세계와 지역을 통합하는 교통 · 정보인프라 구축

제1장 국제교류기반 및 지역간선교통체계 구축

제2장 「디지털 전북」 실현을 위한 정보인프라 확충

1. 현황과 문제점

1) 도 로

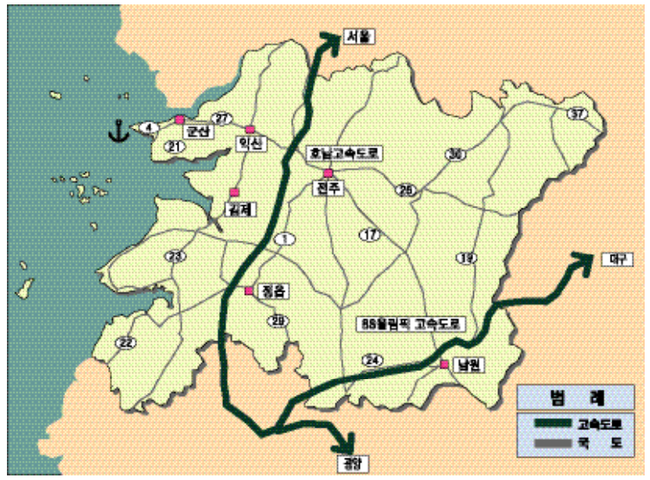
■ 도로망 체계

· 본 지역의 지형은 동쪽으로 소백산맥이 가로막혀 있고 서쪽으로 서해안과 직면하고 있어서 지역간 교통체계 구축에 장애요소가 되고 있다. 이러한 지형적 특수성에 의해 주요 도로망은 남북으로 발달되어 있고 동서간 간선도로망의 형성이 미흡하다.

· 지역내의 도로망은 남북축으로는 호남고속도로, 국도 1호선, 국도 17호선, 국도 23호선 등 주간선도로급 9개노선과 지방도 30개노선, 동서축으로는 88올림픽 고속도로, 국도 26호선, 국도 30호선 등 주간선도로급 6개노선과 지방도 22개노선 등이 서해안과 내륙지역을 연결하고 있다. 한편, 권역내 주요간선망은 군산 익산 전주 축을 중심으로 형성되어 있다.

<표 Ⅷ- 1> 도로망 체계현황

방 향	구간	권역내 노선명	권역내 주요지방도
남북방향	계	9개 노선	30개 노선
	대전 광주	고속국도 3호선	581, 635, 643, 697, 701, 705, 707, 709, 711, 713, 715, 717, 719, 721, 725, 727, 733, 735, 737, 743, 745, 747, 749, 793, 795, 799, 861, 893, 898, 1089
	논산 장성	국도 1호선	
	금산 곡성	국도 17호선	
	영동 구례	국도 19호선	
	군산 보령	국도 21호선	
	논산 영광	국도 23호선	
	군산 순창	국도 27호선	
	부여 장성	국도 29호선	
	금산 거창	국도 37호선	
동서방향	계	6개 노선	22개 노선
	광주 함양	고속국도 9호선	702, 706, 708, 710, 712, 714, 716, 718, 720, 722, 724, 726, 730, 732, 734, 736, 740, 742, 744, 792, 796, 816
	군산 서천	국도 4호선	
	정읍 함평	국도 22호선	
	담양 함양	국도 24호선	
	옥구 함양	국도 26호선	
	부안 금릉	국도 30호선	



<도 Ⅷ- 1> 도로현황도

■ 도로연장 및 도로시설 수준

· 도내에 개설된 도로는 고속도로 2개 노선 155.9㎞를 포함하여 총 6,087㎞이며 1985년 이후 연평균 3.6%씩 증가하여 왔다. 최근에는 새로운 도로의 신설보다는 포장사업 및 2차선 도로의 용량을 늘리는 4차선 확장사업이 중점적으로 이루어지고 있다.

<표 Ⅷ- 2> 도로연장 현황비교

(단위: ㎞)

구 분	전국		전북		전국대비 점유율 (B/A)
		비중(%)		비중(%)	
계	87,534.3	100.0	6,087.4	100.0	6.95
고속국도	2,040.5	2.3	155.9	2.6	7.64
일반국도	12,418.0	14.2	1,204.2	19.8	9.70
지방도	17,144.8	19.6	1,818.7	29.9	10.60
시군도	55,931.0	63.9	2,908.6	47.8	5.20

주 : 시군도에 광역시도 포함
자료: 건설교통부, 도로현황조서, 2000.

· 본 지역의 도로포장율은 1985년 42.4%에서 1998년 68.0%로 증가를 보이고 있으나 전국평균 74.4%에 비하여 상대적으로 낮은 상태이다.

<표 Ⅷ- 3> 전북의 도로연장 및 포장율 추이

(단위:㎞, %)

구 분 / 연 도	연장				포장율 (%)
	총 계	포 장	미포장	미개통	
1985	3,971	1,682	2,125	164	42.4
1990	4,015	2,787	1,107	121	69.4
1995	5,641	3,773	1,592	276	66.9
1996	6,056	3,981	1,787	288	65.7
1997	6,084	4,055	1,743	286	66.6
1998	6,090	4,143	1,664	283	68.0

자료: 전라북도, 전북통계연보, 1998; 건교부, 도로현황조서, 2000.

<표 Ⅷ- 4> 도시별 도로시설 현황

(단위:㎞, %)

구 분	계		고속국도	국도		지방도		시·군도	
	연장	포장율		연장	포장율	연장	포장율	연장	포장율
시 계	2,972.8 (100.0)	77.4	117.7 (4.0)	533.6 (17.9)	91.3	747.4 (25.1)	82.3	1,574.0 (53.0)	68.6
전주시	378.6 (100.0)	99.1	5.2 (1.4)	59.6 (15.7)	97.0	21.8 (5.8)	100.0	291.9 (77.1)	99.5
군산시	530.0 (100.0)	81.5	8.8 (1.7)	103.1 (19.5)	72.0	115.7 (21.8)	74.7	302.3 (57.0)	86.9
익산시	487.3 (100.0)	72.0	16.3 (3.3)	71.8 (14.7)	97.8	123.6 (25.4)	91.7	275.6 (56.6)	54.8
정읍시	571.6 (100.0)	70.7	34.4 (6.0)	113.4 (19.9)	100.0	156.8 (27.4)	80.0	267.0 (46.7)	49.1
남원시	526.5 (100.0)	76.4	42.0 (8.0)	94.0 (17.9)	100.0	158.2 (30.0)	85.1	232.0 (44.1)	56.7
김제시	478.7 (100.0)	70.1	11.0 (2.3)	91.5 (19.1)	84.7	171.3 (35.8)	77.9	204.8 (42.9)	55.6

자료: 건교부, 도로현황조서, 2000.

· 본 지역에는 국도1호선 · 17호선 · 19호선 · 21호선 · 23호선 · 27호선 · 29호선 · 37호선 등 8개 남북축 노선과 국도4호선 · 22호선 · 24호선 · 26호선 · 30호선 등 5개 동서축 노선을 합쳐 총 13개노선 1,204㎞가 개설되어 있다. 이 도로들은 대부분 2차선이었으나 상당 구간에서 현재 4차선 공사중이어서

교통용량이 크게 증대될 예정이다.[1)]

· 지방도는 국가지원지방도 15호선, 49호선, 60호선 3개 노선과 일반지방도 581호선 등을 비롯한 53개 노선을 합쳐 총56개 노선이 있다. 주로 농촌지역간의 접근성 제고시 이용되고 있으나 포장률이 74.8%로 낮은 편이다. 시군도는 총연장 2,909㎞로 지역내 도로비중에서 매우 높은 비중을 차지하고 있으며, 전반적으로 포장률이 50.4%에 불과하여 교통처리효과가 미약한 실정이다. 농어촌 도로는 190개 노선 390여㎞에 달하며, 지역간 연결보다는 농산어촌의 물동량 공급 · 집산 도로역할을 수행하고 있다.

<표 Ⅷ- 5> 농어촌도로 현황

(단위: ㎞)

구분	계		1992		1993		1994		1995		1996	
	노선	연장	노선	연장	노선	연장	노선	연장	노선	연장	노선	연장
전국	6,705	12,890 (100.0	634	1,158 (100.0	1,073	1,825 (100.0	1,597	3,261 (100.0	1,575	3,153 (100.0	1,850	3,493.7 (100.0)
전북	667	1,562 (12.1	67	141 (12.2	118	276 (15.1)	154	381 (11.7	148	383 (12.1	190	381.2 (10)9

자료: 농어촌도로기술총람, 농어촌진흥공사, 1997

· 본 지역의 도로포장율은 평균 68.0%로서 전국 평균 74.4%에 미치지 못하고 있으며, 특히 지방도(74.8%)와 시군도(50.4%)의 포장율이 매우 낮아서 지역내 접근성 제약의 원인이 되고 있다. 본 지역의 도로시설 수준현황을 살펴보면, 도로밀도는 0.76㎞/㎢으로 전국평균의 91.6% 수준이나 1인당 도로연장과 자동차1인당 도로연장은 각각 3.2m와 14.7m로 전국평균(각각 1.9m, 8.3m)보다 높은 수준이다.

1) 일반적으로 2차로 국도의 양방향 교통처리능력은 최대8천대/일이며, 4차로는 55천대/일이다. 즉 4차로 국도는 2차로 국도에 비해 약 6.88배의 처리능력을 갖고 있다. 따라서 새로운 2차로의 건설보다 기존의 2차로를 4차로로 확장하는 사업이 교통처리 효율을 높이는 방법이 된다.

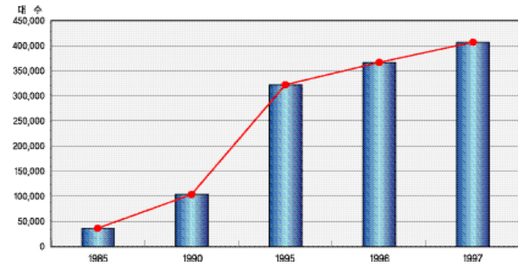
<표 Ⅷ- 6> 도로시설 수준 비교

구분	면적 (㎢)	인구 (천인)	자동차 대수(대)	도로연장 (㎞)	도로 밀도 (㎞/㎢)	포장율 (%)	1인당 연장 (m/인)	자동차1대당 도로연장 (m/대)
전국	99,407.0	46,430	10,469,59	86,990	0.88	74.4	1.8	8.3
전북	8,047.54	1,923	415,273	6,090	0.76	68.0	3.2	14.7

자료: 전라북도, 전북통계연보, 1999.

■ 차량보유대수

· 본 지역의 1985 98년 기간동안 차종별 차량보유대수 현황을 보면, 승합차와 화물차는 각각 6.8배와 6.4배 증가한 반면, 승용차는 22.5배나 증가하였다. 이와같이 승용차증가율이 24.0%로서 전체 차량증가율 19.2%를 상회함에 따라 승용차의 구성비는 1998년 65.5%로 가장 높게 나타나며, 다음으로 화물차와 승합차는 각각 27.4%와 6.8%를 차지하고 있다. 그러나 인구천명당 차량보유율을 보면, 전북은 212대/천명으로 전국 226대에는 미치지 못하고 있다.



