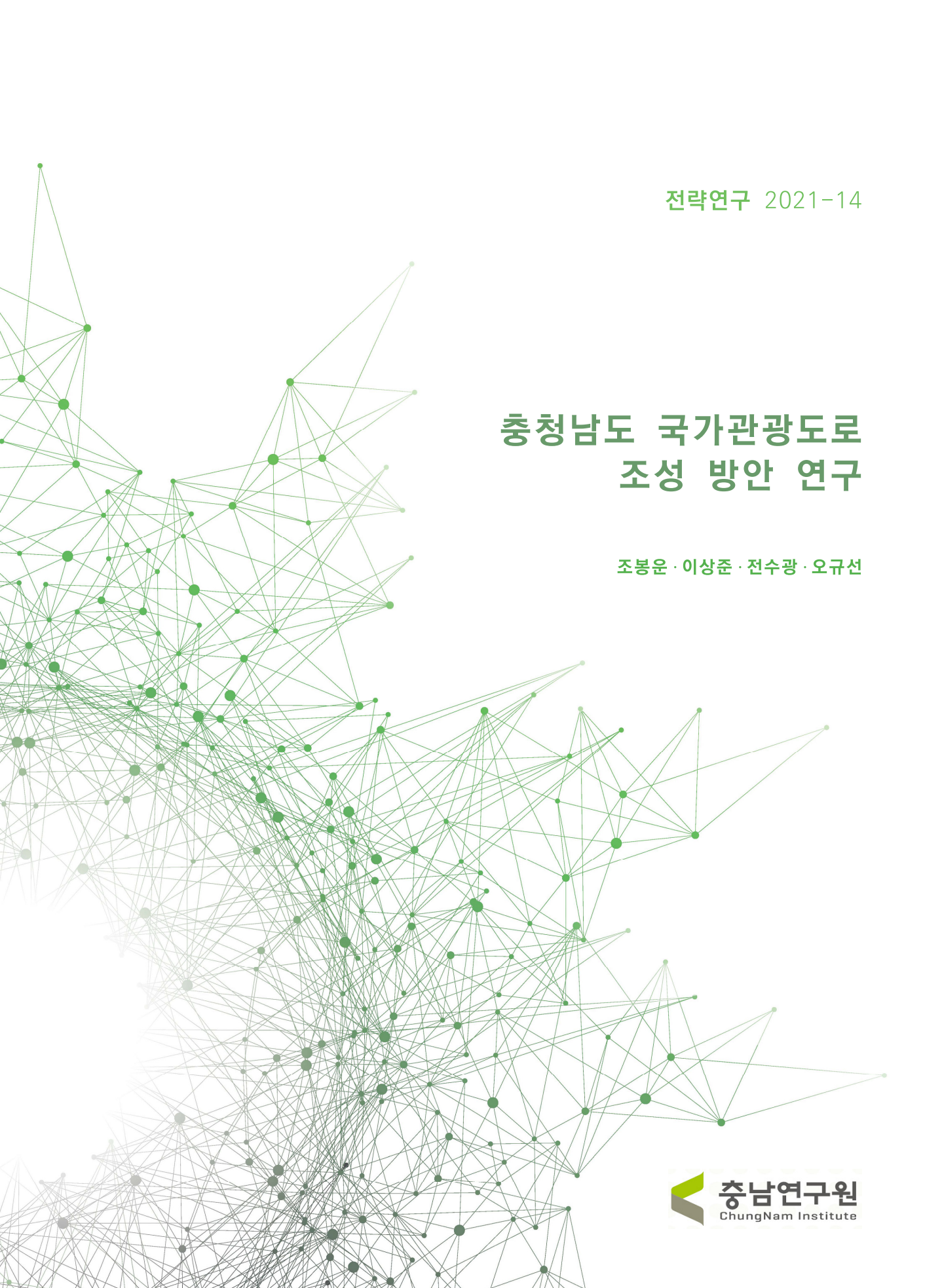




전략연구 2021-14

충청남도 국가관광도로 조성 방안 연구

조봉운 · 이상준 · 전수광 · 오규선

목 차

제1장 서론	1
1. 연구 배경 및 목적	1
2. 연구 내용 및 방법	4
3. 연구 수행절차 및 목차	6
제2장 관련 연구 및 사례	8
1. 관광도로 개념 및 특성	8
2. 관광도로 관련 동향 및 사례	12
3. 종합 및 시사점	17
제3장 충남 도로 현황 및 특성 분석	18
1. 연구 분석 방법	18
2. 도로 현황	20
3. 도로 주변 자연환경 분석	22
4. 도로 주변 관광자원 분석	31
5. 도로 주변 개발가능지역 분석	43
제4장 충남 국가관광도로 수요 분석	47
1. 충남의 국가관광도로 노선 수요 조사	47
2. 1차 수요 조사	47
3. 2차 수요 조사	52
4. 국가관광도로 수요 분석	57
제5장 충남 국가관광도로 조성 방안	59
1. 충남 국가관광도로 노선 선정을 위한 주요 거점	59
2. 충남 국가관광도로 특성별 노선 선정 및 조성 방안	61
3. 충남 국가관광도로 정비지구 선정 및 조성 방안	74

제6장 결론 및 향후 연구과제	77
1. 연구의 요약 및 정책제언	77
2. 향후 연구과제	80
참고문헌	82

표 목 차

〈표 3-1〉 충청남도 국가관광도로 노선 및 정비지구 분석방법	20
〈표 3-2〉 충청남도 도로 노선별 현황	21
〈표 3-3〉 충청남도 시군별 해안선 인접 도로 노선별 현황	23
〈표 3-4〉 도로 노선별 고도 현황	24
〈표 3-5〉 하천 1km 인접 도로 노선별 현황	26
〈표 3-6〉 하천 5km 인접 도로 노선별 현황	28
〈표 3-7〉 자연 및 생태환경 자원 현황	31
〈표 3-8〉 관광장소 및 시설 자원 현황	34
〈표 3-9〉 문화시설 자원 현황	39
〈표 3-10〉 도로 주변 토지 지목 현황	44
〈표 3-11〉 도로 주변 토지 소유 현황	46

그림 목 차

〈그림 1-1〉 연구 분석 틀	6
〈그림 2-1〉 콜라라도 Scenic Byway	13
〈그림 2-2〉 일본 풍경가도 구성요소와 지역자원	14
〈그림 2-3〉 남해안 해안경관도로 15선	15
〈그림 2-4〉 강원도 관광도로 코스	16
〈그림 3-1〉 충청남도 도로 노선별 현황도	20
〈그림 3-2〉 해안선 기준 1km 이내 도로 현황	23
〈그림 3-3〉 고도별 도로 현황	25
〈그림 3-4〉 하천 기준 1km 이내 도로 현황	27
〈그림 3-5〉 하천 기준 5km 이내 도로 현황	29
〈그림 3-6〉 자연 및 생태환경 기준 5km 이내 도로 현황	32
〈그림 3-7〉 자연 및 생태환경 기준 10km 이내 도로 현황	33
〈그림 3-8〉 관광장소 및 시설 기준 5km 이내 도로 현황	35
〈그림 3-9〉 관광장소 및 시설 기준 10km 이내 도로 현황	36
〈그림 3-10〉 시군별 경관자원 기준 5km 이내 도로 현황	37
〈그림 3-11〉 시군별 경관자원 기준 10km 이내 도로 현황	38
〈그림 3-12〉 문화시설 기준 5km 이내 도로 현황	40
〈그림 3-13〉 문화시설 기준 10km 이내 도로 현황	41
〈그림 3-14〉 도로 주변 토지 지목 현황	43
〈그림 3-15〉 도로 주변 토지 소유 현황	46
〈그림 4-1〉 서해안 6개 시군에서 제안한 관광도로 노선 현황	49
〈그림 4-2〉 내륙권 5개 시군에서 제안한 관광도로 노선 현황	51
〈그림 4-3〉 관광도로 정비지구 제안 현황	53
〈그림 5-1〉 주요 경관 조망 지점(해안_파랑, 산림_빨강, 하천_초록)	59
〈그림 5-2〉 다양한 지역자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점	60
〈그림 5-3〉 다양한 지역자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점	61
〈그림 5-4〉 지역의 경관자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점	62

〈그림 5-5〉 지역의 경관자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점	63
〈그림 5-6〉 지역의 관광자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점	64
〈그림 5-7〉 지역의 관광자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점	65
〈그림 5-8〉 지역의 문화자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점	67
〈그림 5-9〉 지역의 문화자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점	68
〈그림 5-10〉 지역의 자연자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점	69
〈그림 5-11〉 지역의 자연자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점	70
〈그림 5-12〉 충남 국가관광도로 노선 검토 대상	71
〈그림 5-13〉 충남 국가관광도로 정비지구 검토 지점	75
〈그림 5-14〉 충남 국가관광도로 정비지구 내 스마트 복합쉼터(예시)	76

제1장 서론

1. 연구 배경 및 목적

1) 연구 배경

역사적으로 도로는 지역 간(혹은 도시 간) 사람과 물자의 통행이나 운송을 위해 필요한 비교적 넓은 길¹⁾로, 지역 간 원활한 소통이나 접근성을 제고시킴으로써, 지역 및 국가 발전에 기여하기 위한 기반시설이다. 우리나라에서는 1970~80년대 이후 산업화, 현대화로 인한 도로 건설이 급속하게 진행되고 있으며, 이는 현재도 지속적으로 추진되고 있다. 도로의 발달은 이용하는 차량의 확대와도 연결되고 있으며, 이로 인해 차량 소유도 대중교통만이 아닌 개인이 소유한 차량도 매우 급격하게 증가하는 있는 실정이다.

차량 증가, 도로의 발달로 인해, 사람들이 도로에서 소비하는 시간이 과거에 비해 많이 증가하고 있다. 최근에는 주5일제 정착, 삶의 질 제고 등으로 개인적 여가와 관광에 대한 수요가 증가하게 되면서, 과거와 다른 여가를 위한 차량 및 도로의 이용 문화가 확대되고 있다. 도시 속 도로와 달리, 관광자원을 찾기 위한 도로 이용, 아름다운 도로 자체를 찾아가는 이용 등 도로에 대한 이용도 여가와 관광 패턴의 변화에 따라 변화하고 있다. 이로 인해 도로에 대한 이용에 있어, 빠른 시간 내 목적지로 찾아가는 형태에서 도로 위에서의 즐거움이나 아름다움을 찾는 형태의 문화도 확산되고 있다.

최근 개인의 차량 소유 및 이용이 확대되면서, 과거의 목적지 중심의 활동 방식에서 목적지만이 아닌 이동과정 속에서 즐길 수 있는 경관이나 활동 등에 대한 관심도 높아지고 있다. 이로 인해 일부 선진 관광국가에서는 이용자 입장에서 도로에서의 즐거움이나 경관성을 제고시키며, 관광 측면에서 관광자원 간 접근성도 향상시키는 관광도로(혹은 경관도로 등)를 적극적으로 조성하고 있는 상황이다. 선진 관광국가에서는

1) 네이버, 국어사전, 2021, <https://ko.dict.naver.com>

지역에 산재한 관광지를 연결하는 도로의 조성이나 도로 자체의 경관적·미적 수준을 제고시키기 위한 다양한 노력을 기울이고 있으나, 그 동안 국내에서는 관광도로에 대한 관심이나 조성이 미흡한 실정이다.

관광도로에 대한 관심이나 활용성이 증가하면서 관광지 중심의 도로, 경관이 우수한 도로 등을 대상으로 경관 수준을 제고시키기 위한 다양한 노력이 지역별로 다양하게 추진되어 오고 있다. 둘레길, 산책길 등 관광자원을 연계한 다양한 형태의 “길”을 조성하면서 보행자에게 관광자원에 대한 접근성 제고 및 이동 상의 경관성을 제공할 수 있는 “길”이 적극적으로 조성되고 있다. 이는 더 많은 지역으로 확산되고, 최근에는 보행자를 위한 “길”만이 아닌 도로를 이용하는 차량 이용자들을 위한 “도로”를 활용하는 방안이 모색되고 있다.

사람들의 차량 이용 확대, 관광자원에 대한 접근성 및 경관성 제고에 대한 변화의 필요성이 높아지면서, 국토교통부를 중심으로 지역 내 다양한 관광자원을 연결하는 관광도로 조성하는 방안이 모색되고 있다. 한시법으로 운영되던 “동·서·남해안권 및 내륙권 발전 특별법” 상에 정책의 대상 권역에서 보유하고 있는 다양한 관광자원을 연계하는 관광(경관)도로 조성이 제안되었으며, 이를 위한 국가관광도로 추진 가이드라인(안)도 만들고 있는 상황이다. 이러한 법·제도의 개선을 통해, 관광자원을 연계하면서도 경관적으로 우수한 관광도로 조성이 원활하게 추진될 수 있도록 하는 기반이 마련되었다.

그러나, 관광도로 조성은 사업의 추진성 확보나 실현성을 제고하는데 분명한 한계를 보이고 있다. 이는 현재로서는 정책의 완결성이나 예산 확보, 규모화 등의 한계가 노정되고 있기 때문이다. 이를 극복하기 위해서는 국가적으로 관광도로 조성에 대한 법·제도, 예산 등을 명확히 설정할 필요가 있으며, 더불어 지역에서는 관광도로 조성에 대한 추진방향을 구체화시키는 노력이 필요하다.

충청남도에서도 우리 지역 내 관광도로로서 지정·운영이 가능한 도로를 발굴하여 국가정책에 반영하고자 노력하고 있다. 이를 위해 지역의 역제안을 통해 다양한 관광도로 노선을 발굴하고 제안할 수 있었다. 그러나 이들은 지자체 간 행정경계로 인해 대부분 단절되는 형태로 되어 있으며, 관광도로로서의 갖추어야 할 입지적으로 관광자원 간 연계되는 위치에 있거나 도로 자체적으로 경관수준에 대한 근거 제시가 미흡한 실정이다.

충청남도 관광도로 조성의 구체화를 위해서는, 중앙정부에서 제시한 가이드라인을 고려하여 관광도로로서 갖추어야 할 접근성이나 경관성을 반영한 노선을 조사·분석하는 것이 선행될 필요가 있다. 이를 통해 행정경계를 넘어 실제 이용될 수 있는 국가관광도로를 제시하고 여기에 필요한 기능과 시설을 도입하여 지역 관광 및 발전을 도모하는 연구가 필요하다.

2) 연구 목적

본 연구의 목적은 도로 이용 패턴의 변화와 국내외적 정책 변화에 대응하여, 이용자 입장에서 우리 지역 내 관광자원을 쉽게 이용할 수 있도록 하면서도 도로 자체적으로도 경관성이 우수한 도로를 발굴하여 관광도로로 육성하기 위한 기초연구로서 지역 내 조성가능한 관광도로의 대안을 마련하는 것을 목적으로 한다.

국토교통부를 중심으로 관광도로에 대한 추진방향이 마련되고 있으며, 관광도로가 가진 지역에 대한 이용성 제고 및 관광수준 향상, 지역 주민에 대한 편의 증진 등에 기여할 수 있다는 점에서, 우리 지역 내 조성가능한 관광도로에 대한 대안을 마련하는 연구가 필요하다.

첫째, 도로와 관광자원 간 연계 수준 및 여건을 분석하여 제시한다. 먼저, 관광도로 조성과 관련한 기존 연구 및 사례를 검토하여 관광도로 조성을 위한 고려사항 및 선정기준 등을 도출한다. 다음으로, 도출된 고려사항이나 선정기준을 활용하여 충청남도 경관자원 및 관광자원, 연계된 도로에 대한 현황을 조사·분석한다.

둘째, 관광도로에 대한 대안과 추진방향을 제시한다. 충청남도 경관자원 및 관광자원, 연계 도로 등에 대한 분석 결과를 종합하여 관광도로로서 조성이 요구되는 노선에 대한 대안을 마련하여 제시한다. 제시된 노선 대안별로 관광도로로서의 기능적, 시설적 요구도를 충족하기 위해 요구되는 정비방향 등에 대한 전략과 과제를 제시한다.

2. 연구 내용 및 방법

1) 연구 방법

본 연구는 충청남도 내 관광도로 조성을 위한 대안을 마련하는 것을 목적으로 한다는 점을 고려하여 연구범위를 설정한다.

첫째, 공간적으로는 충청남도를 대상으로 한다. 도로의 특성 상 행정경계를 넘어 연결되는 형태이지만, 정책적 추진 가능성, 연구의 물리적·시간적 한계를 고려할 때, 충청남도 내 입지한 도로를 대상으로 한다. 이때 대상이 되는 도로의 형태는 정부 정책과의 정합성, 연계성, 연구의 물리적·시간적 한계를 고려할 때 일반국도, 지방도, 국지도를 대상으로 한다. 또한, 장기적 관점에서 계획노선이 확정된 도로에 대한 검토를 포함한다.

둘째, 내용적으로는 관광도로에 대한 사례분석, 충청남도 현황 및 특성, 주변 관광자원 여건 분석 등을 종합하여 충청남도 내 관광도로에 대한 대안을 마련한다. 관련 연구 및 사례 분석을 통해 관광도로에 대한 개념과 주요 고려사항을 마련하고, 이를 활용하여 충청남도 내 도로 및 관광자원에 대한 실태를 조사·분석하여 노선 대안과 정비방향을 마련한다.

셋째, 시간적으로는 관광도로 조성을 위한 정부 정책에서 제시하고 있는 2030년을 계획 목표연도로 설정하되, 자료의 근거는 2020년도를 기준으로 구축한다. 다만, 자료 구축이 곤란할 경우, 최근자료까지 자료구축 연도를 표기하여 분석한다.

2) 연구 방법

본 연구는 관광도로와 관련한 사례 및 관련 연구 등 문헌연구, 우리 지역 내 도로 및 관광자원에 대한 특성 및 실태 분석 등 분석연구로 구분하여 실시한다.

첫째, 사례 및 관련 연구는 관광도로(혹은 경관도로)와 관련한 기존 연구, 문헌 및

사례조사 등을 통해 관광도로 조성을 위한 노선 및 거점 선정 방법을 도출한다. 이를 위해 국토교통부 및 충청남도 내 관련 정책 및 연구에 대한 내용을 검토하고, 국내·외 관광도로 조성에 대한 사례와 관련 연구 등을 검토한다. 이를 통해 우리 지역 내 관광도로 조성을 위한 시사점 및 고려사항을 도출한다.

둘째, 분석연구는 총 5단계의 분석 과정을 종합하여 관광도로 노선 대안을 마련하는 것을 목적으로 한다. 먼저, 충청남도 도로가 갖추고 있는 특성을 도출하기 위한 지형여건, 통행목적 및 통행량 등을 분석한다. 다음으로 도로와 관광자원 간 접근성 수준에 대한 분석을 통해 상호 간 연계성을 분석한다. 다음으로 관광자원과 연계된 도로 주변의 개발 가용지 및 토지이용 등을 분석하여 도로 주변의 개발 가능성을 검토한다. 다음으로 관광도로 지정이 필요한 노선 및 주요 관광자원 등에 대한 지자체 수요 조사를 통해 관광도로에 대한 노선을 분석하고, 마지막으로 앞 선 분석 결과를 종합하여 관광도로에 대한 노선 및 주요 개발 가능 거점 도출, 노선별 정비 방향 등을 마련하여 제시한다.

3) 연구결과의 정책적 활용

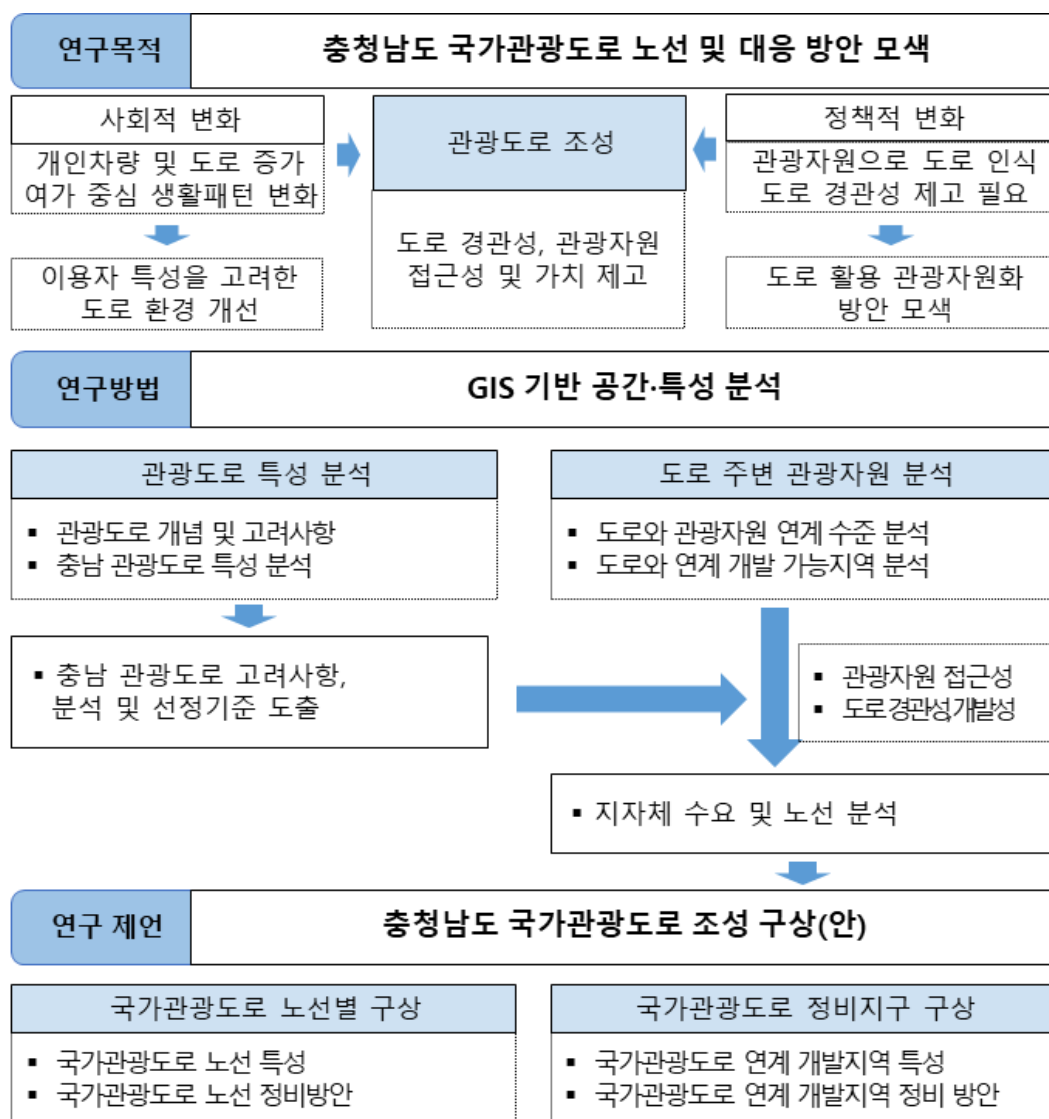
본 연구를 통해 도출되는 충청남도 관광도로 노선에 대한 분석 결과는 향후 중앙정부 정책에 대응한 충청남도 국가관광도로 노선 결정 및 정비방향 설정에 대한 근거자료로 활용될 수 있도록 중앙정부 및 충청남도, 15개 시·군에 제공한다.

첫째, 도로정비 및 관광도로 조성 관련 정부 정책과 관련하여 국토교통부 등에서 추진되는 정책에 충청남도의 관광도로 관련 전략과 사업이 적극적으로 반영될 수 있도록 하기 위한 근거로 활용한다. 둘째, 충청남도의 권역별 발전전략인 “서해안권과 내륙첨단권 발전계획(변경)” 상의 관광도로 노선에 대한 대안을 마련함으로써, 지역 내 도로 정비 및 관광자원에 대한 접근성 제고에 기여하는데 활용한다. 셋째, 관광도로 조성 및 연계자원 발굴을 도모하는 15개 시·군에 대한 근거자료로 제시함으로써, 향후 정부에서 추진하는 도로 및 관광도로 정책에 대한 선제적 대응 및 선정률 제고, 국비 확보 등에 기여하는데 활용하도록 한다.

3. 연구 수행절차 및 목차

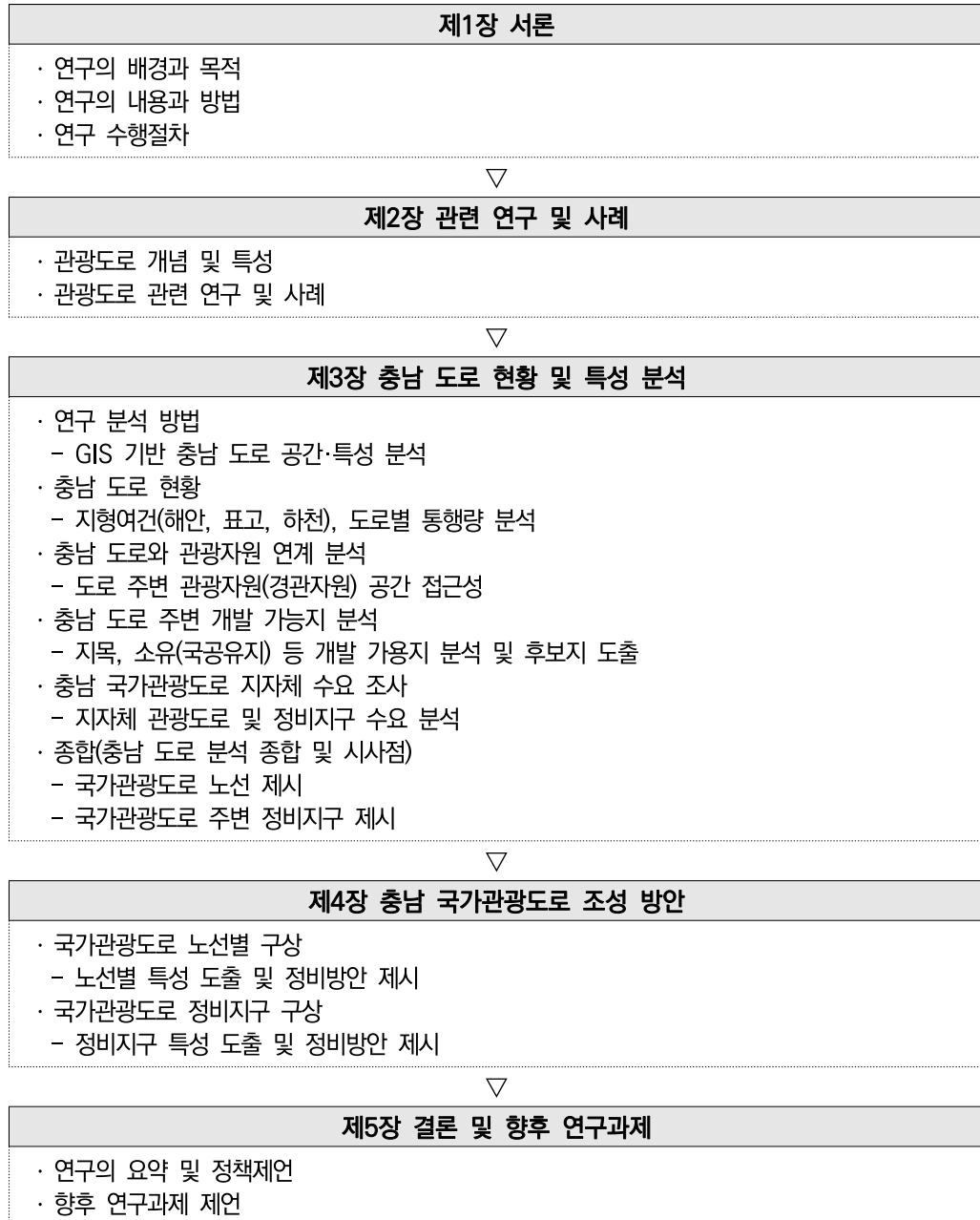
1) 연구 분석 틀

〈그림 1-1〉 연구 분석 틀



2) 연구 체계도

〈그림 1-2〉 연구 체계도



제2장 관련 연구 및 사례

1. 관광도로 개념 및 특성

1) 관광도로 개념

“관광도로(觀光道路, Tourist route)”는 자연 경관, 문화적 경관을 감상하는 관광을 위해 지정된 도로로, 경관도로(景觀道路, Scenic route), 테마도로, 테마로드(Theme route)와 유사한 개념으로 사용되고 있다²⁾. 해안 혹은 내륙에 입지한 도로 중 주변 경관이 우수하거나 주변에 역사와 문화, 예술, 자연·생태 등 우수한 지역자원을 지닌 지역을 연결하고 있는 도로로 정의되기도 한다.

