

현안과제연구

Issue Report

2015. 06. 15

국도 제77호(태안 이원~서산 대산) 지정에 위한 논리개발

김원철 충남연구원 지역·도시연구부 책임연구원, ivonchul@cni.re.kr

김형철 충남연구원 지역·도시연구부 책임연구원, raparam@cni.re.kr

본 연구는 국도제77호(태안이원~서산대산) 지정을 위한 시도간 정책적 협력방안을 발굴하는데 연구의 목적이 있음

요 약

CONTENTS

< 요 약 >

1. 개요
2. 국도 제77호 도로 및 관련계획 현황
3. 시도별 노선조정 필요한 구간
4. 노선조정 및 조기건설을 위한 시도 협력방안
5. 결론

- 국도77호는 한반도의 서남해안권의 교통물류 및 관광, 국토의 균형발전의 일익을 담당하는 도로이나 미연결구간이 많아 제기능을 발휘하지 못하고 있음.
- 이에, 본 연구에서는 국도 77호의 노선조정과 조기건설을 촉구하기 위한 시도간 협력방안을 도출함.
- 국도77호의 총 연장은 1,254,386m(중용구간 553,097m 포함)이며, 이중 미개통구간은 111,770m로 전체의 약 8.9%임.
 - 서울특별시, 인천광역시, 부산광역시에는 미개통구간이 없음.
 - 경기도 약 3.2%, 충청남도 약 14.3%, 전라북도 약 33.1%, 전라남도 약 9.4%, 경상남도 약 1.6%의 미개통구간이 있음.
- 국도77호는 관광지는 약 395개, 산업단지는 약 231개는 약 20분 내로 접근이 가능하고, 국토종합계획 및 관광개발 기본계획 등 발전계획이 수립되어 있지만 미개통구간으로 인해 발전속도가 더딤.
- 노선조정이 필요한 충남은 태안이원~서산대산 구간 및 서천군 도심 통과구간을, 전북은 부창대교 구간을 노선조정하여 국도로 승격시키고 지역발전을 도모하고자 함.
- 이에 본 연구에서는 노선조정 및 조기건설을 위한 전략으로 ① 한반도 U라인 777 해안도로 구축방안, ② 아세안하이웨이 도로 및 기능 보완방안, ③ 관광상품을 연계한 낭만가도 구축방안, ④ 노선조정을 통한 도로 순기능 제고방안을 제안함.
- 국도77호의 노선조정 및 조기건설을 통해 국토의 균형발전을 달성하기 위한 시도별 실행방안으로 시도 추진협의체 구성 및 공동연구 추진이 필요할 것으로 판단됨.

1) 배경 및 목적

- 국도 제77호는 남해안의 부산을 기점으로 남해안과 서해안의 해안·도서지역을 연결하는 노선으로 바닷가 자연과 관광을 함께할 수 있는 드라이브 코스이자 국토의 균형발전에도 일익을 담당하는 핵심적인 도로임.
- 국도 제77호는 미연결 구간이 많고 주변지역의 접근성이 낙후된 문제점 등으로 서남해안권 관광활성화가 부진한 위기에 놓여있음.
- 이에, 시도가 협력하여 국도 제77호의 노선조정과 조기건설로 지역균형발전 촉진과 아시아의 관광 명소로 육성하기 위한 시도 협력방안을 도출하는 것이 연구의 목적임.

2) 과업 내용

- 국도 77호 현황 조사(포장, 미개통 구간 등 현황, 노선조정이 필요한 구간, 주변지역 관광, 산업단지(각종 계획사업 포함) 등).
- 노선조정이 필요한 구간에 대한 논리 개발 및 시도가 협력할 수 있는 전략 모색.
- 정부 정책 반영을 위한 공동 추진전략 제시(시도가 협력하여 노선지정 및 조기건설을 위한 전략).

국도 제77호 도로 및 관련계획 현황 ◀

02

1) 시도별 미개통도 및 중용구간 현황

- 국도 제77호는 서울특별시, 인천광역시, 부산광역시, 경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 경상남도를 포함하는 서남해안권의 8개 시도를 통과하는 도로로 중용구간(553,097m)을 포함하는 총연장은 1,254,386m임.
- 미개통 구간은 111,770m로 전체의 약 8.9%, 중용구간은 553,097m로 전체의 약 44.1%를 차지하고 있으며 시도별 미개통 및 중용구간 현황은 다음과 같음.
 - 서울특별시는 16,500m 연장 중 미개통구간은 없고, 중용구간은 11,550m로 약 70.0%임. 개통중인 구간 중 6차로는 11,550m, 8차로는 4,950m임
 - 인천광역시는 27,690m 연장 중 미개통구간은 없고, 중용구간은 14,708m로 약 53.1%임. 개통중인 구간은 전부 6차로임
 - 부산광역시는 21,711m 연장 중 미개통구간은 없고, 전 구간이 중용구간임. 개통중인 구간 중 4차로 구간은 9,500m, 6차로 구간은 12,211m임
 - 경기도는 142,608m 연장 중 미개통구간은 4,600m로 약 3.2%, 중용구간은 14,820m로 약 10.4%임. 개통중인 구간 중 2차로 구간은 36,770m, 4차로 구간은 36,380m, 6차로 구간은 23,882m, 8차로 구간은 40,976m임
 - 충청남도는 205,726m 연장 중 미개통구간은 29,400m로 약 14.3%, 중용구간은 142,376m로 약 69.2%임. 중용구간을 포함한 개통중인 구간 중 2차로 구간은 75,258m, 4차로 구간은 86,518m, 6차로 구간은 14,550m임
 - 전라북도는 69,738m 연장 중 미개통구간은 23,100m로 약 33.1%, 중용구간은

24,938m로 35.8%임. 개통중인 구간 중 2차로 구간은 30,638m, 4차로 구간은 16,000m임

- 전라남도는 544,165m 연장 중 미개통구간은 52,120m로 약 9.4%, 중용구간은 190,926m로 약 38.6%임. 개통중인 구간 중 2차로 구간은 411,663m, 4차로 구간은 79,682m, 6차로 구간은 1,700m임
- 경상남도는 226,248m 연장 중 미개통구간은 3,550m로 약 1.6%, 중용구간은 132,068m로 약 58.4%임. 개통중인 구간 중 2차로 구간은 143,848m, 4차로 구간은 71,225m, 6차로 구간은 7,625m임

