경상남도

황인식

Ⅰ. 머리말

도로사에서 획기적인 업적을 이룩한 로마시대를 거쳐, 신대륙의 발견, 동인도 항로 발견, 마젤란의 세계일주 등 인적·물적 교류가 활발히 이루어지면서 교통에 관한 문제가 대두되기 시작하였고, 이러한 문제해결을 위하여 영국에서 세계 최초로 1555년에 "도로법"이 제정되기에 이르렀다. 우리나라는 1985년에 자동차 보유대수 1백만대를 돌파한 후, 교통문제의 심각성이 서서히 대두되면서 1987년에 비로소 "도시교통정비촉진법"이 제정되어 교통문제 해결에 법적인 장치를 가하게 되었다. 이외에도 국토기본법에 근거한 "道종합계획", 도로법에 근거한 "도로정비기본계획", 도시철도법에 근거한 "도시철도기본계획", 대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법에 근거한 "지방대중교통계획" 등의 법적인 제도가 마련되어 있으나 부분적인 언급에 지나지 않아 크다란 효과를 기대하기 어려우며, 실질적으로 陸·海·空을 포함한 보다 체계적이고 구체적인 "道" 단위의 종합적인 교통계획을 수립하도록 의무화되어 있는 법적 장치는 아직까지 찾아 볼 수 가 없는 실정이다.

경남에서도 지난 2004년 6월에 자동차 보유대수 1백만대를 돌파하였다.

정보제공자 - 황인식 : 경남발전연구원 도시교통연구실, ishwang@gndi.re.kr, 직장전화:055-266-2077, 직장팩스:055-266-2079
섭 외 자 - 배성일 : (주)유신코퍼레이션 ITS연구실, sybae@yooshin.co.kr, 직장전화:6202-0150, 직장팩스:6202-0219

산업화의 진전이라고 축하를 해야 할 일인지, 아니면 교통문제의 폐해를 이유로 슬퍼해야 할 일인지 희비가 교차하지만, 아뭏튼 자동차가 희소하던 시절에 들어볼 수 없었던 교통, 교통문제, 교통정책 등의 용어를 요즘은 경남도내의 일반시민들도 부담없이 사용하는 시대가 되었다. 산업화초기에 도시로 일자리를 찾아 떠난 사람들의 빈자리를 자동차가 대신하고 있다는 감마저 들 정도로 친근하면서도 가장 필요한 생활수단이 되어버렸다.

한편 교통시설과 교통수단의 발달로 정주패턴이 도심 집중에서 벗어나 쾌적한 전원지역이나 교육·문화가 집중되어 있는 곳으로 이원화 되어가는 감마저 든다. 즉, 직주근접에서 직주분리패턴으로 변화되어가고, 동남권 지역의 경우 대도시가 오히려 중·소도시의 베드타운 역할을 수행하는 등 출·퇴근 통행권역이 1시간권으로 점점 확대되어 가고 있는 등의 문제점이 노정되어 있으나, 현재까지 이러한 문제해결을 위한 "道"단위 종합교통계획을 수립한 적은 없는 것으로 사료된다.

이처럼 자동차의 급격한 증가로 교통문제가 현재화 되어가고 광역화, 세방화 되어감에 따라 도내의 교통문제를 각 분야별로 면밀히 검토하고, 나아가서 남해안시대 구현, 동북아 7대 경제권 도약과 같은 지역의 미래를 담보할 수 있도록 종합적이고 체계적인 광역교통대책을 수립할 시점에 이르렀다고 판단되며, 본 고는 그러한 기초 작업의 일환으로 경남 교통정책의 기본방향을 간략히 언급해 보고자 한다.

