

정책세미나

대전-진주간 고속도로 개통에 따른

# 서부경남 및 대전(충청)권 공동발전방안



- 일시 : 2002년 12월 9일(월) / 13:30~17:30
- 장소 : 대전광역시청 세미나실 (3층)
- 주최 : 대전발전연구원 · 경남발전연구원

정책세미나

대전-진주간 고속도로 개통에 따른  
**서부경남 및 대전(충청)권 공동발전방안**

- 일 시 : 2002년 12월 9일(월), 13:30~17:30
- 장 소 : 대전광역시청 세미나실(3층)

**대전발전연구원 · 경남발전연구원**

주제 발표 1

## 대진고속도로의 개통에 따른 관련 지역의 발전방향

2002. 12.

신 동 호(한남대 도시 및 지역계획학과 교수)

## 진행순서

□ 13:30~14:00 등록

□ 14:00~14:30 개회식

- 국민의례
- 개회사 : 한연동(대전발전연구원장)
- 환영사 : 염홍철(대전광역시장)
- 축사 : 이은규(대전광역시의회회장)

□ 14:30~15:30 제1주제 : 대전고속도로 개통에 따른 관련지역의 발전전략

- 사회자 : 고현욱(경남대 대학원장)
- 주제발표 : 신동호(한남대 교수)
- 토론자 : 김혜천(목원대 교수)  
임성복(대전발전연구원 연구위원)  
곽태열(경남발전연구원 연구위원)

□ 15:30~15:40 : 휴식

□ 15:40~16:40 제2주제 : 대전고속도로 개통에 따른 관광산업의 전망과 과제

- 사회자 : 정강환(배재대 교수)
- 주제발표 : 고원규(진주국제대 교수)
- 토론자 : 장인식(우송정보대 교수)  
문태현(경상대 교수)  
김한도(경남발전연구원 연구위원)

□ 16:40~17:30 종합토론 및 청중 질의응답

- 사회자 : 성태현(경남발전연구원장)
- 토론자 : 고현욱(경남대 대학원장)  
신동호(한남대 교수)  
정강환(배재대 교수)  
고원규(진주국제대 교수)

# 목 차

## I. 서 론

## II. 우리나라 고속도로 건설 정책

1. 우리나라 고속도로 건설 경과
2. 우리나라 고속도로 건설정책의 변천

## III. 고속도로의 경제적 파급효과에 대한 접근방법

1. 고속도로건설의 파급효과 소개
2. 고속도로의 파급효과에 관한 선행연구

## IV. 대전고속도로의 개통의 의미

1. 대전고속도로의 특징
2. 대전고속도로 개통이 관련 지역에 주는 의미

## V. 대전고속도로 영향권내 인구 및 경제구조

1. 영향권내 지역의 특성
2. 영향권내 지역의 인구적 특성
3. 영향권내 지역의 경제적 특성
4. 영향권내 지역의 사회, 경제적 변화 예측

## VI. 대전고속도로 개통 효과의 증대방안

1. 대전고속도로 개통의 파급효과
2. 대전고속도로 개통의 효과 증대방안

# 개 회 사

존경하는 대전광역시 염홍철 시장님

이은규 대전광역시 의회 의장님

그리고 바쁘심에도 불구하고 오늘 이 자리를 더욱 빛내 주시기 위해 귀중한 시간을 내주신 내외빈 여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

오늘 경남발전연구원과 대전발전연구원이 공동으로 『대전-진주간 고속도로 개통에 따른 서부경남 및 대전(충청)권 공동발전방안』을 주제로 정책세미나를 개최하게 된 것을 매우 뜻 깊게 생각합니다.

지난해 11월 21일 『대전-통영고속도로』의 대전-진주구간이 개통된 지 1년이 지났습니다. 고속도로의 개통은 양 지역에 있어서 많은 변화를 초래하게 되었습니다.

대전에서 진주까지 승용차로 4시간 걸리던 거리가 2시간으로 단축되었을 뿐 만 아니라 멀게만 느껴졌던 경남지역과의 교류가 빈번해지고 있습니다. 고속도로의 개통으로 경남권을 비롯한 인접 시·도간 교류활성화로 지역 발전의 대전환점을 맞이했다고 볼 수 있습니다.

그러나 대전-진주간 고속도로 개통은 인접 시·도간 물류, 관광, 산업의 입지개선 등 다방면에서의 긍정적인 기대효과뿐만 아니라 인구유출, 상권이동 등 역효과가 수반되고 있습니다.

## I. 서 론

우리나라는 1968년 경인고속도로를 완공하면서 고속도로 시대를 열게 되었다. 이어서 1970년에는 경부고속도로가 완공되었으며 이 두 도로를 필두로 건설된 고속도로는 우리나라의 산업화와 도시화를 촉진시키면서 국가 경제가 급속히 성장하는데 크게 기여하였다. 우리나라 고속도로는 2001년 현재 21개 노선에 총 연장이 2000Km 이상 건설되어 급속히 늘어나는 교통수요와 지역 균형개발에 중요한 역할을 담당하고 있다.

특히 최근에는 일제시대부터 계획되었으나 오랫동안 추진되지 못하고 있던 대전-진주 고속도로가 개통되어 대전과 진주간 종전 4시간 30분 걸리던 거리를 두시간 단축시켜 양 지역간의 시간거리를 크게 줄였을 뿐만 아니라 산악 지형으로 인해 그 동안 접근성이 제한적이었던 지리산 주변의 동부 전라북도 지역에서의 접근성을 크게 향상시켜 놓았다. 사실 이 고속도로는 오는 2005년말 통영까지 연장 개통될 예정이어서 대전-통영 고속도로는 총 연장 209.8km가 전망이다.

이러한 대전고속도로의 개통은 대전과 진주는 물론 그 사이의 많은 지역에 사회, 경제적으로 직접 혹은, 간접적으로 많은 영향을 미칠 것으로 예상되는 바, 본 연구는 이 고속도로가 관련 지역의 경제와 주민들의 생활에 어떠한 영향을 미칠 것인지, 그리고 고속도로의 개통이 가져올 부정적 효과를 최소화하는 한편 긍정적 효과를 극대화하기 위한 대안을 제시하고자 한다.

이를 위해 먼저 우리나라 고속도로에 대한 정책과 건설현황을 검토하고, 이어서 고속도로의 파급효과를 분석하는 기법과 그에 대한 선행연구를 검토하고자 한다. 다음은 대전고속도로의 특징과 현황, 그리고 그 주변 지역의 사회적, 경제적 특징을 분석하고 그 결과에 따라 발전방안을 제시하고자 한다.

이에 따라 이러한 부정적인 효과를 최소화 할 수 있는 공동협력방안을 모색하여 지역발전 및 국토의 균형발전에 기여코자 정책세미나를 개최하게 되었습니다.

이 자리에서 논의되는 내용을 바탕으로 양 지역의 경쟁력을 강화시켜 나가고 지역경제를 활성화시킬 수 있는 서부경남 및 대전(충청)권의 공동발전 방안을 수립할 수 있을 것입니다.

아무쪼록 이 정책 세미나가 양 지역의 경쟁력을 강화시켜 나가고 지역경제를 활성화시킬 수 있는 심도 있는 토론의 장이 되기를 바라며, 오늘 도출된 방안들이 양 지역의 발전을 위한 좋은 계기가 되기를 기대합니다.

끝으로 이러한 정책 세미나를 개최하게 해 주신 경남발전연구원의 성태현 원장님과 주제발표를 해 주실 고원규, 신동호교수님, 그리고 토론회에 사회를 맡아주실 고현욱, 정강환교수님, 토론을 해주실 전문가 여러분께 심심한 감사의 말씀을 드리면서, 참여하신 모든 분들의 건강과 행운을 기원 드립니다.

감사합니다.

2002. 12. 9.

대전발전연구원장 한 연 동



## II. 우리나라 고속도로 건설 정책

### 1. 우리나라 고속도로 건설 경과

1964년 12월 독일을 방문한 박정희 전 대통령은 1928년 히틀러에 의해 착공되고 1932년 개통하여 독일 부흥의 발판이 되었던 본과 쾰른간을 잇는 20Km의 아우토반을 달려보고 고속도로 건설의 결심을 굳혔다. 그로부터 4년 후인 1968년 서울과 인천을 잇는 경인고속도로 건설되었고, 1970년에는 많은 어려움을 극복하고 경부고속도로를 개통함으로써 우리 나라에 고속도로 시대가 열리게 되었다.

고속도로가 건설되면서 국민 생활에는 실로 많은 변화가 일어났다. 철도 위주의 수송구조가 도로 위주로 바뀌었고 전국에 많은 공업단지도 건설되었다. 이로 인해 국민 의식수준의 평균화와 도시화가 가속화되었으며 우리나라가 급속한 경제성장을 이룩할 수 있게 되었다. 1인당 국민소득이 160 달러에 불과할 정도로 보잘 것 없는 경제적 여건 하에서 건설하기 시작한 고속도로가 조국 근대화를 이룩하는 밑거름이 된 것이다.

고속도로는 이후 1970년대, 1980년대, 1990년대를 거치면서 지역과 지역, 도시와 도시를 연결하고, 또 사람과 사람을 이어 주어 국민화합에도 한 몫을 하게 되었다. 1970년대는 고속도로가 특히 양적으로 성장하는 시기였다. 1971년에 영동고속도로(신갈-새말), 1973년에 호남·남해고속도로(대전-순천-부산)가 착공된 것을 시작으로 1975년 영동고속도로(새말-강릉)와 동해고속도로(동해-강릉), 1977년 구마고속도로(대구-마산) 등이 건설된 것이다.

1980년대에는 고속도로의 신설과 확장이 동시에 추진돼 양적, 질적 성장을 이룩했던 시기이다. 1981년 부산-냉정간 고속도로, 1985년 88올림픽 고속도로, 1987년 중부고속도로(서울-남이), 1988년 영동·동해고속도로, 1989년 중앙고속도로(대구-춘천) 등이 착공되었으며, 1981년 냉정-마산, 1983년 마산-내서, 1984년 내서-신산리, 1985년 대전-논산, 1986년 논산-광주, 상문-중촌

리, 이현-옥포, 1989년 광주-고서, 마산-진주 잔여구간, 광양-진주 등의 고속도로가 확장되었다.

1990년대에 들어는 고속도로의 확장과 신설사업이 더욱 활기를 띠게 되었다. 이 시기는 고속도로가 양적으로나 질적으로 크게 변화하는 시기이기도 했다. 서울 외곽순환 고속도로와 인천에서 목포를 잇는 서해안 고속도로, 제2경인고속도로, 서울-안산 고속도로, 대전-통영 고속도로의 대전-진주 구간이 착공되어 단계적으로 완공되었고, 경부고속도로의 수원-청원 구간과 부산-대구, 영동고속도로의 신갈-원주 구간, 남해고속도로의 하동-광양, 광양-순천, 옥포-내서와 냉정-구포 구간이 순차적으로 개통되어 대부분의 고속도로가 4차로 이상으로 확장되어 고속도로다운 모습을 갖추게 되었다.

이렇게 30년을 지나오면서 우리나라의 고속도로 건설 기술 수준도 눈부시게 발전하게 되었다. 총 연장이 7.3Km이고 주탑의 높이가 182m나 되어 국내에서 가장 길고 세계에서 아홉 번째인 서해안 고속도로의 서해대교와 같은 거대한 교량을 우리의 기술과 자본으로 건설할 수 있게 된 것은 그 증거이다. 이제 우리나라는 2000년대에 들어와서 고속도로를 건설한 지 30년만에 21개 노선에 총 2,068Km의 고속도로를 보유하게 된 것이다.

## 2. 우리나라 고속도로 건설정책의 변천

우리나라가 1968년 경인고속도로를 건설한 이후 고속도로 건설정책을 추진한 과정은 크게 제1차, 제2차, 제3차 국토종합개발계획에 따라 구분해서 이해할 수 있다. 먼저 제1차 국토종합개발계획기간(1972~1981)에는 경제성장 기반구축, 국토이용관리의 효율화를 정책기조로 광역교통망을 확충하는 방향으로 사업을 추진했다.

제2차 국토계획기간(1982~1991)에는 국토의 균형적 발전과 국민복지의 향상, 인구의 지방정착 유도 등을 위해 지방도시의 중추관리기능을 보강하여 지역경제권을 형성하고 지방 중소도시를 획기적으로 육성하기 위한, 교통의 네트워크화를 추진하였으며 중부권, 동남권, 서남권의 3개 권역을 광역교통망으로 설정하여 사업을 추진하였다.

제3차 국토계획기간(1992~2001)에는 지방분산형 국토를 조성하기 위한 골격과 생산적인 국토이용체계를 구축하며, 통일에 대비한 국토기반을 조성하는 것을 정책 기조로, 지방분권과 자율화 추세에 부응하는 지방분산형 국토골격을 조성하였다. 국가경제의 안정적 성장을 뒷받침할 수 있는 생산적인 국토이용체계를 구축하고, 국제화·개방화에 대처할 수 있는 통합적 고속 교통망을 구축하기 위한 정책을 추진하였다. 이를 위해 전국을 동서 9개축, 남북 7개축의 격자형 간선도로망 체계를 기반으로 2001년까지 1,500Km의 고속도로를 새로 건설하였고, 또 기존 고속도로를 확장하였다.

<표 1> 국토계획의 추진경과와 고속도로망의 정비·확충

구 분	정 책 기 조	주 요 내 용	고속도로 정비·확충
제1차 계획 (1972~1981)	▪ 경제성장기반구축	▪ 국토이용관리의 효율화 ▪ 경제기반의 확충	▪ 광역교통망의 확충 ▪ 고속도로의 건설
제2차 계획 (1982~1991)	▪ 국토균형발전 ▪ 국민복지향상	▪ 인구의 자발적인 지방정착 유도 ▪ 지방도시의 중추관리기능을 보장하여 지역경제권을 형성 ▪ 지방중소도시를 획기적으로 육성하여 인구의 지방정착 유도	▪ 교통의 네트워크화 ▪ 중부권·동남권·서남권의 3개 권역설정과 광역교통망 설정
제3차 계획 (1992~2001)	▪ 지방분산형 국토골격의 형성 ▪ 생산적인 국토이용 체계 구축 ▪ 통일대비 국토기반 조성	▪ 지방분권과 자율화 추세에 부응하여 지방분산형 국토골격 형성 ▪ 국가경제의 안정성장을 뒷받침할 수 있는 생산적인 국토이용 체계 구축 ▪ 중부·서남부에 신산업지대를 조성하고 산업구조의 고도화 추진 ▪ 국제화·개방화에 대처할 수 있는 통합적 고속교통망 구축	▪ 전국을 동서9개축, 남북 7개축의 격자형 간선도로망 체계 구축 ▪ 2001년까지1,500km의 고속도로건설과 기존 고속도로의 확장

자료 : 건설부(1993), 건설행정백서 : 우리국토 이렇게 달라졌다.

한편 우리나라는 앞으로도 계속해서 많은 고속도로를 건설할 것을 계획하고 있는 바, 대진고속도로의 연장인 진주-통영간 고속도로를 2005년까지 완공하는 것과 공주를 중심으로 한 신설고속도로가 있다. 즉 2006년까지 완공할

것으로 계획된 당진-대전 고속도로, 그리고 공주-서천, 공주-대천, 공주-조치원 고속도로 등이 그 대표적인 예이다. 이러한 고속도로의 완공과 개통은 관련 고속도로의 주변 지역은 물론 여타의 지역까지 많은 파급효과를 산출할 것으로 예측된다.

<표 2> 고속도로 신설 계획

(단위: 억원)

구 분	연장(km)	시행기간	총사업비	'01까지	'02 예산	'03이후	비 고
총 계	1,700.8		312,757	66,976	23,986	221,795	
- 신 설 (16개 노선)	948.6		201,635	34,994	14,902	151,739	
1. 중 부 내 륙	151.6	'96~'04	26,065	15,473	3,901	6,691	
2. 김천 ~ 현풍	62.0	'96~'06	11,719	723	300	10,696	
3. 대전 ~ 당진	94.3	'96~'06	17,783	919	600	16,264	
4. 평택 ~ 안성	28.0	'97~'02	5,652	4,438	1,214	-	
5. 대구 ~ 포항	68.4	'97~'04	17,929	6,759	2,687	8,483	
6. 진주 ~ 통영	48.8	'97~'05	10,160	3,484	1,200	5,476	
7. 청원 ~ 상주	80.5	'98~'06	13,205	815	800	11,590	
8. 공주 ~ 서천	59.0	'98~'06	9,848	501	500	8,847	
9. 익산 ~ 장수	61.0	'98~'06	13,305	630	1,000	11,675	
10. 부산 ~ 울산	40.0	'98~'06	12,974	600	600	11,774	
11. 장성 ~ 담양	27.3	'98~'05	5,697	652	700	4,345	
12. 고창 ~ 장성	17.2	'02~'06	6,156	-	400	5,756	신규
13. 양평 ~ 여주	36.6	'02~'06	7,050	-	200	6,850	“
14. 평택 ~ 음성	31.3	'02~'06	6,814	-	400	6,414	“
15. 목포 ~ 광양	101.1	'02~'07	26,630	-	200	26,430	“
16. 무안 ~ 광주	41.5	'02~'07	10,648	-	200	10,448	“

자료 : 한국도로공사 업무현황 2002. 3.



(그림 1) 고속도로 건설 및 건설예정 노선

### Ⅲ. 고속도로의 경제적 파급효과에 대한 접근방법

#### 1. 고속도로건설의 파급효과 소개

고속도로를 건설함으로써 나타나는 효과는 여러 가지로 구분해서 생각해 볼 수 있다. 그 가운데 한 가지 방법은 먼저 고속도로를 건설하는 과정에서 발생하는 효과와 완성된 고속도로를 운영함으로써 발생하는 효과를 구분하는 것이다. 이 방법에 의하면 전자에 해당하는 사업효과는 계획단계에서 발생하는 효과와 건설단계에서 나타나는 효과로 구분할 수 있는데 (<표 3> 참조), 계획 단계에서는 사업의 시행을 발표함으로써 발생하는 공개효과와 건설을 위해 조사를 실시하는 과정에서 발생하는 경제 및 교육의 효과를 생각해 볼 수 있다. 건설 단계에서는 건설자재 및 노동력의 수요 증대 효과, 자원개발효과, 환경에의 충격효과를 생각해 볼 수 있다. 그 외 경제적인 충격 및 지역사회에의 충격 등을 생각해 볼 수 있다.

고속도로를 완공 한 후 운영단계에서 발생하는 효과는 이용자 효과, 존재 효과, 파급효과 등으로 구분해서 생각해 볼 수 있는데, 이용자 효과는 통행에 필요한 시간의 단축, 운송경비의 절감, 화물손상의 절감, 안전·쾌적성의 향상, 피로도의 감소 등으로 나타난다. 존재효과는 국가, 지역, 도시 통합의 상징, 국가 및 관련 지역의 이미지 제고, 국토의 골격 조성 등과 관련된 효과로 나타난다. 한편 고속도로 건설의 파급효과는 경제분야와 사회분야로 나누어서 생각할 수 있는데, 경제분야의 파급효과는 생산성의 향상, 소득의 증대, 물가인하 등으로 나타나고, 사회분야의 효과는 관련 지역 주민의 문화수준의 향상, 편리성의 제고, 운송에 따른 에너지의 절약 등의 긍정적인 효과와 지역사회의 단절, 환경오염 및 자연훼손 등과 같은 부정적 효과 또한 간과할 수 없을 것이다.

한편 와이스킨보고서는 고속도로 건설의 효과를 크게 제조업에 미치는 효과를 상품 재고에 미치는 영향, 농업, 임업 및 어업에 미치는 영향, 외국무역 및 국제수지에 미치는 영향 등으로 구분해서 설명하고 있다 (<표 4> 참조).

