



전남 SOC를 통해 지속 성장 동력을
확보해 나갈 것



교통복지 실현과 지역 관광 활성화로
전남 발전에 기여할 것



국토 면적의 12%를 차지하는 전라남도는 해안 만과 반도형 지형, 좁은 해협이 많다. 특히 전라남도 내 섬은 2,219개로 전국 65%를 차지하는데, 세계적으로 유명한 캐나다의 태평양 연안, 카리브해 일대, 북유럽 연안 등 다도해 지역과 어깨를 나란히 하고 있다. 제175호 인터뷰에서는 무한한 가능성이 있는 전라남도의 건설과 교통을 책임지는 유효규 건설교통국장을 만났다. 유효규 건설교통국장은 1992년 공직에 임용되어 전라남도 지역계획과 산단지역개발팀장, 도로교통과 철도팀장, 광양만권경제자유구역청 개발부장, 전라남도 지역계획과장을 역임하는 등 32년 이상 주요 요직을 두루 역임한 건설 행정가이다. 특히, 건설 행정 전문성과 업무 추진력을 바탕으로 2023년 1월에 전라남도 건설교통국장으로 부임하여 도내 필요한 기반시설을 정부 계획에 반영시키고 예산을 확보하는 등 전력을 기울이고 있다. 이번 유효규 건설교통국장과 인터뷰에서는 도내 광역교통 관련 주요 현안과 전망에 관한 이야기를 들어보았다. 다음은 인터뷰 내용의 전문이다.



전라남도

: 유효규 건설교통국장을 만나다

🎙️ **2024년도 절반이 지났습니다. 그동안의 소회한 말씀 부탁드립니다.**

코로나19 팬데믹 이후 사회·경제적으로 많은 어려움이 있었지만 180만 도민의 저력으로 극복해나가고 있습니다. 겨울이 가고 봄이 오듯, 올해는 전라남도에서 우주발사체 산업 클러스터 국가산단 지정, 데이터센터 클러스터 조성, WHO 글로벌 바이오 캠퍼스 선정 등의 21조 6천억 원의 투자유치를 성공하여 글로벌 대도약 기틀을 마련하였습니다. 이와 함께 역대 최고 국고보조금인 9.1조 원을 확보하여 도 예산 12.2조 원 시대를 열었습니다. 이는 전남발전 백년대계 첫걸음을 내딛은 성과라고 볼 수 있습니다. 우리 건설교통국은 고유 자산인 아름다운 섬을 중심으로 세계적인 해양 관광벨트를 조성하고 모두가 찾는 전라남도를 위해 노력 중입니다. 그 중 대표적인 전남형 新 SOC 대형 프로젝트인 영암~광주 미래형 초고속도로, 광주~나주 광역철도, 전라선 고속철도, 여수~남해 해저터널 건설 등은 도민 모두가 기대하는 사업으로 박차를 가해 추진하고 있습니다.

🎙️ **최근 전라남도 건설교통국의 속원사업들이 속속 SOC사업 국가계획으로 반영되었습니다. 건설교통국장으로서 도내 필요한 기반시설을 정부와 협의하고 예산을 확보하는데 전력을 기울인 결과 아닌가 싶습니다.**

전남도민들과 우리 김영록 도지사님을 비롯한 건설교통국 직원의 노력 덕분입니다. 현재 도내에서는 총 14건, 15조 원 규모의 현안사업이 새롭게 국가계획에 반영되어 추진되고 있습니다. 광주~완도 고속도로 2단계, 광주3순환(나주 금천~화순) 고속도로 사업과 여수~남해 해저터널, 신안 비금~암태 연도교 사업 등 국지도 사업 10개소가 국가계획(제2차 고속도로 건설계획, 제5차 국도·국지도 건설계획)에 반영되어 2022년 하반기부터 순차적으로 진행되고 있습니다. 동시에 고흥~완도, 고흥 봉래 2개 구간은 20년 만에 국도로 승격되어 남해안 신성장 관광벨트 구축을 앞당기게 됐습니다. 전라남도와 광주광역시 인근 지역의 상습 정체구역이었던 광주 하남~장성 삼계를 잇는 도로 사업도 제4차 대도시권 광역교통 시행계획에 반영되어 사업이 진행될 것입니다. 이밖에 전라선 고속철도를 비롯한 광주~대구 달빛내륙철도, 광주~나주 광역철도 등 3개 사업도 제4차 국가철도망 계획에 반영되었습니다. 우리 건설교통국에서는 국가계획에 반영된 신규 사업들이 조속히 추진될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

세계로
응비하는
대도약!
전남 행복시대

앞서 언급하신 전라남도 내 추진되는 주요 고속도로와 국도 사업에 대해 간략하게 설명 부탁드립니다.

