반 현황 (2017년 기준)

구 분	계	보령	서산	당진	서천	홍성	태안	아산
어촌계	167개소 (100%)	26 (17%)	18 (10%)	7 (4%)	19 (11%)	7 (4%)	89 (54%)	1 (–%)
어촌계원	16,162명 (100%)	4,019 (23%)	1,126 (8%)	1,133 (8%)	1,519 (10%)	634 (5%)	6,852 (46%)	79 (–%)

- 수산업 경영인 총 1,690명 (수산업 경영인 내 전업 경영인 393명임)

충남도내 수산업경영인 현황 (2015년 기준)

구 분	계	보령시	아산시	서산시	당진시	서천군	홍성군	태안군	내륙
합 계	1,690	503	13	113	80	295	52	550	84
어업인후계자	1,276	376	11	93	56	230	42	418	50
전업경영인	393	112	2	19	24	63	10	130	33
선도우수경영인	21	15	0	1	0	2	0	2	1

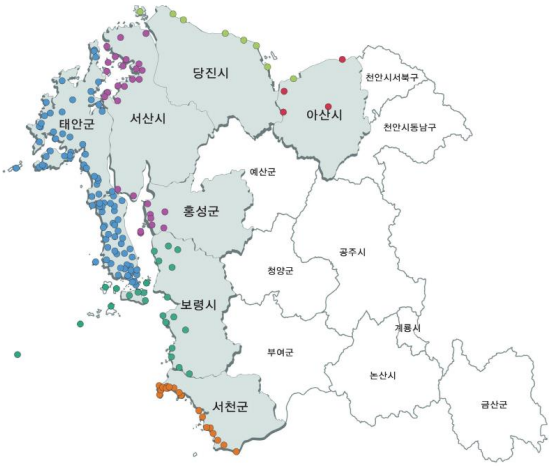
1. 태안 해양수산 현황 및 위치

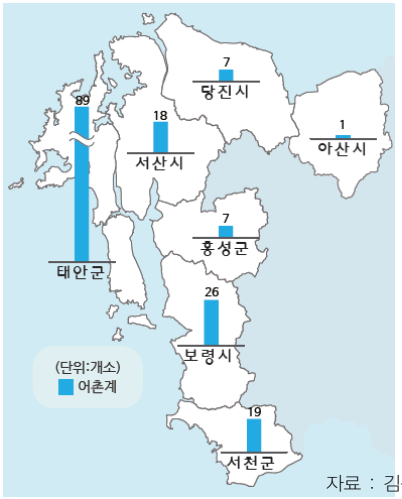
태안의 어촌계 현황

01 태안은 어촌계 89개소가 위치하여, 충남 전체 어촌계 대비 53.2% 점유

– 태안군은 충남의 어촌계 167개소 중 89개소 위치

구분	계 (개)	보령	아산	서산	당진	서천	홍성	태안
어촌계	165	26	1	18	7	19	7	89





자료 : 김종화, 이지연(2017)

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

태안의 어선 현황

01 태안은 충남에서 가장 많은 어선 보유 (1,726척)

– 태안군의 어선은 총 1,726척이고, 이 중 동력어선 1,701척, 무동력어선 25척

시군별	어 선 (척)		
	계	동력	무동력
계	6,041	5,978	63
공주	–	–	–
보령	1,362	1,346	16
아산	102	102	–
서산	499	496	3
논산	24	13	11
당진	583	583	–
금산	–	–	–
부여	15	14	1
서천	1,522	1,517	5
청양	1	–	1
홍성	155	154	1
예산	52	52	–
태안	1,726	1,701	25

자료 : 충남도청, 2016 충청남도 수산현황

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

태안의 자연 관광자원

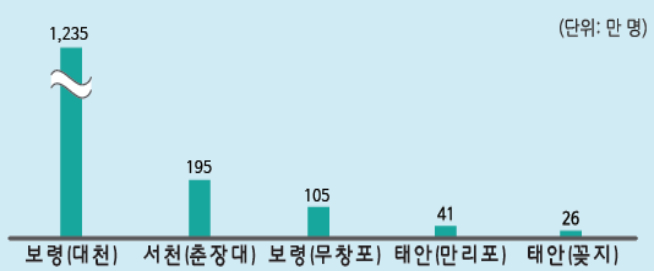
01 충남에는 총 35개소의 해수욕장이 있고, 이 중 30 개소가 태안에 위치
- 보령시 2개소, 당진시 2개소, 서천군 1개소 보유

02 태안군은 해수욕장과 더불어 항구, 소규모 포구와 섬 밀집

03 충남 해수욕장 이용관광객 중 73.9% 보령(대천, 무창포) 해수욕장 이용
– 태안군의 약 6배 많은 수준

충남 이용관광객 상위 5위 해수욕장 (2016)

해수욕장명	지역	이용관광객 수
대천	보령	12,351,000
춘장대	서천	1,952,450
무창포	보령	1,054,400
만리포	태안	416,100
꽃지	태안	260,300

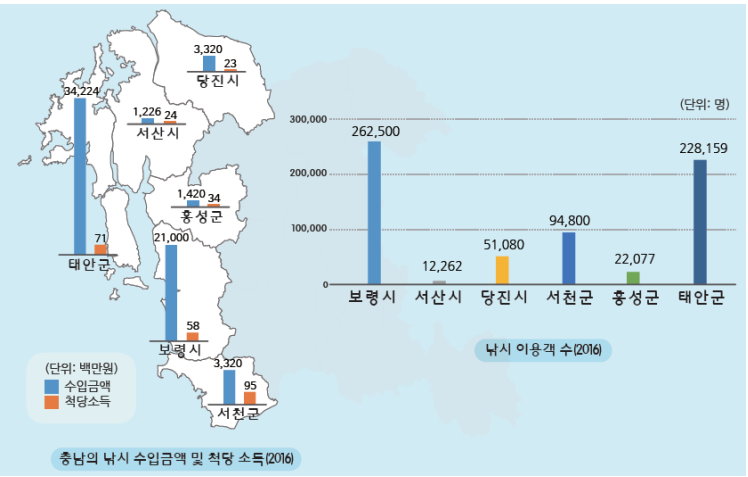


자료 : 김종화, 이지연(2017)

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

태안의 낚시관광객 현황

01 충남 낚시 이용객은 연간 67만 명, 수입금액은 688억 원
- 낚시이용객이 가장 많은 지역은 보령시(26만 명), 태안군(22만 명)
- 수입이 가장 높은 지역은 태안군(342억 원), 보령시(210억 원)
- 척당 소득이 가장 높은 지역은 서천군(9천5백만 원)



자료 : 김종화, 이지연(2017)

1. 태안 해양수산 현황 및 위치

국도 77호선 개통에 따른 대내외 변화

01 대천 ~ 원산도 ~ 영목을 잇는 국도 77호선 완공 예정

- '대천 ~ 원산도' 간 해저터널 공사 중이며 8.0km 구간 2021년 완공 예정
- '원산도~영목항' 간 해상교량(솔빛대교) 건설 중이며 6.1km 구간 2018년 개통

자료 : 윤기창, 금강일보, 2019.1.13일자.

제2장

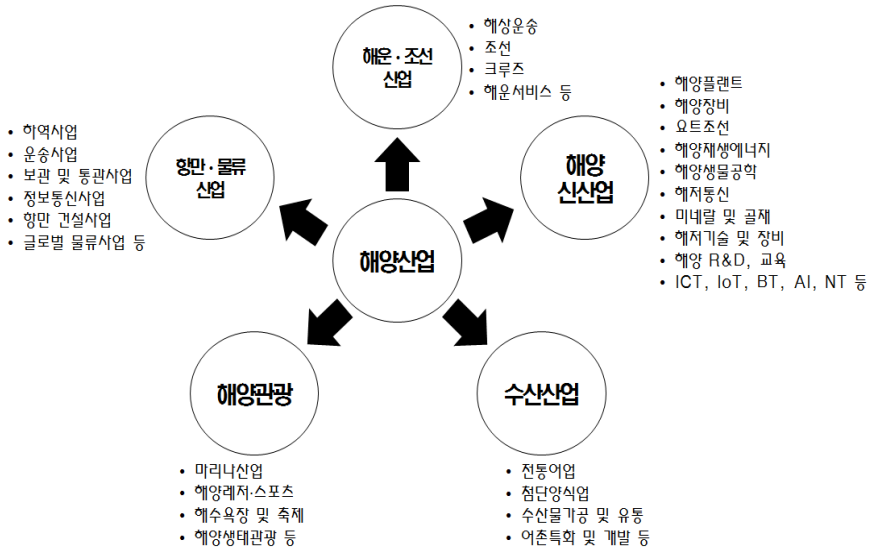
해양수산 분야의 트렌드 및 전망

2. 해양수산 분야의 트렌드 및 전망

해양산업의 정의

01 해양산업이란?