<도 Ⅷ- 2> 자동차등록추이

<표 Ⅷ- 7> 자동차 등록추이

(단위: 대)

구분	총 계	승용차	승합차	화물차	특수차
1985	34,216 (100.0)	12,092 (35.3)	4,138 (12.1)	17,797 (52.0)	189 (0.6)
1990	104,625 (100.0)	52,036 (49.7)	12,781 (12.2)	39,611 (37.9)	197 (0.2)
1995	319,500 (100.0)	202,904 (63.5)	22,541 (7.1)	93,194 (29.2)	861 (0.2)
1998	415,273 (100.0)	272,038 (65.5)	28,345 (6.8)	113,781 (27.4)	1,109 (0.3)

■ 도로교통량 및 애로구간 분석

· 도내 도로교통량 분포를 살펴보면, 대부분의 교통량이 국도 1호선 정읍시 태인면, 전주시 조촌동, 삼례읍 논산시간 도로와 국도 19호선인 구례읍 남원시간 도로, 국도 23호선인 흥덕면 김제시 강경읍간 도로, 국도 24호선인 담양읍 순창읍간 도로, 국도 26호선인 옥구읍 군산시 구간에 집중되어 있다. 한편, 본 지역내 도로의 대부분은 왕복2차선으로 이용량에 비해 교통용량이 부족한 실정이며, 대부분 시가지를 통과하고 있어 운행속도 저하 및 교통혼잡의 심화현상을 야기하고 있다.

· 본 지역내 애로구간을 살펴보면, 많은 구간에서 V/C가 1.0을 넘는 것으로 나타나고 있으나 현재 일부는 4차선으로 확장되었거나 공사중인 구간이 많다. 따라서 공사중인 구간을 제외하면 본 지역내에서 도로개선사업이 시급히 필요한 구간은 국도 29호선 가운데 김제 성덕면, 대야면 한산면 등이다. 즉 도내 주요교통혼잡 구간은 항만물동량이 증가하고 있는 군산시 일대와 주요 도시주변 도로에서 발생하고 있으며, 주요 관광지인 남원시, 정읍시 연결도로는 교통수요가 집중되는 계절에 교통애로가 특히 심한 편이다.

<표 Ⅷ- 8> 애로구간 도로현황(V/C > 1이상)

구 분	노선 번호	구간명	연장(km)	차선수	97년 교통량 (대/일)	98년 교통량 (대/일)	98년 V/C
국 도	1	정읍시 - 태인면	10.62	2 4	13,047	12,158	1.74
		삼례읍 - 논산시	36.43	2 4	9,404	10,164	1.45
	19	구례읍 - 남원시	31.61	2 4	6,144	7,580	1.08
	21	군산시 - 보령시	51.09	2 4	9,306	9,975	1.43
	23	부안읍 - 김제시	16.58	2 4	14,554	13,314	1.9
		김제시 - 익산시	21.10	2 4	17,145	15,523	2.21
		익산시 - 강경읍	31.01	2 4	15,255	13,563	1.93
	26	옥구읍 - 군산시	13.71	2 4	9,559	8,063	1.15
	27	구이면 - 전주시	13.58	2 4	15,788	14,634	2.09
		전주시 - 익산시	38.40	2 4	19,162	17,833	2.55
		익산시 - 군산시	23.97	2 4	13,239	13,239	1.89
	29	김제시 - 성덕면	6.78	2	9,584	7,237	1.03
		성덕면 - 대야면	14.66	2 4	12,813	10,729	1.53
		대야면 - 한산면	24.90	2	12,664	7,063	1.01

자료: 건설교통부, 도로교통량 통계연보, 1999

2) 철 도

■ 철도시설

· 본 지역내에 개설된 철도노선은 호남선, 전라선, 군산선 이외에도 화물전용의 북전주선, 옥구선 등 총 6개노선(219.1㎞)이 개설되어 있고, 정차역은 화물전용 2개역을 포함하여 42개소가 있다. 호남선은 권역을 남북으로 통과하는 지역간 철도로서 주로 장거리 여객 및 화물수송에 이용되고 있다.

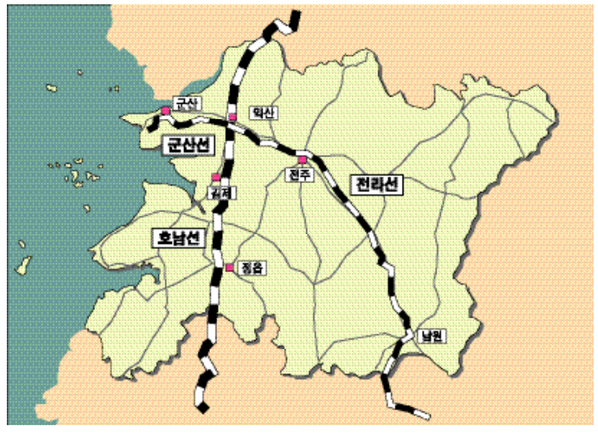
· 지역내 철도시설의 문제점은 첫째, 군산을 중심으로 대규모 산업단지와 국제관문항이 개발되고 있어 국내의 거점지역간 연계교통망 구축이 요구되나 기존의 철도망은 남북축으로만 형성되어 있어 국토 내륙 및 동남부 지역과의 연계체계를 갖추지 못하고 있다. 둘째, 경부고속철도의 건설과 함께 철도수송의 고속화 · 현대화가 추진되고 있으나 지역내 전라선과 군산선은 단선으로 운영되는 낙후성을 보이고 있다. 셋째, 군장산업단지, 군장신항 등 거점기능 조성에 따른 연계철도망 구축 미흡으로 사업효과 달성이 미흡하고 철도수송의 효율을 저하시키고 있다. 넷째, 군산과 장항간 철도가 단절되어 효율적인 수송이 이루어지지 못하고 있다. 두 지역의 철도 연결시 전북 · 남지역의 여객 및 물동량은 기존의 노선체계에 덧붙여 서남선을 이용할 수 있으므로 수송효율의 제고가 가능할 것으로 판단된다.

<표 Ⅷ- 9> 철도시설 현황

(단위:㎞)

노 선	구 간	연 장	선로형태	역(개소)	비고
계	-	219.1	-	42	-
호남선	용동 - 백양사	81.9	복선 (일부구간)	15	-
전라선	익산 - 금지	100.8	단선	20	-
군산선	익산 - 군산	23.1	단선	5	-
북전주선	동산 - 북전주	1.7	단선	1	화물전용
옥구선	군산 - 옥구	11.6	단선	1	화물전용

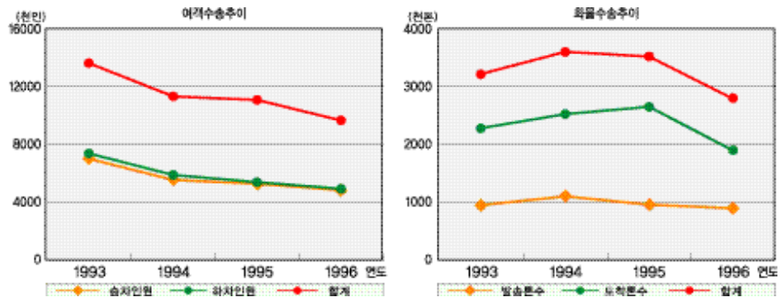
자료: 철도청, 철도통계연보, 1997.



<도 Ⅷ- 3> 철도 현황도

■ 철도수송실태

· 철도를 이용한 권역내의 총여객통행은 1998년 898만명으로 연평균 8.1%의 감소추세에 있으며, 화물의 경우(1993 96년)도 연평균 4.8%씩 감소하고 있다. 이와같이 철도이용객 및 화물의 감소추세는 전국적인 현상으로 문전수송(door to door)의 이점이 있는 육상개인교통수단의 발달에서 비롯되고 있다.



<도 Ⅷ- 4> 전북의 철도수송추이

<표 Ⅷ-10> 철도수송 실적

(단위: 천명, 천톤)

구분 / 연도	여객			화물		
	승차인원	하차인원	합 계	발송톤수	도착톤수	합 계
1993	6,781.6	6,937.8	13,719.5	937.2	2,334.1	3,271.3
1994	5,431.8	5,617.7	11,049.5	1,111.5	2,501.8	3,613.3
1995	5,194.1	5,317.2	10,511.3	963.9	2,586.7	3,550.5
1996	4,803.3	4,954.2	9,757.5	916.6	1,843.7	2,760.3
1997	4,627.1	4,735.0	9,362.1	912.2	1,984.5	2,896.7
1998	4,453.5	4,526.7	8,980.2	771.1	1,787.4	2,558.5
연평균증가율(%)	△8.1	△8.2	△8.1	△3.8	△5.2	△4.8

자료: 전라북도, 전북통계연보, 각년도.

3) 항 만

· 군산항의 하역능력은 1999년 현재 군산외항 1, 2부두를 포함하여 연간 7,596천톤에 이르고 있으며, 항만물동량 취급실적은 1993년 6,619천톤에서 1999년 11,503천톤으로 연평균 9.6%의 증가추세를 보이고 있다. 이는 같은기간동안 우리나라 전국 항만물동량의 연평균증가율을 크게 상회하는 것이다. 군산항의 하역능력은 1993 99년에 연평균 17.3%가 증가하였음에도 불구하고 물동량의 증가를 따르지 못하고 있다. 이는 군산항의 하역능력이 당초 미약하였기 때문이다. 1999년의 경우 화물물동량은 11,503천톤이었으나 하역능력은 7,596천톤으로 처리능력이 66%에 불과하였다. 따라서 장기적으로 시설확보와 하역장비의 기계화 · 정보화가 필요한 것으로 판단된다.

<표 Ⅷ-11> 군산항 시설 과부족 추이

(단위:천톤, %)

항 / 연도	1993	1994	1995	1996	1999	연평균 증가율 (1993 99)
물동량(A)	6,619	7,438	8,926	10,585	11,503	9.6
시설소요	4,689	5,195	5,722	7,525	8,973*	16.2*
하역능력(B)	2,919	2,919	3,523	3,602	7,596	17.3
과 부 족	1,770	2,276	2,199	3,923	1,377*	-

자료: 해양수산부, 항만편람, 각 년도; 해양수산부, 해양수산통계연보, 2000.
揭: 1997년 수치

· 군산항의 화물유통 특성을 보면, 외항화물은 1999년 588.9만톤을 처리하였으며, 이 가운데 68.0%인 400.2만톤이 수입화물이고, 수출화물은 97.9만톤에 불과하다. 외항화물의 주종은 차량 및 부품(123.9만톤), 조제식품 · 음료(107.7만톤), 원목(80.1만톤), 목재 · 목판 · 코르크(62.5만톤) 등 수입은 원목 부자재 위주이고, 수출은 완제품 위주로 구성되어 있다. 연안화물은 1999년 361.4만톤으로 28.0%인 157.3만톤이 입항화물이었으며, 출항화물은 404.1만톤이다. 입항화물은 석유정제품(195.3만톤), 시멘트(94.2만톤), 모래(55.3만톤)가 주종을 이루며, 출항화물은 기타화물(141.0만톤), 석유정제품(15.9만톤), 비료(0.2만톤)로 구성되어 있다. 군산항은 일반창고와 야적장 시설이 갖추어져 있는데, 28,980톤 수용능력의 일반창고 두개와 592천㎡, 1,176천톤 규모의 야적장을 가지고 있다.