<표 1> 국도 77호 시도별 미개통도 및 중용구간 현황

시도	연장 (m)	포장도(m)					미개통도(m)		중용구간 (m)
		소계	2차로	4차로	6차로	8차로	연장	비율	
서울특별시	16,500	16,500	-	-	11,550	4,950	-	-	11,550
인천광역시	27,690	27,690	-	-	27,690	-	-	-	14,708
부산광역시	21,711	21,711	-	9,500	12,211	-	-	-	21,711
경기도	142,608	138,008	36,770	36,380	23,882	40,976	4,600	3.2%	14,820
충청남도	205,726	176,326	75,258	86,518	14,550	-	29,400	14.3%	142,376
전라북도	69,738	46,638	30,638	16,000	-	-	23,100	33.1%	24,938
전라남도	544,165	493,045	411,663	79,682	1,700	-	51,120	9.4%	190,926
경상남도	226,248	222,698	143,848	71,225	7,625	-	3,550	1.6%	132,068
합계	1,254,386	1,142,616	698,177	299,305	99,208	45,926	111,770	8.9%	553,097

자료 : 국토교통부, 도로현황조사 2015, 재구성

(2) 시도별 미개통 구간 현황

● 국도 제77호에는 23개의 미개통도가 있으며, 전라남도의 미개통구간이 전체의 45.7%를 점유함.

－ 시도별로 경기도 3개 구간 4,600m, 충청남도 5개 구간 29,400m, 전라북도 3개 구간 23,100m, 전라남도 9개 구간 51,120m, 경상남도 3개 구간 3,550m임

<표 2> 국도 77호 시도별 미개통 구간 현황

시도	구간	미개통도(m)	점유율(%)	비고
경기도	1. 화성시 우정읍 주곡리	2,100	1.9	
	2. 화성시 남양읍 신외리	1,500	1.3	
	3. 경기도 안산시 단원구 원시동	1,000	0.9	
	소계	4,600	4.1	
충청남도	4. 서천군 중천면 중천리	8,200	7.3	
	5. 보령시 주교면	7,600	6.8	보령/태안 군계
	6. 태안군 고남면 고남리	300	0.3	
	7. 당진시 석문면 장고항리	6,000	5.4	충북-일반국도(38)
	8. 당진시 신평면 매산리	7,300	6.5	충북-일반국도(38)
	소계	29,400	26.3	
전라북도	9. 부안군 진서면	6,600	5.9	
	10. 부안군 변산면 도청리	4,500	4.0	
	11. 군산시 옥도면 신시도리	12,000	10.7	
	소계	23,100	20.7	
전라남도	12. 여수시 둔덕동	1,000	0.9	
	13. 여수시 화정면 월호리	6,000	5.4	
	14. 여수시 화정면 백야리	13,720	12.3	
	15. 고흥군 영남면 우천리	13,400	12.0	군계
	16. 완도군 신지면 송곡리	2,000	1.8	
	17. 신안군 암해읍 장감리	6,300	5.6	
	18. 영광군 홍농읍 칠곡리	1,500	1.3	
	19. 영광군 염산면 옥실리	4,000	3.6	
	20. 영광군 백수읍 하시리	3,200	2.9	
	소계	51,120	45.7	
경상남도	21. 통영시 도산면 저산리	650	0.6	
	22. 고성군 삼산면 두포리	1,000	0.9	
	23. 남해군 서면 노구리	1,900	1.7	
	소계	3,550	3.2	
합계		111,770	100.0	

자료 : 도로현황조사 2015. 국토교통부, 재구성

2) 관광지 및 산업단지 현황

(1) 관광지 현황

- 국도 제77호에서 접근 가능한 관광지는 약 395개로 약 40%에 해당되는 161개는 국도 77호로부터 5분 이내의 접근거리에 위치하고 있는 것으로 나타남.

<표 3> 국도 77호 주변 관광지 현황

시도	접근시간	합계	공원	관광지구	교통시설	문화	부대시설	쇼핑시설	숙박·식음시설	스포츠·체육시설	유원·휴양수련	자연생태환경	전시·관람시설
서울	5분 이내	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	계	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
인천	5분 이내	22	3	—	4	5	—	1	—	—	1	2	6
	5~10분	8	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	6
	10~15분	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
	15분 이상	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
	계	36	4	—	4	6	—	1	—	—	2	4	15
부산	5분 이내	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	계	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
경기	5분 이내	23	1	1	—	3	—	—	1	4	4	1	8
	5~10분	15	2	—	—	3	—	—	—	2	—	—	8
	10~15분	4	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	1
	15분 이상	23	—	2	1	3	1	1	1	4	7	—	3
	계	65	3	3	1	10	1	1	2	12	11	1	20
충남	5분 이내	35	1	1	6	2	—	—	—	2	19	3	1
	5~10분	8	1	1	—	—	—	—	—	2	3	1	—
	10~15분	13	—	—	1	1	—	—	—	3	7	—	1
	15분 이상	47	—	3	1	3	—	—	—	15	18	2	5
	계	103	2	5	8	6	—	—	—	22	47	6	7
전북	5분 이내	10	—	—	1	—	—	—	—	—	3	2	4
	5~10분	13	1	—	—	4	1	—	—	—	5	1	1
	10~15분	5	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1
	15분 이상	12	2	2	1	3	—	—	—	—	2	—	2
	계	40	3	2	2	7	1	—	—	—	12	5	8
전남	5분 이내	43	1	2	2	8	—	—	—	1	13	4	12
	5~10분	10	—	1	—	1	—	—	—	1	6	—	1
	10~15분	8	2	1	—	2	—	1	—	—	—	2	—
	15분 이상	22	1	1	—	9	—	—	—	—	4	1	6
	계	83	4	5	2	20	—	1	—	2	23	7	19
경남	5분 이내	26	6	—	3	2	—	—	1	2	3	2	7
	5~10분	6	—	—	—	3	—	—	—	—	—	2	1
	10~15분	6	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	3
	15분 이상	28	2	—	4	7	—	—	2	1	2	1	9
	계	66	8	—	7	14	—	—	3	3	5	6	20
총계	5분 이내	161	13	4	16	20	0	1	2	9	43	14	39
	5~10분	60	4	2	0	12	1	0	0	5	14	5	17
	10~15분	40	3	1	1	6	0	1	0	5	9	6	8
	15분 이상	134	5	8	7	25	1	1	3	20	34	4	26
	계	395	25	15	24	63	2	3	5	39	100	29	90

자료 : 김원철, 서남해안권 스마트 관광도로 건설을 위한 타당성 조사, 충남발전연구원, 2014.

(2) 산업단지 현황

● 국토 제77호에서 접근 가능한 산업단지는 총 231개로, 국가산업단지 26개, 일반산업단지 120개, 농공단지는 82개, 도시첨단산업단지는 3개임.

