

충청권 광역교통체계 구축 및 상호협력방안

이재영

대전발전연구원 책임연구원

목 차

I. 교통부문 지역협력의 필요성	IV. 공동발전을 위한 광역교통체계 구축과제
II. 광역교통환경의 이해	1. 공동발전과제의 도출
1. 지역별 교통환경의 이해	2. 광역물류체계의 구축
2. 광역교통환경의 문제점	3. 광역물류거점간 연계성 강화
III. 장래 교통여건의 변화	4. 대도시권 광역교통체계 구축
1. 교통여건의 변화 전망	V. 상호협력 방안
2. 관련계획의 검토	1. 교통부문 발전과제의 공동추진
	2. 광역교통협의회 설치·운영

I. 교통부문 지역협력의 필요성

1995년 지방자치제가 실시된 이후 각 지자체는 나름의 발전을 위해 노력하고 있으나 자체적인 문제접근방식으로는 문제의 개선에 한계가 있을 뿐 아니라 지역간 연합방식의 경쟁체제에 효율적으로 대처하기 어렵다. 점차 심화될 것으로 예상되는 자유경쟁체제하에서 지역간 공동협력의 필요성을 외부적 요인과 내부적 요인으로 구분하여 살펴보면 다음과 같다.

먼저 외부적 요인은 국제적인 무한경쟁의 추세와 국내적 지역의 통합화추세를 들 수 있다.

첫째, 세계경제의 통합으로 인하여 개인과 기업은 물론이고 국가, 지방자치단체 등 행정단위 또한 무한 경쟁체제로 편입되고 있다. 지난 4월초 타결된 한·미 자유무역협정(Free Trade Association) 그리고 EU, 한·칠레 FTA 등으로 대표되는 지역경제의 통합현상은 차라리 대세에 가깝다고 하는 것이 옳은 표현일 것이다. 이러한 국제적인 경쟁시대에 지자체도 자유로울 수 없을 것이다.

둘째, 국내적으로는 수도권을 중심으로 초지자체적 협력단위를 통하여 타 권역에 조직적으로 대응함으로써 공동의 발전을 도모하고 있다. 통합경제권의 발전이 곧 지자체 혹은 지역의 발전이 될 수 있다는 것을 인식하였기 때문이다.

다음으로, 충청권역 내부적 필요성을 보면 다음과 같다.

첫째, 충청권은 국토중심부에 입지하고 있어 국내적으로 공동의 이해기반을 갖고 있다. 고속도로 및 철도의 결절지이며, 수도권 인접지역으로서 수도권정책의 직간접적인 영향권에 속하는 공동의 입지적 이해를 갖고 있다.

둘째, 권역 내부적으로는 각종 개발로 인하여 폐기물처리, 상하수도, 교통 등 광역적인 문제에 대하여 효율적으로 대처할 필요성이 증가하고 있다. 특히, 통행의 광역화로 인한 광역교통문제의 발생은 지역의 경쟁력을 떨어뜨리는 주요한 요인이 되고 있어 협의·조정을 통한 상생협력의 필요성이 커지고 있다.

셋째, 지역교통계획의 종합성과 체계성 부족의 극복방안으로서 지역협력의 필요성이다. 각 지자체별로 자체적인 계획을 수립하고 있으나 충청권 전체의 입장에서 보면 중복되거나 비효율적일 수 있는 계획들이 많아 통합계획의 필요성이 대두되고 있다.

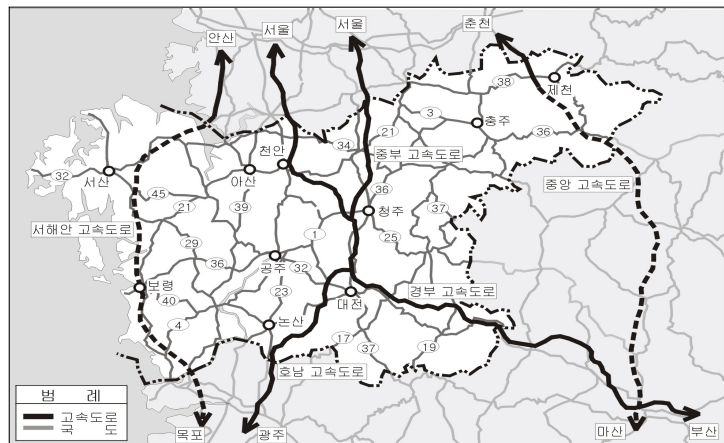
II. 지역 교통환경의 이해

1. 지역교통의 현황

1) 도로 현황

먼저, 충청권의 도로체계를 보면, 남북축으로 경부고속도로, 호남고속도로, 중부고속도로, 중앙고속도로와 국도1호선, 국도17호선 등 16개 노선이 집중하고 있어 남북축이 발달하였고 상대적으로 동서축이 미약한 교통망을 보이고 있다.

충청권내 도로연장은 2005년 말 기준으로 총 15,822km로서 전국대비 15.5%차지하고 있으며, 수도권 대비 69.2%를 차지하고 있다.



<그림 1> 충청권내 도로망 현황

<표 1> 충청권 도로연장(단위: km, %)

구분	계	구 분				
		고속도로	국도	광역시도	지방도	시군도
전국	102,293(100.0)	2,968(2.9)	14,224(13.9)	17,506(17.1)	17,710(17.3)	49,885(48.8)
수도권	22,868(100.0)	253(2.3)	1,509(7.3)	1,619(39.6)	8,169(11.8)	3,270(39.1)
충청권	15,822(100.0)	629(4.0)	2,361(14.9)	1511(9.6)	3,305(20.9)	7,983(50.6)
대전시(100)	1,688(100.0)	70(4.1)	79(4.7)	1511(89.5)	28(1.7)	-
충 북(100)	6,581(100.0)	257(3.9)	968(14.7)	-	1,460(22.2)	3,881(59.2)
충 남(100)	7,553(100.0)	302(4)	1,314(17.4)	-	1,817(24.1)	4,102(54.4)

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

충청권의 도로 포장률은 81.2%로 전국평균치 76.1%보다 5.1%높게 나타나고 있으나 수도권의 90.5%보다는 낮다. 그리고 도로밀도는 수도권에 비하여 1/2수준이며, 인구1인당, 자동차1대당 도로연장은 전국 및 수도권에 비하여 높아 지방도시로서의 특성을 보이고 있다.

<표 2> 도로시설 수준(2005년 기준)

구 분	면적(km ²)	인구(명)	자동차 대수(대)	도로연장(km)	포장률(%)	도로밀도(km/km ²)	1인당연장(m/명)	자동차 대당 도로연장(m/대)
전국	99,407.9	47,173,959	11,122,199	102,293	76.1	1.03	2.17	9.2
수도권	11,723.9	23,528,000	5,385,680	22,868.3	90.5	1.95	0.97	4.2
충청권	16568.8	4,925,000	1,173,813	15,699.4	81.2	0.95	3.19	13.4
대전시	539.6	1,451,000	387,264	1,615.8	99.7	2.99	1.11	4.2
충 북	7,431	1,501,000	344,647	6,541.0	71.1	0.88	4.36	19.0
충 남	8,598.2	1,973,000	441,902	7,542.6	72.8	0.88	3.82	17.1

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

한편, 도로에의 투자상황을 알 수 있는 충청권의 최근 10년간 차량증가율 대비 도로연장의 증가율을 보면 다음과 같다. 충청권의 차량대수 증가율에 대한 도로연장 증가율은 전국, 수도권의 각각 0.42, 0.38에 비하여 낮은 0.32로 나타나 그 동안 전국 및 수도권에 비하여 도로투자가 적었다는 것을 알 수 있다.

