

農漁村道路 建設事業 發展方向

李 彰 鎬

(農漁村振興公社 農漁村開發本部長)

I. 概 要

가. 推進背景

農漁村道路는 郡道以上の 基幹道路를 除外한 農漁村地域의 生産 및 日常生活에 必要한 各種의 道路를 充칭하는 것으로 農漁村의 健全한 發展을 圖謀하기 위하여 農漁業의 生産基盤 整備事業의 일환으로 推進함과 同時에 農漁村의 生活便益 및 福祉增進을 위하여 時代的으로 매우 必要한 事業이다. 特히 農漁村道路는 1985년부터 農漁村所得源道路事業으로 始作되어 1990年末現在 710個路線 1,449km를 建設하여 技術的으로 그 體系를 漸進的으로 갖추고 있다.

이와 같이 農漁村道路事業으로 農村地域의 環境改善과 풍요로운 文化生活의 기틀을 마련하여 줌으로서 住民들의 支持와 呼應을 받는 社會間接資本으로 認定되고 있다.

더욱 資本投資의 效果를 提高하기 위해서는 專門機關의 持續的인 研究와 技術開發이 必要하고 建設財源의 確保가 要求된다.

우리나라 農村이 2000年代의 先進産業社會로 指向하는 過程에서 農漁村 定住生活空間으로서의 基本需要를 充足시킬 수 있는 基盤으로서 農漁村道路建設이 절실히 必要하게 되었다. 1960年代以後 계속적인 經濟社會發展5個年計劃의 成功은 國家經濟의 高度化, 産業化와 社會構造의 都市化로 農村經濟의 相對的 低成長을 초래하여 農村人口의 都市集中을 유발하므로써 農村勞動力의 老齡化, 婦女化는 물론 農漁村 共同化를 심화시켜 農業生産力의 低下를 가져왔

다. 따라서 農漁村의 經濟活性化를 위하여 農業의 機械化 基盤造成과 經營合理化, 流通構造改善을 圖謀하고 農漁村의 工業化는 물론 農漁村의 生活環境改善과 農漁民 福祉增進을 위하여 1985年 부터 政府의 強力한 意志로 農漁村道路 建設事業을 推進하게 되었다.

나. 目 的

農漁村道路事業의 目的은 農漁村地域의 기존의 郡道以上の 道路網과 有機的인 農漁村道路網을 配置함으로써 地域의 生産活動과 産業活動의 基盤을 造成함으로써 農漁村의 所得增大를 기하고 農水産物의 流通構造를 改善하여 經營의 合理化를 도모함과 同時에 農漁村의 生活環境改善 및 社會增進에 따른 文化市民의 生活을 영위하는데 있다.

다. 性格 및 機能

農漁村이 가지고 있는 自然的, 社會的 제약을 해소하고, 生産活動과 生活環境을 改善하기 위한 農漁村道路는 農漁業의 科學化, 機械化와 經營合理化를 이룰수 있는 事業인 農漁村道路 建設事業은 健全한 農漁村을 育成하는 매우 중요한 社會間接資本이다.

農水産物의 生産性提高와 流通構造의 改善으로 풍요로운 文化市民生活을 이룩하는 農漁村에 建設될 農漁村道路의 機能은 다음과 같다.

① 農地의 流動化, 集團化, 凡用化와 農業의 機械化에 의한 營農勞動力의 節減으로 廣域 農漁業圈形成과 農業 및 勞動生産性向上을 圖謀

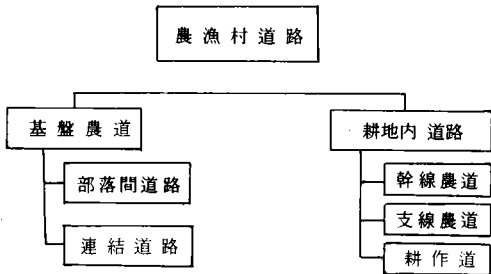
하고 農水産物의 輸送 時間 및 距離短縮 과 流通費用의 節減으로 農水産業의 現代化를 圖謀한다.

② 工産品原料 및 製品輸送의 迅速원활화와 就業圈擴大로 農漁村工業의 活性化를 圖謀한다.

③ 地域民의 生活圈擴大와 交通便益 등 農漁村의 生活環境 改善을 圖謀한다.

라. 農漁村道路의 分類

農漁村道路는 農漁村地域에 建設되는 道路로서 그 利用度, 目的, 行政區域 또는 道路法, 等の 여러側面에서 分類할 수 있으나 農漁村道路의 機能面에서 다음과 같이 分類할 수 있으며, 이것도 相對的인 意味의 分流에 不過하다.