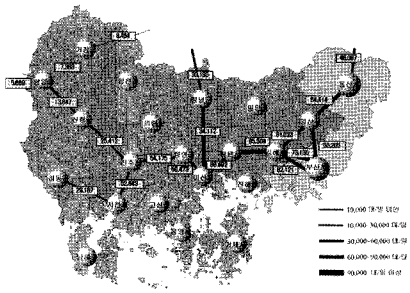
II. 교통시설 현황 및 문제점

1. 도로

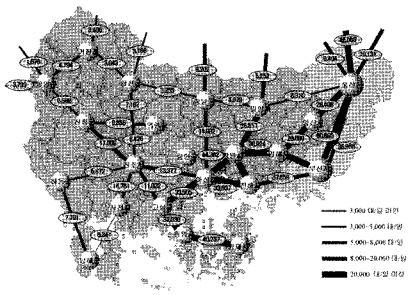
경남 고속도로 현황은 현재 남북축으로 통영~대전간 고속국도, 중부내륙고속국도, 대구~부산간 고속국도, 경부고속국도 등 4개가 개설되어 있고, 동서축으로는 남해고속국도, 88고속국도 일부가 통과하고 있으며, 기타 남해고속국도 마산외곽선, 남해 제2지선과, 중앙고속국도 김해~양산선 지선이 개설되어 있고, 향후 함양~울산간 고속국도 등의 건설을 검토중에 있다. 2004년 현재 도내 고속도로 연장은 397,360m, 일반국도 1,543,555m (포장율

97.9%), 지방도 2,327,705m(포장율 77.8%), 시·군도 7,799,227m (포장율 52.7%)이며, 전체도로 연장은 12,067,847m(미개통 2,460,332m)에 포장율은 64.9%로, 전국 평균 포장율 76.1%보다 다소 낮은 편이다.

남해고속국도와 88고속국도와의 동서축 간선도로망 간격이 70km 정도로 타지역 평균간격 30~40km 보다 월등히 넓기 때문에 도로 네트웍 체계상 효율적인 연계 및 교통량 배분이 어려운 실정이다. 즉, 동서축 노선의 부족함과 남북축 도로망과의 연계성 미비로 인하여 지역간 교통의 원활성을 저해할 뿐만 아니라 우회 및 대체도로의 기능이 취약하여 만성적인 교통체증을 유발시키고 있으므로 원활한 교통소통과 경남도내 내륙지역의 발전을 위해 동서내륙축 고속국도의 신설이 절실히 요구되고 있는 시점이다.



〈그림 1〉 2005년 고속국도 교통량 현황



〈그림 2〉 2005년 일반국도 교통량 현황

일반국도의 교통량을 보면, 거제~통영~고성~마산~창원~진해 구간의 국도 2호선, 14호선, 25호선상의 교통량이 타 노선에 비해 현저히 많게 나타나고 있다. 즉, 일반국도도 고속국도와 동일하게 남북축 보다 동서축의 교통량분포가 많음을 알 수 있으며, 제조업이나 인구집중지역이 주로 남해연안에 분포하고 있으므로 통행량이 많은 동서축 간선도로망 확충이 절실함을 알 수 있다.

또한, 거창, 함양, 산청, 합천 등 경남 서북부 지역에서 도청 소재지까지 접근성이 상당히 불량하여 행정권역과 실질적인 생활권역의 괴리가 발생하는 경우도 종종 발생하고 있다. 이러한 공간적인 괴리감을 극복할 수 있는 방법이 교통시설의 확충이며, 내륙의 주요 도시간, 대규모산업단지 및 신항

만 연계체계가 잘 이루어 질 수 있도록 동서축과 남북축의 균형된 간선도로망 확충이 필요하다.

2. 철도

도내 철도 운행 현황을 보면, 경부선, 경전선 및 진해선이 운행되고 있으나 진해선의 여객수송 역할은 미미하고, 전반적으로 여객과 화물 공히 매년 수송실적이 감소하고 있으며, 구체적으로 고속철도가 운행되고 있는 밀양역을 제외한 경전선 주요 역 전부가 여객수송이 현저하게 줄어들고 있다. 이러한 현상은 고속도로망의 확충과 자가용 승용차 급증 등의 외부적 요인과 철도운행시간의 제한, 통행시간 과다소요, 철도노선의 단순과 연계 교통시스템의 부재, 교통약자의 이용불편 등 내부적인 요인과 더불어 초고속 정보화시대에 부응하지 못하고 이용하기 불편한 시설로 전락해 가고 있는 실정이다.

