

 하나 되어 전북을 바꿉시다

이슈브리핑
ISSUE BRIEFING

국가기간교통망 수정계획(안) 검토의견

2007 전북발전연구원 이슈브리핑

2007. 5.



전북발전연구원
JEONBUK DEVELOPMENT INSTITUTE

연구진

이 창 현 • 전북발전연구원 연구위원

이 정책자문의 내용은 연구진의 견해로서
전라북도의 정책과는 다를 수도 있습니다.

- 국가기간교통망계획 수정계획(2007~2019년)은 원 계획(국가기간 교통망계획 2000~2019년)을 대체하고 향후 수립될 도로·철도·항공·항만·물류 등 관련 교통 및 물류계획이 수정계획과 조화되도록 하는 지위와 성격을 지님
 - ▶ 전반기 사업(2007~2009년) / 후반기 사업(2010~2019년) / 장기검토 사업(2020년이후)
 - ▶ 교통체계효율화법 제3조에 의거하여 수립되는 육상, 해상, 항공 등 종합교통정책과 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통시설 투자에 관한 최상위 장기종합교통계획
 - ▶ 분산투자 등 사업시행시기의 불합리성, 부문내·부문간 중복투자의 문제발생 등 교통체계에 대한 종합적인 고려가 미약하다는 지속가능위원회, 국무조정실, 감사원의 지적제기에 따라 수립
- 본 검토의견은 국가기간교통망 수정계획(안)에 대한 공청회(2007.5.25)에서 자유토론을 통해 개선된 의견을 명확히 문서화하고 행사계획상 짧은 자유토론시간으로 인해 전체적으로 미 전달된 추가 의견을 작성하여 공식채널을 통해 연구기관(한국교통연구원·국토연구원·한국해양수산개발원)에 전달하여 반영·수정되도록 함과 동시에 건설교통부 및 관계부처 협의와 조정과정에서 사업이 누락되지 않도록 하는 **전라북도 검토의견(초안) 성격을 가짐**
 - ▶ 향후 관계부처 협의과정에서 누락될 가능성을 사전에 차단할 수 있는 논리의 개발 및 개발된 논리의 공식적인 채널을 통한 전달 (전북발전연구원 → 전라북도 → 한국교통연구원 등 연구기관 → 건설교통부)

수정계획(안) - 전라북도 관련 주요사업 -

- 대상시설 : 도로, 철도, 항공, 항만, 물류 등
 - ▶ 도로 - 고속도로, 일반도로, 국도대체우회도로, 국가지원 지방도
 - ▶ 철도 - 고속철도, 일반철도, 광역철도(도시철도 제외)
 - ▶ 항공 - 공항개발 중장기계획 대상시설
 - ▶ 항만 - 무역항 등 항만기본계획 대상시설
 - ▶ 물류 - 복합화물터미널 등

- 도로사업중 현재 추진중에 있는 사업의 경우 전반기(2007~2009년)사업에 포함되어 차질없는 완공이 예상된다. 다만, 지역간 통합성 및 국가경쟁력 제고, 반일생활권 실현 및 배후수송망 확충, 지역자원 성장의 시의적절한 지원 등의 필요성에 따라 조기착공 등 **사업시기 조정이 필요한 사업**이 존재
 - ▶ 전반기 고속국도사업
 - ① 익산~장수간 고속국도건설사업(61km, 4차로, 11,986억원)
 - ② 고창~장성간 고속국도건설사업(17.2km, 4차로, 3,169억원)
 - ③ 전주~광양간 고속국도건설사업(118km, 4차로, 28,231억원)
 - ④ 논산~전주간 고속국도건설사업(24.7km, 6~8차로, 2,143억원)
 - ▶ 후반기 고속국도사업
 - ⑤ 군산~익산간 고속국도건설사업(33.3km, 4차로, 6,662억원)
 - ⑥ 논산~전주간 고속국도건설사업(27.4km, 4차로, 8,522억원)
 - ⑦ 무주~대구간 고속국도건설사업(86.1km, 4차로, 35,386억원)
 - ⑧ 새만금~무주간 고속국도건설사업(95.0km, 4차로, 23,655억원)

