

녹색연합등록번호 01-07-12-01

# 개발촉진지구 지역도로망 현장 실태보고서

2007.12



\_펴낸이 박영신

\_펴낸달 2007년 12월

\_펴냄터 (우136-821)

서울시 성북구 성북2동 113-34

\_소리통 02-747-8500

\_전자우편 [greenkorea@greenkorea.org](mailto:greenkorea@greenkorea.org)

\_누리방 greenkorea.org

\_연구원 허승은, 서재철

\_도움주신분 김윤희, 최성렬, 고이지선

# 목 차

## I. 서론

## II. 본론

### 1. 개발촉진지구 기반시설 사례 분석

- 1) 과투자된 지역도로망 확인
- 2) 민간자본 유치되지 않아 놓고 있는 도로

### 2. 개발촉진지구 도로건설의 문제점

- 1) 건설비 없어 공사 중단된 도로 발생,  
비효율 예산 운용으로 인한 예산 낭비
- 2) 국비투자사업의 남용
- 3) 환경훼손
- 4) 재해위험
- 5) 무분별한 사업계획 수립으로 난개발 우려

## III. 결론

# 서론

건설교통부의 지역개발을 위해 건설된 도로가 예산낭비로 얼룩져 있다. 관광개발과 지역진흥을 위해 지자체에 지원하여 건설된 많은 도로들에 정작 다녀야 할 차들이 다니지 않고 있다. 녹색연합은 2007년 4월부터 7월까지 지난 4개월 동안 전국의 지역 중 대표적인 지역을 선정하여 조사한 결과 도로에 차가 다니지 않아서 예산낭비를 초래했거나, 형식적인 건설비용 지원으로 도로의 전 구간 연결이 되지 못해서 도로 기능을 상실한 현장을 확인했다.

강원도 영월군 상동읍 세송~어평간 도로는 도로 예산이 부족하여 도로건설이 중단된 구간이다. 상동읍 세송마을을 지나는 도로 인접구간에는 “연결되지 않은 도로, 돌아가시오”라는 표지판을 따라가다 보면, 공사가 중단된 채 몇 년째 방치되어 있는 도로현장을 볼 수 있다.

지자체의 재정규모 10%에 해당되는 비용으로 건설한 장수관광순환도로는 무리한 공사로 인해 28.5mm의 강수량에도 쉽게 절개면이 내려앉아 산사태가 발생한 것을 확인할 수 있었다. 관광휴가의 성수기인 7월임에도 관광도로라는 의미를 찾기 어려울 정도로 이 도로를 다니는 차량은 거의 없었다. 또한, 구성~신평간 도로는 임도를 무리하게 확장함에 따른 산사태가 발생하여 산사태 복구에 여념이 없는 실정이며 이와 같은 부실공사로 예산도 2중으로 투입되고 있다.

이와 같은 예산낭비, 환경훼손, 재해위험의 노출이라는 부실공사 현장은 비단 한 두곳만의 문제가 아니다. 녹색연합이 대표지역으로 선정한 구간만 전국에 10여곳에 이른다.

낙후지역 활성화를 위한 개발촉진지구 도로건설사업을 분석해 본 결과 ‘지역발전을 위한 도로’가 낙후지역 탈피의 요소로 작용하는지, 지역의 경제적 자립에 영향을 미치는지, 궁극적으로 해당지역주민의 삶의 질은 높아졌는지에 대한 해답을 찾기는 어려운 실정이다.

정부는 도로가 건설되면 ‘민자유치도 원활해지고, 지역경제가 활성화된다’라는 막연한 기대감속에 건설된 수많은 지역도로의 현주소를 인식하고, 지역도로 건설에 대한 정책 재정비를 실시해야한다.

# 본론

## 1. 개발촉진지구 기반시설 사례 분석

낙후지역 지원을 위한 도로건설은 일반국도와 고속국도와 같은 교통량 위주의 경제성분석을 토대로 한 타당성 평가가 똑같이 적용될 수는 없다.

어느 지역이든 이동을 위한 도로는 필요하기 마련이고, 낙후지역에 건설되는 도로는 대부분 군도나 농어촌도로로서 일반국도나 지방도등의 도로 기능과는 다르기 때문이다.

그러나, 낙후지역의 발전을 위한 도로건설 예산으로 1조가 넘는 예산이 투자되는 것에 비해 이 기반시설이 지역에 어떤 영향을 미치고 있는지 평가해볼 필요가 있다. 물론 꼭 필요한 도로를 국비지원을 받아 건설하여 지역주민에게 적절한 도움이 되는 도로로 쓰이는 구간도 있지만 그렇지 않은 구간도 있기 때문이다.

개발촉진지구 도로건설에 있어 예산낭비와 환경훼손이라는 문제점을 몇 가지 사례를 통해 확인해보자.

### 1) 과투자된 지역도로망 확인

- 지역주민의 원활한 이동을 위한 도로지만, 주변 환경훼손으로 재해위험에 노출되는 문제를 유발하고, 실제 지역이동을 위한 도로라고 하기에는 과투자된 도로

#### □ 구성~신풍간 도로

- 사업구간: 전남 곡성군 옥곡면 구성리~죽곡면 신풍리
- 사업연장: 8.2km
- 사업예산: 12,470백만원(국비 7,490백만원/ 지방비 4,980백만원)

→실제 투입된 예산155억

- 사업기간: 1999~2007년 7월 현재 공사 진행중
- 사업목적: 곡성군 죽곡면 인근의 지역주민의 원활한 이동을 위해 건설된 도로
- 문제점

구성리의 마을과 신풍리의 마을을 연결하기 위해 기존 임도를 확장하여 건설한 도로이다. 대부분의 공사는 거의 완료되었으나, 신풍리 마을 쪽 일부 구간 아직 포장 공사 중이다. 고갯마루 인근에 산사태는 작년 여름 수해때 발생한 것이지만 이제야 복구공사를 진행하고 있었다. 산사태 복구 공사를 위한 절개면은 30m높이에 이르며, 50m거리에 이를 정도로 매우 큰 면적이다.

이와 같은 불안정한 사면공사와 고갯마루 정상부의 절개면은 산사태등 재해의 위험에 매우 심하게 노출되어 있다. 600m이상의 정상부에서 높이가 20m가 넘게 절개된 사면은 기존 국도와 지방도의 건설현장과 달리 매우 불안정하였다. 건설사 현장관계자의 말에 따르면 부실시공의 원인은 예산 부족이며, 원래 이러한 지형에서

는 터널을 뚫어야 하나 교통량등을 고려하면 터널건설이 예산낭비일 수 있다고 하였다. 어떻게 진행하든 고갯마루를 관통하는 도로건설에 대한 예산낭비 문제는 피할 수 없다.

현장조사 당시 우리나라와 중국에만 서식하고 있는 고라니를 발견할 수 있었다. 곡성은 지리산이 인접한 지역이기에 주변 생태계가 매우 양호함에도 지역도로망 건설에 있어 이에 대한 고려가 부족하여 야생동식물의 서식공간이 줄어드는 단면을 확인할 수 있었다. 머지않아 고라니마저도 멸종위기종으로 보호되지 않을까 하는 우려가 된다.