이 보고서는 제조업에 미치는 효과를 직접 수송비의 절감, 그 밖의 포장비, 하역비 등의 절감, 운송시간의 절약, 공업의 분산과 통합, 공간적 분업화, 도시서비스의 개선, 유통과정의 개선, 경영자에 대한 서비스의 향상 등으로 나누었다. 그런데 외국무역 및 국제수지에 미치는 영향으로는 관광개발, 자원의 개발과 수입의 절감, 수출촉진, 국제수지의 개선 등으로 구분했다.

<표 3> 사업효과와 운영효과

효과유형	효과발생단계	주요 효과 지표 및 항목	
사업효과	계획 단계	① 공개효과 ② 조사에 따른 경제 및 교육의 효과	
	건설 단계	① 건설자재의 수요증대효과 ② 고용증대효과 ③ 교육효과 ④ 자원개발효과 ⑤ 환경에의 충격효과 ⑥ 기타 · 비경제적인 충격 · 지역사회의 충격	
운영효과	유지이용단계	이용자 효과	① 시간단축, ② 경비절감 ③ 화물손상의 절감 ④ 안전·쾌적성 향상 ⑤ 피로도의 감소 ⑥ 확실성의 증대
		존재 효과	① 국가, 지역, 도시 통합의 상징, ② 이미지향상, ③ 국토의 골격형성
	파급효과	경제분야	① 생산성의 향상 ② 생산소득의 증대 ③ 소득증대 ④ 물가인하 ⑤ 지가상승
		사회분야	① 고용 증대 ② 문화, 생활수준의 향상 ③ 환경피해 ④ 에너지의 절약 ⑤ 외화의 획득 ⑥ 사회적 규율의 확립 ⑦ 정치의 안정

자료 : 한국도로공사·한얼경제사업연구원(1999)

<표 4> 와이킨스보고서의 고속도로투자 효과

부 문 별 효 과	세 부 적 효 과
제조공업에 미치는 효과	① 직접수송비의 절감 ② 그 밖의 수송비(포장비, 적하비 등) 절감 ③ 시간의 절약 ④ 공업의 분산과 통합 ⑤ 지리적 분업화 ⑥ 공업의 개발 ⑦ 도시서비스의 개선 ⑧ 시장유통의 개량 ⑨ 경영자에 대한 서비스의 향상
재고에 미치는 영향	① 현품과 수송재고의 절감
농업, 임업 및 어업에 미치는 영향	① 농·임·어업에 미치는 긍정적 경제효과 ② 농·임·어업의 개발효과
외국무역 및 국제수지에 미치는 영향	① 관광의 개발 ② 자원의 개발과 수입의 절감 ③ 수출촉진효과 ④ 국제수지의 개선

자료 : 한국도로공사·한일경제사업연구원(1999).

## 2. 고속도로의 파급효과에 관한 선행연구

앞에서 언급한 바와 같은 고속도로의 파급효과를 측정하는 문제에 대한 대표적인 선행연구를 보면 한국도로공사와 한일 경제사업연구소(1999)가 수행한 것을 제시할 수가 있다. 이 연구는 우리나라의 주요 고속도로를 노선별로 경제 및 사회적 파급효과에 대해 광범위하게 분석하였다. 이 연구는 고속도로의 IC로부터 10Km이내 지역을 직접 영향권으로 설정하고, 20Km 이내를 1차 간접 영향권, 30Km이내를 2차 간접 영향권으로 설정하여 1975년 이후 1995년까지 나타난 사회, 경제적 변화를 분석하였다. 분석 대상은 토지이용, 인구 변동, 산업구조의 변화, 경제규모의 변화 등에 초점을 맞추고 있다.

이 연구는 사회·경제적 효과의 경우, 고속도로가 인구, 제조업, 토지이용 등에 영향을 미치는 것으로 주장하고 있으며, 고속도로 IC로부터 10Km이내



에서 직접적인 영향을 받고 있는 것으로 보고하였다. 이 연구는 또한 1975년에는 고속도로 중심의 대도시에 주거·공업 등이 집중되던 것이 1995년에는 고속도로를 따라 주변도시로 확산되는 현상을 보이고, 고속도로에서 멀리 떨어진 지역은 성장을 하지 못하고 정체되는 현상을 보인다고 주장했다.

국민경제의 기여도의 경우, 고속도로의 건설이 국내총생산에 1.4%, 총 소비에 0.4%, 총고정자본형성에 1.6%, 건설투자에 1.5%의 승수효과와 연간 평균 360,000명의 고용효과를 발생시켰으며, 1968-1993년 동안에 고속도로에 의한 제조업 분야의 생산성 증가의 경제적 가치는 39조 76억원에 달하는 것으로 추정되었다. 또한 고속도로는 관련지역의 주민 및 기타 이용자들의 중요한 교통수단으로 인식되고 있으며, 생활의 질을 향상시키는 주요한 요인이 되고 있는 것으로 나타났다.

이 연구는 또한 고속도로의 건설에 따라 인근지역의 인구점유율이 높아지고, 제조업체 입주 건수와 종업원 수도 증가한다고 주장했다. 경부선 등 여러 고속도로의 평균을 구해본 결과 1985년 이후 10년 동안 고속도로 IC 10Km 지역의 제조업체 종사자 수가 1985년부터 5년 동안은 19.9% 증가하였으며(<표 5> 참조), 1990년부터 5년간은 6.1%로 증가하였다는 것이다. 그런데 10Km 이상 되는 간접 영향권에서는 상반된 결과가 나타났는데, 1990년 이전에는 공히 증가하였으나 그 후로는 감소하는 양상을 나타내고 있는 것으로 보고되었다. 이는 제조업이 국가적으로 쇠퇴하고 있는 가운데 고속도로에서 멀어질수록 제조업의 쇠퇴현상이 심각한 것으로 판단하게 한다.

<표 5> 고속도로 건설이 제조업 고용에 미치는 파급효과

IC로부터 거리	1985	1990	1995	기간 증감(%)	
				85-90	90-95
10Km 이내	1,871(77.5)	2,243(72.8)	2,379(79.2)	19.9	6.1
10Km~20Km	263(10.9)	349(11.3)	227(7.6)	32.7	-35.0
20Km~30Km	107(4.4)	312(10.1)	239(8.9)	191.6	-23.4
30Km 이상	173(7.2)	179(5.8)	160(5.3)	3.5	-10.6
총 계	2,414(100)	3,083(100)	3,005(100)		

자료 : 한국도로공사·한일경제사업연구원(1999).

그 외에도 이 분야의 대표적인 연구를 보면 황일청은 고속도로의 건설에 따른 유통구조의 변화를 분석하는 과정에서 고속도로의 이용으로 인한 유통부문의 혜택으로 운송시간 단축, 유통경로 단축, 상품파손율의 저하 등의 효과가 발생한 것으로 보고하였다 (<표 6> 참조). 한편 김승태는 제조시설을 갖춘 수출업자를 전국 시·군·구 단위로 조사하여 고속도로가 제조업체의 입지결정에 미치는 영향과 그 결과를 제시하였다. 이 연구는 주요 항만별 화물수송량의 변동을 분석하여 고속도로가 수출산업에도 기여하는 것으로 규명하였으며, 관광업체의 성장에 대하여 통계자료와 사례조사를 통해 고속도로의 신설은 관광코스의 다양화, 관광수입의 증대, 관광수입에 의한 무역외 수입·관광수입의 증대 및 고용증대에도 기여하는 것으로 주장하였다.

<표 6> 고속도로 개통의 파급효과에 대한 선행연구 (예)

연구자	분석항목	주요내용
황일청	▪ 고속도로에 의한 유통구조의 변화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고속도로 이용으로 인한 유통부문의 혜택으로 운송시간 단축</li> <li>• 유통경로 단축</li> <li>• 상품파손율 저하의 효과 발생</li> </ul>
김승태	▪ 수출산업에의 기여	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제조시설을 갖춘 수출업자를 전국 시·군·구 단위로 조사하여 고속도로가 제조업체의 입지결정에 미칠 영향과 그 결과를 제시</li> <li>• 주요 항만별 화물수송량의 변동을 분석</li> </ul>
	▪ 관광산업에의 기여	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 관광코스의 다양화</li> <li>• 관광수입의 증대</li> <li>• 관광수입에 의한 무역외 수입</li> <li>• 관광수입의 소득 및 고용증대효과</li> <li>• 관광업체의 성장에 대하여 통계자료와 사례조사를 통해 서술</li> </ul>

자료 : 한국도로공사·한일경제사업연구원(1999).

한편 고속도로의 건설에 따른 파급효과에 대한 연구는 일본에서 많이 수행되었는데, 일본 사카이츠키(関越) 고속도로의 경우 고속도로를 정비함으로써 발생하는 효과는 경제와 일상생활 등 다양한 면에서 나타나지만, 그 가운데 관광에는 개통과 동시에 현저한 효과를 미치는 것으로 나타났다. 즉, 사카이 고속도로가 통과하는 일본 신석현(新潟県) 관광객 수, 현외(県外) 관광객의 출발지별 증가율, 현외 관광객의 지역별 증가율, 현외 관광객의 목적별 증가율, 관동(関東)지방 방문 관광객의 추이 등을 지표로 하였다. 효과측정 방법으로는 현외 관광객을 출발지별로 보고, 사카이츠키고속도로가 개통된 1987년도와 그 이전인 1984년도의 각 출발지별 증가율을 분석하고, 1987년도 대

1984년도의 현외 관광객의 증가율을 지역별로 측정, 관광 목적별 현내외 관광객의 증가율을 분석하였다.

<표 7> 고속도로의 파급효과에 대한 일본의 연구결과

항 목 / 사 례 번 호		계
간 접 효 과	① 주 행 비 의 절 감	8
	② 주 행 시 간 거 리 단 축	25
	③ 주 행 쾌 적 성 의 향 상	2
	④ 화 물 손 상 의 감 소	5
	⑤ 포 장 비 의 절 약	4
	⑥ 교 통 사 고 의 감 소	4
	⑦ 교 통 조 건 의 향 상	6
	⑧ 교 통 량 의 증 가	1
	⑨ 운 전 수 의 피 로 도 경 감	1
	⑩ 일 반 도 로 의 혼 잡 완 화	7
	⑪ 운 송 유통 의 합 리 화	1
소 계		66
간 접 효 과	ⓐ 생 활 환 경 의 개 선	5
	ⓑ 산 업 개 발 과 적 정 배 치	4
	ⓒ 생 산 유통 수 단 의 합 리 화	3
	ⓓ 시 장 확 대 와 유통 합 리 화	4
	ⓔ 산 업 입 지 의 확 대	6
	ⓕ 고 용 의 증 대	1
	ⓖ 소 득 의 증 가	6
	ⓗ 인 구 의 증 대	21
	ⓘ 지 가 의 증 대	4
	ⓙ 공 장 입 지 의 촉 진	6
	ⓚ 지 장 산 업 의 성 장	1
	ⓛ 고 용 기 회 의 증 대	2
	ⓜ 관 광 객 의 증 대	7
	ⓝ 농 가 노 동 의 부 담 경 감	1
	ⓞ 경 제 의 활 성 화	4
	ⓟ 지 역 의 활 성 화	8
	ⓠ 관 광 지 의 활 성 화	3
	ⓡ 산 업 의 효 율 화	4
	ⓢ 경 기 부 양 효 과	2
	ⓣ 생 산 력 확 대 효 과	4
ⓤ 토 지 이 용 의 촉 진	6	
ⓥ 문 화 증 진	1	
ⓦ 매 력 도 의 향 상	2	
ⓧ 출 하 액 의 증 대	1	
소 계		106
총 계		172
분 석	실 증 적 분 석	
	모 델 분 석	

자료 : 한국도로공사·한일경제사업연구원(1999).

그 외에도 일본에서는 고속도로의 개통이 그 주변지역에 미치는 영향에 관한 많은 실증적 연구가 수행되었는데, 총 172개의 연구결과를 종합, 요약하면 다음 <표 7>과 같다. 즉, 고속도로의 건설에 따른 직접효과로는 주행시간 및 거리의 단축에 관한 연구가 총 25건으로 가장 많고, 다음으로는 운송비의 절감, 교통조건의 개선, 화물손상의 감소 등의 순으로 나타났다. 한편 간접효과와 관련해서는 경제적 파급효과에 관한 연구가 많은데, 그 중에서도 인구 증가, 지역경제의 활성화, 사업체 입지의 증가, 소득의 증가, 토지이용의 고도화 등에 기여하는 것으로 나타났다.

이와 같은 선행연구를 종합해 보면 고속도로 효과를 실제적으로 분석하기 위해서는 전체 효과를 직접효과와 간접효과로 구분하고, 직접효과로는 수송비 절감, 수송시간 단축, 교통사고의 감소, 교통공해의 변화, 교통편리성의 향상 등에 대해 분석하고, 간접효과로는 주변지역의 개발과 토지이용의 변화, 공장 입지의 확대와 지역경제의 활성화, 유통구조의 변화, 관광지 개발, 주민의 교류확대와 사회의식의 변화, 지방재정 개선 등을 분석해야 하는 것으로 판단된다. 특히 간접효과를 측정하는 데에는 생산함수모형, 비용편익함수모형, I/O 모형, REMI 모형, CGE 모형, 준실험분석, 계량분석 등의 기법이 이용되고 있음을 알 수 있다.

## IV. 대전고속도로의 개통의 의미

### 1. 대전고속도로의 특징

1992년에 착공한 대전-진주간 고속도로는 무주~함양간 59.4Km구간의 공사가 완료됨으로써 9년만에 전구간의 공사를 완료하고 개통을 보게 되었다. 전체 구간 중, 함양-진주 구간은 1998년 10월, 대전-무주 구간은 2000년 12월

에 개통되었고, 2001년 11월 무주-함양간이 최종적으로 연결됨으로써 대전에서 진주까지 거리가 92.5km 가까워지게 됐다. 특히 무주-함양간은 1996년 11월에 착공, 총사업비 1조 179억원이 투입되어 만 5년만에 개통된 것으로, 험준한 소백산맥을 통과함에 따라 총 연장의 30%가 7개소, 8Km의 터널과 72개소, 10Km의 교량으로 건설되었으며, 이 중 남덕유산 줄기를 관통하는 3.17Km의 육십령터널은 우리나라에서 3번째로 긴 터널이다.

대전-진주 사이의 IC와 JCT는 각각 11곳과 4곳 설치돼 있으며 휴게소가 4곳이다. 육십령터널-진주간의 IC는 서상, 지곡, 함양, 생초, 산청, 단성, 서진주 등이다. 이 고속도로는 대부분 구간이 지리산·덕유산을 끼고 있는 데다 구간 구간 경호장을 비롯한 크고 작은 하천에 맑은 물이 흐르고 있어 고속도로 양변으로 수려한 자연경관이 전개되어 통행인들에게 좋은 볼거리가 되고 있다. 무주-대전 구간에 있는 금산의 인삼랜드 휴게소는 이미 이용자들에게 명물로 등장하고 있으며, 지리산·덕유산 국립공원으로 접근하는 가장 편리하고 빠른 통로가 되고 있다.

대전 고속도로는 노면의 질도 양호하다. 도로의 질도 1등급으로 주행 중 느끼는 쾌적성을 나타내는 수치인 평탄성 지수가 고속도로의 경우 기준이 16이하인데, 대전고속도로의 경우는 3이하로 전국 고속도로 가운데 가장 뛰어나며 도로의 생명인 선형도 매우 좋아 최소 곡선반경이 850m, 최대 종단 구배가 3% 이하로 고속도로 중의 고속도로로 평가받고 있다. 특히 고개를 넘기 위해서는 동행할 사람이 60명이 될 때까지 기다려야 했다는 육십령 고개, 승용차로도 20분이 걸리던 육십령 고개에 3,170m의 터널이 뚫려 이제 2-3분이면 통과할 수 있도록 되었다. 이 고속도로는 또한 서남부 영남권과 동남부 호남권, 중부권인 대전 등 3개권을 연결하는 위치에 있어 그 의미가 크다.

대전 고속도로는 대전, 금산, 무주, 장수, 함양, 산청, 진주 등을 경유하는 총 173.4km의 길이를 가진 고속도로로, 대둔산, 마이산 도립공원, 한려해상국립공

원 등을 끼고 있고, 진주 상평공단, 옥포 산업기지 등과 같은 대규모 공업단지를 수도권, 혹은 중부권과 연결해 준다. 이 고속도로는 대전광역시 중구에서 시작하여, 충청남도 금산군, 전라북도 무주군, 장수군을 관통하고, 경상남도 함양군, 산청군을 경우 하여 진주시에 다다름으로써 4개 시·도와 8개 시·군을 경유한다.

대진고속도로는 대전과 진주 두 지역 사이의 시·공간적 거리를 단축시켜 줌을 의미함과 아울러 대전·무주·함양·진주와 인근 지역 주민의 삶이 엄청나게 변하게 하는 것을 의미한다. 또 서울 중심의 사회·문화생활이 대전 이남으로 옮겨갈 것을 예기할 수도 있다. 길은 예로부터 단순한 사람의 이동 통로가 아니라 민중들의 삶, 문화, 풍속, 의식을 결정짓고 확장해 나가는 통로가 되고 있기 때문이다.

<표 8> 대진고속도로의 특성

구 분	특 성
주요 경유지	대전, 금산, 무주, 장수, 함양, 산청, 진주
노선 총 길이	173.4km
관광지	· 대둔산, 마이산, 도립공원 · 한려해상 국립공원
공업단지	· 진주 상평공단 · 옥포 산업기지
전국 도로망과의 관계	· 구마고속도로의 대체효과 · 국도 19호선의 보강효과
접근성 및 운송 효율성	· 4개 읍급도시 경유(인구 27만) · 충무, 고성, 삼천포, 거제지역의 물동량 흡수 · 서울~진주간 접근도 95km 단축 · 진안, 장수지역의 접근성, 전주권과의 연결성 개선 · 덕유산, 가야산, 국립공원의 접근성 개선효과 · 산지부가 많아 터널, 교량 많음

자료 : 건설부 (1988).

<표 9> 대전고속도로가 통과하는 행정구역

도	시·군·구	읍·면·동	비고
대전광역시	동구	가오동	
충청남도	금산군	산내면, 추부면, 금성면, 군북면 제원면, 부이면	
전라북도	무주군 장수군	무주읍, 부남면, 적상면, 안성면 계북면, 계내면	
경상남도	함양군 산청군 진주시	함양읍, 서상면, 서하면, 지곡면, 수동면, 유림면 생초면, 금서면, 산청읍, 신안면, 단성면 홍석면, 내동면, 정촌면	
3개 도	1개시 7개군	3개읍, 23개면	

자료 : 건설부 (1988).

## 2. 대전고속도로 개통이 관련 지역에 주는 의미

대전고속도로의 개통은 관련 지역의 발전을 촉진하고, 산업기반의 구축 및 교통체계의 개선, 그리고 지역산업의 육성과 지역문화 및 관광개발에 영향을 미치고 있는데, 그 영향은 크게 경제적 효과와 생활권의 확대, 편리성의 제고, 물류비 인하, 관광산업의 진흥 등에 영향을 미치는 것으로 사료된다.

### 1) 생활권 확대

대전-진주간 고속도로가 개통됨에 따라 대전에서 진주까지 운행시간이 크게 단축되며, 금산 등 대전 이남 지역, 무주, 장수 등 전북 내륙지역, 함양, 거창, 산청, 진주 등 경남 내륙 지역의 교통이 획기적으로 개선되었다. 이 고속도로는 이와 같이 직접적으로 연결된 지역뿐만 아니라 타 지역에서부터의 접근성에도 영향을 주는 바, 진주-서울간의 동선이 416km에서 323.5km로 감소하여 92.5km 단축되었고, 통행시간도 5시간 30분에서 3시간 30분으로 되어 2시간이 줄어들게 되었고, 진주-대전도 종전 260km의 거리가 161km로 단축되어

통행에 걸리는 시간도 3시간 30분에서 1시간 30분으로 줄어들게 됐다.

