

기본연구  
2009-04

# 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역의 여건변화와 발전전략

김정연 · 한상욱 · 임형빈 · 박상철 · 송지현



**CDI** 충남발전연구원  
Chungnam Development Institute

[www.cdi.re.kr](http://www.cdi.re.kr)

기본연구  
2009-04

당진-대전 및 서천-공주  
고속도로 주변지역의  
여건변화와 발전전략

2009.12

충남발전연구원

ISBN : 978-89-6124-092-5 03350

기본연구 2009-04

# 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역의 여건변화와 발전전략

김정연 · 한상욱 · 임형빈 · 박상철 · 송지현



# 발 간 사

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 2009년 5월 28일 동시에 개통되어, 그 동안 숙원이었던 충청남도의 동-서지역간을 연결하는 2개의 간선망을 동시에 형성함으로써 충남도내 지역간 소통과 균형발전을 선도하게 될 것으로 기대된다.

당진-대전 및 서천-공주 고속도로 영향권에 속한 시·군들은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 인구·사회·경제 부문에서 발전이 촉진되고, 나아가서 충남 전체의 균형발전을 선도할 가능성이 높다. 그러나 다른 한편에서는, 고속도로 접속도로 중에서 교통지체와 교통사고 위험도가 증가할 수 있고, 고급상품·전문서비스 고객의 충남지역 밖으로 이탈이 더욱 확대될 수 있다. 나아가 고속도로 IC 연결부 등에서의 토지 난개발과 지가양등 및 고속도로 노선에 의한 커뮤니티 단절, 생태·경관 훼손 등의 문제가 발생할 수 있다.

또한, 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 개통과 더불어 행정중심복합도시, 도청이전신도시 등과 같은 대규모 도시 건설사업이 복합적으로 고속도로 주변지역을 비롯한 충남지역 전역에 다양한 영향을 미칠 것이기 때문에, 이들 사업에 대한 면밀한 조사·분석과 종합적인 대응방안 마련이 필요하다.

이러한 관점에서 이 연구는 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역에 대한 여건·잠재력 분석 및 변화전망을 토대로 기본방향 및 공간개발 구도와 전략을 설정하고, 부문별 발전방안을 제시하였다.

먼저, 고속도로 주변지역은 충청광역경제권 형성을 선도하는 새로운 개발축, 충남의 동북부지역과 중서부·남부지역간의 균형개발 선도축, 네트워크 도시체계로의 전환을 촉진하는 축매, 다양성과 개성을 지닌 신지방문화 창조의 축, 도농교류 활성화와 농촌경제 다각화 및 농촌주민의 삶의 질 향상 통로로서의 기능과 역할을 설정하고, 이를 충실히 수행



할 수 있도록 기본방향을 설정하였다.

이를 위한 고속도로 주변지역 개발의 접근방법으로는, 지역간 관련 사업의 연계·협력 강화, 거점개발 방식 및 선택적 집중방식 적용, 핵심 선도사업 추진 후 후속·연계 개발사업을 효과적으로 유도, 협력적 개발체제 구축을 통한 개발투자 및 시설운영의 효율성 제고 등을 제시하였다.

이러한 기본방향과 접근방식의 채택을 기반으로 고속도로 주변지역의 공간개발 구도를 설정하였다. 이를 위해 고속도로 IC 구간별로 주변지역의 기능 구분 및 거점 설정을 행하고, 개발사업·개발권간 순환형 네트워크 체계를 구축·개발하며, 고속도로 주변지역 개발과 다른 계획에 의한 전략사업이 유기적으로 연계되도록 함으로써 실행력을 제고할 것을 제안하였다.

고속도로 주변지역 활성화를 위한 부문별 정책과 프로그램으로는 네트워크 도시체계로의 전환과 도시·농촌의 재생 추진, 산업경쟁력 강화와 산업 네트워크 구축, 관광산업 활성화와 공동 마케팅 강화, 연계도로망의 체계적·입체적 정비 방안 등을 제시하였다.

아무쪼록 이 연구에서 제시한 고속도로 주변지역의 발전전략 및 정책과제의 제안 결과가 향후 고속도로 주변지역 개발정책 수립을 위한 기초자료로 활용될 수 있기를 기대한다.

마지막으로 이 연구를 수행한 김정연 선임연구위원, 한상욱 연구위원, 박상철 초빙연구위원, 송지현 초빙연구원의 노고에 감사드린다. 더불어 연구수행과정에 귀한 자문과 도움을 주신 공주대학교의 정환영 교수, 산업연구원의 김선배 박사, 그리고 충청남도의 최재왕 사무관과 최문희 주무관을 비롯한 관계관 여러분에게 특별히 감사의 말씀을 드린다.

2009년 12월 31일  
충남발전연구원장 김 용 응

# 연구요약

이 연구는 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통이 그 주변지역과 충남지역에 미치는 영향을 분석하고, 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제를 제시하는 것을 목적으로 하여 수행하였다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역의 여건과 특성은 다음과 같다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로는 고속도로가 직접 통과하는 공주, 예산, 당진, 청양, 부여, 서천 등 고속도로가 직접 통과하는 6개 시·군과, 일부지역이 영향권에 포함되는 서산, 보령, 연기 등 3개 시·군의 78개 읍·면·동, 3,632.60km<sup>2</sup>가 포함된다. 이는 충청남도 읍·면·동 수(212개)의 37%, 면적(8,600.15km<sup>2</sup>)의 42%에 달한다.

고속도로 주변지역 중에서는 도시화·산업화 진행지역, 일반농촌지역, 원격산촌지역으로 나뉘며, 이러한 지역특성에 따라 인구, 농가인구, 제조업체, 사업체 등의 규모와 변화 경향이 매우 차별적이고, 지형조건과 생태·경관자원 등의 면에서도 다양한 차이가 있다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통에 따른 주변지역의 여건과 변화전망 결과를 정리하면 다음과 같다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통에 따른 주변지역의 변화에 있어서는 접근성이 비약적으로 개선됨에 따라 인근 시·군간 네트워크 도시체계로의 변화, 광역시설의 공동이용 가능성이 높아지고, 특히 당진 등 충남 서북부 산업지대와 대덕연구개발특구와의 산업클러스터 형성 잠재력이 높아질 것이다.

인구규모와 도시체계는 고속도로 외에도 신도시들이 건설됨에 따라 그 변화의 방향을 전망하기가 쉽지 않으나, 개선된 접근성의 이점을 살려 도시별 전문화와 호혜적 기능분담을 도모하면 네트워크 도시체계로의 전환도 용이할 것으로 예상된다.

고속도로 개통에 따른 제조업체수 변화, 새로운 산업연계축의 형성·발전, 관광·서비스업의 변화(지역관광, 숙박·음식점 사업체수 변화), 농수산업의 변화, 유통의 효율화, 지가 상승과 세수 증대 등은 전반적으로 긍정적인 효과가 발생하는 것으로 전망된다.

그럼에도 불구하고 고속도로 주변지역은 개발 잠재력으로서의 장점과 기회와 제약 여건으로서의 약점과 위협을 동시에 지니고 있는 것으로 나타났다.

개발 잠재력으로서의 장점과 기회는 ① 기존의 R&D거점, 신산업지대, 물류·유통기능 등을 활용한 지식 중심의 신산업 클러스터 형성 유리, ② 고속도로 IC 연결부는 농산촌의 새로운 지역활성화 거점으로서 역할 가능, ③ 다양한 역사·문화·자연자원을 활용한 고속도로 주변지역 특성화 및 연계 관광상품을 개발할 경우 새로운 개념의 성장촉진기반의 구축, ④ 고속도로 개통에 따른 지역간 접근성 개선으로 협력적 지역개발 활성화 등이 있다.

제약여건으로서의 약점과 위협은 ① 충남도내 지역간 불균형발전이 더욱 구조화될 가능성, ② 고속도로가 인구와 지역경제 성과의 충남지역 밖으로의 유출 통로가 될 수 있는 우려, ③ 충남 중남부 내륙과 서부지역에 있어서 성장거점 부재로 역외 의존도 심화 가능성, ④ 고속도로 개통이 낙후지역의 쇠퇴를 더욱 가속화 할 가능성 등이 있다.

이상과 같은 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역에 대한 여건 분석 및 변화전망을 토대로 기본적인 발전방향, 공간개발구도, 부문별 발전방안을 제시하였다.

먼저, 고속도로 주변지역은 ① 충청광역경제권 형성을 선도하는 새로운 개발축, ② 충남의 동북부지역과 중서부·남부지역간 균형개발 선도축, ③ 네트워크 도시체계의로의 전환을 촉진하는 축대, ④ 다양성과 개성을 지닌 신지방문화 창조의 축, ⑤ 도농교류 활성화와 농어촌경제 다각화 및 농어촌주민의 삶의 질 향상 통로 등으로서의 기능과 역할을 충실히 수행할 수 있도록 기본방향을 설정하였다.

이를 위한 고속도로 주변지역 개발의 접근방법으로는, ① 지역간 관련 사업의 연계·협력 강화, ② 거점개발 방식 및 선택적 집중방식 적용, ③ 핵심 선도사업 추진 후, 후속·연계 개발사업을 효과적으로 유도, ④ 협력적 개발체제를 구축하여 개발투자 및 시설운영의 효율성을 제고 등을 제시하였다.

이러한 기본방향과 접근방식 채택을 기반으로 고속도로 주변지역의 공간개발 구도를 설정하였다. 이를 위해 고속도로 IC 구간별로 주변지역 기능과 거점을 설정을 하고, 개발사업 및 개발권간 순환형 네트워크 체계를 구축하며, 고속도로 주변지역 개발과 다른 계획에 의한 전략사업이 유기적으로 연계되도록 함으로써 실행력을 제고하는 방안을 제안하였다.

고속도로 주변지역 활성화를 위한 부문별 정책과 프로그램으로는 네트워크 도시체계의 도시·농촌 재생 추진, 산업경쟁력 강화와 산업 네트워크 구축, 관광산업 활성화와 공동 마케팅 강화, 연계도로망의 체계적·입체적 정비 방안 등을 제시하였다.

이상과 같은 고속도로 주변지역에 대한 여건분석과 변화 전망을 토대로 부문별로 추진전략과 추진방안 및 주요 프로그램을 제안하였다.

#### □ 네트워크 도시체계 구축과 도시·농촌 재생 추진

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
네트워크 도시체계 구축 및 광역·연합도시권 형성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 네트워크 도시체계 구축</li> <li>• 소도시연합 광역도시권 형성 및 기존 광역도시권 체계적 성장관리</li> <li>• 광역적 도시기능 공동이용 방식의 도입·운영</li> <li>• 지역활성화거점 조성</li> </ul>
도시재생사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 포괄보조사업을 활용한 중심시가지 종합적 활성화사업 추진</li> <li>• 성장거점 연계형 도시재생(신도시와 주변도시의 상생발전)</li> <li>• 기존 도시의 쇠퇴특성을 고려한 재생사업 추진</li> </ul>
도농교류 활성화와 도시 인구의 농어촌 정주 촉진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교류로부터 정주로 점진적으로 접근하여 수요 창출</li> <li>• 도시민 유치 프로그램 체계적 운영</li> <li>• 전원마을, Rurban Village 등 다양한 도농공존공간 조성</li> </ul>

## □ 산업경쟁력 강화와 산업 네트워크 구축

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
IT 산업 중심의 융·복합화를 통한 지역 산업의 고부가가치화 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 충청 광역권 글로벌 경쟁거점 클러스터 선정</li> <li>• 글로벌 경쟁거점 클러스터의 혁신인자 분석에 기초한 지원사업의 효율성 제고(R&amp;D, 시험·인증·시제품 제작, 지식서비스 지원 사업 등)</li> <li>• 클러스터 간의 연계 사업 강화</li> <li>• 글로벌 연계협력 사업 추진</li> </ul>
친환경 생태산업 육성으로 녹색성 신성장 동력 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 충남 지역 경쟁거점 클러스터 선정</li> <li>• 지역 경쟁거점 클러스터의 혁신인자 분석에 기초한 지원사업의 효율성 제고(R&amp;D, 시험·인증·시제품 제작, 지식서비스 지원 사업 등)</li> <li>• 클러스터 간의 연계 사업 강화</li> </ul>
충남 서부지역과 대덕연구개발특구·국제과학비즈니스벨트간 연계 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공식·비공식 네트워크 프로그램(만남의 장, 포럼, 스터디 그룹 등)</li> <li>• R&amp;BD 사업화 센터 공동 운영</li> <li>• 브로커링(Brokering) 프로그램(전문 코디네이터 양성, 연계협력 사업지원 단일창구 설립, 전문가 집단의 컨설팅 및 모니터링)</li> </ul>
충청 광역경제권 차원의 네트워크형 거버넌스 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민간 중심의 기획·조정·평가역량 강화</li> <li>• 기업지원 플랫폼 설립</li> <li>• 연계협력형 지역산업 육성 사업모델 개발</li> <li>• 기존 특화센터 사업의 공간적 범위를 광역경제권으로 확대(대전, 충북과 상호 협력)</li> </ul>

## □ 다지역 관광협력체계 구축 및 공동 홍보·마케팅 추진

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
다지역 관광협력체계 구축 및 공동 홍보·마케팅 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 다지역 관광협력체계 구축</li> <li>• 다지역 관광협력체계의 협력대상 범위 결정</li> <li>• 지역관광 정보 및 안내체계 개선과 공동 홍보·마케팅</li> </ul>
도시관광 활성화와 관광거점 조성·운영	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 통합기능형 관광안내센터 설치·운영</li> <li>• 소도시 내·외부 관광자원간 연계</li> <li>• 소도시의 자원특성을 고려한 문화·관광개발</li> <li>• 소도시와 주변 농어촌관광자원간의 연계(Hub Spoke-type Network)</li> </ul>
농어촌관광 활성화와 추진전략 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 농어촌관광 네트워크 형성(연맹·연합체 형태)</li> <li>• 농어촌관광 상품 개발 및 품질관리, 교육훈련, 관광상품 등급화</li> <li>• International Green Tourism Network 형성을 주도</li> </ul>
테마가 있는 관광도로 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도로의 역사기록 조사, 문화·경관·생태·민속자원 조사</li> <li>• 협력적 조직체 구성을 통한 테마도로 조성·운영</li> <li>• 금강의 향포구를 중심으로 땅길과 물길의 연계</li> </ul>

## □ 연계도로망의 체계적·입체적 정비

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
고속도로 연계도로망의 혼잡·지체 점검·정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주기적 교통량 조사 및 문제점 파악</li> <li>• 연계도로망에 대한 모니터링을 우선적으로 실시하여 서비스 수준이 낮은 도로구간·교차로의 혼잡·지체를 조기에 해결</li> </ul>
고속도로 연계도로망의 체계적 정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고속도로IC로부터 주요 도시·거점(지점) 연결 간선도로의 확장·선형개량</li> <li>• 개발권간 순환형 네트워크 체계 구축을 위한 도로망 정비</li> </ul>
2개 고속도로와 광역간선망의 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 당진-대전 고속도로의 대신-당진 구간 연장</li> <li>• 당진-천안 고속도로의 조기 건설 및 태안-당진 구간 연장</li> <li>• 보령-청양-공주 고속도로 조기 건설</li> </ul>

## □ 도, 시·군간 협력체계 구축 및 단계적 추진

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
도, 시·군간 협력적 고속도로 주변지역 개발 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도, 시·군간 고속도로 주변지역발전 협의체 구성·운영</li> <li>• 고속도로 주변지역 종합발전계획 수립 및 기존 계획과 연계</li> <li>• 고속도로 주변지역 변화에 대한 공동 모니터링 및 대응</li> </ul>
단계적 계획 및 사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 단기 공동사업 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공동 관광 홍보·마케팅, 도농교류 촉진, 산업 입지 촉진</li> <li>- 접속도로·교차로 통행실태 조사 및 혼잡·지체 문제 해결</li> <li>- 고속도로·신도시 복합효과 발생 지역의 공동 대응전략 마련</li> <li>- 도시 및 농촌재생사업 시범지역 선정 및 pilot project 추진</li> </ul> </li> <li>• 중장기 공동사업 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고속도로 중심의 해안-내륙간 광역 산업클러스터 형성</li> <li>- 광역관광네트워크 형성(도로·수로·고속철도 간 복합연계망 구축, 관광기간 다중적 연계, 다지역관광협력체계 구축)</li> <li>- 광역도시권 형성·관리 특히, 광역시설 공동이용체계 구축</li> <li>- 도시 및 농촌재생사업의 연계 추진, Rurban Village 육성</li> </ul> </li> </ul>

이미 고속도로 밀도가 상당한 수준으로 높아진 상황에서는 과거와 같이 고속도로 주변 지역의 가시적인 변화를 감지하기가 쉽지는 않으나, 점진적으로 긍정·부정의 영향을 미치면서 지역을 변화시키고 있기 때문에, 고속도로 개통 초기부터 장기적인 비전과 정책의 틀을 마련하여 일관되게 추진할 필요가 있다.



# 차 례

제1장 서론 .....	1
1. 연구배경 및 목적 .....	1
1) 연구배경 .....	1
2) 연구목적 .....	3
2. 연구범위 및 방법 .....	3
1) 연구범위 .....	3
2) 연구방법 .....	4
3. 연구수행절차 .....	5
제2장 선행연구 검토 및 분석틀 설정 .....	6
1. 고속도로 건설·운영의 파급효과에 관한 연구 .....	6
2. 고속도로 주변지역 개발에 관한 연구 .....	13
3. 분석틀 설정 .....	17
제3장 고속도로 주변지역 여건과 변화전망 .....	21
1. 고속도로 현황 .....	21
1) 고속도로 주요시설 .....	21
2) 고속도로 출입시설 .....	24
3) 고속도로 휴게소 .....	24
2. 고속도로 주변지역 여건과 잠재력 .....	26
1) 고속도로 주변지역 범위 .....	26
2) 고속도로 주변지역 현황 .....	28
3) 고속도로 주변지역 주요자원 .....	36



3. 고속도로 주변지역 여건변화 전망 .....	49
1) 교통체계 개선 .....	49
2) 정주체계 변화 .....	55
3) 산업 입지·구조 변화 .....	63
4) 지역경제 파급효과 .....	74
4. 종합분석 .....	76
<b>제4장 고속도로 주변지역 발전전략과 정책과제 .....</b>	<b>82</b>
1. 고속도로 주변지역 발전의 기본방향 .....	82
1) 고속도로 개통에 따른 기회와 위협 .....	82
2) 고속도로 주변지역의 역할과 기능 .....	86
3) 고속도로 주변지역 개발 접근방법 .....	88
2. 고속도로 주변지역 특성화 및 연계발전 구도 .....	91
1) 고속도로 IC 구간별 주변지역 기능 구분 및 거점 설정 .....	92
2) 개발사업·개발권간 순환형 네트워크 체계 구축 및 개발 .....	95
3) 고속도로 주변지역과 다른 지역 전략사업의 연계 .....	98
3. 부문별 발전전략과 추진과제 .....	102
1) 네트워크 도시체계의 구축과 도시·농촌재생 촉진 .....	102
2) 산업경쟁력 강화와 협력 네트워크 구축 .....	119
3) 관광산업 활성화와 공동 마케팅 강화 .....	129
4) 연계도로망의 체계적·입체적 정비 .....	145
<b>제5장 결론 및 정책 제언 .....</b>	<b>153</b>
1. 요약 및 결론 .....	153
2. 정책 제언 .....	155
3. 연구의 한계 및 향후 연구방향 .....	158
<b>참고문헌 .....</b>	<b>160</b>

# 표 차 례

<표 2-1> 도로투자 효과 유형 .....	9
<표 2-2> 외국의 고속도로 연결부 개발사업 유형 .....	16
<표 2-3> 서해안고속도로 개통 전·후 지표별 변화율 .....	18
<표 2-4> 시나리오별 적용 증가율 .....	19
<표 3-1> 고속도로 사업 개요 .....	22
<표 3-2> 고속도로 출입시설 현황출입시설 현황 .....	25
<표 3-3> 휴게소 현황 .....	26
<표 3-4> 고속도로 주변지역의 인구현황 및 변화율 .....	30
<표 3-5> 고속도로 주변지역 제조업체수 변화 .....	33
<표 3-6> 고속도로 주변지역 사업체 종사자수 변화 .....	33
<표 3-7> 고속도로 주변지역의 생산액 변화 .....	35
<표 3-8> 고속도로 주변지역 농가인구 변화 .....	35
<표 3-9> 고속도로 주변지역 주요 산과 저수지 현황 .....	36
<표 3-10> 고속도로 주변지역 농·산·어촌 도농교류기반 현황 .....	38
<표 3-11> 고속도로 주변지역 역사·문화·관광자원 현황 .....	41
<표 3-12> 고속도로 주변지역 산업단지 분포 현황 .....	44
<표 3-13> 대전-당진, 서천-공주 고속도로의 접속도로망 현황 .....	47
<표 3-14> 고속도로 개통에 따른 지역간 통행시간 단축효과 .....	51
<표 3-15> 대전-당진 고속도로 주변지역의 인구수 변화 .....	56
<표 3-16> 서천-공주 고속도로 주변지역의 인구수 변화 전망 .....	57
<표 3-17> 상품 및 서비스 유형별 시·군 점유율(2006) .....	59
<표 3-18> 요인별 기업의 대규모 공장 입지 선호도 .....	64
<표 3-19> 대전-당진 고속도로 주변도시의 제조업체수 변화 .....	65
<표 3-20> 서천-공주 고속도로 주변도시의 제조업체수 변화 .....	66
<표 3-21> 대전-당진 고속도로 주변도시의 숙박·음식점 업체수 변화 .....	70
<표 3-22> 서천-공주 고속도로 주변도시의 숙박·음식점 업체수 변화 .....	71

<표 3-23> 단진-대전, 서천-공주 고속도로 파급효과 .....	76
<표 4-1> 고속도로 IC 구간별 개발방향과 주요거점 .....	93
<표 4-2> 순환형 네트워크 지역개발체계 구상(안) .....	96
<표 4-3> 금강살리기 사업구성 .....	99
<표 4-4> 군집 유형별 도시재생 과제 .....	115
<표 4-5> 관광안내센터 제공 서비스 .....	135
<표 4-6> 일본 알프스 셀러드 가도의 조성목적 및 시설정비 .....	142
<표 4-7> 일본 로맨틱가도 313 조성목적 및 시설정비 .....	143
<표 4-8> 일본 가도의 종류 및 특징 .....	144
<표 4-9> 당진-대전 고속도로 주변가로 분석(2012) .....	146
<표 4-10> 서천-공주 고속도로 주변가로 전망(2014) .....	148
<표 4-11> 당진-대전 고속도로 접속도로망 교차로 분석(2012) .....	149
<표 4-12> 서천-공주 고속도로 접속도로망 교차로 분석(2014) .....	150

## 그림차례

[그림 1-1] 연구수행 절차 .....	5
[그림 2-1] 교통망의 누적적 발달과정 .....	7
[그림 2-2] 고속도로 사업효과의 인과관계 .....	8
[그림 2-3] 연구 단계별 주요 내용과 분석방법 .....	20
[그림 3-1] 고속도로 노선도 .....	23
[그림 3-2] 대전-당진간 및 서천-공주 고속도로 IC 영향권(10km) .....	27
[그림 3-3] 계획고속도로를 포함한 충남의 고속도로 IC 영향권(10km) .....	27
[그림 3-4] 대전-당진간 및 서천-공주 고속도로 노선과 지형 .....	28
[그림 3-5] 읍·면별 인구분포 .....	30
[그림 3-6] 읍·면별 인구밀도 분포 .....	31
[그림 3-7] 읍·면별 인구 증감률 .....	31
[그림 3-8] 읍·면별 노령화 지수 .....	32
[그림 3-9] 인구 천명당 사업체 종사자수 .....	34
[그림 3-10] 고속도로 주변지역 자연자원 분포 .....	37
[그림 3-11] 농·산·어촌 도농교류기반 분포 .....	39
[그림 3-12] 고속도로 주변지역 역사·문화자원 분포 .....	42
[그림 3-13] 고속도로 주변지역 관광자원 분포 .....	43
[그림 3-14] 고속도로 주변지역 산업단지 분포도 .....	45
[그림 3-15] 고속도로 주변지역 도로망 분포도 .....	48
[그림 3-16] 고속도로망 확충에 따른 시·군별 단순시간거리 단축률(1995~2009) ..	50
[그림 3-17] 고속도로 건설 후 시·군간 단축시간 .....	52
[그림 3-18] 고속도로 개통전 지역간 이동시간 .....	53
[그림 3-19] 고속도로 개통후 지역간 이동시간 .....	53
[그림 3-20] 상품 및 서비스 유형별 이용권(2006) .....	60
[그림 3-21] 2007년의 도시계층 .....	62
[그림 3-22] 2020년의 도시계층 .....	62

[그림 3-23] 당일 관광시 여행교통수단의 선택 .....	68
[그림 3-24] 숙박 관광시 여행교통수단의 선택 .....	68
[그림 3-25] 간접효과분석의 진행과정 .....	74
[그림 4-1] 고속도로 IC 구간별 기능 구분 및 거점 설정 .....	94
[그림 4-2] 고속도로 주변지역의 순환형 네트워크 체계 구축 .....	97
[그림 4-3] 대전·충남지역 네트워크 도시체계 구축 이미지 .....	104
[그림 4-4] 대전·충남지역 광역·연합도시권의 구성과 연계 .....	105
[그림 4-5] 주요 거점 및 집적지간 연계 네트워크 구축(예시도) .....	106
[그림 4-6] 광역적 기능의 공동이용 유형 .....	108
[그림 4-7] 지역활성화를 위한 IC 주변 경제거점형성 구상(일본) .....	110
[그림 4-8] 신성장거점도시와 기존도시와의 상생발전 구도 .....	112
[그림 4-9] 고속도로 주변지역의 도시 분포 .....	113
[그림 4-10] 도시 쇠퇴 특성에 따른 유형화 .....	114
[그림 4-11] 충남의 귀농인구 추이 .....	116
[그림 4-12] 농산어촌과 도시지역의 교류와 단계적 접근 .....	118
[그림 4-13] 서해안 초광역개발권의 전략적 구도 : Tri Global Zone .....	121
[그림 4-14] 충남 서부지역의 산업 육성 방향 및 전략 .....	123
[그림 4-15] 미국 사우스캐롤라이나주 찰스턴시의 방문자센터 .....	134
[그림 4-16] 관광자원간 연계방안 .....	136
[그림 4-17] 소도시와 주변 농어촌관광과의 관계 .....	138
[그림 4-18] 충남의 농산어촌 체험관광개발 관련 사업지구 분포도(2009) .....	139
[그림 4-19] 당진-대전, 서천-공주 고속도로 연계 도로망의 정비구간 검토(예시) .....	151

# 제1장 서론

## 1. 연구 배경 및 목적

### 1) 연구 배경

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 2009년 5월 28일 동시에 개통되어 운영 중에 있다. 이들 고속도로는 그 동안 교통오지였던 지역들을 통과하면서 충청도내 지역간 새로운 간선교통축을 형성하는 한편, 다양한 사회·경제적 변화를 야기하고 있다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로는 그 동안 제약이 컸던 충청남도의 동·서 지역간 소통과 연계를 증진할 뿐만 아니라, 충청남도과 대전광역시 간에도 연계를 강화하는 등 충청지역 공간구조의 기본 골격의 변화를 가져왔다. 따라서 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로는 새로운 관점에서 향후 충남지역, 나아가 충청권의 발전전략과 구도를 모색하는데 있어서 중요한 요소가 되고 있다.

고속도로는 인구·산업이 집적된 도시와 도시, 사람과 목적지, 생산지와 소비지를 최단 거리·최단시간으로 연결하여 상호 교환효율을 극대화 해준다.<sup>1)</sup> 따라서 고속도로는 막대한 투자비가 소요되는 사회간접자본시설이지만, 일단 건설되면 주민생활, 산업활동, 그리고 지역발전에 절대적인 파급효과를 미치게 된다. 고속도로가 지역에 미치는 효과는 그 종류와 관련지역의 여건에 따라 긍정적(正) 효과 또는 부정적(負) 효과로 작용한다.<sup>2)</sup>

- 
- 1) 교통체계의 발달이 지리공간 위에서 시간거리(time-distance)와 비용거리(cost-distance)를 단축시켜, 시공간(time-space)과 비용공간(cost-space)의 상대적 수렴을 가져온다.
  - 2) 고속도로 개통에 따른 물류비용·운송시간 단축은 생산원가 절감과 생산성 향상을 가져오고, 이는 경쟁력 강화로 이어진다. 또한, 고속도로 개통은 도시화 촉진, 국토이용 효율성 증진, 지역분업 가속화, 지역격차 해소, 생산효율 증진에 따른 물가의 안정, 고속도로의 건설산업 및 이용산업과 관련된 기술혁신, 지역 고유의성의 붕괴, 개방화, 삶의 형태 및 가치관 변화 등 다양한 직간접 효과를 발생시킨다.

이와 같이, 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 역시 충남지역 발전에 다양한 기회요인을 제공하는 한편 부정적 효과 등의 외부효과를 발생시킬 것이다. 이 같이 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 넓은 범위에 걸쳐 동시에 개통됨으로써 그에 따른 正·負의 외부효과는 상승작용을 통해 더욱 큰 폭으로 작용하게 될 것이다.

또한, 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로의 직접영향권 내에 들거나 근접한 위치에서 행정중심복합도시 건설, 도청이전신도시 건설, 금강살리기사업 추진, 국제과학비즈니스벨트 조성 등과 같은 대규모 건설사업이 진행되고 있어, 새롭게 개통된 고속도로 주변지역은 물론이고 충청남도 전역이 고속도로 개통효과와 더불어 대규모 신도시 건설 및 토목사업과 연계됨으로써 매우 복합적이고 다양한 영향을 받게 될 것으로 예상된다.

당진-대전 및 서천-공주 고속도로 영향권에 속한 시·군들은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 경제·사회 부문에서 발전이 촉진되고, 나아가서 충남 전체의 균형 발전을 선도할 가능성이 높다. 그러나 다른 한편에서는, 고속도로 접속도로 중에서 교통지체와 교통사고 위험도가 증가할 수 있고, 고급상품·전문서비스 고객의 충남지역 밖으로의 이탈이 더욱 확대될 수 있다. 이 외에도 고속도로 IC 연결부 등에서의 토지 난개발과 지가양등, 고속도로 노선에 의한 커뮤니티 단절, 생태·경관 훼손 등의 문제가 발생할 수 있다.

고속도로 개통효과는 공간과 시간, 지역의 대응전략과 방식에 따라 매우 다양한 형태로 나타난다. 다시 말해서, 근래에 개통된 서해안고속도로와 대전-통영간 고속도로 사례에서 나타나듯이, 고속도로 개통효과가 빠르게 나타나는 분야가 있는가 하면, 기대했던 효과가 느리고 소규모로 발생하거나, 심지어는 감지하기 어려운 경우도 있다. 동일한 고속도로 노선 상에 있는 유사한 지역특성을 지닌 시·군들 간에도 어떤 지역은 고속도로 효과가 긍정적으로 어떤 지역은 부정적으로 서로 상반되게 나타나기도 하며, 해당 시·군의 대응 방식에 따라서도 차이가 나타난다.

따라서 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 개통의 초기 단계에서부터 그 주변지역 또는 충남지역에 미치는 영향에 대한 심층적인 조사·분석을 토대로, 正의 효과를 극대화하고

負의 효과를 극소화하는 정책방향을 설정하는 한편, 주변지역들의 공동 대응방안을 모색함으로써, 모처럼 새로운 계기를 맞이한 충남지역의 경제·사회·공간구조의 고도화와 질적 발전을 도모해야 할 필요성이 크다.

## 2) 연구 목적

이 연구는 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통이 그 주변지역과 충남지역에 미치는 영향을 분석하고, 고속도로 주변지역 및 충남지역의 발전전략과 정책과제를 제시하는 것을 목적으로 하며, 구체적으로 보면 다음과 같다.

첫째, 고속도로 개통에 따른 ① 고속도로 및 주변지역의 여건 및 특성과, ② 고속도로 주변지역이 지니고 있는 주요 자원 잠재력을 분석한다.

둘째, 고속도로 개통에 따른 주변지역의 여건에 대해서 ① 교통체계 개선, ② 정주체계 변화, ③ 산업입지 및 산업구조 변화, ④ 지역경제 파급효과 등으로 나누어 정량적·정성적으로 전망하고, 주요 내용과 시사점을 종합분석한다.

셋째, 이상과 같은 분석 결과를 토대로, 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제를 ① 고속도로 주변지역 발전의 기본방향, ② 고속도로 주변지역 특성화 및 연계발전구도 설정, ③ 부문별 발전전략과 추진과제 제안 등으로 나누어 제시한다.

## 2. 연구 범위 및 방법

### 1) 연구 범위

이 연구의 공간적 범위는, 고속도로 효과분석에 있어서는 당진-대전 고속도로가 직접 통과하는 공주시, 예산군, 당진군과 서천-당진간 고속도로가 직접 통과하는 공주시, 청양군, 부여군, 서천군 등 6개 시·군을 대상으로 지역특성·잠재력을 분석하고, 지역



여건 변화를 전망하여, 발전방안을 제시한다.

그러나 정주체계 변화, 교통체계 변화, 산업입지 및 산업구조 변화 등에 있어서 정성적인 판단을 하는 경우와, 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제 도출에 있어서 고속도로 주변지역과 나머지 지역을 연계하여 다루어야 하는 경우에는 전체 충남지역을 분석대상으로 하였다.

연구의 시간적 범위에 있어서는 정량적 전망의 경우 2012년을 목표연도로 하였으나, 정책대안의 단기 또는 중장기적인 대안을 포함하여 제시하였다.

연구의 내용적 범위는 ① 선행연구 검토 및 분석틀의 설정(고속도로 건설·운영의 파급효과에 관한 연구, 고속도로 주변지역 개발에 관한 연구, 분석틀 설정), ② 고속도로 및 주변지역 여건과 변화전망(고속도로 현황, 고속도로 주변지역의 여건과 잠재력, 고속도로 개통에 따른 주변지역 변화 전망), ③ 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제(고속도로 주변지역 발전전략, 고속도로 주변지역의 특성화 및 연계발전 구도, 부문별 발전전략과 추진과제) 등으로 이루어져 있다.

## 2) 연구 방법

고속도로 개통에 따른 파급효과 분석을 위해 첫째, GIS Tool을 이용하여 당진-대전 고속도로 및 서천-공주 고속도로 개통의 이전과 이후로 나누어 전국의 모든 시·군간 도로 거리·시간거리를 측정하여, 고속도로 개통에 따른 시간거리 단축효과를 분석하였다.

둘째, 인구, 산업부문에 있어서의 변화 전망은 서해안고속도로 주변지역에 있어서 변화율과 2가지의 시나리오를 적용하여 구하였으며, 각각의 분석 결과에 대해서 적절한 시나리오를 적용하여 해석하였다.

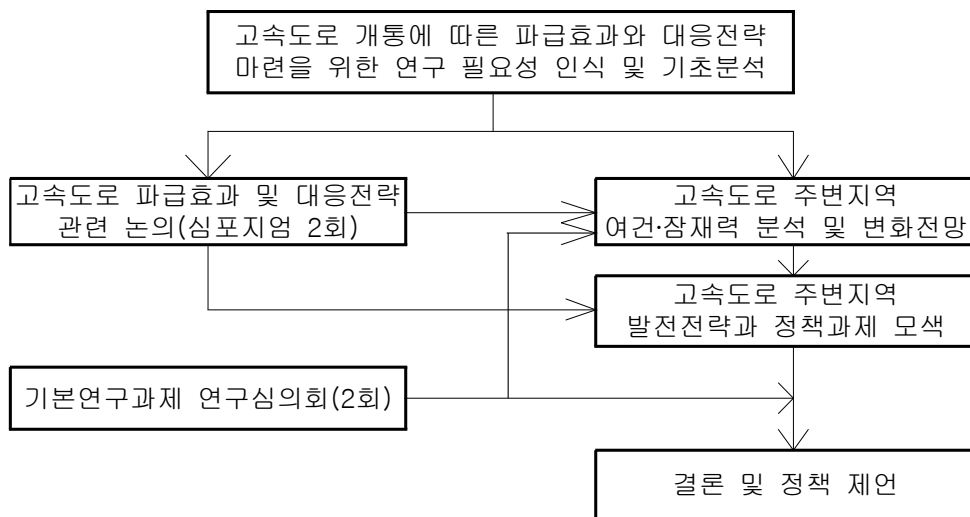
셋째, 고속도로 건설로 발생하는 직간접 유발효과는 2005년의 산업연관표를 이용하여 다지역산업연관분석(MRIO model; multi-region input-out model)을 실시하여 구하였다.

고속도로 주변지역 발전전략과 정책과제는 주변지역에 대한 정량적·정성적 전망 결

과와 잠재자원 분석결과 및 선행연구 검토를 바탕으로, 고속도로 주변지역의 역할·기능 설정→접근방법 선택→공간적 개발구도 설정→부문별 발전전략과 정책과제 도출의 순서로 진행하였다.

### 3. 연구수행 절차

이 연구는 고속도로 개통에 따른 파급효과 전망과 대응방안 마련 필요성에 대한 인식으로부터, 고속도로 주변지역의 여건과 잠재력에 대한 분석 및 공간구조·사회경제적 변화전망을 토대로, 고속도로 주변지역 발전전략과 정책과제를 제안하였다. 이 과정에서 고속도로 파급효과 및 대응전략에 관한 2회의 심포지엄과 2회의 기본연구과제 심의회를 개최하여 연구결과의 완성도를 제고하고자 하였다.



[그림 1-1] 연구수행 절차

## 제2장 선행연구 검토 및 분석틀 설정

### 1. 고속도로 건설 · 운영의 파급효과에 관한 연구

고속도로와 같은 교통수단이 어떻게 공간의 변화를 촉진시키고 지역의 발전을 촉진하는가에 대한 이론적 근거를 제시한 연구로는 Janelle(1974)와 김형국(1997) 등을 들 수 있다.

Janelle는 교통발달이 공간구조의 변화에 영향을 미치는 과정을 동태적으로 설명하였다. 즉, 접근성에 대한 수요 증대는 교통기술의 혁신을 가져오고, 이것은 다시 시 · 공간의 수렴과 집중화 · 전문화, 공간적 상호작용의 증대, 공간수요의 확대, 시공의 확산, 공간적 응(분산, 분산적 집중, 고층화), 상호작용의 증대, 접근성 수요 증대 등의 일련의 과정을 통해 교통발달이 어떻게 공간을 재조직하는가에 관한 과정을 모델화한 것이다(Janelle. D., 1974, pp.358-376).

구체적으로, 현존 지역 내의 제반 활동이 그 기능을 효과적으로 수행하기 위해서는 시간이나 비용 면에서 보다 증진된 접근도가 필요하며(1), 접근도의 수요가 누적되면 이 수요를 충족시키기 위한 각종 방안이 강구(2)되기에 이른다. 그 결과로 교통망체계를 개선하거나 새로운 수송수단의 등장 또는 기존 교통수단의 개선(3)이 이루어질 것이다.

이와 같은 교통체계 혁신의 결과 시간거리나 공간거리가 단축되어 접근도가 크게 향상(4)되며, 지역구조는 증가된 접근도에 맞추어 재편성(5)될 것이다. 다시 말해서, 각종 경제 활동이 유리한 교통입지 조건을 갖춘 곳에 집중하고 지역은 분화 · 특화하게 되어 배후지가 확장되는 등 일련의 변화들을 겪을 것이다. 이와 같은 지역구조의 변화는 결국 지역간 상호작용을 더욱 촉진(6)시켜 기존 도로망의 용량으로는 처리할 수 없게 되므로 보다 양호하고 용량이 큰 교통수단의 개발을 강구(1)하기에 이른다.

이와 같이 흐름이 흐름을 낳는 누적적 순환관계에 의해 각종 사회 · 경제활동의 집적지

는 더욱 성장하고 교통망은 더욱 분화되어갈 것이다(장재훈 외, 1981, p.136).

Janelle의 모형은 교통발달에 따른 공간구조의 변화과정을 개관하고 예측하는데 신뢰성 있는 준거틀이 되고 있다(김형국, 1997, p.26).



장재훈 외, 1981, 공간구조, 대학교재출판사.

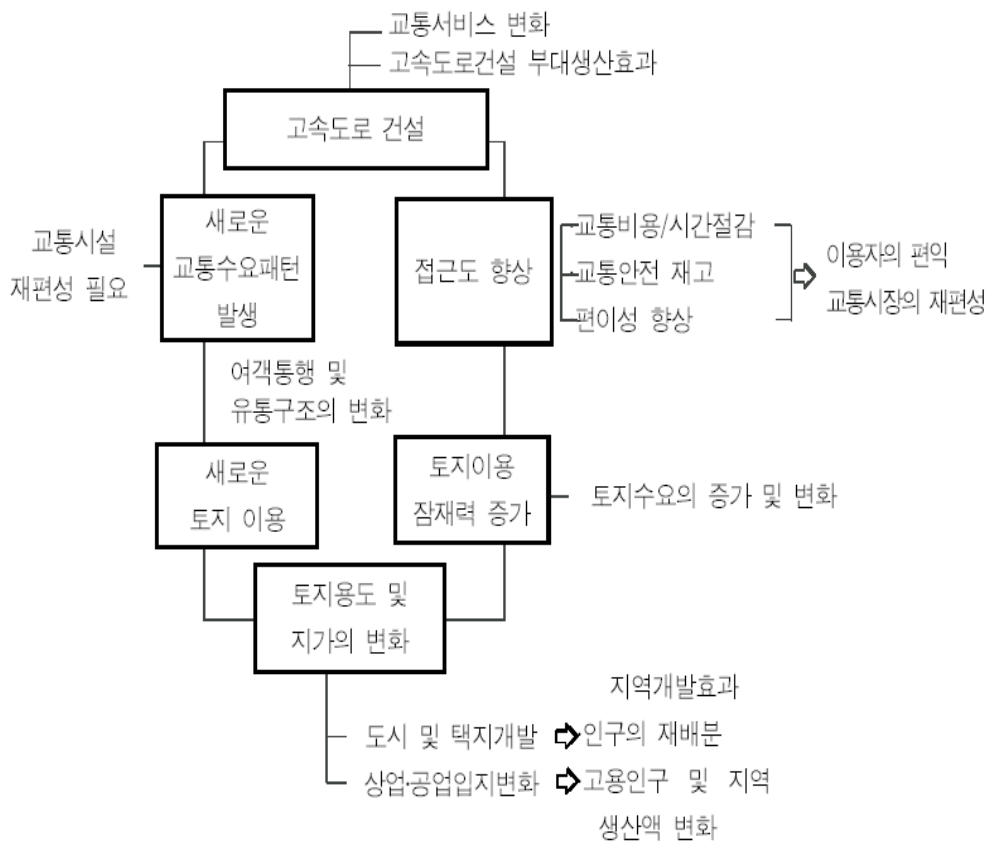
[그림 2-1] 교통망의 누적적 발달과정

교통망은 공간 위에서 이동을 매개하며, 교통망을 통한 각 지역 또는 장소상의 이동은 공간구조를 만드는 결정적인 변인으로서, 한번 형성된 공간적 형상(spatial arrangement)은 뒤이은 이동에 영향을 미친다. 특히, 교통망의 발달이 연결효과(connective effect)<sup>3)</sup>를 실현해 줌으로써 지역간 경제·사회적 상호작용이 심화·확대되고, 지역의 경제와 사회를 폐쇄체계로부터 개방체계로 전환시켜줌으로써 지역 발전을 부추기는 반면, 교통·통신이 불비하면 거리가 교통의 장벽이 되어 지역의 경제와 사회는 폐쇄 속에서 발전을 이루지 못한다(김형국, 1997, p.242).

고속도로 개통에 의한 접근도 향상에 따른 수송비용의 절감, 교통안전성 제고, 편의성

3) 연결효과와는 반대로 단절효과(divisive effect)라는 부작용도 발생시킨다(김형국, 1997, p.242).

항상 등은 사람 및 화물의 통행 및 유통구조 변화를 초래하게 된다. 또한, 고속도로 통과 지역 또는 영향권에 속한 지역 중에서 토지이용 수요가 증가하거나 변화하게 되면 그 지역의 토지이용 잠재력이 증가하면서 도시·택지·상공업지역으로의 토지용도 및 지가의 변화를 초래하고, 새로운 토지이용을 발생시킨다. 이와 같이 변화된 토지이용은 다시 여객통행 및 유통구조의 변화를 초래하여 새로운 교통수요 패턴을 발생시키고 교통시설 재편성의 필요성을 제고한다.



자료: 국토연구원, 1995.

[그림 2-2] 고속도로 사업효과의 인과관계

고속도로 효과분석은 직접효과와 간접효과의 크게 두 가지로 구분하여 산정하는 것이 일반적이다. 특히, 이 중에서 경제성을 평가할 경우에는 직접효과만을 대상으로 하지만, 실제 지역경제에 미치는 영향 등을 분석하고자 할 때에는 간접효과를 더욱 중요시하는 경우도 있다(김경석, 2009).

<표 2-1> 도로투자 효과 유형

구 분	항 목	내 역	비 고
직접 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수송비 절감</li> <li>• 수송시간 단축</li> <li>• 교통사고의 감소</li> <li>• 교통공해의 변화</li> <li>• 교통편리성 향상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 거리단축, 도로여건 개선으로 인한 유류 및 인건비 등의 절감</li> <li>- 교통시설 개선에 의한 통행시간단축</li> <li>- 안전시설에 의한 각종 교통사고의 감소</li> <li>- 자동차의 배기가스, 소음 등의 지역적 이전 또는 감소</li> <li>- 안락감, 쾌적감, 신뢰도 증진</li> </ul>	<p>이용자 또는 공급자 편익 이용자 편익</p> <p>이용자 편익</p>
간접 효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주변의 개발과 토지이용의 변화</li> <li>• 공장입지의 확대와 지역경제의 활성화</li> <li>• 유통구조의 변화</li> <li>• 관광지 개발</li> <li>• 주민의 교류확대와 사회의식의 변화</li> <li>• 지방재정</li> <li>• 생산, 고용, 임금</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 접근도향상지역의 토지의 전용, 지가의 상승, 생활권의 변화</li> <li>- 공사로 인한 효과, 공업입지의 확대, 지역경제의 특화, 농외소득의 증대와 생활시설의 확충</li> <li>- 시장권의 확대, 산업의 특화</li> <li>- 지역의 관광지 개발촉진</li> <li>- 지역간 인적 교류 촉진, 주민의 안착기반 조성, 문화 및 사회가치관의 변화</li> <li>- 지방세수입의 증가</li> <li>- 지역개발효과</li> </ul>	

자료: 김경석 · 조봉운 · 임형빈, 2009, p.10.

직접효과는 교통시설 개선으로 나타나는 단기적 교통효과로서 교통시간 및 수송비의 변환, 교통사고의 감소 또는 공해의 감소 등이 있다. 간접효과로는 토지이용 및 유통구조의 변화, 산업구조의 변화, 인구의 변화, 관광지개발 등과 같은 지역개발효과들이 실증분

석의 대상이 된다(김원배, 2002, p.91; 황의진, 2002, pp.161-162; 김홍배 · 이정우, 2005, pp.125-126; 최명섭 외, 2007, p.967).

여기에서 직접효과는 실제 경제성분석의 편익으로 이용되며, 간접효과는 상황에 따라 선택적으로 활용되나, 최근에는 생산, 고용, 임금 증대효과, 그리고 인구수, 사업체 증가와 산업구조의 변화를 가장 대표적으로 활용하고 있다.

고속도로 효과를 실제로 분석하기 위해서는 직접효과(수송비 절감, 수송시간 단축, 교통사고의 감소, 교통공해의 변화, 교통 편리성의 향상 등)와 간접효과(고속도로 주변지역의 개발과 토지이용의 변화, 산업입지의 확대와 지역경제의 활성화, 유통구조의 변화, 관광지 개발, 주민교류 확대와 사회의식의 변화, 지방재정 개선 등)로 구분하고, 특히 간접효과를 측정하기 위해서는 생산함수모형, 비용(이윤)함수모형, I/O 모형, REMI 모형, CGE 모형, 준실험분석, 계량통계적 분석 등의 기법이 이용되고 있다(전병제 외, 1999, pp.99-156).

대부분의 고속도로 건설에 의한 파급효과 분석에 관한 실증연구들은 직접효과(교통편리성, 수송경비 절감 등)와 간접효과(지역경제활성화, 지가 상승 등)로 구분하여 이루어진다. 가장 최근의 고속도로 건설 · 운영의 파급효과 분석에 대한 선행연구는 김경석 · 조봉운 · 임형빈(2009)이 있으며, 이 연구에서 직접효과는 기존문헌 및 홍보자료를 통해 도출하였으며, 간접효과는 다지역 투입산출모형(multi-region input-output model, MRIO model)과 기개통된 서해안고속도로 주변지역의 변화과정에 대한 경험을 토대로 사후평가 및 영향분석(Ex-Post Evaluation & Impact Analysis) 자료들의 지표 및 원단위를 활용하여 도출하였다.

전명진 · 강호제(2007)는 인구와 산업에 영향을 미치는 변수들을 통제한 후 서해안 고속도로 IC가 위치한 시군구와 기타지역의 인구 및 고용변화 차이를 다중선행회귀모형을 구축하여 통계적으로 검정하였다. 서해안 고속도로는 제조업의 발전을 제외하고는 전체적으로 주변지역의 인구가 감소하는데 영향을 미친 반면, 수도권을 중심으로 주변지역의 서비스업 성장에 기여한 것으로 나타났으나, 이것은 수도권의 규제에 의한 반사효과일 가능

성이 크다고 판단하고 있다.<sup>4)</sup>

윤양수 외(2004)는 대전-통영 고속도로에 대해 경제사회지표(인구, 산업 등) 및 편익분석(차량 운행비 감소, 통행시간 절감, 교통사고 감소 등)을 통한 파급효과를 분석하였다. 또한, 지역주민 및 전문가 설문조사를 중요하게 다루었으며, 조사결과를 통해 주변지역의 문제점 및 잠재력 분석에 활용하였다. 윤양수 외(2003)는 서해안 고속도로에 대한 영향 분석으로 교통량 조사 및 통계자료를 활용하고 모형 활용이 불가능한 부문에 대해서는 기업활동 실태조사, 매출실태조사 등의 설문조사를 통해 사전사후 비교분석(Before & After Study), 사후평가 및 영향분석(Ex-post Evaluation & Impact Analysis), 거시계량경제모형 및 지역경제모형, 도로투자의 거시적 투자효과 측정 방법으로 분석하였다. 전국적 차원에서의 분석과 권역별·부문별 영향을 체계적으로 분석함으로써 파급효과를 극대화하기 위한 고속도로 주변지역 개발방향을 재정립했다는 점에서 의의가 있다.

2000년 이전의 연구들에서는 주로 지역경제 활성화 측면과 도시성장 및 공간구조 변화에 초점을 맞추는 경향이 있다. 먼저 지역경제 파급효과를 분석한 연구로는 국토개발연구원(1994), 정일호·손동혁(1995), 유재영(1995), 대한상공회의소(1995; 1998), 전병제 외(1999) 등이다.

이러한 연구들은 공통적으로 고속도로 개통효과가 IC를 중심으로 10km 이내에 집중되어 나타나고 있음을 밝히고 있다. 또한, 고속도로 주변지역의 개발 잠재력 향상에 따른 지가의 상승과 토지이용의 변화가 급격하게 진행된 것으로 나타났다. 고속도로의 농림수산업에 대한 효과 역시 특화단지의 형성, 신선채소 및 화훼재배 등의 고부가가치 농·어업으로의 전환을 촉진하였으며, 리조트 개발 및 자동차 대중화로 고속도로 주변지역에 대한 관광수요를 비약적으로 높여주는 것으로 분석되었다.

도시 성장 및 공간구조 변화에 대한 연구로는 이기석(1998), 전병제 외(1999)의 연구가 있다. 고속도로 개통에 따른 인구 및 도시성장은 고속도로 IC까지의 시간거리가 짧을수록

---

4) 미국의 미주리주에 있어서 고속도로가 지역고용에 미치는 영향에 대한 연구에서는 교통망 밀도가 지나치게 높아지면 지역의 고용에 부정적인 영향을 미치기 때문에 고속도로에 대한 과잉투자는 미주리주의 고용을 감소시킬 것이라고 보았다(Kim Young-Lyoul, 2007).



시·군의 인구 증가율이 높고, 인구규모가 적은 시·군에 있어 이러한 경향이 두드러지며, IC까지의 시간거리 변화가 그 후의 인구 증가율에 커다란 영향을 미치고 있으며, 5년마다 인구의 변화를 볼 때 IC까지의 접근성이 높은 순서와 증가율의 순서는 대체로 일치하는 것으로 분석되었다. 또한 인구 변화와 동일한 패턴으로 주요 고속도로를 따라 입지한 도시들은 계속해서 높은 성장을 이루어 왔으나, 멀리 떨어져 있는 도시들은 정체 내지 쇠퇴현상이 계속되는 것으로 분석되었다.

이상과 같은 고속도로 효과를 국토 공간구조 변화 차원에서 보면, 그간의 고속도로망 건설이 다른 경제·공간개발 정책과 더불어 이미 교통수요가 고조되어 있는 노선을 택하는 조장효과(facilitating effect)를 따랐기 때문에, 기존의 경부회랑 상의 지역 특히, 대도시에게는 유리하게 작용하였지만 그 영향권에서 벗어난 지역에 대해서는 상대적으로 쇠퇴케 함으로써 국토의 양권역화(兩圈域化)를 촉진하는 기제로 작용하였다고 할 수 있다(이기석, 1998, pp.93-101).

안흥기·김민철(2006)은 1999년 이전에는 고도 성장기로서 교통 인프라 투자가 증가하면 지역경제가 성장하고 지역경제가 성장하면 다시 교통 인프라 투자가 증가하는 식의 순환적인 성장패턴을 보였으나, 외환위기 이후인 1999년 이후 교통인프라투자가 증가하면 지역경제가 증가하나 지역경제가 성장한다고 하여 교통 인프라 투자는 증가하지 않는 구조로 인과관계가 변하였다고 주장한다.

