

제6편 산업과 경제 I

# 제6장 교통·물류·정보통신

제1절 교통·물류

제2절 정보통신

# 제철 교통·물류

교통은 사람과 물자의 수송을 의미하며 전통적으로 지역발전을 결정짓는 주요 요인이다. 현대에서는 교통과 물류를 구분하는 경향이 있으며, 교통은 주로 사람의 수송에, 물류(物流)는 화물의 수송에 중점을 두며 사용된다. 교통·물류는 육해공의 영역에 따라 육상·해상·항공으로 세 분야로 구분되는데 서천군은 주로 육상과 해상의 교통·물류를 중심으로 발달하였다. 이 밖에도 서천군의 상류(商流)에 대해서도 기술하도록 한다.

710

남문·울진·문지현

## 1. 육상 교통·물류

### 1) 개요

조선시대 교통수단으로서 중요한 것은 역참(驛站)과 조운제도였다(서천군, 1988). 역참은 전국에 걸친 육상의 운수를 형성하는 도로망이며, 조운은 수로를 이용한 운수이다. 조선시대의 역참은 군사행정상의 기능을 지녔다. 조선시대에



〈사진 1〉 마서면 옥북리 두곡역 터



〈사진 2〉 두곡역 찰방비

는 각 역을 잇는 도로와 기타의 길은 서울을 중심으로 대로(大路)·중로(中路)·소로(小路)로 연결되었다. 당시 서천군에 연결되는 도로는 대로는 없고 중로와 소로로 연결되었다. 소로역(小路驛)으로 서천군의 두곡역(서천군 마서면 옥부리), 한산군의 신곡역(서천군 기산면 화산리), 비인현의 청화역(서천군 비인면 성내리)이 있었다.



〈사진 3〉 1920년 개통된 장항선 철도

\* 자료 : 장항읍, 1997, 『장항의 역사와 문화』, 도서출판 분지.

서천군에 있었던 조선시대의 도로는 육지에서 화물을 수송하고 사람이 다닐 수 있는 길로서 그리 많은 길은 없었던 것 같다. 이 시기에 물류수단으로 지게가 있었다. 당시 서천군내 20개 도로(서천군 8개, 한산군 8개, 비인현 4개)가 있었고, 이들이 1911년 도로를 전면적으로 개수하는 기초가 되었다. 이 때부터 인력거·자전거·자동차 등이 처음으로 운행되었고 이를 계기로 교통현대화의 시초가 되었다. 오늘날의 도로는 국도·지방도·군도·농어촌도로 나누어지며 국도는 중앙(건설교통부), 지방도는 도지사, 군도와 농어촌도로는 군수가 관리한다.

육상 교통·물류의 대명사로 1931년 8월 개통된 경남철도(장항선)은 우리나라를 위한 것이라기보다 미곡과 광업자원을 반출하려는 의도를 갖고 있었다. 일제강점기에는 사설철도였지만 광복 후 국유화 조치로 국유화되었다. 현재 장항선은 복선화와 군산까지 연장하는 것이 쟁점이 되고 있다.

조선시대에 무거운 짐은 주로 바다를 이용한 조운 또는 조전(漕轉)을 이용했다. 1929년 일제 강점기에 개발된 장항항은 일본인 미야자키(宮崎)가 금강변의 갈대밭을 개간하기 위하여 용당산과 후망산을 연결하는 제방을 쌓고 매립을 하



〈사진 4〉 도선장에서 본 군산전경



〈사진 5〉 1937년 장항항 모습

\* 자료 : 장항읍, 1997, 『장항의 역사와 문화』, 도서출판 분지.

여 항구를 건설하면서 장항이 만들어졌다(장항읍, 1997). 그 후 1936년 6월 착공하여 1937년 완성, 1938년 12월 1일 국제항으로 승격되어 현재에 이르고 있다. 이렇게 장항항은 일제의 수탈기이면서 동시에 대 중국과의 관계에서 군산과 장항의 시대가 출현하게 될 것을 내다보고 출현되었다. 일제 강점기에 본 장항과 군산과의 관계나 요즈음 전개되고 있는 상황이나 별 차이가 없어 보인다. 국가 전체적으로 볼 때 금강 하구의 군산과 장항은 서로 기대하고 협력함으로써 보다 적극적인 견지에서 제후하고 발전하는 끈질긴 인연에 놓여있다.

## 2) 교통·물류

### (1) 전체 도로 현황

우리나라 도로망은 전국의 주요 도시를 연결하는 고속국도 및 일반국도가 주축을 이루고, 각 도 내의 지역 생활권을 연결하는 지방도 및 군도, 시가지 내 도로망이 상호 연계되어 전국 도로망을 형성하고 있다. 이들 각 도로는 종횡으로 연결되고 있으나 국토의 지형 조건 등으로, 고속국도와 일반국도의 경우, 남북 방향이 동서 방향보다 비교적 발달되고 교통량도 많은 편이다. 도로의 총 연장은 2004년도 말 100,278km이고, 이 중 76,347km가 포장되어 포장율은 76.1%이다. 포장도로 76,347km 중 4차로 이상의 도로가 17,890km로 23.4%를 차지하고 있다. 또한 전체 도로 중 2차로 이하의 도로가 76.6%인 58,457km이다. 국토의 1km<sup>2</sup> 당 도로 연장은 1.01km로 선진 외국에 비하여 크게 뒤떨어지고 있어 도로의 수송력 강화에 많은 개발 투자가 요구되고 있다(건설교통부, 2005).