- 해양수산발전기본법에 의하면 해양의 개발, 이용, 보전 등을 담당하는 산업

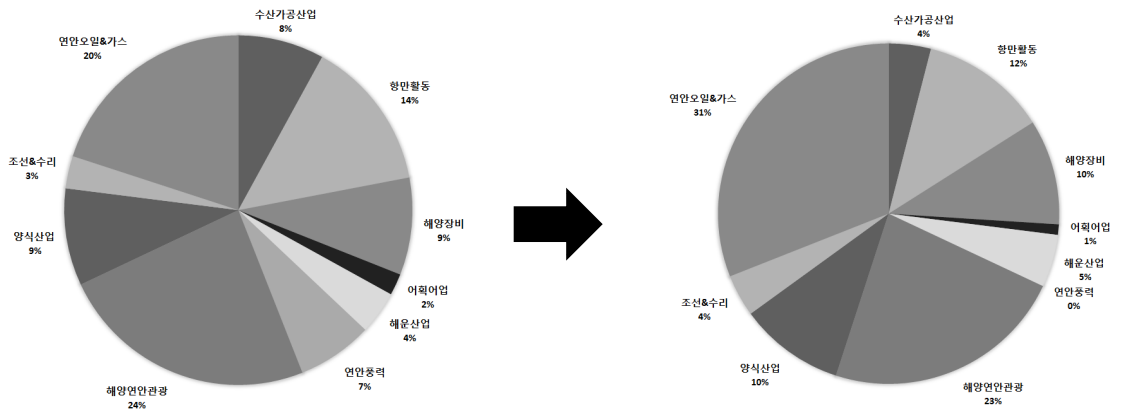


2. 해양수산 분야의 트렌드 및 전망

해양산업의 성장 전망

01 해양산업의 성장 전망

- OECD '해양경제 데이터 베이스'에 의하면 2010년 기준 해양산업 규모는 1.5조 달러(약 1777조 원)로 글로벌 부가가치(GVA)의 약 2.5% 해당하며 3천1백만 명 고용 기여
- 2030년 해양산업 규모가 3조 달러에 달하고, 고용인원도 3천6백만 명~4천만 명으로 확대



〈해양산업 부가가치 분야별 비중(2010)〉

〈해양산업 부가가치 분야별 비중(2030)〉

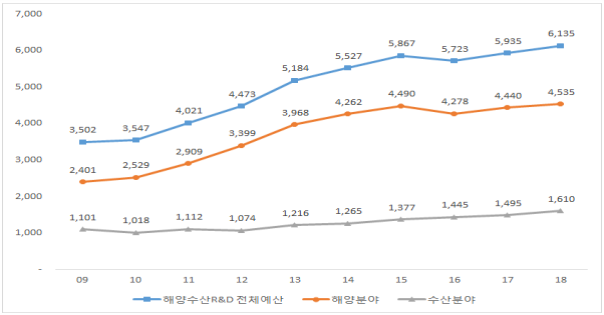
자료 : OECD(2016)

2. 해양수산 분야의 트렌드 및 전망

해양산업의 트렌드 및 전망

01 해양정책 및 산업

- 인근 국가와의 해양영토 분쟁 과열 등을 무인도서 관리 및 영해기점 도서 관리 강화
- 영해와 EEZ를 대상으로 해양공간계획(MSP: Marine spatial planning) 도입 및 제도화
  - 해양공간계획법 제정(2018.04)
  - ('17) 경기, ('18) 부산·경남, ('19) 전남제주울산서남해안 EEZ, ('20) 전북, 충남, 서해안 EEZ), ('21) 강원경북 동해안 EEZ)
- 해양수산 분야 4차산업 혁명 대응 및 사회적경제, 일자리 창출 등에 대한 관심 고조
- 해양바이오, 해양수소, 신재생에너지 등 해양산업관련 R&D 예산의 지속적인 증가



자료 : KMI(2018)

2. 해양수산 분야의 트렌드 및 전망

해양산업의 트렌드 및 전망

02 해양환경 및 생태계

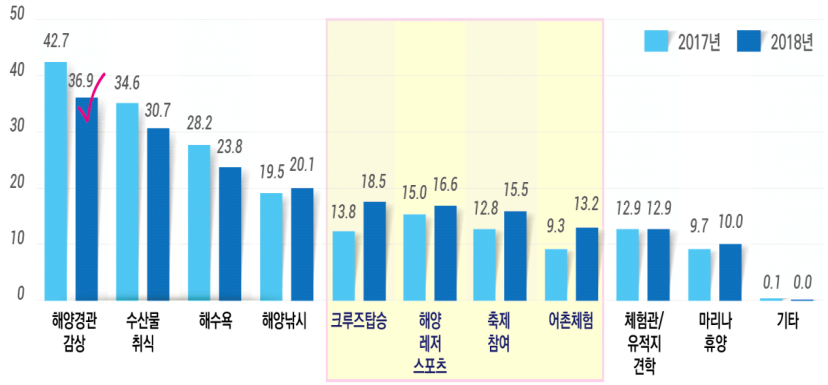
- 선박산업 기인한 미세먼지가 환경 및 건강 위협요인으로 대두
  - 국가가 미세먼지 종합대책('17.9) 수립하여 '22년까지 국내 배출량 30% 감축 목표
- 해양쓰레기 문제 해결을 위한 국제사회, 국가 및 지역의 노력이 구체화 · 본격화 전망
  - 「제 3차 해양쓰레기 관리 기본계획('19 ~ '23)」 수립으로 지역 주도형 해양쓰레기 관리 기반 마련
  - 2018년 「자원순환기본법」 시행 : 매립 · 소각에서 자원 재활용 강화
- 연안 소규모 하수처리시설의 설치, 운영, 관리에 관한 법제도 정비 및 관리체계 확립
  - 최근 연안에서 미처리된 하 · 폐수 해역 유출로 인한 어장 피해와 수산물의 오염 피해 발생
  - 소규모 공공하수도 시설을 다양한 법률과 법정계획에 따라 설치 · 운영
- 해양생태계 보전 및 관리 정책의 집행체계 강화 예상
  - 정책단계의 세분화 : 조사 및 관찰 → 공간관리 → 생물종 보전 · 관리 → 정책효과 평가 → 정책기반 확대
  - KOEM, MABIK 등 전문기관 역할 안정화, 지방해양수산청의 환경 및 생태계 보전정책 역할 강화, 지자체(광역, 기초)의 해양생태계 관리역량 강화

2. 해양수산 분야의 트렌드 및 전망

해양산업의 트렌드 및 전망

03 해양관광

- 국내 해양관광시장은 해양관광인구 증가, 해양치유 · 휴양 · 생태관광 등 도입과 해양레저 대중화에 따라 관광시장이 활성화 전망
- 해양관광의 각 분야별 특성에 맞는 정책 추진으로 효율성 증대와 해양관광의 활성화 도모
- 크루즈 관광시장 확대 및 미래 관광산업으로 점진적 부각



자료 : 김태한, 이주호(2018), KMI

2. 해양수산 분야의 트렌드 및 전망

해양산업의 트렌드 및 전망

04 수산업

- 어업가구 및 어가인구 감소, 어촌고령화 가속
  - '10년 대비 '17년 어업가구는 19.7%, 어가인구는 28.9% 감소
- 연근해(일반해면) 생산량 감소에 따라 수산자원 조성 증대 및 지속가능한 연근해어업 경쟁력 강화
  - 정부가 직원으로 TAC(총허용어획량) 참여 어종업종을 지정하고, 어항검색제 도입
  - 과학적이고 엄격한 관리 및 남획 방지, 참조기 등 고갈우려의 주요 어종에 대한 TAC 적극 도입
- 첨단양식산업화, 양식수산물 안전성 확보(생산이력제, 친환경 수산물 국제인증 등) 및 재해 대응력 강화(재해보험 등) 통한 혁신 성장동력 창출
  - 소규모 양식어가를 위한 스마트기술 개발, 외해양식 스마트플랜트 구축, 내수면 스마트 양식클러스터 시범단지 조성 등
  - 참치 등 대규모 투자가 필요한 어종에 대한 대기업 진입허용
- 수산분야 공익형직불제 도입(바다환경 보전, 수산자원 보호, 해양영토 수호)
- 귀어 · 귀촌, 어촌마을재생(어촌뉴딜300, 강마을 재생), 어업유산 발굴, 6차산업 촉진 등 추진

제3장

태안군 해양수산 특성화 방안

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

비 전 : 서해안 경제의 중심축! 新해양도시 태안

목 표

- 해양수산 자원을 활용한 미래먹거리 창출
- 고부가가치 첨단 산업으로 수산산업 육성
- 어촌의 가치를 향유하는 행복한 마을 조성
- 태안바다의 지속가능한 이용 및 보전 강구

발전전략

미래 해양신산업 육성	고부가치 수산산업 진흥	행복한 어촌마을 조성	태안 지속가능성 제고
▪ 해양 치유·휴양 헬스케어산업 육성	▪ 스마트 양식어업 전략적 육성	▪ 어촌특화 지원 및 정주여건 개선	▪ 태안 해양공간계획 수립
▪ 마리나 항만 및 복합단지 조성	▪ 수산물 산지거점 유통센터 설립	▪ 스마트 어촌체험 마을 육성	▪ 태안 세계어업유산 발굴
▪ 서핑의 성지 만리포리아 조성	▪ 관광형 수산물 위판장 조성	▪ 어항 특성화 분류 및 연계사업 발굴	▪ 어업인 삶의 질 향상 및 여성어업인 육성
▪ 해양신산업 인프라 조성	▪ 김·소금 전략산업 육성	▪ 귀어귀촌 인큐베이터 조성 및 정주 지원	▪ 태안 수산물 향토요리 개발

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

(1) 미래 해양신산업 육성

해양 치유·휴양 헬스케어산업 육성

- 필요성
  - 평균수명 증가와 고령인구 증가, 건강 및 웰빙에 대한 관심 증대로 해양자원을 활용한 치유·휴양 산업에 대한 사회적 관심 및 수요 증대
- 사업기간 : 10년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용
  - '제2차 해양관광진흥 기본계획'에서 해양치유관광을 고부가가치 신산업으로 육성 정책 추진
  - 2020년까지 해양자원을 이요한 치유재활 서비스와 해양레저관광 기능을 결합한 복합레저단지 '해양헬스케어 시범단지' 4개소 조성
  - 2017년 충남 태안, 전남 완도, 경남 고성, 경북 울진 4개 지역을 연구협력 지자체로 선정
  - 해양바이오산업과 연계하여 해양치유제품 개발, 치유관광 인프라 구축, 헬스케어 전문인력 양성 등 향후 과제

〈해양헬스케어 연구협력 시범지역〉

〈태안군 해양치유 복합단지 배치도〉

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

마리나 항만 및 복합단지 조성

- 필요성
  - 국민소득 3만 달러를 넘어 4만 달러 시대를 눈앞에 두고 있는 상황에 해양레저·스포츠에 대한 대중의 관심 고조
- 사업기간 : 10년 이내
- 사업주체 : 태안군, 민간사업자
- 추진내용
  - 제1차 마리나항만 기본계획에 '안흥항 ' 이 포함되어 있으나, 현재로서는 추진 불투명
  - 마리나항만으로 지리적 여건이 적합한 대상지를 선정하여 추진
  - 고급요트 중심의 마리나항만 조성으로 인근 관광지와 연계한 고부가가치 해양관광산업 육성 및 마리나 복합단지 조성
  - 육상보관장(드라이 스텍), 클럽하우스, 계류장 및 잔교, 급유시설, 창고 및 급수시설, 충전시설, 근린생활시설 등 설치 필요

〈시드니 The Spit 마리나〉

〈골드코스트 Sanctuary Cove 마리나〉

자료 : (위) BryantHeyes, The Daily Telegraph, 2015.6.18일자; (아래) 류효종(2007)

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

서핑의 성지 만리포리아 조성

- 필요성
  - 국민소득 3만 달러를 넘어 4만 달러 시대를 눈앞에 두고 있는 상황에서 해양관광 수요 증가 예상
- 사업기간 : 10년 이내
- 사업주체 : 태안군, 민간사업자
- 추진내용
  - 만리포 서핑 공간 정비 및 해양레저복합체험센터(안전교육센터) 건립을 통한 교육, 레저, 체험이 결합된 해양레저 관광지지 조성
  - 서해안권 서핑 시장 촉진, 해양레저 체험문화 확산, 해수욕장의 다양한 이용 등을 통한 지역경제 활성화 촉진
  - 2020년 서퍼 5만명 방문을 목표로 육상에서 서핑연습을 할 수 있는 '볼파크 ' 를 조성 및 서핑특화 상징조형물 설치 추진
  - 해수아쿠아 풀장, 인공 서핑장, 가상현실관, 체험 다이버 센터 등 조성 추진

〈그랑블루 페스티벌 2018〉

자료 : 안진용, 문화일보, 2018.7.4일자.