또한, 지역주민의 원활한 소통을 위해서 죽곡면과 오곡면을 직선으로 잇기 위한 도로라고 하기에는 너무 많은 예산이 투입되었다. 실제, 구성저수지 주변의 오곡면 마을 주민들은 이 도로보다 17번 국도를 이용하여 죽곡면으로 가는 것이 더욱 편리할 것이며, 죽곡면 신평리, 봉정리 마을주민들도 이 도로보다는 국도를 이용해서 오곡면과 남원으로 진입하는 것이 더욱 안전하고 이용하는데 어려움이 없을 것이다.

교통량이 거의 없을 것으로 예상되는 도로에 155억을 쓴다는 것은 엄청난 예산 낭비이다. 전라남도의 환경보전 1년 예산은 176억이다. 이용도가 낮은 도로확장공사 예산과 1년 동안 200백만 전남도민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 환경을 개선하기 위한 예산이 비슷하다는 것은 우리나라의 도로건설에 대한 예산배분이 너그럽다는 것을 확인할 수 있다.

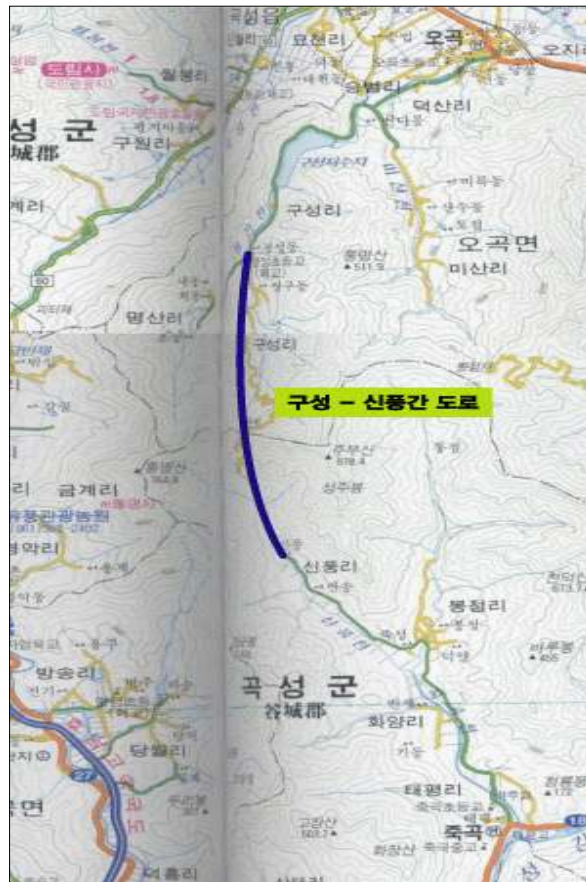


그림 5 . 구성~신평간 도로



그림 6 . 고갯마루를 절개하여 만들고 있는 구성~신평간도로



그림 7 . 산사태가 발생한 구성~신평간 도로

## □ 작곡~우래간 도로

- 사업구간: 경북 예천군 보문면 작곡리~우래리
- 사업연장: 7.9km
- 사업예산: 10,133백만원 (국비 9,370백만원/지방비 763백만원)
- 사업기간: 1997년~2003년
- 사업목적: 지역주민의 원활한 이동을 위한 도로 건설
- 문제점

작곡~우래간의 7.9km의 도로는 예천군 보문면 우래리 우평마을에서 문래실 마을을 연결하여 보문면으로 연결되는 도로이다. 인근의 학가산자연휴양림 진입을 위한 도로로는 내성천 맞은편 도로로 진입이 가능하다. 마을과 마을을 잇는 지역이동을 위한 도로 건설비용으로 100억이 소요된 것과 주변도로가 있다는 것을 감안하며 작곡~우래간 도로 예산이 과투자되었다고 평가할 수 있다.

또한, 이 구간은 마을과 마을사이의 산을 절개하여 약 200m×20m구간의 절개면은 보통 도로건설구간에서는 보기 힘든 면적으로 재해의 위험성에 노출되어 있다. 지자체 문의결과 도로 개통이후 2~3년간 산사태등의 위험은 없었다고 하였지만, 최근 기후변화로 인한 집중호우의 빈도가 많아짐을 고려할 때 해당구간의 사면의 불안정성으로 인한 산사태가 심각하게 우려되는 구간이다.

실제 몇 대의 차량 운행을 위해 100억이 필요한 것일까?

예천군은 학교우유 급식사업으로 782명에게 매년 53백만원을 지원하고 있다. 이 도로 건설비용과 예천군내 782명의 아이들이 2년간 급식우유를 지원받을 수 있는 비용은 거의 일치한다. 이와 같은 주제로 지역주민 투표를 했다면, 지역주민들은 어떤 선택을 했을까?



그림 8 .작곡~우래간 도로





그림 9 .절개면의 높이가 20M에 이르는 작곡~우래간 도로



그림 10. 200M의 산을 절개한 작곡~우래간 도로

## □ 함백~증산간 도로

- 사업구간: 강원 정선군 신동읍 함백~남면 증산
- 사업연장: 15.4km
- 사업예산: 67,219백만원 (국비 35,873백만원/ 지방비 31,346백만원)
- 사업기간: 1998년 ~2007. 7월 현재 공사 진행중
- 사업목적: 강원랜드 진입시 교통분산 효과로 국도 38호선 우회도로 기능을 목적으로 건설된 지방도
- 문제점

함백~증산간 지방도 공사 구간(15.4km)중 함백~자미원까지는 대부분의 공사가 진행되고 있다. 그러나 자미원에서 증산방면의 도로 건설 계획은 있으나 예산 계획이 없어 언제 공사할지는 미지수이다. 현재 도로건설이 완료되면 자미원에서 문곡으로 이어지는 군도로 연결되어 이용해야 한다. 그러나, 자미원~문곡간 군도를 확장하지 않을 경우 이 구간의 교통편익과 주변 개발사업과의 연결성부분이 많이 떨어지므로 이번 지방도 공사의 목적이 더욱 불분명해진다.

함백~증산간 지방도 건설계획당시 이 지역의 주민들은 굴곡이 심하고 겨울철 상습결빙지역인 지방도 421호선 신설구간을 사용하여 남면 자미원으로 가는 운전자가 거의 없을 것으로 예상하여 예산낭비, 환경훼손의 이유로 공사를 반대하며 강원도에 진정서까지 제출하였다고 한다<sup>1)</sup>. 실제 인근에 국도 38호선 4차선 확장공사가 진행 중인데, 신동~사북간 확장된 국도의 개통 시기는 2008년말로 함백~증산간 지방도의 개통시기가 비슷하고 현재 교통량으로 보면 확장된 국도 38호선 4차선만으로도 교통량(석항리~남면구간: 6,606대/ 남면~고한읍: 7,984대<sup>2)</sup>)을 감당할 수 있는 구간이다.

다른 지역과 달리 지역주민의 반대에도 불구하고 많은 예산투입과 주변 환경훼손에도 불구하고 건설한 도로가 낮은 이용률로 인한 예산낭비사례로 전락할 가능성이 높은 구간이다.

\*인근 조동리에 쇄골위락단지 건설 계획(1,202억원)이 추진되어도 위치상 함백~증산간 지방도를 이용할 가능성은 매우 희박함.

