

부산항 물동량 처리를 위한 광역배후수송도로의 건설계획과 시행실태 분석

박 해 양*

Analysis of the Construction Plan and Enforcement Condition of the Port
Circular Highway for Cargo Transportation of the Pusan Port

H. Y. Park

Key Words : 광역배후수송도로(Port Circular Highway for Cargo Transportation), 항만하역능력(Port unloading Capabilities), 내부순환도로(Inter-city Free way), 외부순환도로(Belt Highway), 외곽순환도로(Outer Highway)

Abstract

Pusan, the principal port of South Korea, has opened its door since 1876. Currently, the four-stage port construction project is under way to handle ever-growing marine transportation volume.

While the port unloading capabilities are increasing, the infrastructure to deal with all the transportation volume failed to catch up with them.

Accordingly the city had to suffer from worst traffic congestion on due to the increasing container traffic volume causing logistical costs to rise.

This study was designed to inspect the enforcement of infrastructure construction plan and suggest systematical and effective ways to improve the plan. The study focused on : ①The decision-making procedure, ②Financial resource for the plan, ③Effectiveness of the project enforcement, and ④Who will be in charge of the project

As a result from the study, these followings were suggested to improve the plan.

First, Pusan Port Infrastructure consisting of (Inter-city Free way, Belt Highway and Outer Highway) should be immediately legally-regulating project.

*정회원, 경남대학교 대학원 행정학과(박사과정), 부산광역시 감사관실 기술감찰계장

Second, the method to finance the project should be determined and investment consultations among the central government, the city government and private sector should be also made. Measures to make the central government budget allocation for the project mandatory should be discussed.

Third, Effectiveness of the project can be doubled by gradually or partially opening the routes based on long-term or short-term operating plans.

Fourth, The organizer of the project should be appointed, or a special task-force team in charge of the plan can be formed.

1. 서론

부산항은 우리나라 최대 무역항으로 1876년 개항 이래 급속하게 증가하는 해상물동량의 운송수요에 원활히 대처하기 위해 1974년 제1단계 개발 사업을 시작으로 현재 4단계 개발사업이 완료단계에 있다. 그러나 부산항만시설은 해마다 증가하는 해상물동량의 수요에 적절히 대처하지 못하여 지속적인 체선·체화 현상을 유발하고 있다. 이러한 문제를 해소하기 위하여 범국가적사업으로 부산신항 건설을 서두르고 있다.

한편, 그동안 부산항은 항만시설 확충으로 하역능력은 점점 증가하고 있으나 항만 배후 수송도로의 확충이 뒤따르지 못하여 부산시내 전역은 시간대 구별없이 교통혼잡에 몹시 시달리는 심각한 교통문제를 안고 있다. 이러한 교통문제는 단순히 시민의 교통편의 문제를 넘어서 수출입 화물의 물류비용을 증가시키는 요인으로 작용하여 국가 경쟁력 제고에 크다란 걸림돌로 작용하고 있다.¹⁾

본 연구에서는 부산항의 항만물동량 처리현황 및 향후 항만물동량 증가수요를 살펴보고 이들 물동량을 처리하기 위한 광역배후 수송도로 건설계획과 시행실태 분석을 통하여 항만물동량의 원활한 처리를 위한 광역배후 수송도로의 체계적이고 효율적인 개선방안을 제시하고자 하였다.

2. 부산항의 시설 현황과 확충 계획

2.1 항만시설 현황²⁾

부산항은 크게 북항, 남항, 감천항, 대대포항으로 구분되며 북항은 우리나라 최대의 무역항으로서 일반재래부두와 자성대부두, 신선대부두 등 컨테이너 전용시설과 일반잡화시설이 위치하고 있다.

남항은 대규모 어업 관련 항만시설로서 연안 및 원양어선이 주로 이용하고 있으며 각종 어획물을 공급하는 수산물 유통기지의 기능을 담당하고 있다.

감천항은 1981년 이후 민간 매립면허 등으로 개발이 본격화되어 고철, 시멘트 등의 화물처리와 원양어업기지 및 수산물 저장시설로 이용되고 있다.

대대포항은 제1종 지정어항으로 소형 어선용 물양장과 중소 조선시설 및 목재가공단지가 자리잡고 있으며 목재전용항으로 개발계획이었으나 환경오염을 우려한 지역주민의 반대로 개발에 차질을 빚고 있다.

