

## 금강 주변의 교통 · 관광개발 방향

김 시 중  
(金始中)

중경산업대학교  
관광경영학과 교수



- I. 머리말
- II. 교통 · 관광 개발계획
- III. 교통 · 관광 개발전략
- IV. 맺음말

### I. 머리말

오늘날 삶의 가치는 안정, 여유, 자아실현과 신유목사회의 이동성 및 쾌적한 환경추구에 이상을 두고 있다. 도시화 · 산업화에 염증을 느낀 도시인들은 그들 마음의 고향인 지방으로 회귀하고 있다. 이러한 경향은

자연과 부드러움을 접촉하려는 추세를 반영하는 것이며 전세계적으로 관광수요를 증대시키는 주요한 요인이 되고 있다.

세계화(globalization) · 지역화(regionalization) · 지방화(localization) 시대를 맞아 세계가 좁아질수록 오히려 ‘지방색’(local color)은 더욱 강조되고 있다. 그래서 현대의 이른바 ‘無境時代(borderless era)’는 국가의 경쟁에서 산업과 산업이, 기업과 기업이, 지방자치체와 지방자치체끼리 경쟁하는 시대로 바뀌었다.

충청남도의 농림어업 취업자는 46.4%(1993년 기준)이며, 농림어업 생산구조는 23.3%(1992년 기준)에 달하고 있다. 관광분야에 있어서 관광상품은 관광객의 욕구에 능동적으로 대처하지 못하고 있을 뿐만 아니라 인근 배후지로 부터의 접근성도 매우 뒤떨어지고 있다.

또한 재정자립도는 33.3%(1994년 기준)로서 전국 평균 63.9%에 크게 못미치고 있으며, 전남 · 북을 제외하면 최하위에 머물고

있다. 재정자립 및 경제주권이 지자체의 관건임을 고려할 때, 지방자치단체는 적은 자원으로 환경파괴를 최소화하며, 전략적 고부가가치 산업인 관광산업의 진흥에 큰 관심을 기울여야 할 것이다. 또한 우리나라는 지난 20여년간 경제성장에 따른 교통수요의 지속적인 증가에 적절하게 대비하지 못한 결과, 교통기반시설이 전반적으로 부족하여 막대한 사회경제적 비용손실을 초래하고 있다. 특히 낙후된 수송체계로 인한 물류비의 급증은 우리 제조업의 국제경쟁력을 크게 떨어뜨리고 있다. 금강유역의 교통여건 또한 예외는 아니어서 금강유역의 교통정책은 장기적이고 거시적인 관점에서 위와 같은 문제점을 해결할 수 있는 방향으로 계획되고 추진되어야 할 것이다. 본 연구는 금강 주변을 중심으로 교통·관광 개발계획을 검토하고 바람직한 개발방향을 제시하고자 한다.

## II. 교통·관광 개발계획

### 1. 금강주변 교통개발계획

#### 1) 도로정비분야

충남도의 도로 총연장은 5,056.5km(1994년 기준)이며, 포장률은 76.6%이다. 도로별 구성비는 고속도로, 국도, 지방도가 각각 11.3%, 21.8%, 22.0%로 되어 있으며, 노폭이 협소하고 포장상태가 불량한 시군도가 54.9%를 차지하고 있다. 도로사정은 차차

나아지고 있으나 국민생활수준 향상과 산업의 발달로 인한 차량의 급증 등에 효과적으로 대처하지 못하고 있다. 또한 주민교통 생활불편과 산업활동에도 지장을 초래하고 있으며 구체적인 문제점을 살펴보면 아래와 같다.

첫째, 금강주변의 도로사정은 전국 총도로 연장보다 월등히 낮아 주변지역의 물류 및 관광객 유치에 효과적으로 대처하지 못하고 있다.

둘째, 교통유형별 연계체계가 효율적으로 개발되지 못하여 교통망 확충에 큰 실효를 거두지 못하고 있다. 따라서 이에 대한 종합적인 장기구상계획이 마련되어야 할 것이다.

셋째, 국가 기간교통망으로서의 중요성을 부각시켜 국가계획에 반영시킬수 있는 다각적인 노력이 요구되며 이를 위해 면밀한 타당성 조사가 이루어져야 할 것이다. 현재 충청남도에서 추진중인 도로건설계획은 다음의 <표1>과 같다.