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

해양신산업 인프라 조성

- 필요성
  - 태안 해양신산업 육성을 위하여 미래 해양산업을 선도할 수 있는 인적·물적 인프라 구축 필요
- 사업기간 : 10년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용
  - 지방해양수산청은 서산(대산), 충남어촌특화지원센터는 홍성, 국립해양생물자원관은 서천, 충남해양과학고와 충남수산자원연구소는 보령에 위치
  - 태안의 해양수산 역량을 강화시키기 위하여 전문 연구 및 행정기관의 태안군 유치를 적극 추진하고, 정주여건 개선 등 투자 필요
  - 해양수산관련 지역인재를 양성하기 위하여 지역대학과 연계를 통한 해양신산업관련 청년인재 양성 및 어업인 교육 지원
  - 해양헬스케어, 해양바이오, 크루즈·마리나 등 미래 신산업에 종사할 수 있는 전문지식을 갖춘 인재 양성을 목표로 추진

〈해양수산 인재 양성〉

자료 : 해양수산인재개발원 HP

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

(2) 고부가가치 수산산업 진흥

스마트 양식어업 전략적 육성

- 필요성
  - 수산자원의 지속적인 감소로 인한 수산물 생산성 한계 봉착
  - 수산물 생산량 중 양식 수산물 비중이 61.7%(231만 톤)로 가장 높음
- 사업기간 : 10년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용
  - 기후변화에 따른 고수온, 저수온, 적조, 태풍 등 양식환경이 변하고, 식품안전, 환경오염, 기술부족으로 인한 양식어업의 문제점 대두
  - 정부는 AI, ICT 등을 접목한 스마트양식 통합관리 플랫폼, 소규모 양식어가 보급용 자동먹이공급시스템, 어체 측정장치 등 개발 및 보급 추진
  - 또 육상에서는 대규모 스마트양식 클러스터(400억원), 외해양식 스마트플랜트 구축 등 추진
  - 수산군으로서 태안군의 위상에 맞게 양식어업을 전략적으로 육성하여 스마트양식 클러스터, 외해양식 스마트플랜트 사업 등 유치 필요

〈노르웨이 외해 플랜트〉

❖ 노르웨이 Salmar社는 석유플랜트 기술을 접목한 외해 플랜트 양식장을 '17.6월 건조하여 연어 7,500톤 시범양식 중

자료 : 관계부처 합동(2019), 수산혁신 2030

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

수산물 산지거점유통센터(FPC) 설립

- 필요성
  - 수산물을 집적하고 전처리, 냉동보관·운송할 수 있는 유통시설을 통한 태안 수산물의 시장경쟁력 확보
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안남부수협, 안면도수협
- 추진내용
  - 계통출하 수산물에 대하여 산지에서 집적하여 전처리, 가공 등을 거쳐 대형 소비처로 공급할 수 있는 FPC 조성
  - 중규모(150억원)로 추진하여 중부 서해안 최대 규모 FPC로 육성
  - 꽃게, 바지락 등 서해안어종을 중심으로 산지 집적 및 유통체계 구축을 통한 효율성 제고
  - 청정위판장 사업, 수산물 유통판매 시설(수산식품산업 거점단지)과 연계하여 수산물 유통 전후방 산업과의 연계 및 지역 내외를 연결하는 유통허브 조성 및 콜드체인 구축

〈속초 수산물 산지거점유통센터〉

자료 : 이종건, 연합뉴스, 2015.4.1일자.

〈완도 수산물 산지거점유통센터〉

자료 : 김효봉, 미디어24, 2016.5.25일자.

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

관광형 수산물 위판장 사업 추진

- 필요성
  - 현재 위판기능에 치중되어 있는 관내 위판장을 소비자가 현지에서 직접 소비가 가능한 체험·관광형 위판장으로 리모델링
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용
  - 태안군 내 위치한 위판장에 대한 실태조사를 통해 유동인구가 많고, 관광객 방문이 잦은 위판장을 대상으로 소비자가 바로 구매해서 먹을 수 있는 관광형 위판장 추진
  - 위판장의 고유의 기능은 유지하면서 수산물 소매시장과 외식업체(식당)의 기능을 더하여 복합시장으로 육성
  - 위판장 운영 수협과 인근 외식업체, 어업인 간의 상호 협력적 관계 구축을 통한 합의 및 운영방안 마련 필요

〈시모노세키 카라토시장 초밥〉

〈시모노세키 카라토시장 내부〉

자료 : Google image, (좌) li emily(우) KAZUYA SAITO

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

김 · 소금 전략산업 육성

- 필요성
  - 과거 안면도 일대에서 양식되었던 재래김 복원을 통한 어업인 소득증대
  - 태안 천일염과 자염은 전국적으로 유명하나, 전문 산업화 부족
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용

〈김 산업 육성〉

  - 과거 안면읍 대야도는 우리나라 최초 김 양식지였고, 안면도 일대는 김 주산지였으나 현재는 생산량 미흡
  - 김 산업에 대한 국가적 관심이 높으므로 지역 김을 복원한 '태안김' 명품 브랜드화

〈소금산업 육성〉

  - 태안의 염전은 약 50개이고, 약 550ha에서 약 3만 톤을 생산하는 소금 주산지이고, '미소지기' 브랜드 보유
  - 영화 '식객 ' 에서 소개될 정도로 '자염' 이 유명한 지역
  - 천일염 등 소금산업 활성화를 위한 전문기관 설립이 논의 중이므로 대응 필요

〈태안 조미김〉

자료 : 네이버 블로그, 아낌없이 주는 나무

〈태안 미소지기〉

자료 : 다음 블로그, 태안소금명품화사업단

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

(3) 행복한 어촌마을 조성

어촌특화 지원 및 정주여건 개선

- 필요성
  - 지역 어촌마을의 특성에 부합하는 특화어촌 발굴 및 지원을 통한 어촌주민의 소득 증대
  - 어촌주민들의 삶의질 향상을 위한 정주여건 개선
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군, 어촌마을
- 추진내용
  - 어촌 체험·관광, 어가레스토랑 등 수익사업과의 연계를 통한 주민소득 증대
  - 여건 및 특성을 고려하여 마을에 대한 종합적 발전계획 수립 및 주민역량 강화를 위한 소프트웨어 사업(컨설팅, 교육, 갈등해소 등) 집중
  - 어촌특화사업을 단순히 소득사업에 한정짓지 말고, 공동체에 방점을 둔 주민복지 향상을 위한 사업으로 인식 확산 필요
  - 삶의 질 개선을 위하여 문화 및 여가 생활이 가능한 복지시설 개선 및 확충
  - 일반농산어촌개발사업, 어촌뉴딜300, 바다가꿈 프로젝트 등과 연계하여 재정지원 확대

〈대야도 마을〉

자료 : 네이버블로그, 충남문화산업진흥원

〈만수동 마을〉

자료 : 권오석, 다문화공감뉴스, 2018.12.9일자

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

스마트 어촌체험마을 육성

- 필요성
  - 충남의 어촌체험마을은 총 10개가 있으며, 이 중 태안에 5개 마을(대야도, 만대, 용신, 병술만, 영목) 위치
  - 어촌체험마을이 원활히 운영되는 곳도 있지만, 몇몇 마을은 명맥만 유지하는 상태로 변화 필요
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군, 어촌마을
- 추진내용
  - 어촌체험마을의 프로그램이 대부분 동일하므로 특색있는 어촌체험을 원하는 관광객의 요구에 충실히 부응하기에 한계가 있으므로 테마 프로그램 지원 등 추진
  - 어촌체험마을 운영 · 경영 전반에 대한 컨설팅 및 홍보 · 마케팅, 인력관리 등에 대한 전문가 파견으로 체험마을의 정상적인 운영 지원
  - VR(virtual reality, 가상현실) · AR(augmented Reality, 증강현실)을 활용하여 아름다운 풍경뿐만 아니라 주요 관광지를 현실감 있게 체험할 수 있는 가상체험기술 도입하고, 4D 상영관을 통하여 태안 어촌마을의 전통 역사와 어촌생활상 정보 제공

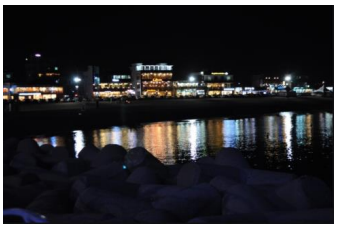
〈속초 장사어촌체험마을 VR 체험〉

자료 : (위) 최정훈, 현대해양, 2018.7.2일자
(아래) 백승철, news1 강원, 2018.7.25일자

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

어항 특성화 분류 및 연계사업 발굴

- 필요성
  - 태안의 어항은 국가어항 2개소를 비롯하여 총 42개가 위치했으나, 본래적 기능 외 부가적 기능 부재
  - 어항의 여건 및 특성에 맞게 분류하여 어항을 지역경제의 발판으로 활용
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군
  - 해수부에서는 '어촌뉴딜 300' 정책을 추진하면서 전국의 어항을 지역경제 중심으로 육성 추진 ('19년 충남 10개소, 태안2개소(가의도북항, 가경주항) 선정)
  - 어항은 어선이 정박하고, 수산물을 양륙, 유통하는 어업기지로서의 역할이 부여되나 일부 정주어항 및 소규모어항의 경우 본래적 기능을 상실한 경우도 발생
  - 태안에 위치한 어항에 대한 전수 조사를 통하여 지역경제 및 어업인 소득 증대에 도움을 줄 수 있는 어항을 선별하여 국가정책과 연계한 개발 추진 필요
  - 어항의 배후지역에 대한 경관개선, 주거정비 등을 통한 해양관광복합형 특화거리 조성 추진 필요