관광도로와 유사한 의미로 ‘경관도로’와 ‘테마도로’가 사용되고 있는데, 먼저, 경관도로는 도로 본연의 운반기능에 차량 밖의 경치나 사물을 감상하는 기능이 포함된 다기능의 도로로 정의³⁾되고 있다. 일반적으로 경관도로는 도로로서만의 기능이 아닌 주변의 아름다운 자연경관 및 관광자원 등과 연계하여, 자연적 혹은 문화적으로 아름다운 곳을 지나가며 여행할 수 있는 특별히 지정된 도로나 물길을 의미한다고 정의할 수 있다. 유사한 개념의 테마도로(Theme routes)는 관광도로나 경관도로와는 달리 사전적으로 정의된 개념은 아니다. 다만 도로를 기반으로 이용자 관점에서 특정한 상황이나 모습을 즐길 수 있도록 조성된 도로이다. 도로 자체 혹은 주변 자원과 연계하여 도로에 특별한 테마를 부여하고 이를 통해 관광객들에게 더 나은 통찰력을 주는 도로라고 정의할 수 있다.

이러한 개념을 검토한 결과, ‘관광도로’는 관광을 목적으로 특별한 경관을 지니고 있거나 관광자원 간 연결을 목적으로 하는 도로를 의미한다. ‘경관도로’는 도로를 중심으로

2) 위키백과, 관광도로, 2021, <https://ko.wikipedia.org/>

3) 김창균 외 1명, 경관도로 도입 필요성에 대한 기초연구, 교통 기술과 정책, 제5권 제1호, 2008, p.56.

자연, 역사, 문화적인 특성이 나타나는 경관을 부여한 도로를 의미한다. 해외에서는 사실상 관광도로와 경관도로의 경계가 모호하며 특별한 뜻 구분 없이 사용되는 것이 일반적으로, 두 개의 명칭을 모두 사용하고 있으며 두 단어의 뜻을 구분 짓기보다는 같은 맥락으로써 사용한다고 보고 있다.

결국, 관광도로는 경관도로 등과 유사한 개념으로 사용되며, 도로 자체의 물리적 여건이나 경관적 가치가 우수하며, 주변의 아름다운 경관자원 및 관광자원 등을 물리적으로 연결하고 교통수단(차량 등)의 이용 및 이용자 접근이 용이한 도로로 정의할 수 있다.

2) 관광도로 특성 및 기준

일반적으로 관광을 목적으로 하는 관광도로는 접근 및 이용 수단에 따라 자동차길, 자전거길, 걷기길 등으로 구분이 가능하며, 이외에도 도로 형성배경 목적, 운영현황, 선정기준 등을 기준으로 세부적으로 구분할 수 있다. 관광도로는 구분하는 기준에 따라 다양한 개념으로 구분될 수 있으나, 일반적으로는 접근 및 이용 수단에 따라 구분하는 방식을 사용하고 있다.

관광도로의 특성 혹은 기준에 대해, 국내에서는 자연경관이 수려하고 인접 관광자원이 풍부한 지역, 대상지의 특색 및 이미지를 나타낼 수 있는 지역, 교통수단(자가용)의 이용이 가능하고, 이용객의 접근성이 용이한 지역 및 개발 제한 요건이 적거나 완화되어 개발이 가능한 지역을 선정기준으로 제시(한국관광공사, 1993)하고 있다⁴⁾. ‘환경친화적인 도로건설요령(건설교통부, 1998)’, ‘경관도로조성 기본계획(국토해양부, 2007)’ 등이 수립되었으나 아직은 도입 수준에 불과하다. 다만 최근에 국토교통부를 중심으로 ‘동·서·남해안권 및 내륙권 발전 특별법’에 근거한 국가관광도로 조성 정책이 추진되고 있는 상황이다.

국외에서는 미국에서는 ‘경관도로’에 대해 3개의 주(와이오밍, 미시시피, 플로리다)에서 각 주마다 서로 다른 기준을 제시하고 있으나 일반적으로 공공도로여야 하며 미국

4) 김창균 외 1명, 경관도로 도입 필요성에 대한 기초연구, 교통 기술과 정책, 제5권 제1호, 2008, p.56.

연방법에 명시된 대로 6가지 특성(경치, 역사적, 위락적, 문화적, 자연적, 고고학적) 중 하나 이상을 보유해야 하는 공통점을 가지고 있다고 제시하고 있다. 평가 및 선정 기준으로는 고대문화, 자연, 문화, 역사, 휴양, 경관 등에 대한 요소를 지닌 도로를 제시하고 있다. 일본의 경우 ‘풍경가도’로 정의하고 있으며, 아름다운 풍경을 확대하고 지역 커뮤니티 재생 및 경관, 자연, 역사, 문화 등 지역 자원과 개선을 살린 수준 높은 풍경을 조성하도록 제시하고 있다. 이를 위해, 자연경관 보호 및 경관훼손 최소화, 지역자원 활용 및 이벤트 실시, 연도경관 개선 및 거리풍경 보전 등의 기준을 제시하고 있다⁵⁾.

3) 관광도로 유형

관광도로는 도시와 관광자원 등을 연결하는 도로이면서, 경관적 가치가 높은 도로이거나 주변 경관자원과의 연계가 용이하여 경관적 가치를 확보할 수 있는 도로를 의미한다. 특히 관광도로는 도로 자체의 경관적 가치보다는 주변 경관자원과의 연계가 중요할 수 있다는 점에서, 입지하고 있는 지역에 따라 다양한 유형으로 구분될 수 있으며, 도로를 이용하는 이용객 입장에서 관광도로를 이용함에 있어 통과하는 형태에 따라서 다양한 형태를 지니고 있다.⁶⁾

먼저, 입지한 지역에 따른 구분을 살펴보면, 관광도로는 크게 해안형, 산악형, 수변형, 도시형 등으로 구분할 수 있다. 첫째, 해안형은 충청남도의 경우 서해안과 접하고 있어, 서해안을 따라 연결되어 해안의 경관을 관람할 수 있는 도로가 이 유형에 포함될 수 있다. 둘째, 산악형은 금북정맥, 금남정맥 등과 같은 산지에 인접하여 아름다운 산림경관을 관람할 수 있는 도로가 포함될 수 있다. 셋째, 수변형은 금강과 같이 충청남도를 가로지르는 하천 등과 연결되어 하천의 경관을 관람할 수 있는 도로가 포함될 수 있다. 넷째, 도시형은 도시와 연결되어 도시경관을 관람할 수 있는 도로가 포함될 수 있다.

5) 엔지니어링데일리, 삶의 질 향상과 관광도로, 2013, <http://www.engdaily.com/>

6) 김창균 외 1명, 관광도로 도입 필요성에 대한 기초연구, 교통 기술과 정책, 제5권 제1호, 2008, p.55. 관광도는 지역별로 산악형, 해안형, 도시형, 통행방식별로 통과형, 주유형으로 구분하고 있다.

다음으로 통과 형태에 따른 구분에서는 통과형과 체류형으로 구분할 수 있다. 첫째, 통과형은 도로 주변의 경관을 관람하면서 비교적 빠른 시간에 통과하는 형태로, 차량에서 하차하기 보다는 탑승하여 차량 내부에서 관람하는 형태가 가능한 도로이다. 이러한 도로는 주변에 하차할 공간이 없거나 주변 자원을 단거리에서 연결하는 도로 등이 포함된다. 둘째, 체류형은 도로 내 일정 구간이나 지역, 지점에서 정·하차 하여 차량 내·외부에서 주변 경관을 관람할 수 있는 도로로, 도로 주변에 정·하차를 위한 충분한 공간이나 시설을 확보하고 있으며, 비교적 주변에 비해 높은 위치성을 갖고 충분한 시간 속에서 관람할 수 있는 도로이다.

입지한 지역에 따른 구분에서 해안형, 산악형, 수변형을 대상으로 분석할 필요가 있다. 도시형은 도시 자체의 볼거리나 야간경관 등을 관람할 수 있는 도로로 대부분 도시 내부에 위치한 도로가 포함되어 있다는 점에서 해안형, 산악형, 수변형과는 차별되고, 분석의 대상인 일반국도, 지방도 등과도 성격적으로 다르다는 점에서 대상에 대한 포함을 검토할 필요가 있다.

통과형태에 따른 유형은 도로의 유형이면서 관광도로 조성에 필요한 요소적인 가치를 지니고 있다. 즉 관광도로 자체의 유형이라기 보다는 관광도로를 구성하는 세부 요소로서의 가치를 지닐 수 있다는 점을 고려할 필요가 있다.

4) 관광도로 정비지구 특성 및 관련시설

관광도로는 지역 간 연결을 위한 도로가 개설되어 있어야 하며, 도로 주변의 경관 자원이나 관광자원의 가치가 높아야 한다. 더불어, 도로 자체의 경관적 가치나 특성도 높아야 한다는 특성을 지니는데, 이를 위해 도로 주변의 경관 등이 우수한 지역이나 거점 등을 활용한 “관광도로 정비지구” 조성이 필요하다.

관광도로 정비지구는 관광도로와 그 주변지역의 “경관적 가치”나 “전망” 등이 양호한 지역이나 지점을 활용하여 경관 조성 및 개선 또는 관광활성화를 위한 편의시설 관광휴양시설 등을 설치하는 사업을 효율적으로 시행하기 위해 지정 고시된 개발구역으로 정의할 수 있다. 정비지구의 조성을 위해 지역 혹은 지점 내 우수한 경관을 조망할 수

있는 전망대, 포토존, 복합쉼터, 특산물 판매시설, 체험시설 등 관광활성화를 위한 편의 및 관광 휴양시설의 부대시설을 조성할 수 있다.

관광도로 정비지구는 일반적으로 주변에 대한 경관을 “조망”할 수 있어야 하는 점에서 지형적 영향이 비교적 강하게 작용하는 “입지”를 선택해야 한다는 특성이 있다. 주변에 비해 비교적 고도가 높은 언덕이나 능선에 입지하거나, 혹은 내부에 전망대 등의 부대시설을 활용하여 주변에 비해 높은 위치성을 지닐 수 있도록 하는 방안이 모색될 필요가 있다.

미국의 경관도로 사업 적격 프로젝트는 미국연방법에 의해 추진되는데, 연방지원을 받을 수 있는 프로젝트 설정을 통해 휴게시설, 갓길, 통행차선, 안내소 설비, 수상 레크리에이션 등 위락 목적을 위한 지역 접근성을 높일 수 있는 시설 등 경관도로의 개선을 위한 개발지원 프로젝트를 추진하고 있다.

일본의 풍경가도 파트너십은 국토교통성에서 추진하는 사업으로 점용시설, 휴게시설 설치, 뷰포인트 정비, 주변지역 환경유지, 관광안내소 설치 등 테마를 가진 수준 높은 풍경을 형성하는 목적의 활동조직을 구성하도록 하고 있다. 이에 따라 NPO, 마을공동체, 도로관리자, 자치회 등이 구성된다.

노르웨이의 관광도로 프로젝트 그룹은 관광도로청에서 추진하는 사업으로 조망시설, 휴게쉼터, 주차장, 설치미술작품, 전시체험관 조성 등 249개 콘텐츠 조성이 가능하며, 일반 지방도 설치 시설에 대한 유지관리 업무로 도청, 기관, 지자체, 관광단체, 지역주민 등 각 분야별로 그룹체계를 만들어 통합관리하고 있다.

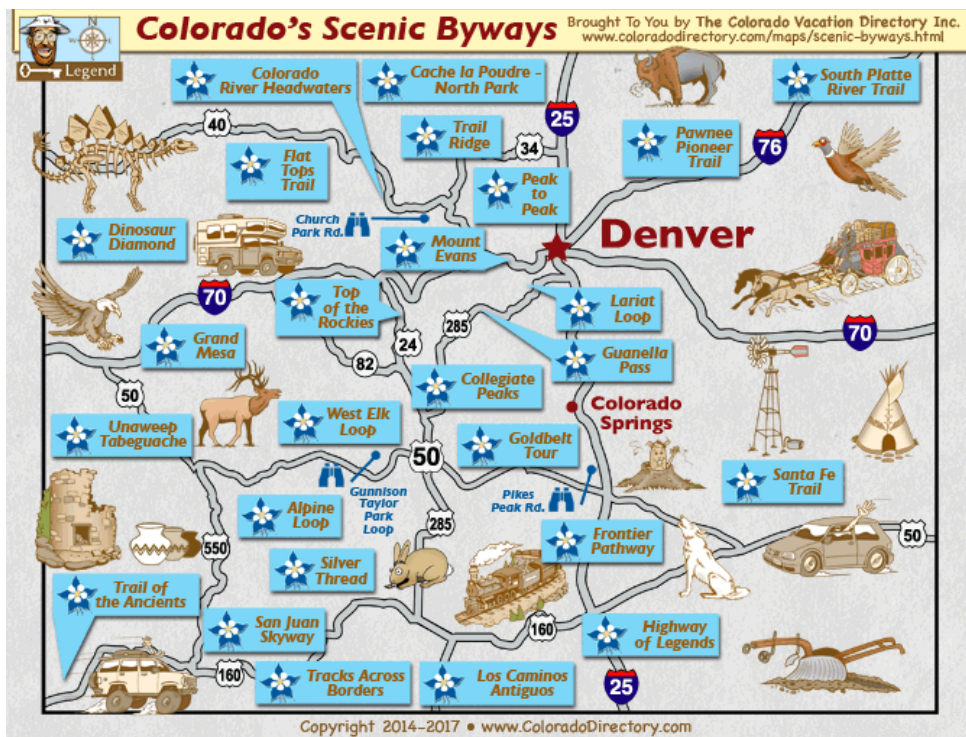
2. 관광도로 관련 동향 및 사례

1) 국외 동향 및 사례

미국, 일본 등에서는 관광도로에 대해 경관도로, 풍경가도 등의 명칭을 사용하여 정책 및 사업을 추진하고 있다.

먼저, 미국의 경우, 1990년 초 도입된 National Scenic Byways Program를 활용하여 연방 교통부 내 별도의 기구를 설치·운영 중에 있다. 이를 통해 앞서 언급한 6가지 특성 중 1가지 이상의 특성을 충족하는 도로를 National Scenic Byway로, 2가지 이상의 요소를 충족하는 도로를 All-American Road로 선정하여 관리하는 프로그램을 추진하고 있다. 이를 위해 교통부에서는 매년 막대한 예산을 투입하여 도로의 질적 개선 및 여행가 등에 대한 홍보를 추진하고 있다⁷⁾.

〈그림 2-1〉 콜로라도 Scenic Byway



출처: Colorado Vacation Directory, Colorado Scenic Byways Map, 2021, <https://www.coloradodirectory.com>

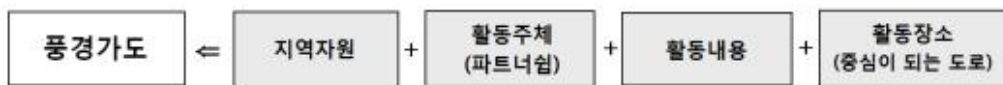
일본의 경우, 풍경가도 사업을 통해 도로 경관을 제고하는 사업을 추진하고 있다. 풍경가도는 향토애를 길러 일본의 매력과 아름다움을 발견하고, 다양한 주체의 협동을 통해 경관, 자연, 역사, 문화 등의 지역자원을 살려 지역 활성화 및 관광 진흥에 기여하기 위한 목적으로 추진된다. 풍경가도는 전국 각지의 아름다운 풍경을 조성하고

7) 네이버 블로그, 미국의 경관도로, 2021, <https://m.blog.naver.com/>

동시에 이를 위한 지역커뮤니티 재생을 목표로 하며, 다양한 지역자원을 활용한 풍경을 조성하고, 더 높은 질적 향상과 지속력 확보를 목적으로 추진되고 있다⁸⁾. 일본의 풍경가도는 도로의 경관적, 관광적 가치를 제고하기 위한 정책이자 사업이면서, 동시에 지역 커뮤니티를 활성화시키고 지역을 재생시키기 위한 하나의 사회적 운동의 성격을 지니고 있다. 이로 인해 다른 경관도로 조성과는 달리 다양한 민간영역에서 참여와 협력이 중요한 요소로 작용하고 있다.

〈그림 2-2〉 일본 풍경가도 구성요소와 지역자원

✓ 구성요소



✓ 지역자원

경관자원	자연자원	역사자원
• 가로, 구조물, 랜드마크, 야경, 수변, 항구, 연도자원 등	• 세계유산, 자연공원, 산림, 산악, 해안, 호수, 바다, 동식물, 계곡 등	• 고도, 유적, 사적, 옛거리, 역사적 건축물, 고성, 전통보존지구 등
		

출처 : 엔지니어링데일리, 일본의 풍경가도 I, 2013, <http://www.engdaily.com>

2) 국내 동향 및 사례

국내에서는 ‘환경친화적인 도로건설요령(건설교통부, 1998)’, ‘경관도로조성 기본계획(국토해양부, 2007)’, “경관도로 정비사업 업무편람(국토해양부, 2008)” 등에 기초하여 경관도로 조성이 추진되고 있다. 그러나 국외 정책이나 사례에 비해 명확한 기준의 설정이나 지원 등이 미흡하여 실적 자체는 미흡한 상황이다.

8) 엔지니어링데일리, 일본의 풍경가도 I, 2013, <http://www.engdaily.com/>

(1) 남해안권 발전종합계획에서의 남해안 해안경관도로 조성

전라남도와 경상남도는 남해안권 발전종합계획(변경)에서 남해안 해안경관도로 정비 (도로변 전망쉼터, 가드레일, 버스정류장 등), 경남 남해부터 거제까지 해안관광도로 정비, 전남 영광에서 여수 해안관광도로 정비, 진도해안일주도로 국도 77호선 승격 등의 사업을 제안하고 있으며, 노선 중에 있는 폐교 재활용 복합문화공간 조성, 남해안 명품 전망공간 조성, 남해안 해안경관 도로 조성 사업을 연계협력형 지원사업으로의 추진을 제시하고 있다.

〈그림 2-3〉 남해안 해안경관도로 15선



출처 : 국토교통부 동서남해안및내륙권발전기획단, 남해안 해안경관도로 15선, 2021, <http://tdi.re.kr/>

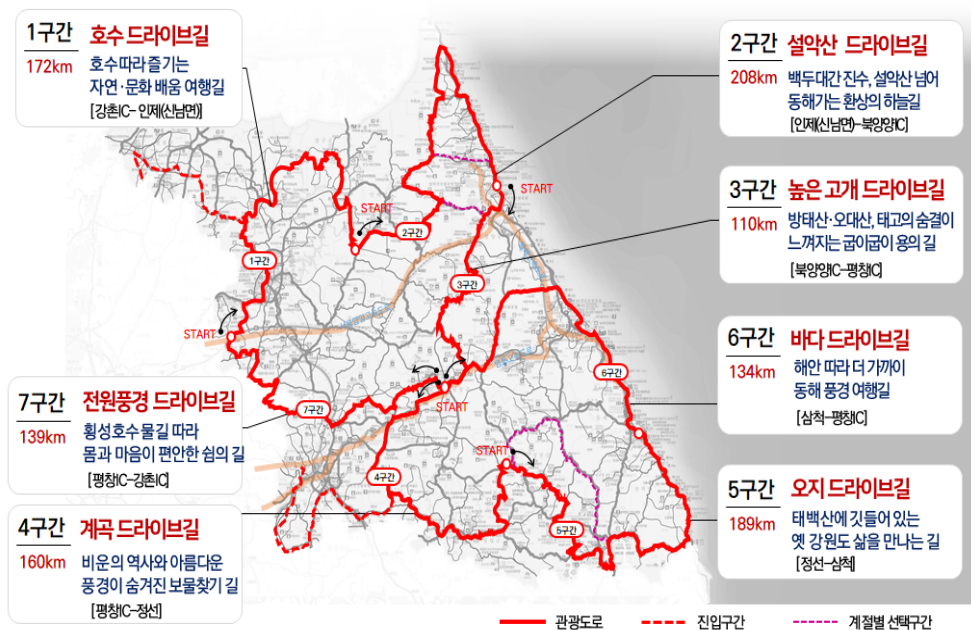
(2) 강원도 관광도로 조성 계획

강원도는 수려한 경관자원과 역사·문화·예술·레포츠 등 풍부한 지역 관광자원을 갖추고 있음에도 불구하고, 서울-강릉 KTX, 양양고속도로 등이 잇따라 개통됨에 따라 국도 및 지방도의 교통량이 현저히 감소하여 지역 경기가 침체되었다. 이에 원주청·강원도·관광공사는 ‘관광객들이 국도와 지방도를 따라 강원도 구석구석을 방문하게끔 유도하여 지역경제에 활력을 더하겠다.’는 계획 아래 각각의 자원을 도로라는 축으로

묵은 관광도로 7개 노선을 확정하여, ‘강원권 관광도로 조성을 위한 종합계획(M/P)’ 수립을 완료하였는데, 내용은 다음과 같다. ① (전략 1) 실제 관광객들을 불러 모을 통합 브랜딩 및 홍보·판매를 실시한다. 온·오프라인 홍보를 실시하며, 관광도로 이용도모 및 체류시간을 증대시키는 맞춤형 상품을 기획·판매한다. ② (전략 2) 관광도로를 더욱 풍성하게 만들 지역 관광콘텐츠를 창출·개선한다. 지역이 담고 있는 고유한 문화자산을 접목시킨 관광 상품을 기획하고, 노후화된 시설 개선, 개별 관광객을 위한 체험 상품 운영 지원 등 관광상품 육성에 적극 나선다. ③ (전략 3) 경관 조망·체험시설을 설치하여 경관자원의 활용도를 제고한다. 우수 경관 지점에 강원도만의 차별화된 경관탐방·체험 시설(조망대·포토존 등)을 설치, 경관드라이브 구간을 지정·관리하여 관광도로 방문의 촉매로 활용한다. ④ (전략 4) 각 구간별 스마트 복합쉼터를 조성하여 도로의 매력성을 강화한다. 스마트복합쉼터를 조성하여 이용자 휴식뿐 아니라 지역의 볼거리·먹거리·즐길거리 정보를 공유하는 관광 편의시설을 설치한다.

〈그림 2-4〉 강원도 관광도로 코스

8자 모양의 관광도로를 통해 강원도 전체를 순환하거나, 북부·남부를 선택하여 여행



출처 : 매일경제, 강원도 속살 보여줄 7개 관광도로 조성, 2021, <https://www.mk.co.kr/>

3. 종합 및 시사점

관광도로는 도시 혹은 관광자원 등을 “연결”하는 도로로서의 기본적인 기능을 수행하면서도, 주변자원 및 관광자원 등과 연계하여 이용자에게 “경관적 가치”를 제공할 수 있는 도로로서 기능할 수 있어야 한다.

도로 중 관광도로로 조성될 수 있는 도로의 유형은 관광적 가치가 높은 해안가인근에 입지한 도로(해안형)나 산악지역에 입지한 도로(산악형), 하천에 입지한 도로(수변형)로 구분하여 검토할 필요가 있다. 유형별로 연계된 자원(해안, 산, 하천)에서의 연결 거리를 고려하여 관광도로로서의 가치를 판단할 필요가 있다.

경관적 가치는 도로 자체가 지닌 경관성이 우수할 수도 있지만, 도로 주변의 경관이나 관광자원 등이 우수할 필요성이 더 높다. 먼저, 도로 자체적으로 관광도로가 역사나 문화, 경관적으로 주변 도로에 비해 높은 가치를 지니고 있어야 한다. 역사적으로 유명하거나 가치를 지니고 있는 도로, 도로 자체의 경관성이 우수한 도로 등 도로 자체적으로도 가치가 있다면 관광도로로 조성이 가능하다. 다음으로 도로 주변의 경관적 가치가 높은 지역에 입지한 도로도 경관도로로서 조성이 가능하다. 다른 지역에 비해 경관적 가치가 높은 지역에 설치된 도로가 그렇지 못한 지역에 설치된 도로에 비해 관광도로로서의 가치가 높을 수 있다는 것이다. 더불어, 경관자원에 대한 인식의 측면에서 경관적으로 우수하다고 하더라도 주변에 비해 낮은 위치에 있어 주변을 관람할 수 없는 위치보다는 주변 보다 높은 위치를 지녀 주변을 자유롭게 관람할 수 있는 위치성도 중요하다.

따라서, 기존 도로를 대상으로 관광도로를 발굴하고 조성하기 위해서는 먼저, 1) 구조적으로 주변의 도시 및 관광자원 등과 유기적으로 연결될 수 있는 형태를 지녀야 하며, 다음으로, 경관적으로 2) 도로 주변의 경관적 자원 풍부하거나 경관적 가치가 우수해야 하며, 2-1) 주변의 경관적 가치가 높다고 하더라도 주변 경관자원을 관람할 수 있는 지형적 특성(예, 위치성 등)을 보유하면 좋다. 다음으로 도로 자체적으로 3) 도로 자체의 역사, 문화, 경관적 가치가 우수해야 한다는 특성을 잘 구현할 수 있는 도로를 발굴하고 조성할 필요가 있다.

제3장 충남 도로 현황 및 특성 분석

1. 연구 분석 방법

충청남도 관광도로 발굴 및 조성을 위해서는, 관광도로로서의 가치를 지니고 있다고 판단할 수 있는 도로에 대한 분석이 선행될 필요가 있다. 앞 선 선행연구를 통해 도출된 관광도로 입지 유형을 기준으로 관광도로로 포함될 가능성이 있는 도로를 발굴하는 분석을 실시한다.

1) 도로 주변 환경 및 자원에 대한 분석

GIS 기반의 공간·특성을 분석하는 방식으로 추진한다. 충청남도 내 도로 현황과 관광도로 유형별 기준을 고려하여 교차분석하는 방식으로 분석한다.

(1) 주변 자연환경에 대한 분석

도로가 입지한 지역에 따른 관광도로 유형이 해안형, 산악형, 수변형으로 구분된다는 점을 고려하여 유형별로 별도 기준에 따라 분석한다. 먼저, 해안형은 해안선을 기준으로 거리 접근성이 1km 이내에 포함되는 도로를 대상으로 도출한다. 다음으로 산악형은 관광도로가 주변 지형에 비해 비교적 높은 위치성이 보유할 필요성이 있다는 점을 고려하여 도로의 고도별 수준을 고려하여 분석한다. 마지막으로 수변형은 하천까지의 거리를 단계적(1km, 5km)으로 구분하여 분석한다. 이를 통해 일반 도로 중 개별 유형별로 연계된 자원과의 거리 접근성이 양호한 도로를 도출한다.

(2) 주변 관광자원에 대한 분석

앞 선 주변 자연환경 분석을 통해 도출된 도로를 대상으로 주변에 산재한 관광자원과의 거리 접근성이 높은 도로를 도출한다. 자연 및 생태환경자원, 관광장소 및 시설 자원, 문화시설, 시군별 경관자원 등을 중심으로 거리를 단계적(5km, 10km)로 구분하여 분석한다.

(3) 개발가능지역 분석

앞 선 분석을 통해 도출된 도로를 대상으로 주변에 국공유지가 연접해 있는 지역을 대상으로 도출한다. 개발가능지역은 향후 정비지구를 설정하는데 근거로 활용된다는 점에서 비교적 집단화되어 있거나 지형적 특성이 우수한 지역이 입지한 지역을 대상으로 분석한다.

2) 도로 주변 환경 및 자원에 대한 분석

분석결과를 토대로 도출된 관광도로 대상 노선들에 대해, 지자체의 의견과 수요를 고려한 분석을 실시한다. 기 도출된 노선들을 대상으로 지자체의 의견을 수렴하고 지자체에서 제시하는 노선을 교차 분석하여 최종적인 노선과 정비지구를 설정하도록 한다. 앞 선 GIS 공간·특성 분석 결과를 바탕으로 협의와 자료분석 형태로 분석한다.