고속도로가 설계되고 착공되는 시점에서의 지역의 관심과 관련연구가 매우 활발하게 진행되나, 개통 이후 이용행태와 주변지역의 영향에 대한 주기적인 연구는 부족한 실정이다. 또한 고속도로 IC 연접부 또는 직·간접영향권만을 중심으로 고속도로 개통에 따른 사회·경제적 파급효과만을 분석하고 있다는 한계를 가지고 있다. 다시 말해서, 고속도로 개통이 지역에 미칠 부정적인 파급효과를 최소화하고 긍정적인 파급효과를 극대화할 수 있는 지역발전 전략과 방안에 대한 구체적인 논의는 부족한 편이다.

이 연구의 대상인 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 관련 연구로는 예비타당성 조사결과와 홍보 및 발표 결과가 있다. 당진-대전 고속도로에 대한 한국개발연구원(KDI)의 기준

을 적용한 예비타당성조사결과 운행비절감편익은 2조8,666억원, 시간가치편익은 7조6,288억원, 그리고 교통사고비용절감편익은 6조768억원으로 총 16조5,722억원의 편익이 발생하는 것으로 분석하였다. 결과적으로 분석기간은 30년과 적용할인률 10%의 경우 B/C값은 1.23, 순현재가치(NPV)는 4,596억원, 그리고 내부수익율(IRR)이 11.76으로 나타나 경제성이 있는 것으로 평가하였다(김경석·조봉운·임형빈, 2009).

두 노선의 개통 이후 주행거리는 당진-대전 고속도로는 25.4km, 서천-공주 고속도로는 17.3km가 감소하게 되고, 이동시간 역시 당진-대전 고속도로의 경우 1시간 (2시간→1시간), 서천-공주 고속도로의 경우 40분(1시간20분→40분)이 감소할 것으로 전망하고 있다. 이로 인한 경제적 효과는 당진-대전 고속도로의 경우 1,524억원/년, 서천-공주 고속도로의 경우 1,223억원/년으로 총 2,747억원/년의 경제적 파급효과가 있을 것으로 예상하고 있다.

그 외에도 주행거리 및 이동시간 단축으로 인한 일산화탄소, 질소산화물, 탄화수소, 입자성 물질 및 이산화탄소를 포함한 오염물질의 감소량이 당진-대전 고속도로는 약 6만톤/년, 서천-공주 고속도로는 약 3만톤/년 등 연간 총 9만톤에 달할 것으로 예상되며, 이로 인한 비용절감효과는 약 194억원 (당진-대전 고속도로 약 127억원, 서천-공주 고속도로 약 67억원)에 달할 것으로 예상된다.<sup>5)</sup>

## 2. 고속도로 주변지역 개발에 관한 연구

고속도로 개통으로 인한 주변지역 개발에 관한 연구는 ① 고속도로 주변지역(영향권)을 공간적 범위로 개발방안을 모색한 연구, ② 인근 지자체간의 교류협력 및 상생발전에 대한 방안을 마련하고자 하는 연구, ③ 외국사례 검토를 통한 국내적용 방안을 제시하는 연구 등으로 구분된다.

고속도로 주변지역(영향권)을 대상으로 하여 발전방안을 모색한 연구로는 서해안고속

---

5) 한국도로공사, 2009, “당진-대전 고속도로 사업개요 및 개통효과”, 당진-대전 고속도로 개통과 충남도청 이전에 따른 지역경제 활성화를 위한 정책토론회 자료집.

도로를 대상으로 한 “서해안고속도로 개통과 영향권지역 개발(김정연, 2001)”과 「서해안 고속도로 주변지역 개발계획 수립연구(윤양수 외, 2003)」가 있으며, 대전-통영 고속도로를 대상으로 한 「대전·통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급효과 분석(민말순·곽태열, 2001)」 및 「대전-통영 고속도로 주변지역의 효과적 개발방안 연구(윤양수 외, 2004)」가 있다.

김정연(2001)은 서해안고속도로 개통에 따른 영향권지역의 변화를 분석하고, 서해안고속도로 개통 초기의 연계발전 방안으로서 거점권 형성과 IC 연결부의 계획적인 개발과 관리, 연계교통체계의 정비, 지역간 연계·제휴에 의한 광역협력체계 구축방안 등을 제안하였다.

민말순·곽태열(2001)은 대전-통영 고속도로의 지역파급효과에 대한 정성적인 분석을 토대로 경남의 단기·중장기 발전전략과 경남의 1차 영향권에 속한 시·군에 대한 발전 전략을 제시하였다.

윤양수 외(2003)는 기초조사(서해안고속도로 주변지역 기초환경조사, 문제점 및 잠재력, 서해안지역 잠재력, 서해안지역 관련계획 검토, 해외사례, 주민 개발수요 조사), 서해안고속도로 개통에 따른 영향분석(공간별·부문별 영향분석), 서해안지역의 기능과 역할 정립, 서해안고속도로 주변지역 기본구상, 권역별 개발계획, 계획의 집행과 관리, 파급효과 분석 등을 주요 연구내용으로 하고 있다.

윤양수 외(2004)는 고속도로 건설에 의한 파급효과를 분석하여 혁신지역 네트워크 구축, 도로체계별 기능부여 및 클러스터 조성기반 구축, 집중개발 및 파급효과 극대화, 선도사업 육성, 기존 지역개발체계 활용을 주요 내용으로 하는 고속도로 주변지역 중장기종합 계획을 수립하였다. 이 계획에서는 거점도시의 육성, 정주환경의 개선 및 통합적 정주체계 구축, 지역산업의 지식기반화 및 특화, 지역간 연계교통망 및 물류망의 확충, 관광거점의 육성 및 관광자원의 네트워크화, 자연 및 연안환경의 통합관리체계 구축을 통해 고속도로 주변지역의 기본구상을 수립하였다.

고속도로 건설로 인한 인근 지자체간의 교류협력 및 상생발전에 대한 방안을 마련하고

자 하는 연구로는 권희재·김장기(2001)의 중앙고속도로가 통과하는 3개 도 18개 시·군간의 교류·협력에 대한 연구가 대표적이다. 이 연구에서는 신설 고속도로를 통한 교류협력의 진화론적 발전단계를 조명해 보고자 현행 교류협력 수준, 인식 수준, 추진방법에 대한 설문조사 결과, 18개 시·군간 교류·협력 수준은 기반조성 단계에 머물러 있고, 교류협력에 대한 인식수준은 응답자의 68.2%가 긍정적으로 응답하였으며, 교류협력의 우선순위에 있어서는 지역경제발전(44.8%), 지역문화관광발전(42.2%), 지역사회교육발전(5.8%), 지방정치행정발전(5.2%) 순으로 나타났다. 지방정부간 교류협력의 사업방식에 있어서는 지역주민 주도형(44.2%), 지방정부 주도형(20.8%), 지역단체 주도형(20.8%), 지역기업 주도형(12.3%) 등의 순으로 나타났다. 이러한 분석 결과를 토대로, 이들은 상호 공생적인 교류협력단계로 진화해 나가기 위해서는 교류협력의 사업목표, 사업주체, 사업방식, 사업내용에 대한 관리전략의 수립이 선행되어야 한다고 주장하였다.

외국사례 검토를 통한 국내적용 방안을 제시하는 연구로서 노승만(2007)의 연구를 들 수 있다. 그는 미국의 사례 검토를 통해 고속도로 개통으로 인해 가시적인 성과는 없었으나, 오히려 호텔, 아울렛, 물류창고, 자동차 판매소 등의 시설입지로 인한 개발효과가 크게 나타났다는 점을 주목하였다. 아울러 고속도로 개통은 관광산업과 지역기반산업의 확장을 유도하는 역할을 할뿐이며 체계적인 개발계획이 반드시 뒷받침되어야 한다고 제안하였다.

원광희(2001)는 국내의 고속도로 본선부, IC 내부, IC 주변부 등에 있어서의 개발 사례 검토를 통해 다양한 도입기능과 개발사업 사례를 제시하고, 주변도시 및 지역계획과 고속도로 계획의 상호보완적인 관계 형성, 도로 상하부의 입체개발 및 민자유치 관련 제도 구축 현황을 소개하였다.

특히, 일본에서 추진 중인 IC 접속지역 일대 일체진흥정비지구(상업, 주택, 연구, 산업, 공익, 영업시설 등 통합개발) 지정 방안을 제안하였으며, 국내의 고속도로변은 인구와 기개발시설의 밀집으로 개발압력은 높으나 지원제도 미비로 대부분 개발이 제한되고 있음을 지적하였다.

<표 2-2> 외국의 고속도로 연접부 개발사업 유형

개발유형	개발방법(시설종류)	사 례
고속도로 본 선 부	·본선도로 부대시설의 적극 개발	·인공 윈드서핑 및 전시시설을 포함한 스위스의 휴게소(Magnity SA) ·영국 AI 상부의 영화관, 체육관, 쇼핑몰 (Hotfield, Galleria) ·독일 AI Remscheid 휴게소(호텔, 삼림 육장, 회의장) ·일본 Highway Oasis(터광)
	·본선의 상·하부 입체적 개발(주택, 업무, 상업시설, 주차, 유통보관시설, 체육, 터미널, 휴게소, 관광휴양시설)	·이탈리아의 본선 고가휴게소 ·일본의 고가도로 하부 센터빌딩 상가 ·미국 George Washington Bridge 상·하부의 아파트 및 버스터미널 ·일본, 미국, 독일에 있어서 고속도로의 건물내 통과 사례
	·Complex IC(CIC)	·고속도로와 일반도로의 특정지구 내 접속(상업, 연구개발, 생산, 영업시설)
	·Super Service Area(SSA)	·고속도로 휴게소 기능을 도시내 복합건물 상에 설치(주차, 환승, 공익, 영업시설)
고속도로 IC 및 IC주변부	·구조물 및 녹지부 등에 여윌공간 활용(도로관리시설, 휴식·정비시설, 유통보관시설, 주차, 체육시설)	·이탈리아의 IC so 도로관리사무소 ·프랑스의 A86 JC 하부 휴게소 ·요코하마의 IC so 휴게소 ·JC 부지내 Golf 시설(9 hole, 동남아)
	·고속도로 주변부의 Frontage Road 주변부 개발(쇼핑센터, 전문점, 유통보관시설)	·미국의 고속도로와 근접한 Frontage Road 주변 개발(Exit간) ·영국의 고속도로와 연접한 주변지역의 개발 - 가구, 전자, 꽃집, 자동차 관련 대형 업소
	·고속도로와 직접 유출입되는 단지를 확보(트럭터미널, 전시시설관광, 휴양시설, 공항)	·프랑스 AI의 Garnor Truck Terminal ·프랑스 파리 BP 연변의 전시시설 ·파리 Euro Disneyland ·파리 드골공항
	·IC 주변부 또는 일반도로와 인접되는 지역의 개발(호텔, 쇼핑, 캠핑, 터미널, 전문점, 트럭터미널, 전시관광시설, 휴양시설)	·프랑스 A86(파리 외곽순환선) 교외부 IC 주변 - 호텔, 전자제품 판매점, 가구전문점 ·미국 고속도로 Exit 주변 Shopping Mall 아파트단지 ·독일, 스위스의 오토캠핑 사이트 ·파리 남부 국제농산물 도매시장

자료: 원광희, 2001, p.108.

### 3. 분석틀의 설정

이 연구는 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역의 ① 여건과 잠재력, ② 고속도로 개통에 따른 주변지역 변화 전망, ③ 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제 제시가 주된 내용이다.

먼저, 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역의 여건과 잠재력 분석에 있어서는 고속도로 개통에 따른 지역여건 변화 분석에서 사용된 지표들과 유사한 지표들을 선정하여 그 추이와 특성을 분석한 다음, 고속도로 주변지역에 있어서 공통적인 특성이 강한 자원들의 분포를 파악하였다. 이들 분석 결과는 고속도로 주변지역의 개발구도의 설정과 시책방향을 모색하는 경우에 중첩하여 사용할 수 있도록 하였다.

둘째, 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통효과 분석에 있어서는, 지난 2009년 5월 28일 고속도로가 개통된 이후 4개월 정도 경과한 상태로써 운영기간이 매우 짧은 만큼 고속도로 효과분석과 관련된 변수들의 추세자료를 구하기 어려운 실정이다. 그러나 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역과 비교적 유사성이 높은 서해안고속도로가 그 주변지역에 미친 영향에 대한 연구를 비롯한 관련 연구자료를 확보하고, 이로부터 고속도로 주변지역 각 부문의 변화 양태·패턴에 있어서 일반화 할 수 있는 경향성·특성, 그에 따른 해결해야 할 과제 또는 발전전략 등을 파악하는 것이 매우 중요하다고 본다.

따라서, 고속도로 개통이 주변지역에 미치는 영향에 대한 정량적인 분석결과 중에서, ① 직접적인 영향은 이미 예비타당성조사 및 홍보과정을 통해 발표된 문헌자료와 보도자료를 인용하여 제시한다. ② 간접효과 분석에 있어서 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역의 인구수 변화, 제조업체수 및 숙박·음식점 업체수의 변화 등은 서해안고속도로가 개통된 이후 전개된 일련의 과정을 보여주는 여러 가지 지표 및 원단위 등을 적용하는 실험적이고 경험적인 접근방법을 활용하여 예측하는 방법을 택하였다(김경석·조봉운·임형빈, 2009, p.15).

<표 2-3> 서해안고속도로 개통 전·후 지표별 변화율

구 분	인구 증감률(%)		제조업체수 증감률(%)		제조업체 종사자수 증감률(%)		숙박·음식점업체 수 증감률(%)	
	개통이전 (‘97~’01)	개통이후 (‘02~’06)	개통이전 (‘97~’01)	개통이후 (‘02~’06)	개통이전 (‘97~’01)	개통이후 (‘02~’06)	개통이전 (‘97~’01)	개통이후 (‘02~’06)
전 국	0.79	0.75	5.50	0.7	3.80	0.25	5.50	0.7
충 남	0.53	0.75	3.20	1.33	4.90	6.18	3.20	1.33
노선상 5개 시·군	-0.95	-0.44	-3.61	0.22	-2.25	6.42	-2.67	1.46
전·후변화비율 (보정률)	53%		106%		385%		155%	

자료 : 홍성우·김광구, 2008.

당진군의 경우에는 분석하고자 하는 ‘03~’07년이 서해안고속도로의 파급효과가 발생하고 있는 시점이라 할 수 있기 때문에 세 가지 시나리오를 전제로 장래 기대효과를 예측한다. 즉, 시나리오1은 지금과 같은 수준의 증감률을 적용하는 것이고, 시나리오2는 <표 2-3>의 추가 증감률 전·후 변화비율(보정률)의 50%를 적용하는 경우, 그리고 시나리오3은 <표 2-3>의 추가 증감률 전·후 변화비율을 100% 적용하는 경우로 설정하였다. 공주시는 대전-당진과 서천-공주 두개 노선이 중복되는 도시로서 <표 2-4>에서 제시한 보정률을 중복 계상하지 않고 한번만 계상한다(김경석·조봉운·임형빈, 2009, p.17-18).

여기에서 사용한 부문별 지표는 인구부문(연평균 인구 증가율), 산업구성부문(산업별 사업체수와 종사자수의 변화) 관광부문(숙박·음식점 업체수와 종사자수 변화) 등으로 구성된다.

<표 2-4> 시나리오별 적용 증가율

구분	당진, 대전	기타 시·군
시나리오 1	기존증가율	기존증가율 * 보정률
시나리오 2	기존증가율 * 보정률 * 0.5 (50%)	기존증가율 * 보정률
시나리오 3	기존증가율 * 보정률 * 1.0 (100%)	기존증가율 * 보정률

자료: 김정석·조봉운·임형빈, 2009, p.17.

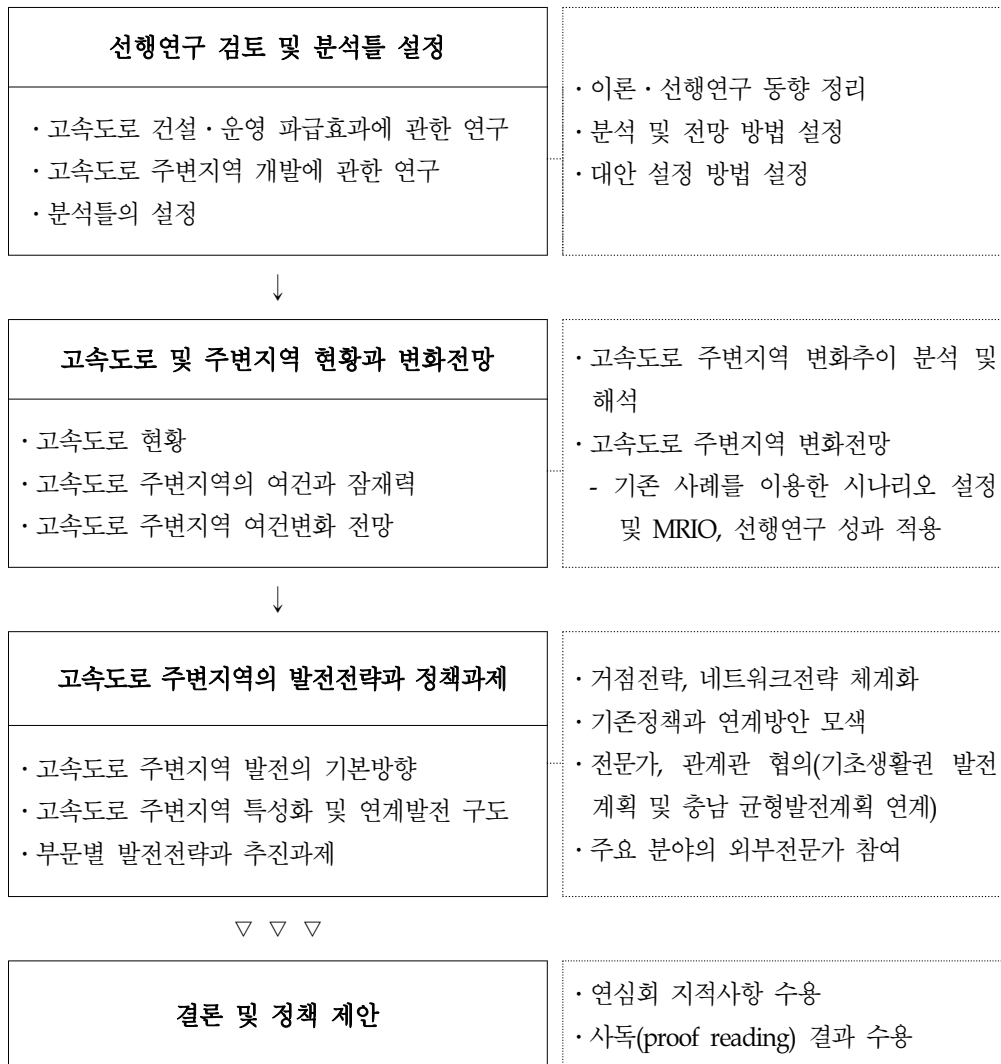
간접효과 분석에 있어서 ② 지역개발 파급효과는 다지역 투입산출모형(multi-region input-output model; MRIO model)을 이용하여, 2009년 한국은행에서 발행한 2005년 산업연관표를 임형빈(2009)이 세분화한 산업연관표를 기준으로 하여 분석하였다.

고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제의 모색은, 고속도로 주변지역의 여건과 잠재력 및 개통효과 분석을 바탕으로 고속도로 주변지역의 장점과 기회 및 약점과 위협 요소를 구분한 다음, 기존 연구에서의 제안 등을 참고하여 거점(집중)·융복합·네트워크·연계협력 등을 고속도로 주변지역 개발의 기본원리로 하여, 고속도로 IC를 중심으로 하는 하위권역·거점의 구분과 사업간·권역간 네트워크 체계를 구상하였으며, 고속도로 주변지역 개발을 위한 각종 사업들이 관련 지역개발계획·전략사업 등과 유기적으로 연계하여 효과적으로 추진하는 방안을 제시하였다.

이상과 같은 기본방향 설정을 바탕으로 네트워크 도시체계의 구축과 도시·농촌재생, 산업경쟁력 강화와 협력 네트워크 구축, 관광산업 활성화와 공동 마케팅 강화, 지역교통체계 정비 등의 부문에서 발전전략과 추진과제를 제시하였다.

본 장 이하의 연구진행 과정은, 고속도로 및 주변지역 여건·잠재력과 변화전망, 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제 제안 등의 순서로 이루어진다.





[그림 2-3] 연구 단계별 주요 내용과 분석방법

## 제3장 고속도로 주변지역의 여건과 변화전망

### 1. 고속도로 현황

#### 1) 고속도로 주요시설

당진-대전, 서천-공주 고속도로는 총연장이 153km로서 4차로로 건설되며, 대전-행정중심복합도시-천안-논산 고속도로와 충청남도의 내륙을 연결하는 국가기간망이다. 당진-대전 고속도로는 연장이 91.6km이며, 대전-행정중심복합도시-공주-천안-논산 고속도로-예산-당진-서해안고속도로 구간을 노선으로 한다. 서천-공주 고속도로는 연장이 61.4km이며, 공주-청양-부여-서천-서해안고속도로 구간을 노선으로 한다.

주요시설로서 JCT는 총 5개소이며, 고속도로 IC는 총 14개소, 휴게소 6개소, 교량 222개소 32.4km, 터널은 12개소 5.2km이다. 주요 JCT는 당진-대전 고속도로의 당진, 공주, 유성 등 3개소, 서천-공주 고속도로의 동서천, 서공주 등 2개소이다.

고속도로 IC는 당진-대전 고속도로는 면천, 고덕, 예산, 신양, 유구, 마곡사, 공주, 동공주, 북유성 등 9개소이고, 서천-공주 고속도로는 동서천, 서부여, 부여, 청양, 서공주 등 5개소이다. 고속도로 IC간 평균 거리는 당진-대전 고속도로가 9.2km이고, 서천-공주 고속도로는 11.2km이다. 휴게소는 당진-대전 고속도로의 면천, 예산, 신평, 공주의 4개소, 서천-공주 고속도로의 부여, 청양 2개소이다.

교량은 당진-대전 고속도로가 142개소(20.4km)이며, 서천-공주 고속도로는 80개소(12.0km)이고, 터널은 당진-대전 고속도로가 7개소(3.2km), 서천-공주 고속도로가 5개소(2.0km)이다.

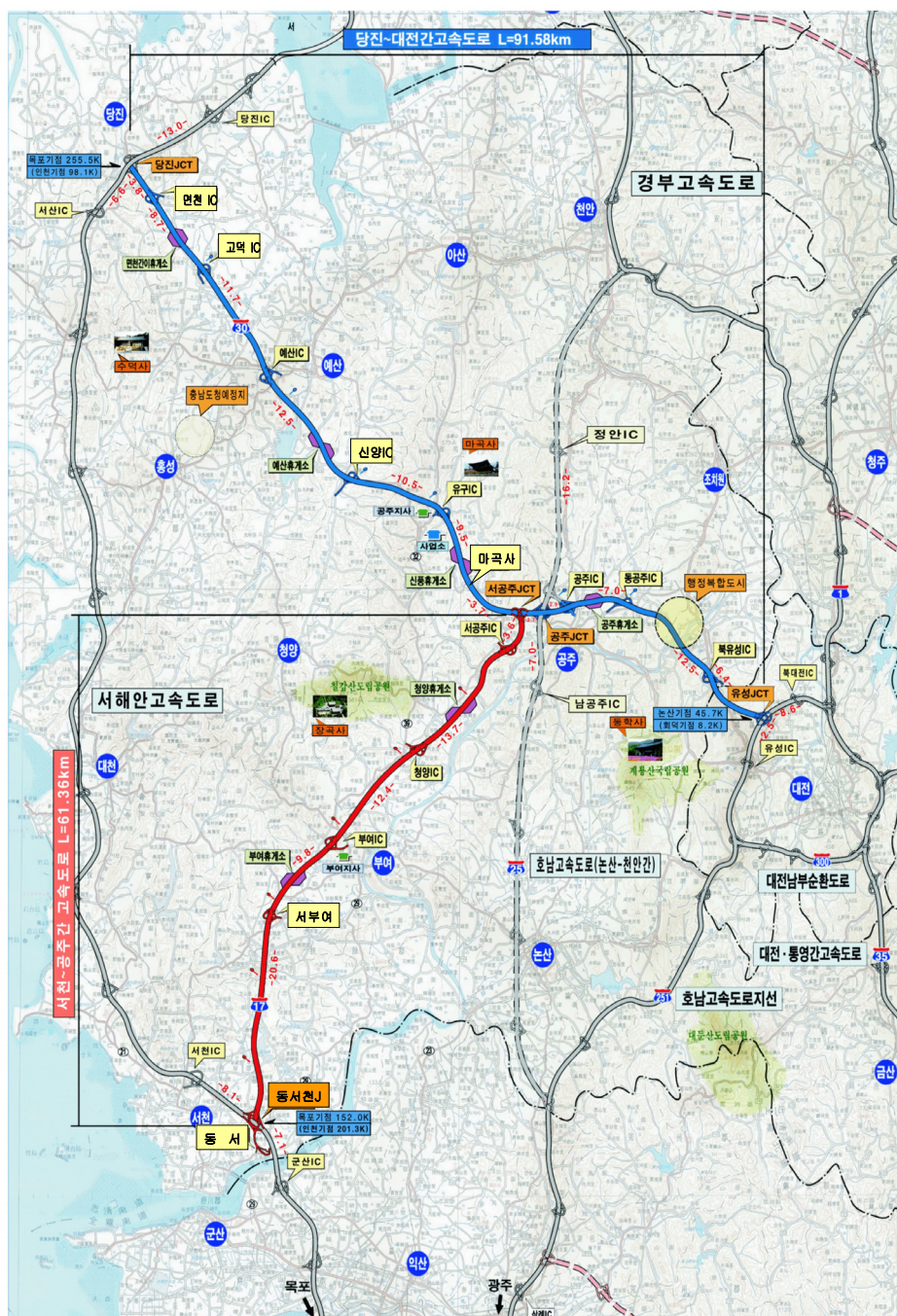
충남지역에 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 확충됨으로써 인구 1,000명당 고속도로 밀도가 전국에서 가장 높아지고, 교통소외지역의 문제를 해소하게 될 것이다.

충남의 고속도로는 현재 5개 노선 301km에서 7개 노선 454km로 153km가 늘어나게 된다. 인구 1,000명당 고속도로 연장률은 0.235km로서 전국 평균 고속도로 연장률인 0.073km보다 훨씬 커져서 전국 1위 지역으로 부상할 것이다.

이러한 고속도로의 개통은 서해안고속도로와 천안-논산 고속도로, 호남고속도로를 연결함으로써 효율적인 고속도로망을 구축하였으며, 충청남도의 대부분 지역이 1시간 생활권을 실현하게 되었다. 구체적으로, 당진-대전 고속도로는 2시간에서 1시간대로, 서천-공주 고속도로는 1시간 20분에서 40분으로 운행시간을 단축하였으며, 연간 3천억원의 물류비 절감효과를 거둘 수 있을 것으로 예상되고 있다.

<표 3-1> 고속도로 사업 개요

구 분		당진-대전 고속도로	서천-공주 고속도로
개요	연 장	91.6km	61.4km
	경 유 지	당진-예산-공주-대전	서천-부여-청양-서공주
	차 로 수	4차로	4차로
	사 업 비	1조 7,253억원	9,387억원
	사업기간	2001년~2009년	2001년~2009년
주요 시설	분기시설 (JCT)	3개소 (당진, 공주, 유성)	2개소 (동서천, 서공주)
	출입시설 (IC)	9개소(면천, 고덕, 예산, 신양, 유구, 마곡사, 공주, 동공주, 북유성)	5개소 (동서천, 서부여, 부여, 청양, 서공주)
	휴 게 소	4개소(면천, 예산, 신평, 공주)	2개소(부여, 청양)
	유지관리	1개소(공주지사)	1개소(부여지사)
	영 업 소	9개소	5개소
	교 량	142개소(20.4km)	80개소(12.0km)
	터 널	7개소( 3.2km)	5개소( 2.0km)
건 설 효 과		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 효율적인 고속도로망 구축 (서해안, 논산-천안, 호남지선, 행복도시, 충남도청이전신도시)</li> <li>○ 충남 내륙지역의 개발 촉진</li> <li>○ 운행시간 단축: 2시간 → 1시간</li> <li>○ 물류비 절감: 2천 억원/년</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 효율적인 고속도로망 구축 (서해안, 당진-대전선과 연계)</li> <li>○ 충남 서부 내륙지역의 개발 촉진</li> <li>○ 운행시간 단축: 1시간 20분 → 40분</li> <li>○ 물류비 절감 : 1천억원/년</li> </ul>



## 2) 고속도로 출입시설

주요 고속도로 출입시설로서 JCT와 고속도로 IC를 포함하여 진출입이 가능한 시설은 총 18개소이며, 대전에는 유성 JCT 1개소가 건설되어 운영 중에 있고, 북유성 IC는 공사 중에 있다.

충남지역에서의 고속도로 JCT와 IC는 당진-대전 고속도로 상에 10개소(공주 5개소, 예산 4개소, 당진 1개소)가 건설되고, 공주-서천 고속도로에는 6개소(공주 2개소, 청양 1개소, 부여 2개소, 서천 1개소)가 건설되었다.

당진-대전 고속도로와 접속되는 고속도로는 호남고속도로, 서해안고속도로, 천안-논산 고속도로 등 3개 노선이고, 국도는 국도 21호선, 23호선, 32호선, 36호선, 39호선 등 5개 노선이고, 지방도는 621호선, 645호선 등 2개 노선이며, 군도 1개 노선(당진 군도 1호선)과 도시계획도로도 1개 노선(대로 1-10호선) 등이 접속하고 있다.

서천-공주 고속도로와 접속되는 고속도로는 서해안고속도로와 당진-대전 고속도로 2개 노선이고, 국도는 4호선, 36호선, 39호선 등 4개 노선이 접속하고 있다.

출입시설은 트럼펫형과 다이아몬드형을 기본으로 하여 다양한 형태로 건설되었다.

## 3) 고속도로 휴게소

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로에 총 6개의 휴게소가 건설되었으며, 면적은 398,834㎡이고, 총 주차대수는 744이다. 당진-대전 고속도로에는 4개소의 휴게소(공주, 신평, 예산, 면천)가 설치되었으며, 서천-공주 고속도로에는 2개소의 휴게소(청양, 부여백제)가 설치되었다.

휴게소의 주차장 규모는 대형이 3개소, 중형이 3개소가 건설되었다. 휴게소간 평균 이격 거리는 46.5km이고, 당진-대전 고속도로는 53.8km이며, 서천-공주 고속도로는 24.8km로 나타난다.

<표 3-2> 고속도로 출입시설 현황

구분	입체교차명	접속도로	행 정 구 역	형 식
당진 - 대전	유성JCT	호남지선	대전 유성 하기동	준직결Y형
	북유성IC	대로01-10호	대전 유성 안산동 충남 연기 금남 용담리, 두만리	더블트럼펫형
	동공주IC	국36호	충남 공주 장기 하봉리, 동현리	트럼펫+다이아몬드
	공주IC	국23호	충남 공주 월미동, 우성 귀산리	변형크로바형
	공주JCT	논산-천안선	충남 공주 우성 도천리	변형크로바+ 직결형
	마곡사IC	국32호	충남 공주 사곡 호계리	2지 직결 + 트럼펫형
	유구IC	국39호	충남 공주 유구 유구리, 신영리	더블트럼펫형
	예당IC	지645호	충남 예산 신양 대덕리, 신양리, 만사리	더블트럼펫형
	예산IC	국21호	충남 예산 오가 월곡리, 신석리	더블트럼펫형
	고덕IC	지621호	충남 예산 고덕 대천리	더블트럼펫형
	면천IC	군1호	충남 당진 면천면 삼웅리, 송학리	트럼펫형
	당진JCT	서해안선	충남 당진 당진 사기소리	트럼펫형
서천 - 공주	서공주JCT	당진-대전	충남 공주 우성 단지리 문리, 동대리	직결 Y형
	서공주IC	국36호	충남 공주 우성 대성리	트럼펫형
	청양IC	국39호	충남 청양 청남 내직리, 곡리, 정산면 학암리	트럼펫형
	부여IC	국39호	충남 부여 은산 가중리	트럼펫형 + 다이아몬드형
	서부여IC	국4호	충남 부여 홍산 무정리	트럼펫형 + 다이아몬드형
	동서천JCT (IC겸용)	서해안선 국29호	충남 서천 화양 추동리	변형크로바형 (IC 및 JCT 겸용)

<표 3-3> 휴게소 현황

구분	휴게소명	규 모 (주차대수)	방 향	면적(m <sup>2</sup> )	이격거리 (km)
당진 - 대전	공주	대형 (179대)	대전	43,400	-
			당진	43,200	
	신풍	중형 (108대)	대전	30,000	15.6
			당진	30,000	
	예산	대형 (162대)	대전	49,194	12.7
			당진	44,132	
	면천	중형 (82대)	대전	30,000	33.1
			당진	30,000	
서천 - 공주	청양	중형 (102대)	공주	29,089	-
			서천	29,082	
	부여백제	대형 (111대)	공주	20,592	24.8
			서천	20,145	

## 2. 고속도로 주변지역의 여건과 잠재력

### 1) 고속도로 주변지역 범위

고속도로의 개통은 접근성을 향상시켜 지역간 연계를 향상시킴으로써 사회·경제적으로 많은 변화를 가져온다. 이러한 변화는 지역의 경제성장·주민소득향상·지역개발과 같은 긍정적 영향과 생태환경훼손, 오염증가 등 부정적 영향을 복합적으로 미친다.

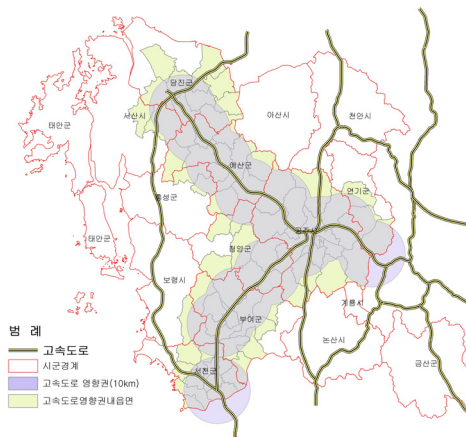
고속도로에 의한 사회·경제적 변화가 고속도로에서 어느 정도까지 영향을 미칠 것인가는 사회·경제적 변수의 특성에 따라 차이가 있으며, 노선에서의 거리보다는 전·출입이 가능한 고속도로 IC를 기준으로 영향을 받는 경우가 많다고 할 수 있다.

기존 고속도로 효과분석 연구에서는 고속도로의 영향권을 설정함에 있어서 단순히 고

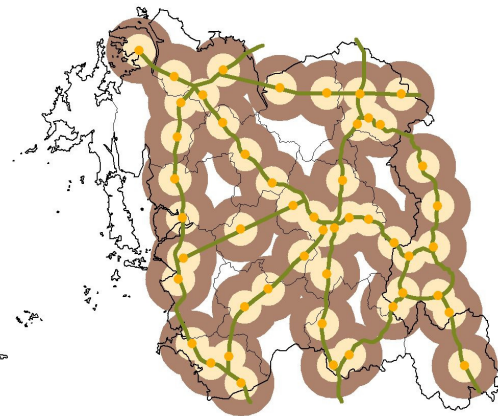
속도로를 기준으로 각 변수의 유사성을 근간으로 각각의 변수가 고속도로 IC로부터 어떻게 분포·밀집되어 변화해 왔는가를 파악하여 가장 영향을 많이 받는 구간을 직접영향권으로, 직접 영향권에 의해 2차적으로 영향을 받는 지역을 간접영향권으로 설정하는데, 대체로 고속도로 IC로부터 10km까지를 직접영향권으로 파악되고 있다(유재영, 1995; 전병제 외, 1999; 김정연·전영노, 2001).

본 연구에서는 기존의 연구에서와 같이 고속도로에 의해 영향을 받는 주변지역을 고속도로 IC로부터 10km이내의 직접영향권과 이 지역을 포함하고 있는 시·군 전역을 간접영향권 즉, 고속도로 주변지역으로 설정하여 분석하고자 한다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 IC로부터 10km 반경에는 공주, 예산, 당진, 청양, 부여, 서천 등 고속도로가 직접 통과하는 6개 시·군과, 일부지역이 영향권에 포함되는 서산, 보령, 연기 등 3개 시·군의 78개 읍·면·동, 3,632.60km<sup>2</sup>가 포함된다. 이는 충청남도 읍·면·동(212개)의 37%, 면적(8,600.15km<sup>2</sup>)의 42%에 달한다. 2개의 고속도로가 직접 통과하는 6개 시·군만을 기준으로 보면, 행정구역(80개)의 97.5%, 면적의 대부분을 차지한다.



[그림 3-2] 당진-대전 및 서천-공주  
고속도로 IC 영향권(10km)



[그림 3-3] 계획고속도로를 포함한 충남  
전역의 고속도로 IC 영향권(10km)

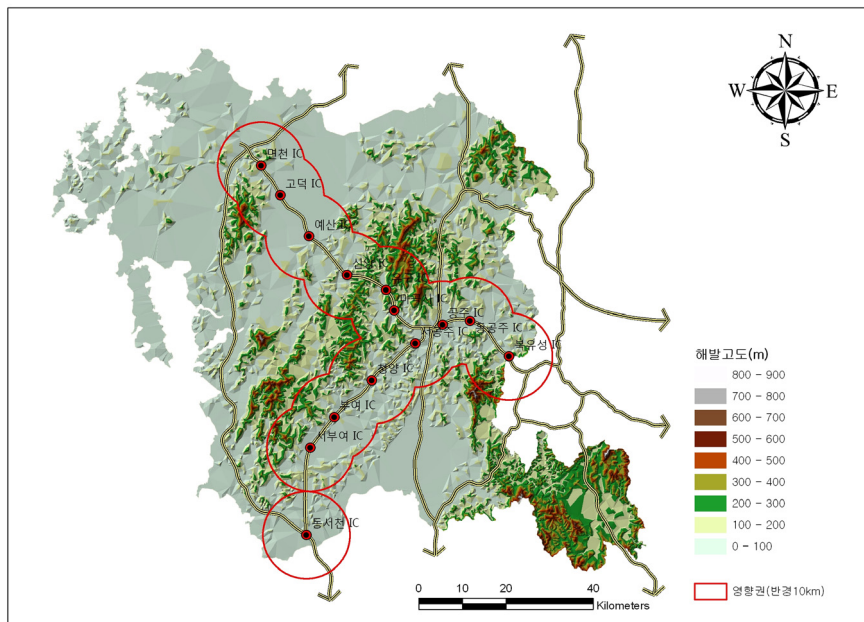


## 2) 고속도로 주변지역 현황

### (1) 자연환경

대부분의 구간이 저산성 구릉지 및 구릉성 평야지대를 통과하고 있다. 구체적으로 살펴보면 당진-대전 고속도로의 경우 호남고속도로 분기점-동공주 IC 구간은 계룡산지의 북측 가장자리를 통과하고, 공주시-예산 IC 구간은 차령산맥을 가로지르다가, 예산 IC부터 고덕 IC까지는 저산성 평야지대를 지나서, 고덕 IC부터 서해안고속도로 분기점까지는 가야산지의 북측 가장자리를 통과한다. 또한, 서천-공주 고속도로는 거의 대부분의 구간이 차령산맥 남측의 산복(山腹) 또는 산림의 가장자리를 통과한다.

따라서 2개의 고속도로는 자연지리적인 제약으로 도로망의 발달이 지체되었던 산촌지역의 접근성을 크게 제고하고 하고 있으나, 자연성이 우월한 지역에 인공구조물이 놓임으로써 경관·생태환경을 악화시키는 요인으로 작용하는 면도 있다.



[그림 3-4] 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 노선과 지형

당진-대전 고속도로 상에 생태통로가 3개소 설치되어 있고, 산지와 접한 대부분의 구간에 유도펜스가 설치되어 있으나, 지형기복이 심한 만큼 산림 가장자리 등이 다양하게 나타나고 있어 로드킬이 발생 가능성이 크다.

## (2) 인구 분포 및 구조

시·군 단위로 보면, 제조업이 발달한 충남북부의 당진군을 제외한 충남의 중부내륙 및 남부에 위치한 공주, 부여, 서천, 청양, 예산군 등은 인구가 감소하고 있다. 특히, 공주와 당진을 제외한 4개 군은 충남 내에서도 가장 큰 폭으로 인구과소화와 고령화가 진행되고 있는 지역이다.

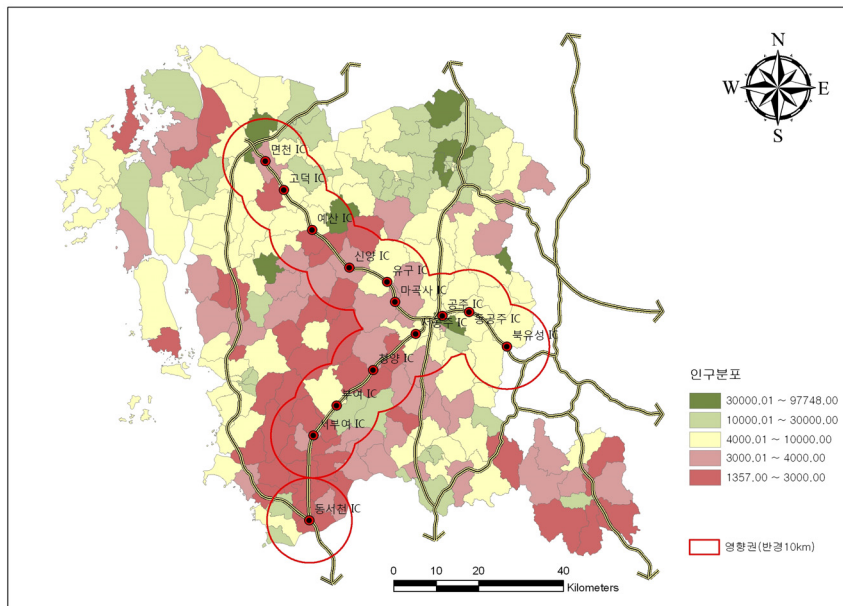
이에 따라 고속도로 주변지역 전체의 인구밀도 역시 계속 낮아져 2008년 144명/km<sup>2</sup>로서 전국 평균인 497명/km<sup>2</sup>의 절반에도 미치지 못한다. 특히, 부여, 서천, 청양은 총인구 9만명 이하의 과소지역이면서, 인구감소율도 각각 -2.33%, -2.76%, -2.58%로 높다. 고속도로 주변지역 전체적으로 65세 이상 노령인구 비율이 1998년 12.7%에서 2008년 20.1%로 증가하여 초고령사회로 빠르게 전환되고 있다.

2개의 고속도로가 직접 통과하고 있는 시·군의 읍·면을 단위로 보면, 인구규모, 인구변화, 인구구조 등의 면에서 시·군 전체를 단위로 할 때보다 상대적으로 더 저조한 지역으로 나타난다. 인구규모는 대전광역시-공주시까지 구간을 제외한 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로의 대부분 구간에 있는 읍·면이 인구 4,000명 이하로 영세하다. 인구밀도는 대전광역시-공주시까지 구간 및 예당평야의 일부 읍·면을 제외한 대부분이 100명/km<sup>2</sup>로 매우 낮다. 인구변화율은 공주시의 동·읍·면과 부여읍을 제외하면 매우 높은 감소율을 보이고 있다. 노령화지수는 당진-대전 고속도로의 경우는 상대적으로 높은 지역과 낮은 지역이 혼재되어 있으나, 서천-공주 고속도로의 경우는 부여읍, 서천읍, 장항읍을 제외한 대부분의 면지역이 264 이상으로 충남지역 내에서 가장 높은 지역에 속한다.

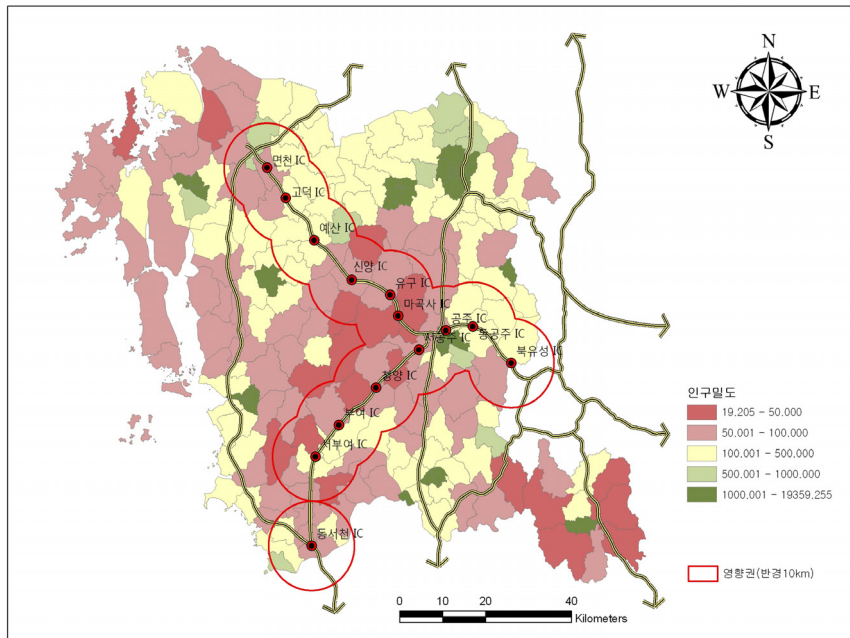
<표 3-4> 고속도로 주변지역의 인구현황 및 변화율

구 분		1998년				2008년				연평균 변화율(%)		
		인구 (천명)	밀도 (명/km)	인구구조(%)		인구 (천명)	밀도 (명/km)	인구구조(%)		인구	15~64 세	65세 이상
				15~64 세비율	65세 이상비율			15~64 세비율	65세 이상비율			
전 국		46,991	471	72.2	6.4	49,540	497	72.6	10.2	0.53	0.57	5.29
대전광역시		1,341	2,486	71.8	5.0	1,480	2,744	73.2	8.1	0.99	1.19	5.88
충청남도		1,913	222	64.4	10.2	2,018	235	68.2	14.5	0.54	1.11	4.15
고속도로 주변지역	공주	137	146	69.8	11.4	125	133	68.0	17.3	-0.90	-1.16	3.32
	부여	97	155	69.1	14.3	77	123	63.0	24.0	-2.33	-3.22	2.86
	서천	80	224	69.2	15.0	60	169	62.5	25.3	-2.76	-3.76	2.47
	청양	43	90	68.6	15.7	33	69	60.8	27.4	-2.58	-3.74	2.97
	예산	105	194	70.5	12.4	88	163	65.7	21.1	-1.77	-2.46	3.62
	당진	125	188	70.0	10.7	136	205	67.8	16.0	0.85	0.52	4.97
소 계		587	163	69.7	12.7	519	144	65.7	20.1	-1.22	-1.80	3.44

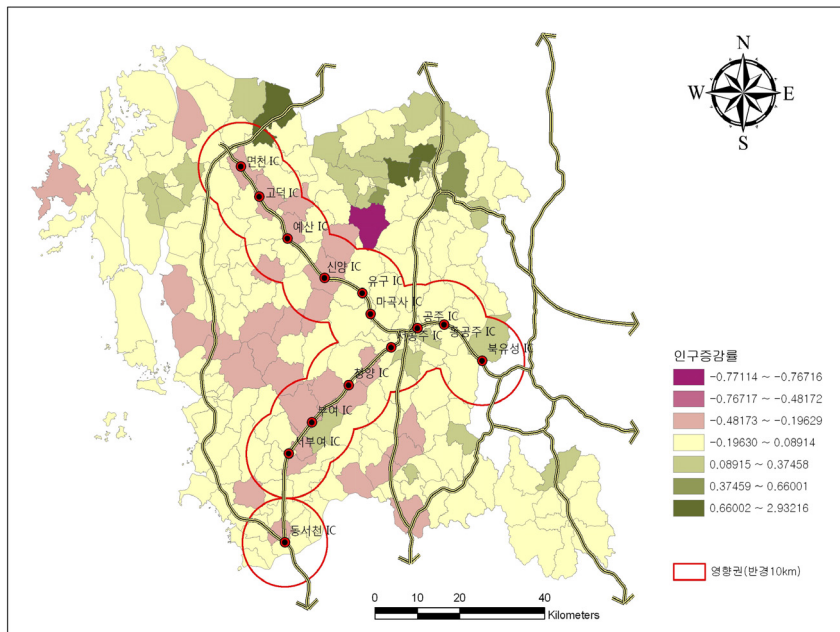
자료: 통계청, 주민등록인구 통계연보, 각 년도.



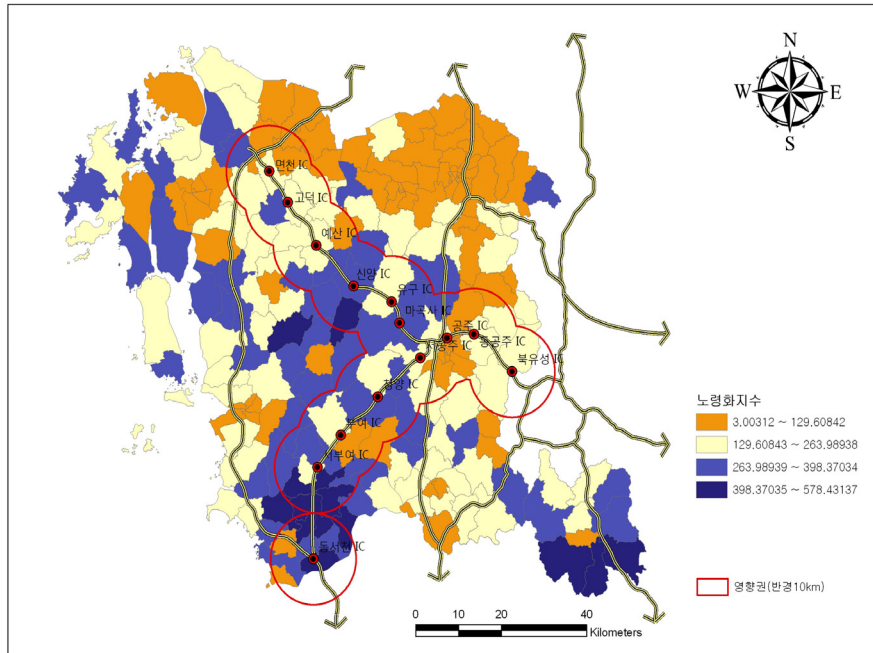
[그림 3-5] 읍·면별 인구분포(2008)



[그림 3-6] 읍·면별 인구밀도 분포(2008)



[그림 3-7] 읍·면별 인구 증감률(2008)



[그림 3-8] 읍·면별 노령화지수(2008)

### (3) 산업 및 지역경제

#### ① 제조업

충남지역 전체의 제조업체 수는 1995년의 2,715개소에서 2007년에는 4,408개소로 연평균 4% 이상 증가하였다. 고속도로 주변지역의 제조업체수 변화는 6개 시·군에서 1995년의 687개소에서 2007년에는 1,497개소로 연평균 6.7%로 충남 평균보다 높은 증가율을 보이고 있다.

그러나 시·군별로 보면 제조업체 수의 급격한 증가지역과 정체 또는 쇠퇴지역으로 이원화되어 있다. 당진, 예산, 서천은 제조업체수 증가율이 각각 17.4%, 6.1%, 5.3%로 상대적으로 높은 반면에, 청양, 부여, 공주는 각각 1.53%, -1.84%, -2.29%로 낮다.

<표 3-5> 고속도로 주변지역 제조업체수 변화

구 분	제조업체수						연평균 증가율 (%)
	1995년		2000년		2007년		
	개소	비율(%)	개소	비율(%)	개소	비율(%)	
공주시	235	8.7	196	6.8	178	4.0	-2.29
부여군	105	3.9	84	2.9	84	1.9	-1.84
서천군	75	2.8	105	3.6	139	3.2	5.28
청양군	40	1.5	39	1.3	48	1.1	1.53
예산군	114	4.2	84	2.9	234	5.3	6.18
당진군	118	4.3	140	4.8	814	18.5	17.46
주변지역계	687	25.3	648	22.4	1,497	34.0	6.71
충남지역계	2,715	100.0	2,893	100.0	4,408	100.0	4.12

자료: 통계청, 광공업통계연보, 각 년도.

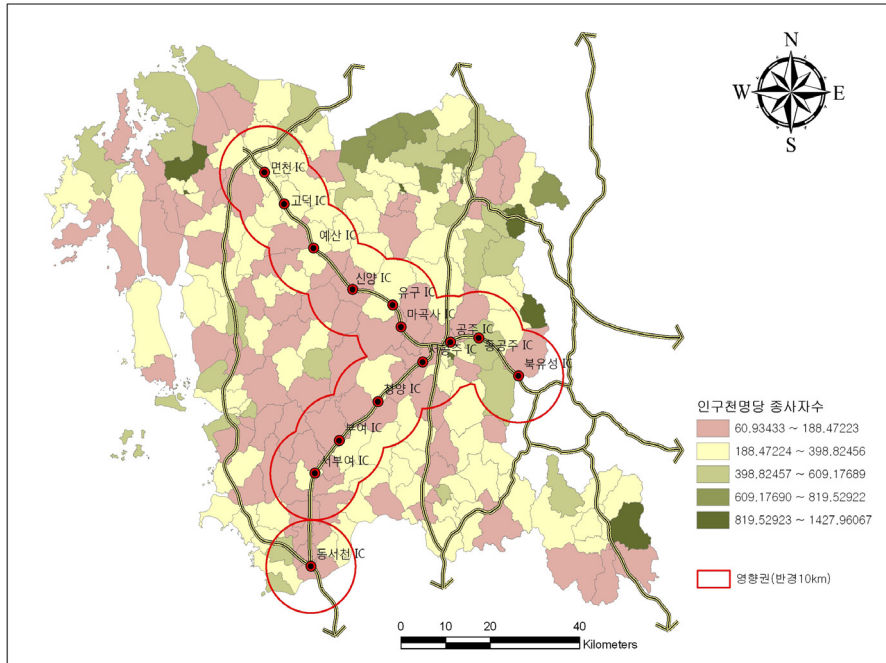
## ② 사업체 종사자

충남의 종사자수는 1995년 112,354명에서 2007년 184,734명으로 매년 4%이상 성장하였다. 2개의 고속도로가 통과하는 6개 시·군의 사업체 종사자수는 1995년 22,741명에서 2007년 24,785명으로 연평균 0.7%씩 증가하였으나, 시·군별로 차별적인 변화를 보이고 있다. 당진(2.9%), 청양(1.2%), 서천(0.8%) 등의 지역은 종사자수가 매년 증가하는 추세를 나타낸 반면에, 부여(-2.4%), 예산(-0.58%) 지역은 감소한 것으로 나타났다.