- 지역별로는 충남이 65개로 가장 많고, 약 39%에 해당되는 90개의 산업단지는 국토 77호에서 5분 이내의 거리에 위치하고 있는 반면 약 38%에 해당하는 87개는 15분 이상의 접근시간이 필요한 것으로 분석됨

<표 4> 국토 77호 주변 산업단지 현황

시도	접근시간	소계	국가산업단지	일반산업단지	농공단지	도시첨단산업단지
인천	5분 이내	6	2	4	—	—
	5~10분	4	1	2	—	1
	10~15분	0	—	—	—	—
	15분 이상	0	—	—	—	—
	계	10	3	6	—	1
경기	5분 이내	21	9	12	—	—
	5~10분	4	—	4	—	—
	10~15분	6	1	5	—	—
	15분 이상	21	—	21	—	—
	계	52	10	42	—	—
충남	5분 이내	29	3	15	10	1
	5~10분	5	1	1	3	—
	10~15분	8	1	1	6	—
	15분 이상	23	1	9	13	—
	계	65	6	26	32	1
전북	5분 이내	2	—	1	1	—
	5~10분	0	—	—	—	—
	10~15분	1	—	—	1	—
	15분 이상	13	2	3	8	—
	계	16	2	4	10	—
전남	5분 이내	11	—	3	8	—
	5~10분	6	1	1	4	—
	10~15분	9	—	3	6	—
	15분 이상	14	1	5	8	—
	계	40	2	12	26	—
경남	5분 이내	21	3	13	4	1
	5~10분	11	—	6	5	—
	10~15분	0	—	—	—	—
	15분 이상	16	—	11	5	—
	계	48	3	30	14	1
총계	5분 이내	90	17	48	23	2
	5~10분	30	3	14	12	1
	10~15분	24	2	9	13	0
	15분 이상	87	4	49	34	0
	계	231	26	120	82	3

자료 : 김원철, 서남해안권 스마트 관광도로 건설을 위한 타당성 조사, 충남발전연구원, 2014.

3) 각종 관련계획 현황

(1) 제4차 국토종합계획(2011~2020)¹⁾

- 문화관광국토 구현을 위해 특성 있는 문화관광권역의 개발 및 문화관광벨트를 조성하는 문화 관광자원 확충 등이 제시됨

가. 초광역 개발권 전략

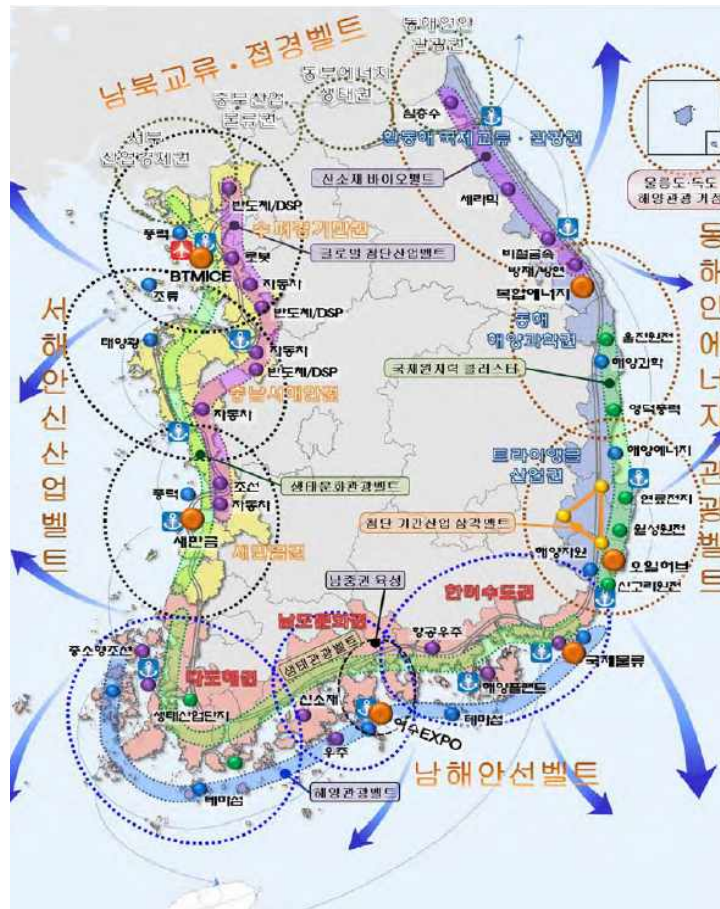
- 서해안 초광역개발권(신산업벨트)

- 국제비즈니스 거점 및 환황해 협력체계 조성
- 초일류 첨단산업벨트 구축
- 글로벌 해양생태·문화관광벨트 조성
- 역내외 연계인프라 구축

- 남해안 초광역개발권(선벨트)

- 국토공유자원과 역사·문화유산을 기반으로 창조산업 및 지역육성
- 세계적 해양관광 휴양지대 조성
- 글로벌 경제·물류거점 육성
- 통합인프라 및 초국경 네트워크 구축
- 동서통합 및 지역발전 거점육성

1) 대한민국정부, 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020), 2011.



<그림 1> 개방형 초광역 개발축

나. 문화관광특정지역 개발방향

- ◎ 권역별로 특색 있는 문화·관광 공간 조성을 통하여 국민의 여가 수요에 부응하고 외국인관광객 유치를 확대
 - － 문화·관광자원의 특성 및 분포, 접근 교통체계, 행정구역 등을 고려하여 전국을 특색 있는 문화관광권역으로 구분하여 개발
- ◎ 남해안, 서해안, 동해안 및 접경지역의 광역관광벨트, 백제문화지역·유교문화지역·지리산과 같이 특정 자원이 여러 행정구역에 걸치는 광역 관광권을 문화관광특정지역으로 개발·육성
 - － 문화 관광자원뿐만 아니라 지역산업, 농림수산업 등 지역의 잠재산업이 함께 융합적으로 발전하여 지역 자립역량이 강화도록 유도

