

제 2 주제

**당진-대전, 서천-공주간 고속도로
개통과 연계한 주변지역 발전전략**

정 환 영

공주대학교 지리학과 교수

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통과 연계한 주변지역 발전전략

공주대학교 지리학과 | 정환영 교수

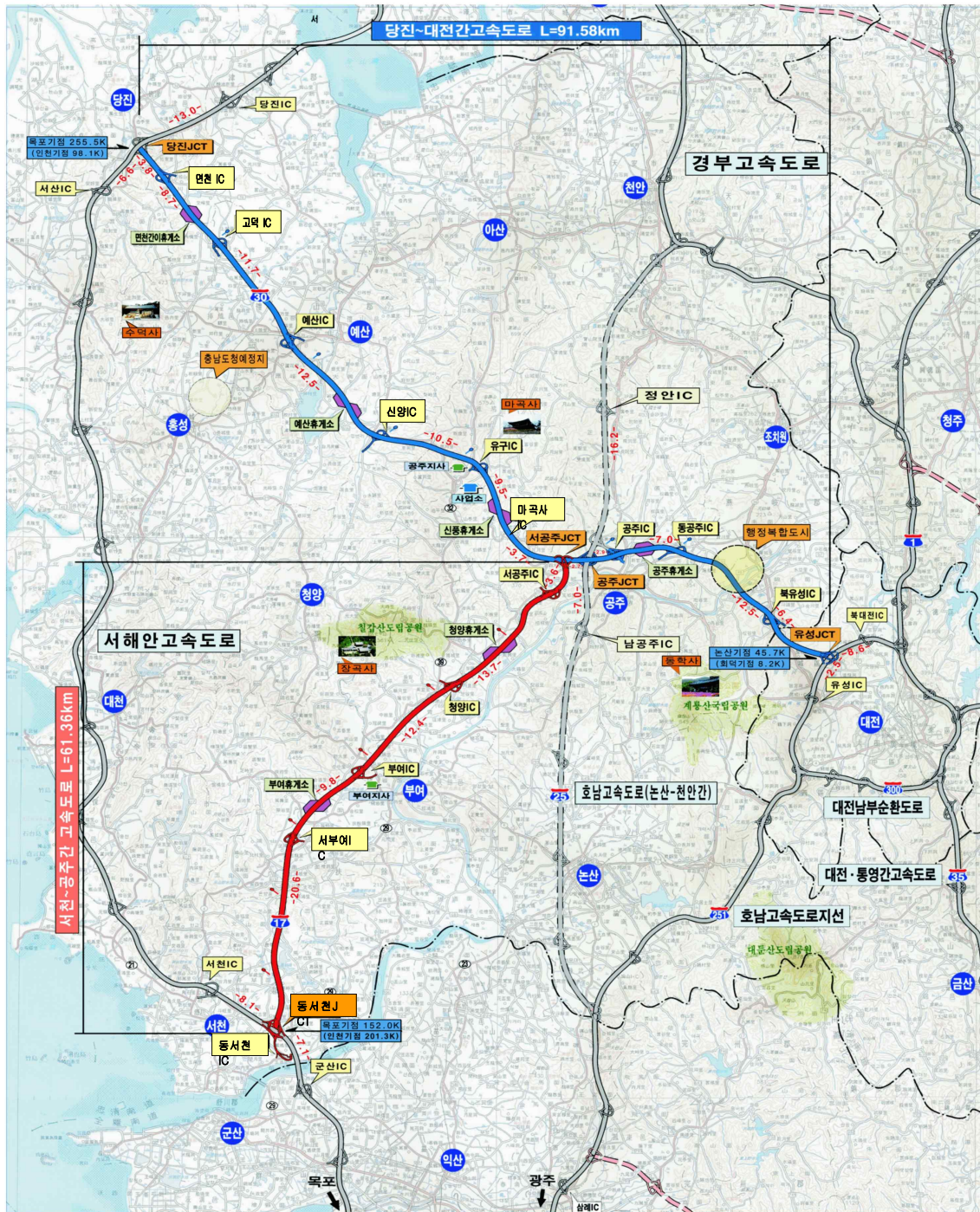
1. 서 론

교통체계의 발달은 지리공간 위에서 시간거리와 비용거리를 단축시켜, 시공간과 비용공간의 상대적 수렴을 가져온다. 특히 고속도로는 주민생활, 산업활동, 그리고 지역발전에 절대적인 파급효과를 미치기 때문에 국가 혹은 지역의 발전에 중요한 지표로 작용한다.

고속도로는 “자동차 교통망의 중추부분을 이루는 중요한 도시를 연결하는 자동차 전용의 고속교통에 속하는 도로”(고속국도법 제2조)이다. 이러한 고속도로는 인구와 산업이 집적된 도시와 도시, 사람과 목적지, 생산지와 소비지를 최단거리·최단시간으로 연결시켜 상호교환 효율성을 극대화시키는 중요한 교통수단으로 평가된다.

금번에 당진-대전, 서천-공주간 고속도로가 개통하게 됨으로써 그 영향권에 속한 시·군들은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 경제·사회 부문에서 발전이 촉진되고, 나아가서 충남 전체의 균형발전을 선도할 가능성이 높아지고 있다. 고속도로 통과 주변 시군 입장에서 볼 때 두 고속도로의 건설은 위기이자 기회요인이라고 할 수 있다.

이번 두 고속도로의 개통으로 충남은 고속도로 총연장이 455km가 되며, 경북 535km, 경남 487km, 그리고 경기 485km에 이어 네 번째 수준이 된다. 또한, 이번 두 고속도로의 개통으로 충청남도 행정구역 면적당 고속도로 연장은 52.9km/1,000km²로서 광역시를 제외한 도(道) 중에서는 가장 높은 수준을 보이게 되었다. 전국 평균 35.2km/1,000km²의 1.5배에 달하는 수준이다. 일반적으로 고속도로, 철도와 같은 기초인프라는 수요에 부응하기 위해 건설되는 경우도 있고, 때로는 선공급을 통해 지역경제 활성화를 유도하는 역할을 하기도 한다. 이번 개통된 고속도로들은 후자의 역할이 더 크게 나타날 것으로 예상된다(김경석 외, 2009).



<그림 1> 고속도로 노선도

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 충남의 공간구조를 바꾸는 매우 중요한 기회이다. 지금까지 충남은 천안-대전으로 이어지는 '경부축'과 천안-서산으로 이어지는 '충남 북부축' 등 'ㄱ자형' 발전축을 형성하고 있으나 금번 두개의 고속도로 개통으로 인하여 대전-당진으로 이어지는 '충남 중부축', 대전-서천으로 이어지는 '충남 남부축'이 만들어지면서 새로운 공간구조가

재편되고 있다고 본다. 이러한 점에서 당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 충남지역 내 균형 발전을 이룰 수 있는 기회이고 충청도 및 각 시군이 이러한 기회를 잘 활용하여 지역발전의 기회로 활용하여야 할 것이다.

그러나 고속도로 개통이라는 기회는 몇 가지 위협을 가져올 수 있다. 충청도내 지역 간 불균형을 조장할 수 있고, 인구를 비롯한 고급상품, 전문서비스 고객 등이 충남지역 밖으로 유출될 수 있다. 또한 일부지역에는 교통체증을 일으킬 소지가 있고, 고속도로 주변에서는 난개발 및 자연경관 훼손 등의 문제가 발생할 수 있다.

이 때문에 고속도로 개통에 따라 고속도로 주변지역에서는 먼저 당면할 문제에 대한 구체적인 방안을 갖고 발전전략을 세워야 한다. 따라서 당진-대전, 서천-공주 고속도로의 개통에 따른 고속도로 연계 주변지역들의 발전 전략은 무엇인지 살펴보고, 그 방안과 정책방향을 제시할 필요가 있다.