<표 3-6> 고속도로 주변지역 사업체 종사자수 변화

구 분	사업체 종사자수						연평균 증가율
	1995년		2000년		2007년		
	개소	비율	개소	비율	개소	비율	
공주시	4,257	3.8%	4,600	3.6%	4,377	2.4%	0.23%
부여군	3,460	3.1%	2,493	1.9%	2,582	1.4%	-2.41%
서천군	2,800	2.5%	2,481	1.9%	3,106	1.7%	0.87%
청양군	1,431	1.3%	1,576	1.2%	1,660	0.9%	1.24%
예산군	4,588	4.1%	3,117	2.4%	4,277	2.3%	-0.58%
당진군	6,205	5.5%	5,909	4.6%	8,783	4.8%	2.94%
주변지역계	22,741	20.2%	20,176	15.6%	24,785	13.4%	0.72%
충남지역계	112,354	100%	129,484	100%	184,734	100%	4.23%

자료: 통계청, 사업체기초통계조사, 각 년도.



[그림 3-9] 인구 천명당 사업체 종사자수(2007)

### ③ 생산액

충남의 생산액은 1995년 약 15조에서 2007년 95조로 매년 16% 이상 성장하였다. 고속도로 주변지역의 생산액 변화를 살펴보면 6개 시·군 지역은 1995년 약 2조 8천억원에서 2007년 약 14조원으로 연평균 14% 이상 증가하였다.

고속도로 주변지역 중에서 당진은 21.9%, 예산은 12.3%, 공주는 9.6% 등으로 생산액 증가가 매우 높게 나타났으며, 청양 8.93%, 서천 8.28%, 부여 5.95%로서 대부분의 시·군에서 매년 일정 비율 이상의 생산액 증가가 일어났다.

그러나 충남 전체에 있어서 고속도로 주변지역의 생산액 비중은 1995년의 19.1%에서 2007년에는 14.9%로 낮아지고 있다. 다만, 당진군만은 1995년의 5.6%에서 2007년에는 8.6%로 높아지고 있다.

<표 3-7> 고속도로 주변지역의 생산액 변화

구분	생산액						연평균 증가율
	1995년		2000년		2007년		
	백만원	비율	백만원	비율	백만원	비율	
공주시	476,960	3.2%	861,171	2.2%	1,430,580	1.5%	9.59%
부여군	392,891	2.6%	512,428	1.3%	785,738	0.8%	5.95%
서천군	711,439	4.7%	984,523	2.5%	1,848,909	1.9%	8.28%
청양군	211,463	1.4%	402,103	1.0%	589,987	0.6%	8.93%
예산군	326,781	2.2%	485,832	1.2%	1,325,050	1.4%	12.37%
당진군	757,227	5.0%	1,882,751	4.8%	8,191,575	8.6%	21.95%
주변지역계	2,876,761	19.1%	5,128,808	13.1%	14,171,839	14.9%	14.21%
충남지역계	15,071,065	100%	39,131,782	100%	95,317,402	100%	16.61%

자료: 통계청, 사업체기초통계조사, 각 년도.

#### ④ 농가인구

충남의 농가인구는 1995년 56만명에서 2007년 43만명으로 연평균 1.88%씩 감소하였으나, 고속도로 주변지역의 농가인구는 1995년 약 23만 명에서 2007년 약 16만명으로 연평균 2.5%씩 더 큰 폭으로 감소하였다.

시·군별로 보면 산업화가 큰 폭으로 진행되고 당진군과 산업화 초기단계에 있는 예산군이 각각 -4.37%, -2.40%로 농가인구 감소율이 크고, 부여군도 -4.30%로 크다. 그 이외에 전형적인 농업 중심지역인 공주시는 -0.76%, 서천군은 -0.92%, 청양군은 -1.16%로서 농가인구 감소율이 낮다.

<표 3-8> 고속도로 주변지역 농가인구 변화

구분	1998년		2002년		2007년		연평균 증가율
	명	비율	명	비율	명	비율	
공주시	39,815	7.1%	35,932	7.4%	36,191	8.3%	-0.76%
부여군	41,906	7.5%	39,327	8.1%	20,292	4.7%	-4.30%
서천군	33,267	5.9%	24,469	5.0%	29,604	6.8%	-0.92%
청양군	23,297	4.2%	19,862	4.1%	20,065	4.6%	-1.16%
예산군	40,094	7.2%	36,887	7.6%	28,552	6.6%	-2.40%
당진군	53,289	9.5%	42,751	8.8%	25,345	5.8%	-4.37%
주변지역계	231,668	41.4%	199,228	41.0%	160,049	36.9%	-2.58%
충남지역계	560,100	100%	485,596	100%	433,586	100%	-1.88%

자료: 충청남도, 충남통계연보, 각 년도.



### 3) 고속도로 주변지역 주요자원

#### (1) 자연자원

가야산, 칠갑산을 비롯한 10여 개의 주요 산들이 분포하며, 40여 개의 다양한 규모의 저수지가 분포한다.

고속도로 IC로부터 반경 20km 이내에 위치하는 주요 산으로는 가야산, 계룡산, 광덕산, 노성산, 만수산, 봉수산, 성주산, 수덕산, 아미산, 용봉산, 천방산, 칠갑산 등이 있다.

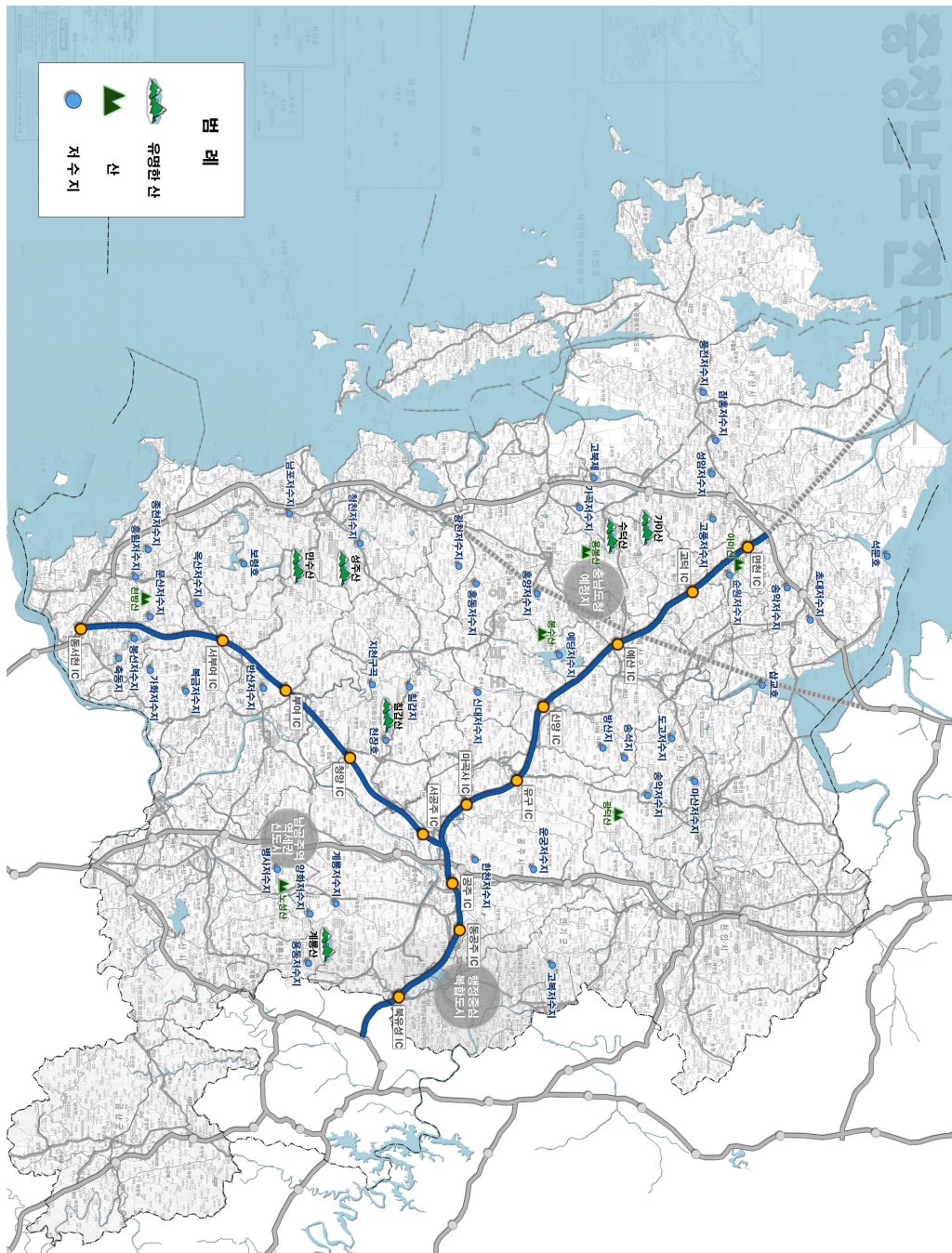
주요 저수지는 가곡, 가화, 계룡, 고북, 고평, 남포, 도고, 마산, 문산, 반산, 방사, 방산, 보령호, 복금, 복심, 봉선, 삼교호, 석문호, 성암, 송석, 송악, 순원, 신대, 양화, 예당, 옥산, 용동, 운궁, 잠흥, 종천, 지천구곡, 천장호, 초대, 축동지, 칠갑지, 풍전, 한천, 홍동, 홍양, 홍림 저수지가 있다.

이들 저수지는 농식품부가 수변지역의 어메니티 자원을 활용하고, 4대강 살리기와 연계되는 도농교류 공간조성을 통해 지역명소화 조성, 숲가꾸기·다목적 산림댐·생태공원·어도설치 등과 연계하고, 저수지 상류 계곡에는 사방댐을 활용한 물놀이 테마공원·숲을 이용한 휴양림 등을 조성하려는 계획으로 있어 금강 주변 저수지들의 이용 잠재력이 매우 높아질 것으로 기대된다.

자연자원의 전체적인 분포 특성은 2개의 고속도로가 저산성 구릉지대와 평야지대를 번갈아가면서 통과하고 있기 때문에, 주변부의 산악자원과 농업용저수지가 비교적 가까운 거리에 분포하고 있다는 점이다.

<표 3-9> 고속도로 주변지역 주요 산과 저수지 현황

구 분	개소수	자 원 명
주요 산	12	가야산, 계룡산, 광덕산, 노성산, 만수산, 봉수산, 성주산, 수덕산, 아미산, 용봉산, 천방산, 칠갑산(고속도로IC로부터 20km 이내)
저수지	40	가곡, 가화, 계룡, 고북, 고평, 남포, 도고, 마산, 문산, 반산, 방사, 방산, 보령호, 복금, 복심, 봉선, 삼교호, 석문호, 성암, 송석, 송악, 순원, 신대, 양화, 예당, 옥산, 용동, 운궁, 잠흥, 종천, 지천구곡, 천장호, 초대, 축동지, 칠갑지, 풍전, 한천, 홍동, 홍양, 홍림 저수지



[그림 3-10] 고속도로 주변지역 자연자원 분포

## (2) 농 · 산 · 어촌 도농교류기반

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역에는 총 72개소의 농산어촌지역개발 사업이 추진되었으며, 녹색농촌체험마을이 27개소, 친환경농업체험마을이 3개소, 농촌전통테마마을이 10개소, 산촌생태마을이 15개소, 어촌체험마을이 4개소, 농촌마을종합개발 사업이 11개소, 농촌테마공원조성사업이 2개소가 있다.

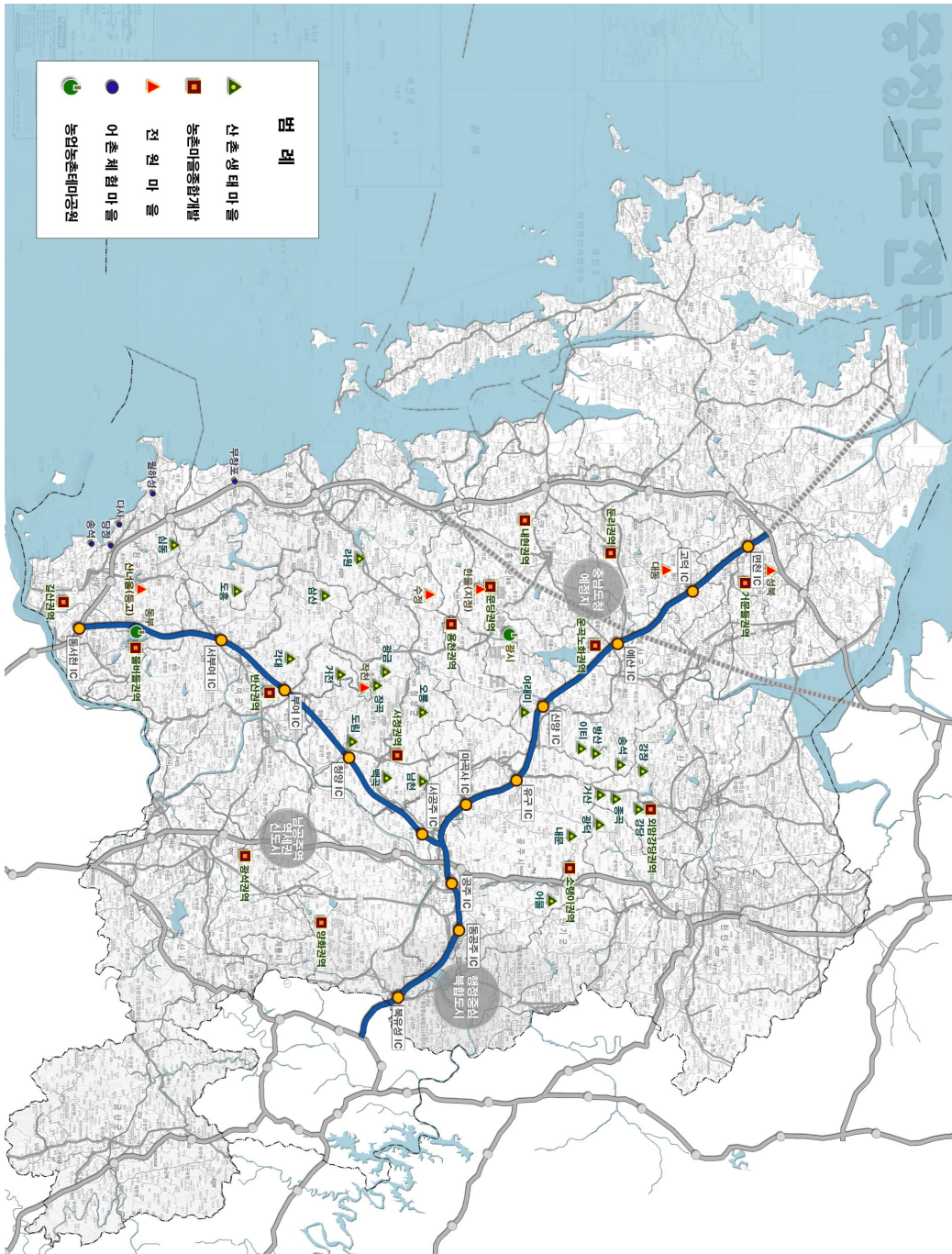
산촌생태마을개발사업은 예당 IC와 유구 IC로부터 20km 반경 내의 지방도 604, 616, 623, 629, 645호선이 통과하는 공주시 북부지역, 예산군 동부지역, 아산시 남부지역에 집중 분포하고 있으며, 그 대부분 당진-대전 고속도로와 천안-논산간 고속도로에서 접근이 용이하다.

또한, 청양 IC 주변지역으로 국도 36호선, 지방도 723호선을 따라 농촌마을종합개발사업과 산촌생태마을개발사업이 집중 분포하고 있는 바, 이 일대는 차령산맥 줄기가 흐르고 있는 지역이며, 서천-공주 고속도로가 근접하여 통과하고 있다.

고속도로 개통 이후 어항 · 어촌관광지에서 파급효과가 가장 빠르게 나타나고, 그 다음이 농촌관광마을들이다. 농어촌지역에서의 고속도로 파급효과는 당일 농어촌체험관광, 2도5촌, 5도2촌, 반정주, 정주 형태로 발전하며, 궁극적으로는 귀농 · 귀촌으로 연결되기도 한다.

<표 3-10> 고속도로 주변지역 농 · 산 · 어촌 도농교류기반 현황

구분	개소수	사 업 명
녹색농촌 체험마을	27	공주시(풀꽃이랑, 아릅드리, 무성산홍길동, 솟대), 부여군(신현쌈지돈, 부여기와, 백제인동), 서천군(행복체험, 야생화), 청양군(은골구기자, 장곡, 칠갑산산꽃, 꽃피, 용꿈꾸는, 물여울, 칠갑산감나무골, 가마골, 까치내, 금바위, 용천방한, 고인돌), 예산(해바라기, 꽃피는갈매, 가야산한티), 당진군(영전황토, 푸레기, 당나루물꽃송마)
친환경 농업체험마을	3	부여군(신암), 서천군(계동), 예산군(상봉)
농촌전통테 마마을	10	공주시(원골), 부여군(신암, 흥현), 서천군(황새, 달고개모시), 청양군(가파), 예산군(삼배길쌈, 알토란사과, 꽃밭들), 예산군(올리고)
산촌생태 마을	15	공주시(내문), 서천군(심동), 부여군(삼산, 거전, 각대), 청양군(오룡, 도림, 광금, 남천, 장곡, 백곡), 예산군(여래미, 송석, 이티, 방산)
어촌체험 마을	4	서천군(송석, 월하성, 다사리, 당정)
농촌마을 종합개발	11	공주시(양화, 소랭이), 부여군(반산), 청양군(칠갑산, 용천), 예산군(둔리, 윤곡노화) 서천군(길산, 물벼들, 한산), 당진군(거문들)
농업 · 농촌 테마공원	2	서천군(광시), 예산군(동부)



[그림 3-11] 농·산·어촌 도농교류기반 분포

### (3) 역사·문화·관광자원

역사·문화·관광 자원은 총 114개가 분포하며, 온천이 5개소, 주요사찰이 13개소, 역사자원이 32개소, 전시 및 박물관이 22개소, 기타 관광자원이 42개소이다.

온천자원은 마곡온천을 비롯한 덕산온천, 도고온천이 대표적인 자원이며, 사찰은 개심사, 동학사, 갑사, 수덕사, 장곡사 등이 대표적인 자원이다.

역사문화자원으로는 공주와 부여의 백제관련 역사자원과 서산의 해미읍성과 해미향교, 홍성의 홍주성과 홍주의사총 등이 대표적인 자원이다.

전시 및 박물관은 역사박물관부터 판소리, 고건축, 문인인장박물관, 한산모시관과 같이 다양한 주제의 박물관이 분포한다.

관광자원 중에서 일정 규모 이상의 관광지로는 백제역사재현단지를 비롯하여 칠갑산 도립공원, 덕산도립공원, 고북군립공원 등의 자연공원이 있다. 국가에서 추진하는 관광자원으로는 서천군 장항읍의 국립생태원, 국립해양생물자원관이 대표적이다. 이외에도 자연생태자원을 활용한 관광자원이 다양하게 분포하고 있다.

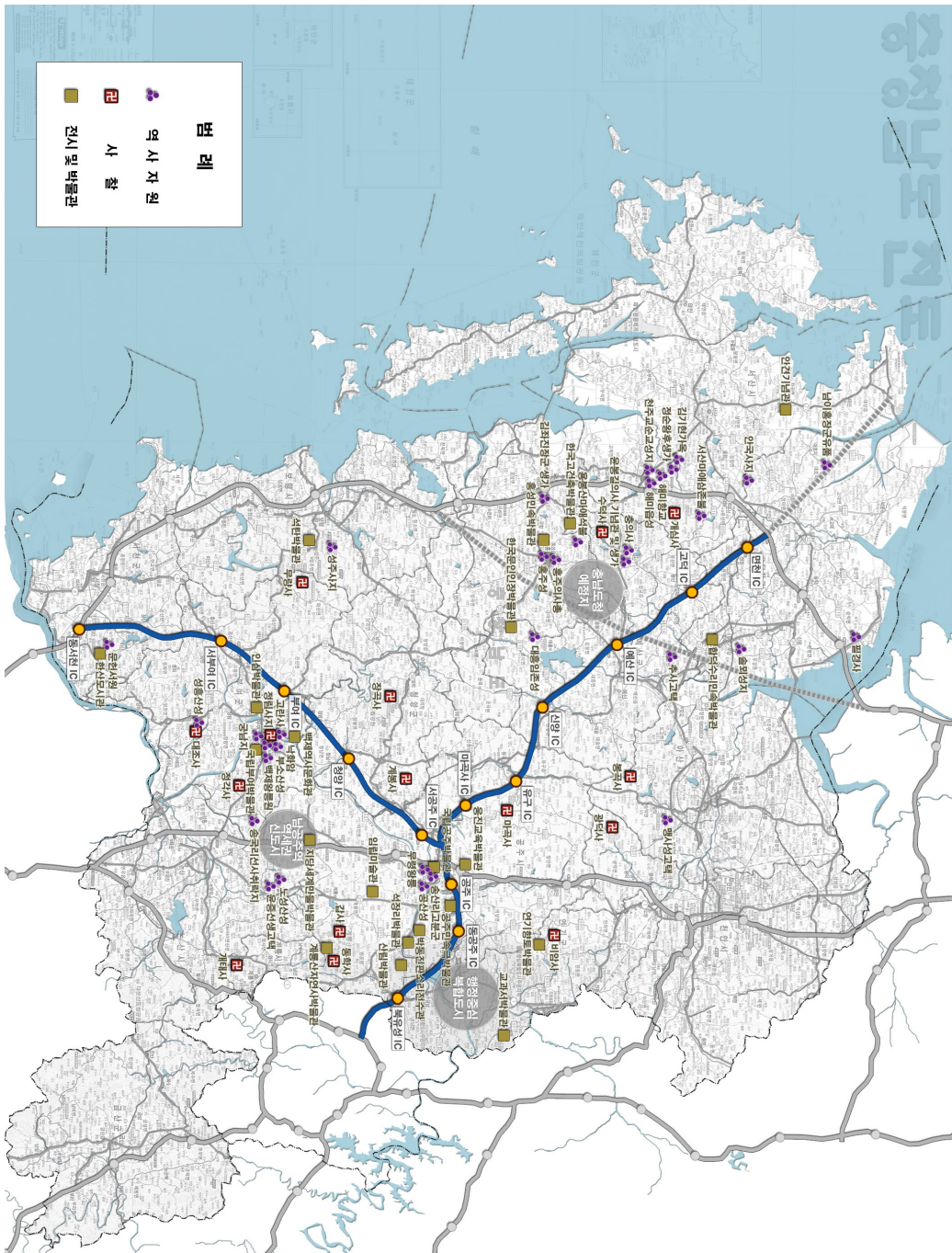
역사문화자원의 분포는 금강문화권과 내포문화권으로 뚜렷이 대별되며, 각각의 문화권에 있어서 특정 지역에 집중 분포하는 경향이 있다. 역사문화자원은 백제문화권에 있어서는 공주시 동부(洞部)와 부여군 부여읍에 집중 분포되어 있고, 내포문화권에 있어서는 서산시 해미읍, 홍성군 홍성읍 등에 집중 분포되어 있다. 따라서 역사문화자원의 집중 분포지를 중점개발지구로 하여 주변의 자원들을 연계하는 방안이 가능할 것이며, 나아가서 백제문화권 중점개발지구와 내포문화권 중점개발지구를 관광교통, 프로그램 등으로 연계할 경우 상당한 시너지효과를 얻을 수 있을 것으로 생각된다.

자연생태자원 집중 분포지는 청양군 칠갑산 도립공원과 지천, 덕산도립공원 등이 있다. 특히, 칠갑산 일대는 차령산맥을 따라 흐르는 생태네트워크의 핵심지역(core)으로서 생태적으로 매우 중요할 뿐만 아니라, 산촌지역 고유의 경관, 정취, 문화, 민속 등을 유지하고 있어 향후 농촌관광 또는 생태관광 거점으로서 중요한 역할을 하게 될 것으로 보인다.

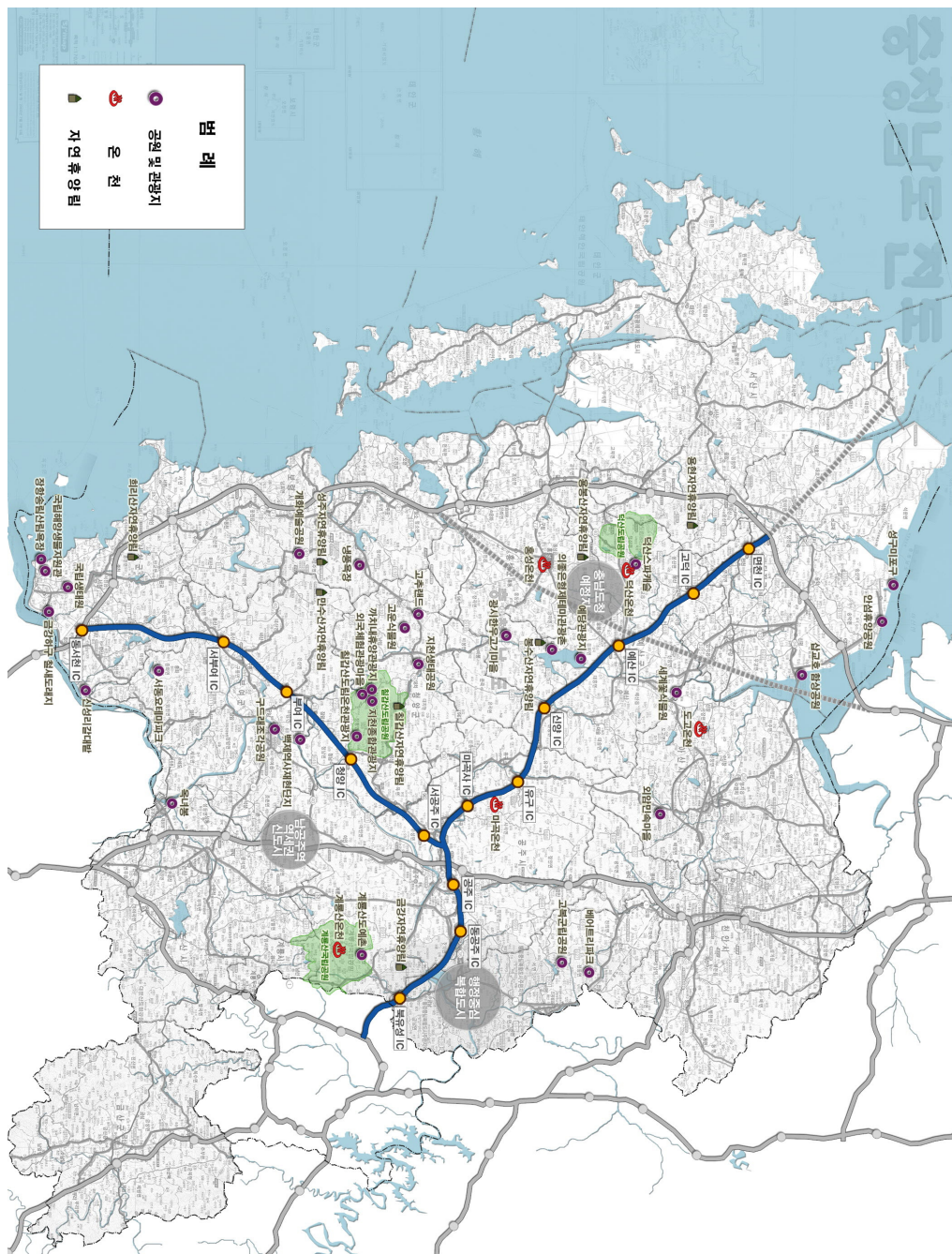


<표 3-11> 고속도로 주변지역 역사·문화·관광자원 현황

구 분	개소	자 원 명
온 천	5	마곡온천, 계룡산온천, 덕산온천, 도고온천, 홍성온천
사 찰	13	갑사, 개심사, 계봉사, 고란사, 광덕사, 대조사, 동학사, 무량사, 봉곡사, 비암사, 수덕사, 장곡사, 정각사
역사자원	32	공산성, 궁남지, 김기현가옥, 낙화암, 남이홍장군유품, 노성산성, 대홍임존성, 맹사성고택, 무령왕릉, 문헌서원, 백제왕릉원, 부소산성, 서산마애삼존불, 성주사지, 성홍산성, 솔피성지, 송국리선사취락지, 송산리고분군, 안국사지, 용봉산마애석불, 윤봉길의사기념관 및 생가, 윤증고택, 정림사지, 정순왕후생가, 천주교 순교성지, 추사고택, 충의사, 필경사, 해미읍성, 해미향교, 홍주성, 홍주의사총
전시 및 박물관	22	계룡산자연사박물관, 공주민속극박물관, 공주민속박물관, 교과서박물관, 국립공주박물관, 국립부여박물관, 박동진판소리전수관, 백제역사문화관, 산림박물관, 석장리박물관, 석탄박물관, 안견기념관, 연기향토박물관, 웅진교육박물관, 인삼박물관, 임립미술관, 지당세계만물박물관, 한국고건축박물관, 한국문인인장박물관, 한산모시관, 합덕수리민속박물관, 홍성민속박물관
관광지·공원·휴양림	42	개화예술공원, 계룡산국립공원, 계룡산도예촌, 고북군립공원, 고운식물원, 고추랜드, 광시한우마을, 구드래조각공원, 국립생태원, 국립해양생물자원관, 금강자연휴양림, 까치내휴양관광지, 냉풍욕장, 덕산도립공원, 덕산스파캐슬, 만수산자연휴양림, 백제역사재현단지, 베어트리파크, 봉수산자연휴양림, 삼교호 함상공원, 서동요테마파크, 성구미포구, 성주산자연휴양림, 세계꽃식물원, 신성리갈대밭, 안섬휴양공원, 예당관광지, 옥녀봉, 외국체험관광마을, 외암민속마을, 용봉산자연휴양림, 용현자연휴양림, 의좋은형제테마관광촌, 인삼박물관, 장항송림, 지천생태공원, 지천종합관광지, 칠갑산도립온천관광지, 칠갑산도립공원, 칠갑산도립온천관광지, 칠갑산자연휴양림, 회리산자연휴양림



[그림 3-12] 고속도로 주변지역 역사문화자원 분포



[그림 3-13] 고속도로 주변지역 관광자원 분포



#### (4) 산업단지

고속도로 주변지역에는 총 65개의 산업단지가 분포하며, 이 중에서 국가산업단지 3개소, 지방산업단지 12개소, 농공단지 50개소가 분포하고 있다.

국가산업단지는 충남북부의 석문, 아산(고대-부곡)과 충남 서남부의 장항 등 임해지역에 분포하고, 지방산업단지는 당진-대전 고속도로 및 서천-공주 고속도로 주변지역 중에서는 송산, 합덕, 유구자카드 등 3개소에 불과하다.

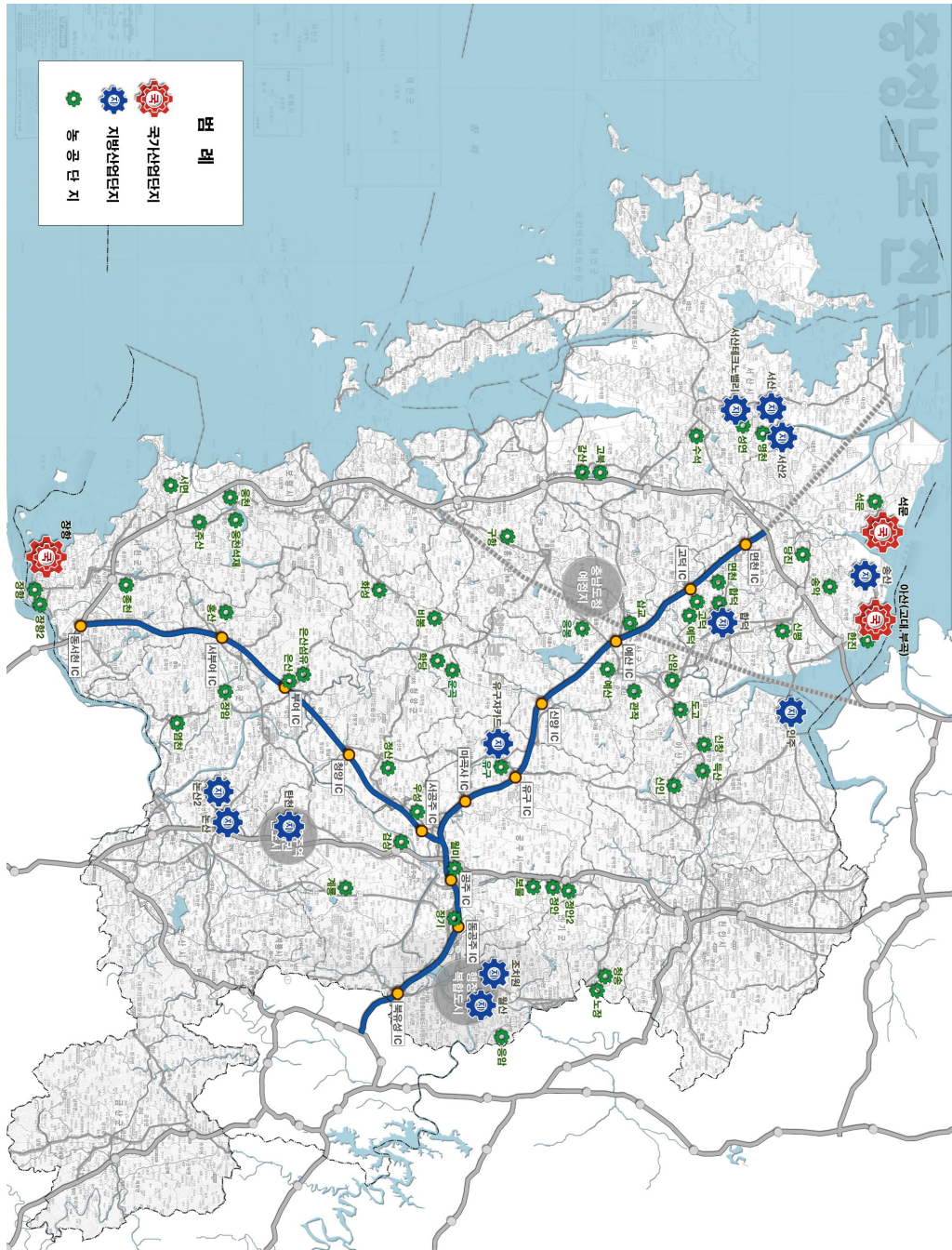
농공단지의 전반적인 분포 특성은 당진-대전 고속도로 구간 중에서 충청남도의 북부지역에 위치한 면천, 고덕, 예산 IC 주변지역에 집중 분포하며, 유구 IC 연결부에도 직물관련 농공단지가 분포하고 있다. 그러나 신양 IC, 마곡사 IC 주변지역에는 산업단지가 전혀 없다.

향후, 당진-대전 고속도로 주변지역에서는 산업입지 수요가 고속도로를 따라 예산군의 남부지역으로 지속적으로 확대될 가능성이 크고, 공주시의 경우에 있어서도 대전광역시의 R&D기능, 국제과학비즈니스벨트, 세종시의 산업기능과 연계한 산업 및 물류기능의 입지 수요가 증가할 것이다.

서천-공주간 고속도로에 있어서는 대전광역시-군산·새만금과의 연계 하에서 서천 생태산업단지 등의 조성이 가시화될 수 있을 것이다.

<표 3-12> 고속도로 주변지역 산업단지 분포 현황

구분	개소	산업단지명
국가산업단지	3	석문, 아산(고대-부곡), 장항
지방산업단지	12	논산, 논산2, 서산, 서산2, 서산테크노밸리, 송산, 월산, 유구자카드, 인주, 조치원, 탄천, 합덕
농공단지	50	갈산, 검상, 계룡, 고덕, 고북, 관작, 구항, 노장, 당진, 도고, 득산, 면천, 보물, 비봉, 삼교, 서면, 성연, 송악, 수석, 신암, 신인, 신창, 신평, 염천, 예덕, 예산, 우성, 운곡, 웅천석재, 월미, 유구, 은산, 응봉, 응암, 장기, 장암, 장항, 장항2, 정산, 정안, 정안2, 정암, 종천, 주산, 청송, 학당, 한진, 합덕, 홍산, 화성



[그림 3-14] 고속도로 주변지역 산업단지 분포도

## (5) 연계교통망

고속도로 주변지역에서 IC와 연계되는 도로는 총 45개 노선으로 국도 11개 노선(1, 4, 21, 23, 29, 32, 36, 39, 40, 45호선), 국가지원지방도 6개 노선(32, 40, 57, 68, 70, 96호선), 지방도 28개 노선(507, 591, 604, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 613, 615, 616, 617, 618, 619, 622, 625, 627, 629, 645, 647, 649, 651, 691, 697, 706, 723, 799호선) 등이 있다.

당진-대전 고속도로와 나란히 지나고 있는 국도 32호선은 공주 동부-유구-예산-합덕-당진으로 연결되어 고속도로의 대체노선으로서의 역할을 수행할 수 있다.

당진-대전 고속도로 고덕 IC에는 직접 연결되는 국도는 없으며, 지방도 618, 619, 622호선이 접속되어 주변 산업단지들의 간선교통망을 역할을 수행하고 있으며, 충남도청이전 신도시와 고덕 IC간을 연결하는 국도 수준의 간선도로망이 아직 설치되지 않고 있다.

당진-대전 고속도로 예당 IC에서 예당저수지로 진입하는 지방도 616호선과 청양으로 진입하는 지방도 645호선이 있지만, 향후 고속도로 개통에 따른 예당저수지 관광객 증가 즉, 교통량 증가시 해당 노선에 대한 정비가 필요할 것으로 예상된다.

서천-공주 고속도로와 병렬적으로 통과하는 도로 노선은 없으며, 구간별로는 공주 IC-청양 IC 구간은 국도 36호선과 지방도 651호선이, 청양 IC-부여 IC 사이의 구간은 국도 39호선이, 부여 IC-동서천 IC 사이의 구간은 국도 4호선과 29호선이 구간별로 연결되고 있다.

서부여 IC에서 동서천 IC로 연결되는 도로는 국도 4호선과 29호선인 바, 이 2개의 노선은 고속도로와 10km 이상 이격되어서 기존 관광지를 지원하기에 어려움이 있으므로, 지방도 611호와 613호선에 대한 정비가 요구된다.

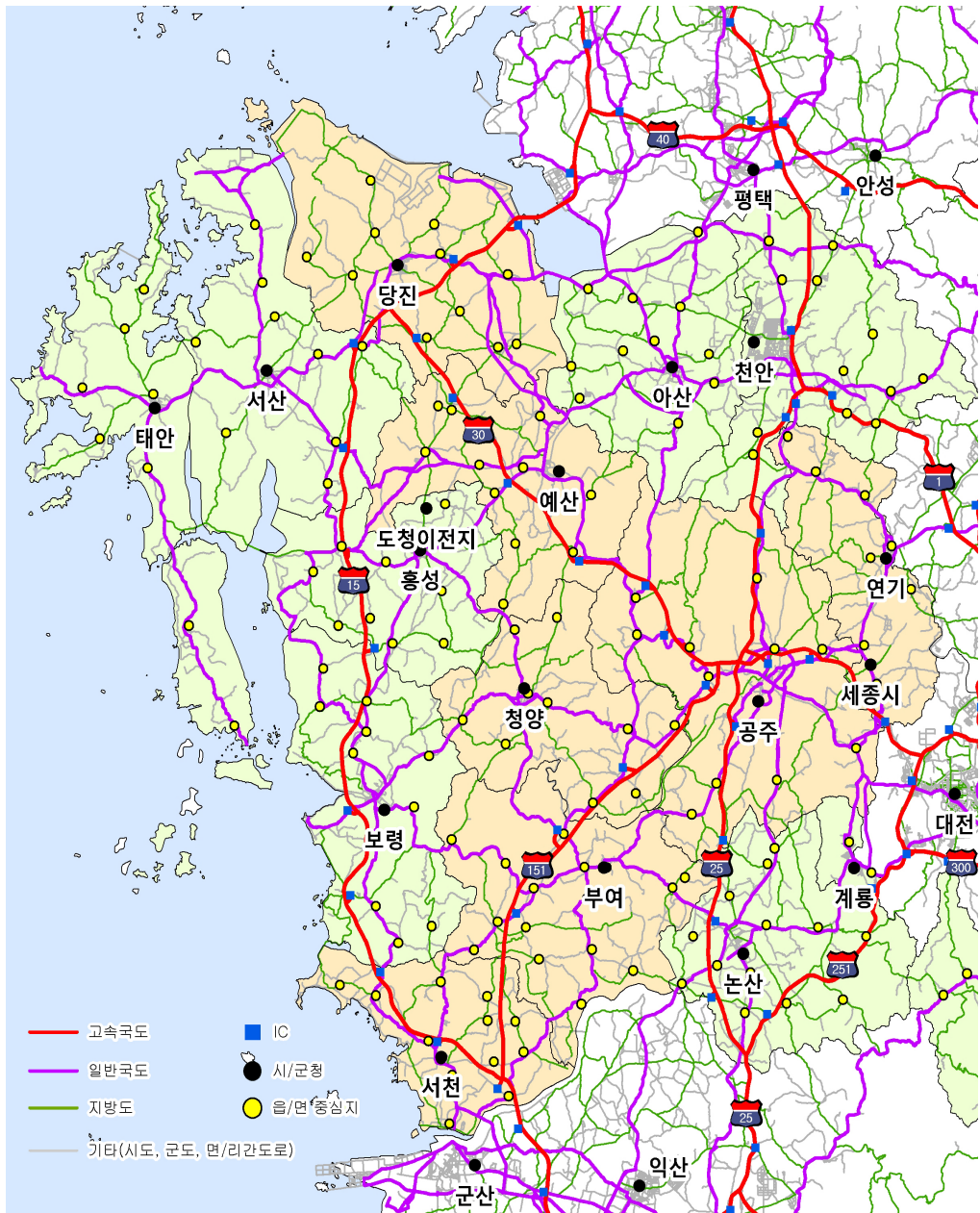
2개의 고속도로와 연계되는 도로들 중에서 차량산맥을 통과하는 구간은 선형과 구배가 불리하여 적극적인 개량이 필요하다.

2개의 고속도로가 동시에 개통되면서 금강에 대한 접근성이 크게 향상되었다. 특히, 서천-공주 고속도로와 천안-논산 고속도로 사이에 금강이 놓여 있어, 이 두 개의 고속도로 및 호남고속철도 남공주역사와 금강을 유기적으로 연계할 경우 시너지 효과가 매우 클 것으로 보인다.

<표 3-13> 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로의 접속도로망 현황

당진-대전		국도	국지도	지방도	서천-공주		국도	국지도	지방도
면천 IC	5km		70	609, 619, 647	서공 주IC	5km	32, 36, 40	96	651
	10km	32		615, 618, 622, 649		10km	23, 39		627, 629
	15km	45				15km			604, 645, 697
	20km					20km			
고덕 IC	5km		70	618, 619, 622	청양 IC	5km	36, 39		645, 651
	10km	32, 45		609, 615		10km	40		723
	15km	21, 34, 40		645, 647		15km	4, 29		606, 697, 799
	20km					20km			
예산 IC	5km	21, 32, 45		618, 619	부여 IC	5km	4, 29, 40		723
	10km			609, 616		10km			611, 613, 625, 645
	15km	23, 29, 40	70	613, 615, 622, 645		15km	36, 39		606, 610, 651, 799
	20km					20km			
신양 IC	5km	32		616, 645	서부 여IC	5km	4, 40		611, 613
	10km	39		604, 619		10km	29		617
	15km	21, 29, 45	96	618, 629		15km	21	68	606, 625, 723
	20km					20km			
유구 IC	5km	32, 39		604, 629	동서 천	5km	29		613
	10km		96	616		10km	4, 21	68	611
	15km	23, 36		645		15km			617, 706
	20km					20km			
마곡 사IC	5km	32, 39	96	629					
	10km	36		604, 651					
	15km	23, 40		627, 645					
	20km								
공주 IC	5km	23, 32, 36, 40		627, 651					
	10km		96	627, 691					
	15km	1, 39		604, 697					
	20km								
동공 주IC	5km	23, 36		627, 691					
	10km	1, 32, 40	96	604, 651					
	15km			591, 608, 629					
	20km								
북유 성IC	5km	1, 32	96						
	10km	36	32, 57	608, 691					
	15km	4	40	507, 591, 627					
	20km								

주: 숫자는 도로별 노선번호임.



[그림 3-15] 고속도로 주변지역 도로망 분포도

### 3. 고속도로 주변지역 변화전망

#### 1) 교통체계 개선

##### (1) 통행거리 및 통행시간 단축

###### ① 전국 차원

고속도로 건설은 일반적으로 통행거리와 통행시간을 단축시키고, 차량 운행비용과 시간가치비용을 절감시킨다. 이러한 직접효과는 단기적으로는 산업입지 변화 및 주변 토지이용의 변화를 초래하고, 장기적으로는 지역개발 추진 등의 간접 파급효과를 수반하게 된다.

고속도로 건설에 따른 여러가지 직·간접효과의 측정은 영향권내의 일정 시·군(또는 교통존)으로부터 다른 모든 시·군(또는 교통존)까지의 통행거리와 통행시간 측정을 토대로 하여 이루어진다.

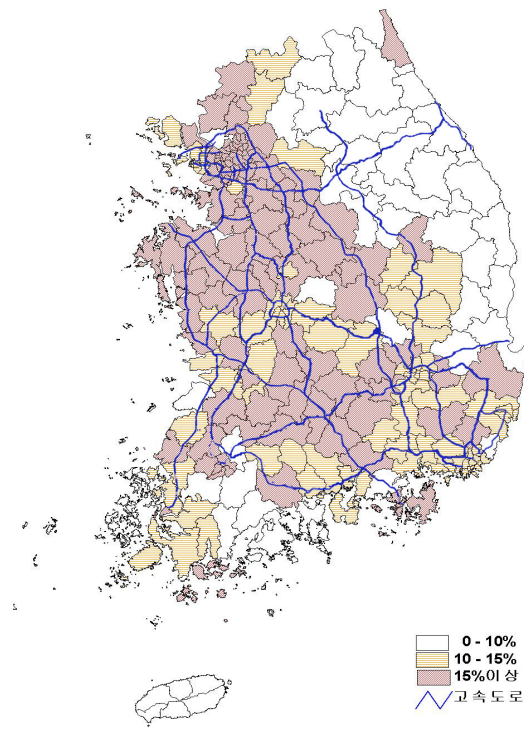
이 연구에서는, ① 1995년 말 현재의 전국도로망과 ② 2009년 당진-대전 및 서천-공주 고속도로가 개통되었을 경우의 전국 도로망도를 GIS기법을 이용하여 구축하고, 고속도로는 설계속도 100~110km/h, 국도는 60~80km/h를 적용하여, 그 각각의 경우에 대하여 전국의 165개 시·군간 최단거리 분석을 통해 통행거리 및 통행시간을 측정한다. 다음, 2개의 고속도로 및 다른 계획고속도로들이 개통될 경우 전국 시·군간의 통행거리 및 통행시간 단축효과를 비교하였다.

이러한 분석은 모든 지역간(여기서는 전국의 모든 시·군간)의 단순도로거리와 단순통행시간을 구하고 나서, 한 지역(시·군)에 있어서 다른 모든 지역으로 가는데 필요한 단순도로거리와 단순통행시간의 총량을 구함으로써, 고속도로의 직·간접효과를 측정하기 위한 중간 과정이다.<sup>6)</sup>

당진-대전 고속도로 및 서천-공주 고속도로 주변지역은 국토의 중심부에 속한 지역으로



서 고속도로·국도를 통한 전국 다른 시·군과의 단순 물리적 접근성이 가장 양호한 지역에 속하고, 고속도로 개통에 따른 시간거리 단축효과도 매우 높은 지역이다. 고속도로 개통에 따른 전국의 모든 다른 지역과의 통행시간 단축률은 청양군 32.0%, 당진군 26.5%, 예산군 22.5%로 충남지역 내에서 가장 높은 지역에 속한다. 서해안고속도로와 천안-논산 고속도로 개통에 의해 이미 시간거리 단축효과가 컸던 서천은 19.1%, 공주는 17%, 부여는 12%로 상대적으로 단축률이 낮은 편이다.



김정연·이종상, 2001.

[그림 3-16] 고속도로망 확충에 따른 시·군별 단순시간거리 단축률(1995~2009)

- 6) 향후 구간별 도로용량, 교통량, 정비·신설계획 등에 대한 데이터를 추가함으로써 ① 차량운행거리 단축효과, ② 차량운행시간 절감효과, ③ 연료소비량 절감효과, ④ 차량운행비용 및 시간가치비용 절감효과, ⑤ 오염물질 배출량 감소효과, ⑥ 접근도 개선효과 등을 측정할 수 있을 것이다(정일호·손동혁, 1995, pp.103-156.).

<표 3-14> 고속도로 개통에 따른 지역간 통행시간 단축효과

구 분	지역간 평균 통행시간 <sup>1)</sup>		평균 단축시간 (B-A)	단축률(%)
	1995(A)	2009(B)		
청양군	34,985	23,797	11,188	32.0
금산군	36,076	25,697	10,379	28.8
당진군	39,135	28,756	10,379	26.5
아산시	33,935	24,163	9,773	28.8
예산군	32,462	25,153	7,309	22.5
태안군	31,153	24,594	6,559	21.1
홍성군	30,999	24,971	6,028	19.4
서천군	29,374	23,749	5,624	19.1
공주시	27,875	23,129	4,746	17.0
연기군	26,625	22,255	4,370	16.4
서산시	29,556	24,767	4,789	16.2
천안시	26,707	22,477	4,230	15.8
보령시	26,639	22,509	4,130	15.5
논산시	27,787	23,906	3,881	14.0
부여군	27,703	24,377	3,327	12.0
충남평균	30,734	24,287	6,447	20.3
전국평균	32,972	28,336	4,636	14.3

1) 지역간 평균 통행시간은 1995년부터 2009년까지 계획 고속도로가 개통될 경우 하나의 시·군으로부터 전국의 다른 모든 시·군까지의 단순 시간거리의 합을 전국의 시·군 수로 나눈 값임.

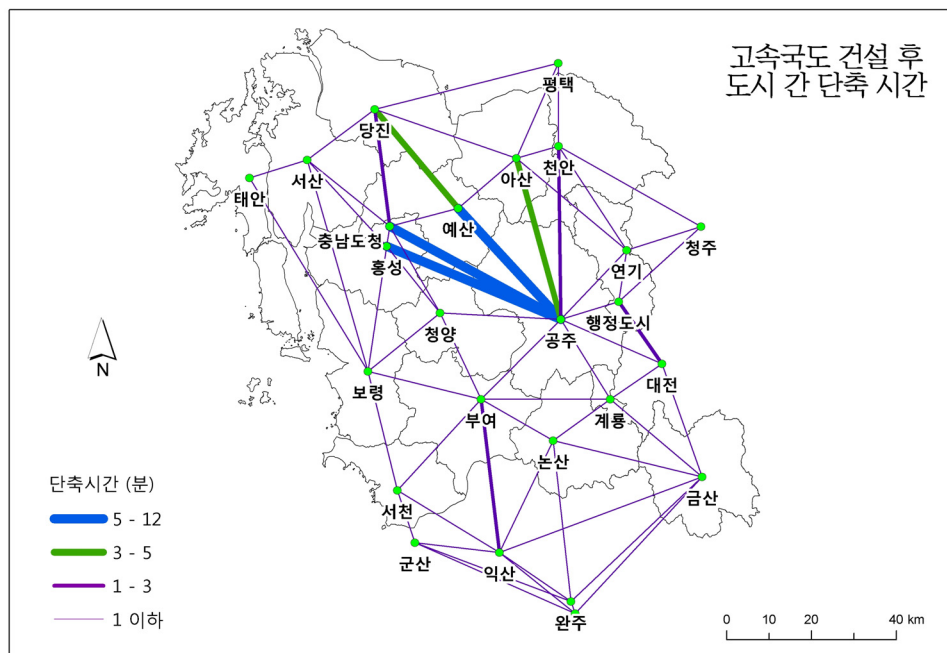
## ② 충남지역 차원

2개의 고속도로 개통이 충청남도내 지역간의 접근성에 미치는 영향을 살펴보기 위하여 교통DB를 기초자료로 활용하여 구축된 네트워크 분석용 도로망도를 구축하여 충청남도내 도로를 3개의 계층(고속국도, 일반국도, 지방도 이하)으로 구분해서 분석하였다. 각 도로 계층별 평균 이동속도(고속국도 110km, 일반국도 80km, 지방도 이하 60km)를 설정하여 지역간 이동거리 분석시 각 시·군청을 기점으로 하되, 서울은 서서울 요금소와 서울 요금소를, 인천은 경인고속국도 종단을 기점으로 분석하였다.