이상에서 살펴 본 부산항 항만별 시설 현황은 Table 1과 같고, 항만의 기능배치도는 Fig. 1과 같다.

2.2 항만 화물처리 현황

부산항은 1998년 기준 전국 항만 물동량의 13.8%(96,433천톤)을 분담처리 하였으며 이 중에서 컨테이너화물 비율이 74.3%를 차지하고 있는데 우리나라의 전체 컨테이너화물 처리 점유율의 88.2%

Table 1 The Condition of Port Facilities

항명	시설현황	
북항	북내항	1~4부두, 중앙부두, 1~5 물양장, 국제·연안여객부두, 자성대부두(5,6부두), 양곡 부두, 7·8부두, 연합철강부두 및 기타 물양장
	북외항	신선대부두, 동명부두, 감만부두(컨테이너 전용부두)
감천항	중앙부두, 1,2부두 및 민간부두(시멘트, 고철, 컨테이너)	
다대포항	성창기업 물양장 및 해양수산부 관할 제1종 지정 어항	
남항	연안 및 원양어선부두	
기타	용호부두, 구·동국제강부두 등	

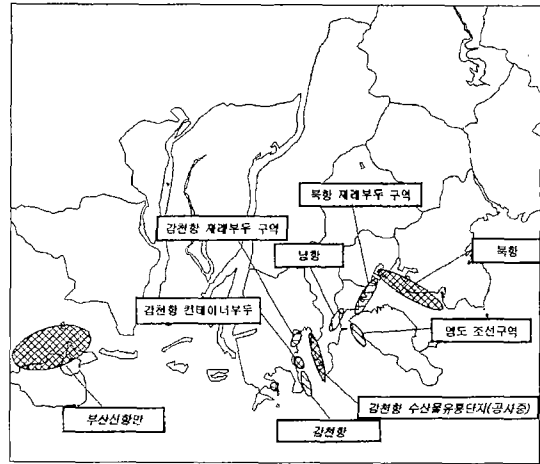


Fig. 1 The Arrangement Diagram of Pusan-Port Functions

(71,646천톤)로서 컨테이너 중심항으로 자리잡고 있다.

구체적인 부산항 물동량의 처리현황, 증가율, 컨테이너 화물과 비컨테이너화물과의 비율 등은 Table 2와 같다.³⁾

2.3 항만 확충계획

부산항은 항만시설부족에 따른 만성적인 체선·체화현상과 함께 항만배후에 400만 거대도시의 도심축이 형성되어 있어 이로 인한 도심교통난 가중

은 물론 항만물동량 수송에 막대한 지장을 초래하여 우리나라 수출입 화물의 물류비용이 증가되어 국가경쟁력 저하요인이 되어 왔다.

특히 부산항은 우리나라의 컨테이너 중심항으로서 '98년 기준 처리능력이 418만TEU에 불과한데 589만TEU가 처리되어 컨테이너 전용부두가 아닌 일반부두에서 처리할 수 밖에 없어 타화물의 체선·체화를 유발하고 컨테이너 장치장 부족 등으로 많은 문제점을 나타내고 있다.⁴⁾

Table 2 The Condition of Cargo Transportation

(Unit : 1,000ton)

구분	1994 (부산항)	1995 (부산항)	1996			1997			1998		
			전국	부산항	비율 (%)	전국	부산항	비율 (%)	전국	부산항	비율 (%)
총계	81,680	93,428	718,733	97,598	13.6	774,178	106,643	13.8	701,010	96,433	13.8
컨테이너 화물(천TEU)	50,257 (3,826)	55,855 (4,502)	65,627 (5,374)	59,155 (4,844)	90.1	71,435 (6,019)	63,294 (5,333)	88.6	81,217 (6,678)	71,646 (5,891)	88.2
비컨테이너 화물	31,423	37,573	653,106	38,443	5.9	702,743	43,349	6.2	619,793	24,787	4.0

자료 : 해양수산통계자료 「'98전국 항만물동량 및 항만시설」

주 : 환적·연안 화물 포함 물동량임

부산항의 항만시설 부족현상과 장래 항만확장 한계를 극복하고, 부산항을 2000년대 동북아의 물류중심기지로 구축해서 컨테이너 중심항으로 개발하고자 부산신항만(가덕신항)을 계획하고, 1997. 11월 착공하였다.

