

충청남도



정완기

1. 충청남도의 교통관련 현황

1) 도로

(1) 도로망

- 고속국도는 5개 노선, 일반국도는 16개 노선, 지방도는 37개 노선으로 충청남도 전 지역에 고루 분포하고 있으나, 내륙에 금북정맥 및 금남정맥으로 가로막혀 도로의 단절 및 연장이 길어지고, 차선수도 적어 통행이 원활하지 못하다. 특히 남북축보다 동서축의 연결성이 현저히 낮아 충청남도 내부의 이동에 매우 많은 통행시간이 소요되고 있다.

〈표 1〉 도로체계 현황

구분	권역내 노선명	비고
고속국도	• 경부고속도로, 호남고속도로, 서해안고속도로, 천안-논산간 고속도로, 대전-통영간고속도로 • 당진-대전간고속도로, 서천-공주간고속도로(건설중)	7개노선
일반 국도	남북 • 1, 13, 17, 21, 23, 29, 37, 39, 45, 77	10개노선
	동서 • 4, 32, 34, 36, 38, 40	6개노선
지방 도	남북 • 507, 591, 601, 603, 607, 609, 611, 613, 615, 617, 619, 623, 625, 627, 629, 633, 635, 645, 647, 649, 691, 693, 697, 725, 795, 799	26개 노선
	동서 • 604, 606, 610, 614, 616, 618, 622, 624, 628, 634, 696	11개노선

정보제공자-정완기 : 충청남도 도로교통과, swb98@hanmail.net, 직장전화:042-220-3620, 직장팩스:042-220-3629
 섭 외 자-이용택 : 감사원 자치행정감사국, drlee@bai.go.kr, 직장전화:2011-3916, 직장팩스:2011-2615

(2) 교통량

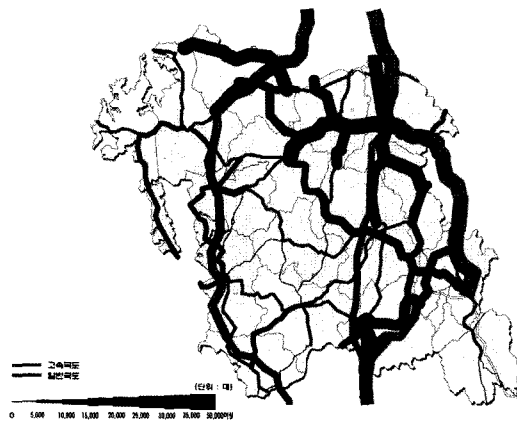
충청남도의 고속도로 교통량은 경북측의 교통량을 주변의 신설고속도로에서 분담하고 있어, 경부·대전-통영간고속도로는 감소하고, 호남·서해안·천안-논산간고속도로가 증가하고 있으며, 기존의 수도권 교통량과 서해안 관광 등 여가교통량의 증가로 충남과 경기를 잇는 경부 및 서해안고속도로 구간에서 정체 발생하고 있다.

〈표 2〉 고속국도 교통량

노선	구간	차선수	연장 (km)	교통량(대/일)		
				2000년	2005년	연평균증가율 (%)
경부고속도로	대전-천안	6-8	68.2	113,493	93,792	-3.74
	천안-수원	6-8	52.3	142,702	132,551	-1.46
서해안고속도로	동군산-대천	4	56.3	24,133	20,322	-5.57
	대천-서산	4	54.9	28,715	28,396	-0.37
	서산-송악	4-6	24.0	38,348	40,034	1.44
	송악-안산	6	53.2	72,403	88,492	6.92
호남고속도로	전주-논산	4	24.7	30,490	36,948	3.92
	논산-회덕	4	54.0	22,907	27,758	3.92
천안-논산간고속도로	논산-천안	4	80.9	19,532	24,358	11.67
대전-통영간고속도로	무주-산내	4	41.8	28,931	27,901	-1.2

자료: 건설교통부, 교통량조사자료, 해당년도.

주: 개통시기에 따라 서해안고속도로는 2002년, 천안-논산간고속도로는 2003년, 대전-통영간고속도로는 2002년 자료



〈그림〉 교통량 현황(2005)

2) 철도

철도노선은 경부선, 호남선, 장항선 등 총 7개 노선에 268.1km의 연장이 개설되어 있으며, 철도역은 총 45개 역이 있으나, 경부선, 호남선은 도내의 동북단과 동남단에 치우쳐 있어 통과수송 위주로 지역내 여객 및 물동량 수송에 대한 기여도는 떨어지고, 내륙지역의 철도여건이 미약하며, 타 교통수단과의 연계성이 미흡하다.