〈강릉 안목항〉

자료 : 네이버 블로그, 포진

〈남해 미조항〉

자료 : 네이버 블로그, 달빛2그램

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

귀어귀촌 인큐베이터 조성 및 정주 지원

- 필요성
  - 어가인구의 감소(12.2만 명), 어촌고령화율 증가(35.2%)로 어촌사회 붕괴 우려
  - 귀어귀촌 희망자에게 사전 살아볼 수 있는 기회를 제공하여 안정적인 정착 유도
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군, 충남귀어귀촌지원센터
- 추진내용
  - 교육, 의료 등 정주여건의 불편함으로 귀어 · 귀촌을 주저하는 도시민에게 새로운 선택지 제공하고, 애로사항을 통합적으로 관리함으로써 귀어귀촌 용이성 제고
  - 우선적으로 살아볼 수 있는 귀어귀촌 타운을 조성하고, 향후 태안군 내 어촌마을에 정착할 수 있도록 단계적 기회 제공
  - 귀어귀촌 타운에서 거주하는 동안 지역리더 및 주민들과의 정기적인 접촉을 통하여 미래 갈등 요소를 최소화하고, 멘토 · 멘티제도 운영을 통하여 어업기술 전수 및 어촌생활 숙달
  - 귀어·귀촌인의 재능을 살린 수산물 가공공장, 로컬푸드 레스토랑 및 직매장, 어촌관광 등에서의 활약을 촉진하여 어촌6차산업, 어촌관광 등의 전문인력으로 육성

〈아마구치현어협 다부세지소 「신선다부세」〉

자료 : 일본 수산청 어촌활성화우량사례집

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

(4) 태안 지속가능성 제고

태안 해양공간계획 수립

- 필요성
  - 해양공간계획법 제정('18.04)에 따른 2021년까지 영해와 EEZ에 대한 공간계획 수립하여 선계획, 후개발로 해양개발정책의 패러다임 변화
  - 충청남도는 2020년까지 해양공간계획 수립 예정
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용
  - 해양공간계획은 국가와 충남도가 수립하나, 태안 바다의 활용에 대한 계획은 태안군 어업인 스스로 결정하고, 이를 반영시킬 수 있도록 논리 및 타당성 개발
  - 충남도와 지속적인 협의를 통하여 태안군 해양공간계획(안)이 반영될 수 있도록 정책 네트워크 개발 및 활용
  - 자체적으로 태안군 해양공간계획(안) TF팀을 구성하여 태안바다에 대한 효율적·합리적 이용방안 모색
  - 워크숍, 세미나, 공청회 등을 통하여 어업인 및 지역주민들의 의견을 적극적으로 수렴

〈해양공간계획 수립 국가〉

자료 : 한국해양수산개발원(2018)

〈만수동 마을〉

자료 : 김동호, 서울경제, 2017.1.25일자.

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

태안 세계어업유산 발굴

- 필요성
  - FAO(세계식량농업기구)에서는 2002년 세계중요농업유산시스템(GIAHS) 도입
  - 현재 국가중요어업 유산은 제주 해녀어업을 포함하여 총 7개
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군, 충남귀어귀촌지원센터
- 추진내용
  - 태안의 전통적인 어업기법을 국가 및 세계 중요 어업유산으로 등재하여 명실상고한 수산군으로서 태안군 위상 정립
  - 과거 태안 독살을 국가중요어업유산 등재로 신청을 추진하였나, 태안만 있는 것이 아니라는 의견으로 등재 무산된 경험이 있으나, 과거 태안에서 행해지고 현재도 남아 있는 어업유산을 발굴하여 국가 및 세계 어업유산으로 추진 필요
  - 국가중요어업유산으로 등재되면 어업유산 지정지구 어촌체험마을로 지정되어 국가로부터 지원 혜택 가능

〈보성 뻘배어업〉

〈남해 죽방렴어업〉

〈신안 갯벌 천일염업〉

자료 : 국가중요어업유산HP

3. 태안군 해양수산 특성화 방안

어업인 삶의 질 향상 및 여성어업인 육성

- 필 요 성
  - 태안 어업인의 삶의 질 향상을 위한 복지사업 추진 필요
  - 6차산업화, 어촌관광 등에서 섬세한 감수성과 정감있는 콘텐츠가 요구되므로 여성 어업인의 역량 기대
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군청
- 추진내용

〈삶의 질 향상〉
- 여성 어업인에 대한 행복바우처 및 아동 돌봄이 서비스 확대
- 고령 어업인에 대한 의료·교통·문화 서비스 확대
- 어업종사 외국인 노동자에 대한 실태조사 및 생활개선 사업 추진
- 「(가칭) 어업인 삶의 질 개선 및 인권보장 위원회」 설치로 거버넌스 운영

〈여성 어업인 육성〉
- 여성 어업인에 대한 경영, 회계, 서비스 교육 확대 및 마을사업 시 여성 참여비율 확대
- 여성 어업인의 사회적 참여를 높일 수 있도록 조직단체 구성 및 지원, 프로그램 개발
- 다문화가족 여성이 지역사회에 기여할 수 있도록 한글교육, 친목활동 지원

〈수협재단 복지활동〉

자료 : 수협중앙회, 어업in수산

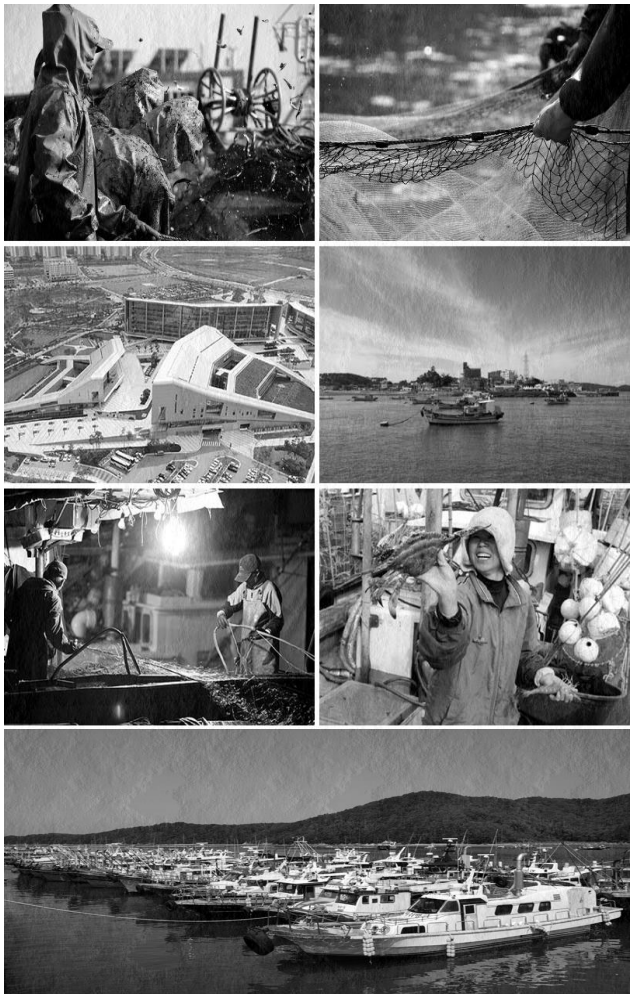
3. 태안군 해양수산 특성화 방안

태안 수산물 향토요리 개발

- 필요성
  - 지역의 다양한 수산물 향토요리를 발굴·개발·육성하여 지역브랜드 창출
- 사업기간 : 5년 이내
- 사업주체 : 태안군
- 추진내용
  - 태안 수산요리의 스토리텔링, 수산물을 이용한 향토요리 개발, 가공시설지원, 홍보 · 마케팅 강화
  - 태안군에 잠재되어 있는 우럭젓국, 게국지, 향토꽃게장 등 향토요리를 발굴·개발하여 보급 및 확산
  - “태안 수산물 향토요리 경진대회”, “태안 수산물 향토요리 페스티벌” 과 같은 이벤트 개최를 통해 지역 수산물 소비 촉진과 연계
  - 학교급식용 향토요리 개발, 향토요리 레시피 공개 등 지역사회와의 연계 방안 모색
  - 수산식품산업거점단지, 로컬푸드 직매장 등과 연계하여 추진

〈일본 오오아라이정 수산물 요리〉

자료 : 일본 수산청, 어촌활성화우량사례집



감사합니다

토론문

□ 토론주제 1 : 태안군 미래 교통네트워크 발전방안

[추진 배경]

❖ 태안군 내 도로 등 SOC 시설 확충 매우 미흡, 계속된 지역 낙후
❖ 수도권과의 접근성 개선을 통한 태안의 획기적인 지역발전 위해 광개토 대사업을 민선7기 대표 공약으로 선정·추진 중

[사업개요]

❶ 가로림만 해상교량 건설 (태안 이원~서산 대산, 교량 2.5km)
❷ 서해안고속도로 태안군 연장 (송악IC~태안군, 50km 고속도로)
❸ 태안~세종 고속도로 건설 (태안~내포~세종, 122km 고속도로)
❹ 국도77호선 4차로 확·포장 (태안 안면~고남, 23.4km, 예타면제)
❺ 국지도96호선 4차로 확·포장 (태안 근흥~ 신진도, 4차로 16.6km)
❻ 서해복선전철 태안군 연장 (내포신도시~태안군, 철도64.5km)

❶ 가로림만 해상교량 건설(국도38호선 노선 연장)

– 가로림만 해상이 직결로 연결되지 않아 80km 우회, 비효율 발생
– 당진~대산 고속도로, 태안~보령 연륙에 따른 도로연계 필요

▷ 획기적 교통편익 발생(연평균 약 567억원)
▷ 영향권 내 직·간접 영향권 수혜인구 확대(10,667천명 수혜)
▷ 문화·관광·물류 기반의 접근성 다양화로 낙후지역 균형발전