부산신항은 사업비 5조 5,258억원(정부 1조7,177억원, 민간 3조 8,081억원)을 투자하여 접안능력이 25선석(컨테이너부두 24선석, 자동차부두 1선석)으로 연간 컨테이너 460만TEU를 처리하게 되며 2011년 준공 목표로 추진하고 있다. 부산신항 건설은 국가경제적으로는 동북아 컨테이너 중심항만으로 역할수행과 물류비용 절감을 통한 국가경쟁력 강화 효과가 있고, 지역경제적으로는 항만관련 산업유치와 공간구조 재편 효과가 있다.⁵⁾

3. 부산 도심교통 현황 및 항만유발 교통수요 전망

3.1 도심교통 여건

1) 교통혼잡의 원인과 문제점

부산은 배산임해의 도시로서 도시간선도로에 교통이 집중되고 도로율이 전국 최하 수준에 있으며 급속한 자동차 증가에 비해 도로시설이 턱없이 부족하여 시가지 전 지역이 시간대 구별없이 교통혼잡에 시달리고 있으며 자동차 1대당 연간 교통혼잡비용이 전국 대도시 중 최고 수준에 있어 시민의 교통불편 초래와 수출입 화물의 물류비용이 증가되어 국제 경쟁력 저하 등 문제가 되고 있다.

도시별 교통혼잡 비용을 살펴보면 Table 3과 같다.⁶⁾

2) 주요 간선도로의 화물교통현황

세계 제5위의 컨테이너 처리 항만인 부산항은 우리나라 전체 컨테이너 물동량의 88%를 차지하고 있으며 특히 컨테이너 차량의 84% 이상이 도시간선도로를 통과해 도심의 교통정체를 야기시키고

있다. 부산항 주변 주요 도심간선도로의 교통량 현황을 Table 4에서 살펴보면, 총렬로(82,248대/일), 총장로(90,946대/일), 가야로(57,137대/일) 등 순으로 나타내고 있다.

Table 3 Traffic Congestion Cost/Particularly Large City

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전
교통혼잡비용(십억원)	4,522	2,081	864	1,515	675	635
차량보유대수(천대)	2,248	721	620	555	285	324
차량1대당 혼잡비용(만원)	201	289	139	273	237	196

자료 : 교통개발연구원, 보도자료, 1998

부산항을 중심으로 한 주요 도심간선도로상의 트럭과 컨테이너차량 이상의 화물차량 구성비를 살펴보면 30~50% 수준으로 특히 번영로, 광안해변로, 동서고가도로의 중차량 구성비가 40% 이상임을 알 수 있다.

Table 4 The Component Ratio of Truck and Container Traffic/Inter-City Main Way

도 로	교통량		구성비(pcu 기준, %)		
	대/일	pcu/일	트럭	컨테이너	화물+컨테이너
총장로	80,946	108,480	23.5	16.0	39.4
번영로	53,919	78,368	32.55	18.2	50.7
광안해변로	52,482	74,132.80	20.15	23.9	44.0
낙동로	47,995	59,487.80	24.45	4.9	29.3
보수로	45,954	57,481.80	28.65	3.50	32.1
가야로	57,137	71,863.80	27.15	3.6	30.7
동서고가로	48,821	69,208.80	36.15	13.2	49.8
총렬로	82,245	108,332.00	21.45	15.2	36.7
수영로	36,459	46,145.80	21.45	7.90	29.3

자료 : '98차량교통량 조사결과, 1992. 2 부산광역시
주 : 승용차 환산계수 : 트럭(2.0pcu), 컨테이너(4.0pcu)적용

3.2 항만 화물물동량 전망

부산항은 IMF 영향으로 항만물동량이 '97년 대비 9.6% 감소하였으나 일시적인 변화로 판단되며 Table 5와 같이 지속적인 항만개발에 따른 장기적인 항만물동량 증가가 예상된다.⁷⁾

3.3 항만유발 화물차량 전망

컨테이너 차량의 경우 현재 부산항에서 유발되는 교통량은 16,425대이며 이 중 북항에서 유발되

는 교통량은 15,532대로 전체유발 교통량의 94.5%를 점유하며, 2020년의 경우 부산항의 총 유발 교통량은 33,071대로 북항이 15,937대(48.2%) 그리고 신항이 16,150대(48.8%)로 전망된다.