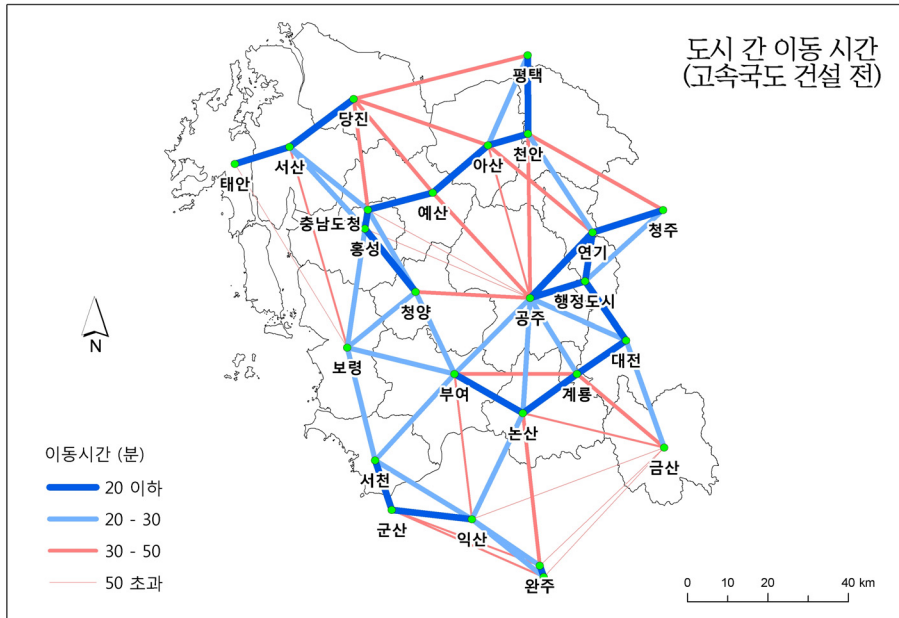


분석결과 접근성의 개선효과가 큰 지역을 살펴보면 공주시-예산군, 공주시-도청이전신도시, 공주시-홍성군의 구간으로 이동시간이 5~12분 단축된 것으로 나타났다. 다음으로 공주시-천안시, 부여군-익산시, 세종시-대전광역시, 도청이전신도시-당진군간의 이동시간이 3~5분 단축된 것으로 나타났다.

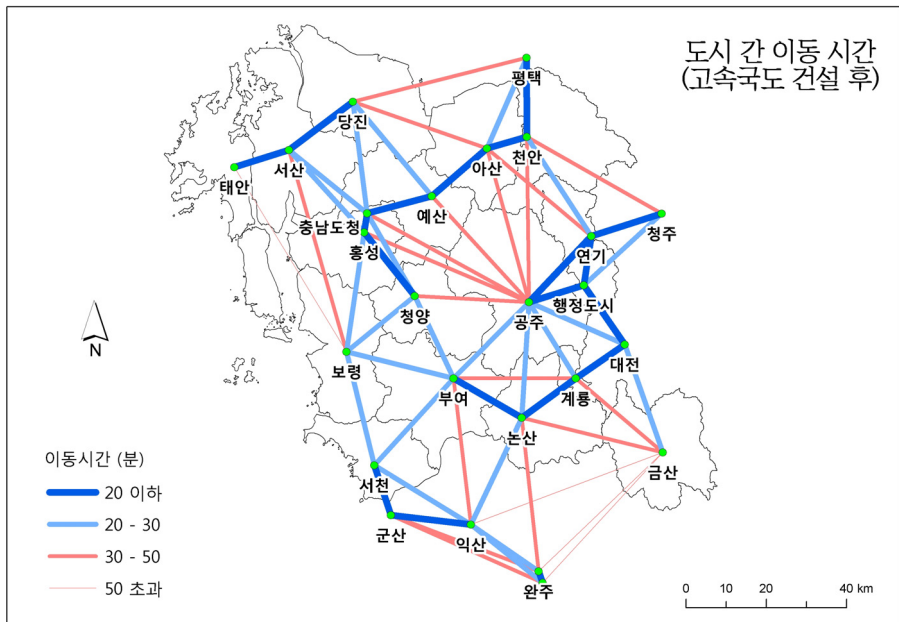
그 동안 연접된 지역임에도 이동시간이 길었던 도내 중심지역(홍성군, 예산군, 공주시)간의 이동시간 단축으로 도내 지역간 교류 증가를 예상할 수 있으며, 내륙지역으로부터 당진군, 서산시로의 이동시간이 단축됨으로써 내륙지역-항만간 운송비용이 감소되고, 산업 입지 여건이 개선될 것으로 기대된다. 특히, 당진-대전 고속도로에 의해 기존의 산업집적지인 당진·서산 뿐만 아니라, 새로운 산업 입지가 증가하고 있는 예산·홍성지역과 R&D 거점인 대전광역시와의 시간거리가 비약적으로 단축되어, 당진-대전 고속도로 주변 지역 일대가 새로운 산업·R&D 연계축으로서 역할을 담당할 수 있을 것으로 기대된다.



[그림 3-17] 고속도로 건설 후 시·군간 단축시간



[그림 3-18] 고속도로 개통전 지역간 이동시간



[그림 3-19] 고속도로 개통 후의 지역간 이동시간

## (2) 교통흐름의 변화

당진-대전 고속도로 개통으로 충청남도의 동남부지역과 서북부지역간 교통흐름을 새롭게 발생시키는 한편, 충청남도의 동남부지역과 서남부지역 간의 교통흐름도 더욱 원활해지고 교통량도 증가하게 될 것이다.

당진-대전 고속도로는 충남 서북부의 산업기능 및 황해경제자유구역과 대덕 R&D 특구를 1시간 내외의 시간거리에서 연계함으로써 산업부문의 융·복합효과를 다양하게 발생시킬 가능성이 높다. 또한 당진-대전 고속도로를 통해 충청 내륙의 산업집적지와 평택·당진항간의 국제적 물류도 증가하게 될 것이다.

서천-공주 고속도로는 당진-대전 고속도로보다는 약하지만 대덕 R&D 특구와 서천·군산·새만금의 산업집적지간 연계 교통량이 점차 증가할 것이며, 중부내륙과 군산항간의 국제적 물류 역시 증가하게 될 것이다.

이와 같이 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로는 교통 소외지역이었던 충남의 중남부 내륙지역을 대전광역시 등 지역거점과 긴밀하게 연결시킴으로써 그 동안 억제되었던 지역간 교통을 괄목할만하게 증가시킬 것이다.

이에 따라 고속도로와 접속된 기존의 도로망에도 교통량이 급격히 증가하고, 연도지역의 개발이 활성화되며, 특히 관광 교통량이 큰 폭으로 증가할 것이다. 그 결과 현재의 지방부도로 즉, 국도·지방도·군도 상태로는 폭증하는 교통량을 수용하기 곤란한 구간 및 교차로가 다수 발생하게 될 것이다.

따라서 고속도로 개통과 연계하여 충남지역의 교통망을 체계적으로 정비해 나가기 위해서는 다음과 같은 과제의 추진이 요구된다. 첫째, 고속도로 개통 이후의 교통수요를 정확히 예측해야 한다. 둘째, 이것과 연계하여 지방부도로에 대한 정밀한 조사·진단이 이루어져야 한다.<sup>7)</sup> 셋째, 고속도로로 인하여 고속도로에 의해 단절된 좌우의 지역간 상호작용

---

7) 이에 관련된 연구성과물로는 다음과 같은 것들이 있다.

이 오히려 감소할 가능성이 높다. 따라서 이를 보완할 도로망의 구축방안과 고속도로의 직·간접 영향권에 속한 지역들간의 광역적인 交流·連携를 지원하는 교통망체계 구축방안이 모색되어야 한다. 이에 대해서는 후술한다.

## 2) 정주체계 변화

### (1) 인구분포의 변화

기존의 연구결과에 의하면 고속도로 IC에서의 거리가 가까울수록 인구규모에 관계없이 높은 인구 증가율을 보이고 있으며, 고속도로 IC에서 30분 이상의 도시에서는 인구 증가율이 전국 평균 증가율과 동일하게 증가하고 있다. 따라서 시간거리를 기준으로 볼 때 고속도로 효과는 고속도로 IC에서의 30분 이내의 거리에 있는 지역에 주로 미치는 것으로 분석되었다. 또한, IC까지의 시간거리의 변화가 그 후의 인구 증가율에 커다란 영향을 미치는 것으로 나타났다(전병제 외, 1999).

본 연구에서는 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 직접 통과하는 시·군 모두를 대상으로 하여 인구전망 결과를 제시한다. 이들 시·군은 대부분 고속도로 IC로부터 10km 이내, 30분 이내의 거리에 있다. 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역에 대한 인구전망치는 서해안고속도로 개통 전·후의 지표 변화율에 대한 홍성우·김광구(2008)의 분석결과를 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역의 인구변화 전망에 원용한 김정석 외(2009)의 분석 결과를 정리하여 제시하고자 한다.<sup>8)</sup>

김형진·김홍석·김우정, 1996, 지방부도로의 간선기능 확보방안 연구, 국토개발연구원.

노승만·박진우, 1996, 강원도 교통부문 SOC 확충방안-육상교통(도로·철도)을 중심으로-, 강원개발연구원.

조응래·김재령, 1998, 지방부 도로의 기능제고 방안, 경기개발연구원.

- 8) 서해안고속도로 개통 전·후 인구변화를 보면, 개통 이전 6년간 연평균 증가율이 전국이 0.79%, 충남지역이 0.53%를 보여 충남지역이 전국평균보다 낮았으나, 개통이후 6년간 연평균증가율은 전국이 0.55%인데 비해, 충남지역은 0.75%로 오히려 전국평균보다 높은 성장을 보이고 있다. 서해안고속도로 IC가 있는 시·군별 인구증감실태를 살펴보면 개통 이전 서산을 제외하고는 4개 시·군이 감소추세에 있었으나, 개통이후 서산, 당진 등이 증가추세로 바뀐 것으로 나타난다. 특히, 이들 5개 시·군의 인구감소율이 -0.95%에서 -0.44%로 둔화된 것으로 분석되었다. 여기에서

여기서는 고속도로 개통전 5년(2003~2007)과 개통후 5년(2007~2021년)으로 범위를 설정하고, 기존 증가율을 적용한 예측치와 고속도로 건설로 인해 서해안고속도로에서 발생했던 증가율의 추가 변화비율(보정률)을 이용하여 수정한 예측치를 비교하고 그 효과를 제시하였다.

대전-당진간 고속도로 주변의 인구는 시나리오 1<sup>9)</sup>의 경우, 예산과 공주의 감소폭이 약 8천 5백명에 달하고, 전체 노선대의 인구증가는 6만5천여명이 될 것으로 예상된다. 반면 시나리오 2<sup>10)</sup>와 시나리오 3<sup>11)</sup>의 경우에도 예산과 공주의 인구는 감소폭이 4천명 수준으로 줄어들고, 총 인구증가 예상치는 9만~11만명 수준에 달할 것으로 예상된다.

<표 3-15> 당진-대전 고속도로 주변지역의 인구수 변화

단위: 명

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 2)			수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	차이 (D-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	증감 (D-A)
당진	116,477	136,254	1.032	159,389	23,135	1.040	166,051	29,797	1.049	172,935	36,681
예산	95,568	89,738	0.987	84,264	-5,474	0.994	87,145	-2,593	0.994	87,145	-2,593
공주	131,769	128,573	0.995	125,455	-3,118	0.998	127,108	-1,465	0.998	127,108	-1,465
대전	1,438,778	1,487,836	1.007	1,538,567	50,731	1.008	1,552,308	64,472	1.010	1,566,147	78,311
전체	1,782,592	1,842,401	-	1,907,674	65,273	-	1,932,612	90,211	-	1,953,334	110,933

충남지역전체 인구의 증가율은 천안이나 아산시와 같은 인구급증지역의 영향을 받은 것으로 나타나지만, 전체적으로 직접영향권의 시·군 인구는 감소추세의 둔화를 볼 수 있다(김경석·조봉운·임형빈, 2009, p.16).

9) 기존의 인구 증감률을 적용

10) 당진·대전은 기존증가율 × 보정률 × 0.5 (50%)을 적용하고, 기타 시·군(공주, 예산, 서천, 부여, 청양)은 기존증가율 × 보정률을 적용

11) 당진·대전은 기존증가율 × 보정률 × 1.0 (100%)을 적용하고, 기타 시·군(공주, 예산, 서천, 부여, 청양)은 기존증가율 × 보정률을 적용

자료 : 김경석 · 조봉운 · 임형빈, 2009, p.18.

서천~공주 고속도로 주변의 인구는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 1만9천명이 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들어 약 9천명 수준의 인구 감소가 예상된다. 여기서 공주의 경우에는 두 고속도로의 전체 효과를 고려할 때는 동시 적용이 되어서는 안 되며, 개별노선의 효과를 고려할 때 각각 적용이 가능하다. 이 지역은 워낙 인구감소가 지속되었던 지역으로 그나마 고속도로 개통으로 그 감소율이 둔화되는 효과를 기대할 수 있다.

<표 3-16> 서천-공주 고속도로 주변지역의 인구수 변화 전망

단위: 명

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치(C)	증감 (C-A)
서천	67,651	61,168	0.980	55,306	-5,862	0.991	58,370	-2,798
부여	85,682	78,488	0.983	71,898	-6,590	0.992	75,350	-3,138
청양	37,194	33,932	0.982	30,956	-2,976	0.991	32,514	-1,418
공주	131,769	128,573	0.995	125,455	-3,118	0.998	127,108	-1,465
전체	322,296	302,161	-	283,615	-18,546	-	293,342	-8,819

자료 : 김경석 · 조봉운 · 임형빈, 2009, p.19.

## (2) 도시체계의 변화

기존의 연구들에서는 시·군 단위의 인구 변화와 동일한 패턴으로 주요 고속도로를 따라 입지한 도시들은 계속해서 높은 성장을 이루는 반면에, 멀리 떨어져 있는 도시들은 정체 내지 쇠퇴현상이 계속되는 경향이 있음을 밝히고 있다(전병제 외, 1999). 또한, 고속도로에 의해 연결되는 주요 도시 간에는 상호작용이 활발해지는데 반해,12) 고속도로가 통과

12) 대구생활권에 있어서 생활행동 시간거리계수  $T/T_0$ (현재상황 소요시간/기대하는 소요시간)가, 국도는 1.17로 반경 70km이나, 고속도로는 1.68로 반경 100km로 확대되고 있는 것으로 나타났다(임석희, 1995).

함으로써 분리되는 지역들 간에는 오히려 단절효과가 발생하는 경향이 있다.<sup>13)</sup>

고속도로가 개통되면 개선된 접근성으로 인해 광역자치단체 수준의 지역도시체계(regional urban system) 상에서는 대도시에게 유리하게 작용하는 대신, 소도시뿐만 아니라 중도시까지 불리한 상황에 놓이게 하는 경향이 있다. 국가도시체계(national urban system) 상에서는 고속도로가 개통될 경우 서울과 고속도로 주변지역간의 고속버스 운행 빈도가 증가하고, 이는 서울의 영향력이 지역중심도시의 이면에까지 미치는 潛上效果를 확대하는데 기여하는 역할을 한다. 과거 경부고속도로가 개통되자 대전, 대구, 부산 등은 이들 도시를 이용하던 배후지 주민들이 서울을 빈번하게 이용하게 됨으로써 중심성 곧 상업활동이 위축되었던 현상이, 이후의 고속도로 개통·운영에서도 유사하게 나타나고 있다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로의 영향권에 속한 도시들은 소도시인 공주시와 읍급도시들로 이루어져 있고, 중심지로서의 기능도 약한 편이어서 시·군 행정구역을 경계로 놓여준 배후지가 분할되어 있는 정립적인 중심지체계를 이루고 있다. 또한 충남지역 도시체계 상에서도 그 지위가 계속 약화되고 외부의 충격에도 매우 취약한 상태에 있다(김정연, 1999).

이러한 현상은 시·군 중심지들이 오랜 기간 배후 놓여준지역에 대한 서비스 중심지 역할을 해왔으나, 농·어업의 상대적 쇠퇴와 농·어업 인구의 감소에 따른 구매력 감퇴에 의해 주요 기능인 상업·서비스업이 영세화·사양화되는 반면에 제조업 등 도시발전의 기반이 되는 산업부분의 성장을 거의 이루지 못했기 때문이라고 할 수 있다. 여기에다 교통체계의 개선 및 정보통신체계의 혁신으로 지역생활권의 광역화와 지역주민의 대도시 지향성이 강화되어 중심기능이 상향이동(upward shift)하고, 이는 중소도시 중심지 기능의 약화를 더욱 촉진하고 있다.

이러한 현상은 충남지역 시·군의 구매권 조사에서 잘 나타나고 있다. 충청남도에 있어서

---

13) 남북을 종단하는 경부 및 호남고속도로의 발달은 동서도시간의 연계에 방해가 되고, 동서횡단선인 영동선은 강원도내 도서축상의 도시인 원주-강릉, 춘천-강릉간의 교류를 크게 강화시킨 반면 남북연계를 상대적으로 위축시킴으로써 지역의 통합을 불리하게 했다(전병제 외, 1999).

2006년의 상품 및 서비스 계층별 생활권의 구성 특성을 살펴보면 <표 3-17>에서 보는 바와 같다. 일상용품의 경우 천안시와 아산시가 동일한 권역을 형성하고 있고, 대전광역시를 중심으로 연기군, 공주시, 계룡시가 동일권역으로 나타나며, 서산시를 중심으로 태안군이 같은 권역을 형성하고 있다. 자체 구매권이 가장 약한 청양군의 경우 상품구매 패턴이 공주·부여·보령 등으로 분산되어 나타나며, 그 외의 시·군은 자체적으로 상품구매권을 형성하고 있다.

가전제품 구매권의 경우 천안시와 대전광역시를 중심으로 일용품 구매권보다 더욱 확대되어 나타난다. 천안시의 상권은 아산시, 예산군까지 확대되었고, 대전광역시의 경우도 연기군, 공주시, 청양군, 부여군, 논산시, 계룡시, 금산군으로 더욱 확대되었다. 일반병원 이용권의 경우도 가전제품 구매권과 유사한 패턴을 보이나, 종합병원 이용권의 경우는 천안시와 대전광역시로 더욱 집중되는 경향을 보인다.

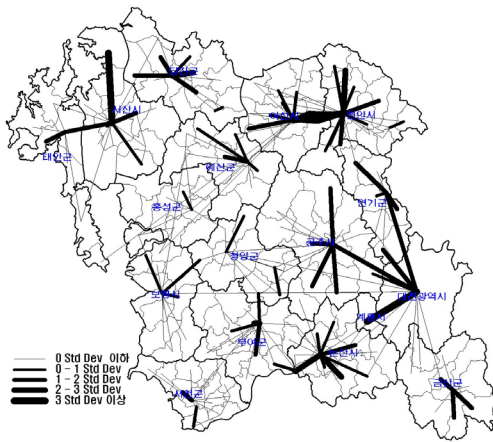
〈표 3-17〉 상품 및 서비스 유형별 시·군 점유율(2006)

일용품		가전제품		병 원		종합병원	
시·군	점유율(%)	시·군	점유율(%)	시·군	점유율(%)	시·군	점유율(%)
연기	67.2	청양	16.3	청양	39.6	청양	0.0
아산	72.7	태안	36.0	연기	52.5	당진	0.0
청양	77.4	금산	41.3	계룡	57.5	계룡	0.0
계룡	79.5	연기	42.4	아산	61.5	연기	0.0
보령	84.2	계룡	50.0	태안	64.2	아산	0.0
태안	84.6	아산	51.0	부여	70.3	부여	0.0
서천	87.5	서천	57.1	금산	75.0	서천	0.0
공주	87.8	공주	63.8	예산	76.7	태안	12.0
부여	89.4	부여	65.6	논산	77.5	금산	12.8
금산	89.6	논산	71.3	공주	81.7	예산	17.8
논산	92.5	예산	77.8	당진	84.7	공주	20.0
예산	93.3	보령	81.6	서천	87.0	논산	27.8
당진	95.9	당진	82.9	홍성	90.0	홍성	32.4
홍성	98.6	홍성	92.8	서산	91.5	서산	42.7
천안	100.0	서산	96.2	보령	92.1	보령	60.5
서산	100.0	천안	97.9	천안	99.5	천안	96.8

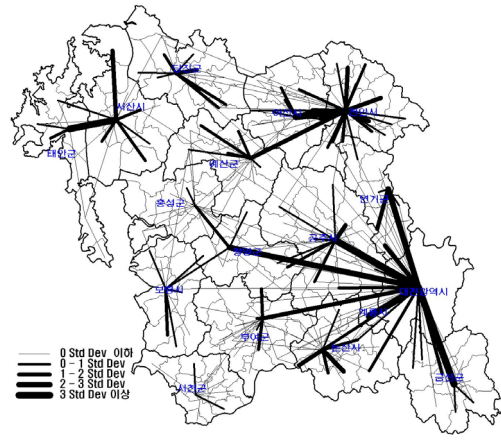
주: 음영은 고속도로 주변지역을 나타냄.

자료: 충청남도, 2008, 충청남도 종합계획 수정계획(2008-2020).

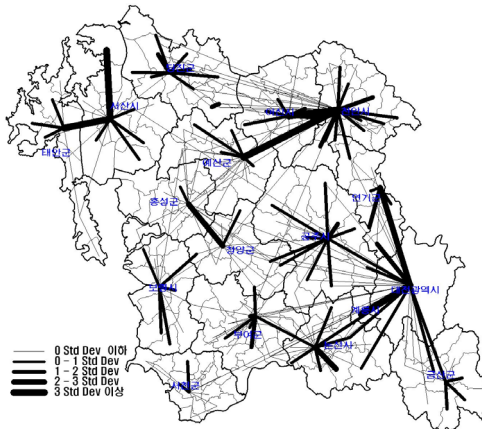




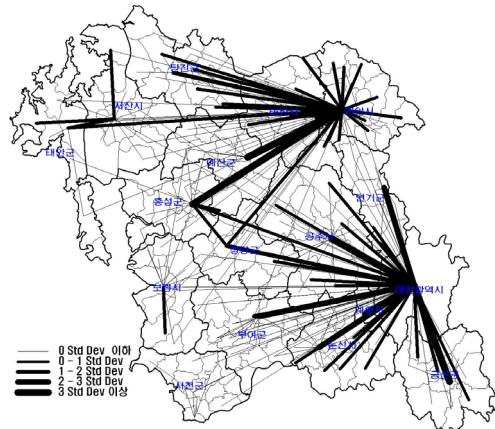
일용품 구매권



가전제품 구매권



일반병원 이용권



종합병원 이용권

자료: 충청남도, 2008.

[그림 3-20] 상품 및 서비스 유형별 이용권(2006)

이와 같이 고속도로 주변지역의 도시들이 활성화가 이루어지지 못한 상황에서 2개의 고속도로가 개통됨에 따라 전반적으로 생활권의 광역화가 촉진되면서 대전광역시와 서울·인천 등 수도권 대도시의 영향력이 더욱 확대될 가능성이 높다. 또한, 충남의 중남부

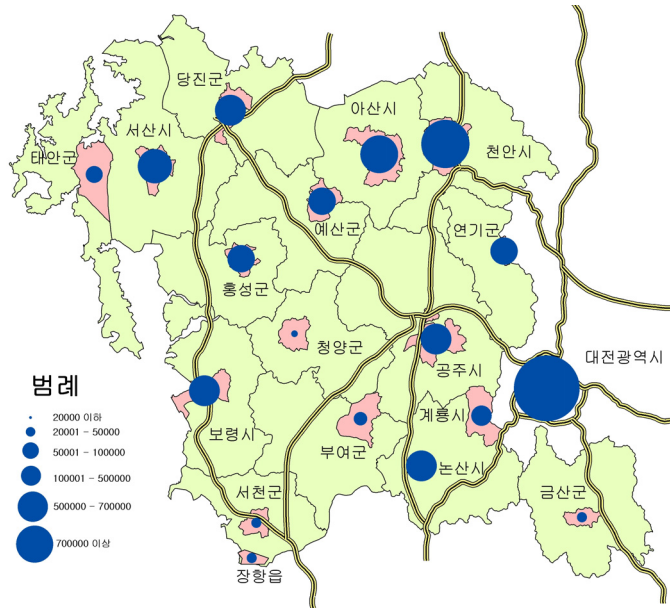
지역에는 소도시 수준의 시·군 중심지 상호간에 경쟁이 심화되는 한편, 대전광역시, 군산시 등 지방 中·大都市에 의해 배후지를 잠식당함으로써 서비스 중심지로서의 상대적인 기능 약화가 더욱 가속화될 가능성이 있다(김정연, 1999).

2개의 고속도로가 개통됨에 따라 고속도로 주변지역 주민의 대전광역시에 있는 고급상품 구매와 전문서비스(종합병원 등) 이용도는 대전시와 멀어질수록 접근성 개선효과가 크기 때문에 대전광역시에 대한 의존도가 더욱 높아지게 될 것이나, 서해안고속도로를 통한 수도권으로의 접근이 더 용이한 고속도로 주변지역의 경우는 대전광역시 이용도가 그다지 높아지지 않을 것으로 보인다.

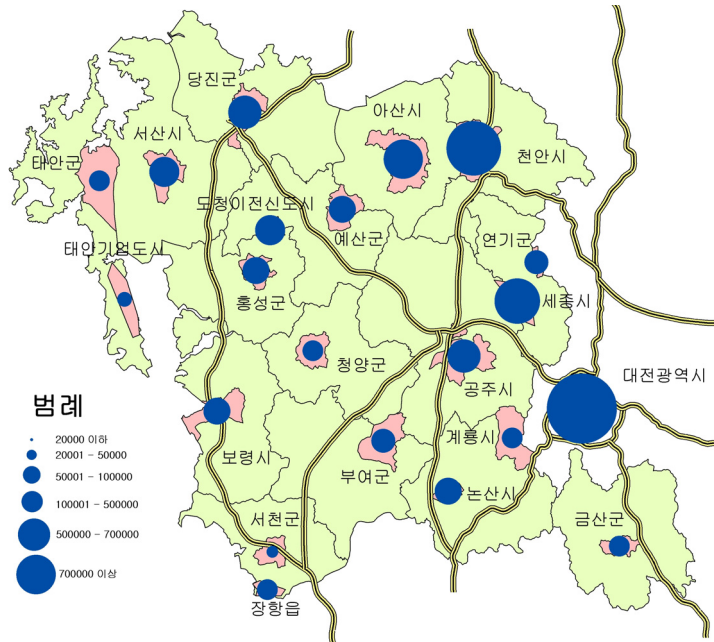
중저가 상품 및 서비스의 경우는 대부분의 시·군에서 대전광역시에 대한 의존도가 크게 높아지지는 않을 것이다. 그 이유는 시·군 주민들이 승용차를 이용하여 대전광역시에서 한꺼번에 여러 가지 물품구입 또는 서비스 이용을 하기 위한 다목적 통행(multiple purpose trip)을 하지 않는 한 시·군에 입지해 있는 대형할인점 등을 이용하는 것이 비용과 시간 면에서 효율적이기 때문이다. 따라서 고속도로 주변지역의 상권은 큰 폭으로 약화되지 않을 것으로 보인다.

2개의 고속도로 개통 외에도 현재 건설 중에 있는 행정중심복합도시와 도청이전신도시가 완공되어 운영될 경우, 이들 도시와 인접한 시·군 중심지들은 그 기능이 현저하게 약화될 가능성이 있다. 왜냐하면 새롭게 건설되는 도시들은 그 보유기능의 양과 질, 그리고 도시환경의 수준이 기존의 중소도시들과는 비교할 수 없을 정도로 현격히 앞설 것이다. 따라서 이들 신도시 이용에 따른 효용도 그만큼 클 것이므로, 주변 시·군의 주민들은 이들 신도시를 이용하거나 아예 신도시로 이주하여 정착하려 할 수도 있을 것이다. 이러한 상황에서 고속도로 등 교통체계 개선으로 지역간 접근성이 향상되면 이러한 경향은 더욱 촉진되고, 신도시 주변의 중소도시들 중에는 안락사 하는 곳도 생길 수 있을 것이다.

따라서, 기존 중소도시들의 기능과 환경을 신도시 수준만큼은 아닐지라도, 중소도시 고유의 전원적인 쾌적성을 누릴 수 있을 만큼 재생사업을 추진하고, 후술하는 바와 같이 광역시설 공동이용 등 점차 네트워크체계화 해가면 이 같은 부작용을 극복할 수 있을 것이다.



[그림 3-21] 2007년의 도시계층



주: 도시기본계획 등의 목표인구를 사용하되, 과다 추정 등 무리가 있는 경우는 과거추세연장법에 의한 추정 인구를 사용하였다.

[그림 3-22] 2020년의 도시계층

### 3) 산업 입지 · 구조 변화

#### (1) 제조업 입지 패턴 및 사업체수의 변화

고속도로 개통으로 인한 통행시간과 통행비용 절감이라는 직접효과는 산업단지 등 대규모 제조업체의 입지를 변화시키고, 고속도로 주변에 이 같은 제조업체가 입지함으로써 지역경제가 활성화되는 파급효과를 수반한다(정일호·손동혁, 1995, p.29).

고속도로 IC로부터 10km 이내에 공장 입지가 집중되는 경향이 있다. 전병제 외(1999)에 서는, 92년 말 현재 산업단지의 83%가 고속도로 IC 10km 이내에 입지하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 국가산업단지는 58.6%가 경부고속도로 IC 10km 이내에 위치하고, 지방산업단지는 61.1%가 경부·중부고속도로 IC 10km 이내에 입지하는 것으로 나타났다. 1997년 말에는 새롭게 입지한 공장의 61.5% 이상이 고속도로 IC로부터 10km권 이내였다. 일본의 경우도, 고속도로와의 거리에 따라 제조업 입지 패턴의 차이가 큰 것으로 나타난다. 1985년부터 1993년까지의 8년간 IC로부터 10km 이내에는 공장 입지가 1.4배 증가한 반면에 그 이외의 지역은 26%의 감소를 보였다(정일호·손동혁, 1995, p.27; 유재영, 1995, p.20-21.).

이상과 같이 고속도로 IC 주변에 공장입지가 성행하는 것은 고속도로 IC 주변지역이 원재료나 제품의 수송에 매우 유리하기 때문이다. 기업은 공장의 입지조건으로서 “시장에의 수송편리”, “거래기업과의 근접성”을 중시하는 경향이 있으며, 지방자치단체들이 지역 활성화 차원에서 고속도로 IC주변에 산업단지 조성을 적극적으로 추진함으로써 점차 고속도로 IC 주변에 공장입지가 집중되는 결과를 가져오고 있다.

구체적으로 대한상공회의소가 기업의 대규모 공장입지 선호도에 대한 조사 결과를 보면, 수송이 편리한 지역이 33.1%, 관련 기업과의 연계성이 높은 지역이 15.5%, 협력 업체가 가까이 있는 지역이 13.5%, 노동력의 확보가 가능한 지역이 11.8%, 본사와 접근이 가능한 지역이 8.4%, 지원이 가능한 지역이 4.4% 등으로 나타났다.

<표 3-18> 요인별 기업의 대규모 공장 입지 선호도

주요 요인	선호도(%)
1. 수송이 편리한 지역	33.1
2. 노동력의 확보가 가능한 지역	11.8
3. 관련기업과의 연계성이 높은 지역	15.5
4. 본사와 접근이 가능한 지역	8.4
5. 협력업체가 가까이 있는 지역	13.5
6. 지원이 가능한 지역	4.4
7. 기타	13.3

자료 : 대한상공회의소, 1995, 기업의 공장입지 선호도 조사.

이것은 고속도로가 수송시간의 단축 및 수송권역의 확대와, 그에 따른 재고 감소와 보관공간 축소, 정시성 향상에 의한 합리적인 화물자동차 운행 실현, 하중 감소에 의한 포장의 간략화 등을 가능케 해주기 때문이다.

고속도로 주변지역의 제조업 생산액 및 수출액의 비중이 매우 높다. 고속도로는 새로운 공장입지를 활성화시키는 한편으로 수송조건을 개선하는 등 주변지역의 기존공장의 생산활동도 활성화시킨다. 더구나 활성화된 공장에 원재료나 부품을 공급하는 관련 제조업도 그 주변에 발달하게 된다. 고속도로 IC로부터 10km 이내에 위치하는 산업단지의 생산액과 수출액은 우리나라 국가산업단지와 지방산업단지의 81~85%에 이르는 것으로 조사된 바 있다(정일호·손동혁, 1995, p.167-168).

고속도로 개통에 따른 제조업체 종사자수 변화 역시 제조업체 입지와 동일한 패턴으로 진행되었다. 비대도시권에서는 주로 인구이동에 의해 제조업체 종사자가 증가하였고, 그들을 대상으로 상업이나 서비스업 등 새로운 산업이 진출하였으며, 종래의 지역기업도 시너지효과를 통하여 사업을 확대할 수 있는 계기를 마련하였다. 고속도로 IC로부터 10km 이내에 위치하고 있는 산업단지의 종사자수가 우리나라 전체 산업단지의 88% 수준에 이

르는 것으로 조사된 바 있다(전병제 외, 1999).

고속도로 개통에 따라 제조업 구조의 고도화가 촉진되는 경향이 있다. 고속도로를 이용할 경우 유리성이 높은 업종은, 「기초자재형산업」보다도 「가공조립형산업」이다. 왜냐하면 고속도로를 이용한 화물트럭 수송은 선박수송만큼의 중량을 운반할 수는 없지만 필요한 양을 필요한 장소에 필요한 시간대에 운송할 수가 있기 때문이다. 또한 고속도로의 운송은 중량당 가격이 높아 고부가가치제품이 적당하다.

대전-당진 고속도로 주변의 제조업체수는 당진의 경우 지속적으로 증가하고 있으나, 나머지 3개 시·군의 제조업체수는 감소추세를 보이고 있다. 기존의 증가율을 적용할 경우(시나리오 1), 전체 노선에서의 제조업체수는 2012년에 약 17개 업체가 감소할 것으로 예상되나, 보정증가율을 적용한 수정예측치를 감안하면 시나리오 3의 경우에는 모든 지역의 제조업체수는 소규모로 증가하고, 시나리오 2는 대전시만이 감소하고 나머지는 역시 소폭 증가하는 것으로 나타난다(김경석·조봉운·임형빈, 2009).

결국 두 고속도로의 개통에 따라 시나리오 2와 시나리오 3의 경우에는 제조업체수가 110~197개 정도 증가할 것으로 예상된다. 특히 당진의 경우 타 지역에 비해 기존의 성장세가 지속되어 높은 성장세를 보일 것으로 예상된다.

<표 3-19> 당진-대전 고속도로 주변도시의 제조업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오1)		수정증가율 적용시 (시나리오 2)			수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	차이 (D-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	증감 (D-A)
당진	558	620	1.027	707	87	1.0409	757	137	1.0550	810	190
예산	515	499	0.992	480	-19	1.0004	500	1	1.0004	500	1
공주	760	741	0.994	718	-23	1.0004	742	1	1.0004	742	1
대전	6,513	6,463	0.998	6,401	-62	0.9991	6,434	-29	1.0001	6,467	4
전체	8,346	8,323	-	8,306	-17	-	8,434	111	-	8,520	197

자료 : 김경석·조봉운·임형빈, 2009, p.20.

서천-공주 고속도로 주변의 제조업체는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 120개 수준의 업체가 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들어 약 현재 수준과 비슷하게 유지될 것으로 예상된다. 이 지역은 워낙 제조업체수의 감소가 지속되었던 지역으로 그나마 고속도로 개통으로 그 감소율이 둔화되는 효과를 기대할 수 있다.

<표 3-20> 서천-공주 고속도로 주변도시의 제조업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치(C)	증감 (C-A)
서천	427	424	0.998	420	-4	1.0001	424	0
부여	508	436	0.963	360	-76	1.0023	441	5
청양	278	263	0.986	245	-18	1.0008	264	1
공주	760	741	0.994	718	-23	1.0004	742	1
전체	1,973	1,864	-	1,744	-120	-	1,872	8

자료 : 김경석 · 조봉운 · 임형빈, 2009, p.21.

## (2) 새로운 산업연계축의 형성 · 발전

지금까지의 천안-당진-서산의 충남북부 경제권과 천안-대전의 경부축 경제권 중심의 산업발전 과정에서 소외되어 왔던 충남 서남부내륙지역이 새로운 발전축으로 가세하여 이루어진 삼각축의 발전이 기대된다. 특히, 질적 고도화가 필요한 서산의 석유화학산업과 대전의 첨단 화학산업이 융합되어 화학산업의 고도화가 기대되며, 당진 · 아산 등의 철강 및 기계 제조업과 대전의 IT가 결합한 융합인포메틱스산업, 첨단소재부품산업을 중심으로 발전할 것으로 기대된다. 또한, 태안을 중심으로 조성되고 있는 태양에너지 발전, 서산

을 중심으로 조성중인 조력발전 등과 연구단지의 R&D 성과가 결합한 신재생에너지 산업의 발전이 기대된다(임성복·강영주, 2009, p.11).

앞으로도 지속될 지식정보화시대에 기업 간, 산·학·연 간 상호교류에 의한 기술개발의 중요성이 증가함에 따라 지역산업클러스터 형성의 중요성이 증가하고 있으며, 당진·대전 고속도로 개통에 따라 대덕의 과학기술 R&D와 충남서북부권의 산업클러스터 간 연계가 가속화될 전망이다. 이를 위해서는 지속적인 기술혁신, 시장여건의 급격한 변화에 대응하기 위한 기업 간 기술혁신 및 기술경쟁력 확보는 기업 간 협력과 제휴를 통하여 산업·기업 간의 시너지효과를 극대화하는 방향으로 전개되어야 하고, 새로운 성장동력을 마련하기 위해서도 지역별로 전문화된 생산체계의 구축을 위한 지역 중심의 산업발전이 필요하다.<sup>14)</sup>

### (3) 관광·서비스업의 변화

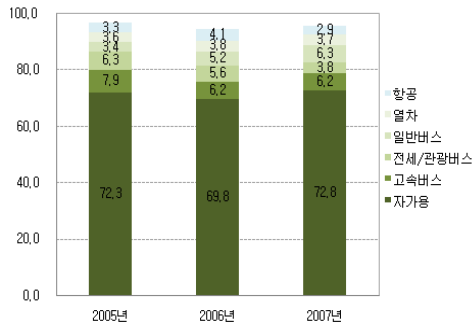
#### ① 지역관광의 변화

관광은 접근성(accessibility)과 자원성(attraction)의 함수로서, 당일관광과 숙박관광 시 93% 이상이 승용차와 버스 등 여행교통수단을 이용하고 있다(한국관광공사, 국민여행실태조사). 따라서 고속도로 개통으로 이동시간 단축, 관광교통의 편리성, 쾌적성, 안전성 등이 개선되어 방문객 총량이 증가할 것으로 기대된다(김성진, 2009). 다시 말해서, 고속도로가 개통되면 자동차를 이용한 관광활동이 증가한다. 숙박, 당일귀가의 경우에도 관광·레저 교통수단은 이동의 편리성·쾌적성 때문에 아직은 자동차가 중심이 되고 있으며, 임대버스 이용도 꾸준히 증가하고 있다. 특히, 숙박을 수반하는 관광·레크레이션 활동을 위한 이용이 증가하고 있다.

---

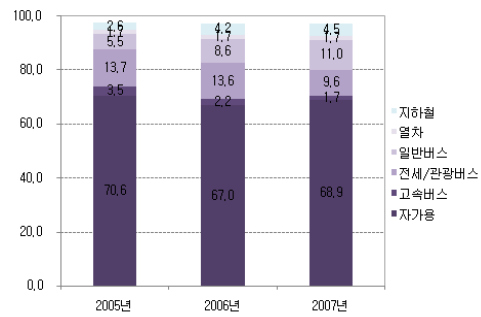
14) 지금까지는 당진, 서산 등 수도권에 인접한 시·군은 수도권에서 흘러내려오는 제조업만 주로 입지하고 있고, 제조업을 뒷받침해주는 생산자서비스산업 및 혁신역량은 수도권에 의존하고 있어, 우리나라에서 최고의 혁신역량을 지닌 대전광역시의 대덕연구개발특구와는 관련이 없다. 중추관리기능 및 국제교류기능이 취약하다. 중국 전진기지로서의 개발잠재력은 높으나 국제교류거점으로서 필요한 전문 업무 및 서비스 등 다양한 경제적 기능이 집적되지 못해 국제교류거점을 조성하는 데 있어서 장애요인이 되고 있다.





자료: 김성진, 2009.

[그림 3-23] 당일 관광시 여행교통수단의 선택



자료: 김성진, 2009.

[그림 3-24] 숙박관광시 여행교통수단의 선택

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통에 따라 이동시간 단축효과<sup>15)</sup>가 큰 대전과 영남권 시장에서의 방문객 증가, 특히 대전에서 통영, 사천 등 남해안으로 향하는 관광수요가 서해안으로 전환될 것으로 기대된다. 그러나 수도권 고속도로의 상습(특히, 주말) 정체가 개선되지 않는 한 수도권 시장에서의 방문객 증가 효과는 기대만큼 크지 않을 것으로 예상된다(김성진, 2009).

고속도로 개통은 관광행동의 광역화를 촉진한다. 고속도로를 이용하면 복수의 관광지를 효율적으로 돌아다니는 것이 가능하게 된다. 즉, 고속도로를 이용하여 자동차가 가진 기동성을 살린다면 고속도로가 없을 경우 하루 숙박을 하지 않고는 생각할 수 없는 관광지를 하루에 순회하는 것이 가능하다. 고속도로를 이용하여 명승고적(공주, 부여 등)과 휴양명소(안면도 등)를 순회 탐방하는 등 자신의 목적에 맞는 장거리를 단시간에 돌아다니면서 즐기는 주유형(周遊型) 관광이 증가할 것이다.

그러나 충남관광의 주요 시장인 대전광역시와 수도권에서 방문하는 관광객의 행동권은 광역화되지 않을 가능성이 크고, 수도권과 대전권 시장 보다는 이동거리가 큰 영남권 시장의 행동권이 광역화될 것으로 전망된다. 왜냐하면, 일반적으로 먼 곳에서 방문하는

15) 대전-당진간 고속도로는 주행거리는 25.4km 감소하고, 주행시간은 1시간이 단축된다. 공주-서천간 고속도로는 주행거리가 17.3km 감소하고, 주행시간이 40분 단축된다.

관광객의 이동범위는 큰 반면(광역화), 가까운 곳에서 오는 방문객의 이동범위는 작은 경향이 있기 때문이다.

고속도로 개통(단위시간당 이동거리 확대)으로 접근성(接近性)도 좋아지지만, 동시에 지역 이탈성(離脫性)도 증가할 것이다. 최근 ‘안·근·단(安·近·短: 싸고 가깝고 짧게 여행)’ 경향이 증가하고 있어 당일관광 증가와 숙박관광 감소가 예상되고, A 지역에서 낮 시간을 보내고 숙박은 B 지역에서 하는 현상도 증가할 것으로 전망된다(김성진, 2009).

고속도로 개통은 새로운 관광자원의 개발을 촉진할 것이다. 고속도로는 사장되어 있던 관광자원의 개발을 가능하게 하는 만큼, 고속도로 개통을 계기로 자치단체나 민간에 의한 관광개발이 촉진될 것이다. 특히, 대전·당진 및 공주·서천 고속도로 IC 연결지역을 중심으로 관광시설 입지 수요가 증가하고 관광시설 개발이 활성화될 것이다. 고속도로 개통 → 접근성 개선 → 방문객 증가 → 관광시설 개발 → 수용능력 향상 → 방문객 증가 → 관광 및 관련 산업 성장 → 지역경제 활성화의 프로세스로 선순환 구조를 이룰 가능성이 크다. 그러나 고속도로 개통에 따른 막연한 관광수요 증가 기대로 인해 불필요한 과투자를 유도할 개연성이 있고, 합리적 규제가 이루어지지 않으면 무분별한 개발이 이루어질 가능성도 있다(김성진, 2009).

지역관광의 활성화 여부는 통과지역과 기·종점지역에 있는 개별 시·군의 수용태세에 의해 양극화될 것이다. 당진, 태안, 서천 등 기·종점지역의 개통효과는 큰 반면, 공주와 부여, 청양, 예산 등 통과지역의 효과는 기대만큼 크지 않을 것으로 예상된다. 또한, 이동성의 개선으로 방문객의 선택의 폭이 넓어지면서 지역간 유인력의 새로운 구도가 형성될 것이다. 따라서, 수용태세 정비 등 시·군의 대응력에 따라 고속도로 개통이 시너지 효과를 창출할 것이고, 지역간 방문객 수가 양극화될 것으로 전망된다(김성진, 2009).

## ② 숙박·음식점 업체수 변화

고속도로가 개통되어 운영되면 서비스업도 제조업과 마찬가지로 연도지역에 집중되는

현상을 보이고 있다. 선행 연구에 의하면, 제조업의 경우 1970년에는 고속도로의 40km내에서 차지하는 비중이 14.38%였으나 1995년에는 30.68%로 증가하는 것을 보여주고 있으며, 서비스업 역시 1970년에는 고속도로의 40km내에서 차지하는 비중이 14.34%였으나 1995년에는 19.07%로 증가하였다(전병제 외, 1999).

당진-대전 고속도로 주변지역에 있어서 숙박·음식점 업체수는 당진의 경우 지속적으로 증가하고 있으나, 나머지 3개 시·군은 감소추세를 보이고 있다. 기존의 증가율을 적용할 경우(시나리오 1) 전체 노선에서의 숙박·음식점 업체수는 2012년에 약 1,488개 업체가 감소할 것으로 예상되나, 보정증가율을 적용한 수정 예측치를 감안하면 시나리오 2의 경우 대전을 제외한 지역은 증가하여 전체적으로 약 229개의 숙박·음식점 업체수가 증가하고, 시나리오 3의 경우에는 대전시의 높은 증가로 인해 총 1,800여개의 숙박·음식점이 증가할 것으로 예상된다.

<표 3-21> 당진-대전 고속도로 주변도시의 숙박·음식점 업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 2)			수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	차이 (D-A)	수정 증가율	수정 예측치 (D)	증감 (D-A)
당진	1,594	1,792	1.030	2,074	282	1.053	2,317	525	1.0757	2,581	789
예산	1,410	1,344	0.988	1,266	-78	1.005	1,379	35	1.0052	1,379	35
공주	1,915	1,849	0.991	1,770	-79	1.005	1,894	45	1.0048	1,894	45
대전	18,572	17,162	0.980	15,549	-1,613	0.996	16,786	-376	1.0107	18,100	938
전체	23,491	22,147	-	20,659	-1,488	-	22,376	229	-	23,954	1,807

자료 : 김경석·조봉운·임형빈, 2009, p.21.

서천-공주 고속도로 주변의 숙박·음식점 업체수는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 1,500개 수준의 업체가 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들고 오히려 증가하여 총 1,800여개의 업체가 증가할 것으로 예상되어 지역경제 활성화에 큰 기여를 할 것으로 예상된다.

<표 3-22> 서천-공주 고속도로 주변도시의 숙박·음식점 업체수 변화

시군	기존 추이			기존증가율 적용시 (시나리오 1)		수정증가율 적용시 (시나리오 3)		
	2003	2007 (A)	기존 증가율	2012 (B)	증감 (B-A)	수정 증가율	수정 예측치(C)	증감 (C-A)
서천	890	939	1.013	1,004	65	1.0344	1,112	173
부여	1,060	958	0.975	844	-114	1.0137	1,025	67
청양	508	462	0.977	410	-52	1.0128	492	30
공주	1,915	1,849	0.991	1,770	-79	1.0048	1,894	45
전체	4,373	4,208		4,028	-180		4,523	315

자료 : 김경석·조봉운·임형빈, 2009, p.22.

#### (4) 농수산업의 변화

농수산물, 신선식품은 신선도가 생명이다. 고속도로에 의한 산지로부터 소비지로의 수송시간의 단축은 신선식품의 선도 유지에 크게 기여하며, 고속도로 개통은 생산자 입장에서 상품가격을 높일 수 있는 계기가 된다.

고속도로 개통은 출하권의 확대와 생산의 다변화에 기여한다. 수송시간의 단축은 야채·과일이나 어패류의 출하권 확대를 가능하게 한다. 고속도로 개통 이전에는 수송시간이 오래 걸리기 때문에 출하하지 못했던 원거리에서도 주요 대도시로 농산물 출하를 가능하게 한다. 고속도로 개통의 이점을 누릴 수 있는 곳에서는 수도권이나 대도시로부터 떨어진 산지 방면에 농업거점이나 어업거점이 계속 탄생하는 경향이 있다.

고속도로의 개통은 농수산업의 형태를 다양하게 변화시킨다. 소비지와 시간거리가 단축됨에 따라 화훼나 채소 등 도시 소비자의 기호에 맞는 작물을 생산하는 것이 가능하게 한다. 경남의 거창은 고랭지무우, 밀양은 시설딸기, 경북 금릉은 포도, 성주는 시설참외로 유명하다. 과채류는 신선도가 생명이며, 신선함을 그대로 소비지에 내보내는 것이 절대적인 조건이다.

고속도로 개통은 농산물의 안정적 공급에 기여한다. 수송시간의 단축에 따라 생산지로 부터의 채소 공급권이 확대되고 소비지에 여러 지역으로부터 산물이 입하되게 된다. 그 결과, 작물의 계절적인 입하량의 변동폭이 작아지게 되었으며, 가격의 계절변동도 줄어들 게 된다.

또한, 고속도로 이용에 따른 농수산물의 신선도 유지와 하중의 감소는 그 지역의 생산 물의 상품가치와 신뢰도를 높이게 되고, 나아가 특산지화와 주변지역으로부터 수합된 농 수산물의 출하가 증가하게 된다.

### **(5) 유통의 효율화**

고속도로 의존도가 높은 화물품목의 유통이 효율화된다. 화물수송 부담률은 공로가 80%로 압도적으로 높게 나타난다. 특히 유기화학·무기화학·화학섬유 제품, 육류·낙농품·수산물·수산물가공품, 고무·플라스틱제품 등이 각각 97.6%, 93.7%, 91.3%로 매우 높게 나타난다(전병제 외, 1999).

여기서 음식료품의 도로 이용률이 높은 것은 정시성이 높고 생산 즉시 소비자에게 공급되어야 하는 상품의 성격 때문에 제조업체들이 자체의 자가화물차량 등을 이용하여 운송하고 있기 때문이다.

물류단지 입지 또한 대부분 고속도로 IC로부터 10km 이내에 위치하고 있다. 대량·고속 수송이 가능한 고속도로는 철도 및 일반도로에 비해 상품과 화물수송, 수출입 컨테이너 수송에 있어서 매우 유리한 장점을 가지고 있기 때문이다.

### **(6) 지가 상승과 세수 증대**

고속도로 IC로부터 거리대별 지가변동은 20km내에서 가장 심하게 나타나고 있고 멀어 질수록 지가변동이 적게 나타나고 있어, 고속도로에 의한 영향이 큰 것으로 나타났다. 특히, 지가는 고속도로 개통 2년 전후를 기준으로 하여 크게 변화하는 것으로 조사된 바 있

다(유재영, 1995, p.19).

또한, 고속도로 개통시와 개통후 10년의 토지이용 형태별로 지가변동을 비교하여 본 결과(정일호·손동혁, 1995, p.200.), 상업·업무용지는 5,670배 증가한 반면에, 생산녹지(전답 등)는 3.4배 정도 증가한 것으로 나타났다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역에 있어서도, IC 연결부와 IC로부터 30km 이내의 지역을 중심으로 토지가격이 상승할 가능성이 크다. 이러한 지가상승은 관광개발사업의 코스트 증가, 사업성 악화 등 한계로 작용할 것이다.

특히, 각종 개발 및 지가 상승 기대감은 관광개발사업을 추진하는데 있어 가장 어려운 단계인 토지매입 및 협의 매수를 더욱 곤란하게 할 것이다. 그러나 고속도로 개통에 따른 막대한 관광수요 증가 기대로 불필요한 과잉투자를 유도할 개연성이 있기 때문에, 합리적인 규제가 이루어지지 않으면 무분별한 개발이 이루어질 가능성도 있다(김성진, 2009).

고속도로 건설·정비는 주행경비의 절약과 주행시간의 단축이라는 직접적인 효과를 발생시킨다. 이 가운데 주행경비의 절약은 가계에 대해서는 실질적인 소득증대를 가져다 주고, 각 산업에 대해서는 도로 수송비용을 절약케 하여 제품가격을 내리고, 구입자(가계, 산업 등)의 실질적인 소득을 증가시킨다.

한편, 주행시간의 단축은 업무용 교통에 대해서는 노동력(노동가능시간)의 증가를 가져오며, 이것이 생산에 투입되게 되면 생산의 증가를 통해 소득(부가가치)을 증가시킨다. 이것을 제1차 파급효과라 부른다. 1차 파급효과에 의해 생기는 소득증가는 “소득증가→지출증가→생산증가→소득증가 …” 라는 순환을 되풀이함에 따라 승수효과를 발생시킨다. 그리고 산업부문, 가계부문에의 승수적 파급과정 속에서 세수의 증가를 가져온다.

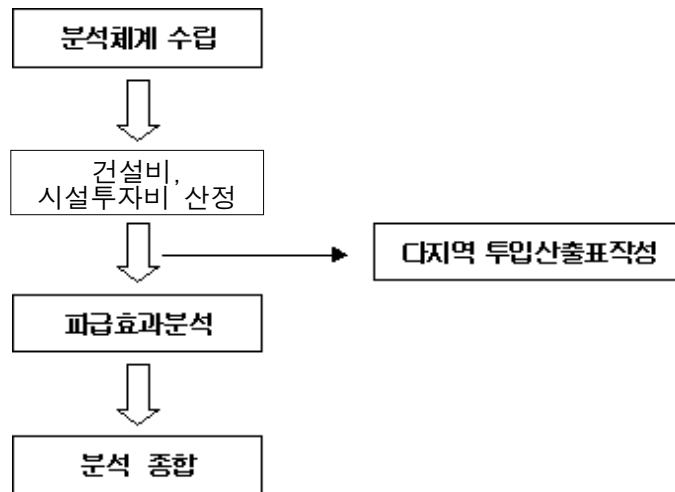
선행 연구에 의하면 경부고속도로 직접영향권의 건설이전 지방세 징수실적은 연평균 53.1%로 전국 평균 41.3%보다 높으며, 간접영향권은 같은 기간 중 연평균 349.6% 증가하여 전국 평균 증가율의 6.6배 수준에 이르는 것으로 나타났다(정일호·손동혁, 1995, pp.172-176.).