---

1) [이슈현장] 지방도 421호선 예산낭비, 환경파괴 논란 .강원일보.2007

2) 일반국도 구간별 24시간 교통량([www.road.re.kr](http://www.road.re.kr))



그림 11. 함백~증산간 도로



그림 12. 자미원에서 남면방향 군도 연결 공사중인 함백~증산간도로



그림 13. 자미원방향의 함백~증산간 도로

## □ 대화-개수간 도로

- 사업구간: 강원 평창군 대화면 대화리~개수리
- 사업연장: 7km
- 사업예산: 17,482백만원(국비 전액)
- 사업기간: 2000~2007. 7월 현재 공사 진행중
- 사업목적: 지역주민의 원활한 이동을 위해 건설된 도로
- 문제점

지역주민의 원활한 소통을 위한 도로로 대화리 국도 31호선에서 진입하여 개수리로 연결되는 군도 4호선이다. 대화리 부근은 이제 공사를 시작하였고, 개수리 방면은 지방도 424호선과 연결되는 지역으로 약 50%정도 공사가 진행되었다.

그러나 이 구간도 지역주민의 소통을 위한 도로라고 하기에는 산을 넘나드는 구간으로 신설구간이 아닌 확장공사만 하더라도 많은 산림훼손이 야기되고 있으며, 개수리에서 연결되는 지방도 424호선의 일부는 산사태로 도로 유실되어 현재 수해 복구 공사 중이다.

개수리에서 진입하는 구간은 기존 임도가 하천인근에 형성되어 있어 산세가 험한 지형상 공사의 안정성을 담보할 수 없으며, 집중호우시 하천 범람으로 인한 재해의 위험이 있는 구간이다. 또한, 인근의 금당계곡은 멸종위기종인 수달의 서식지로 개수리와 공사구간과 약 15km인접해 있으며, 금당계곡 통해 평창강으로 유입되고 있는 것을 고려한다면 개수리의 도로공사로 인해 금당계곡의 수달서식지에도 영향을 미치는 것을 간과하지 않을 수 없다.

재해위험과 멸종위기종의 주변 환경의 영향을 미치는 지역이라는 특징이외에도 마을간 연결을 위한 도로로 175억의 예산을 투자한들 이 구간에 얼마나 많은 차량이 이용할지 의문스럽다.

### 2004~2005 수달 서식지 실태조사

▶ 용평면 백옥포리에서 용평면 장평리까지 수달 배설물과 발자국 발견. 최소 3개체의 수달 서식하고 있는 것으로 판단됨. 수달이 흔적은 여러 곳에서 관찰, 수달본 주민확인. 이 지역은 수량도 많고, 먹이자원이 풍부하여 수달이 서식하기에 양호한 지역으로 더 많은 수달이 서식하고 있을것으로 판단되며 앞으로 수달보호 관리에 특별히관심을 기울여야 할 지역으로 생각된다.

▶ 방림면 방림리(상방림교)에서 평창읍 도돈리(도돈교)까지이다. 평창읍 여만리 평창교 부근에서 발자국 발견, 청문 통해 뇌운계곡에서 약 5마리 정도 서식하는 것을 알수 있음.

<출처: 원주지방환경청 수달 서식 실태 조사보고서(2005)>



그림 14. 대화~개수간 도로



그림 15. 대화리에서 공사중인 대화~개수간 도로



그림 16. 개수리에서 공사중인 대화~개수간 도로



그림 17. 하천범람으로 도로포장복구 공사하는 개수리

## 2) 민간자본 유치 되지 않아 놓고 있는 도로

관광휴양사업을 추진을 원활하게 하기위해 국비지원으로 건설된 도로지만, 실제 민간자본이 유치되지 않아 놓고 있는 도로로 예산낭비와 환경훼손이라는 문제를 발생시킨 구간이다.

즉, 이것은 개발촉진지구 지정을 위한 도로일 뿐 민간자본 유치계획은 미비했음을 보여준다. 국비지원을 통한 도로 건설은 해당 지자체의 부담이 적게 작용할 수 있으나 실제 민간자본이 유치되지 않아 지역개발사업이 진행되지 않을 경우, 놓게 되는 도로에 투입된 예산은 누가 책임을 지게 되는가? 현재 공사가 진행되지 않은 구간은 해당구간의 사업타당성을 다시 검증하여 타당성이 부족한 도로는 공사를 중단해야한다.

### □ 장수관광순환도로

지역경제 활성화, 관광산업 증대를 목적으로 관광객의 편의 제공과 주민소득증대에 기여하기 위한 도로이다.

#### ■ 장수관광순환도로 1구간

- 사업구간: 전북 장수군 장수읍 개정리 ~ 장계면 대곡리
- 사업연장: 14.33km
- 사업예산: 49,782백만원(국비 전액)
- 사업기간: 1999년~2006년
- 사업목적: 주변 관광지 연결을 통해 관광객의 편의 제공과 관광산업 증대를 위해 건설된 도로
- 문제점

장수관광순환도로 1구간(14.33km)은 주변 논개생가지와 장안문화예술촌의 이용 증대를 위해 493억원의 예산이 투입되었다.

2006년 이 지역의 교통량은 장수읍을 기준으로 국도 19호선 식정동~장수읍: 3,912대, 국도 19호선 장수읍-장계리 : 6,061대<sup>3)</sup>에 이른다.

논개생가와 장안문화예술촌을 이용하는 이 모든 차량이 국도 이용을 전제로 한다고 해도 2차선 도로의 교통 용량(7,300대)에 근거하여 최근의 교통량은 도로 이용에 전혀 무리가 없다.

그렇다면, 논개생가와 장안문화예술촌에 관광객이 증가한다는 근거나, 다른 관광자원으로 관광객을 유입할 수 있는 근거가 전제되어야 관광객증가에 따른 원활한 교통을 위한 도로건설의 필요성이 확인될 수 있을 것이다.

장수군은 이 도로를 개설하는 것 외에 다른 관광자원을 활용하기 위한 방안으로 어떤 노력을 했는가? 도로만 만들면 관광객이 올 것이라는 막연한 기대감속에 건설된 장수관광순환도로는 관광객없는 관광도로라는 이름으로 남을 수 있는 가능성이

---

3) 일반국도 구간별 24시간 교통량([www.road.re.kr](http://www.road.re.kr))



높은 구간이다.

또한, 이 도로와 같이 마을을 단절하여 지나는 도로로 인해 노곡리, 가곡리 주민들에게는 공포의 대상이 되고 있다. 차량통행이 거의 없는 이 도로를 질주하는 차량들 때문에 마을주민들은 교통사고 위험만 커졌기 때문이다.

■ 장수관광순환도로 2구간

- 사업구간: 전북 장수군 장수읍 수분리 ~ 번암면 사암리
- 사업연장: 4.44km
- 사업예산: 19,066백만원(국비 전액)
- 사업기간: 1997년~2007년 6월 공사 완료
- 사업목적: 방화동 가족휴가촌의 진입을 원활하게 하기 위한 도로
- 문제점

장수관광순환도로 2구간(4.44km)은 2007년 6월말로 준공이 되었다. 그러나 현재 이 구간은 도로의 굴곡이 심해 비가 오는 날이거나 안개라도 있으면 앞이 전혀 보이지 않을 정도로 운전자는 위험에 노출되어 있다. 또한, 부족한 예산으로 공사를 추진하다보니 28.5mm의 강우량에도 쉽게 절개면이 내려앉아 산사태가 나는 등 재해위험에 심각하게 노출되어 있었다.

방화동가족휴가촌은 1988년 우리나라 최초의 가족휴양지로 사용되어져 왔다. 그러나 휴가촌의 일일 최대 수용인원이 460명뿐인 것을 고려한다면 이용객의 증가로 인한 도로 필요성이라는 측면에서의 건설 타당성은 부족하다.