1) 基盤道路

基盤道路는 基幹道路와 연계된 「部落間道路」 및 「連結道路」로 構成되며 農漁村地域의 定住 生活圈形成을 위한 農漁業生産, 農水産物 流通等 産業의 利用과 日常生活에 이용되는 基幹의 道路이다.

◦ 部落間道路는 地域 中心地와 背後 農漁村地域을 連結하여 地域開發을 유도하며 地域住民의 生活環境 改善과 農水産物流通體系를 確立하도록 郡道以上の 基幹道路와 部落, 部落과 部落을 連結하는 道路를 말한다.

◦ 連結道路는 基幹道路 및 部落間道路에서 分기하여 部落內, 마을과 마을, 農工團地, 休養地, 特産團地, 農耕地, 축양장等과 連結되는

道路로서 주로 部落과 生産團地를 連結하여 生産性を 提高하고 經營 改善 및 農水産物 流通體系 確立을 圖謀하기 위한 道路를 말한다.

2) 耕地內農道

◦ 耕作, 營農資材의 搬入, 耕地로 부터 農産物搬出 등의 農業生産 活動 등에 主로 利用되는 農村道路를 耕地內農道라 하며 耕地內農道에는 幹線農道, 支線農道, 耕作道가 있다.

◦ 幹線農道는 生産團地로 부터 農産物搬出 등의 農業生産活動에 主로 利用되며 生産團地에서 基幹道路 또는 基盤道路와 加工流通施設 등을 連結하여 利用되는 道路를 말한다.

－ 채소, 과일 등 生産團地에서 基幹道路 또는 基盤道路까지의 道路

－ 生産團地에서 加工流通施設 등 農業施設까지의 道路

◦ 支線農道는 基盤道路 또는 幹線農道에서 分岐하여 耕地區域內를 連結하는 道路로서 農機械의 通行, 肥料, 農藥 등의 營農資材搬入, 收穫物 運搬 등에 利用되는 道路를 말한다.

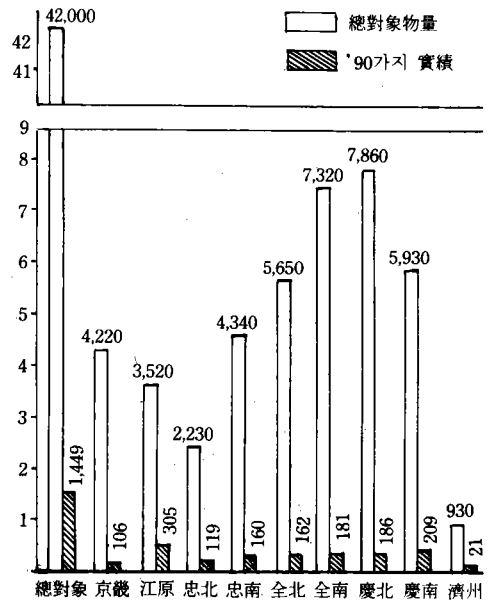


그림. 1. 농어촌도로 대상물량 및 개발실적

- 耕地區域에서 耕地區域을 連結하는 道路
- 幹線農道 및 基盤道路에서 耕地區域까지의 道路
- 農耕地에 農機械 進入이 受容하게 하는 道路

○ 耕作道는 수확 및 방제, 농기계진입 등 直接農作業에 利用하도록 農區의 境界部 또는 耕地內에 設置되는 道路를 말한다.

2. 事業推進現況

가. 對象物量

(單位: km, 百萬원)

道別	對象物量				'85~'90까지 實績				比率 A/B
	路線	延長(A)	%	事業費	路線	延長(A)	%	事業費	
計	14,000	42,000	100	6,300,000	710	1,449	100	140,800	3.4
경기	1,407	4,220	10	633,000	28	106	7	16,200	2.5
강원	1,173	3,520	8	528,000	157	305	20	14,400	8.6
충북	743	2,230	5	334,500	52	119	8	13,800	5.3
충남	1,447	4,340	10	651,000	64	160	11	17,700	3.7
전북	1,883	5,650	14	847,500	71	162	11	16,200	2.9
전남	2,440	7,320	18	1,098,000	106	181	13	21,300	2.5
경북	2,620	7,860	19	1,179,000	88	186	12	20,100	2.4
경남	1,977	5,930	14	889,500	129	209	16	18,100	3.5
제주	310	930	2	139,500	15	21	2	3,000	2.2