서천군의 도로는 고속도로, 일반국도, 특별·광역시도, 지방도(국가지원지방도), 시도, 군도 및 농어촌도로로 구성된다. 서천과 장항은 서천군의 대표적인 도시인 바, 전통적으로 장항은 항만과 제련산업을 통한 산업도시였으나, 서천은 농업 중심의 경제가 주축을 이루는 도시였다. 이런 지역특성을 반영하여 장항의 도로는 바둑판식으로 서천에 비해 도로정비가 잘 되어 있다. <표 1>에서 보는 바와 같이 2005년 6월 서천군의 도로총연장은 314.3km이다. 이 중 고속도로는 4%, 일반국도는 19%, 지방도는 27%, 시·군도는 50%를 차지하고 있다. 고속도로는 최근 서해안고속도로의 개통으로 서천군의 남북간 교통을 원활하게 해줄 것으로 기대된다. 구체적으로 일반국도는 55.1km, 지방도는 102.3km, 군도는 156.9km(농

어촌도 356.4km 미포함)를 차지하고 있으며, 1985년을 기준으로 2005년에 일반 국도는 2.9km, 지방도는 70.6km, 군도는 52km 증가했다. 각 도로의 포장율은 국도 99.1%, 지방도 86.0%, 군도 76.1%이다.

〈표 1〉 도로현황

(단위 : km, %)

연도	도로 총연장			포장율	
	일반국도	지방도	군도		
1985	188.8	52.2	31.7	104.9	34.2
1990	217.3	56.1	36.7	124.5	59.3
1995	259.9	53.7	77.9	128.3	76.6
1998	289.3	57.1	79.9	146.3	81.0
1999	307.3	57.1	79.9	146.3	78.0
2000	295.1	56.7	79.9	146.3	82.0
2001	295.1	56.7	79.9	146.3	83.0
2002	295.1	56.7	79.9	146.3	84.0
2003	295.1	56.7	79.9	146.3	85.0
2005	314.3	55.1	102.3	156.9	87.0

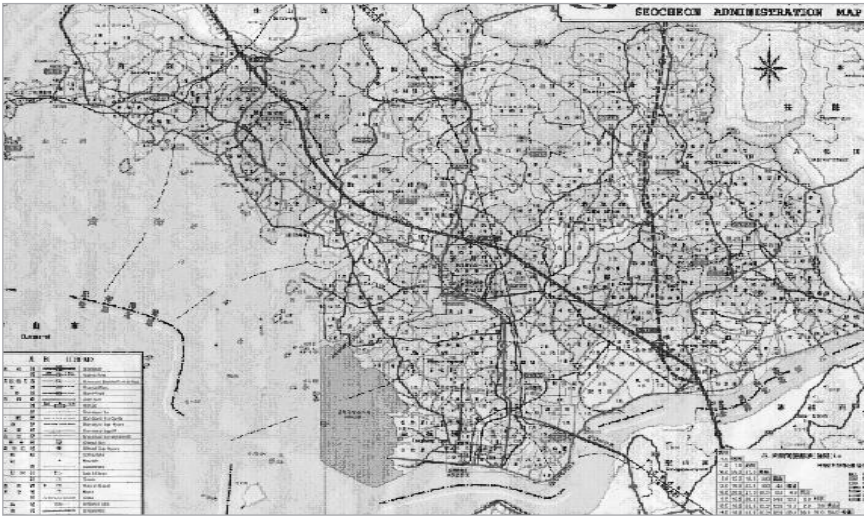
\* 자료 : 서천군, 2008, 『서천통계연보』.

도로는 경제발전의 선도적 역할과 국민생활의 질을 향상시키는데 크게 기여하였고 오늘날 지역경제활동에 중요한 부분으로 자리 잡고 있으나, 도로가 주민생활에 주는 편리성과 경제적 이익에 대하여 생각해보아야 할 때이다. 따라서 서천군에서는 도로나 교통시설에 대한 투자재원을 충분히 확보하지 못한 채 장항국가산업단지 등 지역개발사업을 진행시켜 교통시설의 부족현상이 빚어지고 있다. 서천군의 도로망은 1990년 중반 공주~서천간 고속국도가 지정되었으며, 2000년대에 와서야 서해안고속도로가 개통되었다. 이와 함께 순환도로·우회도로 등의 교통망 형성이 필요하다. 서천군의 도로교통망 확충에서의 원칙은 도로교통망을 성급히 확충하기 보다는 소위 지속가능한 개발(ESSD)의 개념을 도입해야 한다. 1990년대 리우 국제환경회의에서 결정된 것으로 이산화탄소 등 지구온난화를 가져오는 유해가스감축에 관한 국제협정이다. 또한 도로가 주민생활에 주는 편리성과 경제적 이익을 고려하여 고속도로, 일반국도, 지방도, 시·군·구도, 교량, 터널, 오솔길, 광장길 등과 같이 이어준다는 길에 대해 서천군의 특화된 노력이 요구된다. 환경친화적 도로, 아름다운 도로 만들기와 같은 환경친화적이고 주민친화적인 도로개발은 어메니티 서천의 이미지에도 부합될 수 있기 때문이다.

## (2) 군내 도로망 현황

2005년 7월 현재 서천군의 주요 도로노선을 보면 국도(4호선·21호선·29호선), 지방도(68호선·607호선·617호선·611호선·613호선), 군도(16노선), 농어촌도(165노선)로 구성된다(그림 1 참조). 이 중 국도와 지방도를 살펴보면 군산~경주(국도 4호), 남원~이천(국도 21호), 보성~서산(국도 29호), 서천~경주(국지도 68호), 비인~보령(지방도 607호, 대천해수욕장), 장항~미산(지방도 617호, 보령), 장항~석성(지방도 611호, 부여), 한산~내산(지방도 613호, 부여)간의 노선이다.

군도를 살펴보면 총 16개 노선으로 신산~현암(군도 1호), 주항~남당(군도 2호), 신검~선도(군도 3호), 한성~지석(군도 4호), 신송~도둔(군도 5호), 원수~금당(군도 6호), 두왕~월산(군도 7호), 두북~옥포(군도 8호), 마명~마량(군도 9호), 가공~송곡(군도 12호), 송석~군사(군도 14호), 후동~신농(군도 15호), 종천~당정(군도 21호), 군사~마량(군도 23호), 장항~서천(군도 25호), 종천~판교(군도 27호)노선이 있다.