<표 Ⅷ-12> 군산항 화물수송실적

(단위: 천톤)

구 분		1993	1994	1995	1996	1999	연평균증가율 (1993 99)
군산항 총계		6,619	7,438	8,926	10,585	11,503	9.6
외항	수출	184	205	304	364	1,887	47.4
	수입	2,484	2,856	3,254	4,574	4,002	8.3
연안	출항	497	593	622	1,078	1,573	21.2
	입항	3,454	3,633	4,377	4,569	4,041	2.7

자료: 해양수산부, 해양수산통계연보, 1998, 2000.

· 군산항의 항만시설은 안벽 2,434m, 잔교 16기, 물양장 1,239m가 있으며, 24척의 접안능력을 보유하고 있다. 현재 2만톤급 9척, 1만톤급 2척 외에 8천톤급 이하 13척의 접안능력을 보유하고 있다.

<표 Ⅷ-13> 군산항 시설현황

구분	내용	규모	능력
연간하역능력	-	-	7,596천톤
접안시설	안 벽	2,434m	20,000톤 9척 10,000 2척
	부잔교	16기	8,000톤 3척
	돌 핀	6기	700 6,000톤 10척
	물양장	1,239m	-
보관시설	창 고	2동(9,660㎡)	28,980톤
	야적장	592천㎡	1,776,063톤

자료: 해양수산부, 해양수산통계연보, 2000.

· 군산항의 접안능력도 전국 평균보다 빠르게 확대되고 있으나 아직까지 접안능력은 24선석에 불과하여 항만의 하역능력 증강에 기여하지 못하고 있어 시설의 지속적인 확충이 요망된다.

<표 Ⅷ-14> 항만의 접안능력 추이

(단위: 선석)

구 분	1993	1994	1995	1996	1997	1999	연평균증가율 (1993 99)
전국합계	467	480	506	520	564	589	3.87
군산항	18	18	20	21	24	24	4.79

자료: 해양수산부, 해양수산통계연보, 1998, 2000.

4) 공 항

· 본 지역내에는 민항기가 취항하고 있는 군산공항이 유일하게 이용되고 있다. 그러나 이 공항은 시설이 협소하고 공군기의 훈련시간 동안 이용이 제약을 받아 향후 예상되는 항공수요 대응에 어려울 것으로 판단된다. 군산공항은 미군측과 공동으로 사용 중이어서 항공수요의 증가에도 불구하고 탄력적인 운항 증편(운항회수 10회/일)이 어렵고, 시설규모가 제한되어 확장하는데 어려움을 갖고 있다. 또한 군산공항은 전북에서도 지리적으로 북서쪽으로 치우쳐있어 도민들의 공항 이용시 접근성이 떨어지며, 착륙료를 미군에 부담하여 여론이 악화되고 시설보수비의 경제적 부담 등 많은 문제점을 지니고 있다.

<표 Ⅷ-15> 군산공항의 주요시설현황

구 분	시설현황	처리능력	비고(한계능력)
활주로2본 (미공군시설)	2,740M×45M 2,440M×23M	14만회/년	
여객터미널	2,547㎡	730천인/년	2004년
계류장	13,758㎡	B737급 2대 주기	2004년
주차장	10,421㎡	316대 주차	2010년
비 고	- 1997년 여객처리실적: 460천명 - 1998년 6월현재(6회/월): 서울(3회), 제주(2회), 부산(1회)		

자료: 건설교통부, 김제공항개발계획(안), 1998.9.

· 군산공항의 이용여객은 1998년 IMF의 영향으로 약간 감소하였지만 목적지에 따라 이용여객이 증가추세를 보이기도 한다. 현재 군산 서울, 군산 부산, 군산 제주 노선이 취항중이며, 1996년부터는 서울, 제주 노선에 대한항공 외에도 아시아나 항공도 운항하고 있다. 군산공항의 연간 수송인원은 278,300여명으로 하루 평균 762명이 이용하고 있으며, 1993 98년 기간동안의 연평균증가율은 3.5%이다. 군산공항은 전북권은 물론 충청권에서의 제주행 여객수요를 처리하고 있다.

<표 Ⅷ-16> 군산공항 운항회수 및 이용여객 추이

(단위: 회수, 인)

구 분	1993		1994		1996		1998	
	회수	여객수	회수	여객수	회수	여객수	회수	여객수
소 계	2,814	234,097	2,835	233,449	3,513	311,417	4,131	278,348
군산↔서울	1,429	100,487	1,418	103,428	1,747	159,734	2,101	129,169
군산↔부산	-	-	-	-	1	48	493	25,391
군산↔제주	1,385	133,610	1,415	130,021	1,765	151,635	1,537	123,788

주: 정기 및 부정기 운항 포함.
자료: 건교부, 건설교통통계연보(교통편), 각년도

5) 유통단지

· 본 지역내에는 총 432개소의 연간 시설처리능력 22.6백만톤의 유통시설이 있으며 10.4백만톤의 화물을 처리하고 있다. 지역내 유통시설의 평균시설규모를 보면, 부지면적 차원에서는 시설당 6.939㎡, 건물면적기준으로는 1.768㎡이다.

<표 Ⅷ-17> 지역내 유통시설 현황

구 분	시설수 (개)	부지면적 (㎡)	건물연면적 (㎡)	시설처리능력 (톤)	연간처리실적 (톤)	종사자수 (인)
합 계	432	2,850,775	710,707	22,627,413	10,447,703	7,994
평 균	-	6,939	1,768	98,810	71,073	37

자료: 유통통계자료집, 대한상공회의소, 1997

· 유통시설을 유형별로 보면, 화물터미널 1개소, 농수산물단지 3개소, 도소매단지 34개소, 창고 55개소 등이다. 이들 유통시설내 총종사자는 7,994인으로 1개소당 평균 37인이 근무하고 있으며, 전반적으로 본 지역내에는 대형유통업체나 시설이 부족하여 원활한 유통처리가 어려운 실정이다.

<표 Ⅷ-18> 지역내 유통업체 현황

구 분		화물터미널	농수산물단지	도소매단지	창고	기타시설					유통단지	기타	합계
						항만화물처리시설	항공화물처리시설	철도화물처리시설	차고지 및 화물처리장	약품보관시설			
현황	개수	1	3	34	55	-	-	3	77	-	-	-	173
	면적	7,898	22,13	89,21	46,15	-	-	2,401	61,68	-	-	-	229,488
계획	개수	-	3	-	-	2	-	-	2	-	10	9	26
	면적	-	23,73	-	-	9,435	-	-	421	-	1,087,00	9,003	1,129,59

2. 교통여건 변화와 전망

1) 여건변화 전망

■ 교통수요의 지속적인 증가

· 향후 사회경제적 규모의 확대와 산업구조 개편은 경제주체간의 교류를 촉진함으로써 교통량 증가를 가져올 것으로 전망된다. 특히 소득증가와 여가활동의 다양화로 2019년 전국의 자동차보유대수가 2,200만대에 이를 것으로 전망되고, 여객 및 화물수요가 지속적으로 증가하여 국내여객과 화물의 경우 2019년에는 현재보다 약2배, 국제여객 및 화물수송수요는 현재보다 각각 4.4배와 2.2배의 증가가 예상되어 교통량 증대에 따른 획기적인 대책이 요구되고 있다.

<표 Ⅷ-19> 주요 교통수요 전망

(단위: 천대, 백만명/km, 백만톤/km)

구 분		1997	2004	2014	2019	연평균 증가율 (1997 2019)
자동차보유대수		10,413	13,800	19,614	21,922	3.4
교통수요	국내여객	236,943	247,835	357,226	408,545	2.4
	국내화물	138,189	172,478	239,758	269,480	2.9
	국제여객	74,570	111,179	201,955	324,595	6.6
	국제화물	4,180,272	5,173,401	7,553,493	9,347,833	3.6

주: 자동차대수는 KDI예측 경제성장율 반영
자료: 건설교통부, 국가기간교통망계획(2000 2019), 1999.

■ 경제활동의 세계화 진전과 국제교통량의 확대

· 세계경제의 통합화 · 개방화 · 자유화가 가속되고 기업의 초국적화 · 탈규제화로 인하여 국가간 교류가 확대되고 있어 국제교역량이 크게 증가할 전망이다. 또한 지방에서 직접 외국과의 교역이 발생할 것으로 전망됨에 따라 지역단위의 국제교역 물동량 처리를 위한 시설확대가 요구되고 있다. 특히 동북아의 경제협력이 가속화됨에 따라 동북아 역내교통이 대폭 증가할 것으로 예상되므로 서해안지역 등 교류중심거점에는 이에 대비한 공항 · 항만의 정비 확충이 요구된다.

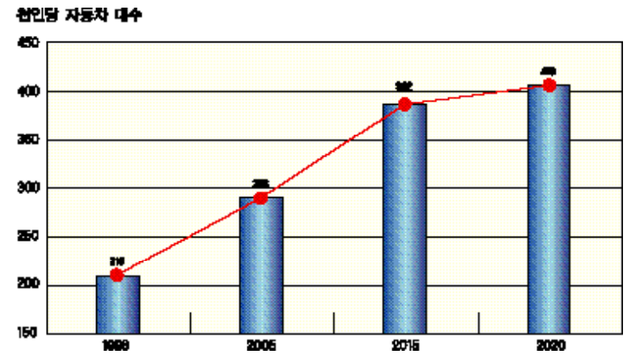
■ 교통시설의 고급화와 친환경화

· 경제력의 향상으로 소득이 증가하면 삶의 질이 향상되며 이용하기 편하고 안전한 고급교통수단을 요구하게 될 것이다. 시간가치가 중시되어 항공, 고속전철 등 초고속 교통수단에 대한 선호가 증가하고, 여객 및 화물수송의 정시성과 문전수송에 대한 요구가 증대되어 고속 · 고급 교통수단에 대한 수요가 증가할 전망이다. 도로부문에서는 차세대도로 등 지능형교통체계(ITS) 구축 및 전기자동차, 가이드웨이버스 등 환경친화적인 교통수단이 개발되고, 철도부문에서는 초고속철도, 자기부상열차, 경전철 등 신교통수단이, 해운부문에서는 50노트 이상의 초고속화물선박 및 고속하역정비, 초고속여객선 개발이 이루어지며, 항공부문은 마하3이상의 극초음속 항공기 및 대형항공기, 단거리 이착륙기가 개발되어 상용화될 전망이다.