나. 推進實績

金額單位: 百萬원

年度	計		'86까지		'87		'88		'89		'90	
	延長	事業費	延長	事業費	延長	事業費	延長	事業費	延長	事業費	延長	事業費
計	1,449.4	140,826	313.8	24,548	237.2	12,621	192.8	15,516	311.4	36,830	394.2	51,311
京畿	106.1	16,198	14.8	2,519	9.4	1,503	9.7	1,837	24.9	4,511	47.3	5,828
江原	304.9	14,440	84.6	3,110	53.1	1,276	56.3	1,544	65.6	3,589	45.3	4,921
忠北	118.8	13,782	24.6	2,319	12.3	1,254	16.1	1,551	26.8	3,586	39.2	5,071
忠南	159.8	17,713	16.6	2,436	20.1	1,542	18.0	1,931	45.1	4,862	60.0	6,942
全北	161.9	16,228	47.8	2,690	24.5	1,474	19.2	1,794	33.6	4,305	36.8	5,965
全南	180.8	21,261	49.6	3,954	19.3	1,941	19.7	2,344	38.9	5,415	53.2	7,607
慶北	186.1	20,109	45.4	3,777	27.9	1,880	22.5	2,262	33.6	5,010	56.6	7,180
慶南	209.6	18,110	30.4	3,743	70.6	1,751	29.0	1,974	35.9	4,401	43.7	6,242
濟州	21.4	2,985	-	-	-	-	2.3	279	7.0	1,151	12.1	1,555

3. 農漁村道路의 發展方向

가. 地域의 均衡發展側面

高速道路, 國道 等の 基幹道路가 人體의 動脈이라면 農漁村道路는 毛細血管으로 비유될 수 있으므로 地域의 均衡發展을 위하여 持續적으로

發展되어야 한다. 따라서 農漁村道路網은 國土開發의 百年大計를 고려하여 計劃 初期段階부터 地域 또는 國土의 均衡發展을 圖謀하도록 계속적인 研究와 投資가 이루어져야 할 것이다.

앞으로 農漁村道路는 郡道以上の 基幹道路로 昇格되거나 編入된다는 前提條件下에 路線選定,

線形計劃은 물론 道路施設基準과 鋪裝工法을 慎重히 檢討하여 計劃하고 施行되어야 할 것이다.

나. 農漁民의 生活環境 改善側面

農漁村의 住居 및 日常生活環境이 都市에 比하여 현저히 落後되어 人口의 都市集中으로 農漁村의 공동화가 進行되고 있으며 특히 젊은 世代의 탈농촌화는 농어촌의 人口노령화, 부녀화가 進行되는 등 사회적문제로 대두되고 있으므로 이러한 農漁村의 落後된 환경을 改善하기 위하여는 農漁村道路建設에 集中的인 投資를 期하여야 할 것이다.

즉, 農漁村에 計劃的인 農漁村道路를 建設함으로써 農水産物 流通改善 등 生産環境을 改善함은 물론 都市近郊地域의 住居地로서의 역할을 담당함과 동시에 농어민을 隣近都市에 迅速하게 연결시켜 교육 등의 혜택을 받을 수 있게 하여 안심하고 定住할 수 있는 生活空間으로 發展하는데 이바지할 것이므로 通信, 住宅, 上水道, 上水道 등의 環境改善도 重要하지만 최우선적으로 農漁村道路建設事業에 集中投資하여야 할 것이다.

다. 農漁民의 所得向上側面

地域間 産業間 均衡發展을 위하여는 生活環境이나 文化, 福祉水準向上은 물론 첫째로는 農漁村 所得向上에 善行되어야 한다.

따라서 農漁村道路를 建設함으로써 農業의

機械化를 圖謀하고 農水産物의 流通을 원활히 하여 農業所得을 增大시키고 農村工業基盤을 造成하여 農漁村의 農外所得을 增大시킬 수 있다. 特産團地, 農工地區 및 主産地를 連結하는 農漁村道路를 開發하고 農道 등도 鋪裝을 前提로한 計劃的인 開發을 持續적으로 推進하여야 할 것이다.

4. 結 論

우리나라 農漁村도 産業化와 都市化의 영향으로 높은 水準의 生活, 文化福祉向上을 要求하고 있으므로 農漁村의 健全한 發展을 圖謀하기 위하여는 農業生産 基盤의 整備擴充은 물론 農漁村道路網을 確立하여 체계적으로 투자함으로써 地域社會의 안정적인 發展과 農業生産 向上 및 流通構造를 改善하고 農漁村의 生活環境을 改善하여 나가야 할 것이다.

農漁村의 生活圈開發을 위하여는 최우선적으로 農漁村道路網 體系를 合理的으로 確立하고 長期計劃에 의거하여 段階적으로 開發하여야 한다. 특히 農漁村道路는 農漁民의 日常生活과 밀접한 관계가 있으므로 일반도로와 연계하여 鋪裝을 前提로 한 開發計劃이 樹立되어 지속적 으로 추진되어야 하며 農漁村道路의 計劃設計 및 施工指針, 基準을 設定하고 지속적인 발전을 위하여는 그동안의 研究實績과 技術을 갖춘 농어촌개발의 전문기관에서 전담하여 추진해야 한다.