



# 전라북도 도로 연계성 진단을 통한 권역별 도로건설추진사업(안) 제안

## Contents

1. SOC 투자 변화 및 전라북도의 노력
2. 우리나라 도로 정책 동향 분석
3. 전라북도 도로 네트워크 진단
4. 권역별 도로 사업 추진논리 도출 및 주요 사업(안) 제시
5. 정책 제언

# Issue Briefing



전북발전연구원

연구진

김상엽 (새만금·지역개발연구부 부연구위원)

민경찬 (새만금·지역개발연구부 연구원)

# Jeonbuk Development Institute

## Issue Briefing

### C O N T E N T S

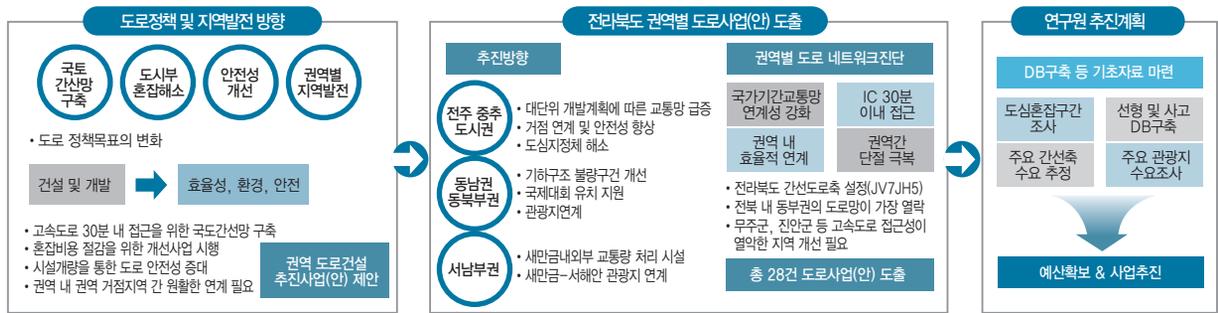
# 전라북도 도로 연계성 진단을 통한 권역별 도로건설추진사업(안) 제안

- 1. SOC 투자 변화 및 전라북도의 노력 ..... 6
- 2. 우리나라 도로 정책 동향 분석
  - 1) 박근혜정부의 국정과제 및 국토교통부의 2013년 업무계획 ..... 7
  - 2) 제2차 도로정비기본계획(2011~2020) ..... 7
  - 3) 제3차 국도·국지도 5개년 계획(2011~2015) ..... 8
  - 4) 도심 교통혼잡 개선을 위한 도로법 개정 및 기준 신설 ..... 10
  - 5) 전라북도 도로 네트워크 진단 방향 설정 ..... 10
- 3. 전라북도 도로 네트워크 진단
  - 1) 전라북도의 권역 구분 ..... 11
  - 2) 전라북도 간선도로축 설정 ..... 12
  - 3) 전라북도 간선도로축별 교통량 분석 ..... 14
  - 4) 고속도로 접근성 검토 ..... 16
  - 5) 전라북도 도심 혼잡 검토 ..... 19
- 4. 권역별 도로 사업 추진논리 도출 및 주요 사업(안) 제시
  - 1) 권역별 사업 목표 설정 ..... 20
  - 2) 권역별 주요 도로사업(안) 제시 ..... 22
- 5. 정책 제안 ..... 26

전북발전연구원 이슈브리핑 2013년 6월 20일 vol.109 발행처 : 전북발전연구원 발행인 : 김경섭 전북 전주시 완산구 콩쥐팍쥐로 1696(효자동3가 1052-1)  
 TEL : 063)280-7100 FAX : 063)286-9206  
 ※이슈브리핑에 수록된 내용은 연구진의 견해로서 전라북도의 정책과는 다를 수도 있습니다.  
 ※지난 호 이슈브리핑을 홈페이지 (www.jthink.kr)에서도 볼 수 있습니다.

## 전라북도 도로 연계성 진단을 통한 권역별 도로건설추진사업(안) 제안

- 박근혜정부는 도로분야 주요 정책으로 '국토간선망 구축 강화', '도심혼잡해소', '안전성 개선' 이라는 세 가지 목표를 설정하였음. 이와 더불어 새로운 지역개발 정책으로 중추도시권과 생활권이 활발히 논의되고 있음. 이러한 지역개발 추진의 방향과 구체적인 사업은 확실치 않으나 정책적 흐름상 판도권대 전라북도의 특성에 맞는 권역별 발전전략 수립이 필요할 것으로 보임. 따라서 새로운 지역개발 정책이 전라북도 발전의 계기가 되기 위해서는 권역내, 권역 거점지역간의 원활한 연계가 중요함. 이에 전북발전연구원에서 도로 및 지역개발 정책변화에 부응하고 전라북도 권역별 유기적 흐름을 완성하는데 필수적인 권역별 도로건설추진사업(안)을 제안하고자 함



- 이러한 권역별 지역발전 정책에 따라 전라북도는 전주시를 중심으로 한 대도시권을 광역적 거점 역할을 수행할 중추도시권으로, 기타 시·군은 각 지역의 특성에 맞도록 권역별로 구분하여 지역 거점으로 육성을 도모해야 함. 이에 연구원에서는 전라북도 14개 시·군을 대상으로 하여 1개의 중추도시권과 그 외 3개의 권역으로 구분하는 지역발전 방안을 제안하였음

-지형 및 생활권 등을 고려하여 전주를 중심으로 익산, 군산, 완주, 김제를 전북발전 중심 거점인 전주 중추도시권으로 설정함으로써 규모의 경쟁력을 확보하고 환황해 경제권의 경제거점으로 육성

-그 외 권역들은 지리적 인접성과 보유 자원이나 기능의 연계 가능성 등을 종합적으로 고려하여 동북부권(무주, 진안, 장수), 동남부권(임실, 순창, 남원), 서남부권(정읍, 부안, 고창)으로 구분

- 형성된 각 권역이 제대로 발전하기 위해서는 생활서비스(교육, 의료, 복지 등)가 효율적으로 제공될 수 있도록 인근 지자체 및 거점을 연결하는 도로 연계네트워크가 중요한 부분을 차지함. 하지만 전라북도는 권역 간 지역개발 정도와 특성이 상이하므로 도로 연계성을 개선하기 위한 각 권역별 도로사업 추진(안) 방향 설정을 달리할 필요가 있음

-전주 중추도시권은 대도시권 형성에 따른 교통량 급증, 도시 거점 간 연계 및 안전성 향상, 도심지·정체 해소 등의 문제를 해결하는 사업을 통해 전라북도 중심지로서의 역할 강화

-동부권(동북부권, 동남부권)은 기하구조 불량 구간 개선, 국제대회 유치 지원과 더불어 관광지를 연계할 수 있는 사업을 통해 기초 생활서비스 확보 및 인근 시·군간 연계성 향상

-서남부권은 새만금 개발에 따른 내·외부 교통량 처리 시설이 필요하며 새만금 및 주요 관광지(예: 부안해식강~고창선운사-정읍내장산) 연계를 목표로 서해안 시대를 대비하는 주요 거점 형성

- 한편 전라북도를 통과하는 고속도로는 총 5개 축(3×2)으로 남북방향은 서해안, 호남&완주-순천, 대전-통영 고속도로이고, 동서방향은 새만금-전주&익산-장수, 88올림픽&고창-담양 고속도로가 있음. 국가기간교통망인 고속도로만으로 전라북도 전역을 연계할 수 없으며 특히 각

요약

권역의 효율적 연계를 보장할 수 없음. 이에 기존 국가기간교통망에 전라북도를 지나는 주요 국도, 국지도, 지방도 노선을 격차로 배치 및 연계 하여 지자체(시·군)간의 네트워크 효율성을 극대화하는 간선축 설정이 필요함

- 이와 같이 전라북도 권역의 육성 지원 및 도로 연계성 향상을 위해 다음의 세부 목표를 설정함. ① 국가기간교통망과의 연계성 강화 ② 14개 시·군 지역 고속도로 IC 접근성 30분 이내 도달 ③ 각 권역 내의 효율적 연계 ④ 권역간의 단절 극복이라는 목표를 충족시키는 전라북도 간선축을 제안함. 전라북도 간선축 설정 결과는 아래 그림과 같이 남북방향으로 7개 축 동서방향으로 5개 축을 선정하는 것이 바람직하다고 판단됨

-남북방향을 JV(Jeonbuk Vertical), 동서방향을 JH(Jeonbuk Horizontal)로 명명함(JV7×JH5)

- 간선축 설정을 통해 본 전라북도 간선 도로망은 주로 남북축으로 발달한 반면 동서축 도로망은 부족한 형태임. 위 그림에서 제시한 도로 신설 및 시설개량 필요구간은 전라북도 도로망 연계성 향상 측면에서 필수적이며 이 간선축을 바탕으로 연계노선에 대해서도 꾸준한 시업발굴이 필요함. 전라북도 간선도로망 7×5의 구축을 위해 추진이 필요한 도로사업안은 총 28건<sup>1)</sup>(397km)으로 건수 중심으로 동부권이 절반을 차지함(요약부록 참조)

-남북축은 총연장 대비 시설개량 120.3km(19.5%), 신설 32.6km(5.3%), 동서축은 총연장 대비 시설개량 137.9km(23.6%), 신설 118.7km(20.4%)의 사업이 필요

-주요 간선축에 필요한 개량사업의 약 70%는 동부권에 해당하며, 신설사업의 약 80%는 중추도시권과 서남부권에 해당

- 분석결과 완전한 전라북도 7×5 간선축 형성을 위해 총 28개의 사업 추진이 필요하며 권역별 주요사업 필요성 중심으로 소개하면 다음과 같음

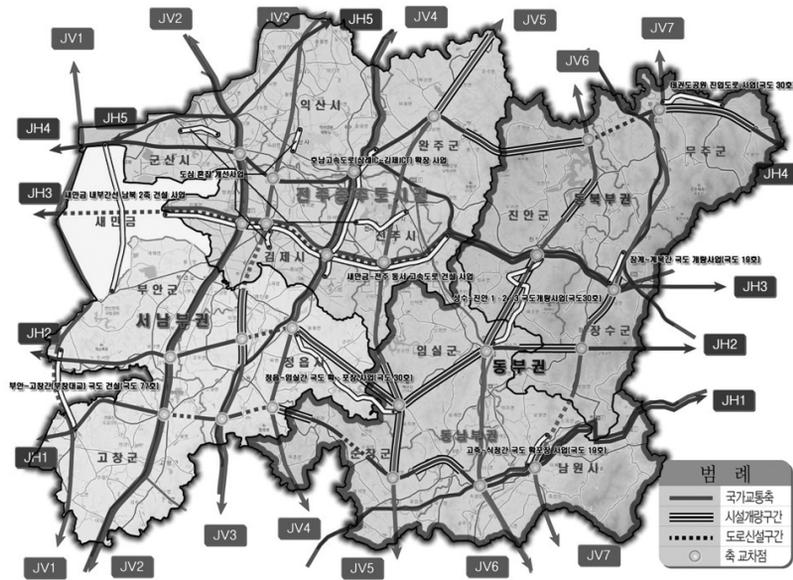
-새만금과 전주 중추도시권의 동서축 거점 연계를 위해 새만금-전주 고속도로가 건설될 예정임. 또한 이 권역은 급증하는 교통량 처리 및 혼잡 완화를 위해 JV4축에 해당하는 호남고속도로삼례C-김제(JCT) 확장사업 이 필요하며 전주·익산 등 지방 지자체가 갖는 만성적인 도심 혼잡 문제를 개선하기 위해 도심 혼잡 도로 개선사업이 추진되어야 함

