

관심을 충족시켜줄 수 있도록 꽃, 나무, 지역문화 등에 대한 전문해설사를 적극 활용해 꽃과 생활의 여유를 동시에 느낄 수 있도록 설계되길 기대한다. 아울러 꽃심기, 분재·정원가꾸기 등에 대한 직접적인 체험기회를 제공해 관람객들이 꽃을 통해 행복과 풍요로움을 느낄 수 있도록 내실화하는데 중점을 두어야 한다.

안면도 전체를 '아름다운 꽃섬, 휴양지대'로 만들자

이번 안면도 꽃박람회는 2007년 12월 서해안 기름유출피해로 인한 관광객 감소, 지역경제 침체와 국내 화훼농업의 경쟁력 약화에 따른 태안유류피해지역의 원상회복과 지역경제 활성화 도모를 목적으로 개최되었다. 최근 급격한 세계 및 국내경기 동반침체에도 불구하고 당초의 예상 관람인원 110만 명을 상회하는 등 기대이상의 성과를 거둔 것으로 평가된다. 이에는 꽃과 자연경관에 대한 전반적인 관심증대 경향도 일조하였을 것으로 기대되며, 이러한 경향은 더욱 증대될 것으로 전망된다.

다음번 안면도 국제꽃 박람회의 성공적 개최를 위해서는 이제부터 차근히 대비하는 자세가 필요하다. 이에 다음 꽃박람회는 안면도 전역에 걸쳐 분산 추진할 것을 제안한다. 꽃박람회 전시장을 안면도내 특정 입지에 배치해 관람객들이 단순히 몇 시간 들러 꽃들만 훑어보고 돌아가는 데서 벗어나, 안면도 전역에 걸쳐 분산 배치된 꽃박람회 전시장과 주변지역을 충분히 체험할 것을 제안한다. 청정지역 안면도에서 휴양과 꽃 체험을 고루 만끽할 수 있도록 해야 한다. 그렇게 되면 안면도 전체가 꽃박람회장이 되고, 안면도 자체가 청정이미지의 "아름다운 꽃섬" "휴양하기 좋은 섬"으로 자연스럽게 각인될 수 있을 것이다. 이러한 지역이미지의 창출 및 제고를 위해 제주도의 올레 길과 같이 안면도내 걷기좋은 길과 자전거 도로를 만들거나, 여유와 휴양의 지역이미지 부각을 위해 슬로시티(slow city)로 지정·조성하는 등 민간부문의 창의적인 노력과 체계적인 정책 지원이 병행 추진될 수 있기를 제안한다.

대전~당진, 공주~서천간 고속도로, 충남 발전의 기회로 활용하자

김 경 석 | 국립공주대학교 건설환경공학부 교수



2009년 5월 28일, 착공 9년 만에 대전~당진, 공주~서천간 고속도로 153km가 개통되었다. 고속도로 연장은 지역경제발전과 도시 및 국가의 경쟁력 평가의 주요 지표로 활용되고 있다.

이번 두 고속도로의 개통으로 충남의 고속도로 총연장은 455km가 되며, 경북 535km, 경남 487km, 그리고 경기 485km에 이어 네 번째 수준이 된다. 또한 행정구역 면적당 고속도로 연장은 충남이 52.9km/천km²로서 광역시를 제외한 도(道) 중에서는 가장 높은 수준을 보이게

되었고, 전국 평균 35.2km/천km²의 1.5배에 달하는 수준을 확보하게 되었다.

이번에 개통되는 2개의 고속도로는 충남의 6개 시·군을 통과하고 있다. 당진, 예산, 공주, 서천, 부여, 청양 등이며, 당진, 공주를 제외하면 그간 충남지역 뿐 아니라 우리나라 전체적으로 볼 때 교통이 가장 취약한 지역으로 손꼽히던 지역이다.

이런 지역에 한꺼번에 두 개의 고속도로가 개통되면서, 주민들은 기대와 걱정의 목소리를 동시에 내 놓고 있다. "생활권이 넓어지고 많은 외부사람들이 우리지역에 쉽게 올 수 있어 지역경제 활성화가 있을 것이라는 기대"와 "반대로 주변 혹은 보다 매력도가 높은 지역으로 우리지역의 경제력, 사람들이 빠져 나가지 않을까 하는 걱정"이다.

충남 지역은 2001년 서해안고속도로의 개통으로 이미 고속도로 개통에 따른 지역 경제 활성화 및 발전을 경험하였다. 그러나 일부 시·군은 지역적인 성장에도 불구하고 인구감소와 경제침체를 경험하기도 하였다. 특히 서해안고속도로는 수도권 수요를 직접 유치할 수 있는

최적의 개발축을 형성하면서 많은 공장 유치와 관광산업의 발전을 경험하였다.