#### 2) 철도·항만분야

철도의 경우 국토종합개발계획상 수도권 및 동서축을 중심으로 신설 및 확장계획이 추진되고 있어 충남의 지역경제 활성화 및 관광개발계획과의 연계를 위해서는 천안-당진-서산-태안-안흥에 이르는 동서산업철도의 확충이 필요하다.

충청남도에는 3개의 무역항(고정, 대산, 장항)과 2개의 연안항(대천, 비인)이 있으나

〈표1〉 충청남도 도로사업계획

사업명	사업 목표	사업량	사업비 (억원)	사업기간	사업주관	주요세부 사업내용
고속도로건설사업	중부권 개발촉진과 국토 균형 개발 및 대륙과의 무역확대를 위한 기반조성, 서해안 부존 자원 및 관광산업 투자개발 촉진	5개노선 395.2km	45,589	1990 - 2004	건설교통부	서해안, 대전-진주, 천안-논산, 공주-서천, 당진-대전
국도확포장사업	교통량 급증에 따른 교통체증 해소, 도시와 농어촌간 시간 및 생활권 단축	17개노선 679.7km	12,882	1992 - 2001	건설교통부	장항-논산 외 16개 노선
산업관광도로확충사업	서해안과 금강을 순환 연결하는 도로망체계 확충으로 도내 관광산업의 획기적 육성기반 확충, 임해공단 및 서해안 산업관광권 집중개발로 새롭게 발전 도약하는 충남 건설	2개노선 449km	10,814	1992 - 2001	충청남도	서해안, 금강변
지방도확포장사업	도로구조 개선으로 교통편의 제공 및 소득기반 조성, 농어촌지역의 정주생활권 구축	49개노선 1,118km	6,662	1992 - 1996	충청남도	서천-양촌 외 48개 노선
군도확포장사업	농어촌지역 사회간접자본 확충으로 생활환경개선 및 소득 증대 기반조성	충청남도 군내일원	5,650	1988 - 1996	시·군 단체별	충청남도 시·군일원
농어촌도로확충계획	농어촌지역 교통편익과 소득 기반 구축, 도로구조의 개선으로 교통소통 원활, 살기좋은 농어촌 환경여건 조성	충청남도 관내 15개시·군 2,960km	2,521	1992 - 2001	시·군 단체별	도관내 15개시·군

자료: 충청남도, 제2차 도건설종합계획 집행계획, 1994.

하역능력이나 접안능력에 있어서 그 기능이 매우 미약한 실정이다. 현재 85선석, 방파제 1,887m, 물장량 1,615m를 아산항, 장·군신항, 대산항, 보령신항, 대천항, 안흥항 등에

개발하여 충남 서북부 신산업지대 등 공업단지의 수출입 화물 처리 및 2000년대 황해권 교역량 증대에 대비할 수 있는 국제항만기능 확보에 주력하고 있다. 그러나 항만

〈표2〉 충청남도 철도·항만건설계획

분야	사업명	사업목표	사업량	사업비 (억원)	사업기간	사업주관	주요세부 사업내용
철도 건설 사업	철도 건설	대량의 여객과 화물의 원활한 수송, 신속하고 안전한 수송으로 국민편익 증진	4개노선 158.4km	21,650	93이전 - 2001	한국고속철도 공단, 철도청 전철	경부고속전철 호남고속전철 수원-천안, 장항-군산
항만 건설 사업	항만 건설	충남 서북부 신산업지대 등 공업단지의 수출입 화물처리, 2000년대 황해권 교역량 증대에 대비할 수 있는 국제 항만기능 확보	85선석, 방파제 1,887m, 물장량 1,615m	12,660	93이전 - 2001	해운 항만청 수산청	아산항개발, 장·군신항개발 대산항개발, 보령신항개발 대천항개발, 안흥항개발

자료: 충청남도, 제2차 도건설종합계획 집행계획, 1994.

의 효율적인 이용과 태안해안 국립공원 및 백제문화권과의 효율적 연계를 위해서는 금강유역에 위와 같은 시설 이외에도 관광여객선 전용부두와 컨테이너 전용부두를 포함하는 보령항의 건설 및 아산항의 확장이 요구되고 있다. 또한 금강운하의 개발은 고속도로, 철도, 공항이 연계되는 입체교통망을 형성하여 충남도의 교통체계 개선에 기여할 것이다.