\* 자료 : 서천군

<그림 1> 서천군 도로망도

서천군은 서해안고속도로 시대를 맞아 지역발전의 기회를 맞고 있다. 서해안 고속도로는 서울~전남 무안 간 총연장 341km로 1989년 기본설계, 1990년 착공되었다. 현재 서천군에서 시초면 봉선리 유적 발굴 조사가 완료되면서 고속도로도 곧 완공될 예정이다. 이제 서해안고속도로의 개통으로 개발잠재력이 높은 서해안축이 균형적으로 개발될 것이며, 서천군의 입장에서 대 중국과의 교류와 항만 및 공단 개발에 유리한 입지적 조건을 갖추게 되었다.



〈사진 6〉 서해안 고속도로

군내 인접지역과의 육로 이동거리는 <표 2>에서 보는 바와 같이 가장 짧은 거리는 서천~마서, 한산~마산 4km이며 가장 긴 거리는 화양~서면, 시초~서면간 39km이다. 서천군과 인접한 시군으로 군산은 14.4km, 보령은 40.6km, 부여는 38.4km의 거리에 있다.

\* 자료 : 건설교통부(<http://www.moct.go.kr/>)

〈표 2〉 서천군 인접도시 육로이동거리표(km)

서천													인접시군간거리(관내기점)
4.0	마서											군산 14.4(14.4)	
11.0	7.0	장항									보령 40.6(17.8)		
16.0	20.0	27.0	화양							부여 38.4(20.4)			
8.0	12.0	19.7	8.0	기산									
12.0	16.0	23.0	8.0	4.0	한산								
16.0	20.0	27.0	12.0	8.0	4.0	마산							
9.5	13.5	20.5	18.0	14.0	10.0	6.0	시초						
12.5	18.5	25.5	19.0	15.0	11.0	7.0	5.0	문산					
14.0	18.0	25.0	30.0	22.0	26.0	30.0	21.0	28.5	판교				
4.0	8.0	15.0	20.0	12.0	16.0	20.0	13.5	16.5	18.0	중천			
14.0	18.5	25.0	30.0	22.0	26.0	30.0	23.5	28.5	28.0	10.0	비인		
23.0	27.0	34.0	39.0	31.0	35.0	39.0	32.5	37.5	37.0	19.0	9.0	서	

교량은 하천 등 지형변화에 따라 도로를 연결해주는 시설로서 서천군의 구 군지에 따르면 큰 교량으로 1929년 군계교·중천교·면계교·삼산리교·길산교·만덕교·후동교가 있었고, 5리밖에 서천군 서천면 군사리와 서천군 비인면 장구리 경계에 장교, 한산 동쪽으로 야당석교, 비인읍내에 대석교 10리 지점에 개복교 등이 있었다. 최근 서천군내 교량은 <표 3>에서 보는 바와 같이 일반국도에 21개소, 지방도에 12개소, 군도에 19개소 총 52개소가 있다.

서천군내 기존교량에 대해선 내진 설계가 과제로 남아 있다. 전국적으로 국도상 2,962개 교량 중 354개교만 내진설계 반영되었고(2001년 기준), 나머지 2,608개교는 내진설계가 반영되어 있지 않은 상황이다. 그동안 우리나라는 지진의 안전지대로 평가되어 왔으나 최근 양양·영월지역 및 인근 홍성 지역에서 지

<표 3> 교량현황

(단위 : 개, 소)

연 도	교 량			비 고
	일반국도	지방도	군도	
1998	62(4,135.4)	13(509.4)	13(328.5)	17(655.5)
1999	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2000	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2001	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2002	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2003	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2004	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2005	62(4,136)	13(509)	13(329)	17(656)
2006	105(10,211)	21(1,738)	11(288)	19(854)
2007	123(10,042)	21(828)	12(334)	19(854)

\* 자료 : 서천군, 2008, 『서천통계연보』.

진발생 빈도가 증가추세에 있어 기존교량에 대한 내진대책이 필요하다. 또한 교량이 손상되고 수명단축의 원인은 과적차량의 문제인데, 국도상 교량의 36%를 차지하고 있는 저등급교량(2, 3등교)에 1등교의 통행제한 하중(40톤)까지 통행시킴으로서 교량관리의 어려움이 있다. 이를 위해서 서천군내 저등급교량(DB-18이하)을 1등교로 성능을 개선하는 것이 해결책이 될 것이다.

앞서도 언급한 바와 같이 서천군과 전북 군산시는 서로 기대하고 협력하는 끈질긴 인연 속에 있다. 최근 방사선폐기물처리장 유치문제로 갈등을 빚고 있기도 하다(충청투데이, 2005. 8. 12). 도로 및 교량과 관련하여서도 군산시는 국도 4호선이 군산시 해망동 일대 교통 혼잡을 해소할 수 있는 유일한 선택이라는 입장이며, 서천군은 장항산업단지과 군산산업단지간 연계성, 그리고 장항산업단지 호안도로 공사가 가시화되었기 때문에 2002년 1월 충남·전북 교류협의회에서 협의된 ‘국도 77호선 장군대교 건설안’이 물류수송 등 상생발전에 도움이 된다는 입장이다. 이런 상황에서 군산시는 2003년 9월 ‘국도 4호선 장군대교’ 건설 추진 여부 확인을 익산지방국토관리청에 요구, 건설교통부와 기획예산처·한국개발연구원(KDI) 타당성 용역조사에서 자신들의 의지를 관철시키려하고 있다. 이와 같이 4호선 안이 확정될 경우 77호선 안은 무산될 가능성이 높고 그렇지 않아도 금강하구둑 건설로 서천군의 상권을 빼앗긴 장항의 공동화현상은 명약관화하다.