진주를 비롯한 서부 경남 내륙지방 사람들은 이 고속도로가 뚫려 생활영역이 넓어질 수 있게 되었으며, 대전 이남, 무주·장수·진안·장계와 함양·산청·거창·진주 지역 사람과 화물들도 쉽게 서울로 수송될 수 있게 되어, 이 지역이 침체와 낙후에서 벗어날 수 있는 한 계기를 마련하게 된 것이다. 진주에서 서울을 가려면 마산으로 돌아 혼잡도가 심한 구마고속도로를 거쳐야 했고, 순천·하동·남해에서 서울 나들이하는 사람들에게 부담을 주었던 불편함을 이 고속도로가 크게 경감시켜주고 있다.

## 2) 관광

대전 고속도로는 대전과 진주 주변만이 아니라 그 도로가 통과하는 덕유산·지리산 국립공원 지역을 비롯하여 마이산 도립공원과 무주리조트 등에의 접근성을 크게 향상시켜 이러한 지역들이 관광산업을 통해 지역경제를 활성화할 수 있는 계기를 마련한 것이다. 서울 사람들이 전보다 쉽게 무주리조트, 지리산, 한려해상국립공원으로 접근할 수 있게 되었으며, 이로 인해 대전 이북의 수도권 주민들이 지리산·덕유산 국립공원이나 한려해상국립공원으로 휴가를 즐기기 위해 내려 올 가능성이 높아졌다는 것이다.

사실 경상남도는 국내의 중요한 관광 목적지가 되고 있는데, 경상남도 관광진흥과에 따르면, 지난 1991년 도내 관광지를 찾은 관광객은 내·외국인 합쳐 2049만 명에서 2000년 말에는 4239만명으로 두배 이상 늘어났다. 창녕 부곡은 천은 2000년 한해 동안 375만 명의 관광객이 다녀갔고, 밀양시 표충사에서도 184만명 이상이 여가를 즐겼다. 진주성·진양호에도 연간 200만명에 육박하는 관광객이 찾은 것으로 나타나 관광경남의 이미지가 무색하지 않음을 보여주고 있다. 이 같은 관광객의 증가는 대전고속도로 개통 이후 더욱 증가할 것으로 예측된다. 이처럼 날로 증가하는 관광객을 수용하고 더욱 많은 관광인구를 창출하기 위해 경상남도를 비롯한 대전고속도로에 연관된 지방자치단체들은 지역의 관광산업을 육성하기 위한 노력을 더욱 강화할 필요가 있다.



### 3) 물류비 인하

고속도로의 개통으로 인한 가장 직접적인 효과는 물류비 인하효과이다. 대진고속도로의 개통은 과거 경부고속도로, 호남고속도로를 이용하던 교통량을 일부 분담함으로써 경부(10%), 호남(6%)축의 교통량을 감소시키고 있으며, 이로 인해 연간 3,000억원의 물류비가 절감되는 것으로 알려졌다. 이 고속도로는 우리 국토의 남부 내륙 깊숙한 곳에서 생산되는 각종 농산물을 빠른 시간에 서울로 운송할 수 있게 하고 있다. 이 지역 농민들이 대진고속도로의 개통으로 타 지역에 농산품을 쉽게 운송할 수 있게 되어 농산물 출하의 기회가 늘어나면서 농가수입을 제고할 수 있는 기회를 갖게 되었다. 신선도를 생명으로 남해안의 신선수산물도 짧은 이동시간의 덕을 볼 수 있을 것으로 기대된다.

그러나 다른 한편으로는 전국 생산량의 50%를 차지할 정도인 서부 경남의 시설채소의 경우도 이동 거리와 시간이 단축되면서 이 지역의 고급 농산물이 타 지역으로 유출되어 이 지역의 농산물 도매시장 등 유통시장이 2류품을 취급하는 곳으로 전락할 위험도 있다.

## V. 대진고속도로 영향권내 인구 및 경제구조

### 1. 영향권내 지역의 특성

새로 개통된 대진고속도로와 관련된 지역의 발전방안을 제시하기 위해서는 지역의 특성을 규명할 필요가 있다. 이를 위해 선행연구에서 보여 주었듯이 고속도로의 IC로부터 10Km 이내 지역을 직접 영향권으로, 30Km 이내를 간접영향권으로 구분하여 지역의 특성을 분석해 보고자 한다.

대진고속도로의 직접 영향권은 총 17개의 행정구역을 포함하고 있는데, 그

가운데 인구 규모에 있어서 가장 큰 행정구역은 대전광역시이다 (<표 10> 참조). 대전광역시는 2001년 현재 인구 137만이고, 그 다음은 진주시, 통영시, 남원시 등 그 다음을 잇고 있고 무주군, 장수군, 거창군, 의령군 등이 인구 4만 이하로 군세가 특히 약한 지역에 속한다. 이 영향권내에는 대도시와 중소도시, 그리고 농촌지역들이 혼재하고 있는데, 지역적 특징이 현저하다. 종업원수를 기준으로 산업구조를 볼 때 농가의 비중이 큰 지역으로는 진안군, 장수군, 합천군, 의령군 등을 들 수 있고, 제조업 비중이 큰 지역으로는 옥천, 금산 등을 들 수 있으며, 서비스업의 비중이 큰 지역으로는 대전시, 무주군, 거창군, 진안군 등을 들 수 있다.

<표 10> 직접 영향권내 행정구역별 지역적 특성

행정구역	총면적	총인구	노령화지수	농가인구비중	제조업비중	서비스업비중
대전	539.8	1,368,20	132.4	11.4	13.9	86.1
옥천군	537.2	57,586	98.2	40.9	32.4	67.2
금산군	576.0	57,929	107.2	46.2	32.5	67.0
진안군	788.9	30,276	141.7	57.4	12.5	86.4
무주군	631.7	27,462	118.2	49.0	5.1	94.1
장수군	533.7	23,316	135.5	58.5	14.8	82.8
남원시	752.8	94,926	82.5	35.0	15.5	83.8
합천군	725.1	41,943	137.1	53.7	12.3	86.7
거창군	804.1	65,963	98.6	40.6	9.7	87.6
산청군	794.6	38,190	159.4	57.0	13.3	84.5
합천군	983.4	54,344	172.5	51.7	17.6	81.5
의령군	483.0	31,395	192.9	53.3	23.7	75.0
하동군	675.4	51,583	125.2	50.9	8.6	80.2
고성군	516.6	55,808	119.5	43.2	24.8	74.1
남해시	357.3	53,144	164.2	49.8	8.9	90.7
통영시	236.5	123,842	47.6	11.4	14.0	82.2
진주시	712.8	339,791	37.1	13.5	14.2	85.6

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

<표 11> 간접영향권내 행정구역별 지역적 특성

행정구역	총면적	총인구	노령화지수	농가인구비중	제조업 비중	서비스업비중
논산시	554.8	137,452	77.6	33.6	20.3	78.9
전주시	206.3	616,468	26.5	2.9	10.4	89.5
임실군	596.9	30,799	158.6	57.3	17.3	80.3
구례군	443.0	28,705	124.4	47.7	6.7	92.3
광양시	446.1	132,639	25.7	16.3	30.3	69.6
여수시	498.1	303,233	36.9	12.0	19.2	74.4
영동군	845.0	60,468	102.4	47.0	17.8	81.8
김천시	1009.6	147,855	70.4	32.5	29.0	70.4
성주시	616.2	47,134	123.3	54.4	32.5	66.0
고령군	384.0	35,517	102.5	43.3	46.8	49.8
창녕군	533.1	65,369	119.9	41.5	21.2	77.3
함안군	416.8	58,755	90.4	41.4	53.4	46.1
마산시	292.7	434,371	31.3	3.1	23.0	77.0
거제시	400.0	168,022	28.1	12.3	44.9	49.7

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

간접영향권내 총 14개의 행정구역 가운데 인구 규모에 있어서 가장 큰 행정구역은 전주시인데 (<표 11> 참조), 전주시는 2001년 현재 인구 62만이고, 그 다음은 마산, 여수, 김천 등으로 이어지며, 구례군, 임실군, 고령군 등이 인구 4만 이하로 군세가 특히 약한 지역에 속한다. 이러한 지역들은 중소도시, 혹은 농촌지역의 특징을 갖고 있는데, 종업원 수를 기준으로 산업구조를 볼 때 농가의 비중이 큰 지역으로는 임실군, 성주시, 구례군 등을 들 수 있고, 함안군, 고령군, 거제시, 광양시 등이 전체 고용자 수 가운데 제조업 고용이 차지하는 비중이 30%이상으로 공업화의 정도가 높은 것으로 나타났으며, 서비스업의 비중이 큰 지역으로는 전주시, 구례군 등을 들 수 있다.

## 2. 영향권내 지역의 인구적 특성

직접 영향권내 최근의 인구증감 상황을 분석하여 보면 대진고속도로의

기·중점인 대전시와 진주시를 제외한 전 지역의 인구가 감소하고 있는 것이 특징적이라 할 수 있다. 대전의 경우는 1922년부터 5년간의 인구가 연평균 2.8%, 그리고 그 후 5년간은 1.7% 증가하였고 (<표 12> 참조), 진주시의 경우 같은 기간에 각각 0.5%, 0.2%씩 증가하였다. 이와는 반대로 나머지 전 지역은 인구가 감소하였는데, 그 가운데 특히 임실군, 의령군, 합천군, 산청군, 남해시, 금산군 등의 지역에서 인구 감소현상이 현저한데, 임실군의 경우는 1992년부터 5년 동안 연평균 3.7% 감소하였다.

<표 12> 직접 영향권내 행정구역별 인구변동 (1992-2001, 연평균 %)

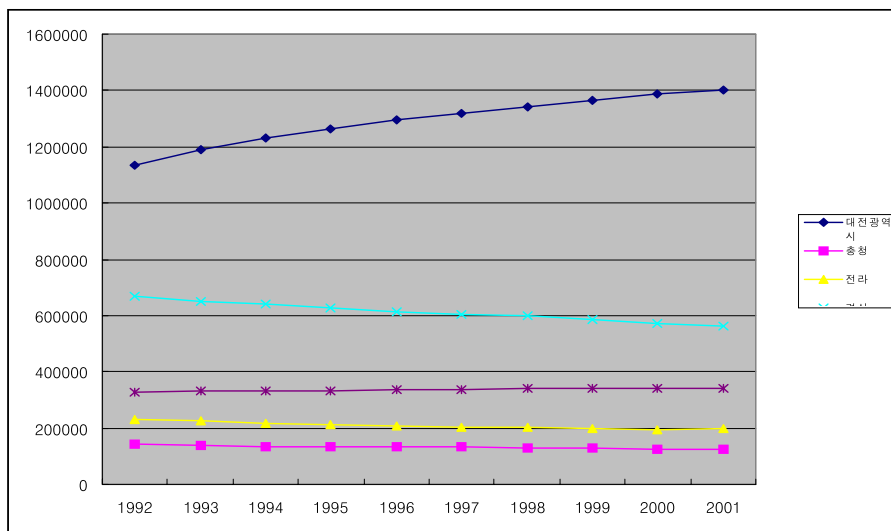
행정구역	1992-1996	1996-2001
대전광역시	2.8	1.7
옥천군	-1.5	-1.3
금산군	-1.0	-2.5
진안군	-3.5	-2.9
무주군	-2.1	-0.7
장수군	-2.7	-0.1
남원시	-1.1	-0.8
함양군	-2.1	-1.8
거창군	-1.2	-1.2
산청군	-2.0	-2.4
합천군	-2.1	-2.5
의령군	-2.3	-2.2
하동군	-1.7	-1.2
고성군	-1.6	-1.9
남해군	-2.0	-2.5
통영시	-0.5	-0.9
진주시	0.5	0.2

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

<표 13> 직접 영향권내 권역별 인구변동 (1992-2001, 연평균 %)

권역	1992-1996	1996-2001
대전광역시	2.8	1.7
충청	-1.3	-2.0
전라	-2.0	-1.1
경상	-1.5	-1.7
진주시	0.5	0.2

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).



(그림 2) 직접 영향권의 인구변동

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

간접 영향권의 인구증감 추세를 보면 전주시, 광양시, 마산시, 거제시 등에서 인구가 다소 증가하고 있거나 정체하고 있는데 반해 나머지 지역에서는 인구가 감소하고 있으며, 그 가운데 특히 임실군과 구례군의 인구 감소현상이 두드러지는 것으로 나타났다.

<표 14> 간접 영향권의 인구변동 (1992-2001)

행정구역	연평균 증감(%)	
	1992-96	1996-2001
논산시	-1.1	-1.1
전주시	1.6	1.4
임실군	-2.9	-2.6
구례군	-2.0	-1.6
광양시	0.4	1.1
여주시	-0.1	-0.6
영동군	-1.4	-1.6
김천시	-0.7	0.0
성주군	-0.5	-1.2
고령군	-0.1	-0.5
창녕군	-1.6	-1.8
함안군	-0.9	-0.5
마산시	1.9	0.2
거제시	1.5	2.2

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

### 3. 영향권내 지역의 경제적 특성

여기서는 영향권내 지역의 산업구조상 특징을 분석하고자 한다. 각 행정구역의 산업구조상 특징이 강한데 비해 이를 행정구역을 단위로 권역화시킬 경우 특징이 뚜렷하게 나타나지 않는다. 그렇다고 직접 영향권만 하더라도 19개나 되는 행정구역을 모두 대상으로 하는 것에 특별히 의미가 있는 것으로 보이지 않아서, 직접 영향권내에 있는 대표적인 지역만 선정해서 그를 대상으로 집중적으로 분석하고자 한다. 대표적인 지역으로는 대진고속도로의 기·종점에 해당하는 대전시와 진주시를 선정하고 그 가운데 지점 중 시급지역인 남원시와 농촌지역인 무주군, 그리고 영남 지역의 농촌지역으로는 진주시에 인접한 함양군을 선정하였다.

어떤 지역의 산업구조상의 특징을 가장 간단하고 쉽게 나타내는 수치로 입지상(Location Quotient)이 있다. 대진고속도로 영향권내 선정된 지역의 산업별 입지상을 보면 논의의 대상인 지역 제조업의 입지상이 모두 1 이하로 나

타나 제조업의 비중이 낮은 점이 특징적이다 (<표 15> 참조). 대전의 경우 서비스업 중 전기가스 수도업과 공공 행정서비스와 통신업 등이 비교적 높은 것으로 나타났다. 진주시는 교육도시인 만큼 역시 교육서비스업의 입지상이 높게 나타났고, 건설업, 보건사회 서비스업의 입지상도 비교적 높은 것으로 나타났으며, 남원시의 경우 공공행정과 사회서비스업의 입지상이 높은 것으로 나타났다. 그런데 무주군의 경우 전기가스업의 입지상이 매우 높은 것으로 나타났으며, 공공행정, 오락문화 등의 입지상이 높은 것으로 나타났다. 무주군의 오락문화업이 높게 나타난 것은 무주가 관광지이기 때문으로 판단된다.

입지상으로 보았을 때 이러한 경제적 특징을 가진 해당 지역을 산업별 비중을 중심으로 분석하였을 때에도 유사한 결과가 나타난다. 즉, 우리나라 전체의 제조업이 전산업 가운데 24.7%를 차지하는데 비해 (<표 17> 참조), 영항권내 해당 지역은 20%에도 달하지 못하고 있다. 그에 비해 영항권내 전 지역의 도소매업, 음식 숙박업의 비중이 큰 것으로 나타났다.

<표 15> 직접 영항권내 선택된 지역산업의 입지상

산업부문	대전광역시	진주시	남원시	무주군	함양군
제조업	0.6	0.6	0.6	0.2	0.5
전기가스	1.6	0.5	1.3	5.3	0.9
건설업	0.9	1.4	0.9	0.6	1.6
도소매업	1.1	1.1	1.1	0.9	1.0
숙박음식	1.1	1.2	1.3	2.6	1.4
운수업	1.0	1.1	0.7	0.4	1.4
통신업	1.4	1.2	1.4	1.8	1.8
금융보험	1.0	1.3	1.1	0.9	1.1
부동산	1.3	0.8	0.5	1.1	0.3
사업서비스	1.6	0.5	0.3	0.1	0.3
공공행정	1.5	1.0	2.1	2.6	2.0
교육서비스	1.2	1.4	1.3	1.1	1.1
보건사회	1.2	1.4	1.3	0.7	1.1
오락문화	1.0	1.1	1.0	2.2	0.7
기타공공	1.1	1.2	1.4	1.2	1.3

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

<표 16> 직접 영향권내 선택된 지역의 산업구조(종업원 수, 실수)

산업부문	전국	대전광역시	진주시	남원시	무주군	함양군
전체	13811243	365,389	89806	24031	6782	9152
제조업	3414440	50,706	12748	3719	348	1128
전기가스	54486	2,269	178	125	142	34
건설업	645549	15,408	5841	1054	191	674
도소매업	2525332	72,547	18296	4685	1152	1647
숙박음식	1577020	45,182	12811	3600	1987	1500
운수업	772708	20,940	5365	937	158	717
통신업	131961	4,730	1067	330	117	159
금융보험	622644	16,596	5369	1234	263	458
부동산	335569	11,784	1681	302	180	56
사업서비스	623731	26,743	1969	288	36	106
공공행정	524914	20,591	3472	1950	680	713
교육서비스	934656	30,684	8551	2169	500	711
보건사회	494290	15,901	4352	1128	171	367
오락문화	322713	8,658	2212	565	349	143
기타공공	750829	22,487	5673	1774	456	652

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

<표 17> 직접 영향권내 선택된 지역의 산업구조(비중, %)

구분	전국	대전광역시	진주시	남원시	무주군	함양군
제조업	24.7	13.9	14.2	15.5	5.1	12.3
전기가스	0.4	0.6	0.2	0.5	2.1	0.4
건설업	4.7	4.2	6.5	4.4	2.8	7.4
도소매업	18.3	19.9	20.4	19.5	17.0	18.0
숙박음식	11.4	12.4	14.3	15.0	29.3	16.4
운수업	5.6	5.7	6.0	3.9	2.3	7.8
통신업	1.0	1.3	1.2	1.4	1.7	1.7
금융보험	4.5	4.5	6.0	5.1	3.9	5.0
부동산	2.4	3.2	1.9	1.3	2.7	0.6
사업서비스	4.5	7.3	2.2	1.2	0.5	1.2
공공행정	3.8	5.6	3.9	8.1	10.0	7.8
교육서비스	6.8	8.4	9.5	9.0	7.4	7.8
보건사회	3.6	4.4	4.8	4.7	2.5	4.0
오락문화	2.3	2.4	2.5	2.4	5.1	1.6
기타공공	5.4	6.2	6.3	7.4	6.7	7.1

자료 : 충남발전연구원. 미발간 Data Base (2002).