기존에 이용 가능했던 죽산리에서 방화동가족휴가촌까지 이용하던 2차선 포장도로는 전혀 이용하는데 무리가 없다.

민간자본을 유치하여 방화동가족휴가촌을 활성화하려고 했던 장수군의 계획은 현재 민간자본이 몇 년째 전혀 유치되지 않아 이에 대한 계획은 거의 포기단계에 이르렀고, 최근에는 문화관광부 국비보조 신청을 받아 이를 추진하려는 계획을 가지고 있다. 10년전부터 추진된 주변 방화동가족휴가촌을 정비할 민간자본이 아직도 유치되지 않아 관광객 없는 관광도로로 전락될 우려가 매우 높다.

주변 관광지에 대한 경제성이 부족하여 460억의 민간자본을 유치하는데 어려움을 겪고 있음에도 190억원이라는 예산은 국비이기에 도로건설이 가능했다고 보여진다.

장수군의 재정규모는 1,700억원이다. 방화동가족휴가촌을 장수군에서 운영하는 것을 고려하면 많은 관광객들로 인해 운영수입이 증가하는 것도 장수군 운영에 도움이 될 수 있다. 그러나, 1년 예산의 10%에 해당되는 예산을 도로가 아닌 지역주민의 안정적인 생활을 위한 비용으로 쓸 수는 없었는지, 1km건설에 30~40억이 소요되는 도로라는 것을 주민들은 알고 있었는지 의문이다.



그림 18. 장수관광순환도로



그림 19. 장수관광순환도로를 지나는 호남정맥의 울창한 산림



그림 20. 절개면이 심각한 장수관광순환도로 2구간



그림 21. 부실공사로 절개면 내려앉은 장수관광순환도로 2구간

□ 세송~어평간 도로

- 사업구간: 강원도 영월군 상동읍 구래리
- 사업연장: 8.4km
- 사업예산: 34,443백만원(국비 17,145백만원/ 지방비 17,298백만원)
- 사업기간: 1998년~2007. 7월 공사 중단함.
- 사업목적: 장산스키장과 강동골프장등 민자사업 유치를 통해 지역개발을 위한 기반시설로서 건설된 도로.
- 문제점

현재 이 구간은 상동읍 구래초교에서 세송마을까지 약 4.8km 공사가 진행된 후 공사가 중단된 채 방치되어 있다. 세송~어평간 도로는 총 8.4km로 현재 절반정도 공사가 진행되었지만, 남은 구간은 차량 진입조차 어려운 임도로 방치되어있다.

도로가 잘 닦여 있어 진입했다가 끊겨 있는 도로에 대한 민원으로 영월군은 “연결되지 않은 도로 돌아가시오” 라는 안내판을 설치해놓았다.

공사 중단 이유는 사업비 부족이라고 한다. 현재 공사가 완료된 구간은 국비로 진행된 것이지만, 남은 건설구간에 대한 비용은 지방비로 부담해야 한다. 그 중 도비는 약 5%내외 정도이고, 그 외는 군비로 충당해야 하므로 우선순위(시가지 도로등)에서 밀려 공사 추진계획 없다고 한다.

해당 지역에 계획 중이던 석회석가공단지과 장산스키장, 강동골프장등 전혀 개발계획이 진행되지 않아 현 도로가 놀게 되는 것도 문제지만, 장산스키장 계획 구간의 경우, 백두대간 주능선에서 불과 1.5km 가량 떨어진 곳이며 국유림이 40%에 이르는 등 산림생태계가 뛰어난 곳임에도 개발 사업을 추진하려고 하는 것이 우려가 된다.

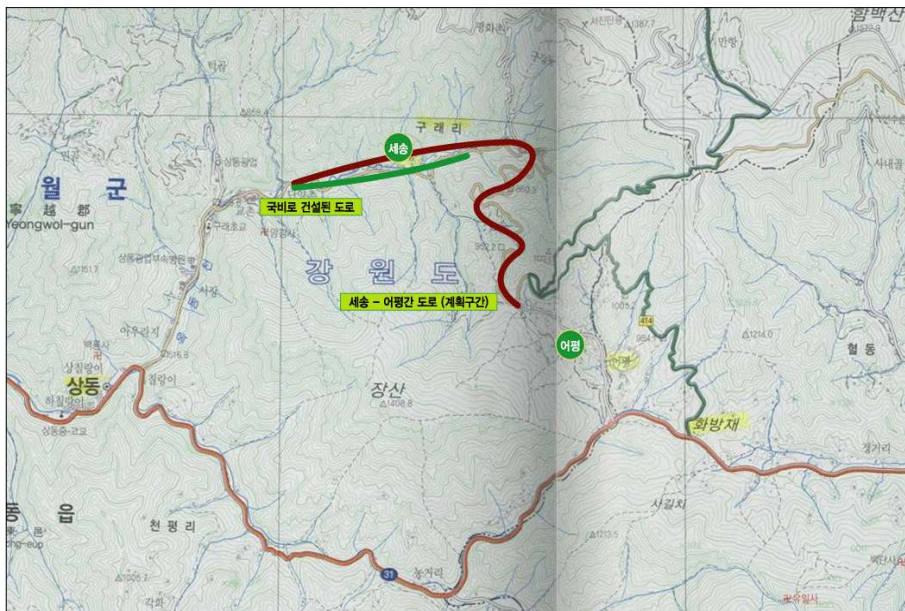


그림 22. 세송~어평간 도로



그림 23. 이용차량 없는 세송~어평간 도로



그림 24. 도로가 끊겼다는 것을 알려주는 세송~어평간 도로

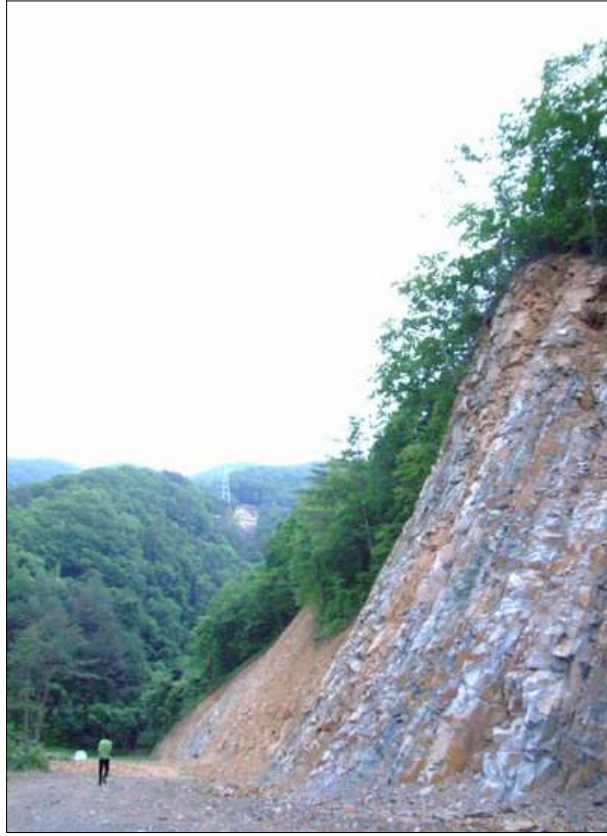


그림 25. 공사가 중단되어 방치되어 있는 세송~어평간 도로

## □ 북쌍~신천간 도로

- 사업구간: 강원도 영월읍 남면 북쌍리~서면 신천리
- 사업연장: 8.2km
- 사업예산: 23,476백만원(국비 전액)
- 사업기간: 1999년~2007. 7월 현재 공사 진행중
- 사업목적: 한반도지형의 접근성을 높이기 위한 목적과 신천관광휴양지 개발에 따른 접근성을 위한 도로
- 문제점

신천지 관광휴양지와 한반도 선암마을 관광을 위한 도로로 추진된 사업이다. 현재, 신천리 구간은 현재 좁은 2차선으로 공사중이며 산악지형을 절토하여 고갯마루에서 도로를 개설하고 있다. 신천리와 용정리 연결구간으로 교량을 설치하여 공사는 완료되었으나 교량 이후 신천리구간(약 500m)의 토지보상 문제로 공사가 제대로 진행되지 않고 있다.