※ 국가기간교통망 수정계획 종합구상도(안) 장기검토사업으로 분류

- 철도사업중 현재 추진중에 있는 사업의 경우 전반기(2007~2009년)사업에 포함되어 차질없는 완공이 예상됨. 다만, 수송능력증대, 물류체계 개선, 철도 서비스 개선 및 지역자원 성장의 시의적절한 지원 등의 필요성에 따라 조기 착공 등 **사업시기 조정이 필요한 사업**과 **신규사업으로 반영이 필요한 사업** 등이 존재

- ▶ 전반기 지역간 철도사업

- ① 오송~목포(호남고속철도) 고속복선전철사업(230.9km, 105,417억원)
- ② 대야~익산(군산선)~여수 복선전철화사업(196.6km, 21,480억원)
- ③ 온양온천~군산(장항선) 복선전철화사업(127km, 25,954억원)

- ▶ 후반기 지역간 철도사업

- ④ 김천~전주(김전선) 단선전철사업(97.4km, 17,062억원)

- 공항, 항만, 물류부문 사업의 경우, **공항**은 전국적으로 양적 확충은 크게 필요하지 않고 국제적 경쟁력 제고를 위해 질적 확충이 필요한 것으로 분석 (기존 시설 첨단화, U-Airport, 운영시스템 개선 등). 전북권과 관련하여 수정 계획(안)에 별도의 특이 내용표현이 전혀 없음

- ▶ 공항

- ① 국가기간교통망 수정계획 종합구상도 도면에 기존공항(군산공항)으로 표현
- ② 국가기간교통망 수정계획 종합구상도 도면에 신규공항(김제공항)으로 표현

- G-7수준의 항공교통실현(67쪽)

- ▶ 경비행장 개발로 국내항공망의 다원화 추진
 - : 항공교통 취약지역에 경비행장 개발 검토
- ▶ 안전운항과 국제기준에 부합하는 지방공항 건설 및 활성화
 - : 김제공항 - 향후 항공여건 변화 및 공공기관 지방이전 등과 연계하여 재검토
 - : 군산공항 - 김제공항 개항시까지 공항 기본기능 유지에 주력

〈표〉 활주로 시설 애로 발생시기

구분	현 시설 수용능력(회)		운항회수(회)		운항회수(회)		애로발생 시기
	2010년	2015년	2010년	2015년	2010년	2015년	
군산공항	140,000	140,000	2,249	2,623	137,751	137,377	-
김제공항	43,000	43,000	4,684	5,463	38,316	37,537	-

※ 군산공항 및 김제공항 시설 애로발생 계획기간내 해당사항 없음

- **항만**은 각 연도별 물동량 전망값을 감안한 애로발생 시기에 대한 분석결과, 군산·장항항은 2015년에 애로가 발생하는 것으로 분석
 - ③ 군산·장항항은 국가기간교통망 수정계획 종합구상도 도면에 기존 항만으로만 표현
 - ④ 새만금신항은 국가기간교통망 수정계획 종합구상도 도면에 '계획항만(신설)'로만 표현(수정계획 보고서 본문에 언급내용 없음)

〈표〉 애로발생시기

단위 : 천RT/년

구분	2005		2011	2015	2020	애로발생 시기
	총물동량	시설소요	총물동량	총물동량	총물동량	
군산·장항항	18,492	16,540	26,464	37,491	43,363	2015년

- **물류유통단지**는 물류거점시설체계 구축을 위해 5대 권역 내륙화물기지 확충, 지역별 물류거점 개발을, 지역별 물류거점개발(유통단지·집배송센터·화물터미널 개발)은 1~2차 유통단지 개발사업의 지속적 추진으로 367만평 유통단지 규모 확보
 - ▶ 물류유통단지에 대해서는 수정계획 본문 및 국가기간교통망 수정계획 종합구상도 도면에 표현 전무