2) 전북지역의 교통수요 및 지표전망

■ 자동차보급대수 전망

· 1998년 현재 본 지역의 자동차보급대수는 인구천인당 216대로 전국 수준의 94%수준에 이르고 있다. 지역의 산업발전과 소득수준 향상에 따라 지역내 자동차보급대수는 지속적으로 증가가 예상된다. 2020년까지 본 지역의 천인당 자동차보급대수는 409.8대로 증가하여 전국평균의 96%수준까지 높아질 것으로 전망된다.



<도 Ⅷ- 5> 천인당 자동차보급대수 추이전망(전국과 전북)

<표 Ⅷ-20> 자동차보급대수 전망

(단위: 천대, 대/천인)

구 분		1998	2005	2015	2020	연평균증가율 (2005 2020)
전 국	자동차대수	10,473	14,284	20,195	22,384	2.99
	천인당 대수	225.5	290.7	398.4	427.4	-
전 북	자동차대수	415	560	776	865	2.90
	천인당 대수	215.8	285.7	381.7	409.8	-

주: 전국은 국가기간망계획에서 제시한 수치이며, 전북은 전국치를 기반으로 하여 지역의 총생산액 및 인구증가를 감안하여 추정

■ 교통수요 전망

· 국토 서남부 지역의 교통수요를 발생량 · 도착량 차원에서 보면, 발생량과 도착량은 1997년 현재 각각 288천대/일로 전국의 7.4%를 차지한다. 그러나 전국 및 지역적 차원의 교통량 증대로 교통발생량은 2011년 1일 569천대로, 2020년 743천대로 1997년에 비하여 2 3배의 증가가 예상되고 있다. 이와 같은 교통수요 증대는 교통기간시설의 확충 및 이용 효율화를 위한 획기적인 조치를 요구하고 있다.

<표 Ⅷ-21> 교통량 증가추이 전망

(단위:천대/일, %)

구 분		1997	2001	2006	2011	2020	연평균증가율 (2001~2020)
전 국	발 생	3,905	5,231	5,961	7,232	9,680	3.23
	도 착	3,905	5,231	5,961	7,232	9,680	3.23
전북 · 전남	발 생	288	423	462	569	743	2.97
	도 착	288	427	467	578	759	3.03

주:전국은 국가기간망계획에서 제시한 수치(2004, 2014, 2019년)이며, 전북은 전국치를 기반으로 하여 추정

■ 교통시설 계획지표 전망

· 본 지역의 교통량 수요에 대응하기 위하여 도로, 철도, 공항 및 항만 등 종합적인 차원에서 교통시설확충과 개선이 요구된다. 우선 자동차 교통의 증대, 지역간, 지역내 교통수요에 대응하기 위하여 고속도로, 국도 등 간선도로망의 대폭적인 확충이 필요하다. 교통수요의 증대를 위하여 2020년까지 고속도로는 155.5㎞에서 631.8㎞로, 국도는 1,207.3㎞에서 1,430.8㎞로 확충이 필요하다. 철도의 경우에는 복선화와 전철화 등 시설 현대화와 함께 새로운 철도망 및 연계노선 건설을 위하여 철도 연장을 219㎞에서 426.1㎞로 확충토록 하며, 공항과 항만시설의 경우에도 증대되는 수요에 대비하여 시설능력을 3 4배로 획기적으로 확충하는 것이 요구된다.

<표 Ⅷ-22> 교통시설 계획지표 전망

구분			단위	1998	2005	2010	2020
도로	고속도로		km	155.5	286.7	301.6	631.8
	국도		km	1207.3	1396.1	1423.8	1430.8
도로 포장율	국도	포장율	%	96.2	100.0	100.0	100.0
	지방도	포장연장	km	1,360.2	1,563.6	1,691.9	2,407.6
		포장율	%	74.8	83.0	90.0	100.0
	시군도	포장연장	km	1,465.9	1,715.2	1,916.9	3,839.0
		포장율	%	50.4	58.0	63.0	90.0
철도	영`업길이		km	219	260.4	350.8	426.1
공항	여객		천인/년	460	1,760	1,760	1,760
	화물		천톤/년	-	8	8	8
항만	시설능력		백만톤/년	6.7	18.9	26.6	28.7

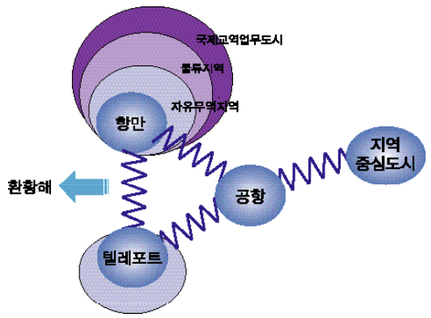
주: 지표전망은 지역산업 및 교통량 증대 등을 근거로 하여 추정
도로포장연장 및 포장율은 1998년 이후 전북도내 도로 유형별 포장연장 증가추이와 지역내 접근개선을 위한 지역내 도로개선계획을 종합적으로 검토하여 설정

3. 교통체계 구축의 기본방향

- 국제 직교류거점시설 조성과 기능활성화
- 지역의 통합성 증진을 위한 간선교통체계 구축
- 광역도시교통체계 구축과 신교통수단의 도입

■ 국제 직교류거점시설 기반구축 및 기능활성화

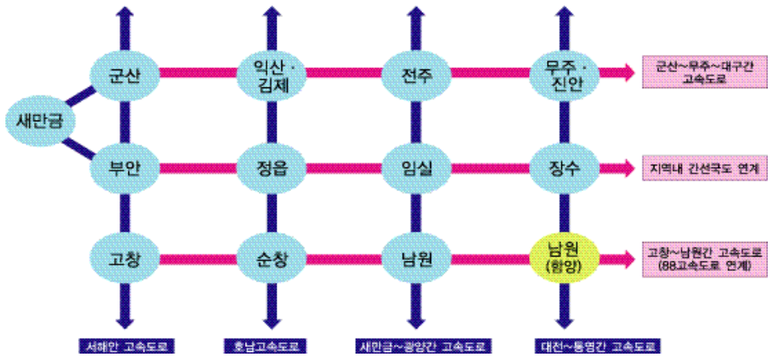
· 본 지역에 국제적 교류거점 시설조성을 위하여 군산자유무역지역 및 배후 물류기지 등을 건설토록 한다. 이와함께 김제공항의 건설 및 군산공항 시설보완을 통하여 국내외 항공수요에 대응한다. 이와같은 국제교류거점 시설의 기능활성화를 위하여 항만과 배후거점을 잇는 간선도로 · 철도연계망을 구축하고, 국제도시기반을 조성하도록 한다. 이와 관련하여 호남고속철도, 호남선 전철화, 전라선 복선전철화, 군장산업단지 인입철도, 전주권신공항 연계도로, 그리고 새만금~군산간 철도, 동서횡단철도 등의 건설을 추진한다.



<도 Ⅷ- 6> 국제 직교류거점 및 기반시설 조성

■ 지역의 통합성 증진을 위한 간선교통체계 구축

· 군장신항, 새만금항, 군장산업단지를 중심으로 국제물류 및 생산기반이 형성되므로 산업기능 연계차원에서 수도권과 동남권 및 광양 등을 잇는 남북 및 동서축 간선도로망 구축을 추진한다. 이와함께 전주 익산 군산간에는 지역간의 기능적 통합성을 증진시킬 수 있도록 간선도시교통망을 형성토록 한다.

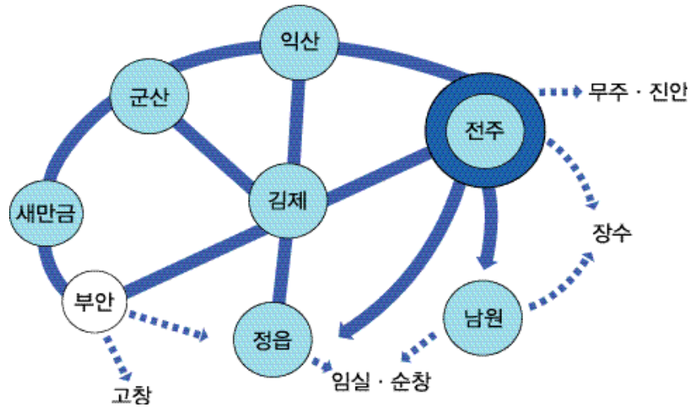


<도 Ⅷ- 7> 교통체계 구상

· 수도권, 중부권, 서남권 및 광양지역과의 연계 원활화와 지역내 거점도시간 연계를 위하여 3×4 간선교통망을 구축한다. 이를 위하여 서해안고속도로, 호남고속도로, 대전 통영간 고속도로, 새만금 김제 전주 남원 광양간 고속도로, 무주 장수 남원간 고속도로 등 남북 간선도로망을 구축한다. 특히 전북과 영남지역간 교류와 지역내 동서거점지역간 연계강화를 위한 동서 간선교통망 구축을 추진한다. 여기에는 군산 (장수) 함양간 고속도로, 무주 대구간 고속도로, 고창 남원 대구간 고속도로 등이 해당된다. 특히 지역내 통합성 증진을 위하여 주변지역간 연계교통망을 확충하도록 하며, 이를 위하여 지역내 접근성이 취약한 무주 장수 남원간 도로, 부안 정읍 순창 남원간 도로, 전주 순창간 도로신설 및 확 · 포장사업을 추진토록 한다.

■ 광역도시교통체계 구축과 신교통수단의 도입

· 도시의 광역화와 대도시권화에 대응하기 위하여 군산 익산 전주 (김제) 부안간 삼각연계 광역도시교통망체계를 구축토록 한다.



<도 Ⅷ- 8> 도시권 중심의 연계교통망

· 이와함께 대도시권내 순환경전철망의 건설과 도시내 노면전차, 자전거도로망 2천리길 확충, 청정연료대체 사업지원 등을 추진한다. 또한 교통시설이용의 효율화를 위하여 광역도시권 첨단교통시스템(ITS), 통합대중교통시스템을 도입토록 한다. 또한 중심도시와 주변농촌지역간의 대중교통망 연계체계를 확충함으로써 도내 각 지역간 접근성을 대폭 개선토록 하며, 애로구간 해소 및 도시우회도로 건설 등을 통하여 도시교통시설의 효율성을 확보한다.

자전거도로

4. 세부추진시책 및 주요개발사업

1) 국제교류거점 시설의 조성

■ 공 항

· 환황해경제권의 국제교류 중심거점으로서 본 지역내에 부족한 공항기능의 확충을 위하여 단기적으로는 근거리 항공노선 위주의 항공체계를 갖추도록 하며, 장기적으로는 장거리 국제항공노선을 취항할 수 있는 시설을 확보토록 한다. 단기적인 차원에서는 김제공항을 건설하여 증대되는 항공수요에 대비토록 한다. 그리고 장래의 고급교통수요에 부응하기 위하여 지역내 경비행장 3개소를 확보토록 한다. 특히 경비행장은 증대되는 관광수요의 대응과 교통소외지역의 접근성 개선수단의 역할을 하도록 한다.