철도 이용객의 감소는 경부 및 호남고속철도 개통에 따른 장거리 통행수요가 이동하고, 장항선이 호남지역의 철도와 연결되지 않은 점도 중요한 요인이다.

3) 항만

- 충청남도에 2004년말 현재 지정된 무역항은 5개로 접안능력이 31선석이고, 하역능력이 39,993천톤/년이며, 연안항은 2개로 접안능력이 756척이며, 하역능력은 552천톤/년이나, 접안능력이 빈약하고 컨테이너 처리시설이 없어 무역항으로서의 기능이 미약하며, 취급화물의 상당량이 유류를 주로 취급하고 있어 다양한 기능의 활용이 미흡하다.

2. 여건변화와 전망

1) 여건변화

EU, NAFTA 등과 더불어 동북아 경제권의 성장(2020년, 전세계의 29% 차지)에 따라 국제교류 및 물동량의 증대에 대응한 국제적 교류거점 지역으로 성장하기 위해서는 기반시설의 확충이 요구되고 있다.

행정중심복합도시(50만명), 신도청예정지 등 충남지역에 건설되는 신도시에 인구유입 및 교류가 증대될 것이며, 안면도국제관광지, 태안기업도시와 백제·내포문화권 및 서해안관광벨트개발 등으로 교통량 증가가 예상된다.

또한, 충청남도의 자동차보급대수는 1993년 20.6만대에서 2004년 63.6만대로 3배가 넘게 증가하였으며, 연평균 증가율은 21.48%에서 5.56%로 줄었지만 수적 증가는 계속되고 있고 택지공급이 계속되고 있어, 자동차보유대수의 증가율은 3%이상의 수준을 유지할 것으로 판단된다.

2) 교통수요 전망

충청남도의 1998~2004년까지의 추세(다항식)를 적용하면, 2020년의 자동차대수는 110만대가 될 것으로 전망된다.

호남고속철도 건설, 수도권전철 연장, 행정중심복합도시·아산만권신도시·신도청예정지·태안기업도시 건설 등에 따라 접근성 향상 및 인구증가 등 수도권 및 타지방으로부터의 교통수요가 증가할 것으로 예상된다.

국민여행실태조사(한국관광공사, 2005)에서 관광목적의 충남방문자수는 23.8백만명으로 2005년 충남관광객수가 83백만명으로 동행인수가 3.49명임. 동행인수를 3.5인을 적용하면 년평균 0.89%씩 증가하여 2020년에는 95백만명에 육박할 것으로 예상된다.(충남을 통과하는 관광객수도 2020년에 수도권에서 호남지역으로 69백만명, 호남지역에서 수도권으로 2.8백만명 정도가 이동하여 통과관광객수만 72백만명 예상)

관광객의 교통수단은 개인교통수단이 75%, 대중교통수단이 20%정도 이용하고 있으며, 도로를 이용하는 교통수단이 95% 이상을 차지하고 있어, 도로망의 확충이 필요하고, 철도망의 확충을 통해 대중교통수단으로 전환 모색이 필요

충남지역은 자체통행량이 가장 크고, 수도권, 충청권 순이며, 강원권과의 교통량은 규모는 작으나 증가추세가 큼. 특히, 행정중심복합도시 건설로 동서간의 교통망이 확충된다면 더욱 급증할 것으로 예상된다. 또한, 발생량보다 도착량이 더 많은 것으로 예상되고 있는데, 그만큼 타 지역에서 방문하는 교통량이 증가할 것이다.

〈표 3〉 충청남도 통행량 추정

구 분	도착통행량			발생통행량		
	2006년	2021년	연평균증가율	2006년	2021년	연평균증가율
수도권	181,222	218,871	1.27	166,343	199,820	1.23
강원권	3,902	5,799	2.68	3,720	6,071	3.32
충청권	122,383	169,552	2.20	128,144	175,404	2.11
호남권	46,731	51,993	0.71	50,781	56,517	0.72
영남권	20,645	36,135	3.80	23,845	41,466	3.76
충남	265,373	301,493	0.85	265,373	301,493	0.85
합계	640,256	783,843	1.36	638,206	780,771	1.35

자료: 국가교통DB센터, 교통통계, 2005.