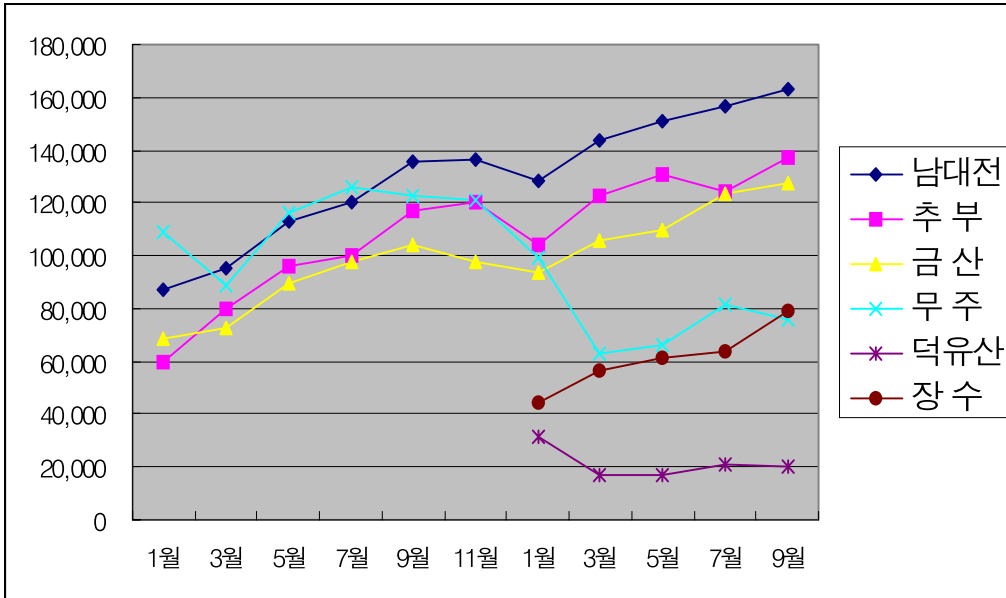


#### 4. 영향권내 지역의 사회, 경제적 변화 예측

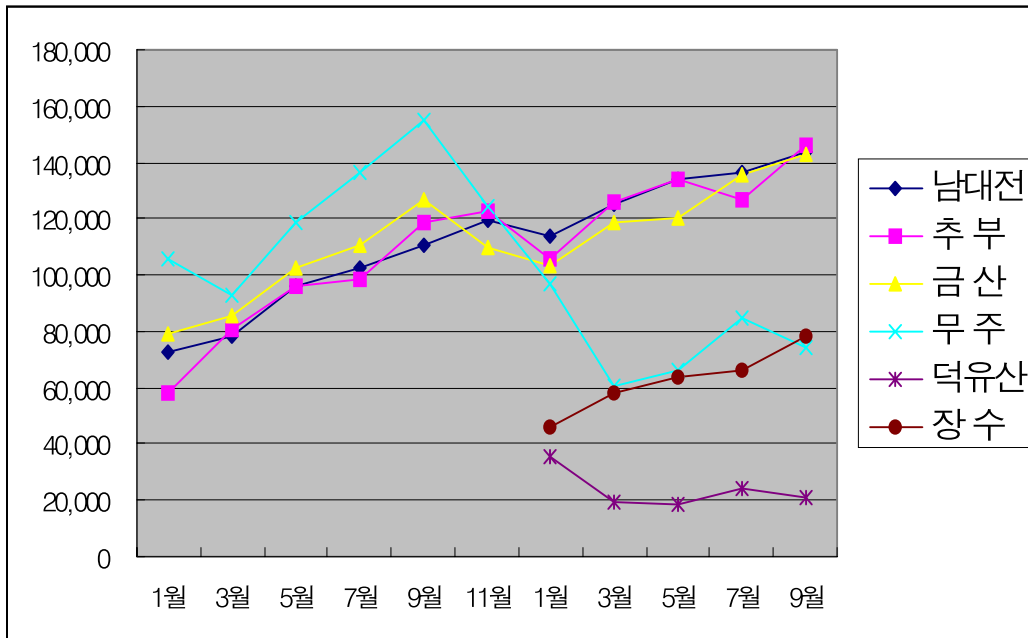
대진고속도로의 건설은 앞에서 분석한 바와 같은 지역적 특징을 가진 영향권, 그리고 그 주변 지역에 많은 사회, 경제적 파급효과를 나타낼 것으로 예상된다. 대진고속도로가 통과하는 지점은 지리산, 덕유산 산간 지역으로 접근성이 불량한 전형적인 낙후지역이다. 그러나 대진고속도로의 건설로 앞으로 많은 변화가 예상된다. 2000년 10월 일부 구간, 그리고 2001년 11월 완전 개통된 이래 실질적인 변화가 나타나는 것을 알 수 있는데, 우선 통행량이 크게 증가하고 있는 것으로 이를 확인할 수 있다.

즉, 대전시에 가까운 요금소를 기준으로 볼 때, 남대전, 추부, 금산, 무주 요금소의 출입 교통량이 고속도로의 개통이래 꾸준히 증가하였다. 남대전 요금소의 경우 2001년 1월 한 달 동안의 출입 교통량 합계가 16,000대에서 85.6% 증가하여 2002년 10월까지 29,700대로 증가하였고 (<그림 3, 4> 참조), 추부, 금산 요금소도 비슷한 수준으로 증가하였다. 다만 무주의 경우 계절별로 심한 차이가 있는데, 이것은 관광지이기 때문이다.

한편, 2001년 11월에 개소한 장수 요금소의 경우에도 출입 교통량이 급격히 증가하고 있는데, 2001년 12월 9,500대에서 2002년 11월까지 14,700대로 증가하였다. 덕유산 요금소의 경우 스키 시즌인 2001년 12월 57,000대로 시작해서 2002년 1월 90,000대 수준으로 피크에 달했다가 그 후 차츰 감소하여 자료수집이 가능한 가장 최근인 2002년 10월 42,000대 수준으로 감소하였다. 겨울 관광지인 무주는 이제 다시 겨울 스포츠의 시즌이 가까워 옴에 따라 많은 관광객을 유치하게 될 것으로 예상된다.



(그림 3) 대진고속도로상의 교통량 변화 (요금소 입구 기준)  
 자료 : 한국도로공사 충청지역본부 (2002. 11. 28.)



(그림 4) 대진고속도로상의 교통량 변화 (요금소 출구 기준)  
 자료 : 한국도로공사 충청지역본부 (2002. 11. 28.)

## VI. 대전고속도로 개통 효과의 증대방안

### 1. 대전고속도로 개통의 파급효과

대전고속도로의 건설은 이 보고서에서 주로 언급한 직접 영향권과 간접 영향권은 물론 그 외의 지역에도 많은 영향을 미친다. 즉, 이 도로의 개통은 영향권 외에 있는 수도권이나 동부 영남 지역으로부터 영향권 지역への 접근을 용이하게 하는 효과도 있다. 즉, 수도권으로부터 무주의 덕유산이나 산청의 지리산에 접근한다던가, 남해안 관광지에 접근하는 것을 쉽게 한다. 심지어는 국토의 중부권, 혹은 수도권에서 마산, 창원, 진해 등 중부 경남이나 서부 부산에 접근하는 데에도 대전고속도로가 이용되고 있다.

앞에서도 언급하였지만 고속도로의 개통은 많은 사회적, 경제적, 문화적 변화를 초래하지만 무엇보다 중요한 것은 관련 지역의 경제적 파급효과이다. 이와 관련해서 대전고속도로가 개통 후 영향권내에 있는 행정구역에서 눈에 띄게 달라진 것은 대전-진주간 통행거리 및 시간의 단축으로 대전의 유통산업 부문과 서부 경남권의 관광산업에 있어서의 변화이다. 즉, 최근 대전의 대형 할인 매장 주차장에서 경남에서 온 승용차를 쉽게 발견할 수 있고, 통영, 진주, 장승포 등의 관광지에서도 대전에서 온 승용차를 흔히 발견할 수 있다는 것이다.

즉, 대전고속도로의 개통은 서부 경남의 관광산업과 대전·충청권의 유통산업에 긍정적 효과를 나타내고 있다는 것이다. 사실, 경남의 제3차 장기발전 계획에서도 나타나 있듯이, 경남은 관광산업을 지역개발의 중요한 수단으로

하고 있고, 대전시는 유통산업을 대전 경제의 발전을 위한 3대 전략산업 중의 하나로 채택하고 있는 만큼, 지역간 상생과 공동발전을 한 협력이 필요하다.

한편 관광지로써 이미 좋은 조건을 갖추고 있는 한려수도 및 지리산 주변의 서부 경남 지역은 물론, 대전과 진주 사이의 덕유산 인근지역에의 접근성도 크게 향상된 만큼, 이러한 지역의 관광산업의 육성을 위해서 더욱 노력할 필요가 있다.

또한 이 중간 지대는 사회, 경제적으로 침체되어 지가가 싼 산업용지가 남아 있어서 서부 경남과 대전·충청지역의 제조업 및 서비스업의 발전에 필요한 배후지로써 잠재력이 있으므로, 그러한 잠재력을 개발하기 위해서도 많은 노력을 기울여야 한다.

대전시의 경우 <표 18>에 나타나 있듯이 최근 대형 유통업체들이 많이 입주하고 있다. 1985년 대전에서 최초로 현대적 백화점이 개점한 이래 2002년 12월까지 총 6개의 백화점이 영업을 하고 있고, 외국계 대형 할인점인 까르푸가 1996년에 처음으로 대전에서 개점한 이래 2002년 11월 현재까지 9개의 대형 할인점이 영업을 하고 있다. 이들 백화점은 4만 평 정도의 매장면적으로 총 1800개의 고용기회를 제공하고 있으며, 대형 매장의 경우 3만 평 정도의 매장면적으로 총 1500개의 일자리를 제공하고 있다.

그 외에도 대전에는 많은 재래시장이 운영되고 있는데, 총 26개소의 크고 작은 시장에 총 33개의 점포가 활동하고 있어서 대전에서의 유통업은 지역활성화는 물론 주민들에게 고용기회를 제공한다는 측면에서도 중요한 산업이라 할 수 있다.

<표 18> 대전시 대형 백화점 입주 현황

업 체 명	소 재 지	개점일	건 물 면 적 (㎡)		종사자수	
			매장면적	연면적		
계(13)			228,883	644,883	3,311	
백 화 점	소 계		135,308	344,582	1,826	
	갤러리아 타임월드점	서구둔산동	97.09	44,003	88,445	490
	(주)한화유통동백점	중구 선화동	85.11	11,626	26,086	320
	백화점세이	중구 문화동	96.08	27,668	59,295	339
	(주)유레스 세이브존	서구 삼천동	90.09	15,439	35,737	114
	(주)대현패션 백화점엔비	중구 은행동	94.10	5,723	9,886	99
	롯데백화점 대전점	서구 괴정동	00.02	30,849	125,133	464
대 형 점	소 계		93,199	300,301	1,485	
	까르푸 둔산점	서구 탄방동	96.10	13,527	48,424	209
	월마트코리아(주) 대전점	서구 월평동	97.09	11,336	46,319	153
	코스트코 홀세일	중구 오류동	98.05	13,104	40,581	125
	동방마트 대전점	중구 중동	99.09	6,326	8,758	64
	대한통운마트 대전점	대덕구 읍내동	00.01	5,984	6,196	33
	롯데쇼핑(주) 마그넷서대전점	유성구 원내동	01.10	9,347	25,411	72
	신세계이마트 대전점	서구 둔산동	02.04	10,578	40,095	120
	한국까르푸 문화점	중구 문화동	02.10	11,448	38,782	395
	삼성데스코(주) 홈플러스동대전점	서구 둔산동	02.10	11,549	45,734	314

자료 : 대전광역시, 경제정책과 제공 (2002. 11.)

<표 19> 대전시 재래시장 현황

구별	시 장 명	소 재 지	건물연면적(㎡)	매장면적(㎡)	점 포 수	
계	26 개소		243,084	171,561	3,329	
동 구 (14개)	중 앙	소 계	원동, 중동	35,420	18,122	1,079
		중 앙	원 동	5,645	1,710	198
		신중앙	원 동	2,039	618	150
	시 장	중앙도매	원 동	2,547	2,547	84
		국제시장	원 동	562	562	30
	시 장	중앙종합	원 동	2,063	2,063	160
		자유도매	원 동	7,120	1,629	80
		대전도매	중 동	1,784	1,784	57
		홍명상가	중 동	13,660	7,209	320
		인 동	인 동	14,108	14,108	220
		역 전	정 동	7,680	6,144	150
		삼 성	삼 성	16,240	12,992	90
		대 동	대 동	5,572	4,458	70
		가 양	가 양	11,030	2,975	140
	중 부	중 동	6,417	1,059	120	
중 구 (4개)	문 창	문 창	9,454	9,454	250	
	태 평	태 평	8,231	8,231	200	
	유천시장	유 천	9,012	3,851	144	
	오 류	오 류	3,135	1,650	58	
서 구 (4개)	한 민	괴 정	35,840	32,760	220	
	도 마	도 마	42,670	39,520	230	
	가 장	가 장	2,585	1,952	58	
	변 동	변 동	2,375	2,172	28	
유성구 (1개)	유 성	장 대	546	546	26	
대 덕 (3개)	법 동	법 동	8,988	2,923	68	
	신탄진	석 봉	7,428	2,731	54	
	중 리	중 리	16,353	5,913	124	

자료 : 대전광역시 경제정책과 제공 (2002. 11.)

## 2. 대진고속도로 개통의 효과 증대방안

대진고속도로의 개통과 관련하여 대전의 경제발전을 위해서는 유통산업뿐만 아니라 관광산업의 진흥에도 관심을 가져야 한다. 먼저 유통산업의 진흥을 위해서는

- 1) 시내 교통의 혼잡도를 완화하여 각종 매장과 시장에의 접근성을 제고해야 하고,
- 2) 시장별 특화 상품을 개발, 홍보하여야 하며,
- 3) 도시 전반, 그리고 특히 시장 및 매장에 접근하는 경로에 대한 안내를 강화해야 하며,
- 4) 무엇보다 중요한 것은 저렴하고 질 좋은 상품과 서비스로 대전의 유통산업이 경쟁력을 유지할 수 있도록 해야 할 것이다.

한편 대전·충청권도 유성, 과학공원, 계룡산 등의 관광명소를 보유하고 있는 만큼, 이러한 자원을 적극적으로 개발, 홍보하여 그 동안 소원했던 서부, 동부 경남지역과 동부 호남 지역 주민들로부터 각광 받는 관광지로 육성시켜 나아가야 하겠다. 이를 위해서는 먼저 잠재력이 있는 관광상품을 더욱 개발하여 특화시킨 후, 해당지역 주민들에게 이를 홍보하는 것이 중요한데, 특히 쇼핑을 목적으로 기왕 대전을 방문하는 타 지역 주민들에게 관광명소를 소개할 수 있는 기회를 창출하는 방안을 연구할 필요가 있다.

대진고속도로의 개통은 또한 대전·충청권 지역주민들에게 서부 경남권에 대한 관심을 크게 고조시키고 있다. 사실 대전시민, 그리고 내륙 충청 지역 주민들의 대부분은 해안으로부터 멀리 떨어져 있는데 반해, 서부 경남과 그 인근지역은 천혜의 해안을 끼고 있다. 그러나 그 동안 양 지역간 접근성의 불량

으로 교류가 활발하지 못했던 것이 사실인데, 최근 대진고속도로가 개통됨으로써 충청권 지역 주민들이 진주권에 쉽게 접근할 수 있게 되어 충청권 지역 주민들의 관광욕구를 크게 신장시켜 놓았다.

이러한 기회를 보다 활성화하기 위해서는 서부 경남은 무엇보다도 먼저

- 1) 훌륭한 관광자원을 개발하고,
- 2) 가격은 저렴하고 질적 수준은 높은 관광 서비스를, 풍부하게 제공해야 하며, 이를 위해서는 진주-통영간의 고속도로가 조기에 완공되어 관광권역을 확대해야 하며,
- 3) 진주와 대전, 그리고 무주 등을 잇는 시외버스 교통편을 확대하고,
- 4) 이러한 것들을 대전·충청권 지역 주민들에게 충분히 홍보할 필요가 있다.

최근 서부 경남과 대전을 잇는 시외버스를 증편했다는 소식은 매우 고무적인 변화인데 비해, 서부 경남의 관광지에서 타 지역 관광객들에 대한 비신사적 상행위(바가지 요금)가 발생하고 있다는 소식은 문제점으로 지적하지 않을 수 없다.



## <참고문헌>

- 건설교통부. 1998. 건설교통 백서 : 1993-1997, 우리 국토 이렇게 달라졌다.
- 建設部. 1988. 大田~晉州間 高速道路建設 妥當性調査: 綜合報告書, 과천 : 建設部.
- 김광식. 1990. “도로투자사업의 경제성평가 (1): 창원-장유간 도로개설 타당성조사를 중심으로”, 성균관대학교 사회과학연구소, 사회과학.
- 김정연·전영노. 2001. “서해안 고속도로 개통과 영향권 개발”, 한국지역개발학회지 13권 3호 pp. 83-94.
- 김형철·조응래. 1992. “고속도로 건설에 따른 지역간 접근도의 변화분석”, Journal of Korea Transportation Research Society 10권 3호
- 대전광역시 경제정책과 (2002. 11.) 내부자료.
- 박인호. 1984. “88 올림픽 고속도로와 지역발전”, 대한부동산학회지 3권 pp. 103-122.
- 윤일홍. 1984. “88 Olympic 고속도로개통이 대구지역에 미치는 경제적 효과”, 영남대학교 지역발전연구소 간 새마을 지역개발연구.
- 윤재호·심재권. 2000. “고속도로 건설투자의 거시경제적 효과”, 국토계획 35권 5호: 137-152.
- 이용상. 1994. “지방경제에 있어 교통투자의 파급효과에 관한 연구: 형평성을 중심으로,” 한국정책학회보 3권 2호.
- 전경구. 1997. “고속도로가 낙후지역경제에 미치는 영향; 유통업을 중심으로”, 한국지역개발학회지 9권 2호: 17-28.
- 충남발전연구원. 2002. 미발간 Data Base.
- 한국도로공사·한얼경제사업연구원. 1999. 고속도로 노선별 사업효과분석-사회·경제분야.
- 황부연·신언교·김상구. 2000. “교통체계: 고속도로 건설에 따른 직접효과 분석”, 대한토목학회 학술발표회 논문집.

## 토 론 요 지

# 대진고속도로 개통에 따른 관련지역의 발전전략

목원대학교 건축도시공학부 교수

김혜천

중부권의 중심도시 대전과 서부경남의 진주·통영을 연결하는 대진고속도로의 개통은 1차적으로 이들 지역과 고속도로가 통과하는 주변 도시(지역)에 각종 편익과 비용을 발생시킬 뿐만 아니라, 2차적으로는 간접적인 영향권에 포함되는 광범위한 지역에 다양한 파급효과를 준다는 점에서 금번 토론회의 의미는 매우 크다고 할 수 있다.

특히 본 연구의 발제자는 이러한 중요성을 감안하여 고속도로 건설의 경제적 파급효과에 대한 이론적·경험적 연구의 정리에서부터, 대진고속도로 주변지역의 인문·사회적 구조와 특성, 주요 파급효과의 항목별 검토를 통하여 대진고속도로 개통의 긍정적 파급효과를 극대화하는 방안을 제시하고 있다. 본 토론자는 발제자의 연구내용과 지역발전방안의 큰 틀에 동의하면서 다음과 같은 몇 가지 의견을 추가하고자 한다.

첫째, 본 연구내용에서는 대진고속도로가 개통됨에 따라 어떤 효과가 어떤 방향으로 나타날 것인가에 대한 검토는 잘 정리되어 있으나, 파급효과의 실제적인 내용이 제시되지 못하여 향후 발전방향에 대한 논리적 근거가 취약함을 부인할 수 없다. 물론 발표원고의 준비기간이 짧아 구체적인 파급효과를 분석할 수 없는 여건 때문이라고 사료된다.

둘째, 대진고속도로의 개통은 그 동안 국가의 발전축인 대전 이남의 경부축과 호남축의 사이에 입지함으로써 지역발전의 외곽지역에 놓여 있던 영·호남 내륙지역의 접근성과 발전 잠재력을 향상시켰다는 데 큰 의미가 있다. 따라서 유사한 특성을 지니고 있는 중앙고속도로의 개통이 주변지역에 가져다 준 파급효과를 사례로 검토·활용함으로써 향후 대진고속도로 주변지역이 어떤 방향으로 발전해 나갈 것인가 가늠할 수 있을 것이다.