중앙정부 건축재정 기조에도 우리 지역의 정부예산이 약 5,892억 원이 편성되어 광주~완도 고속도로 1단계, 여수~남해 해저터널 등 도로건설 사업이 순조롭게 진행되고 있습니다. 전년 대비 788억 원 늘어난 규모로 건설교통국 직원 모두가 여러 분야에서 노력한 결과입니다. 특히, 광주~완도 고속도로 1단계인 광주~강진 구간은 2,056억 원이 반영돼 2026년에 완공될 예정이고, 2단계인 강진~해남 구간도 작년 9월부터 예비타당성조사 중으로 1단계 준공 전 착수할 여건이 마련됐습니다. 또한 국도는 시설개량 및 확장, 신설 등 17개 지구에서 사업이 추진되고 있습니다. 그 중 국도 77호선은 서남해안을 따라 이어진 국내 최대 규모의 장거리 국도입니다. 하지만 아직 상당수가 미개통 구간이 존재합니다. 우리 지역 주요 단절 구간인 신안 압해~해남 화원 연결도로에 1,054억 원, 여수 화태~백야 연결도로에 685억 원, 여수~남해 해저터널 건설 사업에 400억 원 등 사업 예산이 반영돼 사업 추진력을 얻게 되었습니다. 전구간 개통되면 파주~영광~부산을 잇는 'L'자형 도로가 완성돼 지역경제와 섬 관광 활성화에 크게 기여할 수 있을 것입니다. 또한 광주 하남에서 장성 삼계를 잇는 광역도로 사업도 50억 원이 반영돼 광주와 전남 상생형 교통망도 한층 강화될 전망입니다.

국가지원지방도와 지방도 정비사업도 활발하게 추진 중입니다. 이는 지역 교통수요 충족뿐만 아니라 지역경제 활성화에 큰 도움이 되고 있습니다. 올해 추진 중인 대표적인 사업 몇 가지만 소개 부탁드립니다.

전남지역의 국가지원지방도는 총 7개 사업이 추진 중입니다. 국가계획에 신규 반영된 나주 금천~화순 도암, 장성 동화~서삼간, 담양 고서~창평 등 3개 구간은 설계 중입니다. 순천 낙안~상사, 해남 북평~북일, 나주 남평~화순, 영광 법성~홍농 등 4개소는 공사 중입니다. 최근 광양 중군~진상 구간 개통을 시작으로 영광 법성~홍농, 나주 남평~화순 구간도 올해까지 개통을 목표로 하고 있습니다. 국도와 지방도 중간 역할을 하는 국가지원지방도가 모두 개통되면 접근성이 대폭 향상되고 교통량 분산에도 큰 역할을 할 것으로 기대합니다. 또한 지방도 사업은 도 예산 1,794억 원을 투입하여 총 171km, 48개 지구 사업을 추진하고 있습니다. 이 중 장흥 유치~화순 이양 등 8개 지구는 연내 준공 예정으로 도민 생활수준 향상과 지역교류가 증대될 것입니다. 이 밖에도 전남도 중장기계획에 반영된 11개 지구 공사를 신규 발주하고, 미착공 지구 선 보상비 및 설계비 등으로 151억 원의 예산을 투입해 지방도 공사 장기화에 따른 주민 불편을 최소화할 계획입니다. 상반기까지 도 사업비의 70% 이상을 집행해 일자리 창출과 지역 건설산업 활성화에 더욱 기여하도록 노력하겠습니다.



한국도로협회 최희철 상근부회장이 전라남도 유희규 건설교통국장과 인터뷰하고 있다.