〈표 1〉 최근 5년간 경남도내 철도 이용현황 (단위 : 인, 톤, 1,000원)

연 도	구 분					
	여 객			화 물		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
2000년	4,816,844	4,802,927	28,012,905	3,160,681	338,992	5,340,704
2001년	4,609,096	4,714,225	48,571,962	2,754,738	741,675	23,126,280
2002년	4,185,695	4,221,018	24,015,325	2,830,411	657,566	26,752,377
2003년	4,046,170	4,081,490	28,908,887	3,152,716	907,985	43,163,120
2004년	3,365,439	3,386,671	32,020,666	2,796,617	916,783	24,031,245

자료 : 경상남도, 경남통계연보, 2005.

3. 항만

경남도내에는 사천공항이 유일한 공항시설이며 국내선만 운항하고 국제선 이용시는 인접한 김해공항이나 인천공항 등을 이용하여야 하는 불편을 감내하고 있다. 현재 활주로는 2,743×45m 평행활주로가 210m 이격거리를 두고 2본이 설치되어 있으며, 북측 활주로는 주로 민항에서 사용하고 있

고, 남측 활주로 및 유도로는 중형기의 이·착륙을 위해 포장을 보강하여야 하는 실정이다.

사천공항의 여객수송실적과 운항회수도 과거 5년 전에 비해 현저히 줄어들고 있으며, 이는 대전~통영간 고속국도 개통의 영향이 큰 것으로 사료되어지며, 이용객 확보를 위해 국제선 노선유치, 지방항공사의 유치 등의 노력이 요구되어진다.

〈표 2〉 사천공항 노선현황

공항	운항노선	여객(명/년)	운항회수(회/년)	운항거리(km)
사천	김포	330,712	3,673	378
	제주	116,519	1,192	267

자료 : 경상남도, 경남통계연보, 2005.

〈표 3〉 최근 5년간 사천공항 수송실적

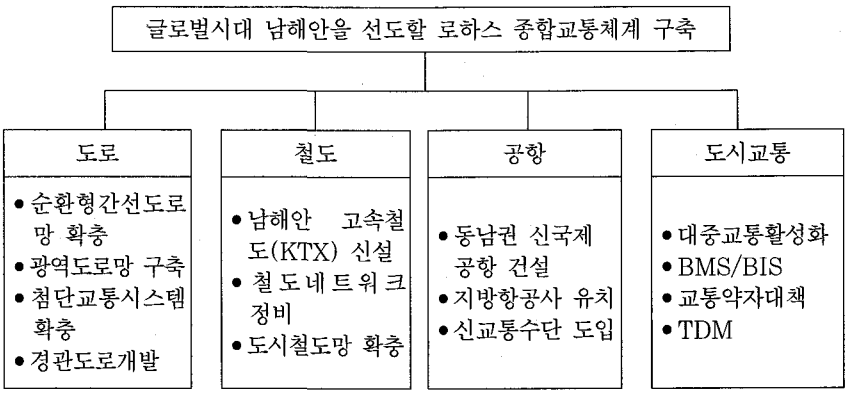
연 도	여객(천명)		화물(톤)		운항회수(회)	
	국내선	증감율(%)	국내선	증감율(%)	국내선	증감율(%)
2000년	880	-	3,721	-	6,610	-
2001년	815	-7.3	3,630	-2.4	6,965	5.3
2002년	545	-33.1	2,900	-20.1	6,485	-6.8
2003년	518	-4.9	2,770	-4.5	6,314	-2.6
2004년	447	-13.7	2,887	4.2	4,865	-22.9

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발 중장기 종합계획 수립조사, 2005. 12.

Ⅲ. 교통정책의 목표와 기본방향

민선 3기 후반기에 지방자치 역량강화, 국가균형발전, 대외 경쟁력 확보 및 해외자본 투자유치 활성화를 위해 수도권과 공존하면서 지역의 풍부한 발전 잠재력을 최대한 활용하는 "남해안 발전 기본 구상"을 밝힌바 있다. 2020년 경남지역의 "1인당 GRDP를 3만 5,000달러", "연평균 성장률 5.4%", "동북아 7대 경제권 도약"을 목표로 출발한 민선 4기 도정을 원활하게 지원하고 유도하기 위한 교통 인프라부분의 정책 목표와 주요 분야별 정책수립의 기본방향을 아래와 같이 간략히 소개하고자 한다. 여기서 "로하스"란 개념은 "웰빙"에 "지속가능성"을 접목한 용어로 교통분야에 도입을 시

도해 보았다.