<표 5> 문화관광특정지역 개발 방향

구 분		지 역	개 발 방 향
광역 관광 벨트	남해안 관광벨트	목포~부산	남해안관광벨트 개발사업을 지속적으로 추진하여 다도해와 남해안의 문화·관광자원을 연계 개발
	서해안 관광벨트	경기만~목포	서해안관광벨트 개발사업 추진으로 서해안지역의 관광인프라 확충 및 국제적 생태·해안관광지대 조성
	평화벨트	비무장지대의 접경지역	평화관광벨트로 조성하여 생태관광과 남북교류의 거점으로 육성
	경북북부 유교문화권	경북 북부	유교문화권 개발사업을 지속적으로 추진하여 세계적인 유교관광 명소로 조성
	지리산권	지리산 국립공원주변	생태·한방 등 기능성 관광개발을 위한 지리산권 관광개발사업 추진
광역 관광 권	백제문화권	부여·공주·익산	백제문화유적을 지역의 자연 및 문화예술자원과 연계하여 종합개발
	내포문화권	충남 서북부	내포지역 소문화권을 중심으로 독특한 지역의 역사와 산업특성을 지역 개발과 연계하여 시설 확충
	가야문화권	영남 내륙·남부 대가야 지역	가야유적을 중심으로 도자기 산업과 청정시설농업 등을 종합 육성·정비하여 지역의 문화 관광성을 제고
	영산강유역 고대문화권	영산강 주변	영산강 주변 고대국가유적을 지역의 문화자원과 연계하여 종합개발



<그림 2> 문화관광특정지역의 개발축

(2) 제3차 관광개발 기본계획(2012~2021)²⁾

가. 계획 목표

● 한국 문화가 생동하는 창조관광

- 관광개발의 소재, 공간 및 주체의 경계를 뛰어넘어 기존 관광개발의 한계를 극복하고, 문화 대국으로서 다양한 한국문화 자원을 활용하여 창조적 파괴와 콘텐츠 혁명을 유도하는 개발, 한국 문화의 정적 이미지를 동적 이미지로 전환하고, 국제화 시대에 개방의 패러다임으로 창조적 문화관광 개발을 지향

● 관광자원의 보전과 재생을 유도하는 녹색관광

- 물리적 개발에 치중하는 방향에서 탈피하여 관광자원, 관광객이 교감하는 교차점을 찾아내고 자연과 문화의 회복과 치유를 통해 환경과 인간이 공존하는 보전중심의 관광개발, 녹색성장 시대의 패러다임에 대응하여 관광분야에서 탄소를 저감하고 저탄소 사회에 적응할 수 있는 관광개발 방향 설정

● 국민의 생활 속에 스며드는 생활관광

- 국가 경제 발전에 기여함과 동시에 국민의 삶의 질 향상에 기여하는 관광의 생활화를 추구하는 개발, 미래의 관광개발은 토지를 이용한 토목중심의 개발이 아니라 융복합과 협력에 기반하여 관광객과 지역민의 관광 및 여가 공간을 창출하고 활용하는 개발

● 책임과 참여로 정의사회를 실천하는 공정관광

- 정의사회로의 이행을 실천하기 위하여 다양한 관광개발 이해관계자들이 사회적 책임과 협력으로 공공성을 강화하는 개발

● 성장 동력 산업으로 부가가치를 창출하는 경제관광

- 국가 성장을 견인하는 신성장 동력으로서 일자리 창출 등을 통한 부가가치를 창출하는 관광개발, 토지개발에서 공간개발로 전환하고 산업 관점에서 관광

2) 문화체육관광부, 제3차 관광개발기본계획(2012~2021), 2011.

개발을 추구하며 양적확대가 아닌 효율과 품격을 증진시키는 관광개발 지향

나. 권역별 개발 방향

● 수도권관광권 (미래를 선도하는 동북아 관광허브)

- 경쟁력 있는 도시관광 육성으로 동북아 국제관광 허브화, 한류관광, 의료관광, MICE 등 고부가가치 복융합관광 육성, 미래형 해양관광산업 육성 및 국제수준의 테마파크 조성, 도시민을 위한 여가관광 공간조성 및 활성화

● 충청관광권 (과학기술과 관광이 결합된 융합관광의 거점)

- 미래형 과학관광의 거점, 양·한방이 어우러진 한국형 의료관광 육성, 내포-백제-중원 문화권을 연결하는 역사문화 관광루트 조성, 해양-하천-산악을 연결하는 녹색문화축 설정

● 호남관광권 (아시아를 대표하는 문화관광 중추지역)

- 전통과 현대문화가 조화된 아시아 대표 문화관광축 조성, 새만금/서남해안을 연계, 국제수준의 해양관광명소 육성, 해양, 산악, 수변을 연계한 생태체험관광 기반 구축, 호남 고유의 문화 관광자원 브랜드화

● 대구/경북관광권 (3대 문화 역사관광의 거점)

- 3대문화권을 중심으로 역사문화 관광컨텐츠의 육성, 백두대간 및 동해안을 연계한 녹색관광실현, MICE산업 및 지역산업 연계형 산업 관광 육성

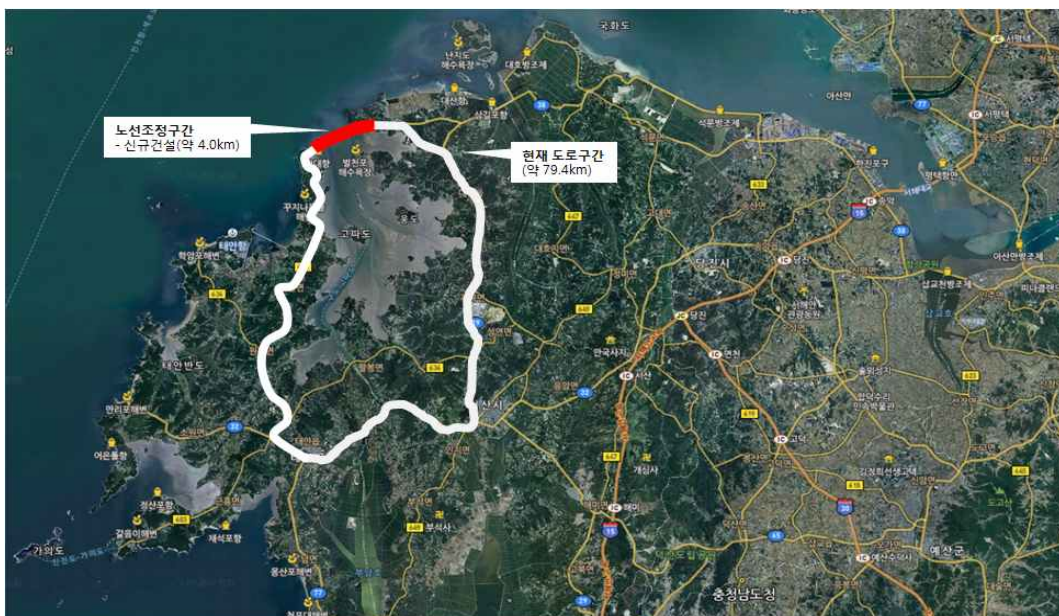
● 부/울/경관광권 (해양레저/크루즈관광 중추지역)