충남지역의 장래 화물 물동량을 살펴보면 2006년에 1억2390만톤에서 2021년에 2억2972만톤으로 4.20%의 연평균 증가율을 보일 것으로 전망하고 있으며, 지역내 물동량보다 지역간 물동량이 1.2배 더 많아 지역간 교통시설의 확충이 필요할 것이다.

〈표 4〉 충남지역 장래 화물물동량 전망

구분	2006년	2011년	2016년	2021년	연평균증가율
지역내물동량(톤)	56,134,319	70,832,579	85,690,994	103,627,791	4.17
지역간 물동량(톤)	발생 40,606,164	51,075,164	61,827,345	74,811,129	4.16
	도착 27,162,749	34,574,607	42,062,234	51,277,235	4.33
합계	123,903,232	156,482,349	189,580,572	229,716,155	4.20

자료: 국가교통DB 예측자료, 2005.

항만에 의한 물동량은 지역내의 산업입지 증가로 지속적인 성장이 예상되고 있어 항만시설의 확충이 필요하다.

〈표 5〉 충남지역 항만물동량 전망

(단위 : 천톤, %)

구분	2005년 처리실적(A)	2006년		2011년		비고
		물동량(B)	비율 (B/A)	물동량 (C)	비율 (C/A)	
계	106,798	137,910	129.1	186,232	174.4	
보령신항	8,650	8,426	97.4	11,094	128.2	보령화력 13만톤급 2
평택·당진항	43,133	67,345	156.1	105,226	244.0	5만톤급 등 11선석
대산항	44,720	53,033	118.6	58,168	130.1	석유삼사 25만톤급 17
장항항	1,414	1,150	81.3	1,271	89.9	1만톤급 2선석
태안항	8,881	7,956	89.6	10,473	117.9	태안화력 15만톤급 2

자료: 한국해양수산개발원, 전국 항만물동량 예측용역, 2004.

3. 계획의 기본방향

- 도내 1시간 생활권 실현과 균형발전을 위한 간선도로체계 구축
- 산업·관광개발의 촉진 및 물류 효율화를 위한 철도망 확충
- 국제 직교류 거점 구축을 위한 항만개발
- 항공 교통시대를 선도할 근거리 항공의 실용화와 경비행장 건설
- 친환경적 교통체계 실현을 위한 신교통수단 도입

4. 세부 추진시책 및 주요 개발사업

1) 도내 1시간 생활권 실현과 균형발전을 위한 간선도로체계 구축

- 국토종합계획의 개발축에 해당하는 서해안축을 강화하고 내륙과 서해안을 연결하는 동서축을 강화
- 행정중심복합도시 및 신도청예정지 개발에 따른 지역공간구조 변화에 대응한 연계고속교통망을 확충하여 접근성이 미약한 낙후지역과의 연계 강화(강원축)
- 행정중심복합도시와 신도청 연결 강화, 동서간 연결교통망 구축, 백제문화권 및 내포문화권의 연결 강화
- 신도청~천안간고속화도로(아산, 천안지역), 내포문화연계도로(신도청~당진간), 공항도로(신도청~태안간, 간월호 관광도로와 연결, 서산지역), 신도청~부여간고속화도로(청양, 부여), 신도청~금산간고속화도로(논산, 계룡, 금산)
- 충남의 지역간 연결성 강화를 위해 국도4개 노선, 국가지원지방도4개 노선, 지방도9개 노선 등 미 개설구간을 완료하고, 시급도시 및 주요 읍·면급 도시들의 도시교통 체증해소를 위하여 확·포장 및 국도대체우회 도로를 개설
- 지방도 정비는 단기(2006~2010)에 4차선 확포장, 국가시책연계노선(4차선 확포장), 읍면우회도로, 교량가설 및 재 포장 등의 사업을 추진하고, 미 개통구간에 대해서는 장기(2011~2020)계획으로 추진
- 내포문화권, 백제문화권, 유교문화권, 서해안권, 내륙권을 유기적으로 연계하여 지역의 문화자원을 활용. 서해안 관광도로(당진~서산~태안~보령~서천), 금강변 관광도로(서천~논산~부여~청양~공주~연기), 삼교천변 관광도로(아산~예산~청양~보령) 조성