〈그림 3〉 경남 교통정책의 목표와 부문별 기본방향

1. 도로

1) 순환형 간선도로망 확충

물류 및 여객수송을 위한 간선도로망 정비 현황을 보면, 2020년도 성장 목표 달성을 위해서는 반드시 만족스러운 상태라고는 볼 수 없다. 오늘날 기업들은 물류비가 기업의 성패를 좌우할 정도로 중요한 비중을 차지하고 있는 만큼 물류비 절감에 사활을 걸고 있는 실정이다. 따라서 고속도로 접근성 향상이 주요한 과제이며, 고속도로 I.C 15분 접근권이 확대될 수 있도록 국도 및 지방도의 정비에 노력을 경주하여야 할 것이며, 또한 이러한 도로망들이 순환이 가능하도록 설계되어져야 할 것이다. 순환형 도로망은 도로 이용기회 확대, 회랑성 효과, 최단경로선택, 제조업 활성화 및 기업 투자유치 촉진, 주행시간·경비절감, 교통사고 감소, 환경부하 경감 등의 크다란 효과가 기대되므로 아래의 그림과 같이 순환형 간선도로망 확충에 전력을 투구하여야 할 것이다.

〈그림 4〉 주요 간선도로의 순환형 도로망 구상안

2) 광역도로망 구축

도내 일반국도와 지방도의 경우 약 300km 정도가 아직 미개설 구간으로 남아 있어 간선도로망의 네트워크가 충실하다고 말할 수 없는 상황이다. 산업배치, 인구밀집, 관광자원, 지역불균형, 방재대책, 환경보전 등의 요인을 감안하여 미개설구간의 개설여부를 면밀히 검토한 후, 미싱링크를 보완하여 완전한 네트워킹을 구축하여야 할 것이다. 이처럼 어느 정도의 간선도로 네트웍이 구축되면 서북부 지역의 접근성도 향상될 것이고, 열악한 동서축 도로망의 대체도로기능도 수행할 것으로 사료된다. 나아가서 교통권역이 점점 확대되어지는 오늘날 도내 뿐만이 아니라 인접 지자체와의 광역도로망 구축에도 충실하여야 할 것이다.

3) 첨단교통시스템 확충

"지능형교통체계기본계획21"이 정부안으로 2000년 12월에 발표되어 2020년까지 3단계로 나누어 단계별 추진전략을 제시하고 있다. 도내에서도 교통관리 최적화, 교통정보유통 활성화, 여행자정보 고급화, 화물운송 효율화, 전자지불처리 등의 시스템 확충에 노력하여 국가시책에 적절히 대응하여야 할 것이다. 또한, 간선도로와 보조간선도로의 효율적 이용을 위하여 교통정보관리 및 연계를 실시하여 우회교통정보 제공에 중점을 두어야 하며, 특히 관리주체가 상이한 유료도로간의 호환과 교통소통이 원활하도록 톨부스 요금 전자지불처리시스템(ETC) 확충에 중점을 두어야 할 것이다.

4) 경관도로(Scenic byway) 개발

경관도로(Scenic byway)란 자동차를 타고 이동하는 과정에서 도로 연변에 펼쳐지는 경치·경관이 수려하거나, 독특한 인문적·자연적 경관을 보유하고 있는 도로의 일정구간을 의미한다. 비교적 교통량이 적은 도로상에서 저속으로 도로의 주변에서 전개되는 독특하고 수려한 자연 또는 인문 경관을 감상하면서 운전할 수 있는 도로를 의미하므로 국가지원지방도급 이하의 도로가 이에 해당된다고 할 수 있겠다.

수려하고 독특한 자연경관이나 인문경관을 조망할 수 있는 지점, 숲·늪지·철새도래지 등 자연 생태계를 조망할 수 있는 지점, 계절에 따른 독특한 경관을 조망할 수 있는 지점, 특별한 토지이용을 조망할 수 있는 지점, 주요하고 독특한 역사·문화적 경관을 조망할 수 있는 지점 등의 다양한 View-point를 개발하여, 관광자원을 체계적으로 관리하고 관광정보를 제공하는 시스템을 조속히 구축하여야 할 것이다. 이러한 시스템이 구축되면 내·외국인의 많은 관광객 접근이 편리하도록 도로 안내 표지판 제작 및 언어 선택, 인터넷상의 정보제공 등의 다양한 후속조치가 뒤따라야 할 것이다.