〈표 3-1〉 충청남도 국가관광도로 노선 및 정비지구 분석방법

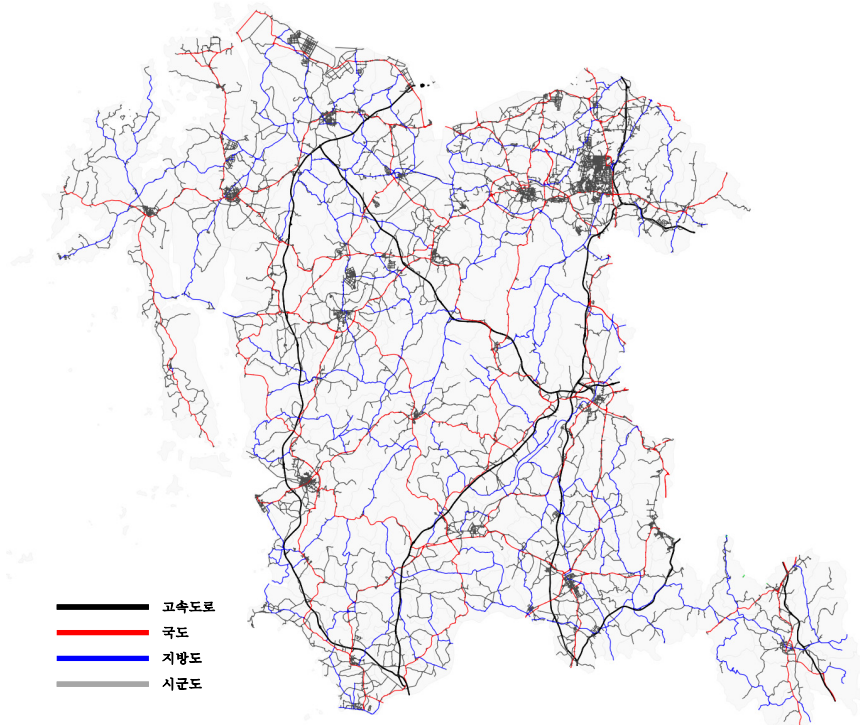
분류		분석방법
주변 환경 관련	해안형	· 해안선에 대한 경관적 관람이나 접근성이 용이한 도로 · 해안선 거리 접근성 기준(1km 이내) · GIS 거리 분석
	산악형	· 산악 및 산림에 대한 경관적 관람이나 활용성이 용이한 도로 · 도로의 고도 수준 기준(100m~) · GIS 거리 분석
	수변형	· 하천에 대한 경관적 관람이나 접근성이 용이한 도로 · 하천 거리 접근성 기준(1km, 5km) · GIS 거리 분석
주변 관광자원 관련		· 주변 관광자원 간의 연결성이나 접근성이 양호한 도로 · 주변 관광자원 거리 접근성 기준(5km, 10km) · 자연 및 생태환경자원, 관광장소 및 시설 자원, 문화시설, 시군별 경관자원 위치도
개발가능지역 관련		· 이용자 편의 및 관람을 위한 시설의 입지가 가능한 부지 · 도로와 연접한 국공유지 기준 · 국공유지가 집단화되었거나 차별성(예, 고도 등) 고려

단계적 분석을 통해, 충청남도 관광도로에 적합한 최적의 대안을 도출하고, 최종적인 노선과 정비지구를 설정하여 제시한다.

2. 도로 현황

충청남도 도로의 노선별 현황을 살펴보면, 총 연장 6,843.32km로 이 중 포장된 도로는 6,265.62km로 이 중 91.56%가 포장된 상태이다. 노선별로 살펴보면, 고속도로는 총 연장 429.99km로 아산시와 태안군을 제외한 모든 지역에 걸쳐 설치되어 있다. 일반국도는 총 연장 1,278.97km로 98.74%가 포장된 상태이다. 이에 비해 관리 주체가 지방인 지방도와 시군도는 각각 86.78%, 90.18%로 포장 수준이 떨어지는 것으로 분석된다.

〈그림 3-1〉 충청남도 도로 노선별 현황도



〈표 3-2〉 충청남도 도로 노선별 현황

구분	합계(km)	고속도로(km)	일반국도(km)	지방도(km)	시군도(km)
합계	6,843.32	429.99	1,278.99	1,692.17	3,442.18
천안시	840.68	51.41	102.88	104.08	582.30
공주시	636.92	79.21	150.25	193.81	213.65
보령시	574.54	41.83	102.79	97.10	332.82
아산시	519.86	-	135.20	143.77	240.90
서산시	390.77	21.84	86.04	105.36	177.53
논산시	718.58	49.08	67.26	137.78	464.46
계룡시	126.11	2.40	4.57	3.90	115.24
당진시	444.96	33.89	85.49	170.48	155.10
금산군	344.13	26.04	63.13	115.77	139.19
부여군	504.98	21.49	98.59	141.50	243.40
서천군	364.36	40.60	67.01	97.56	159.19
청양군	363.25	17.33	81.10	125.31	139.51
홍성군	320.00	14.94	71.24	82.04	151.79
예산군	388.56	29.93	94.35	107.88	156.40
태안군	305.62		69.09	65.83	170.70

출처 : 충청남도, 2020 통계연보, 2021

접근성 등의 한계가 있는 고속도로를 제외하고, 관광도로 발굴 및 조성에 관련된 일반국도, 지방도, 시군도는 15개 시·군에 거미줄처럼 연결되어 있으며, 대부분 도시 및 관광자원, 지역 거점 등과 밀접하게 연결되어 있음을 알 수 있다. 일반국도와 지방도를 중심으로 시군도를 통해 대부분의 관광자원 및 지역거점과 연결이 가능하다는 점에서, 관광도로 조성 시 일반국도와 지방도 만이 아닌 시군도에 대한 분석도 동시에 진행할 필요가 있으며, 이를 통해 향후 실현성 있는 관광도로 조성 및 추진방안을 모색할 필요성이 있다.

3. 도로 주변 자연환경 분석

1) 해안형 도로

충청남도는 서해안과 접하고 있는 7개 시·군을 보유하고 있다. 앞 선 도로 유형별 기준을 고려하여, 이들 지역에 조성된 도로 중 해안가에서 1km 이내에 접하고 있는 도로를 추출하면 다음과 같다.

태안군은 총연장 128.85km로 전체 시군 중 가장 많은 도로가 포함된 것으로 분석되는데, 이는 태안군의 지형적 특성에 기인한 것으로 분석된다. 포함된 도로 중 교량 1.34km가 포함되어 있다. 다음으로 보령시는 총 연장 74.51km 구간의 도로가 포함되어 있으며, 이 중 고가도로나 교량 등을 제외한 일반도로는 71.22km로 전체 지역 중 태안군 다음으로 많은 도로가 해안가에 접하고 있는 것으로 분석된다. 다음으로 서산시 61.15km, 서천군은 41.62km, 당진시는 41.39km 등의 순서로 나타나며, 상대적으로 홍성군은 19.17km, 아산시 11.10km로 포함된 도로의 비율이 낮은 것으로 분석된다.

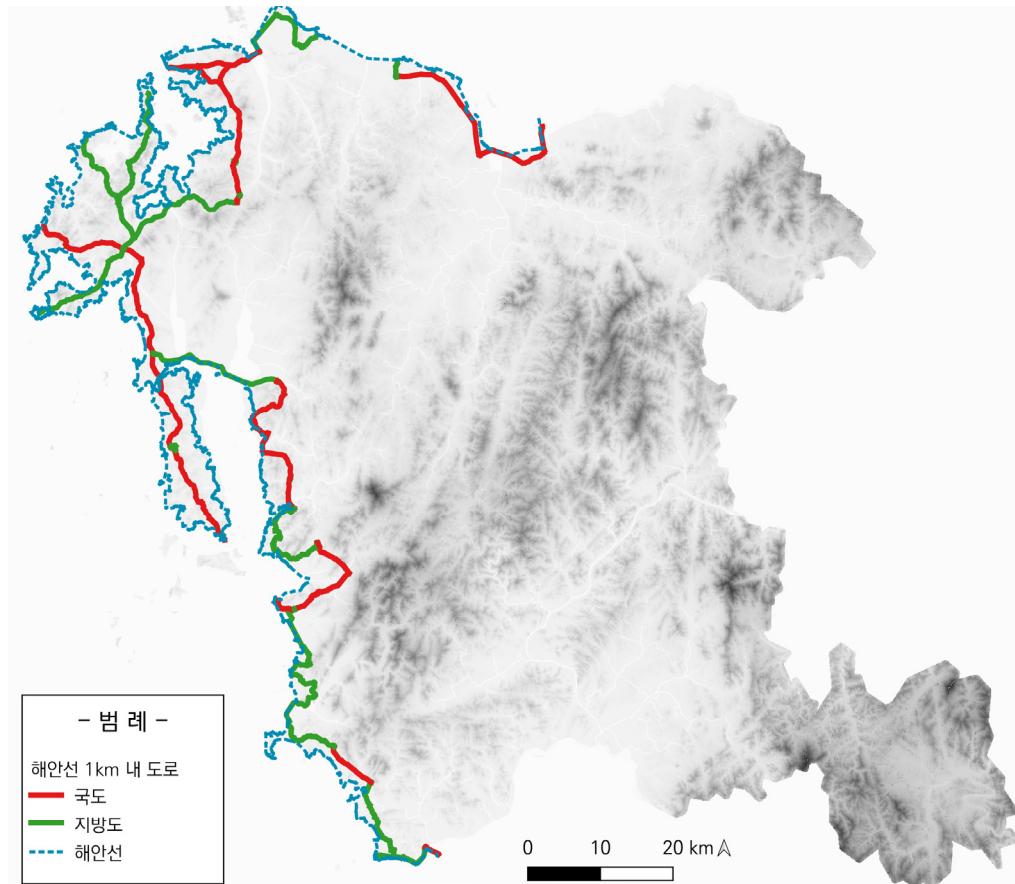
국도와 지방도의 비율을 살펴보면, 보령시와 서천군은 국도에 비해 지방도의 비율이 상대적으로 높게 나타나고 있는 반면, 태안군, 당진시, 서산시, 홍성군 등은 국도의 비율이 지방도에 비해 상대적으로 높게 나타나는 것으로 분석된다. 이러한 도로 유형별 차이는 향후 관광도로 조성에 있어 추진주체의 설정과도 관련이 있다는 점에서 중요한 문제이다.

해안가에 접한 도로는 해안에 대한 관람이나 해안가 주변의 도시나 마을, 관광자원, 경관자원과의 연결을 위한 역할을 수행하고 있다. 해안의 특성 상 해안 자체가 관광자원이며 경관자원으로 활용되며, 다양한 관광 및 체험, 체류시설, 경관자원이 해안가에 접하고 있다는 점에서, 해안가에 근접한 도로의 분석은 해안에 대한 경관적 가치를 활용할 수 있는 도로를 도출하는데 중요한 요소로 작용한다. 해안가에 접한 도로가 많은 태안군이나 보령시 등의 경우 이를 활용한 관광자원화에 대한 방안 모색이 필요할 것으로 분석된다.

〈표 3-3〉 충청남도 시군별 해안선 인접 도로 노선별 현황

구분	총합계(km)	고가도로(km)	교량(km)	일반도로(km)	터널(km)
총합계	377.79	1.46	5.16	367.94	3.23
당진시	41.39	1.41	0.94	39.03	
보령시	74.51		0.96	71.22	2.33
서산시	61.15		0.91	59.35	0.90
서천군	41.62	0.05	0.57	41.01	
아산시	11.10		0.16	10.95	
태안군	128.85		1.34	127.51	
홍성군	19.17		0.29	18.87	

〈그림 3-2〉 해안선 기준 1km 이내 도로 현황



2) 산악형 도로

산악형 도로에 대한 분석은 도로가 입지한 지역의 고도를 기준으로 고도 100m 이상에 위치하고 있는 도로를 분석하였다. 도로가 입지한 지역의 고도를 100m로 설정한 것은 산악지형에 속하는 지역이 위치한 도로를 추출하기 위함이다.

분석결과, 충청남도 내 도로 중 총 약 16.76%인 634.23km가 고도 100m 이상에 포함되는 것으로 분석된다. 이 중 일반도로는 555.54km로 포함된 도로 중 87.59%를 차지하고 있는 것으로 분석된다. 나머지는 고가도로와 교량, 터널 등으로 구성된 것으로 분석된다.

지역별로는 금산군이 195.7km, 공주시가 136.91km로 다른 지역에 비해 많은 도로가 포함된 것으로 보이며, 당진시는 해당되는 도로가 없는 것으로 분석된다. 계룡시의 경우 총 포함 길이는 2.35km로 가장 낮은 편이지만, 비율로는 전체 도로 중 37.70%로 매우 높은 수준을 보이고 있다.

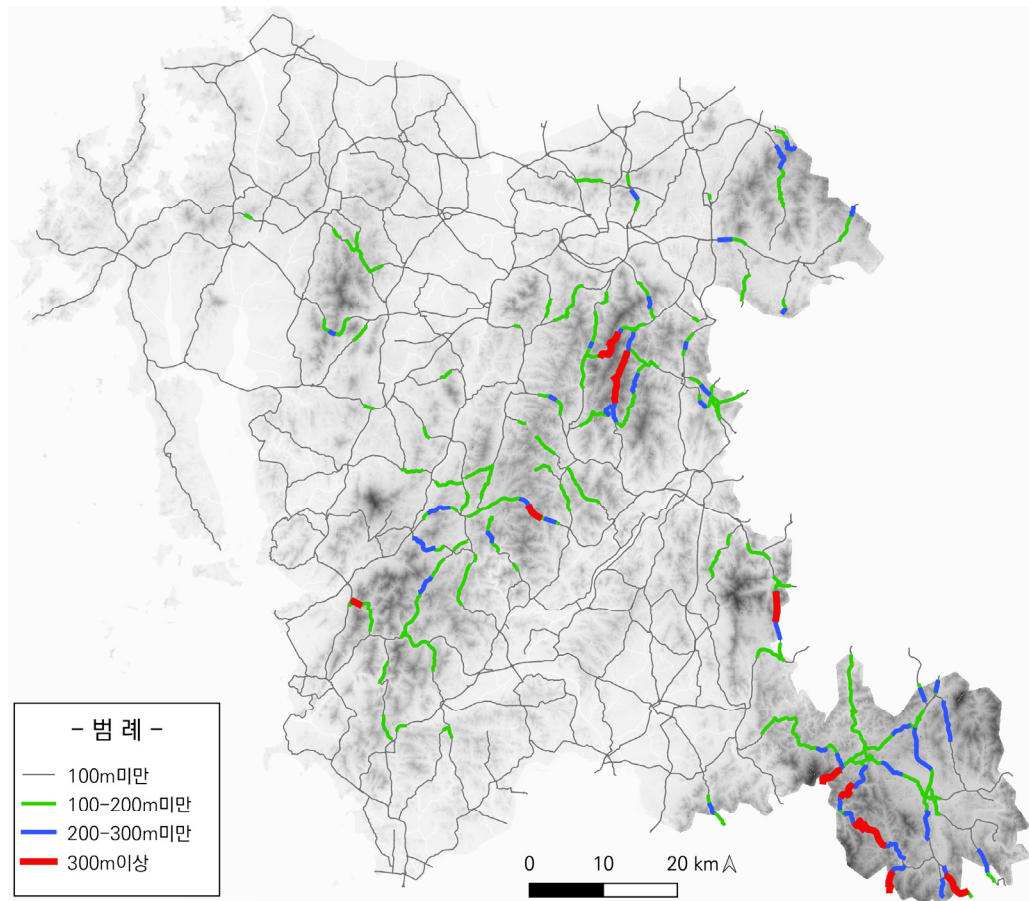
〈표 3-4〉 도로 노선별 고도 현황

구분	총합계(km)	100m미만(km)	100~200m미만(km)	200~300m미만(km)	300m이상(km)
총합계	3,784.02	3,149.78	490.60	102.06	41.57
계룡시	6.22	3.88	2.35		
공주시	528.91	391.99	109.90	13.61	13.41
금산군	381.87	186.17	129.30	49.53	16.87
논산시	220.75	205.14	14.43	1.18	
당진시	287.40	287.40			
보령시	228.18	214.43	13.00		0.75
부여군	258.45	229.38	26.73	2.34	
서산시	217.86	204.43	12.68	0.74	
서천군	147.27	147.27			
아산시	313.55	287.40	23.91	2.24	
예산군	206.84	190.13	16.71		
천안시	298.93	232.52	47.60	14.09	4.72
청양군	255.91	178.04	61.47	12.83	3.58
태안군	136.67	136.67			
홍성군	163.59	155.40	8.18		

관광도로는 외적으로는 주변 관광자원 및 경관자원의 연계가 매우 중요한 요소로 작용하고 있으나, 내적으로는 주변 자원들에 대한 연계만이 아닌 주변 자원들을 관람할 수 있는 위치성을 보유하는 것도 중요한 요소로 작용한다. 이러한 위치성은 관광도로 내 정비지구 설정에서도 중요한 요인으로 작용하게 된다.

분석결과를 토대로 살펴볼 경우, 당진시를 제외한 모든 지역에서 관광도로로서 조성이 가능한 위치성을 보이는 도로가 도출되었다. 이러한 도로들을 대상으로 관광도로 조성에 대한 검토가 이루어질 필요가 있다. 특히 고도가 상대적으로 높은 300m 이상의 도로도 금산군, 공주시, 천안시, 청양군, 보령시 등에서 나타나고 있어 이들을 활용한 관광도로 조성방안 모색이 필요하다.

〈그림 3-3〉 고도별 도로 현황



3) 수변형 도로

수변형 도로에 대한 분석은 충청남도 내 위치한 지방2급 이상의 하천에서 거리 기준 1km, 5km로 구분하여 분석하였다. 이러한 단계적 분석을 통해, 하천에 대한 경관성을 지닌 도로를 구분하여 분석함으로써, 향후 발굴할 관광도로에 대한 범주를 다양화 시키고자 한다.

(1) 하천 기준 1km

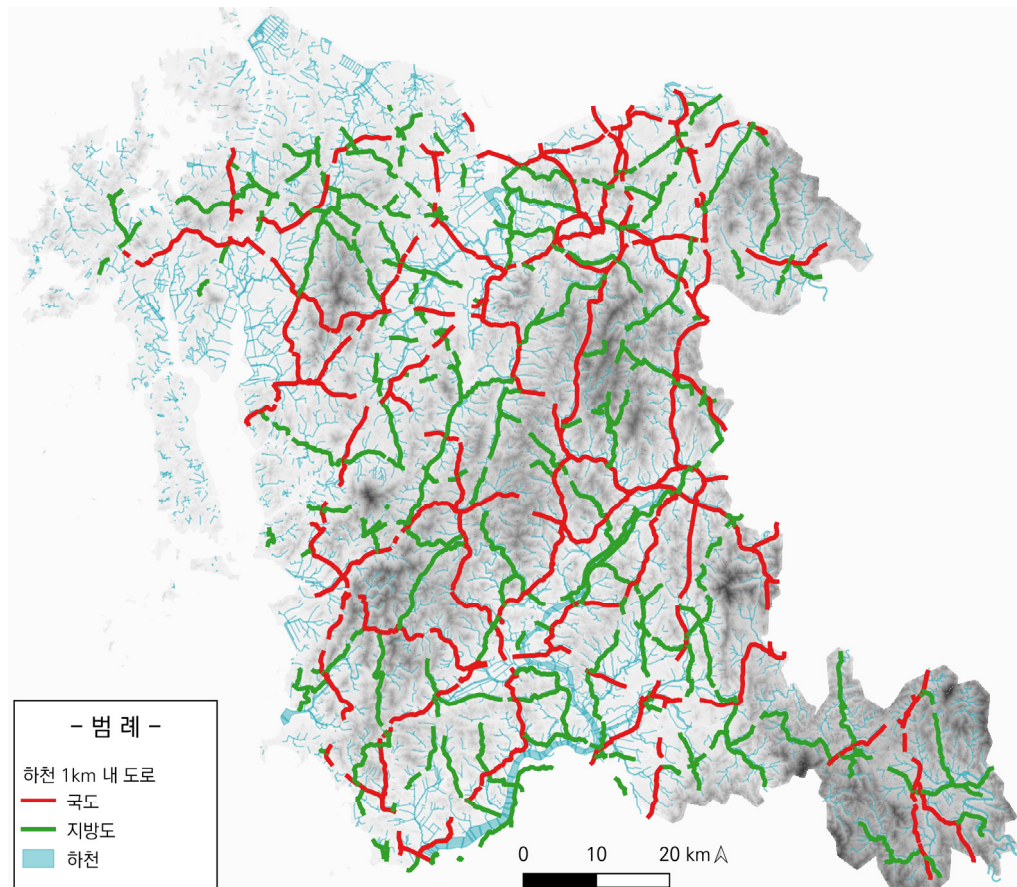
하천에서 1km 이내 위치한 도로에 대한 분석 결과, 총 4,394.58km가 접하고 있는 것으로 분석된다. 연장 순으로는 공주시가 783.51km로 가장 많이 포함되어 있는 것으로 분석된다. 이 중 일반도로는 699.09km로 나타나며, 나머지는 고가도로와 교량, 터널 등으로 구성되어 있다. 다음으로는 아산시, 부여군, 청양군 등 주요하천이 흐르고 있는 지역에서 높은 비율을 보이고 있는 것으로 분석된다.

〈표 3-5〉 하천 1km 인접 도로 노선별 현황

구분	총합계(km)	고가도로(km)	교량(km)	일반도로(km)	터널(km)
총합계	4,394.58	17.36	182.44	4,132.92	61.85
계룡시	15.61		0.64	14.96	
공주시	783.51	3.02	44.25	699.09	37.16
금산군	311.31		7.35	298.86	5.10
논산시	326.83	0.52	14.63	311.57	0.11
당진시	183.77	1.96	5.96	175.86	
보령시	220.83		5.32	213.18	2.33
부여군	450.44		18.67	431.77	
서산시	280.05		10.98	268.22	0.85
서천군	158.34		3.34	154.87	0.13
아산시	467.04	4.93	25.05	432.71	4.34
예산군	294.82	0.54	14.44	279.26	0.58
천안시	269.60	6.39	13.44	246.42	3.34
청양군	397.18		11.81	379.21	6.16
태안군	30.69		0.31	30.38	
홍성군	204.56		6.23	196.56	1.77

금강이나 삽교천, 지천 등 주요하천이 통과하고 있지 않거나 지역 내 하천과의 관련성이 적은 계룡시나 태안군의 경우는 하천에 접한 도로의 비중이 다른 지역에 비해 상대적으로 낮은 수준을 보이는 것으로 분석된다. 이들 지역은 하천에 대한 영향력은 낮은 반면 상대적으로 해안이나 산악에 대한 영향을 더 많이 받고 있는 지역으로 분석된다. 따라서, 이들 지역은 하천에 대한 영향력을 고려한 관광도로 조성보다는 관련된 산악이나 해안의 영향력을 고려한 관광도로 조성 방향을 모색할 필요가 있다. 그럼에도 불구하고 하천과 접하고 있는 일부 노선에 대해서는 하천에 대한 경관이나 관람을 할 수 있는 시설이나 공간에 대한 고려도 필요할 것으로 판단된다.

〈그림 3-4〉 하천 기준 1km 이내 도로 현황



(2) 하천 기준 5km

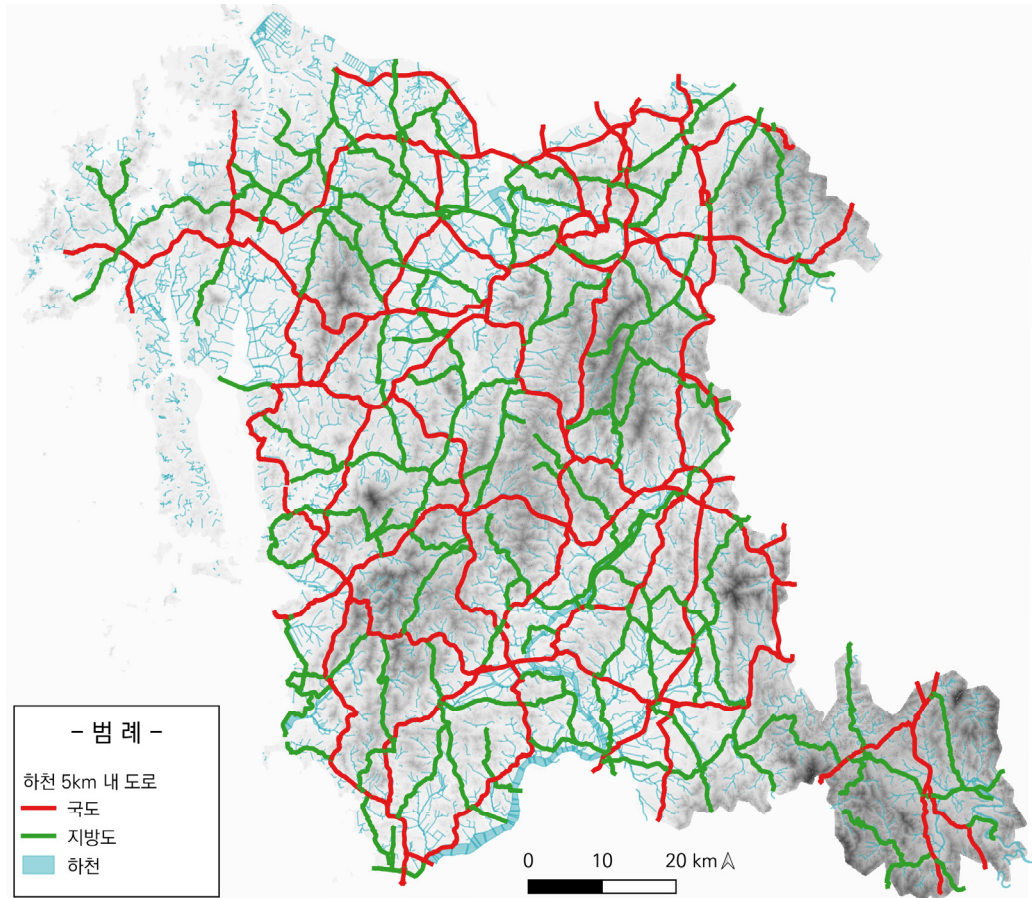
하천에서 5km 이내 위치한 도로에 대한 분석 결과, 총 2,893.63km가 접하고 있는 것으로 분석된다. 연장 순으로는 공주시가 391.99km로 가장 많이 포함되어 있는 것으로 분석된다. 이 중 일반도로는 352.60km로 나타나며, 나머지는 고가도로와 교량, 터널 등으로 구성되어 있다. 다음으로는 아산시, 당진시, 천안시, 부여군, 논산시 등 비교적 주요하천과는 거리가 있을 수 있지만 지역 내 도로망이 잘 갖추어진 지역에서 높은 비율을 보이고 있는 것으로 분석된다.

금강과 삼교천, 지천 등 주요 하천과 접하고 있는 지역을 중심으로 하천에 대한 영향력이 높은 것으로 분석된다. 특히 금강을 중심으로 형성되어 있는 지역에서는 하천에 대한 영향력이 강하게 나타나고 있는 것으로 분석된다. 이들 지역에서는 하천을 활용한 관광도로에 대한 조성을 검토할 필요가 있는 것으로 분석된다. 이들 지역 외에도 하천에 대한 영향력이 높은 지역에 대해서도 하천을 고려한 관광도로 조성을 위한 방향 설정이 필요할 것으로 분석된다.

〈표 3-6〉 하천 5km 인접 도로 노선별 현황

구분	총합계(km)	고가도로(km)	교량(km)	일반도로(km)	터널(km)
총합계	2,893.63	13.73	111.52	2,719.19	49.19
계룡시	3.88		0.23	3.64	
공주시	391.99	0.75	20.08	352.60	18.57
금산군	182.84		4.68	172.50	5.66
논산시	203.80	0.26	8.68	194.67	0.19
당진시	238.62	3.37	7.62	227.62	
보령시	211.72		4.98	203.66	3.08
부여군	229.38		10.16	217.55	1.67
서산시	166.54		5.79	159.21	1.54
서천군	145.89	0.05	4.35	141.32	0.17
아산시	298.85	2.78	12.85	279.61	3.61
예산군	190.13	0.46	9.81	178.78	1.08
천안시	232.52	4.10	11.14	211.94	5.34
청양군	178.04		6.32	165.50	6.22
태안군	64.05	0.57	0.60	62.89	
홍성군	155.40	1.39	4.22	147.71	2.08

〈그림 3-5〉 하천 기준 5km 이내 도로 현황



4) 소결

충청남도 내 도로에 대한 자연환경 수준을 해안형, 산악형, 수변형으로 구분하여 분석한 결과, 아래와 같은 특성을 보이는 것을 알 수 있다.

첫째, 해안형의 경우, 충청남도가 서해안과 접하고 있다는 점에서, 서해안에 접하고 있는 7개 시·군에서는 해안의 영향을 강하게 받고 있는 것으로 분석된다. 특히 태안군의 경우는 바다로 둘러싸인 섬 형태로 내부 도로의 대부분이 해안의 영향을 받고 있는

것을 알 수 있다. 나머지 6개 시·군에서도 해안가에서 반경 1km 이내에 상당 수준의 도로가 접하고 있는 것으로 분석되었다. 해안가는 특성 상 도시 및 마을이 해안가에 접해 있으며, 관광자원이나 경관자원 등도 해안가에 접하는 경우가 많다. 이로 인해 해안가 반경 1km 이내에 접한 도로를 활용한 관광도로 조성 시 관광도로가 갖추어야 할 지역 간 연결성, 주변 경관자원의 활용성 측면에서 상당한 효과가 있을 것으로 분석된다.

