

한국마케팅학회

마케팅학연구 제2집(1998)

동서 광역개발 협력체제구축 방안

— 광양만, 진주권 개발을 중심으로 —

문 덕 형*

〈 요약 〉

전라남도와 경상남도는 강 하나를 사이에 둔 아주 가까운 이웃이며, 주민생활권이나 지역경제권이 상호 연계성을 갖고 있다. 뿐만아니라 사회, 경제, 문화와 보유자원의 여러 측면에서도 상호 보완적 성격을 갖고 있는 지역이다. 따라서 대승적 차원에서 볼 때 국토의 균형박전을 도모하고 진정한 동서화합을 위해 상호 연계성을 갖고 있는 광양만, 진주권 광역새발을 공동으로 추진하여 동서화합의 대전기를 마련하는 계기로 삼아야 할 것이다.

이러한 차원에서 동서지역의 광역개발 필요성을 요약하면, 첫째, 최근 일정지역의 행적구역을 넘어서 인구와 물자 및 자원의 이용이 활발하게 이어나고 있어 통합적 계획 및 집행이 요구되고 있다. 따라서 광양만·진주권개발은 2개도에 걸쳐 광역개발권역을 설정한 우리나라 최초의 시범적인 계획으로써 세계적인 관심을 보이고 있다. 둘째, 국가경쟁력을 강화하기 위한 신산업지대의 조성과 연계교통망의 구축이 요망된다. 셋째 국토균형발전을 위해 수도권에 대응한 지방거점 도시권의 육성이 광배하며, 넷째, 중복투자를 피하고 상호보완적인 기능을 극대화하여 진정한 동서화합에 대한 시대적 여청이 증대되고 있는 시점이다.

따라서 광양만·진주권 광역개발의 기본구상은 우선 경제적·물리적통합으로 실질적인 동서이익을 모색하는 차원에서 추진되어야 한다. 그리고 광양만을 국제물류의 중심지로 확충하고 주변지역에 대규모 물류·유통 및 국제기능을 유치하여 국제적 교류거점으로서의 기반 조성을 강화 하여야 한다. 또한 국제관광벨트 및 신산업지대의 형성과 함께 세계화·고속화에 걸맞는 교통기반시설을 정비하는 한편 자연친화적인 개발전략을 이룩함으로써 지구촌 경제하에서 지역균형개발과 지역의 국제경쟁력 확보차원에서 실현되어야 한다.

나아가 과양만권과 진주권의 경제·사회적인 통합을 달성함으로써 국민적 염원인 동서화합의 장으로 승화 발전 시킬 수 있도록 공간구조 및 기능의 분담배분이 요구된다. 기능은 동서지역을 연결하는 통합적인 기능 분담으로 과양만은 생산 및 물류지원기능의 강화와 전주·사천권은 첨단산업 연구 및 지원기능의 강화차원에서 배분이 요구된다.

이러한 광역개발계획이 세계적으로 추진될 때에 진정한 동서화합은 가능할 것이다. 따라서 진정한 동서화합을 유도하기 위해서는 광역개발을 실현하기 위한 제도적인 협력체제의 구축이 요구된다.

동서지역의 광역개발을 위한 협력체제의 구축 방안은 첫째, 양 지역간에 협약제도로 도입함으로써 광역개발의 집행력을 강화하여야 한다. 즉, 개별 개발사업별로는 협약이 체결됨으로써 자치단체간의 역할분담이 분명하고 여차별 예산의 확보는 물론 사업시행이 구체화 될 수 있기 때문이다. 둘째는 양 자치단체간에 광역행정을 진담하는 기구의 절차가 필요하다. 광역개발 계획 추진 뿐만아니라 실질적으로 양권역이 공존공영을 위해 필요한 사업들을 추진 할 수 있도록 협의회 기능을 보완한 새로운 전담기구의 설치가 필요하다. 셋째, 광양만·진주권 광역개발 계획은 동서지역의 화합이라는 상징적인 의미를 지니고 있다. 따라서 중앙정부는 동서지역간의 진정한 화합을 유도하기 위해 제주도개발 특별법과 같은 쉼동서지역개발 특별법령을 제정하여 종합적이고 체계적인 개발을 유도 하여야 한다. 지역발전을 이룩할 수 있도록 지속적인 노력이 필요하다.

* 전라남도 경제통상국장

I. 서 론

전라남도과 경상남도는 강 하나를 사이에 둔 아주 가까운 이웃이며, 주민 생활권이나 지역경제권이 상호 연계성을 갖고 있을 뿐만아니라 사회, 경제, 문화와 보유자원의 여러 측면에서 상호 보완적 성격을 갖고 있는 지역임.

그럼에도 불구하고 양지역민 모두 향토의식이 강하여 행정구역에 집착한 나머지 지역 이기주의적인 시설 투자와 산업유치 경쟁으로, 이중·중복투자는 물론 투자의 비효율성을 초래하여 환경과 생활의 질을 저하시킨 측면을 부인하기 어려움.

따라서 대승적 차원에서 볼 때, 국토의 균형발전을 도모하고 진정한 동서화합을 위해 상호 연계성을 갖고 있는 광양만, 진주권 광역개발을 공동으로 추진하여 동서화합의 대전기를 마련하는 계기로 삼아야 함.

진정한 동서 화합이란 거창한 구호만으로 이루어지는 것이 아니라 실질적으로 인적·물적 교류가 이루어지고 과실도 함께 나누고 고통과 희망도 함께 할 때만이 진정한 화합이 이루어진다고 볼 수 있음.

이에따라 오늘 이 자리에서는 지난 '94년 정부에서 수도권에 대응하는 지방 대도시와 신산업 지대를 거점 지역으로 육성하여 지역경제를 활성화시키고 국토의 균형있는 개발을 유도하기 위하여

'94. 1. 7 지역균형 개발 및 지방중소기업 육성에 관한 법률을 제정공포하고 '94. 9. 5 광양만권, 광주·목포권 등 전국 7대 광역권 개발계획을 수립토록 지시하여 전라남도에서는 광양만권 광역개발 계획을 수립하여 '95. 11. 17 건교부에 권역지정 및 개발계획 승인신청을 하였으나 경남도에서 진주권을 포함해 주도록 건교부에 요구 함에따라 금년 1월 전남도와 경남도의 합의하에 공동 추진하게된 광양만, 진주권 광역개발 계획을 수립 추진하게 되었음.

이러한 견지에서 광양-진주 광역권 체계의 구축은 행정구역에만 집착한 나머지 스스로 성장 정체를 감수해온 소극적 자세에서 벗어나 국제화·지방시대의 선도적 역할을 수행하면서 동서 지역의 공동발전과 함께 새로운 도약의 발판을 마련할 수 있는 적극적인 개발전략을 수립할 필요가 있음.

따라서 본 연구의 목적은 동서지역간 상호이익을 배가시키기 위한 개발구상과 광역개발 협력체계의 구축방안을 모색하는데 있음.