건의사항

● 도로계획1(사업추진 시기조정 요구사업)

▶ 군산~익산 고속국도건설사업 : 후반기사업 → 전반기사업

- ✓ 본 노선은 동서7축에 해당되는 익산-장수간 고속국도연장 노선으로 2007년말 익산-장수간 고속국도 공사가 완료되는데 반해 같은 축상에 놓인 미개통구간인 군산-익산 고속국도건설사업이 수정계획(안)과 같이 후반기사업으로 더디게 착공될 경우 막대한 예산을 소요한 기존 노선의 효율화를 저해하여 궁극적으로 기 투자된 국가재정의 비효율적 집행을 불러일으킬 소지가 있음
- ✓ 현재 금년말 완료예정인 익산-장수간 고속국도의 기종점에 해당되는 익산I.C(호남고속국도 JCT) 위치가 익산시 서부지역 말단부에 위치하여 전북 서부권 주이용객인 군산 및 김제시민은 물론이거니와 익산시민 마저도 이용 접근성이 불량하여 전북권 상당수 이용인구를 유인하는데 한계와 이로 인한 도로의 경제성 확보를 담보할 수 없음
- ✓ 무엇보다도 국토의 서해안권과 영남권의 지역통합성을 제고하고 물동량과 여객의 원활한 수송 및 이동이 가능토록 하기 위해서는 군산의 국가산단과 군산장항항으로의 연계 용이성을 보장하는 군산-익산구간을 조기에 연결하여 명실상부한 국토 서해안권(전북권)과 영남권의 연계교통망 기능을 담당토록 해야 함
- ✓ 전반기 사업화를 위해 2008년도 예비타당성 반영 등 요구

▶ 새만금~무주간 고속국도건설사업 : 후반기사업(장기검토사업) → 후반기사업으로 추진

- ✓ 국가계획(권역별 항만 배후 수송망 구축계획 호남권(60쪽)에 기 반영된 사업성격 보유

■ 권역별 항만 배후수송망 구축계획(호남권)

- ▶ 군장항, 새만금항, 목포항, 광양항 등 항만 물동량을 호남지역 및 인접지역으로 수송하기 위해 군산~전주(국도21호선), 새만금~전주 고속도로 등 배후수송망을 확충

- ✓ 새만금-무주간 고속국도건설사업은 수정계획(안) 본문과 국가기간 교통망 수정계획 종합구상도상으로는 장기검토사업으로, 고속국도 사업 분석결과에서는 후반기사업으로 포함하고 있어 다음의 사업 시기 조정 필요성에 따라 후반기사업으로 사업시기를 조정하고 이를 통해 수정계획 내용의 일관성을 확보

■ 수정계획(안, 75쪽)내용과 건의사항 반영·수정

- ▶ 대량 교통수요 유발 예상지역 및 국토균형발전을 위한 신설노선 추가반영여부를 장기검토과제(→후반기 및 장기검토과제)로 추진
: 장래 수요여건, 타당성, 재정여건을 종합적으로 감안하여 중기교통 시설투자계획 등 반영검토
 - ※ 행복도시~원주고속도로(131km)
 - ※ 동계올림픽 제천~평창고속도로(70km)
 - ※ 새만금~무주고속도로(95km) → 후반기사업
 - 1단계 : 서해안고속도로~호남고속도로 연결구간
 - 2단계 : 새만금~서해안고속도로, 호남고속도로~무주 연결구간

- ✓ 본 노선은 수정계획 수립 기본전략상 행복도시, 혁신도시, 기업도시 등 국토공간구조의 다변화에 원활히 대처하기 위한 '자립형 지역발전을 지원하는 간선교통체계'구축에 가장 적절한 구간에 해당됨(행복도시와 전북혁신도시 연계고속망, 무주관광레저형

기업도시 접근성 강화 등)