둘째, 산악형의 경우, 차령산맥, 금북정맥 등과 연계된 지역(충남 내륙 북동-남서 방향, 금산군 등)에서 다른 지역에 비해 상대적으로 높은 수준의 도로가 도출되는 것으로 분석되었다. 금산군의 경우 전체의 약 51.25%가 100m 이상의 고도에 위치하고 있는 것으로 분석되었으며, 공주시는 지형적으로 산악형에 포함되지만 내부 도로망의 비중이 높아 전체적으로 100m 이상의 고도에 위치하고 있는 도로는 약 25.89%에 불과한 것으로 분석되었다. 반명 청양군은 총 77.88km의 도로가 산악형에 포함되지만 이는 전체의 30.43% 수준으로 단순히 도로의 연장만이 아닌 이들이 지역에서 차지하는 비중에 대한 분석도 필요함을 알 수 있다.

셋째, 수변형의 경우, 금강, 삽교천, 지천 등 주요하천을 보유하였거나 통과하는 지역에서 비교적 높은 수준의 도로 접근성을 보이고 있는 것으로 분석되었다. 1km 이내의 분석기준에서는 공주시, 아산시, 부여군, 청양군 등이 높은 수준의 접근성을 보이는 것으로 분석되었다. 5km 이내의 분석기준에서는 공주시, 아산시, 당진시, 천안시, 부여군, 논산시 등이 접하는 비중이 높은 것으로 분석되었다. 일부 지역이 차이는 있지만 대부분 주요 하천과 밀접한 관련이 있는 지역으로, 이들 지역에서는 하천에 대한 경관을 고려한 관광도로 조성이 필요할 것으로 분석된다.

충청남도 도로 중 자연환경과 밀접한 관련성을 보이는 도로가 많은 것을 알 수 있다. 자연환경 유형에 따라 차이가 있을 수 있으나 노선별로 접근성이 높은 유형을 고려한 관광도로 조성에 대한 방안을 모색할 필요가 있다. 2개 이상의 유형이 혼재된 경우는 노선별로 접하고 있는 자연환경에 대한 특성을 고려하여 다양한 형태의 관광도로 특성을 부여하는 방안도 함께 검토될 필요가 있다. 특히 고도가 높은 지역의 도로에 대해서는 정비지구 도입 시 중요한 거점으로 활용하는 방안을 함께 모색할 필요가 있다.

4. 도로 주변 관광자원 분석

1) 자연 및 생태환경 자원

자연 및 생태환경 자원은 지역에 위치하고 있는 경승지, 동식물, 보호구역, 산악 및 평지자원, 수변 및 해양자원 등을 대상으로 하며, 세부적으로 산, 숲, 수림, 천, 조류 서식지, 갯벌, 습지보호구역 등을 포함하고 있다. 이들을 대상으로 반경 5km, 10km 내에 접하고 있는 도로의 개소수를 구분하여 자연 및 생태환경 자원과 도로와의 연결성과 집중성에 대해 분석하였다.

〈표 3-7〉 자연 및 생태환경 자원 현황

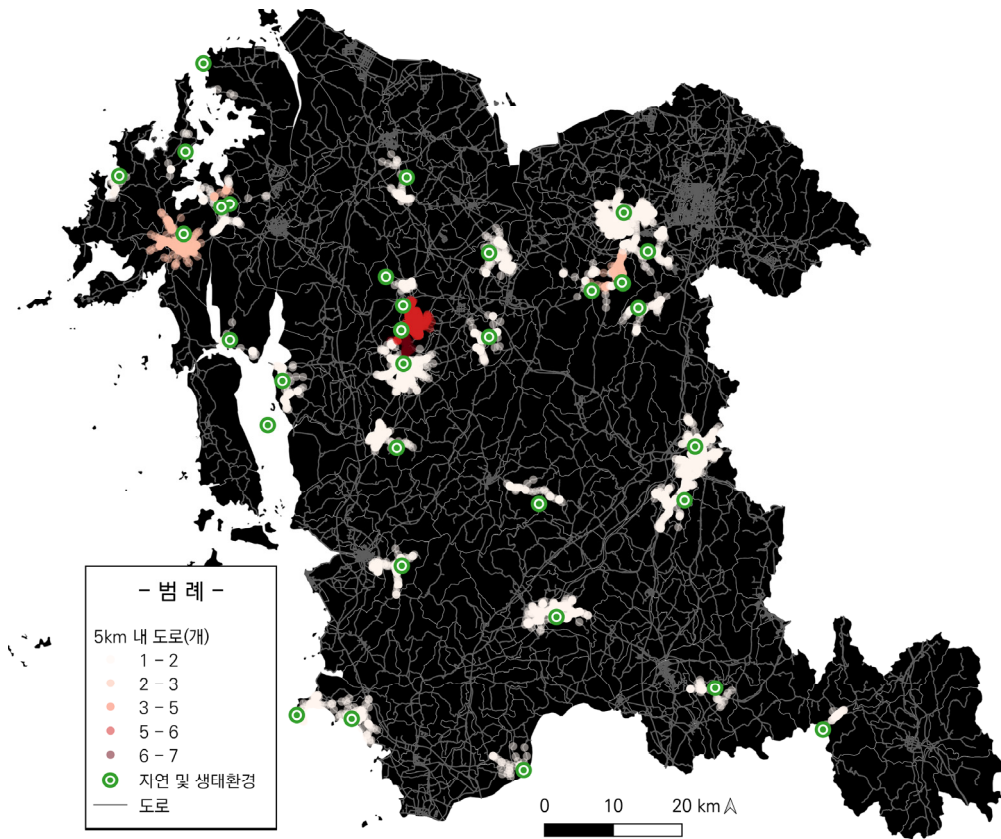
구분	총합계	경승지	동식물	보호구역	산악및평지자원	수변및해양자원
총합계	37	1	2	2	25	7
공주시	2				1	1
금산군	1				1	
논산시	1					1
당진시	1				1	
보령시	1		1			
부여군	1					1
서산시	4		1		3	
서천군	3			1	1	1
아산시	5				5	
예산군	4	1			2	1
천안시	1				1	
청양군	1				1	
태안군	4			1	3	
홍성군	8				6	2

(1) 자연 및 생태환경 기준 5km

충남의 자연 및 생태환경 자원은 총 37개소이며, 이들을 기준으로 5km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 해당 자원을 중심으로 다양한 도로들이 연결되어 있는 것을

알 수 있다. 특히 홍성군의 경우는 용봉산을 중심으로 자연 및 생태환경 자원과 연결된 도로의 타 지역에 비해 집중성이 높은 것으로 분석되고 있다. 태안군은 백화산, 서산시는 버드랜드, 팔봉산 등을 중심으로 연결된 도로가 높은 것으로 분석되고 있다. 이들은 최소 3개 이상의 도로와 접하고 있으며, 홍성군은 6개 이상의 도로 접하고 있는 것으로 분석된다. 나머지 시군에 위치한 자연 및 생태환경 자원도 1~2개 정도의 도로와 접하고 있는 상황이다.

〈그림 3-6〉 자연 및 생태환경 기준 5km 이내 도로 현황

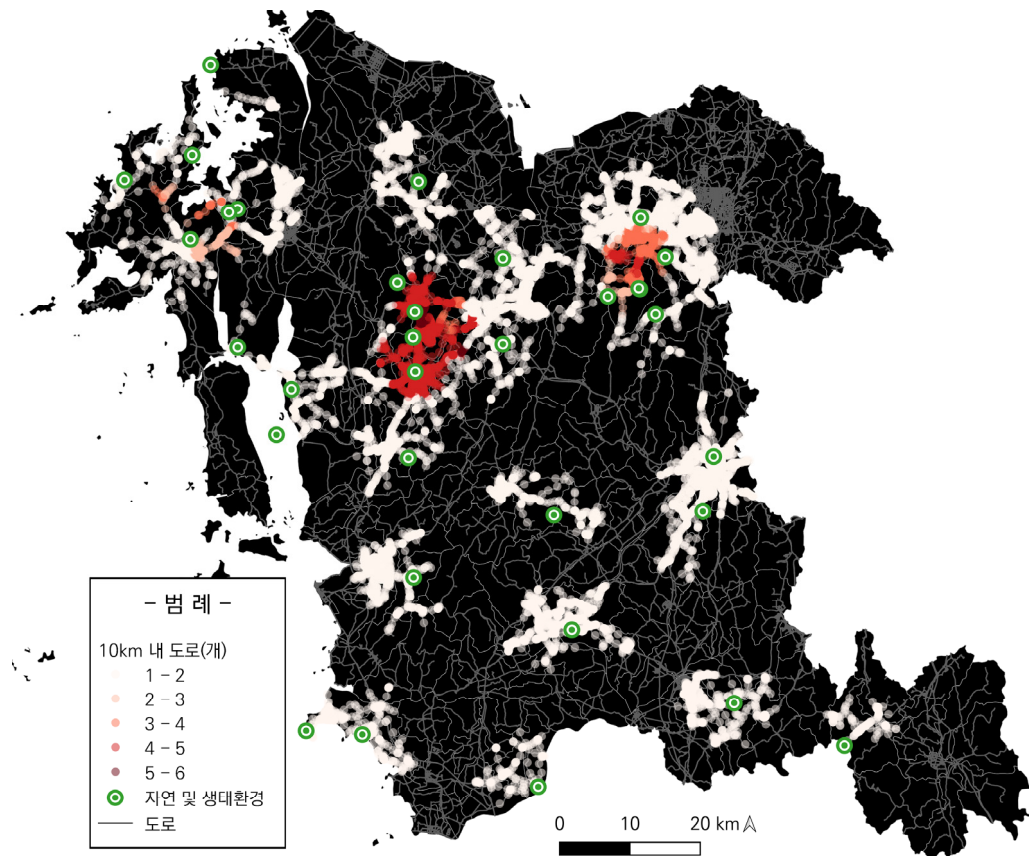


(2) 자연 및 생태환경 기준 10km

자연 및 생태환경 자원을 기준으로 10km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 5km에 비해 더 많은 자원에서 연결된 도로가 많은 것을 알 수 있다. 기존의 홍성군이나 태안군

이외, 천안시, 예산군에서도 도로 연결성이 높게 나타나고 있다. 천안시 광덕산 주변과 예산군 가야산, 예당저수지 등도 도로 접근성이 높게 나타나는 것으로 분석된다. 나머지 시군은 반경이 확장되었음에도 1~2개 정도의 도로와 연결되는 것으로 분석된다.

〈그림 3-7〉 자연 및 생태환경 기준 10km 이내 도로 현황



2) 관광장소 및 시설 자원

관광장소 및 시설 자원은 지역에 위치하고 있는 공원, 관광지구, 교통시설, 쇼핑시설, 스포츠·체육시설, 유원·휴양·수련시설 등을 대상으로 하며, 세부적으로 테마공원,

전시관, 수목원, 지정관광지, 유스호스텔, 박물관, 전수시설 등을 포함하고 있다. 이들을 대상으로 반경 5km, 10km 내에 접하고 있는 도로의 개소수를 구분하여 관광장소 및 시설 자원과 도로와의 연결성과 집중성에 대해 분석하였다.

〈표 3-8〉 관광장소 및 시설 자원 현황

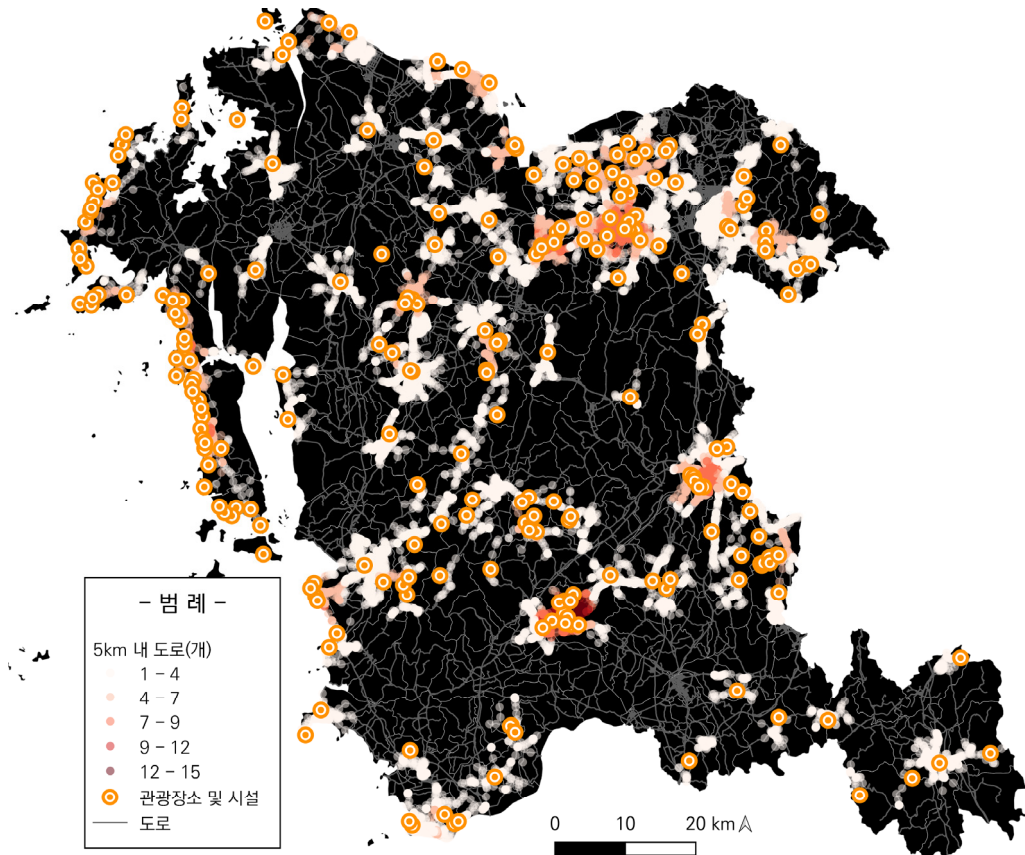
구분	총합계	공원	관광 지구	교통 시설	부대 시설	쇼핑 시설	숙박, 식음 시설	스포츠, 체육 시설	유원, 휴양, 수련 시설	유원, 휴양, 수련 시설	전시, 관람 시설
총합계	259	14	14	15	2	1	10	40	1	97	65
계룡시	1									1	
공주시	27	7	1			1	3	2		1	12
금산군	6	1						1	1	1	2
논산시	3							1		1	1
당진군	9	1	2	4						2	
당진시	15	1	2	4						4	4
보령시	16	1	2				1	2		6	4
부여군	20		1	1			2	3		3	10
서산시	7		2	1						2	2
서천군	9		1							3	5
아산시	41		1					27		10	3
예산군	15		1		1		2			8	3
천안시	18	2	1					2		8	5
청양군	13	1			1		2			5	4
태안군	52			4				2		40	6
홍성군	7			1						2	4

(1) 관광장소 및 시설 기준 5km

충남의 관광장소 및 시설 자원은 총 259개소이며, 이들을 기준으로 5km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 해당 자원을 중심으로 다양한 도로들이 연결되어 있는 것을 알 수 있다. 특히 관련 자원이 많이 분포하고 있는 공주시, 부여군, 아산시 등에서 타 지역에 비해 연결된 도로의 집중성이 높게 나타나는 것으로 분석된다. 이들 지역은 관광자원의 개발과 이를 활용하기 위한 도로 개설이 지속적으로 추진되고 있다는 점에서 타 지역에 비해 자원과 도로의 접근성이 높게 나타나는 것으로 분석된다. 이들 지역

외에도 홍성군, 천안시, 태안군, 보령시 등에서도 주변지역에 비해 자원과 도로의 집중성과 접근성이 높은 수준으로 분석된다.

〈그림 3-8〉 관광장소 및 시설 기준 5km 이내 도로 현황

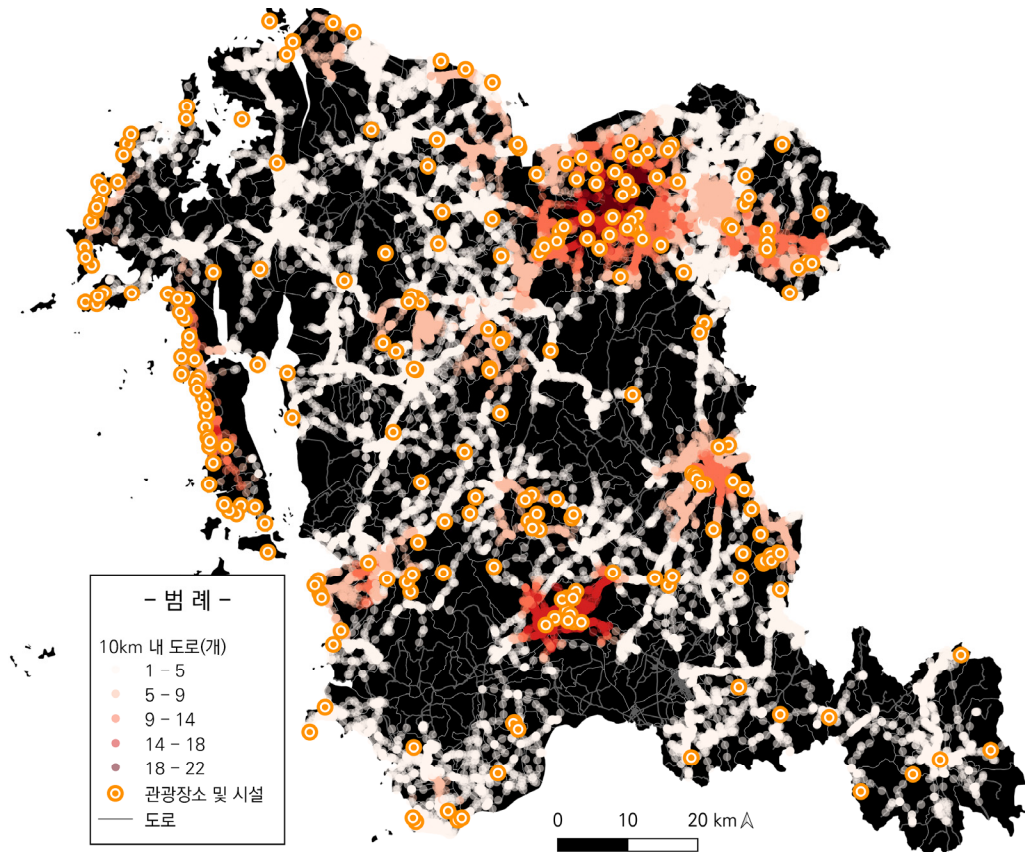


(2) 관광장소 및 시설 기준 10km

관광장소 및 시설 자원을 기준으로 10km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 5km에 비해 더 많은 자원에서 연결된 도로가 많은 것을 알 수 있다. 기존의 공주시와 부여군, 아산시 이외에도 태안군, 아산시-천안시 경계부, 보령시 등에서도 자원과 도로의 집중성과 접근성이 상당한 수준으로 나타나고 있다. 이외에도 홍성군, 서산시, 예산군

등에서도 3개 이상의 도로와 접한 자원이 상당수 분포하는 것으로 분석되고 있으며, 나머지 시군은 반경이 확장되었음에도 1~2개 정도의 도로와 연결되는 것으로 분석된다.

〈그림 3-9〉 관광장소 및 시설 기준 10km 이내 도로 현황



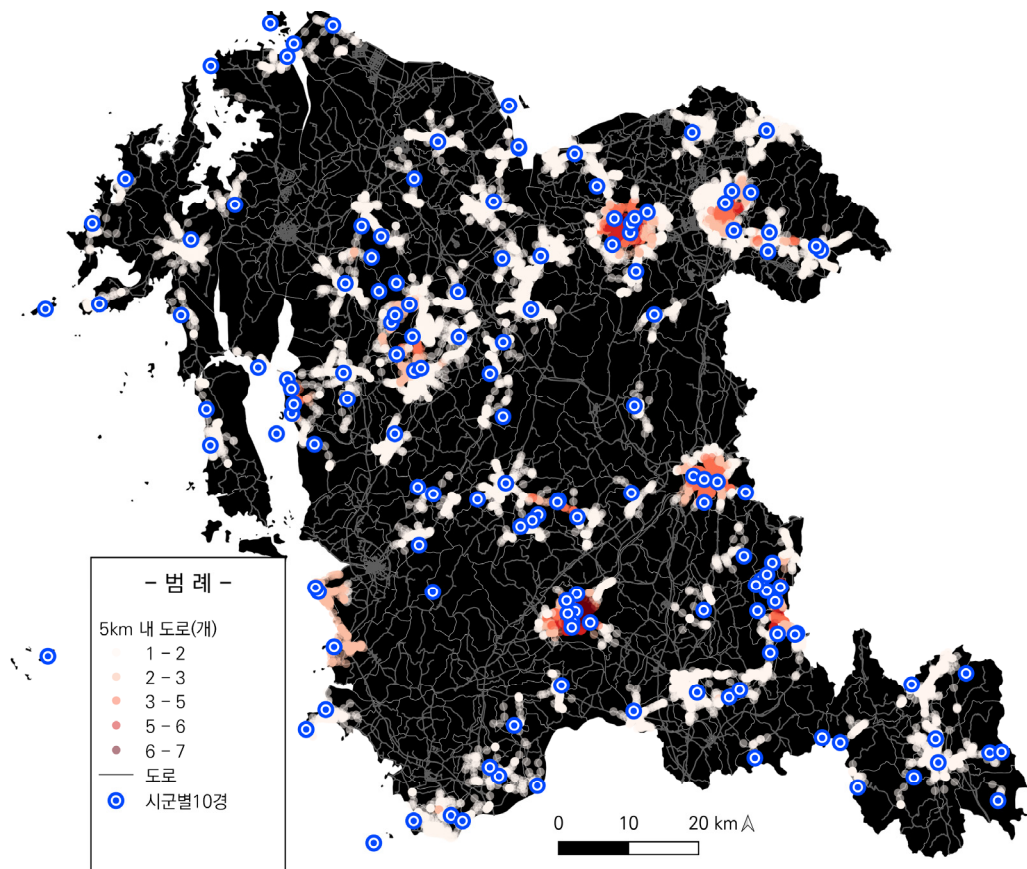
3) 시군별 경관자원

시군별 경관자원은 지역에서 선정하고 관광자원화시킨 대표적인 경관 우수 관광자원을 대상으로 하고 있다. 다양한 유형의 자원이 포함되어 있으며, 지역별도로 비교적 동일한 수준의 자원이 분포하고 있다는 점이 특징이다. 이들을 대상으로 반경 5km, 10km 내에 접하고 있는 도로의 연결성과 집중성에 대해 분석하였다.

(1) 시군별 경관자원 기준 5km

시군별 경관자원을 대상으로 5km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 해당 자원을 중심으로 다양한 도로들이 연결되어 있는 것을 알 수 있다. 대부분이 지역을 대표하는 관광자원이자 경관자원이라는 점에서 최소 1~2개 이상의 도로와 접하고 있는 것으로 분석된다. 특히 부여군, 공주시, 아산시, 천안시, 홍성군, 보령시 등에서는 최소 3개~6개 이상의 도로와 접하고 있는 것으로 분석된다. 이는 지역 대표자원에 대한 이용성을 제고하기 위한 방안으로 도로와의 접근성을 개선하는 노력을 지속한 결과로 판단된다. 특히 부여군과 공주시의 경우 대표 자원이 대부분 도시 중심부에 위치하여 타 지역에 비해 접근된 도로가 많은 것으로 분석된다.

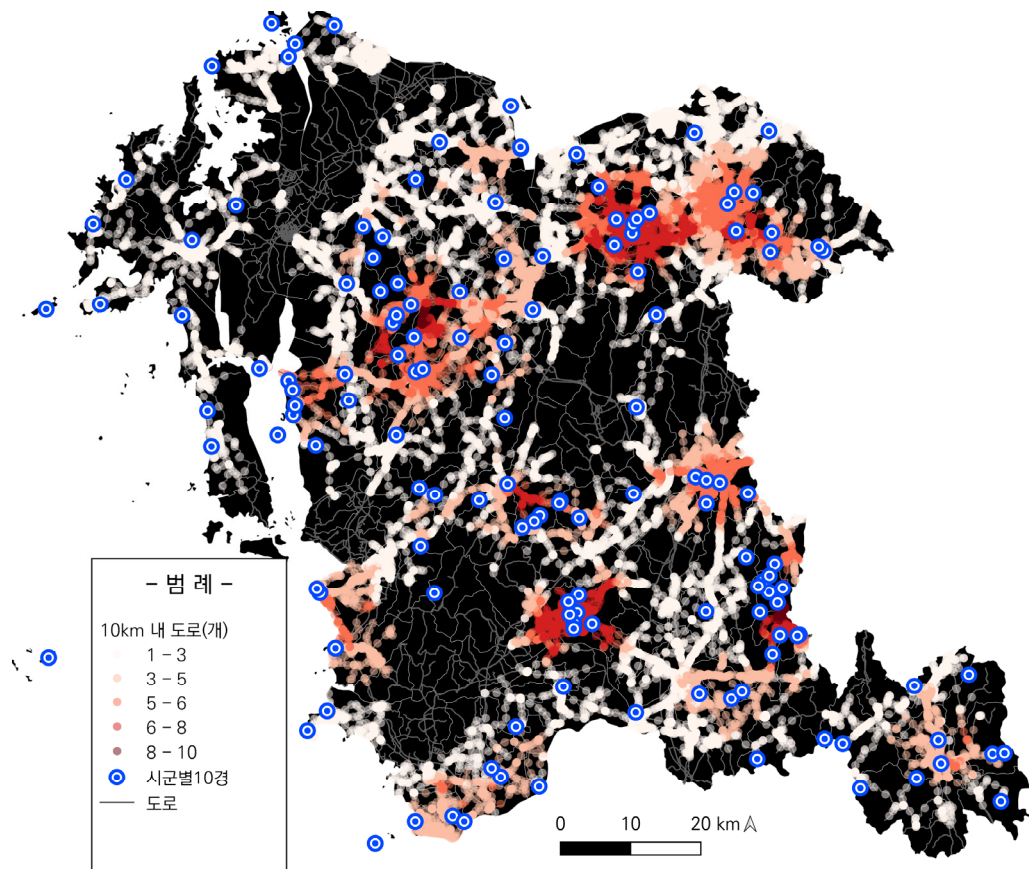
〈그림 3-10〉 시군별 경관자원 기준 5km 이내 도로 현황



(2) 시군별 경관자원 기준 10km

시군별 경관자원 자원을 대상으로 10km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 5km에 비해 더 많은 자원에서 연결된 도로가 많은 것을 알 수 있다. 기존의 부여군, 공주시, 아산시, 천안시, 홍성군, 보령시 이외에도 서산시, 논산시, 서천군, 금산군 등 대부분의 지역에서 도로에 대한 접근성이 높은 것으로 나타나고 있다. 특히 홍성군과 예산군은 접근성이 크게 강화되는 것을 알 수 있다. 청양군은 칠갑산을 중심으로 한 관련 자원의 집중성이 제고됨에 따라 도로 접근성도 높아지는 현상을 보이고 있다. 다만, 북부의 태안군과 서산시, 당진시의 경우는 자원이 해안가에 집중되는 경향이 있어 도로 접근성이 크게 제고되지는 못하고 있다.

〈그림 3-11〉 시군별 경관자원 기준 10km 이내 도로 현황



4) 문화시설 자원

문화시설 자원은 지역에 위치하고 있는 유명한 건축물, 마을, 유적이거나 사적지, 인물, 조각 등을 대상으로 하며, 세부적으로 사찰, 출생지, 생가, 묘, 농어촌 체험마을, 문화마을, 종교유적지 등을 포함하고 있다. 이들을 대상으로 반경 5km, 10km 내에 접하고 있는 도로의 개소수를 구분하여 문화시설 자원과 도로와의 연결성과 집중성에 대해 분석하였다.