<표 Ⅷ-23> 김제공항 개발계획(안)

구 분	시설현황	효과
개발예정지역	전북 김제시 백산면 일원	
사업기간	2000 2004년	
활 주 로	1,800M x 45M(1본)	F100, B737취항
계 류 장	18,000㎡	3대 동시계류
여객터미널	4,500㎡	130만명/년 처리
화물터미널	400㎡	8,000톤/년 처리
주 차 장	10,455㎡	348대 동시주차
항공보안시설	ILS, VOR/DME, PAPI, ALS 등	-
편입용지	357,000평	*도유지 100,000평 포함

자료: 건설교통부, 김제공항개발계획(안), 1998.9

■ 항 만

· 환황해권의 교류거점으로서 증대가 예상되는 대중국 교역거점시설로 국제항만시설의 개발이 요구된다. 특히 군장신항은 항만기능 뿐만 아니라 군산자유무역지역 조성을 통하여 복합적인 물류 및 국제교류기능을 담당토록 육성한다. 그리고 장기적으로 새만금지구의 개발일정과 연계하여 새만금신항의 건설을 추진토록 한다. 새만금신항은 54선석의 접안시설과 연간 4,753만톤의 하역능력을 갖춘 대형항만으로 추진토록 하되, 새만금지역의 개발진도와 지역수요를 고려하여 장기적으로 추진토록 한다.

■ 철도 및 물류기지

· 본 지역내 물류 및 여객수송을 위해서는 호남고속철도의 추진과 아울러 새만금~군산간 철도, 군장산업단지 인입철도, 군산 장항간 철도 등 지역내 연계망의 신설이 요구된다. 군산 장항간 철도신설구간은 장항선과 군산선을 연결함으로써 전북에서 수도권과의 연계를 촉진하며 21세기 새로운 국가발전축으로 부상되는 서해안지역의 산업활동을 촉진하게 될 것이다. 또한 권역내의 철도사업으로는 군산항의 인입선 건설이 필요하다. 이 사업은 군산신항 개발에 따른 복합적인 운송수단으로서 활용될 것이며, 특히 항만에는 목재, 유류, 시멘트, 곡물 등의 벌크류도 다량 반입될 것이므로 이러한 화물을 처리하는

역할을 수행하도록 한다. 본 지역의 교통망은 남북으로는 많은 교통망이 발달되어 있으나 동서축은 취약한 실정이다. 이를 극복하기 위하여는 장기적으로 전주 진안 김천을 잇는 동서횡단철도의 건설이 필요하다. 한편, 지역내에는 국제물류센터 및 4개소의 권역단위 종합물류센터와 농축수산물 유통센터를 건설하여 항만과 산업단지 등에서 발생하는 물동량을 효율적으로 처리하여 본 지역을 물류거점지역으로 육성토록 한다. 철도 · 항만 · 해운 · 항공 · 무역 · 금융을 연계한 통합물류 네트워크 구축 및 사이버 물류시장의 활성화를 도모토록 한다.

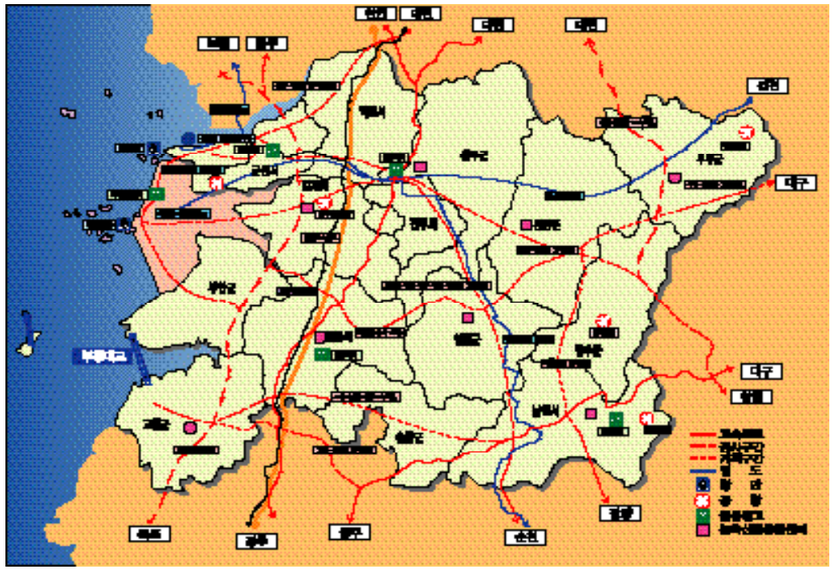
2) 지역간선교통체계 구축

· 본 지역내에는 서해안고속도로, 대전 통영간 고속도로, 군산 함양간 고속도로 등 간선고속도로의 건설이 추진중이므로 조만간 사업효과가 지역전체에 가시화될 것으로 전망된다. 그러나 여전히 남북간선도로가 주종으로 동서간의 연계체계는 취약한 실정이므로, 장기적으로 군산 무주 대구 구간과 고창 남원 대구를 잇는 동서간 간선망의 구축이 시급한 과제이다. 이들 동서간선 교통체계가 구축되면, 현재 지역내 남북중심의 교통체계를 보완하여 교통량분산 효과를 가져올 것으로 판단된다. 이를 위하여 고속도로 7개노선(448.5㎞), 국도 확 · 포장 및 국도우회도로, 국도대체우회도로의 신설, 국가지원지방도(70.11㎞), 지방도 확 · 포장사업(518.5㎞)을 추진토록 한다.

3) 광역도시교통 및 신교통수단의 도입

· 도시의 광역화와 친환경적 교통수요 증대에 대비하기 위하여 도시철도 및 도시내 노면전차, 산업단지내 경전철 등을 수익성 등을 감안하여 건설토록 한다. 특히 친환경적 교통기반구축을 위하여 전주시가 첨단교통시범도시로 책정됨에 따라 첨단교통정보시스템(ITS)을 구축하되, 점차 군산, 익산 등 광역도시권으로 확대하여 시스템을 구축토록 한다. 그리고 천연가스시내버스의 시급 지역으로의 도입확대 및 자전거도로 2천리길 조성사업을 추진토록 한다. 자전거길은 도시내 도로확충에서 단계적으로 도시-근교농촌을 연결하는 전원적인 자전거길을 건설 · 정비하여 본 지역의 환경적 이미지를 부각시키도록 추진한다.

노면전차



<도 Ⅷ- 9> 교통개발사업 계획도

<표 Ⅷ-24> 교통부문 주요시책및 개발사업

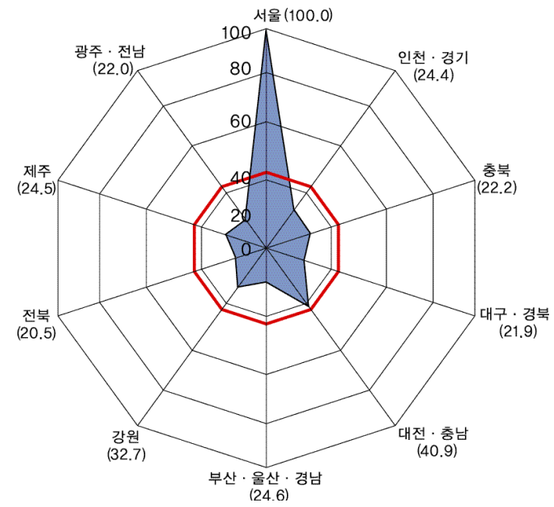
추진시책	사업유형	세부시책 및 개발사업	사업비 (억원)
국제교류 거점 시설 조성	항 만	· 군장신항, 새만금신항, 군산항 국제여객부두	15,310 (3,827)
	공 항	· 김제공항, 군산공항 시설보완, 경비행장(3개소)	3,216 (8)
	철 도	· 신설:호남고속전철, 새만금~군산간철도, 동서횡단철도, 군장산업단지 인입철도, 군산-장항간 철도 · 전철화 및 개량: 전라선 복선전철화, 호남선 전철화 등	41,457 (58)
	물류기지	· 국제물류센터, 종합물류센터(4개소, 58만평), 농축수산물 유통센터(8개소)	12,806
지역간선 교통체계 구축	고속도로	· 서해안고속도로, 대전-통영간 고속도로, 새만금-김제-전주-남원-광양간 고속도로, 무주-대구간 고속도로, 군산-함양간 고속도로, 고창-남원-대구간 고속도로, 고창-장성간 고속도로(7개노선, 총 448.5㎞)	90,856 (9,978)
	국 도	· 일반국도 확포장사업(12개구간, 124.2㎞) · 기간국도 확포장사업2(7개구간, 76.3㎞) · 산업지원국도 확포장사업(4개구간, 50.4㎞) · 국도우회도로(6개구간, 36.6㎞) · 국도대체우회도로(4개구간, 27.4㎞)	39,364 (7,302)
	지 방 도 확·포장	· 국가지원지방도(70.11㎞) · 지방도 확포장사업(34개구간 518.5㎞)	20,517 (369)
광역도시 교통 및 신교통수단 도입	도시철도	· 광역도시전철, 노면전차(전주시), 군장산업단지 경전철	14,934
	연계도로 및 도시 교통여건 개선	· 삼각연계고속화도로(전주-군산간고속화도로 및 부안-군산간 새만금방조제이용, 부안-김제-공덕간 국도확장), 전주외곽순환도로(국도대체우회도로 사업포함), 군장산업단지 진입도로, 김제공항연결도로, 동학혁명 기념관 진입도로, 내장IC진입도로, 서해안고속도로 진입도로	74,937 (19,559)
		· 자전거도로(6개 지역, 905.7㎞)	910
	친환경 교통기반 구축	· 첨단교통정보시스템(ITS) 구축, 천연가스 시내버스 도입, 역사이전 및 건설 등	2,754
총 계			317,391 (41,101)

주: 괄호안은 기투자분

1. 현황과 문제점

1) 정보통신인프라 및 활용기반 취약

· 본 지역은 정보화 기반과 활용이 전반적으로 취약하다. 특히 설비부문에 비해 활용부문의 발달이 매우 미진하여 전국의 최하위권인 것으로 평가되고 있다. 부문별로 볼 때 공공부문과 가정부문에 비해 기업부문이 특히 취약한 것으로 나타나고 있다. 이와같이 정보화 수준이 낮은 것은 지역경제의 규모가 상대적으로 적고 농어촌의 비중이 높기 때문이다. 지역정보화는 정보통신망이나 정보화 투자에 의해서 뿐만 아니라 지역내 정보통신산업의 발전수준에 의해서도 큰 영향을 받는다. 그러나 전라북도는 정보통신서비스업이나 정보통신분야 제조업의 발전수준이 전반적으로 낮아 지역내 정보화 수준이 낮아지는 원인이 되고 있다. 지역의 정보화수준을 비교한 디지털화 지수에 의하면, 본 지역의 디지털화지수가 가장 낮아 전국 평균의 절반수준에도 미치지 못하는 것으로 나타났다.