II. 광역개발의 의의와 역할

1. 광역개발의 개념

일반적으로 대도시는 교통망이 발달되고 토지이용이 광역화되어 도시주변지역으로 생활권이 확대되고 있음.

이러한 도시권의 외연적 확대는 도시와 주변지역간의 긴밀한 협조를 요구하게 되며, 또한

도시체계는 단순한 행정구역을 중심으로 하는 체계에서 경제적·시간적·공간적으로 광역화되는데 따른 지역과 지역간의 협력체제가 어느때보다도 더욱 긴밀하게 요구됨.

이는 행정권으로서의 의미보다도 개발권으로서 의미가 더 큼. 그러므로 대도시권은 지역의 통합과 발전을 요구하게 되어 서로간에 긴밀한 접촉을 하게 되고, 각각의 행정단위에서 필요로 하는 기반시설의 공동이용과 두 지역을 하나의 동질적 공간으로 통합하여 개발하는 방식의 도입을 필요로 하게 됨.

따라서 이를 제도적으로 또는 지역개발차원에서 지역간의 협조가 잘 되도록 통합하기 위한 새로운 운영방식이 요구됨.

광역개발은 넓은 의미의 광역공간을 계획대상으로 하며, 기존의 지방행정단위에서 도시를 중심으로 하는 주변지역을 포함하는 「계획적」 공간으로 확장하고 이러한 도시주변의 비도시적 공간에 대한 계획을 포함함.

이처럼 개발행정단위로서의 광역개발권역은 계획의 공동작성 및 시설의 합리적 배치라는 측면에서 두 개 이상의 주체가 협력하여 공동목표를 추구하게 되는 광역적 계획 공간임.

광역지역을 대상으로 하는 광역개발방식을 도입하기 위해 1994년 7월에 「지역균형개발 및 지방중소기업육성에관한법률」이 발효됨으로서 광역개발의 내실화를 기할수 있도록 그 구체적인 실현수단이 강구 되었음.

이처럼 광역개발은 도시상호간 혹은 도시와 인근 지역간의 상호의존적인 상태에서 공간적 결합을 유도하여 중심도시의 편익기능을 이용하는 주변농촌지역과 주택, 교통, 상하수도, 공해문제 등을 해결하기 위한 도시지역간에 대한 효율적인 관리를 통하여 지역공간의 연계성을 강화 하는데 있음.

또한 대도시와 그 인근지역, 중심도시와 배후농촌지역간의 도농통합적 개발을 통하여 행정구역에 의해 경직된 개발계획에서 벗어나 도시화가 가속됨에 따라 형성되는 토지의 난개발을 방지하고 효율적 도시 및 지역관리를 유도하는데 큰 역할을 함.

이러한 광역적 개발방식은 광역도시계획을 통하여 한 지역의 경계를 넘어 발전되는 도시 성장과 자원의 효율적 관리, 지역간 이해상충의 극소화를 최대한 유도하며 권역내의 기본수요로부터 고도의 전문서비스 수요에 이르는 다양한 서비스를 제공하는 자족공간으로서의 공간적 성격을 지님

2. 광역개발의 필요성

1) 통합적 계획 및 집행 요구

최근 일정지역의 행정구역을 넘어서 인구나 물자 및 자원의 이동이 활발하게 일어나고 있음. 이러한 도시권의 외면적 확대는 도시와 주변지역간의 긴밀한 협조를 요구하게 됨.

행정구역을 넘어서 택지개발, 산업입지, 교통망, 상하수도, 환경보전 등의 사업을 추진해야 할 필요성이 더욱 증대되고 있음.

2) 국가 경쟁력 강화를 위한 신산업지대 조성 증대와 연계 교통망 확충

4 마케팅과학연구 제2집(1998)

여건이 뛰어나고 어느정도의 산업기반이 갖추어져 있어 투자효과가 높은 지역에 대한 산업 집적을 강화하여 국제 경쟁력 제고필요.

항만, 공항, 도로, 용수 등 기반시설이 비교적 갖추어져 있는데다가 산업이 집적하고 있어 연관산업의 성장 가능성이 높은 반면 토지자원이 풍부하여 신산업 지대의 여건 구비.

신산업지대의 물동량을 소화할 육상교통과 항만, 공항을 연결하고 지역간 광역교통망의 확충이 요구됨.

3) 국토균형발전을 위한 지방거점 도시권 육성 요구 팽배

국토균형발전을 위해서는 지방거점 도시권을 집중 육성하여 수도권이나 대도시 못지않은 생산·생활환경 제공 필요.

진주지역은 자연적·문화적 여건이 우수하고 토지자원이 풍부하여 적절한 기반시설이 갖추어질 경우 인구 및 기능집적의 가능성이 높음.

도시의 확산으로 인한 정부의 재정손실과 환경파괴를 막음. 경쟁적인 택지조성 보다는 도시건설의 보다 체계적인 정비가 요구됨.

4) 동서통합에 대한 시대적 요청

지역과 진주 지역은 지리적으로 인접하여 있을 뿐만 아니라 양지역간 인적·물적교류가 상당히 이루어지고 상호 보완적 성격 보유.

양지역민 모두 지역이기주의에 집착한 나머지 투자의 비효율성을 초래하고 기대효과 미흡.

경남도가 상호협의를하여 본권역을 공동계획, 개발함으로써 중복투자를 피하고 상호보완적 기능 극대화 필요.

본격적으로 추진될때에만 동서간의 진정한 화합이 이루어질 것임.

3. 광역개발의 역할

광역개발은 지방분산형, 국토개발의 효율적 추진, 국토개발의 분업화와 기능화, 지방화의 거점개발촉진, 광역시설배치의 합리화, 지역주의에 대하여 정부에서 중재 등의 역할을 함.

지방의 발전잠재력을 개발하고, 민간부분의 자율적인 참여를 유도하여 지역개발사업을 효율적으로 추진하고, 수도권에 대응하는 지방거점도시를 육성하며, 지방시대에 우려되는 지역·행정이기주의를 조정함.

산업입지, 주거단지, 위락휴식공간 등 광역개발권역내의 토지이용에 관한 사항과 교통시설, 용수공급시설, 하수도시설 등 광역적으로 이용하는 공공시설의 배치, 관광자원개발, 환경보전 등에 관한 사항이나 기타 광역개발권역의 종합적인 발전을 위하여 필요하다고 인정되는 사항들이 포함됨.

한정된 자원을 효율적이고 능률적으로 이용함으로써 지역주민의 생활편익을 증대시킴. 특히 풍부한 관광자원과 산업용지를 지역할당에 의한 효율적인 토지이용을 가능하게 하며, 광역시설의 효율적 배치는 주민의 생활환경의 질을 제고시킴.

공간적으로 산재되어 있는 도시간의 도시경제활동에 따른 외부효과와 사회적 비용을 다른

지역에 전가시키지 않고 도시간에 적절히 분담하고 급성장이 예상되는 지역과의 이해상충과 지역이기주의에 의한 개발저해요인을 해결하거나 극소화할 수 있도록 유도할 수 있음.