<표 3> 도로연장 증가추이와 자동차 증가추이

구 분	자동차 대수(대)			도로연장(km)			B/A
	1995	2005	증가율(%) (A)	1995	2005	증가율(%) (B)	
전국	8,468,901	15,396,715	6.16	79,224	102,293	2.59	0.42
수도권	4,038,608	7,114,679	5.83	18,420	22,868	2.19	0.38
충청권	814,507	1,686,851	7.55	12,286	15,699	2.48	0.32
대전시	256,363	506,961	7.06	1394	1,612	1.46	0.21
충 북	259,684	510,535	6.99	5,395	6,541	1.95	0.28
충 남	298,460	669,355	8.41	4,931	7,543	4.34	0.52

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

2) 철 도

충청권 내에 개설된 철도노선은 경부선, 호남선, 장항선, 충북선 및 중앙선 이외에도 강경선과 화물전용인 남포선 등 총 7개 노선 523.2km가 개설되어 있고 정차역은 화물전용 1개소 역을 포함하여 94개소가 있다.

철도를 이용한 여객은 충남과 충북을 중심으로 높은 비율이 나타나고 있으며, 화물은 충북에서 대부분이 발생도착하고 있는 것으로 나타났다.



<그림 2> 철도망 현황

<표 4> 충청권 철도수송현황(2005년 기준) (단위: 천명, 천톤)

구분 연도	여 객 Passenger			화 물 Freight		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
	On-boarding	Off-boarding	Revenues	Sending	Arriving	Revenues
충북	2,071,368	1,893,036	12,469,972	12,257,224	7,439,098	74,530,617
충남	9,741,000	9,795,000	-	708,000	2,053,000	-
대전	8,388,985	8,254,651	83,246,789	182,471	1,326,650	1,914,290

주) 충남은 2004년 기준

자료: 각 시도 통계연보(2006)

3) 항만 및 공항

충청권에는 대산항, 태안항, 보령항, 장항항 등 무역항 4개, 대천항, 비인항 등 연안항 2개로 총 6개의 지정항만이 있다. 이외에 항만법상으로 모항, 안흥항, 홍원항 등 3개의 1종어항이 있다. 그러나 대부분의 무역항만은 접안시설이 빈약하고 컨테이너 처리시설이 없어 무역항으로서의 역할이 어려운 상황이다.

청주국제공항은 충청권내 유일한 공항으로서 충북 청원군에 위치하고 있으며 현재 활주로 2개, 계류장은 A-300급 3대가 동시에 주기할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 국내선과 국제선을 합한 공항이용객수는 2000년 546,939명에서 2005년 870,812명으로 연평균 9.7%의 증가율을 보이고 있다.

또한, 화물은 2000~2005년간 연평균 18.2%를 급격한 증가세를 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 5> 청주공항 국내선 여객 및 화물수송 현황(단위 : 명, 톤)

분류 구분	국내선		국제선		계	
	여객	화물	여객	화물	여객	화물
2000	497,272	15,383	31,454	2,830	546,939	49,667
2001	517,804	16,069	55,338	2,880	592,091	74,287
2002	592,558	18,905	41,508	473	653,444	60,886
2003	686,671	20,848	74,477	2,173	784,169	97,498
2004	744,101	18,218	77,158	3,076	842,553	98,452
2005	756,220	12,153	101,049	1,390	870,812	114,592
연평균 증가율(%)	8.7	-4.6	26.3	-13.3	9.7	18.2

자료 : 한국공항공단 청주지사, 청주시 통계연보 2007

4) 유통단지

현재 충청권에는 물동량이 급속하게 증대하고 있으나 이를 처리할 유통시설이 매우 부족한 실정이다. 충청권 유통시설은 화물터미널 6개소, 농수산물단지 27개소, 도소매단지 165개소, 창고 33개소 등 435개소로 면적은 489km²에 달한다. 국가물류기지로써 청원내륙화물기지(ICD)가 구축중이다.

그러나, 연간 도로화물 수송실적에서 보듯이 전국의 약 24%를 담당하고 있으며, 화물 수송증가율은 2.06%로 전국 및 수도권 증가율을 웃돌고 있어 물류산업의 잠재력은 다른 어느 지역보다 큰 것으로 보인다.

<표 6> 연간 도로화물 수송실적(단위 : 천ton)

구 분	도로화물 수송실적						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	증가율(%)
전국	496,174	535,725	584,573	565,456	518,856	526,000(100.0)	1.17
수도권	148,358	149,867	15,7763	160,907	144,424	151,295(28.9)	0.39
충청권	113,832	122,600	111,274	122,574	112,332	126,106(24.0)	2.06
대전시	18,131	33,680	26,106	29,449	29,812	30,999	11.3
충 북	31,345	29,028	31,322	35,109	34,874	40,156	5.07
충 남	64,356	59,892	53,846	5,8015	47,645	54,950	-3.11

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

2. 광역교통환경의 문제점

충청권의 광역교통문제는 크게 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 광역도로의 연계체계 미비하다. 고속도로망은 발달되어 있으나 고속도로와 지역간을 연결하는 연결부, 주변 도시와 경계부 등은 정비불량, 미확폭, 접속지점 평면접속으로 인해 도로용량이 부족하여 병목 및 지체현상이 발생하고 있다

둘째, 광역전철, 광역환승센터와 같은 광역대중교통의 공급이 부족하다. 향후, 대전 및 충청권에 행정중심복합도시, 각 지자체의 택지개발계획이 계획되어 있어 통행권의 광역화현상이 두드러질 것으로 예상되나¹⁾ 기존 철도노선을 제외하고는 광역전철이 전무한 실정이어서 통행의 광역화 및 통행량의 증가에 효율적으로 대처하지 못하고 있다.

셋째, 충청권의 도로망은 양적으로 전국 및 수도권 평균에 비하여 낮은 비율을 보이고 있으며, 질적으로는 충남, 충북, 대전 모두 남북간 도로망에 비하여 상대적으로 동서간 교통망이 부족하여 도로망의 완결성이 낮은 실정이다.

넷째, 충남, 충북 등 관광 휴양지를 보유하고 있는 지역에서는 주말과 공휴일 및 명절에는 극심한 정체가 발생되고 있어 관광교통에 대한 개선책이 필요한 실정이다.

III. 장래 교통여건의 변화와 평가

1. 교통여건의 변화 전망

장래 충청권의 교통여건을 정리하면 다음과 같이 요약할 수 있을 것이다.

첫째, 자동차 교통수요의 지속적인 증가가 예상된다. 장래 충청권의 통행수요는 다른 권역과 달리 인구의 증가세 지속과 사회경제활동 규모의 확대와 통행패턴의 다양화로 인하여 지속적으로 증가할 것으로 전망된다²⁾. 특히, 소득증가와 여가활동의 다양화로 선진국 수준의 자동차보유율인 약 500대/천명까지 증가할 것으로 전망된다.

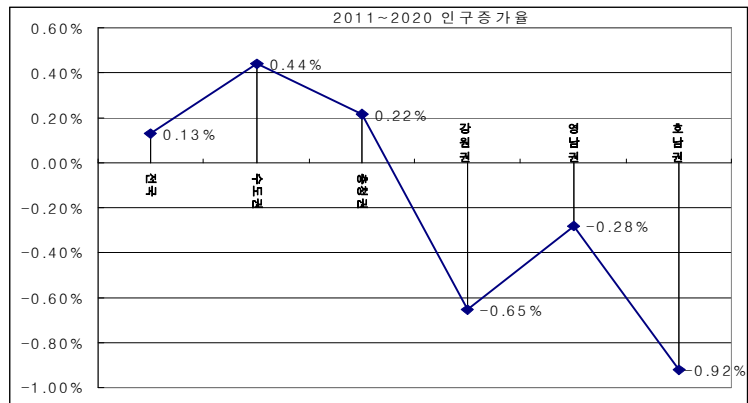
이러한 추세는 최근 충청권의 인구이동통계에서도 나타나고 있는데, 전국적으로 유일하게 충

1) 대전광역시 통행량은 1999년 : 4,94만통행/일에서 2015년 : 623만통행/일로 증가하며, 대전광역시는 1999년 267만통행/일에서 2015년 356만통행/일로 증가예상

자료 : 건교부(2001), 지방5대도시권 광역교통계획수립, 대전발전연구원(2006), 행정중심복합도시건설에 따른 연계교통체계 구축방안

2) 이재영(1999) 등에 의하면, “정보통신기술의 발달로 교통수요를 일부 대체할 수 있으나 지금까지 연구결과를 종합하면 먼대면 수요의 증가로 평균통행수는 계속 증가할 것”으로 보고 있다.