셋째, 역사적 경험으로 볼 때 지역간의 접근성 향상은 초기에는 상품교류의 증진이 주종을 이루게 되나, 시간이 갈수록 점차 사회·문화적 특성의 교류와 혼합으로 발전되고, 이는 지역의 정체성에 큰 영향을 주게 된다. 따라서 장기적으로 이러한 영향도 검토되어야 한다.

넷째, 고속도로 개통과 같은 각종 개발사업의 경제적 편익과 비용을 추정함에 있어서 간과하기 쉬운 “현장자원의 공공재적 가치”와 “결정의 불가역적 특성”, “선택수요(option demand)”의 문제도 고려해야 한다. 특히 대진고속도로 주변에는 덕유산과 지리산, 경호강 등 청정자원을 많이 보유하고 있기 때문이다.

다섯째, 대진고속도로 개통으로 인한 접근성 증대는 서부경남지역과 중부권지역, 그리고 호남의 동남부지역간의 서비스 및 재화의 교류를 필연적으로 증대시키게 된다. 문제는 이러한 교류증대를 각 지역의 발전전략과 어떻게 연계시켜 교류의 효과를 극대화시킬 것인가 하는 점이다. 이들 지역간에는 상당한 거리가 존재하기 때문에 단순 비교우위에 입각한 교역증대 정책은 큰 효과를 보기 어렵다. 따라서 효과의 극대화를 위해서는 전국적인 지배력을 갖는 “고도로 전문화된”, 또는 “핵심적인” 재화와 서비스를 중심으로 특화 시키고, 이러한 특화를 지역발전 전략과 연계시키는 방안이 검토되어야 할 것이다.

마지막으로, 대진고속도로의 개통은 서부경남지역과 중부권지역, 나아가 호남의 동남부지역의 지역경제와 사회·문화의 정체성에 지대한 영향을 미치게 될 것이며, 이러한 영향이 이미 현실로 나타나고 있다. 따라서 이러한 파급효과를 지역의 발전전략으로 승화시키기 위해서는 보다 세밀한 분석이 전제되어야 한다. 따라서 오늘의 토론회도 중요하지만, 대진고속도로 개통에 따른 파급효과에의 심층적인 분석과 함께 발전전략의 모색을 위한 전문적인 연구가 필요할 것으로 사료된다.

# 대전고속도로 개통에 따른 관련지역의 발전전략

경남발전연구원 연구위원

곽태열

## 1. 고속도로의 파급효과

- 논문내용에서 여러 파급효과를 구분하고 있으나, 가장 우리에게 관심이 있는 것은 긍정적 파급효과와 부정적 파급효과 그리고 더 나아가서는 직접 파급효과와 간접 파급효과라고 생각됨
- 고속도로의 건설이 지역경제 발전에 미치는 효과에 대해서는 유럽 선진국가들의 경우에도 약 30년전부터 지금까지 논쟁이 계속되고 있음. 이 논쟁에서 긍정적인 파급효과를 주장하는 사람들은 주로 지역의 경제성장과 지역불균형을 시정하는데 기여한다는 고속도로 건설의 경제적 측면을 강조하고 있으며, 부정적 파급효과를 주장하는 사람들은 주로 환경파괴 및 오염효과를 강조하면서 긍정적인 파급효과가 고속도로 인근의 모든 도시에 나타나지 않을 뿐만 아니라 지역에 따라서는 그 효과가 예상외로 그리 크지 않다는 점을 부각시키고 있음. 그리고 고속도로의 영향권에 입지한 도시들의 파급효과를 사전적으로 예측하는 것이 매우 어려우며, 그 파급효과는 해당지역의 경제 및 사회구조, 생산수단의 가동성과 잠재력 등에 따라서 각기 다르게 나타나고 있다고 보고 있음
- 오늘 이 세미나에서 논의의 관심도 대전고속도로의 여러 파급효과가 대전을 중심으로 한 대전·충남권과 진주를 중심으로 한 서부경남권의 지역발전에 어떤 식으로 영향을 미칠 것이며 긍정적인 효과는 더욱 극대화시키며 아울러 부정적인 효과는 극소화시켜 나가는 발전방향과 전략을 제시하는데 있음

## 2. 내용상의 보완점

- 현재 대전고속도로의 경우 개통된 지 만 1년밖에 경과하지 않았으나, 1년 동안 양 지역에 어떤 변화가 일어났는지를 특히, 관광객, 창업 및 고용효과, 유통관련업체의 이용객 및 대상액, 인구 전출입 등 주요 지표들을 대상으로 양 지역의 비교가 있었다면 향후 발전방향과 전략을 수립하는데 좋은 길잡이 자료가 될 것임
- 향후 양 지역간의 파급효과 분석을 위해서 해당지역의 인구 및 산업경제적 특징을 분석하는 것은 매우 의미가 있다고 생각함. 이와 관련하여 <표 10>과 <표 11>에서 종업원수를 기준으로 본 각 산업분야별 비중을 보면 총 합계가 100을 초과하는 것은 기준이 잘못되었는지 아니면 집계가 잘못된 것 같음(종업원수 기준과 부가가치액 기준이 뒤섞인 것 아닌지?)
- <표 15>의 입지상 분석(LQ)에서 주요도시인 대전과 진주를 비교해 보면, 대부분의 경우, LQ가 1을 초과하여 전국평균에 비하여 특화 또는 전문화되었음을 볼 수 있는데 이는 우리가 알고 있는 현실과는 크게 다르다는 생각이 듦. 그리고 교육서비스의 경우, 경남 함양군의 LQ가 1.1로 나타나 있는데, 전문대가 하나도 없는 이곳의 교육서비스를 평가하는데 이 LQ가 무슨 의미를 내포하는지 의문이 감. 따라서 이들 지역간의 산업경제를 비교·평가하는데는 이 LQ 분석법보다는 좀 더 정교한 분석기법의 도입이 필요하다고 생각됨

## 3. 고속도로 인근지역의 향후 발전방향 및 전략

- (고속)도로가 개통되면 이 영향권에 속한 지역간의 인적·물적 이동은 당연한 것이며 또한 이러한 교류가 그 목적일 것임. 그러나 진주를 위시한 서부경남의 군단위 도시들은 그 부정적 효과와 또한 그 정도에

대하여 많은 우려를 하고 있음. 일차적으로 지역간 인구이동에 대한 불안감을 들 수 있음. 현재 전국적으로 군지역의 인구감소는 어느 정도 차이는 있으나, 꾸준히 진행되고 있음. 따라서 여기서 우리의 관심은 대전고속도로의 개통으로 서부경남권역으로부터의 대전지역을 포함한 수도권으로의 인구이동이 과연 일어났는지 그리고 일어났다면 정확하게 그 원인이 무엇인지를 분석하는 것임. 현재 대전의 대덕단지(우리나라 R&D의 총본산이기 때문에 향후 진주에서 양성된 관련 고급인력의 유출도 쉽게 일어날 수 있음. 따라서 이 분야의 비교열위에 있는 서부경남은 정확한 인구유출 원인에 따라 지역의 인구정책을 새롭게 수립해야 할 것임

□ 경제의 경우도 고속도로 개통 이후, 서부경남 군지역의 상권이 우려할 만한 수준으로 위축되고 있음. 또한 앞으로 대덕테크노벨리가 개발되면 서부경남에 있는 신산업관련 기업의 유출도 예상됨. 또한 대전이 고부가가치 신3차산업을 중점적으로 육성할 경우, 시장권이나 각종 관련 인프라에서 열위에 있는 진주를 중심으로 한 서부경남지역이 크게 타격을 받을 수 있음. 따라서 서부경남에서 바라는 것은 이 분야의 대규모 사업을 추진할 경우, 사전에 충분한 정보제공 또는 협력일 것임. 이러한 사전교류를 통하여 지역간 갈등을 해소하고 상호 지역경제발전에 기여하게 될 것임

□ 관광의 경우, 진주와 사천을 찾는 관광객이 고속도로 개통 이전보다 약 60% 이상 증가했음. 또한 역으로 서부경남주민들의 대전권 관광도 크게 증가했을 것으로 예측됨. 이처럼 관광산업의 경우, 양 지역간 동반발전이라는 매우 긍정적인 파급효과가 일어나고 있음. 따라서 이 분야는 향후 계속 발전이 예상되므로 각 지역간의 특색을 살린 전략을 추구해 나가야 할 것임

## 대전고속도로 개통에 따른 관련지역의 발전전략

대전발전연구원 연구위원

임성복

### □ 양 지역(대전·충청권 - 서부경남)의 산업발전의 잠재력과 제약요인

#### ○ 잠재력

- 첨단산업 및 지식기반산업의 이전되는 21세기에 있어서 지역간 협력 발전가능성이 매우 높음
- 대전 : 대덕연구단지의 우수한 R&D역량, 풍부한 첨단제조업형 벤처기업 성공사례, 대덕테크노밸리 조성 계획 등
- 진주광양권 : 사천공항, 광양항을 중심으로 물류중심 잠재력, 진주 생물산업단지, 경남바이오밸리 구상, 생물산업지원센터 설립 등
- 단기적으로 지역간 농축수산물(1차산품) 교역량 증가와 이에 따른 고용 및 소득증대 예상
- 장기적으로 기존제조업의 분업·협업화 촉진, 원자재-부품 수급협력 체계 구축 용이

#### ○ 제약요인

- 선도산업부문 부재 : 양 지역 모두 지역내 뿌리를 둔 선도산업군이 형성되고 있지 않음. 다만 최근 대덕밸리를 중심으로 IT 발전 가능성 기대
- 양 지역간의 산업간 협력, 집적형성 미흡, 기업지원서비스 기반 취약

### □ 양 지역간 산업발전 협력 시도

#### ○ 지역간 산업협력의 전제

- 교통여건의 개선이 고속도로 인근지역 산업입지여건을 개선함으로써 지역경제의 활성화와 인구의 지역정착에 크게 기여하고, 이런 점에서 고속도로의 건설은 중요한 지역발전전략으로 인식되어 왔음
- 그러나 접근성 개선이 '위험요인'으로 작용하기도 함



- 양지역 모두 긍정적 효과를 유발토록 접근해야 하며 흡수가 아닌 시너지효과 창출의 기회로 삼아야 함 → ‘기회요인’을 적극 살리는 방향으로 구체적인 발전전략 마련
- 우선 용이하게 추진할 수 있는 방안 : 교류증진 모색
  - 지역상공인 단체(상공회의소)간 정기·비정기 모임체 결성
  - 광역자치단체간(대전광역시-경남도)에 양 지역 산업발전협력기구 발족
  - 산·학 협력 측면에서의 대학(예 : 충남대-경상대)간 교류 증대 : 전체 대학수준 보다 단과대학간, 대학부설 연구소간 교류 역점 추진
- 양 지역의 공통적인 전략산업에 대한 기술교류 협력 중점지원
  - 양 지역이 공통적으로 육성코자하는 생물산업(BT) 발전 협력체계 구축
  - 대덕밸리 생명공학연구원, KAIST·충남대의 우수 연구개발 역량, 인력, 장비, 기술축적 인프라 활용 → 진주 생물산업단지 조성(경남바이오밸리, 생물화학소재산업 지원센터) 기여
  - 대덕밸리내 바이오벤처타운을 중심으로 한 성공적인 BT계 벤처업체와의 교류협력 증대 → 벤처기업 창업 및 생산활동 지원
- 광양만·진주권 광역개발 권역 발전 청사진 구체화를 위한 국가사업 조속 실현
  - 대전·충청권과 서부 경남권간의 산업·물류 교류증진을 위해 광양만 산업지대 조속한 조성이 필수적 : 광양만의 국제교역항으로서 기능 수행
  - 진주 광역유통단지 확충사업, 생물화학소재 산업단지 조성, 생물화학소재 지원센터 건립, 경남 바이오밸리 조성사업 등의 원만한 진행을 위해 상호 관심을 갖고 협력해 나가는 것이 필요
- 끝으로 양 지역간 산업발전 공존모색의 원칙이 있어야 함
  - 지역간 교류가 단기적 성과보다는 장기적인 안목에서 추진
  - 지역간 교류가 지속적으로 이루어지기 위해서는 두 지역 또는 두 지역의 주민 모두가 교류를 통해 이익을 얻을 수 있는 호혜의 원칙이 강조

주제 발표 2

## 대진고속도로의 개통에 따른 관광산업의 전망과 과제

2002. 12.

고 원 규(진주국제대 관광경영학과 교수)

# 목 차

## I. 서 론

## II. 고속도로 개통에 따른 관광 환경 변화

1. 여가와 관광 수요의 환경 변화
2. 고속도로 개통과 주변 관광 환경 변화

## III. 고속도로 개통에 따른 경상남도의 관광개발과 추진전략

1. 경상남도가 추진 중에 있는 관광관련 사업 현황
2. 고속도로 개통에 따른 경남도의 관광 발전 전략

## IV. 관광산업의 전망과 과제

1. 관광 발생지의 체계적인 수요분석을 통한 관광 공급 체계 확립
2. 지역간 상호 협조체계를 통한 관광산업 시너지 효과 극대화
3. 진정한 관광 정보 서비스 및 안내체계 구축과 활성화
4. 진지한 체험 관광을 위한 작으면서도 다양한 관광의 실천
5. 실질적인 관광교류를 통한 관광 활성화

## V. 결 론

## I. 서론

그 동안 대전 고속도로가 생기기 전에 경남의 서부 지역과 대전 지역은 지리산을 비롯한 많은 산들로 이루어진 산악 지형으로 다른 분야보다도 관광 체계에 있어 가장 중요한 접근성의 확보가 어려워 양 지역간의 관광객의 이동이 원활하지 못한 것이 사실이었다. 그러한 점에서 지역간의 고속도로 개통은 관광 부문의 변화에 커다란 영향을 미쳐 개통 후 1년간 경남 남해안과 사천 통영 지역과 지리산 동부 권역의 관광객이 급증하였다.

그러나 도로 개통에 따른 관광 기반 구축이 제대로 되지 못하여 고속도로 진입로에 있어서의 교통체증 및 주차장 시설 등의 기본적인 교통 기반 시설의 부족과 함께 관광지에서 체류과정에서 발생할 수 있는 관광 행위로서 먹거리, 쇼핑, 체험거리 등의 중요한 관광 자원의 개발이 제대로 이루어지지 않아 관광 산업의 경제적인 효과를 극대화하기 어렵다는 지적이 많았다. 더구나 내놓는 방안들도 관광 대상들을 다양하게 수용할 수 있는 관광지를 창출하는 것들이긴 하지만 대개가 자원 중심의 관광지를 구상하는데 그치거나, 실천이 불투명한 대규모 위락형의 관광개발 계획들을 양산하는데 그친 감이 많다.

그러므로 무엇보다도 실천적인 차원의 관광 문제를 들여다보기 위해서는 관광 산업 발전을 위한 전략 차원의 경상남도나 대전 진주 간 고속도로의 직·간접적인 영향권 내에 있는 기초 자치단체들의 대응전략이 과연 새로운 관광 수요에 대한 공급자 측면의 전략 차원에서 바르게 수행되고 있는가 하는 점을 들여다보는 것은 대단히 중요한 일이라고 본다. 물론 짧은 연구 수행 과정에서 그러한 과제들을 총체적인 안목에서 파악하는 것이 무리이긴 하지만 대전 고속도로 개통 이후의 1년 동안의 양 지역간의 관광 환경 및 새로운 여가수요 환경의 변화와 자치 단체들이 추진하고 있는 관광개발 중에 있는

사업 발전 추진전략을 분석함으로써 문제점을 짚어 보고 추진 방향과 과제를 도출 해보고자 한다.

이 논의에서 자세한 대전 지역의 관광과 관련된 실태를 분석할 수 없었다는 한계를 밝힌다. 다만 거시적인 관광환경 내에서의 경남지역의 관광 공급전략으로부터 도출된 문제점도 대전지역의 관광발전에도 유용한 자료가 될 수 있을 것으로 본다. 이 글의 초점은 고속도로 개통을 통해 발생한 교통 여건의 변화를 통해 현대인들의 관광 수요에 맞는 적절한 과제를 발굴하고 전망하는데 한정하고자 한다.

## II. 고속도로 개통에 따른 관광 환경 변화

### 1. 여가와 관광 수요의 환경 변화

#### 1) 자연 친화적 여가가 지배하는 관광형태

탈산업 사회의 여가 관은 자연 의미를 물리적인 인간의 예속물, 애장물로 보는 양적 극대화의 개념인 경성관광(Hard Tourism)에서, 조용히 보고 느끼는 연성관광(Soft Tourism)으로 바뀌었고, 맑고, 깨끗하고 푸른 자연과 인간이 함께 공존하는 자연친화적인 관광의 의미가 자리잡아 가고 있다. 이러한 자연 친화적인 여가관은 무공해 자연 친화적인 관광지 선호와 자연으로 복귀적인 여가 관광의 필요성이 증가되고 있으며, 정부 권역별 관광 계획에서도 자연생태계 보호 강화, 생태계 보전지역 확대 지정의 방향을 정하고 있어 이에 앞선 적극적 차원의 자연 친화적 관광개발 기본방향을 설정할 것이 요구된다.

## 2) 진지한 체험 관광으로 몰입하는 시대

종래의 관광은 아름다운 자연 경관을 감상이나 문화유적의 걸만 훑어보는 위주였으나 이제는 점차 고도의 긴장으로부터의 이완을 요구하게 되고 이는 색다른 문화에 대한 체험과, 자연을 깊이 즐기고, 느끼는 관광의 형태가 요구되는 시대로 바뀌었다.

이에 따라, 관광의 개념도 SIT(Special Interest Tour) 형의 특별하고 신기하고 새로운 체험의 환경이 주어질 수 있는 요건이 갖추어진 장소로의 여행을 원하는 관광자가 관광지로 흡인되는 여건으로 바뀌었다.

이러한 새로운 신여가 수요자들은 맹목적이고 모방적이며 천편일률적인 관광조류에 따라 움직이려 하지 않고 프로슈머(Prosumer)로서 여행에 대한 계획을 스스로 세워 보람있고 가치 있는 여가활동(do-it-yourself leisure activities)을 즐기려는 경향이 확대되고, 자연스럽게 진지한 체험관광이 지배하는 공급시장이 지배할 전망이 높다.

## 3) 다양한 여가수용의 관광시대 도래와 복합형 관광활동의 시대

부유한 여가 계급이 노동 계급의 삶을 착취하는 시대가 아니라는 관점에서 사회가 더 이상 비 여가 계급(non-leisure class)이 존재하지 않는 탈산업 사회에 들어왔다. 이러한 시대는 경제성장에 따른 고급여가문화수요가 창출될 뿐 아니라 대중적인 오락문화가 실생활의 전반에 침입되고 계층별 여가형태에 대한 편차도 적어지는 특성을 보인다.

이러한 시대적인 변화에 맞추어 다양한 신 여가계층들의 욕구에 부응할 수 있는 대규모 복합형의 특성을 지닌 관광여건이 도입될 필요성이 커졌다. 이는 여러 계층의 사람들을 동시에 만족시킬 수 있는 시설, 공간조성, 기회의 마련

이 요구되고, 종래의 천편일률적인 관광지 개발보다는 다양한 여가수요자의 욕구를 수용하여 여가 활동을 자유롭게 즐길 수 있는 관광지의 관광수용능력에 따라 차별화 된 관광지의 개념이 필요함을 의미한다.

#### **4) 일과 여가의 분화에서 미분화의 시대로 회귀한 관광 시대**

산업사회가 되면서 직장과 일로부터 벗어난 탈 일상으로부터의 탈출의 개념이 점점 일속으로 여가가 침투하는 경향이 커지고 여가 자체는 생산적인 활동으로 받아들여지고 있다. 이는 교통난과 접근성의 극복을 위해 새로운 교통시설이 도입되고 있으나, 근본적인 해결이 어려워 생활 가까이 에서 여가를 가지려는 관광계층이 확대된다.