2. 철도

1) 남해안 고속철도(KTX) 건설

고속철도의 개통으로 수도인구증가의 완화, 정차역 인접도시의 인구증가 효과를 전망한 연구도 있고, 반면 지방도시의 흡인력이 낮은 경우 고속철도 개통은 수도권의 인구 및 산업을 가중시킨다는 연구결과, 그리고 수도권의 인구와 도시기능의 집중은 지속될 가능성이 크지만, 정차역 도시의 활성화에 따라 완화될 가능성도 있다는 연구도 있다. 일본, 프랑스 및 독일 등의 외국 사례를 보면, 수도권의 인구분산효과가 고속철도 개통이라고 규정할 명확한 근거를 찾기는 어려우며, 고속철도 개통과 더불어 기타의 정책적인 배려가 필요함을 엿볼 수 있었다.

현재 부산~목포간 철도소요시간은 5시간 이상이 소요되어 인적·물적 교류에 상당한 애로사항을 겪고 있다. 우리나라 대부분의 교통체계가 인구가 밀집된 수도권 중심으로 구축되어 있고, 동·서간 교류인프라는 열악한 실정이다. 따라서 영남과 호남의 교류 활성화를 통한 지역 화합의 장을 마련하고, 국가균형발전 계기 마련을 위해 남해안 고속철도 건설을 반드시 추진하여야 할 것이다. 경부고속철도, 호남고속철도와 더불어 남해안 고속철도망이 구축되면, 전국 고속철도의 트라이앵글화가 실현되어 엄청난 시너지 효과를 기대할 수 있을 것으로 사료된다.

2) 철도 네트워크 정비와 도시철도망 확충

도내 통과 철도망은 경부선과 경전선이 있으며, 경전선에서 분기한 지선으로 진해선, 임항선, 행암선 등이 개설되어 있으나, 경부선을 제외한 전선로가 단선으로 운행되고 있어 여객 및 물류를 원활히 수송하기에는 역부족이라 사료된다. 현재 추진 중에 있는 "경전선" 개량사업, "부산 사상~경남 마산"간 전철화 사업, "신항만 인입철도" 등을 조속히 마무리 하고, 지리산권 관광객과 서북부 내륙지역 주민의 이동 편의성 제고를 위하여 "사천(삼천포)~김천"간 철도 신설을 건의한다.

또한 통근권 확대에 따라 공로의 부담 경감을 위하여 "김해~부산 경전철"

2단계 사업을 추진하고, 마·창·진 연담도시에도 도시철도망 도입을 추진하여, 마·창·진 지역과 김해 지역을 도시철도망으로 연계를 시킨다. 이처럼 동남권역의 전철네트워크와 순환 전철망 구축은 지역간 산업의 연계와 더불어 지역개발을 선도하자는 계획이다. 정시성, 안전성, 쾌적성, 편리성, 대량 수송성 등 많은 장점을 가진 환경친화적인 철도망 구축은 우리 아이들의 미래에 대한 투자이며, 도민을 위한 현명한 판단이라 사료되므로 경제성보다는 정책적인 배려가 선행되어야 할 것으로 판단된다.

3. 공항

1) 동남권 신국제공항 건설

"제3차 공항개발 중장기종합계획 수립조사"에서 공항의 미션으로 제시한 "어디서나 편리하고 안전한 우리 공항"은 공항 접근성이 잘 정비된 수도권 주민들에게는 해당될지 모르나, 비수도권 지역 주민들은 국제선 이용시 대부분 인천공항을 이용해야 하는 불편과 비용의 추가부담을 감내하고 있는 실정이다.

동남권 지역에는 "부산·진해경제자유구역", "광양·하동경제자유구역"을 비롯하여 다양한 산업단지가 클러스터를 형성하고 있으며, 이러한 산업의 시너지효과 창출과 원활한 해외자본 투자유치를 위해서는 국제공항의 노선 다양화와 시설확충이 가장 시급한 실정이나, 당해 지역의 유일한 국제공항인 김해공항은 군과 공동사용으로 인한 Slot의 제한으로 2008년도에 용량한계에 도달하며, 이를 대체할 "동남권 신국제공항" 건설을 조속히 추진하여야 할 것으로 사료된다. 따라서 국가균형발전과 해외자본의 적극적인 유치를 위해 "제3차 공항개발 중장기종합계획 수립조사" 보고서상에 "동남권 신국제공항 건설" 내용이 반드시 반영되기를 희망한다.