청권에서만 순전입인구가 증가하고 있다. 특히, 대전과 충남의 전입인구증가가 두드러지고 있다.



자료 : 통계청, <http://kosis.nso.go.kr>

<그림 3> 장래 인구증가율(2011-2020)

<표 7> 충청권 순전입인구 추이 (단위:인)

구 분	대전	충북	충남
2000	8,576	-4,404	-7,742
2001	6,840	-8,528	-11,628
2002	8,555	-8,202	-13,625
2003	5,826	-6,081	2,682
2004	2,616	-5,817	34,983
2005	3,210	-4,708	4,999
2006	2,315	1,750	7,055
합 계	37,938	-35,990	16,724

자료 : 통계청, <http://kosis.nso.go.kr>

둘째, 공간통합성 증가로 인한 광역통행수요의 증가가 예상된다. 향후, 지역간 교통망의 개설로 충청권의 공간통합성 증가되고, 대도시권의 추가적인 개발로 인하여 대도시↔외곽, 대도시↔인접도시간의 통행은 지속적인 증가가 예상된다.

즉, 장래 대도시(광역시)에서 외곽지역으로 통행하는 수단별 통행량 비율이 '05년 8.0%에서 '26년 11.0%로 증가가 예상되고, 통행특성상 환승율(수단/목적)은 지속적 증가가 예상되어 수단통행량의 전반적으로 증가 추세가 예상된다.

<표 8> 충청권 장래 총 교통량

권역		대전권	
년도		2005	2026
인구(천인)		2,756	3,819
목적통행	천통행	4,975	7,303
	대도시→시외	10.1%	10.7%
수단통행	천통행	5,377	8,336
	대도시→시외	8.0%	11.0%
인당 목적통행(통행/인)		1.81	1.91
인당 수단통행(통행/인)		1.95	2.18
수단/목적		1.08	1.14

주 : 수단통행은 도보 포함.

자료 : KRIHS(2007), 대전권광역교통기본계획(안) 공청회자료, p.43

셋째, 경제활동의 세계화 진전과 국제교역량의 확대로 물류수요 증대

한칠레 FTA, 2007년 3월에 체결된 한미 FTA 등 세계경제의 통합화·개방화·자유화가 가속되고 이는 국가간 교류 확대 및 국제교역량의 증가로 나타날 것이다. 따라서, 충청권에서는 청주 국제공항, 당진항, 보령신항 등 항만의 국제교역 기능이 강화될 것이다. 특히 중국, 일본 등 동북아 국가와의 교역량이 증가될 것으로 전망 되는 바, 이에 대응하여 공항·항만의 정비 확충이 요구된다.

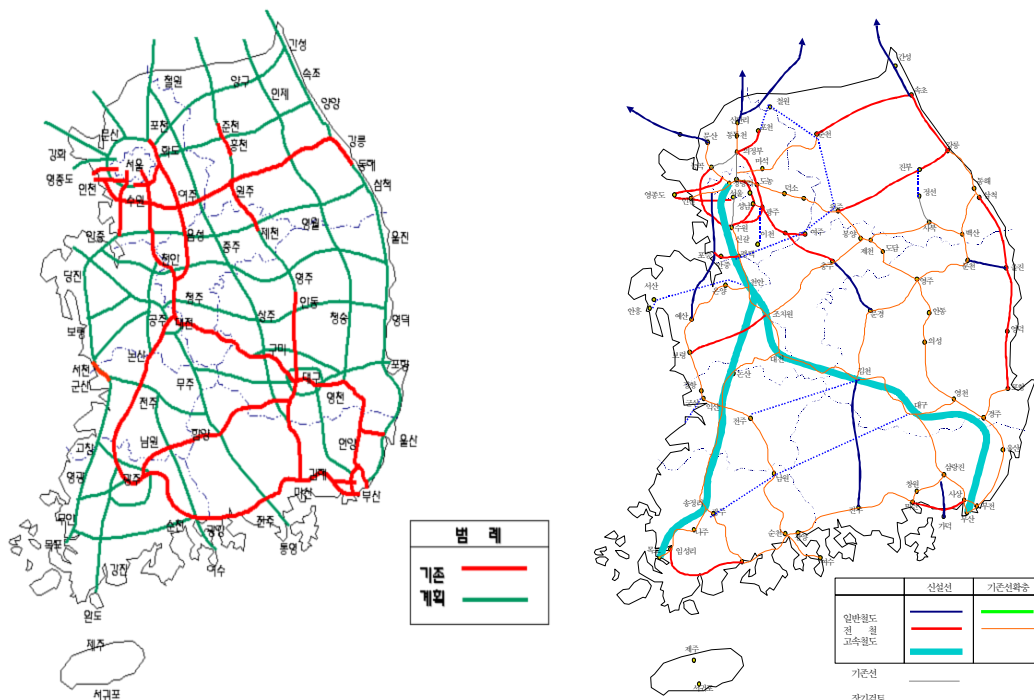
2. 관련계획 검토

1) 국가계획에서의 충청권 교통망계획

지방계획의 최상위 계획으로 제4차 국토계획(수정)과 국가기간교통망계획이 있다. 이들 계획에서는 도로망을 남북 7개축, 동서 9개축으로 구상하고 있으며 이중 남북 5개축, 동서 3개축이 충청권을 경유하고 있다.

또한, 지역개발 촉진을 위한 철도망으로 다음과 같이 설정하고 있다.

- 기존선 정비 : 충북선(조치원~봉양)을 전철화
- 중부내륙선 신설 : 성남~이천~충주~문경, 김천~진주 노선의 건설을 추진
- 동서철도망 확충 : 원주~강릉, 보령~조치원, 울진~분천 노선의 건설 추진



건설교통부(1999), 제4차국토종합계획(수정)

건설교통부(1999), 국가기간교통망계획(2000-2019)

