

## 서해안고속도로 개통효과와 지역개발

- 서해안고속도로의 개통은 지역간 격차완화와 지방경제 활성화에 기여
- 2002년부터 2020년까지의 총물류비용 절감액은 약 10조 1,400억원 규모로 추정됨
  - 가시적으로 인천 - 목포간의 통행시간이 개통 전 7시간대에서 4시간대로 감축되어 산업물동량 수송시간을 약 3시간 단축시키는 효과가 있음
- 서해안고속도로가 개통됨으로써 좋아진 측면으로는 SOC시설 개선 기대(29.4%)와 원자재 및 제품 물류비용 절감(28.6%), 주변지역 개발활성화(25.4%) 부분이 가장 큰 비율로 나타남
- 지역경제 활성화 등 서해안고속도로의 파급효과를 극대화하기 위해서는, 국제교류·개방화 촉진을 위한 국제기능 지원 인프라를 강화하고, 남북축 발달을 지원하는 보조 남북축과 동서 연계축 개발을 확대하는 SOC시설 등을 우선순위에 입각해서 지속적으로 확충해야 함
- 또한 지역경제기반의 강화과정에서 난개발 대처, 경관관리, 해안모래관리, 환경오염최소화 등이 고려되는 종합적 추진방안을 민간부문, 시민단체(NGO), 지방·중앙정부의 협력체계하에 마련하여야 할 것임

## 1. 서해안고속도로 개통의 영향분석

- 서해안고속도로는 수도권 일환의 교통수요 증가에 대처효과가 있고 아산만 개발을 중심으로 한 서해안 산업지대와 경기 남부, 수도권 남부의 개발촉진 및 물류체계의 효율성 향상과 국토균형발전을 도모
  - 총연장 353km로 주요 경과지는 인천 - 안산 - 안중 - 당진 - 서천 - 군산 - 무안 - 목포이며 I.C 28개소, JCT 4개소가 설치되어 운영되고 있으며 교통량이 지속적으로 증가하는 추세
- 국토의 통합 국토골격 구성에 기여하며, 아울러 전국을 하나로 묶는 국가기간교통망 형성에도 기여
  - 특히, 명절(설날, 추석 등)의 슈퍼혼잡 완화효과가 나타남(예: 서울 - 목포간 평균 9시간이 평균 6시간으로 단축)
  - 경부고속도로의 혼잡을 크게 완화시키는 효과 구현
- 서해안고속도로 개통으로 총요소 생산성(Total Factor Productivity: TFP)이 0.12% 상
  - 지역별 총요소 생산성의 차이가 존재하는 이유는 제조업 중 첨단산업의 비중, 금융하부구조 및 물리적 하부구조(SOC)의 발달 정도임

## 2. 생산 및 소득증가, 물류비 절감효과 등

- 총생산 유발액은 9조 3221억원 규모로 추정되며, 수입유발효과는 전산업 평균의 1/3 수준인 2.4% 수준으로 분석되어 국내경기진작에 큰 효과를 나타냄
  - 특히 제조업에 54.5% 이상의 효과를 나타내고 있음
- 서해안고속도로의 대 GRDP 탄력성은 외국의 경우보다 다소 떨어지는 결과를 보이고 있으나 개통 이후에 주변지역이 종합적으로 개발되면 증가될 것으로 예견되고, 서해안고속도로로 인한 소득제고 효과분은 3조 2,585억원으로 추정됨
- 개통 이후 2002년부터 2020년까지의 총물류비용 절감액은 약 10조 1,400억원 규모로 추정됨

- 가시적으로 인천 - 목포간의 통행시간이 개통 전 7시간대에서 4시간대로 감축되어 산업물동량 수송시간을 약 3시간 단축시키는 효과가 있음
- 주로 화물, 농수축산물 수송(유통)시간이 크게 단축됨
  - 구체적으로 수송(유통)시간단축 내용을 분석해 보면 대개 과거의 수송시간보다 장거리의 경우 30% 이상, 단거리의 경우도 7% 이상 단축되고 있다고 조사 분석됨 (2002년 9월, 10월 2회 조사)
- 서해안고속도로 개통으로 인한 물류비 절감수준은 1% 미만인 36%, 2~5%가 33%, 5~10%가 23% 수준으로 조사

### 3. 산업, 교통 및 정주체계 등 영향

- 서해안고속도로의 개통으로 기업활동에서 개선된 측면은 다음의 순서로 조사됨
  - 원자재 및 제품 물류비용 절감, SOC(사회간접자본) 개선 기대, 주변지역 개발 활성화 등의 순서임
- 기업체의 사회간접자본 비용감소
  - 매출액 대비 사회간접자본 비용지출현황은 2001년에 전력비가 1.2%, 용수비와 폐수처리비가 각각 0.1%, 쓰레기 처리비가 0.03%를 차지하고 있으며, 2002년 상반기 현재 전력비가 0.4%, 용수비가 0.1%, 폐수처리비가 0.04%, 쓰레기 처리비가 0.01%를 차지하고 있는 것으로 나타나 서해안고속도로 개통 후의 SOC비용 지출이 다소 축소되고 있음
- 유통단지 및 관광단지의 민자유치 가능성 향상
  - 서해안고속도로 개통으로 민자유치 가능성이 높아진 부문에 관한 응답은 유통단지와 관광단지가 각각 32%, 31%의 비율로 비슷하게 나타났으며, 유통단지와 관광단지가 함께 높아졌다고 응답한 비율도 25%로 높게 나타남
- 국토의 개발축이 전국적으로 확대 재편성됨으로써 국토의 균형발전에 기여하면서 고속교통 및 물류패턴의 변화가 나타남