〈표 3-9〉 문화시설 자원 현황

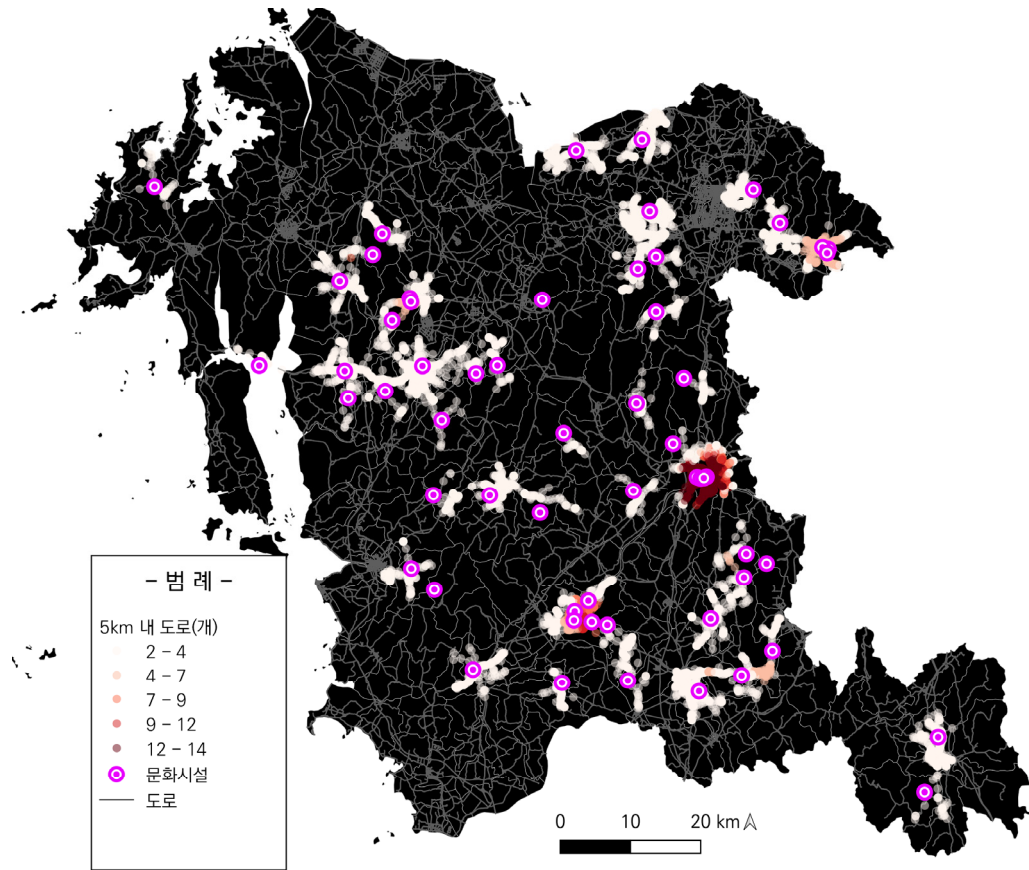
구분	총합계	건축	마을	유적,사적지	인물	조각
총합계	67	30	11	14	10	2
공주시	15	8	2	5		
금산군	2	1		1		
논산시	6	4	1	1		
보령시	1			1		
부여군	8	4	1	3		
서산시	7	4		1		2
아산시	6	2	1	1	2	
예산군	5	3	2			
천안시	6	2			4	
청양군	4	2	1	1		
태안군	1				1	
홍성군	6		3		3	

(1) 문화시설 기준 5km

충남의 문화시설 자원은 총 67개소이며, 이들을 기준으로 5km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 해당 자원을 중심으로 다양한 도로들이 연결되어 있는 것을 알 수 있다. 특히 관련 자원이 집중적으로 분포된 공주시, 부여군, 천안시는 타 지역에 비해 도로 접근성이나 집중성이 높게 나타나는 것으로 분석된다. 이들 지역은 문화시설에 대한 접근성과 활용성 개선을 위한 방안으로 도로를 지속적으로 확충한 결과이기도 하지만,

이들이 지닌 지역적 특성(소재지 등)으로 인해 도로에 대한 접근성과 집중성이 높게 나타나는 것으로 분석된다. 이들 지역 외에는 대부분 1~2개의 도로와 접하고 있는 것으로 분석된다.

〈그림 3-12〉 문화시설 기준 5km 이내 도로 현황

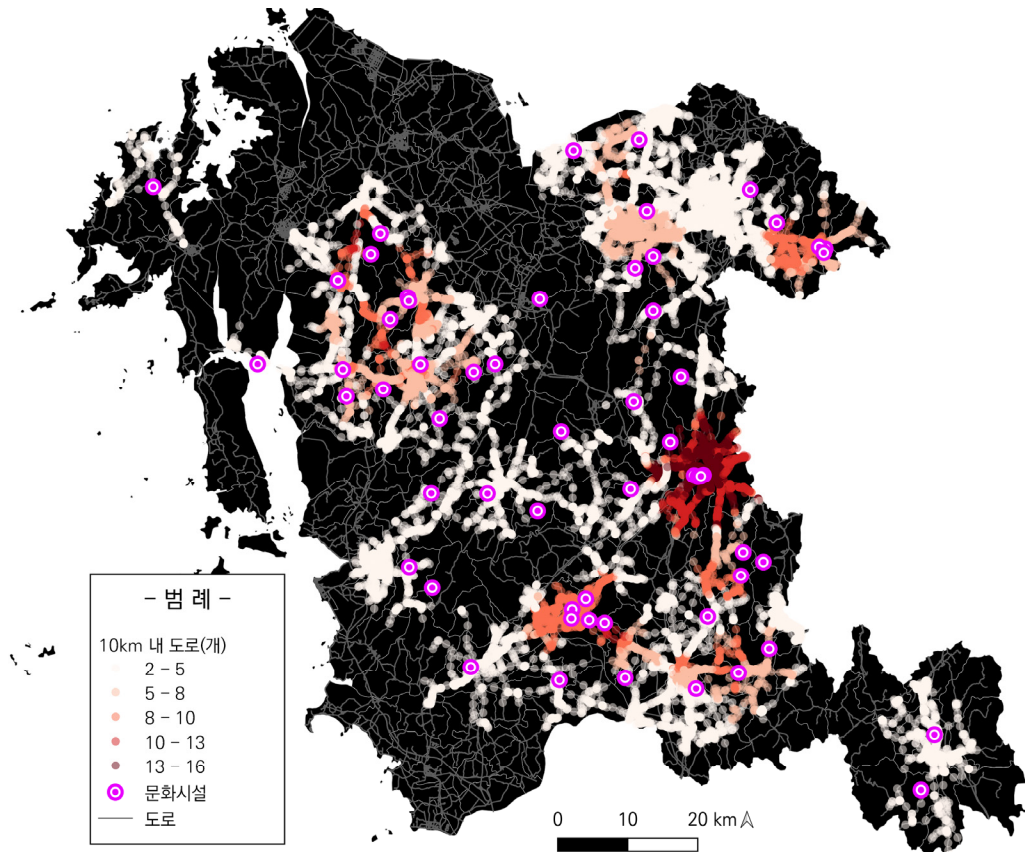


(2) 문화시설 기준 10km

문화시설 자원을 대상으로 10km 내 접하고 있는 도로를 분석한 결과, 5km에 비해 더 많은 자원에서 연결된 도로가 많은 것을 알 수 있다. 기존 지역 이외에도 서산시, 논산시 등에서도 도로의 접근성이나 집중성이 높아지는 현상이 발생함을 알 수 있다. 특히 공주시와 부여군, 천안시, 아산시의 경우는 기존에 비해 도로 접근성이나 집중성이

크게 향상되는 것을 알 수 있다. 나머지 지역에 위치한 자원들에서 연결된 도로의 수는 적지만 그 범위가 확대되면서 실제적인 도로 접근성이 높아지는 것을 알 수 있다.

〈그림 3-13〉 문화시설 기준 10km 이내 도로 현황



5) 소결

충청남도 내 도로에 대한 주변 관광자원과의 접근성 수준을 분석한 결과, 아래와 같은 특성을 보이는 것을 알 수 있다.

첫째, 자연 및 생태환경 자원은 자원과 도로 접근성이 비교적 양호한 편으로 이들에 대한 관광도로 조성 시 관광자원과의 연결 및 이를 통한 경관성 확보에 비교적 유리할 수 있다는 것을 알 수 있다. 특히 도로 연결성이 높은 지역의 경우, 다양한 도로를 활용한

관광도로 조성 및 테마 부여가 필요할 것으로 분석된다.

둘째, 관광장소 및 시설 자원은 활용가능한 관광자원의 개수와 집중도에 따라 연결되는 도로의 집중성에 차이가 있다는 것을 알 수 있다. 관광장소 및 시설과 관련된 자원의 지역적 집중성이 높은 지역을 중심으로 도로의 경관성과 관광성을 제고하는 노력을 함께 한다면, 관련 자원과 도로의 상생발전이나 활용에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

셋째, 시군별 경관자원은 이들이 지역을 대표하는 관광자원으로 지역 내외 이용자를 충분히 수용하고 홍보하기 위한 방안으로 도로의 접근성을 개선한 결과로 판단된다. 다만 도로 개설 등이 어려운 해안가 주변에서는 도로 접근성 개선에 한계가 노정되고 있다. 따라서 이러한 도로에 대하여 관광도로로서의 가치를 부여할 수 있다면 관광자원과 도로의 접근성과 활용성이 상생 발전할 수 있을 것으로 판단된다.

넷째, 문화시설 자원은 지역을 대표하는 자원이라는 하지만 관광적 요소라기 보다는 특성 계층에서만 이용이 가능한 목적성 자원일 가능성이 높고, 더불어 활발하게 이용될 수 있는 자원으로서의 가치는 조금 떨어진다는 한계가 분명하다. 이로 인해 이들에 대한 도로 접근성이나 집중성은 이들의 위치적 특성(소재지 등)이 강하지 않다면 다른 유형의 자원들에 비해 낮은 것으로 분석된다.

분석결과, 주변 관광자원 등과 연결성이나 집중성이 높은 지역이 나타나는 것을 알 수 있는데, 이러한 지역의 대부분 관련 관광자원의 집중성이 높거나 기 개발된 지역(소재지 등)에 입지하고 있는 경우가 대부분임을 알 수 있다. 반면 해안가에 위치한 관광자원 등은 연결성은 높지만 단순한 노선을 갖고 있다는 점에서, 향후 관광도로 조성 시 노선의 명확화와 접근성 한계가 동시에 나타날 것으로 분석된다. 관광도로로서의 활용성이나 이용성을 제고하기 위해서는 주변 관광자원과의 연결성이 높아야 할 것으로 판단되지만, 지역적 여건이나 자원의 특성을 고려하여 도로 접근성을 개선하거나 관광도로로서의 조성을 추진하는 것에 대한 조심스러운 접근이 필요할 것으로 판단된다. 더불어, 관광도로 조성을 통해 두 개 이상의 자원을 유기적으로 연결하기 위한 정책적 협력 방안도 모색할 필요가 있다.

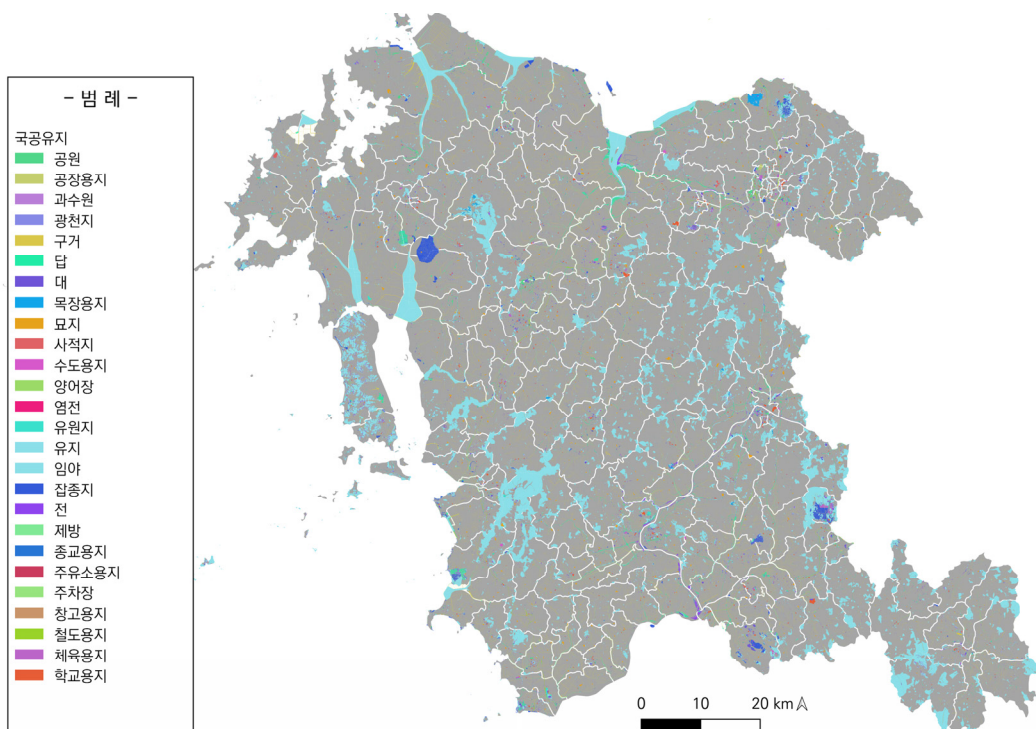
5. 도로 주변 개발가능지역 분석

충청남도 도로 주변 개발가능지역 분석을 위해, 도로 주변에 산재한 국공유지를 파악하고, 이들에 대한 소유 현황과 지목 현황을 분석하였다. 이를 통해, 향후 관광도로 조성 및 주변 정비지구 조성을 위한 지역을 도출하도록 한다.

1) 도로 주변의 토지 지목 현황

충청남도 도로 주변 지목을 살펴보면, 충청남도 도로 주변의 국공유지는 총 1,199,353.6㎢의 면적을 보이는 것으로 분석된다. 이 중 구거와 유원지가 가장 큰 규모를 보이는 것으로 분석되며, 광천지나 주유소 용지, 염전, 양어장 등은 규모가 적은 것으로 분석된다.

〈그림 3-14〉 도로 주변 토지 지목 현황



이는 구거와 유원지는 도로와 접하고 있다고는 하지만 개발 가능성 등이 낮은 수준이기 때문에 분석되며, 광천지나 염전, 양어장 등은 지목의 특성 상 개발성도 낮지만 그 규모 자체가 작기 때문에 판단된다. 다만 주유소 용지나 창고용지 등은 도로와 접하여 개발가능성이나 활용성이 높았다는 점에서 그 규모가 작은 것으로 분석된다. 개발에 용이한 전, 대, 임야 등은 비교적 충분하게 분포하고 있는 것으로 분석되고 있다.

〈표 3-10〉 도로 주변 토지 지목 현황

구분	총합계	공원	공장용지	과수원	광천지	구거	답	대	목장용지
총합계	1,199,353.6	15,568.6	2,261.7	1,604.6	0.1	189,655.1	72,646.7	19,532.0	6,654.5
천안시	82,665.2	3,406.9	988.7	305.4		10,870.3	4,774.4	2,164.8	3,781.0
공주시	150,707.4	572.5	39.1	161.5		12,492.5	8,206.3	1,850.7	521.0
보령시	151,637.2	507.1	142.3	27.7		11,375.9	4,708.6	1,520.4	19.8
아산시	74,960.9	1,970.2	161.3	281.9		11,223.2	11,113.2	1,448.2	77.5
서산시	123,548.7	2,054.8	120.2	38.1		16,825.0	6,025.9	1,085.1	1,564.4
논산시	70,723.7	296.6	66.9	86.9		15,500.4	5,598.2	2,768.5	13.5
계룡시	16,640.7	380.3	95.8	2.2		627.8	802.1	726.8	0.5
당진시	81,438.5	3,001.2	160.8	19.9		23,656.0	6,014.9	836.0	22.9
금산군	96,946.5	41.9	92.4	116.5		8,711.4	2,471.1	659.3	17.6
부여군	75,994.6	157.0	28.4	18.2		18,440.7	8,437.9	1,313.8	54.7
서천군	41,723.1	708.2	196.2	0.4		11,362.1	2,884.4	1,270.2	6.0
청양군	44,826.4	65.6	94.4	36.1		9,797.4	2,638.8	752.9	321.7
홍성군	44,821.8	1,584.3	37.7	36.0		12,135.5	2,388.7	1,176.3	234.0
예산군	51,946.8	740.3	32.4	451.3	0.1	15,205.3	3,497.2	1,158.3	18.7
태안군	88,489.5	77.4	4.8	22.6		10,979.1	2,916.2	799.0	1.3
구분	묘지	사적지	수도용지	양어장	염전	유원지	유지	임야	잡종지
총합계	17,977.2	1,544.8	3,978.9	107.0	147.8	1,536.8	136,284.3	592,815.3	43,261.7
천안시	1,759.7	56.6	662.8	0.2		27.7	846.7	40,052.6	4,725.5
공주시	2,055.7	45.1	258.1	0.8		61.1	278.4	115,947.9	380.3
보령시	1,264.4	9.6	472.2	2.6	5.0	243.3	24,791.6	96,919.9	3,125.7
아산시	818.2	374.3	629.0	0.9		17.4	16,961.6	19,568.6	921.3
서산시	2,186.1	133.7	399.7	51.4	32.5	244.8	37,236.4	34,863.8	14,151.5
논산시	1,091.1	39.7	432.8	19.5		12.2	1,059.2	32,454.9	4,553.2
계룡시	18.3		14.7				192.5	6,209.3	4,924.1
당진시	1,262.5	0.1	410.9	5.4	74.1		31,189.4	6,421.1	3,297.9
금산군	743.4	80.3	52.9	8.4		18.7	319.9	80,037.4	392.4
부여군	1,749.4	247.3	196.9	5.4		355.9	350.4	35,208.8	877.2
서천군	1,270.0	5.4	115.6	0.3	2.2	394.7	2,722.3	15,029.7	1,100.4
청양군	996.0		60.8	0.4		47.9	92.5	25,556.4	311.7
홍성군	1,092.9	10.4	229.0		1.8	10.4	7,599.5	11,802.0	795.9
예산군	1,074.8	69.9	17.9	0.3		80.5	1,159.8	21,071.1	566.7
태안군	594.7	472.3	25.5	11.4	32.2	22.1	11,482.5	50,608.9	2,728.3

구분	전	제방	종교용지	주요소용지	주차장	창고용지	철도용지	체육용지	학교용지
총합계	41,834.3	20,605.7	203.5	32.7	1,208.0	311.7	9,116.7	4,115.7	16,348.0
천안시	2,568.3	901.6	10.3	6.8	79.3	32.1	1,535.2	813.9	2,294.6
공주시	4,373.6	1,516.2	8.6	3.3	120.6	16.6	181.5	117.7	1,498.3
보령시	2,550.8	1,541.6	18.3	3.2	116.3	6.9	1,327.5	76.0	860.4
아산시	4,249.4	1,410.5	7.4	0.8	95.0	15.7	1,619.7	153.6	1,842.2
서산시	2,598.8	2,494.4	2.8	7.1	107.5	19.4		173.7	1,131.5
논산시	3,049.6	564.1	112.0	0.2	32.0	18.3	1,014.4	146.8	1,792.8
계룡시	788.6	75.8	7.4	0.1	25.4	0.8	333.0	1,198.8	216.4
당진시	1,388.5	2,344.1	0.8	0.0	99.9	35.8		219.9	976.5
금산군	2,144.5	258.8	8.2	2.1	53.3	22.2		143.1	550.9
부여군	5,108.4	2,098.4	4.7	0.1	98.3	32.5		133.7	1,076.4
서천군	1,361.7	1,184.4	1.3	2.5	104.5	24.4	1,190.4	173.3	612.5
청양군	1,825.2	1,355.1	6.1	0.8	66.3	11.6		209.2	579.6
홍성군	1,798.2	1,549.7	9.1	2.5	57.5	7.4	991.5	279.8	991.7
예산군	2,597.2	1,767.3	4.2	2.6	53.6	52.1	908.7	164.7	1,251.8
태안군	5,392.3	1,417.5	2.5	0.5	98.2	15.8		111.7	672.6

2) 도로 주변 토지 소유 현황

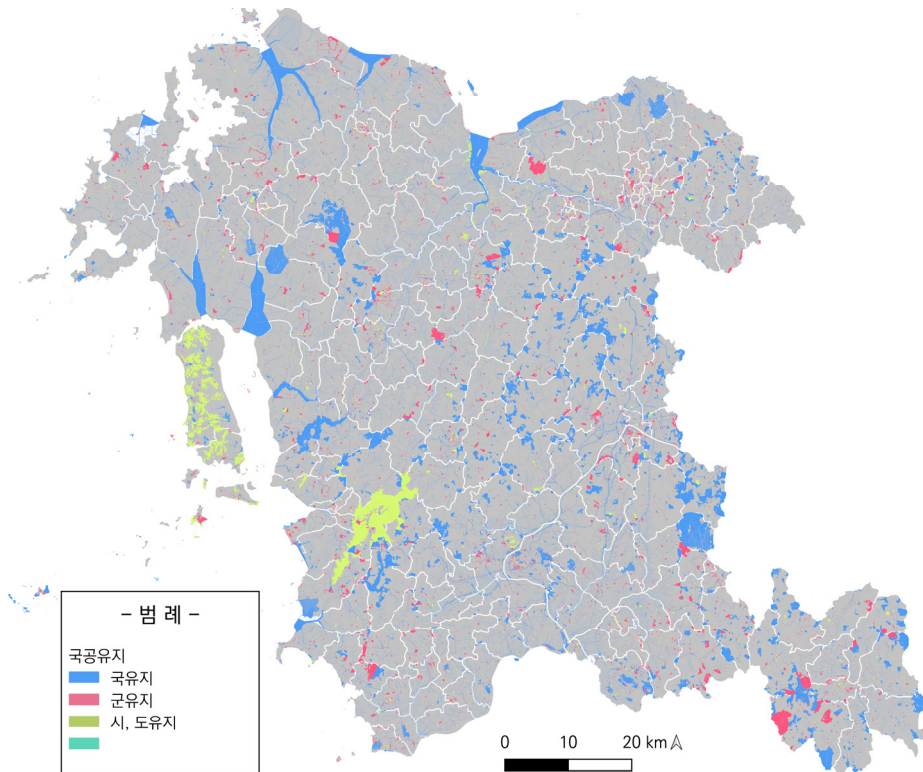
충청남도 도로 주변 토지의 소유현황을 살펴보면, 활용가능성이 있는 국유지, 군유지, 시도유지가 총 1,199,353.6km² 규모로 분포하고 있는 것을 알 수 있다. 대부분 국유지와 군유지의 규모가 높게 나타나고 있으나 보령시와 태안군에서는 시·도유지의 비중이 상대적으로 높게 나타나고 있다.

도로와 접한 지역 인근의 국유지, 군유지, 시도유지는 민간 소유의 토지에 비해 개발 가능성 및 활용성이 높다는 점에서 향후 관광도로 정비지구 조성에서 충분한 활용성이 있다. 다만, 이러한 토지가 도로와의 접근되어 있는 것 만이 아닌 경관적 가치를 지니고 있거나 주변 관광자원 및 경관자원을 관람할 수 있는 위치적 특성을 지니고 있어야 한다는 점이 있다. 또한 면적으로도 충분한 개발 가용면적을 지역 혹은 지점별로 확보하고 있어야 한다는 점에서, 현재 활용가능한 것으로 보이는 많은 규모의 국유지, 군유지, 시도유지 등이 실제적인 활용성을 담보할 수 없을 것으로 분석된다.

〈표 3-11〉 도로 주변 토지 소유 현황

구분	총합계(km ²)	국유지(km ²)	군유지(km ²)	시, 도유지(km ²)
총합계	1,199,353.6	838,909.3	212,508.5	147,935.8
천안시	82,665.2	58,295.9	20,138.1	4,231.3
공주시	150,707.4	126,381.7	18,831.9	5,493.8
보령시	151,637.2	78,023.9	15,394.0	58,219.2
아산시	74,960.9	54,795.9	15,299.9	4,865.1
서산시	123,548.7	101,346.1	18,017.1	4,185.6
논산시	70,723.7	48,766.7	19,217.4	2,739.6
계룡시	16,640.7	14,809.0	1,601.0	230.7
당진시	81,438.5	64,118.7	13,216.9	4,102.9
금산군	96,946.5	67,957.2	26,730.3	2,259.0
부여군	75,994.6	61,341.1	10,510.8	4,142.7
서천군	41,723.1	26,499.1	13,395.0	1,829.0
청양군	44,826.4	33,767.7	5,861.8	5,196.9
홍성군	44,821.8	30,580.5	11,230.5	3,010.8
예산군	51,946.8	35,226.4	13,304.1	3,416.3
태안군	88,489.5	35,029.2	9,541.5	43,918.8

〈그림 3-15〉 도로 주변 토지 소유 현황



제4장 충남 국가관광도로 수요 분석

1. 충남의 국가관광도로 노선 수요 조사

충남 국가관광도로 수요조사는 2차례로 조사가 이루어졌다. 1차 조사는 동서남해안 및 내륙권 발전 특별법에 의해 2030년까지 서해안권 및 내륙첨단산업권 발전종합계획 변경 계획 수립 과정에서 국가관광도로 조성 정책이 반영되기 위해 법 개정이 이루어지고 있어, 이에 대응하기 위해 충남도 주관으로 이루어졌다.

충청남도에서는 국토부 동서남해안 및 내륙권발전기획단에서 준비하고 있는 국가관광도로 정책 관련 연구내용 및 관광도로 조성 가이드라인(안) 등을 토대로 해당 시군의 담당자 워크숍을 통해 설명하고, 지자체 차원의 사업 수요를 제출토록 하였다.

2차 조사는 국토부에서 법 개정과 관련하여 논의가 활발히 이루어지는 가운데, 관련 수요가 어느 정도 되는지를 파악하기 위하여 국토부 요청으로 충남도와 15개 시군에 수요조사를 요청하여 이루어졌다.

2. 1차 수요 조사

1) 서해안권 지자체의 관광도로 사업 수요

(1) 서해 바다호수 200리길(당진)

당진시에서는 경기도 평택시 현덕면 ~ 아산시 인주면 ~ 당진 신평면 ~ 송악읍 ~ 송산면 ~ 석문면 ~ 서산시 대산읍 일원의 약80km(200리) 구간 제안하였으며, 이 구간은 방조제 건설로 경관이 우수한 호수를 중심으로 관광자원이 분포하고 있으며, 각 호수와 바다를 연결하는 국도, 지방도, 시도를 연결하는 도로를 관광도로로 지정하여 각 관광자원을 연결, 관광벨트화를 제안하였다.

(2) 천수만권 탐방루트(서산)

서산시는 간월도리 일원의 해안도로를 제안하였으며, 서산A·B지구 방조제를 통해 홍성IC와 태안으로 이동하는 차량 통행이 많고, 해양 관련 역사생태자원 또한 풍부하나, 관광객 체류를 위한 핵심 H/W가 부족한 실정으로 간월암, 굴 주산지, 철새 도래지 등의 특성에 스토리텔링을 접목한 관광 시설물을 구축하여 지역을 상징하는 대표적인 랜드마크로 조성하기 위해 천수만권역 종합발전전략(2019)에서 제시하고 있는 탐방루트를 관광도로로 제안하였다.

(3) 임해관광도로(홍성군)

홍성군은 서산A지구 방조제 ~ 서부면 궁리 ~ 속동전망대 ~ 어사리 노을공원 ~ 남당항 ~ 홍성방조제 ~ 보령 천북굴단지로 이어지는 구간을 제안하였으며, 천수만의 멋진 노을과 낙조를 볼 수 있고 그중 속동전망대에서 바라보는 낙조는 한국관광공사가 지정한 사진 명소로도 유명한 전국적인 명품 일몰여행지이며, 드라이브코스는 물론 천수만의 해산물에 가득한 남당항도 있어 볼거리, 즐길거리, 먹거리 등 관광자원이 풍부해 서해안을 대표하는 해안관광도로로서 가치가 매우 높은 노선을 제안하였다.

(4) 태안·안면·천수만 일주 해안도로(태안군)

태안군은 충청남도 태안군 고남면 고남리(영목)~남면 당암리(B방조제) 구간을 제안하였으며, 국도77호와 연계되어 경관이 우수한 지역으로 조망거점을 조성하여 서해안 관광지를 연결하는 해안관광도로로 조성하고, 서해안을 만끽하며 천수만 AB 지구 일주 관광 경관 조망을 위한 보도 설치를 통해 관광인프라 및 편의성을 제고하기에 좋은 구간으로 제안하였다.

(5) 보령 해안 관광도로(보령시)

보령시는 태안 ~ 보령 ~ 서천 ~ 홍성을 연결하는 2개 노선을 제안하였으며, 자연·역사·인문자원 등 다양한 경관자원을 보유한 서해 대표 관광지이자 국도77호를 통해 서해안 지역과 자원을 연결해주는 드라이브 코스로서 제안하였다.