: 행복도시~전북혁신도시~무주 관광레저형기업도시를 연결하는
전국 최고의 자립형 지역발전을 지원하는 간선교통망에 해당

: 무주의 산악형 관광자원과 국토 서해안권의 해양관광자원을
연계하여 해양과 산악형의 연계프로그램 개발로 경쟁력이 높
은 관광자원화 가능

: 행복도시 및 혁신도시 방문객의 무주 관광레저형기업도시로의
유인 기능수행

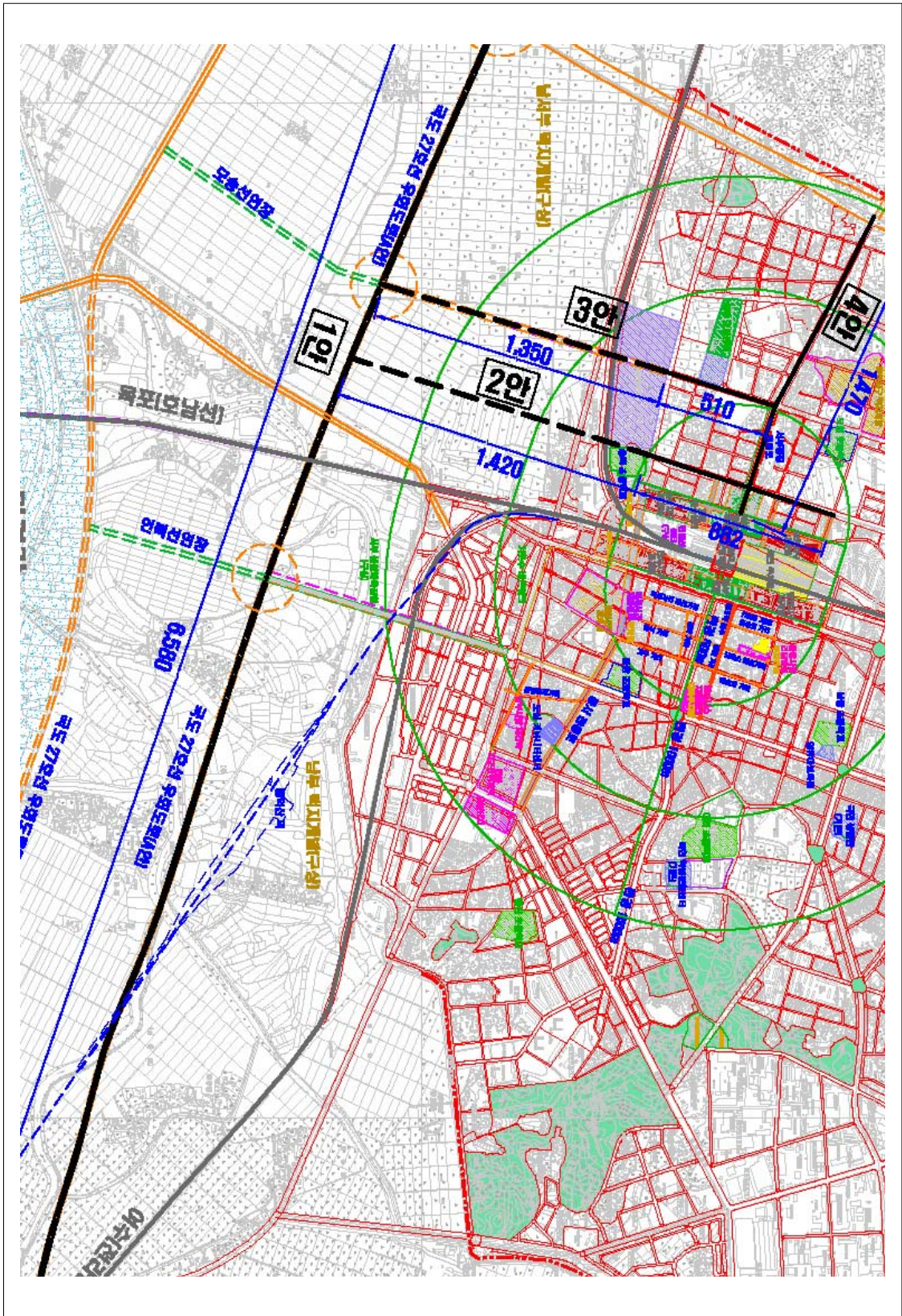
- ✓ 아울러 노선은 수정계획 수립 기본전략상 '대규모개발사업을 감안
한 내트워크형 간선도로망 구축'과도 가장 적절히 부합되는 노선
에 해당됨. 즉, 본 노선은 서해안고속도로, 호남고속도로, 전반기
사업으로 착공된 남북2축 지선인 전주-광양간, 동서7축인 군산-
함양간, 대전-통영간 고속국도 등 5개 고속국도 노선과 연계
되어 새만금 등의 대규모개발 효과를 전국토에 뿌려주는 샤프
효과발휘를 5개 고속도로 기간간선망 연계로 가능케 함
- ✓ 국토 서해안축과 내륙중심축의 기간교통망인 서해안고속도로와
호남고속도로를 연결하여 양 고속도로의 통행량 분산 등의 효
과실현 및 비상시 상호 보완적 기능을 담당케하여 고속국도 기
능의 상시 확보
- ✓ 국토 서부축상의 행복도시와 전북권을 연계하는, 그리고 전북
혁신도시와 직접적 연결성을 높이는 구간에 해당되므로 행복
도시 및 혁신도시 건설 일정(2012년 이주완료)을 고려할 때
2011년이전에 선 착공이 가능한 사업으로 추진될 수 있도록 검토
필요