북쌍리 구간은 주천강을 끼고 일부 구간을 확장하였고, 신설구간과 확장구간의 수해발생시 위험도가 노출되어 있다. 북쌍~신천간 도로 내 약 100m구간에 발생한 산사태는 2006년 여름 산사태로 추가 공사비용이 30억을 새로 배정하였으며, 이와 같은 부실공사는 재해위험과 예산낭비에 있어 문제가 있다.

현재 이 도로는 한반도지형의 접근성을 높이기 위한 목적과 신천관광휴양지(743억원) 개발에 따른 접근성을 높이기 위한 도로이나 신천관광휴양지 사업은 미진하게 진행되고 있다.

또한, 이 도로는 절차조차 제대로 이행되지 않은 것이 문제이다. 도로 노선에 대한 민원으로 수차례 변경한 바 있으며, 현재에도 일부구간(용정리 마을구간)의 경우 아직 토지보상 안되어 공사가 제대로 추진되지 않고 있다. 도로건설노선계획, 토지보상협의, 도로공사가 한꺼번에 이뤄지면서 노선이 수차례 변경되는 등의 문제를 야기하고 있다.



그림 26. 북쌍~신천간 도로



그림 27. 선암마을을 연결하는 북쌍~신천간 도로





그림 28. 산사태가 발생하여 복구공사중인 북쌍~신천간 도로

## □ 황조~신리간 도로

- 사업구간: 강원도 삼척시 도계읍 황조리
- 사업연장: 10.1km
- 사업예산: 33,261백만원 (국비 13,853백만원/ 지방비 19,408백만원)
- 사업기간: 1998년~2007. 7월 공사 중단되어 있음.
- 사업목적: 육백산리조트등의 기반시설로서 이용을 위해 건설한 도로.
- 문제점

도계읍 황조리~신리간 10.1km 도로중 4.3km만 개설된 채 도로가 끊어진 채 방치되어 있다. 현재, 완료된 구간은 국비로 공사가 진행된 것이고, 공사가 진행되지 않은 구간은 지방비가 마련 되지 않아 중단되었다.

황조~신리간도로의 경우 사전환경성 검토의견에 따르면 해당 사업구간은 우수한 자연식생과 법적보호종의 서식등 자연환경이 매우 양호한 지역이라 도로 개설시 악영향이 우려되어 육백산리조트 건설이 전제되어야 도로의 타당성이 있다고 평가하고 있다. 그러나, 육백산리조트의 구체적인 사업계획이 없음에도 도로 건설은 추진된 것은 사전환경성검토 협의의견조차 제대로 반영되지 않은것이다.

육백산리조트 건설사업은 민간자본 유치를 추진했으나 투자자가 없어 추진된바 없으며, 현재까지도 삼척시에서 이와 관련한 사업이 계획 중인 것은 없다. 잔여 도로 건설구간의 공사 계획도 다른 개발계획이 없는 한 이 도로를 이용할 가능성이 전혀 없기에 추진 계획이 없다고 한다.

또한, 이 구간은 국유림지역으로 산림청 협의조차 불투명하다. 이렇게 타당성 없는 도로를 건설하는데 국비 138억이 낭비되었고, 주변에 진행되고 있는 강원대학교 삼척캠퍼스가 완공되어도 공사계획구간을 이용할 여지도 전혀 없다.

## 황조~신리간 도로 개설공사 사전환경성검토의견

- 사업자 : 삼척시
- 사업지 : 강원도 삼척시 도계읍 황조리 159번지일원
- 규모 : 3.208km
- 승인기관 : 삼척시

### ○ 주요내용

가. 본 도로(농로205호선)의 사업예정구간 일대는 잘 발달된 신갈나무 군락과 박달나무 군락이 분포하는 등 식생이 우수할 뿐만 아니라 수달, 산양, 하늘다람쥐 등 법적 보호종이 다수 서식하고 있어 자연환경이 매우 양호한 지역이므로 도로개설시 이에 대한 악영향이 우려되며,

나. 일반지방도 427호선(통동-도계읍, 도계읍-근덕면)의 과거 교통량 현황의 경우 (2001년~2002년) 교통량이 감소하는 추세를 보이고 계획도로 주변지역에 거주가구가 거의 없어 도로 설치의 필요성이 크지 않다고 판단됨

다. 아울러 본 사업의 목적이 관광지역개발촉진지구 지역간 연결보다는 육백산리조트 지구조성시 진입도로로 활용될 가능성이 크며, 운행차량도 육백산리조트의 이용차량이 대부분일 것으로 예상되는 바, 상기 리조트 계획을 배제한 도로건설로 인하여 불필요한 환경훼손을 방지하기 위해서는 육백산리조트의 사업추진 및 계획내용과 향후 연결구간 등을 종합적으로 연계하여 검토해야 할 것으로 판단됨. 끝.



그림 29. 도로공사가 중단된 황조~신리간 도로

□ 성주~청라간 도로

- 사업구간: 충남 보령시 성주면~청라면
- 사업연장: 6.23km
- 사업예산: 36,036백만원(국비전액)
- 사업기간: 2002년~2007년 7월 현재 공사 진행중
- 사업목적: 지역의 균형발전도모 및 주민생활 편익증대를 위한 연계 도로
- 문제점

국도 40호선과 36호선의 교통량 분산을 통한 교통편익 증가와 관광사업(성주사지)연계를 목적으로 하는 성주~청라간 도로는 2006년 12월에 실시계획 승인됨에 따라 2008년에 공사발주 예정이다. 교통량 분산효과를 위한 도로라고 하지만, 최근 청라~성주 주변 국도 교통량을 비교했을때 교통편익이 증가한다는 근거가 미흡하다. 2006년 국도40호선 보령시~개화리 교통량은 5,456대에 이르며, 국도36호선(4차선) 보령시~청양읍 교통량은 8,576대4)에 이른다. 성주사지의 원활한 진입을 위해서는 성주산관통도로를 개설하는 것보다 현재 국도 40호선으로 진입하는 것이 더욱 용이하다고 보여진다.

주변 민자사업으로는 폐갱도 개발하여 레일바이크 사업(폐갱도 관통) 계획중이나 구체적 계획은 없고, 관광지 연결을 위한 떡방골 민박촌사업은 폐지된 상태이다. 성주산자연휴양림은 산림청에서 폐광지역을 개발하여 휴양림으로 조성한 곳으로 접근성을 높인다는 목적으로 보령시민들의 휴식처로 제공하는 성주산을 꼭 관통해야 하는 도로건설의 타당성은 교통량, 주변 관광사업 추진여부등 어디에서도 찾을 수 없다. 성주~청라간 도로는 아직 실시계획 중이므로 이 도로의 타당성이 제대로 입증되지 않는다면 성주산을 관통하는 성주~청라간 도로 건설을 중단해야 한다. 이것이야말로 이용자 없는 도로건설의 예산낭비를 막을 수 있는 방안이다.