비컨테이너 화물의 경우 현재 부산항에서 유발되는 화물교통량은 4,206대이며 이 중 북항에서 유발되는 교통량은 3,196대로 전체 유발교통량의 76%를 점유하며, 2020년의 경우 부산항의 총 유발 교통량은 15,683대로 북항이 8,553대(54.5%) 그리고 신항이 4,531대(28.9%)로 예측된다.

Table 5 A View of Cargo Transportation

(Unit : 1,000ton)

구 분	2001			2006			2011		
	전국	부산항	비율 (%)	전국	부산항	비율 (%)	전국	부산항	비율 (%)
총 계	997,320	114,977	11.5	1,255,032	136,980	10.9	1,497,863	158,190	10.6
컨테이너 화물 (천TEU)	119,844 (9,854)	74,4927 (6,125)	62.1	169,720 (13,955)	88,5397 (7,280)	52.1	233,802 919,224)	105,529 (8,677)	45.1
비컨테이너 화물	877,476	40,486	4.6	1,085,312	48,441	4.5	1,264,061	52,661	4.2

자료 : 해양수산부, 통계자료, 1999.

주 1) 2006년 이후 부산항 물동량은 부산신항 물동량이 포함됨.

Table 6 A View of Pusan-Port Causing Freight Traffic Volume

구 분		차량교통량(대/일)					승용차 환산교통량(pcu/일)				
		1998	2001	2006	2011	2020	1998	2001	2006	2011	2020
컨테이너 차량	북항	15,532	16,108	11,715	9,195	15,937	62,128	64,432	46,860	36,780	63,748
	남항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	감천항	893	997	722	584	985	3,575	3988	2,888	2,536	3,940
	신항	-	-	5,206	9,308	16,150	-	-	20,824	37,232	64,600
	계	16,425	17,105	17,643	19,087	33,071	65,700	68,420	70,572	76,348	132,284
비컨테이너 차량	북항	3,196	4,713	5,0805	5,720	8,553	6,392	9,426	10,160	11,440	17,106
	남항	26	35	48	50	75	52	70	96	100	150
	감천항	985	1,532	1,659	1,871	2,524	1,970	3,064	3,318	3,742	5,048
	신항	-	-	1,207	1,708	4,5320	-	-	2,414	3,416	9,062
	계	4,206	6,280	7,994	9,329	15,683	8,414	12,560	15,988	18,698	31,366

자료 : 교통개발연구원, 해안순환도로건설 타당성 분석(안), 1999. 8.

3.4 주요 가로별 화물교통량 전망

항만유발 화물 교통량을 주요 가로별 분담율을 예측한 결과를 보면 해안순환도로(27.2%), 도시고속도로(23.3%), 제3도시 고속도로(15.8%)순으로 전망된다.

4. 광역 배후수송도로 건설계획과 시행실태 분석

4.1 건설의 필요성

부산은 서울에 비해 지하철 건설이 늦어 버스교통의 수송분담률이 높고 순환도로망을 제대로 갖추지 못해 항만물동량 수송에 따른 교통 과부하가 심하다.

또 배산입해의 지형적인 특성 때문에 도시간선도로망이 도시 주요교통축으로 돼 있어 간선도로에 교통량이 집중되고 있다.

여기다 항만에서 유발되는 화물교통이 직접 도심을 통과함으로써 교통혼잡을 더욱 가중시키고 있다.

따라서 항만물동량의 원활한 수송과 도심교통난 완화를 위하여 지형적인 한계를 극복할 수 있는 광

역배후 수송도로를 조속히 건설할 필요가 있다.⁸⁾

4.2 광역 배후수송도로 건설계획

1) 내부순환도로

내부순환도로는 Fig. 2에서와 같이 장림제66호 광장~다대항배후도로~덕천IC~남해고속도로~만덕2터널~온천천고가도로~광안대로~49호 광장~북항대교~영도~남항대교~감천항~장림제66호 광장구간으로 총 연장 61.25km이며 사업비는 약 2조6천억원이 소요되며 2005년까지 건설할 계획이다.

추진현황은 Table 8과 같다.