⇒ **태안군민 50년 숙원사업, 최대 역점과제로 가시화 노력 중**

❷ 서해안고속도로 태안군 연장

– 충남 유일의 고속도로 없는 도시, 서산IC까지 최소 40분 소요

– 서산시 등 타 지자체는 고속도로 중복혜택, 태안군만 계속 소외

▷ **여객·물류 이동성 향상으로 관련 산업 및 관광분야 경쟁력 강화**

▷ **국가산단, 무역항 등의 물류거점 연결, 기업이전 기반 조성 등**

❸ 태안~세종 고속도로 건설

– 서해 관문 항만과 내포, 세종시 연계한 직교류 교통인프라 구축

– 동서축 적정 간격 확보를 통한 균형적 고속도로망체계 구축

▷ **고속도로 접근성 및 주변 인접 시·군과의 연계성 확보**

❹ 국도77호선 4차로 확·포장 (예타면제 사업)

– 충남 태안~보령 연륙 후 교통량 23% 증가 예상

– 해당 구간 교통사고 발생 10만명당 41명으로 전국 평균 2.1배

▷ **교통사고 위험성 감소 등 국민 안전 확보**

▷ **당진⇔서산⇔태안⇔보령을 연계하는 관광·물류 도로망 구축**

❺ 국지도96호선 4차로 확·포장

– 1977년 국방과학연구소 입지 후, 소음·대형차량으로 불편 가중

– 현행 2차선 도로로 군자물자 교행 불가 등 사고발생 위험 증가

▷ **관광객과 대형 군사용 차량으로부터 군민 안전 위협 해소**

▷ **국도32호선과 연계한 접근성 개선으로 낙후지역 균형발전**

❻ 서해복선전철 태안군 연장(내포선 철도)

– 중부권동서횡단철도 제외 등 태안군 전국 최대의 교통취약지

– 한·중 해저터널 필요성 제기에 따른 해당 노선 활용 가능 등

▷ **아·태 경제권을 연결하는 허브축으로의 발전과 지역경제 활성화**

[태안군 광개토 대사업 접근성 개선]

□ 토론주제 2 : 태안군 특성화 및 경제영토의 확장

[추진 배경]

❖ 태안군은 우수한 해양자원 보유 등 발전 잠재력이 매우 큰 지역

❖ 이러한 우수자원을 활용해 특성화 개발을 추진하고 격렬비열도의 실효적 지배를 통해 태안군의 이미지 향상 등을 도모

[사업개요]

❶ 해양헬스케어 복합단지 조성 (해양치유시범센터, 프로그램 운영)

❷ 부남호 역간척 (간척으로 조성된 담수호의 해수유통)

❸ 굴포운하 조성 (운하복원 및 내수면 마리나항 등)

❹ 격렬비열도 토지 국가매입 (사유지 약 40만㎡ 국가 매입)

❺ 격렬비열도 국가관리 연안항 지정 (방파제 및 접안시설 등 설치)

❶ 해양헬스케어 복합단지 조성

– 지역의 우수한 자원을 활용하고 1차 산업 중심 구조에서 벗어날 수 있는 사업으로 고부가가치를 창출할 수 있는 새로운 분야

– 해양치유분야 경쟁력 확보 등 지역 신성장 동력으로 육성 중

▷ 우수자원을 활용한 신규 일자리 창출 등 낙후지역 균형발전 촉진

❷ 부남호 역간척

– 부남호(1,527ha)의 수질악화(Ⅵ등급)로 농·공업용수 사용불가
– 잦은 염해로 농경지 기능 저하, 태안기업도시 등 민간투자 기피
– 부남호 갑문 개방(해수유통)으로 수질개선과 생태복원 필요

▷ **태안기업도시·서산바이오웰빙특구의 민간투자 촉진**
▷ **생산유발효과** 18.1**조원**, **취업유발효과** 24**만명 예상**

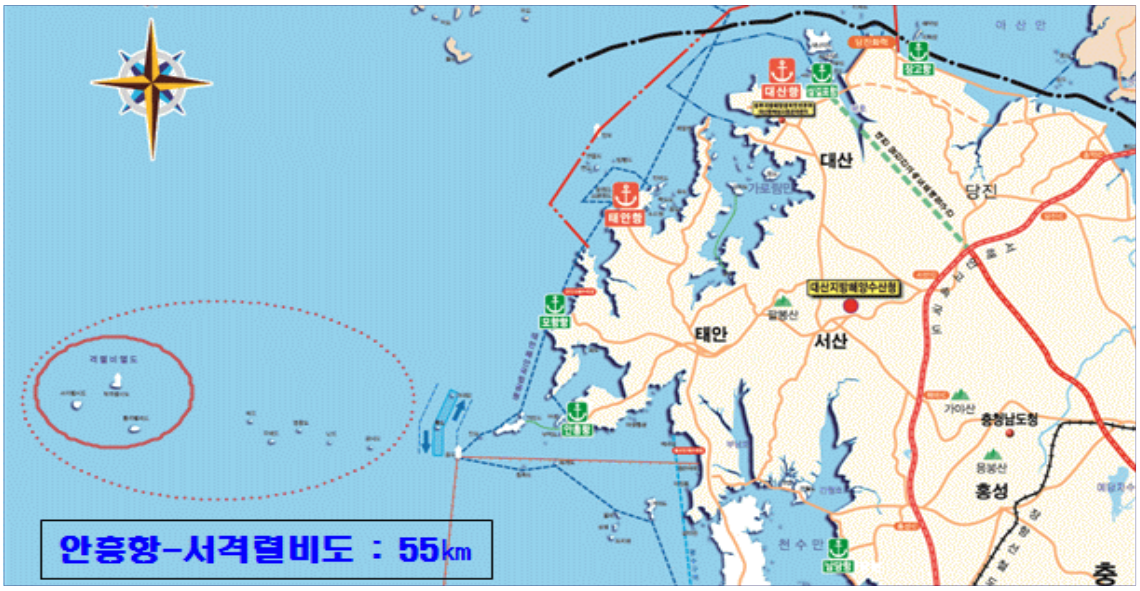
❸ 굴포운하 조성

– 천수만과 가로림만 통수, 생태복원 및 문화재로서의 가치 인정
– 가로림만 국가해양정원, 태안군 기업도시와 광역적 효과 예상

❹ 격렬비열도 토지 국가매입

– 격렬비열도는 해양영토 수호, 수산자원 보호 등 지정학적 요충지
– 격렬비열도 3개 도서 중 2개 도서(東·西)가 사유지로 존재
– 매입 또는 국·공유지 교환 통해 신속한 국가 관리화 필요

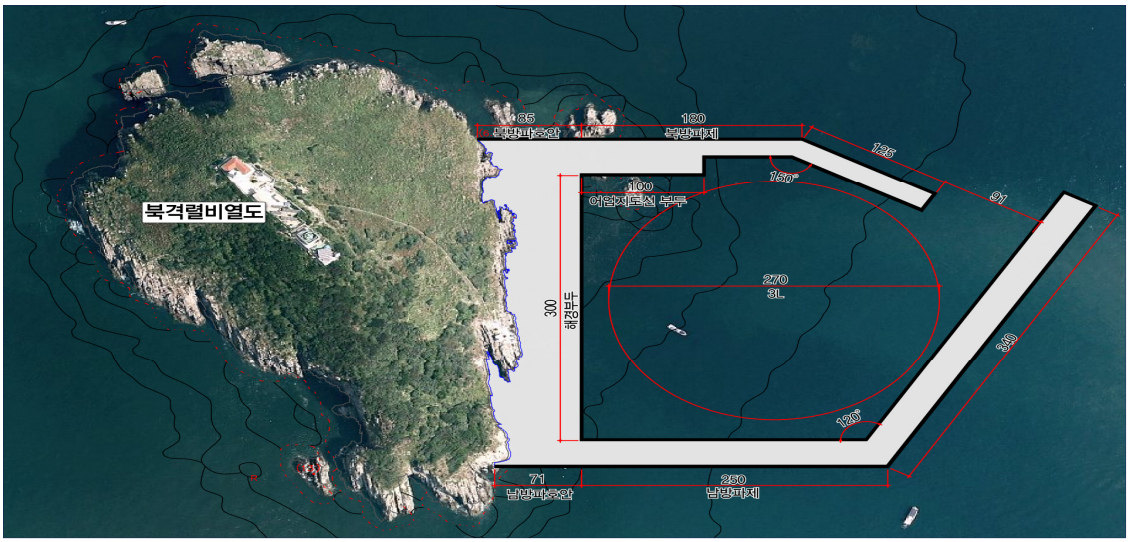
▷ **서해의 독도 이미지 구축 등 태안군의 대외적 인지도 상승**



❺ 격렬비열도 국가관리 연안항 지정

– 격렬비열도 인근 수역 원거리 위치(3시간 소요), 영해관리 애로
– 수난구호 및 위해대비 전진기지 역할, 기상관측, 영해기점 관리 등

▷ **선박 안전항행 유도, 중국 불법어업 감시, 해양관광 활성화 등**



태안군 장래발전을 위한 교통 SOC 사업

한국교통연구원 이 호 연구위원

1. 지역내 교통 SOC 중요성

세계은행(World Bank)에서는 지역성장의 3대요인으로 지역의 규모확대, 교통접근성 단축, 특화개발을 추진할 것으로 제시하고 있다. 이는 지역의 특성화 개발을 추진하고, 특성화된 지역간의 교류를 확대해 나가도록 하는 데에 있어서 중추적인 역할은 도로, 철도 등 교통 SOC 시설이 뒷받침 되어야 함을 시사한다.

교통접근성 취약지역은 '가고 싶고 살고 싶은 지역이 아닌 가기 불편하고 살기 어려운 지역'으로 인식되어, 결국 교통접근성 취약은 지역발전 저해를 초래할 수 있다. (※ 접근성 취약 → 경제중심지와 분리·단절 → 인적·물적 교류 장애 → 경제활동 인구·자원 이탈 → 신규유입 기피 → 지역발전 저해)

따라서, 태안군의 장래발전을 위하여 다양한 분야의 사업들이 검토되고 추진되어야 하겠지만, 그 중 현재 교통SOC 시설수준을 진단하고 장래발전을 위하여 필요한 교통SOC를 고민해 보는 것은 큰 의미가 있다.

2. 태안군 실태

태안군은 천혜의 자연환경을 가지고 있으며, 국내유일의 해안국립공원이 지정되어있다. 산업구조 측면에서 태안군은 농림수산업 등 1차산업과 숙박·음식점업 등 3차 산업 위주의 지역경제 구조를 보이고 있으며, 제조업 기반은 취약한 형편이다.