● **도로계획2**(수정계획 수립 대상사업에 포함되는 일반국도 사업 수정 계획에 포함) - **전라북도 도로과 작성·건의된 사항중심 정리**

- ▶ 진안~적상 국도 확·포장사업
- ▶ 부안~고창간(부창대교 포함) 국도사업
- ▶ 진안~성수 국도 확·포장사업
- ▶ 남원~무주 국도 확·포장사업
- ▶ 화산~금산 국도 확·포장사업
- ▶ 그 외 호남고속철도 연계교통망(국도 27호선 우회도로)사업
- ▶ 그 외 혁신도시 광역교통개선 사업 포함 가능

■ **호남고속철도 연계교통망 구축 당위성**

- ▶ (92쪽) 교통결절점 중심의 연계교통체계 구축
 - ※ 2015년 호남고속철도 개통에 따라 기존 도시내 도로망에 의한 접근성이 다소 불량하여 군산, 완주(삼례 등), 전주지역, 김제 북부지역 등 세력권내 접근이용객의 접근성을 제고하기 위해 신규 노선 개설 및 기존도로의 용량 보강이 요구
 - ※ 완주(삼례 지역 등) 및 전주지역 이용객을 위한 국도 27호선 우회도로 신규 개설
 - ▶ (81쪽) 자립형 지역발전을 지원하는 간선 교통체계
 - ✓ 혁신도시, 기업도시로의 접근성 제고를 위한 교통체계
 - ✓ 행복·혁신·기업도시 공간구조에 적합한 건설교통망 구축
 - ※ 전북혁신도시에 입주하는 수도권 공공기관 종사자 및 업무내방객의 접근성 강화. 특히, 지방혁신인력개발원 연수생 및 외래강사의 수도권지역에서의 접근시 시간단축 등에 필수적인 시설
 - 농진청 기관 유동인구 약 300,000명/년
 - 지방혁신인력개발원(연수타운) 유동인구 약 42,000명/년
 - ※ ‘공공기관지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법’ 제16조(기반시설의 설치) 및 동법 시행령 제13조에 근거하여 우선 지원시설 / 혁신도시 건설 및 호남고속철도 개통시기를 고려할 경우 → **전반기사업**
- 1단계 : 국도 27호선 우회도로 신규개설**
 (국도 27호선 삼례익산경계점~국도23호선 목천동 접속부)
- 연장길이 : 6,580m
 - 추정사업비 : 약 500억원
 - 사업기간 : 2008~2014년
- 2단계 : 혁신도시와 국도 27호선 우회도로 연결도로**