2. 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 영향

고속도로가 미치는 영향은 물류비용 및 운송시간의 감축으로 생산원가를 저하시켜 생산성 향상 및 경쟁력강화를 낳게 함은 물론 도시화 촉진, 국토이용 효율성 증진, 지역분화 가속, 지역격차 해소, 생산효율 증진, 지역고유성의 붕괴, 개방화, 삶의 행태 및 가치관의 변화 등 다양하게 나타난다.

고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과를 분석하는 것은 산술적으로는 가능한 일이나 정확성과 현실성을 고려하면 거의 불가능한 일이라고 생각되어진다. 그러나 분명한 것은 고속도로의 건설은 고속도로 축을 중심으로 한 주변지역에 지대한 영향을 미치게 된다. 이 영향은 비단 긍정적인 것에만 한정되는 것은 아니다. 고속도로 건설에 따른 주변지역의 발전 전략을 수립할 때, 긍정적 영향을 고려하기 전에 부정적 영향부터 숙지하고 이에 대한 해결책이 선행되어야 한다.

<표 1> 고속도로 건설의 거시적 효과와 파생효과

구분	거시적 효과	파생효과
국가경제발전	생산기반시설 제공	배후지역 부대산업 성장 유도 대도시에 집중된 산업 분산
	생활의 질적 수준 개선	유통체계 개선 및 지역경제 활성화 승용차 대중화 지가상승으로 인한 지역주민의 자산증식효과
	투자촉진 및 확대 유도	외국기업의 한국투자요인
국토 및 지역개발	공업단지 및 관광지 개발	지역경제 활성화
	낙후지역 개발	도로간 교류활성화로 지역주민 서비스개선
	정주체계 구축	대도시의 광역화 도시의 연담화 현상 촉진
교통체계구축	체계적 도로망 구축	도로의 적정규모 확보 타 교통시설과의 접근성 및 연계성 강화
	교통애로 구간 해소	원활한 교통소통 유지시켜 다른 효과 유발

출처 : 노승만, 2007

1) 긍정적 영향

먼저 고속도로의 긍정적인 영향은 지역경제에의 긍정적 영향이다. 관광서비스업의 발달로 관광객 수의 증가, 세수입의 증가, 관광패턴의 다양화를 유도할 수 있다. 또한 지역상권이 발달되어 물동량 증가, 지역생산물 판매 증가, 물류비 감소를 가져온다.

다음으로는 지역공간구조에의 긍정적 영향이다. 이동성 및 접근성의 확보는 고속도로와의 연결 노선망을 확보하여 외지 방문객 수를 증가시킬 수 있다. 토지거래에서는 지가 상승으로 인해 부가 증대되고 건설경기도 증대될 수 있다. 따라서 제조업체 및 관광시설의 증가를 기대할 수 있다. 생활환경 면에서도 생활편익시설이 보다 많아지고, 생활권은 확대된다. 지역의 기존사업계획에 긍정적 영향을 준다. 고속도로 건설 주변지역은 기존 역점사업들에 연계성을 부여하면서, 추진에 탄력을 받을 수 있다.

2) 부정적 영향

우선 지역경제에의 부정적 영향이다. 고속도로 건설은 특정지역에 교통체증을 유발할 수 있으며, 공항 및 철도 등 기존 교통수단을 쇠퇴시킬 수도 있다. 또한 지역상권에 악영향을 미칠 수 있다. 지방 재래시장은 쇠퇴하고, 국도변 휴게업소에 타격을 준다. 지역 의류 및 생필품 취급점포는 매출이 감소될 것이다.

그리고 개별입지로 인한 난개발이 가속되고 빨대효과, 즉 도시기능이 주변의 대도시로 흡수되는 현상이 나타날 수 있다. 또한 지가상승은 오히려 개발을 저해하는 요인이 될 수 있다. 지역의 기존사업계획의 부정적 영향으로 고속도로 건설 주변지역의 기존 역점사업들과 유사사업들이 난립할 수 있다.

<표 2> 고속도로 건설의 긍정적·부정적 영향

구분	효 과	주 요 내 용
긍정적 영향	반나절 생활권	· 원정쇼핑, 원정관광의 증가 : 백화점, 쇼핑센터, 휴양지, 휴양림 등
	공장입지·생활편의 시설의 증가	· 수도권으로부터 공장유치, 광역상수도과 도시가스사용 증가 · 농공단지 활성화, 관광지화
	지역생산물 판매 증가	· 지역농산물 판매 및 특산물 판매증가 · 1일 여행 가능
	부동산투자 활성화	· 축제와 맞물린 관광객 증가와 숙박업소 건립용 땅값 상승 · 공단지역, 관광지, 제조업체의 증가 · 해당지자체의 관광기반시설 확보노력, 콘도 및 호텔건립
부정적 영향	중소도시 상권쇠퇴	· 중소도시 상권쇠퇴, 과소비유발 · 지역 재래시장의 쇠퇴, 국도변 휴게업소의 타격, 지역 의류 및 생필품 취급점포의 매출감소
	교통 지정체 유발	· 새로운 교통수요유발, 특정지역의 교통체증 유발
	기타 교통이용저조	· 대중교통, 항공기 및 열차의 영업타격이 우려됨
	대도시권 집중	· 대도시에서 대량 소비 추세, 지방대도시 상업활동의 위축, 내륙 지방 도시들의 통합발전을 위한 광역권 개발계획 수립 필요성

출처 : 노승만, 2007

3) 고속도로의 효과분석

고속도로의 효과분석은 크게 두 가지, 직접효과와 간접효과로 구분하여 산정하는 것이 일반적이다. 직접효과는 도로의 건설로 인한 수송경비의 절감과 교통사고의 감소, 공해의 감소 등 주로 단기적으로 나타나는 효과를 말한다. 단기적인 측면에서 도로의 개발은 해당 지역 주민의 주행시간 단축과 주행경비의 절감, 화물의 수송시간 단축과 수송경비 절감 등 사람 및 화물의 통행과 유통구조의 변화로 인한 전반적인 수송비용의 절감을 유도하게 된다.

간접효과는 직접효과의 부차적 효과로서 2차·3차의 연쇄효과 및 승수효과를 유발하게 된다. 예를 들어 지역 간 도로의 개발은 교통비용을 절감시키고, 또한 건설투자로 인한 고용유발효과와 지역산업의 육성, 경제의 규모화 등을 통해 사회 경제적 변화를 유도하게 된다. 장기적인 측면에서 산업입지의 변화 등을 수반하여 인구유입과 주민의 행태 변화, 지역산업구조의 변화 등을 유도한다.

<표 3> 도로투자 효과 유형

구분	항 목	내 역	비고
직 접 효 과	- 수송비 절감	- 거리단축, 도로여건 개선으로 인한 유류 및 인건비 등의 절감	이용자 또는 공급자 편익
	- 수송시간 단축	- 교통시설 개선에 의한 통행시간단축	이용자 편익
	- 교통사고의 감소	- 안전시설에 의한 각종 교통사고의 감소	
	- 교통공해의 변화	- 자동차의 배기가스, 소음 등의 지역적 이전 또는 감소	
	- 교통편리성 향상	- 안락감, 쾌적감, 신뢰도 증진	이용자 편익
간 접 효 과	- 주변의 개발과 토지 이용의 변화	- 접근도향상지역의 토지의 전용, 지가의 상승, 생활권의 변화	
	- 공장입지의 확대와 지역경제의 활성화	- 공사로 인한 효과, 공업입지의 확대, 지역경제의 특화, 농외소득의 증대와 생활시설의 확충	
	- 유통구조의 변화	- 시장권의 확대, 산업의 특화	
	- 관광지 개발	- 지역의 관광지 개발촉진	
	- 주민의 교류확대와 사회의식의 변화	- 지역간 인적 교류 촉진, 주민의 지방안착기반 조성, 문화 및 사회가치관의 변화	
	- 지방재정	- 지방세수입의 증가	
	- 생산, 고용, 임금	- 지역개발효과	

출처 : 김경석 외, 2009

4) 고속도로 건설에 따른 영향 사례

(1) 미국 와이오밍주의 사업 영향

고속도로 건설기간 중에는 대부분의 지역에서 사업의 판매 하락을 경험하였다. 건설기간동안 가장 큰 효과를 경험한 지역과 사업은 5,000명 이상의 인구를 가진 지역과 관광관련 사업이며, 소규모의 마을의 경우 건설 사업에 따른 효과를 거의 없다 하겠다.