2) 산업·관광개발의 촉진 및 물류 효율화를 위한 철도망 확충

- 남북축 3축 : 경부선, 호남선, 장항선(서해선)의 전철 및 복선화 사업
- 동서축 3축 : 금강선, 동서산업선, 충청선의 건설

- 경부고속철도의 천안아산역사를 통한 북부지역의 철도연계체계 구축
- 호남고속철도의 남 공주역사를 통한 남부지역의 철도연계체계 구축
- 지역의 역사문화 및 관광자원 연계, 대전~행정도시~공주~부여~논산~서천을 단계적으로 연결

3) 국제 직교류 거점 구축을 위한 항만개발

- 무역항 : 당진항, 대산항, 태안항, 보령신항, 장항신항/ 연안항 : 대천항, 비인항, 안흥항
- 국제여객선 취항, 「보령~안면」간 연륙교 가설과 연계, 중국행 정기여객선 취항, 묘향산 관광의 전진기지화, 행정중심복합도시의 배후항만으로 육성 등
- 수도권항의 1차 보완기능을 수행하는 대 중국 산업교역의 중심항으로 육성하며, 경제자유구역 등의 지정으로 지역경제 활성화 유도
- 항만과 배후지간 철도, 고속도로 등의 연계수송망 구축 및 컨테이너기지, 종합물류단지 등을 건설

4) 항공 교통시대를 선도할 근거리 항공의 실용화와 경비행장 건설

- 단기적으로 부정기운항 경비행기 취항, 장기적으로는 영종도 국제공항 및 청주국제공항의 보조공항 역할과 민항기 취항
- 천안, 태안, 공주, 보령, 아산, 논산 등 경비행장 건설 등으로 항공레포츠를 활성화함으로써 관광산업의 다각화를 지원

5) 친환경적 교통체계 실현을 위한 신교통수단 도입

- 행정중심도시 및 대전광역시의 도시철도와 연계한 주변지역(공주, 연기, 천안, 계룡, 금산 등)을 경전철로 연결
- 신도청소재지 개발 및 시군의 도시정비에 있어 대중교통체계를 체계적으로 구축 및 정비하고 이를 중심으로 지역개발을 유도
- 이를 위해 지방대중교통계획을 수립하고, 지역의 주요도로 및 주차장 등에 대한 정보(교통량, 주차가능대수 등)를 실시간으로 제공하여 교

통소통이 원활하도록 지능형교통체계 구축

- 보행자를 위한 신호체계 및 도로시설을 확충 및 정비를 통해 교통사고 예방에 주력. 특히, 어린이보호지역, 노인 및 장애우 통행의 편리성 제고 등 사회적 약자를 우선하는 교통체계 확립

5. 충청남도 교통정책의 추진과제

- 이상에서 살펴본 것은 교통정책의 방향이었으며, 이를 추진하기 위해서는 몇가지 해결해야 할 과제가 남아있다.
- 우선, 행정중심복합도시의 건설과 주변지역의 연계개발계획의 확정으로 충남지역의 교통정책 추진에 있어 매우 큰 비중을 차지하고 있다고 할 수 있다.
- 두 번째로, 충남지역의 특징을 고려한 교통수단의 다양한 활용 부분으로 충남의 자연환경, 역사와 문화 및 관광자원을 연결할 뿐만 아니라, 교통수단 그 자체가 새로운 관광자원으로 활용하고자 하는 것이다. 이를 위해 우선적으로 충남의 금강을 중심으로 한 금강 관광 경전철을 구상하고 있다.
- 세 번째로, 충남지역은 수도권과 지방을 연결하는 지역에 위치하고 있다는 점에서 통과교통에 대한 중앙정부의 지원이 필요하다. 대부분의 고속도로는 충청남도가 수혜지역이 아닌 통과지역으로서 주말, 명절 및 휴가철의 교통체증은 지역내부의 교통체증으로 이어져 원활한 소통을 위한 자체 도로망 확충이 필요한 실정으로 이러한 지역에 대한 국도 및 국가지원지방도 건설이 필요하다.
- 마지막으로, 지역내의 교통수단의 다양화 부족, 벽지노선 등 광역적 접근성에 비해 지역내의 접근성이 미약하다는 점에서 대중교통수단의 적극적 도입이 필요하다. 특히, 국민의 복지 측면이 강한 대중교통의 지원은 중앙정부의 지원이 절실한 실정이다.