4. 광역개발의 법적대상지역

지역균형개발관계법에서 광역개발권역은 광역시와 그 주변지역(단 인천제외) 산업단지와 그 배후지역 및 여러 도시가 상호 인접하여 동일한 생활권을 이루고 있는 지역 등 세가지로 구분할 수 있음.

광역권의 대상지역은 첫째 광역시와 그 주변지역은 부산광역대도시권, 대구광역대도시권, 광주광역대도시권, 대전광역대도시권 등 4개의 지역이 대상이 됨.

둘째, 산업단지와 그 배후지역은 기존 산업단지와 그 주변지역, 신산업지대와 그 주변지역 등으로 각각 구분하여 대상지역을 설정할 수 있음. 이는 아산만 신산업지대권, 군·장 신산업지대권, 목포 신산업지대권, 광양만 신산업지대권 등 4개 권역이 우선 대상이 됨.

셋째, 연담도시권은 도시가 상호 인접하여 동일생활권을 이루고 있는 지역임. 그중 전항의 광역시와 그 주변지역, 산업단지와 그 배후지역의 권역내 포함되는 특정한 지역은 제외하고 강릉-속초, 동해-삼척, 전주-이리 등에 대하여 1차적으로 고려함.

이를 대상으로 1994년 9월 5일 전국을 광주·목포권, 광양만권, 대구·포항권, 부산권, 군산·장항권, 대전·청주권, 아산만권 등 7개지역으로 지정하여 광역개발계획을 수립.

특히 정부는 7개의 광역개발권역 중에서 아산만권, 군산·장항권, 광주·목포권, 광양만권 등 광역산업지역에 속하는 권역의 개발목적은 다가오는 환황해경제권의 중심축으로 발전시키고 나아가 서남권 지역경제에서 중추적인 기능을 수행하도록 계획하고 있음.

그러나 광역개발 대상지역을 확정하는 과정에서 광양만권에 인접하여 주민 생활권이나 지역경제권으로 볼때 상호 연계성을 갖고 있을뿐만 아니라 산업적 측면에서 상호보완적 기능을 보유하고 있는 서부경남권(진주권)지역이 제외되어 중앙정부와 지방정부간의 갈등이 표출되었는데 '98년 이를 합의하고 광역개발을 수립하게 되었음.

이러한 광양만·진주권 광역개발은 기존 도시간의 행정구역을 넘어서 상호간의 기능적 연계성이 높은 두 권역을 통합한 개발로서 우리나라 지역계획상에 새로운 획을 그어고 있음.

즉 지금까지의 광역개발은 도내에서 행정구역을 초월한 계획이었으나 광양만·진주권은 전남과 경남이 행정구역을 초월한 계획으로서 우리나라 광역개발계획상 道를 초월한 동서화합의 시범적인 계획이 되고 있음.

광양만·진주권의 공간적 범위는 전라남도 3개시 2개군과 경상남도 2개시 2개군임.

- 전라남도 : 광양·순천·여수시와 고흥·보성(별교읍)군
- 경상남도 : 진주·사천시와 남해·하동(화개·악양, 청암면 제외)군

<표 1> 전남·경남 두 지역간 비교

구 분	계	전남지역	경남지역
면 적	4,544km ²	2,694km ²	1,850km ²
인 구	1,434천명	839천명	595천명
대상시군	5시 4군	3시 2군	2시 2군

Ⅲ. 광양만·진주권 광역개발 기본구상

1. 지역의 현황 및 특성

광양만·진주권 인구는 1,434천명으로 전국대비 3.3% (광양만권 1.9%, 진주권 1.4%)이며, 면적은 4,544km²로서 전국의 4.6% (광양만권 2.7%, 진주권 1.9%)이다.

인구도 연평균(1970-1995) 0.3%씩 감소하고 있는데, 진주권이 0.4%씩 감소하고 있어 감소 폭이 더 많음.

고용구조는 전국과 비교하여 1차산업의 비중이 높게 나타나고 있으며, 1인당 GRP는 전국대 비 112.9%로 높으나 진주지역은 79.7%로 매우 낮음.

지역의 산업구조를 보면 아직도 1차산업 위주의 농어촌중심 산업구조를 유지하고 있음. 특히 광양지역은 2차산업 비중이 전남도내에서 큰 비중을 차지하고 있으나 전국에 대해서는 아직도 낮은 상태이고 진주지역은 1차산업의 비중이 크게 나타남.

기타 기반시설 수준이 전국 평균수준을 하회하는 등 지역개발여건이 낙후.

<표 2> 광양만·진주지역의 위상(1995)

(단위 : %)

구 분	전 국	계	광양만권	진 주 권	비 고
면 적 (km ²)	99,707.54 (100.0)	4,544 (4.6)	2,694 (2.7)	1,850 (1.9)	
인 구 (천명)	43,836 (100.0)	1,434 (3.3)	839 (1.9)	595 (1.4)	
고용 구조	1차 산업	15.9	41.0	40.3	41.8
	2차 산업	24.0	10.6	12.1	8.8
	3차 산업	60.1	48.4	47.6	49.5
산업 구조	1차 산업	8.5	13.7	10.9	20.5
	2차 산업	31.6	41.1	49.6	20.5
	3차 산업	59.9	45.2	39.5	59.0
1인당총생산(%)	100.0	112.9	136.3	79.7	
기반 시설	도로포장을	76.0	73.0	70.8	75.9
	상수도보급을	82.9	55.7	56.4	54.5
	하수도보급을	75.6	47.6	53.0	42.2
주택 보급을	82.8	96.5	96.8	96.2	

2. 광양만·진주권의 고민과 도전적 요소

1) 광양만·진주권의 고민

① 지방화시대에 대응하는 중추관리기능 취약

순천, 진주 등 중심도시에 본사기능, 정보·금융기능 등 중추관리기능이 미약하여 지방 거점도시로서의 역할 미흡.

② 산업구조가 단순하고 지역간 편중 심화

광양만지역은 중화학공업 중심의 산업구조와 항만건설로 지역산업 여건은 비교적 양호하나 연관산업이 발달하지 못하여 지역내 과급효과 미미.

진주지역은 주력업종이 발달하지 못하여 산업기반이 취약하고, 농어업 생산성 약화로 인 구유출현상 심화.

③ 광양항 관련 사회간접자본시설의 부족

광양항의 건설에도 불구하고 국제업무, 정보망 등 국제교류 기반취약

광양항과 내륙과의 연계교통망이 부족하여 국가중추 항만의 역할수행 저조

④ 동서간의 사회·경제적 교류 부진

동서연결 교통망의 부족으로 사회·경제적 교류기반 미흡.

항토의식 과중으로 상호 교류에 소극적

⑤ 수자원 부족 및 환경문제 대두

수자원 부족으로 용수난이 예상되고 지역간 물분쟁 초래우려

특정지역내 산업집적으로 대기오염이 심각하고 광양만내 수질오염 악화

2) 광양만·진주권의 도전적 요소

① 세계화에 따른 환태평양시대의 도래로 지역의 역할 증대

환동해, 환황해 경제권시대가 도래함으로써 국제적 교류기능이 크게 신장.