건설기간동안 판매하락을 보였던 대부분의 사업들은 건설 후 다시 회복되어 개통 후 판매의 평균변화율이 2.4% 증가되었다. 그러나 총 12개 사업 분야 중 5개 사업은 건설이후에도 1년 정도는 판매수익에 있어 감소를 보인다. 증가를 보인 사업 분야는 대부분이 관광관련 사업들이고, 감소를 보인 사업 분야는 지역기반 사업들이다.

고속도로 건설과 관련된 사업의 영향은 건설과정중의 효과와 건설이후의 효과로 나누어 생각할 수 있는데, 일반적으로 모든 지역에서 고속도로 건설은 사업에 긍정적 효과를 가져 오는 것으로 나타났다. 대부분의 사업들은 건설 과정에서는 판매 감소를 경험하고, 개통 후 1년 이후에 복귀되었다.

전반적으로 건설과정 중의 Wyoming state 사업들은 다른 지역 사업들과 같이 판매에 있어서 커다란 감소현상을 나타내지는 않았지만, 대부분의 사업들은 고객수와 판매수입, 그리고 교통량에 있어서 감소되는 것으로 나타났다.

특히, 소규모 마을은 건설에 따른 효과보다는 오히려 주(county) 경제에 더욱 민감한 것으로 나타났으며, 큰 도시지역에서는 건설 프로젝트에 매우 민감하다는 사실을 알 수 있었다. 고속도로 개통을 어떻게 받아들이고 대응하는지에 따라 그 효과는 다양하게 나타나는 것으로 보아 지금까지의 사례 분석이 마을규모나 사업형태, 그리고 지역의 특성에 따라 일반적인 규칙성을 보이기보다는 대응자세에 따라 지역의 효과가 긍정적이거나 부정적으로 받아들여지고 있다.

(2) 일본 요나고자동차도로 개통에 따른 영향

첫째, 농업부문에서는 명확한 효과가 나타나지 않았다. 주변 대도시와 거리가 멀어 파급효과는 적으나 직판 등의 사례가 증가하고 있으며, 신선한 야채에 대한 수요증가 가능성이 기대를 높이고 있다.

둘째, 수산업부문에서는 항구와 소비지의 판매점과의 거래는 줄고 있지만, 요나고 도로에 의해 전국 판매점으로 판매는 주목받고 있다. 또한 시간단축에 따라 여유를 갖고 출하가 가능

하며 산지직송이 쉬워졌다.

셋째, 기업부문에서는 기업진출과 공장입지를 활발하게 하였으며, 종래 동부지역(도토리)보다 열악한 서부지역(요나고)이 동부지역을 상회하게 하였다.

넷째, 도·소매업 부문에서는 기존 소매점의 어려움으로 도매업 역시 어려운 상황에 놓이게 되었다. 하지만 요나고 종합도매센터의 경우 요나고 IC에 가까이 입지하게 되면서 진출희망기업이 증가하기도 하였다.

다섯째, 운송업 부문에서는 수도권으로의 차량이 피크시 이전에 도착이 가능해지고, 2시간 전후의 시간단축을 가져오게 되어 노동시간단축과 정시성확보라는 효과를 보았다. 또한 고속버스는 증편되고, 승객 수 역시 종래보다 30% 증가하였다.

여섯째, 관광레저 부문에서는 도토리현 수산물직판센터의 관광객 수가 20% 증가하는 효과가 나타났다. 또한 온천 관광객도 증가하였으나, 시간단축에 따라 오래 머물지 않고 다른 온천 지역으로 발길을 옮기는 경향이 많아졌다. 따라서 온천지역은 통과형관광지로 변모할 것이라는 우려가 생기게 되었다.

(3) 강원도 동서고속도로 개통에 따른 영향

첫째, 생산유발효과다. 서울-춘천 고속도로가 개통될 경우 산업 전 부문에 파급이 예상되는 생산유발액은 총 7조 1,488억원으로 추산되는데, 강원도가 4조 8,028억원으로 가장 높았으며, 수도권에 1조 1,304억원, 충청권에 2,895억원, 전라권의 2,401억원, 경북권에 3,056억원, 경남권에 3,802억원으로 각 산업과 지역에 생산유발효과를 가져올 것으로 예측되었다. 산업별로는 건설이 가장 많은 3조 6,311억원으로 나타나 전체 효과의 50.8%를 차지하였다.

둘째, 고용유발효과다. 동서고속도로 개통 시 관련 산업에 미치는 고용유발효과는 강원권이 41,175명으로 가장 높고, 수도권에 7,347명, 충청권에 1,333명, 전라권에 733명, 경북권에 1,168명, 경남권에 1,569명으로 파악되어 총 53,313명의 고용효과가 있는 것으로 분석되었다.

셋째, 인구증감효과다. 영동고속도로 개통 1년 후 강릉지역의 인구는 8.63% 증가하였다. 하지만 개통 3년째를 들어섰을 때는 1.81%로 약 7%나 낮아져 감소세를 보이며 안정을 찾았다. 그리고 평창 지역은 개통 1년차에는 오히려 빨대효과로 인구가 감소했지만, 3년 후에는 8.69%로서 급격한 증가세를 보였다. 원주지역도 개통 1년 후에는 빨대효과가 발생하여 인구가 빠져나갔지만, 개통 3년 후에는 낮아져서 안정세를 보였다. 그렇지만 주요 3개 도시의 인구의 편차

는 개통전과의 인구와 비교했을 때 큰 변화를 보여주지는 못하고 있다고 할 수 있다. 즉 장기적으로 보면 고속도로 개통이 급격한 인구증가 혹은 감소를 가져오는 것은 아니라고 볼 수 있으며, 빨대효과에 의해 오히려 인구가 감소하는 현상이 발생할 수도 있음을 알 수 있다.

넷째, 산업입지 및 고용확대 효과다. 영동고속도로의 개통 이후 서비스업체 수는 지속적으로 증가하였는데, 실제로 그 효과는 개통 직후에 발생하였다. 특히 강릉지역의 업체수가 많이 늘었으며, 개통 3년차에는 평창의 서비스업 산업이 가장 높게 증가하였으나, 전체적인 업체 수는 원주가 가장 높은 것으로 나타났다. 제조업체의 경우에는 개통 1년 전의 경우 원주, 평창, 강릉 모두 강릉의 경우 빨대효과로 인한 제조업체 수가 급격하게 감소하였다. 특히 강릉시는 개통 3년차에 감소율이 각각 -40% 이상으로 나타나서 빨대효과로 인한 가장 부정적 효과를 얻은 지역으로 판단할 수 있다.

즉 영동고속도로의 경우 처음에는 동해안에 대한 관광객의 증가 기대로 서비스업은 발달하였지만, 제조업의 경우 전반적인 국내 경기상황이나 빨대효과 등으로 오히려 감소추세를 보였다. 그러나 4차로 확장 개통이 있었던 2002년 이후에는 제조업 역시 안정세를 찾았다는 점에서 고속도로 확장 역시 주변지역에 미치는 영향이 지대하다고 볼 수 있다.

5) 당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통에 따른 주변지역의 영향

(1) 주변지역의 직접효과

대전-당진 고속도로에 대한 KDI 기준을 적용한 예비타당성조사결과 운행비절감편익은 2조 8,666억원, 시간가치편익은 7조 6,288억원, 그리고 교통사고비용절감편익은 6조 768억원으로 총 16조 5,722억원의 편익이 발생하는 것으로 분석하였다(김동욱 외, 1999).