이번에 개통한 두 고속도로에 대한 파급효과 분석결과 역시 물류비절감 등으로 인한 경제적 효과는 연간 총 2,747¹⁾억원에 달할 것으로 나타나고 있다. 간접효과 역시 총 3조 3,962억원의 생산유발 증대, 1조 5,081억원의 부가가치 증가, 24,539명의 고용증가 효과가 발생한 것으로 나타나고 이중 55~60%는 충청남도 지역에 직접 영향을 미칠 것으로 판단된다. 그 외, 대전~당진의 경우 인구수는 약 9만 명이 증가하고, 제조업체수는 약 110여개 그리고 숙박·음식점 업체수는 약 229개 정도가 증가할 것으로 예상되었다. 서천~공주간 고속도로의 경우에 인구수는 증가보다는 감소세의 둔화를 볼 수 있으며, 기타 제조업체수는 감소추세에서 약간의 증가추세로 돌아설 것으로 분석된 반면, 숙박·음식점 업체수는 315개 정도가 증가하여 외부관광객의 접근성 향상으로 인한 관광부문의 효과가 클 것으로 판단된다.

또 다른 효과는 충남지역의 동·서 상생발전의 기회가 만들어졌다는 것이다. 그간 충남의 공간구조는 서해안선과 경부축의 2개 남북축의 형태로 동·서간 연결이 취약하였으나, 이제 동서연결의 2개 축이 추가되어 H자형 발전축이 형성되며, 장기적으로 서천~공주축이 연장발전할 경우 X자형 공간구조형태를 취하게 될 것이다. 특히 외부와의 연결 형태를 보면 수도권보다는 영남지역의 서해안 접근성 향상에 더 기여할 것으로 예상된다.

지금까지의 분석으로 볼 때, 서해안고속도로와 달리 두 고속도로는 외부접근성 향상 뿐 아니라 지역내부 연계 강화 및 지역상생발전에 기여할 것으로 예상된다. 특히 여러 측면에서 감소와 쇠퇴 현상을 보였던 충남 북동부 내륙지역의 감소세가 둔화되고 일부는 오히려 반전하여 증가 혹은 발전하는 등 그 효과는 지속되고 점차 커질 것으로 판단된다.

그러나 고속도로의 개통은 시작에 불과하다. 이러한 기대효과를 극대화하기 위해서 앞으로 해결해야 할 과제가 우리를 기다리고 있다.

가장 시급한 것으로 각 시·군의 하부 연계교통체계의 구축이다. 고속도로는 통과교통을 위한 시설이다. 이러한 통과교통을 지역에 유치하고 들렀다 가도록 하기 위해서는 진출입시설(IC)로부터 각 시·군의 주요 거점까지 편리하게 연결되는 연계교통망체계 구축이 필요하

다. 그러나 이번 두 노선의 주변 시·군들은 아직 이러한 연계체계가 부족하여 자족성, 통합성이 미약하고 도시내부 그리고 도시간 보완·상생관계를 기대하기는 아직 어려운 상태다.

두 번째 과제는 진출입시설(IC) 주변에 지역성장거점을 구축하는 것이다. 일본이나 외국의 사례를 보면, 고속도로가 개통되면서 가장 큰 영향을 받고, 효과가 가장 큰 지역이 IC 주변 10km 이내 인 것으로 나타난다. 결국, 고속도로 개통에 따른 지역발전효과는 IC 주변 10km 이내 지역을 어떻게 잘 활용하느냐에 달려있다. 따라서 IC 주변에 공장이 쉽게 입주할 수 있는 산업단지 조성이나 이와 관련된 물류시설, 그리고 아울렛, 쇼핑단지, 유통단지 등과 같은 원스톱 서비스거점을 형성하여 시·군내 대시민 서비스개선과 외부이용객을 유치를 통해 각 시·군 발전의 핵으로 활용해야 할 것이다.

세 번째는 많은 시·군이 걱정하고 있는 인구 및 경제력 유출에 대한 대응방안 모색이다. 생활권의 광역화로 인해 매력도와 흡인력이 낮은 시·군의 경우에는 주변 큰 도시 혹은 매력도가 높은 도시로 인구나 경제력의 이탈이 발생할 수 있다. 이러한 현상을 완전히 배제할 수는 없으나, 이탈의 정도를 최소화하고, 외부 수요를 끌어들이 수 있는 방안이 필요하다. 우선 각 지자체에서는 인구와 산업 유치를 위한 다양한 인센티브를 준비해야 한다. 앞서 제시한 IC주변 다양한 서비스 제공도 하나의 인센티브가 되겠지만, 기업이 쉽게 입주할 수 있는 제도적, 재정적 여건 조성이나 시민들이 요구하는 편리한 웰빙주거환경 조성이 우선되어야 할 것이다.