부산, 대구, 광주 등의 대도시와 거의 동거리에 있고 심지어 고속도로, 항만, 공항을 통한 연계성이 크게 향상될 것으로 보아 미래지향적 개발을 위한 수요와 지리적 여건을 갖추고 있어 국제교류 확대를 위한 전략적 가치를 지니고 있음.

특히, two port system의 운영으로 광양항이 부산항과 더불어 동북아 중추항만으로서 대 중국 교역의 관문역할 강화.

② 국내·외 교류기반시설의 확보

광양항 1단계 건설이 완료되고 여수공항과 사천공항 등 항공시설의 확보로 우리나라의

중추교역기지로써 기반확보.

대전-진주-충무간, 전주-광양간 고속도로 건설 추진으로 연계교통체계의 대폭적인 개선전망으로 물류교통 중심지로서 크게 부각.

③ 중추산업의 성숙으로 연관산업의 주변확산 가시화

제철산업, 석유화학, 항공산업 등 산업기반이 확보됨에 따라 주변지역의 연관산업단지 개발이 활성화되는 등 확산효과가 가시화.

광양제철과 669만평의 울촌 I·II산단, 그리고 931만평의 여천산단과 진주-사천을 중심으로 하는 항공산업 등의 급성장으로 인하여 대규모 첨단산업 중심지로서 그 역할이 크게 증대되고 있음.

권역의 외부를 둘러싸고 있는 산악 및 해양의 우수한 자연환경을 관광자원화하여 관광개발 벨트를 조성함으로써 미래에 새로운 성장중심지로서 각광을 받을 것으로 예상됨.

④ 동서간의 새로운 화합여건 조성

하나의 광역권개발을 통해 이기주의적 지역논리에서 경제적 통합논리로 지역정서 변화와 도간을 통합한 우리나라의 시범적인 지역계획임.

⑤ 행정구역의 통합으로 광역적 도시기능정비 가능

통합여수시, 광양시, 순천시, 진주시, 사천시 등이 도농통합시로 운영됨에 따라 광역적 지역정비 가능

3. 광역개발의 기본구상

1) 개발의 기본방향

(1) 경제적·물리적 통합으로 실질적인 동서이익 모색

① 동서간 공동프로젝트 추진

② 양 지역간 경제·사회적, 물리적 연계 추진

: 도시체계, 도로망, 교육, 휴양공간의 재편성 유도

③ 상호기능을 분담하고 파급효과를 공유할 수 있도록 지역차원의 방안 모색

(2) 국제적 물류거점으로 육성

① 광양항을 국제물류의 중심지로 확충하고 주변지역에 대규모 물류·유통 및 국제기능을 유치하여 국제적 교류거점으로서의 기반조성.

② two port system으로서 광양항의 역할수행이 가능하도록 지원강화

: 광양항 활성화를 위한 고속도로, 철도 등 배후교통체계 구축

(3) 국제관광벨트 및 신산업지대의 형성

- ① 부산, 목포를 연결하는 남해안 국제관광벨트의 거점 형성
- ② 제철, 항공, 석유화학 등 기존 산업의 첨단화, 고도화로 고부가가치를 실현하고 연관 산업과 기술집약적 산업육성.
- ③ 신소재, 정밀화학, 메카트로닉스, 생물산업, 항공우주, 정보통신 등 첨단산업 및 연구 거점 육성.

(4) 세계화·고속화에 걸맞는 기반시설의 설치

- ① 주요 생산 및 소비자와 직접 고속으로 연결되는 고속도로, 철도, 항공 등 고속화, 세계화를 위한 간선교통시설의 확충.
- ② 기술개발·산업연계 및 기업간 협력촉진을 위한 기술·정보망 및 단지 구축

(5) 자연과 문화를 갖춘 도시환경 조성

- ① 자연친화적 개발전략을 통해 생태계를 보전하고 지역내 산업구조를 개편하여 환경오염 억제
- ② 생활·환경기반시설 및 복지문화시설의 정비를 통해 쾌적한 정주환경 조성
- ③ 깨끗하고 항구적인 수자원의 확충

2) 개발전략 및 주요사업

(1) 공간구조개편 전략

- ① 산업회랑을 중심으로 거점도시벨트, 관광레저벨트, 생태환경벨트 등이 환상형으로 배치되는 공간구조 형성 유도
 - 광양만과 진주지역의 신산업지대를 연결하는 산업회랑(Techno-Corridor) 형성
 - 순천, 진주 등을 중심으로 하는 양대 거점도시권 체계로 개발하되 장기적으로는 두 지역이 연담되어 남해안 거대도시권으로 발전되도록 유도
 - 산업회랑과 연담도시벨트를 중심으로 관광레저벨트, 생태환경벨트 등 2개의 벨트를 동심원형으로 배치
- ② 광양만·진주 양권역을 연결하는 동서간 연결지대에 통합기능 부여 (여수, 광양, 하동, 남해)
- ③ 거점도시권의 육성
 - 인구 및 제기능이 어느정도 집적되고 성장가능성이 높은 지역을 거점도시권으로 육성하여 권역내에서 구심력을 높이고 권역의 자립성 향상 도모
 - 광양만권 거점도시권과 진주·사천거점도시권의 2대거점도시권 설정

④ 거점도시권별 기능배분

- 광양만권 거점도시권은 생산 및 물류지원기능 강화
- 진주·사천거점도시권은 첨단산업 연구 및 지원기능 강화

⑤ 광양만권 거점도시권

- 순천·광양·여수·하동금성을 연담도시권으로 개발하여 광양항 주변 도시체계 확립
- 고흥, 보성, 하동, 구례지역 등 하위도시를 거느리는 중심거점으로 육성
- 광양은 광양배후지역에 국제교역 및 물류서비스 등을 지원하는 178만평 규모의 항만 배후 복합업무단지를 조성하여 국제기능 강화(컨벤션센터, 국제무역전시장, 텔레포트, 물류유통단지 등 유치)
- 순천은 교육, 문화, 공공업무 및 주거기능을 강화하여 주변지역에 대한 배후기능 강화
- 여수는 대규모 산업단지의 환경문제를 최소화하기 위한 도시기반을 조성하고, 이들 산업지대의 휴식처가 되는 여가공간을 확충하고, 권역내 Hub 관광도시로서 역할이 가능하도록 기반조성
- 하동 금성을 복합신도시로 개발하여 광양항 주변 도시체계 보완
- 여천, 울촌, 해룡, 황금산업단지를 조성하고, 이를 뒷받침할 업무 및 주거용 신시가지를 체계적으로 배치