그러나 장군대교 건설문제는 단순히 4호선과 77호선의 효율성 비교는 곤란하며 형평성의 기준을 더 고려하는 것이 중요하다. 그 이유는 첫째, 지역균형발전이





〈그림 2〉 장군대교 건설문제

\* 자료 : 충청투데이(2005. 8. 12)

라는 대전제에서 볼 때 군산과 서천의 상생 발전이 필요하다. “서천군과 군산시는 금강을 사이에 두고 교류가 빈번해 정서적으로도 가까웠으나 최근 군산시의 지역이기적 행보로 사이가 멀어지고 있다”는 주민의 말은 현상을 직시하는 말일 것이다. 둘째, 인접지역간의 문제는 남비현상(“내 지역에 나쁜 것은 안돼”), 핏피현상(“내 지역에 좋은 것만”)이 상존한다. 이럴 경우 지역간 협의는 매우 중요하다. 2002년 충남·전북 교류협의회의 협의는 그러한 지역이기주의를 극복하고 지

역간 상생의 기회를 만들자는 취지였다. 4호선이 중앙의 논리에 따른 효율성의 기준이라면 77호선은 지역간 협의에 따른 민주성·형평성의 논리인 것이다. 결국 4호선은 군산의 발전에 당장에는 기여할지 몰라도 77호선이 늦어짐에 따라 서천에서는 지난 10여 년간 장항국가산업단지에 대한 국가차원의 방치와 애돌림은 지역갈등을 증폭시키고 있다. 이런 상황을 고려할 때 중앙정부도 지역개발 정책을 추진함에 있어 양자의 입장을 충분히 고려하는 형평성의 견지에서 상생전략을 마련해야 할 것이다.

### (3) 상류(商流)

서천군민의 생활필수품 등 상품의 유통을 상류라고 한다. 〈표 4〉에서 보는 바와 같이 현재 군내 유통시장은 재래시장으로서 정기적으로 열리는 장항시장·한산시장·판교시장·비인시장이 있고, 상설시장은 서천시장을, 대형매장으로 질량계를 판매하는 테크계가 있다. 군내에는 백화점·대형할인매장이 전무한 실정인어서 인근 군산 및 논산 상권에 의존하고 있는 형국이다. 최근에는 서천의 어항 주변에서 소규모로 이루어지는 현대화된 신선어 및 활어회 시장을 개장하였으며, 지역주민은 물론 외지에서 서천을 찾는 관광객들이 편리하게 이용하고 있다.

〈표 4〉 시장현황

(단위 : m<sup>2</sup>)

명칭	성격	주소	면적	시장형태(장날)
장항시장	정기	서천군 장항읍 신창리 115-2	16,480	재래시장(3, 8일장)
한산시장	정기	서천군 한산면 지현리 97-1	12,070	재래시장(1, 6일장)
판교시장	"	서천군 판교면 현암리 147-7	7,431	재래시장(5, 10일장)
비인시장	"	서천군 비인면 성내리 334-4	7,712	재래시장(4, 9일장)
서천시장	상설	서천군 서천읍 군사리 642-78	14,496	상설시장(2, 7일장)
대형매장	테크계기	서천군 장항읍 창선1리 161-1(오선택)	질량계	(041)956-0217

#### (4) 충청남도의 장기발전 비전과 서천군 도로계획 구상

교통 및 물류량의 증가와 지역간 균형발전을 위해 중앙 및 도차원의 계획이 추진중이다. 중앙차원의 제4차 국토종합계획(2000~2020)에서는 군산·장항광역권 종합개발계획(1999~2011)이 환황해경제권의 국제적인 생산거점으로 육성되고 있으며, 서해안고속도로는 그러한 계획의 일환이라고 할 수 있다. 서해안고속도로의 개통에 따라 광역적인 접근성이 대폭 개선됨에 따라 충남권 북부지역에 집중된 수도권 산업분산의 공간적 범위가 더욱 남쪽으로 확대되고, 수도권 주민의 서해안권에 대한 일일 관광범위도 확대가 예상된다. 따라서 서천군은 서해안고속도로 개통의 호기 속에서 어느 때보다도 적극적이고 실현가능한 지역발전의 기회를 갖게 되었다.

충청남도 차원에서의 종합적인 도로건설계획(1997~2020)이 구상·추진중에 있다. 천안~공주~부여~서천~장항 고속도로, 장항~강경~금산 고속도로, 장항선 복선전철화, 장군간 순환경전철, 장항신항 개발 등은 역점사업으로서 구상의 핵심에 있다. 서천~공주간 고속도로는 행정복합도시인 연기·공주와의 접근성을 높이고 장항항 등 주변 항만의 활력에도 기대된다. 서천~논산간 고속도로의 개통은 동서간 연계망 확충과 중부권 배후도시인 대전광역시와의 접근성을 개선하는데 필수적인 과제이다.

## 2) 자동차 현황

### (1) 등록현황

서천군내에는 2008년 기준 20,844대의 차량이 운행되고 있다. 자동차 등록현황에 따르면 <표 5>에서 보는 바와 같이 관용 138대, 자가용 19,860대, 영업용 846대로 자가용이 가장 우위에 있다. 이런 수치를 1987년과 비교해보면 자가용 차량은 17,275대, 영업용 차량은 489대가 증가한 것이며 이중에서 자가용차량의 증가는 기록적이다. 군내 자가용은 2004년 기준 인구 3.07명 당 1대를 보유하고 있는 것으로 나타났다.