〈그림 4-1〉 서해안 6개 시군에서 제안한 관광도로 노선 현황



(6) 해양생태 100리길(서천군)

서천군은 충남 서천군 장항읍, 마서면, 비인면, 서면 일원 해안을 따라 관광도로를 제안하였으며, 서천갯벌의 세계자연유산 등재 추진 및 해양보호구역의 확대에 따른

관리기반 정비 및 기초 인프라 연계를 강화하고, 해안도로(40km)를 중심으로 생태탐방로 조성, 포토존, 거점별 생태체험장 등을 설치하여 해양생태관광 활성화를 도모하고자 제안하였다.

2) 내륙침단산업권 지자체의 관광도로 사업 수요

(1) 금수강산 강변길 관광도로(금산군)

금산군은 제원면 천내리 ~ 부리면 방우리 구간을 제안하였으며, 금강수계를 따라 흐르는 수려한 자연과 사람의 정취, 그리고 강직한 금산의 역사와 문화를 잇는 금산 천혜의 자연을 활용하여 역사문화존, 수변경관존, 강변문화체험존, 산지경관존으로 이어지는 강변 관광도로를 제안하였다.

(2) 탐정호 순환 관광도로(논산시)

논산시는 논산 성동면 개척리 ~ 부여 석성면 봉정리, 논산시 관촉동 ~ 가야곡면 산노리로 연결되는 구간을 제안하였으며, 수려한 경관과 생태환경을 보유하고 있는 금강을 관광자원으로 활용하고, 천혜자원인 탐정호를 활용하여 일주하는 관광도로를 제안하였다.

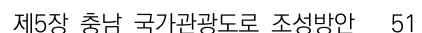
(3) 백마강 강변 관광도로(부여군)

부여군은 부여읍 저석리 ~ 규암면 규암리 ~ 부여읍 동남리 ~ 석목리 ~ 정동리로 이어지는 노선을 제안하였으며, 백제수도와 금강을 연결하며, 산재되어 있는 부여의 문화자원을 재구성하고 스토리텔링하고, 백마강 뱃길, 자전거길, 도보길, 하늘길 등 다양한 이용이 가능한 관광도로를 제안하였다.

(4) 금강과 계룡산을 연계한 관광도로(공주시)

공주시는 금강자연휴양림 ~ 금강교 ~ 금강자연미술공원 ~ 공주보 ~ 우성면 죽당리 ~ 청양부여(32km), KTX공주역 ~ 계룡산(갑사) ~ 창벽 ~ 공산성 ~ 송산리고분군

〈그림 4-2〉 내륙권 5개 시군에서 제안한 관광도로 노선 현황



3. 2차 수요 조사

국토부에서 동서남해안 및 내륙권 특별법에 관광도로 도입 등이 논의되는 과정에서 지자체의 관광도로 수요를 조사하였으며, 기존의 서해안권 및 내륙첨단산업권에서 제시한 관광도로 노선 이외에 추가적으로 예산군, 홍성군, 보령시에서 제안이 있었다.

특히, 2차 수요조사에서는 국가관광도로 노선뿐만 아니라 정비지구에 대한 제안도 함께 이루어졌다.

1) 관광도로 노선 제안 추가

(1) 덕산온천휴양관광도로 및 예당호수변관광도로(예산군)

예산군은 덕산온천 관광지에서 덕산도립공원(가야산)으로 이어지는 온천가양산로 구간과 응봉면 평촌에서 대흥면으로 이어지는 예당저수지를 순환하는 예당관광로를 제안하였으며, 충남의 가장 큰 저수지와 지역의 온천자원 및 도립공원을 연결하면서 역사문화유산을 방문할 수 있도록 연결하는 관광도로를 제안하였다.

(2) 미술관가는길(홍성군)

홍성군은 홍북면과 홍성읍을 연결하는 5km의 구간을 제안하였으며, 내포신도와 홍성 시가지를 연결하며 이용노 기념관 등 하천변을 따라 이동하는 관광도로를 제안하였다.

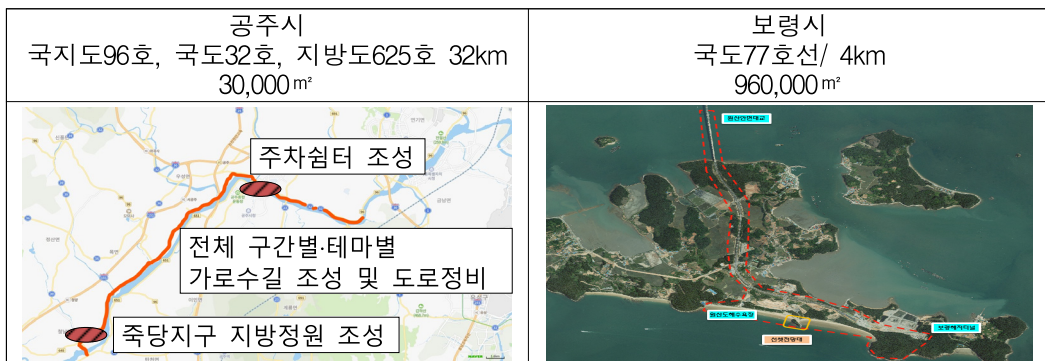
(3) 서해안로(보령시)

보령시는 태안군 고남면에서 국도 77호선 추가로 개통되는 교량과 해저터널과 신흥동 ~ 남포면 ~ 웅천읍 ~ 서천으로 이어지는 35.8km 구간을 제안하였으며, 해저터널 및 원산도 등 도서자원과 대천해수욕장 및 보령 해안을 따라 관광도로를 제안하였다.

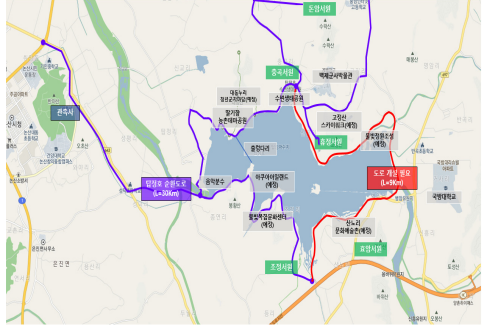
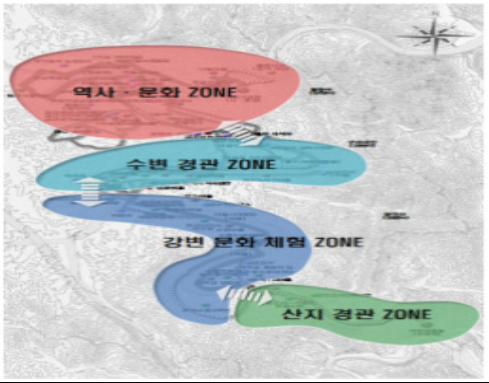
2) 관광도로 정비지구 제안

관광도로 노선에 이어 관광도로 정비지구에 대한 제안도 이루어졌다. 공주시에서는 금강변에 주차쉼터, 가로수길 조성, 도로정비 및 죽당지구 지방정원 조성을 제안하였다. 보령시는 국도77호선 중 원산도를 통과하는 구간 중 원산도해수욕장에 선셋전망대와 해저터널 진출입부에 스마트복합쉼터를, 용두해수욕장 인근에 선셋전망대를 제안하였다. 논산시는 성동면의 금강변 도로에 금강 조망거점을 조성하고, 탑정호를 순환하는 도로에 여러 조망거점 조성을 제안하였다. 당진시는 도비도 주변을 중심으로 순환도로와 전망대휴게소 등을 제안하였다. 금산군은 금강 상류부에 역사문화, 수변경관, 강변문화체험, 산지경관 거점을 조성하고 전망거점을 조성을 제안하였다. 부여군은 백제문화단지 주변 백마강을 중심으로 강변 경관 거점 조성과 논산 강경으로 연결되는 구간에서 금강변 경관 전망거점을, 금강을 따라 서천으로 이동하는 구간에서 금강 및 저수지 경관 거점을 제안하였다. 홍성군은 천수만 해안을 따라 이동하면서 해양 경관 거점과 홍성읍과 내포신도시로 연결되는 벚꽃길을 따라 경관 거점을 제안하였다. 예산군은 예당저수지의 예당관광지 주변과 덕산온천지구와 가야산을 연결하는 구간의 옥계저수지 등에 경관 거점 조성을 제안하였다. 태안군은 북측 끝 이원면의 만대항을 중심으로 해안에 해양 경관거점과 남측 끝 고남면 명목항을 중심으로 해양경관거점 및 안면도 백사장항에서 꽃지해수욕장까지 이어지는 해안도로에 해안경관거점 그리고 서산B지구방조제에서 태안군으로의 진출입부에 경관거점 조성을 제안하였다.

〈그림 4-3〉 관광도로 정비지구 제안 현황



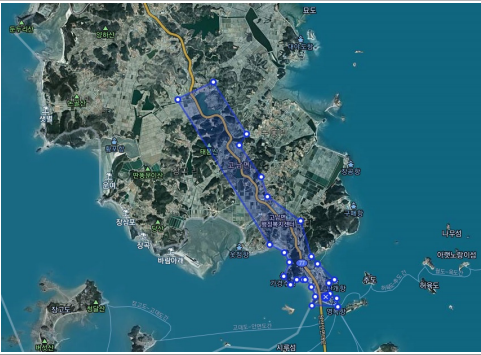
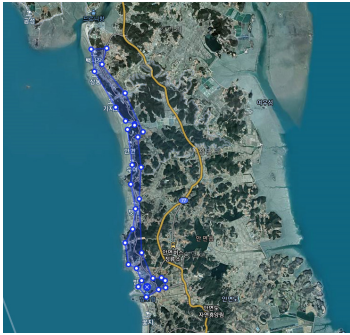
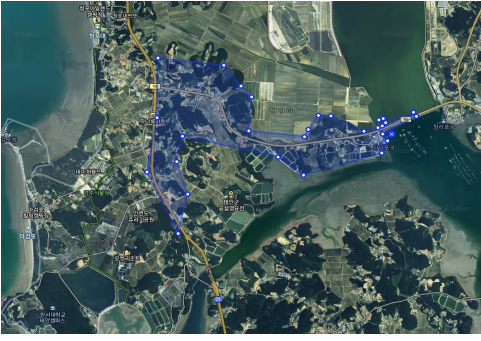
〈그림 4-3〉 관광도로 정비지구 제안 현황(계속)

보령시 국도77호선/ 2.4km, 시도6호선 / 2km 2,400,000m² 	보령시 지방도607호선/ 2.1km, 시도6호선/ 3.7km 1,090,000m² 
논산시 성동면도104호, 성동농도 307호 16,000m² 	논산시 지방도643,68,697호 시도2,12호 면도103호 200,000m² 
당진시 지방도615(대호방조제로) 9.3km 128,608m² 	금산군 지방도601호, 농어촌도로 209,307호, 군도14호 30,600m² 

〈그림 4-3〉 관광도로 정비지구 제안 현황(계속)



〈그림 4-3〉 관광도로 정비지구 제안 현황(계속)

예산군 군도 10,12,17호 8.5km 1,500,000m² 	태안군 지방도 603호선 29.4km 1,000,000m² 
태안군 국도 77호선 1239.4km 6,400,000m² 	태안군 군도 14호선 13.2km 4,200,000m² 
태안군 국지도 96호선 209.2km 4,200,000m² 	

4. 국가관광도로 수요 분석

1) 관광도로 노선

충청남도과 시군에서 제시한 국가관광도로 노선 수요조사에 제안한 내용을 살펴보면, 다음과 같은 특징을 보이고 있다.

(1) 해안도로 조성에 대한 기대

서해안에 위치한 지자체에서는 해안을 따라 이동하며 해안 경관을 즐길 수 있는 관광도로 조성에 대한 기대가 많았다. 가능하면 해안선 가까이 노선이 지정될 수 있도록 제안하고 있다. 그러나 보니 일부 구간에서는 매우 굴곡도가 높으며, 마을길로 연결되어 관광 통행이 발생하면 소통의 문제가 발생할 수 있는 구간도 많았다.

(2) 기존 계획 내용의 반영

금강을 중심으로 금강변 관광도로 조성의 필요성이 부각되었고, 이를 위한 노선 검토 및 사업계획 등이 여러 차례 수립되었다. 이 과정에서 계획된 노선을 제안하고 있다. 이러한 노선은 매우 다양한 테마를 함축적으로 연결하고 있어 관광테마별 노선으로 검토하기에는 세부 구간별로 살펴보아야 하는 어려움이 있다.

(3) 지자체의 주요 개발지역과 연계한 제안

대부분의 지자체 수요는 기존의 관광거점 보다는 새롭게 관광거점으로 만들고 있거나 구상하고 있는 지역에 대한 제안이 이루어지고 있다. 이러한 노선은 국가관광도로로 연결하기 위해서 추가적으로 우회하여 경유하도록 해야 하기 때문에 노선이 길어지거나 이동에 다소 어려워지는 등 연결에 문제를 보이고 있다.

(4) 지역간의 연계성이 미흡

지자체별로 수요를 받았기 때문에 각각의 제안 노선이 서로 연결되지 못하고 있고, 연결을 위해 불합리한 노선을 경유해야 하거나 각 노선별로 도로 형태 및 규모가 달라 원활한 소통의 한계가 있을 수 있다.

2) 관광도로 정비지구

2차 조사에서는 관광도로 정비지구에 대한 수요를 지자체에서 제안하고 있는데, 이에 대한 특징은 다음과 같다.

(1) 지역적 한정된 경관 거점

지자체별로 지역에 조성하고자 하는 관광도로를 선정하다 보니, 정비지구도 지역적으로 한정된 경관을 제공하는 한계를 가지고 있는 지역이 많았다. 일부 구간에 조성된 가로수길을 제안하거나, 주변의 경관이 잘 확인이 되지 않는 지점 등의 제안이 있었다.

(2) 너무 광범위한 지구 제안

정비지구는 차량 동선과 연결되어 있으면서 쉼터의 역할 및 타 지역의로 관광안내, 주변경관의 조망 등의 기능을 하는 곳이나 제안한 지역은 대규모 지역을 제시하고 있어 정비지구 선정에 어려움이 있다.

(3) 타 시설이 많은 지역을 제시

정비지구는 잠시 머물다 가는 지점으로서 주차장 등을 위한 충분한 공간이 조성될 수 있는 지역이어야 하나 그러기에는 이미 타 시설이 갖추어져 있어 정비 또는 확충이 어려운 지역도 포함되어 있었다.

(4) 유사지역에 여러 거점을 제안

관광도로 제안 노선에 여러 지역을 정비지구로 제안하고 있는 경우가 있었다. 해당 노선의 다양한 경관을 제공하는 지점이 있을 수 있으나, 여러 지역을 연결하여 조성하는 국가관광도로라는 점에서 한 지역에 여러 거점을 조성할 수 없기 때문에 각 지점에 대한 세부적인 검토를 수행해야 하는 한계가 있었다.

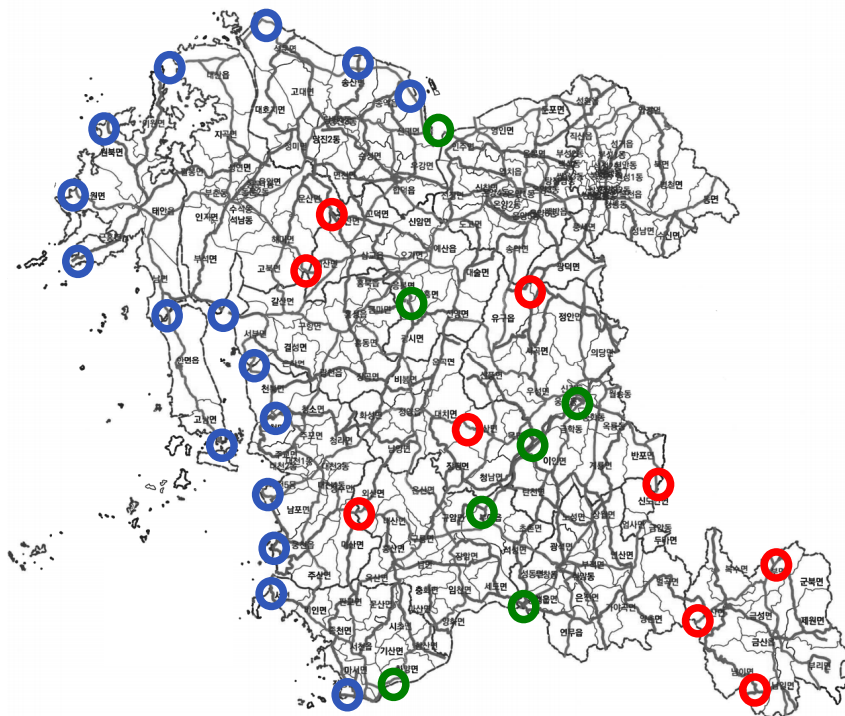
제5장 충남 국가관광도로 조성방안

1. 충남 국가관광도로 노선 선정에 위한 주요 거점

1) 관광도로의 경관 조망 기능

관광도로의 중요한 역할로서 경관에 대한 조망이 매우 큰 비중을 차지하고 있다. 특히, 해안 및 산악 지형에서는 해안도로와 고도가 높은 지역에서의 조망을 많은 관광객이 기대하고 있다. 따라서 지역적 특성을 고려한 경관 조망이 뛰어난 지역을 우선적으로 고려해야 한다.

〈그림 5-1〉 주요 경관 조망 지점(해안_파랑, 산림_빨강, 하천_초록)

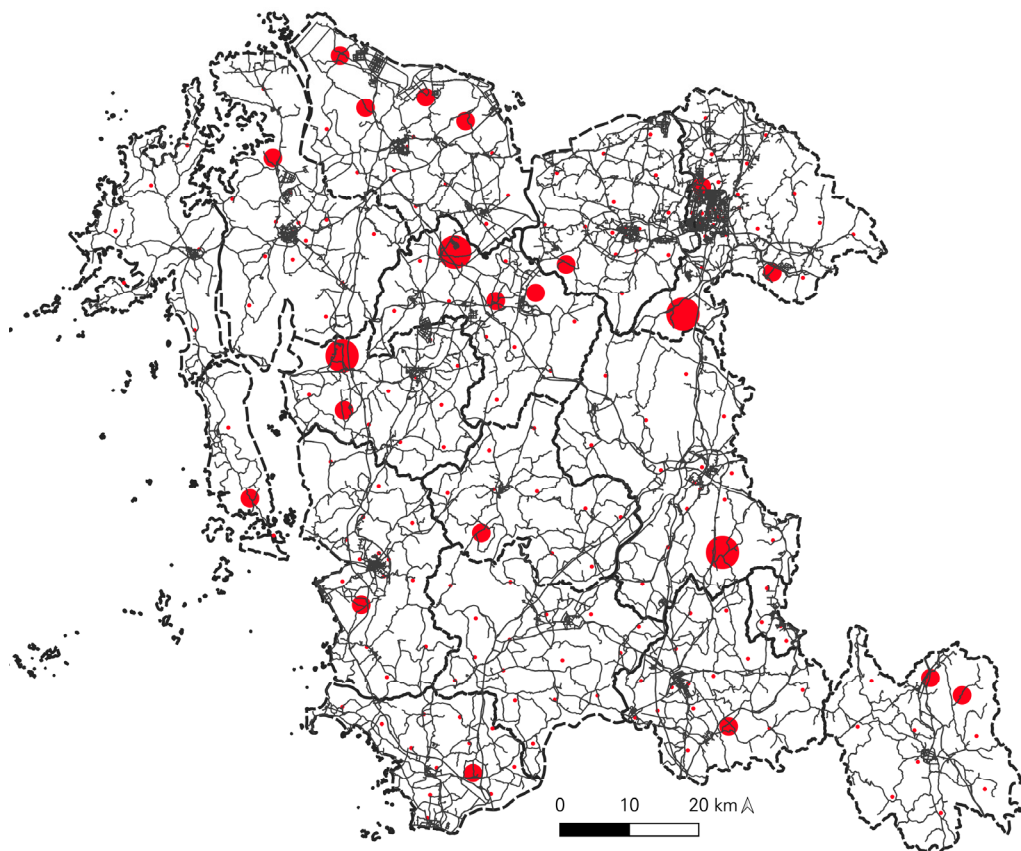


내륙에서는 하천 및 호소와의 관계 속에서 경관 조망을 할 수 있는 지역을 통과하는 도로를 주의 깊게 고려해야 할 필요가 있다.

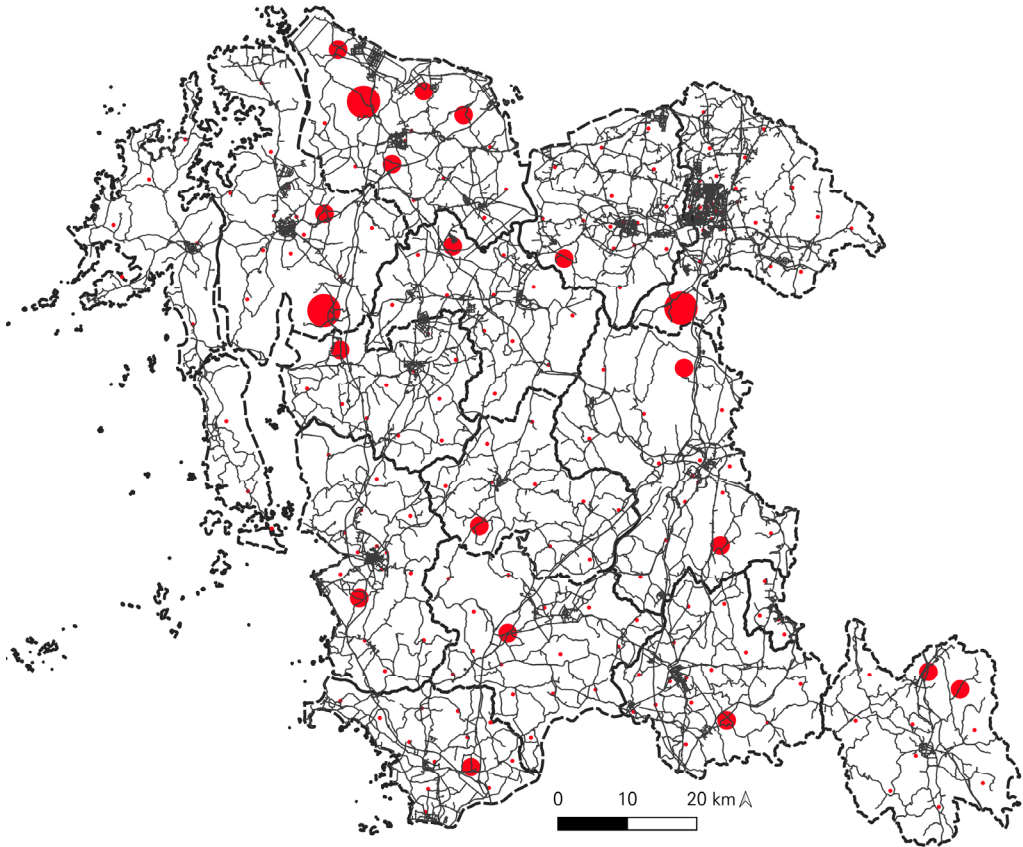
2) 관광자원과의 접근성을 고려

다양한 형태의 지역자원이 충남에는 많이 분포하고 있다. 자연생태자원, 경관자원, 문화자원, 관광자원 등 특성에 따라 집중되어 있는 지역을 통과하는 도로에 집중해야 할 필요가 있다.

〈그림 5-2〉 다양한 지역자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점



〈그림 5-3〉 다양한 지역자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점



위의 도면에서 주변의 많은 지역자원과의 접근성이 가장 좋은 도로 지점을 중심으로 관광도로 안내 거점지역으로 조성하고, 주변 지역자원과의 순환노선을 지역내에서 정비 하면 지역 내에서 머물러 다양한 자원을 통해 관광을 즐길 수 있도록 유도하는 기능을 기대할 수 있다.

2. 충남 국가관광도로 특성별 노선 선정 및 조성 방안

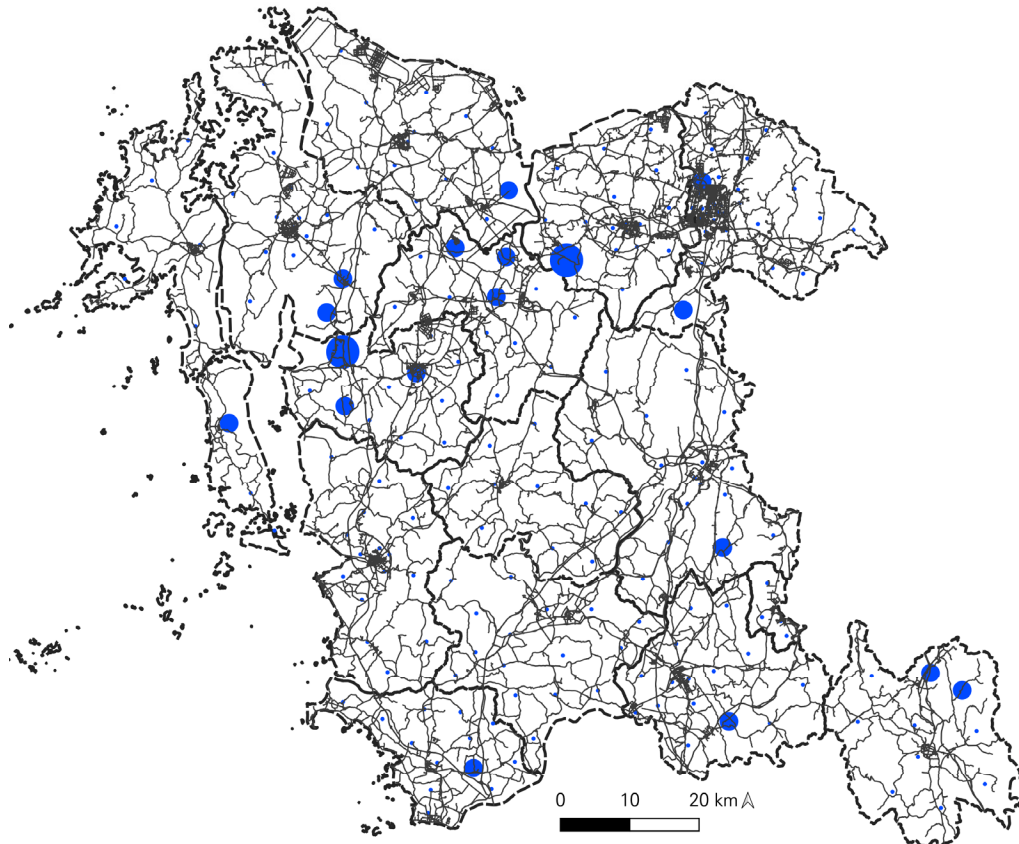
지역자원의 특성에 따라 유사한 기능으로 연결하는 노선을 선정하여 특화하고 연결 도로망의 형태, 디자인, 가로수 및 주변 기반시설을 정비하여 보다 특정 이미지를 강조 하여 특별한 경험을 제공하는 관광도로 노선을 선정할 수 있을 것이다.

1) 명품 경관 노선 검토

지역의 주요 경관 자원의 접근성이 우수한 지점을 중심으로 연결하는 노선을 선정하여 경관자원을 둘러볼 수 있는 특화 노선으로 조성할 수 있다.