## 2. 금강주변 관광개발계획

### 1) 관광개발분야

‘충청남도 권역별개발계획(안)’에 의해서 설정된 충남지역의 4대권역(북부권, 서해안

권, 백제권, 금강권)중 금강권은 행정구역상 논산군, 연기군 및 금산군을 포함하고 있다. 또한 ‘전국관광장기종합개발계획(1989)’상 전국 5대 관광권(중부관광권, 충청관광권, 서남관광권, 동남관광권, 제주관광권)중 충청관광권 내에 포함되어 있으며, 충청관광권의 4개 소권역(태안해안권, 공주·부여권, 청주·속리산권, 충주호권)중 공주·부여권에 포함되어 있다.

현재 계획중인 금강 주변의 관광개발은 다음의 〈표3〉과 같으며, 이를 분석·요약하면 다음과 같다.

첫째, 관광객의 욕구 및 관광 패턴의 변화에 효과적으로 대처하지 못하고 있다. 특히 수상 및 수변지역에서의 참여형 관광상품이

부족하고 지리적 특성에 부합하지 못하는 개발로 인하여 문제점이 야기되고 있다.

둘째, 금강 주변의 각 관광지별 연계체계가 원활하지 못하여 관광객 유인 능력이 떨어지고 있다. 이를 위해서는 도차원의 종합관

광 연계체계에 대한 대책 마련이 요구되고 있다.

셋째, 각 관광지의 상징성이 부각되지 않아 관광지별 차별화가 미흡하다. 따라서 각 지역의 관광 매력 및 특성에 기초한 이미지

〈표3〉 충청남도 관광개발계획

사업명	사업 목표	사업량	사업비 (억원)	사업 기간	사업 주관	주요세부 사업내용
백제권 특정지 역개발 사업	공주·부여 고도중심의 백제 문화권을 종합적이고 체계적 으로 개발('96.6.11 특정지역 으로 지정), 건설부와 충청도 공동으로 종합개발계획수립	5개부문 48개사업	14,423	1993 - 2001	충청 관련 부처, 충청 남도, 시·군	문화유적정비 관광휴양시설 도시환경정비 교통시설확충 계룡신도시 건설
안면도 관광지 조성 사업	관광자원을 적극 개발하여 지 역균형개발 촉진, 서해안 개발 과 더불어 국제화 시대에 대비 대비한 관광휴양지 개발	태안군 안면읍 승언· 중장리 일원 936천평	1,846	1991 - 2001	충청 남도	기본계획, 기본설계, 실시설계, 기반시설, 민자시설
국민 관광지 조성 사업	양호한 관광자원을 적극 개발 하여 지역균형개발 촉진, 국제화시대에 대비한 국민여가 공간 조성	도내 16 개 지구 2,593평	14,131	1983 - 2001	도, 시·군 민간	관광지 지정, 조성계획, 단지조성, 민자시설
금강종 합개발 사업	수자원의 효율적 이용과 합리 적인 유량관리, 수계정비로 재해의 근원적 해결, 관광산업 병행 추진으로 휴식공간 제공	연기군 금남면 - 서천군 마서면 금강 하구둑 110km	1,461	1993 - 2002		기본설계, 실시설계, 하도정비, 고수부지조성 강변산업관광 도로

자료: 충청남도, 제2차 도건설종합계획 집행계획, 1994. 12.

창출이 요구된다.

넷째, 관광홍보 및 수용태세가 미비하여 효율적인 관광객 유치에 의문시되고 있다. 이를 극복하기 위해서는 종합적인 관광마케팅 전략이 재검토되어야 할 것이다.

다섯째, 금강운하의 건설은 물류비용절감, 유역개발 및 홍수방지효과를 기대할 수 있고, 또한 관광측면에 있어서도 백제문화권의 활성화에 촉매역할을 할 것으로 기대되어, 지역발전 가속화를 도모할 것이다.

## 2) 공원개발분야

금강주변의 공원개발계획은 <표4>와 같다. 공원개발계획의 전반적인 문제점으로는 절대 공원 면적 및 수(數)의 부족을 들수 있으며, 이 결과 지역주민들의 욕구에 효율적으로 대처하지 못하고 있다.

또한 지금까지의 개발이 경성관광(hard tourism)위주로 진행되어 환경파괴는 물론 개발주체와 지역주민간의 갈등을 증폭시켜왔다. 따라서 이를 극복하기 위해서는 관광개발이 보전적 관광개발(sustainable tourism development)개념하에 이루어져야 하며, 또한 지역주민의 편의 증진 및 다양한 욕구에 능동적으로 대처하여야 할 것이다. 아울러 공원의 내부 설계면에서도 인간 행태에 기초한 인간 공학적 관광 시설의 재배치가 요망된다.