<그림 4> 국토간선 도로망 및 철도망 계획

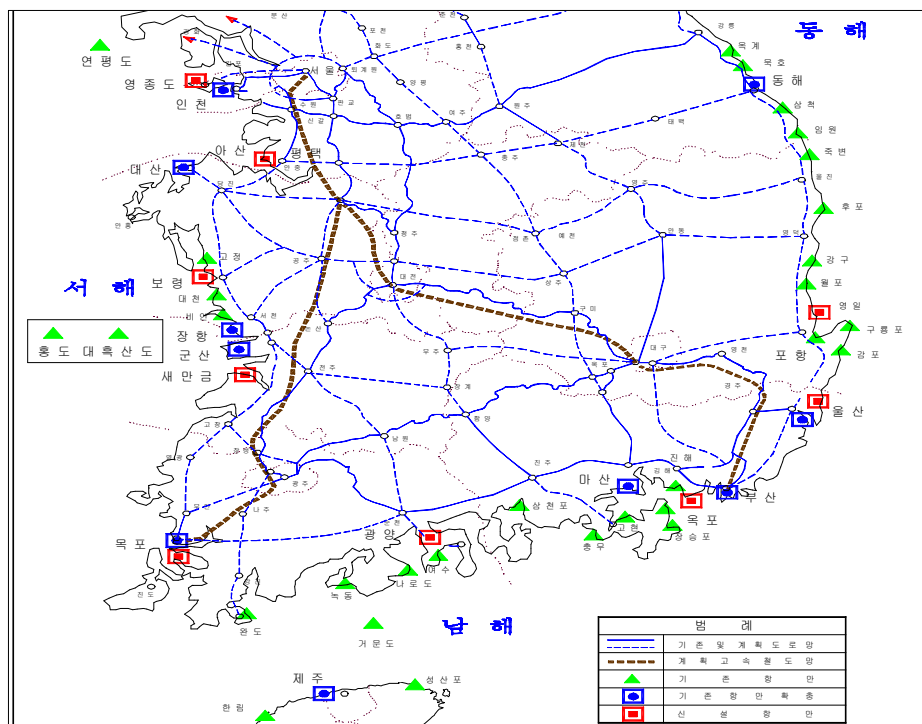
<표 9> 국가기간교통망 계획상의 일반철도 개통사업 현황

전반기 계획기간(2000-2009년)			후반기 계획기간(2010~2019년)		
사업명	구 간	연장(km)	사업명	구 간	연장(km)
충북선 전철화	조치원~봉양	115.0	장항선 복선전철화	온양~군산	126.6
장항선복선전철화	천안~온양	16.5	충주~문경 단선전철	충주~문경	39.0
장항선 개량	온양~군산	93.4			
대전 광역전철	대전~서대전	5.7			

2) 국가계획에서의 충청권 항만 및 공항계획

지역항만의 확충 및 정비사업으로 보령항의 신설과 기존 항만의 운영 개선을 위해 시설 확충 및 정비하고, 청주공항의 기능 활성화를 위한 기반 구축에 주력하는 것이 충청권과 관련된 계획의 골자이다. 즉, 충청권에 추가적인 공항신설계획은 없으며, 항만계획은 보령과 아산항의 추가 개발이 계획되어 있다.

이를 지원하기 위해, 대산항, 보령항 등 항만물동량을 충청지역과 인접으로 수송하기 위한 국도 29호선(대산~고북), 국도40호선(보령~부여) 등 배후수송망을 계획하고 있다.



자료 : 건설교통부(1999), 국가기간교통망계획(2000-2019)

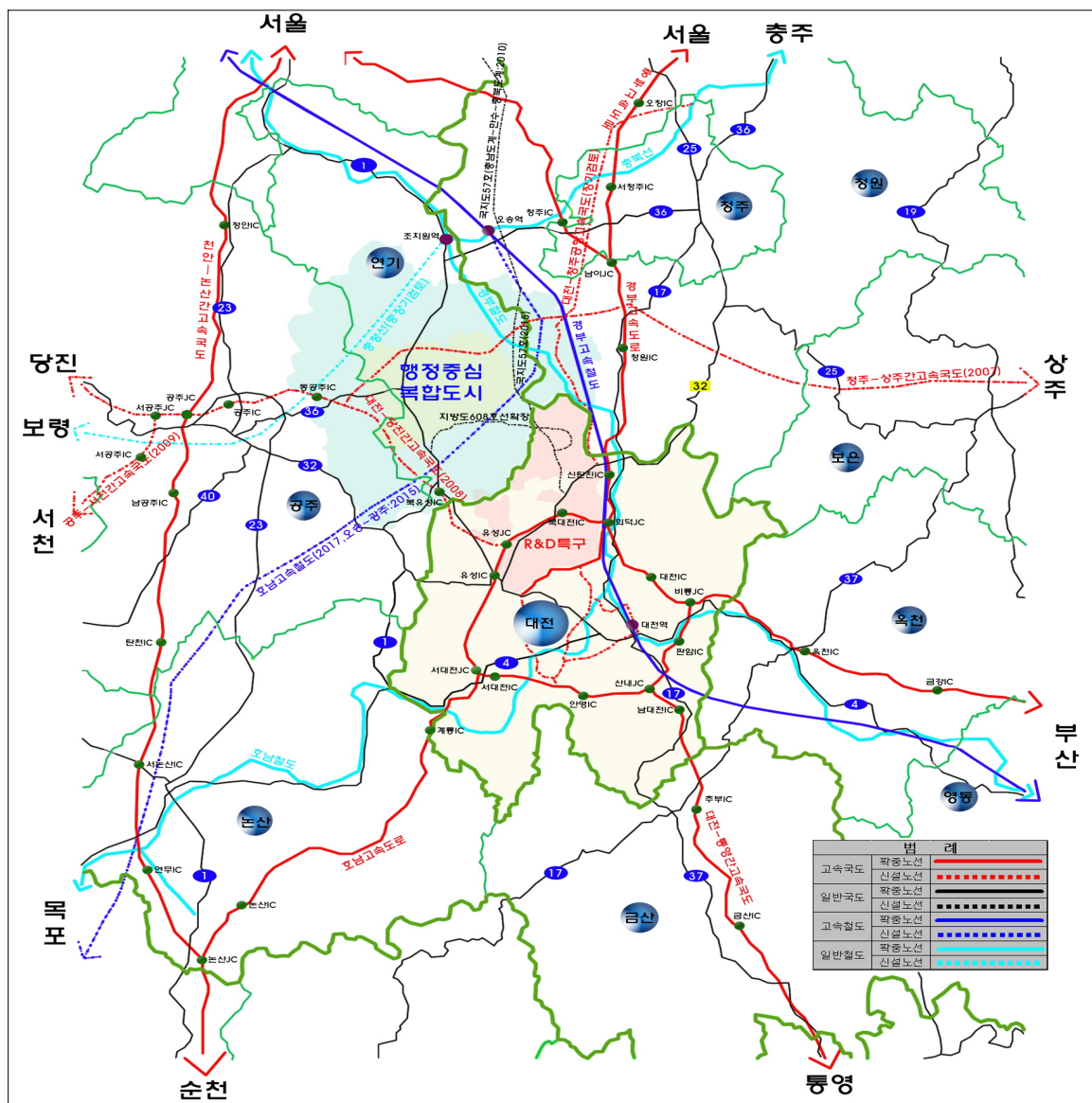
<그림 5> 충청권 항만시설계획

3) 대전광역시 광역교통계획

대전광역시의 광역교통체계 구축을 위한 기본 방향은 다음과 같다.

- 공간구조 변화에 따른 장기 효율성을 고려한 광역교통체계망 제시
- 지역간 및 광역전철을 중심으로 한 철도중심의 대량수송체계 구축방안 제시
- 주변도시와의 기능적 통합강화를 위한 간선도로망 확충·정비
- 광역버스 및 철도의 효율적 운용을 위한 복합환승체계 구축

광역교통의 내용으로는 논산, 행정도시, 신탄진 방향으로 각각 국도 4호선, 시도 11호선, 국도 17호선의 우회도로 개설 및 확장을 계획하고 있으며, 시외곽부에 환승센터 설치, 광역전철 및 도시철도의 인접도시 연장 등을 주요 내용으로 하고 있다. 또한, 호남고속철도의 대전시 이용을 위한 중간역의 설치, 광역물류의 처리를 위한 광역권 물류시설의 설치 등을 포함하고 있다.