당진-대전, 서천-공주 고속도로의 개통 전후 주행거리는 당진-대전의 경우 25.4km, 서천-공주의 경우 17.3km가 감소하게 되고, 이동시간 역시 당진-대전의 경우 1시간 (2시간→1시간), 서천-공주의 경우 40분 (1시간20분→40분)이 감소할 것으로 전망하고 있다.

이로 인한 경제적 효과는 당진-대전의 경우 1,524억원/년, 서천-공주의 경우 1,223억원/년으로 총 2,747억원/년의 경제적 파급효과가 있을 것으로 나타나고 있다. 그 외에도 주행거리 및 이동시간 단축으로 인한 일산화탄소, 질소산화물, 탄화수소, 입자성 물질 및 이산화탄소를 포함한 오염물질의 감소량이 당진-대전 약 6만톤/년, 서천-공주 약 3만톤/년 등 연간 총 9만톤에 달할 것으로 예상되며, 이로 인한 비용절감효과는 약 194억원 (당진-대전 약 127억원, 서천-공주 약 67억원)에 달할 것으로 예상된다(한국도로공사, 2009).

<표 4> 대전-당진, 공주-서천 고속도로 파급효과

(단위 : 억원/명)

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

출처 : 김경석 외, 2009.

주1 : 총공사비 17,253억원 중 보상비 1,227억원을 제외한 금액임(순공사비 16,026억원)

주2 : 총공사비 9,387억원 중 보상비 499억원을 제외한 금액임(순공사비 8,888억원)

(2) 주변지역의 간접효과

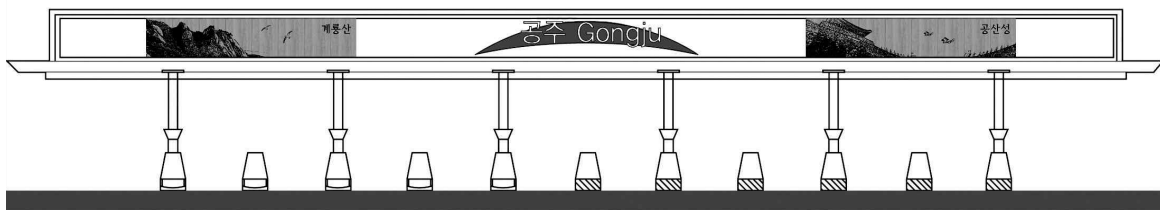
충남의 두 고속도로 건설로 인해 총 3조 3,962억원의 생산유발, 1조 5,081억원의 부가가치 증가, 24,539명의 고용증가 효과가 발생한다. 이 중 당진-대전 고속도로의 경우 2조 1,846억원의 생산유발효과, 9,701억원의 부가가치효과, 15,785명의 고용효과가 발생하고, 서천-공주 고속도로의 경우에는 1조 2,116억원의 생산유발효과, 5,380억원의 부가가치효과, 8,754명의 고용효과가 발생한다.

고속도로 건설로 인한 전국적인 효과로는 총 6조 3,561억원 생산유발, 2조 4,914억원의 부가가치 증가, 40,121명의 고용증가 효과가 발생할 것으로 예측된다. 즉, 두 고속도로 개통으로 발생하는 간접편익의 약 54~61%는 직접 충남지역에서 발생하고 나머지 39~46%는 기타 지역에서 발생하는 것으로 나타난다(김경석 외, 2009).

3. 당진-대전, 서천-공주 고속도로 주변 시·군의 발전 전략

1) 공주시

공주시는 한국도로공사에서 대전-당진, 공주-서천 고속도로에 기존 톨게이트와 차별화된 지역 특화 톨게이트를 설치, 캐노피에 지역특성을 반영한 무령왕릉, 공산성과 특산물 공주알밤, 국립공원 계룡산 등 대표 상징이미지를 부착하여 홍보를 추진하고 있다.



<그림 2> 공주시 톨게이크 캐노피 홍보(안)

출처 : 공주시, 2009

공주시는 적극적인 산업단지, 농공단지 조성 및 기업유치를 위해 고속국도의 조기 개통에 따른 편리한 교통망시설 확충을 집중 홍보하고 있다. 관광홍보 대책으로 공주시 관광안내도, 문화축제, 농·특산품, 5도2촌 주말도시 사업, 사이버공주시민제도 등의 홍보판 설치 계획을 세우고 있다. 휴게소 내 농특산물 판매장 설치 운영으로 지역이미지를 홍보하고, 농산물 판로기회 제공 등 지역경제 활성화를 위한 대책을 강구하고 있다. 이 밖에 대전-당진, 공주-서천 고속국도 연계도로망 구축, 고속도로 개통에 따른 교통시설점검 등 도로기반시설 구축에도 투자를 계획하고 있다.

2) 당진군

당진군은 대전 및 중부권 관광객 유치, 관광산업 진흥에 최대 역점을 두고 관광 인프라 확충, 다양한 프로그램을 개발하고 있다. 또한 고속도로변 야립간판 설치, 대전역사·도시지하철 홍보, 휴게소 홍보물 비치 등 입체적 홍보를 계획하고 있다. 내방객 환영 및 양분된 마을 주민의 공동체 의식 강화를 위해 I·C 주변의 꽃길 조성 및 우리마을 사랑운동을 추진하고 있다.

당진-대전간 고속도로개통으로 1일 레저생활권이 되어 주말을 이용한 가족단위 여행객이 증

가할 것으로 예상됨에 따라 해안경관을 이용한 관광객 및 생활체육 이용객의 수요를 충족시킬 수 있는 특색있는 공원을 조성하고 있다. 또한 최대의 접근성의 이점을 살려 벤처 및 블루 오션의 기업을 당진으로 끌어들이는 유인책 모색과 다원적인 투자 유치 홍보를 강화하고 있다.

간판설치, 홍보물비치 등 대전 및 충청권의 적극적인 당진 홍보 활동 전개와 관광지 기반구축, 친절서비스 교육 등 당진의 특색있는 관광지 부각을 통해 군의 이미지 제고 및 관광객 유치 극대화를 위해 노력하고 있다. 고속도로 연계 교통망 확충 및 도로변 정비 등 기반시설 구축과 대학 및 기업 유치활동도 적극적으로 전개하고 있다.

3) 부여군

부여군은 역사·문화가 살아 숨쉬는 백제문화의 중심도시로 육성하고, 역사·문화자원을 활용한 관광객 유치 촉진으로 관광 활성화를 도모하고 있다. 2010세계 대백제전 개최로 백제문화의 세계화를 추진하고 관광자원 간 연계체계 구축 및 지원기능 확충, 뱃길 복원 등 친환경적 수변관광자원 활성화를 통해 4계절 체류 관광이 이루어질 수 있도록 프로그램을 개발하고 있다. 관광객 유치를 위해 박람회 참가, 수학여행단 홍보물 발송, 고속도로 휴게소 홍보물 비치 등 다양한 활동을 하고, 관광 편의시설물 정비, 주민 서비스 교육 등을 계획하고 있다.

서천-공주간 고속도로 개통 및 국도 4호선 개설 등 교통망 확충, 「보령-부여-대전」, 「신도청예정지-부여」 등 중·횡단 교통망 구축으로 인한 접근성과 물류운송 여건 향상으로 4통8달의 광역 교통망을 활용한 환경친화적 산업단지를 조성 중에 있다. 최적의 투자유치 환경 조성으로 인해 유망기업을 집중 유치·육성하고 이로 인해 농가소득 증대 및 지역 균형발전에 이바지할 것으로 보인다.

4) 서천군

서천군은 당진-대전, 서천-공주간 고속도로 건설로 그동안 도로 여건으로 상대적으로 미흡했던 대전권의 관광 수요 창출에 주력하고 있다. 이를 위해 대전광역시, 청주시 등 인근 도시를 위주로 지하철 광고 및 각종 언론매체를 활용하여 지역 홍보마케팅 전략을 강화하고 있으며, 각종 홍보물을 통한 지역 관광을 홍보하고 있다. 고속도로 개통에 다른 이벤트 개최로 관광객을 유인하고, 대전권 공략을 위한 "Amenity seocheon day" 행사 등을 계획·추진하고 있다.