- 서해안고속도로와 접속되는 주요 간선도로의 교통량이 증가하고 있음. 예를 들어 국도 45호선, 36호선 등
- 고속도로, 국도, 지방도를 이용하는 행태가 변화되고 있으며, 고속버스 운행패턴도 변화하고 있음

## 4. 관광 및 지가, 기타

- 서해안고속도로 개통은 해양관광자원 및 문화유적지를 활용한 관광산업의 발전에 기여하는 것으로 분석됨
- 서해안 인접 관광지 방문객이 증가하고 있으며, 내륙지역 자원중심형 관광지의 방문객이 감소
  - 수도권지역 방문객이 증가함(대천 해수욕장, 삽교호, 변산해수욕장의 경우, 수도권 지역으로부터의 방문객이 각각 40.6%, 39.1% 43.8%로 주를 이루고 있음)
- 시설 및 프로그램 개발로 관광지의 유인력이 증대되고 있음
  - 임자도는 새로운 관광시설물 투자를 유치했고, 충남 태안군 안면도관광지의 경우 (꽃지해수욕장) 2002년 방문객이 약 500만명으로 2001년 대비 93% 증가하였는데 세계꽃박람회 방문객 (167만명)을 유치한 데 기인함. 보령 석탄박물관, 당진군 삽교호 함상공원은 독특한 매력물로 인기
- IC 주변지역을 중심으로 입지 수요가 증가되어 개발이 활성화될 가능성이 매우 높으나 난개발의 가능성도 높음

## 5. 국내외 사례

- 사회적 비용의 감소(편익의 증대), 고용증대 등 긍정적 효과 입증
  - 미국 : 고속도로에 54억달러 투자시 22만 5천명 고용창출(1996년 기준)
  - 영국 : 런던 외곽 순환고속도로의 총 편익 1km당 27만 파운드로 추정

- 일본 : I.C 50km 이내에 공장입지 약 87% 증가(1982~1988)
- 프랑스 : 전후 비교연구방법으로 교통투자효과 추정
  - 수송비 절감 15~20%, 운행시간 40~50%, 업무통행 71% 증가
- 한국 : 중부고속도로 개통 후(1987~2000), 충주시 사업체수 2.5배, 생산액 49.5배, 종사자수 2.1배 증가
  - 한국 국가 전체 도로 확포장 효과는 매년 GNP의 1% 수준으로 추정

## 6. 전망 및 정책과제

- 서해안고속도로 주변기업의 제조 및 생산활동에 있어서 애로사항은 기능인력 확보난(26.6%), 각종 법규규제(23.4%), 자금부족(15.6%) 순
- 당진·서산권(당진군, 서산시, 태안군), 보령권(보령시, 홍성군, 서천군), 군산권(군산시, 김제시), 부안·고창권(부안군, 고창군), 영광·함평권(영광군, 함평군), 목포권(목포시, 무안군, 신안군) 등의 생활권 형성 전망
  - 지방분권화가 진행될수록 재정자립도가 취약해질 가능성이 높으며 국가와 지방 전체적인 거버넌스 차원에서 국세와 지방세의 교환 등 다각적인 노력이 필요
- 중소 생활권별 기능을 부여하고 특화하여야 하며 시너지효과를 극대화하기 위하여 자생적 지역네트워크를 구축하여야 함
  - 협력네트워크 형성 유도하고 지역 특성에 부합하는 산업을 1차적 전략산업으로 육성하며 농수축산업의 고부가가치화를 위한 생산지원 기반을 확충해야 함
  - 네트워크 구축을 통해 메카트로닉스, 정밀화학, 신소재 및 생물산업 등을 신산업지대축 발전과 부합하도록 체계적으로 구축
- 다양한 SOC를 투자우선순위에 입각하여 투자토록 하고, 국제교류·개방화 촉진을 위한 국제기능 지원 인프라를 강화토록 하며, 남북축 발달을 지원하기 위한 보조 남북축과 동서 연계축 개발을 확대해야 함

- 도로, 철도, 항만, 공항은 모드 통합차원에서 연계하여 고도화해가야 하고, 물류권역 설정에 따른 시스템 구축을 선도해 가며, 관광활성화를 위한 민간투자유인책을 강구하고, 태안, 서산, 군산, 고창, 함평, 목포, 신안 등의 권역별 중점 핵심 관광지를 육성하며 해양레저거점, 사계절형 체험관광 거점 등으로 유형화하여 연계개발
- 지역경제기반을 강화하면서 난개발 대처, 경관관리, 해안모래관리, 환경오염최소화 등을 고려하여야 하며 민간부문, 시민단체(NGO), 지방·중앙정부의 협력체계하에 종합추진 구상
  - 서해안고속도로가 2001년 말에 개통됨으로써 지역경제, 산업, 정주체계, 관광 등 다양한 분야에서 직접 또는 간접적으로 영향을 미치고 있으며, 영향분석과 중장기 계획이 상호 연계되면서 환류(feedback)시스템이 구축되도록 유도
- 또한 서해안고속도로 개통으로 부분적인 통과지역화 지역, 인구유출 가능성 지역, 지역경제 침체지역에 대한 별도 대책수립 필요
- 서해안고속도로 주변지역은 생활권 자체가 자족성이 매우 취약하여 공공시설 공급계획 등 별도의 조치가 필요
  - 인구 3만 미만의 읍급 도시들은 더욱 소읍화할 가능성이 높고 중심성, 특화가능성이 상실될 전망
- 서해안고속도로 개통의 효과와 지역의 잠재력을 극대화시키기 위해서 투자예산의 효율적 운영 측면과 형평성 차원의 합리적인 안배가 필요

국토연구원 양지청 연구위원 (jcyang@krihs.re.kr, 031 - 380 - 0146)