네 번째는 환경부문에 대한 지속적인 관심이 필요하다. 특히 IC 주변 지역이 가장 활발한 개발이 이뤄질 것으로 전망하였고, 또한 반드시 효율적인 개발이 이루어져야 고속도로 개통효과를 경험할 수 있을 것이다. 그러나 무분별한 개발로 인해 환경이 훼손되어 주거환경, 산업입지환경 등이 악화되면 오히려 역효과가 발생할 수 있다. 따라서 조속히 적절한 도시정비계획의 수립을 통해 체계적이고 환경친화적인 개발이 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

다섯 번째는 다양한 협조체계의 구축이다. 시·군 내부적으로는 민간부분과 시민단체의 합리적인 견제와 협조를 통해 상생해 나가야 할 것이다. 더 중요한 것은 시·군 간에는 앞

1) 한국도로공사, 2009. "당진-대전간 고속도로 사업개요 및 개통효과" · 당진-대전간 고속도로개통과 충남도청 이전에 따른 지역경제 활성화를 위한 정책토론회 자료집.

2) 김경석/조봉운/임형빈, 2009. "대전~당진, 공주~서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석" · 대전~당진, 공주~서천간 고속도로 개통에 따른 충청남도의 연계발전방안 세미나 자료집

서 언급한 바와 같이 일부 인구의 유출·유입이 발생할 것이고, 이는 어쩔 수 없이 받아들여야 하는 부분이다. 중요한 것은 충남 외부지역으로부터의 수요를 끌어들이 파이를 키워나가는 것이 더 중요하다. 이를 위해 인접 시·군 간의 협력체계 구축을 통해 접근성 개선으로 인한 영향권 내 인구수 증가 등을 활용하여 외부로부터의 수요를 확보할 수 있도록 해야 할 것이다.

두 고속도로의 개통으로 이제 지역발전과 도약의 기초가 다져진 것이다. 그러나 이러한 고속도로라는 하드웨어 확보보다 더 중요한 것이 지역의 콘텐츠를 포함한 소프트웨어의 지속적인 개발이다. 이를 통해 외부지역으로 부터 좀 더 많은 사람들을 끌어들일 수 있는 매력 요소들을 확충해 나가야 할 것이다. 대전~당진, 서천~공주간 고속도로 개통은 기회이고, 앞으로 이러한 기회를 잘 활용할 때 충남 북동부 지역의 발전과 그 영향이 충남 전체로 뻗어나갈 수 있을 것이다.



광역경제권 네트워크형 추진체계 구축 시급

김 선 배 | 산업연구원 연구위원



이명박 정부는 지역의 경쟁력이 국가발전의 원동력으로 부각되는 것은 지식기반경제 환경에 적극 대응하기 위하여 5+2 광역경제권 구축을 요체로 하는 新지역발전 정책을 추진하고 있다. 그러나 신지역발전 정책으로써 광역경제권 구축은 정책방향은 올바르게 설정되었지만 정책의 체계성과 구체성의 측면에서는 보완이 요구되고 있다.

특히, 광역경제권의 개념이 단순히 지역경제의 공간적 범위확대 차원에 머무르고 있어 손에 잡히는 가시적 정책목표나 효율적이고 차별화된 정책수단의 발굴은 미흡한 것으로 여겨진다. 중앙정부 차원에서는 관련 부처들이 개별적으로 광역경제권 추진계획을 수립하고 있어 광역경제권 활성화에 필요한 지원 프로그램 발굴이나 사업 추진체계의 확립이 체계적으로 이루어지지 않고 있다. 한편 지역적 차원에서 본다면 광역경제권은 단일 행정조직이 관리할 수 없는 공간적 범위를 갖기 때문에 광역경제권 사업의 효율적 추진을 위한 새로운 추진체계 구축이 시급한 실정이다.

광역경제권은 산업의 전후방연관 구조와 가치사슬 구조에 기초한 허브-스포크형 클러스터 연계체계 형성을 통해 집적경제 효과를 배가시키기는 데 유리하다. 또한 R&D, 인력, 사회적 자본 등 혁신자원의 공동 활용과 임계규모 확보가 용이하여 규모의 경제를 창출할 수 있는 이점을 가지고 있다.

따라서 광역경제권 정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 중앙부처의 각개 약진식 정책 집행과 지자체내 소관 부서 간의 협력 부족으로 인한 각종 비효율성을 제거하고 클러스터