그림 30. 성주~청라간 도로

4) 일반국도 구간별 24시간 교통량([www.road.re.kr](http://www.road.re.kr))

## 2. 개발촉진지구 도로건설의 문제점

개발수준이 현저히 낙후된 지역에 대하여 지역간 균형 있는 발전을 도모하기 위해 많은 부처에서 낙후지역 지원 사업을 추진하고 있다.

그러나 이 과정에서 투자에 비해 효과가 없는 예산낭비와 환경훼손, 개발계획 난립으로 인한 난개발등 여러가지 문제를 야기하고 있다.

개발촉진지구는 지역간 균형발전을 도모하기 위해 <지역균형개발및지방중소기업육성에관한법률>을 근거로 1996년에 시작하였고, 낙후지역형, 균형개발형, 도농통합형으로 지정하고 시행하고 있다. 그 중 낙후지역형은 32개 지구로 지정하여 관광휴양사업, 지역특화사업, 기반시설사업을 시행하고 있다.

낙후지역형 지정 현황은 아래와 같다.

표1. 개발촉진지구 지정현황

구 분	1차	2차	3차	4차	5차
사업기간	1996~2015	1998~2015	2000~2008	2000~2010	2002~2014
강 원 도	태백삼척 ·영월·정선	영월·화천	평창·인제·정선	양구·양양	횡성
충청북도	보은	영동	-	-	단양·괴산
충청남도	청양	홍성	태안	보령	-
전라북도	진안·임실	장수	순창	고창	무주
전라남도	신안·완도	곡성·구례	장흥·진도	보성·영광	화순·강진
경상북도	봉화·예천·문경	영주·영양	상주·의성	안동·청송	울진·영덕
경상남도	하동·산청·함양	의령·합천	남해·하동	합천·산청	함양

위 사업에 소관부처(건설교통부, 산업자원부, 행정자치부, 문화관광부, 환경부, 농림부, 해양수산부, 산림청)별로 국고 및 지방비를 지원하는데, 건설교통부는 도로 사업에 지구당 500억원 내외의 국비를 지원하고 있다. 건설교통부는 129개 노선의 총 연장 732.43km의 도로 건설을 지원하며, 사업비는 1조 6,777억원이 투자되고 있다.

### 1) 건설비 없어 공사중단된 도로발생, 비효율 예산운용으로 인한 예산 낭비 우려

개발촉진지구 낙후지역형 총사업비는 16조 1,882억원이다. 이 중 국비로 투자되는 사업비는 2조 9,896억원, 국비 중 기반시설을 위한 건설교통부의 예산은 1조 6,777억원으로 국비 투자 예산의 56.7%에 해당된다.

낙후지역형 사업중 기반시설사업의 투자율은 56.7%이지만, 관광휴양사업, 지역특화사업의 투자율은 15%로 기반시설사업과 많은 차이가 나타난다<sup>5)</sup>. 대부분 국비나 지방비로 추진되는 기반시설사업보다 민간자본으로 투자되는 관광휴양 및 지역특화사업의 완공률이 낮은 실태에 대해서는 건설교통부 평가보고서에서도 지적하고 있다.

그러나, 실제 지역 현실을 들여다보니 완공률이 높다는 지역 도로 건설 사업들의 폐해가 곳곳에서 나타나고 있다. 민간자본을 통한 관광휴양사업을 유치하려는 목적으로 도로를 건설했으나 관광휴양사업이 중단되기도 하고, 지방자치단체의 예산 부족으로 도로 건설이 중단되기도 하여 도로건설의 비효율적 예산운용사례들이 발생하고 있다. 지역의 도로건설사업에 있어 지자체나 지역주민들은 “꼭 필요한 도로이며, 이 도로를 통해 지역의 경제는 되살아 날수 있다”고 입을 모아 주장한다. 그러나, 명확한 근거 없이 막연하게 되풀이하고 있는 무한 도로건설주의로 인해 국토 곳곳에서 이런 예산낭비 현상이 발생하게 되는 것이다.

건설교통부는 지역주민의 이동 및 산업 수송등의 바탕이 되는 인프라 구축사업에 대한 책임을 가지고 있는 정부이다. 정부의 책임을 다하기 위해 국비 투자로 기반시설을 제공했지만, 이용하는 사람이 없고, 주변과 연계되지 않고 놓고 있는 도로라면, 이 예산은 적절하게 쓰였다고 판단할 수 있을지 의문이다.

국비를 지원받아 기반시설을 건설하려는 지방자치단체의 근본적인 행위에 대한 문제보다는 지역주민이 진정 무엇을 원하는지 제대로 확인조차 하지 않고 정책을 추진하기에 예산낭비 사례가 발생하고 있는 것이다.

강원 정선지역의 함백~중산간 도로를 반대하는 지역주민의 의견을 뒤로하고 지방도 건설을 추진하였지만, 결국 예산부족으로 계획된 공사를 완료하지 못하고, 지방도를 군도로 잇는 계획을 세운 어이없는 실수를 반복하지 말아야 할 것이다.

## 2) 국비투자사업의 남용

건설교통부처럼 기반시설 지원정책을 추진하는 사례는 많지 않음에도 개발촉진지구가 심각한 문제를 야기하고 있다. 개발촉진지구의 도로건설은 낙후지역 활성화라는 개발촉진지구의 근본목적에 대한 지원이라기보다 부족한 간선시설을 해결하는 지역개발수단으로 인식하는 지자체가 많아 국비투자사업의 남용사례로 평가되기 때문이다.

개발촉진지구 관련 연구에서도 도로건설사업 위주의 국비 지원체계의 문제점을 지적하고 있으며, 지방자치단체 공무원들도 일부 도로사업에 국비지원이 편중되어 실제 지역개발사업에 대한 지원은 전무한 상태라는 문제점을 지적하고 있다<sup>6)</sup>.

---

5) 개발촉진지구 평가 및 선정지표 정비관련연구. 건교부. 2005

국내 낙후지역을 지원하는 제도는 개발촉진지구외에도 오지종합개발사업, 도서 종합개발사업, 접경지역지원사업, 소도읍육성사업, 정주권 개발사업, 신활력지역사업 등 다른 형태의 지원사업들이 별도로 이루어지고 있다.

그러나, 지역개발을 위한 수단은 도로건설이라는 인식으로 도로건설예산은 일단 받고 보자라는 막연한 예산 투자 계획에 대한 문제가 발생한다. 실제 국비 지원으로 도로를 건설하지만 지방비를 투자할 여건이 마련되지 않아 도로건설이 중단되는 사례가 발생하고 있고, 도로 건설 중단 이 후에도 시가지도로건설 등의 우선순위에 밀려 몇 년간 도로건설 추진을 못하고 있는 폐해가 발생하고 있다.

도로건설에 대한 예산낭비 문제는 공공의 기반시설에 대해 국비가 많이 투자되고 있다는 것이 아니다. 국비로 투자되는 기반시설에 대한 타당성 고려를 제대로 했는가가 문제이다.

또한, 지역의 도로가 닦이면 민자유치도 잘되고, 지역이 잘살 수 있을 것이라는 막연한 기대감을 갖는 현실에 대한 의식변화가 필요하다.