승용차는 1998년 기준으로 관용 37대에서 39대로, 자가용은 8,576대에서 12,727대, 영업용은 201대에서 242대로 나타났으며, 승용차 증가의 대부분은 자가용차량이었다. 승합차는 관용 21대에서 28대로, 자가용은 795대에서 930대

로, 영업용은 92대에서 64대로 나타났으며, 영업용 승합차는 이 기간 동안 감소한 것을 알 수 있다. 화물차는 관용 70대에서 67대로, 자가용은 4,176대에서 6,188대로, 영업용은 213대에서 464대로 나타났으며, 관용화물차는 감소하였지만 자가용 및 영업용 화물차는 상당히 큰 폭으로 증가했다. 특수차는 관용 4대, 자가용 15대, 영업용 56대가 운영중인 것으로 나타났다.

〈표 5〉 연도별 자동차 등록대수

연 도	합 계			승용차			승합차			화물차			특수차			
	관용	자가용	영업용	관용	자가용	영업용	관용	자가용	영업용	관용	자가용	영업용	관용	자가용	영업용	
1998	14,226	135	13,561	530	37	8,578	201	21	795	92	70	4,176	213	7	12	24
1999	15,098	121	14,388	589	34	8,890	197	23	1,001	88	55	4,483	275	9	14	29
2000	16,058	124	15,331	603	36	9,072	198	24	1,399	92	55	4,847	294	9	13	19
2001	16,988	113	16,236	639	35	9,913	201	24	1,077	93	45	5,228	323	9	18	22
2002	18,150	115	17,281	754	38	10,568	211	24	1,139	89	44	5,557	408	9	17	46
2003	18,816	127	17,910	779	38	11,026	212	24	1,085	85	56	5,781	441	9	18	41
2005	19,627	138	18,706	783	37	11,760	216	29	968	64	64	5,962	454	8	16	49
2006	20,403	131	19,427	872	37	12,396	223	27	922	64	63	6,093	533	4	16	52
2007	20,844	138	19,860	846	39	12,727	242	28	930	84	67	6,188	464	4	15	56

\* 자료 : 서천군, 2008, 『서천통계연보』 (이륜자동차 미포함).

〈표 6〉 지역별 자동차 등록대수

구분 읍면	총 계				승용차	승합차	화물차	특수차
	계	관용	자가용	영업용				
장항	4,945	39	4,603	303	3,354	257	1,203	25
서천	5,148	88	4,830	230	3,405	295	1,361	19
마서	2,273	-	2,173	100	1,377	97	728	6
화양	894	1	846	47	495	36	357	2
기산	583	-	576	7	319	35	227	-
한산	1,011	1	989	21	599	58	341	-
마산	488	-	487	1	230	22	236	-
시초	376	1	366	9	206	18	150	-
문산	456	1	451	4	226	24	204	-
판교	679	1	669	9	364	33	277	-
중천	882	3	808	71	461	43	364	11
비인	1,146	1	1,130	15	661	56	419	-
서	1,963	2	1,932	29	1,030	68	852	12
서천군	20,844	138	19,860	846	12,727	1,042	6,719	75

지역별로는 <표 6>에서 보는 바와 같이 2007년 12월 기준 서천 5,148대, 장항 4,945대, 마서 2,273대, 서 1,963대, 비인 1,146대 순이며 차종에 따른 승용차·승합차·화물차·특수차량도 비슷한 분포를 보이고 있다.

## (2) 운수사업체 현황

서천군내 운수업체는 <표 7>에 보는 바와 같이 2005년 7월 기준으로 택시회사는 3개 회사로 등록대수는 202대, 버스는 시내버스 32대, 전세버스는 2개 관광회사에서 20대를 보유하고 있고, 특수차량으로 장의차량은 5대가 운영되고 있다. 영업용 자동차의 업종별 수송은 2003년 말 기준 농어촌버스 44대, 택시 21대, 전세버스 41대 등 총 297대가 등록되었으며 이들의 수송인원은 4,913명으로 나타났다.

한편 화물을 운반하는 물류와 관련된 운수업체는 <표 8>에서 보는 바와 같이 84대를 운영하는 회사부터 5대를 보유한 회사까지 다양하며, 총 407대가 기차, 선박과 함께 서천군 물류를 담당하고 있다. 2003년 말 기준 일반화물 266대 2,660톤, 개별화물 90대 90톤, 용달화물 85대 300톤의 물량을 담당하고 있다.

<표 7> 운수업체 현황(교통)

유형	업체명	대표자	소재지	등록대수	
택시	(주)삼양교통	김만천	마서면 덕암리 594-1	59	
	(합)조은택시	박동석	장항읍 원수리 538-1	17	
	개인택시서천군지부	노희견	서천읍 삼산리 789	126	
버스	시내	서부교통운수(주)	이계양	서천읍 군사리 179-26	32
	시외	충남교통(서천영업소)	이청원	서천읍 군사리 184-21	
		금남고속(장항영업소)	조필연	장항읍 창선리 333-1	
	전세	(주)통일해외관광	한순옥	서천읍 군사리 185-7	10
		(주)한솔관광	김채희	장항읍 창선리 213	10
장의사	성모장의사	김총용	마서면 어리 191-1	1	
	장항장의사	김심동	장항읍 창선리 213	1	
	비인능협장의사	김인환	비인면 성내리 502-2	1	
	서해장의사	김순자	서천읍 사곡리 305	1	
	동백특수여객	김경남	서천읍 화금리 674-9	1	
터미널	장항공용버스터미널	김찬형	장항읍 창선리 333-1		
	서천삼거리 정류소	장기태	서천읍 군사리 175		

〈표 8〉 화물운송업체 현황(물류)