-동북부권은 무주 태권도공원의 접근성 향상 및 세계 태권도대회 유치를 지원하기 위해 JH4축에 해당하는 태권도공원 진입도로 사업(국도 30호)이 절실함. 또한, 선형이 불량한 구간을 개선함으로써 운전자들에게 안전한 도로를 제공하고 무주군과 장수군의 연계성을 향상시켜 하나의 권역을 형성하는 인프라를 제공하기 위해

JV7축에 해당하는 '장계-계곡간 국도 개량사업(국도 19호)이 필요함

-동남부권은 대표 산악형 휴양 관광지인 지리산의 접근성·연계성을 강화하고자 JV7축에 해당하는 '고죽-식정간 국도 확·포장사업(국도 19호)이 선정되며, 도로 안전성을 개선하고 임실군과 진안군을 연결하는 JV6축을 개선함과 동시에 동북부권과 동남부권의 거점 연계성을 향상시키고자 '성수-진안 1·2·3 국도 개량사업(국도 30호) 추진이 요구됨

-서남부권은 새만금 및 서해안 권역에 위치한 주요 관광지의 접근성·연계



1) 기존 발굴사업 10건, 신규 및 도 제안 사업 18건

## 요약

성을 강화하고자 JV1축 및 연계노선인 부안~고창간(부창대교)국도 건설사업(국도77호) 과 새만금내부간선 남북2축 건설사업을 필수사업으로 선정함. 또한, 정읍과 임실 더 나아가 새만금과 동부권을 연결하는 간선축의 연계 기능을 향상시키기 위해 JH2축에 해당하는 정읍-임실간 국도 확·포장사업(국도30호) 도선정함

## 〈요약 부록〉

## ○ 도로건설사업(안)전체리스트

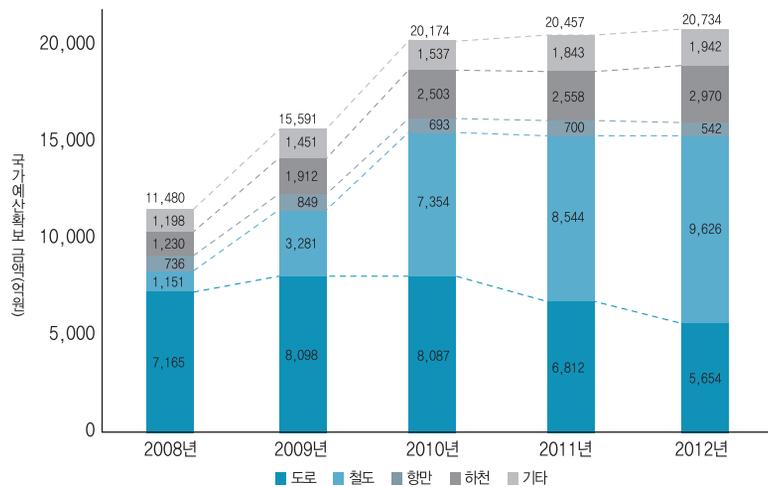
권역	연번	사업명	사업 종류	연장 (km)	사업비 (억원) <sup>3)</sup>	비고
전주 중추 도시권	1	도심혼잡개선사업 (해당 시) <sup>2)</sup>	혼잡개선	-	-	연계
	2	KTX 서부역사 진입로 개설 사업	혼잡개선	0.5	425	JV3축 연계
	3	완주 고산~진안 용담간 도로 개량사업(국지도55호)	시설개량	38.8	2,751	JH4축
	4	서해안고속도로(동서천JCT~서김제JCT) 확장 사업	확장	27.6	3,957	JV2축
	5	호남고속도로(삼례C~김제JCT) 확장 사업	확장	18.3	3,193	JV4축
	6	익산 일반산업단지 진입도로 확·포장 사업	확장	12.0	960	JV3축 연계
	7	익산 식품클러스터 2단계 개발계획에 따른 진입로 사업	확장	6.2	496	JH4축 연계
	8	완주~금산간 국도 개량사업(국도17호)	확장	22.1	603	JV5축
동북부권	9	장수~장계 국도 확·포장사업(국도19호)	확장	3.5	160	JV7축
	10	장계~계북간 국도 개량사업(국도19호)	시설개량	6.9	567	JV7축
	11	삼공~두길간 국도 개량사업(국도37호)	시설개량	12.6	998	JH4축 연계
	12	진안~적상 3 국도 확·포장사업(국도30호)	확장	15.0	2,130	JV6축
	13	정천~동향 국지도 개량사업(국지도49호)	시설개량	11.7	666	JV6축 연계
	14	태권도공원 진입도로 사업(국도30호)	시설개량	10.9	1,150	JH4축
	15	무주~설천 2 국도 개량사업(국도30호)	시설개량	7.5	817	JH4축
	16	고죽~식정간 국도 확·포장사업(국도19호)	확장	3.2	454	JV7축
동남부권	17	장교~화수간 국도 개량사업(국도24호)	시설개량	3.8	540	JH1축 연계
	18	적성~동계간 국도 개량사업(국도21호)	시설개량	8.2	650	JH1축 연계
	19	임실~남원간 국도 신설 및 확·포장사업(국도30호)	신설	37.7	4,160	JH2축 연계
	20	성수~진안 1·2·3 국도 개량사업(국도30호)	시설개량	27.7	869	JV6축
	21	임실~성수 우회도로 건설사업	시설개량	5.6	565	JV6축
	22	장수~번암 우회도로 건설사업	신설	7.2	1,152	JV7축
	23	새만금 내부간선 남북2축 건설사업	신설	26.7	8,934	JH3축 연계
	24	부안~고창간(부창대교) 국도 건설사업(국도77호)	신설	15.0	6,420	JV1축
서남부권	25	정읍 국도대체 우회도로 개설사업	신설	2.5	500	JV3축 연계
	26	고창~정읍간 지방도 확·포장사업(지방도708호)	확장	11.5	1,030	JH1축 연계
	27	흥덕~부안간 국도 확·포장사업(국도23호)	확장	28.0	3,976	JH2축 연계
	28	정읍~임실간 국도 확·포장사업(국도30호)	확장	26.3	2,240	JH2축
총 연장 및 사업비				397.0	50,363	

2) 총 41건(지점 24, 구간 17) 추후 구체화 진행

3) 위 사업(안)의 사업비는 인근 지역에 시행 중인 사업에 대한 km당 사업비를 이용해 개략적으로 추정된 결과이므로 실제 사업비와 상이 할 수 있음

# 1. SOC 투자 변화 및 전라북도의 노력

- 1960년대부터 시작된 SOC 확충은 국가 발전의 초석을 다지는 밑거름이었음. 1970년대 경부고속도로 완공으로 일일 생활권 시대가 개막된 것은 대표적인 사례이며 지금도 지속적으로 SOC 사업에 투자해 옴
  - SOC 투자를 통한 경제 활성화 정책이 수행되어 왔으며, 경제 위기를 극복하기 위해 SOC 투자를 시행한 경우도 있음
- 또한, SOC분야는 사업 규모가 커 국고 지원 비중이 높은 편이므로 각 지자체는 지역 발전을 위해 사업을 발굴하려고 노력해왔음
- 정부축 중심의 SOC 투자에도 불구하고 지난 5년(2008~2012년)간 전라북도가 SOC 투자를 위해 확보한 국가예산은 지속적으로 증가하였으며 연간 2조원이 넘는 국가예산을 확보한 것은 큰 실적임
  - 이는 새만금 개발에 따른 기반 시설 확충과 호남선 KTX 사업 추진에 따른 결과임. 다만, 도로부문 예산 감소는 기존 추진 중인 사업의 공사기간 지연 및 신규 사업 추진의 어려움 때문임



※ 자료 : 전라북도 내부자료(2013), 연도별 국가예산 확보현황

〈그림 1〉 전라북도의 SOC분야 국가예산 확보 추세(2008~2012년)

- 이러한 도로부문 SOC 예산 감소는 지자체의 SOC 사업추진에 큰 걸림돌로 작용함
- 열악한 재정 상황에도 불구하고 전라북도는 지속적으로 SOC 사업을 추진하기 위해 2009년부터 지난 4년간 국책사업발굴단을 운영하여 왔으나, 이러한 노력에도 불구하고 예산상의 제약으로 어려움을 겪고 있음

- 이와 같은 예산 제약 문제는 앞으로도 지속될 것으로 전망되나, 장래 전라북도의 성장 동력이 될 새만금 개발에 따른 기반시설 확충과 지덕권 휴양거점 사업 등을 지원할 도로 네트워크 확보 등은 상대적으로 SOC 투자에 기여 할 것으로 예상됨
- 따라서 현 상황을 타개하여 발굴된 사업(안)이 추진될 수 있도록 도로를 중심으로 개선방안을 마련하고자 함

## 2. 우리나라 도로 정책 동향 분석

### 1) 박근혜정부의 국정과제 및 국토교통부의 2013년 업무계획

- 「박근혜정부 국정목표 및 국정과제」(대통령직인수위원회, 2013)에 따르면 도로부문은 주로 도심 혼잡 개선 및 안전성 향상을 중심으로 정책이 시행될 것으로 보임
  - 혼잡권역 고속도로망 신설, 도시내 혼잡도로 개선사업 지원 확대 등을 통해 지·정체 해소를 위한 사업이 집중적으로 시행될 것으로 판단됨
  - 안전 인프라를 확충하기 위해 도로 환경 취약구간, 위험도로·사고 잦은 곳 개선사업이 시행될 것임
- 이와 같은 정부 정책 방향에 따라 국토교통부 역시 도로 관련 정책의 기본 방향을 도시부 혼잡 해소 및 안전에 중점을 두고 사업이 시행될 예정임