연계도로망 등 환경정비를 통한 지역이미지 제고에 힘쓰고 있다. 해안도로변 "드라이브 코

스” 정비, 가로환경 조성, 주변지역 관광지 정비 등 쾌적한 도시환경 조성으로 이미지 마케팅을 실시하고 있다.

또한 장기적 관점에서 관광수용태세 강화를 위한 주민교육 및 농촌관광 포럼 구축 운영, 로컬푸드 시스템 정착 등 도시민 유치 및 도농교류사업의 체계적 추진을 위한 도농교류 활성화 프로그램 운영을 계획하고 있다. 그리고 지역활성화거점 조성, 지역중심지의 창조적 재생, 고속도로 IC 연결부의 계획적 개발관리, 지역산업 진흥책 마련 등을 수립하고 있다.

5) 예산군

예산군은 당진-대전간 고속도로 건설에 따른 발전 전략으로 산업형 전원도시 건설을 위해 일반산업단지, 예산테크노밸리, 의약전문농공단지, 자동차부품 R&D지원 센터 조성 계획 등을 수립하고 있다.

그리고 예당저수지 순환 자전거도로, 테마공원조성, 오토캠핑장 등 예당저수지 주변 종합개발계획을 수립하고, 덕산온천관광지를 스파파크로 조성·개발하여 신도청 배후 관광·상업 중심지 역할을 할 수 있도록 계획하고 있다. 또한 Free Art Festival을 주제로 젊은이들의 축제, 크리스마스와 연말 Hot Christmas 이벤트 등 다양한 축제 및 이벤트를 개발하여 체류형 관광객 유치활동을 하고 있다.

6) 청양군

청양군은 충남의 지리적인 중심지였으나 도로여건이 낙후되어 개발에서 소외되었다. 대전-당진 고속도로와 공주-서천 고속도로 건설로 이동거리가 짧아지고 운행시간이 줄어들어 경인지역과 대전지역에서 청양으로 거리상 시간상으로 접근성이 향상되어 생활패턴과 생활권역의 변화가 예상된다.

특히 행정중심복합도시 및 신도청 배후지역으로 기술, 근로인력 확보가 용이하고 새롭게 유발되는 산업수요를 지원하는 배후 역할을 기대하고 있다. 이를 위하여 지역특화 업종을 우선 유치하고 지역에서 생산되는 농·특산물의 집적이익과 실현할 수 있도록 지역경제 활성화를 위해 농공단지와 농촌형 중권역 물류거점 입지로 고속도로 인근 지역에 지역 성장동력사업을 계획하고 있다.

충남의 알프스로 불리는 칠갑산은 대전권은 물론 경인지역의 관광객 연간 100만명이 찾고

있으나, 그동안 교통이 불편하여 관광활성화 정도는 낮은 편이었다. 두 고속도로 개통으로 칠갑산으로의 접근성이 개선되어 관광인구가 급증할 것으로 예상됨에 따라 관광객을 위한 대비가 필요하다.

그리고 신양IC와 청양읍권과의 연계도로망, 서천-공주간 고속도로와 청양 주진입로 2차선으로 내부를 연결하는 국도 39번 4차선 확장 등 당진-대전간, 서천-공주간 고속도로 연계도로망 구축을 추진하고 있다.

4. 고속도로와 연계한 주변지역 발전 전략

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 개통으로 주변지역은 산업입지, 관광개발, 도농교류 등이 활성화되면서 경제·사회 부문에서 발전이 촉진될 것이다. 고속도로 건설로 서해안 지역에 대한 관광유발효과가 상당히 커질 것으로 판단된다. 특히 서해안지역으로 대전, 청주 등지에서의 접근성이 매우 좋아짐에 따라 자동차를 이용한 일일 가족관광객의 증가가 예상된다.

그러나 상대적으로 서천, 당진, 예산, 청양 등의 지역상권은 더욱 위축될 가능성이 있다. 이들 지역에서 대전지역으로의 접근성이 좋아짐에 따라 쇼핑, 의료, 교육, 레저, 문화활동 등을 대전지역에서 이용할 가능성이 높아지고 있기 때문이다. 각 시·군에서는 이에 대한 대비가 시급하다고 할 수 있다.

현재 고속도로 개통으로 주변 시·군은 자체적으로 발전 전략을 수립하고 단·장기적으로 추진하고 있다. 대부분의 시·군의 발전전략은 산업단지 및 관광객 유치에 큰 중점을 두고 있다. 이러한 사업을 효과적으로 추진하기위해 지자체간에 연계할 수 있는 발전 전략 및 고속도로 건설에 따른 위협요인에 대한 대책을 강구해야 할 것이다.

고속도로 IC 구간별 주변지역의 특성과 연계개발의 효과성·가능성을 고려하여 개발권으로 구분하고, 그 각각에 대하여 기능을 부여하여 개발방향을 설정해야 한다. 그리고 개발권의 특화발전을 선도할 수 있는 거점을 선정하고, 주변 자원 및 개발대상지와의 네트워크를 구축해야 하며, 인접 개발권 및 여타 지역과의 광역적 연계를 도모해야 할 것이다. 고속도로 건설과 행정복합도시건설, 신도청 건설에 따른 파급효과를 끌어낼 수 있는 전략을 마련해야 한다.

또한 고속도로와 연계교통망과의 접근성을 강화해야 한다. 고속도로의 개통으로 물류 수송시간의 단축과 비용 경쟁력의 상승 등에 따라 기회요인이 강화됨으로써, 산업발달의 요인이자 낙

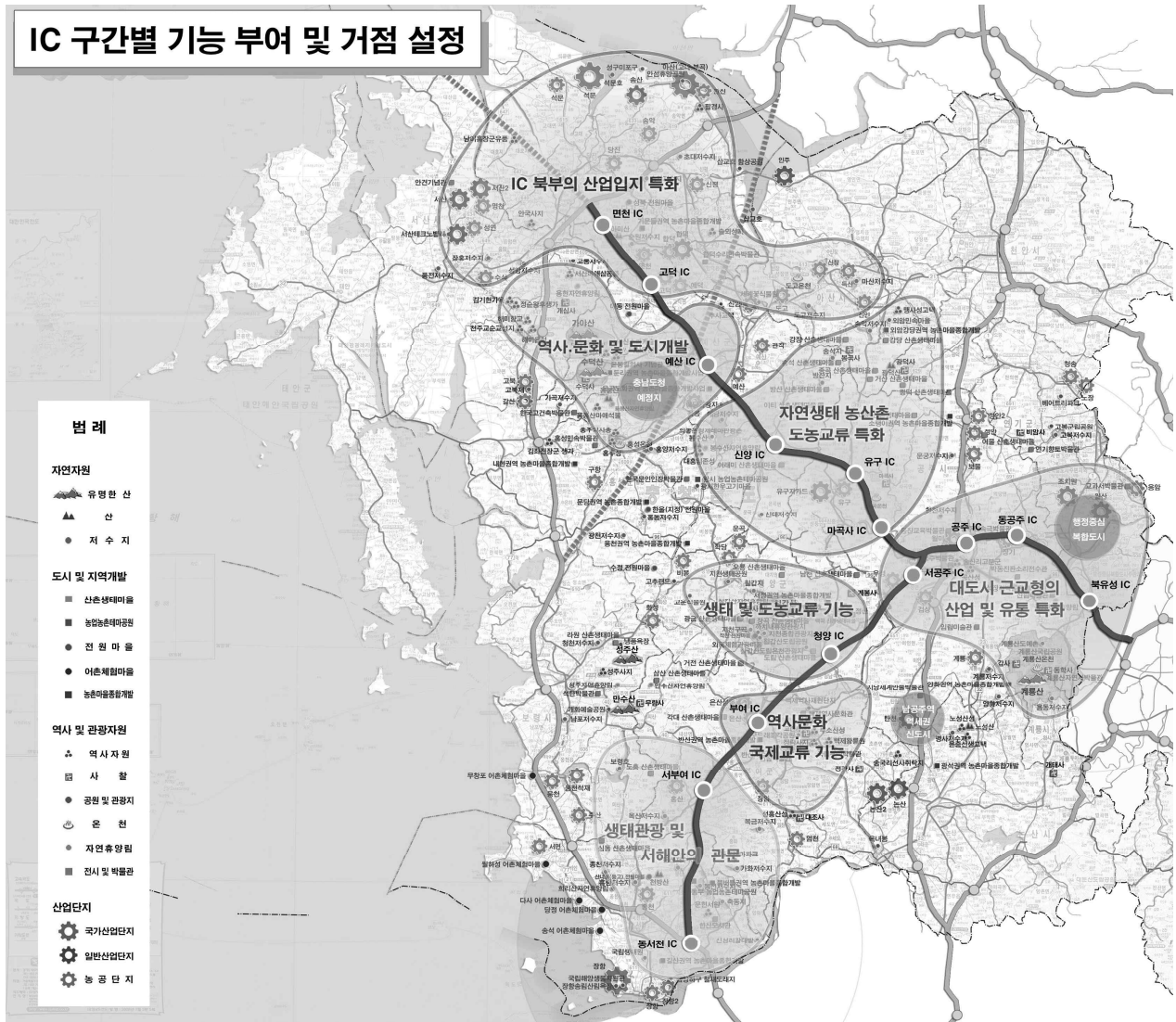
후된 지역경제 및 산업의 활성화를 도모할 수 있는 기회가 확대되었다. 이를 위해서는 우선 통과지역과의 연계교통체계 구축이 필요하다.