유형	업체명	대표자	소재지	등록대수
화 물	(합)길흥화물운송사	노승후	서천읍 군사리 171-3	84
	(주)공단운수	정청옥	장항읍 신창리 303-19	69
	(유)장항화물	이민희	화양면 망월리 7-3	42
	(주)서천운수	최명렬	장항읍 신창리 303-19	37
	대한통운(주)장항지점	곽영옥	장항읍 신창리 167	35
	로템운송(주)	신춘순	종천면 화산리 233-1	35
	(주)서부특수운동	최병상	비인면 성내리 530-1	25
	(합)대성화물	유금선	장항읍 신창리 303-15	12
	서천특수레카	김용현	서천읍 화금리 672-1	10
	에이스물류(주)	최낙신	장항읍 창선리 332-16	9
	서천국제렉카(주)	전계명	서천읍 화금리 655	9
	장군특수화물(주)	임입숙 · 장동필	화양면 망월리 7-3	8
	(합)덕성화물운수	박필순	마서면 덕암리 243-1	8
	(유)군장물류	이봉춘	화양면 망월리 7-3	7
	(합)장항운수	전영수	장항읍 덕암리 229	6
	(유)대명운수	나병하	장항읍 신창리 165-10	6
	BH산업	신 준	장항읍 장항리 1-1	5

### (3) 주차장 현황

자동차가 생활필수품으로 자리잡아감에 따라 교통문제를 겪고 있다. 자동차의 급증에 따른 도로문제 뿐만 아니라 주차문제는 모든 도시들의 공통적인 문제로 등장하고 있다. 서천군의 주차장 현황을 보면 2008년 말 기준 노상·노외·건축부설물을 포함해서 총 794개소, 9,554면이다. 노상 주차장은 모두 공영이며, 노외주차장 또한 106개소 3,253면 모두 공영이고, 건축부설물 주차장은 671개소 5,951면으로 민영으로 운영되고 있다.

### 3) 철도현황

장항선은 일제강점기 경남철도에서 부설하였으며, 그 목적은 경기·강원·충남의 물자를 운송하여 장항에 도착한 물자를 장항항을 통하여 반출하려는데 있었다. 천안을 기점으로 동주하는 소위 경기선은 직산·안성·죽산·주천 등을



〈사진 7〉 일제 강점기의 장항선 철도

\* 자료 : 장항읍, 1997, 『장항의 역사와 문화』, 도서출판 분지.

거쳐 장호원에 이르고 천안에서 모산, 온양 온천, 신창, 선장, 신례원, 예산, 삽교, 홍성, 광천, 보령, 대천, 웅천, 판교, 서천 등을 거쳐 장항에 이르는 충남선을 함께 전장 240km에 달하고 있다. 물자 수송뿐만 아니라 장항의 발전은 이 철도에 힘입은바 크다.

장항을 시발로 용산에 이르는 장항선의 철도는 서천군에 장항·서천·판교의 세 개역을 가지고 있다. 장항역은 군산과 10km거리인 금강하구둑에 위치하면서 전라북도와 충청남도를 이어주는 교통의 요지이다. 장항역은 1930년 11월 1일 보통역으로 영업을 개시, 1946년 5월 1일 국철 편입, 1976년 9월 15일 역사 신축, 1988년 9월 종합청사 준공, 1991년 11월 25일 새마을호 1회 왕복 개시, 1991년 12월 한솔제지(주) 장항공장 전용선 준공, 1993년 9월 28일 장항 우회도로 창신 건널목을 개통하여 현재 이르고 있다. 현재 새마을 10회 무궁화 22회가 운행되고 있다. 장항~용산간 새마을은 3시간 27분, 무궁화 3시간 35분이 소요된다.

오늘날 장항역을 이용하는 승객의 대부분은 군산사람들이다(장항읍, 1997). 장항역의 수입원은 승객, 한솔제지 전용선을 이용 수입, 화물 순이다. 현재 장항역은 장항을 양분하는 중앙 건널목으로 인해 장항 발전에 악영향을 준다는 주민들이 인식이 팽배해 있어 이를 이전해야 한다는 여론이 대두되고 있다.



〈사진 8〉 장항역



〈사진 9〉 판교역



〈사진 10〉 기동역

철도의 여객 및 화물수송 실적은 도로의 발달과 자동차문화의 영향으로 점차 감소하는 경향을 나타내고 있다. 〈표 9〉에서 보는 바와 같이 세 역의 철도의 여객수송은 1987년 승차인원 802,092명 강차인원 784,419명이었으며 이후 점차 감소하여 2007년 말 기준으로 승차인원 271,182명 강차인원 279,589명으로 60%이상의 감소율을 나타내고 있다.

〈표 9〉 철도수송실적

(단위 : 명, 톤, 천원)

연도별 역 별	여 객			화 물		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
1987년	802,092	784,419	1,470,691	107,386	127,179	404,060
1998년	608,281	599,849	3,648,596	121,645	12,198	1,014,471
1999년	644,742	560,982	3,746,571	146,607	31,931	1,236,588
2000년	526,691	503,815	3,567,161	149,704	17,273	1,306,781
2001년	502,003	664,171	3,532,210	159,616	17,538	2,149,564
2002년	409,523	250,563	3,060,877	172,170	26,130	1,404,772
2003년	383,906	352,178	2,893,925	160,782	6,691	1,358,979
2004년	311,435	308,775	2,708,266	156,643	6,989	1,397,217
2005년	271,182	279,589	10,109,036	158,979	3,604	1,528,361
2006년	271,182	279,589	10,109,036	158,979	3,604	1,528,361
2007년	271,182	279,589	5,064,644	158,979	545	1,528,361
장항역	97,939	102,919	1,173,484	158,979	3,056	1,527,405
서천역	148,255	153,103	1,487,660	-	548	956
판교역	24,988	23,567	232,781	-	-	-

장항역과 서천역의 승차인원과 강차인원은 비슷하며, 화물수송에서는 도착톤수는 비슷하지만 발송톤수에서는 장항이 주된 역할을 하고 있다.