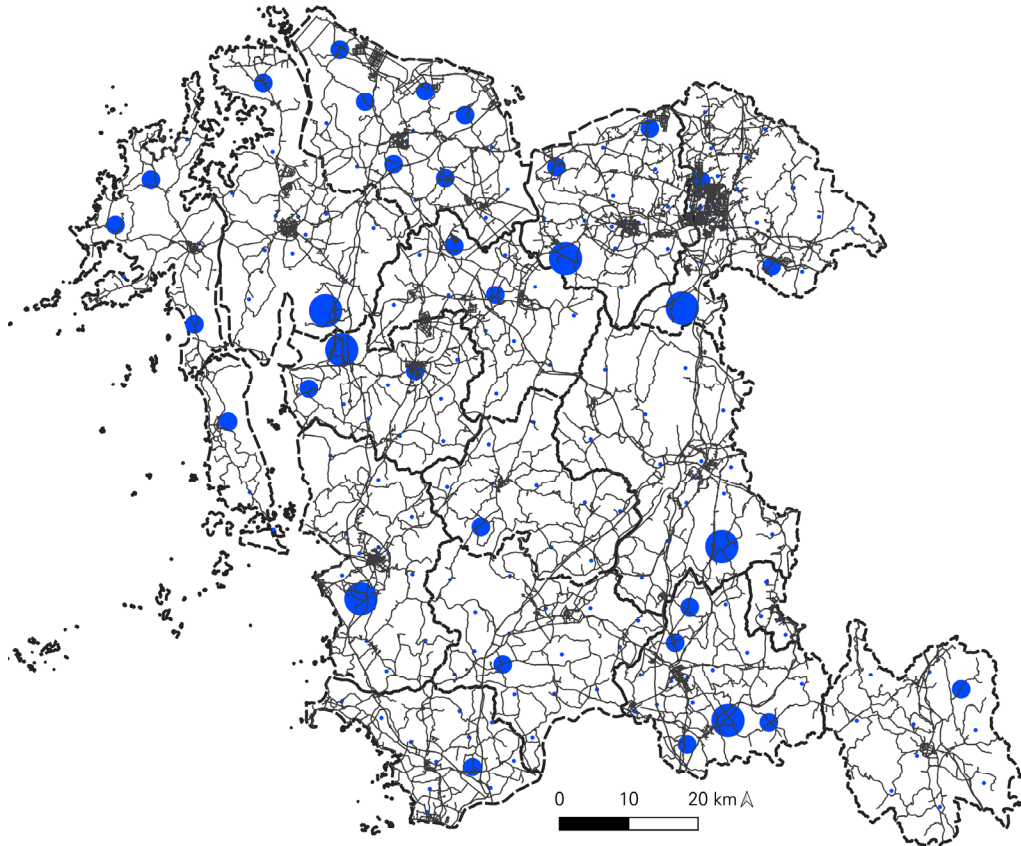
5km 이내에 경관 자원 접근성이 우수한 도로는 아산 도고와 홍성 갈산을 연결하는 도로로서, 아산 도고에서 국도 21호선을 따라 홍성까지 가서 국도 29호선을 따라 홍성 갈산면에 이르는 노선과 아산 도고에서 국도 21호선을 따라 예산까지 가서 예산읍에서 국도 45호선으로 따라 덕산까지 가고, 다시 국도 40호를 따라 홍성 갈산까지 이르는 약 50km 이내의 노선이다.

〈그림 5-4〉 지역의 경관자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점



이 노선에는 세계꽃식물원, 예산사과, 추사고택, 삽교평야, 성삼문유허지, 예당호, 충의사, 덕산온천, 가야산, 수덕사, 용봉산, 홍주읍성, 홍주의사충, 이응노생가기념관, 김좌진생가지 등 자연과 역사가 어우러진 명품 경관을 즐길 수 있다.

〈그림 5-5〉 지역의 경관자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점



10km 이내에 경관 자원 접근성이 우수한 도로는 천안 광덕~아산 도고까지 노선은 국도 21호선을 따라 아산 온양까지 가서 지방도 623호선으로 천안 광덕까지 연결되며, 신정호관광지, 온양온천, 온양민속박물관, 은행나무길, 현충사, 외암마을 및 광덕산 설경 등 우수한 경관자원이 있고, 서산 고북~홍성 갈산까지 노선은 국도 29호선을 따라 남북으로 연결되며, 해미읍성, 한용운생가지 등의 자원이 있다. 공주 계룡~논산 가야곡을 연결하는 노선은 국도23호선을 따라 논산 동지역까지 가서 지방도 643호선을

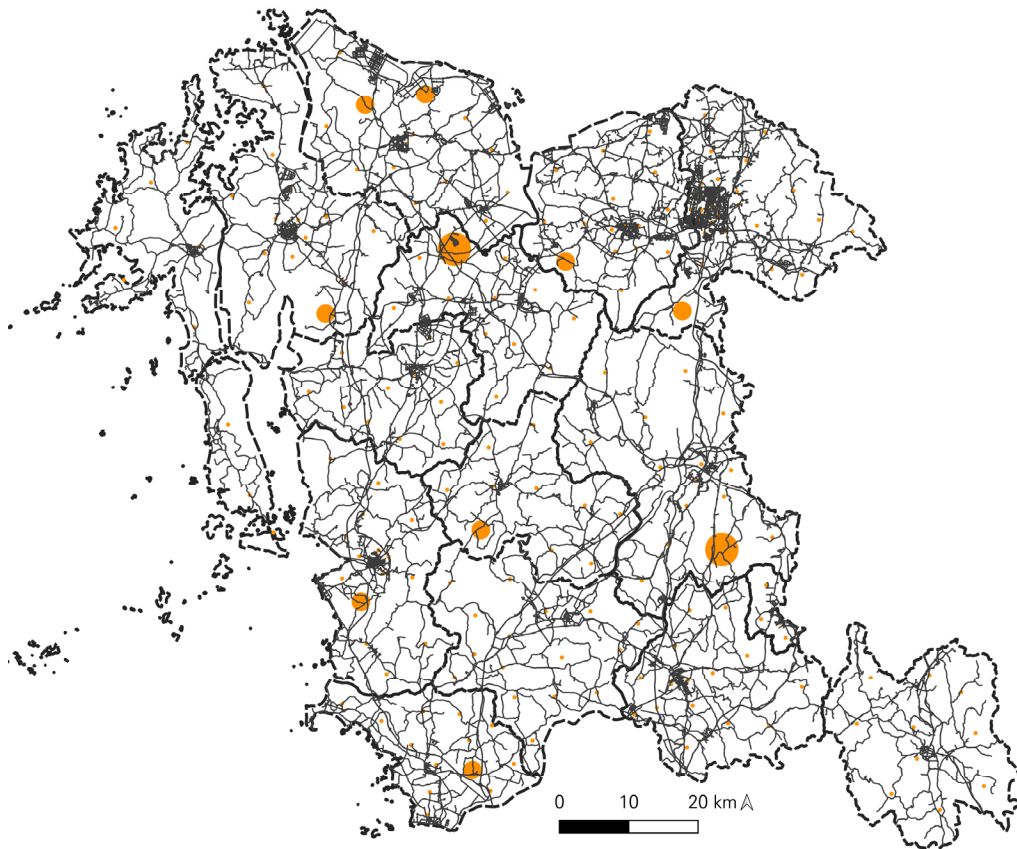
따라 가야곡까지 이르는 도로로, 갑사, 계룡산, 향적산, 노성산성, 관촉사, 탐정호 등이 있다.

일정거리가 떨어져 있지만 보령 남포지역도 접근성이 우수한 도로가 있는 지역으로 보령 남포에서 홍성 갈산, 서산 고북, 아산 도고, 천안 광덕, 공주 계룡, 논산 가야곡으로 연결하는 명품경관도로 노선을 고려할 필요가 있다.

2) 관광자원 위락 노선 검토

지역의 주요 관광지 및 위락시설이 위치한 지역을 연결하여 여행의 즐거움과 놀거리를 제공하는 관광도로 노선을 특성화 할 수 있을 것이다.

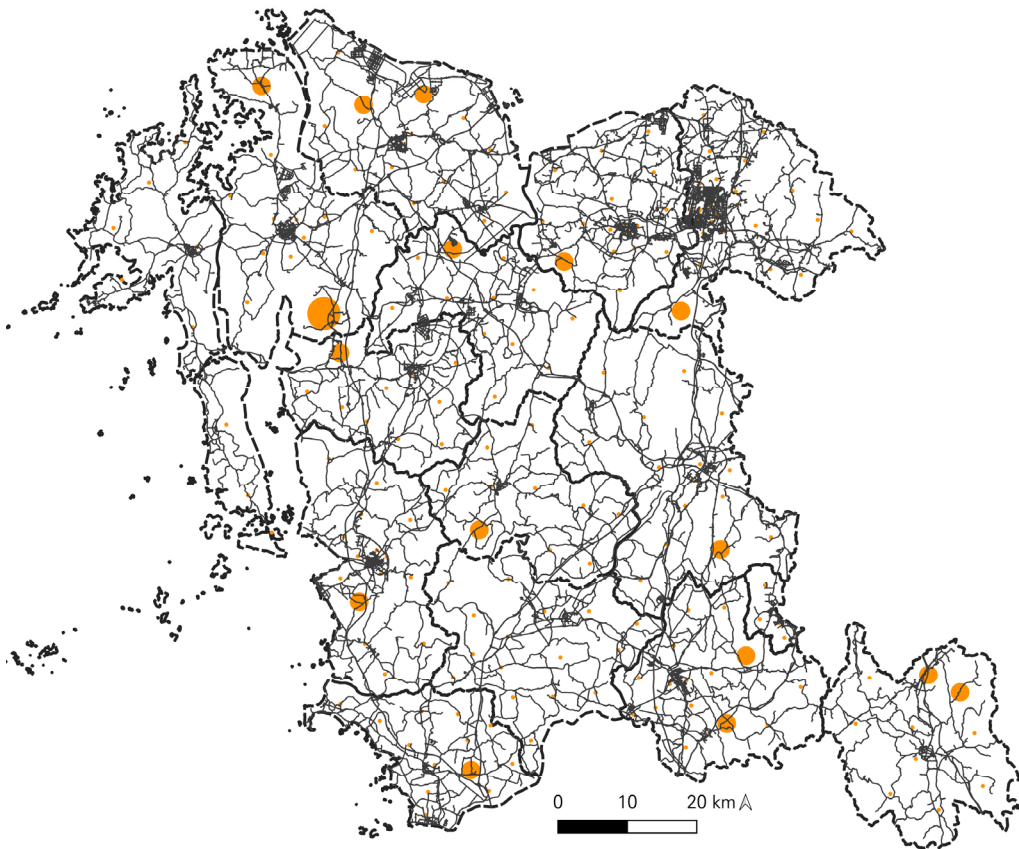
〈그림 5-6〉 지역의 관광자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점



5km이내의 관광자원과 접근성이 우수한 도로는 예산 고덕과 공주 계룡지역으로 이 두지역을 연결하기 위해서 아산 국도 21호선, 43호선을 거쳐 공주 국도 23호선을 따라 연결할 수 있다.

예산 고덕에는 덕산온천관광지, 세심천온천호텔, 용현자연휴양림, 예당관광지 등과 윤봉길기념, 추사고택 등 역사관광자원이 위치하고 있으며, 공주 계룡에는 곰나루관광단지, 풀꽃문학관, 역사박물관, 고마아트센터, 국립공주박물관, 계룡산도예촌, 자연사박물관, 계룡산국립공원, 계룡산유스호스텔, 박동진판소리전수관, 석장리박물관, 이안숲속, 지당세계만물박물관, 파충류곤충체험관 등 백제고도로서의 역사관광자원과 국립공원으로서의 자연관광자원으로의 접근이 용이한 지역이다.

〈그림 5-7〉 지역의 관광자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점



10km이내의 관광자원과 접근성이 우수한 지역은 서산 고북 지역으로 간월도관광지, 조류담사과학관, 남당항, 해미읍성 및 홍주성역사관, 한국고건축박물관, 덕산온천관광지 등이 있어 방조제 및 해안관광과 역사관광자원으로의 접근이 용이한 지역이다.

그리고 이외 서산 대산~당진 고대, 송산으로 이어지는 루트(난지도, 도비도, 심길포, 웅도, 왜목마을, 장고항, 성구미, 안섬포구, 한진포구, 삼선산수목원, 아미미술관 등)와 예산 고덕~아산 도고~천안 광덕으로 이어지는 루트(덕산온천, 추사고택, 선장저수지, 신정호관광지, 아산온천, 광덕산 등)와 공주 계룡~논산 연산, 가야곡으로 이어지는 루트(곰나루관광단지, 계룡산국립공원, 백제군사박물관, 양촌자연휴양림, 선사인랜드 등)와 청양 남양~보령 남포~서천 기산으로 이어지는 루트(칠갑산자연휴양림, 고운식물원, 보령머드박물관, 대천해수욕장, 보령석탄박물관, 개화예술공원, 희리산자연휴양림, 국립해양생물자원관, 국립생태원, 금강하구둑관광지, 한산모시관 등) 및 금산 추부, 군북지역(금산인삼관, 서대산드림리조트, 금산역사문화박물관 등)도 주변 관광자원과의 연계가 비교적 좋은 지역이다.

3) 문화자원 체험 노선 검토

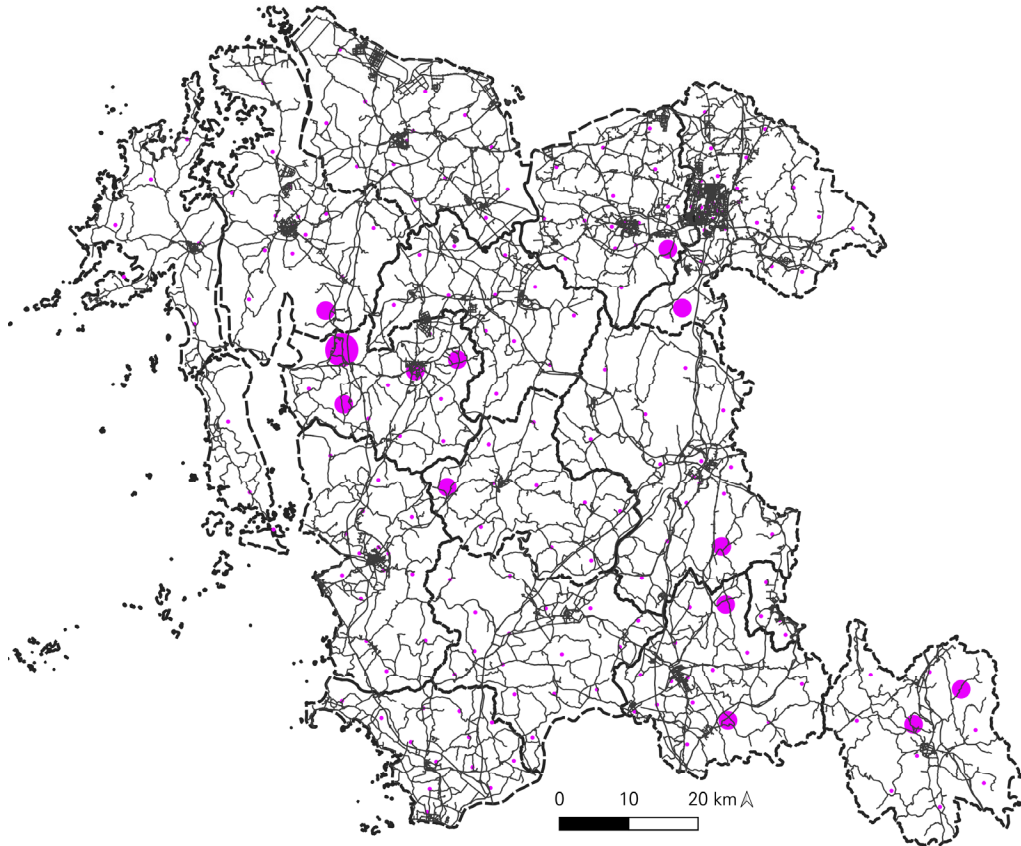
지역의 주요 문화시설이 위치한 지역을 연결하여 여행 가운데 지역의 문화를 체험할 수 있는 관광도로 노선을 특성화 할 수 있을 것이다.

5km이내에서 다양한 문화자원과의 접근이 용이한 지역은 홍성 갈산지역으로 홍성군의 문화자원과 함께 서산 및 청양 화성지역까지 확대가 가능한 지역이다. 이지역의 문화자원으로는 간월암, 김좌진생가, 한용운생가, 거북이마을, 홍주의사총, 수덕사 등이 있으며, 주변지역에는 개심사, 해미읍성, 내포보부상, 충의사, 대흥슬로시티, 봉암장수마을, 문당환경농업마을, 다락골 줄무덤, 청양고추문화마을 등 지역의 문화를 담고 있는 자원이 풍부하다.

10km이내에서 다양한 문화자원과의 접근이 용이한 지역은 홍성 갈산지역, 천안 광덕지역, 논산 가야곡지역으로 그 주변지역과 연계하여 아산 배방~천안 광덕(현충사, 맹씨행단, 외암마을, 광덕사), 공주 계룡~논산 상월, 가야곡을 연결하는 루트(갑사, 동학사, 신원산, 논산명재고택, 개태사, 돈암서원, 관촉사)와 금산 금성, 군북지역

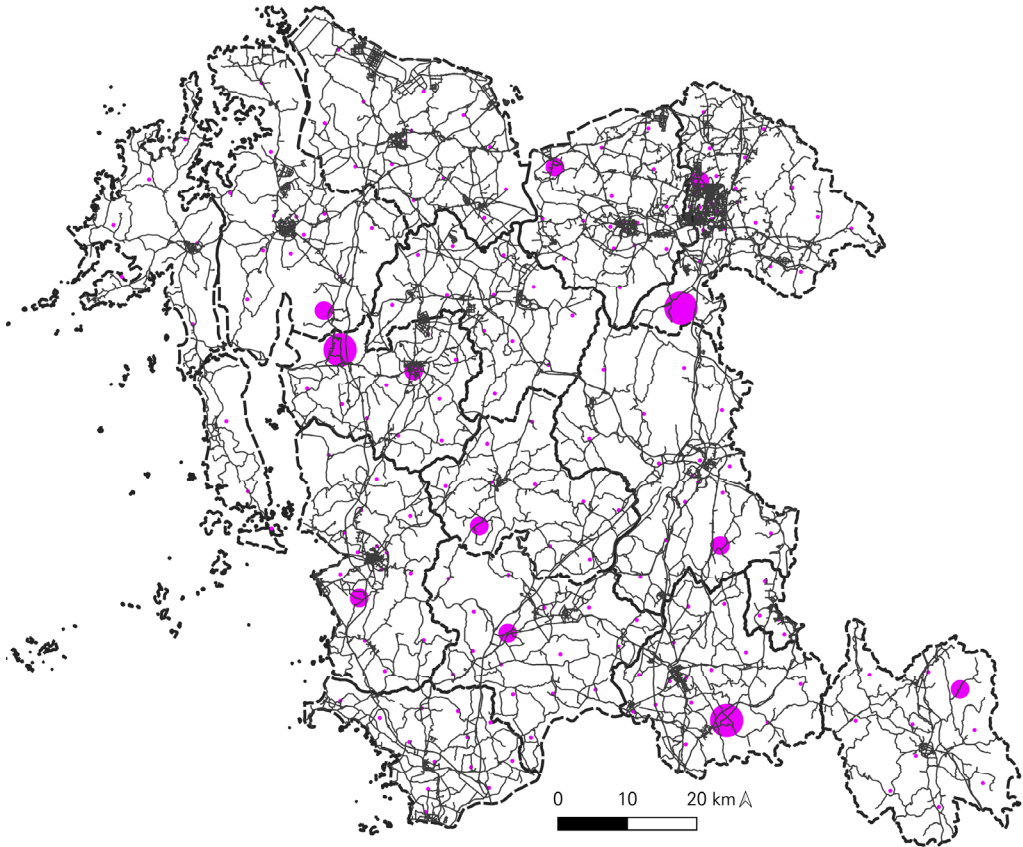
(직백의총, 보석사)에 호국, 불교, 유교 등의 문화자원을 통해 지역의 삶의 문화, 정신적 문화, 자연과 함께 하는 문화 등을 체험하고 삶의 재충전 시간을 제공하는 관광루트로 활용할 수 있다.

〈그림 5-8〉 지역의 문화자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점



그 외지역으로 청양의 장곡사, 고추문화마을, 다락골줄무덤, 보령의 성주사지, 무량사, 부여의 홍산동헌, 성흥산성, 부소산성, 정림사지 등의 자원과도 연계하여 충남의 종교적인 문화와 삶을 주제로 한 테마관광루트로 활용할 수 있을 것이다.

〈그림 5-9〉 지역의 문화자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점

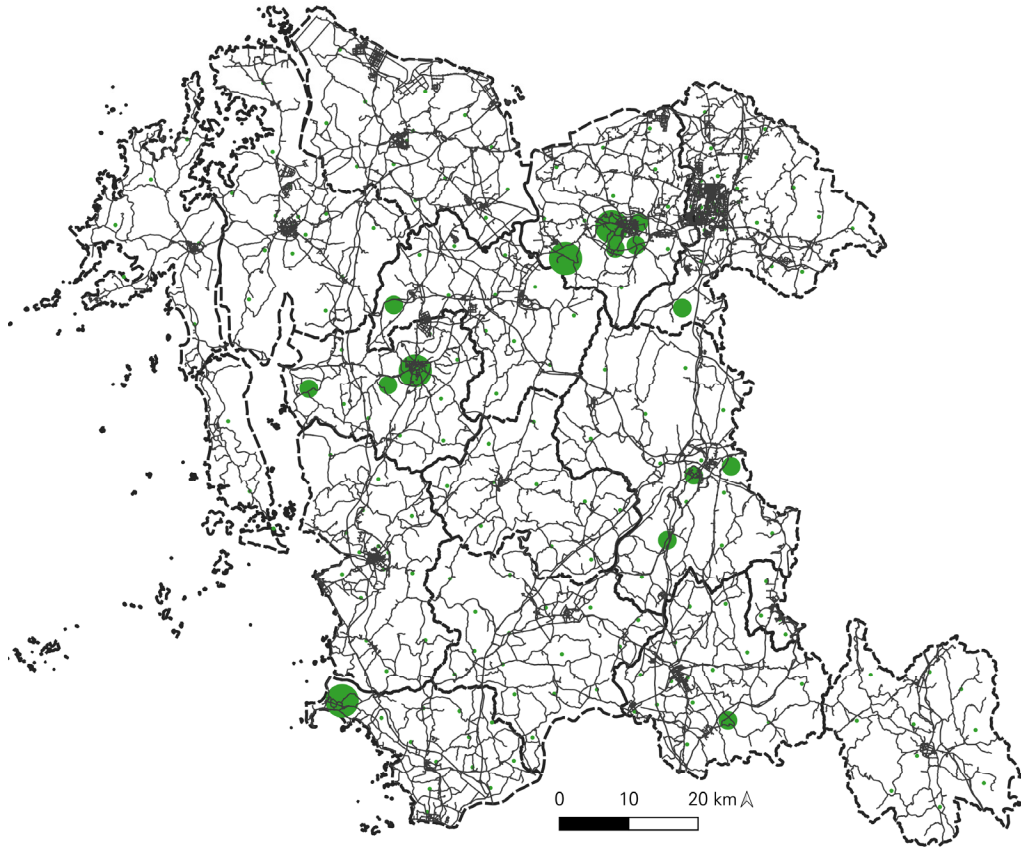


4) 자연자원 힐링 노선 검토

지역의 주요 자연생태 자원을 활용하여 충남의 자연경관 및 생태환경을 이용한 힐링 체험 활동을 제공하고, 심신의 활력을 불어 넣을 수 있는 여행을 위한 관광도로 노선으로 특성화할 수 있을 것이다.

5km이내에서 자연자원과의 접근성이 좋은 아산 도고에서 온양까지로 추사고택, 천년의 숲길(봉곡사), 광덕산, 곡교천 은행나무길, 배방산 등의 자원이 있고, 홍성읍 중심으로 홍주성 천년여행길, 용복산, 수암산, 가양산, 오서산 등과 천수만의 속동전망대, 죽도 등의 자원이 있다. 또한 서천 서면으로 마량리동백나무숲, 선도리갯벌체험장 등이 있으며, 그 외 공주 동지역으로 정안천생태공원, 산림휴양마을 목재체험관 등이 있다.

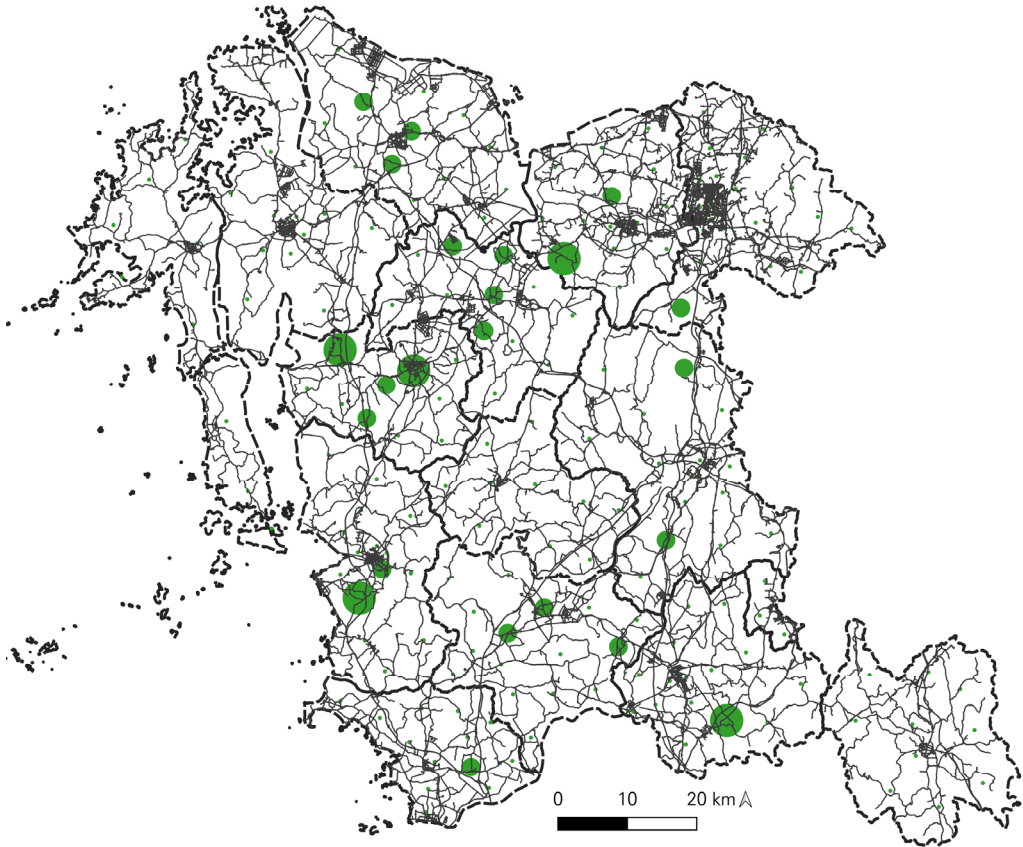
〈그림 5-10〉 지역의 자연자원과의 접근성(5km이내)이 좋은 지점



이 지역은 주로 산림자원과 해안 및 하천변의 자연경관 및 생태환경을 중심으로 휴양 공간 제공을 테마로 한 힐링 체험 활동 루트로 활용할 수 있다.

10km이내에서 자연자원과의 접근성이 좋은 지역은 이 지역은 주로 산림자원과 해안 및 하천변의 자연경관 및 생태환경을 중심으로 휴양 공간 활용한 관광도로 조성 가능할 것이다. 주요 루트는 5km의 경우와 유사한 지역과 함께 당진 동지역을 중심으로 아미산, 예산 응봉의 예당관광지, 보령 남포의 성주산자연휴양림, 논산 가야곡의 탐정 저수지 등과 부여 규암의 궁남지, 서천 기산의 신성리갈대밭 등의 자연자원을 활용한 관광루트 개발이 가능할 것이다.