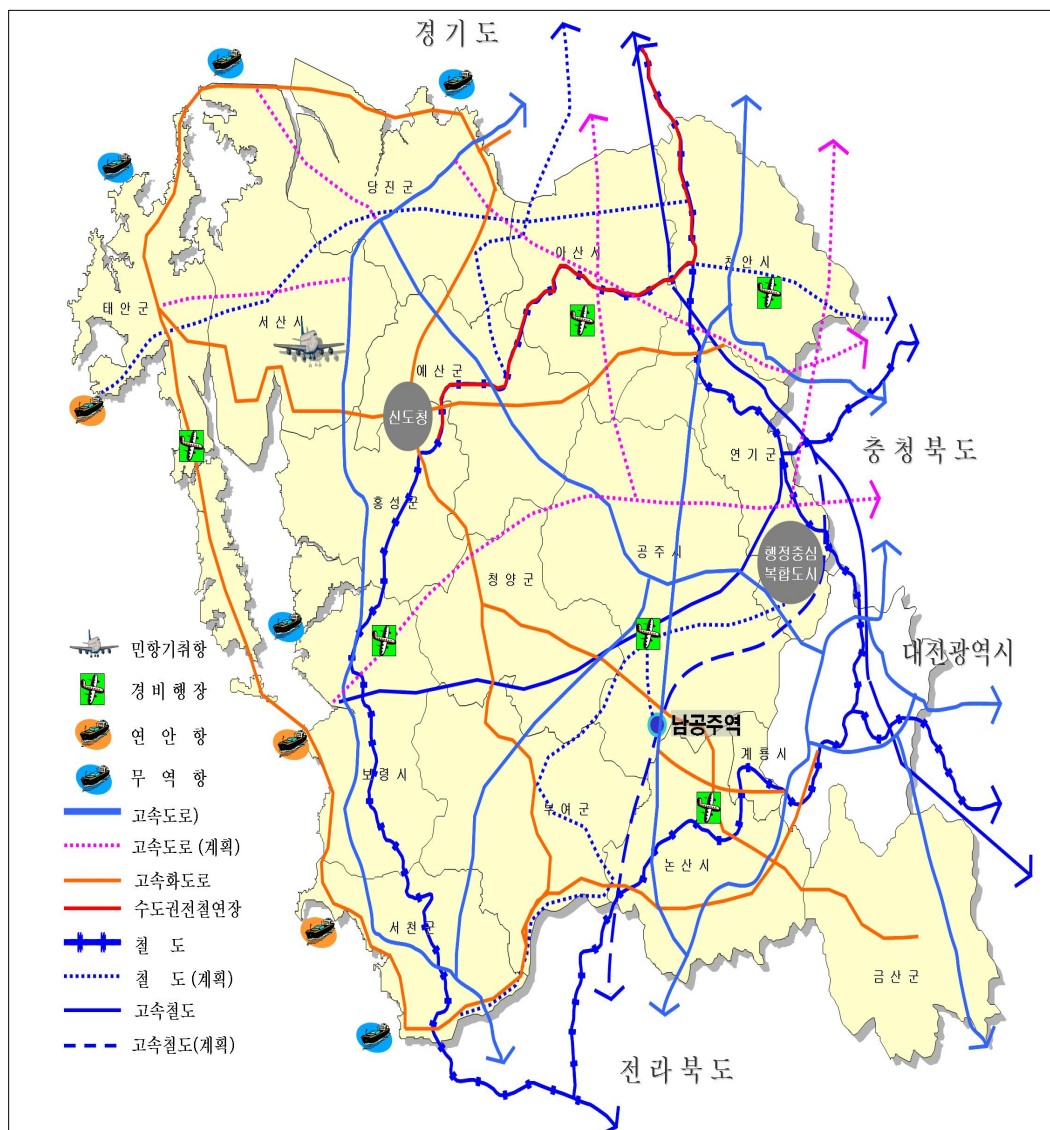
<그림 6> 대전 광역교통망 현황 및 계획

4) 충청남도 종합개발계획수정(2006)

충청남도는 도종합개발계획 수정계획(2006)에 의하면 광역교통관련 기본방향을 다음과 같이 설정하고 있다.

- 도내 1시간 생활권 실현과 균형발전을 위한 간선도로체계 구축
- 산업·관광개발의 촉진 및 물류 효율화를 위한 철도망 확충
- 국제 직교류 거점 구축을 위한 항만개발

주요한 계획내용을 보면, 장항국가산업단지 활성화를 위한 서천-대전간고속화도로, 행정중심복합도시의 외곽순환교통망으로써 공주-청원간고속도로, 행정도시에서 정안IC간·오송(청주공항)·구죽간·북유성IC간 연결도로의 광역도로 지정추진 등이 있다.



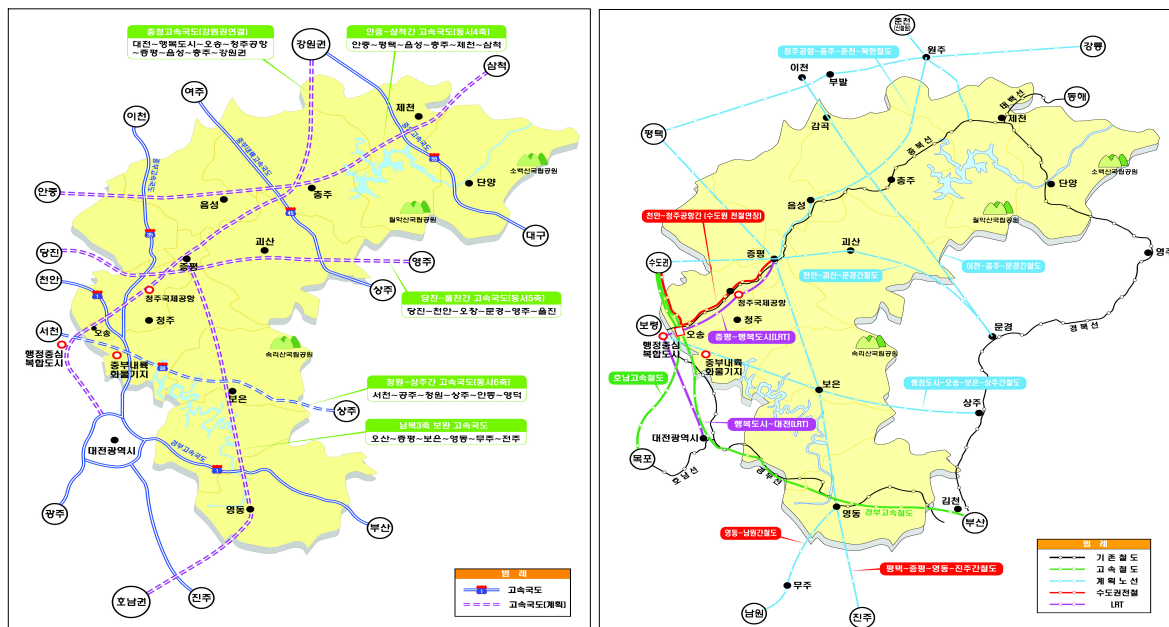
<그림 7> 충청남도 교통체계 종합계획도

5) 충청북도 종합개발계획수정(2006)

충청북도는 장기교통정책방향(2006)을 통하여 다음과 같이 광역교통계획의 정책목표를 설정하고 있다.

- 행정중심복합도시 관문으로서의 위상 확보를 위한 광역교통망 구축
- 광역교통망 건설로 인한 호남권과 청주·대전권 그리고 강원권 등과 연결성 확보
- 행정중심복합도시와 대전, 오송(경부·호남고속철도역), 청주국제공항 등 국가 주요 시설의 기능 확대를 위한 연계 교통망 구축

이중 충청권 3개 시도와 관련된 사업은 대전~행정중심복합도시~오송~청주(공항)~증평~음성~충주~강원권을 잇는 가칭 ‘충청고속도로’ 건설, 청주공항~행정도시~대전간 경전철 건설, 청주국제공항 시설 확장 및 국제노선 확대 등을 주요 내용으로 하고 있다.



<그림 8> 충청북도 장래 도로 및 철도계획

IV. 공동발전을 위한 광역교통체계 구축과제

1. 공동발전과제의 도출

1) 충청권 교통의 SWOT 분석

충청권의 강점(Strengths)요인은 첫째, 경부·호남고속도로 및 고속철도 등 국가간선망이 통과하고 전국적으로부터의 교통접근성이 가장 용이한 국가간선교통망의 결절지라는 입지성이 꼽힌다. 둘째, 환황해경제권과 교류 및 관문기능을 수행할 항만과 청주국제공항 등 국제교류거점

시설을 갖추고 있다는 점이다.