"태안군 중장기 종합계획(2014-2023)" 수립 시 수행된 주민의식 조사에서 교통인프라에 대한 만족도가 낮은 것으로 나타났다. 즉, 외부지역에서 태안군으로의 접근 교통망 수준에 대해 '보통'이라는 평가가 47%로 가장 높았으며, '불량'이라는 평가는 34%로 높은 비율을 차지하고 있다. 주요 문제점으로 '고속도로, 철도 등 외부 연결 교통망 미흡'이 가장 높았으며, '군내 도로 협소 및 정체'에 대한 지적도 있었다. 결국, 교통인프라 만족도에서 보이듯이 태안군은 교통인프라 확충이 시급한 상황임을 알 수 있다.

3. 태안군 맞춤형 교통인프라 전략

[도로부문 전략]

현재 진행중에 있는 보령-태안간 연륙교 사업이 차질없이 진행되도록 하고, 태안-서산을 연결하는 대산-이원 연륙교 사업이 추진되어 태안의 내륙연계 강화를 통한 지역간선망 확충이 지속적으로 추진되어야 할 것이다. 이는 서해바다에 인접해 있는 태안을 주변지역과 연계성이 높아지도록 하는 중요한 도로SOC 사업이며, 이를 통하여 태안은 막힘없는 남북교통축을 형성할 것으로 기대된다. 특히, 대산-이원 연륙교 사업추진은 교통접근 형평성 차원에서 꼭 필요한 사업이라 할 수 있다. 태안군은 전국 23개 시·군 중에서 고속도로 접근성이 가장 열악한 것으로 검토된다. 고속도로 접근거리와 시간이 다른 시군에 비하여 약 2.6배 차이가 나는 상황이다. 대산-이원 연륙교 사업 추진을 통하여 고속도로 30분 이내 접근지역을 22%에서 39%로 확대해 나갈 것으로 기대된다.

최근 여건변화 중에 하나는 남북경제협력에 대한 이슈가 있다. 발표자료에서 제안된 '서해안 스마트하이웨이'는 태안을 비롯하여 북쪽으로 인천국제공항, 개성 등과 연계되고, 남쪽으로는 새만금과 연계되는 노선으로 서해안의 새로운 남북축 고속도로로 판단된다. 이는 국제적 공항인프라, 새만금과 연계되고, 서해안고속도로의 교통량을 분담할 것으로 기대된다. 또한, 북쪽지역과 인적·물적 교류가 원활히 진행될 수 있도록 수도권, 충청권, 전라권을 혁신적으로 연결하는 형태를 띄고 있어 서해안에 위치한 지자체들의 남북경제협력에 도움이 될 것으로 기대된다.

남북도로망 이 외에 국가적 측면에서 중부권의 동서간 연계강화를 위한 도로망 확충을 위하여 제안된 중부권 4-1축 고속도로(충남보령~경북 상주)와 중부권 4-2축 고속도로(세종-내포신도시-서산공항-태안)는 매우 중요한 사업이라 할 수 있다. 중부권 4-1축 고속도로는 보령-태안 연륙교 개통과 함께 태안~보령~상주까지 연계되며, 중부권 동서교통축을 형성하는 데에 의미가 있다. 중부권 4-2축 고속도로는 세종시의 해양관광 및 레져활동, 국제적 인적·물적 교류와 관련이 있다. 그리고 해당 노선은 내포신도시의 충남도청, 서산공항, 안흥항으로 연결되어 태안군과 국가행정수도인 세종시와의 직접적인 연계를 도모하는 동서축 고속도로로 판단된다.

[철도부문 전략]

태안군 철도망은 전무한 상황으로 이는 태안군 접근을 위하여 전적으로 도로에 의존하여야 함을 시사한다. 특히, 철도 고속화 사업들이 추진되고 있는 시점에서 태안군은 고속화 철도서비스 소외지역으로 이를 해소하기 위한 철도노선대안이 구상되어야 할 것으로 판단된다.

현재 태안군 동쪽으로 서해선과 장항선이 남북으로 연결되어 있기에 이러한 노선과 연계될 수 있는 태안-서산-내포신도시를 연결하는 철도노선망을 구상해 볼 수 있다. 또한, 현재 사전타당성이 진행중인 중부권 동서횡단철도(서산-울진) 노선과의 연계를 통하여 태안에서 울진까지 연결될 수 있는 중부권 동서횡단철도 노선을 구상해 볼 수 있다. 특히, 현재 강호축 철도에 대한 관심이 높아지고 있는 상황에서 태안-청주공항(태안-내포신도시 신규 철도 + 장항선 + 중부권 동서횡단철도) 연계를 통하여 강원도까지 접근할 수 있는 주요한 철도망 체계를 확립할 수 있을 것으로 판단된다.

태안군의 가장 큰 장점 중에 하나는 아름다운 자연 및 생태환경과 수려한 해안경관 및 풍부한 관광·휴양자원이다. 이에 따라, 관광수요 증대에 대응하여 관광개발사업을 추진하고, 접근성 제고를 위한 교통SOC 확충이 필요하다. 앞서 제시한 교통인프라 사업들이 원활히 추진되고, 많은 사람들이 쉽게 태안군에 접근할 수 있다면, 앞으로 태안의 관광산업도 활성화될 것으로 기대된다.

도로·철도분야 국가정책 동향과 추진전략

전북연구원 김상엽 연구위원

1. 들어가며

- 그간 예비타당성 제도는 효율적인 재정운용에 기여하는 것을 주 목적으로 "객관적인 타당성 검증"을 중심으로 진행되었음

- 제도 도입 후 불요불급한 대형사업 추진에 제동, 재정효율화에 기여했다는 평가가 있으나, 도입 20년이 경과한 만큼, 경제사회 여건변화를 반영해 균형발전과 다양한 사회적 가치에 대한 실현 요구가 증대하고 있는 실정임

- 위 정책방향에 근거해 국가균형 발전과 지역경제 활성화를 위한 예비타당성 면제사업을 선정·추진하고 있고, 기존 예비타당성 조사 종합평가 비중을 국가균형 발전을 위해 개편하고 수도권과 비수도권의 평가항목 비중을 이원화 하며, 도로 및 철도분야의 사업 추진단계를 개선하고 있음

- 본 토론에서는 도로·철도 부문의 국가정책동향을 논의하고, 향후 균형발전 차원에서의 추진전략을 의논하고자 함

2. 국가균형발전 차원의 예비타당성 면제사업의 의의

- 최근 정부가 국가균형발전 프로젝트의 일원으로 24조 1천억원 규모의 23개 사업을 예비타당성 면제사업으로 선정하고 최대 2029년까지 연차적 추진하는 계획을 수립함

- 예비타당성 면제사업은 예비타당성 조사가 경제성 높은 사업의 우선순위를 가치있게 평가함으로서 수요 및 개선효과가 높은 수도권의 사업의 우선순위가 높게 평가되는 예비타당성 조사의 맹점을 타개하기 위한 것으로 수요창출효과가 높은 사업을 우선적으로 추진하여 수도권과 비수도권의 격차를 줄이기 위함임

- 이 중 도로·철도부문 사업은 총 15건으로(도로 7건, 철도 8건) 주민생활과 밀접한 공공재로서 우선 추진될 예정임

3. 최근 예비타당성 제도의 변경사항

- 예비타당성 제도 도입 20년 경과 후, 경제·사회적 여건 변화를 반영할 필요가 있다는 목적으로 최근 예비타당성 제도의 평가제도가 개편됨

- 지역균형발전과 사회적 가치가 사업선정의 중점사항으로 요구되고 있으나, 여전히 경제성을 중심으로 예비타당성이 통과되고 있고, SOC외 복지사업 등에도 "시행-미시행"에 따른 효과분석 평가방식이 적절하지 않다는 것이 주요 개편 배경임

- 도로·철도 부문의 예비타당성 제도 주요 변경사항은 종합평가(AHP) 비중의 개편에 있음

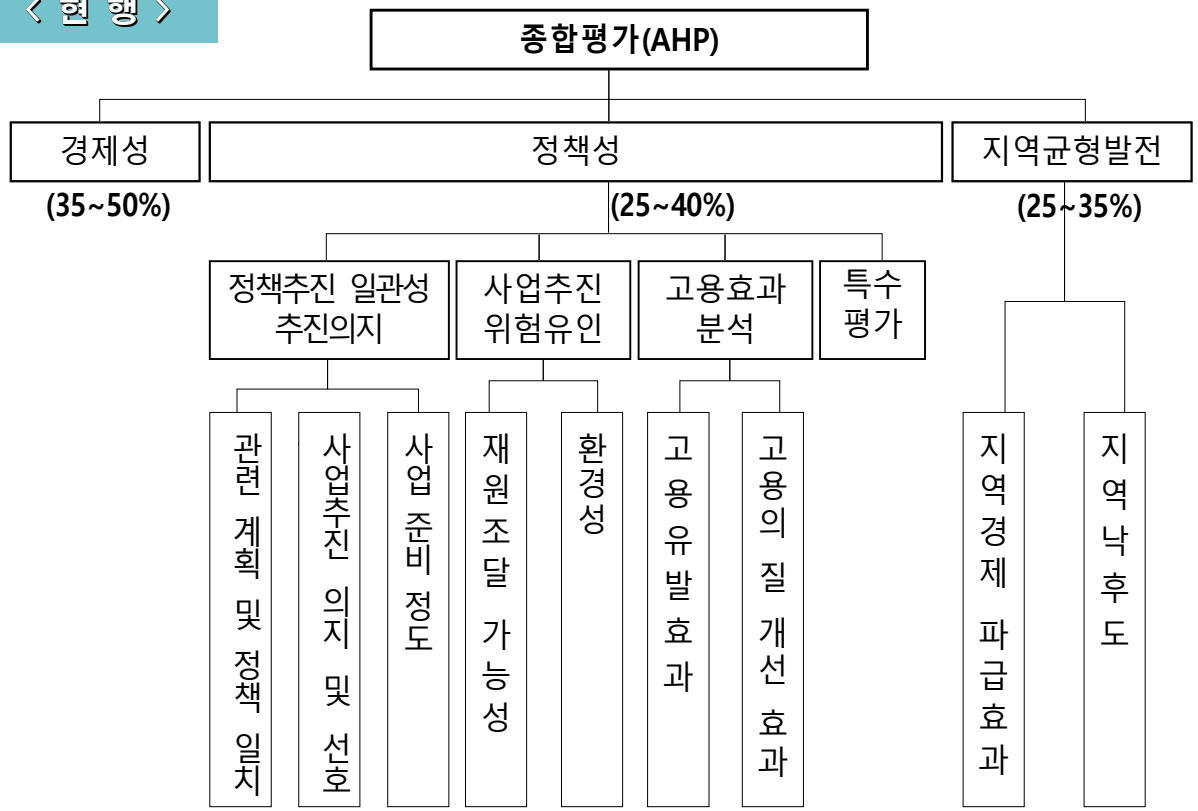
- 수도권과 비수도권을 이원화해 평가 기준을 구분했으며, 수도권에 균형발전평가 지표인 ③지역균형 지표를 제외하고 경제성과 정책성으로만 평가토록 개편됨