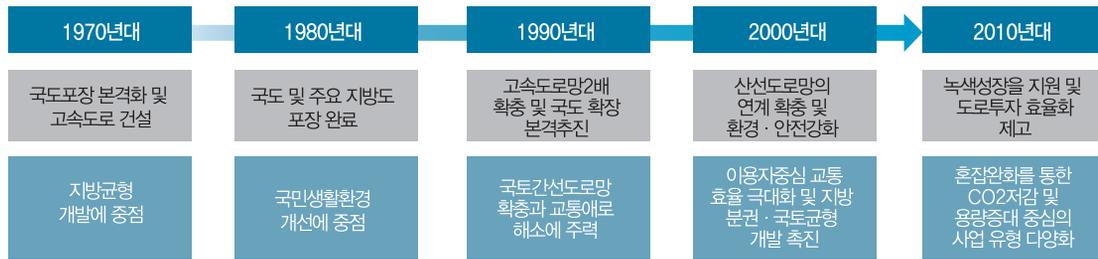


※ 자료 : 국토교통부(2013), 도로정책관 2013년 업무계획 보고

〈그림 2〉 국토교통부의 향후 정책 방향

### 2) 제2차 도로정비기본계획(2011~2020)

- 「제2차 도로정비기본계획(2011~2020)」(국토교통부, 2011)에 따르면, 과거 도로정책은 국가적인 네트워크 형성이 중심이었으나 앞으로는 녹색성장을 지원하고 도로투자 효율화를 제고하는 방향으로 나아갈 것임



※ 자료 : 국토교통부(2011), 제2차 도로정비기본계획(2011~2020)

〈그림 3〉 시대별 도로정책

○ 따라서 이를 시행하기 위한 도로 건설의 기본방향 및 정비목표를 다음과 같이 설정함



※ 자료 : 국토교통부(2011), 제2차 도로정비기본계획(2011~2020)

〈그림 4〉 「제2차 도로정비기본계획」의 기본 방향 및 정비목표

- 「제2차 도로정비기본계획」은 국가상위계획이므로 전라북도 내 도로 네트워크망을 점검하고 국가계획의 기본 방향 및 정비목표에 부합하는 개선방안을 도출하여야 함
  - 전라북도 내 고속도로 IC의 접근시간이 30분 이상 소요되는 지역 조사 필요
  - 도심 내 혼잡해소를 위해 혼잡구간 조사 필요

### 3) 제3차 국도·국지도 5개년 계획(2011~2015)

- 「제3차 국도·국지도 5개년 계획(2011~2015)」(국토교통부, 2012)은 기존의 5개년 계획과 다르게 경제성이 확보되지 못한 사업일지라도 안전성 분석을 통해 사고의 위험성이 높은 것으로 판단되는 도로 사업은 5개년 계획에 포함하여 시행할 예정임<sup>4)</sup>
  - 안전성평가는 기존 예비타당성조사 시, 도로이용자들의 안전성을 확보하는 방안이 충분치 못할 것이라는 판단에 따라 이를 보완하는 방법임
  - 안전성평가 대상노선은 신설 및 확장사업을 제외한 시설개량사업을 대상으로 하며, 종합평가(AHP)에서 사업의 타당성이 확보되지 못한 사업으로 한정함

4) KD(2011), 제3차 국도·국지도 5개년 계획안

- 이는 교통량이 적어 사업 타당성을 확보하지 못했던 전라북도 입장에서는 도로사업을 추진하는데 있어 새로운 사업 추진 논리가 될 것으로 보임
  - 총 9건의 예비타당성조사 결과 3건만이 사업타당성을 확보하였으며, 6개 사업은 사업타당성 부족으로 제3차 국도·국지도 5개년 계획에 반영되지 못함
  - 이는 수요분석에 사용되는 KTDB 내 전라북도의 통행량이 적기 때문임

〈표 1〉 제3차 국도·국지도 5개년 계획(안) 일괄 예비타당성조사 결과

사업명	연장	사업유형	B/C <sup>5)</sup>	사업타당성 확보 여부	계획반영여부
서수~평정(국도 27호)	16.6	4차로 신설	1.07	확보	반영
용진~우아(전주시 우회도로)	11.2	2차로 신설	0.87	확보	반영
<b>임실~장수(국도 13호)</b>	<b>22.2</b>	<b>2차로 시설개량</b>	<b>0.15</b>	<b>확보</b>	<b>반영</b>
무주~설천1(국도 30호)	10.9	2차로 시설개량	0.39	부족	미반영
무주~설천2(국도 30호)	7.5	2차로 시설개량	0.17	부족	미반영
부안~고창(국도 77호)	15.0	2차로 신설	0.27	부족	미반영
성수우회도로(국도 30호)	5.6	2+1차로 시설개량	0.35	부족	미반영
완주~금산(국도 17호)	22.1	2차로 시설개량	0.48	부족	미반영
진안~정천~동행(국지도 49호)	11.7	2차로 시설개량	0.25	부족	미반영

※ 자료 : KD(2011), 제3차 국도·국지도 5개년 계획안

- 임실~장수(국도13호) 2차로 시설개량 사업은 B/C는 0.15로 경제적 타당성은 확보가 불가능하지만, 안전성평가에 의해 사업 타당성을 확보한 사례임
- 장래 도로의 신설 및 확장사업보다는 시설개량사업이 증가할 것으로 보이며, 앞으로 수립될 제4차 국도·국지도 5개년 계획(2016~2020)은 이러한 안전성평가를 더욱 활용할 것으로 예상됨
  - 2차 계획 검증 사업에 비해 3차 계획 일괄예타사업안에서는 시설개량 사업이 약 72%가량 증가한 것으로 보아 4차 계획 역시 이러한 추세를 보일 것으로 예상됨

〈표 2〉 2차 계획 검증 대상사업과 3차 일괄예타 대상사업의 비교

(단위 : 건, 억원, %)

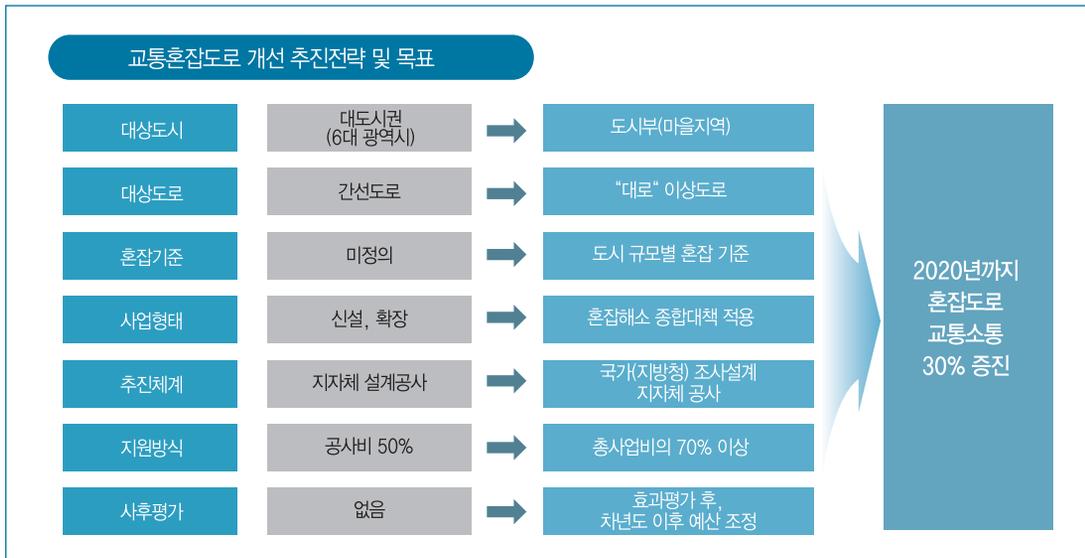
구분	2차 계획 검증 대상		3차 일괄예타대상안		증감율	
	건수(A)	사업비(B)	건수(C)	사업비(D)	(C-A)/C	(D-B)/B
합계	91	113,842	89	125,749	-2.25	9.47
신설·확장	80	105,544	50	88,573	-60.00	-19.16
시설개량	11	8,298	39	37,176	71.79	77.68

- 따라서 제4차 국도·국지도 계획에 안전성 개선을 위한 전라북도의 시설개량 사업이 포함되기 위해서는 전라북도의 기하구조 및 사고 분석을 통해 시설개량 사업을 선정해야할 것으로 판단됨

5) 일반적으로 B/C(Benefit/Cost)가 1 이상일 경우 사업의 경제적 타당성이 확보되었다고 판단함

#### 4) 도심 교통혼잡 개선을 위한 도로법 개정 및 기준 신설

- 앞서 시대별 도로정책에서 보았듯이 1970년대 이후 간선도로 건설 중심의 도로정책으로 경제 활성화, 균형발전 등의 성과가 있었으나, 도시 내 혼잡도로 해소에는 미흡하였음
- 혼잡비용은 지방부 37%, 7대 도시 63%가 발생한 반면 도로투자(국비+지방비)는 지방부 86%, 7대 도시 14%로 도시부 혼잡해소 대응이 미흡하였음
- 이에 따라 국토교통부는 도시부 도로투자 활성화 및 도시 내 교통혼잡 개선에 대하여 정책차원의 지원을 이끌어내고자 「도심 교통 혼잡도로 개선사업」에 부합한 시스템을 마련하였으며, 도시부 혼잡도로 개선사업 시행을 위해 도로법을 개정할 예정임
- 도로법 개정과 더불어 도시부 교통혼잡 기준을 정립하고 이를 적용하여 도시부 교통혼잡도로 개선사업을 추진할 예정임
  - 도시 규모 및 도로 규모, 통행특성 등을 반영한 새로운 교통 혼잡 기준 마련
- 따라서 전라북도 내 도심 소통 완화를 위해 위 기준에 부합하는 혼잡구간을 조사할 필요가 있음



※ 자료 : 국토교통부(2012), 도시 교통혼잡도로 개선사업 착수를 위한 도로법 일부개정 추진

〈그림 5〉 도심 교통 혼잡도로 개선사업 추진방안

#### 5) 전라북도 도로 네트워크 진단 방향 설정

- 앞서 검토한 SOC 정책들에 따르면, 장래 추진 가능한 도로 사업은 다음과 같은 목표에 부합해야 할 것으로 판단됨

- 고속도로 IC 접근성 향상을 위한 국토간선도로망 확충
  - 혼잡비용 감소를 위한 도심 혼잡 구간 개선
  - 교통사고 감소를 위한 시설개량
- 이러한 국가 도로사업의 목표와 부합될 수 있도록 고속국도, 국도, 지방도 중심의 전라북도 간선 도로축 분석과 전라북도 읍·면·동 지역에서 고속도로 IC 접근성 검토 그리고 도시부 혼잡구간 대상지 조사를 통해 전라북도 도로네트워크를 진단하고자 함
  - 아울러 국책사업발굴을 통해 선정된 도로 사업(안)이 실질적으로 추진되기 위해서는 위의 정책 목표에 대한 부합성을 검토하여 사업 논리를 보강해야 할 것으로 판단됨