⑥ 진주·사천거점도시권

- 첫째, 진주시와 사천시를 연결개발하여 권역내의 하동, 남해 뿐만 아니라 산청, 함양, 거창, 합천, 의령, 고성, 통영지역 등을 포함하는 서부경남지역의 중심거점으로 육성
- 진주시가지내의 기존 상평공단을 이전·정비하여 주변지역 산업을 지원할 수 있는 업무·정보통신 및 생산자서비스기능과 주거기능의 복합업무단지 조성
 - 농업기반을 활용하여 농업관련 공공기관과 가공, 유통, 교육, 연구개발, 정보기능 등 생명공학 기반의 에그로폴리스(Agropolis) 유치
농업연구기관 (식품공학, 농업기상, 농업경영, 농업기계연구소 등)
훈련기관 (농기계, 농업기술, 다목적기술훈련센터 등)
정보지원기관 (농업정보센터, 유통센터 등)
 - 사천만을 중심으로 첨단산업지대를 조성하고 지원체계를 강화
사천공항과 연계한 항공우주산업과 정보통신산업의 거점으로 육성
이를 지원하기 위한 사천신시가지 및 테크노폴리스 건설
- 둘째, 화훼작물, 수산물과 경박단소형의 첨단산업생산품의 유통을 위한 첨단형 고부가가치 물류유통단지를 사천공항, 고속도로와 연계하여 설치

<표 3> 거점도시권의 주요기능 및 전략

구분	순천·광양·여수			진주·사천		비고
주요기능	국제물류, 중추관리, 제철, 화학			중추관리, 교육문화, 첨단산업		
하위도시	고흥, 벌교, 하동, 구례			하동, 남해, 산청, 함양, 고성		권역외에도 연계
도시별 기능	순천	광양	여수	진주	사천	
	교육, 문화 중추관리	국제물류거점, 유통, 항만지원	제조업, 관광	중추관리, 교육문화	첨단공항, 관광, 수산물유통	
국제기능 강화	정보	항만, 국제물류	공항, 항만, 해외투자유치	국제업무, 생산자서비스	공항, 항만, 해외투자유치	
주요 육성산업	교육, 문화·생산 자 서비스 (3차)	물류, 제철 (2·3차)	석유화학, 기계, 관광 (2·3차)	농산물, 물류, 교육, 문화업무 (1·3차)	수산물, 항공, 관광, 물류 (1·2·3차)	

⑦ 주변 도시지역의 정비개발

첫째, 하동지역은 광양만권과 진주권의 연결지대로서 장기적으로 양 권역이 하나로 연결될 수 있도록 계획적 개발을 추진

- 금성면에 첨단산업단지, 디즈니랜드와 같은 위락시설 및 주거단지를 유치하여 자족적 복합신도시로 개발과 섬진강 관광개발사업 등의 공동사업 추진
- 인력공급 및 산학협동체계 구축을 위한 도립대학 유치 모색

둘째, 고흥은 천혜의 관광자원을 지역의 수산물, 농특산물 등 먹거리와 연계하여 보양·휴식형의 관광거점으로 개발

- 소록·거금지구, 성두도지구, 팔영산·남열지구 등의 관광지 개발과 양다래, 유자 등 지역 농특산물의 관광자원화
- 여수와 연결하는 연륙교를 건설하여 도시권과 직접 연결 (지역관광여건 개선을 위한 경비행장 건설검토)

셋째, 벌교지역은 기존의 수산물·농산물유통기능이 약화되어 가고 있으므로 광양지역 개발과 연계한 산업단지를 개발하여 지역경쟁력을 제고

- 차(茶)산업, 수산물먹거리 등의 향토산업과 낙안읍성 등 문화유적을 연계한 탐방형 관광산업 기반 육성

넷째, 남해는 천혜의 관광지로서 권역내 Hub 관광도시로서의 역할이 가능하도록 기반 조성

- 하동 및 사천지역과의 연결교통시설을 확충하여 관광여건 개선
- 미조, 창선, 송정, 사촌, 월포지역 등에 해양레저타운 조성
- 수산업 등 지역산업발전에 주력(남해도립대학을 중심으로 첨단수산업 연구기반 강화)

2 마케팅과학연구 제2집(1998)

⑧ 주요 도시개발사업

- 울촌공단 배후신시가지 개발과 광양항 배후복합업무단지 개발
- 순천 교육·연구복합단지 조성과 진주 진성신시가지 및 Agropolis 조성
- 진주 상평공단이전 적지개발과 사천 신시가지 개발, 하동 복합신도시 조성

(2) 산업입지 개발

① 산업입지 개발방향

첫째, 산업기반 조성 및 연관산업 육성을 위한 지속적인 산업용지 공급

- 소재형산업이 집적하고 있는 광양만 주변지역에 연관단지를 조성하여 파급효과 극대화
- 진주, 사천 등 산업기반이 미약한 지역에 산업단지 공급.

둘째, 산업회랑의 형성으로 시너지효과 극대화

- 광양만과 진주지역 산업단지를 연결하는 산업회랑 형성

셋째, 자연친화적 산업단지 조성

- 신규공급 산업단지는 녹지율과 공공용지를 대폭 늘리고, 저공해성 첨단산업 단지로 유도.

넷째, 외국인 투자자유지역 지정

- 광양만·진주지역은 항만, 공항, 도로 등의 기반시설이 양호하고 토지의 확보도 용이하므로 외국인 투자자유지역 지정 검토.

② 산업회랑 형성

첫째, 울촌, 광양제철, 하동, 진사, 서부첨단 등 산업단지를 연결하는 회랑 형성(남해안 신공업 벨트로 육성)

둘째, 광양만 산업지대의 제철, 석유 등 소재형 산업과 진주·사천 산업지대의 항공우주, 생물산업 등 첨단연구산업과의 기능적 연계 강화.

- 산업협력을 지원하기 위한 기술연구 협동체계 구축
- 순천대와 경상대에 (가칭)기술교류센터를 설립하는 등 과학기술연구 협동체계 구축
- 양 지역의 이업종 기업간 연계지원 기반 조성(예 : 신소재+항공, 매카트로닉스+정보통신)

셋째, 광양만권은 여천, 울촌, 해룡, 황금, 광양제철 등 산업단지를 연결하여 철강, 석유화학의 연관산업과 신소재, 정밀화학, 자동차부품, 기계, 메카트로닉스산업을 유치.

- 기존 여천석유화학 산업은 환경파해를 최소화하는 방향으로 관리하고 울촌산업단지 등 대규모 산단은 고부가가치의 첨단산업 위주로 개편하여 지역환경여건 개선.
- 광양만권 산업개발의 파급효과를 수용하고 장기적으로는 광주·목포까지 산업회랑이 연결될 수 있도록 벌교지역에도 산업단지 조성.
- 순천대, 여수대, 공업전문대학 등과 산학협동으로 기술혁신 추진

넷째, 진주권은 광포만, 진사, 서부첨단, 송포만, 진주산단 등에 항공우주, 정보통신, 생물산업을 유치하고 이를 지원하는 산·학·연 협동체계 구축.