공간통합성이 미약하여 이를 보완·상생 발전시키기 위한 연계교통체계마련이 요구되며, 목적통행의 증가에 따른 도심교통량 증가가 예상됨에 따라 도심지 도로시설 및 주차 정책의 변화가 요구된다. 다양한 형태의 수요관리 방안과 외지인 증가에 대비한 안내표시 확충, 그리고 터미널 시설과의 접근성 강화대책도 필요하다.

<표 5> 고속도로 IC 구간별 개발방향과 주요 거점

IC	개발방향	거 점
면천IC 고덕IC	<ul style="list-style-type: none"> • IC북부의 산업입지 특화 - 당진-대전간 고속도로의 서산 대산 연장 	합덕
예산 IC	<ul style="list-style-type: none"> • 역사·문화 및 도시개발(예산IC 서측) - 도청이전 신도시, 덕산도립공원, 수덕산과 연계 	충남도청 이전신도시
신양 IC 유구 IC 마곡사 IC	<ul style="list-style-type: none"> • 자연생태 농산촌 도농교류 특화 - 고속도로 북부는 생태산촌으로 특성화 - 고속도로 남부는 농촌산업다각화 - 신풍 Smart IC 조성 	예당저수지, 광덕산, 유구
공주 IC 동공주 IC 서공주 IC	<ul style="list-style-type: none"> • 대도시근교형의 산업 및 유통 특화 - 대도시 근교형의 배후유통단지 - 대도시 근교형의 역사·문화 관광산업 활성화 - 남공주역세권과 연계 	공주 동부
청양 IC	<ul style="list-style-type: none"> • 생태 및 도농교류 기능 - 금강변 도농교류 활성화 거점 조성 - 지천변 생태 그린 네트워크 조성 - 예당, 유구, 마곡사 IC와 연계 도모 - 청양 Smart IC 조성 - 남공주역세권과 연계 	왕진
부여 IC	<ul style="list-style-type: none"> • 역사문화·국제교류기능 - 부여읍, 백제역사재현단지, 반산저수지의 삼각벨트 구축 - 금강살리기 사업과 연계한 국제컨벤션기능 부여 - 남공주역세권과 연계 	부여읍, 백제역사재현단지, 반산저수지
서부여 IC, 동서천 IC	<ul style="list-style-type: none"> • 생태관광 및 서해안의 관문 - 금강변과 연계한 생태관광지 거점 조성 - 봉선저수지 일원 Smart IC 신설 - 보령을 배후로 한 관광객 유입 유도 	봉선저수지, 보령호, 금강하구둑

출처 : 김정연 외, 2009



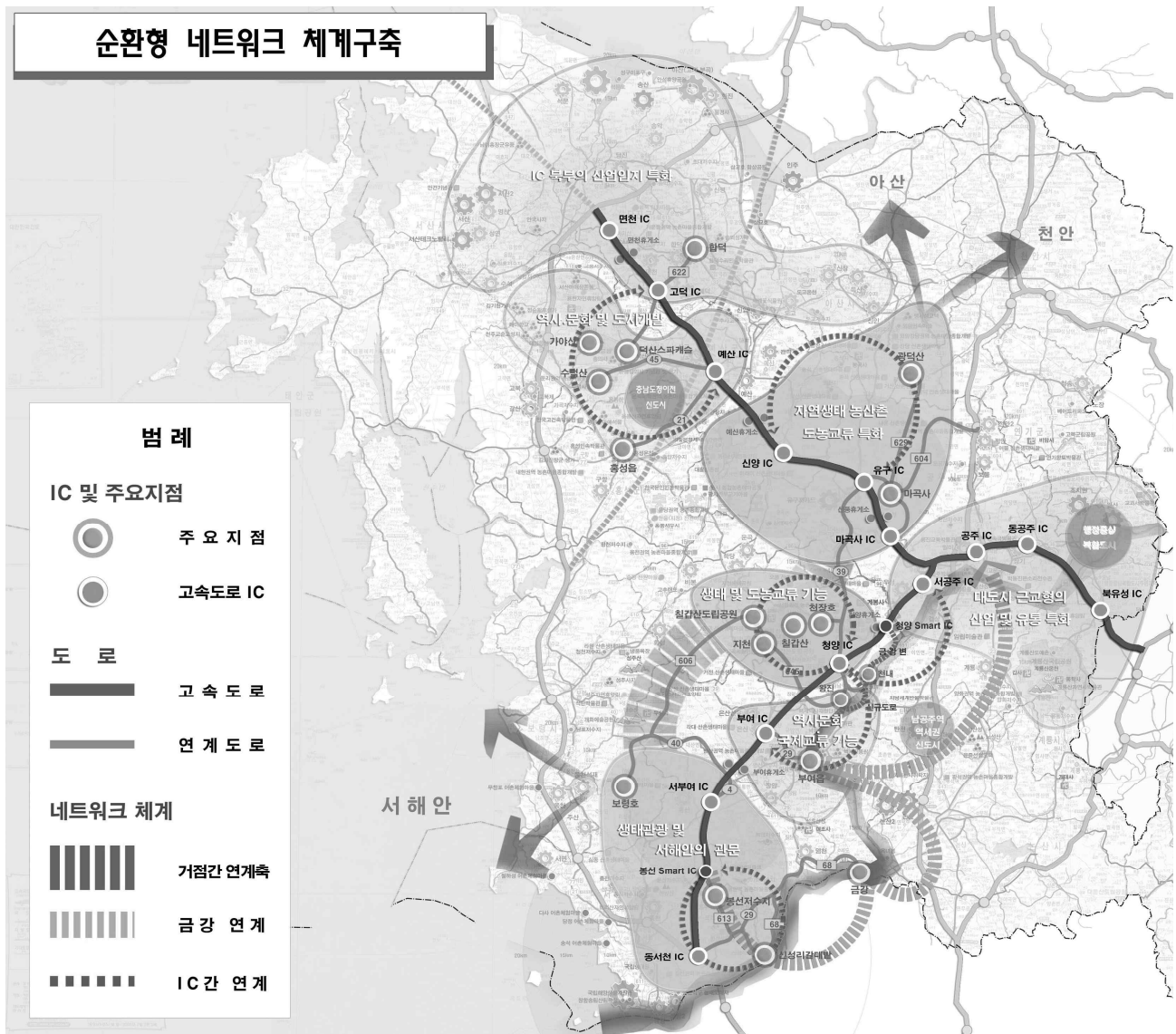
<그림 3> IC 구간별 기능 부여 및 거점 설정

출처 : 김정연 외, 2009

개발사업·개발권간 순환형 네트워크 체계를 구축해야 한다. 순환형 네트워크 체계는 일정 지역내 부존자원과 지역개발사업을 유기적으로 배치하고, 사업들간의 네트워크화를 통해 지역 개발 공간과 사업들을 네트워크화 함으로써 시너지 효과를 극대화하고, 나아가 클러스터를 형성하여 지역혁신을 촉발토록 하기 위한 것이다(건설교통부, 2004a).