〈그림〉 고속철도 연계교통망 구축(안)

● 철도계획

- ▶ 고속철도 연계교통과 관련하여 수정계획 본문내용에 고속철도 연계 간선철도 확충사업내지 환승센터에 의한 연계교통시설계획이 강조되어 있음

■ 육상간선교통망의 이동성 및 접근성향상(78쪽)

- ▶ 고속화된 간선철도망 확충 - 고속철도 연계 간선철도 확충

■ 연계성 및 효율성을 강조하는 국가종합교통체계 구축(90쪽)

- ▶ 편리한 복합환승허브센터 구축
- ▶ 교통결절점 중심의 연계교통체계 구축

- ▶ 막대한 사업비가 투자되는 고속철도건설사업의 서비스 수혜지역 확대를 위해 도로계획 및 운영시스템 구축, 신교통수단과의 연계성 확대 등이 강조되어야 함

- ✓ 고속철도 접근성을 제고하고 고속철도 서비스 수혜지역 확대를 위해 고속철도역 중심의 연계교통체계 확충(80쪽)의 내용이 고속철도 연계 간선철도 확충 소제목에 포함되어 본래 취지와는 다소 다른 측면으로 이해되므로 소제목을 '고속철도 연계 육상교통망 및 교통운영시스템 구축'으로 변경·강조

▶ 군산~새만금간 철도사업 : 장기검토사업 → 후반기사업

- ✓ 전라북도의 군산과 한국의 새만금은 기간교통망 본 계획을 수립했던 과거와는 크게 여건에 달라졌습니다. 군산은 1억2천만평의 새만금 면적의 약 70%를 현행행정구역을 준수할 경우 확보될 수 있는 불가분의 관계에 있음
- ✓ 군산은 철도부문에서 장항선복선전철화로 군산에서 온양 등 중부권 및 수도권으로의 연결이 원활해 졌고, 군산-익산간(군산선)과 익산-여수(전라선)복선전철화로 군산-여수 연결가능해 졌을 뿐만 아니라

기종점의 역할을 수행

- ✓ 새만금은 작년에 방조제 연결이 완료되고, 최종 방조제 공사를 눈 앞고 두고 있고, 최근 정부가 토지이용계획안을 확정 발표한 바 있어, 과거 미숙아로 탄생된 새만금이었다면 현재는 뛰어다니는 아이로 성장한 셈이어서 여건이 크게 변화된 상태임
- ✓ 따라서, 기간교통망 수정계획의 목표연도내에는 상당부분의 본격적인 내부개발이 이루어지게 될 경우 물동량 및 통행수요가 발생되게 되어 괄목할만한 성장을 눈앞에 두고 있음
- ✓ 그럼에도 불구하고 군산~새만금간 철도사업은 1999년당시 기간교통망 본 계획때와 같이 금번 수정계획에서도 장기검토사업 설정해 놓고 있으므로 후반기 장래개발사업(새만금개발 사업추진에 따라)으로 수정·반영

● 공항계획

- ▶ 김제공항 및 군산공항의 사업시기를 수정계획 내용에 적시하되, 김제공항은 부지매입이 완료된 상태에 있는 사업이므로 전반기사업으로 추진이 가능한 사업임