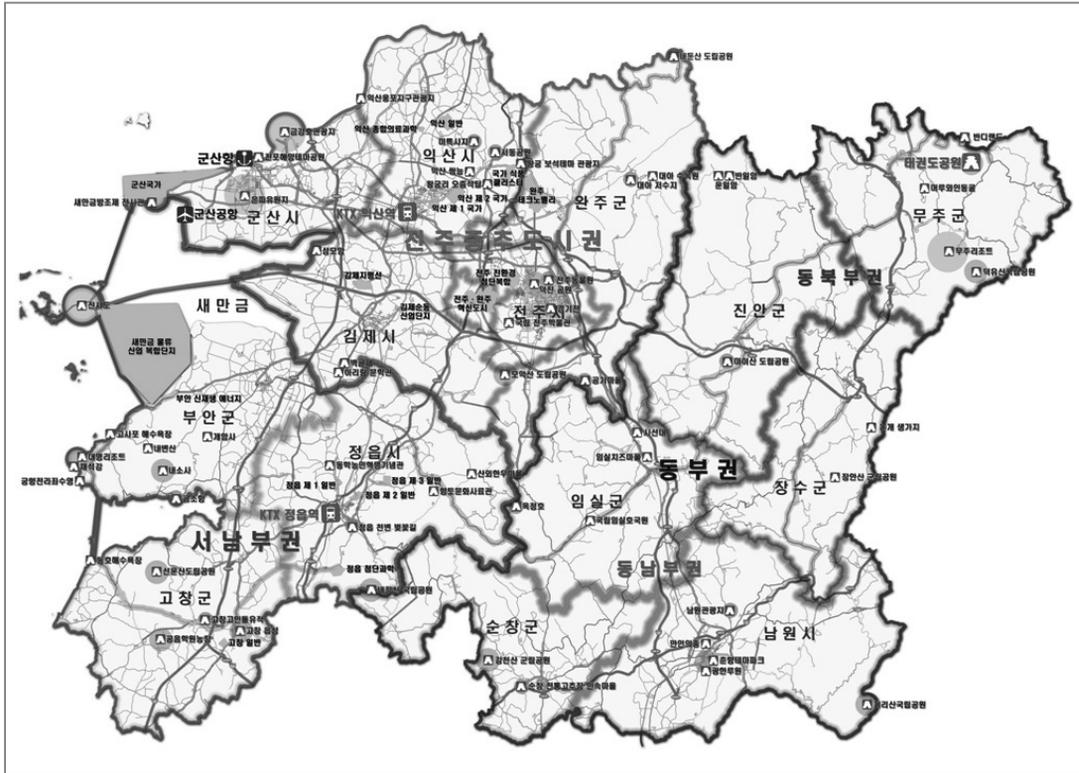


〈그림 6〉 도로사업 추진을 위한 전라북도 도로 네트워크 진단

### 3. 전라북도 도로 네트워크 진단

#### 1) 전라북도의 권역 구분

- 박근혜정부는 기존 광역단위의 지역 발전에서 중추도시권과 생활권이라는 새로운 지역발전 정책을 논의하고 있음
- 이러한 지역발전 정책에 따라 전라북도는 전주를 중심으로 대도시권을 육성하여 대전, 광주에 버금가는 전라북도 발전의 축을 형성하고, 나머지 지역들도 권역으로 구분하여 각 권역 특성에 맞는 지역 거점으로 육성할 예정임
- 따라서 향후 지역 발전을 고려하여 전라북도 전역을 총 4개 권역으로 세분화하고 각 권역별 도로 네트워크의 문제점을 분석하고자 함
  - 전라북도의 지형, 도시, 교통 특성 등을 고려하여 권역을 세분화하였으며, 각 권역의 명칭은 전주 중추도시권, 동남부권, 동북부권, 서남부권으로 제안하고자 함
  - 전주시, 익산시, 군산시, 김제시 및 완주군은 전주 중추도시권으로 구분함
  - 남원시, 순창군, 임실군은 동남부권으로 무주군, 진안군, 장수군은 동북부권으로 구분하며, 두 권역을 합쳐 동부권으로 명명함
  - 정읍시, 부안군, 고창군 및 새만금 개발지역은 서남부권으로 구분함



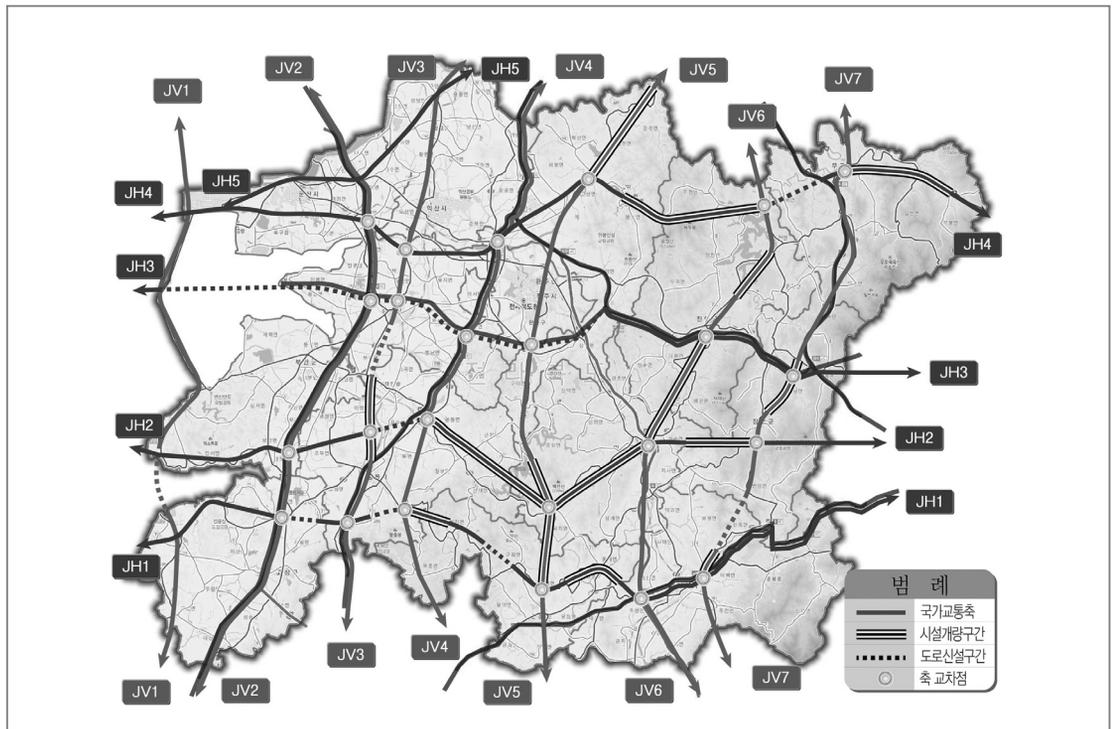
<그림 7> 전라북도 권역 구분(안)

## 2) 전라북도 간선도로축 설정

- 현재 및 장래 전라북도를 통과하는 고속도로는 총 5개 축(3×2축) 형태로 구분할 수 있으며 국가기간교통망으로서의 거점 연결 및 물류 애로 해소 등의 역할을 수행함
  - 남북방향 3개축, 동서방향 2개축으로 서해안고속도로, 호남고속도로가 대표 노선임
- 하지만 고속도로만으로는 전라북도 전역을 연계하는 간선도로 네트워크를 구축할 수 없어 일반 국도 및 국지도·지방도가 접속하여 보조하는 형태를 띠고 있음
- 따라서 국가기간교통망을 중심으로 전라북도 간선도로축을 설정하고 해당 축의 문제점을 분석하고자 함
  - 전라북도는 총 16개의 국가기간교통망(7×9) 중 5개 노선이 통과하므로 이를 중심으로 전라북도 간선도로망을 설정함
  - 남북방향은 JV(Jeonbuk Vertical), 동서방향은 JH(Jeonbuk Horizontal)로 명명함
  - 각 간선축은 축별 간격이 평균적으로 17km정도 이격되도록 선정하였음(남북축 약 17.2km, 동서축 약 16.7km)

〈표 3〉 전라북도 간선도로망(7×5) 설정

구분	통과 도로명	기점	종점	
남북 (7)	JV1	국도 77, 국도 30, 국도 77, 국도 22	군산시 소룡동	고창군 상하면
	JV2	서해안고속도로	군산시 성산면	고창군 대신면
	JV3	국도 23, 국도 29, 호남고속도로	익산시 망성면	정읍시 입암면
	JV4	호남고속도로, 국도 1, 국지도 49, 지방도 897	익산시 여산면	순창군 복흥면
	JV5	국도 17, 국도 27	완주군 운주면	순창군 풍산면
	JV6	국도 13, 국도 30, 순천완주고속도로	진안군 용담면	남원시 수지면
	JV7	국도 19, 대전통영고속도로, 국도 19	무주군 무주읍	남원시 주천면
동서 (5)	JH1	국도 22, 지방도 708, 국도 29, 국도 21, 국도 24, 88올림픽고속도로	고창군 해리면	남원시 인월면
	JH2	국도 30, 지방도 710, 국도 30, 국도 17, 국도 13	부안군 변산면	장수군 장수읍
	JH3	새만금 동서2축, 새만금전주고속도로, 익산장수고속도로	김제시 진봉면	장수군 장계면
	JH4	국도 21, 지방도 799, 지방도 732, 국지도 55, 지방도 795, 국도 30	군산시 미성동	무주군 무풍면
	JH5	국도 26, 국도 27, 지방도 711, 국도 23	군산시 소룡동	익산시 망성면



〈그림 8〉 전라북도 간선 도로망(7×5) 위치도

- 제시한 전라북도 간선도로망의 특성은 다음과 같음
  - 전라북도 간선도로망은 주로 남북축으로 발달하였으며, 동서축 도로망은 부족한 형태임
  - 동고서저의 지형특성으로 인해 동쪽 지형은 선형이 불량하여 사고 위험이 높으며, 접근성이 떨어짐
- 따라서 개략적으로 축별 신설 및 시설개량 사업이 필요한 구간을 검토하였음

- 남북축 시설개량구간 120.3km(19.5%), 신설구간 32.6km(5.3%), 동서축 시설개량구간 137.9km(23.6%), 신설구간 118.7km(20.4%)로 나타남