#### 4) 지역경제 파급효과<sup>16)</sup>

##### (1) 분석 방법론 및 전제

고속도로 건설에 따른 파급효과는 각 부문별 투자계획에 따라 발생하는 효과이므로, 건설에 따른 지역 및 국민경제에 미치는 파급효과는 다지역 투입산출모형(multi-region input-output model, MRIO model)을 이용하여 분석하는 것이 적합하다. 따라서 여기에서는 2009년 한국은행에서 발행한 2005년 산업연관표를 세분화한 산업연관표(충남발전연구원, 2009)를 기준으로 하여 분석하였다.

먼저, 공간적 범위는 전국을 수도권(서울, 인천, 경기), 강원권, 충남, 충북, 대전, 전라권(광주, 전북, 전주, 제주), 경북권(대구, 경북), 경남권(부산, 울산, 경남) 8개 권역으로 구분하였고, 여기에서는 충남지역과 나머지 기타지역으로 구분하여 분석하였다. 또한 분석의 시간적 범위는 지역개발 사업기간인 2008~2009년까지의 파급효과이며, 연차별 투자금액에 대한 건설 사업비와 시설투자비에 대한 파급효과를 분석하며, 보상비는 제외하도록 한다.



[그림 3-25] 간접효과분석의 진행과정

16) 김경석·조봉운·임형빈(2009)의 분석내용을 전재하였음.

제1단계는 분석체계를 수립하였다.

제2단계는 개발에 따른 건설 투자비를 산정하게 된다. 여기에서 당진-대전 고속도로는 2008~2009년 동안 투자된 총공사비 17,253억원중 보상비 1,227억원을 제외한 16,026억원이 건설에 투자된 금액으로 하였다. 또한, 서천-공주 고속도로의 경우 2008~2009년 동안 투자된 총공사비 9,387억원중 보상비 499억원을 제외한 8,888억원이 건설에 투자된 금액으로 하였다.

제3단계에서는 다지역 투입산출표가 작성된다.

제4단계는 앞의 제1단계에 제시된 사업의 개요와 수립된 분석체계에 따라 파급효과가 분석되고, 마지막으로 분석과 파급효과가 종합된다.

## (2) 파급효과 전망결과

충남의 두 고속도로 건설로 인한 파급효과는 총 3조 3,962억원의 생산유발, 1조 5,081억원의 부가가치 증가, 24,539명의 고용증가 효과 발생한다. 이 중 당진-대전 고속도로의 경우 2조 1,846억원의 생산유발효과, 9,701억원의 부가가치효과, 15,785명의 고용효과가 발생하고, 서천-공주 고속도로의 경우에는 1조 2,116억원의 생산유발효과, 5,380억원의 부가가치효과, 8,754명의 고용효과가 발생한다.

당진-대전 및 서천-공주 고속도로 건설로 인한 전국적인 효과로는 총 6조 3,561억 원 생산유발, 2조 4,914억 원의 부가가치 증가와 함께, 40,121명의 고용증가 효과가 발생할 것으로 예측된다. 다시 말해서, 두개의 고속도로 개통으로 발생하는 간접편익의 약 54~61%는 직접 충남지역에서 발생하고, 나머지 39~46%는 기타 지역에서 발생하는 것으로 나타난다.

여기에는 고속도로 건설로 발생하는 직·간접적인 유발효과를 모두 포함하며, 고속도로 건설 후 발생되는 파급효과는 매년 지역경제에 직접적인 영향을 미칠 것이며 이번 분석에서는 고려하지 않았다.



<표 3-23> 당진-대전 및 서천~공주 고속도로 건설 파급효과

(단위: 억원, 명)

구 분		생산유발효과	부가가치유발효과	고용효과
당진-대전 고속도로 <sup>1)</sup>	충남지역	21,846	9,701	15,785
	기타지역	19,040	6,325	10,023
	전 국	40,886	16,026	25,808
서천-공주 고속도로 <sup>2)</sup>	충남지역	12,116	5,380	8,754
	기타지역	10,559	3,508	5,559
	전 국	22,675	8,888	14,313
총 합	충남지역	33,962	15,081	24,539
	기타지역	29,599	9,833	15,582
	전 국	63,561	24,914	40,121

주 1: 총공사비 17,253억원중 보상비 1,227억원을 제외한 금액임(순공사비 16,026억원)

주 2: 총공사비 9,387억원 중 보상비 499억원을 제외한 금액임(순공사비 8,888억원)

자료: 김정석·조봉운·임형빈, 2009, p.14.

## 4. 종합분석

### 1) 고속도로 현황

당진-대전 및 서천-공주 고속도로는 각각 91.6km, 61.4km로서 4차로의 도로이며, 대전광역시-행정중심복합도시-천안·논산 고속도로-충청남도의 내륙지역-해양도시·임해산업단지·항만을 연결하는 국가기간망이며, 경북 북부의 상주까지도 연결된다.

2개의 고속도로에 의해 서해안고속도로와 천안-논산 고속도로, 호남고속도로를 연결함으로써 효율적인 고속도로망을 구축하였고, 충남지역이 전국에서 인구 1인당 고속도로 연장이 가장 길며, 도내 대부분 지역이 1시간 생활권을 실현하게 되었다. 또한, 운행시간 단축으로 연간 3천억 원의 물류비 절감효과를 거둘 수 있을 것으로 예상되고 있다.

## 2) 고속도로 주변지역 여건과 잠재력

고속도로의 직접 영향권인 IC로부터 10km 반경에 포함되는 시·군으로는 공주, 예산, 당진, 청양, 부여, 서천 등 고속도로가 직접 통과하는 6개 시·군과, 일부지역이 영향권에 포함되는 서산, 보령, 연기 등 3개 시·군의 78개 읍·면·동, 3,632.60km<sup>2</sup>가 포함된다. 이는 충청남도 읍·면·동(212개)의 37%, 면적(8,600.15km<sup>2</sup>)의 42%에 달한다.

고속도로 주변지역 시·군의 인구분포 및 구조는, 제조업이 발달한 충남북부의 당진군을 제외한 충남의 중부내륙 및 남부에 위치한 공주, 부여, 서천, 청양, 예산군 등은 인구가 감소하고 있다. 특히, 공주와 당진을 제외한 4개 군은 충남 내에서도 가장 큰 폭으로 인구 과소화와 고령화가 진행되고 있는 지역이다. 읍·면 단위로 보면, 2개의 고속도로가 통과하는 읍·면지역의 인구규모, 인구변화, 인구구조 등이 시·군 전체를 단위로 할 때보다 상대적으로 더 저조하게 나타난다. 인구규모는 대전광역시-공주시까지 구간을 제외한 대부분의 읍·면이 인구 4,000명 이하로 영세하다. 인구밀도는 대전광역시-공주시까지 구간 및 예당평야의 일부 읍·면을 제외한 대부분의 지역이 100명/km<sup>2</sup>로 매우 낮다.

산업 및 지역경제 부문에 대해 ① 제조업체수, ② 사업체 종사자, ③ 생산액, ④ 농가인구 순서로 살펴보았다.

① 제조업체수 변화는 1995년의 687개소에서 2007년에는 1,497개소로 연평균 6.7%로 충남 평균(4%)보다 높은 증가율을 보이고 있다. 그러나 시·군별로 보면 급격한 증가지역(당진 17.4%, 예산 6.1%, 서천 5.3%)과 정체 또는 쇠퇴지역(청양 17.4%, 부여 6.1%, 공주 5.3%)으로 이원화되어 있다.

② 사업체 종사자수는 1995년 22,741명에서 2007년 24,785명으로 연평균 0.7%씩 증가하여 충남 평균(4%) 보다 낮은 증가율을 나타냈다. 당진(2.9%), 청양(1.2%), 서천(0.8%) 등의 지역이 매년 증가하는 추세를 나타낸 반면에, 부여(-2.4%), 예산(-0.58%) 지역의 종사자수는 감소한 것으로 나타났다.

③ 생산액 변화는, 1995년 약 2조 8천억 원에서 2007년 약 14조원으로 연평균 14% 이상

으로 충남평균(16%)과 유사한 수준으로 증가하였다. 당진은 21.9%, 예산은 12.3%, 공주는 9.6% 등으로 생산액 증가가 매우 높게 나타났으며, 청양 8.93%, 서천 8.28%, 부여 5.95% 증가로 나타났다.

④ 농가인구는 1995년 약 23만 명에서 2007년 약 16만명으로 연평균 2.5%씩 충남평균 (-1.88%)보다 더 큰 폭으로 감소하였다. 시·군별로 보면 산업화가 큰 폭으로 진행되고 당진군과 산업화 초기단계에 있는 예산군이 각각 -4.37%, -2.40%로 농가인구 감소율이 크고, 부여군도 -4.30%로 크다. 그 외에 공주시는 -0.76%, 서천군은 -0.92%, 청양군은 -1.16%로 서 농가인구 감소율이 상대적으로 낮다.

고속도로 주변지역의 주요자원을 보면 가야산, 칠갑산을 비롯한 10여 개의 산이 분포하며, 40여 개의 다양한 규모의 저수지가 분포한다. 농·산·어촌 도농교류기반으로는 총 72개소의 농산어촌지역개발사업이 구성되어 있으며, 이 중에서 녹색농촌체험마을이 27개소, 친환경농업체험마을이 3개소, 농촌전통테마마을이 10개소, 산촌생태마을이 15개소, 어촌체험마을이 4개소, 농촌마을종합개발사업이 11개소, 농촌테마공원조성사업이 2개소가 있다. 역사·문화·관광 자원은 총 114개가 분포하며, 온천 5개소, 주요사찰 13개소, 역사자원 32개소, 전시 및 박물관 22개소, 기타 관광자원이 42개소이다. 총 65개의 산업단지가 분포하며, 이 중에서 국가산업단지 3개소, 지방산업단지 12개소, 농공단지 50개소가 분포하고 있다.

### 3) 고속도로 주변지역 변화전망

고속도로 주변지역 변화는 크게 ① 교통체계 개선, ② 정주체계 변화, ③ 산업입지·구조 변화, ④ 지역경제 파급효과로 구분해서 전망하였다.

첫째, 교통체계 개선에 있어서, 고속도로 개통으로 지역간 접근성의 변화를 분석한 결과 전국 차원에서 청양군, 당진군, 예산군의 단축률이 높은 지역으로 나타났고, 충청남도 내에서는 교통소외지역이었던 홍성군, 예산군, 공주시간의 이동시간 단축으로 상호작용

증대가 예상된다. 특히 당진-대전 고속도로 주변지역 일대가 새로운 산업집적·R&D 연계축으로 역할을 담당할 것으로 기대된다.

둘째, 정주체계 변화는 인구분포 변화와 도시체계 변화로 구분해서 전망하였다.

당진-대전 고속도로 주변의 인구는 예산과 공주의 감소폭이 약 4천명~8천 5백명 달하고, 전체 노선대의 인구증가는 6만5천여명~11만명이 될 것으로 예상된다. 서천-공주 고속도로 주변의 인구는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 1만9천명이 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들어 약 9천명 수준의 인구 감소가 예상된다.

여기서 공주의 경우에는 두 고속도로의 전체 효과를 고려할 때는 동시 적용이 되어서는 안 되며, 개별노선의 효과를 고려할 때 각각 적용이 가능하다. 이 지역은 인구감소가 지속되었던 지역으로 그나마 고속도로 개통으로 그 감소율이 둔화되는 효과를 기대할 수 있다.

도시체계 변화로는 충남의 중남부지역에는 소도시 수준의 시·군 중심지 상호간에는 경쟁이 심화되는 한편, 대전광역시, 군산시 등 지방 中·大都市에 의해 배후지를 잠식당함으로써 서비스 중심지로서의 상대적인 기능 약화가 더욱 가속화될 가능성이 있다. 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 개통 외에도 현재 건설 중에 있는 행정중심복합도시와 도청 이전신도시가 완공되어 운영될 경우, 이들 도시와 인접한 시·군 중심지들은 그 기능이 현저하게 약화될 가능성이 있다.

셋째, 산업의 입지 및 구조 변화는 ① 제조업체수 변화, ② 새로운 산업연계축의 형성·발전, ③ 관광·서비스업의 변화(지역관광, 숙박·음식점 사업체수 변화), ④ 농수산업의 변화, ⑤ 유통의 효율화, ⑥ 지가 상승과 세수 증대 등으로 구분하여 전망하였다.

① 제조업체수는 고속도로 개통으로 110~197개 정도 증가할 것으로 예상된다. 특히 당진의 경우 타 지역에 비해 기존의 성장세가 지속되어 높은 성장세를 보일 것으로 예상된다. 서천-공주 고속도로 주변의 제조업체는 기존의 증가율을 적용할 경우 모든 지역이 큰 폭으로 감소하여 전체적으로는 약 120개 수준의 업체가 감소할 것으로 예상되나, 고속도로 개통으로 인하여 그 감소폭이 줄어들어 약 현재 수준과 비슷하게 유지될 것으로 예

상된다. 이 지역은 위낙 제조업체수의 감소가 지속되었던 지역으로 고속도로 개통으로 그 감소율이 둔화되는 효과를 기대할 수 있다.

② 새로운 산업 연계축은 지금까지의 천안-당진의 충남북부 경제권, 천안-대전의 경부축 경제권 중심에서 그 동안 산업발전에서 소외되어 왔던 충남 서남부내륙지역을 새로운 축으로 포함하는 삼각축으로 발전이 기대된다. 특히, 당진-대전 고속도로 개통에 따라 대덕 R&D 특구와 충남서북부권의 산업클러스터 간 연계가 가속화될 전망이다.

③ 관광·서비스업의 변화는 이동시간 단축효과가 큰 대전과 경북 북부권 시장에서의 방문객 증가, 특히 대전에서 통영, 사천 등 남해안으로 향하는 관광수요가 서해안으로 전환될 것으로 기대된다. 고속도로를 이용하여 명승고적(공주, 부여 등)과 휴양명소(안면도 등)를 순회 탐방하는 등 자신의 목적에 맞는 장거리를 단시간에 돌아다니면서 즐기는 주유형(周遊型) 관광이 증가할 것이다. 그러나 충남관광의 주요 시장인 대전광역시와 수도권에서 방문하는 관광객의 행동권은 광역화되지 않을 가능성이 크고, 수도권과 대전권 시장 보다는 이동거리가 큰 영남권 시장의 행동권이 광역화될 것으로 전망된다.

숙박·음식점 업체수 변화는 3개의 시나리오를 설정하여 분석한 결과, 대전과 당진에 현재 증가율을 반영한 시나리오 1은 대전-당진 고속도로의 인구수를 제외하고, 두 노선 모두 감소를 보이고 있다. 보정율의 50%를 적용한 시나리오 2에서는 대전-당진간 고속도로의 경우 약 229개가 증가할 것으로 분석되었다. 서천-당진간 고속도로는 시나리오 2를 적용하지 않았다. 보정율의 100%를 적용한 시나리오 3에서는 대전-당진 고속도로의 경우 극단적으로 증가하는 경향이 있는 것으로 나타난다. 특히 대전의 경우, 행정중심복합도시 건설 등 주변여건의 변화가 심하여 정확한 효과분석은 어려우나, 숙박·음식점 사업체수는 기형적으로 높게 나타나는 경향이 있다. 반면 서천-공주 고속도로의 경우 315개 정도가 증가할 것으로 예상된다.

④ 농수산업의 변화는 수송시간의 단축으로 야채·과일이나 어패류의 출하권의 확대를 가능하게 한다. 고속도로 개통의 이점을 누릴 수 있는 곳에서는 수도권이나 대도시로부터 떨어진 산지방면에 농업거점이나 어업거점이 계속 탄생하게 되는 경향이 있다. 고속도로 이용에 따른 농수산물의 신선도 유지와 하중의 감소는 그 지역의 생산물의 상품가치와 신

되도를 높이게 되고, 나아가서 특산지화와 주변지역으로부터 수합된 농수산물의 출하가 증가하게 된다.

⑤ 유통의 효율화 측면에서 물류·유통단지 입지가 증가할 것으로 예상된다. 물류·유통단지는 대량·고속수송이 가능한 고속도로는 철도 및 일반도로에 비해 상품과 화물수송, 수출입 컨테이너 수송에 있어서 매우 유리한 장점으로 인해 대부분 고속도로 IC에서 10km 이내에 위치하고 있다.

⑥ 지가 상승과 세수증대 측면에서 고속도로 주변지역에 있어서도, 특히 IC 연결부와 IC로부터 30km 이내의 지역을 중심으로 토지가격이 상승할 가능성이 크다. 이러한 지가상승은 관광개발사업의 코스트 증가, 사업성 악화 등 한계로 작용할 것이다. 특히, 개발 및 지가 상승 기대감은 관광개발사업 추진 시 가장 어려운 단계인 토지매입 및 협의매수를 더욱 곤란하게 할 것이다. 그러나 고속도로 개통에 따른 막연한 관광수요 증가 기대로 불필요한 과투자를 유도할 개연성이 있기 때문에, 합리적인 규제가 이루어지지 않으면 무분별한 개발이 이루어질 가능성도 있다.

넷째, 충남의 두 고속도로 건설로 인한 파급효과는 총 3조 3,962억원의 생산유발, 1조 5,081억원의 부가가치 증가, 24,539명의 고용증가 효과 발생한다. 이 중 당진-대전 고속도로의 경우 2조 1,846억원의 생산유발효과, 9,701억원의 부가가치효과, 15,785명의 고용효과가 발생하고, 서천-공주 고속도로의 경우에는 1조 2,116억원의 생산유발효과, 5,380억원의 부가가치효과, 8,754명의 고용효과가 발생한다. 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 건설로 인한 전국적인 효과로는 총 6조 3,561억 원 생산유발, 2조 4,914억 원의 부가가치 증가와 함께, 40,121명의 고용증가 효과가 발생할 것으로 예측된다. 다시 말해서, 두개의 고속도로 개통으로 발생하는 간접편익의 약 54~61%는 직접 충남지역에서 발생하고, 나머지 39~46%는 기타 지역에서 발생하는 것으로 나타난다.

## 제4장 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제

### 1. 고속도로 주변지역 발전의 기본방향

#### 1) 고속도로 개통에 따른 기회와 위협

##### (1) 개발 잠재력으로서의 장점과 기회

- ① 기존의 R&D거점, 산업집적지대, 물류·유통기능 등을 연계한 지식 중심의 신산업 클러스터 형성에 유리하다.

충남 북부지역의 산업화 및 산업입지 수요가 당진-대전 고속도로를 따라 당진의 남부지역과 예산지역으로 더욱 확산되고, 공주지역도 물류·유통 및 산업입지 잠재력이 더욱 커질 것이다.

대전광역시, 충남 서북부의 신산업지대, 충남 서남부의 서천(생태연구·생태산업)·군산(자동차·기계산업·항만)·새만금(농업, 제조업, 관광·레저, 국제업무, 과학·연구, 신·재생에너지, 물류, 유통, 생태·환경 등을 구상) 등이 최대 1시간 이내에 도달할 수 있는 고속도로 기종점 인근에 입지해 있어서 각각의 역량을 연계 활용하거나 융합한 신산업의 육성이 용이하다.

이러한 잠재력을 이용하여 관광·휴양, 산업, R&D 기능 등이 복합된 새로운 연계발전축 형성이 가능할 것이다.

‘당진-대전-경북 내륙’과 ‘군산·서천-공주-충북 내륙’을 잇는 동서 물류축의 형성이 가능하고, 이는 대중국 물류의 중요한 축 역할을 담당할 수 있을 것이다.

- ② 고속도로 IC 연결부는 농산촌의 새로운 지역 활성화 거점으로서 역할을 할 수 있을 것이다.

고속도로 IC의 대부분은 원재료나 제품수송이 유리하여 제조업체들이 선호할 뿐만 아니라 물류단지의 입지에도 적합하기 때문에 고속도로 개통 후 가장 변화가 심한 지역으로서 해당지역의 특성과 연계한 새로운 지역활성화 거점으로서 육성이 기대된다.

당진-대전 고속도로 및 서천-공주 고속도로에 설치되는 IC와 그 연결지역은 개발가능지 규모, 지가 수준, 도시와의 관계, 산업인프라, 노동시장과의 거리 등의 면에서 농어촌지역 활성화 거점으로 개발하기에 적절한 곳이 다수 있다.

고속도로 IC 연결부는 신산업거점, 물류·유통거점, 관광거점, 다기능 복합거점 등 다양한 형태로 개발할 수 있을 것이다.

- ③ 다양한 역사·문화·자연자원을 활용하여 고속도로 주변지역을 특성화하고, 연계 관광상품을 개발할 경우 새로운 개념의 성장촉진기반을 구축할 수 있을 것이다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로의 기종점 주변에는 과학기술도시, 고차의 행정도시, 산업도시, 역사·문화도시(고대, 근대), 국제항만, 항구도시 등 다양한 도시 및 집적지가 분포한다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로 주변지역 중에서 차령산맥 일대의 저개발지역들은 그동안 접근성이 불리하였던 것만큼 많은 청정한 자연환경과 아름다운 경관을 보유하고 있을 뿐만 아니라, 다양한 농촌의 역사·문화자산과 정취를 온존하고 있고, 최근 들어 녹색농촌체험마을사업·전통테마마을사업·생태산촌마을종합개발사업·농촌마을종합개발사업 등 다양한 형태의 농산어촌관광사업을 추진하고 있다.

따라서 이 지역들이 고속도로에 의해 외부지역과의 접근성이 비약적으로 개선됨에 따라 각 지역의 특성을 살린 특화거점을 조성하여 그 주변을 유기적으로 연결하고, 이렇게 형성된 거점지역들을 네트워크 구조로 연계할 경우 성장 에너지가 촉발되어 새로운 성장축으로 발전할 수 있는 잠재력이 풍부하다.



- ④ 고속도로 개통에 따른 지역간 접근성 개선으로 협력적 지역개발이 활성화 될 수 있을 것이다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통으로 주변지역간 접근성이 비약적으로 개선됨에 따라 고속도로를 축으로 하여 광역적 공간문제에 대한 공동대응, 자원의 효율적 이용, 광역시설의 공동이용, 규모의 경제성과 기능적 연계성을 살린 각종 지역개발사업 추진, 지역간 갈등과 분쟁의 예방과 사전 조정 등이 용이하게 되었다.

당진-대전 고속도로 주변지역은 산업·물류 연계, 농산어촌 관광사업 연계, 산촌 자원관리 연계가 활성화될 수 있을 것이며, 행정중심복합도시와 도청이전신도시가 건설 되면 그 주변지역과 연계하여 광역시설 공동이용 방식의 도입이 가능해질 것이다.

서천-공주 고속도로 주변지역은 백제역사·문화자산의 공동 보존·활용·마케팅, 금강자원의 공동 개발·이용, 광역시설 공동이용 방식의 도입 등이 가능해질 것이다.

## (2) 제약여건으로서의 약점과 위협

- ① 충남도내 지역간 불균형발전이 더욱 구조화될 가능성이 있다.

당진-대전 고속도로는 충남 서북부지역(예산군 포함)이 수도권에, 공주시가 대전광역시·행정중심복합도시에, 서천-공주 고속도로는 서천군이 군산·새만금에 기능적으로 통합되고 산업화가 더욱 촉진되는 통로로서 역할을 할 것이나, 그 외의 주변지역에 대해서는 그러한 역할이 제한적인 상태에서 기간산업인 농업의 쇠퇴에 따라 지역간 발전격차가 구조화될 가능성이 있다.

동일한 고속도로 노선상에 있는 지역 중에서도 그 특성과 발전전략에 따라 성장지역과 쇠퇴지역이 공존하는 경향이 있다. 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역에 있어서도 해당지역의 발전전략, 행정중심복합도시와 도청이전신도시의 건설, 대전광역시의 주변지역에 대한 영향력 확대 등의 과급효과가 어떻게 결합되어 지역에 작용하는가에 따라 성장지역과 쇠퇴지역으로 분화될 수도 있다.

- ② 고속도로가 인구와 지역경제 성과의 충남지역 밖으로의 유출 통로로서 기능할 수 있다.

고속도로 개통으로 인한 접근성 개선이 농산어촌지역의 수도권 또는 대전광역시 등에 대한 의존도를 더욱 심화시킬 수 있다.

대도시 인접지역뿐만 아니라 내륙의 고속도로 주변지역에 있어서도 고차(高次) 상품과 전시·공연문화 등 전문서비스에 있어서 서울 등 수도권 대도시들과 대전광역시에 대한 의존도가 크게 높아지는 빨대효과(straw effect)가 발생할 가능성이 높다.

- ③ 충남 중남부내륙과 서부지역에 있어서 성장거점 부재로 역외 의존도가 심화될 가능성이 있다.

충남의 중남부와 서부지역은 중심성이 약한 소도시들이 정체되어 있는 반면에, 충남 북부지역은 수도권에, 남부지역은 군산시에 포섭되어 상권을 잠식당할 뿐만 아니라 인구 유출도 지속되고 있다.

이러한 상황에서 2개의 고속도로 개통이 이들 도시들의 영향력 확대 통로로서 역할을 할 수 있으며, 이 경우 충남 남부지역은 심각한 자족성 약화 및 상대적 낙후가 지속될 가능성이 있다.

- ④ 고속도로 개통에 따라 사업성이 높은 중심지 또는 거점지역 중심으로 투자를 유발하여 낙후지역의 쇠퇴를 더욱 가속화 할 가능성이 있다.

내륙지역의 지속적 인구감소·노령화로 정주기반 약화와 경제적 활력이 저하된 상태에서, 고속도로가 개통으로 인해 각종 개발사업이 투자효과가 높은 비교우위 지역에 집중될 가능성이 크며, 이 경우 일부 낙후지역은 쇠퇴가 가속화되고 심지어는 안락사하는 지역이 발생할 가능성도 있다.

## 2) 고속도로 주변지역의 역할과 기능

### (1) 충청광역경제권 형성을 선도하는 새로운 개발축

당진-대전 고속도로는 충남북부의 신산업벨트·황해경제자유구역·국제교역항만-중부내륙 중심도시권(대전시-청주시-행정중심복합도시)-대전 R&D특구·국제과학비즈니스벨트를 연계하면서 새로운 산업연계축을 형성하고, 장차 충북내륙의 산업집적지와 연계되면서 충청광역경제권의 중요한 개발축으로서 역할을 담당할 수 있도록 한다.

서천-공주 고속도로는 장항·강경·군산(근대역사문화자산, 생태연구·생태산업단지)-공주·부여(전통역사문화자산, 역사도시, 문화산업)-행복도시·대전광역시(첨단도시문화발신지, 문화산업)로 연계하고, 나아가서 충북내륙의 산업지대·국제공항까지 연결하여 대전·충남·충북이 제휴·협력하는 충청권 전역이 광역경제권으로 성장할 수 있도록 한다.

### (2) 충남의 동북부지역과 중서부·남부지역간 균형개발 선도축

2개의 고속도로가 낙후지역에 연결효과(connective effect)를 실현해 줌으로써 지역간 경제·사회적 상호작용이 심화·확대되고, 지역의 경제·사회를 폐쇄체계로부터 개방체계로 전환시켜줌으로써 지역의 발전을 촉진하도록 한다.

나아가서, 2개의 고속도로가 경부축에 집중된 경제적 역량을 서해안의 발전을 촉진하는 성장동력으로 활용할 수 있도록 연결통로로서 역할을 함으로써, 충남 중부 및 남부 지역의 경제기반 강화 및 동서지역간 발전격차를 완화하도록 한다.

### (3) 네트워크 도시체계로의 전환을 촉진하는 축매

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 개통됨으로써 충청남도의 고속교통망이 망상형으로 발달하는 한편, 도로밀도가 크게 높아지고, 지역간 경계 구분이 모호하게 될

것이다. 따라서 고속도로망과 정보통신망을 효과적으로 이용하여 도시간 긴밀한 상호작용을 유발함으로써, 과거의 계층적·종속적 도시간 관계에서 상호 협력을 바탕으로 하는 네트워크 도시체계로의 전환을 촉진하도록 한다.

당진-대전 고속도로 개통과 더불어 도청이전신도시가 건설되면 이를 중심으로 연합도시권을 이루고, 나아가서 대전, 천안 등 기존의 거점도시 및 행정중심복합도시와 다수의 소도시들이 유기적으로 연계되도록 한다.

#### **(4) 다양성과 개성을 지닌 신지방문화 창조의 축**

과거에는 충청의 지방문화를 대표하는 금강문화권(백제문화·기호유교문화)과 내포문화권이 차령산맥을 경계로 하여 연계와 교류가 활발하지 못하였다.

그러나 당진-대전 고속도로가 백제문화자산과 내포문화자산의 집적지를 가로지르고, 서천-공주 고속도로는 백제문화자산 집적지들을 연결하면서 당진-대전 고속도로에 접속하고 있어, 문화적 교류·연계의 중요한 통로가 되고 있다.

따라서 당진-대전, 서천-공주 고속도로를 축으로 금강문화권(백제문화·기호유교문화)과 내포문화권간의 교류와 융합을 통해 다양성과 개성을 지닌 새로운 충청문화의 형성기반을 마련하고, 나아가서 충북의 중원문화와도 교류·융합을 도모한다.

#### **(5) 도농교류 활성화와 농촌경제 다각화, 농촌주민의 삶의 질 향상 통로**

도시와 농촌간 향상된 접근성의 이점을 살려서 농어촌지역의 기능적 도시화를 통해 도시와 농촌이 공존하는 도농복합생활공간이 확산되도록 한다.

나아가서 수도권과 대전·청주·천안·군산 등의 주변 도시민들의 충남 농촌지역에서 관광·휴양·체험, 5도2촌, 2도5촌, 반정주, 정주 등의 활동이 활발해지도록 촉진하고, 이를 바탕으로 농촌경제가 다각화·활성화되도록 하는 동시에 농촌주민은 다양한 문화·예술·체육·사회·의료 서비스를 손쉽게 이용할 수 있도록 한다.

### 3) 고속도로 주변지역 개발의 접근방법

#### (1) 지역간 관련 사업의 연계·협력 강화

지역개발 시너지 효과를 극대화 하고 사업성을 제고하기 위하여 사업간·프로그램 간 유기적인 연계를 강화할 필요가 있다. 이를 위해서는 가급적 인접 시·군들이 공동으로 협력사업을 추진하거나 시설의 복합화를 통해 투자의 효율성을 제고할 수 있도록 한다(지역발전위원회 외, 2009. 10, p.26).<sup>17)</sup>

협력사업에는 관광개발, 지역축제 등 문화관광사업<sup>18)</sup>과 농산어촌산업의 공동 브랜드 개발 및 공동 마케팅 강화<sup>19)</sup>, 환경·복지 등 비선회시설의 공동 설치 및 공동이용<sup>20)</sup> 등이 있다.

시설의 복합화는 지역주민들의 생활편의 및 복지증진을 위한 서비스를 제공하는 2개 이상의 물리적 시설을 일정 공간에서 개방·연계·혼합·조합하는 것으로서, 그 대부분이 지역주민의 일상생활의 중심공간이자 방문객과의 교류공간 역할을 하는 공공행정, 보건의료, 교육, 문화, 체육, 사회복지, 여가 등의 시설이 대상이 된다(강동진 외, 2008. 6).

이러한 시설복합의 필요성은 토지의 유효이용, 도시공간 재생, 인구유도 효과 창출, 시설의 공동화, 유지관리 운영의 공동화, 건설비 절약 등을 위한 것이며, 주민에 대한 다양한 시설 이용기회 제공, 지역주민의 교류공간 제공, 지역 커뮤니티 형성 등을 위해서도 필요하다. 최근에는 도시재생, 장소마케팅, 관광개발 등과 관련된 입체복합 도시개발을 위해서도 필요한 사업이다.

이를 위해서는 다수의 개별시설의 통합과 양질의 다양한 프로그램을 제공할 수 있어야 하며, 이용자 중심의 설계 및 운영이 중요하다.

17) 정부에서는 둘 이상의 시·군이 협력사업으로 추진하거나 시설복합화를 추진하는 경우 보조율을 상향 조정하는 등 재정적인 인센티브를 부여할 계획이다.

18) 공주·부여간 백제역사문화도시 공동 추진, 백제문화제 공동 개최 등을 예로 들 수 있다.

19) 제천, 장흥, 문경 등 11개 약초 산지 시·군과 동대문구, 대구 중구 등 약령시 자치구가 한 방약초도시 협의회를 구성하여 운영하고 있다.

20) 파주시와 김포시의 소각장과 매립장을 공동 설치하였다.

## (2) 거점개발 방식 및 선택적 집중방식 적용

일반적으로 거점개발 전략이란 낙후한 지역에 위치해 있으면서도 성장잠재력이 큰 도시 또는 산업·관광 등의 집적거점을 선정하여 개발을 집중하고 그 효과를 주변으로 확산시키는 방식이다. 개발거점은 주변지역(농촌)에 대한 중심기능이 강한 곳, 개발잠재력이 많아서 투자효과가 큰 곳, 개발의지 및 역량이 강한 곳<sup>21)</sup> 등을 선정하여 개발계획 초반에 우선적으로 집중 지원하는 방식이 권장된다.

특히, 거점개발방식에 의해 복합시설을 개발할 경우 시설의 이용 및 활용도를 높이고, 투자의 효율성을 제고하며, 환경파괴를 최소화하기 위하여 핵심지역을 중심으로 점진적으로 개발하며, 도로망 등 이동성을 제고하여 그 파급효과를 극대화 할 수 있다(건설교통부, 2004, p.195).

이러한 거점개발 방식이 성공적으로 추진되기 위해서는 거점지역 내에서도 전략부문 또는 사업에 선택적으로 집중하는 것이 바람직하다.

## (3) 핵심 선도사업 추진 후, 후속·연계 개발사업을 효과적으로 유도

당진-대전 및 서천-공주 고속도로 건설과 직간접적 연계사업을 추진하되, 고속도로가 건설되지 않았더라면 발생하지 않았거나 또는 사업 효과가 크지 않았을 사업을 발굴·추진한다(건설교통부, 2004, p.196).

또한, 타 부문에 미치는 효과가 큰 사업 또는 지역개발을 촉발시킬 수 있는 사업을 중점적으로 추진한다. 특히 전후방효과가 큰 사업을 선정하여 추진한다. 추진과정은 선도사업<sup>22)</sup>→관련사업 유도·조장→연관산업·시설·사업에 긍정적인 효과 파급→새로운 수요창출→수익발생→재투자의 흐름으로 진행한다.

---

21) 이러한 곳으로는 대체로 농촌지역을 배후지로 하는 중소도시, 산업·관광의 거점 등이 해당된다.

22) 사업의 전후방효과가 크거나 파급효과가 크고 지역발전을 선도할 수 있는 사업

#### (4) 협력적 개발체제를 구축하여 개발투자 및 시설운영의 효율성을 제고

개발주체간 유기적인 협력 및 지속적인 투자가 이루어질 수 있도록 투자환경을 조성하고, 관련 주체들을 포괄하는 협력적 개발체제를 구축하는 것이 중요하다. 특히, 고속도로 개통 초기부터 관광홍보, 지역축제 등 지역문화·관광사업의 연계·협력 추진, 농산어촌간 공동 마케팅 강화, 시·군간 공동 설치 및 이용 활성화 등에 중점을 둘 필요가 있다.

지자체간 성공적인 공동발전 요인을 정리하여 보면 다음과 같다(박양호 외, 2004; 진영환, 2005).

첫째, 성공 가능성이 높은 협력사업을 선정해야 한다. 지자체간 협력사업이 모두 성공하는 것은 아니다. 사업의 원활한 추진을 위해서는 대상사업을 잘 선정하는 것이 무엇보다도 중요하다. 특히 단일사업보다는 종합계획의 성격을 갖는 사업이 공동의 관심을 유발하기에는 더욱 적합하다. 그리고 지역간의 이해관계가 지나치게 커서 양보가 곤란한 일발성 대형사업보다는 복수의 소규모 사업을 선정하여 출발하는 것이 바람직하며, 쉽게 실천할 수 있는 사업부터 시작하여 협력의 경험을 학습해 가는 것이 중요하다.

둘째, 참여주체의 인식전환과 리더십이 필요하다.

지자체간 협력사업은 참여 지자체의 필요를 바탕으로, 참여주체들이 지역간 협력을 통해 해결될 수 있는 지역과제가 무엇인지에 대한 문제의식의 공유로부터 시작해야 한다. 특히 지역내 의사결정권자들에게 흔히 발견되는 행정구역 중심의 사고방식을 탈피해야 한다.

한편, 민선자치단체장의 의향과 리더십에 너무 좌우되지 않고 실용적인 입장에서 협력사업을 추진하기 위해서는 담당 실무진이 협상을 주도할 수 있는 구조가 필요하다.

셋째, 참여 지방자치단체간의 수평적 파트너십과 명확한 역할분담이 필요하다.

협력사업에 참여하는 지자체간의 과열경쟁 요인을 배제하기 위해서는 파트너십 구축이 필요하며, 지역특성을 감안하여 명확한 역할분담 체계를 확립해야 한다. 추진방식에 있어서는 공동추진을 기본으로 하되 주관 지자체를 윤번제로 교체하여 주도권

경쟁을 예방하는 방식의 채택도 가능하다. 지자체 차원의 파트너십뿐만 아니라 지역주민, 단체 등간의 교류와 협력도 협력사업 추진에 긍정적인 효과를 가져올 수 있다.

넷째, 협력성과의 가시화 및 공유가 필요하다.

지역간 공동사업으로 얻게 되는 세외수입, 예산절감, 중복투자 방지 등 편익의 가시화는 발의 단계에서부터 지자체장은 물론 담당 실무진을 설득하는데 중요한 수단이 될 수 있다. 그리고 협력의 성과를 주민들에게 알리고 이를 실제로 느끼게 하는 것은 차후의 다른 협력사업 추진에 긍정적인 역할을 하게 될 수 있다.

다섯째, 지역간 경쟁요인의 제거와 조정기능의 강화가 필요하다.

협력사업 추진주체들의 과당경쟁은 협력사업을 교착상태에 빠뜨릴 수 있으므로 사업 발의단계에서 협약서 또는 협의회 규정을 마련하거나 공동기획단(추진단)을 설치하는 것이 바람직하다. 협력주체간 의견대립이 첨예한 경우에는 제3의 전문기관, 중앙정부 등 상급기관을 활용한 갈등조정 장치도 필요하다.

여섯째, 중앙정부의 제도적 지원이 필요하다.

중앙정부는 공동사업의 지원, 계획수립 및 집행과정에서 당사자간 기능 및 역할의 분담과 이해관계 조정에 대한 제도적 기반을 마련하는 것이 필요하다. 정부의 역할은 사업에 대한 직접적인 관여보다는 지자체간의 협력을 활성화하기 위한 법제를 정비하여 지자체간 협력에 필수적인 재정, 행정 등 지원수단을 안정적으로 확보해 주는 것이 중요하다.

마지막으로, 지역간 협력과 공동발전을 위한 제도정비가 필요하다.

먼저, 지역간 공동사업 추진조직 정비가 필요하고, 나아가서 지자체간 다양한 행정협력제도를 도입 및 활용하며, 중앙정부는 지역간 협력을 활성화하기 위한 재정을 적극적으로 지원하도록 한다.

## 2. 고속도로 주변지역 특성화 및 연계발전 구도



## 1) 고속도로 IC 구간별 주변지역의 기능 및 주요 거점

주변지역의 특성과 연계개발의 효과성·가능성을 고려하여 7개의 개발권으로 구분하고, 그 각각에 대하여 기능 부여 및 개발방향을 설정한다. 또한, 개발권의 특화발전을 선도할 수 있는 거점(hub)을 선정하고, 주변 자원 및 개발대상지와의 네트워크를 구축하도록 한다.

인접 개발권 및 여타 지역과의 광역적 연계를 도모하되, 개발권간 중복 개발을 피하기 위해 개발사업의 종류 및 사업대상지 선정 및 토지이용을 제어해야 하며, 이를 위해서는 충청남도의 조정 역할이 중요하고, 시·군 간에도 광역적 협력이 이루어져야 한다.

고속도로 IC 연접지역이나 접근성이 높은 주요 국도 주변지역을 물류·유통단지, 산업단지, 관광단지, 복합단지 등 지역 특성을 살릴 수 있는 전문 기능공간으로 개발하여 새로운 수요를 창출하면서 개발압력을 흡수하는 특화공간으로 육성한다.

당진-대전 고속도로에 있어서, 면천 IC와 고덕 IC 주변지역은 그 북부지역에 산업집적지를 확보하고, 이들과 각종 도시·집적지들이 유기적 연계를 도모하도록 한다.

예산 IC 주변지역은 가야산, 수덕산 일대의 역사·문화자원 및 덕산온천휴양도시 개발을 도모하고, 도청이전신도시의 배후 유통·물류거점을 확보하도록 한다.

신양 IC·유구 IC·마곡사 IC 주변지역은 저산성 구릉지대의 특성을 살려서 생태체험형 도농교류지대로 특화하도록 한다.

공주 IC·동공주 IC·서공주 IC 주변지역은 공주백제역사문화도시 재생사업을 추진하는 한편, 행정중심복합도시와의 유기적 연계를 도모하고, 대도시 근교지역으로서의 장점을 살려 대덕연구개발특구 연계형 기술·산업 및 물류·유통기능에 특화하도록 한다.

서천-공주 고속도로의 청양 IC 주변지역은 금강변 도농교류 활성화거점과 지천변 생태그린 네트워크를 조성하고, 예당·유구·마곡사 IC와 연계성을 제고하도록 한다.

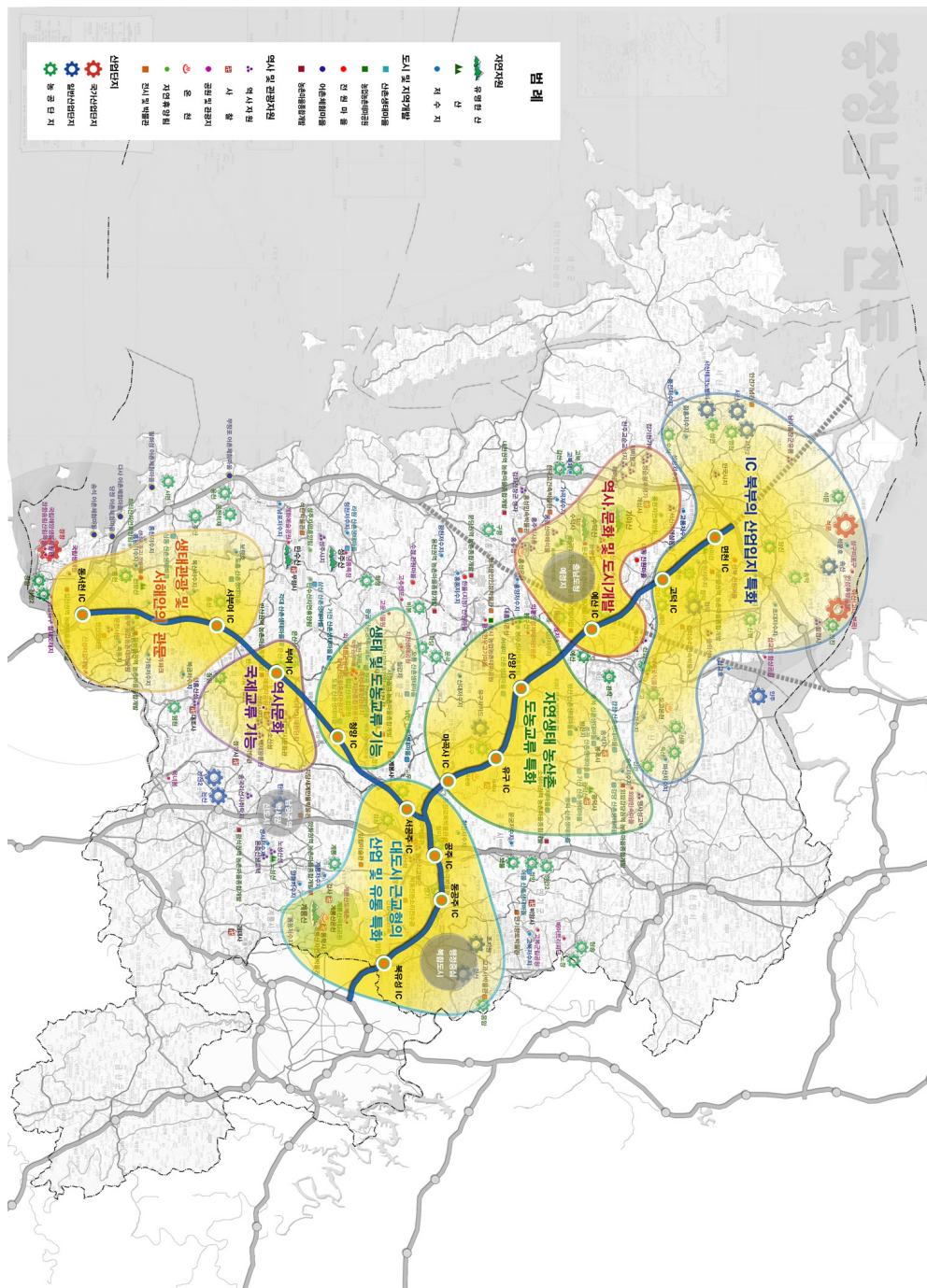
부여 IC 주변지역은 부여백제역사문화도시 재생사업을 추진하는 한편, 공주·익산과 역사문화도시 네트워크를 구축하고, 국제교류기능을 도입하며, 호남고속철도 남공주역을 중심으로 다양한 관광교통 서비스 네트워크에 의해 연계되도록 함으로써 수도권을

비롯한 전국을 대상으로 관광객을 효과적으로 확보할 수 있도록 한다.

서부여 IC·동서천 IC 주변지역은 생태연구·관광 및 서해안의 관문 기능을 강화하고, 연계도로망 정비를 통해 보령지역 관광객을 효과적으로 유인할 수 있도록 한다.

<표 4-1> 고속도로 IC 구간별 개발방향과 주요 거점

고속도로	IC	개발방향	거점
당진-대전 고속도로	면천IC 고덕IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IC 북부 산업집적지 확대 및 각종 집적지와 유기적 연계</li> <li>• 당진-대전 고속도로의 서산 대산 연장</li> </ul>	합덕
	예산 IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 역사·문화자원 및 온천휴양도시개발(예산IC 서측)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도청이전신도시, 덕산도립공원, 수덕산과 연계</li> </ul> </li> <li>• 도청이전신도시의 배후 유통·물류거점 확보               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 쇼핑, 레저, 문화, 물류지원 기능을 복합</li> </ul> </li> </ul>	도청이전신 도시
	신양 IC, 유구 IC, 마곡사 IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생태체험형 도농교류지대로 특화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고속도로 북부는 생태산촌으로 특성화</li> <li>- 고속도로 남부는 농촌복합산업화</li> </ul> </li> <li>• 신품 Smart IC 조성</li> </ul>	예당저수지, 광덕산, 유구
	공주 IC, 동공주 IC, 서공주 IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 백제역사문화도시 재생 및 행정중심복합도시 연계</li> <li>• 대도시근교형의 산업 및 유통 특화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대도시 근교형의 배후유통단지</li> <li>- 대도시 근교형의 역사·문화 관광산업 활성화</li> </ul> </li> <li>• 남공주역세권신도시와 연계               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수도권, 호남권 관광객 유호 확보, 산업지원 기능</li> </ul> </li> </ul>	공주 동부
서천-공주 고속도로	청양 IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생태 및 도농교류 기능 활성화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 금강변 도농교류 활성화 거점 조성</li> <li>- 지천변 생태 그린 네트워크 조성</li> </ul> </li> <li>• 예당, 유구, 마곡사 IC와 연계성 제고</li> <li>• 청양 Smart IC 조성</li> <li>• 남공주역세권과 연계: 수도권, 호남권 관광객 유호 확보</li> </ul>	왕진
	부여 IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 백제역사문화도시 재생 및 공주·익산 연계</li> <li>• 국제교류기능 도입               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 부여읍-백제역사재현단지-반산저수지간 삼각벨트 구축</li> <li>- 금강살리기 사업과 연계한 국제컨벤션기능 도입</li> </ul> </li> <li>• 남공주역세권과 연계: 수도권, 호남권 관광객 유호 확보</li> </ul>	부여읍, 백제역사재 현단지, 반산저수지
	서부여 IC, 동서천 IC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생태연구·관광 및 서해안의 관문 기능 강화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 금강변과 연계한 생태관광지 거점 조성</li> </ul> </li> <li>• 봉선저수지 일원 Smart IC 신설</li> <li>• 대천 등 보령지역 관광객 유입 유도               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 연계도로망 정비</li> </ul> </li> </ul>	봉선저수지, 보령호, 금강하구둑



[그림 4-1] 고속도로 IC 구간별 권역기능 구분 및 거점 설정

## 2) 개발사업 · 개발권간 순환형 네트워크 체계 구축 및 개발

순환형 네트워크 체계는 일정 지역내 부존자원과 지역개발사업을 유기적으로 배치하고, 사업들간의 네트워크화를 통해 지역개발 공간과 사업들을 네트워크화 함으로써 시너지 효과를 극대화하고, 나아가 클러스터를 형성하여 지역혁신을 촉발토록 하기 위한 것이다. 다시 말해서, 국가, 자치단체, 민간이 추진하는 사업들이 일정한 공간에서 상호 유기적으로 연결된 네트워크를 구축하여 사업성을 상호 보완하는 동시에 시너지 효과를 극대화 하고, 나아가 클러스터를 촉발토록 하는 개발방식이다(건설교통부, 2004, p.197).

이와 같이 순환형 네트워크 체계를 구축하여 개발하는 이유는 개발 잠재력이 큰 지역자원이 적거나 산재되어 있는 지역, 지역개발에 필요한 인적 · 물적 기반이 충분하지 못한 지역 등과 같이 개발에 필요한 동인이나 계기가 부족하고, 불충분한 수요 또는 시장 협소로 지역개발을 효율적으로 도모하기 어려운 지역들에 대해서 활용 가능한 여러 자원들을 상호 연계 · 보완하여 개발함으로써 사업성을 증대시켜 지역개발의 효과 · 효율성을 높이고자 하는 것이다(건설교통부, 2004, p.198).

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역에서는 도로망을 중심으로 자원과 자원간, 고속도로 IC와 개발거점간, 개발거점과 개발거점간 네트워크를 형성함으로써 지역자원 활용의 효율성과 클러스터 형성이 효과적으로 추진될 수 있도록 하였다.

고속도로 IC와 주변지역 거점(hub)간 연계도로는 합덕-지방도 622 - 수덕사 IC-가야산-덕산 온천지구, 예산IC-국도45-수덕산, 예산IC-국도 21-홍성, 유구IC-국도39-마곡사-광덕산, 마곡사IC-지방도629-지방도604-광덕산, 청양IC-지방도645-지천-칠갑산, 부여IC-국도29-국도40-부여읍, 서부여IC-국도40-국도4-보령호, 동서천IC-국도29-국지도68-금강 등 9개 노선을 고려해 볼 수 있다.

Smart IC<sup>23)</sup>와 주변지역 거점(hub) 연계도로는 신평 Smart IC-지방도 629-마곡사, 청

---

23) Smart IC는 물류 · 유통 · 산업기능을 보유하는 한편, 고속도로와 일반도로간의 연계가 이루어

양 Smart IC-신설도로-천내-왕진-금강변, 봉선 Smart IC-봉선저수지-지방도 613호선-신성리갈대밭 등의 3개 노선을 고려해볼 수 있다.

주변지역에 있어서 거점(hub)과 거점(hub)간 연계도로는 유구 IC-국도 39호선-천장호-청양 IC-지천, 서부여IC-국도 40호선-지방도 606호선-칠갑산도립공원-지방도 645호선-청양 IC 등 2개 노선을 고려해 볼 수 있다.