또한 국내의 관광지가 과밀이용으로 좋은 관광환경을 제공하고 있지 못하기 때문에 외국 관광 러시(rush)를 이루는 것을 감안해 보더라도 도시 속과 근교의 작고 다양한 여가공간의 확대로서 관광개발이 필요한 시대가 되었다.

## **2. 고속도로 개통과 주변 관광 환경 변화**

경상남도가 대전 고속도로 개통이 후 경남도의 관광 전략 수립을 위한 환경변화 분석 자료는 조사 대상 지역을 진주, 사천, 하동, 산청, 함양 거창지역의 고속도로가 통과하거나 개통에 따른 변화가 클 것으로 여겨지는 시군지역을 통하여 교통 이용객의 변화와 관광객 이용 현황의 변화 자료를 분석해 보았다.

## 1) 개통전과 개통이후의 교통 이용객의 변화

### 가. 버스 열차 및 항공편 이용객 이용 변화

경상남도가 조사한 버스 및 육상 교통을 이용한 대전 서울 방면 이동 인구는 개통 전 대비로 40%가 급증한 반면 사천 공항 이용객은 41% 감소한 것으로 나타났다. 이러한 고속도로 이용객이 늘어난 것은 상대적으로 서울 대전 방면으로의 여행시간 및 거리의 단축으로 인해 항공기 이용을 위한 공항까지의 이동 불편, 교통비의 상대적 저렴, 육상 교통 시간 감소 등이 원인으로 작용한 것으로 보인다.

<표 1> 대중 교통 이용 현황

(단위: 명/1일)

시·군	개통 전	개통 후	증감률
계 (육상교통)	6,063 (3,489)	6,382 (4,879)	5% (40%)
진 주	859	1,782	107%
사 천 (육상교통)	2,774 (200)	1,957 (450)	-29% (125%)
하 동	2,010	1,898	-6%
산 청	20	10	-50%
함 양	50	360	620%
거 창	350	375	7%

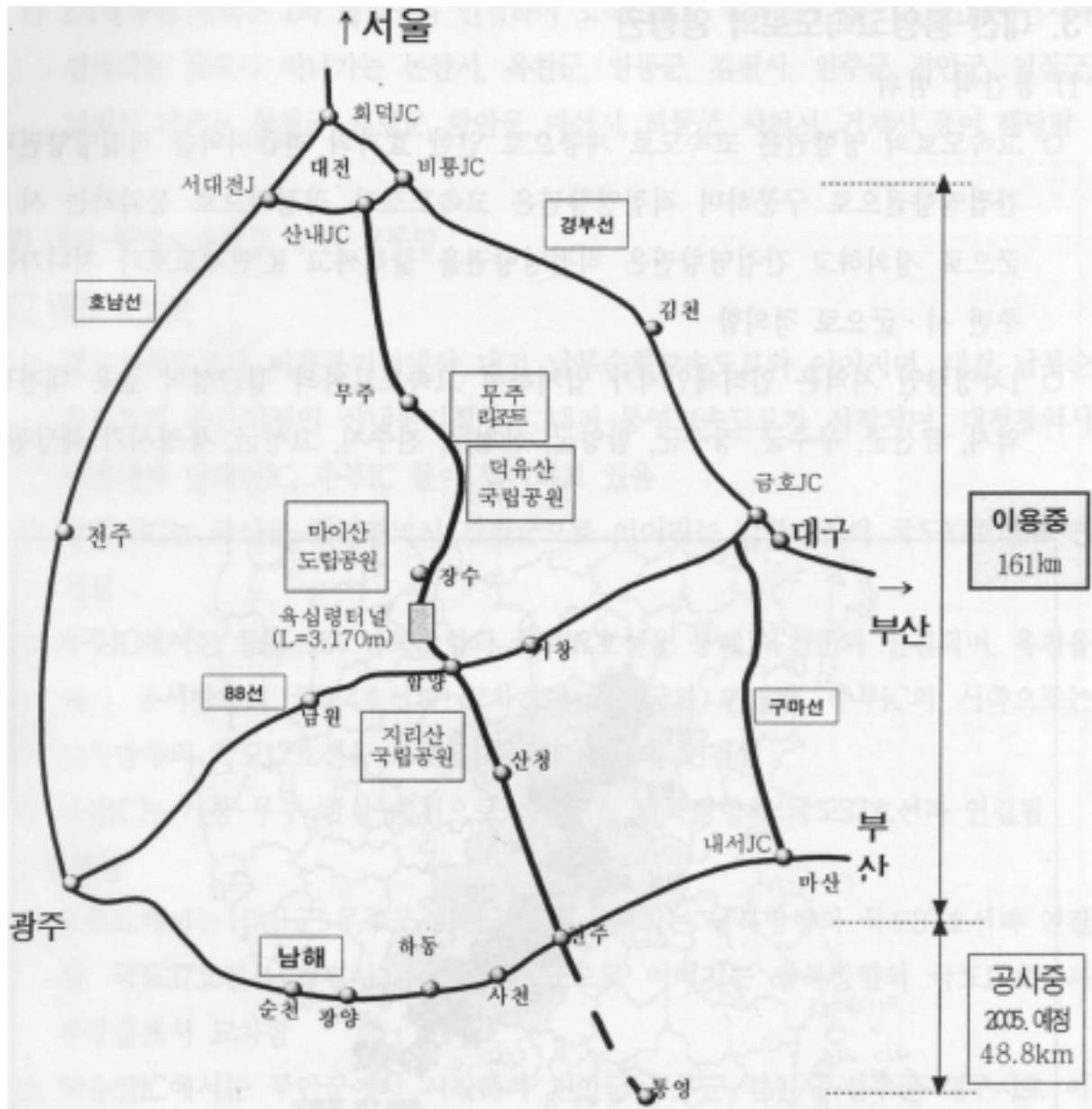
주) 조사 지역의 시군 소재지 정류장과 진주 하동역 이용객을 중심으로 대전 서울 방면으로의 이동객을 중심으로 조사한 자료임



<표 2> 공항 이용객 현황

(단위: 명 1일)

구 분	개통 전	개통 후	증감률
사천공항	2,574	1,507	- 41%



(그림 1) 대전-통영 간 고속도로 노선도

## 나. 고속도로 통행량 변화

고속도로 통행량을 보면 진주 함양간에는 200% 이상 증가하여 1일 평균 3만 여대가 운행되고 있는 것으로 나타났으며, 특히 남해 고속도로 사천-지수간의 통행량은 2-30% 정도 증가한 것으로 나타나 1일 평균 5만 여대의 차량이 운행하고 있다. 이는 대전 진주간 노선이 개통됨에 따라 대전에서 진주까지 운행시간이 4시간에서 2시간으로 단축됨으로서 부산, 마산 방향의 차량이 구마고속도로를 이용하지 않고 대전 고속도로를 이용하는 것으로 보인다.

<표 3> 고속도로 통행량 변화

구 간	2001 상반기			2002 상반기			증감률		
	계	승용차	화물차	계	승용차	화물차	계	승용차	화물차
<b>(대전고속도)</b>									
산청-생초	1,604	1,214	390	4,430	3,061	1,369	176%	152%	72%
생초-함양JC	1,019	775	244	4,210	2,867	1,343	313%	270%	82%
<b>(남해고속도)</b>									
사천-진주	7,290	5,776	1,514	8,778	7,061	1,717	20%	22%	12%
진주JC-진주	7,267	5,671	1,596	10,018	7,508	2,510	38%	32%	36%
<b>(부산인근)</b>									
냉정-구포	14,088	12,228	1,860	17,385	15,061	2,324	23%	23%	20%
양산-부산	10,601	8,595	2,006	11,019	9,219	1,800	4%	7%	-11%

이러한 대전 고속도로 이용을 위한 차량 증가로 인하여 마산으로 진입하는 산인 지역에서 함안 지역은 하루 7-8만대의 차량이 몰려 병목 현상이 빚어지고 있어 대전 고속도로 개통과 함께 주말 경남, 부산 지역의 관광객들의 고속도로 이용으로 인한 정체 현상이 계속 증가 될 것으로 보인다. 이러한 고속도로 차량 통행의 변화 추이를 볼 때, 대전 고속도로의 늘어난 교통량은 주변

의 관광객의 이동에도 큰 영향을 미칠 것으로 보아 연계도로 망에 대한 분석과 분석자료를 통한 연계교통망 체계를 개선하는 것이 필요할 것으로 보인다.

<표 4> 고속도로 구간별 단축소요시간

구간	개통 전	개통 후	단축 시간
대전 -함양	2시간 30분	1시간 10분	1시간 20분
대전 -진주	4시간	2시간	2시간
대전-남원	3시간	1시간 40분	1시간 20분
대전- 순천	3시간 30분	2 시간 30분	1시간
대전- 마산	3시간 20분	2 시간 30분	50분

자료 : 경남발전연구원(2001), 대전·통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급 효과 분석 자료 인용

## 2) 관광 관련 산업 이용 변화

경남발전연구원이 2000년 개통 이전과 개통이후의 일주일 이용객의 측면에서 관광객 이동현황을 조사한 결과를 보면 사천, 하동지역을 찾는 관광객의 숫자는 늘었으나 고속도로 주변의 함양, 산청지역과 진주지역 등은 오히려 관광객 숫자가 줄어든 것으로 나타나고 있다.

<표 4> 관광객 이동 현황 (일주일 이용객)

(단위: 명)

구분	계	진주	사천	하동	산청	함양	거창
2000년 동기	4,152	1,950	500	185	200	867	450
개통 후	4,072	1,750	700	325	200	647	450
증 감	-2%	-10%	40%	76%	0	-25%	0

자료 : 2002년도 경상남도 내부자료: 경남발전연구원(2001,2) 대전 통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급 효과 분석 재인용

사천하동지역에 고속도로 개통이후에 관광객이 늘어 난 것은 바닷가의 회 수요를 위한 관광객의 증가로 보이며, 경유지인 산청, 함양과 이 지역의 거점 중심지라 할 수 있는 진주의 관광객 숫자가 줄어든 것은 특이할만한 사항이다.

<표 5> 숙박이용객의 변화

(단위 : 명 / 1주일)

시·군	개통 전	개통 후	증감률
계	8,243	6,020	-27%
진 주	2,530	1,129	-55%
사 천	1,750	2,450	40%
하 동	283	321	13%
산 청	100	100	0%
함 양	280	320	14%
거 창	3,300	1,700	-48%

주) 지역별 숙박업소 5개소를 표본 조사한 결과 임

<표 6> 지역별 유흥음식점 매출액 변화

(단위 : 천원/1주일)

시·군	개통 전	개통 후	증감률
계	60,688	62,520	3%
진 주	31,600	31,880	1%
사 천	17,940	18,650	4%
하 동	2,970	4,440	49%
산 청	2,850	2,850	0%
함 양	3,900	3,700	-5%
거 창	1,428	1,000	-30%

주) 조사 시·군 지역별로 5개소 씩 조사한 매출액 변화 임

숙박이용객의 경우에는 전체적으로 27%가 감소하였으며, 특히 진주지역은 무려 55%나 감소한 것으로 나타났는데, 이는 진주지역이 서울 1일 생활권화 함으로서 당일 방문객 숫자가 늘어났기 때문인 것으로 보인다. 다만 사천지역의 경우에는 40%나 급증하여 대전·서울 지역으로부터 해양관광지역으로 이

동하는 관광객들의 체류가 늘어나고 있기 때문인 것으로 보인다. 그러나 지리산 동부 산악관광지인 산청, 하동, 함양지역의 경우에는 약간 증가하였거나 거의 정체적이었는데, 서울·대전방면에서 비교적 가깝고 관광기반시설이 잘 갖추어진 무주권보다 관광기반이 열악하여 관광객들을 오래 머무를 수 있도록 하는 체류형 관광여건이 갖추어지지 않은 것으로 보인다.

이러한 숙박관광객이 늘어나지 않은 것은 관련지역의 음식점 매출액의 변화에서도 그대로 나타나는데 하동지역이 49% 늘어난 것 이외에는 거의 증감율을 보이지 않고 있는 것으로 나타났다.

이러한 단순총계자료만으로 대진고속도로를 중심으로 한 서부경남지역의 관광파급효과는 크지 않은 것으로 보인다. 다만 해양관광권인 사천, 하동지역에 회를 먹기 위해 찾아오는 관광객의 숫자가 늘어난 것은 특이할만한 점이라고 볼 수 있다.

사천 등의 남해안권이 대전내륙권의 해양관광지로의 출구 기능을 하고 있고 교통량의 30%정도가 대전·충남권인 점으로 미루어 이 지역의 관광객 이용 편의시설에 대한 기반구축이 있어야 할 것으로 본다.

### **Ⅲ. 고속도로 개통에 따른 경상남도의 관광개발과 추진전략**

#### **1. 경상남도가 추진 중에 있는 관광관련 사업 현황**

경상남도는 대진고속도로 개통에 따른 관광분야의 관련사업을 추진 중에 있거나 대전-통영간 고속도로 주변지역 개발을 위한 개발용역비를 확보하여 개발계획을 수립 중에 있다. 현재 대진 고속도로 주변의 직·간접적인 영향권 내에 있는 진주, 사천, 하동, 산청, 함양, 거창 6개 시·군을 중심으로 추진 중에 있는 고속도로주변 관광사업을 살펴보면, 18개 건으로서 분야별로 대전·충

남과의 공동연구 1건, 고속도로 주변과 연계한 관광도로 및 주차장 등 관광교통 기반구축 등 5건, 특산품 판매전 및 이벤트 4건, 관광지 시설기반 및 관광지 개발 4건 관광안내 및 홍보관련 산업 2건, 관광서비스교육 1건 등을 실행하고 있다.

연구개발은 서부경남 및 대전·충청권의 공동 발전 방향을 위한 특산품 판매전과 이벤트는 양지역간의 공동세미나를 개최하는 것이다.

경남지역의 지역 특산물을 대전지역에 홍보하는 특산품 판매전을 개최하거나 고속도로 휴게소에 특산품 판매 센터를 운영하는 수준이며 문화교류를 통한 양 지역 축제의 참여도 축제 참관단을 파견하는 수준에 그쳤다.

관광교통시설의 측면에서는 해양관광 목적지라 할 수 있는 통영과 사천 연육교와 삼천포어시장변을 공영주차장으로 개발하여 이 지역에 늘어나고 있는 관광객들의 주차편의 시설을 확보하고자 하는 것이다. 장기적인 관점에서 대전고속도로의 늘어나는 이용객으로 인한 교통체증을 해소하기 위해 남해고속도로 진주-내서간 8차선 확장공사와 진주-통영간 고속도로를 거제까지 연장하기 위한 계획을 추진 중에 있다. 그러나 전반적인 진입로와 연계도로망의 확보를 위한 체계적인 접근이 아쉽다.

관광객의 이용기반시설 확보를 위한 관광지 계획은 크게 산청한방휴양관광지와 산청 실안 프론티어 공원 조기 조성을 위한 실시설계가 끝난 상태에서 관광객 이용기반시설의 민자유치부분의 측면에서도 어느 정도 성과를 거두고 있어 본격적인 사업 실천이 이루어 질 것으로 기대되고 있다.

관광안내와 홍보 체계의 경우에는 도로표지판 정비, 관광 안내소 설치, 관광홍보물 제작 배포 등이다. 특히 지리 정보시스템을 통한 관광지 정보시스템을 가동하여 인터넷을 통한 관광지만 상세 정보를 제공하고 있으나, 관광지 정보에 대한 콘텐츠의 지속적인 보완이 필요하다고 본다.

<표 7> 경상남도의 고속도로 개통과 관련된 관광사업 현황

추진 과제	추진 내용	추진 현황	비고
연구 개발: 지역 연구원 공동 세미나 개최	서부 경남 및 대전 충청권의 관광 공동 발전 방향	2002년 12월	관광 관련공동 연구
교류 사업: 민간단체 교류 사업 공모지원	문화 교류를 통한 지역 축제 및 전 시관 참관 사업: 통영 나전 칠기 축제 초청, 백제 문화관 참관	2002년 11월중 교 류 예정	공연 초청과 유 적지 탐방 수준 의 교류 수준임
특산물 판매전; 경상남도 추천 상품 특판전 개최	경상남도의 우수 특산물 판매를 통 한 지역의 특산 품 홍보	2002.5.17-5.26까지 대전 세이 백화점	관광 쇼핑 홍보
특산물 판매: 경남 특산 물 판매센터 설치운영	대전 고속도로 산청 휴게소에 경남 특산품 판매센터 운영	2003년 2월 개장 예정	
관광 특산 품 개발: 지리 산권 지역 특산품 개발	산청 전통 한방 휴양지 조성과 연 계하여 20개소 정도의 자생 약초 재배단지 조성	2003년 예산 확보 로 사업 예정	
관광 시설기반 구축:삼천 포 어항 주변 정화 활동	삼천포 회 시장 주변의 청소 장비 및 인력 확충과 공중 화장실 등의 관광객 편의 시설 확충	2002-2003년	
관광 시설기반 구축: 삼천포항 주변 주차장설치	삼천포 어시장 관광객의 폭증에 따 른 주차장 설치	2003년	
관광 교통기반 구축: 지리산 관광순환도로건설	청암-사천간의 도로 개설 공사	2002-4년 상반기	
관광 교통 기반 구축: 서부 경남 관광지 공영 주차장 확충	통영 무전동 주차 빌딩 및 임시 공 영 주차장 설치 진주시 가호동 종합 교통 부지내 환승 주차장 사천 관광 종합 지원 시설 공영 주 차장 사천 연육교 주변 공영 주차장	2002-2003년도 완 공 계획	
관광 안내 기반: 대전- 진주 고속도로 이정표 개선	고속도로와 연계되는 도로망 사이의 지방자치 단체에서 개선이 필요하 다고 여겨지는 표지판 개선 사업	한국 도로공사에서 검토 중에 있음	
교통 기반 구축: 진주-통 영간 고속도로 조기완공 및 거제 연장	추진 중인 거제- 부산간 구간과 연 계하여 U자형 기간 교통망 구축	2003- 2005년 설계 용역 추진, 2007년 사업 착수	현재 진주 통영 간 고속도로건설 사업비 2003년도 국비 지원 확정