- 동북아 크루즈 관광의 허브 구현, 남해안의 해양자원을 활용, 경쟁력 있는 해양·휴양관광 육성, 지역산업 연계형 산업관광 및 MICE 산업 육성, 산·강·바다가 어우러지는 생태관광 연계벨트 조성

1) 충청남도

(1) 태안이원~서산대산 구간

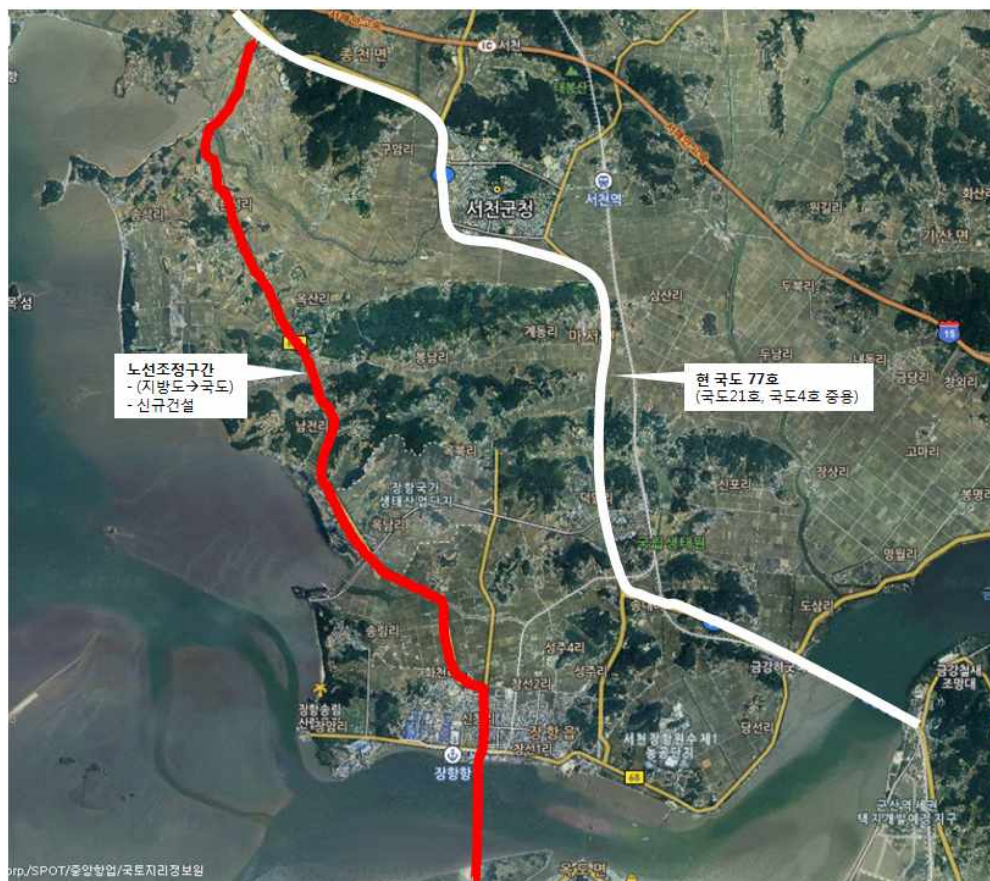
- 태안군 이원면은 이원방조제, 음포해변, 서목해변, 꾸지나무곶해변과 장구섬선착장 등 해안관광지를 지닌 태안군의 해양명소이나 서산시 대산읍과 단지 4.0km 정도의 해상구간이 직결로 연결되어 있지 않기 때문에 국도77호의 중용구간인 국도38호, 국도29호, 국도32호를 우회(약 79.4km)해야 함.
- 이는 이용자의 통행비용 뿐만아니라 사회경제적 측면에서도 비효율성을 유발하여 태안군의 발전을 저해하므로 태안이원~서산대산 구간의 직결연결이 필요함.



<그림 3> 태안이원~서산대산 구간

(2) 서천군 도심 통과 구간

- ◎ 서천군 도심을 통과하는 국도77호는 국도 21호 및 국도 4호와 중용도로 사용중으로 소통 중심의 국도기능을 저하시키고 있음.
- ◎ 이에, 서천군 해안지역을 통과하는 지방도 617호로 노선조정이 요구되며, 운영 중인 국립해양생물자원관의 연계 강화, 낙후된 서천군 지역발전, 새만금과의 접근성 개선 도모가 필요함.

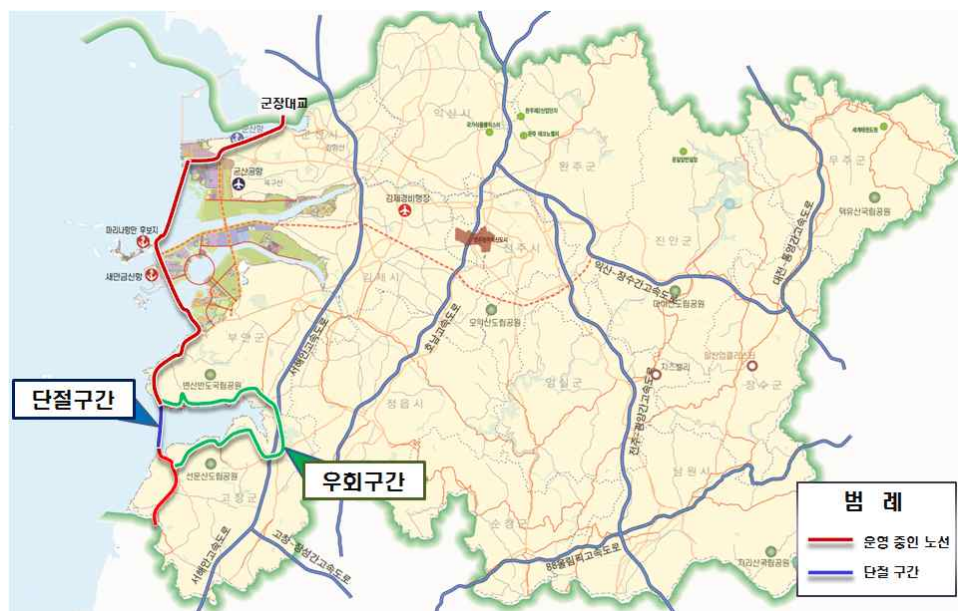


<그림 4> 태안이원~서산대산 구간

2) 전라북도

(1) 부창대교 구간

- ◎ 국도 77호를 연계하는 부창대교 건설의 주요 목적은 지형적인 문제로 인하여 단절된 우회구간을 연계하는 것이 주요 목적임.
 - 새만금~부안군 도청리~고창군 왕촌리를 잇는 노선에서는 지형적 특성 때문에 약 1시간의 우회구간이 발생함
- ◎ 기존 통과방식(새만금→격포→곰소→줄포IC)에서 부창대교 건설로 인한 통과방식(새만금→고창→전남)형태로의 변환됨에 따라 상대적으로 소외되는 지역(진서, 보안, 중포, 변산)의 개선과 국도 30호와 23호를 개량하여 통행편의를 증진해야 함.
- ◎ 또한 곰소 젓갈단지, 변산 자연휴양림, 부안자연생태 공원 등의 관광자원을 연계하는 해안 관광·체험 도로망 구축 및 관광자원 개발이 필요함.