### 3) 환경훼손

교통이 불편하고, 개발이 덜 되었다는 것은 상대적으로 우수한 자연환경이 존재하는 지역이기도 하다. 이러한 지역에 지역경제 활성화라는 이름으로 행해지는 리조트, 골프장, 레저단지등의 건설은 획일화된 개발정책이 난무하게 되고, 이로 인한 개발사업 부지와 기반시설인 도로건설에 따른 주변 환경이 마구잡이로 파헤쳐지게 된다.

백두대간 호남정맥 구간으로 우수한 자연생태 특성을 가지고 있음에도 장수군의 지역활성화라는 이유로 건설 건설되었지만, 몇 개의 산을 절개한 환경훼손의 흔적만 남겨져 있다.

또한, 보존가치가 높은 국유림 지역에도 개발계획들이 대거 몰려 있다.영월 세송~어평간 도로, 태백 서학~만항간도로, 삼척 황조~신리간 도로 건설부지들이 국유림지역에 포함된다.

황조~신리간도로의 경우 사전환경성검토에서 해당사업구간은 신갈나무 군락과 박달나무 군락등 우수한 자연식생과 수달, 산양, 하늘다람쥐 등의 법적보호종이 서식하는 자연환경이 매우 양호한 지역이라 도로개설시 악영향이 우려되어 개발사업의 전제하에 도로개설이 필요하다고 하고 있다. 그러나, 실제 도로는 육백산리조트의 구체적 계획이 없음에도 공사는 진행되었고, 도로 건설 중단 이유는 우수한 자연환경을 지키기 위함이 아닌 도로를 건설할 지방자치단체의 예산이 부족하기 때문이다. 향후 육백산리조트 개발계획에 대한 민간자본 유치의 어려움을 표하고 있고, 도로 건설계획도 단기간 내 없는 것으로 보아 이렇게 도로가 중단된 상태로 방치될 것으로 예상된다. 이렇게 타당성없이 추진된 도로건설로 인한 환경훼손의 책임은

---

6) 개발촉진지구사업의 추진실태와 개선방안. 이원호

누가 지어야 할 것인가?

최근 '제주 화산섬과 용암동굴'이 세계자연유산에 선정된 것은 천혜의 지형과 경관을 지닌 자연 생태계의 가치를 세계적으로 인정받은 것이다.

지역의 개발 사업이 보호구역, 보전지역에서도 활기를 치고 있는 요즘, 우리의 세계자연유산은 또 어디에서 찾을 수 있을지 의문이다.

#### 4) 재해위험

실제 지역간 도로건설비용은 국비 지원금액내에서 해결하려 하다보니 예산이 많이 들어가는 터널건설은 경제성이라는 측면에서 예산낭비로 판단되어 산을 절개하여 공사하는 사례가 많이 발생한다.

그러다보니 지역의 특성도 제대로 파악하지 못하고, 사면의 안정성보다는 공사금액에 맞추기식의 무리한 공사로 적은 강수량에서 산사태가 나게 되는 재해위험에 노출되어 있는 실정이다.

장수관광순환도로, 구성~신평간 도로에서도 과도한 절개면에 따른 산사태 발생현장을 확인할 수 있었다.

무리한 공사로 인한 산사태 피해는 매년 여름 수해 때마다 함께 등장하고 있다는 점을 고려한다면 의미 없는 도로건설로 인한 재해위험은 지역에 더욱 부담만 되게 될 것이라는것을 명심해야 할 것이다.

#### 5) 무분별한 사업계획 수립으로 난개발우려

2004년 건설교통부는 개발촉진지구 사업 평가시 해당 사업들에 대해 완료, 정상추진, 촉진대책강구, 재검토, 폐지등으로 나누어 평가한 바 있다.

평가결과, 재검토와 폐지 사업은 총 예산의 20%에 해당되는 3조 2,781억원에 이르며, 그 중 민간자본투자 예산은 3조 922억원으로 94%에 해당된다. 또한, 총 사업 530개중 재검토사업 60개·폐지사업 61개은 총 사업의 22%에 해당된다.

즉, 약 20%의 투자 예산과 사업은 구체성 없는 계획으로 민간자본투자 사업은 개발촉진지구 지정에 있어 사업의 타당성이 제대로 검증되지 않았다는 것이며, 지자체의 이와 같은 계획은 구체성 없이 작성된 성의 없는 계획으로 해석할 수 있다. 폐지와 재검토사업들은 꼭 필요한 사업이 아니라는 것을 반증하기도 하다.

이와 같이 타당성이 떨어지는 수많은 개발 계획은 해당지역의 난개발로 이어질 가능성이 높고, 이로 인해 늘고있는 도로가 발생할 우려가 있다.

이런 시행착오는 지역활성화를 위한 대안 마련 부족으로 만성적이고 구조적인 지역침체의 위기에서 벗어나지 못하게 되는 것이다.



# 결론

## 민간자본 유치는 낙후도를 해결하는 방안이 될 수 없다

낙후지역의 궁극적인 발전방안으로 추진되고 있는 민간자본 유치사업인 리조트, 골프장, 스키장, 레저단지 건설이 지역주민의 행복한 삶과 관계가 있는지에 대해 고민해 볼 필요가 있다.

결국 관광휴양사업 추진을 위한 기반시설로서 필요하다고 추진했던 도로는 관광휴양사업이 투자되지 않음으로 인해 예산만 투자되고 놓고 있는 도로로 남게 되었다.

낙후지역형 총 투자예산액 중 국비투자 예산은 18.5%, 민간자본투자 예산은 71.7%에 이르는 것을 보면 개발촉진지구 사업은 민간자본 유치를 통한 개발이 주요한 특성이라는 것을 확인할 수 있다.

이에 개발촉진지구를 추진하고 있는 건설교통부와 지자체는 국비투자현황에 비해 민간투자현황이 낮기 때문에 민간투자를 활성화하기 위한 방안에 대한 연구를 진행하기도 하였다.

표2. 예산투자비율

구분	총투자예산액	국비	지방비	민자
금액	16조 1882억	2조 9896억	1조 5854억	11조 6070억
비율	100%	18.5%	9.8%	71.7%

그러나, 건설교통부가 개발촉진지구 평가보고서에 실은 지역공무원들의 설문 조사결과를 보면 설문결과 중 지역낙후 원인으로는 주민소득(53%)이 가장 큰 비중을 차지하고, 그 뒤로 인구규모(16%), 기반시설(14%)이라는 분석내용이 나와 있다.

이러한 분석결과는 민간자본 유치방안및 이를 위한 도로건설이 낙후지역 지역주민을 위한 발전방안이 아니라는 것을 여실히 보여주고 있다.

현재 개발촉진지구로 지정된 지역의 경우 농산어촌의 공동화와 노령화가 심각하게 증가하고, 인구유출에 대한 폐해가 있다는 것을 고려할 때 지역 주민에게 실질적 도움이 되는 것은 무엇인지, 지역 경제의 활성화를 위한 방안이 무엇인지 진지하게 고민해야 한다.

지금 진행되고 있는 다른 부처의 낙후지역 지원사업과의 연계성을 가져야 기반시설에 대한 예산낭비의 폐해도 줄이고, 각각의 사업에서 시너지효과를 낼 수 있다.

## 개발촉진지구 보완 정책에도 문제점이 가득하다.

건설교통부는 낙후지역 개발사업 평가를 강화하고 정책보완을 위한 여러 가지 방안을 제안했다. 그럼에도 여전히 건설교통부의 개발촉진지구에 대한 부족한 문제의식을 확인할 수 있었다. 개발촉진지구 보완정책에 있어서 우려되는 부분을 몇 가지 지적하고자 한다.