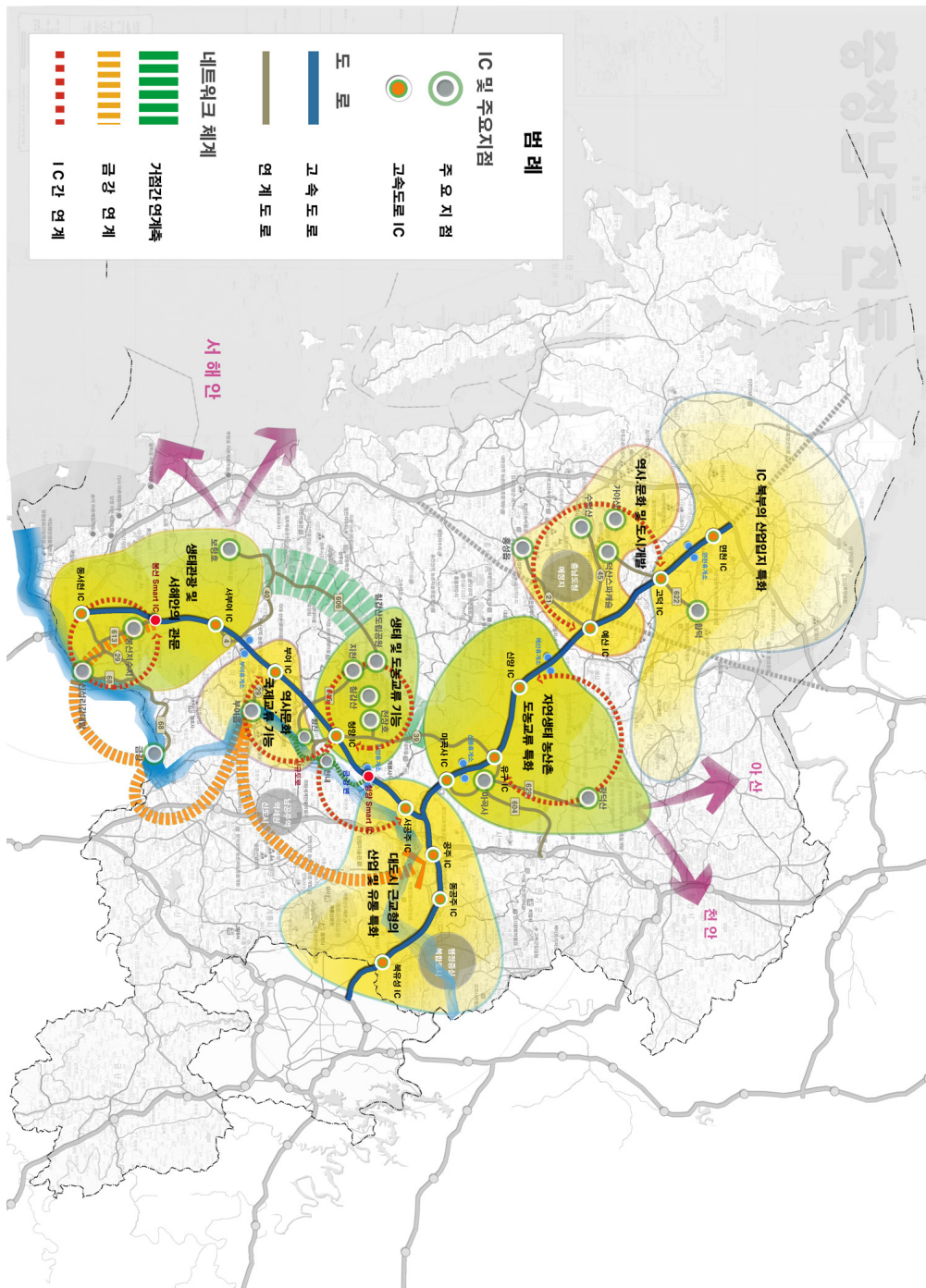
<표 4-2> 순환형 네트워크 지역개발체계 구성(안)

구 분	주요 노선
IC와 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 함덕-지방도622-수덕사IC-가야산-덕산 스파캐슬</li> <li>• 예산IC-국도45-수덕산</li> <li>• 예산IC-국도21-홍성</li> <li>• 유구IC-국도 39-광덕산</li> <li>• 마곡사IC-지방도629-지방도604-마곡사-광덕산</li> <li>• 청양IC-지방도645-지천-칠갑산</li> <li>• 부여IC-국도29-국도40-부여읍</li> <li>• 서부여IC-국도40-국도4-보령호</li> <li>• 동서천IC-국도29-국지도68-금강</li> </ul>
Smart IC와 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 신평 Smart IC-지방도629-마곡사</li> <li>• 청양 Smart IC-신설도로-천내-왕진-금강변</li> <li>• 봉선 Smart IC-봉선저수지-지방도613-신성리갈대밭</li> </ul>
주변지역 거점과 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유구IC-국도39-천장호-청양IC-지천</li> <li>• 서부여IC-국도40-지방도606-칠갑산도립공원-지방도645-청양IC</li> </ul>

이상과 같은 연계 네트워크를 구성하는 주요 간선도로의 성격에 따라 테마가로회<sup>24)</sup> 하거나 자전거도로로 개설을 병행 추진하여 지역관광 활성화를 도모하는 것이 바람직하다.

고속도로와 연계하여 문화·관광자원 등 지역자원 활용의 고도화를 지원하는 산업·관광도로망체계의 구축이 필요하다. 이를 위해서는, 먼저 고속도로 IC로부터 주요 관광지를 연결하는 도로망의 정비가 필요하고, 이러한 도로망과 연결하여 관광수요와 관광자원간의 보완성·연계성을 고려한 다양한 관광루트 개발이 필요하다. 이와 함께 관광기반시설 및 관련 소프트웨어 인프라의 공유를 위한 지역간 협력이 이루어져야 할 것이다.

어지는 IC를 의미한다. 여기서 소개하는 Smart IC는 현재 개설되지 않은 상태이다.  
24) 후술하는 “테마가 있는 관광도로 개발”을 참조하기 바람.



[그림 4-2] 고속도로 주변지역의 순환형 네트워크 체계 구축

### 3) 고속도로 주변지역 개발과 다른 계획에 의한 전략사업의 연계

고속도로 주변지역을 효과적으로 개발하기 위해서는 기존 지역개발정책·사업과 새로운 사업들을 유기적으로 연계시켜 종합적·체계적으로 추진하여야 한다.

#### (1) 금강살리기 사업과의 연계

서천-공주 및 대전-당진 고속도로의 공주-대전 구간을 loop 형으로 접속하면서 금강살리기 대상사업 중심지(공주시, 왕진, 부여읍, 강경읍, 서천 하구둑 등)를 연결하는 연계교통 네트워크(blue-green network)를 구축하여 고속도로 주변의 역사·문화·생태·도농교류자원과 금강의 역사·문화·금강생태·도농교류자원을 유기적으로 연계토록 한다.

연계교통 네트워크는 고속도로로부터 도시 및 주요 연계사업지구 주변을 통과하는 도로(자동차도로 및 자전거도로)-금강변 자전거도로(248km)-뱃길(공주-부여간 67km) 등이 유기적으로 연계되도록 함으로써 육상교통과 수상교통간의 연결성 및 치환성을 높여 다양한 형태의 관광교통이 원활하고 연속적으로 흐를 수 있도록 한다.

고속도로 주변지역 개발사업은 금강살리기에 포함되는 복합공간 창조사업(강을 활용한 여가공간 조성, 수변 접근성 개선, 수변중심 도시재생, 둔치활용 다양화, 아름다운 수변공간 창출, 지천살리기 등),<sup>25)</sup> 문화가 흐르는 4대강 살리기(리버투어리즘, 특화 문화관광 거점 조성, 자전거문화 활성화 및 레포츠단지 조성, 강변 역사문화자원 복원·정비, 새로운 문화관광콘텐츠 확충, 문화와 예술·콘텐츠가 어우러지는 강문화 연출),<sup>26)</sup> 금수강촌 만들기(저수지·양배수장·농업용수로의 휴양자원화 및 친환경 개발, 생활환경 개선, 농어촌 복합산업화, 새로운 농업모델 도입, 강 상류유역 산림정비 등)<sup>27)</sup>의 하위 사업들과 함께 고려하여 선정·추진되어야 하고, 가급적 상호 연계되어 시너지효과를 극대화 할 수 있도록 한다.

25) 국토해양부가 주관하는 사업이다.

26) 문화체육관광부가 주관하는 사업이다.

27) 농식품부가 주관하는 사업이다.

<표 4-3> 금강살리기 사업의 구성

단위: 억원

지구별	위 치	사 업 량					사 업 비
		하천 정비	보 설치	생태하 천조성	제방 보강	자전거 도로	계
합 계		110.4	3개소	107.2	29.2	192.0	17,130
행복도시 구 간	연기,금남,송원~연기,동면,합강 (L=13.0km)	12.04	1	17.00	17.99	30.00	2,045
청남지구 (6공구)	부여,부여,구교~공주,이인,운암 (L=17.33km)	17.33	1	17.51		38.48	2,960
공주지구 (7공구)	공주,이인,운암~공주,반포,원봉 (L=26.3km)	26.30	1	5.79		46.20	1,711
서천지구 (1공구)	서천,마서,도삼~부여,세도,간대 (L=30.0km)	29.57		9.10	5.33	29.01	1,045
부여지구 (5공구)	부여,부여,현북~부여,부여,구교 (L=9.08km)	9.08		17.80	5.89	19.89	2,114
강경지구 (3공구)	부여,세도,간대~논산,성동,우곤 (L=8.65km)	8.65		15.86		18.70	1,924
장암지구 (4공구)	논산,성동,우곤~부여,부여,현북 (L=7.43km)	7.43		8.80		9.80	812
대청지구 (8공구)	충북,옥천,동이~금산,부리,수통 (L=70.0km)			10.62			304
미호지구 (9공구)	연기,동면,문주~연기,동면,예양 (L=4.78km)			4.78			171
농업용 저수지	11지구	저수지 증고					2,689
수질대책	금강본류	비점 오염원 처리 등					700
기타사업	설계 및 부대비						655

자료: 충청남도 건설교통국, 2009. 10, 『금강살리기』 사업추진계획.

## (2) 충청남도 균형발전사업과의 연계

충청남도는 도내 지역간 균형발전을 위하여 「충청남도 균형발전 개발계획(2008~2012)」을 수립하여 추진 중에 있다. 도내 8개의 개발대상지역 중에서 공주시, 부여군, 서천군, 청양군 등 서천-공주 고속도로 주변지역에 위치한 4개의 시·군이 포함되어 있다.

충청남도 균형발전 개발계획은 문화·관광 분야, 기반시설 확충분야, 지역특화 분야,



생산·유통 분야로 구성되며, 분야별 사업 중에는 선도성·거점성을 갖는 사업들을 다수 포함하고 있어서 향후 고속도로 주변지역 개발사업 선정시 사업간 연계성을 충실히 고려할 필요가 있다.

충청남도 균형발전 개발계획의 주요 사업에는 공주시의 공주문화관광지 조성사업, 부여군의 서동공원 관광공원화, 백제호 관광단지 조성, 백제사비공원 조성, 백제호-백제역 사재현단지 연결도로 개설 등의 사업, 서천군의 장항선 폐선활용 관광진흥사업, 장항선 폐선부지 매입 및 선로변 경관조성, 장항 도선장 해상기반시설 확충, 장항수산물 처리장 설치, 서면 수산물 위판장 건립, 장항 수산물 산지가공시설 지원 등의 사업, 청양군의 청양 재래시장 활성화, 지천종합관광지 조성, 지천 생태녹색개발, 칠갑산 도립온천 관광지 조성, 칠갑산 자연휴양림 보완, 운곡농공단지 조성, 까치내 휴양관광지 조성사업, 특산 원예작물 공동육묘장 설치, 구기자 가공산업 육성 등이 있다(충청남도, 2009).

그러나 대부분의 사업이 개별적인 완결성 위주로 되어 있어 상호 연계에 의한 시너지 효과를 기대하기 어렵기 때문에, 제2차 충청남도 균형발전 개발계획에서는 네트워크형 개발전략의 적용을 중시하는 한편, 최대한 고속도로 효과를 살려야 할 것이다.

### (3) 시·군별 기초생활권 발전계획에 의한 전략사업과의 연계

2010년부터 지자체가 기초생활권 발전계획에 따라 직접 예산사업을 자율적으로 설계할 수 있도록 정부지원을 포괄지원방식으로 전면 개편하였다. 이에 따라 시·군은 기초생활권 개발의 계획적·체계적 투자를 유도하기 위해 자율적 의사와 구상으로 계획을 수립할 수 있게 되었고, 산업·문화·교육·정주인프라·복지 등 기초생활권을 구성하는 모든 분야를 계획내용으로 포함할 수 있도록 하였다.

지방도시와 농어촌 등 대부분의 기초생활권은 자립적 발전을 위한 인적, 물적 역량이 취약하기 때문에 인접 지역과의 연계·협력을 통해 발전역량을 강화할 필요가 있다. 또한 환경시설, 공공시설 등의 지역간 공동 설치·이용을 활성화함으로써 규모의

경제를 확보하고 한정된 재원의 투자 효율성을 높여야 할 필요가 있다.

따라서 정부는 둘 이상의 시·군 생활권이 밀접하게 연계된 경우에는 가급적 기초생활권계획을 공동으로 수립하여 시너지효과를 제고할 것을 권장하고 있다. 구체적으로 각 부문별 삶의 질 개선을 위한 중점 추진과제는 가급적 인접 시·군과 공동으로 협력사업을 추진하거나 시설 복합화를 통해 투자의 효율성을 제고하도록 하고, 정부는 둘 이상의 시·군이 협력사업으로 추진하거나 시설복합화를 추진하는 경우 보조율을 상향 조정하는 등 재정적 인센티브를 부여할 계획이다(지역발전위원회, 2009).

고속도로 주변지역에 있어서 지역간 협력사업 추진이 가능한 분야는 다음과 같다.

문화관광 분야는 지역축제 등 지역 문화관광 사업의 연계·협력 추진 및 활성화가 가능하다.<sup>28)</sup> 고속도로 주변지역에서는 공주·부여간 백제역사문화도시 조성사업의 공동 추진과 백제문화제 공동 개최가 여기에 해당한다. 농산어촌 산업 분야에서는 농산어촌간 공동 브랜드개발 및 공동 마케팅 강화가 협력사업 추진 대상이 될 수 있다.<sup>29)</sup> 환경 및 복지 등 비선회시설 분야에서는 시·군간 협력을 통해 공동시설 설치와 함께 시설의 공동이용 등 추진 등이 협력사업 추진 대상이 될 수 있다.<sup>30)</sup>

이상과 같이 정부가 권장하는 기초생활권 발전계획 수립의 방법은 본 연구에서 제안하고 있는 고속도로 주변지역 개발 접근방법의 일부로서, 가급적 거점 형성과 연계 등의 방법에 의해 다양한 협력사업을 발굴하여 주변지역의 광범위한 공동발전을 도모하고 인센티브를 확보하여야 할 것이다.

---

28) 지리산권 7개 시·군이 조합을 설립('08)하여 연계 관광상품 개발·통합 축제 등 지리산권 공동연계사업을 추진하고 있다.

29) 2008년에 제천, 장흥, 산청, 문경 등 11개 약초 산지 시·군과 동대문구, 대구 중구 등 약령시 자치구가 '한방약초도시 협의회'를 구성하여 공동으로 사업을 추진하고 있다.

30) ① 파주시와 김포시는 소각장과 매립장을 공동 설치하였고, ② 구로구와 광명시에는 생활쓰레기 및 생활하수를 상호 교환처리하고 있다. ③ 경기도 이천시 광역소각장 건설시, 주민지원기금(130억원) 및 도로 확·포장 공사를 우선 추진하였다(4개 사업, 총 60.0억원).

### 3. 부문별 발전전략과 추진과제

#### 1) 네트워크 도시체계의 구축과 도시·농촌재생 추진

##### (1) 네트워크 도시체계 구축 및 광역·연합도시권 형성

###### ① 네트워크 도시체계 구축

대전·충남지역의 도시체계는 대전광역시와 광역거점도시로서 제1계층 중심지에 위치하고 있고, 천안시가 아산시와 연담도시권을 이루면서 예산, 홍성 등을 배후지로 하는 제2계층 중심지의 위치에서 광역도시권을 형성·확대해 가고 있으나, 여타 시·군 중심지는 이 두 도시에 비해 매우 저조한 중심기능을 보유하여 시·군 중심지 기능을 충실히 수행하지 못하고 있는 상태로서, 중심기능이 지나치게 상향 편중된 계층구조를 이루고 있다(김정연, 1999). 더구나 충남도내 동서지역간 교통연계가 원활하지 못하여 충남 내륙과 서남부지역의 발전이 지체되었다.

그러나 소도시들만이 정립 상태에 있었던 충남 서북부지역에 도청이전신도시, 태안기업도시가 건설되고 있어, 이들 도시들이 대전·천안 등의 대도시와 수도권의 집심력(集心力)에 대응해 길항작용(counter magnet)을 수행할 수 있는 여건이 조성되고 있다.

여기에서 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 개통되어 기존의 교통소외지역을 연결하여 도시간 시간거리를 비약적으로 단축시키고, 특히 모든 도시들이 30분 이내에 인접 도시에 도달할 수 있게 되어 네트워크 도시체계<sup>31)</sup>의 기본조건인 도시간 상호 연

---

31) 네트워크 도시체계(Network Urban System)는 도시네트워크가 전문화된 중심지들 사이의 수평적인 비계층관계로 형성되고, 네트워크를 맺고 있는 도시들 사이에 전문화·보완관계·공간분업 또는 시너지·협력·혁신에 입각한 외부경제가 발생하며, 대도시 주변의 소도시들에게 새로운 경쟁력을 부여하며, 세계화시대에서의 도시의 입지 이점은 장소들간의 관계가 아닌 네트워크의 관계에 따라 달라지기 때문에 결절성이 중요하며, 개방적 역동성과 상호의존성 및 중소도시의 발전이 증대하는 등의 특징을 지니고 있다.

계·보완·공유·협력의 가능성과 접근의 용이성을 높여주고 있다.

따라서 충청남도는 먼저, 새롭게 개통된 고속도로에 의한 접근성 개선효과와 도청이전 신도시, 태안기업도시를 연계하여 충남 서북부지역에 소도시연합 광역도시권을 형성하는 한편, 대전광역시를 중심으로 행정중심복합도시, 공주시 등의 주변도시와 협력적 광역도시권을 이루어 충청광역경제권의 발전을 선도하도록 할 필요가 있다.

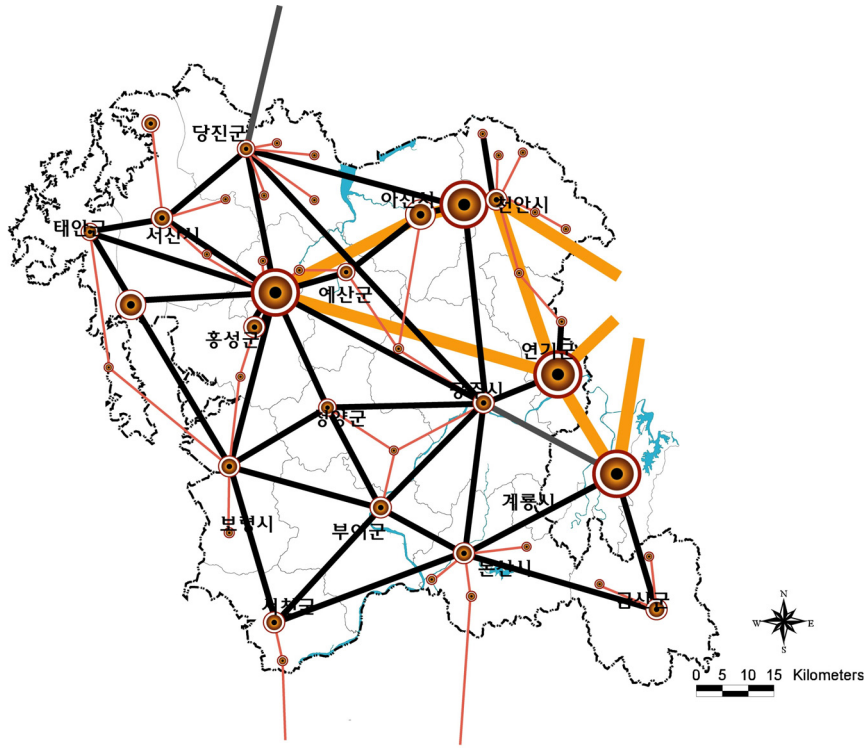
행정중심복합도시, 도청이전신도시, 기업도시 등 신성장거점도시의 개발효과를 극대화하여 지역발전의 혁신거점으로 형성하고, 이들 도시와 고속도로 주변지역간 역할분담을 통해 지역간 기능을 보완하고 간선교통망 정비를 통해 지역발전 네트워크를 구축하여 지역발전의 시너지효과를 창출하도록 한다.

나아가서 충청권 전역의 지역발전을 선도할 중핵도시, 신성장거점도시, 기존 중소도시 간 창조적이고 협력적인 네트워크 관계 구축을 통한 경쟁력 있는 지역도시체계(city-region) 형성을 유도해야 한다. 다시 말해서, 충청권 또는 광역시도 단위의 중핵도시 는 광역 및 지역생활권의 중심적 기능을 수행하도록 육성하고, 인접한 중소도시·소도읍 은 지역의 특성에 따라 공간적·기능적으로 특화하여 충남 전체를 유기적인 네트워크 도시체계로 형성해가도록 하는 것이다. 이와 함께, 중소도시와 주변 농어촌지역간의 연계를 강화하고, 농어촌지역 기초생활중심지의 서비스기능을 강화토록 한다.

이러한 네트워크 도시체계의 구축은 다양한 분야를 체계적으로 연계하여 단계적, 지속적, 종합적으로 추진되어야 한다.

---

네트워크이론에 의하면, 대도시는 일반적으로 고차원적인 기능수행에 필요한 시장규모와 인적자원을 공급할 수 있는 성장의 주체로 인식되어 왔으나 높은 에너지 사용량, 환경오염, 교통혼잡과 같은 집적의 불경제를 나타내고 있으므로 중규모의 도시들이 미래의 성장을 수용할 수 있는 새로운 주체로 부각될 수 있다는 것이다. 중규모도시는 대도시에 비해 환경적 악영향이 낮고, 이동성이 높으며, 주민들에게 강한 소속감을 제공할 수 있다는 장점을 가지고 있으나 현실적으로 고차원의 기능을 수용하기에는 한계를 가지고 있다. 고차원의 기능은 제공되는 서비스에 대한 수요뿐만 아니라 필요한 인적자원의 공급측면에서 일정규모이상의 시장을 필요로 하며 강한 중심성과 세계통신네트워크와의 편리한 접근성을 요구한다. 따라서 중규모 도시의 장점을 유지하면서 중규모도시가 가지는 규모와 중심성의 취약이라는 본질적 한계를 극복하는 방법은 도시와 주변지역 및 인접한 유사규모의 도시와 상호연결성을 강화하는 도시 네트워크를 형성하는 것이라고 주장한다.



자료: 충청남도, 2008, p.113.

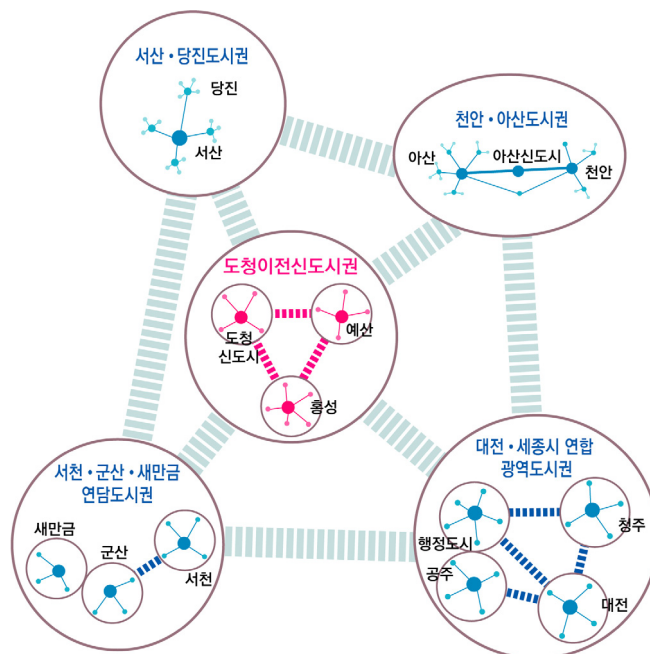
[그림 4-3] 대전·충남지역 네트워크 도시체계 구축 이미지

## ② 소도시연합 광역도시권 형성과 기존 광역도시권의 체계적 성장관리

네트워크 도시체계 구축의 첫 단계로서 충남도내의 기존 광역도시권과 연담도시권내 도시·지역간 연계와 성장관리를 강화하고, 도청이전신도시 중심의 소도시연합형 광역도시권을 형성하여 각각의 광역도시권내 도시간 연계를 강화한다. 또한 서산-당진-태안 간 연합도시권을 형성한 다음, 도청이전신도시 중심의 소도시연합형 광역도시권과 연계하고, 서천은 군산-새만금과 유기적인 네트워크를 형성하는 한편, 부여·보령과도 연계관계를 제고하도록 한다. 이와 같이 광역도시권별로 연계체계가 구축되면, 광역도시권간 연계를 강화하고, 궁극적으로 충남지역 전체적으로 네트워크 도시체계가 형성되도록 한다

천안·아산 연담도시권의 성장관리와 함께, 행정중심복합도시·대전광역시·청주시·공주시에 의해 형성되는 복합적인 광역도시권을 체계적으로 관리한다. 다시 말해서, 최근 수도권 효과 등에 따라 빠른 성장과 연담화가 이루어지고 있는 천안·아산 광역도시권은 성장 효과를 극대화하면서 난개발을 제어할 수 있도록 계획적으로 관리하고, 행정중심복합도시와 도청이전신도시의 주변지역은 난개발을 억제하면서 개발효과가 주변지역에 효과적으로 파급되도록 상호 연계를 촉진한다.

광역도시권 관리체계를 구축하기 위해서는 자치단체간 광역협력체계 구축과 함께 광역도시계획 수립 및 도시성장관리체계를 구축하고, 광역시설의 상호이용체계 및 광역조정기능을 강화한다. 나아가서 스마트 성장을 위해 무분별한 교외개발을 억제하고, 광역조정기능을 강화하며 광역적 토지이용시스템을 구축하고, 지역주민의 편리성 향상과 활발한 역내 교류, 역외 인구유출 감소 등에 대비하기 위해 후술하는 바와 같이 폐기물처리시설, 종합병원, 운동공원 등 광역시설의 상호이용 방식을 도입토록 한다.



[그림 4-4] 대전·충남지역 광역·연합도시권의 구성과 연계

도청이전신도시 건설에 따라 고차의 행정·업무, 문화·예술, 교육·의료 서비스 등의 기능이 공급될 수 있을 것이다. 특히, 당진-대전 고속도로가 충남의 동남부지역과 서북부 지역간을 1시간 내외로 연결하게 됨에 따라, 대덕연구개발특구와의 다중적인 연계구조를 형성하고, 황해경제자유구역의 국제업무·교육주거기능을 활성화하여 최근 입지한 제조업의 현지화, 토착화, 지역내 생산연계망의 확충 등을 용이하게 하여야 할 것이다.

나아가서, 기존도시의 특화·전문화와 신시가지 개발, 산업·물류·유통거점을 조성하고, 항만배후·서해안고속도로·당진-대전 고속도로의 IC 연결부(활성화거점) 개발을 단계적으로 추진토록 한다(조봉운·김정연, 2004, p.55).

도청이전신도시를 중심으로 이들 거점지역<sup>32)</sup>들을 상호 연결하는 교통망체계와 함께 통합적인 정보·통신 인프라를 구축하고, 거점간 공동이용, 종합이용, 상호이용 등 다양한 방식의 광역시설 공동 이용체계를 구축하는 한편, 도·시·군간 유기적인 협력체계를 구축하여야 할 것이다.



[그림 4-5] 주요 거점 및 집적지간 연계 네트워크 구축(예시도)

32) 도시와 각종 집적지 즉, 산업집적지(단지), 물류·유통단지, 항만 등을 포함한다.

### ③ 광역적 도시기능 공동이용 방식의 도입 · 운영

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통과 함께 접속도로망체계가 개선될 경우 인접 시·군 간의 시간거리가 대폭 단축될 것이며 생활권은 더욱 확대될 것이다. 이러한 상황에서는 다양한 자원의 복합 연계에 의한 시너지 효과를 창출할 수 있기 때문에 쓰레기처리시설, 상수공급시설, 공설운동장 등의 광역시설을 시·군마다 각각 설치하는 방식은 비효율적이다. 특히, 하드웨어에 대한 추가투자를 하지 않고도 운영방식을 소프트화 함으로써 광역적 효율화를 기할 수 있는 대상이 많다(금성근 역, 1997, pp.151-156).

‘광역적 도시기능의 공동이용 방식’은 행정구역을 조정하지 않고도 손쉽게 이러한 이점을 얻을 수 있으며, 여기에는 ① 공동이용, ② 상호이용이라는 두 가지 유형을 생각할 수 있다. 공동이용형은 폐기물처리시설(소각장), 매립장 등과 같이 하나의 시설을 복수의 도시가 공동으로 설치·이용하는 형태이며, 상호이용형은 ① 도서관 정보시스템과 같이 동일한 종류이면서 다른 기능을 지닌 도시시설을 네트워크화 하고, 개개의 시설로서는 실현할 수 없는 종합성을 발휘하도록 하는 유형과 ② 다른 종류의 도시시설을 관련 자치단체가 각각 정비하여 서로 이용하는 유형으로 나눌 수 있다.

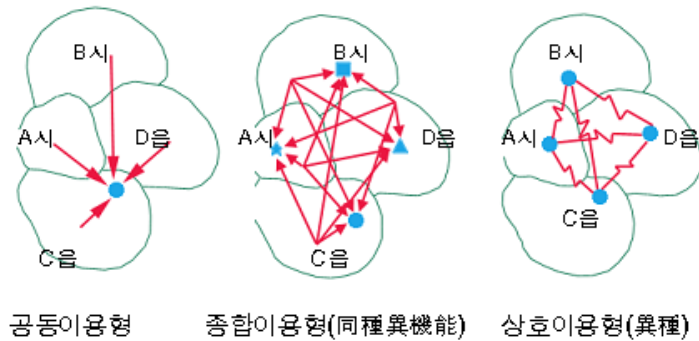
이와 같이 ‘광역적 도시기능의 상호이용 방식’을 도입할 경우 ① 지역주민의 편의성 향상과, ② 활발한 역내의 교류, ③ 역외 인구유출 감소 등의 효과를 기대할 수 있다.

아래 그림에서 보는 바와 같이 A시에 다목적홀(문화), B시에 종합병원(의료) C읍에 운동공원(스포츠) D면에 연수시설(교육)을 배치하고, 이것들을 하나의 예약시스템으로 네트워크화 함으로써 지역의 독자성을 살리면서도 네 개의 소도시가 일정 규모의 도시시설을 설치하여 서비스 할 수 있다.

모델실현을 위한 관련 시·군 차원의 광역행정 유형은 ① 시·군 합병, ② 광역도시권 설치, ③ 사무의 공동처리, ④ 개별법에 의한 규정 등의 4가지로 생각할 수 있다. 각각의 시·군이 독자성을 유지하면서 광역적 도시기능의 상호이용을 추구하기 위해서는 광역도시권의 틀을 이용하거나, 협의회, 자치단체조합의 설립 및 활용 등의 유형으로 나눌 수 있다.



복수의 자치단체가 출자한 제3섹터를 설립하여 상호이용의 대상이 되는 광역적 도시기능의 관리, 운영을 일괄적으로 위탁하는 방식도 가능할 것이다. 어떤 방식을 취하든 관련 자치단체 간 비용부담의 형태, 책임소재의 명확화(사고시 대응방법 등), 인원배치 등에 대해 충분히 합의할 필요가 있고, 또한 운영상태를 수시로 체크하기 위해서는 전문적인 협의회 등을 설립하는 것이 바람직하다.



[그림 4-6] 광역적 기능의 공동이용 유형

광역적 도시기능의 공동이용을 위해서는 인식의 전환과 공감대의 형성이 선행되어야 한다. 아직은 시·군의 광역행정에 대한 인식과 역량이 부족하므로, 2009년 하반기의 기초 생활권계획 수립과정에서부터 이러한 방식을 도입할 수 있도록 충청남도가 적극적으로 유도·조정할 필요가 있다. 초기에는 쓰레기소각시설 또는 쓰레기매립시설 등의 특정 목적의 사업에서부터 광역개발방식을 적용하는 것이 실현 가능성을 높일 수 있을 것이다. 이러한 변화를 도입하기 위해서는 충실한 기초연구와 지역간 협력 자세가 선행되어야 한다.

#### ④ 지역활성화거점 조성

고속도로 IC 연접부 또는 고속도로 접근성이 높은 자원집적지, 도시·산업적 토지이용 적지 등을 복합단지, 산업단지, 관광단지 등 지역 특성을 살릴 수 있는 테마형 단지로

개발하여 수도권 및 충청권 대도시의 수요를 흡수할 수 있도록 지역의 중심지로 육성하는 한편, 주변 농어촌 및 낙후지역 발전을 촉진하도록 한다.

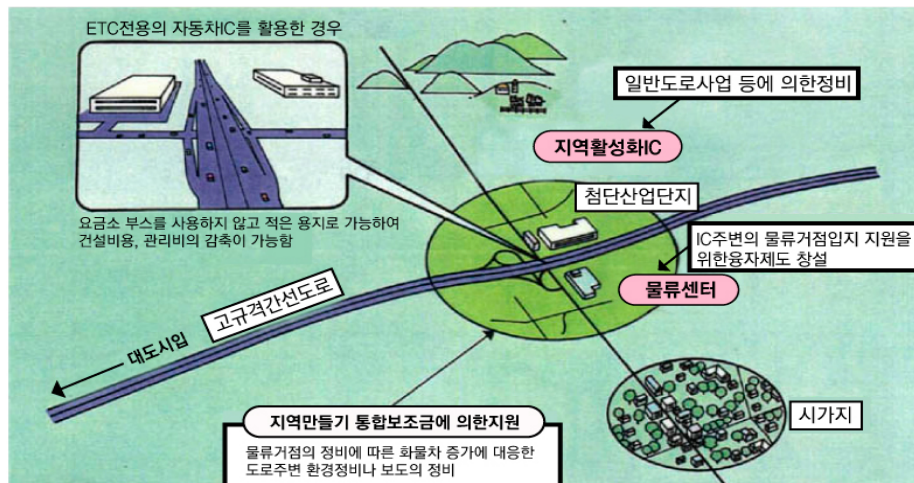
이와 같은 지역활성화거점으로는 ① 복합단지형, ② 산업단지형, ③ 관광단지형 등을 예로 들 수 있다. 복합단지형은 대도시와 인접한 지역이나, 수도권 이용인구가 많은 지역을 Outlet, Shopping Park, 물류·유통단지 등이 복합된 특화공간으로 개발하는 방식이다. 산업단지형은 제조업 및 첨단산업에 대한 수요가 많은 지역에 대해 지역특성을 반영한 전략적 산업단지로 개발하는 방식이다. 관광단지형은 고속도로 주변지역의 관광자원을 최대한 활용하면서 대전광역시권 및 수도권의 전원주택 수요와 연계하여 차별화된 관광단지로 개발하는 방식이다.

이러한 지역활성화거점 구성에 있어서 고속도로 IC 연결부가 매우 중요한 대상이 된다. 이는 고속도로 개통 후 가장 변화가 심한 곳 중의 하나가 고속도로 IC 연결부인 것으로도 알 수 있다. 고속도로 IC 연결부는 원자재나 제품수송이 유리하여 기초자재형보다는 가공조립형의 제조업체들이 선호할 뿐만 아니라 물류·유통단지, 화물터미널 등의 입지에도 적합하기 때문이다.

따라서 고속도로 IC 연결부에 지역발전을 촉진할 수 있는 적정 기능과 시설을 도입하여 지역활성화거점으로 활용할 필요성이 크다. 일본은 1998년부터 고속도로 IC, 공항, 항만, 시험·연구기관 등의 사이에 「기반기술 산업집적 활성화 촉진지역」을 배치하고, 이들을 연결하는 도로를 정비하여 특정 사업자의 사업추진에 필요한 공장용지, 업무용지 등의 정비를 지원하는 「신산업 창출기반 형성사업」을 중점적으로 추진하고 있다(<http://www.mlit.go.jp/road/>).

무엇보다도 고속도로 IC 연결부의 난개발 및 토지투기에 의한 지가상승 억제를 위한 감시 및 적절한 토지이용 규제가 필요하고, 고속도로 IC 연결부를 계획적으로 개발하여 지역발전에 이바지하는 적정기능·시설을 도입하며, 환경친화적이고 합리적인 토지이용으로 유도하여야 한다. 고속도로 IC 연결부는 접속도로망의 정비와 연계하여 개발되, 첨단산업·정보관련시설·연구개발시설·물류센터 등을 포함하는 복합단지로 개

또한, 고속도로 IC 연결부 개발을 추진하면서, 중소도시·소도읍, 산업지구, 물류단지, 공항, 항만 등과 긴밀히 연계된 기능공간의 군집을 형성하여 거점권화를 도모하는 방안도 가능할 것이다.



## (2) 도시재생사업 추진

### ① 신성장거점도시(신도시)와 주변도시의 상생발전

행정중심복합도시, 도청이전신도시, 태안기업도시 등 신성장거점도시들은 상업, 서비스업, 행정·업무, 문화·예술, 체육·복지 등 최첨단의 기능을 보유하고, 쾌적하고 살기 좋은 도시경관, 주거공간, 공원·녹지 등을 구비하게 될 것이다.

이와 같이 신성장거점도시들과 그 주변의 소도시들<sup>33)</sup>인 공주시, 연기군, 홍성군, 예산군, 태안군 등의 중심지 간에는 큰 폭의 질적인 격차가 발생할 것이기 때문에 기존 소도시는 배후지의 상품·서비스 이용인구<sup>34)</sup>와 거주인구를 신성장거점도시에 빼앗기면서 도시기능이 약화되고, 심할 경우에는 도시 전반의 쇠퇴로 이어질 수도 있다.

따라서 상대적인 침체가 예상되는 주변지역의 소도시는 지역 잠재력과 고유의 자산을 활용한 특색 있는 시책과 사업을 발굴하여 창조적인 도시재생을 추진함으로써, 신성장거점도시와 상호 보완·협력하면서 공존할 수 있도록 하여야 할 것이다.

소도시는 먼저, 재래시장과 상가환경정비를 중심으로 하는 중심시가지의 체계적 정비를 통해 상권활성화를 촉진해야 한다. 이를 위해 읍급도시들은 기존의 소도읍육성사업을 지속적으로 추진하고, 시급도시는 도시재생사업을 추진하도록 한다.

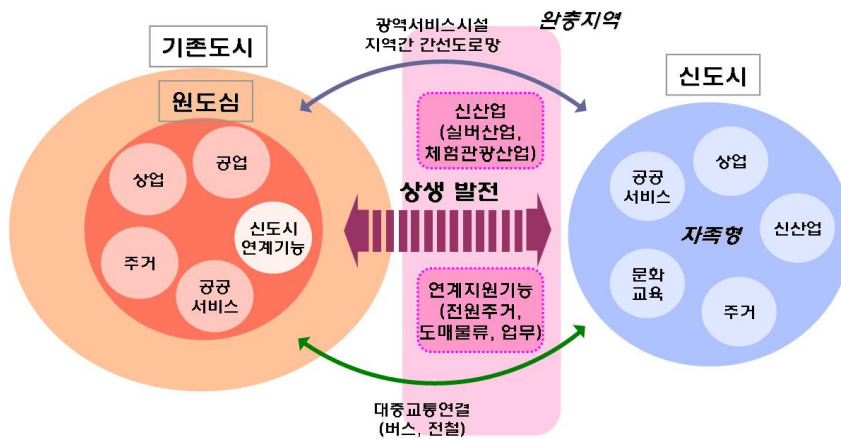
나아가서 신성장거점도시와 인근 기존 소도시간의 동반성장이 가능하도록 도시의 상생발전에 요구되는 조화된 도심경제 활성화와 관광, 문화, 교육, 교통 분야 등이 안배된 신성장거점 연계형 도시재생사업이 필요하다. 다시 말해서 신도시로 인해 위축될 수 있는 기존도시 및 기존도심의 경제활동 활성화를 위한 산업클러스터 정책 발굴이 필요하고, 도시·지역간 연계와 균형발전을 위한 새로운 대중교통체계의 구축과 광역교통망 정비가 필요하며, 문화·관광 활성화를 위한 지구별 특화 문화시설·공간 공급체계 구축과 체육레저시설·문화시설 등의 정비 및 서비스 개선이 필요하며, 도시 경쟁력 및 탐방객을 위

33) 인구 20만 이하의 시급도시와 소도읍을 포함하는 개념으로 사용한다.

34) 소도시 거주인구와 배후 농어촌지역 주민들을 포함한다.

한 공공디자인과 다양한 프로그램이 필요하다(송두범 외, 2008. 10, P.24-26).

신도시와 기존도시 간에는 지역간 간선도로 및 대중교통 접근체계를 구축하여 도시간 원활한 소통이 이루어질 수 있도록 하고, 완충지역에는 연계지원기능(전원주거, 도매물류, 업무) 및 신산업(실버산업, 체험관광산업)을 도입하여 기존도시와 신도시간의 연계를 강화하며, 경제활동 활성화를 위해 신도시에는 기존도시의 산업과 차별화되는 신성장 동력산업을 유치하고 도심의 기존 사업지원 관련 산업을 신도시와 연계할 수 있는 허브-스포크형 산업클러스터를 구축하도록 한다(송두범 외, 2008. 11, P.27).



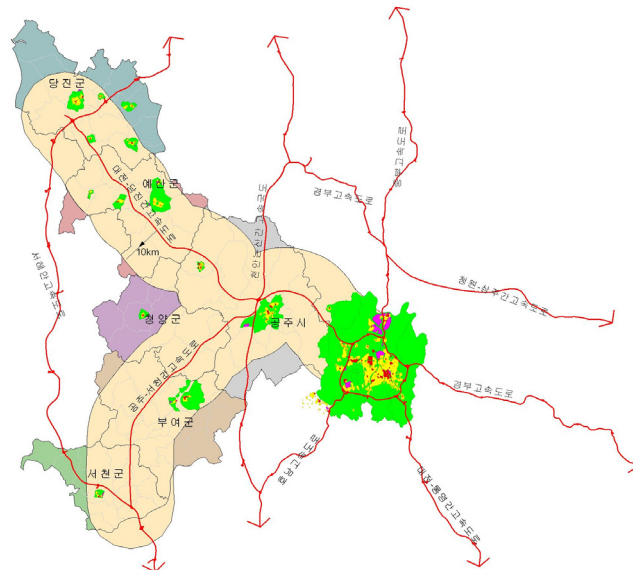
[그림 4-8] 신성장거점도시와 기존도시와의 상생발전 구조

이러한 방안의 실행을 위해, 현행 제도 하에서는 기존도심에 지역균형개발 및 지방중소기업육성에 관한법률, 지역특화발전특구법, 재래시장활성화법 등을 적용하여 신성장거점도시와 보완적으로 연계할 수 있도록 하고, 향후에는 당해도시 및 도시의 일정 범위 내에 신성장거점도시 유치 시 쇠퇴 및 정체하고 있는 기존도심에는 ‘(가칭)재생촉진지구’를 지정, 신성장거점도시를 중심으로는 ‘(가칭)지역연계발전특구’를 지정하여 기존도심 산업클러스터 형성 및 연계기반조성사업 등을 지원하는 방안을 추진하도록 해야 할 것이다(임준홍 외, 2009, p.57).

## ② 기존도시 쇠퇴 특성을 고려한 재생사업의 추진

신성장거점도시 또는 신도시의 영향을 받지 않은 고속도로 주변지역에 있어서도 지속적으로 쇠퇴하고 있는 지역의 소도시, 고속도로 개통 이후 지역간 교통이 우회통과함으로써 오히려 간선교통축으로부터 소외되고 있는 지역의 소도시, 인구유출 가능성이 큰 소도시, 지역경제 침체 가능성이 큰 소도시 등에 대해서는 그 도시의 특성·잠재력을 살리되, 고속도로 개통 효과를 결합하는 새로운 차원의 대책수립이 필요하다.

고속도로 주변지역의 소도시들의 변화 경향을 보면, 공주시, 부여군, 서천군, 청양군, 예산군 등 5개의 도시가 인구증가, 종사자증가 등 도시 수준이나 도시활성화 수준 모두 열악하여 쇠퇴현상이 가장 심각한 도시들이며, 중심시가지가 침체·쇠퇴하고 있지만 이보다 도시 전체 측면에서 더욱 쇠퇴현상이 뚜렷이 나타나는 도시로서 도시 차원의 활성화가 필요한 도시들이다. 당진군은 수도권과 인접한 지역으로서 인구성장, 종사자성장 등 도시수준과 도시활성화 수준 모두 양호한 도시들로 도시차원의 성장관리와 중심시가지 차원의 재생이 필요한 도시로 분류된다(임준홍 외, 2009).



[그림 4-9] 고속도로 주변지역의 도시 분포

구분	특성 및 해당도시	 <b>범례</b> 군집1 군집2 군집3 0 25,000 50,000 km
1군 집	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 인구성장, 종사자성장 등 도시수준과 도시 활성화 수준 모두 양호한 도시</li> <li>· 당진군</li> </ul>	
2군 집	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 인정적 인구성장, 종사자 감소, 중심시가지 쇠퇴가 뚜렷</li> <li>· 해당도시 없음</li> </ul>	
3군 집	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 인구성장, 종사자성장 등 도시수준이나 도시 활성화 수준 모두 열악</li> <li>· 해당도시: 공주시, 부여군, 서천군, 청양군, 예산군</li> </ul>	

자료: 임준홍 외, 2009, p.38.

[그림 4-10] 도시 쇠퇴 특성에 따른 유형화

제1군집에 속하는 당진군의 경우 도시 전체 측면에서는 성장하고 있지만 중심시가지는 상대적으로 침체·쇠퇴하고 있고, 생활편의시설 부족 등의 정주환경문제와 신개발지와의 격차 문제가 우려된다. 따라서 신개발지와 중심시가지 간의 격차 축소가 중요한 과제이며, 이를 위해 중심시가지 내 정주환경의 질을 높이는 한편, 수도권 효과를 극대화 하는 재생기법의 적용이 요구된다.

도시전체가 침체·쇠퇴하고, 쇠퇴현상이 가장 심각한 공주시, 부여군, 서천군, 청양군, 예산군 등의 제3군집의 도시들은 쇠퇴원인이 상당히 복잡하며, 가장 큰 요인은 일자리 부족 등 경제적 요인이므로, 우선적으로 도시 차원에서의 일자리 창출과 경제재생에 초점을 두면서 인구유출을 최대한 억제하여야 한다. 구체적으로 일자리 확보를 위해서는 산업구조 고도화재생, 중심시가지 상권 경쟁력 강화를 위한 재생사업 등의 전략이 요구된다. 특히, 최근 중앙정부 차원에서 중요한 정책으로 추진되고 있는 사회적 일자리 창출사업의 일환으로 사회적 기업 육성 등을 통해 지역복지, 지역커뮤니티 차원의 일자

리 확보도 요구된다.

그리고 이들 도시들은 대부분 인구규모가 작은 도시이므로 주변도시의 영향을 많이 받고 있기 때문에 중심도시 및 주변도시와 연계하는 것이 필요하며, 중소도시의 정체성을 강화하는 것이 우선적으로 요구된다(임준홍 외, 2009, P.44, 49). 특히, 공주, 부여, 예산 등과 역사문화 자산을 많이 보유한 도시들은 이들 지역자산을 기초로 한 도시재생 전략을 통해 도시 정체성 강화, 관광활성화, 경쟁력 확보 차원에서 접근되어야 할 것이다.

<표 4-4> 군집 유형별 도시재생 과제

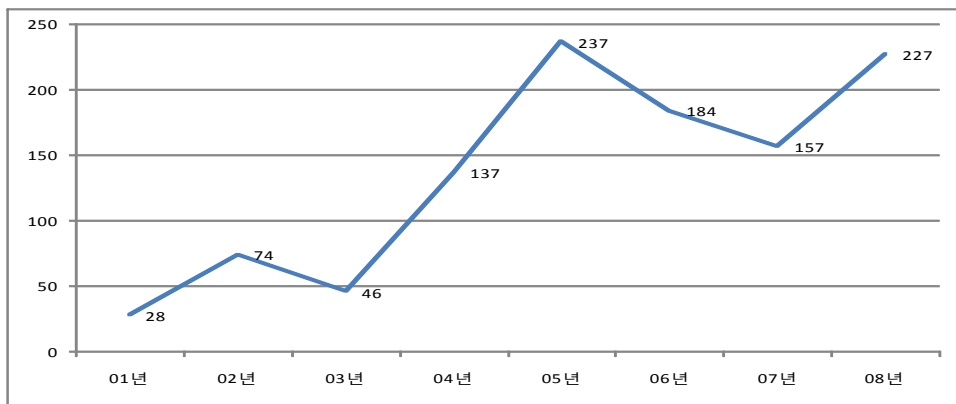
구 분	해당도시	군집특성	쇠퇴 주원인	주요 과제
제1군집	천안시, 아산시, 서산시, 계룡시, 당진군	-안정적으로 성장하고 있는 도시 -도시는 성장하고 있지만 중심시가지가 쇠퇴 -경제적 문제보다는 정주환경의 문제	- 일자리 감소 - 편의시설 부족 - 교육환경 열악 - 주변도시 영향 - 수도권 영향	-신개발지와 중심시가지 간 격차 완화(중심시가지의 특색 있는 개발) -중심시가지 정주환경의 질적인 정비 -수도권과 연계발전
제2군집	보령시, 논산시, 금산군, 연기군, 홍성군, 태안군	-저성장·침체하고 있는 도시 -중심시가지 침체·쇠퇴 현상 발생 -정주환경 악화	- 일자리 감소 - 인구유출 - 편의시설 부족 - 주변도시 영향 - 수도권 영향	-성장을 위한 신동력 발굴 필요 -인구유출 억제에 위한 중심시가지 정주환경 정비 -주변도시와 연계발전
제3군집	공주시, 부여군, 서천군, 청양군, 예산군	-쇠퇴정도가 가장 심각한 도시 -중심시가지들을 포함한 도시전체가 쇠퇴 -다양한 도시내부·외부 쇠퇴요인 작용(일자리감소와 인구유출이 가장 큰 요인)	- 일자리 감소 - 인구유출 - 교육환경 열악 - 주변도시 영향 - 수도권 영향	-도시 활성화 차원에서 접근(일자리 창출 및 경제 활성화) -인구유출 억제에 위한 중심시가지 정주환경 정비 -역사문화 등 지역자산 활용 극대화

자료: 임준홍 외, 2009, P.45.



### (3) 도농교류 활성화와 도시인구의 귀농·귀촌 촉진

농촌 정주수요는 2005년 56.1%에서 2007년 56.3%로 증가하였으며, 10년 내 농촌 정주를 위해 준비 중인 도시민은 2.5%에서 6.5%로 증가하였다(한국농촌경제연구원, 2008). 충남의 경우도 전국적인 경향과 유사하나, 2005년 이후 뚜렷한 증가 추세를 보이고 있다. 2005년에는 과거 4년 동안의 귀농세대수가 연평균 71.3세대에 불과하였으나, 최근 4년 동안은 연평균 201.3세대로 약 3배가 늘어났다.



자료: 충청남도 농업정책과, 내부자료.

[그림 4-11] 충남의 귀농인구 추이

도시민의 이주 의향과 대상지역, 연령, 이주 후 활동과 선호지역(농촌경제연구원, 2007)에 대한 조사에서는 전국의 도시민 중에서 충남지역을 선택한 비율은 9.1%였으며, 농촌 이주를 준비 중이라고 하는 사람도 30.9%(전국 25.8%)로 나타났다. 이주 대상지역은 대도시 인근이 21.1%, 중소도시 인근이 38.8%였으며, 읍·면소재지와 농어촌지역은 각각 19.0% 및 8.9%였다. 또한, 농촌 이주시 선호하는 지역 조건은 자연환경과 경관이 좋은 지역이 61.7%, 산업활동이나 사업여건이 좋은 지역 17.3%로 나타난다.

농어촌 이주 의향을 가진 사람 중에서 여가·취미형 25.5%, 농사 이외의 자영업 24.3%, 농림어업 종사형 19.2%, 전문직 종사형 17.7%, 도시직장 출퇴근형 12.6% 등으로 나타난다

(김정연 외, 2009b, pp.92-93).

당진-대전 및 서천-공주 고속도로의 개통을 비롯한 전반적인 교통의 발달은 대도시의 영향력을 강화시키기도 하지만, 다른 한편으로 지방 거점도시와 연계된 배후 농촌지역이 여가공간, 정주공간으로서의 매력을 살리는 데 기여하는 긍정적 효과도 나타낼 것이다. 다시 말해서, 고속도로 개통에 따른 접근성의 개선은 여가공간, 정주공간으로서 농촌의 매력을 증대시키는 데 기여할 것이다. 주요 도시로부터 상대적으로 원거리에 위치하여 있던 농촌관광지까지도 접근비용이 대폭 감소됨에 따라 낙후로 인한 접근성 제약이 해소되어 여가공간으로서 농촌의 위상이 강화되고, 농촌에 거주하면서 도시로 출퇴근하는 이들이 증가하고 출퇴근 거리도 보다 광역화될 것이다(박시현 외, 2006).

도농교류 형태는, 5都2村(농어촌 체재), 5村2都(농어촌 정주)로 크게 구분할 수 있다.

5都2村형은 농어촌체험관광형과 주말전원생활형(second house)으로 구분된다. 농어촌 체험관광형은 도시에 거주하면서 주말에 농어촌지역을 방문하여 농사, 전통문화 등을 체험하는 형이며, 주말전원생활형은 도시에 거주하면서 농어촌지역에 별도의 전원주택을 보유하고, 별장으로 이용하거나 주말농장으로 운영하는 형이다.

5村2都是 취업형과 노후생활형, 도시출퇴근형, 기타형으로 나뉜다. 취업형은 도시에 거주하다가 농어업 또는 2·3차 산업(산업단지 입주, 농촌관광)에 종사할 목적으로 농어촌으로 이주하는 형이다. 노후생활형은 직장 은퇴후 노후생활을 농어촌에서 전원생활을 하면서 지낼 목적으로 농어촌에 이주하는 형이다. 도시출퇴근형은 생계수단은 도시에 있으나, 낮은 집값, 전원생활 향유 등을 목적으로 농어촌에 정주하면서 도시로 출퇴근하는 형이다. 기타형은 각급 학교·대안학교 취학, 휴양·치료 등으로 농어촌 이주하는 형이다.

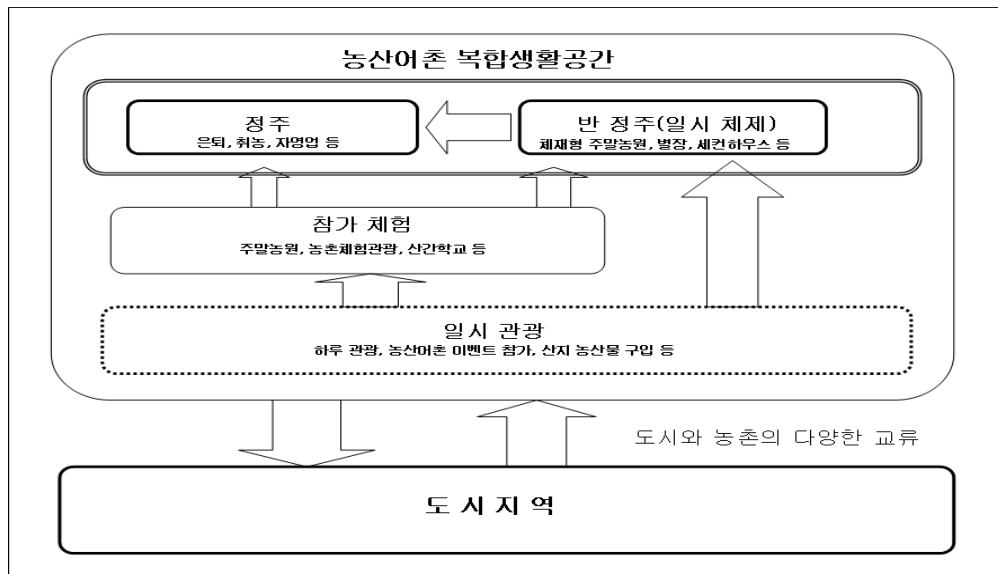
목적별·거주지역별 체류·정주 패턴은 도시로부터 멀어질수록 체제형 주말농장, 별장, 세컨드 하우스→전원주택(출퇴근형, 은퇴형)→여가형 정주(은퇴, 펜션 등)→생업형 귀농 순으로 많아지는 것으로 예측된다.