Table 8 The Condition of Construction Plan and Enforcement/Inter-City Free Way

구 간	연 장	준공 년도
○ 제66호 광장~구평고개	L=2.9km	'88년
○ 감만동 4단계 부두~도시가스	L=4.5km	'94년
○ 컨테이너배후 수영도로(1단계)	L=1.9km	'98년
○ 미남R~만덕터널~덕천IC	L=6.2km	'96년
○ 감천IC~66호광장	L=6.7km	'93년

참조 : ○ 완료 사업 > 5개 구간 22.2km, 단위 : 억원

Table 7 A Forecast of Freight Traffic Volume and Share Ratio/Particular Main Way

가로명	기존항(대/일)		신항(대/일)		소계(대/일)		계	분담율(%)	
	비컨테이너	컨테이너	비컨테이너	컨테이너	비컨테이너	컨테이너		비컨테이너	컨테이너
해안 순환도로	2,757	4,183	1,346	4,799	4,103	8,982	13,085	26.2	27.2
국도2호선	1,438	2,183	484	1,723	1,922	3,906	5,828	12.3	11.8
제3도시 고속도로	2,430	3,688	436	1,556	2,867	5,243	8,110	18.3	15.8
동서 고가도로	1,020	1,547	1,556	1,064	1,318	2,611	3,929	8.4	7.0
번영로	2,771	4,205	1,064	3,515	3,758	7,720	11,478	24.0	23.3
국도14호선	735	1,116	3,515	2,307	1,383	3,423	4,806	8.8	10.4
국도69호선	-	-	2,307	1,186	333	1,186	1,518	2.1	3.6
계	11,152	16,921	1,186	16,150	15,683	33,071	48,754	100	100

자료 : 교통개발연구원, 해안순환도로건설 타당성 분석(안), 1999. 8.

○ During the Construction Project

▷ 3개 노선 21.82km 11,638억원

(국비 4,243 시비7,395)

사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비			진도비교
				계	시비	국비	
감천항 배후도로	장림고개 ~송도곡각지	'92~2000	5.1	1,186	798	388	68%
광안대로 건설	49호광장 ~부산정보단지	'94~2002	7.42	7,400	4,766	2,634	50%
다대항 배후도로	감전사거리 ~덕천IC	'96~2002	9.30	3,052	1,831	1,221	18%

○ Future the Construction Project

▷ 4개 노선 17.23km 14,476억원

(국비 3,015 시비6,515 민자 4,946)

사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비			
				계	시비	국비	민자
남항대교	서구 암남동 ~영도구 영선동	'97~2004	2.0	3,350	1,675	1,675	-
천마터널	사하구 감천동 ~서구 암남동	2001~2005	1.5	1,600	800	800	-
북항대교 및 영도통과도로	영도구 영선동 ~남구 감만동	'99~2005	5.7	6,026	540	540	4,946
온천천 고가도로	수영도로 ~만덕터널 입구	'99~2002	8.03	3,500	3,500	-	-

2) 외부 순환도로

외부 순환도로는 Fig. 2에서와 같이 장림제66호 광장~명지대교~녹산공단~세산삼거리~가락IC~부산신항배후도로~초정IC~구포-양산간고속도로~경부고속도로~노포IC~철마~기장군 일광면~해운대~광안대로~제49광장~북항대교~영도~남항대교~감천항~장림제66호 광장 구간으로 총 연장74.47km이며 사업비는 약 8천3백억원이 소요되며 2005년까지 건설계획이다.

추진현황은 Table 9와 같다.

Table 9 The Condition of Construction Plan and Enforcement / Belt Highway

○ Finished the Construction Project

▷ 5개 구간 39.14km,

단위 : 억원

구간	연장	준공 년도
○ 제75호 광장~녹산공단~송정 국도2호선	L=9.0km	'97년
○ 생곡매립장 접근도로	L=3.24km	'97년
○ 구포~양산간 고속도로	L=14.7km	'98년
○ 경부고속도로(양산~노포IC)	L=6.2km	'74년
○ 해운대 신시가지 우회도로	L=6.0km	'97년

○ During the Construction Project

▷ 1개 노선 6.73km 1,085억원 (국비 1,075 시비 10)

사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비			진도비교
				계	시비	국비	
부산과학 단원단지 진입도로	강서구 세산삼거리 ~송정삼거리	'96~2001	6.73	1,085	10	1,075	10%

○ Future the Construction Project

▷ 3개 노선 28.6km 7,216억원

(국비 4,657, 시비 2,559)

사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비			
				계	시비	국비	민자
명지대교건설	사하구 신평동 ~강서구 명지동	2000~2005	2.6	2,833	359	2,474	-
부산신항 배후도로	가락IC~초정IC	2000~2005	13	2,183	-	2,183	-
노포IC~일광구간	노포IC~철마~일광	미정	13	2,200	2,200	-	-