당진-대전, 서천-공주간 고속도로 주변지역에서는 도로망을 중심으로 자원과 자원 간, 고속도로 IC와 개발거점 간, 개발거점과 개발거점 간 네트워크를 형성함으로써 지역자원 활용의 효율성과 클러스터 형성이 효과적으로 제고되어야 한다. 연계 네트워크를 구성하는 주요 간선도로의 성격에 따른 테마가로화 및 자전거도로 개설을 병행 추진하여 관광활성화를 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 소프트 인프라의 공유를 위한 지역 간 협력이 이루어져야 할 것이다(김정연 외, 2009).



<그림 4> 순환형 네트워크 체계 구축

출처 : 김정연 외, 2009

<표 6> 순환형 네트워크 지역개발체계 구상(안)

구 분	주요 노선
IC와 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> • 합덕-지방도 622-수덕사IC-가야산-덕산 스파캐슬 • 예산IC-국도45-수덕산 • 예산IC-국도 21-홍성 • 유구IC-국도39-광덕산 • 마곡사IC-지방도629-604-마곡사-광덕산 • 청양IC-지방도645-지천-칠갑산 • 부여IC-국도29-국도40-부여읍 • 서부여IC-국도40-국도4-보령호 • 동서천IC-국도29-국지도68-금강
Smart IC와 주변지역 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> • 신평 Smart IC-지방도 629-마곡사 • 청양 Smart IC-신설도로-천내-왕진-금강변 • 봉선 Smart IC-봉선저수지-지방도613-신성리갈대밭
주변지역 거점과 거점간 연계도로	<ul style="list-style-type: none"> • 유구IC-국도39-천장호-청양IC-지천 • 서부여IC-국도40-지방도606-칠갑산도립공원-지방도645-청양 IC

출처 : 김정연 외, 2009

고속도로와 신규 전략사업의 연계를 통한 충청남도 전체의 균형발전을 도모해야 한다. 공주-서천간 고속도로를 Loop형으로 접속하면서 금강살리기 대상사업의 중심지(공주 동부, 부여읍, 강경, 서천 하구둑 등)를 연결하는 Blue-Green Network를 구축한다. 충남도청이전신도시, 남공주역세권 신도시 등과 주변의 시·군 중심지 간을 효율적으로 연계하는 순환형 교통망이 확충되어야 한다(김정연 외, 2009).

고속도로 건설로 상권 및 인구가 유출되는 것을 방지하는 전략이 필요하다. 고속도로의 건설은 충남 내 지방도시의 소비자들이 대도시권 지역의 대형마트나 쇼핑몰, 백화점 등을 찾기 더 쉽도록 만든다. 따라서 상권유출 및 소비자 유출에 대비한 지역 재래시장의 현대화 사업 및 상권 정비 정책 등을 추진할 필요가 있다.

고속도로의 개통으로 일시적인 지방상권의 공동화 현상은 초래되지만 시간이 지나면서 대부분 회복되며, 경우에 따라서는 대도시에서 역유입되는 경제구매력이 증대하기도 하는 것으로 나타났다. 따라서 일반적으로 나타나는 고급의류와 수입제품, 병원 등 고가 상품에 대한 축소

와 이를 대체할 수 있는 상품의 전략화가 요구된다. 특히, 관광객 증가에 따른 서비스 상품의 다양화와 지역특산품의 개발과 상품화가 시급한 과제라 할 수 있다.

유동인구 증가, 인구유출 등에 따른 주변지역 내 새로운 일자리 창출이 요구된다. 고속도로의 건설로 인구를 비롯한 고급상품, 전문서비스 고객 등이 충남지역 밖으로 유출되는 문제가 초래된다. 또한 농촌인구의 도시로의 유입 및 고령화에 따른 농촌일손 부족문제가 발생할 수 있다. 따라서 도농교류 활성화의 적극추진과 함께, 지역 내 새로운 일자리 창출이 필요하다.

지자체 간 관광교류 활성화를 통한 연계 발전을 유도해야 한다. 고속도로 개통으로 이동시간 단축, 관광교통의 편리성, 쾌적성, 안전성 등이 개선되어 방문객이 증가할 것으로 기대된다. 특히 대전광역시권 방문객의 서해안이나 내륙관광지로의 증가가 나타날 것으로 예상된다. 또한 이동성이 빨라짐에 따라 단일형, 주유형 관광이 증가될 것으로 예상되므로, 지역 간 연계를 통한 관광권역 설정 및 관광프로그램 개발이 중요하다.

지역 간 역사·문화, 자연환경에 기초한 이미지 창출이나 테마별, 계절별 관광루트 개발, 지역통합 축제 개발 등 지역 간 협력을 통한 연계방안을 구축해야 할 것이다. 공부·부여의 백제 문화관광, 청양·서천의 자연생태관광, 예산·당진의 내포역사문화관광 등 지역간의 협력을 통한 관광프로그램 개발이 이루어 질 수 있을 것이다.

고속도로 개통 전에 이미 지가상승으로 인한 난개발의 위험에 노출된다. 따라서 조닝제의 강화와 고밀화에 대비한 토지이용정책이 필요하다. 이러한 급격한 개발은 지역경관 및 역사문화 자원의 훼손·망실이 우려되고 있다. 무분별한 개발행위는 대규모 산업단지나 관광산업 개발에 따라 더욱 구체화될 것이며, 그 요구 또한 계속하여 늘어날 것이다. 그렇지만 이에 따른 지역 내 자연환경 및 역사문화자원의 훼손우려가 크며, 문화적인 차원에서의 정체성 상실도 우려된다.

효율적인 연계를 위한 지자체간 협력 강화 및 거버넌스를 구축해야 한다. 국가 차원의 거버넌스에서 다루기 힘든 부분을 지자체와 민간부문의 협력을 통해 보완할 수 있다는 데 거버넌스 구축이 의미를 가진다. 거버넌스적 접근은 지역사회의 정책영역에서도 강조되고 있으며, 지역사회의 다양한 행위자들이 참여하는 로컬 거버넌스(local governance) 차원의 접근방식이 지역정책과정에서 중시되고 있는 것이다. 주민-지자체-시행자간 협의기구를 구성하며, 지자체 역량강화를 위한 교육·지원활동을 강화하는 것이 필요하다.

5. 결 론

당진-대전, 서천-공주 고속도로의 개통으로 충남 북동부 내륙 주변지역에는 지역경제 활성화 및 공간구조의 변화 등 여러 부문에서 많은 영향이 나타날 것으로 예상된다.

고속도로 개통으로 물류수송시간 단축, 비용 경쟁력 강화, 이동시간 단축 등과 같은 기회요인을 제공함으로써 관광객 증가 및 산업유치를 가져올 수 있을 것이다. 그러나 고속도로 건설에 따라 생활권의 광역화로 인해 매력도와 흡인력이 낮은 시·군의 경우에는 주변 큰 도시 혹은 매력도가 높은 도시로의 인구 이동이 생겨서 개발소외지역이 될 가능성이 있으므로 이에 대한 대응방안 모색이 필요하다.