따라서 대전-당진, 서천-공주 고속도로 개통으로 대전광역시, 청주시 등으로부터 충

남지역의 대부분이 1시간권 이내이고, 수도권의 대도시로부터도 1-2시간권으로서 대부분의 농촌지역에 있어서 다양한 형태의 도농교류수요가 복합적으로 증가할 것으로 예상된다.

고속도로 개통 초기에는 5도2촌형의 정주수요가 급격하게 증가하고, 점차 2도5촌형이 증가할 것이므로, 해당 지역에서는 교류로부터 거주로 점진적으로 접근하는 것이 바람직할 것이다.

다시 말해서, 도시거주 → 농촌체험(농촌관광, 주말농원) → 반정주(체제형 주말농원, 세컨드 하우스) → 정주의 순서로 단계적으로 접근하고, 공급주도(전원마을 단지 조성 확대)보다는 수요 창출·견인 전략을 전개하는 것이 바람직할 것이다. 또한, 지역의 여건과 이주자의 특성 및 라이프스타일에 따라 다양한 시책을 유연하게 적용하는 정책 추진이 필요할 것이다. 즉, 귀농·귀촌 프로그램의 체계적·점진적인 추진과 함께 도시민과 농촌주민이 조화를 이룰 수 있는 전원마을 조성, 농촌마을 재개발, Rurban (rural+urban) Village 등 다양한 시도들이 이루어져야 할 것이다.



[그림 4-12] 농산어촌과 도시지역의 교류와 단계적 접근

## 2) 산업경쟁력 강화와 협력 네트워크 구축

### (1) 충남 서부지역의 산업발전 잠재력

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 그 동안 상대적으로 낙후지역이라 할 수 있는 충남의 중서부 지역과 중남부 지역의 교통 여건을 획기적으로 개선시킴으로써, 지역개발과 산업경제 발전에 많은 변화를 가져올 것으로 전망된다.

이들 지역의 산업 경쟁력 강화와 산업 네트워크 구축 방안을 모색하기 위해서 우선 충남 서부지역의 산업발전 잠재력을 살펴 볼 필요가 있다. 이들 지역의 산업발전 여건과 잠재력은 대외적 측면에서는 환황해권 및 동북아 경제권의 성장 잠재력과 연관되며, 대내적 측면에서는 서해안 초광역개발권 및 충청광역경제권 육성 차원에서 살펴 볼 수 있다.

#### ① 동북아 및 환황해 경제권 성장 가시화

충남 서부지역이 포함되어 있는 우리나라 서해안 지역은 중국 3대 경제권의 투자·소비 잠재력을 충족할 수 있는 환황해 및 동북아 경제권 등 세계경제의 Gate Way에 해당한다. 서해안 지역은 지경학적으로 양호한 입지적 장점을 가지고 있어 향후 중국과 일본을 잇는 글로벌 교류의 중심지 역할을 수행할 수 있을 것으로 전망된다.

환황해 경제권은 EU 전체 규모와 유사한 인구 3억 명의 거대 경제권으로 발해만(북경, 천진, 산둥, 허베이, 라이오닝성), 대만·장강지역(상해, 소주, 항주), 주강지역(광저우, 홍콩)의 중국 3대 경제권을 포함하고 있는 성장 유망지역이다.

환황해권 산업발전의 허브를 지향하고 있는 서해안지역은 인천국제공항, 새만금공항 및 인천항, 평택·당진항, 대산항, 군산항, 새만금항 등의 국제항만이 확충되고 있고, 당진-대전, 서천-공주, 당진-천안, 제2서해안 고속도로 건설에 따라 내륙과 주변지

역으로 연계개발 효과가 확대되고 있어 산업집적지로서의 기능 강화 및 글로벌 비즈니스 기반이 강화될 전망이다.

특히, 서해안지역은 인천, 경기, 아산만을 중심으로 이미 세계적인 경쟁력을 확보하고 있는 디스플레이, 반도체 등 첨단산업 중심의 혁신클러스터 확보하고 있고, 서울, 대전 등 내륙 배후지역의 R&D 역량, 자본, 고급인력과의 연계가 용이하여 우리나라 미래 성장동력의 핵심 축으로 발전 가능성이 매우 높은 지역이다. 또한 IT 및 융합기술 발달, 다양한 신재생에너지 자원을 확보하고 있어 녹색산업의 성장 거점화에도 유리한 지역이다.

## ② 서해안 초광역개발권을 연계하는 지리적·산업적 가교 담당

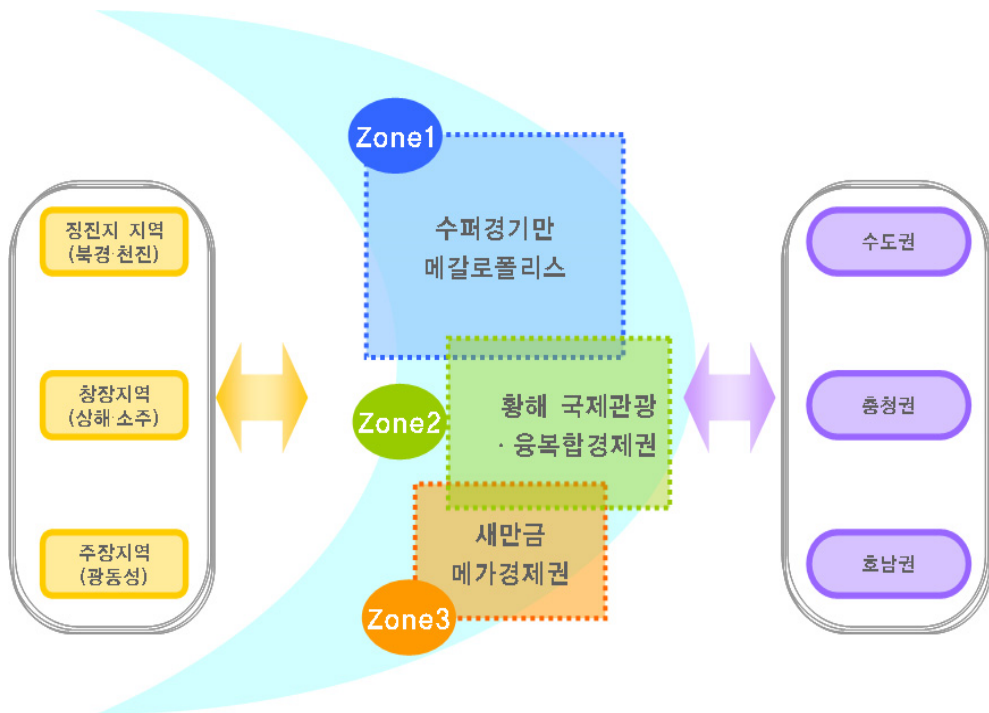
최근 MB 정부가 추진 중인 서해안 초광역 개발권은 인천에서 충남 서산에 이르는 동북아의 거점경제권으로써 수퍼경기만 메갈로폴리스(Zone 1), 태안해안국립공원, 태안 기업도시 등 국제적인 관광경제권으로써 황해 국제관광·융복합경제권(Zone 2), 새만금 경제자유구역 중심의 미래의 거점경제권 (Zone 3) 등으로 계획권역이 제안되고 있다.

충남 서부 지역은 서해안 초광역개발권에서 수퍼경기만 메갈로폴리스의 일부분인 동시에 서해안권의 국제관광·휴양의 거점으로 역할을 담당함으로써, 경기만권과 새만금권을 연계하는 융합산업지대를 육성하는 것으로 계획되어 있다.

서해안은 주력산업의 집적도가 탁월하고 신산업 성장기반이 비교적 잘 구축되어 있으며, 서울, 대전, 광주 등과 같은 국가의 주요 연구개발 거점과 근접하거나 간선교통망에 의해 잘 연결되고 있어 지식·기술 융합 시대의 신성장축으로의 육성이 용이하다. 따라서 서해안권은 녹색성장 시대에 있어서 우리나라의 성장을 이끌어 나갈 융·복합 기술벨트로 육성하기 위해 미래사회를 선도하는 녹색기술산업 벨트 구축, 주력산업의 구조고도화와 경쟁역량 강화, 글로벌 거점화를 위한 초국경적 협력체계 구축 등을 세

부 목표로 제시하고 있다.

이러한 대외적·대내적 여건 속에서 충남 서부지역은 당진-대전, 서천-공주 등 두 개의 고속도로 개통으로 인하여 양호한 산업발전 잠재력을 보다 빠르게 현실화시킬 수 있는 획기적인 계기를 마련하였다. 다시 말해서, 지금까지의 ‘천안-당진’ 충남 서북부 경제권, ‘천안-대전’ 경부축 경제권과 더불어 충남 내륙지역을 연계하는 새로운 산업발전 축이 더해져서 충남 산업발전의 황금 삼각축(golden triangle) 형성이 가능하기 때문이다. 이는 충청 광역경제권의 핵심 지역인 ‘대전-청주-천안’과의 연계 강화는 물론 수도권 및 호남권과의 연계 강화로 이어져 산업발전의 시너지 효과를 배가시킬 수 있음을 의미한다.



자료 : 인천광역시·경기도·충청남도·전라북도, 2009, 서해안권 발전종합계획(안).

[그림 4-13] 서해안 초광역개발권의 전략적 구조 : Tri Global Zone

## (2) 충남 서부지역의 산업발전 방향 및 전략

### ① 글로벌 경쟁력을 확보한 IT 산업 중심의 융·복합화를 통한 고부가가치 산업화 추진

충남 북서부지역(당진, 서산, 아산)은 황해 경제자유구역을 중심으로 이미 글로벌 경쟁력을 확보하고 있는 디스플레이, 반도체 산업 중심의 융·복합화를 통해 차세대 친환경 자동차 산업을 육성하는 것이 핵심적인 산업발전 전략으로 판단된다. 이를 위해 전후방연관성이 높은 철강, 석유화학을 기반으로 하는 신소재 산업, 첨단 기계부품 및 장비산업 육성이 필요하고, 친환경 에너지, 신재생에너지 산업의 육성도 동시에 이루어져야 할 것이다.

아산의 반도체와 디스플레이 산업의 고부가가치화를 위한 산업단지 조성 및 글로벌 R&D 센터 설립, 당진의 석유화학·철강에 기반한 첨단 신소재 및 친환경 에너지 개발, 서산·홍성·보령을 연계하는 자동차 부품산업 Cluster 구축, 군산·장항의 완성차 및 자동차 부품산업으로 특성화하여 상호 연계발전을 도모하고, 하이브리드 자동차 R&BD에 대한 지원, 대중국 전기자동차 시장개척 지원사업 등을 추진함으로써, IT 기반의 융복합 산업으로서 차세대 친환경 자동차산업 육성이 가능할 것으로 판단된다.

이러한 특화분야는 인천 경제자유구역과 황해 경제자유구역을 중심으로 동북아 및 환황해 경제권의 글로벌 허브를 담당함으로써, 국가 산업발전의 새로운 성장축을 형성하는데 기여할 것이다. 또한 내륙지역의 대전-천안-청주의 과학기술 기반의 첨단산업 육성과 더불어 충청권의 산업발전을 선도해 나가는 데 매우 중요한 역할을 할 것이다.

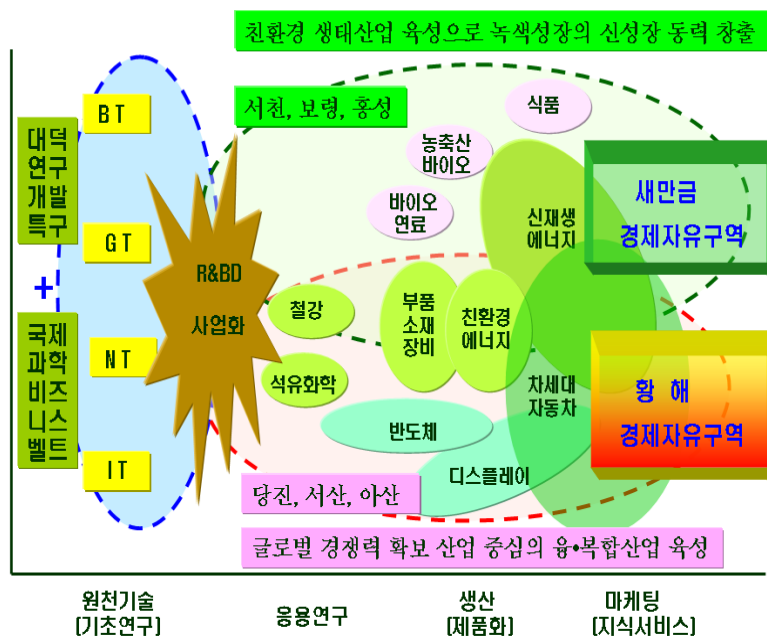
### ② 친환경 생태산업 육성으로 녹색산업의 신성장 동력 창출

충남 남서부 지역(서천, 보령, 홍성)의 산업발전을 위해서는 새만금 경제자유구역과의 융합발전을 지향하면서 친환경 생태산업 육성을 통한 녹색성장의 신성장 동력을 창

출해 나가는 것이 요구된다. 이를 위해 장항국가생태산업단지를 중심으로 첨단 기계 및 자동차 부품, 농축산 바이오, 식품, 신재생에너지 산업의 육성이 필요하다.

신재생에너지 산업의 경우, 향후 새만금지역이 대형과학연구시설 유치 등으로 우리나라 신재생에너지 산업의 거점 역할을 담당하게 되고, 장항국가산업단지는 신재생에너지 소재 및 부품 양산 기지, 태안에너지종합특구는 태양광, 바이오에너지, 해상풍력 등 신재생에너지로 특성화하여 연계 발전이 가능할 것이다. 또한 인근 지역에는 에너지 자립형 농어촌 마을을 조성하여 녹색성장 시대에 대비하여 신재생에너지 시범지역 육성을 통해 공동발전을 꾀해야 한다.

이러한 특화분야는 신재생에너지, 차세대 자동차산업을 중심으로 새만금 경제자유구역과 황해 경제자유구역과 등 주요 산업거점과의 연계 및 역할 분담이 가능할 것이다. 또한 농축산 바이오, 식품산업을 통해 인근 지역과의 연계 및 익산의 식품 클러스터와도 연계가 가능할 것으로 여겨진다.



[그림 4-14] 충남 서부지역의 산업육성 방향 및 전략



### ③ 충남 서부지역과 대덕연구개발특구·국제과학비즈니스벨트와의 연계 강화

충남 서부지역의 지속적 산업발전을 위해서는 NIS의 거점에 해당하는 대덕연구개발특구와 국제과학비즈니스벨트와의 연계를 강화하는 것이 무엇보다 중요하다. 이들 지역은 NBIG(NT, BT, IT, GT) 첨단 신기술 분야의 기초과학 및 원천기술 개발하고, 개발된 첨단 신기술을 활용하여 사업화를 촉진하는 것이 핵심기능으로 계획되고 있다.

이에 따라 충남 서부 지역의 특성화 산업은 가치사슬상에서 응용연구 → 생산(제품화) → 마케팅 (지식서비스) 분야를 담당하고, 이들 산업의 경쟁력 강화와 지속적 발전을 위해서는 기초과학연구 및 원천기술 개발, 그리고 R&BD 사업화를 통한 신기술 기반 기업의 창업, 고급 과학기술 인력 확충 및 교육 등의 핵심기능을 가진 국제과학비즈니스벨트와 대덕연구개발특구와 긴밀한 연계를 형성하는 것이 매우 중요하다.

이처럼 대전의 연구개발 거점과 충남 서부지역은 연계의 필요조건인 기능적 상호보완성을 가지고 있고 고속도로 개통으로 물리적 접근성이 향상되었다. 이제 남아있는 과제는 충분조건에 해당하는 실효성 있는 연계 활성화 방안을 마련하는 것이다.

우선, 충남 서부지역과 대전의 연구개발 거점간의 정보교류와 협력을 위한 상호 신뢰 기반을 형성할 수 있는 공식·비공식 네트워크 프로그램(만남의 장, 포럼, 스터디 그룹 등)이 마련되어야 한다.

둘째, 첨단 융복합 분야의 기 개발된 R&D 결과물을 사업화를 중심으로 상호 공동 연구를 효율적으로 수행할 수 있는 소위 'R&BD 사업화 센터'와 같은 공동 연구시설이 설립될 필요가 있다.

마지막으로 체계적인 기업지원을 위한 브로커링(brokering) 프로그램이 필요하다. 브로커링 프로그램은 전문 코디네이터에 의한 협력 파트너(수요자 ↔ 공급자, 수요자 ↔ 수요자, 공급자 ↔ 공급자) 탐색을 지원하는 연계협력 사업지원 단일창구와 전문가 집단의 컨설팅 및 모니터링을 통해 연계협력 사업의 실효성을 제고하기 위한 지원 프로그램을 말한다.

### (3) 지역산업 육성정책의 추진 방향

앞서 제시한 지역별 산업의 특성화와 전후방연계 구조 및 가치사슬 구조에 입각한 연계협력 강화를 통해 다양한 산업을 효율적으로 육성하기 위해서는 지역산업 육성 정책이 사업모델과 추진방식의 측면에서 새롭게 정립되어야 한다.

우리나라에서 지역산업 육성정책은 시·도별 4+9 전략산업 육성사업이 주를 이루다가 MB 정부의 광역경제권 정책 추진과 더불어 선도산업 육성이 추가되었다. 그리고 정부는 점차적으로 시·도 전략산업 육성사업은 축소하고 광역 선도산업 육성사업을 확대해 나갈 계획이다. 이들 전략산업과 선도산업은 산업육성의 공간적 단위가 서로 다를 뿐 기본적인 사업모델은 선택과 집중에 의한 특정 산업을 선정하고 이를 육성하기 위해 특화센터 건립을 중심으로 기술개발, 인력양성, 기업지원서비스를 일괄 패키지 형태로 지원하는 방식이다.

이러한 사업모델은 클러스터 형성 초기에는 지역산업의 기반 조성을 위해 유효한 사업방식으로 볼 수 있다. 그러나 지역산업 정책 추진이 10년이 지난 현 시점에서 지역의 산업육성 기반 조성이 상당 부분 성과를 이루었고, 산업 간의 융복합과 클러스터의 연계협력이 강조되는 있는 상황에서 기존의 사업모델을 지속하는 것은 많은 비효율성을 내포하고 있다.

따라서, 산업의 융·복합을 통한 부가가치 창출, 산업육성 하드웨어 및 소프트웨어 자원의 공동 활용을 통한 규모의 경제성 창출, 네트워크를 통한 집적경제의 배가가 중요한 산업여건에서는 지역산업의 효율적 육성을 위한 새로운 지역산업 정책의 방향과 사업모델이 필요하다.

#### ① 충청 광역경제권 글로벌 및 지역 경쟁거점 클러스터 선정

우리나라 지역산업의 효율적 육성을 위해서는 광역경제권 단위로 산업발전의 중심

축을 형성하고 이를 토대로 지역간 연계 및 글로벌 연계를 강화하는 전략이 요구된다. 즉, 광역경제권 단위의 글로벌 경쟁거점과 지역 경쟁거점 클러스터 육성이 필요하다. 글로벌 경쟁거점은 광역경제권의 대표적인 핵심산업으로 NIS 거점들(국제과학비즈니스벨트, 연구개발특구, 첨단의료복합단지 등)과의 유기적 연계를 통해 광역경제권(RIS)의 산업발전을 실질적으로 선도하는 역할을 담당해야 할 것이다.

지역 경쟁거점은 시·도 중점 육성산업으로 글로벌 경쟁거점의 성과 확산 통로인 동시에 기초생활권의 산업발전을 이끌어 가는 역할을 담당해야 할 것이다.

글로벌 경쟁거점은 중앙정부와 시·도가 협력하여 우리나라 성장 유망산업을 대상으로 글로벌 생산네트워크, 전후방 연관구조 및 가치사슬 구조 분석에 기초하여 광역경제권 핵심산업으로서 글로벌 경쟁거점 클러스터를 선정하는 것이다.

이 연구에서 제시한 충남 서북부지역의 IT 연관 산업의 고부가가치화를 통한 차세대 자동차 중심의 융복합산업은 국가 산업발전을 선도할 수 있는 핵심산업인 동시에 대전 및 충북과의 연관성도 크기 때문에 충청권 글로벌 경쟁거점으로 육성할 필요성이 높다.

지역경제거점은 산업의 성장 유망성, 지역 적합성, 전후방 연관구조 분석에 기초하여 지역 경쟁거점 클러스터를 선정해야 한다. 이를 위해서는 신규 전략산업을 발굴하여 기존 전략산업과의 연계하는 방식이 효율적일 것이다. 본고에서 제시한 충남 서남부 지역의 농축산 바이오, 식품, 신재생에너지 등의 연관산업군은 지역경쟁거점으로 육성할 필요성이 높다고 할 수 있다.

## ② 전략산업 중심의 일괄 패키지 지원방식으로부터 경쟁거점 클러스터 육성을 위한 연계협력 지원방식으로 사업모델 변경

다양한 산업이 상호 융복합을 통해 새로운 부가가치를 창출하고 있는 상황에서 특정 산업을 선정하여 일괄 패키지 형으로 지원하는 것은 지역의 다양한 산업육성 수요를 감당할 수도 없고 산업 육성자원의 비효율적 활용 등 많은 문제점을 안고 있다. 따라서 현재 선도산업과 전략산업을 통합하여 글로벌 및 지역 경쟁거점 클러스터 육성

으로 전환하고 사업모델도 특정 전략산업의 일괄 패키지형 지원에서 경쟁과 협력의 원리를 실현할 수 있는 연계 협력형 사업모델로 개편해야 할 것이다.

연계협력형 사업모델은 기존에 이루어진 산업 육성기반(특화센터, 산업단지 등)을 토대로 소프트웨어 중심의 기업지원 프로그램을 강화하기 위한 것이다. 즉, 기존 4+9 전략산업진흥사업(전략산업별 패키지형 지원)은 축소 및 변경하고 경쟁거점 클러스터를 대상으로 협력과 경쟁 방식으로 중앙정부 지원을 전환하는 것이다.

이를 위해서는 클러스터 혁신인자 분석, 기업체 수요조사, 기존 혁신자원 활용방안 등을 고려하여 클러스터 연계협력 사업모델 발굴이 필요하다.

그리고 연구개발 및 인력양성 사업에서 사업주체 간의 협력체제(특화센터, 대학, 연구기관의 컨소시엄)에 기초한 상호 경쟁체제를 도입해야 하고, 특화센터 및 지원기관의 사업대상 범위는 시·도 단위에서 광역경제권으로 확대해야 할 것이다.

이러한 사업모델은 하나의 클러스터를 지원 대상으로 하는 것이 아니라 연계체제를 형성하고 있는 다수 클러스터를 지원 대상으로 하기 때문에, 특화센터의 설립 및 운영, 연구개발, 기업지원서비스 사업 등에서 투자 효율성을 높일 수 있고, 혁신시설이나 혁신활동의 임계규모 확보 및 성과 제고가 가능할 것이다. 또한 지역단위의 세분화에 따른 전략산업 선정 및 사업의 중복 가능성을 줄이고, 광역경제권 단위로 자체적 특화 및 경쟁을 유도하여 경쟁력을 갖춘 공간경제 형성이 가능할 것이다.

현재 정부가 추진하고 있는 광역경제권, 초광역개발권, 기초생활권의 산업 육성계획들은 많은 세부 사업계획으로 이루어져 있다. 이들 세부 사업의 내용을 하나 하나 검토한다면, 많은 중복사업이 있을 수밖에 없고, 상호 연계를 통해서 효율성을 극대화할 수 있는 사업들도 많을 것으로 판단된다.

따라서 기존의 특정 산업 중심의 일괄 패키지형 지원보다 경쟁과 협력에 의한 연계협력형 사업모델로 지역산업 육성정책의 전환이 시급하며, 이를 위해서는 산업간 연관성 또는 산업 클러스터 형성 여부에 대한 검토와 함께 사업별 적용대상 지역에 대한 충실한 검토가 선행되어야 할 것이다.

### ③ 광역경제권 단위의 분산-협력형 거버넌스 구축

지역경제 활성화를 위해서는 지역의 자율성과 자발성을 적극 유도하는 방향으로 정책이 설계되어야 한다. 중앙부처는 중앙부처간, 중앙정부와 지자체간, 지자체내 각종 혁신지원기관들 간의 연계와 협력을 강화할 수 있는 시스템의 구축에 주력해야 할 것이다. 또한 기존의 각종 지역발전 관련 조직들의 위계와 기능을 명확히 함으로써 지역 내에서의 효율적인 사업추진을 도모해야 한다.

이 연구에서도 충남 서부지역의 지속적 산업발전을 위해서 NIS 거점인 국제과학비즈니스벨트와 대덕연구개발특구와의 연계가 매우 중요함을 언급하였다. 이들 클러스터 간의 연계 강화를 위해서는 우선 상호 보완성이 있어야 하고, 이를 지원하는 연계협력 프로그램이 마련되어야 할 것이다. 그리고 무엇보다도 중요한 것은 각각의 클러스터를 운영하는 주체들이 공동으로 사업에 참여하여 자율적으로 의사를 결정하고, 이를 협력적으로 추진할 수 있는 네트워크형 거버넌스가 구축되어야 한다.

네트워크형 지역거버넌스 구축을 위해서는 첫째, 지역의 기획역량 강화와 네트워크 플랫폼 구축이 요구된다. 네트워크 플랫폼은 기술 및 비즈니스 서비스의 수요자와 공급자 간의 중개, 기업지원 실행 프로그램 수립, 클러스터 활성화에 필요한 기술, 비즈니스 서비스, 금융, 인력 등 제반 기능의 연계를 목적으로 하는 기관을 의미한다. 둘째, 협력과 경쟁 활성화를 위한 클러스터 리더십 창출이 이루어져야 한다. 현행 시·도 단위에서는 지역경제의 자율성 및 산업발전의 효율성 제고에 필요한 임계규모 확보가 어려우므로, 광역경제권 단위에 적합한 추진체계 구축이 필요하다. 셋째, 향후 지역산업 진흥사업이 H/W 중심에서 S/W 중심으로 전환해야 하고, S/W 사업은 R&D 중심에서 다양한 비즈니스 서비스 사업으로의 전환이 필요하다. 비즈니스 서비스 지원은 서비스의 다양화, 전문화, 유료화가 이루어져야 하고, 이를 위해서는 실효성 있는 비즈니스 서비스 지원 프로그램 개발이 필요하다. 중앙 차원에서 표준 프로그램을 개발하고 각 지역은 이를 토대로 지역 여건에 맞도록 수정·보완하는 것이 효율적일 것이다.

### 3) 관광산업 활성화와 공동 마케팅 강화

#### (1) 다지역 관광협력체계 구축 및 공동 홍보·마케팅 추진

##### ① 다지역 관광협력체계 구축

고속도로의 개통에 따른 접근성의 비약적인 개선은 관광객의 고속도로를 이용한 이동량과 관광활동량을 크게 높여준다. 특히 충남지역은 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로가 동시에 개통되어 외부효과가 상승작용을 하고 있을 뿐만 아니라, 지역관광<sup>35)</sup> 활성화 측면에서 커다란 기회요인이 되고 있다.

다시 말해서, 당진-대전 고속도로는 공주·부여 등 백제문화의 중심지와 당진·예산 등 내포문화자원의 집중 분포지를 연결하고 있어 이종·동종 문화자산의 융복합에 의한 시너지 효과가 기대되며, 서천-공주 고속도로는 공주, 부여 등의 백제문화고도와 백제역사 재현단지를 연결하면서 금강과 병렬적으로 지역을 통과하여 새로운 해양·생태 산업·문화·관광 거점인 서천·군산·새만금 연담도시권으로 연결된다. 따라서 고속도로와 거점관광지를 출발점으로 하여 땅길과 물길이 만나는 다양한 연계망을 형성할 수 있을 것이다. 또한, 2개의 고속도로가 통과하는 차령산맥 일대는 독특한 산림생태자원, 경관자원, 전통적인 농촌의 문화자원과 민속, 정취 등을 간직하고 있으며, 그동안 개발로부터 소외되어 왔던 만큼 이 지역농촌지역의 고유의 아름다움을 잘 간직하고 있다.

이와 같이 당진-대전 및 서천-공주 고속도로의 주변지역들이 동종 또는 이종의 문화관광자원을 다양하게 보유하고 있으며, 이들을 고속도로를 주축으로 하여 협력적으로 개발할 경우 시너지 효과가 매우 클 것이다. 나아가서 이미 구성되어 있는 충청권관광협의회를 더욱 활성화하여 충청광역경제권 전역으로 협력을 확대할 필요도 있을 것이다.

관광협력은 단체와 단체 사이 혹은 지리적 영역으로 광역시·도, 시·군 등을 포함한

---

35) 지역관광은 시·도 또는 시·군·구가 보유한 관광자원, 관광교통, 관광프로그램, 관광홍보 등을 통합적 관점에서 시·군의 재정과 지역홍보효과를 위한 다양한 노력의 일환으로 추진하는 관광활동을 의미한다(전효재 외, 2009, p.10).

2개 이상의 자치단체가 지역의 지속가능한 관광산업발전과 지원을 위하여 관광산업 및 관광마케팅 등의 전문가들을 구성하여 공동으로 지지하는 것을 말하며, 협력의 범위에 따라 다음과 같이 2가지로 구분할 수 있다(전효재 외, 2009, pp.9-13).

다지역 관광협력체계는 광역적 범위의 통합적 지역관광을 위한 광역 및 기초자치단체 간 관광협력 네트워크를 제도화한 것이라고 할 수 있고, 기초자치단체간 협력은 지방자치단체가 수행하고 있는 모든 관광 홍보 및 개발활동이 그 대상이 되며, 특정한 활동을 중심으로 인접 혹은 원격 자치단체와 협력 관계가 실질적·구체적으로 형성되어 공동으로 사업화하여 추진하는 경우이다.

성공적 관광 협력체계 구축을 위해서는 연계성을 극대화 시킬 수 있는 정책기반, 교통 인프라 기반, 인적 기반 등과 같은 공동기반을 공유하는 것이 중요하다. 따라서 기존의 공동 인프라를 보완하고, 부족한 부분에 대한 정비를 통하여 관광협력 네트워크 구축을 위한 토대를 마련하는 것이 필요하다.

## ② 다지역 관광협력체계의 협력대상과 범위 설정

다지역 관광네트워크의 범위는 교통을 기반으로 하는 지역간 관광협력과 연계에 의한 사업을 대상으로 한다. 기초자치단체간 협력대상은 사업의 유형 및 범위에 따라 구분할 수 있으나 일반적으로 직접사업과 연계사업을 모두 협력대상으로 볼 수 있다(전효재 외, p.21).

직접사업 협력대상은 관광안내 정비 및 공동제작, 순회 버스관광, 관광지도 및 홍보비디오 제작, 휴대용 관광지도 공동판매, 지역패스포트 발행, 팜플렛 작성, 공동 관광홍보 실시, 관광루트 설정 등을 들 수 있다.

연계사업 협력대상은 지역 캠페인 및 연수회 개최, 관광홍보단 공동 파견 및 선진관광지 시찰 실시, 관광 강연회 의견교환 실시, 광역관광 소개 공동 홈페이지 개성 등을 들 수 있다.

기존의 다지역 관광협력 추진사례를 통해서 관광 네트워크의 협력대상과 범위를 살펴

보면, 먼저, 지리산권 광역 관광개발 협력추진조직으로서 지리산권 3개 도 7개 시·군이 지리산권 관광개발조합을 설립하여 운영하고 있는 것으로서(지방자치법 139조, 160조 등), 주요 사업내용은 지리산권 연계관광상품 개발, 관광순환로 조성, 지리산권 통합축제 개최, 지리산권 방문의 해 추진 등 10개 사업을 공동 협력(www.jtda.kr)을 추진하고 있다. 둘째, 일본 도호쿠지방의 관광추진협의회 구성으로서, 도호쿠 6개 현과 JR히가니시온은 도호쿠 지방의 관광자원을 활용하여 협력을 강화하고 관광진흥을 목적으로 ‘도호쿠지방 관광추진 협의회’를 구성하고, 주요 사업내용은 조직적 관광 홍보의 추진, 광역관광루트의 조사 및 개발, 관광시설의 정비, 관광홍보 비디오 제작 방영 및 가이드맵 작성·배부 등의 공동협력을 수행하고 있다(전효재 외, p.33)

이상과 같은 다지역 관광협력 추진사례에서는 관광자원을 선택하거나 다양한 유형의 자원을 연계하여 코스나 루트를 통한 다지역 관광네트워크를 형성하고 있고, 일반적으로 공동브랜드를 개발하여 상품구성의 세분화, 다양화, 공동 고객 관리, 마케팅 등 질적 관리 등에 역점을 두고 시장을 공략하고 있다.

### ③ 지역관광 정보 및 안내체계 개선과 공동 홍보·마케팅

지역관광 정보 서비스 및 안내체계 구축과 활성화가 필요하다.

관광 형태는 단체관광에서 개별관광으로, 구경 위주의 관광에서 진지한 체험에 몰입하는 관광으로, 그리고 개성 있고 다양한 욕구 표출로서의 관광으로 바뀌는 시대이다. 이러한 관광은 기존의 획일적인 패키지 상품이 아니라 자기 스스로 관광 계획을 하고, 관광을 실천하는 관광의 형태의 증가로 나타난다(정강환, 2002).

이러한 관광의 변화에서 가장 중요한 것은 다양한 자연과 문화 체험의 가상공간 속에서 여행을 미리 간접 체험할 수 있는 고도의 관광지의 정보체계에 쉽게 접근할 수 있도록 관광정보 서비스를 제공하는 것이다. 물론 지리정보시스템을 구축하여 많은 관광지의 정보를 유용하게 제공하고 있는 자치단체가 많으나 문자화된 콘텐츠에



있어서 나열식이고, 자기 편의적인 내용에서 벗어나지 못하고 있는 등의 한계를 지니고 있다.

먼저, 고속도로 주변지역의 관광정보 제공을 위한 종합관광안내체계 구축이 필요하다. 관광상품 구입 및 관광지의 개별방문은 관광객이 가진 정보와 관광지에 대한 평가에 의하여 좌우된다. 관광정보에는 관광지의 매력도에 대한 정보와 함께 교통·숙박·음식 서비스에 대한 정보의 생산과 전파, 그리고 관광객을 위한 예약과 안내 등 종합적 기능을 수행할 수 있는 시스템 구축이 필요하다(김용웅 외, 2000, pp.314-315).

특히, 거점적인 문화관광지부터 U-관광시스템을 시범적으로 설치하여 확대하도록 한다. 관광객들이 관광을 결정하기 위하여 정보를 수집하는 시점뿐만 아니라, 현장에서 관광 안내서비스가 충실히 이루어지도록 U-관광안내시스템을 도입하여 PDA, 핸드폰 등 개인 디지털 기기를 이용하여 관광정보를 확보할 수 있도록 할 필요가 있다(이인배 외, p.470).

둘째로, 지역통합형 관광안내시스템 구축이 필요하다. 관광안내시스템은 관광브로슈어, 비디오, 관광안내판 제작 등 관광정보의 생산에서 부터이며, 관광안내정보의 공급 및 전파의 역할까지 다원적인 기능을 지니고 있다. 또한 관광안내의 공간적인 범위가 광역적인 성격을 지니기 때문에 충청권의 통합관광안내체계의 구축이 필요하다.

셋째, 자치단체 및 관광업계의 협력적 안내체계의 구축이 필요하다. 관광안내서비스가 관광지에 대한 단순한 정보제공에 그치지 않고 교통, 숙박, 음식 및 관광프로그램의 참여를 가능토록 조력하는 서비스로 발전하기 위하여 지역내 관광안내업체, 숙박, 음식, 관광시설, 관광상품 제조 및 판매업체간의 협동적 네트워크의 형성이 필요하다.

넷째, 관광안내시설의 종합적 정비·확충이 필요하다. 고속도로 주변지역을 비롯한 충청권이 지닌 독특한 경관자원과 역사, 문화자원의 상품화와 가치증대를 위하여 현지 관광안내정보를 개선·확대하도록 한다. 이를 위하여 종합기능을 수행하는 관광안내소를 설치·운영한다. 현지 국·영문 관광안내판의 정비와 확대, 이동 관광안내체계 도입 다양한 기법을 동원하도록 한다.

## (2) 도시관광 활성화와 관광거점 조성·운영

### ① 통합기능형 관광안내센터 설치·운영

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 주변지역에는 이미 관광거점 기능을 하고 있거나 할 수 있는 역사도시들이 산재해 있다. 고대의 역사·문화 측면에서 공주와 부여는 백제역사·문화의 중심지이고, 홍성과 당진은 내포문화의 중심지이며, 서천은 기벌포문화로 대표된다. 이후 이들 도시는 다양한 시대의 문화가 시공간적으로 응축된 유무형의 자산을 다수 간직하고 있어 단일 도시만으로도 도시관광의 거점 역할을 수행할 수 있으며, 고속도로망에 의해 상호 연계된 역사도시 네트워크를 이룰 수 있다. 나아가서 주변 농어촌지역을 유기적으로 연계하는 관광거점 역할을 수행할 수 있다.

다른 한편, 지방중소도시의 중심시가지 또는 중심상업지 활성화를 통한 도시재생을 촉진하기 위한 수단으로서 그 핵심공간에 다기능복합의 거점공간 조성방식이 효과성 높은 대안으로 대두되고 있다(임준홍 외, 2009).

다시 말해서, 중소도시의 중심시가지 활성화와 도시관광 활성화라는 목적을 동시에 달성할 수 있도록 하나의 부지 또는 연속된 부지 위에서 단일 시설 또는 복수의 시설을 연계하고 프로그램도 연계하는 방식 즉, 관광안내센터와 도시 커뮤니티시설을 복합함으로써 관광자와 도시민의 교류도 촉진할 수 있을 것이다.

이런 점에서 관광안내센터(information center, visitor center, welcoms center)로부터 시작되는 선진국의 도시관광 방식을 검토해볼 필요가 있다. 선진국의 관광안내센터는 관광의 출발점으로서 도심부에 설치되는 경향이 있다. 이곳에서는 고객 지향형 첨단정보 제공(컴퓨터, TV, 브로셔 등), 안내요원의 안내(많은 경우 은퇴한 고령자가 참여), 각종 예약, 가이드 안내 등이 이루어진다.

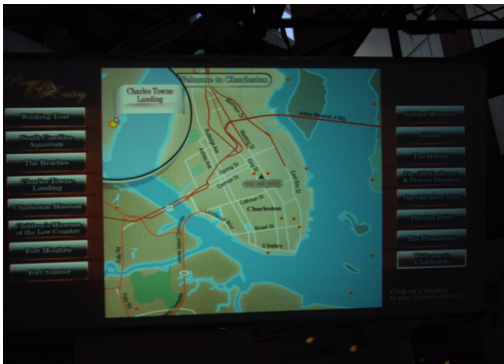
이곳에는 공용주차장+환승센터, 투어버스 승하차장, 전시공간, 문화예술공간, 관광기념품 판매장, 쇼핑몰, 파머스마켓, 녹지공간, 어린이박물관(또는 어린이 놀이시설) 등이 복합되거나 일정 단지 또는 블록 내에서 연계되어 있다.



관광안내센터 입구: 입간판과 모니터로부터 관광 및 이벤트 정보를 파악한다.



Ball형 마우스를 이용하여 모니터 상에서 원하는 정보를 검색할 수 있다.



모니터 좌우의 메뉴바를 클릭하여 원하는 지점 및 관광자원에 대한 상세한 정보를 검색할 수 있다.



관광객들이 관광안내 상담, 투어버스, 숙박 예약 등의 도움을 받고 있다.



관광안내센터 옆에 있는 주차장  
여기에서부터 방문객의 도시관광이 시작된다.



관광객들이 관광안내센터로부터 나와서 곧바로 투어버스를 타고 있다.

[그림 4-15] 미국 사우스캐롤라이나주 찰스턴시의 방문자센터

관광안내센터가 통합적인 정보제공을 하기 위해서는 안내, 휴게, 판매, 편의, 기타 서비스 등의 기능을 제공할 수 있어야 하고, 이는 복합적인 커뮤니티 서비스 기능과도 연계될 수 있어야 할 것이다. 또한 관광안내센터에서 정보의 제공뿐만 아니라, 예약, 수배, 결제가 통합적으로 이루어질 수 있는 시스템이 구축되어야 할 것이다.

<표 4-5> 관광안내센터 제공 서비스

구 분	주요 제공 서비스
안내서비스	· 질의 응답, 안내물(지도, 홍보물) 배포, 전화 서비스, 여행상품 안내, 통역 등
휴게서비스	· 휴게시설(의자, 소파 등) 비치, 음료 및 스낵 판매, 야외 휴식공간 조성
판매서비스	· 특산품 · 기념품 · 지역 상품권 · 전화카드 · 교통카드 · 책자 판매
편의서비스	· 비즈니스 서비스(Fax, 전화, 복사 등), Internet 서비스, 예약 서비스, 환전 서비스
기타서비스	· 휴대폰 충전기, 현금인출기, 민원서류 발급기, 디지털사진 출력기 등

자료: 이인배 외, 2007, p.477.

관광안내센터는 지역을 대표할 수 있는 랜드마크 기능을 해야 하는데, 일반적으로 사용되는 방법은 기존의 역사적 건축물을 활용하는 방안과 독특한 외형을 가진 새로운 센터를 건립하는 방안 등이 있다. 또한, 외부 디자인뿐만 아니라 내부 디자인도 지역의 특징을 나타낼 수 있도록 설계하고 장애인과 노약자 이용이 편리하도록 유니버설디자인(모든 사람들을 위한 디자인)으로 조성하도록 한다(이인배 외, 2007, p.478)

## ② 소도시 내 · 외부 관광자원간 연계

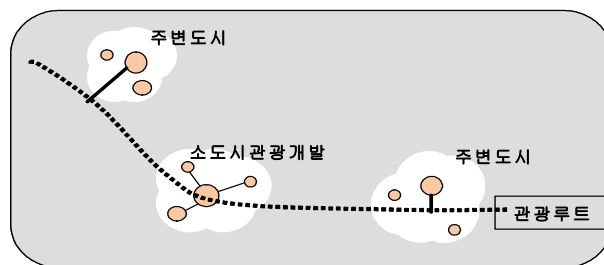
역사도시를 제외한 일반적인 소도시에서는 관광안내센터와 커뮤니티시설 및 프로그램을 일정 공간 위에서 복합함으로써 거점을 형성하여 도시재생을 선도하고, 나아가서 주변

농촌지역의 관광안내센터로 활용할 수 있도록 할 필요가 있다(김정연·임명재, 2005).

소도시의 관광개발 형태가 지역의 특성 및 자원을 중심으로 차별화된 형태를 나타내고 있으나, 빠르게 변화하는 현대 관광객의 욕구충족을 위해서는 다양한 프로그램의 개발과 지속적인 투자가 이어져야 한다. 그러나 소도시의 관광자원은 한정적이고, 낮은 인지도, 시장 접근성의 상대적 불리성, 적은 수요와 낮은 개발과급효과 때문에 제한적인 투자가 이루어질 수밖에 없다.

이러한 상황에서 소도시가 매력도와 유인력을 높여 관광수요를 확보하려면 관광자원간의 연계 또는 연계관광상품의 개발이 필요하다. 이를 위해서는 소도시 내부의 각종 관광자원과의 유기적 연계와 함께 주변 도시, 대중관광지, 유명 관광지와와의 네트워크를 형성하여야 한다. 이러한 소도시와 다른 관광자원간의 연계는 [그림 4-16]과 같이 모식화 하여 나타낼 수 있을 것이다.

도시내부 또는 주변도시와의 연계는 관광자원 또는 거점을 중심으로 관광루트를 개발하여 방문객이 다양한 자원을 경험할 수 있도록 구성된 개념이다. 일반적으로 관광이동경로(교통)와 자원의 주제를 중심으로 관광루트가 형성된다. 소도시는 이러한 자원의 연계를 통해 관광자원의 다양성 추구하고 더불어 주변 관광자원과 함께 상생(win-win)전략을 추구할 수 있다. 소도시의 관광루트 개발은 고속도로와 연계된 국도 또는 지방도를 중심으로 관광루트를 개발하여 관광객의 편리성과 연계성을 강조하는 방안이 중요한 사항이다.



김정연·임명재, 2005, p.137.

[그림 4-16] 관광자원간 연계방안

## ② 소도시의 자원특성을 고려한 문화·관광개발<sup>36)</sup>

첫째 역사·문화형 개발이다. 역사·문화형은 대도시권, 중소도시권, 원격지역권 모두에 적합한 모형으로 지역의 역사·문화적인 특성과 자원을 활용하여 소도시의 발전을 도모할 수 있는 유형이다. 즉, 역사·문화자원의 발굴을 통해 전시·관람·체험할 수 있는 형태의 관광상품으로 개발하는 것으로 역사촌, 도예촌, 전통마을 조성과 같은 사업이 있다. 역사·문화자원의 개발은 유·무형 문화예술자원의 지적재산화 및 관광자원화를 도모하여 지역경제 활성화와 지역 이미지 제고에 영향을 줄 수 있으며, 소도시의 문화·예술의 발전에도 기여하는 기회를 제공한다.

둘째, 휴양·건강형 개발이다. 휴양·건강형은 중소도시권과 원격지역권에 위치한 소도시에 적합한 개발유형으로 의료, 휴양 등의 건강관련 테마를 통해 지역발전을 유도하는 유형이다. 이는 소도시의 자연환경과 의료시설을 결합하여 휴양건강복합단지를 개발하는 형태로서, 온천·인삼·약초·허브·황토 등의 건강과 관련된 자연자원이 활용된다. 일반적으로 휴양·건강형에는 관련 연구소, 치유센터, 숙박시설 등이 포함된다. 이를 통해 건강식품 및 전통의학 상품의 발굴과 관련된 연구기관의 유치도 가능하다.

셋째, 레저·관광형 개발이다. 레저·관광형은 대도시권 및 중소도시권에 위치한 소도시에 적합한 개발유형으로 지역 부존자원 차이에 따라 원격지역권에서도 잠재력을 가지고 있는 유형이며, 교통 및 숙박시설과 관련성이 높은 개발 유형이다.

특색 있는 레저 및 관광자원을 보유한 소都市는 기존의 관광명소와 소도시의 지명을 연계하는 「브랜드 마케팅」을 추진한다. 대체로 일반적인 관광상품에 다양한 레포츠를 결합하는 형태로 구성되며, 등산·산악자전거·패러글라이딩·수렵·승마 등의 생태·체험관광 등은 물론 자연관광지구와 관광농원 등이 포함된다.

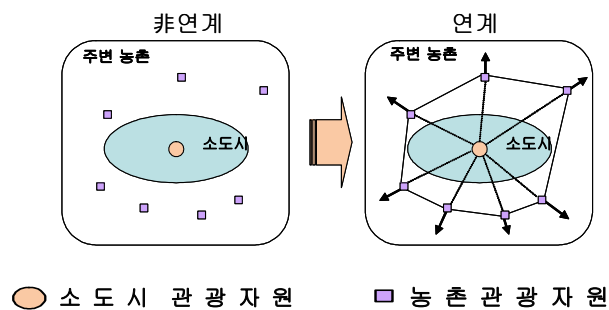
---

36) 김정연·임명재, 2005, pp.127-128.

### ③ 소도시와 주변 농어촌관광자원간의 연계(Hub Spoke-type Network)

농어촌관광에 대한 도시민의 관심이 증대되고 있으며, 이에 따라 소도시와 주변의 농어촌지역에서는 다양한 형태의 농촌관광상품의 개발을 시도하고 있다. 소도시는 주변 농어촌의 중심지이자 교통 결절지로서 주변 농어촌관광지에 대한 정보 제공의 중심지이며, 다양한 서비스시설과 문화시설이 밀집된 지역으로서 주변 농어촌관광자원에서의 관광활동을 보완하거나 지원하는 역할의 수행이 가능하다. 농어촌관광의 중심지로서 소도시는 주변의 농어촌 관광자원과 연계함으로써 상호 보완적인 관광 활성화를 유도할 수 있으며, 이를 모식화하면 [그림 4-17]과 같다.

소도시 즉, 농어촌중심지와 주변 농어촌관광지들이 유기적으로 연계되기 위해서는 첫째, 소도시에 입지한 통합기능형 관광안내소 또는 통합홈페이지에서 배후 농어촌관광지(마을)에 대한 상세한 정보를 제공하고, 소도시와 배후 농어촌마을간 교통연계, 축제 등 각종 관광프로그램 연계가 이루어져서 관광객들이 소도시를 중심으로 다양한 농어촌·생태체험과 숙박, 위락의 문제를 해결할 수 있어야 할 것이다.



[그림 4-17] 소도시와 주변 농어촌관광과의 관계

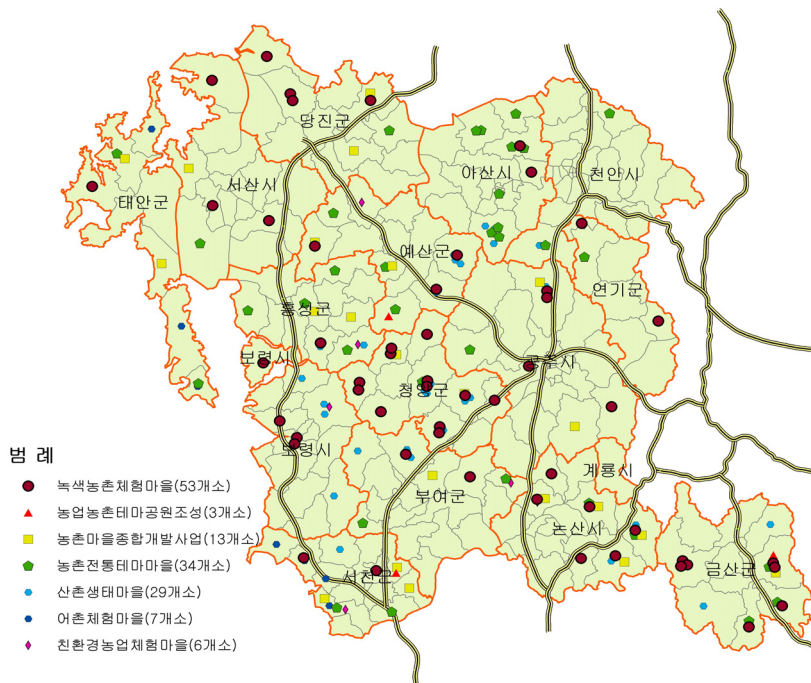
소도시는 배후 농촌지역에 산재해 있는 농촌관광 운영자들과 전문가, 관계자 등이 모여서 새로운 상품을 개발하고, 패키지화 할 수 있어야 하고, 농촌관광상품의 품질관리를 위한 농촌관광 운영자들의 조직화와 등급화, 교육·훈련 프로그램 등의 제공이 이루어져야 할 것이다.



### (3) 농어촌관광 활성화와 추진전략 개선

2009년 현재 충청남도에는 총 144개소의 농산어촌 체험관광개발 관련 사업지구가 조성되어 있거나 조성 중에 있으며, 이 중에서 녹색농촌체험마을이 53개소, 친환경농업체험마을이 6개소, 농촌전통테마마을이 34개소, 산촌생태마을이 29개소, 어촌체험마을이 7개소, 농촌테마공원조성사업이 3개소, 농촌마을종합개발사업이 11개소가 있다. 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역에는 총 72개소의 농산어촌체험관광개발 관련 사업지구가 조성되어 있어 정확히 충남의 1/2 수준이다.

농어촌 체험관광개발사업지를 전국과 비교해보면 충남의 농어촌관광이 양적인 면뿐만 아니라 질적인 면에서도 최고 수준으로 평가받고 있으며, 이런 배경에는 수도권 및 대전광역시 등의 대도시로부터 2시간 안팎이라는 양호한 접근성이 가장 큰 매력으로 작용한 것으로 보인다(김수남, 2009).



[그림 4-18] 충남의 농산어촌 체험관광개발 관련 사업지구 분포도(2009)



당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통으로 충남지역 특히, 고속도로 주변지역의 접근성은 더욱 크게 향상되었을 뿐만 아니라 충북내륙 및 경북내륙으로부터도 충남 농어촌 관광지를 찾는 관광객이 증가할 것으로 기대된다.

농어촌관광은 기존의 관광에서 적극적으로 포용하지 못한 편익 즉, 다이나믹한 체험이 가미된 오락성, 자연의 이치와 수확의 기쁨을 몸으로 배우는 교육성, 그리고 친자연 또는 친환경적인 삶의 체험을 통해 현대 도시민들의 탈도심 욕구를 충족시켜준다는 점에서 크게 어필하고 있다(김수남, 2009). 또한, 농어촌관광은 도농교류를 통해 농어촌경제와 농어촌지역사회 활성화를 도모할 수 있다는 이점 외에도, 농촌경제활동의 다각화·복합산업화를 촉진하고, 장기적으로 도시민의 귀농·귀촌을 촉진하는 기능을 지니고 있다.

따라서 충청남도에서는 2개의 고속도로 개통과 더불어 증가하는 농어촌관광인구를 효과적으로 수용하고, 지속가능한 농어촌관광 및 농어촌사회로 발전하기 위해서는 농어촌관광정책을 한층 더 업그레이드 할 필요가 있다.