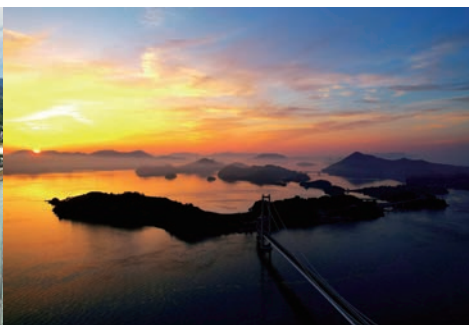
전라남도가 추진하는 해상교량 사업은 섬 지역 숙원과 전남시대를 열어갈 새 원동력으로 자리매김하고 있습니다. 특히, 2009년 이후 압해대교, 김대중대교, 천사대교, 임자대교가 연이어 개통되어 관광객 수요도 불러일으키고 있습니다. 도내 연륙교, 연도교 추진 상황을 간략히 설명 부탁드립니다.

섬 지역 오랜 숙원사업인 국도 해상교량 7개소와 해저터널 2개소, 지방도 해상교량 5개소 사업을 추진 중입니다. 국도에서 여수 화태~백야 구간은 교량 4개소, 해저터널 1개소, 신안 압해~해남 화원 구간의 교량 3개소 모두 2027년 준공을 목표로 공사 중입니다. 추가로 신안 비금~압태 연결도로 사업은 올해 착공을 목표로 설계를 진행 중이며, 도민의 높은 관심을 보인 여수~남해 해저터널 사업은 올해 하반기부터 보상 절차에 들어갈 예정입니다.

지방도에서는 진도 의신면 접도대교 공사가 진행되고 있으며, 신안 장산도와 자라도를 잇는 연도교는 올해 신규 공사가 발주될 예정입니다. 완도 소안도~구도 교량 사업도 설계 중으로 내년에는 발주할 수 있을 것으로 보고 있습니다. 여수 월호도~금오도 2개 교량공사 구간도 올해 안에 터키발주가 진행될 예정입니다.

장래 전라남도 발전의 주춧돌이 될 한국형 아우토반 건설도 대통령 공약으로 진행되고 있습니다. 현재 어느 정도 진행되고 있는지 궁금합니다.

영암~광주 미래형 초고속도로 도입을 위한 정책 연구용역비로 정부예산 3억 원이 반영돼 국가적 차원에서 검토가 진행되고 있습니다. 정부에서는 내년까지 연구용역을



추진해 초고속도로의 개념을 정립하고 설계기준을 마련할 예정입니다. 전남 영암에서 광주광역시까지 총 47km 구간을 시속 140km 이상 무제한으로 달릴 수 있는 영암~광주 초고속도로의 건설 계획을 수립하기 위해서는 먼저 상위계획인 국가도로망 종합계획과 고속도로 건설계획에 반영돼야 합니다. 그 후로, 초고속도로에 대한 도로 설계기준 마련과 함께 도로법, 도로교통법 등 개정을 위해 관계기관 협의가 필요합니다. 현행 기준 편도 2차로 이상 고속국도 제한 최고속도는 시속 100km, 필요시 120km 이내이기 때문입니다. 한국형 아우토반 건설은 사업비 확보뿐만 아니라 눈에 보이지 않는 여러 분야의 안전, 설계기준 변경과 개정 등의 행정절차가 선행되어야 합니다. 이를 위해 우리 전라남도는 각 분야 전문가들과 꾸준한 교류, 자체 연구 등을 추진할 예정입니다.

📍 ____ 건설교통국에서 정부에 건의 중인 도로사업이 있다면 간략하게 소개 부탁드립니다.

우리 건설교통국에서는 광주~고흥 우주고속도로, 신안 장산~신의 연도교, 완도~고흥 연도교, 여수 돌산 신복~우두 4차로 확장, 무안 현경 송정~마산 4차로 확장 등 총 53지구 사업을 발굴하여 국토교통부에 국가계획 반영을 건의하고 있습니다. 사통발달 교통망을 구축하면 국토의 가치가 높아지고, 전남 지역의 경쟁력도 강화될 것

입니다. 이는 곧 남해안권의 도서 지역 접근성을 획기적으로 높여 해양관광과 미래 우주산업 발전의 기틀이 마련될 것으로 기대합니다. 하지만 먼저 우리 전라남도가 검토한 사업이 선정되어야 하므로 도민들과 도로협회 회원사 여러분의 꾸준한 관심과 응원이 필요합니다.