2) 지방항공사 유치

기존의 대한항공과 아시아나항공은 서울, 한성항공은 청주, 제주항공은 제주에 운항거점을 두고 있어 기타 지역에 거점을 둔 국적항공사는 전무한 상태이다. 따라서 동남권 지역을 거점으로 하는 국적항공사를 유치하는 것

이 국제공항 신설시 필요한 잠재수요 실현을 위한 최선의 방법이므로 동남권역의 지자체와 주민은 지방 항공사 유치를 위해 적극적인 노력을 기울여야 할 것으로 사료된다.

3) 신교통수단 개발 및 운항

위그선(WIG, Wing-In-Ground Ship)은 수송시간과 비용을 획기적으로 절감할 수 있는 차세대 수륙양용형 운송수단이라 할 수 있다. 시속 200km 이상으로 운항할 수 있으며, 연료비 측면에서도 기존 항공기의 절반 수준으로 경제성이 뛰어나 최근 위그선의 수요가 급격히 제기되고 있다.

부산~목포간을 2시간 정도로 운항 할 수 있기 때문에 국내 연안을 비롯해, 중국, 일본 등지로 여객 및 물류수송에도 적절할 것으로 사료되며, 수면 가까운 높이에서 시속 100km를 상회하는 고속으로 질주하는 것 자체가 하나의 관광상품이며, 낚시 등 레저활동의 이동수단으로 활용 가능하다. 특히, 비행장설치가 곤란한 소규모 벽지

도서의 접근성 향상이나 관광·레저수요 대응 및 고용창출 등의 효과가 클 것으로 판단되기 때문에 적극적인 개발 과 실용화에 노력하여야 할 것이다.

4. 도시교통

개인교통수단의 급격한 보급으로 시민의 기저교통수단인 시내버스가 쇠퇴를 거듭하다 2000년대부터 부도위기에 직면해있는 실정이다. 자생력을 대부분 상실하여 재정지원에 의존하는 체제하에서 더 이상 서비스 향상을 기대할 수 없으며, 수단분담율도 점점 감소하는 추세이기 때문에 공적자금을 투여한 새로운 대책마련이 필요한 시기이다. 그러한 방법의 하나로 시내버스 준공영제가 거론되어지고 있으며, 광역지자체를 제외한 기초지자체로서는 마산·창원지역이 전국 최초로 2006년 시행을 예정으로 "시내버스준공영제추진위원회"를 구성하여 준공영제 시행을 위하여 부단한 노력을 기울이고 있다. 시내버스가 도시철도에 비해 관리·운영비용이 저렴하므로 최소한의 이동권 보장, 효율적인 교통수요관리 및 준공영제의 성공적인 추진을

위하여 재정구조가 열악한 기초지자체에 정부차원의 적극적인 지원이 필요하다고 판단된다.

또한, 시내버스 준공영제 추진과 더불어 하드적인 부분과 소프트한 정책의 적극적인 뒷받침이 있어야 할 것이다. BRT도입, 버스전용차로 확대 및 버스우선신호 도입, 심야 시내버스 운행, 주거지역의 주차장 확충과 차고지 증명제 도입, 도심 상업·업무지구의 주차요금 대폭인상 및 주차상한제 도입 등 자가용 승용차 이용이 불편하고 부담이 되는 도시환경을 조성하여 개인교통수단에서 효율성이 높은 대중교통수단으로 전환을 유도하여야 할 것이다. 도내 일부 도시에서 이용객 서비스 제고를 위하여 BIS를 도입 운영하고 있는데, 정시성 확보, 배차간격 준수, 노선별 도착시각 정보 제공 등 보다 쾌적하고 향상된 서비스 제공과 관리·운영을 위하여 BMS의 적극적인 추진도 고려하여야 할 것이다.