충청권의 기회요인(Opportunities)은 첫째, 동북아 경제권의 성장에 따라 항만 및 청주공항의 국제교류기능 활성화를 들 수 있으며, 둘째, 2004년 개통된 경부고속철도에 이어 2015년 호남고속철도의 개통이 예정되어 있어 전국으로부터의 여객 접근성이 크게 개선될 것이다.

따라서, 중심입지의 장점이 되는 회의기능, 수도권 통근통학권의 확대 등이 기대되나 반대로 위협요인으로 작용할 수도 있다.

셋째, 행정중심복합도시의 권역내 입지로 약 2조원대의 SOC확충이 이루어질 전망이어서 충청권역내 부족한 간선 교통망을 확충하는데 크게 기여할 것으로 보인다.

다음으로 충청권의 약점(Weaknesses)은 첫째, 통과교통으로 인한 도시내부 혼잡 심화, 둘째, 동서간선도로 및 순환도로 등 권역내 교통체계 완결성 미흡, 셋째, 국제적 교류거점기능 취약 및 교류거점시설과 주변지역간의 연계성 취약 등을 들 수 있다.

즉, 청주국제공항, 장항항 등 국제교류기반이 구비되어 있으나 규모가 작고 이들 시설과 주변 지역간의 연계교통망이 미흡하여 기능을 제고시키는데 한계가 있다.

마지막으로 위협요인(Threats)은 첫째, 수도권의 인구 및 경제 성장이다. 수도권을 제외한 지방에서 인구가 증가하는 유일한 권역임에도 불구하고 수도권의 그 것에 비하면 매우 미약한 수준이다. 이는 인구뿐 아니라 자본, 교통시설의 수도권 집중을 초래할 것이므로 수도권 인구의 증가는 향후 충청권 발전에 크나큰 위협으로 작용할 수 있을 것이다.

둘째, 수도권으로의 접근성 강화로 활동의 수도권 의존성 증가를 들 수 있다. 고속전철로 인한 접근성의 강화는 상대적으로 구심력이 약한 충청권의 교육, 쇼핑, 업무 등의 수도권 의존도를 높일 수 있다.

셋째, 교통시설 확충 및 정비를 위한 재원의 부족을 들 수 있다. 광역교통시설은 막대한 재원이 소요되는 사업임에도 복지예산의 증가로 국가 및 지방자치단체의 SOC예산은 매년 줄고 있는 실정이다. 다시 말하면, SOC에 있어서도 점차 방향 전환을 모색하여야 한다는 뜻이며, 신규 세원의 확보 등 다양한 재원확보대책이 필요하다는 시사점을 주고 있다.

2) 공동과제의 도출

앞에서 살펴본 바와 같이 충청권 각 지자체는 광역교통문제에 대하여 문제 인식과 그에 따른 개선책을 나름대로 제시하고 있다. 그러나, 각 계획의 실현성은 그리 높지 않은 것으로 평가된다. 국가예산과 국가계획으로서의 뒷받침이 충분치 않기 때문이다.

따라서, 타 권역과의 예산과 논리경쟁에서 우위를 점할 수 있도록 문제의 공동인식과 공동과

제의 도출 그리고 상호협력을 통한 공동대처하는 방안이 충청권 전체의 발전에 도움이 될 것이다. 이러한 기초하에서 공동의 과제를 도출하면 다음과 같다.

첫째, 광역물류체계 구축

충청권은 행정중심복합도시의 입지, 지역개발사업 등 자체적인 인구의 증가와 전국 육상 및 철도교통의 중심지로서 역할이 점차 강화될 것이다. 따라서, 자체적인 교통 및 물류수요를 담당할 수 있도록 광역물류체계의 구축이 시급하게 개선되어야 할 것이다. 특히, 국제교류를 위한 청주국제공항, 항만, 육상물류중심시설의 육성 등이 주요한 과제가 될 것이다.

둘째, 광역교통 및 물류거점과의 연계성 강화

광역물류시설과의 연계성을 강화하여 거점시설의 기능을 강화할 필요가 있다. 대산항, 보령항만의 물동량을 충청지역과 인접으로 수송하기 위한 국도 29호선(대산~고북), 국도40호선(보령~부여) 등 배후수송망을 확충할 필요가 있다. 또한, 청주공항의 활성화를 위한 대전·충남(행정도시)~청주간 연결도로의 확충, 광역물류거점과 국가물류기지와의 연계도로의 확충을 통한 거점간 연계수송체계를 강화하여야 할 것이다.

셋째, 대도시권 광역교통체계 정비·확충

충청권의 교통중심성을 강화하기 위하여 중심대도시권인 대전·청주·행정도시~인접지역간 광역교통체계를 구축하여야 할 것이다. 이를 위해 대전~청주간 연계성 강화, 고속철도로의 이용권역 확대, 대도시와 주변지역간 광역교통망의 확충 등이 중점적으로 추진되어야 할 것이다.

2. 광역·물류체계의 구축

1) 청주국제공항의 육성³⁾

충청권내에 유일한 국제공항을 육성함으로써 충청권 항공교통 및 항공물류의 거점역할을 수행할 수 있도록 할 필요가 있다. 이를 위해 청주국제공항 시설 확장 및 국제노선 확대할 필요가 있다. 또한, 청주국제공항을 특송업체 전용공항으로 육성하는 방안을 검토할 필요가 있다.

이는 전세편에 의한 화물운송만으로는 성장에 한계가 있고, 공항 운영의 획기적인 개선을 위해서는 틈새 시장을 공략할 수 있는 방안이 마련되어야 하기 때문이다.

□ 청주공항의 시설 확장 및 국제노선 확대

- 사업규모 : 45,000m²(52,173m² ⇒ 97,173m²)
- 사업기간 : 2007 ~ 2008년(제3차공항개발중장기종합계획 확정시 시기조정)

3) 이하 충청북도장기교통정책방향(2006)을 참조한 것임

□ 특송업체 전용공항으로 육성

- 중소 특송업체 유치
- 대상업체들로는 「에어본」 등 20개 업체가 있음

2) 항만의 육성⁴⁾

□ 평택·당진항, 대산항, 보령신항, 장항항을 대중국 산업교역의 중심항으로 육성

- 무역항을 중심으로 항만·철도·고속도로 등의 연계수송망 구축 및 컨테이너기지·종합물류단지 건설
- 대산항은 동북아교역의 중심항으로서 충남내륙 및 해안권의 물동량 및 대규모 선박을 지원하는 무역항으로 육성
- 태안항은 화력발전소를 지원하는 기능뿐만 아니라 지역의 급증하는 물동량을 처리할 수 있도록 기능 강화
- 보령신항은 전국 및 중국, 대북관광을 지원하기 위하여 광역적 크루즈·여객항의 기능을 담당하는 미항(美港)으로 개발할 뿐만 아니라 환황해권의 거점항으로 무역기능을 강화

3) 육상물류중심시설의 육성을 위한 광역권 물류거점시설의 확보

- 대전시를 중심으로한 청주, 행정도시, 공주, 논산, 공주, 금산, 옥천 등으로 구성된 대전광역권은 충청권의 약 2/3가 거주하는 권역으로 주요한 화물 발생지역임
- 행정도시 및 대전광역권에서 발생하는 화물의 처리와 전국물류의 중심지점으로서 대전북부권에 물류시설 설치

□ 사업개요

- 규모 : 총 15만평(1단계 :7만평, 2단계 :8만평)
 - 위치 : 대전광역시 유성구 봉산동(회덕 JC 인근)
 - 기능 : 지역간 육상화물 및 광역권 물류 담당
- ※중부내륙화물기지는 주로 컨테이너를 처리하는 국가물류거점시설로서 기능 중복 미연 방지 필요