오늘날의 장항선은 천안과 장항을 잇는 철도로 총연장 143.8km이다. 일제 강점기에는 사설철도였지만 광복 이후 사설철도 및 부대사업 일체에 대한 국유화 조치로 국유화되었다. 오늘날의 문제점으로는 장항선의 복선화가 이루어지지 않고 있으며 금강 하구언이 설치된 이후 군산까지 연장하려는 움직임이 일고 있다(장항읍, 1997). 이러한 사실은 금강하구둑을 건설한 농어촌진흥공사가 하구언에 철도를 부설할 준비를 이미 해놓고 그 시기만을 기다리고 있는데서 확인할 수 있다. 이렇게 될 경우 장항선의 철도 명칭마저 사라질 위기에 있다.

## 2. 해상 교통 · 물류

### 1) 개요

서천군내 항포구는 무역항·연안항·국가어항·지방어항·정주어항으로 구분되며 총 8개소의 항포구가 있다. <표 10>에서 보는 바와 같이 장항항은 무역항으로 원수리 소치곶과 신창리 전망산정을 연결한 선 이북의 해면에 위치하며 1938년 12월 1일 국제항으로 승격해 지금에 이르고 있다. 1989년 완공된 금강 하구둑의 영향으로 장항, 군산을 오고가던 그 많던 승객이 하나 둘 끊기기 시작하여 조용한 도시로 변화하고 있다(장항읍, 1997). 비인항은 연안항으로 마량리 남단과 신탐리 남단에서 정남으로 각각 1,000m의 점을 연결한 선과 동선의 서남단으로부터 마량리 및 신탐리 남단을 연결한 선내의 내면을 말한다. 흥원항은 국가어항으로 서방파제 기부에서 북(N) 25° 서(W)쪽 방향 80m 지점 해상에서 북(N) 60° 동(E)쪽 방향 700m 지점 해상과 이 점에서 직각으로 육지부로 연결하는 선을 따라 형성된 공유수면을 말하며, 1991년 1월 1일 국가어항으로 승격되었다. 지방어항은 송석항과 월하성항이 있다. 송석항(지정 '78. 4.24)은 갈목 부리에서 아목섬을 경유 정동으로 육지와 그은 선내를, 월하성항(지정 '90. 12.31)은 월하성 동쪽 돌단부 끝부분, 정남쪽 400m지점에서 정서쪽 700m지점의 육지와 접한 선내의 수역에 위치하고 있다. 현재 월하성항은 지방어항 개발계획에 따라 호안축조 공사 등이 진행되고 있다. 이밖에도 정주어항으로 다사항·당정항·장포항이 있다.

<표 10> 항포구 현황

항종	항명	위치	관리청	관련법규
무역항	장항항	서천군 장항읍	군산지방해양수산청	항만법제22조
연안항	비인항	서천군 서면	대산지방해양수산청 (서천군수 위임관리)	항만법제22조
국가어항	흥원항	서천군 서면 흥원리	위와 같음	어항법제3조의 1
지방어항	송석항	서천군 마서면 송석리	충남도지사(서천군수위임관리)	어항법제3조의 2
월하성항	서천군 서면 월호리	서면 월호리	충남도지사(서천군수위임관리)	어항법제3조의 3
	다사항	서천군 비인면 다사리		
정주어항	당정항	서천군 종천면 당정리		
	장포항	서천군 비인면 장포리		

\* 자료 : 서천군 해양수산과.



지역차원에서 볼 때 행정도시건설과 중부권 내륙화물기지, 오창·오송산업단지, 청주공항 등을 연결하는 환황해권 교역전진기지 기능을 하기 위해서 장항신항(Sea-port) 확충은 그 당위성을 갖는다. 장항국가산업단지 착공으로 확충 요구가 커지고 있는 서천 장항항에 대해서는 산업단지와 연계한 개발계획에 따라 2006년 4월에 수립되는 항만기본계획에서 현재 1만급 1선석 규모인 장항항을 2만급 5~6선석 규모로 확충한다는 목표를 갖고 있다. 이렇게 되면 충남도 서해안의 일반 물류항의 연간 하역능력은 총 7,100만톤에 달할 것이며, 장항항의 분담능력은 1000만톤에 이를 것으로 기대된다.

## 2) 항포구 현황

### (1) 장항항

장항항은 1938년 개항되었으며, 1962년 1월 지정항으로 승격되었다. 1955년 12월 장항지방해무청(해무청)이 신설되고 1961년 10월 군산지방해운국과 폐합되었고, 1997년 군산지방해양수산청 장항출장소로 명칭이 변경되었다. 관할구역을 살펴보면 행정구역상 충청남도 일원을 관할하다 대산지방해양수산청이 신설되어 그 범위는 전망산에서 소치곶까지 축소되었다(장항읍, 1997).

<표 11> 장항신항 공사후 현황

구 분	접안시설		야적장 (㎡)	창 고	구 분
	길이(m)	접안능력(DWT)			
계	472	-	42,279	1,740	-
준공전	142	1,000 1척	4,379	1동(1,740㎡)	부잔교('61년도 준공)
준공후	330	10,000 2척	37,900	-	안 벽('01.12월 준공)

\* 자료 : 군산지방해양수산청 장항출장소

1995년 4월 제1차 항만기본계획을 수립, 이 계획에 따라 신항부두 축조공사가 이루어졌고 공사기간은 1998년 10월 26일 ~ 2001년 12월 28일로 약 36개월, 공사비는 22,288백만 원이 소요되었다. 그 결과 시설로는 <표 11>에서 보는 바와 같이 안벽은 142m에서 330m, 접안능력(DWT)은 1,000×1척에서 10,000×2척(하역능력 1,130천톤), 야적장 37,900㎡을 갖추게 되었다. 2002년 1월 시설을 갖추고 운영되고 있다. 장항항의 항계는 소치곶과 전망산정을 연결한 선 이북의 해

면을 갖고 있다. 또한 인근의 군산항은 4km(2마일), 목포항은 293km(158마일), 인천항은 222km(120마일) 항간거리에 있다.