첫째, 개발촉진지구의 지정기준을 보완하기 위해 도별 면적제한을 20%로 상향조정하였다.

이것은 차량수요 증가에 따라 도로연장이 지속적으로 증가되어야 한다는 논리와 같은 맥락이다. 한정된 국토면적과 예산속에서 지속가능성이 전제되어야 함에도 이를 전혀 반영하지 않았기 때문이다.

그 동안 지구로 지정하는 면적이 부족해서 제대로 이행되지 않은 것인가?

실제 민간자본이 제대로 유치되고 있지 않음은 면적이 부족해서라기 보다 지역의 특성에 맞는 개발계획에 수립되지 않았기 때문이다. “기반시설만 마련되면 민자유치가 더욱 활성화 될 것이다.” 라는 기대감이 지구면적 확대와 기반시설사업의 증가로 나타날 가능성이 높다.

둘째, 사업기간을 연장해도 근본적인 문제해결 방안 없이는 지역의 낙후도는 해결될 수 없다.

개발촉진지구로 지정되어 추진되는 사업 중 해당 기간내 사업이 추진하지 못했거나, 완료하지 못했을 경우 사업 연장신청을 하게 된다.

현재, 1차지구를 비롯하여 대부분의 개발 사업들의 사업기한을 2015년까지 연장하였다. 즉 20년동안의 체계적인 낙후지원 시스템이 아닌 기한연장이라는 틀속에서 단기지원사업일 뿐이다. 현재 시스템으로는 2015년후 모든 사업들이 완료된다할지라도 지역 낙후도감소와 재정자립도 증가라는 결과를 아무도 담보할 수 없다.

셋째, 지역개발사업의 통합성을 제고하기 위해 “개발촉진지구(도농통합형·균형발전형 포함)로 지정된 경우 주거환경개선, 국토건설 등 우선실시” 등의 내용을 보완하려고 한다. 개발촉진지구의 기반시설사업에 있어 예산낭비문제가 심각함에도 지구 주변의 국토건설 우선 실시는 ‘무조건 짓고 보자’식으로 도로가 만들어지게 될 가능성이 높다. 지금도 지역의 도로망건설에 낭비되는 예산이 있음에도 국토건설이라는 실효성 없는 정책제안으로 그치기 쉽다.

문제는 공공의 기반시설에 대해 국비가 많이 투자되고 있다는 것이 아니다. 국비로 투자되는 기반시설에 대한 타당성 고려를 제대로 했는가가 문제이다.

## 10년의 개발촉진지구 사업에 대한 엄격한 평가 이행되어야 한다.

건설교통부를 비롯하여 관계부처와 지자체들은 개발촉진지구의 문제점을 보완하기 위한 정책으로 지역종합개발지구7) 정책을 시행하고 있다. 그러나 기존 개발촉진지구 사업이 구체적인 계획없이 추진되는 개발계획이라는 점, 목표와 타당성이 부족해도 추진이 가능한 점등 근본적 문제가 해결되지 않는다면 지역종합개발지구 또한 제대로 이행되기 어렵다.

건설교통부는 매년 평가를 통해 개발촉진지구 사업의 보완정책을 발표하고 있다. 하지만 근본적인 대책이 부재하였기에 예산낭비는 여전하고 실효성도 계속 떨어지고 있다. 당초 설정되었던 관광지에 민간자본의 유치는 처음부터 일장춘몽이었다. 지역의 특성에 맞고 주민들의 참여가 좀 더 확실한 개발계획이 수립되지 않았기 때문에 건설된 도로만 예산낭비 사례로 전락하게 된 것이다.

제4차 국토종합계획 수정계획에 따르면, 2003년 전국평균 재정자립도는 37.7이지만, 낙후지역의 경우 13.6으로 현저히 낮다. 그러나 평균재정자립도를 2010년에는 20을, 2030년에는 30을 목표로 하고 있다. 이러한 목표를 달성하기 위해서는 지금 추진되고 있는 낙후지원사업의 전체적인 틀속에서 평가되어야 한다.

녹색연합은 건설교통부가 부족한 대안없이 도로건설 지원만을 하고 있는 개발촉진지구 사업을 엄격하게 평가하여 사업을 재정비 할 것을 촉구한다. 또한 감사원은 개발촉진지구 모든 사업에 대한 감사를 실시해야한다.

---

7) 주거, 산업, 연구, 문화, 관광, 유통단지 및 기반시설등을 상호연계하여 종합적으로 개발하는 사업지구

## 참고문헌

개발촉진지구사업 평가보고서. 건설교통부. 2004

개발촉진지구 평가및 선정지표 정비 관련 연구. 건설교통부. 2005

다양한 민간자본유치가 성공적인 지역발전의 관건. KRIHS보고서. 이동민

낙후지역 활성화를 위한 지역개발법인 활용방안 연구. 국토연구원. 이원섭. 2006

개발촉진지구사업의 추진실태와 개선방안. 토지연구 17권1호. 이원호. 2006

건설교통부 홈페이지

개발촉진지구로 지정된 35개 지자체 홈페이지

## 녹색연합은

푸른 별 지구를 위해 다양한 활동을 하고 있습니다.

- 모든 생명의 가치와 권리를 존중하여 생태계 질서의 보전과 회복을 위해 노력합니다.  
백두대간 보전활동/갯벌과 해양생태계 보전활동/야생동물 보호활동/
- 무분별한 도시팽창을 줄이고, 건강한 생태순환형 사회를 만들기 위해 노력합니다.  
생태마을 만들기/녹색경제 실현/도로 등 무분별한 SOC 건설 반대활동/
- 핵 중심 정책에서 벗어나, 지역·세대간 에너지 평등, 지구온난화 방지를 위해 노력합니다.  
미래세대·지역·환경을 존중하는 에너지산업 구조 개편/에너지절약/온실가스감축활동/
- 군 환경 문제를 감시하고, 핵무기반대·전쟁반대·비폭력평화실현을 위해 노력합니다.  
한국군·미군 군기지 환경문제 대응/비무장지대 환경보존 활동/반핵운동/
- 시민들의 생태 감수성을 일깨우기 위한 교육과 문화 활동을 펼칩니다.  
어린이자연학교, 청년생태학교, 바다학교 등 정기교육/녹색순례 등/
- 녹색연합은 또한 자연과 더불어 살았던 우리 문화를 존중하며 단순하고 소박한 삶의 실천을 통해 우리 삶을 근본부터 바꿔나가기 위해 회원·시민들과 함께 녹색생활을 실천합니다. 그리고 우리 미래의 희망을 키우기 위해 농촌·어촌·산촌 마을 등을 살리는 일에 함께 합니다.
- 녹색사회연구소는 환경문제에 대한 정확한 분석과 대안 마련을 위한 연구 활동을 펼칩니다.  
한국의 환경문제를 한눈에 볼 수 있는 연간'한국 환경보고서'발간/생태마을 지원/
- 도서출판'작은 것이 아름답다'는 녹색세상을 앞당기기 위해 출판문화운동을 펼칩니다.  
단순 소박한 삶의 길잡이 월간 '작은 것이 아름답다' 발간/
- 환경소송센터는 환경문제로 발생하는 인권침해를 막고, 환경권 실현을 위해 노력합니다.  
환경민원에 대한 대응/환경피해자 법률 구제 활동/공익환경소송 활동/