- 화훼, 육묘 등 농업관련 산업진흥을 위한 생물산업 중심의 애그로폴리스(Agropolis : Agriculture + Polis) 조성.
 - 경상대, 진주산업대, 공업전문대 등과 산·학·연 협동체제 구축
 - 사례 : 경상대학교 항공우주연구소와 삼성항공이 협력하여 「항공기부품 기술연구센터」 설립.
- 다섯째, 테크노파크, 신기술창업보육사업(TBI), 외국인투자자유지역 등 역내 유치·활성화

(3) 동서간 연결지대에 통합기반 강화

① 교통체계 개선의 기본방향

- 첫째, 서울 등 국내 주요 거점과 직접 연결할 수 있는 간선 고속교통망 체계 구축
- 둘째, 도로시설을 개선 확충하고 해운, 철도, 항공 등 각종 교통시설이 연계될 수 있도록 종합 교통체계로 전환 유도.
- 기존 도로의 애로구간을 개선하고 철도시설을 보완하여 광양항 기능 제고
- 셋째, 동서간 교류증진 및 지역개발효과가 큰 사업의 우선 추진
- 넷째, 물동량 수송의 원활을 위한 유통단지의 건설 촉진

② 도로 및 철도

ㄱ. 교통축 구상

첫째, 동서간·남북간 골격망 형성

- 목포~광양간고속도로의 신설, 남해고속도로 및 국도2호선의 확장·정비, 경전선 직·복선화로 동서간 골격 강화
- 전주~광양간 고속도로, 대전-진주간 고속도로 건설로 남북간 골격 형성

둘째, 방사순환형 도로망 구축

- 국도대체우회도로 건설로 순천, 광양, 진주시의 도시순환도로 구축
- 도시순환도로를 중심으로 지역간 연결기능과 도시개발촉 형성을 위한 방사형 노선 확충
- 반도와 반도, 반도와 섬을 연결하는 교량 건설로 권역내 광역 순환도로망 구축

셋째, 거점도시권내 도시간 연결기능 강화

- 순천~광양~여수~하동간 및 진주~사천간 연결기능 강화

넷째, 항만, 공항, 신산업지대와의 접근도 제고 노선확충

- 항만, 공항, 신산업지대와 연계성이 낮은 지역에 대하여 추가 노선 확충

다섯째, 거점도시권과 주변지역간 연계노선 확충

- 거점도시권과 고흥, 보성, 남해, 하동간을 연결하는 국도 및 지방도 정비

ㄴ. 시설계획

<표 4> 철 도

구 분	노 선 명	구 간	사 업 구 분	연 장(km)
계 획	전 라 선	익산~여수	직선 및 복선화	199.1
	경 전 선	광양~삼랑진	직선 및 복선화	202.5
구 상	순천~광주간 철도	순천~광주	신 설	...
	김 삼 선	사천~진주~김천	신 설	167.0
	광역도시철도	광양~순천~여수	신 설	...
		진주~사천	신 설	...

<표 5> 고속도로

구 분	사 업 내 용	주요 경유지	연 장(km)
기 획 정	대전~진주 고속도로 신설	익 산 ~ 여 수	161.0
	진주~통영 고속도로 신설	진 주 ~ 통 영	48.8
계 획	광양~전주 고속도로 신설	광양~남원~전주	95.0
	남해 고속도로 확장	순천~진주~서마산	119.3
	목포~광양간 고속도로 신설	목포~보성~광양	115.0
	광양~여수간 고속도로 신설	광양~여수	32.0
장기구상 검토	진주~구미간 고속도로 신설	진주~합천~구미	-

<표 6> 국 도

구 분	노 선	구 간	사업구분	연 장(km)
일 반 국 도	2 호 선	순천~진주~마산	확 장	106.5
	3 호 선	사천~삼천포	확 장	13.5
	15호 선	벌교읍~고흥읍	확 장	21.6
	19호 선	남해미조~하동~구례산동	확 장	107.6
	27호 선	고흥읍~녹동읍	확 장	20.1
	33호 선	진주~합천읍	확 장	32.0
	59호 선	광양태인~하동IC	확 장	5.7
국 도 대 체 우 회 도 로	순 천 시	국도 2호선(중흥~왕지) 국도 17호선(순천IC~월전)	신 설 신 설	10.4 8.0
	광 양 시	해룡~진월 진정	신 설	21.6
	진 주 시	유곡~신륵		6.4
		유곡~문산 이곡 문산 이곡~신륵	신 설	5.6 25.7
	여 수 시	종화~삼산 우두	신 설	1.3
		종화~평여	신 설	14.7
	사 천 시	화계~대곡~죽림	신 설	27.0
국 가 지 원 지방도	15호 선	고흥 봉래~예내리	신 설	11.9
	22호 선	화정백야~나진~소라	확 장	25.0
	27호 선	고흥 어전~도양	개 량	13.1
		거금도 일주도로		7.9
	58호 선	서포~용현 덕곡	신 설	6.0
	59호 선	광양 중군~진상	확 장	10.1
	하동~청암~산청외공	개 량	16.5	

첫째, 교량시설로 접근성 강화

- 여수~남해간 교량건설과 제2남해대교(남해~하동) 신설(국도 19호선)
- 돌산제2대교(여수~돌산) 신설(국도 17호선)과 사천대교(사천 용현~서포)신설(지방도 58호선)
- 섬진강 교량(하동읍~광양 진월면) 신설(국도 2호선)과 고흥~여수간 연륙교(고흥 영남~여수 화양) 신설
- 고흥 도양~금산간, 여천 장수~백양간 연륙교(국지도 58호선)

둘째, 기타도로의 개발

- 지방도 861, 865, 1001, 1002, 1003, 1005, 1024호선 확·포장
- 남해안 일주도로(고흥~여수~하동~사천)

셋째, 거점 물류센터 및 농수산물 유통기지 건설

- 종합유통단지(광양 세풍·순천 해룡, 0.6km²)조성과 국제농산물 유통센터(순천 별량, 0.15km²)
- 여수 수산물 유통센터(여수 덕충, 0.15km²)와 진주 광역물류단지(진주 정촌, 1km²)
- 사천 종합물류유통센터(사천 죽동, 0.12km²)와 사천 수산물유통단지(구삼천포지역, 0.15km²) 조성

③ 항 만

첫째, 광양항 컨테이너부두 확장계획은 공사중인 2단계사업과 연계하여 3단계 사업을 계속 추진

<표 7> 항만

사업기간	선석수	안벽길이	터미널길이	홀 수	연간처리능력
2002~2011	12선석 (5만톤)	4.2km	600m	15	288만TEU

둘째, 여수항, 삼천포항, 녹동항은 남해안의 다도해 국립공원과 한려해상국립공원의 관광 수요의 증가에 따라 관광항으로 활성화

- 광양항의 항만기능을 지원하고 연안화물의 중심지가 되도록 다가능 항만으로 개발

< 표 8> 여수항·삼천포항·녹동항 확충계획

구 분	사 업 내 용	사 업 효 과
여 수 항	·안 벽 : 190m ·가 호 안 : 840m	·접안능력 : 8척 → 9척 (최대 1만톤급) ·하역능력 : 2,485 → 2,785천톤/일
삼천포항	·안 벽 : 704m ·구항방파제 : 460m ·신항방파제 : 450m ·물 양 장	·접안능력 : 1만톤 4척 증가 ·하역능력 : 520천톤/년 증가
녹 동 항	·안 벽 : 635m ·가 호 안 : 1,187m	·접안능력 : 3 → 7척 (최대 3천톤급) ·하역능력 : 101 → 692천톤/년

④ 공 항

첫째, 여수공항 확장계획

- 활주로, 계류장, 여객터미널, 주차장 등의 시설 정비로 중형항공기가 취항이 가능해 지고, 여객처리능력이 크게 신장.