📍 ____ 광주3순환 고속도로 건설사업 추진 현황도 궁금합니다.

광주 순환 고속도로는 나주~금천~장성~진원~담양~대덕~화순~도곡~나주를 연결하는 순환망 도로로 총 연장 92.1km 5개 구간으로 나뉘어 관리하는데, 모두 3조 4,428억 원이 투입되는 대형 프로젝트입니다. 현재 1구간인 승촌~본량 구간은 지난 2013년 국지도 49호선으로 개통되었으며, 2구간인 본량~남면 구간도 2022년 12월 개통되어 운용 중입니다. 3구간인 진원~대덕 구간은 고창~담양간 고속도로로서 2008년 개통되어 운용 중입니다. 나머지 4구간인 대덕~화순은 제3차 고속도로 건설계획(2026~2030)에 반영시키기 위해 정부와 협의 중이며, 5구간인 금천~화순은 제2차 고속도로 건설계획에 반영되어 조기 착공될 수 있도록 국토교통부에 지속 건의하고 있습니다.



유희규 건설교통국장이 관내 주요 도로사업을 설명하고 있다.

📍 ____ 전라남도는 고령층 비율도 높고 교통 소외지역도 많습니다. 좋지 않은 여건이지만 도내 교통약자 이동권 보장과 교통 소외지역 주민을 위해 국장님께서 각별히 신경 쓰시는 사업이 있다고 들었습니다.

그렇습니다. 무엇보다 전라남도는 소외지역이 많기 때문에 교통약자의 사회참여와 복지증진에 힘쓰고자 노력 중입니다. 특히, 22개 전 시·군에 총 215대의 장애인 콜택시를 운영하여 이동에 어려움을 겪는 도내 어르신을 비롯한 교통약자를 지원하고 있습니다. 2021년 9월 1일부터는 교통약자 콜 대기시간 단축을 위하여 도 단위에서는 전국 최초로 바우처 택시 385대도 도입하여 운행하고

있습니다. 기존에 운영 중인 장애인콜택시에 더한 바우처 택시 도입으로 교통약자가 가장 불편해하던 대기시간 단축 효과와 택시업체 종사자의 안정적 매출 증대에 기여하고 있습니다. 또한 교통 소외지역 도민들을 위해 859개 벽·오지 노선 버스에 339억 원의 재정을 지원하고 있으며, 1,786개 마을에는 100원 택시를 운영하고 있습니다. 외딴 마을에 거주하고 있는 도민의 발이 되어주고 있는 100원 택시는 수요 응답형 콜택시로 100원만 내면 가까운 버스정류장이나 읍·면 소재지까지 택시를 이용할 수 있어 마을 교통약자와 지역주민 누구나 평등한 교통복지 실현을 위해 노력 중입니다.





🎙️ 전라남도는 도서지역이 많은 특성상 2차선 도로 비율이 높고 교통사고에 취약한 노인인구가 많습니다. 그렇기 때문에 사고 발생에 따른 사망 비율도 상대적으로 높을 수밖에 없어 도민 교통안전을 위한 대책 마련이 필요해 보입니다.

네, 그렇습니다. 우리 전라남도 시군 인구 중 65세 이상 노인인구 비율이 25%가 넘습니다. 노인 교통사고 위험을 줄이기 위해서 위험도로 구조개선, 도로안전시설물 설치, 시설물 보수보강 사업 등 2,009개소 교통기반시설 뿐만 아니라 생활권 이면도로와 어린이 보호구역 정비 등 약 4,100개소 도로환경 개선에 집중적으로 투자하고 있습니다. 또한 전남교통연수원을 활용해 운수종사자, 어린이, 노인 등 5만 9천 명에 대한 교통안전교육을 실시하고 있으며, 전남 교통안전 범도민 캠페인, TV, 라디오 등 언론매체를 활용한 교통안전 홍보도 집중적으로 실시하여 도민들의 안전의식 수준을 높이고 있습니다.

🎙️ 전라남도 발전 신성장 동력으로 '서울~제주 간 해저터널 건설'이 필요하다고 목소리를 내고 있습니다. 관련하여 국장님께서도 이 프로젝트에 대해 어떻게 보시는지 궁금합니다.