<표 7> 계속

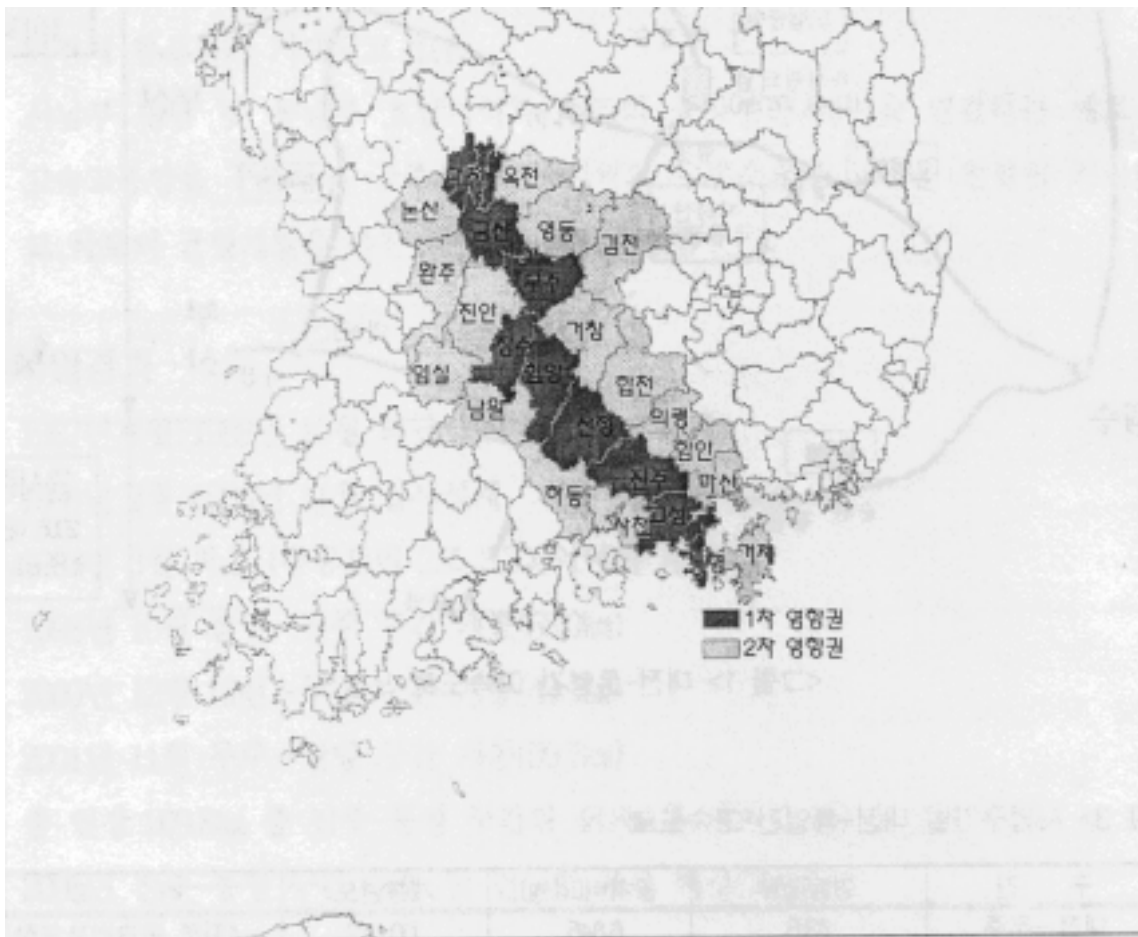
추진 과제	추진 내용	추진 현황	비고
교통기반구축: 남해 고속도로 확장	남해 고속도로 진주-내서간 8차선 확장 공사	2002.8월 타당성 조사 설계 용역 착수	2009년 사업 착수 예정임
관광홍보: 관광객 유치 캠페인 및 홍보활동 전개	대전 및 연계 고속도로망을 중심으로 특색 있는 관광상품 개발 및 홍보물 제작 배포		2002년도 휴게소 관광객 유치 캠페인, 설 연휴, 여름 피서객 귀성객 대상 관광객 유치 캠페인
관광 안내 : 관광 안내 서비스의 선진화	지리 정보 시스템을 통한 관광정보 제공 관광안내소 설치 운영, 문화재 해설사 활용: 총 71명 배출 관광 안내 지도 배포: 4종 10만부	2003년 관광안내 서비스 선진화 세부 사업 계획 수립	향후 지리 정보 시스템 콘텐츠 지속적인 보완
관광 시설기반: 사천 실안 프론티어 공원 조기 조성	사천시 시안동일원의 우주 항공 과학관, 해양과학관, 어촌 체험관, 숙박시설 및 상가 등의 실안 관광 단지를 추진중임	사업기간: 2000 - 2006년, 실시 설 계완료: 2002년 10월	공원 조성 사업 위탁시행 및 관광지 조성 계획 승인: 2002.12월
관광 기반시설: 1개군 1개 콘도 유치	서부 경남의 산청, 함양, 거창, 합천군에 콘도 및 관광호텔을 각기 1개소 이상 유치: 관광진흥 개발기금	2005년 이후	신설 투자자유치 애로
관광 기반구축: 산청 전통한방 휴양관광지 조성	산청 금서리 일대 1단계: 하부구조 조성사업 및 휴양진료 숙박 상업시설 2단계: 한의학박물관 및 한방관련 의료, 교육 시설 등	도로상하수도기 반시설: 1001.12월- 2003. 12 1단계 : 2002년 11월 착공	
관광서비스: 주요관광지 가격위생 지도 점검	위생점검업소 바가지 요금 징수 지도 및 불법영업 지도, 친절 서비스 교육	2002-3- 9월	진주, 통영, 사천, 산청, 함양 지역

주) 경상남도의 고속도로 개통과 관련된 관광사업 내용을 정리한 자료 임.



## 2. 고속도로 개통에 따른 경남도의 관광 발전 전략

경남발전연구원이 분석한 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급 효과를 분석한 영향권에 의하면 1차 영향권과 2차 영향권으로 나뉘는데 1차 영향권은 IC 연계도로가 지나가는 지역으로서 고속도로와 접근성이 높은 대전광역시, 금산군, 무주군, 장수군, 함양군, 산청군, 진주시, 고성군, 통영시가 해당되고, 2차 영향권은 고속도로는 지나가지 않으나 인터체인지와 연계되는 국도가 지나가는 지역으로 설정하고 있다. 여기에서는 1차 영향권을 중심으로 경남권의 단기 및 중장기 발전전략을 분석해 보고자 한다.



(그림 2) 대전 통영간 고속도로 영향권도

자료 : 경남발전연구원 (2001), 대전 통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급효과 분석

## 1) 고속도로 개통에 따른 단기 효과

천혜의 자연환경을 끼고 부드러운 곡선과 직선으로 조화를 이루고 있으며, 최신 공법을 선보인 교각(전북 무주군 안성면)과 국내 3번째로 긴 육십령터널 등 고속도로 자체로도 관광상품으로서의 가치가 발생한다. 지리산·덕유산 국립공원, 한려해상국립공원, 무주리조트 등의 접근이 용이해 관광산업의 활성화가 기대된다.

중부지방의 관광·내방객이 500~1,000명/일로 개통전보다 31%이상 증가하고 있으며, IMF이후 미분양 상태로 군재정에 부담을 주고 있는 산청군 중산관광단지의 75%가 외지인에게 분양되었으며 전통한방휴양관광단지도 100% 분양 완료되었다. 통영·거제·사천 등 남해안의 여행객도 증가하여 횡집이 호황을 누리고 있으며 부동산 가격도 상승 추세를 보이고 있다.

부정적 파급효과로는 수도권에 인접해 유통·관광 등의 분야에서 상대적으로 우위를 점하고 있는 대전지역으로의 종속이 우려된다.

단기적으로 서북부권 상권이 잠식됨. 도로변 상점 및 주유소 매출액의 감소 및 휴·폐업이 발생하고 있다. 개통 전보다 숙박인구 0.7%, 유흥음식점 이용인구 1.4%만 증가하는 부진을 보이고 있다. 지리산 주변 관광객이 무주리조트로 이동함으로써 무주리조트 이용객은 평일 22%, 휴일 30%가 증가하나, 지리산의 관광객은 증가하지 않은 것으로 나타나 우려한 경남지역 관광객의 상대적 감소가 현실로 나타나고 있다.

## 2) 경남의 단기 및 중장기 발전전략

### 가. 공간별 사업

#### ○ 경남도 차원

대진고속도로의 개통으로 남해고속도로·88고속도로 등 연계 고속도로의 정

체 발생구간 해소를 위한 도로망을 조기에 확충하였다. 특히 남해고속도로 산인 및 사천IC와 진주IC 확장과 문산 IC-진주터널간 선형개량 공사를 추진하고 있다. 울산~함양간 고속도로를 조기 착공하여 경남 북부지역을 동서로 연계하며 물류 이동을 촉진하고 있다. 그리고 구마고속도로의 금호인터체인지의 상습정체로 인한 교통 혼잡을 완화하고 직선화를 위해 창녕~김천간의 계획고속도로를 조기 착공하는 사업을 추진 중에 있다.

공로수송의 부담완화를 위해 김삼선(김천~삼천포)철도를 조기 착공함과 동시에 대진고속도로의 진주-통영간의 미개통 구간을 조기 착공하며 통영에서 거제까지 고속국도를 연결 확장하여 거가대교를 통과하여 부산으로 연결하여U자형 국도 축을 완성하고자 하는 목표를 추진 중에 있다.

#### ○ 서부경남차원

고속도로의 개통에 따른 생활권과 상권의 확대에 따라 수도권과 가까운 대도시인 대전으로의 유출·편중을 방지하기 위해 진주를 중심으로 지역경제를 강화하기 위한 단·장기적인 사업계획을 수립하고 있다.

서부경남의 중심도시인 진주시의 역할과 기능을 강화하며 인근 시군과의 연계를 강화하기 위한 도시기반시설 정비를 강화한다.

#### ○ 시·군 차원

각 시군의 비교우위를 분석하여 특화상품 발굴 및 육성을 전략화하며 중심도시인 진주시와 인접 시·군과의 연계를 강화하기 위해 도로망을 정비한다.

### 나. 단기 관광 발전전략

- 중부권일대의 터미널 및 도심지에 관광안내 홍보 유인물을 배포하고 입간판을 설치함
- 서울·수도권·대전권 일대의 여행사 및 관광업체를 대상으로 홍보 및 관광 설명회를 개최함

- IC를 중심으로 일대의 관광지안내판을 휴게소나 고속도로변에 설치하고 연계도로망을 자세하게 제시함
- 관광업체 종사자들의 서비스 질을 높이기 위한 종사자서비스 교육을 강화함
- 관광업 단체간의 협력을 통해 지리산과 중부권을 연계한 관광상품을 개발함
- 지리산권 통합 관광안내도를 설치함
- 관광특산품의 고급화를 도모하기 위해 디자인을 지원하며 관광특산품 매장을 휴게소나 주차장·터미널 등지에 개설함
- 수준의 향상에 따른 숙박시설의 질에 대한 요구도가 높아짐에 따라 농촌민박의 질을 높여 펜션(Pension)수준으로 개선토록 함
- 경쟁력 있는 남해안일대의 해양관광을 활성화하기 위해 외관이 조악한 횃집과 어시장 주변지대를 정화·정비하며 아름다운 경관을 조성하도록 유도하며 주차시설 확보에 주력함
- 서북부 경남일대는 관광객을 위한 숙박시설이 절대적으로 부족하므로 다양한 유형의 숙박시설을 확보하는 전략을 수립하며 국제적인 체인망을 갖춘 관광호텔을 건립토록 함
- 남해안의 겨울은 온난하고 여름에 시원한 기후를 이용하며 각종 스포츠훈련지로 각광을 받고 있으므로 이를 위한 기반 및 지원시설을 확보함

#### 다. 중장기 관광발전 전략

- 서부경남은 전통적으로 문화·역사가 풍부한 지역이므로 테마중심의 관광축제로 특성화함
- 경쟁력 있는 해양관광을 활성화하기 위해 남해안관광벨트상의 사천·통영·거제 등 남해안 일대의 계획된 사업들을 조기 추진토록 하며 특히 삼천포

- 로의 관광객 증가를 반영하여 사천 실안관광지 개발을 조기 추진토록 함
- 산악과 해양자원이 풍부한 자연환경의 특색을 살려 생태계관찰·오지관광·농촌체험 등 그린 투어리즘을 활성화함
  - 주민소득수준 향상으로 동계레포츠인 스키참여인구가 많아짐에 따라 함양다곡에 동계리조트를 추진함
  - 골프인구의 증가추세에 따라 환경친화적 골프장을 건설하여 대전, 대구, 광주, 전주권 골프 인구를 유입하기 위해 산청 둔철 골프장 및 대하온천의 조성을 추진함
  - 생태자원 및 문화역사 관광자원화, 지역축제의 특성화 등을 통해 서부경남 관광의 특성화를 유도함
  - 고속도로 주변의 경관 정비를 통해 도로 자체를 관광 상품화함
  - 지리산 순환관광도로를 개설하며 남해안 관광일주도로와 대진고속도로를 연계 개발함
  - 숙박시설의 차별화를 위해 단성IC와 인접한 성철스님 생가 부근 일대를 휴양·위락형 숙박시설로 조성하며, 건축재료를 고령토나 진흙을 이용하여 환경친화·건강형 숙박시설단지로 특화함
  - 2010년 여수 세계박람회 개최를 대비하여 이와 연계할 수 있도록 경남의 해양 관광과 산악관광 연계 전략을 개발함, 여수~남해간 한려대교를 조기 건설하며 하동~남해국도의 확장을 조기 시행하는 등 도로망 확충 및 연계사업을 조기 사업화함
  - 서부경남에는 가족휴식을 위한 놀이동산이 미비하므로 진주 부근에 가족단위의 놀이공원을 설치도록 함

## IV. 관광산업의 전망과 과제

### 1. 관광 발생지의 체계적인 수요분석을 통한 관광 공급 체계 확립

앞으로의 관광수요는 다양하고 진지한 체험관광, 관광참여 집단의 소규모화, 관광욕구의 다양화와 개성화, 그리고 복합적 관광지에 대한 요구가 늘어날 것으로 전망된다. 그러한 차원에서 지리산 산악관광지와 한려 해상관광지를 관통하는 대전 고속도로 영향권의 관광 수요는 늘어날 것으로 전망된다. 그러나 경상남도의 관광개발 계획과 추진 전략은 사업 단위별 계획은 있되 관광발생지역의 수요예측을 통한 관광객 욕구에 부응하는 관광발전 전략을 결여하고 있다. 고속도로 개통을 통한 접근성이 충분히 확립되었음에도 불구하고, 해양관광지인 사천, 하동을 제외하고 지리산 동부 관광권역에는 관광객이 그냥 지나치고 있어 기대만큼의 관광파급 효과가 미흡하게 나타나고 있다. 사천지역에 관광객의 증가가 현저하고 충남·대전 지역에서 방문하는 차량의 증가가 있고 난 다음에 사천 어시장의 주차장 정비, 톨게이트 진입로 혼잡을 통한 진입로 확장, 어시장 환경 정비 등의 사후 처방적인 사업을 실천하게 되는 주먹구구식 개발의 수순에서 벗어나지 못하고 있다.

이러한 주원인은 고속도로 개통을 통한 접근성의 확보로 인해 관광수요가 늘어날 것에 대비하여 예측되는 관광 발생지 중심의 시장 수요분석에 대비하지 못하여 충분한 관광기반 시설 등을 중심으로 한 여건 마련이 미흡했기 때문인 것으로 본다. 따라서 이에 수반하는 과제는 관광발생지역에 대한 체계적인 수요 분석을 통한 관광 개발계획의 수립, 고속도로 개통을 통해 늘어나는 통행량을 감안한 교통기반 시설과 관광지간의 연계 교통망 체계를 고려한 교통계획, 분석 자료를 통한 관광 기반 구축, 상품 서비스 및 정보 제공의 체계적인 실천의 필요성이 제기된다.

## 2. 지역간 상호 협조체계를 통한 관광산업 시너지 효과 극대화

앞으로의 관광행위는 자기생활 영역에서 체험할 수 없는 더욱 이질적인 자연, 문화 환경을 방문하고자 하는 여가 관광 수요로 분화되어 갈 것으로 전망된다. 고속도로 개통을 통한 경상남도의 관광개발과 발전전략을 보면 공급자 측면에서 일방적이고 다양한 공급을 창출하는데 있다. 그러한 점에서 대전·충남지역이 가지고 있는 관광자원의 매력요인도 경남도민들에게는 유인력을 지닌 관광자원으로 보이며, 얼마든지 여가수요를 창출할 수 있을 것으로 본다.

<표 8> 충남·대전과 경상남도의 관광권별 개발 방향

지역	개발방향	개발전략
대전	중부관광 거점도시 첨단과학 특화관광도시	엑스포공원을 중심으로 한 관광시설 지구개발 첨단과학체험관광자원개발 도시 관광활성화를 위한 관광 특구의 정비 중부권 거점 관광 도시로서의 연계 교통체계 구축
충남	백제 역사 문화 관광지 서해안 해양관광중심지역	백제문화권의 관광자원 개발 지속추진 국제적 수준의 해양관광단지 조성 서해안 청정지역의 환경친화적 개발 해양과 온천 연계 국민관광 휴양지
경남	한려수도 해양휴양관광지 가야역사문화 관광지	한려수도 해양자원을 활용한 국제적 휴양관광지 조성 가야 역사 문화자원을 활용한 관광개발 추진 내륙습지, 공룡화석지 등을 활용한 생태관광개발 추진 지리산을 중심으로한 휴양관광지 조성

자료 : 문화관광부(2001), 2차 관광개발 계획안자료 정리

문화관광부와 관광연구원의 2차 관광개발 계획안에서도 나타나듯이 대전 지역의 첨단과학 특화 관광도시, 충남지역의 백제역사문화 관광지, 경남지역의 가야 역사문화관광지는 나름대로 지역별 특성이 잘 드러나는 관광자원매력들이다. 그러나 한려해상 해양관광지나 서해안 해양관광지를 국제수준의

해양관광지로 개발하는데 있어서는 지방자치 단체간의 사전 조율을 통한 중복 투자의 방지와 차별화된 관광개발을 위한 협조가 강조되는 부분이 존재한다고 할 수 있다.

이러한 양 지역간의 상호 교류를 통한 관광산업 효과를 높이기 위해서는 고비용 저효율 사례가 나타나는 사업들과 관련하여 상호 조율을 통해 지역별로 특화된 관광지를 구축함으로써 관광 산업의 발전에 상호 상승 작용을 높일 수 있도록 해야 한다. 이러한 과제를 실천하기 위한 전략으로서 양 지역간의 공동 연구조사, 관광지 평가에 대한 상호 협력기관의 상설 등의 여건이 마련되는 것이 효율적일 것으로 보인다.

### **3. 진정한 관광 정보 서비스 및 안내체계 구축과 활성화**

앞으로의 관광 형태는 단체관광에서 개별관광으로, 구경위주의 관광에서 진지한 체험에 몰입하는 관광으로, 그리고 개성 있고 다양한 욕구 표출로서의 관광으로 바뀌는 시대이다. 이러한 관광은 그 동안 획일적인 오거나이저에 의한 패키지 상품이 아니라 자기 스스로 관광 계획을 하고, 관광을 실천하는 관광의 형태가 늘어 날것으로 보인다. 다시 말하자면 관광객들이 응시하는 시각적인 이미지를 쫓아 여행을 계획하고자 하는 욕구가 점증할 것으로 기대된다.

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 지리 정보 시스템을 구축하여 많은 관광지의 정보를 유용하게 제공하고 있는 자치단체가 많으나 문자화된 콘텐츠에 있어서 나열적이고, 자기 편의적인 내용에서 벗어나지 못하고 있는 면에 있어서의 한계, 관광지간의 연계된 정보 인식 체계의 부족, 동영상의 형태로서 관광객 편의 시설의 실질적인 서비스 내용을 제공하지 못하고 있는 문제점등의 보완이 필요하다.



또한 안내 체계와 관련되어서도 언제나 문제점으로 인식되고 있듯이 관광 지도 지도제작, 관광객용 안내물의 부족과 관광 정보센터에 대한 인식 부족, 도로 교통안내 체계의 개선 등에 대한 양 지역간의 상호 협조 체계도 필요할 것으로 본다. 이를 위한 과제 실천을 위하여 공동 관광 안내 정보 네트워킹 구축, 관광 정보 콘텐츠 개발 활용을 위한 상호 협력체계 구축을 실천할 경우에 많은 도움이 될 것으로 본다.

#### 4. 진지한 체험 관광을 위한 작으면서도 다양한 관광의 실천

현재의 관광개발의 방향이나 실천 전략은 우선 대규모 리조트형 관광지나 테마파크 등에 집중되어 있다. 종래의 관광은 아름다운 자연 경관을 감상이나 문화유적의 걸만 훑어보는 위주였으나 이제는 점차 고도의 긴장으로부터의 이완을 요구하게 되고 이는 색다른 문화에 대한 체험과, 자연을 깊이 즐기고, 느끼는 관광의 형태가 요구되는 시대로 바뀌었다. 이에 따라 관광의 개념도 SIT(Special Interest Tour)형의 특별하고 신기하고 새로운 체험의 환경이 주어질 수 있는 요건이 갖추어진 장소로의 여행을 원하는 관광자가 관광지로 흡인되는 여건으로 바뀌었다.