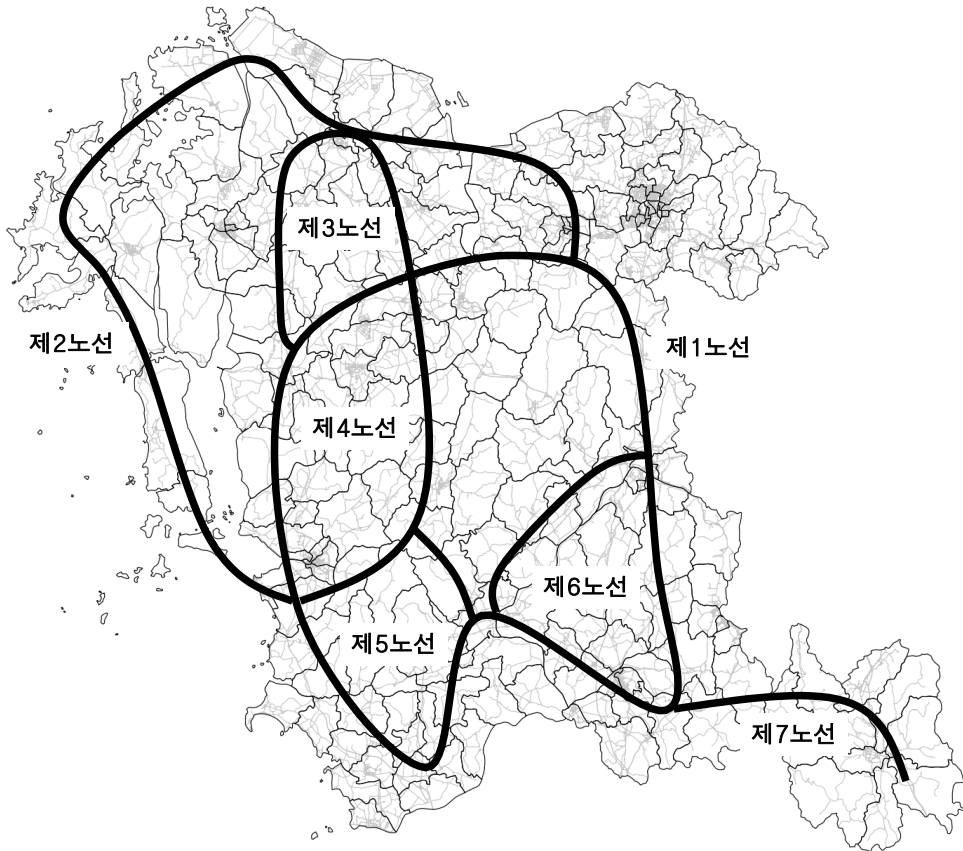
〈그림 5-11〉 지역의 자연자원과의 접근성(10km이내)이 좋은 지점



5) 국가관광도로 노선 검토의 종합

지역의 수요와 함께 자원의 특성에 따라 검토한 노선을 종합해 보면, 천안, 아산, 예산, 홍성, 보령, 서천, 부여, 논산, 공주로 순환하는 형태의 제1노선이 도출되고, 아산, 당진, 서산, 태안, 보령, 서천으로 연결되는 서해안 중심의 제2노선이 도출된다. 또한 예산, 당진, 서산, 홍성을 연결하는 내부 순환 제3노선과 예산, 청양, 보령, 홍성을 연결하는 내부 순환 제4노선, 보령, 서천, 부여, 청양을 연결하는 내부 순환 제5노선, 공주, 부여, 논산을 연결하는 내부 순환 제6노선 및 논산과 금산을 연결하는 제7노선으로 구분할 수 있을 것이다.

〈그림 5-12〉 충남 국가관광도로 노선 검토 대상



6) 노선별 조성 방향

(1) 제1노선(내륙순환관광도로)

제1노선은 충남의 내륙지역을 순환하는 노선으로서 북측으로는 내포문화, 남측으로는 백제문화를 대표한다고 할 수 있다. 따라서, 내륙순환관광도로는 역사문화자원을 중심으로 탐방할 수 있도록 조성할 수 있다.

역사적으로 중요 사건을 중심으로 탐방자원을 연계하는 방안을 모색해 볼 필요가 있다. 고대 문명의 발전을 나타내는 구석기, 신석기, 청동기, 철기의 문화 및 생활상을 알 수 있는 자원들을 연결하고, 삼국시대 및 일제침략기와 근현대를 볼 수 있는 역사의

파노라마 루트로 조성하는 것을 제안한다. 내포의 중심지 홍성, 백제의 고도 공주, 부여와 함께 산업의 발자취를 따라 서천과 강경 및 현재 충남의 수위도시로서의 천안, 아산을 연결하여 역사적 흐름을 따라가는 노선과 장소들로 구성한다.

(2) 제2노선(서해안관광도로)

제2노선은 충남의 해안을 따라 자연경관 및 해양자원을 중심으로 탐방하는 노선으로서 경기도의 해안노선과 전라도의 해안노선을 연결하는 서파랑길의 충남 구간이라고 할 수 있다. 특히, 국도77호선 중 태안 안면도와 보령 원산도 및 대천을 연결하는 교량과 해저터널은 지역의 중요 관광자원이 될 수 있다. 이 지역은 도서와 갯벌 및 천수만, 가로림만, 아산만 등 다양한 해양 및 해안의 아름다운 해수욕장, 사구, 철새 도래지 등을 비롯한 멋진 경관을 즐길 수 있을 뿐만 아니라 항포구를 중심으로 한 어촌마을과 연안산업단지를 비롯한 담수호 및 관광지를 둘러 볼 수 있는 노선으로 석양의 멋진 노을과 함께 드라이브를 즐길 수 있는 노선으로 구성한다.

(3) 제3노선(내부순환관광도로_내포관광도로)

제3노선은 내륙순환관광도로와 서해안관광도로를 연결하여 순환하는 노선으로서 내포지역을 대표하는 관광도로라 할 수 있다. 이 노선은 다양한 역사적 인물을 중심으로 탐방할 수 있는 루트로 특성화할 수 있다. 홍성을 중심으로 한 김좌진, 한용운, 윤봉길 등 수많은 인물과 그의 생애를 통해 그 시대와 현 시대에서 갖추어야 할 정신적 유산을 계승하고 이를 통해 새로운 도전과 힘을 얻을 수 있는 내용을 담은 탐방 프로그램을 개발한다. 또한, 외부로부터 종교적 영향을 받았는데, 특히 천주교 성지가 많은 지역으로 이를 활용한 탐방 루트로서의 기능을 부여할 수 있을 것이다. 보행길로 조성된 순례길의 시종점 등과 연계한 쉼터 및 안내소 등을 운영할 수 있다. 이와 함께 지역에서 갖추고 있는 위락시설로서의 온천은 심신의 안정과 치유로서 여행의 고단함을 해소하는 자원으로 활용한다.

(4) 제4노선(내부순환관광도로_금북정맥탐방관광도로)

제4노선은 금북정맥을 중심으로 형성된 노선으로 지역의 주요 산림자원을 탐방하는

등산로와 삽교천 및 무한천을 중심으로 특화마을을 중심으로 한 특성화 노선이라 할 수 있다. 예산의 예당호와 슬로시티, 친환경농업, 하천의 발원지 등 주요 하천과 저수지 그리고 그 중심에 있는 마을의 이야기를 활용할 필요도 있다.

이 노선은 등산과 연계하여 지역의 탐방할 수 있도록 하는 것으로 출발과 도착이 다를 수 있어 이를 연계하는 교통수단을 적용하여 지역 방문을 촉진할 수 있도록 지원하며, 산림의 생태와 함께 천변을 따라 형성되어 있는 생태공원을 활용하여 다양한 볼 거리를 제공하도록 한다.

(5) 제5노선(내부순환관광도로_자연문화탐방관광도로)

제5노선은 서해안, 금강, 산림이 어우러진 노선으로서 자연과 이와 함께 형성된 지역의 문화를 탐방하는 루트로 특성화 할 수 있다. 해양의 해수욕장과 국립해양생태원을 비롯한 갯벌자원, 금강하구둑 및 철새도래지, 갈대밭, 한산모시관, 생활사박물관, 칠갑산 천문대, 고운식물원, 냉풍욕장, 개화예술공원, 석탄박물관 등 자연과 문화가 잘 표현된 자원을 통해 자연과 함께 형성되어 온 우리의 삶을 되돌아 보고, 그것을 통해 새로운 삶을 살아가게 하는 탐방 루트로 개발할 수 있다.

(6) 제6노선(내부순환관광도로_백제유교탐방관광도로)

제6노선은 백제고도이며, 유교문화의 중심지로서 많은 문화자원을 갖춘 지역이다. 백제 역사를 알 수 있는 자원과 유교문화를 대표하는 자원을 중심으로 순환하는 탐방 노선으로 특화할 수 있을 것이다.

공주와 부여 중심의 고도 관련 유적과 박물관을 중심으로 루트를 만들고, 논산을 중심으로 한 유교자원으로서 서원 등을 통해 지역의 대표 문화를 경험할 수 있는 테마로 연계할 필요가 있다. 공주 및 백제 박물관과 공산성, 부소산성 등을 중심으로 한 고도의 모습을 스마트 기술을 통해 다양하게 풀어 보고, 상상의 나라를 펼쳐 볼 수 있도록 스마트 해리티지로서 조성할 필요가 있다.

(7) 제7노선(특화관광도로_산천탐방관광도로)

제7노선은 논산, 계룡, 금산의 산악지역을 연결하며, 금강의 상류지역이라는 점을

활용하여 잠시 쉼을 위한 탐방 루트로 조성할 수 있다. 이 루트는 타 시도와의 연계가 필요한 루트로서 전북의 무주·진안·장수와 연계하여 산림환경을 활용한 캠핑 및 레저를 즐길 수 있는 노선으로 조성할 필요가 있다.

이 노선에는 향적산 산림복지단지, 대둔산, 금성산, 월영산, 진악산, 서대산 등 산림으로 둘러싸여 있으며, 금산의 적벽강 비단물길에서 캠핑을 하면서 즐길 수 있는 지역 등 산천의 아름다움과 함께 야간의 하늘의 별과 달 그리고 물에 비친 달의 모습을 보면서 자연의 소리를 벗 삼아 즐길 수 있는 감성 루트로 조성할 수 있다.

3. 충남 국가관광도로 정비지구 선정 및 조성 방안

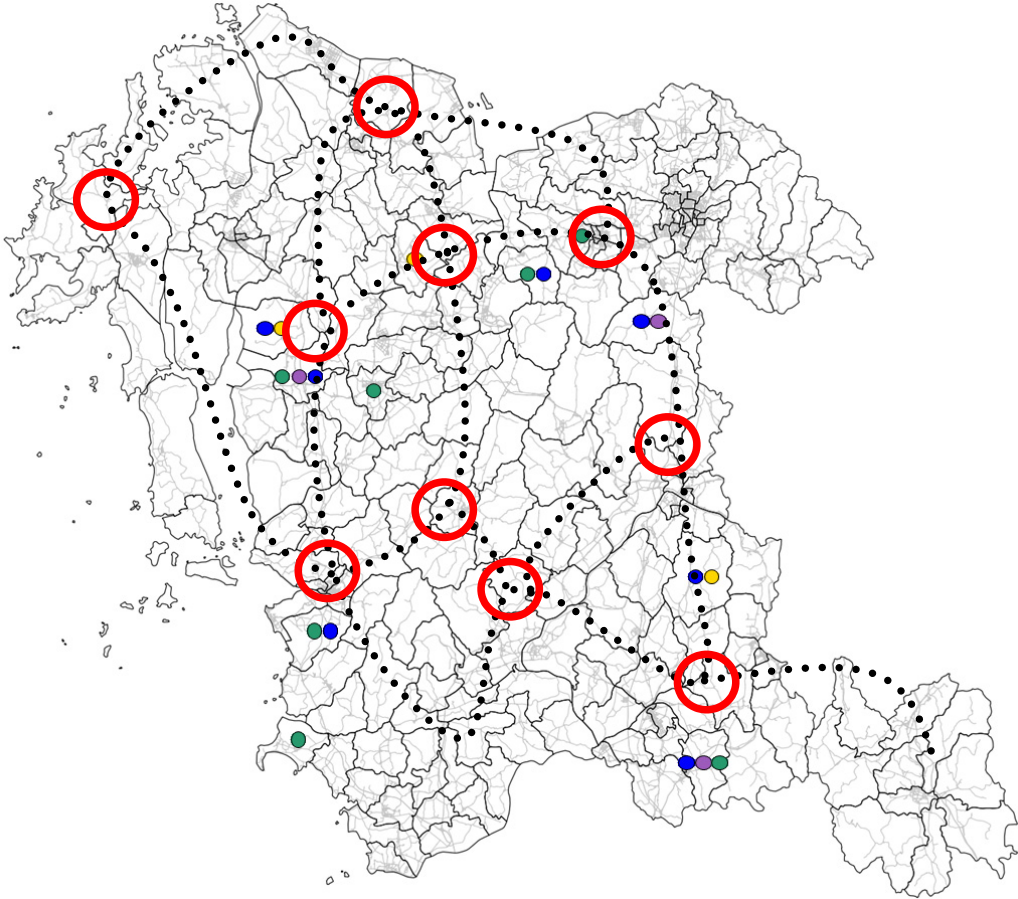
다양한 충남의 자원들과 접근성이 우수한 지점을 중심으로 자원 특성을 고려한 루트를 선정하고 이 루트들간 연결이 이루어지고 있다. 따라서 충남 국가관광도로 노선들을 연결하는 지점에서 잠시 쉬고 관광안내를 받으며 주변의 경관을 즐길 수 있는 정비지구를 조성하여 충남 여행의 시작과 끝을 맺을 수 있도록 유도하는 것이 필요하다.

또한, 지역의 정비지구 수요는 기존의 다양한 지역자원을 연계할 수 있는 주요 지점으로 인식되는 곳으로서 이를 고려한 정비지구 선정이 필요하다. 기존의 자원 특성별 접근성이 우수한 지역들을 표시하면 다음과 같다.

경관자원, 관광자원, 문화자원, 자연자원 등의 접근성이 우수한 도로망을 갖추고 있는 지역을 종합하여 보면, 홍성 갈산과 논산 가야곡지역이 문화, 경관, 자연자원과의 접근성이 우수한 지역으로 분석되었으며, 자연 및 경관자원의 접근성이 우수한 지역은 아산 도고, 보령 남포지역이었고, 천안 광덕은 경관과 문화자원 접근성이, 서산 고북은 경관과 관광자원 접근성이 우수한 것으로 분석되었다. 또한, 아산 온양, 홍성읍, 서천 서면 등에서 자연자원과의 접근성이 우수했으며, 예산 고덕은 관광자원과의 접근성이 우수한 것으로 분석되었다.

이들 지역은 검토 대상인 루트와 연결되어 있으며 여러 루트와 만나는 절절지역으로서 여행의 시작과 끝으로 활용하기 용이할 뿐만 아니라 타지역으로 이동할 때 잠시 쉬면서 충남 지역으로 유도하기 위한 안내 기능에 적합하다.

〈그림 5-13〉 충남 국가관광도로 정비지구 검토 지점



이러한 지점으로는 서해안노선과 내륙순환노선이 만나는 아산 온양, 보령 남포 지역과 내부순환노선과 내륙순환노선이 만나는 예산 고덕, 홍성 갈산, 부여 구룡, 규암, 공주 동지역, 논산 가야곡 등이 여기에 속한다. 또한, 서해안노선 중 중간에 쉼터를 조성하기 위해서 태안 소원지역에도 정비지구가 필요할 것으로 사료된다.

이들 중에서 다양한 자원의 특성들이 많이 중첩되는 지점으로 홍성 갈산(천수만 AB방조제와 서해안고속도로가 연결되는 지점), 논산 가야곡(탐정호 지역)을 우선적으로 추진하고, 보령 남포(해저터널, 서해안고속도로가 연결되는 지점), 아산 배방(천안아산

KTX, 천안당진고속도로와 연결되는 지점) 등을 후속 정비지구로 추진하여 충남의 관광도로간 연계 및 거점으로 조성할 경우 충남 여행을 보다 원활하고 다양한 자원으로 이동할 수 있는 여건을 조성하여 충남 지역의 관광 활성화에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

정비지구는 국토교통부에서 추진하는 스마트 복합쉼터 모델을 적용하여 조성하도록 한다. 스마트 복합쉼터는 국토교통부와 지자체간 협력을 통해 관광도로 이용자들이 휴식과 편의를 제공받는 공간으로 스마트 기술을 접목하여 1개소당 6천㎡이상의 규모로 국비 20억원과 지자체 매칭펀드로 총 30억원 이상을 투입하여 조성한다.

스마트 복합쉼터는 2020년에 5개소(인제 (하늘내린산채), 옥천(대청호반), 부안(곰소염전), 고흥(팔영대교), 하동(이화)), 2021년에 8개소(영월(단종향기), 횡성(우천새말문화), 괴산(운전섬, 마음섬), 김제(새만금지평선), 영광(THE 영광), 울진(금강송), 남해(두모마을), 산청(산청 머뭍))가 선정되어 사업이 추진되고 있다.

〈그림 5-14〉 충남 국가관광도로 정비지구 내 스마트 복합쉼터(예시)



출처 : 국토교통부, 보도자료(2021.10.22.)

제6장 결론 및 향후 연구과제

1. 연구의 요약 및 정책제언

차량과 도로의 발달, 사람들의 생활패턴과 사고의 전환 등으로 인해, 도로에 대한 사람들의 접근이나 이용방식이 과거와 많은 차이를 보이고 있다. 과거의 도로는 사람이나 물자를 지역 간에 연결시켜주는 “연결통로”로서만 기능하였다. 그러나 최근에는 개인 차량의 증가, 삶의 질과 여유에 대한 관심이 높아진 사람들의 관광과 여가 선용 문화 증가 등으로 인해 개인 차량을 활용하여 도로를 통해 여가를 즐길 지역을 방문하는 활동이 증가하고 있다.

이로 인해 단순히 연결통로로만 기능하던 도로에 대하여 사람들은 도로 내에서의 즐거움이나 아름다움을 찾는 문화가 확대되고 있다. 이에 국외에서는 도로의 관광적·경관적 가치를 제고하여, 이용자에게 보다 즐겁고 쾌적한 도로환경을 제공하고 이를 통해 지역 내 관광자원 및 지역 자체에 대한 방문과 활동을 증가시키기 위한 노력(예, 미국 경관도로, 일본 풍경가도 등)을 적극적으로 추진하고 있다.

국내에서도 도로의 관광적·경관적 가치를 제고하기 위한 노력이 1990년 이후 추진되고 있으나 그 실적은 미비한 상황이다. 이에 대한 개선으로 최근에 국토교통부를 중심으로 도로의 관광적·경관적 가치를 제고하기 위한 “국가관광도로” 조성을 위한 정책적 추진이 모색되고 있는 상황이다. 중앙정부 정책에 대응하고 지역의 관광자원 활성화 및 지역경제 활성화를 도모하기 위한 충청남도 관광도로 조성 전략이 마련될 필요가 있는 상황이다.

충청남도 관광도로 조성을 위해서는 무엇보다 관광도로로 조성 가능한 도로와 노선을 조사·발굴하고 이를 하나의 노선으로 연결하는 것이 필요하다. 더불어 도로의 관광적·경관적 가치를 제고하기 위한 방안도 함께 모색될 필요가 있다. 이에 본 연구에서는

충청남도 관광조로 조성을 위해, 충청남도 관광도로 노선 발굴 및 관광도로 정비지구를 설정하였으며, 이들의 조성방안을 분석하여 제시하였다.

첫째, 충청남도 관광도로 발굴을 위해, 도로를 대상으로 1)도로 주변 자연환경 분석, 2)도로 주변 관광자원 분석, 3)도로 주변 개발가능지역 분석을 실시하였다.

1) 도로 주변 자연환경 분석

관광도로로 조성 가능한 도로의 유형을 입지한 지역의 지형적·자원적 특성에 기초하여 유형화시키고 유형화된 도로별 노선을 발굴하는 것을 목적으로 분석하였다. 관광도로 유형은 해안가를 중심으로 한 해안형, 산악지역 및 고도가 높은 지역에 입지한 산악형, 지역 내 하천과 접하여 조성된 수변형으로 구분하여 분석하였다. 개별 분석은 각각의 자원과의 접근성 거리(해안형 1km, 산악형 고도 100m 이상, 수변형 1km, 5km)를 기준으로 구분하여 분석하였다. 분석결과 해안형은 서해안과 접한 7개 시·군을 중심으로 남북으로 길게 연결된 형태로 분석되었다. 산악형은 차령산맥과 금북정맥이 통과하고 있는 충남 내륙과 남동부 지역을 중심으로 많이 분포하는 것으로 분석되었으며, 수변형은 금강과 삼교천, 지천 등 주요하천을 중심으로 분포하고 있으며, 특히 금강을 중심으로 한 지역에서 많이 도출되는 것으로 분석되었다.

2) 도로 주변 관광자원 분석

관광도로에서 요구되는 관광자원, 경관자원과의 연결성 확보를 확인하기 위한 방안으로 분석하였다. 지역에 산재한 관광자원, 경관자원을 자연 및 생태환경자원, 관광장소 및 시설 자원, 문화시설, 시군별 경관자원으로 구분하였으며, 이들을 중심으로 접근성(5km, 10km)이 높은 도로의 규모와 위치를 분석하였다. 대부분 관광자원 및 경관 자원이 최소 1개 이상의 도로와 연결되어 있으며, 위치적으로 소재지 등 도시에 위치한 자원은 그렇지 못한 자원들에 비해 연결된 도로가 많은 것을 알 수 있다. 반면에 해안가 등에 위치한 자원은 연결성은 높지만 연결된 도로가 한정적이라는 점에서, 향후 관광도로 조성 시 노선이 명확해 진다는 장점과 함께 접근성에 한계가 분명하다는 한계도 함께 나타내고 있는 것으로 분석되었다.

3) 개발가능지역 분석

도로 주변 개발가능한 토지를 발굴하여 관광도로 정비지구 구성에 활용하고자 분석하였다. 도로 주변 국공유지, 시도유지 등의 지목별, 소유별 조사를 실시하였다. 조사결과 도로 주변에 충분히 활용가능한 토지가 산재해 있는 것을 알 수 있었다. 다만, 이러한 토지들이 도로와 접해있다고 활용하는 것이 아닌, 앞 선 분석을 통해 발굴된 노선 중 활용성, 관광성이 높은 지역, 충분한 면적을 확보할 수 있는 토지를 확보하는 노력이 필요할 것으로 분석되었다.

둘째, 발굴된 관광도로 노선(안)에 대한 1)지자체 의견과 수요를 반영한 조정, 2)충청남도 관광도로 조성방안을 제시하였다.

1) 지자체 의견 반영

먼저, 지자체의 의견과 수요를 수렴하여 조정하는 연구를 수행하였다. 앞 선 분석을 통해 발굴된 노선(안)을 중심으로 지자체에서 제안한 지역별 노선(안)을 결합하여 분석하여, 지역에서 수용하고 지역 간·관광자원 간 유기적인 연계가 가능한 7개의 관광도로 노선(서해안관광도로 1개노선, 내륙순환관광도로 1개노선, 내부순환관광도로 4개노선, 특화관광도로 1개노선)을 선정하였으며, 노선별 요구되는 관광도로 정비지구도 제시하였다.

2) 관광도로 조성 방안

기 도출된 충청남도 관광도로 노선에 대한 정비방안을 제시하였다. 국토교통부에서 제시하고 있는 국가관광도로 조성 가이드라인(안), 미국 및 일본 등 국외에서 추진하고 있는 관광도로(경관도로, 풍경가도) 정책, 지자체에서 요구하는 전략 등을 종합적으로 검토하여 충청남도 관광도로 노선과 정비지구를 중심으로 특성화 방안을 제시하였다. 구체적인 추진과제와 사업은 지속적인 협의가 필요할 것으로 판단된다.

2. 향후 연구과제

본 연구는 충청남도 내 관광도로 조성을 위해, 도로 현황 및 주변 관광자원과의 연결성, 접근성 등을 분석하고 이를 통해 관광도로로서의 기능과 가치를 지닌 도로를 도출하였다. 이러한 결과를 바탕으로 관광도로 조성이 가능한 지역과 관광도로 유형별 노선(안)과 관광도로 정비지구를 도출하였으며, 이들에 대한 관광적·경관적 가치를 제고하기 위한 방안으로 정비 방안에 대한 대안을 분석하여 제시하였다. 그러나 충청남도의 여건과 미래를 고려한 관광도로 조성 및 정비를 도모하기 위해서는 보다 구체적인 조사와 분석에 기초한 연구가 추진될 필요가 있다.

첫째, 지역별로 압축적이고 구체화된 연구의 단계적 추진 노력이 필요하다. 관광도로는 도로 자체의 관광적·경관적 가치도 중요하지만 근본적으로는 지역에 산재한 관광자원, 경관자원과의 “연결성”을 담보할 수 있어야 한다. 그러한 측면에서 지역에 산재한 관광자원, 경관자원이 관광도로와 연결되어 활용될 가치를 지니고 있는지, 관광도로 조성에 따른 이용성과 파급력을 담보할 수 있는지에 대한 평가가 선행될 필요가 있다. 이를 위해서는 지역 전체에 대한 분석보다는 핵심이 되는 관광자원, 경관자원에 대한 지역별로 압축적으로 발굴하고 활용하기 위한 구체적인 대안을 마련하는 연구가 진행될 필요가 있다.

둘째, 관광도로 조성에 대한 지역적 합의가 선행되어야 한다. 관광도로는 특성 상 두 개 이상의 지역 혹은 지점을 연결해야 하는 것을 전제로 하고 있다. 필요에 따라서는 지역, 즉 행정경계를 넘은 노선이 발굴·조성될 필요가 있는데, 이러한 노선에 대한 원활한 관광도로화를 위해서는 지역 간 합의와 협력이 필수적이다. 본 연구를 통해 도출된 노선(안)에 대하여 지역 간 지속적인 합의와 협력의 과정이 단계적으로 추진될 필요가 있으며, 향후 신규 발굴 노선 등에 대해서는 연구 초기부터 관련자들이 함께 합의와 협력을 도모하는 과정이 포함되어야 할 것이다. 더불어 이를 통해 참여자 간 명확한 역할 분담과 협력을 도모하기 위한 제도적 근거와 예산의 확보가 이루어질 필요가 있다.

셋째, 관광도로와 연결된 지역 내 간선도로 등에 대한 정비 방안도 함께 마련될 필요가 있다. 관광도로는 대부분 일반국도와 지방도, 국지도를 중심으로 지정되는데, 관광도로에서 관광자원 및 경관자원까지 진입하는 지역 내 간선도로 등에 대한 정비가 소홀할 경우 관광도로로서의 가치와 활용성은 저하될 우려가 있다. 따라서 관광도로와 함께 관광자원을 직접적으로 연결할 수 있는 지역 내 간선도로 등에 대한 정비 및 관리 방안을 관광도로 노선별 정비방안에 기초하여 수립하는 연구가 추진될 필요가 있다.

관광도로는 도로의 관광적·경관적 가치를 제고하는 물리적 성격만을 지닌 것이 아닌, 관광도로를 통한 지역 내 관광자원 및 경관자원의 활성화, 지역 전체에 대한 경제적, 사회·문화적 활성화를 도모할 수 있는 기반이 될 수 있는 것이다. 중앙정부 주도로 정책을 추진하는 것만이 아닌, 중앙정부와 협력하여 지역 간, 지역 내 공동체 간 합의와 협력을 통해 단계적으로 “만들어” 가야 하는 것이다.

본 연구는 충청남도 내 관광도로 조성을 위한 기초연구로서의 성격을 지니고 있으며, 이 연구결과를 바탕으로 향후 관광도로 조성이 성공적으로 추진하기 위한 단계적이고 실증적이며, 지역과 함께하는 연구가 지속될 필요가 있다.

참고문헌

- 국토교통부, 해안내륙권 발전사업 활성화 연구, 2021.01
- 국토교통부, 대안관광 활성화 추진전략 연구, 2019.10
- 원주지방국토관리청, 강원권 관광도로 추진 마스터플랜 수립, 2020.12
- 김창균 외 1명, 경관도로 도입 필요성에 대한 기초연구, 교통 기술과 정책, 제5권 제1호, 2008
- 국토교통부, 보도자료 : 운전자 편의·지역발전을 한 곳에, 스마트 복합쉼터 추가 조성 (2021.10.22.)
- 국토교통부 동서남해안및내륙권발전기획단, 남해안 해안경관도로 15선, 2021, <http://tdi.re.kr>
- 네이버, 국어사전, 2021, <https://ko.dict.naver.com>
- 네이버 블로그, 미국의 경관도로, 2021, <https://m.blog.naver.com>
- 매일경제, 강원도 속살 보여줄 7개 관광도로 조성, 2021, <https://www.mk.co.kr>
- 위키백과, 관광도로, 2021, <https://ko.wikipedia.org>
- 엔지니어링데일리, 삶의 질 향상과 경관도로, 2013, <http://www.engdaily.com>
- 엔지니어링데일리, 일본의 풍경가도 I, 2013, <http://www.engdaily.com>
- 충청남도, 2020 통계연보, 2021
- Colorado Vacation Directory, Colorado Scenic Byways Map, 2021, <https://www.coloradodirectory.com>

■ 집 필 자 ■

연구책임	조봉운	충남연구원	연구위원
	이상준	충남연구원	책임연구원
연구진	전수광	충남연구원	연구원
	오규선	충남연구원	연구원

전략연구 2021-14 · 충청남도 국가관광도로 조성 방안 연구

글쓴이 · 조봉운, 이상준, 전수광, 오규선

발행자 · 유동훈 / 발행처 · 충남연구원

인쇄 · 2021년 12월 31일 / 발행 · 2021년 12월 31일

주소 · 충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)

전화 · 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1129

ISBN · 978-89-6124-570-8

<http://www.cni.re.kr>

© 2021. 충남연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
- 무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.



www.cni.re.kr

충청남도 공주시 연수원길 73-26

TEL. 041)840-1114

FAX. 041)840-1129

ISBN: 978-89-6124-570-8