<그림 5> 부창대교 구간

노선조정 및 조기건설을 위한 시도 협력방안 ◀

04

1) 국도 77호의 기능 및 역할

가. 기능

- 해안경관도로의 기능을 통해 서남해안의 절경을 감상할 수 있는 역할, 해안경관도로 정비를 통해 관광인프라 자원 기능 수행.
 - 전남의 경우, 신안군 섬, 고흥군과 여수시를 연륙·연도교로 연계하는 등 독자적인 관광자원으로 역할 가능
- 경제·물류 연계 가능 수행.
 - 국토 동서간 물류이동을 효율적으로 처리할 수 있는 역할, 고속도로와 각 지역을 연결하는 지선의 역할

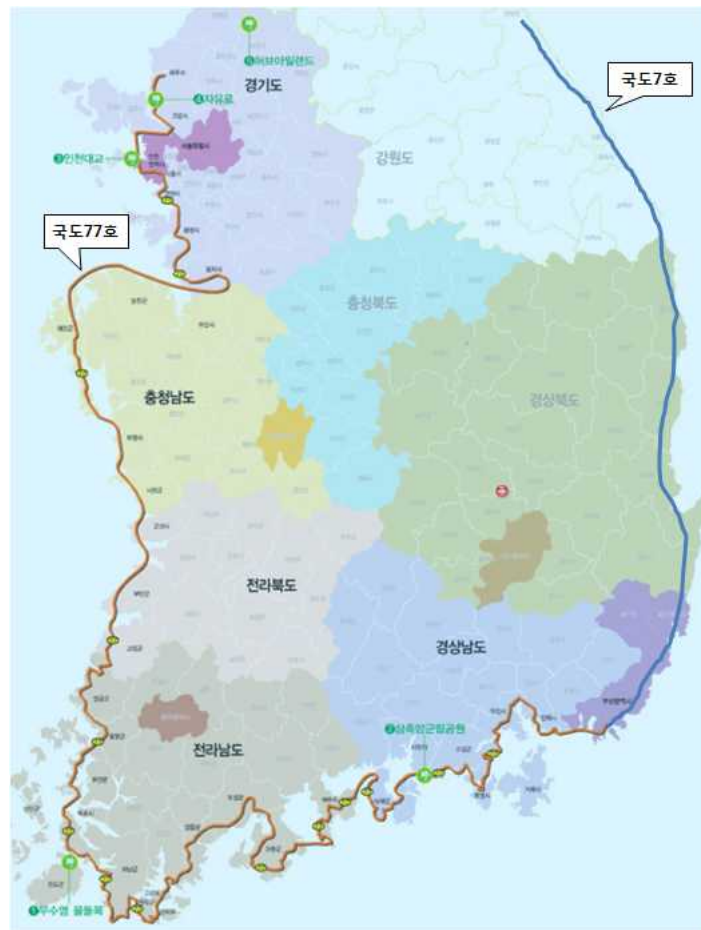
나. 역할

- 부산을 비롯한 경남과 호남의 남해안과 충남 서해안을 따라 한반도의 동서지역을 연계하는 동서지역의 가교 역할.
- 서남해안 도서지역 주민의 고충인 교통인프라 확충에 도움을 주는 역할 수행.
 - 도서지역 주민의 삶의 질 개선 요소, 물(용수), 불(전기)의 인프라 개선은 지속적으로 사업이 추진되고 있는 반면 교통에 대한 투자는 미진한 편임

2) 국도77호의 노선조정 및 조기건설 전략

가. 한반도 U라인 777 해안도로 구축

- 국도77호는 연장이 1,224.4km이고, 강원고성~부산 중구를 연결하는 국도7호는 474.2km으로 두 도로가 연계되는 경우 국내 최장(1698.6km) 해안도로 형성되며, 중국과 한국, 한국과 러시아를 연안해안으로 연결하는 아시아 초국경 해안도로로 황환해 서해안시대의 중추역할을 담당하는 도로로 급부상.
- 국내 11개 시도 (인천광역시, 서울특별시, 경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 경상남도, 부산광역시, 울산광역시, 경상북도, 강원도)를 광역으로 연계하는 동서통합과 지역발전의 중심국도로 소통과 통일을 준비하는 도로 기능 담당.



<그림 6> 국도77호와 국도7호의 연계도 (한반도 U 라인 777 해안도로)

나. 아세안하이웨이 위계 및 기능 보완

- 아세안하이웨이(AH, Asian Highway)는 동북아 경제권 형성을 지원하는 종합 도로망으로 AH6번 노선과 AH1번 노선으로 양분됨.
 - AH6번 노선은 모스크바, 노보시베르스크, 이크루츠크, 하얼빈, 블라디보스토크, 선봉, 원산, 동해안, 부산을 잇는 노선임
 - AH1번 노선은 이스탄불, 테헤란, 뉴델리, 양곤, 호치민, 하노이, 광저우, 베이징, 평양, 서울, 부산을 잇는 노선임
- 한반도를 통과하는 노선은 AH1(경부고속도로), AH6(국도7호선)으로 AH1은 한반도의 내륙을 관통하는 고속도로이고, AH6은 동해안의 해안도로(국도)로 두 노선은 도로의 기능과 역할에서 도로위계가 상이한 특성을 지니고 있음.
- 서남해안의 경우에는 국도77호가 AH6으로 지정된 국도7호와 동일한 기능과 역할을 담당하고 있음에도 불구하고, 국도77호는 아세안하이웨이로 지정되지 않았음.
- 아세안하이웨이로 지정된 도로는 국내뿐만 아니라 국제적인 관심도로가 되므로 도로의 가치가 상승하는 효과가 발생됨. 이에, 국도77호가 아세안하이웨이로 지정되기 위한 미연결구간의 조기건설이 필요함.