3) 외곽 순환 고속도로

외곽순환 고속도로는 Fig. 2에서와 같이 부산신항~장유~진례~한림~상동IC~양산IC~좌천IC~일광~해운대~광안대로~북항대교~영도~감천항~장림제66호 광장~명지대교~가덕신항만 구간으로서 부산신항~진례구간은 신항만 배후수송도

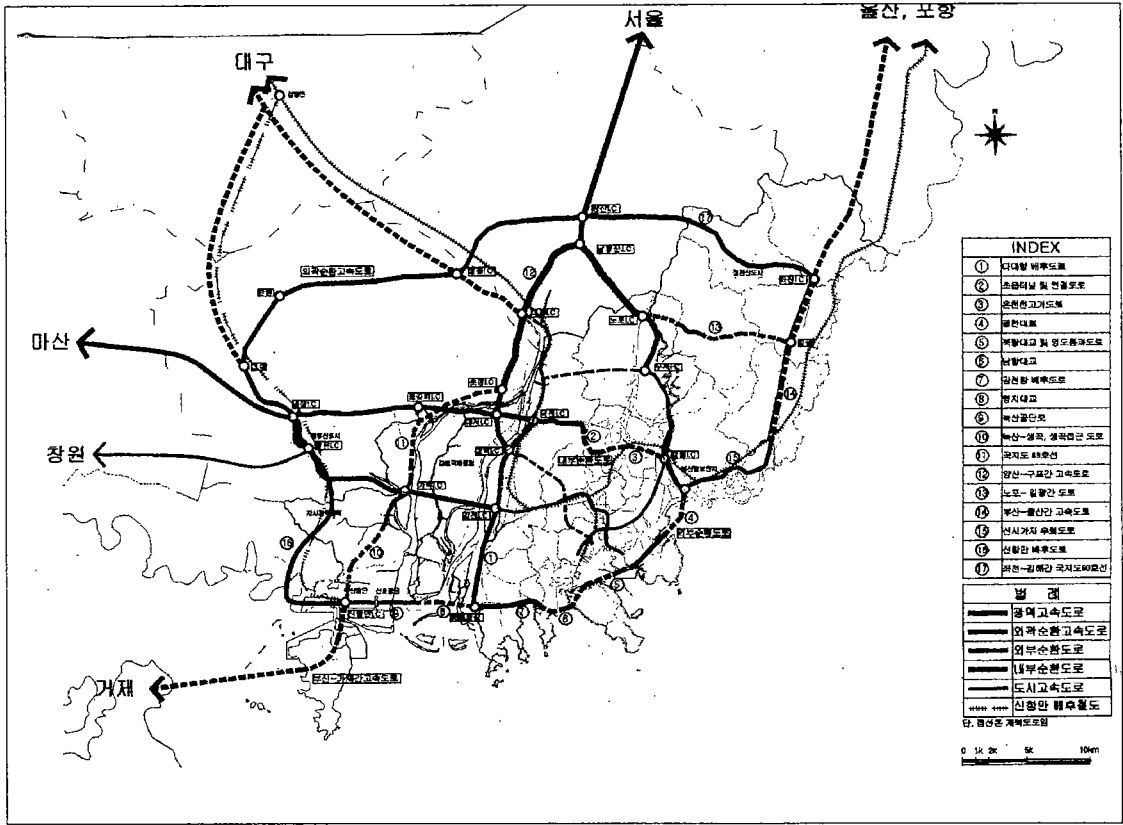


Fig. 2 The Network Diagram for Wide-Area Transportation in Pusan Metropolitan City

로에 포함되어 2011년 목표로 추진계획이나 나머지 구간은 구체적인 사업 추진계획이 수립되어 있지 않은 상태이다.

4.3 시행실태 분석

광역배후수송도로의 시행실태를 계획결정, 재원조달, 사업집행, 사업시행주체측면으로 나누어 분석하였다.

1) 계획결정 측면

부산항 광역배후수송도로는(내부순환도로, 외부순환도로, 외곽순환고속도로) 부산항만 물동량처리 뿐만 아니라 부산·경남일원을 포함한 동남권 경제발전과 연계되는 우리나라 동남 관문의 간선 통로다.

그렇기 때문에 광역배후 수송도로건설계획은 국토종합개발계획, 동남권 종합개발계획, 부산광역시 개발계획 등 국가적·지역적 장기종합 개발계획에서 제안되었고, 부산광역시 도시기본계획에서 법정 계획 수립되어 있다.