전체적으로는 그린 투어리즘(green tourism) 개념하의 개발이 이루어져야 하며,

이를 뒷받침하기 위한 행정적 지원과 개발 참여자의 의식개혁이 필요하다. 따라서 관광객, 관광개발자, 지역주민 등 이해집단의 상호 유기적인 협조하에 관광개발 계획수립 및 집행이 이루어져야 할 것이다.

## Ⅲ. 교통·관광 개발전략

금강주변의 교통환경은 주변지역의 물류 및 관광객 유치에 효과적으로 대처하지 못하고 있고, 교통유형별 연계체계가 효율적으로 개발되지 못하고 있어 종합적인 장기구상계획을 필요로 한다. 이러한 문제들은 국가 기간 교통망으로서의 중요성을 부각시키지 못하는데 기인하고 있다. 또한 항만시설과 주변 관광지와와의 효율적인 연계와 이용을 위해서는 금강유역과 아산항이 복합기능을 수행할 수 있도록 관광여객선 전용부두를 포함하는 다목적 개발이 요구된다. 이외에 금강운하의 개발을 통하여 충남도의 교통체계를 개선할 수 있도록 해야 할 것이다.

관광측면에서도 관광객의 욕구에 효과적으로 대처하지 못하고 있으며, 특히 수상 및 수변지역에서의 관광개발은 후진성을 면치 못하고 있다. 무엇보다도 금강주변의 관광지별 연계체계를 개선해야 하며, 각 관광지의 상징성을 부각시켜야 하고 새로운 관광이미지의 창출이 요구된다. 수용태세 측면에서도 많은 문제점들이 제기되고 있어 관광마케팅 전략의 재검토가 요구되며, 금강운하를 관광

〈표4〉 충청남도 공원개발계획

사업명	사업목표	사업량	사업비 (억원)	사업기간	사업주관	주요세부 사업내용
태안 해안 국립 공원 사업	무질서하게 조성되어 있는 기존시설물을 정비 하여 지역 특성에 맞는 공원 개발	태안군 5 읍·면, 보령군 오천면 329 km <sup>2</sup>	874	1993 - 2001	내무부 (국립 공원 관리 공단)	만리포, 학암포, 연포 몽산포, 청포대, 백사장
계룡산 국립 공원 개발 사업	자연환경 보존 및 공원탐방객 편의 제공, 온천자원의 효율적 이용 및 보존개발로 관광휴양 지 조성	공주군 반포면· 계룡면 일원 73만km <sup>2</sup>	2,553	1985 - 2001	내무부 (국립 공원 관리 공단)	여관, 상가, 호텔, 안내소 공중변소, 유스호스텔, 기반시설
대둔산 도립 공원 개발 사업	자연자원 보존과 탐방이용에 불편이 없는 보존과 개발이 조화를 이루는 자연공원 조성, 기초편익시설 완료로 탐방객 편의 제공	금산군 진산면· 논산군 벌곡면 24,860km <sup>2</sup>	269	1985 - 2000	충청 남도 (금산군, 논산군)	공공시설, 민간투자시설
칠갑산 도립 공원 개발 사업	보존과 개발이 조화를 이루는 공원 조성, 공원계획 재정비에 따른 기초 편익시설 완비로 탐 방객 편의제공 및 민간자본 적 극 유치	청양군 일원 32,542km <sup>2</sup>	222	1985 - 2001	충청 남도 (청양군)	칠갑광장, 집단시설지구
덕산 도립 공원 개발 사업	집단시설 정비에 따른 민자유 치 적극 유도, 덕송지구로 집중되는 탐방객을 가야산지구 편익시설 완비로 분산 유도	예산군 덕산면 일원 21,045km <sup>2</sup>	157	1985 - 2001	충청 남도 (예산군)	단독시설, 집단시설 (덕송산, 가야산)
고북 군립 공원 개발 사업	고북저수지의 자연경관보호 및 탐방객의 효율적 관리를 위한 개발, 기존 조각공원을 살리는 예술적 감각 표현	연기군 서면 고북· 용암리 일원 1,949km <sup>2</sup>	35	1991 - 2001	연기군	단독시설 및 집단시설

자료: 충청남도, 제2차 도건설종합계획 집행계획, 1994.