○ 또한, 도로사업이 필요한 구간을 각 권역별로 세분화하여 분석하였음

- 남북축 및 동서축 모두 70% 이상의 시설개량 사업이 동부권에 집중되어 있음
- 신설 사업은 약 40% 이상이 새만금과 직접적으로 연계되는 전주 중추도시권과 서남부권에 위치함

〈표 4〉 전라북도 간선도로망의 연장 및 사업물량

구분	연장(km)			사업물량(억원)	
	총연장	시설개량구간	신설구간	시설개량	신설
JV1	73.6	-	15.0(20.4%)	-	6,420
JV2	77.7	-	-	-	-
JV3	90.6	16.9(18.6%)	10.3(11.4%)	1,876	1,896
JV4	88.3	-	-	-	-
JV5	109.0	47.1(43.2%)	-	4,473	-
JV6	91.9	42.7(46.5%)	-	2,999	-
JV7	86.1	13.6(15.8%)	7.2(8.4%)	1,181	1,152
<b>계</b>	<b>617.2</b>	<b>120.3(19.5%)</b>	<b>32.6(5.3%)</b>	<b>10,529</b>	<b>9,468</b>
JH1	135.1	20.5(15.2%)	16.4(12.1%)	1,327	2,543
JH2	128.9	60.2(46.7%)	16.4(12.7%)	4,013	2,706
JH3	111.2	-	74.1(66.6%)	-	19,478
JH4	158.8	57.2(36.0%)	11.8(7.4%)	4,718	1,704
JH5	48.9	-	-	-	-
<b>계</b>	<b>582.9</b>	<b>137.9(23.6%)</b>	<b>118.7(20.4%)</b>	<b>10,058</b>	<b>26,431</b>

〈표 5〉 전라북도 권역별 간선도로망의 연장 및 비율

(단위 : km, %)

구분	전주 중추도시권		동부권		서남부권		계	
	개량	신설	개량	신설	개량	신설	개량	신설
남북	22.1 (18.4)	10.3 (31.7)	89.3 (74.2)	7.2 (22.1)	8.9 (7.4)	15.0 (46.2)	120.3 (100.0)	32.6 (100.0)
동서	38.8 (28.1)	54.3 (45.8)	99.1 (71.9)	17.5 (14.7)	- (39.5)	46.9 (39.5)	137.9 (100.0)	118.7 (100.0)
계	60.9 (23.6)	64.6 (42.7)	188.3 (73.0)	24.7 (16.3)	8.9 (3.5)	61.9 (41.0)	258.1 (100.0)	151.2 (100.0)

### 3) 전라북도 간선도로축별 교통량 분석

- 「2011 도로교통량통계연보」(국토교통부, 2012)의 지점별 교통량을 이용하여 간선 도로축(7×5)의 교통량을 분석함

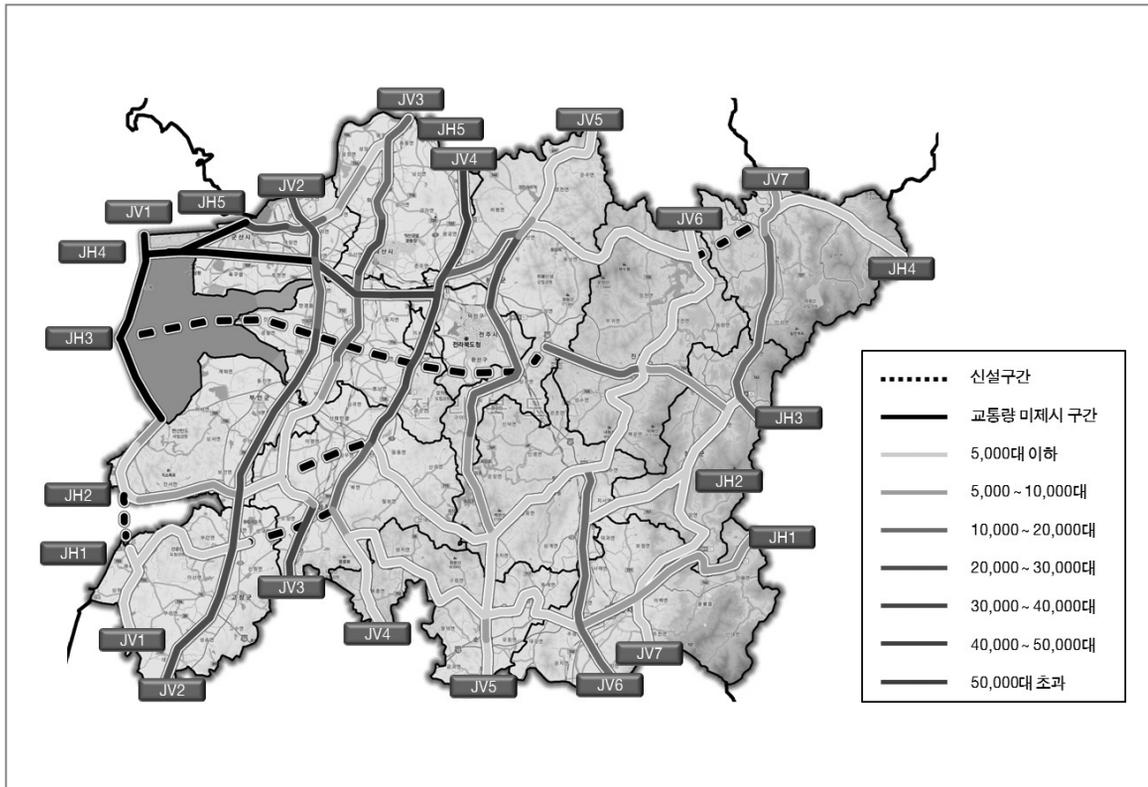
- 2011년 전라북도 간선도로측은 고속도로를 제외한 나머지 구간에 대하여 20,000대/일 이하의 교통량이 통과하는 것으로 나타남
  - 남북측은 약 78%, 동서측은 약 95% 가량이 20,000대/일 이하의 교통량 수준을 보임
- 각 권역별로는 인구 및 도시 발달 수준이 상이하어 교통량 차이가 발생하는 것으로 나타남
  - 전주 중추도시권은 약 10,000~30,000대/일 수준의 교통량 구간이 약 52%를 차지하는 반면, 동부권과 서남부권은 5,000대/일 미만 수준의 교통량 구간이 약 50%를 차지함

〈표 6〉 전라북도 간선도로측별 교통량 분석 결과

구분	교통량 수준		
	구간수(개)	비율(%)	
남북(JV)	5,000대 이하	31	37.8
	5,000 ~ 10,000대	16	19.5
	10,000 ~ 20,000대	17	20.7
	20,000 ~ 30,000대	12	14.6
	30,000 ~ 40,000대	4	4.9
	40,000 ~ 50,000대	-	-
	5,0000대 초과	2	2.4
	계	82	100.0
동서(JH)	5,000대 이하	32	53.3
	5,000 ~ 10,000대	16	26.7
	10,000 ~ 20,000대	9	15.0
	20,000 ~ 30,000대	1	1.7
	30,000 ~ 40,000대	1	1.7
	40,000 ~ 50,000대	1	1.7
	5,0000대 초과	-	-
	계	60	100.0

〈표 7〉 전라북도 권역별 교통량 분석 결과

구분	전주 중추도시권		동부권		서남부권	
	구간수(개)	비율(%)	구간수(개)	비율(%)	구간수(개)	비율(%)
5,000대 이하	2	7.4	20	58.8	9	42.9
5,000 ~ 10,000대	6	22.2	7	20.6	3	14.3
10,000 ~ 20,000대	8	29.6	7	20.6	2	9.5
20,000 ~ 30,000대	6	22.2	-	-	6	28.6
30,000 ~ 40,000대	3	11.1	-	-	1	4.8
40,000 ~ 50,000대	-	-	-	-	-	-
5,0000대 초과	2	7.4	-	-	-	-
계	27	100.0	34	100.0	21	100.0



〈그림 9〉 전라북도 간선 도로망(7×5)의 교통량 현황(2011년 기준)

#### 4) 고속도로 접근성 검토

- 「제2차 도로정비기본계획(2011~2015)」(국토교통부, 2011)는 정비목표 중 하나로 ‘전국 어디서나 30분 이내 고속도로 접근 가능한 국토간선도로망 조기 확충’을 제시함
- 따라서 전라북도 각 지역의 고속도로 접근성을 분석하고 접근성이 떨어지는 지역을 선정함
  - 전라북도 14개 시·군의 각 동·읍·면사무소(총 240개)를 기준으로 가장 근접한 고속도로 IC간 통행시간을 산출함. 부안군 위도면은 섬이므로 본 분석범위에 해당하지 않음
  - 산출된 통행시간을 기준으로 총 4단계(10분 이내, 10분 초과 ~ 20분 이내, 20분 초과 ~ 30분 이내, 30분 초과)로 구분함
  - 산출된 결과를 통해 고속도로 접근 시간을 기준으로 counter map을 작성하였으며, 접근시간이 30분을 초과하는 지역을 선정함
- 전반적으로 전라북도 대부분 지역은 10분 ~ 20분 이내에 고속도로에 접근할 수 있는 것으로 분석되었으며, 평균통행시간은 14.4분으로 나타남

〈표 8〉 전라북도 간선도로축별 교통량 분석 결과

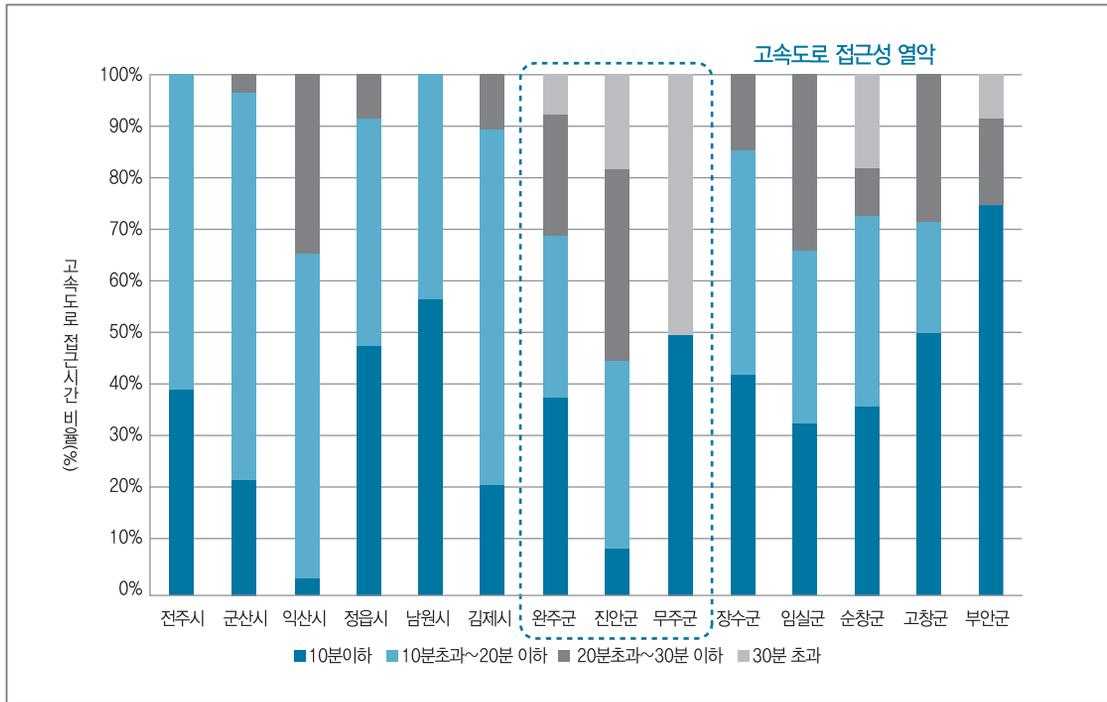
구분		IC 접근성 수준	
		지역수(개)	비율(%)
계		240	100.0
읍면동 개수	10분 이하	80	33.3
	10분 이상 ~ 20분 미만	118	49.2
	20분 이상 ~ 30분 미만	34	14.2
	30분 이상	9	3.8
평균통행시간(분)		14.4	-