4) 이하 충남도종합개발계획 수정(2006)을 참조한 것임

3. 광역교통 및 물류거점간 연계성 강화

1) 항만내륙간 연결강화

- 국도 29호선(대산~고북), 국도40호선(보령~부여) 등 배후수송망 확충
- 보령-공주간고속도로를 건설하여 내륙과 서해안을 연결하는 동서축을 강화하고, 서해안의 지역발전을 촉진
- 행정중심복합도시로의 접근을 지원하는 외곽순환교통망으로써 공주-청원간고속도로 건설
- 건설중인 대산(당진)-대전간고속도로와 서천-공주간고속도로 사업을 조기 추진하여 북부 및 남부해안권의 산업지대와 신도청도시 및 행정중심복합도시와 연계성을 강화

2) 청주공항의 활성화를 위한 대전·충남(행정도시)~청주간 연결도로의 확충

- 대전-행정중심복합도시-오송-청주국제공항
- 대전~행정중심복합도시~오송~청주(공항)~증평~음성~충주~강원권

3) 권역물류거점과의 연계도로의 확충을 통한 거점간 연계수송체계 강화

- 도시내 통과교통의 배제, 화물수송의 효율성을 고려하여 권역 물류거점시설은 대도시권에 외곽에 위치하며, 거점과는 도시고속화도로 광역도로로 신속하게 연결될 수 있도록 하여야 한다.
- 이를 위해서 행정도시~지방도 608호선~광역물류거점~대전시 도시고속화도로간 연결을 강화할 필요가 있음.

4. 대도시권 광역교통체계 구축

1) 대도시권 문제점의 재정립

충청권의 대도시권은 대전시를 중심으로 한 청주, 행복도시, 공주, 논산, 금산, 옥천, 청원, 연기군을 포함하는 지역범위로 전체인구의 절반 이상을 차지하고 있다. 최근 주변지역의 개발로 점차 통행권이 광역화되고 있어 광역교통의 문제점은 점차 심화될 것으로 판단된다.

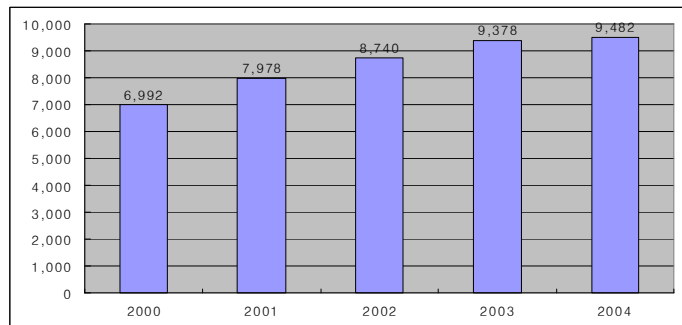
우선 광역교통의 문제점을 재정리하면 다음과 같다.

첫째, 광역간선망은 동서방향의 접근성이 취약하고 순환도로망의 부재를 들 수 있다.

둘째, 장거리 지역간 교통체계는 갖추고 있으나 통과교통 처리를 담당하는 광역교통망 체계

가 미흡하며 교통혼잡비용이 연평균 7.9%의 상승률을 보이고 있다.

셋째, 대전권역의 주요도시와 공항 간 연계, 행정도시 등과 연계할 수 있는 광역전철망, 통합적인 대중교통 운영체계가 미흡한 실정이다. 현재, 지하철은 현재 1개 노선이 대전시내구간만 운행하고 있는 실정으로 광역전철로서의 기능이 전무한 실정이며, 환승시설 등 통합적 대중교통운영체계를 위한 기반시설이 부족한 형편이다.



<그림 9> 대전광역시 교통혼잡비용 증가추세(억원)

2) 광역교통계획 수립의 기본방향

이상의 문제점을 바탕으로 다음과 같이 광역교통체계 구축의 기본방향을 설정하였다.

첫째, 공간구조 변화에 따른 장기 효율성을 고려한 광역교통체계망 제시

- 통행권의 광역화로 인한 비효율을 최소화하고 장기적으로 개발축을 바람직한 방향으로 유도할 수 있도록 광역교통체계 구축
- 단기 효율성보다는 장기 효율성을 고려한 고속도로와 철도의 역할 설정·제시

둘째, 지역간 및 광역전철을 중심으로 한 철도중심의 대량수송체계 구축방안 제시

- 지역간 철도 및 고속철도역의 연계기능 및 이용편의성 제고
- 광역전철망 구축을 통한 주변도시와의 원활한 연결로 자동차의존 비율을 완화함으로써 대도시 혼잡 완화

셋째, 주변도시와의 기능적 통합강화를 위한 간선도로망 확충·정비

- 청주국제공항, 행정중심복합도시 등의 대도시권과의 기능적 통합강화를 위한 간선도로망의 교통처리능력 제고
- 특히, 도로간 접속부 및 도시간 경계부 등의 접속부 교통처리용량 제고 및 경계부 불균형 완화

넷째, 대도시내 순환 및 간선도로 기능 제고

- 대도시경계→도시내부간 통행시간의 감소와 통과교통으로 인한 도심혼잡을 방지하기 위한 도시내 순환기능 제고
- 간선도로의 접근관리를 통한 간선기능 유지

넷째, 광역버스 및 철도의 효율적 운영을 위한 복합환승체계 구축

- 자동차의 도심진입으로 인한 도심혼잡 가중 및 대기오염 등 각종 부영향을 최

소화하기 위하여 대중교통중심의 도심진입체계를 구축하고, 이용편의를 제고할 수 있도록 편리한 환승시설체계 정비

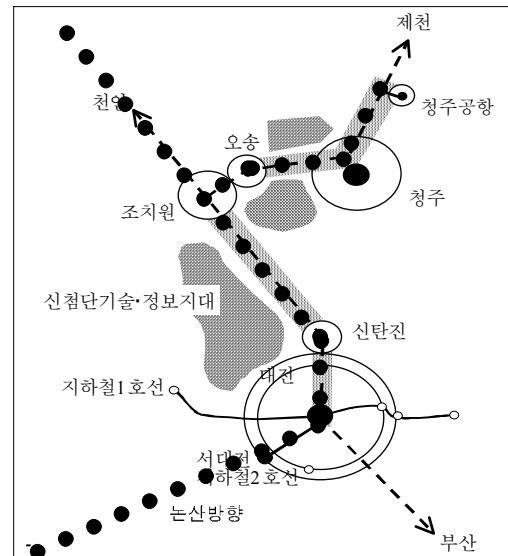
3) 광역교통체계 구축을 위한 개선방안

본 고에서는 광역교통개선 계획중 충청권 공동의 이해관계 및 협력이 필요한 분야를 중심으로 개선방안을 제시하고자 한다.

첫째, 광역철도의 구축으로 철도를 중심으로 한 광역대중교통체계를 구축할 필요가 있다. 현재, 대전권을 통과하는 호남선, 경부선 등은 경부고속철도의 2단계 개통(2008), 호남고속철도의 개통(2015)으로 약 80%의 철도의 여유용량이 발생될 것이다.

또한, 이미 모든 노선이 전철화되어 있어 이를 활용하면 광역교통수요를 처리하는데 매우 효율적일 것으로 판단된다.