<도 Ⅷ-10> 시·도별 디지털화 지수

<표 Ⅷ-25> 시 · 도별 디지털화 지수

구 분	지역 디지털화 지수		
		설비 지수	활용 지수
서 울	100.00	100.00	100.00
인천 · 경기	24.44	31.95	18.75
충 북	22.23	28.93	17.15
대구 · 경북	21.90	26.27	18.58
대전 · 충남	40.89	69.44	19.28
부산 · 울산 · 경남	24.60	31.28	19.55
강 원	32.68	48.17	20.96
전 북	20.46	26.48	15.90
제 주	24.49	28.31	17.50
광주 · 전남	22.02	27.98	21.60
전국 평균	41.99	48.72	36.89

주: 각 지수는 전국을 100.00으로 삼아 상대적 수준을 나타내는 것임. 지수 산정에 사용된 자료는 1997년 기준의 수치들이기 때문에 현실과는 다소 차이가 있을 수 있음
자료: 현대경제연구원, 「지식경제리포트」, 2000년 3월

■ 민간부문 정보화 기반

· 본 지역의 전화시설 회선수와 가입자수는 929천 회선 및 788천명으로 전국의 3.8%와 3.9%로 인구비중에 비해 약간 하회하는 수준을 보이고 있다. PCS가입자는 82천명 수준으로 전국의 3.3%, 무선호출 가입자는 148천명으로 전국의 1.9%, PC통신가입자는 약 70천인으로 전국의 2.1%를 점하고 있다. PC통신 가입의 경우에는 수도권과 기타 지역간 격차가 거의 2배이상 차이를 보여 지역간 정보격차의 축소가 정보화의 주요과제가 될 것으로 전망된다.

<표 Ⅷ-26> 시 · 도별 전화 및 PCS가입자 현황

(단위: 명, %)

구 분	일반전화		PCS가입자	지역 무선호출*
	시설수(회선)	가입자수		
전 국	24,172,403 (100.0)	20,066,140 (100.0)	2,500,837 (100.0)	7,604,001 (100.0)
수도권	11,626,264 (48.1)	9,626,274 (48.0)	1,447,074 (57.9)	4,967,606 (65.3)
부산 · 경남(울산)	3,855,798 (16.0)	3,279,792 (16.3)	322,386 (12.9)	991,048 (13.0)
대구 · 경북	2,648,785 (11.0)	2,180,768 (10.9)	224,041 (9.0)	495,780 (6.5)
광주 · 전남	1,706,515 (7.1)	1,381,619 (6.9)	137,036 (5.5)	351,312 (4.6)
대전 · 충남	1,607,060 (6.6)	1,329,711 (6.6)	153,997 (6.2)	352,735 (4.7)
전 북	929,261 (3.8)	787,977 (3.9)	82,358 (3.2)	147,639 (2.0)
충 북	787,170 (3.2)	659,553 (3.3)	61,489 (2.4)	137,511 (1.8)
강 원	744,189 (3.1)	602,132 (3.0)	55,228 (2.2)	107,081 (1.4)
제 주	267,361 (1.1)	218,314 (1.1)	17,228 (0.7)	53,289 (0.7)

주: 전국 무선호출 가입업체(제2사업자) 제외/ *에는 기간가입자 4.0% 별도포함
자료: 한국전산원, 국가정보화백서, 1998

부문별 정보화 기반실태를 살펴보면, 가정부문의 경우 본 지역의 PC보급율은 10가구당 3.7대로 전국 평균과 동일하나 기업부문은 기업당 6.7대를 보유하여 전국 평균 11.1대와 현격한 차이가 나타난다.

<표 Ⅷ-27> 개인용 컴퓨터 보급대수

(단위:대수)

구 분		모집단	486이하	펜티엄	펜티엄II이상	노트북	기타	합계
가정부문	전국	12,239,169	1,621,391	2,178,828	302,857	291,098	87,766	4,481,940
	전북	522,294	97,557	79,655	11,072	3,538	3,490	195,312
기업부문	전국	284,414	897,626	1,673,647	232,637	294,518	52,997	3,151,425
	전북	9,160	17,753	30,292	4,211	9,156	3,490	61,411

자료: 한국전산원,국가정보화 백서, 1998

· 인터넷 및 PC통신이용자는 인터넷 이용자의 경우 전국 평균과 유사한 100인당 17.6인을 기록하고 있으나 PC통신이용자는 전국 평균 18.9인 보다 낮은 13.4인으로 나타나고 있다.[2)]

<표 Ⅷ-28> 인터넷 및 PC통신 이용자수

(단위:인)

구분		가구원	인터넷이용자	이용자수/100인
인터넷 이용자수	전국	31,826,392	5,712,095	17.9
	전북	1,285,167	225,829	17.6
PC통신 이용수자	전국	31,826,392	6,017,849	18.9
	전북	1,285,167	172,647	13.4

주: 최근 3개월 이내에 인터넷 또는 PC통신을 이용한 경험이 있는 만13세에서 59세까지의 인구
자료: 한국전산원,국가정보화 백서, 1998

■ 가정부문의 정보화 이용실태

· 가정부문의 전자우편 이용실태를 살펴보면 본 지역은 전체 인구의 10.6%가 전자우편을 이용하여 전국평균 8.1%를 크게 상회하는 것으로 나타났다. 1인당 ID보유수 및 전자우편 수 · 발신건수도 전국 평균과 유사하여 가정부문에서는 정보통신 이용율이 비교적 양호한 수준에 있음을 보여주고 있다.

<표 Ⅷ-29> 전자우편이용(가정부문)

(단위:건, %)

구 분	전자우편 이용자	전자우편 ID 보유개수	1인당 ID 보유수	발신건수	수신건수	메일링리스트 이용율
전 국	2,582,504	3,511,385	1.36	3.7	5.5	16.1
전 북	137,419	217,237	1.58	2.1	6.6	10.1

자료: 한국전산원,국가정보화 백서, 1998

2) 이 결과는 만13세에서 59세의 인구를 모집단으로 하고 있다. 전라북도의 노령인구 비율이 전국 평균에 비해 크게 높다는 점을 고려하면 실제 전라북도 전체인구를 대상으로 한 인터넷 및 PC통신 이용비율은 전국보다 상당히 낮은 수준이라고 할 수 있다.

· 전자상거래 이용율을 살펴보면, 기업의 경우 전체의 8.26%가 이용하여 전국평균 3.81%를 크게 앞서고 있으나 기업의 평균이용횟수는 전국평균의 10%에도 미치지 못하고 있다. 텔레뱅킹 이용율의 경우에도 기업부문은 전국 평균과 유사한 57.3%에 달하여, 전체 기업의 1/2이상이 이미 텔레뱅킹을 활용함을 알 수 있다. 하지만 가정부문의 경우 전국 평균이용율에 크게 미치지 못하는 것으로 나타났다.

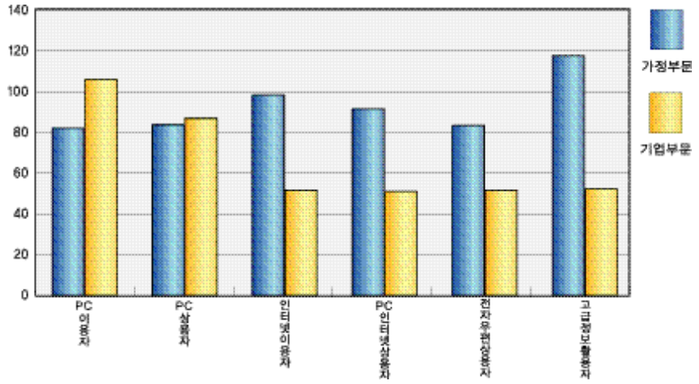
<표 Ⅷ-30> 전자상거래 및 텔레뱅킹 이용 현황

(단위:인)

구 분		모집단	전자상거래			텔레뱅킹			
			이용자(업체)	평균이용횟수	이용율(%)	텔레뱅킹 유형			이용율(%)
						계	PC통신	전화	
가정부문	전국	31,826,392	302,932	3.7	0.95	1,669,816	205,702	1,464,114	5.25
	전북	1,285,167	5,329	3.40	0.41	6,354	1,649	4,705	0.49
기업부문	전국	284,414	10,824	53.3	3.81	165,813	58,305	107,508	58.30
	전북	9,160	794	5.10	8.26	5,245	2,722	2,523	57.26

주 1) 이용 횟수 : 1999년 1-7월까지(기업은 1-8월) 이용한 전자상거래 총 횟수
2) 전자상거래 이용자 : 1999년 한해동안(기업은 1-8월) 전자상거래를 이용한 경험이 있는 개인
자료: 한국전산원,국가정보화 백서, 1998

· 본 지역의 기업 및 가정부문의 정보화 지수를 인터넷 상용자와 전자우편 상용자, 고급정보 활용인력비율 차원에서 보면, 대부분이 전국평균에 미치지 못하고 있다. 그 가운데서도 인터넷 이용자와 PC 인터넷상용자율, 전자우편 상용자율, 고급정보활용자율 등은 전국 평균의 50%수준에 지나지 않아 큰 격차를 보이고 있다.



<도 Ⅷ-11> 지역의 정보화 활용지수(전국=100)

2) 지역간 정보화 격차 심화

· 본 지역은 도내 시·군간에도 심각한 정보화 수준격차를 보이고 있다. 특정 시·군의 경우 1990년대 후반이후 지역자원의 정보화가 추진되는 반면 일부 시·군의 경우 1999년까지 기초자치단체 차원의 홈페이지도 구축되어 있지 않은 실정이다. 지역간 정보화 추진의 불균형은 시군간의 불균형 발전을 심화시킬 뿐만 아니라 주민들에 대한 정보혜택 역시 불균형적으로 이루어지게 하는 문제를 야기한다.

■ 공공부문의 정보화 실태

· 본 지역내 행정기관 통신망 구축실태를 보면, 1997년 현재 행정전산망이 356회선(전국의 9.0%), MOHA-NET 31개 회선(7.1%)이 구축되어 있고, 인터넷이 가설되지 않은 것으로 나타나고 있다.

<표 Ⅷ-31> 광역자치단체별 통신망 구축현황

(단위: 회선)

구분	행정전산망	MOHA-NET	인터넷
전국	3,966	440	20
전북	356	31	-

자료: 한국전산원, 국가정보화백서 1998

· 본 지역의 행정전산화를 위한 PC, 단말기, 워크스테이션 보급실태를 보면, 486급이상의 PC는 전국의 4.8%인 5,323개, 터미널은 1,132개, 워크스테이션 7개 등이다. 본 지역의 직원에 대한 PC보급율은 43.0%로 전국 평균에 비해서는 다소 낮으나 여타 도 지역과는 유사한 수준이다.

<표 Ⅷ-32> 시·도별 정보기기 보유현황

(단위:대수,%)

구분	PC				단말기		워크스테이션	주전산기		PC 보급률
	486	586	기타	계	x 터미널	Dummy 터미널		국산	일반	
전국	32,346	79,425	97	111,868	8,900	1360	201	331	44	-
전북	2,002 (6.8)	3,321 (4.2)	-	5,323 (4.8)	311 (3.5)	821 (60.0)	7 (3.5)	20 (6.0)	-	43.0

주: 본청과 시,군,구/읍,면,동 포함/ 괄호안은 전국대비 비중
자료: 한국전산원,국가정보화백서,1998

· 본 지역의 정보화관련 조직과 인력 현황을 보면, 6개 시급지역 가운데 남원시, 김제시를 제외한 4개 시는 과단위의 정보관련 조직을 지니고 있으며, 나머지 시·군은 계단위를 조직형태를 지니고 있다. 그리고 도 본청의 1998년 현재 정보화관련 예산은 4,482백만원으로 전국 광역자치단체 정보화 예산의 3.9%를 차지하고 있다.