<그림 7> 아세안하이웨이 현황

다. 관광상품을 연계한 낭만가도 구축

(1) 주요 성공 사례

● 해안도로의 경우 도로가 통과하는 시군의 관광상품과 연계하여 광역적인 관광 브랜드화 하는 것이 세계적인 추세임.

- 독일 로맨틱가도 도로연장이 약 350km에 달하며 독일 내 150여개 관광가도 중 가장 성공적인 가도로 평가받고 있으며, 27개 지자체가 각 도시를 활성화 시키기 위해 협력하는 과정에서 발생한 관광상품임
- 호주 블루오션로드는 도로연장이 약 140km에 이르며 아름다운 풍경을 테마로 도로를 따라 관광 중심도시들을 방문하는 유도방식으로 관광가도를 구축함
- 우리나라의 동해안 낭만가도는 도로연장이 약 201km에 이르며, 경관과 관광 자원이 구비된 동해안 도로를 바탕으로 자연경관을 중심으로 지역의 역사, 문화, 레저 관광지가 연결되도록 조성되었으며, 공동마케팅을 수행하는 광역적인 관광협의체에 의해 운영중임

<표 6> 해외 및 국내 낭만가도 비교

구분	독일 로맨틱가도	호주 블루오션로드	동해안 낭만가도
입지	내륙	해안	해안
연장	350km	140km	210km
관광테마	중세 문화유산 중심	자연경관 중심 역사, 문화, 레저 등	자연경관 중심 역사, 문화, 레저 등
중심지	27개 중소도시	6개 도시(17개 관광목적지)	22개 관광중심지
이동수단	자가용, 관광버서, 자전거	자가용, 관광버스	자가용, 관광버스, 자전거
관광객	내/외국인	내외국인	내국인(추후 외국인)
관광소비	쇼핑과 숙박/음식 위주	숙박/음식과 부띠끄 쇼핑	숙박/음식과 특산물 쇼핑

자료 : 이영주, 강원도 국도7호선 관광가도 조성 및 운영 시사점, (CDI세미나 2015-49) 국도77호선 조기전설 논리 개발을 위한 시도 협력세미나, 충남연구원, 2015.

(2) 성공요인 및 파급효과

- 독일 관광가도의 성공요인은 크게 5가지로 구분할 수 있음. ① 광역 관광마케팅 사업의 필요성에 대한 공감과 협력, ② 현대인들이 추구하는 감성트렌드를 ‘길’ 과 연결시킬 수 있는 유연한 사고, ③ 관광객이 인지할 수 있는 정확한 관광루트 설정, ④ 국도나 지방도를 중심으로 차량, 자전거, 도보까지 광범위하게 고려, ⑤ 경관, 문화, 예술, 맛, 와인, 역사 등 각 도시가 차별화된 테마 유지.
- 동해안 낭만가도는 6개 시군이 국도 7호를 중심으로 2009년~2011년 3년 동안 총 879억 6천만원을 투입함. 이로써, 2011년 529만명의 관광수요가 2016년 618만명으로 증가되고, 2011년 5,423억원의 관광소비액이 2016년 6,343억원에 이를 것으로 추정됨(1인당 관광소비액 102,600원 적용, 2007년 관광실태 조사 자료 참조).

(3) 국도77호 낭만가도 구축 방안

● 서남해안 낭만가도의 관광테마 차별화 전략 수립

- SMART 이니셜을 권역별 해안관광 특성과 연계하여 관광드라이브 코스를 개발하여 관광수요 창출을 통한 지역경제 활성화

<표 7> 권역별 관광·역사·문화를 연계한 SMART 드라이브 코스

이니셜	권역	관련시설	관계 시군	여행유형
S (구경거리)	수도권	임진각, 킨텍스, 월미도, 평택항, 파주 삼릉	인천시, 파주시, 일산시, 평택시	당일 코스
M (다양함)	충청권	안면도, 부여/공주 백제문화권, 아산/천안 산업단지, 아산 온천	천안시, 아산시, 공주시, 태안군, 부여군	1박2일
A (예술과 역사)	호남권	고창고인돌 유적, 판소리 박물관, 부처자박물관, 무형문화재 전수관, 전주 한옥마을/영화제, 광한루, 여수엑스포, 해남 공룡 화석지	전주시, 남원시, 부안군, 고창군, 해남군, 여주시	2박3일
R (레크레이션)	경상남도 해안권	해인사, 우포늪, 지리산, 비토섬, 당항포, 통영 유람선, 남해군 유람선	합천군, 창녕군, 하동군, 고성군, 통영시, 남해군	1박2일
T (3대문화권)	부산, 경북, 경남내륙권	안동 하회마을, 경주 불국사 또는 석굴암, 부산 크루즈선	안동시, 경주시, 고령군, 부산시	1박2일

자료 : 김원철, 서남해안권 스마트 관광도로 건설을 위한 타당성 조사, 충남발전연구원, 2014.

◎ 국도 제77호 주변 관광지 및 역사/문화권 분포와 세계문화유산 등 역사적 유산을 체험할 수 있는 아시아 명품 드라이브 코스 발굴

- 수도권(Spectacle: 구경거리, 공연, 연극) : 전시관람시설 등 볼거리
- 충청권(Multiple : 다양함) : 백제문화권, 과학기술, 온천
- 호남권(Art and Annal : 예술과 역사) : 예술과 역사문화시설
- 경상남도(Recreation : 레크레이션) : 해양 레크레이션, 자연 생태 체험
- 부산/경북권(Three culture : 3대 문화권) : 신라, 유교, 가야문화권 및 크루즈선



<그림 8> 권역별 관광·역사·문화를 연계한 SMART 드라이브 코스

라. 노선조정을 통한 도로 순기능 제고

(1) 개념

- 현재 국도 제77호에는 14개의 주요 미연결 구간이 있으며, 해당 구간을 통과할 수 없기 때문에 이용자는 타 노선을 경유하여 우회하여야 하는 상황임.
 - 예를들어, 충남의 경우 태안이원~서산대산 구간은 현재 미연결되어 있기 때문에 충남 북부지역에서는 국도 제38호, 제29호, 제32호를 통하여 태안군으로 진출입하는 불편을 겪고 있음
- 노선조정은 해당 미연결구간의 시종점을 직접 연결하는 것을 의미하며, 도로 순기능은 노선조정에 따른 통행시간 개선효과를 의미함.