향후 개선되는 접근성을 최대한 활용하여 충남 내부의 경쟁이 아니라 외부지역 특히 수도권으로부터의 수요 흡인력을 강화하기 위한 제반 노력이 필요하다. 대표적으로 지역의 콘텐츠를 포함한 소프트웨어의 지속적인 개발이 필요하다. 이를 통해 외부지역으로부터 좀 더 많은 사람들을 끌어들이 수 있는 매력요소들을 지속적으로 개발해 나가야 할 것이다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로와 연계하여 효과적인 지역발전 전략을 추진하기 위해서는 첫째, 주변지역이 보유하고 있는 자원 잠재력을 조기에 발굴하고, 둘째로 고속도로 주변지역 개발사업을 국가 및 지역의 핵심정책·사업과 연계하여 추진함으로써 시너지 효과를 높여야 한다. 셋째로 개별적인 사업 또는 지역에 의한 개발보다는 광역적 협력을 통한 지역개발이 추진되어야 할 것이다. 넷째, 고속도로 주변지역 발전을 촉진하기 위해서는 새롭고 획기적인 개발사업의 추진도 중요하지만, 기존 사업도 변화하는 여건에 맞추어 고도화·소프트화 하는 노력도 매우 중요하다.

고속도로는 분명 주변지역의 생활권, 경제 구조, 지역개발 수준의 변화 등 다양한 분야에 영향을 준다. 그렇다고 고속도로 건설이 그 자체로서 만든 지역경제 성장이나 삶의 질을 보장해 주지는 않는다. 순기능 뒤에는 반드시 지역소상권의 위축이나 사교육 여건 개방, 범죄율 상승과 같은 역기능이 따르게 마련이기 때문이다.

당진-대전, 서천-공주 고속도로 개통은 충남의 공간구조를 바꾸는 매우 중요한 기회이다. 지금까지 충남은 천안-대전으로 이어지는 '경부축'과 천안-서산으로 이어지는 '충남 북부축' 등 'ㄱ자형' 발전축을 형성하고 있으나 금번 두개의 고속도로 개통으로 인하여 대전-당진으로 이어지는 '충남 중부축', 대전-서천으로 이어지는 '충남 남부축'이 만들어지면서 새로운 공간구조가 재편되고 있다고 본다. 이러한 점에서 대전~당진, 서천~공주 고속도로 개통은 충남지역

내 균형발전을 이룰 수 있는 기회이고 충남도 및 각 시군이 이러한 기회를 잘 활용하여 지역 발전의 기회로 활용하여야 할 것이다.

공주시는 두 개의 고속도로 추가 건설로 천안-논산간 고속도로, 당진-대전간 고속도로, 서천-공주간 고속도로 등 3개의 고속도로가 통과하고, 고속도로 IC도 8개가 설치되어 전국 기초지자체로서는 가장 많은 IC를 보유하게 되었다. 따라서 공주시로서는 편리한 교통 접근성을 활용한 백제문화관광 활성화 전략, 대전 및 충청지역의 유통거점화 전략, 접근성을 활용한 산업단지 활성화 전략 등이 필요하리라고 사료된다.

청양군은 군 사상 최초로 고속도로가 통과되는 것을 계기로 생태 및 도농교류 활성화 전략과 칠갑산 관광지 활성화 전략, 고추, 구기자 등 농산물 판매 활성화 전략 등이 필요하리라고 판단된다.

부여군은 역사문화 및 국제교류 전략 및 국제컨벤션 기능 전략이 필요하고, 특히 백제 역사재현단지, 종합휴양레저형 테마파크 및 사비성 연계관광 전략이 필요하리라고 본다.

예산군은 도청이전신도시와 연계한 발전전략, 농업테크노 파크 전략, 수덕사관광지의 활성화 전략 등이 필요하리라고 사료된다.

당진군은 서해안고속도로와 당진-대전간 고속도로의 건설로 수도권과 대전광역권을 연계하는 관광 및 산업화 전략이 필요하며, 당진항을 활용한 내륙 전진기지로서의 역할이 기대된다.

서천군은 금번 고속도로 개통으로 전북 군산생활권에 있었던 지역들을 다시 대전, 충남 생활권으로 통합하는 기회가 될 것이며, 어메니티서천을 활용한 이벤트전략, 국립생태원 및 씨푸드산업 활성화 전략 등이 필요하리라고 판단된다.

다만 이러한 사업들은 정부에서 추진하고 있는 5+2광역경제권 개발 방향과 연계하여 추진할 필요가 있고 특히 정부의 포괄보조제도와 지자체간 공동개발사업 등을 염두에 두고 진행시킬 필요가 있다.

당진-대전, 공주-서천 고속도로 개통의 효과와 지역의 잠재력을 극대화시키기 위해서 효율성과 형평성 차원의 합리적 안배가 필요할 것이다. 부정적인 영향은 최소화 시키고, 긍정적인 면은 극대화하기 위하여 다양한 영향을 주기적으로 측정하여 향후 계획수립, 평가, 계획의 수정에 반영토록 유도하여 연계시스템을 구축하여야 할 것이다. 지역 간 협력과 상생의 공존 방법을 모색해야 하고, 고속도로와 연계한 지역의 발전 전략을 세워야 한다. 주변 지역 간 연계프로그램 개발 및 거버넌스 구축으로 충남의 지역균형발전과 지역경제 활성화를 이끌어 가야 할 것이다.

<참 고 문 헌>

- 건설교통부, 2004a, 대전-통영 고속도로 주변지역의 효과적 개발방안 연구.
- 건설교통부, 2004b, 서해안고속도로 주변지역 개발계획
- 김경석, 조봉운, 임형빈, 2009, 대전~당진, 공주~서천간 고속도로 건설이 주변지역에 미치는 효과분석, 충남발전연구원.
- 김동욱, 강동진, 1999, 대전~당진 및 구미~옥포 간 고속도로 민자사업 타당성 분석 연구, 국토연구원
- 김성진, 2009, 대전~당진간 및 공주~서천간 고속도로 개통에 따른 충남관광의 과제, 한국문화관광연구원
- 김원배, 2002, 서해안고속도로 개통이 대전·충남 지역경제에 미치는 파급효과, 국제무역연구 제8권 제1호(2002.4)
- 김종택, 2005, 서해안 고속도로 개통에 따른 안면도 지역관광잠재력 분석 및 개발 방향에 관한 연구, 관광경영학회.
- 김정연 외, 2009, 대전-당진, 공주-서천간 고속도로 개통에 따른 충남의 발전 전략, 충남발전연구원.
- 김정연, 이종상, 2001, 서해안고속도로와 연계한 지역활성화방안, 제1회서해안 포럼; 서해안시대의 전개와 개발방향, 경기개발연구원·인천발전연구원.
- 김홍배, 임재영, 2002, 서해안고속도로 건설과 지역별 관광산업 수출입변화, 한국관광학회, 제1차학술심포지엄 및 정기학술발표회.
- 노승만, 2008, 동서고속도로 개통에 따른 영향 및 파급효과 제고 방안, 강원발전연구원.
- 노승만, 2006, 미국의 고속도로 개통이 지역발전에 미치는 영향분석, 강원발전연구원.
- 양현모, 이준호, 2008, 남북교류·협력과 로컬거버넌스구축방안, 한국정책과학학회.
- 원광희, 2003, 고속도로건설에 따른 지역간 접근성 변화 분석, 한국도시행정학회 도시행정학보 제16집 제1호.
- 전명진, 강호제, 2007, 서해안 고속도로의 지역성장 효과분석 -인구 및 고용 변화를 중심으로-, 대한국토·도시계획학회지 「국토계획」 제42권 제6호.
- 최준호, 2002, 고속도로개통에 따른 지역변화의 명암, 중앙일보 현장리포트.
- 한국도로공사, 2009, 대전-당진간 고속도로 사업개요 및 개통효과.

山陰の經濟, 1993, 米子自動車開通の影響をみる.

鳥取総合政策研究所, 2006, '高速道「姫路鳥取線」活用方策検討調査'.

공주시, 2009, 내부자료.

당진군, 2009, 내부자료.

부여군, 2009, 내부자료.

서천군, 2009, 내부자료.

예산군, 2009, 내부자료.

청양군, 2009, 내부자료.