둘째, 사천공항 확충계획

- 사천공항의 여객청사 확장 등은 기존 지역의 입지적 한계로 삼성항공 공장부지 인접 지역으로 민항시설 이전·확충.
- 활주로는 기존시설을 이용하고, 여객·화물터미널과 계류장, 주차장 등 신축

셋째, 고흥만간척지에 경비행장 건설 검토

⑤ 공동사업의 적극적 추진

- 섬진강 공동개발, 남해안 국제관광벨트 조성 등
- 국제적 스포츠 이벤트 등의 유치 추진

⑥ 하동군 금성면에 자족적 복합신도시를 건설하여 2대 거점도시권간 연계 강화

(4) 여가공간개발

① 기본방향

ㄱ. 권역을 둘러싸고 있는 내륙산악지역과 남해안의 수려한 관광자원을 개발하여 벨트로 연결

- 내륙관광벨트는 (월출산)~조계산도립공원~백운산~섬진강~지리산~봉명산군립공원~진양호~(연화산)으로 이어지는 관광벨트 형성
- 해안관광벨트는 (완도)~거금도~성두도~소호~남해~창선~비토~(통영)으로 연결되는 관광벨트 형성.

ㄴ. 내륙관광자원과 해안관광자원을 상호 연계하여 다양한 관광활동체계 구축

- 조계산과 고흥해안, 백운산과 여수해안, 지리산과 하동·남해해안, 진양호와 사천해안을 연계.

ㄷ. 권역내 관광거점을 중심으로 주요 관광자원을 package화(Hub and Spkes)

- 남해안 국제관광벨트 개발과 연계추진

② 개발기본구상

ㄱ. Hub 관광도시의 개발

첫째, 여수와 남해를 Hub관광도시로 개발하고 국내외 수요지역과 접근성 제고

둘째, 「海·魚·船과의 접촉」을 편리하게 할 수 있는 시설확충 및 항만지역 재정비

셋째, 관광권역의 배후중심도시로서 국제수준의 휴양·위락서비스시설(호텔, 쇼핑센터, 공연장 등을 입지시킬 수 있는 종합여가컴플렉스 개발

- 속초, 경주 등과 같이 지역중심 관광도시 성장유도
- 남해는 사천항과 연계하여 개발

ㄴ. 동서화합의 場 개발

첫째, 섬진강 양안지역을 영호남 화합·교류지역으로 특화

- 벚꽃, 매화 등 꽃축제, 재첩, 은어, 고로쇠물 등 특산물을 이용한 각종 축제, 이벤트 추진

- 섬진강 양안을 교대로 연결하는 유람선 운영과 지원기반 조성

둘째, 구례 화엄사, 하동 쌍계사, 고소성 등 지리산 문화·관광자원을 개발하고 광양 매화꽃길, 하동 벚꽃길, 광양만, 하동해안 등을 연결하는 관광지대 조성

다. 문화, 예술, 환경 등 지역특유의 향토자원을 관광자원화

첫째, 여수 진남제, 남해 화전문화제 등 지역문화행사 진흥을 통한 관광활성화
둘째, 환경관광상품의 개발

- 남해안일대, 남해 화전문화제 등 지역문화행사 진흥을 통한 관광활성화
- 철새도래지, 습지, 일출, 도서생태관광 등

셋째, 실버타운 개발

- 고령화사회에 대처하여 실버타운을 개발하고 가족관광과 연계
- 고흥, 보성, 여수, 하동, 남해, 사천지역 관광지개발과 연계

IV. 동서이익을 위한 광역개발 협력체계 구축방안

광양만·진주권 광역개발은 2개도에 걸쳐 처음 추진된 것으로 그동안 정치적으로 서로 거리감을 느꼈던 두 지역 공동의 개발이익을 위해 서로 화합하는 미래 국토개발의 좋은 본보기를 보여주고 있음. 또한 우리나라 지역계획상 정치적으로 거리감을 느꼈던 2개도에 걸쳐 광역개발권을 설정한 시범적인 계획으로 세계적인 관심을 보이고 있음. 따라서 광양만·진주권 광역개발은 지역적 경계를 초월한 광역계획으로 경쟁력 있는 지역경제권을 형성하고 고속화시대에 걸맞은 교통기반시설을 정비하는 한편, 자연친화적인 개발전략을 이룩함으로써 지구촌 경제하에서 지역균형개발과 지역의 국제경쟁력 확보차원에서 실현되어야 함.

나아가 광양만권과 진주권의 경제·사회적 통합을 달성함으로써 국민적 염원인 동서화합의 장으로 승화발전 시키기 위한 국민의 정부의 상징적인 계획이라 할 수 있음. 이러한 계획이 체계적으로 추진될 때에만 진정한 동서화합이 가능할 것임.

동서이익을 위한 광역개발의 당위성은 거듭 제시되었으며, 남은 것은 이제 그 실천을 위한 제도적인 협력방안이 강구되어야 할 것임.

광역개발을 위한 협력체계의 구축 방안으로는 첫째, 협약체결에 의한 사업집행 방안임.

광역개발계획에 포함된 사업중 양 지방자치단체가 개별적으로 시행하면서 서로 협력해야 하거나 선후 연관관계가 있는 사업, 공동으로 수행하는 사업, 민관이 공동으로 수행할 필요성이 있는 사업은 사업시행절차, 개발일정, 자원분담, 협력의 내용과 외부이행, 권한관계 등에 대해서 협약제도를 도입함으로써 광역개발의 집행력을 강화할 수 있음.

개별 개발사업별로는 협약이 체결됨으로써 자치단체간의 역할분담이 분명하고 연차별 예산의 확보는 물론 사업시행이 구체화 될 수 있음.

지방자치가 발달된 프랑스와 독일에서 지역계획이나 대단위 개발사업을 확행하는 경우 지방 정부, 민간단체가 참여하는 위원회 조직을 구성하고 위원회가 계획의 수립과 집행, 평가 등을 일괄적으로 수행하며, 지자체는 위원회에 예산의 지원, 재정출연 등을 하는 개발제도가 보편화 되어 있으나 현 우리나라의 실정에서는 적용하기 어려울 것으로 보이기에 협약에 의해 지자체의 역할을 독자적으로 수행하는 것이 보다 바람직한 것으로 보임.