● 항만계획

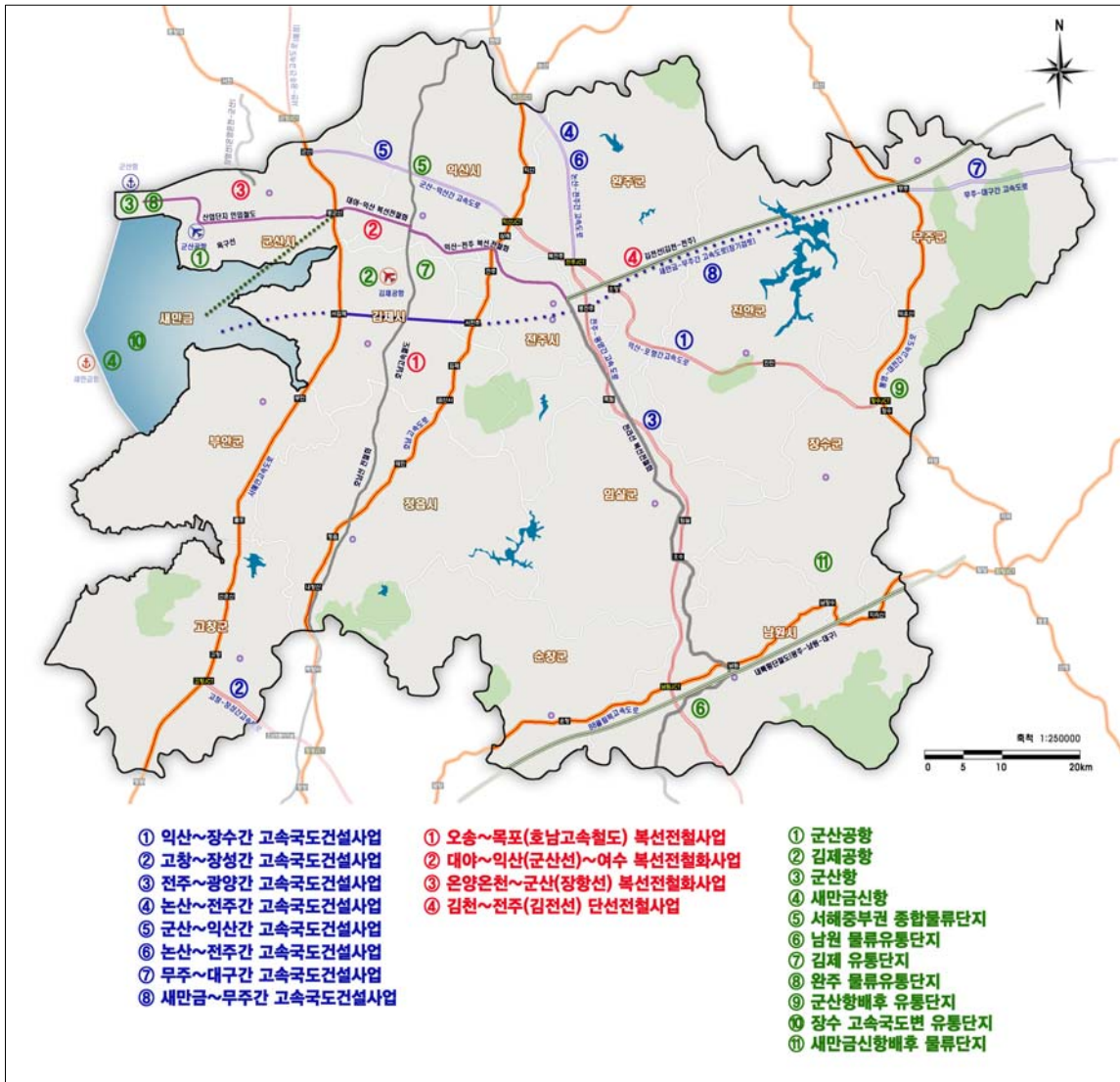
- ▶ 군산·장항항의 경우 2015년 항만에로가 발생하는 시기로 분석되었음에 따라 군산·장항항을 수정계획(안)에서 '계획항만(확충)'으로 내용에 반영된 상태임
 - ✓ 수정계획상 계획항만(확충) 및 계획항만(신설) 사업시기 등 계획 내용 구체화 필요
- ▶ 재경부에 2003년 경제자유구역 지정 신청이 접수된 상태에 있으며, 대외경제연구원의 연구결과에 따라 재경부는 경제자유구역 지정을