한편, 교통약자를 위한 저상버스 도입 및 안전운행, 실버세대를 위한 비정규 노선 개발, 공휴일 등 주변지역의 관광·레저 수요에 대응할 수 있는 임시운행버스를 도입하는 방안도 검토하여야 할 것이다. 이처럼 개인교통수단의 이용자제와 같은 교통수요관리 프로그램(TDM)의 구체화를 통해 수송 효율이 높은 대중교통수단 이용을 촉진시켜야 할 것으로 판단되며, 또한, 교통약자나 자전거와 같은 친환경교통수단 이용자를 고려해 배리어 프리나 유니버셜 디자인에 입각한 도시환경 조성에 심혈을 기울여야 할 것으로 사료된다.

Ⅳ. 맺음말

세방화, 글로벌화 등의 단어로 표현되듯 오늘날 통행권역의 개념은 한 지역 및 국가의 범주를 벗어나고 있으며, 한국에서 뉴욕까지 3시간 비행권 및 우주 비행시대를 계획하고 있는 실정이다. 남해안 지역의 동북아 7대 경제권 도약과 세계화에 능동적으로 대응하기 위해 다음과 같은 교통인프라 확충이 반드시 이루어져야 할 것이다.

첫째, 고속도로를 포함한 주요 간선도로를 순환형 도로망으로 확충하여 고속도로 I.C 접근성을 향상시켜 제조업과 인구의 분산배치를 도모하고, 경

관도로(Scenic byway) 정비로 도내 관광객 유치에 적극적인 노력을 기울여야 할 것이다.

둘째, 환경친화적인 교통수단이며 공로의 과도한 부담을 줄이기 위해 철도를 산업지, 관광지, 인구밀집지, 주요 교통결절점 등을 대상으로 네트워크를 확충하고, 남해안 고속철도를 건설하여 남해안지역 주민의 고속 이동성을 대폭적으로 향상시켜야 할 것이다.

셋째, 국가균형발전, 지역의 경쟁력 확보, 해외 자본의 적극적인 투자유치와 외국 관광객의 유인을 위해 가장 필수적인 기반시설인 "동남권 신국제공항 건설"이 반드시 실현되어져야 할 것이다. 동남권 신국제공항 건설에 앞서 국제공항의 잠재수요 확보를 위해 동남권 지역을 거점으로 하는 국적항공사 유치에 적극적인 노력이 필요하다.

넷째, 수송효율이 높은 대중교통의 적극적인 육성과 기반시설 정비, BRT, BIS, BMS의 도입, 도심 주차상한제 및 차고지 증명제와 같은 정책들과 교통수요관리프로그램을 병행하여 쾌적한 도시환경 창출에 노력하여야 할 것이다.

마지막으로, 민선4기 접어들어 남해안 발전 기본 구상 실현을 위한 세부적인 프로그램 마련을 위해 도로, 철도, 공항, 도시교통 등 교통의 전 분야를 망라한 "경상남도 종합교통계획수립"이 급선무다. 또한, 현재는 교통정책과가 "환경녹지교통국" 소속으로 되어있으나, 이러한 사업을 보다 체계적이고 효율적으로 지원하고 유도하기 위하여 경상남도 행정체제를 교통, 항만, 공항 분야를 담당하는 부서를 독립된 국으로 개편하여 선진 교통 광역지자체로 거듭나야 할 것으로 사료된다.

참고문헌

1. 정봉현, 21세기 지방대도시 현대교통정책, 전남대학교 출판부, 2005. 3.
2. 조남건, 고속철도가 국민생활 및 국토 공간에 미치는 영향, 월간교통 제71호, 교통개발연구원, 2004. 1, pp.22-29.
3. 허 종, 동남권 신국제공항 건설 그 시급성과 과제, 부산·대구·울산·경북·경남상공회의소 심포지엄 자료집, 2006. 6, pp.13-41.

4. 부산광역시 · 전라남도 · 경상남도, 남해안 발전 기본 구상, 2005. 12.
5. 건설교통부, 제3차 공항개발 중장기 종합계획 수립조사, 2005. 12.
6. 경상남도, 제3차 경상남도종합계획, 2001. 8.
7. 전라남도, 전라남도 경관도로와 조망지점 발굴 · 선정에 관한 연구, 2002. 12.
8. 건설교통부, 도로교통량통계연보, 2006.
9. 경상남도, 경남통계연보, 2005.
10. 한국교통산업연구원, 한국교통정보총람, 2006.