이러한 새로운 신여가 수요자들은 맹목적이고 모방적이며 천편일률적인 관광조류에 따라 움직이려 하지 않고 프로슈머(Prosumer)로서 여행에 대한 계획을 스스로 세워 보람있고 가치 있는 여가활동(do-it-yourself leisure activities)을 즐기려는 경향이 확대되고, 자연히 진지한 체험관광이 지배하는 공급시장이 지배할 전망이 높다. 그러한 여가수요 환경에 대처하기 위해서는 기존의 대규모관광지 조성 계획의 형태로는 부족하다. 어쩌면 기존의 연구 분석의 자료가 내 놓고 있는 지리산 동부 지역 보다 비교적 관광객들이 많이 찾는 무주지역과의 비교우위에 대해 우리는 다양하고 개성 있는 농촌이나 자연 지역의 생활을 꾸밈없이 제공할 수 있는 관광을 대안으로 발견하지 못하고 있기 때문에 나타나는 결과라는 인식이 필요하다고 본다.

특히 대전 간 고속도로가 지나가는 지역은 자연 친화적이고 농촌 전원지역으로서의 관광자원 입지를 가지고 있는 지역으로 다양한 농촌 체험 프로그램을 통해 생활 속에서 진지한 삶을 느낄 수 있는 소규모 가족형 관광지로서의 개발의 방향으로의 전환적인 태도가 필요할 것으로 본다.

## 5. 실질적인 관광교류를 통한 관광 활성화

관광교류는 일방적인 방문 형태에 의하여 신장하는 것이 아니고 쌍방간의 방문을 통한 관광발생지로부터의 관광 욕구가 관광 유인력을 가진 관광대상으로의 이동 행위를 확장하고 작용한다. 이러한 측면에서 대전 진주 간 고속도로의 개통을 통한 접근성의 확보는 관광객의 증대 뿐 만 아니라 경제, 문화, 교육 등 다방면의 측면에서 양 지역의 발전에 기여할 것으로 보인다. 그 동안 지리적인 장애가 견히고 교류의 물고는 트인 셈이나 관광과 관련된 교류의 형태를 보면 축제 참관단의 파견, 특산물 전시 판매전 형식의 소규모이면서도 단편적이 행사의 형태로 이루어져 왔다고 볼 수 있다. 그러한 측면에서 특산물전의 공동 개최, 양 지역의 축제에 대한 참여의 확대를 통한 문화 예술의 교류, 실천적인 과제를 통한 관광, 경제 분야의 공동학술 교류활동, 스포츠 교류 활동의 정례화 등은 방문 활동의 폭을 높임으로서 양지역간의 관광의 발전에도 도움을 줄 것으로 본다. 특히 모든 관광의 부문에서 타 지역의 문화를 통해 진지한 체험의 장을 마련하는 축제는 관광활성화를 촉진시키는데 있어서 크게 기여할 것으로 보인다. 이러한 과제를 실천하기 위하여 양 지역간의 문화 예술 단체나 학교 등의 교류를 통한 문화 예술 공연의 확대, 자치 단체간의 특산물의 정례적인 상설 시장개설, 양 지역의 축제 프로그램에 참여할 수 있는 기회의 개방 등은 직접적인 방문을 통한 관광행위로의 파급 효과가 클 것으로 본다.

## V. 결 론

대전 고속도로가 개통되고 난 다음의 자치단체들의 기대, 특히 서부 경남 지역의 관광 활성화에 대한 기대가 컸기 때문에, 그에 따른 실망도 따랐다. 관광 체계에서 가장 중요하다고 생각되는 접근성이 확보되었으니 많은 관광객들이 찾을 것으로 기대하는 것은 무리는 아니었다. 고속도로 개통을 통해 경남지역에서 실천되고 있는 관광사업이나, 개발 실천 전략들은 관광발생지의 잠재 수요의 방향을 예측하지 못하고, 나아가서 관광이 가지는 쌍방간의 교류를 통한 시너지 효과를 창출하는데 여전히 미흡하다.

그러나 대전·충남 지역이나 서부 경남 지역은 서로 가지지 못한 관광 잠재력을 가지고 있으면서도 유인력을 발휘 못하고 있을 따름이다. 물론 이 발표에서는 대전 지역에 대한 분석 자료의 미흡, 실천적인 측면의 전략 수립이 안된 점을 한계로 지적한다. 여기에서 밝힐 수 있는 것은 대전·충남권 지역에서 대전 고속도로를 따라 남해안을 찾아 사천을 찾는 관광객을 방문하는 관광객이 늘어나고 있다는 점에서 지리산이라는 험준한 산악이 남해로의 출구를 마련하는데 큰 장애가 되었다는 것이다.

앞으로는 남해안 끝자락으로의 출구를 향한 관광만이 아니라 고속도로 영향권 내의 여러 지역에도 그 동안 몰라서 지나쳤던 골골 마다 손쉽게 좋은 여가와 관광을 향유할 관광발전의 틀을 잡는 일들이 남아 있다. 이러한 점에서 양 지역에 공히 실천되어야 할 선행 과제로 관광 발생지의 체계적인 수요분석을 통한 관광 공급 체계 확립, 지역간 상호 협조체계를 통한 관광산업 시너지 효과 극대화, 진정한 관광 정보 서비스 및 안내체계 구축과 활성화, 진지한 체험 관광을 위한 작으면서도 다양한 관광의 실천, 실질적인 관광교류를 통한 관광 활성화를 제안하였다. 이 글에서는 대전·충남권과 서부 경남권 간에는 서로 차별성 있는 잠재적 매력이 있다는 가정 하에서 양 지역간에 관광 시너지 효과를 높일 수 있는 과제를 도출하는데 그쳤다.

## <참고문헌>

관광연구원(2001), 지역별 관광 계획 수립 방안 자료

관광연구원(2001), 2차 관광개발 계획 정책 토론회 자료

경남발전연구원(2001), 대전·통영간 고속도로 개통에 따른 주변지역의 파급 효과분석 자료

경상남도 기획관실(2002), 대진고속도로 개통에 따른 도 발전 계획 추진 상황보고 자료

진주시(2001), 진주 대전 간 고속도로 개통관련 지역발전 촉진세미나 자료

## 토론요지

## 대진고속도로 개통에 따른 관광산업의 전망과 과제

우송정보대학 관광경영과 교수

장인식(insik@dreamwiz.com)

---

최근 건설교통부 산하의 국책연구원에서 「지역개발측면에서 본 문화·관광사업 실태와 대책」이라는 주제의 연구발표회에 초청 받아 참석한 일이 있다. 여기에서는 우리나라의 관광지 개발실태와 개선방향들을 관련전문가들과 중앙부처 관계자들이 다같이 심도 있게 논의한 자리이었다. 문제의 핵심은 관광진흥법에 의한 197개의 지정관광지(현재는 211개)가 안고 있는 중복과다개발, 연계투자미흡, 예산의 비효율적 운용 등 매우 현실적인 것들이었다.

현재 국내의 지방자치단체들은 지역개발의 전략수단으로써 관광지를 비롯한 관광단지, 자연공원, 도시공원, 유원지, 관광농원, 온천지구, 청소년수련시설, 골프장, 스키장, 자연휴양림, 기타 축제성 이벤트 등에 지대한 관심과 동시에 지나칠 정도의 경쟁개발을 추진하고 있으며 특히 이 같은 현상은 선거 때가 되면 한층 더 기대심리를 자극하고 있기도 하다. 그렇다면 진정한 관광개발이 지역개발의 만병통치약으로 자리 매김하고 있는 것일까?

그 대답은 매우 회의적이다. 물론 관광개발은 지역경제의 활성화를 비롯하여 사회문화적 개선 및 생활환경의 질 향상이라는 긍정적인 효과를 지니고 있다. 하지만 이를 실천해 나가는 과정에 있어 너무 경제적 효과만을 의식한 채, 막연한 기대와 의지만으로 다른 지역에서도 성공했으니 우리도 쉽게 따라갈 수 있다는 단순한 목표와 한정된 경험으로만 생각하고 특히, 지나친 공공주도형으로만 접근하게 된다면 이는 실로 우려할만한 문제가 된다.

실제적으로 앞서 언급된 국내의 관광지 개발은 지정 후 조성계획 승인까지 약 3년, 평균 5년 후에야 착수가 시작되었고 개발기간은 15년 이상으로 지정부터 완료까지 거의 20년 이상이 소요되고 있었으며 투자계획에 있어서도 비현실적인 측면을 여실히 드러내 보이고 있었다. 예를 들면 197개 관

광지 개발에 총 25조 3천억이 필요한데 반하여 현재까지 계획대비 11.5%선인 2조 9천억이 그것도 66%를 국비와 지방비에만 의존하고 있어 당초 91%선으로 계획해 놓은 민자유치를 무색하게 만들고 있다.

이러한 맥락에서 향후 시행될 주5일 근무제에 힘입어 단지 고속도로 하나 개통되었다고 해당 지역의 관광산업이 급속한 성장을 가져오리라는 판단은 매우 위험한 기대이자 모험이라 판단한다. 특히 ‘만들어 놓으면 몰려온다’라는 식의 공급자 중심형 접근이라면, 비록 이론적이긴 하지만 ① 기반부문 ② 기본부문 ③ 표층부문으로 형성되어 있는 관광목적지로서의 기본구조를 무시하는 또 하나의 시행착오를 낳게 할 것이다.

그렇다면 해결책은 무엇일까? 우선 다음과 같은 기본적 것에 충실해야 할 것이다. 첫째, 변화욕구 충족이라는 방문객의 희망조건을 보장해 주어야 한다. 철저히 수요자의 입장에서 타 지역과 차별화된 관광상품을 충분히 제공해 줄 수 있어야 하겠다. 이는 하드웨어든 소프트웨어든간에 그들이 추구하고자 하는 경험의 질(質)은 반드시 보장되어야 함을 뜻하는데 시간을 비롯한 금전, 공간, 정보 등 관광객들의 향유능력(travel ability)의 입장에서 다시금 면밀히 검토해 보아야 한다는 것이다.

둘째로는 지역주민이 배제되지 않는 자생적 개발이 가능해야 한다는 점이다. 따라서 지역관광개발의 목표는 지역의 독특한 고유성 유지에 맞추고 지역주민에 의한, 지역주민을 위한, 지역주민의 개발방식으로 전환되어야 할 것이다. 게다가 보다 전문적이고 현실적인 차원에서 관광도 기술(技術)이자 산업(産業)이라는 인식 아래 이들 스스로가 앞장 설 수 있도록 지자체가 적극 도와주어야 하겠다.

끝으로 관광에 의해 관광이 파괴되지 않도록 자연환경과 지역생활환경을 철저히 지켜나갈 수 있어야 한다. 특히 경제적 이익에만 집착하여 근시안적으로 접근하다 보면은 관광개발이 초래하는 부정적인 효과를 슬기롭게 극복하지 못하는 경우가 빈번히 발생한다. 즉, 환경이라는 관광의 영원한 재산을 관광으로 인해 스스로 잃어버리는 모순을 낳게 된다는 것이다. 따라서

자원시설관리, 이용자관리, 서비스관리 등과 같은 측면에서 관광에 의한 공해가 유발되지 않도록 사전에 세심한 관심을 가져야 하겠다.

대진고속도로의 개통과 주5일 근무제의 도입 가능성은 관광·여가에 따른 시간적인 향유조건 개선은 가져올 수는 있어도 앞서 언급된 기본적인 조건들이 미비하게 된다면 이는 최근 개통된 서해안 고속도로나 중앙고속도로 주변지역들이 갖게 되는 막연한 기대심리와 크게 다를 바 없을 것 같으며 과거의 공공주도형 개발이나 현실성 낮은 민간자본 유치계획에 따라 그저 좋은 계획으로만 그칠 가능성이 없지 않다. 결국 접근성 개선에 따른 시간단축은 관광·여가 향유에 있어 청신호는 될 수 있으나 핵심적인 필수조건이 아님을 강조하고 싶다.

결론적으로 본인은 금번의 정책세미나에서 거론되고 있는 대진고속도로 개통관련, 18개 관광사업은 그 내용적인 타당성 여부를 떠나 관광개발의 기본구조에 입각한 실천의지가 가장 중요하다고 생각하며 이를 계기로 관광을 지역발전의 수단으로 삼고자 할 경우에 있어서는 보다 전문가적인 인식 아래 내부로부터 성장하는 자생적 접근(endogenous approach)이 가장 바람직하다고 판단한다. 해당지역의 관광발전이 단지 고속도로의 개통과 일부지역에 집중된 특징적인 매력물만으로써 또한 정책당국의 계획만으로써 내실화 되기는 어렵다는 것이다.

오늘날의 세계는 경쟁과 공생이라는 서로 상반된 논리에 입각하여 빠르게 변화하고 있다. 이는 한정된 자원관리를 통한 독창적인 차별화 생존전략 및 분업과 협력을 통한 범세계적인 공영화 상생전략이 서로 균형을 이루며 조화롭게 진행되어야 하는 이중적인 당위성을 일컫는 의미이다. 따라서 이제는 관광을 낭만의 영역에서만 생각하지 않고 독창적이며 자존심 있는 진정한 지식산업(idea industry)으로 받아들여 수준 높은 방문객들이 많이 찾아오는 차별화된 아이디어로써 진정, 지역주민이 살고 싶은 곳으로 만들어 주는 작업이 가장 바람직한 관광개발이 아닌가 싶다.



[참고자료]

<표 1> 해당지역의 발전수준

구 분	1985년	1990년	1995년					
			총 합	경제 부문	사회 문화	환경 부문	관광 부문	
대상 시군	192 개	186 개	161 개					
충 남	금 산	166	103	97	104	99	74	128
전 북	무 주	183	158	152	127	148	3	48
	장 수	184	177	161	159	156	8	159
경 남	함 양	159	159	142	137	104	4	84
	산 청	173	150	158	146	158	13	48
	진 주	20	34	21	23	27	148	28
	고 성	117	143	85	73	96	57	61
	사 천	112	130	67	78	65	104	57
	통 영	136	151	61	75	74	128	15

주) 제시된 수치는 해당순위를 의미  
 자료: 국토개발연구원, 제2차 국토종합개발계획 추진실적평가자료, 1989.  
 국토개발연구원, 특정지역지정 기준설정 및 낙후지역 개발정책연구, 1991.  
 장인식, 지역관광개발의 유형화 모형설정, 1998.

<표 2> 지역의 낙후유형

구 분	I 형	II 형	III 형	IV 형	V 형	VI 형	VII 형
경 제 부 문	◎			◎		◎	◎
사 회 문 화 부 문		◎		◎	◎		◎
자 연 환 경 부 문			◎		◎	◎	◎

주) I형(경제낙후), II형(사회문화낙후), III형(자연환경낙후), IV형(경제+사회문화낙후)  
 V형(사회문화+자연환경낙후), VI형(경제+자연환경낙후), VII형(복합낙후)

<표3> 낙후유형과 관광개발여건 (시안)

유 형	유 리 지 역	중 간 지 역	불 리 지 역
III 형 (환경낙후)	진 주 (1개 지역)		
IV형 (경제+사회문화낙후)	무주, 산청, 고성 (3개 지역)	함양, 사천 (2개 지역)	금산, 장수 (2개 지역)
VII형 (복합낙후)	통 영 (1개 지역)		

## 대전 고속도로 개통에 따른 관광산업의 전망과 과제

경남발전연구원 연구위원

김 한 도

대전 통영간 고속도로의 개통은 대전·충부권지역과 경남 서북부지역·남해안 지역을 연결하는 중심 축으로 자리 매김 함으로써, 지역 간의 인적·물적 자원의 교류를 확대시키는 계기를 마련하고있다. 이들 지역 간의 교류는 순기능과 역기능이 동시에 발생함으로써, 화합과 반목에 대한 조절이 절대적으로 필요할 것이다.

현재 대전 통영간 고속도로가 건설되고 있는 시점이지만, 통영까지 연계되고 향후 거가대교가 건설되어 부산과의 도로가 이어질 경우 현재 고속도로 주변의 연결사항은 또 다른 변화가 나타날 것이다. 대전 및 충부지역과 경남과의 고속도로의 연계는 이동거리의 단축으로 물적·인적자원의 교류 증대는 관광자원 개발촉진 뿐 아니라 직·간접적으로 파급효과가 상당할 것으로 예상되고 있다.

우선 경부고속도로 중심의 교통량이 대전 통영간 고속도로로 분산됨으로써, 대전 통영간의 고속도로 주변은 새로운 교통수요가 발생되어 교통비용, 시간절감, 편의성 향상 등으로 교통시장이 재편성될 것이다.

이 같은 교통시장의 새로운 구조변화는 첫째, 관광 측면에서 토지이용변화와 새로운 토지수요를 창출할 것이다. 특히 고속도로의 인접지역에 지리산·덕유산 국립공원과 한려해상국립공원이 연계되어 있어 자연자원을 중심으로 한 관광교류가 증대될 것이다.

둘째, 문화 관광 축 대전·충부권의 백제 문화권, 경남의 가야문화권이 연계됨으로써 문화관광에 대한 인적교류가 증대되어 지역 간의 문화 예술의 중심 공간으로 활성화될 것이다.

셋째, 관광자원을 중심으로 한 관광시장의 영역이 대전·충부지역, 전북, 경남서북부·남해안 지역으로 확대되고, 특히 경남 통영에서 제주 성산포까지 카페리호가 최근 운항됨으로써 제주도까지 관광시장의 영역이 확대되어 관광시장과 자원의 활용이 매우 높아질 것이다. 또한 통영에서 제주 성산포까지의 카페리호 취항은 대전·충부권, 경남, 부산·경주로 이어지는 U자형의 관광도로망이 Y자형 새로운 관광교통망이 형성됨으로써 제주까지 자동차를 이용할 수 있는 장점을 지니게됨은 관광교통망의 새로운 전기를 마련한 것으로 볼 수 있다.

그러나 대전고속도로의 개통이 관광발전에 많은 잠재력과 과제를 내포하고 있어 이들에 대한 정확한 진단을 통해 고속도로 주변지역의 관광발전에 많은 노력이 이어야 할 것으로 본다. 대전고속도로 개통이후 관광객의 이동현황은 해안지역인 사천과 하동지역은 관광객이 증가한 반면, 진주·함양지역은 관광객의 감소현상이 나타나고, 특히 숙박관광객이 감소하고 있어 이는 교통 접근성이 증대되어 당일 또는 1박 정도의 관광이 증대되고 있음을 보여주고 있다.

이 같은 특징에서 단기적으로 추진되어야 할 과제로는 목적 계층을 위한 관광상품개발전략으로 백제문화·가야문화를 연계하는 문화관광상품개발, 자동차를 이용한 남해안 관광과 제주까지 연계되는 3박4일, 4박5일 단위의 신선 관광상품개발을 통해 숙박관광수요를 증대시킬 필요가 있다.

대전 고속도로 주변의 I.C, 휴게소를 중심으로 관광홍보체계를 각 시·군과 공조하여 관광객의 편의제공 및 서비스향상에 보다 많은 노력이 필요하다. 중·장기적으로는 대전·충남의 첨단과학 및 백제문화관광지의 연계, 한려해상국립공원과 가야문화의 연계방안, 지리산·가야산·덕유산 등의 산악자원의 연계방안을 단계적으로 추진할 수 있는 지역간 교류방안 마련하여 관광발전의 상승효과를 이루어야할 것으로 본다.