- 이로서 비수도권은 국가균형발전 관련 지표의 비중이 5% 상승하고 경제성 관련지표가 5% 감소했으며, 수도권의 경우 경제성 중심의 평가를 수행토록 함

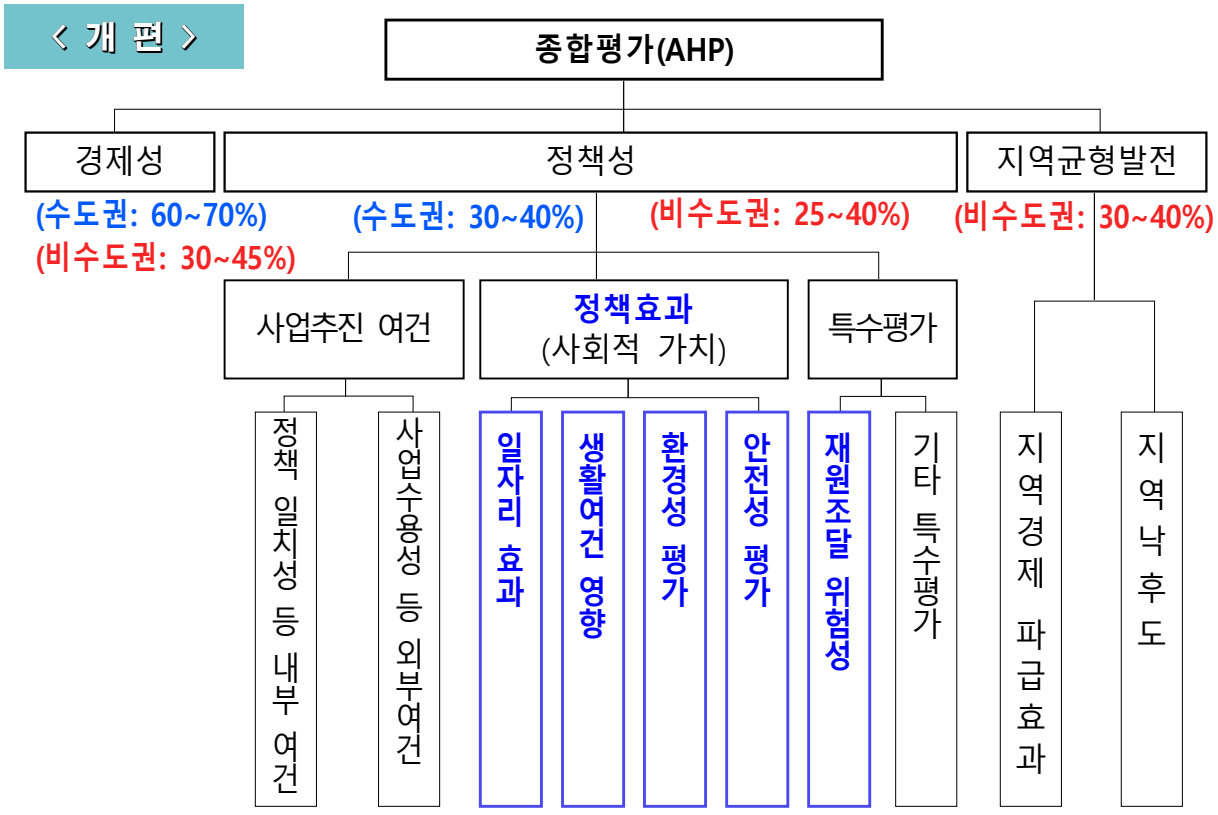
구분	현행	개편안	
		비수도권	수도권
① 경제성	35~50%	30~45%	60~70%
② 정책성	25~40%	25~40%	30~40%
③ 지역균형	25~35%	30~40%	-

- 또한 종합평가의 정책성 항목 다음과 같이 세분화 개편함.

< 현 행 >



< 개 편 >



4. 도로사업 추진진략

- 예비타당성 개편 후 비수도권 경제성 평가 비중은 5% 감소, 지역균형 평가 비중은 5% 증가했으나, 여전히 경제성 항목의 비중이 30~45%로 가장 높은 실정으로 도로사업의 경제성과 관련한 지속적 전략 마련이 필요함

- 추가로 종합평가 중 정책성 항목이 개편됨에 따라 환경성 및 안전성 등 정책효과에 관한 평가지표에 대한 추가적 대응전략 마련 필요

[#전략1. 경제성 확보]

- 종합평가 시 일반적으로 B/C가 1.0 이상일 경우 경제성이 확보되는 것으로 판단하는데, 국가균형발전을 위해 지역균형 파라메타 비중이 상승했더라도 경제성은 여전에 가장 큰 비중을 차지하는 주요지표로 작용하고 있음

- 경제성은 편익과 비용으로 계산되는데 비용은 소위 공사비용 및 유지관리 비용으로 변화폭의 한계가 있는 반면 편익의 경우 사업의 위치, 효과에 따라 변화폭이 큼

- 편익은 속도의 개선효과, 교통량의 증가량 등 정량적 지표를 통해 계산되므로 장래 주변 개발계획 및 인구증가, 대한 주변 도로 및 사업노선의 혼잡 개선효과, 교통량 분산효과 등 정량적 개선효과를 극대화 할 수 있는 추진논리 확보가 필요

[#전략2. 안전성 평가]

- 정책효과 중 하나로 안전성 평가 항목이 신설되었으며, 비수도권의 경우 굴곡이 심한도로나 설계기준에 미치지 못하는 도로가 다수 존재하고 있어 이를 개선하기 위한 추진전략이 수립 가능함

- 특히 지방부의 굴곡도로의 경우 경사면이 햇빛을 가리는 지형적 특성으로 노면이 겨울철 상시 빙결상태에 있게 되어 사고가 자주 발생하는 국도구간과 같은 경우 정책효과에서 높은 점수를 취득할 것으로 판단됨

[#전략3. 생활여건 영향]

- 안전성과 평가와 마찬가지로 금번 개편시 정책효과에 포함된 항목으로 주민생활여건에 영향을 미치는 정도를 정책성 평가로 포함함

- 비수도권의 경우 국도변에 마을이 맞닿아 있거나, 도로사업구간이 마을 입구, 논·밭 등 주민 생활권과 직접적으로 연결되어 있는 구간이 다수 존재함

- 안전성 평가와 더불어 주민 생활여건을 검토해 지역주민 삶의 질 제고에 기여할 수 있는 도로사업을 발굴하거나 해당 연유를 기반으로 사업 추진전략 마련함

[#전략4. 기타 법령에 의한 추진]

- 이외 '산업입지 및 개발에 관한 법률', '경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법' 등 특별법을 근거로 주변 개발계획 및 지역여건과 연계한 도로사업 추진전략 마련 필요함

5. 철도사업 추진전략

- 철도사업의 경우 예비타당성 면제 사업 8건 중 2건(25%)의 철도사업이 산업단지 인입철도와 관련된 사업

- 특히 면적 30만제곱미터 이상의 낙후지역 개발 및 국가균형발전을 위한 산업육성 산업단지의 기반시설(도로·철도 시설 등)은 '산업입지 및 개발에 관한 법률'에 의거해 우선적으로 지원할 수 있어 산업단지 인입철도 개념의 사업추진전략 개발 필요

6. 참고문헌

- 기획재정부, 예비타당성조사 제도 개편방안, 2019.4.

- 기획재정부,「2019국가균형 프로젝트」발표, 2019.1.

한국해양수산개발원 이승우 연구위원

□ 태안군 해양수산 정책 추진의 방향은 트렌드 변화와 태안군의 해양수산 문제를 대응하여 정립할 필요가 있음

○ 발표자가 제시한 해양수산 트렌드 및 전망에서 제시한 것을 토대로 정책방향 정립의 틀을 제시함

- 해양산업의 성장과 전망, 해양 정책 및 산업, 해양환경과 생태계, 해양관광, 수산업의 생산량 감소, 첨단 스마트 양식 산업화, 귀어귀촌, 어업유산, 6차 산업 촉진 등

○ 해양과 수산 분야의 트렌드는 독립적인 것이 아니라 상호연관성이 높기 때문에 해양수산 분야의 통합적 정책방향을 정립할 필요가 있음

○ 해양수산발전의 가장 큰 걸림돌은 인적자원의 부족이며, 태안군도 예외는 아님

- 따라서 태안군의 해양수산발전의 원동력으로서 인적자원의 육성과 유입 정책을 해양수산 발전 정책과 반드시 연계시킨 '인적자원 육성과 유입'의 세부적 계획이 필요함
- 귀어귀촌 방안, 청년 일자리 창출 방안, 어촌주민의 역량강화 방안, 민간 투자자 참여 방안, 해양수산 연구인력 유입 및 육성 방안 등과 해양수산 발전 특성화 방안과 연계하여야 함

□ 태안군의 해양수산 분야 공공투자 사업에 대한 사후평가를 토대로 효율적인 사후관리 및 타 사업과 연계할 방안을 마련할 수 있는 정책 추진이 필요함

○ 연안이 사업 대상지인 해양수산 분야 공공투자의 대부분은 태안군 해양수산발전 계획과 연관성이 많기 때문에 기 공공투자의 사업추진 성과와 사후관리 등에 대한 평가결과를 토대로 새로운 해양수산 발전을 위한 특성화 사업의 추진방향과 연계 방향을 도출하여야 함