자원화 할 수 있는 방안도 모색되어야 한다. 또한 관광개발에서 공원개발의 중요성을 인식할 때, 종래의 경성관광(hard tourism) 패턴에서 탈피해야 하며, 무엇보다도 그린 투어리즘(green tourism)에 기초하여 지역주민의 욕구와 관광객의 다양한 욕구에 능동적으로 대응해야 할 것이다.

위에서 교통측면과 관광측면에서 개발의 추진방향 설정에 대한 당위성을 살펴보았다. 하지만 교통측면과 관광측면의 개발은 상호 분리하여 생각할 수 없으며, 상호 유기적인 협력체계 하에서 종합개발 계획이 수행되어야 실효를 거둘 수 있으며, 위와 같은 개념 하에 제시하는 구체적인 금강 주변의 교통·관광분야의 개발전략은 다음과 같다.

첫째, 공간구조·정주체계 개선: 금강유역에 불연속적으로 산재된 지역간 접근성을 높이기 위해 지역연결형 정주체계와 배후단지 조성을 추진한다. 연기군은 경부고속전철 및 접근도로를 통해 물류집적기능을 활성화한다. 금산군은 지역여건상 논산방향으로의 기능적 연계성을 갖추도록 계획한다.

둘째, 산업구조 재편·지역기능 특화: 금강종합개발은 ‘治水(保存)→觀光→丹運’ 순으로 추진하고 연변 농공단지·농산물유통단지를 계획적으로 조성한다. 연기의 컨테이너기지 조성은 중부권 물류기능을 흡수토록 한다. 금산의 인삼단지는 다각적으로 특화하고 남부관광지대 개발도 동시에 추진한다.

셋째, 사회간접자본 확충: 천안-논산간

고속도로 및 금강변 산업관광도로 신설로 공간접 접근성을 높이고, 금강 종합개발에 따른 각종 기반시설(infrastructure) 확충으로 수해방지 및 개발효과를 극대화 한다.


넷째, 전략적 경영개발: 충남도와 논산·연기·금산군의 기획 및 개발(治水·觀光) 부서는 광역금강종합개발의 실효성 확보에 만전을 기한다. 중앙의 농림수산부·문화체육부, 농어촌개발공사 등 관련기관의 업무협조와 인삼산업 특화(다각화)에는 대전시 소재 한국담배인삼공사(인삼사업부), 한국인삼연초 연구원과의 협력은 필수적이다.

#### IV. 맺음말

청풍명월의 양반전통, 애국충렬의 순례지인 충청도는 700년의 백제문화를 중심으로 역사와 전통문화가 살아 숨쉬고 있을 뿐만 아니라, 금강권을 중심으로 생태관광(ecotourism)의 자원적 요소가 풍부하다. 즉, 금강유역은 국내에서 가장 모범적인 생태관광지 및 무공해관광지로서 “自然+健康+觀光=綠色清淨觀光地”라는 풍부한 관광잠재력을 지니고 있다. 따라서 금강유역을 단순한 유원지나 유흥오락장이 아닌 매력과 품위를 갖춘 4계절 휴양관광지로서의 요건을 갖춘 질지향적(quality-oriented) 관광지로 개발하여야 한다. 이를 위해서는 확실적인 분위기를 탈피하고 독창적 관광매력을 창출하여, 지역경제의 활성화 및 도시와 농촌의 균형



발전을 도모하여야 한다.

결론적으로 “4,000 만이 살고 싶은 충남건설”을 위한 교통 및 관광분야의 역할은 재론의 여지가 없으며, 관광개발이 외래 관광객 유치를 통한 관광수입 증대에만 치중해서는 안되며, 관광에 대한 올바른 인식하에 지역주민의 삶의 질과 복지향상에 기초할 때 실효를 거둘 수 있을 것이다. 

## 참 고 문 헌

- 이항구, 관광 · 교통의제학, 남영출판사, 1982.
- 충청남도, 지역경제백서, 1995.
- \_\_\_\_\_, 제2차 도건설종합계획 집행계획, 1994.
- \_\_\_\_\_, 학술발표내용 요약모음
- \_\_\_\_\_, 2000년대 충남의 발전비전 워크숍 발제논문, 1995.
- Faller, P., *Transportwirtschaft*, Wien, WU Verlag, 1990.
- Ihde, G.B., *Transport, Verkehr, Logistik*, Muechen, Franz Vahlen Verlag, 1984.
- Oettel, K., *Verkehrspolitik*, Stuttgart, Poeschel Verlag, 1977.
- Paquette, R.J., *Transportation Engineering*, New York, John Wiley & Sons, Inc., 1982.