<표 Ⅷ-33> 시·군·구별 정보화 조직과 인력 비교

(단위:인)

구분	시,군,구	조직형태		인력				비고 (과단위시군,구)	도본청 정보화예산 (백만원)
		계	과	정원	현원				
					소계	전산직	기타		
전국	234	195	39	1,836	1,742	812	930	-	114,110
전북	14	10	4	88	76	33	43	전주, 군산, 익산,정읍	4,482

자료: 한국전산원, 국가정보화백서, 1998

■ 정보망 및 지역정보화 현황

· 정보망과 지역정보화시스템의 구축은 지역내 자원활용도를 제고하고 대민서비스 제공의 중요한 수단이 된다. 본 지역내 지역정보화 사업은 지역정보센터 건립과 지역정보시스템 구축, 정보화 교육훈련 등으로 구분할 수 있다. 지역정보센터는 행정 · 산업 · 생활 등 다양한 지역정보를 지역주민에게 제공하기 위해 시 · 군단위에 설립 · 운영되는 사업으로 1999년 6월 현재 전국에 49개소가 설치되어 있다. 전라북도에는 전라남도에 이어 두 번째로 많은 7개 시 · 군에 센터가 설립되어 운영되고 있다.

<표 Ⅷ-34> 시군 지역정보센타 설립현황

(단위:개소)

구분	계	1994	1995	1996	1997	1998
전북	7	진안(MATEL) 익산(마한텔), 군산(KIS)	김제 (KimjeNet)	남원 (놀부텔)	전주(JNET), 정읍(내장텔)	-
전국	49	18	12	7	8	4

자료: 행정자치부, 지방자치단체의 2000년 지역정보화촉진시행계획(안), 1999. 9

· 1990년대 후반 지역정보시스템의 구축과 더불어 중소기업 홈페이지 개설지원, 농업인 홈페이지 구축지원사업, 농업정보화현장 방문교육 등 정보화사업이 지속적으로 추진되고 있으며, 최근에는 인터넷 쇼핑몰인 전북 EC-PLAZA 시스템이 구축되었다. 도청과 도내 시 · 군에 의해 구축된 지역고유의 지역정보시스템은 전북도청의 전통문화 예술정보시스템, 군산시의 고군산열도 도서지역정보시스템 등이 있으며, 이외에도 정읍시와 익산시, 김제시 등에서 지역특성을 고려한 독자적인 정보시스템을 구축하고 있다.

<표 Ⅷ-35> 지역정보시스템 구축현황

지 역	년도	사업명	사업비(백만원)
전북도	1997	전통문화예술정보시스템	643
군산시	1997	고군산열도 도서지역정보 시스템	286
전북도	1998	영농기술정보시스템	1,180
익산시	1998	익산보석산업정보시스템(1단계)	230
정읍시	1999	정읍지역 역사, 문화 종합정보시스템 구축	445
김제시	1999	벽골제 지능형 인터넷 관광안내 · 예약시스템	200

자료: 행정자치부, 지방자치단체의 2000년 지역정보화촉진시행계획(안), 1999. 9

2. 여건변화와 전망

■ 정보화와 개인의 행태변화

· 정보화는 정보통신서비스의 이용을 활발하게 하고 노동양식의 변화를 이끌었다. 개인의 측면에서 컴퓨터 커뮤니케이션의 일반화는 정보 · 통신을 활용한 재택근무나 개인사업을 주거지에서 처리하는 SOHO(small office home office)의 지속적인 증가를 가져올 것으로 예상된다.

■ 정보화와 기업행태 변화

· 기업에 대하여 정보화는 기업전략의 변화와 기업활동의 공간적 범위에 변화를 초래하였고, 전자출판, 주문정보제공 등 컴퓨터망을 기초로 한 새로운 산업의 획기적 증대와 보편화가 이루어졌다. 특히 전자상거래는 생산자와 주문자를 신속하게 직접 연결해 줌으로써 기존 유통체제의 중간 분배조직에 직접적인 영향을 미친다. 인터넷 확산과 가입자수의 폭발적인 증가에 힘입어 전자상거래 시장의 규모는 매우 급속한 성장을 할 것으로 전망된다. 이와같이 정보화는 개인 및 기업 · 경제활동에 광범위한 파급효과를 미칠 것으로 전망된다. 정보화 수준은 지역내 산업의 경쟁력 강화와 정보관련 산업육성에 있어 중요한 역할을 할 것으로 전망된다. 산업분야별 정보체계, 정보산업의 육성이 향후 중요한 정책과제로 등장할 것이 전망된다.

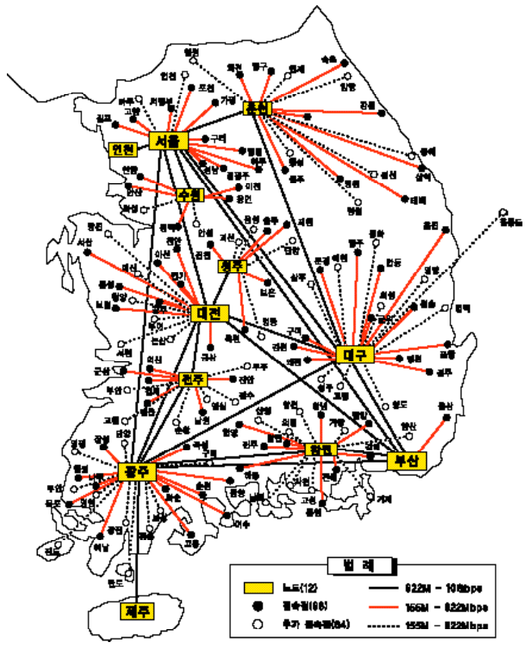
■ 정보화와 공공부문의 변화

· 공공부문에 있어서는 행정서비스의 원격온라인 제공 등이 보편화되었다. 그리고 의료나 교육과 같은 복지혜택을 농어촌지역 등 모든 지역에 골고루 제공하는데 정보통신기술의 발달을 활용할 수 있다. 원격의료는 농어촌환자의 신속한 진료를 위하여 지역의 보건의료원에서 환자의 영상 및 기타 검사결과를 중심지에 있는 대규모 병원에 보내어 전문의의 진단을 받게 하는 시스템이다. 전문의사 진료를 공동 활용함으로써 확실한 진단을 받을 수 있고 오진가능성을 최소화할 수 있다. 이용자의 입장에서는 원거리 이동없이 실시간 진단이 가능하며 정신적인 안정감을 받을 수 있다. 원격교육은 교수와 학습자가 직접 대

면하지 않고 인쇄교재, 방송교재, 오디오나 비디오교재 등을 매개로 하여 교수-학습활동을 하는 교육형태이다. 이들 원격의료 및 교육시스템의 발달을 통해 낙도 및 오지지역의 주민들에 대한 대민서비스의 수준을 높일 수 있을 것으로 전망된다.

■ 초고속통신망 확대에 따른 응용서비스 기능의 활성화

· 본 지역의 모든 시 · 군지역에 155M 622Mbps급 이상의 초고속 국가망이 2000년까지 조기 완공될 계획이다. 초고속 국가망의 조기개통 및 국가 기간망 구축 3단계 사업의 조기실현은 지역정보화 확산의 중요한 계기가 될 것이다. 본 지역에는 1990년대 말엽 이후 지역 자원의 정보화를 추진하고 있다. 지역분권화는 지역정보화의 촉진은 물론 지방소재 정보통신 산업의 성장을 위한 기초를 제공한다.



<도 Ⅷ-12> 전국의 초고속국가망 구축계획(2002년)

3. 정보인프라 구축의 기본방향

- 지역산업의 경쟁력 강화를 위한 부문별 정보체계 구축
- 주민편익 증진을 위한 생활서비스 정보체계 구축
- 지역내 정보화마인드 및 정보화기반 구축

■ 지역산업의 경쟁력 강화를 위한 산업정보망 구축

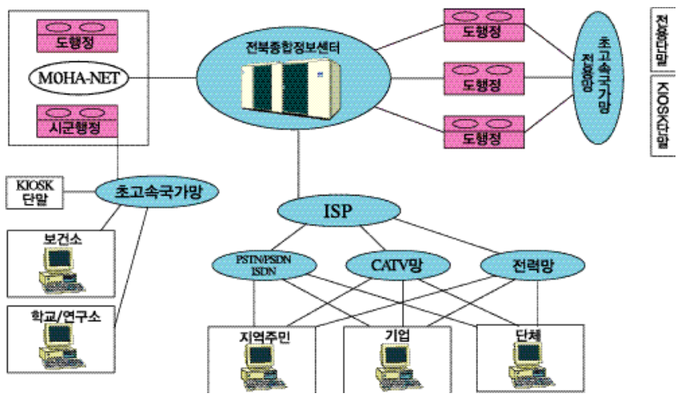
· 지역내 산업경쟁력 강화를 위하여 첫째, 농축수산물 종합정보체계를 구축한다. 즉 영농· 축산· 수산업의 기술개발, 생산 및 출하, 판매시장 정보, 사이버 농축수산물시장 등을 개설토록 한다. 둘째, 지역생산 · 기술정보네트워크를 형성토록 한다. 이를 위하여 제조업 업종별 기술개발, 생산 및 원부자재 구입, 출하 및 시장정보 네트워크 구축, 사이버자원은행을 설치한다. 셋째, 지역내 기업간 기술생산 연계 및 사이버무역 활성화를 위한 기업정보지원센타를 건설토록 한다. 이를 통하여 기업의 e-Business화, 전자상거래, 사이버무역 관련 컨설팅, 직원교육, 전문가를 양성토록 한다.

■ 지역주민편익 증진을 위한 생활서비스 정보체계 구축

· 지방행정의 효율화 및 지역주민 서비스의 개선을 위하여 행정서비스망 구축과 이용활성화를 추진한다. 그리고 쇼핑, 의료, 교통, 교육훈련, 사회복지서비스, 전자도서관 등 주민생활정보체계를 구축한다. 구체적으로 원격의료, 교육정보시스템 구축으로 낙후 및 농 · 산 · 어촌지역의 주민복지 증진을 도모한다.

■ 지역내 정보화마인드 및 정보화기반 구축

· 지역주민의 정보화 교육지원, 가정 및 영세 도소매업체의 이메일 보급 및 홈페이지제작 지원을 통하여 지역주민의 정보이용도를 확산토록 한다. 이를 위하여 첨단정보시범도시, 도시정보체계(UIS), 지역정보센터설치 등 정보인프라 기반구축에 치중한다.