- 전라북도의 동고서저 계단식 지형 특성으로 인해 대부분 산악지역에 위치한 지역이 고속도로로 접근성이 떨어지는 것으로 나타남
  - 전주시, 군산시 및 익산시 등 서쪽에 위치한 지자체는 대부분 20분 내에 고속도로에 접근 가능한 것으로 분석됨
  - 하지만 산악지형에 위치한 진안군, 순창군 및 완주군 일부 지역 등은 다른 지자체에 비해 고속도로 접근성이 떨어지며 무주군이 가장 열악한 것으로 나타남
  - 조사한 총 240개 읍·면·동 중 9개 면이 고속도로에 접근하는데 30분 이상 소요되는 것으로 파악됨
- 권역별로 분류할 경우, 주로 전주 중추도시권은 고속도로 접근성이 양호하며, 동부 권은 가장 열악하여 지자체별 세분화 내용과 유사한 결과가 도출됨
  - 전주 중추도시권은 20분 이내 IC 접근 가능 지역이 약 86%로 「제2차 도로정비기본계획」의 정책 목표에 부합함
  - 하지만 동부권은 30분 이상 소요되는 지역이 약 10%로 전라북도 세 권역 중 가장 열악한 것으로 나타남

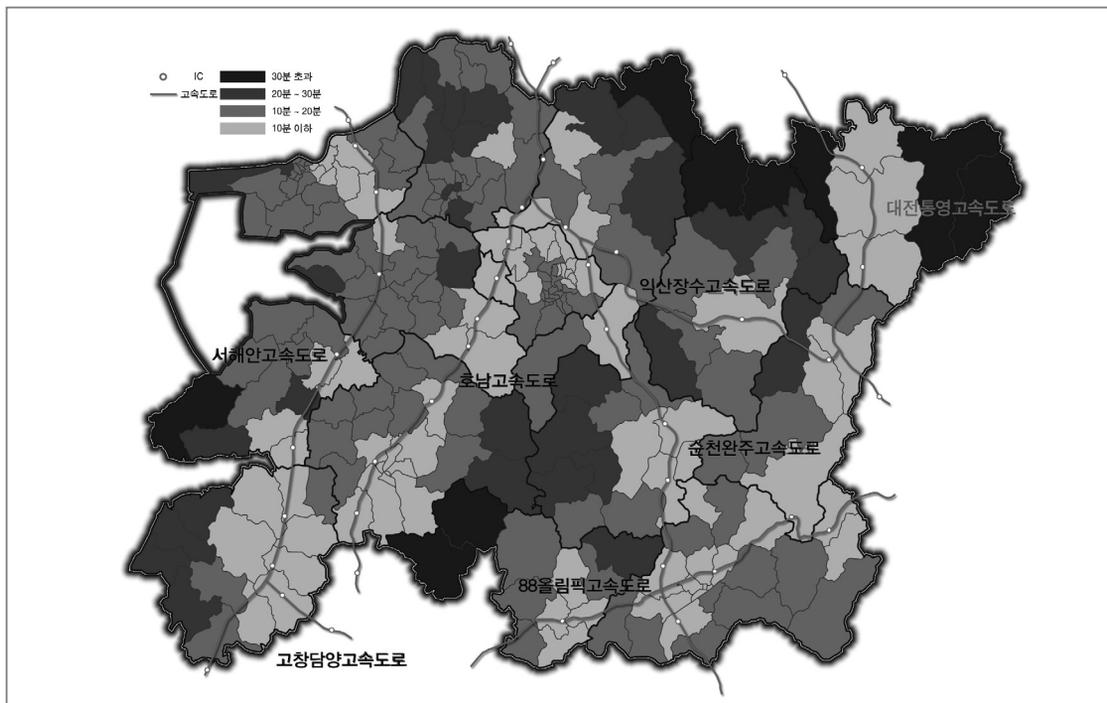
〈표 9〉 전라북도 권역별 고속도로 접근성 분석 결과

(단위 : 개, %)

구분		IC 접근성 수준		
		전주 중추도시권	동부권	서남부권
계		121(100.0)	70(100.0)	49(100.0)
읍면동 개수	10분 이하	29(24.0)	28(40.0)	22(44.9)
	10분 초과 ~ 20분 이하	75(62.0)	25(35.7)	18(36.7)
	20분 초과 ~ 30분 이하	16(13.2)	10(14.3)	8(16.3)
	30분 초과	1(0.8)	7(10.0)	1(2.0)
평균통행시간(분)		14.3	15.4	13.1



〈그림 10〉 전라북도 시·군별 고속도로 접근성 비교



〈그림 11〉 전라북도 고속도로 접근성 Counter Map

## 5) 전라북도 도심 혼잡 검토

- 새롭게 마련된 「도시부 교통혼잡 기준(안)」에 부합하는 전라북도 행정구역은 전주시를 비롯해 군산시, 익산시 등 6개 지자체임

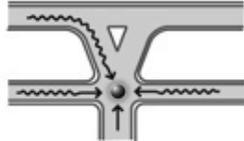
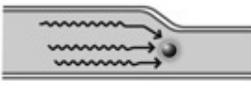
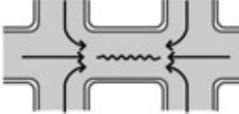
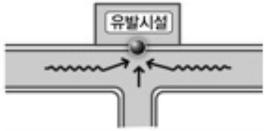
〈표 10〉 도시인구 규모별 혼잡도로 기준(안)

구분	대상도시	혼잡 기준		
		통행속도	평균지속시간	발생빈도
100만 이상 도시	-	15km/h 이하	60분 이상	3회/일 이상
		20km/h 이하		2회/일 이상
50~100만 미만 도시	전주시	25km/h 이하	30분 이상	1회/일 이상
10~50만 미만 도시	군산시, 익산시, 정읍시			
10만 미만 도시	김제시, 남원시			

※자료 : 한국교통연구원(2012), 도시부 교통혼잡도로 개선사업 추진방안

- 일반적으로 교통 혼잡은 교차·병목 등에 의해 발생하며 시간 및 공간에 따라 유형을 구분할 수 있음
  - 시간대별 : 특정시간, 출퇴근시, 상시 혼잡으로 구분 가능
  - 공간별 : 지점단위, 선(축)단위, 네트워크로 구분 가능

〈표 11〉 교통 혼잡발생의 원인

교차	병목	부족	집중
			
여러개의 도로가 교차하는 지점에서의 혼잡	도로용량의 일관성 결여에서 발생하는 혼잡	기존 도로시스템으로는 교통수요대응 부족	대량교통유발시설에 의한 교통 혼잡

※자료 : 한국교통연구원(2012), 도시부 교통혼잡도로 개선사업 추진방안

- 따라서 위 6개 지자체의 주요 가로축에 대한 교통량 및 속도 조사·분석을 통해 혼잡도로를 선정하고 혼잡의 원인을 분석하여 효율적인 개선사업이 되도록 준비할 필요가 있음
  - 전라북도 도심지의 통행속도 자료가 미비하므로 전북 내 교통 혼잡 개선사업을 유치하기 위해서는 기초자료 조사가 반드시 필요함



- 전주 중추도시권은 대단위 개발계획 시행에 의한 교통량 급증, 도시 거점 간 연계 및 안전성 향상, 도심 지·정체 증가 등의 문제를 해결하는 사업을 통해 전라북도 중심지로서의 역할을 강화하고자 함

  - 전주 중추도시권은 전주·완주 혁신도시, 새만금 개발계획 등 대규모 개발계획이 진행되고 있어 간선도로의 장래 교통량이 급격하게 증가하고 혼잡이 우려
  - 또한, 도시권과 동부 생활권에 대한 거점 연계 기능을 향상시키고 동서축 간선도로의 기하구조를 개선하여 도로 안전성을 향상시키기 위한 사업이 필요
  - 전주 중추도시권 내에는 전주시·익산시 등 전라북도의 성장을 이끄는 주요 도시가 위치하고 있으나 도심 혼잡으로 인해 막대한 혼잡비용이 발생
  - 해당 권역은 전라북도 통행량의 약 77%가 발생하므로 경제성 논리로 추진 가능
- 동부권은 지형적 특성으로 인한 기하구조 불량 구간 개선, 국제대회 유치 지원, 관광지 연계를 목표로 사업을 발굴하여 기초 생활서비스 확보 및 인근 시·군간 연계 생활을 형성하고자 함