다만, 외부순환도로 일부구간과 외곽 순환고속도로는 계획결정이 되지 않았거나, 계획결정추진 중에 있어 앞으로 조속한 계획결정이 필요한 실정이다. 사업규모상 사업시행기간이 장기간 소요되고 관련 장기종합계획과 상관성이 높아 계획의 수정, 변경이 우려되는 문제점이 있다.

2) 재원조달 측면

도로는 계획의 구체적인 집행 실현으로 산출된 시설물이다. 집행실행 여부는 재원조달 능력에 달

려 있다. 재원은 지방비, 국비, 민자로 나눌 수 있는데 부산 시내는 광역시도(道)로서 원칙적으로 건설 비용 부담자는 부산시이다. 부산시의 시가지 도로 일지라도 국가산업(항만)과 관련이 있는 도로는 국가에서 전액 또는 일부 부담하여 건설하게 되는데 매년 또는 단일 사업 발주때마다 국비지원 규모 때문에 지방자치단체에서는 어려움을 겪고 있는 현실이다.

도로건설에 소요되는 국비, 지방비, 민자의 투자 배분 문제는 별도의 논의와 합리적 기준을 마련하여 효율적인 사업 추진이 되도록 하여야 할 과제이다. 다만 부산항만 광역배후수송도로의 경우 국가가 운영하는 항만 발생교통량 처리 목적이고, 그 효과는 국가경제 발전에 기여하게 된다는 의미만으로도 당연히 국비로서 사업비가 충당되어야 마땅한 것이다. 더욱이 지방자치단체의 경우 대규모 투자예산 확보 능력이 부족하다는 현실적인 상황을 고려할 필요가 있다.

부산광역시 사업추진 및 재원조달계획에 따라 내부 및 외부 순환도로는 일부 시비, 일부 국비, 일부 민자로 조달하고 있음에도 IMF이후 특히 재정난을 겪고 있어 사업시기 연기 또는 장기보류 등 조정국면에 있는 실정이다.

3) 사업집행 측면

부산항의 항만 물동량은 지속적인 증가가 예상되어 중앙정부에서는 부산신항 등 항만시설의 확충사업을 계속 추진하고 있다. 반면에 광역배후수송도로의 건설은 국비지원의 건축과 지방비 투자능력 한계로 말미암아 목표년도 개통에 차질이 예상된다.

내부순환도로의 경우 총 연장 61.25km 건설을 위해 1988년부터 공사 착수하였는데

① 감천항 항만배후도로 및 장림·신평공업단지 진입도로구간(제66호 광장~구평고개)등 5개 사업 22.2km는 완료하였으며

② 광안대로 등 3개 사업의 21.82km 는 현재 시행 중에 있으나 재원조달이 어려워 사업기간이 연

기되었고

③ 남항대교 등 4개 사업 17.23km 는 본격 착수 못하고 있는데 남항대교는 국비지원 미확정 상태이고, 천마터널과 북항대교는 민자유치 사업 예정으로 있다.

외부순환도로의 경우는 총 연장 74.47km 인데

④ 고속국도와 중복, 공단 및 주거단지내 구간 등 5개 사업장 39.14km는 완료되었으며(기존 도로 선형 선정)

⑤ 부산과학산업단지 진입도로 6.73km 는 국비 지원에 의하여 건설 사업착수단계에 있으나,

⑥ 그 외 구간 28.6km 는 사업시행계획이 구체적으로 수립되어 있지 못한 실정에 있다.

특히, 도로기능상 일련의 동일 구간 노선은 각 구간별 단위 개별 사업이 연계 시공되어야 사업 효과를 극대화 할 수 있다. 그런데도 수영강변도로, 광안대로, 북항대교, 남항대교, 천마터널 등은 동일 노선임에도 그렇지 못한 문제가 있다.

4) 사업시행 주체 측면

사업을 효과적이고 체계적으로 시행하기 위해서는 건설계획 수립과 시행 주체가 일치 하여야하고, 단일 주체로 일원화 되어야 바람직하다. 그런데 배후도로의 경우는 부산광역시, 건설교통부, 해양수산부, 한국도로공사 등 각기 다른 주체가 계획, 시행, 재원부담에 관계되고 있다. 이는 각 주체별 필요에 의한 도로확보를 위해 불가피한 현실적 한계 때문이겠으나 앞으로 개선을 필요로 하는 부분이다.