<도 Ⅷ-13> 전북의 지역정보망 구상

4. 세부추진시책과 주요개발사업

1) 지역산업정보망의 구축

· 지역경제 및 산업경쟁력 강화를 위한 정보체계의 확충을 추진한다. 산업부문 정보체계의 구축은 장기적으로 지역경제의 모든 분야로 확대하되, 중단기적으로는 지역경제에 기여도가 높은 농림수산업과 제조업, 건설업 및 유통업을 중심으로 추진한다.

■ 농림수산 정보망

· 농림수산 정보망의 확충을 통해 농축수산업의 경쟁력 확보를 지원한다. 기존의 영농정보망 기능을 보완하여 시장 및 유통정보의 적시제공은 물론 생산 및 기술정보의 제공기능을 담당하도록 한다. 농림수산업의 지역별 특화를 지원하기 위한 시·군단위 정보화 사업을 추진함으로써 농어민에 대한 특화작물의 생산과 유통에 대한 정보 제공과 더불어 지역 특산물에 대한 홍보 및 마케팅의 장으로 활용한다.

■ 산업(제조업) 정보망

· 산업정보망의 구축을 통해 제조업 분야의 경쟁력 강화를 지원한다. 전자상거래, 지역산업체 정보, 지역내 구매 및 판매, 산업인력 및 전문인력정보, 지역내 활용가능한 기자재 정보화 등을 우선적으로 추진하며, 정보제공의 효과를 제고하기 위하여 분야별 정보DB를 대폭적으로 확충한다. 제조업 입지와 관련된 공간정보시스템의 구축을 위하여 국가지리정보구축사업의 일환으로 추진중인 산업입지정보시스템의 지역내 활용체계를 조속히 도입하고, 지역내 산업입지 적지선정 기능을 강화한다. 지역별 전략산업 및 지연산업 정보망을 구축하여 지역산업의 경쟁력 기반을 강화한다. 정보망의 구축은 기초자치단체의 주도하에 추진하되 광역자치단체는 섬유산업(니트산업 등), 생명산업 등 본 지역의 전략산업 분야에 대해 우선적인 지원을 추진한다.

■ 관광 정보망

· 관광수요 창출을 위해 도내 관광자원에 대한 정보와 음식·숙박업, 관광관련 산업 등에 대한 상세정보를 수요자에게 제공하는 관광정보망을 구축한다. 관광정보망의 구축은 광역지방자치단체와 기초자치단체가 공동으로 추진하며, 광역자치단체는 지역간 관광루트와 관광자원에 대한 개괄적 정보를 제공하며, 기초자치단체는 각 시·군내의 관광자원과 관광시설에 대한 상세정보를 제공한다. 도내의 관광자원 및 잠재적 관광자원에 대한 상세한 조사를 통하여 관광정보에 대한 자료를 구축하고 데이터베이스화 한다.

■ 건설산업 정보망

· 지역경제에서 차지하는 비중에도 불구하고 점차 경쟁력이 약화되고 있는 지역 건설업의 경쟁력 제고를 위하여 CALS를 도입한다. 또한 지역내에서 발생하는 재화의 유통과 물류수요의 효율적 관리를 위하여 광역적 유통· 물류정보망을 구축하며 물류시설에 대한 DB확충을 추진한다. 물류정보망은 새만금지구 개발, 군장국가산업단지, 전주과학산업단지 등 대단위 산업단지의 활성화에 대비하여 육· 해· 공의 모든 물류에 대해 운송에서 정보처리까지의 전 과정에 이르는 종합적 정보제공 기능을 담당한다. 물류정보망의 설치는 광역자치단체에서 담당하며, 단기적으로는 전라북도 종합정보센터와 연계하여 운영하되 장기적으로 텔레포트의 건설과 연계하여 환황해경제권 물류정보의 거점기능을 담당토록 한다.

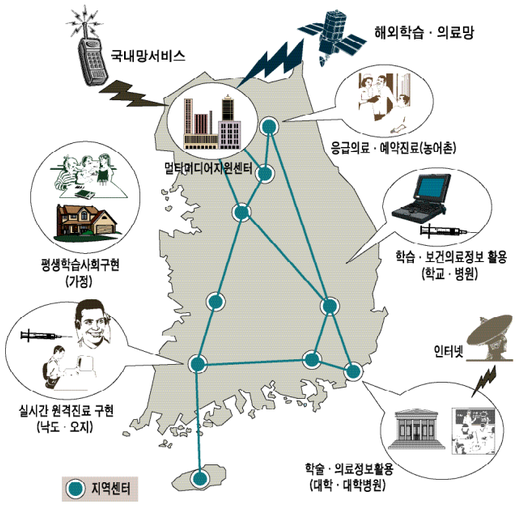
2) 주민생활서비스 정보체계 구축

■ 행정서비스 정보체계

· 행정서비스 정보체계의 확충을 통해 주민 행정서비스의 질적 개선 및 행정의 효율화에 의한 작은 정부의 구현을 추진한다. 행정업무의 정보화를 위하여 전자결제시스템(BPR), 감사관리시스템 등을 도입하며 대민 서비스 향상을 위하여 민원행정관리 시스템을 구축한다. 지역자원의 효율적 관리 · 운용을 위하여 지역내의 토지 및 시설물에 대한 공간정보시스템을 구축한다. 공간정보시스템 도입은 국가에서 추진중인 국가지리정보체계 구축사업과 연계하여 추진하며 이를 위한 정보기기 도입을 확충한다.

■ 문화 · 생활복지 정보체계

· 문화 · 생활복지 정보체계의 구축을 추진한다. 주민 생활정보서비스 확충을 위하여 문화 · 복지관련 정보망을 조속히 설치한다. 정보체계 구축대상사업으로 생활편익정보망(사이버마트, 교통정보 등), 재난관리정보(DIS), 보건 · 의료정보망, 교육 · 문화정보망, 사회복지 정보망을 우선적으로 추진한다.

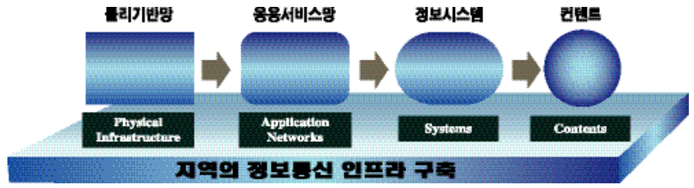


<도 Ⅷ-14> 고도정보서비스 공급개념도

3) 정보화마인드 및 인프라 구축

■ 초고속통신망 등 지역정보인프라 구축

· 현재 추진중인 초고속국가망 및 공중망의 계획기간내 완공을 도모한다. 환황해권 교류거점으로서 전라북도의 성장을 선도하기 위한 지역정보통신기반을 구축토록 한다. 지역정보통신기반은 지역사회 각 분야에서 요구되는 개별 정보시스템과 이들이 효과적으로 연결될 수 있도록 지원하는 물리적 시설 및 이를 종합적으로 연계하고 운영될 수 있도록 하는 유무형의 하부구조이다. 이들 기반 구축을 체계적으로 추진하기 위해서는 단계적인 접근이 필요하다. 즉 지역특성에 따라 단계적으로 물리적 기반망, 응용서비스망, 정보시스템, 컨텐츠 개발 등을 추진토록 한다.



<도 Ⅷ-15> 지역의 정보통신인프라 구축전략

· 시 · 군별 정보화 거점시설을 설치하여 도내 면단위까지 정보화 혜택이 미칠 수 있도록 하고, 정보화 기기의 보급을 통하여 농어촌 지역주민의 정보화를 지원한다. 국제적 교류거점으로서 지역의 기능정립을 위하여 필요한 정보자원의 생산 · 활용 · 관리를 종합적으로 담당하고, 전라북도 정보센터의 중심지 역할을 담당할 수 있는 종합기능을 보유한 텔레포트의 건설을 추진한다. 그리고 시 · 군별 정보화 거점시설 확충을 위하여 도내 군부 가운데 진안군에만 설치된 지역정보센터를 도내 전 군지역으로 확대하여, 군당 1개소씩 총6개소를 신규 설치함으로써 군내의 농어촌지역 정보화를 지원하고 농어민의 복지수준 향상을 도모한다.

■ 정보화 인력 및 정보마인드 확산

· 정보화를 추진할 수 있는 인력 및 정보망 운영을 담당할 전문인력 양성체계를 구축하며 정보화 운영인력의 전문직화를 추진한다. 정보통신 인력양성을 담당하는 정보통신교육원의 기능을 확충하고 교육인력의 규모와 교육분야의 다양화를 추진한다. 농가 현장방문 기술지도 등을 지속적으로 확대하여 자체적인 정보화 교육이나 외부 교육참여가 곤란한 농어민과 소상공인의 정보화 수준을 제고한다. 아울러 정보화시대에 부응하여 지역주민들의 정보화 마인드를 확산시키기 위하여 교육 및 훈련기회를 확대하고 노인, 여성 등 사회적 취약계층의 정보화 교육지원을 강화한다. 지역내 소상공인, 숙박업소, 지역주민들을 대상으로 하여 e-메일 보급, 홈페이지 구축, 정보기기 보급확대를 지원토록 한다.

<표 Ⅷ-36> 정보인프라 구축을 위한 주요시책 및 개발사업

추진시책	사업유형	세부시책 및 개발사업	사업비(억원)
지역산업 정보망 구축	영농·축산 수산정보망	· 첨단영농생산관리시스템,농축수산물유통정보시스템	5
	제조업 생산 지원정보망	· 산업정보시스템, 종합물류정보시스템	13.5
	정보의 산업화	· 컨텐츠산업개발(문화컨텐츠산업지원센타 건설) · 영상산업육성(국제컴퓨터게임축제 개최) · 기타정보서비스(자연사박물관)	238.8
주민생활서비스 정보체계 구축	행정서비스	· 행정업무정보화(시군행정종합정보화시스템,행정업무 재설계(BPR), 의회의회록관리시스템) · 민원행정관리시스템(민원처리인터넷공개시스템)	127.9
	주민생활 정보서비스	· 주민생활편익정보(전자상거래시스템,예약시스템, 사이버자원은행 등) · 건강의료관리시스템(원격의료시스템 등) · 사회복지정보시스템(사회복지·취업정보 등) · 교육문화정보시스템(문화예술인터넷방송국,교육문화 정보시스템) · 재난관리시스템	84.5
정보화 마인드 및 인프라 구축	정보화 마인드 및 이용기반 확대	· 홈페이지·e-mail보급지원(도민단체 홈페이지 구축, 도민 및 공무원 이메일보급 등) · 정보화교육 및 활용확산(읍면동인터넷플라자, 농어촌 정보사랑방, 전자마을, 도민대상정보화교육 등)	46.5
	정보인프라 기반구축	· 텔레포트건설	-
		· 행정정보인프라(행정기관 정보통신망 구축 고도화 등) · 도시정보인프라(UIS) · 정보지원인프라(학관공동협의체구성(BK21),전북 실리콘밸리정보통신연구센터 등) 설치	499
	지역특성 정보기반 구축	· 지역특화산업정보망(섬유산업정보시스템) · 특화정보DB구축(첨단육종DB구축)	8.5
계		-	1,023.7 (2)