많은 농어촌체험관광마을들이 경험하고 있는 새로운 상품과 아이디어의 부족, 미숙한 고객 환대(hospitality) 방법의 미숙, 재원의 부족, 리더의 부족, 마을 갈등, 전무가 및 전문기관 참여·지원 저조 등의 문제를 해결하기 위해서는 개별 마을단위가 아니라 고속도로 주변지역 또는 충남 전체 마을간 연맹 또는 연합체 형태로 농어촌관광 네트워크를 형성할 필요가 있다.

이러한 기반 위에서 관광상품의 개발, 교육·훈련, 관광(민박)농가의 등급화, 관광상품의 품질 관리, 공동 홈페이지를 통한 관광 정보 제공, 개별 및 패키지 상품 등의 판촉, 예약서비스 등을 제공하여야 할 것이다.

나아가서 충남지역의 농어촌이 한국사회의 전통적 원형을 상대적으로 잘 유지하고 있는 편이므로 전통적인 공동체, 경관, 생활양식 등을 잘 간직하고 있는 마을들을 중심으로 International Green Tourism의 형성을 주도하되, 우선 중국 일본의 자매결연 지역과 상호 협력 시스템을 구축하여 상호 이용하고, 나아가서 결혼이주여성 등을 가이더로 활용하여 영어권 국가의 농어촌 관광객을 수용하는 방안도 생각해볼 수 있다.

#### (4) 테마가 있는 관광도로 개발

승용차의 증가와 도로교통망의 발전으로 장거리 여행이 일반화되고, 목적지까지의 이동이 단순한 통과가 아닌 이동도 여행의 일종이라는 의식이 대두됨에 따라 관광가도(街道) 및 거점시설에 대한 요구가 증대될 것이다. 이러한 관광가도의 조성은 도로 선형과 도로환경 등을 개선하는 효과를 통해 도로의 매력을 향상시킴으로써 여행자를 유치하고, 이를 통해 관광의 활성화 및 지역경제의 활성화를 도모할 수 있다(건설교통부, 2004b, p.133).

당진-대전, 서천-공주 고속도로와 접속·연계되는 도로들 중에서도 관광가도로서의 조건을 충족하고 있는 노선과 구간이 다수 존재하며, 문화의 소통 통로로서 다양한 의미를 찾을 수 있을 것으로 보인다.

따라서 당진-대전, 서천-공주 고속도로 주변지역에 있어서 길이 지니고 있는 역사적 사실과 그의 현대적 의미를 파악하고, 테마도로화에 필요한 각종 자원들을 조사함으로써 단계적으로 관광루트화를 추진할 필요가 있다.

이를 위해 일찍이 도로를 활용한 관광루트화를 추진하고 있는 일본의 사례를 보면 다음과 같다.

도로를 활용한 관광 루트화 방안으로 기존도로의 테마도로화, 기존 도로의 회유(回遊) 루트화, 기존 도로의 경관형성 등의 방식을 사용하고 있다. 기존 도로의 테마도로화는 기존 도로를 역사·문화, 특산품, 자연경관 등의 컨셉으로 정비하는 것을 말한다. 기존 도로의 회유루트화는 산재되어 있는 관광자원을 선으로 연결하는 것을 말한다. 기존 도로의 경관형성은 도로변의 식재, 산림수경에 의해 연도경관을 조성하는 것을 말한다(건설교통부, 2004b, p.134).

테마가 있는 관광도로의 구체적인 조성사례로 일본 알프스 셀러드 가도와 일본 로맨틱 가도 313를 살펴보았다.

첫째, 일본 알프스 셀러드 가도는 나가노현의 6개의 시·정·촌을 연결하는 31.5km

의 가도(街道)로서, 지역민이 육성한 산업, 문화, 자연, 역사 등을 활용하여 농촌과 도시의 교류의 장을 마련함으로써 지역성이 깊게 스며든 광역농업형 Zone를 형성하는 것을 목표로 하고, 가도 조성을 위하여 새로운 도로나 시설 등 대규모 개발을 자제하고 자연 그대로의 모습을 보전하면서 유지하는 것 즉, 자연미의 창출을 컨셉으로 1998년 개장하였다.

<표 4-6> 일본 알프스 셀러드 가도의 조성목적 및 시설정비

개발 목적	컨 셉	· 자연미의 창출로 가도 조성을 위한 새로운 도로, 시설 등 대규모 개발이 아닌 자연 그대로의 모습을 보전하면서 유지
	목 적	· 지역민이 육성한 산업과 문화, 자연, 역사 등을 활용하여 농촌과 도시의 교류의 장을 마련함으로써 지역성이 깊게 스며든 광역농업형 Zone 형성
거점 시설 정비	연인의 동산 (야채직매점)	· 소재지: 나가노현 히가시치쿠마군 히타초우 · 부지면적: 2,000㎡ · 사업주체: 히타초우 관광협회 · 시설내용: 목조건물 1동, 화원, 텃밭, 화장실 · 총사업비: 400만엔 · 개장일: 1991년 7월 · 신선한 야채를 저렴한 가격으로 제공함으로써 지역활성화 도모 · 상품: 계절농산물, 과일주스, 묘목 등 · 연매출액: 약 3,000만엔
	셀러드공원	· 1993년 개최된 신슈박람회 관련사업으로 조성됨 · 소재지: 나가노현 시오시리시 · 부지면적: 2,536㎡ · 사업주체: 시오시리시 · 시설내용: 공원, 버섯농장, 정자, 산채농원, 레스토랑 · 총사업비: 14만엔 · 개장일: 1993년 4월
	자연체험관 (연수·숙박시설)	· 주변 스포츠 레크레이션 시설과 연계하여 자연을 만끽할 수 있는 Zone · 소재지: 나가노현 히가시치쿠마군 아사히무라 · 부지면적: 10,194㎡ · 사업주체: 아사히무라 · 시설내용: 관리센터, 숙박동, 실외조리시설, 자연경관시설, 낚시터 · 개장일: 1993년 4월
운영 실태	개발 정비사항	· 대형 안내판 및 시설유도판 설치, 공중화장실 설치 · 꽃을 테마로 한 가도 정비(꽃, 나무심기), 기존시설 재정비
	PR 전략 및 이용실태	· 가이드북 작성과 배포 · TV, 잡지, 신문 등 대중매체를 활용한 홍보 · 오프닝 세리모니 개최 · 셀러드농원, Farmers Market 운영 · 여성 농촌체험관광, 반딧불이축제, 대농제, 불꽃놀이, 테니스대회, Farmers Festival 등 다채로운 이벤트 개최 ·

자료: 건설교통부, 2004, p.137.

둘째, 일본 로맨틱 가도 313은 세토내해에서 일본해를 연결하는 국도 313호 중 히로시마현 후쿠야마시-오카야마현 다카하시-돗토리현 도하쿠군을 연결하는 약 200km의 구간으로서, 도로변에 많은 경승지 및 역사적 문화유산을 홍보하는 하나의 방법으로 로맨틱 가도 313으로 정비하였다. 일본 로맨틱 가도 313은 지역 활성화와 지역간 교류를 개발목표로 하고, 지역의 역사와 문화의 보전 및 전승을 개발 컨셉으로 하여 1998년부터 추진하였다(건설교통부, 2004, 137).

<표 4-7> 일본 로맨틱가도 313 조성목적 및 시설정비

구 분		세 부 내 용
루 트		· 히로시마현 후쿠야마시-오카야마현 다카하시-돗토리현, 도하쿠군(약 200km)
개발목적		· 지역 활성화, 지역간 교류
개발컨셉		· 지역의 역사와 문화 보전 · 전승
재정연도 및 추진단체		· 1998년 1월 · 로맨틱가도 313 연락협의회
추진시설		· 후키야 민속마을, 고베야 중세의 꿈
후 키 야 민 속 마 을	민속마을 정비사업	· 1993년 12월 지정 · 민가 개수, 향토관 정비, 안내관 설치, 황초공장 복원, 유보도 정비, 세다규 갱도 정비, 자료관 설치, 도예관, 농림어업 체험실습관 등
	지역재정비 추진모델사업	· 1977년 5월 지정 · 1977~1991년까지 총 71채의 가옥 보존 · 수리 · 설명 안내관 및 저수관, 방재시설공사
	중요 전통적 건축물군락 보존사업	· 1985년 준공 · 세다규 갱도 복원(조명, 인형, 휴게소 등), 캠프장 정비, 테니스코트, 방갈로 6동, 게이트볼장, 천문대 신축, 수립대 정비, 유보도 설치 등
운영실태		· 활동사항: 매년 독자적인 이벤트 기획 및 추진, 지역특산물전, 마라톤대회 유치, 관광자원에 관한 정보지 발간 · 운영자금: 이벤트-각 청년회의소 시설정비 · 개발 - 각 지자체, 건설교통성 안내관 설치 - 지방자치단체, 건설교통성

자료: 건설교통부, 2004, p.139.

일본의 가도 루트 설정시 ① 지역특성을 나타내는 노선(지역 이미지 제고), ② 식재 등이 가능한 공간을 확보할 수 있는 노선, ③ 지역자원 활용이 가능한 노선 등과 같은 사항을 배려하여 설정한다. 가도의 명칭은 지역의 특성이 잘 표현되도록 명명하며, 각 지역의 역사와 생활에 밀접한 관계가 있는 꽃과 나무를 식재한다. 그렇게 함으로써 관광객이 목적지에 도착하기 위한 통과노선에 지나지 않던 도로에 각종 나무와 꽃을 심음으로써 도로에 새로운 테마성을 부여할 수 있게 된다. 그 결과 꽃 가도를 목적으로 방문하는 사람들이 점차 늘어나 휴게시설 및 미니공원을 조성하여 관광객을 맞는다. 또한, 홍보전략의 하나로 꽃 가도(花街道)의 루트 설명과 함께 식재 위치, 교차점·신호등 위치 등 도로정보를 포함한 꽃 가도 미니지도를 제작하여 배포하기도 한다(건설교통부, 2004, pp.140-141).

<표 4-8> 일본 가도의 종류 및 특징

구 분	가도의 특징
시냇물가도	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 자연의 소박한 경관이 최대 포인트</li> <li>· 연도를 따라 흐르는 계곡물 소리는 관광객의 휴식처가 되기에 충분</li> <li>· 가을 단풍시즌에는 낙엽축제 등의 이벤트가 개최됨</li> <li>· 약 70km의 도로에 2,400그루의 사과나무와 1,800그루의 조팝나무, 7,300그루의 단풍나무가 식재되어 있음</li> </ul>
우라기가우 가도	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 일본 3대 온천인 게로온천이 있는 게로정, 나카즈가와시를 통과하는 50km의 가도</li> <li>· 수경테마는 우라기가우의 자연과 조화된 맑고 밝은 경관</li> <li>· 붉은색과 핑크색 계열의 꽃을 식재하여 밝고 명랑한 분위기 창출</li> </ul>
우스즈마 가도	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 매년 8월 말타기축제로 유명한 시간췌우와 국가지정 천연기념물인 우수즈미 및 꽃으로 유명한 네오무라를 연결하는 연장 24km의 가도</li> <li>· 연도를 모두 벚꽃으로 식재하여 일본풍의 가도 분위기 연출</li> </ul>

자료: 건설교통부, 2004, p.140.

이상과 같이 고속도로와 연계되는 도로에 있어서 길의 역사적 사실과 현대적 의미를 도로고, 지리지, 읍지, 실록, 일기, 문집 등의 자료를 통해 조사·확인하고, 자연경관, 문화, 생태 등과 같은 각종 자원들을 조사하여 특징을 파악하는 한편, 관련 구간의 지역들간에 협력체계를 구축하여 공동으로 테마도로화를 도모하여 생활도로 및 관광도로로서 의미와 효용을 높일 필요가 있다.

#### 4) 연계도로망의 체계적·입체적 정비

##### (1) 고속도로 연계도로망의 혼잡예상 지점 점검 및 정비

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통에 따라 급증하는 교통량을 수용하기 위해서는 그 접속도로 및 교차로를 정비하여 연계도로망의 혼잡지점을 우선적으로 개선해야 할 필요가 있다(김형진·김홍석, 1996; 노승만·박진우, 1996; 조응래·김재령, 1998; 김정연·전영노, 2001).

한국도로공사가 2개의 고속도로 건설사업 교통영향평가에서 적시한 접속도로 구간 및 교차로의 문제점은 <표 4-9>에서 보는 바와 같다(한국도로공사, 1997, 2000). 현재로서는 많은 시간이 지났기 때문에 여건이 변화된 경우가 많을 것이나, 실제적인 문제점 파악을 위해 1차적인 검토가 필요할 것이다.

2012년의 당진-대전 고속도로 주변가로 분석결과를 보면, 공주농고 입구-전막 사거리와 공주농고 입구-북공주 IC 접속부 구간이 서비스 수준(LOS; Level of Service) E로 매우 낮은 것으로 예측되었으나, 공주농고 입구-북공주IC 접속부 구간은 이미 정비되었다. 국도 32호선의 입석버스 정류장-유구교 삼거리, 수촌교 삼거리-유구교 삼거리, 청운식당 앞-광암초교 앞, 그리고 지방도 609호선의 예당농공단지 입구-대천교 사거리, 대천교 사거리-삼환 카센터 앞, 삼환카센터 앞-봉산주유소 앞, 나무고개 삼거리-면천터미널 앞, 면천터미널 앞-면천주유소 앞 구간 등은 서비스 수준 D로 낮은 편에 속한다.

2014년의 서천-공주 고속도로 주변가로의 경우는 국도 36호선의 우성 삼거리-서정리 사거리, 국도 4호선의 먹고개 삼거리-구룡 삼거리, 국도 29호선의 광암 삼거리-화양중앙교회 앞 사거리, 화양중앙교회 앞 사거리-금강하구둑 앞 사거리 구간 등의 서비스 수준이 D로 낮은 편이다.

이러한 도로구간들에 대해서는 우선적으로 모니터링을 실시하여 혼잡과 지체 문제를 사전에 해결하여야 할 것이다.

<표 4-9> 당진-대전 고속도로 주변가로 분석(2012)

접속 IC	도로명	도로유형	구 간	예상 교통량	V/C	LOS
노은IC	국도 1호	다차로	대평리 입구→도암리 앞	1,112	0.29	A
		다차로	도암리 앞→감성리 교차로	1,122	0.30	A
		다차로	감성리교차로→국방과학연구소 입구	1,045	0.28	A
		다차로	국방과학연구소 입구→외삼초교 앞	1,369	0.36	B
		다차로	외삼초교 앞→국방과학연구소 입구	986	0.25	A
		다차로	국방과학연구소 입구→감성리 교차로	721	0.19	A
		다차로	감성리 교차로→도암리 앞	728	0.19	A
		다차로	도암리앞→대평리 입구	721	0.19	A
장기IC	국도 36호	2차로	장기농공단지 입구→송선1 교차로	410	0.35	B
		다차로	송선1 교차로→송선2 교차로	511	0.13	A
		다차로	송선2 교차로→하봉 교차로	574	0.15	A
		2차로	하봉 교차로→장기농협 앞	150	0.14	B
		2차로	장기농협 앞→김종서장군묘 입구	172	0.14	B
			김종서장군묘 입구 → 장기농협 앞	155		
			장기농협 앞→하봉 교차로	166		
		다차로	하봉 교차로→송선2 교차로	586	0.15	A
		다차로	송선2 교차로→송선1 교차로	545	0.14	A
			송선1 교차로→장기농공단지 입구	464		
북공주IC	공주 시도 국도 23호	도시 및 교외간선 도로	북공주IC 접속부→공주농고 입구	1,639	45.46	B
			공주농고 입구→전막 사거리	1,119	24.55	E
			전막 사거리→신관 삼거리	1,649	50.12	B
			신관 삼거리→공주대교 북단	1,702	38.25	C
			공주대교 북단→신관 삼거리	1,457	51.15	B
			신관 삼거리→전막 사거리	1,415	45.47	B
			전막 사거리→공주농고 입구	1,276	18.37	F
			공주농고 입구→북공주IC 접속부	1,623	21.58	E
유구IC	국도 32 호	2차로	임석버스 정류장→유구교 삼거리	669	0.50	D
		2차로	유구교 삼거리→유마교 삼거리	186	0.17	B
			유마교 삼거리→유구교삼거리	203		

<표 > 계속

접속 IC	도로명	도로유형	구 간	예상 교통량	V/C	LOS
유구IC	국도 32호		유구교 삼거리→입석버스정류장	606		
		2차로	수촌교 삼거리→유구교 삼거리	482	0.40	D
			유구교 삼거리→수촌교 삼거리	512		
신양IC	국도32호 지방도621호	2차로	신양초교 앞→청운식당 앞	989	0.64	E
		2차로	청운식당 앞→광암초교 앞	592	0.49	D
			광암초교 앞→청운식당 앞	481		
			청운식당 앞→신양초교 앞	661		
예산IC	국도 21호	도시 및 교외간선 도로	응봉 사거리→백마휴게소 앞	610	62.73	A
			백마휴게소 앞→교통안전교육장 입구	821	52.94	B
			교통안전교육장 입구→동림제재소 앞	952	47.97	B
			동림제재소 앞→교통안전교육장 입구	1,163	58.60	A
			교통안전교육장 입구→백마휴게소 앞	1,084	59.47	A
			백마휴게소 앞→응봉 사거리	894	52.94	B
고택IC	지방도 609호	2차로	예덕농공단지 입구→대천교 사거리	741	0.50	D
		2차로	대천교 사거리→삼환카센타 앞	629	0.35	D
		2차로	삼환카센타 앞→봉산주유소 앞	753	0.42	D
			봉산주유소 앞→삼환카센타 앞	403		
			삼환카센타 앞→대천교 사거리	313		
			대천교 사거리→예덕농공단지 입구	467		
면천IC	지방도 609호	2차로	구룡정류소 앞→나무고개 삼거리	324	0.24	C
		2차로	나무고개삼거리→면천터미널 앞	533	0.38	D
		2차로	면천터미널 앞→면천주유소 앞	541	0.38	D
			면천주유소 앞→면천터미널 앞	497		
			면천터미널 앞→나무고개 삼거리	515		
			나무고개 삼거리→구룡정류소 앞	269		
		2차로	면천IC 접속부→나무고개 삼거리	403	0.32	C
			나무고개 삼거리→면천IC 접속부	469		

주 1: 도시 및 교외간선도로는 V/C 대신 평균통행속도임.

자료: 한국도로공사, 1997, 대전-당진간 고속도로 건설사업 교통영향평가.



<표 4-10> 서천-공주 고속도로 주변가로 전망(2014)

접속 IC	도로명	구간 명	구 간	예상교통 량(2014)	V/C	LOS
서공주 IC	국도 36호선	A	공주농고앞 사거리도천삼거리(신설)	1,962	0.29	A
		B	도천 삼거리(신설)-우성삼거리	2,843	0.40	B
		C	우성 삼거리서정리 사거리	1,672	0.66	D
청양IC	국도 39호선	D	서정리 사거리청남입구 사거리	584	0.31	C
		E	청남입구 사거리장평초교앞 삼거리	498	0.26	C
		F	장평초교앞 삼거리장평 사거리	573	0.25	C
부여IC	국도 39호선	G	장평 사거리대치입구 삼거리	491	0.23	B
		H	대치입구 삼거리은산중학교앞 삼거리	402	0.18	B
		I	은산중학교앞 삼거리먹고개 삼거리	199	0.08	A
	국도 29호선	J	은산중학교앞 삼거리신대리 삼거리	579	0.23	C
		K	신대리 삼거리규암 사거리	221	0.10	A
	국도 4호선	L	규암 사거리먹고개 삼거리	651	0.26	C
		M	먹고개 삼거리구룡 삼거리	969	0.41	D
서부여 IC	국도 4호선	N	구룡 삼거리홍산중교앞 삼거리(신설)	557	0.23	B
		O	홍산중교앞 삼거리(신설)남촌 사거리(신설)	439	0.08	A
		P	남촌 사거리(신설)-LG정유앞 삼거리	242	0.11	A
	지방도 613호	Q	LG정유앞 삼거리613호선 분기점	186	0.11	A
		R	613호선 분기점산성파크앞 삼거리	127	0.07	A
동서천 IC	지방도 613호	S	산성파크앞 삼거리광암 삼거리	449	0.22	C
		T	광암 삼거리화양중앙교회앞 사거리	1,399	0.61	D
	국도 29호선	U	화양중앙교회앞 사거리금강하구둑앞 사거리	1,489	0.62	D

자료: 한국도로공사, 2000, 공주-서천간 고속도로 건설사업 교통영향평가.

당진-대전 고속도로의 교차로에 있어서는, 북공주 IC 접속부, 신양 IC의 청운식당 앞, 면천 IC 접속부 등의 서비스 수준이 F로 매우 낮고, 유구 IC의 수촌교삼거리, 신양 IC의 심양초교 앞, 예 산IC의 동림재제소 앞, 면천 IC의 나무고개 삼거리 등의 서비스 수준이 E로 낮게 나타난다.

서천-공주 고속도로의 접속 교차로의 경우는 서공주 IC의 공주농고앞 사거리, 도천 삼거리, 우성 삼거리, 청양 IC의 서정리 사거리, 동천 IC의 화양중앙교회 앞 사거리, 금강하구둑 앞 사거리 등의 서비스 수준이 F로 매우 낮을 것으로 예측되었다.

따라서 이들 교차로에 대해서는 우선적으로 모니터링을 실시하여 혼잡과 지체 문제를 조기에 해결하여야 할 것이다.

<표 4-11> 당진-대전 고속도로 접속도로망 교차로 분석(2012)

IC명	교차로		예상교통량 (2012년)	사업시행시		개선시	
	지점번호	교차로명		지체도 (초/대)	LOS	지체도 (초/대)	LOS
노은IC	1	대평리 입구	1,857	8.0	B	5.3	B
	2	도암리 앞	1,880	5.5	B	5	A
	3	국방과학연구소 입구	2,362	18.6	C	8.5	B
	4	외삼초교 앞	2,484	11.2	B		
	A	감성리 교차로	1,849	2.3	A	1.5	A
장기IC	1	장기농공단지 입구	910	22.3	D		
	2	장기농협 앞	390	4.0	A		
	4	김종서 장군묘	362	2.6	A		
	A	송선1 교차로	2,735	19.8	C		
	B	1.송선 2교차로	268	1.7	A		
	B	2.송선 2교차로	298	1.1	A		
	C	1.하봉 교차로	399	1.1	A		
	C	2.하봉 교차로	297	2.9	A		
북공주IC	1	공주농고 입구	4,681	34.5	D		
	2	전막 사거리	4,000	19.2	C		
	3	신관 삼거리	3,932	9.5	B		
	4	공주대교 북단	5,389	31.1	D		
	A	북공주IC 접속부	3,818	177.3	F	16.6	C
유구IC	1	입석버스 정류장	1,139	1.5	A		
	2	수촌교 삼거리	761	32.4	E		
	3	유구교 삼거리	1,598	22.9	D		
	4	유마교 삼거리	855	10.4	C		
신양IC	1	심양초교 앞	2,103	38.3	E		
	2	청운식당 앞	1,715	73.3	F	16.1	C
	3	광암초교 앞	1,227	5.0	A		
예산IC	1	웅봉 사거리	1,932	16.9	C		
	2	백마휴게소 앞	1,781	8.1	B		
	3	교통안전교육장 입구	2,320	15.5	C		
	4	동림제재소 앞	3,764	42.1	E		
고덕IC	1	예덕농공단지 입구	1,342	15.5	C		
	2	대천교 사거리	1,592	39.7	E		
	3	삼환카센터	1,250	3.6	A		
	4	봉산주유소	1,358	10.4	C		
면천IC	1	구룡정류소 앞	1,848	36.7	D		
	2	나무고개 삼거리	1,243	43.8	E		
	3	면천터미널 앞	1,131	1.7	A		
	4	면천주유소 앞	1,196	8.6	B		
	A	면천IC 접속부	1,312	106.0	F	15.3	C

주 1: 지점번호 항목의 음영부분은 신호교차로임  
 자료: 한국도로공사, 1997.

<표 4-12> 서천-공주 고속도로 접속도로망 교차로 분석(2014)

IC명	교차로		예상교통량 (2014년)	사업시행시		개 선 시	
	지점 번호	교차로명		지체도 (초/대)	LOS	지체도 (초/대)	LOS
서공주IC	1	공주농고앞 사거리		217	F	72	E
	A	도천 삼거리		165	F	27	C
	4	우성 삼거리		*	F	48	D
청양IC	5	서정리 사거리		142	F	51	D
	6	청남입구 사거리		14/13	B/B		
	7	장평초교앞 삼거리		13	B		
	8	장평 사거리		29	C		
부여IC	9	대치입구 삼거리		9	B		
	10	은산중학교앞 삼거리		9	A		
	11	신대리 삼거리		10	A		
	12	규암 사거리		48	D	34	D
	13	먹고개 삼거리		13	B		
서부여IC	14	구룡 삼거리		16	B		
	B	홍산중교앞 삼거리		11	B		
	C	남촌사거리		21	C		
	17	LG정유앞 삼거리		9	A		
	18	613호선 분기점		10	A		
동서천IC	19	산성파크앞 삼거리		11	B		
	20	광암 삼거리		10	A		
	21	화양중앙교회 앞 사거리		50/64	E/F	48	D
	22	금강하구둑 앞 사거리		436	F	177	F

주 1: 지점번호 항목의 음영부분은 신호교차로임

2: 무신호교차로의 지체는 부도로 접근로 지체를 나타냄(\*는 무신호 교차로 지체도 분석범위를 벗어남)

3: 무신호 4지교차로의 경우 부도로 접근지체를 모두 표시(/)

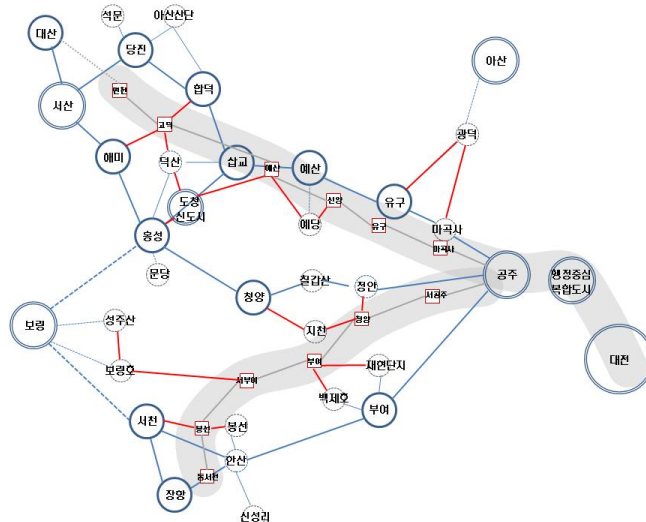
자료: 한국도로공사, 2000.

## (2) 당진-대전, 서천-공주 고속도로 연계도로망 정비

광역적 지역개발을 효율적으로 추진하기 위해서 고속도로 주변 시·군간의 교류·연계를 지원하는 교통 네트워크 정비가 우선적으로 필요하다. 다시 말해서, 고속도로 주변지역의 주요 도시 및 각종 기능집적지간 상호 작용을 촉진하고, 산재해 있는 산업·자원·시설·개발거점(사업) 등을 유기적으로 연계하여 개발의 시너지 효과를 유발하기 위해서는 고속도로 IC로부터 주요 지점간을 연결하는 국도, 지방도 등의 도로망의 확포장·선형개량 등의 정비가 필요하다.

당진-대전 고속도로의 경우는 고덕 IC-덕산-도청이전신도시-홍성, 해미-고덕 IC-합덕, 도청이전신도시-예산 IC-예당저수지-신양 IC, 마곡사 IC-광덕-유구 등의 구간에 대한 정비의 필요성을 검토할 필요가 있다. 서천-공주 고속도로의 경우는 청양 IC-지천-청양읍, 청양 IC-정산, 부여 IC-백제역사재현단지, 부여 IC-백제호, 서부여 IC-보령호-성주산 등의 구간에 대한 정비의 필요성을 검토할 필요가 있다.

이 외에도 고속도로 주변지역 개발계획이 구체화될 경우, 개발사업과 개발권간의 순환형 네트워크체계 구축을 위한 도로망의 정비가 필요할 것이다.



[그림 4-19] 당진-대전, 서천-공주 고속도로 연계 도로망의 정비구간 검토(예시)

### (3) 당진-대전, 서천-공주 고속도로와 다른 광역간선망과의 연계 강화

#### ① 당진-대전 고속도로의 대산-당진 구간 연장

대산지역은 3대 석유화학단지의 하나인 대산유화단지가 있고, 대산항을 중심으로 조성중인 산업단지를 포함해 11개의 대규모 산업단지가 분포하는 등 서해안지역의 새로운 산업벨트가 형성되고 있는 지역이다.

대산항은 서해안에서 두 번째로 많은 물동량(연간 6,099만 4,000톤)의 국가항으로 중국과 최단거리에 있고, 2020년까지 5선석의 컨테이너 전용부두를 건설할 계획이어서 충청권과 경북내륙권의 교역기지로서 매우 중요한 역할을 수행할 전망이다.

따라서 대전-당진 고속도로를 대산까지 연장함으로써 산업물동량의 원활한 유동을 뒷받침하여야 할 것이다.

#### ② 태안-당진-천안 고속도로 건설

2012년까지 완공 예정인 당진-천안 고속도로(총거리 47.5km)를 태안까지 연장(32km)할 필요성이 크다. 그렇게 함으로써 태안-당진-천안 고속도로와 국도 77호선 및 보령-안면도 연육교와 연결할 수 있고, 이는 관광교통의 원활한 처리와 안면도국제관광지 등의 해안관광지 개발 및 새로운 관광루트의 형성에 기여할 것이다.

#### ③ 보령-청양-공주 고속도로 건설

서해안과 내륙의 주요 거점지역간의 연계성 강화를 위하여 동서간을 연결하는 간선도로망을 조기에 확충해야 할 것이다. 특히, 보령-청양-공주·행정중심복합도시 간선도로망은 대전광역시·행정중심복합도시 등 내륙 개발거점과의 유기적인 연계를 통하여 기존 경부개발축의 파급효과가 서해안으로 쉽게 파급되도록 함으로써, 동서지역간 불균형을 해소하고 보령신항만과 관련 산업집적지가 원활하게 조성될 수 있도록 하여야 할 것이다.

## 제5장 결론 및 정책제언

### 1. 요약 및 결론

이 연구는 당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로 개통이 그 주변지역과 충남지역에 미치는 영향을 분석하고, 고속도로 주변지역의 발전전략과 정책과제를 제시하는 것을 목적으로 하여 아래와 같이 진행하였다.

첫째, 고속도로 개통에 따른 고속도로 주변지역의 ① 현황 및 특성, ② 주요 자원 잠재력을 분석하였다.

둘째, 고속도로 개통에 따른 주변지역의 변화에 대해서 ① 교통체계 개선효과, ② 정주체계 변화효과, ③ 산업입지 및 산업구조 변화효과, ④ 지역경제 파급효과로 나누어 정량적·정성적으로 전망하고, 주요 결과와 시사점을 종합하였다.

셋째, 이상과 같은 분석 결과를 토대로 ① 고속도로 주변지역의 충남지역의 역할·기능과 개발 접근방법을 제시하고, ② 고속도로 주변지역의 공간개발 구도를 설정하며, ③ 부문별 발전전략과 추진과제를 제안하였다.

먼저, 고속도로 주변지역의 여건과 변화전망 결과를 정리하면 다음과 같다.

당진-대전 고속도로와 서천-공주 고속도로는 고속도로가 직접 통과하는 공주, 예산, 당진, 청양, 부여, 서천 등 고속도로가 직접 통과하는 6개 시·군과, 일부지역이 영향권에 포함되는 서산, 보령, 연기 등 3개 시·군의 78개 읍·면·동, 3,632.60km<sup>2</sup>가 포함된다. 이는 충청남도 읍·면·동 수(212개)의 37%, 면적(8,600.15km<sup>2</sup>)의 42%에 달한다.

고속도로 주변지역 중에서는 도시화·산업화 진행지역, 일반농촌지역, 원격산촌지역으로 나뉘며, 이러한 지역특성에 따라 인구, 농가인구, 제조업체, 사업체 등의 규모와 변화 경향이 매우 차별적이고, 지형조건과 생태·경관자원 등의 면에서도 다양한 차이

가 있다.

둘째, 고속도로 개통에 따른 주변지역의 변화에 있어서는 접근성이 비약적으로 개선됨에 따라 인근 시·군간 네트워크 도시체계로의 변화, 광역시설의 공동이용 가능성이 높아지고, 특히 당진 등 충남 서북부 산업지대와 대덕연구개발특구와의 산업클러스터 형성 잠재력이 높아졌다.

인구규모와 도시체계는 고속도로 외에도 신도시들이 건설됨에 따라 그 변화의 방향을 전망하기가 쉽지 않았다. 그러나 개선된 접근성의 이점을 살려 도시별 전문화와 호혜적 기능분담을 도모하면 네트워크 도시체계로의 전환도 용이할 것으로 예상되었다.

고속도로 개통에 따른 제조업체수 변화, 새로운 산업연계축의 형성·발전, 관광·서비스업의 변화(지역관광, 숙박·음식점 사업체수 변화), 농수산업의 변화, 유통의 효율화, 지가 상승과 세수 증대 등은 전반적으로 긍정적인 효과가 발생하는 것으로 전망되었다.

그럼에도 불구하고 고속도로 주변지역은 개발 잠재력으로서의 장점과 기회와 제약 여건으로서의 약점과 위협을 동시에 지니고 있는 것으로 나타났다.

개발 잠재력으로서의 장점과 기회는 ① 기존의 R&D거점, 신산업지대, 물류·유통기능 등을 활용한 지식 중심의 신산업 클러스터 형성 유리, ② 고속도로 IC 연결부는 농산촌의 새로운 지역활성화 거점으로서 역할 가능, ③ 다양한 역사·문화·자연자원을 활용한 고속도로 주변지역 특성화 및 연계 관광상품을 개발할 경우 새로운 개념의 성장촉진기반의 구축, ④ 고속도로 개통에 따른 지역간 접근성 개선으로 협력적 지역개발 활성화 등이 있다.

제약여건으로서의 약점과 위협은 ① 충청도내 지역간 불균형발전이 더욱 구조화될 가능성, ② 고속도로가 인구와 지역경제 성과의 충남지역 밖으로의 유출 통로가 될 수 있는 우려, ③ 충남 중남부 내륙과 서부지역에 있어서 성장거점 부재로 역외 의존도 심화 가능성, ④ 고속도로 개통이 낙후지역의 쇠퇴를 더욱 가속화 할 가능성 등이 있다.

이상과 같은 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역에 대한 여건 분석 및 변화전망을 토대로 기본적인 발전방향, 공간개발구도, 부문별 발전방안을 제시하였다.

먼저, 고속도로 주변지역은 ① 충청광역경제권 형성을 선도하는 새로운 개발축, ② 충

남의 동북부지역과 중서부·남부지역간 균형개발 선도축, ③ 네트워크 도시체계로의 전환을 촉진하는 축매, ④ 다양성과 개성을 지닌 신지방문화 창조의 축, ⑤ 도농교류 활성화와 농어촌경제 다각화 및 농어촌주민의 삶의 질 향상 통로 등의 기능과 역할을 충실히 수행할 수 있도록 기본방향을 설정하였다..

이를 위한 고속도로 주변지역 개발의 접근방법으로는, ① 지역간 관련 사업의 연계·협력 강화, ② 거점개발 방식 및 선택적 집중방식 적용, ③ 핵심 선도사업 추진 후, 후속·연계 개발사업을 효과적으로 유도, ④ 협력적 개발체제를 구축하여 개발투자 및 시설운영의 효율성을 제고 등을 제시하였다.

이러한 기본방향과 접근방식 채택을 기반으로 고속도로 주변지역의 공간개발 구도를 설정하였다. 이를 위해 고속도로 IC 구간별로 주변지역 기능과 거점을 설정을 하고, 개발사업 및 개발권간 순환형 네트워크 체계를 구축하며, 고속도로 주변지역 개발과 다른 계획에 의한 전략사업이 유기적으로 연계되도록 함으로써 실행력을 제고하는 방안을 제안하였다.

고속도로 주변지역 활성화를 위한 부문별 정책과 프로그램으로는 네트워크 도시체계의 도시·농촌 재생 추진, 산업경쟁력 강화와 산업 네트워크 구축, 관광산업 활성화와 공동 마케팅 강화, 연계도로망의 체계적·입체적 정비 방안 등을 제시하였다.

## 2. 정책제언

이상과 같은 고속도로 주변지역에 대한 여건분석과 변화 전망을 토대로 부문별로 추진전략과 추진방안 및 주요 프로그램을 제안하였다.

이미 고속도로 밀도가 상당한 수준으로 높아진 상황에서는 과거와 같이 고속도로 주변지역의 가시적인 변화를 감지하기가 쉽지는 않으나, 점진적으로 긍정·부정의 영향을 미치면서 지역을 변화시키고 있기 때문에, 고속도로 개통 초기부터 장기적인 비전과 정책의 틀을 마련하여 일관되게 추진할 필요가 있다.



특히, 당진-대전 및 서천-공주 고속도로는 충청남도 공간구조 및 산업구조의 기본틀을 바꾸는 것이다. 또한 한층 가까워진 대도시권과 상호 보완에 의한 지역발전을 추구할 경우 지식기반사회의 새로운 지역발전의 모형을 창조할 수 있을 것으로 보인다.

이하에서는 제4장에서 제시한 주요 제안들의 제목을 중심으로 정리하였다. 각각의 추진방안에 대한 구체적인 내용에 대해서는 제4장을 참고하기 바란다.

#### □ 네트워크 도시체계 구축과 도시·농촌 재생 추진

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
네트워크 도시체계 구축 및 광역·연합도시권 형성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 네트워크 도시체계 구축</li> <li>• 소도시연합 광역도시권 형성 및 기존 광역도시권 체계적 성장관리</li> <li>• 광역적 도시기능 공동이용 방식의 도입·운영</li> <li>• 지역활성화거점 조성</li> </ul>
도시재생사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 포괄보조사업을 활용한 중심시가지 종합적 활성화사업 추진</li> <li>• 성장거점 연계형 도시재생(신도시와 주변도시의 상생발전)</li> <li>• 기존 도시의 쇠퇴특성을 고려한 재생사업 추진</li> </ul>
도농교류 활성화와 도시 인구의 농어촌 정주 촉진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교류로부터 정주로 점진적으로 접근하여 수요 창출</li> <li>• 도시민 유치 프로그램 체계적 운영</li> <li>• 전원마을, Rurban Village 등 다양한 도농공존공간 조성</li> </ul>

#### □ 산업경쟁력 강화와 산업 네트워크 구축

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
IT 산업 중심의 융·복합화를 통한 지역 산업의 고부가치화 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 충청 광역권 글로벌 경쟁거점 클러스터 선정</li> <li>• 글로벌 경쟁거점 클러스터의 혁신인자 분석에 기초한 지원사업의 효율성 제고(R&amp;D, 시험·인증·시제품 제작, 지식서비스 지원 사업 등)</li> <li>• 클러스터 간의 연계 사업 강화</li> <li>• 글로벌 연계협력 사업 추진</li> </ul>
친환경 생태산업 육성으로 녹색성 신성장 동력 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 충남 지역 경쟁거점 클러스터 선정</li> <li>• 지역 경쟁거점 클러스터의 혁신인자 분석에 기초한 지원사업의 효율성 제고(R&amp;D, 시험·인증·시제품 제작, 지식서비스 지원 사업 등)</li> <li>• 클러스터 간의 연계 사업 강화</li> </ul>
충남 서부지역과 대덕연구개발특구·국제과학비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공식·비공식 네트워크 프로그램(만남의 장, 포럼, 스터디 그룹 등)</li> <li>• R&amp;BD 사업화 센터 공동 운영</li> </ul>

즈니스벨트와의 연계 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 브로커링(Brokering) 프로그램(전문 코디네이터 양성, 연계협력 사업지원 단일창구 설립, 전문가 집단의 컨설팅 및 모니터링)</li> </ul>
충청 광역경제권 차원의 네트워크형 거버넌스 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민간 중심의 기획·조정·평가역량 강화</li> <li>• 기업지원 플랫폼 설립</li> <li>• 연계협력형 지역산업 육성 사업모델 개발</li> <li>• 기존 특화센터 사업의 공간적 범위를 광역경제권으로 확대(대전, 충북과 상호 협력)</li> </ul>

#### □ 다지역 관광협력체계 구축 및 공동 홍보·마케팅 추진

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
다지역 관광협력체계 구축 및 공동 홍보·마케팅 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 다지역 관광협력체계 구축</li> <li>• 다지역 관광협력체계의 협력대상 범위 결정</li> <li>• 지역관광 정보 및 안내체계 개선과 공동 홍보·마케팅</li> </ul>
도시관광 활성화와 관광 거점 조성·운영	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 통합기능형 관광안내센터 설치·운영</li> <li>• 소도시 내·외부 관광자원간 연계</li> <li>• 소도시의 자원특성을 고려한 문화·관광개발</li> <li>• 소도시와 주변 농어촌관광자원간의 연계(Hub Spoke-type Network)</li> </ul>
농어촌관광 활성화와 추진전략 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 농어촌관광 네트워크 형성(연맹·연합체 형태)</li> <li>• 농어촌관광 상품 개발 및 품질관리, 교육훈련, 관광상품 등급화</li> <li>• International Green Tourism Network 형성을 주도</li> </ul>
테마가 있는 관광도로 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도로의 역사기록 조사, 문화·경관·생태·민속자원 조사</li> <li>• 협력적 조직체 구성을 통한 테마도로 조성·운영</li> <li>• 금강의 항포구를 중심으로 땅길과 물길의 연계</li> </ul>

#### □ 연계도로망의 체계적·입체적 정비

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
고속도로 연계도로망의 혼잡·지체 점검·정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주기적 교통량 조사 및 문제점 파악</li> <li>• 연계도로망에 대한 모니터링을 우선적으로 실시하여 서비스 수준이 낮은 도로구간·교차로의 혼잡·지체를 조기에 해결</li> </ul>
고속도로 연계도로망의 체계적 정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고속도로IC로부터 주요 도시·거점(지점) 연결 간선도로의 확장·선형개량</li> <li>• 개발권간 순환형 네트워크 체계 구축을 위한 도로망 정비</li> </ul>
2개 고속도로와 광역간선망의 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 당진-대전 고속도로의 대산-당진 구간 연장</li> <li>• 당진-천안 고속도로의 조기 건설 및 태안-당진 구간 연장</li> <li>• 보령-청양-공주 고속도로 조기 건설</li> </ul>

## □ 도, 시·군간 협력체계 구축 및 단계적 추진

추진전략	추진 방안 및 주요 프로그램
도, 시·군간 협력적 고속도로 주변지역 개발 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도, 시·군간 고속도로 주변지역발전 협의체 구성·운영</li> <li>• 고속도로 주변지역 종합발전계획 수립 및 기존 계획과 연계</li> <li>• 고속도로 주변지역 변화에 대한 공동 모니터링 및 대응</li> </ul>
단계적 계획 및 사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 단기 공동사업               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공동 관광 홍보·마케팅, 도농교류 촉진, 산업 입지 촉진</li> <li>- 접속도로·교차로 통행실태 조사 및 혼잡·지체 문제 해결</li> <li>- 고속도로·신도시 복합효과 발생 지역의 공동 대응전략 마련</li> <li>- 도시 및 농촌재생사업 시범지역 선정 및 pilot project 추진</li> </ul> </li> <li>• 중장기 공동사업               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고속도로 중심의 해안-내륙간 광역 산업클러스터 형성</li> <li>- 광역관광네트워크 형성(도로·수로·고속철도 간 복합연계망 구축, 관광지간 다중적 연계, 다지역관광협력체계 구축)</li> <li>- 광역도시권 형성·관리 특히, 광역시설 공동이용체계 구축</li> <li>- 도시 및 농촌재생사업의 연계 추진, Rurban Village 육성</li> </ul> </li> </ul>

## 3. 연구의 한계 및 향후 연구방향

이 연구는 당진-대전 및 서천-공주 고속도로가 개통된 이후 1~5개월 사이에 수행하게 됨에 따라 고속도로 IC별·구간별 교통량자료를 입수하지 못했고, 고속도로와 연계되는 도로망의 운영 상태에 대해서도 알 수 없었으며, 고속도로 개통 이후 주변지역의 변화를 설명할 수 있는 통계자료의 확보도 곤란했다.

그 결과 이 연구는 고속도로 및 주변지역의 인구·사회·경제적인 현상에 대한 정성적 분석과 기존 관련 문헌으로부터의 시사점을 토대로, 2개의 고속도로 주변지역에 있어서의 변화를 전망하고, 개발방향·개발의 공간구도·부문별 정책과제를 도출하는데 그쳤다. 따라서 분석·전망 및 정책대안 제시에 있어서 정확정보다는 방향성 제시에 주안점을 두었다.

이런 점에서 이 연구는 향후 2개의 고속도로 주변지역의 변화에 대한 심층적인 연구와 구체적인 발전방안 및 정책과제를 마련하기 위한 시론적인 연구라고 할 수 있다.

따라서 향후 고속도로 주변지역의 변화 전망 또는 발전방안 마련을 위한 연구가 체계적·주기적으로 수행될 수 있기 위해서는, 당진-대전·서천-공주 고속도로 및 그 주변지역 변화와 관한 일관성 있는 자료의 지속적인 축적과 모니터링이 이루어져야 할 것이다.

또한, 충남지역의 공간구조 및 사회·산업구조의 변화는 고속도로만이 아니라 행정 중심복합도시, 도청이전신도시, 태안기업도시들의 건설효과와 연계되어 나타날 것이므로, 이러한 연구 대상과 연계하여 연구하는 것도 매우 중요하다고 생각한다.

## 참고문헌

- 강동진 외(2008. 6), 복합커뮤니티시설의 의미와 사례, 도시정보, 315, 대한국토도시계획학회, pp.3-17.
- 건설교통부(2003), 서해안고속도로 주변지역 개발계획.
- \_\_\_\_\_ (2004), 대전-통영 고속도로 주변지역의 효과적 개발방안 연구.
- 국토개발연구원(1994), 도로투자에 대한 물류비용 개선효과 분석.
- 국토연구원(1995), 고속도로 사업효과 조사.
- 금성근 역(1997), (재)동북아산업활성화센터 편, 소프트 인프라스트럭처, 분산발전연구원.
- 김대식(2003), “고속도로 개발 전후의 농촌지역 토지이용 및 인구변화 특성-경기도 남부 중부고속도로와 주변지역을 중심으로-”, 농촌계획, 9(2), pp.49-55.
- 김동욱·강동진(1999), 대전-당진 및 구미-옥포간 고속도로 민자사업 타당성분석 연구, 국토연구원.
- 김용웅 외(2000), 충청권 공동발전방안 연구, 대전·충청권행정협의회.
- 김재령(1998), 지방부 도로의 기능제고 방안, 경기개발연구원.
- 김경석·조봉운·임형빈(2009), “대전-당진, 공주-서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석,” 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략 심포지엄 발표자료, pp.3-21.
- 김수남(2009. 10), 농업 및 수산업과 관광산업과의 관계, 충청남도의회와 충남발전연구원의 의정발전 세미나 발표자료.
- 김성진·김경태(2009), “대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남 관광전략과 과제,” 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략 심포지엄 발표자료, pp.75-86.

- 김원배(2009), “당진-대전, 서천-공주 고속도로와 연계한 대전·충남 공동 발전 방안,” 서천-공주 고속도로 개통 이후 대전·충남 발전 전략과 재발전 심포지엄 발표자료, pp.49-56.
- 김정연(1999), 충남지역의 도시체계 분석, 충남발전연구원.
- \_\_\_\_\_. 이종상(2001), “서해안고속도로와 연계한 지역활성화 방안”, 제1회 서해안 포럼: 서해안시대의 전개와 개발방향, 경기개발연구원·인천발전연구원, pp.93-115.
- \_\_\_\_\_. 전영노(2001), “서해안고속도로 개통과 영향권 개발,” 한국지역개발학회지, 13(3), pp.83-94.
- \_\_\_\_\_. 임명재(2005), “지방도시의 활성화와 관광개발,” 문화관광의 눈으로 본 국가균형발전 주제발표논문.
- \_\_\_\_\_. 외(2009a), “대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 활성화 방안,” 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략 심포지엄 발표자료, pp.25-71.
- \_\_\_\_\_. 외(2009b), 충남의 농어가인구 및 농어업인력 전망과 정책과제, 충청남도(미발표자료).
- 김태연 외(2006), 농어촌 복합생활공간 조성을 위한 기초생활환경 사업 개선 메뉴 개발, 한국농촌경제연구원.
- 김형국(1997), 한국공간구조론, 서울대학교출판부.
- 민말순·곽태열(2001), 대전·통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급효과 분석, 경남발전연구원.
- 박시현 외(2006), 농촌의 미래 모습, “농촌공간 2020”, 한국농촌경제연구원.
- 박양호 외(2004), 통합국토를 향한 지역간 공동발전방안 연구(Ⅱ), 국토연구원.
- 송두범 외(2008. 11), 중소도시재생 정책방향과 추진계획, 충남발전연구원·국토해양부·한국건설교통기술평가원·재생사업단.
- 안흥기·김민철(2006), 교통기반시설투자의 지역간 배분과 지역경제 성장에 관한 연구,

- 국토연구원.
- 원광희(2000), 고속도로 건설이 충북지역에 미치는 사회적 편익과 접근도 변화 분석, 충북개발연구원.
- \_\_\_\_\_(2001), 고속도로 주변부 쇼핑랜드 건설구상, 지역정책연구, 12(1), 충북개발연구원, pp.103-112.
- 유재영(1995), 고속도로 IC 주변부 개발 및 관리방안 연구, 국토개발연구원.
- 윤양수 외(2003), 서해안고속도로 주변지역 개발계획 수립연구, 건설교통부.
- 윤양수 외(2004), 대전-통영 고속도로 주변지역의 효과적 개발방안 연구, 건설교통부.
- 이기석(1998), 한국 근대도시의 공간적 이해, 한국도시론, 박영사.
- 이인배 외(2007), 홍성군 관광종합개발기본계획, 홍성군.
- 임성복·강영주(2009), “당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통에 따른 향후 전망과 발전 과제,” 당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통 이후 대전·충남 발전 전략과 재발전 심포지엄 발표자료, pp.2-22.
- 임준홍 외(2009), 충청권 도시쇠퇴 특성과 재생방향에 관한 연구, 충남발전연구원.
- 임형빈(2009), 충청권 경제모형 구축연구 II: 충청 광역경제권의 전략산업간 연계구조 분석, 충남발전연구원.
- 전병제 외(1999), 고속도로 노선별 사업효과 분석-사회·경제분야, 한국도로공사.
- 전효재 외(2009), 관광네트워크 구축을 위한 다지역 관광협력체계 개발, 한국문화관광연구원.
- 정강환(2002), 대전고속도로의 개통에 따른 관광산업의 전망과 과제, 대전-진주간 고속도로 개통에 따른 서부경남 및 대전(충청)권 공동발전방안 정책세미나 발표자료, pp.40-66.
- 정환영(2009), “당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통과 연계한 주변지역 발전전략,” 서천-공주 고속도로 개통 이후 대전·충남 발전 전략과 재발전 심포지엄 발표자료, pp.24-46.

- 조응래(1998), “고속도로 건설에 따른 경기지역의 통행시간 변화분석,” 경기연구, 3, 경기개발연구원, 1998, pp.119-137.
- 지역발전위원회 외(2009. 10), 기초생활권 발전계획 수립 매뉴얼.
- 진영환(2005), “자치단체간 협력과 공동발전-충남과 경기도를 중심으로-,” 충남·경기 상생발전의 잠재력과 과제, 충남발전연구원·경기개발연구원, pp.3-14.
- 충청남도(2008), 제3차 충청남도종합계획 수정계획(2008~2020).
- \_\_\_\_\_ (2009), 충청남도 균형발전 개발계획 변경(안).
- 한국도로공사(1997), 당진-대전 고속도로 건설사업 교통영향평가.
- \_\_\_\_\_ (2000), 서천-공주 고속도로 건설사업 교통영향평가.
- \_\_\_\_\_ (2009), “당진-대전 고속도로 사업개요 및 개통효과”, 당진-대전 고속도로 개통과 충청도청 이전에 따른 지역경제 활성화를 위한 정책토론회 자료집.
- 홍성우·김광구(2008a), “서해안고속도로 건설이 주변지역의 인구 및 산업구조에 미치는 효과 분석”, 도시행정학보, 21(3), pp.315-335.
- \_\_\_\_\_ (2008b), “서해안고속도로 개통에 따른 지역영향 분석”, 한국지역개발학회지, 20(4), pp.31-50.
- 片木 淳・藤井 浩司・森 治郎(2008), 地域づくり新戦略-自治体格差時代を生き抜く-, 株式會社 一藝社
- Janelle, D.(1974), "Spatial Reorganization: A Model and Concept", in M. Hurst(ed), Transportation Geography, New York: McGraw-Hill, 1974.
- Kim Yong-Lyoul(2007), Spatial effects of highways on employment in Missouri, Journal of Rural Development, 29(6), pp.1-17.
- <http://www.mlit.go.jp/road/>





■ 집 필 자 ■

연구책임 · 김정연 충남발전연구원 선임연구위원  
공동연구 · 한상욱 충남발전연구원 연구위원  
임형빈 충남발전연구원 연구원  
박상철 충남발전연구원 초빙연구원  
송지현 충남발전연구원 초빙연구원  
연구자문 · 김선배 산업연구원 연구위원  
박종철 공주대학교 군사과학연구원 연구원  
최영문 청양대학 부교수

기본연구 2009-04 · 당진-대전 및 서천-공주 고속도로 주변지역의 여건변화와  
발전전략

글쓴이 · 김정연, 한상욱, 임형빈, 박상철, 송지현 / 발행자 · 김용웅 / 발행처 · 충남발전연구원  
인쇄 · 2009년 12월 31일 / 발행 · 2009년 12월 31일  
주소 · 충청남도 공주시 금홍동 101 (314-140)  
전화 · 041-840-1130(직통) / 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1159  
ISBN · 978-89-6124-092-5 03350

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

©2009. 충남발전연구원

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