이를 위해서는 먼저 부산광역시 주관으로 도로의 노선을 확정하고, 도로기능을 부여하여 계획결정을 확정해야 한다. 그 다음에 시행 주체를 지정 또는 특별관서를 조직하여 전담토록 하여 재원부담원칙을 정한 후 소요예산을 확보해야 할 것이다.

5. 결 론

부산항의 수출입 물동량은 지속적으로 증가될

것으로 예상되기 때문에 항만물동량의 원활한 처리를 위해서는 항만시설의 확충과 병행하여 광역 배후수송도로망이 건설되어야 하는데 항만시설 확충에 비해 광역배후수송도로망 건설이 지연되고 있어 앞으로 부산의 도심교통난은 더욱 더 가중될 것으로 예상된다.

본 연구결과 부산항 광역배후수송도로의 체계적이고 효율적인 건설을 위해서 다음과 같은 개선방안을 제안하고자 한다.

첫째, 계획결정 측면이다. 광역배후수송도로로 노선은 중·장기 사업으로 실현이 불가피하다. 따라서 계획결정은 국가 및 부산광역시 계획과 연계 검토되고, 일부구간의 구상단계에 있는 노선을 조속히 부산광역시 도시계획으로 결정 고시하여야 한다. 계획결정 주체는 부산광역시가 되어야 한다.

둘째, 재원조달 측면이다. 광역배후수송도로의 계획기간내 건설을 위해서는 재원조달이 원활히 이루어져야 하는데 IMF이후 지방자치단체의 예산형편이 매우 열악한 상태에 있어 부산광역시 자체 예산으로는 거의 불가능한 사업이다. 따라서 부산항은 우리나라의 관문으로서 환태평양시대의 중심항으로 자리잡는 것이 국가발전에 매우 중요하며, 항만 물동량 처리는 국가 경쟁력 향상을 위한 물류비용감소에 직접 기여하는 사업목적상 범 국가적 차원에서 적극적인 국비지원사업으로 추진해야 한다. 그리고 기존의 관행을 전환하여 적극적인 자세로 투자비 보전대책과 인센티브를 개발하여 민자유치 및 외자유치(상업차관 또는 project financing)를 성공적으로 이끌어 내어야 한다.

셋째, 사업집행측면이다. 실현가능한 사업집행계획을 우선적으로 수립·확정하여야 한다. 집행계획에는 국비, 시비, 민자 분담비율을 법정 명시하고, 선개통을 위한 단계별 시행을 체계화하여 투자효과를 높인다. 사업집행계획 수립·추진 주체는

부산광역시가 되더라도 국가(해양수산부, 건설교통부)와 협의를 거쳐 국가계획(국토개발계획, 경제·사회개발 5개년계획)에 반영한다.

넷째, 사업시행 주체측면이다. 교통정책의 체계적이고 효율적인 도모를 위해 사업주체별 산발적 정책을 전환하여 전담·조직화 하여야 한다. 계획시행상 일련의 과정에는 국가, 국가지방관서, 부산광역시, 경상남도가 관계된다. 현실적으로 가장 적합한 방식은 부산광역시가 계획·시행 주체가 되는 것이 합리적이다.

이상과 같이 부산항의 광역배후수송도로의 건설이 매우 시급하고 중요한 사안임을 인식하여 계획한 바 대로 추진되어 교통혼잡으로 인한 시민생활의 불편과 국가 경제적인 손실이 발생하지 않도록 하여야 할 것이다.

참고문헌

- 1) 건설부, 부산·경남권 광역개발권역지정 및 광역개발계획, 1994. 12.
- 2) 해양수산부, 가덕신항만개발 기본설계용역 보고서, 1996. 12.
- 3) 해양수산부, 해양수산 통계연보, 1998.
- 4) 부산광역시, 부산도시기본계획, 1996.
- 5) 부산광역시, '98 차량교통량 조사결과, 1999. 2.
- 6) 부산광역시, 선진항만과 부산항의 이해, 1998. 1.
- 7) 한국컨테이너부두공단, '98년도 컨테이너 화물 유통추이 및 분석, 1999. 5.
- 8) 부산신항만주식회사, 부산신항 개발에 따른 교통영향평가, 1999. 2.
- 9) 부산광역시, 해안순환도로 건설 타당성 분석, 1999. 8.