2022년 11월 김영록 전남도지사님께서 시정연설을 통해 '서울~전남~제주 고속철도 건설을 국가계획에 반영하겠다'고 발표한 바 있습니다. 최근 도로와 철도가 다닐 수 있는 복층구조 터널이 해외에서도 추진되는 것으로 알고 있습니다. 우선 해저터널이 건설되면 우리 전라남도에게는 큰 기회가 될 수 있습니다. 비, 눈, 바람 등 기상 악화로 인해 연평균 50일 1,500편 이상 결항하는 제주 공항의 수요 분산뿐 아니라 늘어나는 국내외 관광객을 보다 많이 유치할 수 있습니다. 전라남도 발전 차원에서도 활용 가능성이 높은 만큼 국가에서도 연구 용역 추진뿐만 아니라 제주도민의 설득 과정 등 다차원으로 정책을 추진해야 합니다. 나아가 해저터널이 연결되면 남해안권이 어떻게 변하는 지 우리 전남이 먼저 연구하고 제안해야 할 필요가 있다고 봅니다. 서울~전남~제주 간 해저터널

건설사업은 대한민국 국가 교통망을 통째로 바꿀 수 있는 큰 사업입니다. 우리 전라남도에서도 의욕을 가지고 중앙정부에 적극 건의하겠습니다.

🎙️ 대한민국의 저출산, 고령사회 시대에 전라남도 차원에서도 2024년을 지방소멸 위기 극복 원년으로 삼고 다양한 대책을 내놓고 있습니다. 특히 건설교통국 차원에서도 위 추진 계획에 대해 말씀 부탁드립니다.

전라남도의 지역발전과 일자리 창출의 기폭제가 될 대규모 SOC 사업이 성공할 수 있도록 최선을 다할 것입니다. 특히, 서남권역에 활력을 불어넣을 광주~완도 고속도로 2단계가 예타 대상사업으로 선정되어 본격적인 전남 발전 포문을 열었다고 할 수 있습니다. 그리고 혁신도시를 잇는 호남권 최초 전철인 광주~나주 광역철도 사업 추진으로 전남 지역발전에 청신호가 켜졌습니다. 나아가 영암~광주 아우토반, 여수~남해 해저터널, 여수 국동항 건설, 목포~무안 전남형 트램, 흑산공항, 트라이앵글 순환철도망, 호남권 최초 광주~나주 광역철도 건설 등의 사업은 전남 내 지역교류와 산업 전반에 활력을 불어넣고 지속적인 경제성장을 견인할 것입니다. 교통 SOC는 국가 근간을 이루는 필수 인프라로서 경제발전의 중요한 요소입니다. 매해 발전하는 전라남도가 될 수 있도록 많은 응원과 관심 부탁드립니다.

🎙️ 마지막으로 마무리 말씀 부탁드립니다.

우리 전라남도 건설교통국은 SOC를 통한 지역균형발전과 청년 일자리 창출 등 성장동력을 최대한 확보해가고 있습니다. 궁극적으로 도로 사각지대가 없는 윈스톱 전남을 구축해 교통복지 실현뿐만 아니라 지역 관광 활성화를 통해 국가와 지역경제 발전에 일조할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다. 회원사 여러분들도 전라남도 도로 사업에 많은 관심 부탁드립니다. 아울러 이번 인터뷰를 계기로 협회와의 소통과 협력도 더욱 활발해지기를 기대합니다. 마지막으로 정부와 지자체, 민간업체와 함께 할 자리가 많지 않은데, 협회에서 많은 행사 만들어주시기를 부탁드립니다. 감사합니다. 🇰🇷

유희규 전라남도 건설교통국장 이력

유희규 건설교통국장은 1992년 공직에 임용되어 전라남도 지역계획과 산단지역개발팀장, 도로교통과 철도팀장, 광양만권 경제자유구역청 개발부장, 전라남도 지역계획과장을 역임하는 등 32년 이상 주요 요직을 두루 역임한 건설 행정가이다. 건설행정 전문성과 업무 추진력을 바탕으로 2023년 1월에 전라남도 건설교통국장으로 부임하여 도내 필요한 기반시설을 정부 계획에 반영시키고 예산을 확보하는 등 전력을 기울이고 있다.