- 사업의 중복투자를 방지하고 사업의 사후관리의 효율성을 제고함과 동시에 사업의 연계 추진을 통한 시너지 효과를 높일 수 있음

○ 해양수산부의 정책 사업과 연안에서 추진하는 타 부처의 정책 사업의 연계 추진방향을 검토할 필요가 있음

- 충남의 해안선 중 45%를 차지하는 태안군의 연안지역은 태안군의 지역경제 활성화의 핵심지역으로서 해양수산부의 해양수산 정책은 물론 문화체육관광부의 문화

관광체육 정책, 국토교통부의 교통과 경관 정책, 환경부의 환경정책 등의 대상지임
- 따라서 태안군의 연안 공간을 중앙부처의 관련 사업을 연계할 수 있는 해양수산 정책을 수립하고 추진하여야 함

□ 해양수산발전 정책은 개발 정책과 보전 정책의 조화를 통한 태안군의 지속 가능한 해양수산발전의 여건을 마련하여야 함

○ 연안의 생태환경과 전통해양수산 문화의 훼손을 야기시킬 수 있는 하드웨어 중심의 개발정책은 신중하게 추진하여야 함
- 하드웨어 중심의 투자 사업은 초기 투자비용이 상대적으로 클 뿐만 아니라 유지 및 보수 등 고정비용과 변동적인 운영비용이 발생함
- 투자 사업을 통한 운영비용을 보전하고 지역경제에 기여할 수 있는 수익 창출이 가능한 투자 사업을 태안군 해양수산 특성화 사업으로 추진하여야 함

○ 연안의 잠재적 가치를 창출할 뿐만 아니라 미래의 해양수산의 지속 가능한 발전의 토대가 될 수 있는 연안의 생태환경과 전통 해양수산 문화의 보전을 위한 정책을 추진하여야 함
- 연안의 생태환경의 지속성과 전통문화의 지속성은 태안군 연안의 경제적 지속성을 위한 중요한 역할을 할 수 있음

□ 중심 어장과 중심 어항을 정책 대상지로 선정하여 태안군 권역별 해양수산 정책 특성화 사업을 연계 추진하여야 함

○ 연안의 중심어장을 구성하고 있는 만(灣)을 정책 특성화 사업 대상지로 선정하여 통합적으로 계획을 수립·추진할 필요가 있음
- 수산자원 조성, 수산물 생산 및 가공·유통, 어장환경관리, 연안 하수처리, 만 6차산업화 및 스마트 양식 산업화 등을 단기 계획과 중장기계획 수립 및 추진

○ 태안군의 국가어항인 안흥항과 모항을 거점어항으로 권역별 통합계획을 수립·추진할 필요가 있음
- 국가어항-안흥항과 모항-을 거점어항으로, 인근 지방어항을 부거점 어항으로 개발하여 인근의 해수욕장과 어장의 특성화 사업, 그리고 마리나 조성 사업 등 연계 개발 추진이 필요함

□ 자연 경관지구, 수목원과 사구 등의 관광객의 방문이 많은 지구와 해양수산 특성화 사업을 어항 육역에서 추진할 필요가 있음

○ 태안군의 계절별 특화 수산물을 재료로 가공 수산물과 특화음식을 개발하여 어항 육역에서 수산물 소비 및 유통 활성화를 추진

- '제철 수산물을 제 곳'에서 소비할 수 있는 해양수산특성화 사업을 추진
- (예) '모란이 피고 질 때 꽃게가 제일 맛나다'라는 속담을 스토리로 꽃게 집산지인 안흥항 인근에 '경관직불제 사업'으로 모란의 바다를 조성
- (예) 천리포수목원을 방문하는 사람들을 천리포항 혹은 모항을 동시에 방문하여 제철 수산물을 즐길 수 있는 특성화 사업 추진

□ 해양수산 정책 관련 인적자원 활용 체계를 구축할 필요가 있음

○ 태안군 해양수산 정책자문위원회를 만들어 지속적인 정책자문을 통하여 현안문제 해결은 물론 미래 지향적이고 통합적인 태안군 해양수산정책을 수립하고 추진하여야 함

- 정책자문위원회의 전문가가 적극적으로 참여할 수 있는 여건으로서 정책자문에 대한 피드백 체제를 구축하여야 함
- 정책자문위원들이 태안군이 추진하는 연구 프로젝트의 자문은 물론 추진 중인 정책사업에 대한 평가 및 자문에 적극적으로 참여할 수 있는 체제를 만들어야 함

○ 인적자원이 풍부한 기관과 인적자원의 활용 및 사업 추진의 효율성을 높일 수 있는 조직을 효율적으로 활용하여야 함

- 국립생태원, 국립생물자원관 등의 인적자원을 바다생태자원의 보전과 활용을 위하여 적극적으로 활용할 방안을 모색
- 귀어귀촌종합센터를 통하여 어촌에 필요한 다방면의 우수한 인적자원을 어촌에 정착하고 인적자원의 달란트를 어촌의 부족한 인적자원의 문제를 해결
- 어촌특화자원센터를 통하여 어촌의 공공투자사업의 공익성은 물론 수익성을 창출할 수 있는 방안을 모색

해양수산정책연구소 정진호 연구위원

1. 전반적인 사안

○ 지방자치단체의 해양수산 분야 특성화는 연안 시·군들의 중요한 문제이자 과제이며, 지역 활성화를 위한 성장동력이라 할 수 있음

○ 바다와 인접해 있는 시·군들의 해양수산 특성화 노력이 증대되고 있는 현 시점에서 군 단위인 태안군의 해양수산 특성화를 위한 목표와 발전전략의 제시는 매우 의미 있는 발표라 생각함

○ 발표문은 태안의 해양수산의 현황 검토, 최근 해양수산 분야 트렌드 검토, 이를 통한 태안군 해양수산 특성화 방안에 대해 제시하고 있음. 본 토론자는 발표자의 발표내용에 동의하면서 본 내용을 좀 더 보완하는 의미로 전반적인 사안과 세부적인 사안에 대하여 몇 가지 사항을 제안함

○ 첫째, 특성화를 위한 발전전략 도출의 연계성의 확보 필요

- 태안군 해양수산 특성화 방안의 도출이 발표문의 흐름상 태안군의 해양수산 현황과 해양수산 분야 전망 검토를 통해 도출된 것으로 보이나 연계성을 확보하기 위해서 SWOT 분석 등 전략 및 방안 도출을 위한 분석을 포함하여 연결고리를 만들어 줄 필요가 있음

○ 둘째, 타 지방자치단체와는 차별성 있는 태안군만의 특성화

- 최근 많은 지방자치단체에서 정확한 명칭은 차이가 있으나 해양수산 분야 중장기 발전을 위한 계획을 수립한 경우가 많으며, 계획에 분야별 많은 전략과 사업을 포함시키다 보니 지역 간 차별성이 부족하거나 많은 사업들이 중복되는 경우가 발생함(특히, 중앙정부 추진 사업들이 지자체 발전전략에 다수 포함됨)
- '특성화(特性化)', '특화(特化)'는 분업의 개념에서 시작되는 것으로 한 분야에 집중화가 되어야하므로 태안군의 해양수산 분야에서 특화에 의하여 얻을 수 있는 비교우위는 타 시·군과의 차별성을 확보함에 따라 발생할 수 있을 것임

○ 셋째, 경제영토 확장에 대한 명확성을 확보할 필요

- 발표문의 제목을 "해양수산 분야에서의 태안군 특성화 및 경제영토 확장" 로 설정하고 있는데 여기서 경제영토는 다면적인 의미를 가지고 있는 단어임. 발표문에서 경제영토 확장에 대한 발표자의 명확한 정의와 발전전략을 통해 어떻게 경제영토를 확장할 수 있을 것인가에 대한 포함이 필요할 것으로 사료됨

- 경제영토란 단어는 주로 FTA와 연관하여 자주 사용되며 토지상의 영역과는 무관하게 경제적으로 같은 영역으로 편입이 가능한 권역으로 정의됨

2. 세부적인 사안

○ 첫째, 중앙정부 해양수산신산업 발전 방향에 부합하는 발전전략 필요

- 발표문에서 태안군 해양수산 특성화 방안의 4대 발전전략 중분류의 하나로 '미래해양신산업 육성'을 제시하고 있으며, 세부적으로 헬스케어산업, 마리나 항만 및 복합단지 조성, 만리포리아 조성, 해양신산업 인프라 조성을 포함
- 해양수산부는 「해양수산신산업 육성을 위한 중장기('18~'22) 로드맵」을 수립하고, 해양수산 신산업 분야 중에서 정책역량을 집중할 8대 전략 신산업*을 선정하여 육성할 계획을 가지고 있음
  * 해양에너지, 해양자원 개발, 첨단해양장비, 해양바이오, 수산식품가공, 스마트양식, 스마트해상물류, 친환경선박
- 태안군의 해양수산신산업 육성은 해양수산부의 발전방향과 부합하는 기본방향 및 산업범위를 가지는 것이 효율성을 확보할 수 있을 것으로 사료됨

○ 둘째, 젊은 귀어귀촌인 유입을 위한 어촌커뮤니티 가입 지원 필요

- 어촌의 활성화와 지속가능성을 제고하기 위해서는 외부의 젊은 귀어귀촌인의 태안군 유입이 필요함. 발표문의 귀어귀촌 인큐베이터 조성 및 정주지원이라는 발전전략은 유입을 위한 좋은 방안으로 사료됨
- 이와 더불어 젊은 귀어귀촌인의 귀어를 활성화를 위해 고령화로 인한 유휴어업인의 어선 및 시설을 모기지론 형태로 이양하는 '귀어경영이양 사업(가칭)', 귀어 성공요인으로 중요도가 높은 어촌커뮤니티 가입문제를 해결하기 위한 '젊은귀어인 어촌계 가입지원' 등 경제적 유인책을 개발할 필요가 있음

○ 셋째, 지역 수산업의 고부가가치를 위해 판매를 위한 전진기지 마련 필요

- 수산업의 고부가가치화는 생산의 영역에서 가공과 판매의 영역으로 전환되었음. 태안군에서 생산되는 우수한 수산물의 수출 및 수도권 시장확대를 위해서 정보의 순환이 빠르고 접근성 및 수요가 높은 서울에 '태안군 수산식품 비즈니스센터(가칭)'을 설립하여 해외 마케팅, 정보의 교류, 판매채널의 발굴 등을 담당하는 전진기지를 마련하여 경제영토의 확대의 기반을 구축할 필요가 있음

Memo

Memo

Memo

Memo