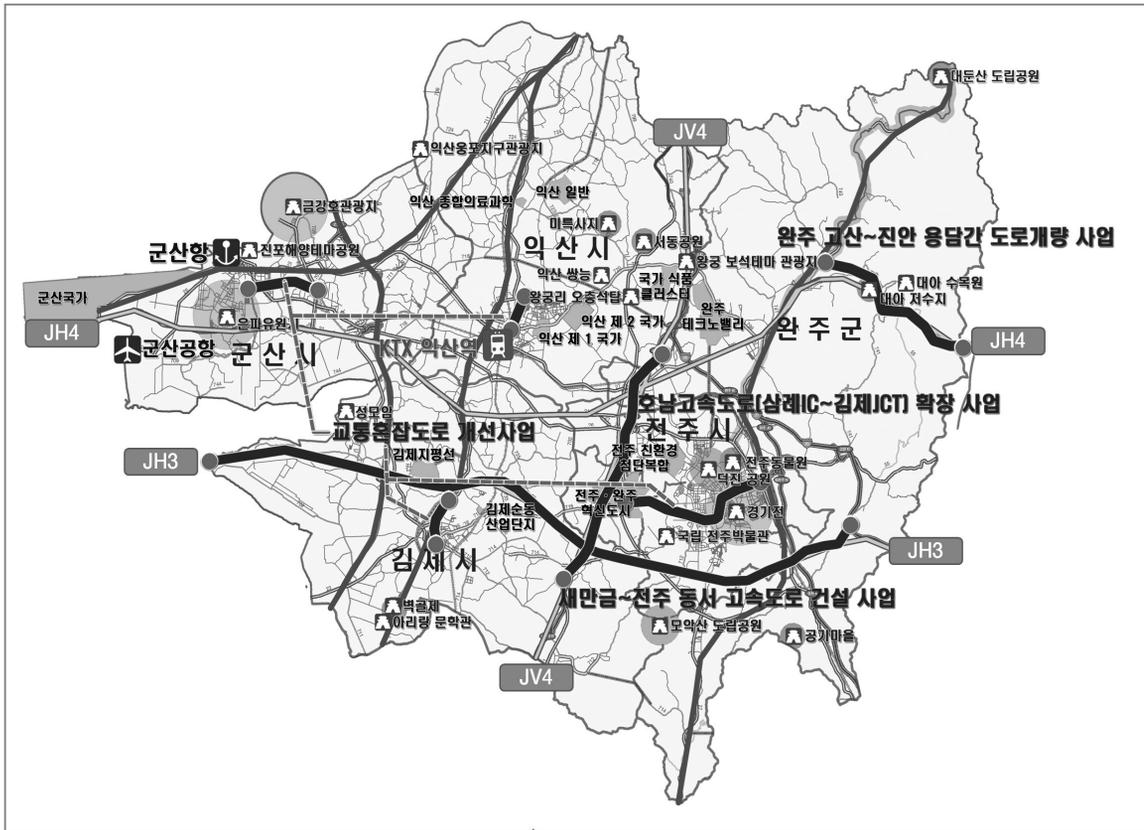
  - 동부권에 위치한 지자체는 대부분 산악 지형으로 간선도로의 속도가 낮으며, 기하구조가 불량한 구간이 존재함. 이는 교통사고를 유발할 가능성이 높으므로 도로 안전성 향상을 위한 시설개량 사업이 필요
  - 무주군은 올해 6월 완공 예정인 무주 태권도공원 조성과 더불어 2017년 세계 태권도 대회를 유치할 예정임. 이와 같은 국제대회 유치 시 경기장의 접근성은 매우 중요한 요소로써 원활한 대회 유치를 위해 SOC 지원이 필요
  - 이와 더불어 지리산 및 덕유산 등 대표적인 산악형 휴양 관광지로 육성하는 '지덕권 힐링거점 조성 사업(안)'이 추진되고 있음. 따라서 관광 수요가 증가할 것으로 보이며, 관광지 연계성 강화를 위한 개선이 필요
- 서남부권은 새만금 개발계획에 따른 내·외부 교통량 처리 시설 필요, 새만금 및 주요 관광지 연계를 목표로 설정하여 서해안 시대를 대비하는 주요 거점을 형성하고자 함

  - 새만금 지역은 전라북도만이 아닌 국가의 30대 선도프로젝트 중 하나로써 약 76만 명의 인구 유입과 더불어 약 102만 대/일<sup>7)</sup>의 내·외부 교통량이 발생할 것으로 예상됨. 따라서 새만금의 원활한 통행을 위해서는 간선도로의 확보가 필수
  - 또한, 2020년 새만금을 방문하는 관광객이 1,044만 명으로 예상되는 만큼 새만금 지역과 주변에 위치한 변산반도, 내장산 등 주요 관광지를 연계하는 간선축이 필요한 실정
- 장래 전라북도의 성장을 위해서는 반드시 도로 사업이 필요한 상황이며, 권역별로 간선도로의 문제점 및 사업의 목적이 상이하므로 이를 이용해 해당 사업의 논리를 보강하여 사업을 해야 함

7) 「새만금 종합개발계획(Master Plan)」(국무총리실, 2011)에서 제시한 1,271,985pcu/일을 대/일로 재환산함(=1,271,985\*0.806)

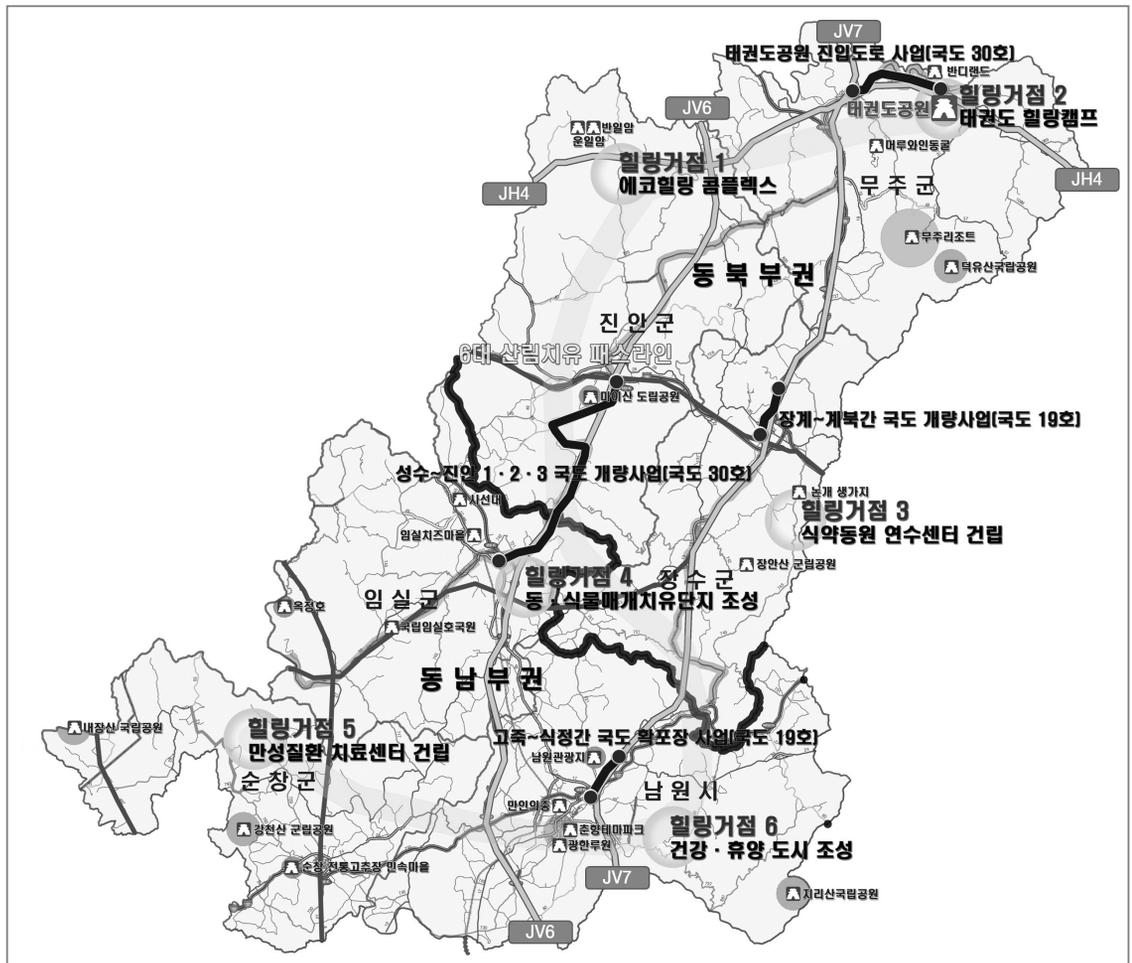
## 2) 권역별 주요 도로사업(안) 제시

- 앞서 살펴본 각 권역별 특징 및 사업목표에 맞춰 추진 가능한 대표 사업(안)을 제시하고자 함. 제시한 사업 이외에도 추가적으로 시행이 필요한 사업은 많으나 본 연구에서는 사업목표별 대표 사업만 제시함
- 전주 중추도시권의 주요 목표인 ‘고속도로 혼잡완화’, ‘거점연계 및 안전성 향상’, ‘도심 혼잡개선’에 맞춰 대표 사업을 선정함
  - (JV4축) 새만금과 전주 중추도시권의 동서축 거점 연계를 위해 새만금~전주 고속도로가 건설될 예정이다. 따라서 고속도로의 급증하는 교통량을 원활히 처리하고 혼잡을 완화하기 위해 도시권 내 대표 고속도로인 ‘호남고속도로(삼례IC~김제JCT) 확장 사업’ 선정
  - (JH4축) 거점 연계 및 안전성 향상을 위해 두 지역을 연결하는 간선도로를 개량하는 ‘완주 고산~진안 용담간 도로 개량사업(국지도55호)’ 선정
  - 만성적인 도심 혼잡개선을 위해 각 도심 내부의 ‘교통혼잡도로 개선사업’ 선정