장항신항은 준공전인 2001년도에는 외항선의 입출항 비율이 내항선의 2%에 불과 하였으나, 2002년도 이후에는 외항선의 입출항이 500%~600%로 크게 증가 하였다.



〈사진 11〉 장항항 유람선 선착장

〈표 12〉 신항준공이후 선박출입실적

(단위 : 척)

구 분	준 공 전			준 공 후		
	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년7월
합-계	416	378	465	480(3% 증)	750(56% 증)	389
외항선	7	7	12	60	81	54
내항선	409	371	453	420	669	335

\* 자료 : 군산지방해양수산청 장항출장소

물동량 면에서 보면 준공전 2001년도에는 내항화물에 대한 외항화물의 비율이 약 3% 정도에 불과 하였으나, 2002년도 이후에는 24%~39%로 대폭 증가 하였다.

〈표 13〉 화물 입출항 실적

(단위 : 톤)

구 분	준 공 전			준 공 후		
	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년7월
합 계	622,689	608,463	623,729	682,504(9.4%)	1,093,044(60%)	714,643
외항화물	30,257	30,143	20,954	193,070	208,387	172,485
내항화물	592,432	578,320	602,775	489,434	884,657	542,158

\* 자료 : 군산지방해양수산청 장항출장소

화물별 변화내역을 보면 〈표10-13〉에서 보는 바와 같이 준공전에는 ‘시멘트, 비료, 유류, 광석’ 등이 취급 되었으나, 준공후에는 “DAP(요소의 일종, '02.6월)가 반입되었고, 2003.12월부터는 원목, 석재(경계석)”가 신규화물로 추가 반입되고 있다. 취급화물량도 준공전에는 시멘트, 비료, 유류, 광석 순이었으나, 준공후에는 시멘트, 비료, 광석, 목재, 유류 순으로 변화 되고 있다.

장항항과 관련된 쟁점들로 장항항의 관할권 변경과 개발문제인 것으로 보인다. 장항항이 1964년 국제항으로 승격되었으나 그 동안 군산지방해양수산청 관할로

되어 있었다. 지역주민들의 입장에서 볼 때 군산지방해양수산청에 소속되면서 군산항 위주의 개발로 이루어져 장항항은 항만개발을 위한 사업이 제대로 이루어지지 않았다고 볼 수 밖에 없었다(임종만 외 지역주민 일동, 1996). 따라서 지역주민들은 장항항의 관할청 변경을 요구하고 있다. 그 이유로 첫째, 외국의 선진 항만이 자치단체에서 개발 운영되고 있듯이 광역자치단체와 관할구역이 다를 경우 유기적인 협조가 어렵고 이해의 상충이 예상되며 지방화 시대에 부응하지 못한다. 둘째, 인근 충남 보령· 부여 선박 인원을 대산지방해양수산청에 처리함으로써 주민불편을 해소할 수 있다. 셋째, 군산항 집중 개발과 폐항 위기에 처한 장항항의 침체에 주민들의 불신의 벽이 높기 때문이다. 군산항과 장항항은 일찍부터 금강의 관문을 쥐고 금문무역(錦門貿易)의 패업을 노래하는 시대가 출현하게 될 것으로 내다보고 있었다(장항읍, 1997: 145). 이제 장항항의 균형적 개발은 그러한 사명을 완수하는 국가적인 기회가 될 것이다.

〈표 14〉 화물별 변화내역

(단위 : 톤)

구 분	품 목	합 계	시멘트	비 료	광 석	목 재	유 류	기 타
준공전	1999년	622,689	546,446	58,423	1,403		15,392	1,025
	2000년	608,463	528,448	68,200	755	-	10,260	800
	2001년	623,729	541,728	73,166	2,358	-	2,896	3,581
준공후	2002년	682,504	400,143	116,792	116,509	2,689	2,592	43,779
	2003년	1,093,044	444,242	171,656	62,003	6,414	1,126	407,603
	2004년7월	714,643	258,047	113,264	68,725	9,805	84	264,718

## (2) 홍원항

홍원항의 주변의 어업현황은 883가구 2,683명이 살고 있으며 보유어선수는 지방어선 329척 외래어선 일 최대집결 39척이다. 홍원항은 1991년 국가어항으로 지정, 1992년 기본시설계획 수립 및 개발이 착



〈사진 12〉 홍원항

수되었다. 1998년, 2000년 기본시설계획을 변경하여 2005년 현재 1차 공사가 추진중에 있다. 2004년까지 전체 사업의 74%가 진행되었고, 2005년 5%, 장래에는 주로 호안확장, 진입도로 및 준설 등에 약 20%가 추가될 예정이다. 사업이 완료되면 정은 수면적은 117천m<sup>2</sup>, 어선수용능력은 647척(10톤급)으로 늘어날 전망이다.

### (3) 비인항

비인항은 어업인구 718명, 212 가구가 살고 있으며, 보유어선은 지방어선 81척 외래어선 일 최대 3척이다. 비인항은 1970년 연안항으로 지정, 1996년, 2001년 정비계획 및 실시설계 용역, 2002년 기본시설계획 변경을 거쳐 2005년 1차 비인항 방파제축조공사가 추진중에 있다.

비인항의 개발목적은 연근해 어장의 어업전진 기지항이며, 해돋이 및 동백꽃 축제 등 관광지를 찾는 관광객들에게 여가를 즐길 수 있는 공간을 제공하여 지역주민의 소득 도모에 있다. 비인항의 주화물은 군산시 옥도면에 거주하는 주민의 생필품이며, 매년 5월~11월 꽃새우잡이 장기 출조 어선의 생필품을 보급하는데 있다. 2004년까지 48%가 완료되었고, 2005년 5%, 향후 동방파제와 준설 등 47%의 투자계획을 갖고 있다. 비인항 개발이 완료되면 지역어민들의 생계에 큰 도움이 될 것이다.



〈사진 13〉 비인항 개발계획 조감도