<표 8> 노선지정 개선을 통한 도로 순기능 제고 개념

미연결 구간 개념	노선지정 개선에 따른 도로 순기능 제고 개념
<p>국도77호선 기구축 도로</p> <p>미연결구간</p> <p>우회도로</p> <p>국도77호선 기구축 도로</p>	<p>미연결구간 통행시간 : 8.3분 (11.1km)</p> <p>우회시간 : 46.3분(61.7km)</p>
* 단축 시간=우회시간-미연결구간 통행시간	* 단축 통행시간 38분 = 우회노선(46.3분) - 직결노선(8.3분)

(2) 우회거리 단축에 따른 통행시간 개선효과

- 국도 제77호의 14개 미연결 구간이 직결로 연계되는 경우 시점에서 종점까지 변화되는 총 통행시간은 296.2분이 단축되는 것으로 나타남.
 - 특히, 충청권(충남)의 단축 효과는 89.7%로 타 권역인 호남권(전북·전남) 82.3%, 경상권 88.0%, 경기권 81.9%에 비해 단축 효과가 큰 것으로 분석됨

<표 9> 국도 제77호 노선조정을 통한 우회거리 단축에 따른 통행시간 개선효과

권역	구간	미연결구간 연장(km)	미연결구간 통행시간(분)	우회거리 (km)	우회시간 (분)	단축거리 (km)	단축시간 (분)
경기	1. 안산시 단원구~화성시 신의동	2.5	1.9	18.4	13.8	15.9	11.9
	2. 화성시우정면	2.1	1.6	7.0	5.3	4.9	3.7
	소계	4.6	3.5	25.4	19.1	20.8	15.6
충남	3. 서산시 대산읍~태안군 아원면	4.0	3.0	79.4	59.6	75.4	56.6
	4. 태안군 고남면~보령시 남곡동	7.9	5.9	61.1	45.8	53.2	39.9
	소계	11.9	8.9	140.5	105.4	128.6	96.5
호남	5. 부안군 진서면	11.1	8.3	61.7	46.3	50.6	38.0
	6. 영광군 홍농읍~영광군 백수읍	4.7	3.5	7.8	5.9	3.1	2.3
	7. 영광군 염산면	4.0	3.0	33.4	25.1	29.4	22.1
	8. 신안군 압해읍~해남군 매월리	2.5	1.9	18.4	13.8	15.9	11.9
	9. 해남군 화산면	2.1	1.6	7.0	5.3	4.9	3.7
	10. 완도군 신리면	2.8	2.1	43.0	32.3	40.2	30.2
	11. 고흥군 영남면	7.9	5.9	61.1	45.8	53.2	39.9
	12. 여수시 화정면	11.1	8.3	61.7	46.3	50.6	38.0
	13. 여수시 둔덕동~남해군 서면	4.7	3.5	7.8	5.9	3.1	2.3
	소계	50.9	38.1	301.9	226.7	251.0	188.4
경상	14. 고성군 삼산면~통영시 도산면	4.0	3.0	33.4	25.1	29.4	22.1
	소계	4.0	3.0	33.4	25.1	29.4	22.1
합계		71.4	53.5	501.2	376.3	429.8	322.6

자료 : 김원철, 서남해안권 스마트 관광도로 건설을 위한 타당성 조사, 충남발전연구원, 2014.

3) 시도 협력을 위한 실행방안

● 시도 추진협의체 구성

- 인천-충남-전북-전남-경남-부산 등 국도 77호 주변지역의 시도간 추진 협력체를 구성하여 기획재정부 예산 확보에 공동 대응
- 조기개통을 위한 다자간 협력체계를 구축함으로써 도로 조성 후 도로관리에 대한 협력방안 모색(행복생활권 지역간 연계사업 고려)
- 공동의 동일목적(관광, 이동편의, 물류이동)을 바탕으로 시도간 연계협력 체계 구축

● 시도 공동연구 추진

- 11개 시도 (인천광역시, 서울특별시, 경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 경상남도, 부산광역시, 울산광역시, 경상북도, 강원도)가 출연한 시도연구원의 공동연구 추진
- 공통/관심 이슈 발굴 (U라인 777 해안도로 프로젝트, 소통과 통일을 준비하는 도로, 동아시아 대표 명품해안 도로 등)
- 도로의 연계성, 효율성 등을 기반으로 도로 개통 논리 발굴(광역간 연계도로 조성에 따른 지역 개발효과 측정연구 등)

- 국도77호는 한반도의 서남해안권의 교통물류 및 관광, 국토의 균형발전의 일익을 담당하는 도로이나 미연결구간이 많아 제기능을 발휘하지 못하고 있음.
- 이에, 본 연구에서는 국도 77호의 노선조정과 조기건설을 촉구하기 위한 시도간 협력방안을 도출하기 위한 현황분석 및 중점 과제를 도출하였음.
- 국도77호의 총 연장은 1,254,386m(중용구간 553,097m 포함)이며, 이중 미개통구간은 111,770m로 전체의 약 8.9%임. 시도별로는 서울특별시, 인천광역시, 부산광역시에는 미연결구간이 없고, 경기도 약 3.2%, 충청남도 약 14.3%, 전라북도 약 33.1%, 전라남도 약 9.4%, 경상남도 약 1.6%임.
- 국도77호에서 20분 정도의 통행시간 내에서 접근할 수 있는 관광지는 약 395개, 산업단지는 약 231개가 있고, 국토종합계획 및 관광개발 기본계획에 의해 발전계획이 수립되어 있음에도 불구하고 미연결구간이 많아 발전가능성은 높지 않음.
- 미개통구간의 연결 및 노선조정에 대한 관심이 상대적으로 높은 충남은 태안 이원~서산대산 구간 및 서천군 도심 통과구간을, 전북은 부창대교 구간을 노선조정하여 국도로 승격시키고 지역발전을 도모하고자 함.
- 이를 위해, 본 연구에서는 시도별 협력 전략으로 한반도 U라인 777 해안도로 구축방안, 아세안하이웨이 도로 및 기능 보완방안, 관광상품을 연계한 낭만가도 구축방안, 노선조정을 통한 도로 순기능 제고방안을 제안함.
- 제안된 전략을 실행하기 위한 방안으로 시도 추진협의체 구성 및 시도 공동연구가 필요할 것으로 판단됨.

◆ 참고 자료 ◆

김원철, 서남해안권 스마트 관광도로 건설을 위한 타당성 조사, 충남발전연구원, 2014.

이영주, 강원도 국도7호선 관광가도 조성 및 운영 시사점, (CDI세미나 2015-49) 국도77호선 조기건설 논리개발을 위한 시도 협력세미나, 충남연구원, 2015.

국토교통부, 도로현황조서 2015.

대한민국정부, 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020), 2011.

문화체육관광부, 제3차 관광개발기본계획(2012~2021), 2011.

관광지식정보시스템 (www.tour.go.kr)

통계청(www.kostat.go.kr)