<표 9> 광역자치단체간 주요 협약체결 사례

- | |
|--|
| <p>□ 『영·호남 시도지사 협력회의』규약</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 구 성 : 부산, 경남, 광주, 전남도 (4개시도) ○ 기 능 : 영·호남 자치단체간 교류협력 활동 등 <p>□ 영·호남 『화합대교』교량 건설협약</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 규 모 : 연장 300m, 폭 13m (부대시설 1식) ○ 노 선 명 : 전남지방도 861호 - 경남지방도 1032호선 연결 ○ 교량명칭 : 화합대교 (일명 : 화합의 다리) ○ 사 업 비 : 전남, 경남 각각 50 공동분담 ○ 공사기간 : '98~2001년 ('99년도 착수) |
|--|

둘째는 양 자치단체간에 광역행정을 전담하는 기구의 설치가 필요함.

광역계획은 장기적으로 볼 때 지방자치단체가 지역개발의 주체가 되어야 하고, 따라서 현행 광역행정협의회가 자치단체와의 행정적 협조와 조정의 역할 뿐만 아니라 개발행정의 주체적 역할을 수행할 필요가 있기 때문에 현행 광역행정협의회에 제도·기능에 있어서 대폭적인 개편이 필요함.

개편될 기구는 광역계획에 대한 제안, 권고, 조언 그리고 조정 할 수 있는 지속적인 성격을 갖는 기구로서 계획에 대한 협의, 승인 또는 보류된 그리고 광역운영관리 기구에 대한 인사 및 재정통제권, 자본예산 및 운영예산의 심의권 등 광역계획의 조정 및 지위의 제정·공포와 함께 자치단체간의 자발적인 협의에 의해 기존 광역행정협의회의 제도 및 기능강화를 통하여 광역행정 전담기구를 개편할 필요가 있음.

따라서 이러한 광역행정전담기구의 구성에 의해서 광역권 전체의 지방자치단체간의 협력체제가 모색되고, 광역계획·행정의 능률성, 경제성, 합리성 그리고 합목적성을 높일 수 있도록 광역시설의 개발운영 관리행정의 주체적 역할을 수행할 수 있도록 함과 동시에 각 지방자치단체는 광역개발계획의 부문별로 사무전담기구를 설치하여 효율적이고 실천적인 광역계획 행정이 수행될 수 있도록 하여야 함.

지금까지 자치단체장을 중심으로 구성된 행정협의회와는 달리 광역권내의 자치단체, 준자치단체, 그리고 권역내 특별행정기구 및 공공단체의 참여는 물론, 이들 단체내의 전문인력과 사회의 새로운 전문인을 구성원으로 하여 광역행정전담기구가 구성될 수 있도록 하는 것이 바람직함.

현재 광양만·진주권 광역개발 추진 협의회가 40인 내외로 구성되어 있으나 협의회 기능은 단순히 광양만·진주권 광역개발 권역지정 및 개발계획 수립에 관한 내용만 규정되어 있음.

따라서 이러한 광역개발 계획 추진 뿐만아니라 실질적으로 양권역이 공존공영을 위해 필요한 사업들을 추진 할 수 있도록 협의회 기능을 보완한 새로운 전담기구의 설치가 필요함.

셋째는 광양만·진주권 광역개발 계획은 다른 광역권 개발계획과는 성격이 다른 동서 지역의 화합이라는 상징적인 의미를 지니고 있음. 따라서 중앙정부는 동서 지역간의 진정한 화합을 유도하기 위해 제주도 개발 특별법과 같은 『동서지역 개발 특별법』을 제정하여 종합적이고 체계적인 개발을 유도 하여야 함.

그리고 이법에 의해 동서지역 균형개발기금 같은 것을 조성하여 광양만·진주권에 좀더

과감한 투자가 이루어 지도록 해야함.

끝으로 중앙정부의 광역권 개발계획에 포함 되었다고 해서 저절로 이 지역이 발전 되는 것이 아니기 때문에 각 지방자치단체, 상공회의소, 지역주민, 중앙정부 등 모두가 연합하여 지역발전을 이룩할 수 있는 노력도 지속적으로 추진하여야 하며, 그것이 앞으로 광양만·진주권의 발전에 중요한 관건이 될것임.

V. 결 론

우리는 지금 6.25이후 최대의 국난이라 일컬어지는 IMF 시대를 맞아 매우 어려운 처지에 직면해 있음.

우리가 이렇게 어려운 처지에 직면하게 된 것은 무엇보다도 서로가 이기주의에 집착한 나머지 과잉·중복투자로 인하여 효율을 저하시키고 고비용 구조를 갖게된 것이 주요인이 되었음.

다가오는 21세기는 지역도, 국경도 없는 시대가 도래하고 경쟁에서 이기는자만이 살아남는 무한 경쟁시대가 돌아올 것임. 현재 우리가 IMF라는 고통속에서도 각 분야에 걸친 구조조정을 추진하고 있는것도 국제사회에서 경쟁력을 확보하고 우리 민족이 살아남기 위한 것임.

우리가 이러한 변화에 어떻게 대응하는나의 결과에 따라 21세기는 "희망의 세기"가 될 것인지 아니면 "좌절의 세기"가 될 것인지 판명 될 것임.

어려움을 극복하고 미래의 한국, 작게는 양지역의 번영과 화합을 추진하기 위해서 지금까지 빚어진 갈등을 해소하고 금년부터 추진하게 된 것이 광양만, 진주권 광역개발 계획임.

광양만, 진주권 광역개발을 성공적으로 추진하기 위해서는 서로의 합의와 이해를 바탕으로 공동의 이익 실현을 위해 최대한 노력 해야 함.

공동의 이익을 위해서는 동서니, 영호남이니 하는말을 논할 때가 아님, 서로가 공통적으로 보유하고 있는 천혜의 조건을 활용하여 큰 지역으로 만들어 지역의 발전을 이룩하고 나아가서는 국가발전, 세계 속의 한국으로 우뚝 솟을 수 있도록 해야함.

이 자리에서 다시한번 강조하지만 현재 광양만·진주권은 광양만·목포권 보다 훨씬 밀접한 관계로 인적·물적 교류가 이루어지고 있으므로 양지역 모두 이해·협력·양보·호혜의 바탕속에서 큰 지역으로 거듭나 우리 후손에게 물려 주어야 함.

참고문헌

국토개발연구원(1994), 지방화시대의 중앙과 지방의 역할분담
 국토개발연구원(1995), "광역개발계획의 수립 및 집행", 세계화·지방화에 대응한 국토개발전략
 국토개발연구원(1993), 광역개발계획 수립지침 연구
 지역균형발전기획단(1990), 지역균형발전을 위한 시책방안

- 한국행정연구원 (1992), 지방자치시대의 수도권 광역행정체제 구축방안
한국지방행정연구원 (1998), 대도시권 광역행정체제에 관한 연구
박 인 호 (1994), “지방광역권 형성의 기본방향”, 『국토정보』
진주상공회의소 (1997), 지리 - 한려권 광역개발계획 구상
전라남도 (1995), 광양만권 광역개발 계획 (안)
이 정 록 (1996), 광양만권 광역개발계획의 문제점과 당면과제 『지역개발』 전남대학교
지역개발연구소
김 영 (1997), 동북아 거점으로서의 진주 - 광양 광역권 개발, 『경남개발 7월호』
서 창 원 (1995), “지방화시대에 있어서 광역계획의 의의와 역할”, 국토정보