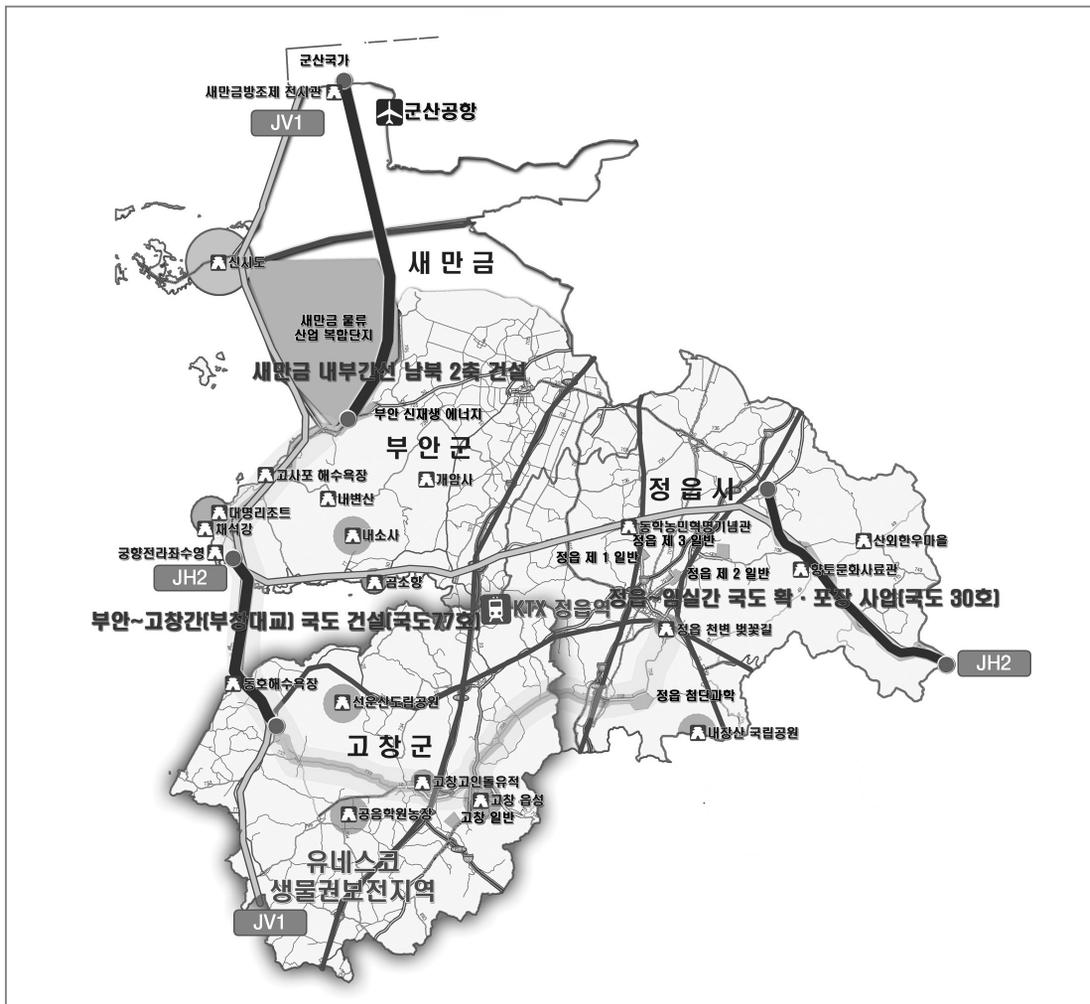
〈그림 13〉 전주 중추도시권 도로사업(안)

- 동부권은 ‘진입도로 연결’, ‘안전성 개선’, ‘관광지 연계’의 목표에 맞춰 사업을 선정함
  - (JH4축) 조성 예정인 무주 태권도공원 접근성 향상 및 세계 태권도대회 유치를 지원하기 위해 ‘태권도공원 진입도로 사업(국도30호)’ 선정
  - (JV7축) 선형이 불량한 구간을 개선함으로써 운전자들에게 안전한 도로를 제공하고 무주군과 장수군의 연계성을 향상시켜 하나의 권역을 형성하는 인프라를 제공하기 위해 ‘장계~계북간 국도 개량사업(국도19호)’ 선정
  - (JV7축) 국내 대표 산악형 휴양 관광지인 지리산의 접근성 및 연계성 강화를 위해 ‘고죽~식정간 국도 확·포장사업(국도19호)’ 선정
  - (JV6축) 도로 안전성을 개선하고 임실군과 진안군을 연결하는 JV6축을 개선함과 동시에 동북부권과 동남부권의 거점 연계성을 향상시키고자 ‘성수~진안 1·2·3 국도 개량사업(국도30호)’ 선정



〈그림 14〉 동남부권 및 동북부권 도로사업(안)

- 서남부권은 ‘새만금 소통 지원’, ‘관광지 연계’의 목표에 맞춰 사업을 선정함
  - 새만금 내·외부 교통량의 원활한 소통을 지원하고자 ‘새만금 내부간선 남북 2축 건설 사업’ 선정
  - (JV1축) 새만금 및 서해안 권역 주요 관광지의 접근성·연계성을 강화하고자 ‘부안~고창간(부창대교) 국도 건설 사업(국도77호)’ 선정
  - (JH2축) 정읍과 임실 더 나아가 서남부권과 동부권을 연결하는 간선축의 연계 기능을 향상시키기 위해 ‘정읍~임실간 국도 확·포장 사업(국도30호)’ 선정



〈그림 15〉 서남부권 도로사업(안)

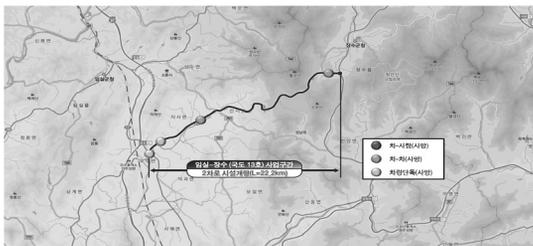
- 각 권역별 교통 문제를 해결하기 위해서는 위에서 제시한 대표사업(안)과 더불어 총 28개의 사업이 시행되어야 할 것으로 판단됨

〈표 12〉 각 권역별 필요 도로사업(안)

구분	전주 중추도시권	동부권	서남부권	계
사업 개수	8	14	6	28

※자료 : 전북발전연구원(2013), 전라북도 도로연계네트워크 효율화 방안 연구

- 위 많은 사업들은 각 권역의 간선도로축 개선을 위해 선정된 필수적인 사업들이므로 고속도로 혼잡완화, 안전성 개선 등 제시한 사업 추진논리를 통해 반드시 사업추진이 필요함
- 또한, 해당 사업 추진 과정에서 필요한 사업 타당성 논리를 명확하게 제시하기 위해 전라북도와 전북발전연구원은 국가정책에 걸맞은 자료 구축 및 대응자료 마련을 위한 연구에 매진할 것임
  - 임실~장수 구간이 경제성은 부족하지만 안전성 측면에서 타당성이 확보되어 사업이 추진되었으므로 전라북도 내 도로 선형 및 사고 조사를 통해 DB를 구축·관리하고, 도로 안전성 개선과 관련된 사업의 객관적인 근거 자료로써 이용

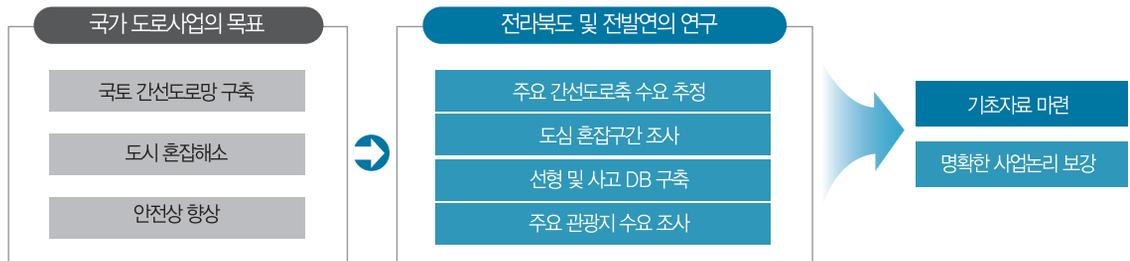


구분	2008년	2009년	2010년	3개년 총 건수
사고 건수	20	17	18	55
사망 사고	2	1	1	4

※자료 : 도로교통공단(2008~2010), 교통사고분석시스템(TAAS, Traffic Accident Analysis System)

〈그림 16〉 임실~장수(국도 13호) 구간의 교통사고 발생건수 및 위치도(2008~2010년)

- 주요 도심 혼잡 구간 조사를 통해 사업 구간 선정, 개선(안) 등의 도심혼잡도로 개선사업에 대한 사전 준비 필요
- 전라북도 주요 간선도로축의 수요 추정을 통한 장래 도로망 개선 계획 수립
- 주요 관광지의 관광 수요 조사를 통한 관광 수요 반영 및 관광축 개선 계획 수립 등



〈그림 17〉 전라북도 도로 네트워크 개선을 위한 전라북도의 대응 방향

- 이를 통해 발굴한 도로사업(안)을 성사시키고 지속적인 국비확보에 기여할 것임

## 5. 정책 제언

- '복지' 를 중심으로 하는 박근혜정부의 정책방향에 따라 앞으로도 SOC 관련 예산은 감소할 것임. 따라서 전라북도는 필수적인 SOC 투자를 위해 현재 정책기조에 부합하는 사업을 발굴해야 함
- 「박근혜정부 국정목표 및 국정과제」, 「제2차 도로정비기본계획」, 「제3차 국도·국지도 5개년 계획」 등을 검토한 결과, 도로 정책은 '국토 간선도로망 구축', '도시혼잡해소', '안전성 향상' 을 중심으로 나아갈 것임
- 또한 새로운 지역개발 정책으로 중추도시권과 생활권이 활발히 논의되고 있음
- 따라서 전라북도는 정부의 정책 기조에 맞춰 사업을 발굴해야 하며, 이를 위해 전라북도 전역을 4개의 권역으로 구분하고, 7×5 형태의 간선도로축을 설정하여 문제점을 검토함
- 지역별로 간선도로축의 문제점이 상이하므로 4개 권역의 간선도로축을 개선하기 위해 정책기조에 부합하는 세부 목표를 수립함. 또한 문제점을 해결하기 위한 대표 사업(안)과 사업 논리를 제시함
- 제시한 사업 이외에도 전라북도 도로 네트워크를 개선하기 위해서는 많은 사업이 필요한 것으로 보임(총 28개 사업, 397km)
- 위 사업을 추진하기 위해 전라북도와 전북발전연구원이 협력체계를 구축하여 기초자료 구축은 물론 지속적으로 사업 논리를 보강과 상호 피드백(Feed Back)이 필요하며, 궁극적으로 성공적인 국비확보와 함께 사업 추진이 가능하게 될 것임



## ● ● 참고자료

---

- 국무총리실(2011), 새만금 종합개발계획(Master Plan)
- 국토교통부(2011), 제2차 도로정비기본계획(2011~2020)
- 국토교통부(2012), 2011 도로교통량통계 연보
- 국토교통부(2012), 도시 교통혼잡도로 개선사업 착수를 위한 도로법 일부개정 추진
- 국토교통부(2013), 도로정책관 2013년 업무계획 보고
- 대통령직인수위원회(2013), 박근혜 정부 국정목표 및 국정과제
- 도로교통공단(2008~2010), 교통사고분석시스템(TAAS, Traffic Accident Analysis System)
- 전라북도(2012), 전라북도 SOC 구축계획 종합보고
- 전라북도(2012), 통계로 본 전북의 모습 2012
- 전라북도(2013), 연도별 국가예산 확보현황
- 한국교통연구원(2012), 교통수요 분석 기초자료 배포 설명자료
- 한국교통연구원(2012), 도시부 교통혼잡도로 개선사업 추진방안
- KD(2011), 제3차 국도·국지도 5개년 계획안

이슈브리핑  
Issue Briefing



전북발전연구원

560-860 전라북도 전주시 완산구 공주팔지로 1696(효자동3가 1052-1)

Tel.063-280-7100 Fax.063-286-9206

[www.jthink.kr](http://www.jthink.kr)