- 사업구간 : 청주~신탄진~서대전역~논산

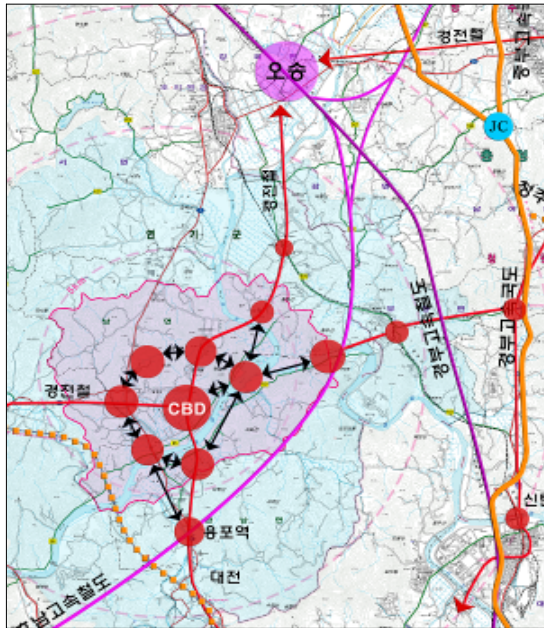


<그림 10> 광역전철망 구상

둘째, 고속철도-도시철도 연계교통체계 구축을 위한 호남고속철도 간이역 설치

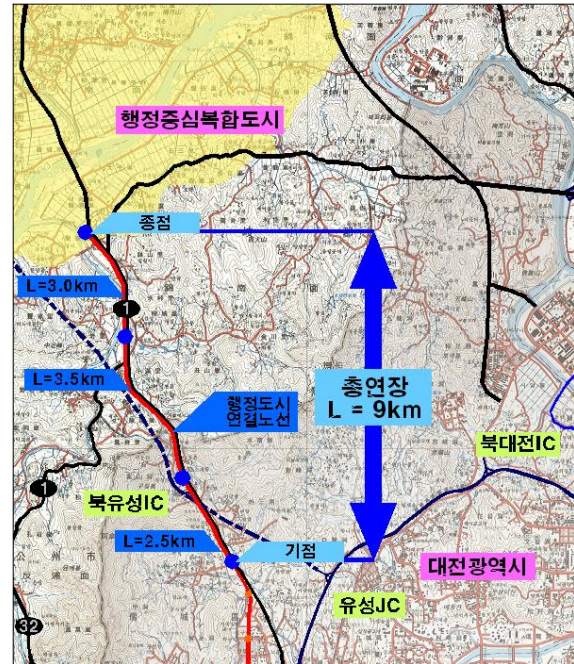
현재 호남고속철도기본계획은 기존 도시철도와의 연계, 행정도시로의 접근성을 충분히 충족하지 못하고 있어, 호남고속철도의 운영적자폭 증가와 이로 인한 운영횟수 감소, 기존 서대전역으로의 변칙운영이 불가피 할 것으로 보인다. 따라서, 행정도시 경유 중간역으로 국도 1호선과 교차하며, 장래 행정도시 연장도시철도와 연계할 수 있는 지역에 간이역을 설치하는 방안을 심도 있게 고려할 필요가 있다.

셋째, 대전도시철도의 행정도시 연장을 통한 광역대중교통체계 구축이 필요하다. 행정중심복합도시의 건설로 행정도시-대전시간 통행의존도는 더욱 높아질 것으로 예상되어 신뢰성 있는 대중교통이 공급되지 않을 경우 자동차중심의 통행패턴을 유도할 수 있기 때문이다. 더욱이, 행정중심복합도시 ~ 대전시간 연결은 도시철도 1호선을 이용, 9km 정도면 연결이 가능하기 때문에 저비용 고효율 대안이라 할 수 있다.



자료: 박병호·이선하·이재영(2005), “행정중심복합도시 주변
지역 광역교통계획 방향”, 대한국토도시계획학회 대
전충청지회 2005년 추계전문가토론회

<그림 11> 호남고속철도 중간역 설치대안



**<그림 12> 대전시~행정도시 도시철도
연계방안**

V. 상호협력 방안

1. 교통부문 발전과제의 공동추진

본 고에서는 충청권역의 특성과 각 지자체의 잠재력을 고려하여 충청권의 공동의 이해관계를 기반으로 갖고 있으며, 충청지역교통에의 파급효과가 큰 사업을 중심으로 광역교통체계 구축방안을 제시하였다. 제시된 사업은 상당히 다양하고 대부분 현재 각 지자체 단위로 추진되고 있는 사업이거나 장기과제로 도출된 과제들로서 충청권이 공동으로 추진할 때 이해와 협력이 필요한 사업들이다.

그 간의 경험으로 볼 때, 나열된 사업에 대하여 우열과 분별없이 동시에 추진하려고 할 경우, 예산과 객관적 논리의 결함으로 인하여 실현성이 낮아지는 결과를 초래할 위험이 크다. 따라서, 충청권이 공동으로 추진하여야 하는 핵심사업을 간추리는 작업이 선행되어야 할 것으로 보인다.

이를 위해서는 이상에서 제시한 기본 골격을 바탕으로 필요성, 실현가능성, 논리성, 충청지역에의 파급효과 등을 고루 검토하여 단, 중, 장기로 추진단계를 구분하고 단기적으로는 핵심사업 2-3개만을 집중적으로 추진하는 것이 타당할 것으로 보인다.

이러한 과정에서 충청권 3개 시도 연구원이 공동으로 이러한 분석을 수행하고 사업을 발굴하여 추진하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

2. 광역교통협의회 설치·운영

각 지자체의 다양한 이해관계가 얽혀있는 사업에 대하여 공동으로 협력하여 추진한다는 것을 생각보다 쉽지 않다. 그 간 수도권협의회, 충청권 광역행정협의회의 운영결과가 그 어려움을 대변하고 있기 때문이다.

그러나, 공동기구의 기능성에 대한 회의론에도 불구하고 이러한 사업을 추진하기 위해서는 전담기구가 필요하며, 전담기구를 효율적으로 운영할 수 있는 방법의 모색도 함께 병행되어야 할 것이다.

그 동안 광역교통기구는 대체로 교통전문가들로 구성되어 있어 서로의 이해관계가 상반될 경우 이를 조정하기 어려웠다. 이러한 이유는 첫째, 각 파트에서 상호주고 받을 수 있는 카드가 부재한 것이 하나의 원인으로 사료된다. 즉, 교통문제만을 다룰 경우, 어느 한쪽이 양보를 했을 때 취할 수 있는 또 다른 카드가 매우 부족하여 협력이 무산되는 경우가 허다하다.

둘째, 협의회의 기능과 역할이 전문가적 토론수준에 머물러 협의회의 결정된대로 이행되기 어려운 상황이 발생한다.

따라서, 공동협력기구는 이러한 문제점 개선을 위해서 협의회에 참석하는 범위를 단계별로 구분하여 전문가수준, 행정협의 수준 등으로 구분하여 상호 협조에 대한 융통성과 결정에 대한 집행력을 높이는 방안으로 운영하는 것이 합리적이라 판단된다.

마지막으로, 모쪼록 마련된 상호협력의 장이 좋은 결실을 맺기 바라는 마음 간절하다.

■ 참고문헌

1. 건교부(2006), 『건설교통통계연보 2006』
2. 대전발전연구원(2006), 행정중심복합도시건설에 따른 연계교통체계 구축방안
3. 이재영(1999), "정보통신의 발달에 따른 통신통근인구에 예측에 관한 연구", 대한교통학회, 36회 학술발표 proceedings, p102, 1999. 11
4. 통계청, <http://kosis.nso.go.kr>
5. 국토연구원(2007), 대전권 광역교통기본계획(안) 공청회 자료, p.43.
6. 한국교통연구원(2007), 대전권 광역교통시행계획(안) 공청회 자료
7. 건설교통부(1999), 제4차 국토계획수정계획(2020)
8. 건설교통부(1999), 국가기간망계획(2000~2019)
9. 박병호·이선하·이재영(2005), "행정중심복합도시 주변지역 광역교통계획 방향", 대한국토도시계획학회 대전충청지회 2005년 추계전문가토론회, '행정중심복합도시 주변지역에 대한 광역개발방향', 2005. 11. 18
10. 이재영(2006), "대전시의 광역교통 문제진단과 개선방안", 지자체연구원 광역교통세미나 자료집, 한국교통연구원, pp173-204,