확대할 것으로 전망되어 전라북도는 확대지정에 대비하여 '경제자유구역 지정 및 운영에 관한 법률'에 근거하여 개발계획서를 작성하고 있음

- ✓ 전북 서부지역은 현재 군산시를 중심으로 국가산단의 100%분양 완료가 초읽기에 임박하고 있어, 군산 및 익산, 김제시 등을 중심으로 추가 산업단지조성을 계획하고 있으며, 경제자유구역 지정이 이루어지게 되면 외국인기업의 투자 등이 활성화되고 이의 전후방 효과에 따라 군산장항항의 물동량은 현재 예상하고 있는 총물동량을 초과할 것임
- ▶ 이와같은 여건을 고려하여 현재 수정계획 내용에 생략되어 있는 새만금항의 경우 '계획항만(신설)'을 후반기내에 이루어지도록 사업추진 시기를 수정계획내용에 담아야 함
- ✓ '새만금항의 경우 물동량을 고려하여 사업시기 조정이 가능한 후반기 사업'으로 사업을 분류하고 내용에 반영

● 물류계획

- ▶ 물류유통단지에 대해서는 수정계획 본문 및 국가기간교통망 수정계획 내용에 지역별 물류거점과 관련한 시설 대상지 표현이 전무한 상태에 있으므로 이를 보완하고, 종합구상도 도면에 표현 필요
- 전라북도 물류기반과 작성·건의된 사항중심 정리
 - ▶ 서해중부권 종합물류단지
 - ▶ 남원 물류유통단지
 - ▶ 김제유통단지
 - ▶ 완주 물류유통단지
 - ▶ 군산항배후 유통단지
 - ▶ 장수고속국도변 유통단지
 - ▶ 새만금항배후물류단지



〈그림〉 검토의견을 반영한 수정계획(안)

요약

● 사업시기 조정과 신규 반영사업 등을 중심

사업명		수정계획(안) 공청회 사업추진시기	건의사항
고속국도	① 익산~장수간 고속국도	전반기	전반기
	② 고창~장성간 고속국도	전반기	전반기
	③ 전주~광양간 고속국도	전반기	전반기
	④ 논산~전주간 고속국도1	전반기	전반기
	⑤ 군산~익산간 고속국도	후반기	전반기
	⑥ 논산~전주간 고속국도2	후반기	후반기
	⑦ 무주~대구간 고속국도	후반기	후반기
	⑧ 새만금~무주간 고속국도	후반기, 장기검토	전반기,후반기
철도	① 오송~목포(호남고속철도) 고속복선전철사업	전반기	전반기
	② 대야~익산(군산선)~여수 복선전철화	전반기	전반기
	③ 온양온천~군산(장항선) 복선전철화	전반기	전반기
	④ 김천~전주(김전선) 단선전철사업	후반기	후반기
공항	① 군산공항	미분류	-
	② 김제공항	미분류	전반기
항만	③ 군산항	미분류	전반기
	④ 새만금항	미분류	후반기
물류	⑤ 서부중부권 종합물류단지	미반영	전반기
	⑥ 남원물류유통단지	미반영	전반기
	⑦ 김제 유통단지	미반영	후반기
	⑧ 완주 물류유통단지	미반영	후반기
	⑨ 군산항 배후 유통단지	미반영	후반기
	⑩ 장수 고속국도변 유통단지	미반영	후반기
	⑪ 새만금항 배후 물류단지	미반영	후반기

※ 단, 일반국도 포함시 재정리 필요

향후계획

- 본 검토의견에 전라북도 의견을 침삭하여 전라북도(또는 전북발전연구원)에서는 정식 공문으로 작성된 내용을 송부하는 방안에 대해 검토
 - ▶ 연구기관(한국교통연구원·국토연구원·한국해양수산개발원) 및 관계 부처(건설교통부)에 송부
- 전북지역 전략산업 활성화 등 지역경제 활성화 지원 기반시설의 기능을 담당하는 등 지역내 파급효과가 큰 높은 사업우선순위를 확보한 대규모 기간교통망 구축사업에 대해서는 향후 대선공약사업으로 포함하여 시의적절한 추진사업이 되도록 함