

2025년 광양만권 광역도시계획

2006. 5

전 라 남 도

제 출 문

전라남도 도지사 귀하

본 보고서를 『광양만권 광역도시계획 수립용역』의
최종성과품으로 제출합니다.

2006. 5

주식회사 동 호

대표이사 오 준 오

한국기술개발주식회사

대표이사 임 형 택

차 례

I. 계획수립의 개요	1
① 배경 및 목적	3
② 계획의 성격	5
③ 계획의 범위	6
④ 수립절차	7
⑤ 광역계획권의 설정	8
II. 광역계획권의 현황 및 특성	19
① 자연적 환경	21
② 인문·사회적 환경	25
III. 상위 및 관련계획 검토	39
① 제4차 국토종합계획 수정계획	41
② 제3차 전라남도 종합개발계획	42
③ 광양만·진주권 광역개발계획	42
④ 광양만권 경제자유구역지정 및 개발계획	44
⑤ 광양항 컨부두 및 배후부지 개발계획	45
⑥ 여수국가산단 및 울촌지방산단 개발계획	50
⑦ 2012년 여수월드엑스포 조성계획	51
IV. 계획의 목표와 전략	53
① 사회·경제적 여건 변화 전망	55
② 광양만 지역의 개발여건과 잠재력	55
③ 광역계획과제	56
④ 광양만권의 미래상	57
⑤ 계획의 기본목표	58
⑥ 추진전략	59
⑦ 기준인구지표 설정	61

V. 공간구조 구상	69
① 공간구조의 실태분석	71
② 관련 계획 검토	74
③ 공간구조 구상의 주요이슈	79
④ 공간구조 구상	80
VI. 부문별 계획	87
① 생활권별 정비계획	89
② 광역토지이용계획	98
③ 문화여가공간계획	118
④ 공원·녹지계획	129
⑤ 교통계획	143
⑥ 광역공급 및 이용시설계획	159
⑦ 경관계획	179
⑧ 환경보전계획	196
⑨ 방재계획	217
VII. 집행 및 관리계획	223
① 투자사업계획	225
② 사업추진과 투자재원 확보	241
③ 집행·관리체계와 행정협력	255
VIII. 부록	271
① 추진경위	273
② 과업 연구진	274

그림 차례

[그림 I-1] 광양만권 광역도시의 기능분담	4
[그림 I-2] 광역도시계획의 성격	5
[그림 I-3] 광양만권의 공간적 범위	6
[그림 I-4] 광양만권 주변 통근·통학인구 분석도	10
[그림 I-5] 광양만권 주변 유출입 분석도	11
[그림 I-6] 광양만권 목적통행 분석	12
[그림 I-7] 광양만권 인구밀도 분석도	14
[그림 I-8] 광양만권 도시토지용도비율 분석도	14
[그림 I-9] 광양만권 전업농가비율 분석도	15
[그림 I-10] 광양만권 읍면·동간 도시특성 순위화	15
[그림 I-11] 광양만권 도시적 특성 분석도	16
[그림 II-1] 광양만권 위치도	21
[그림 II-2] 표고분석도	22
[그림 II-3] 경사분석도	22
[그림 II-4] 광양만권 수계분석도	24
[그림 II-5] 광양만권 용도지역 현황도	27
[그림 II-6] 광양만권 도시기분구상도	28
[그림 II-7] 광양만권 도시관리계획도	29
[그림 II-8] 광양만권 교통 현황도	30
[그림 II-9] 광양만권 공원·녹지 현황도	32
[그림 II-10] 광양만권 관광자원 현황도	33
[그림 II-11] 광양만권 상수도 공급 체계도	34
[그림 II-12] 광양만권 위생처리시설 현황도	36
[그림 II-13] 광양만권 재정·산업 현황도	37
[그림 II-14] 광양만권 생태자연도	38
[그림 III-1] 국토간선도로망 계획	41
[그림 III-2] 제3차 전라남도 종합개발계획도	42
[그림 III-3] 광양만권 경제자유구역 개발계획도	44
[그림 III-4] 컨테이너화물 처리실적 및 계획	45

[그림 Ⅲ-5] 광양항 컨부두 단계별 개발계획도	46
[그림 Ⅲ-6] 광양항 배후물류단지 개발계획도	48
[그림 Ⅲ-7] 여수국가산단 및 울촌지방산단 토지이용계획도	50
[그림 Ⅲ-8] 2012년 여수월드엑스포 부지조성계획도	51
[그림 V-1] 광양만권 인구밀도 변화(1995-2003)	71
[그림 V-2] 광양만권 인구밀도 현황(2003)	71
[그림 V-3] 광양만권 산업단지 분포도	72
[그림 V-4] 광양만권 상업지 분포도	72
[그림 V-5] 시가지 변천도	72
[그림 V-6] 광양만권 기존 공간구조도	73
[그림 V-7] 광양만-진주권 광역개발계획 공간구조도	74
[그림 V-8] 2021년 여수도시기본계획 공간구조 구상도	74
[그림 V-9] 2015년 순천도시기본계획 공간구조 구상도	75
[그림 V-10] 2016년 광양도시기본계획 공간구조 구상도	75
[그림 V-11] 광양만권 경제자유구역 공간 구조도	76
[그림 V-12] 광양만권 공간구조 종합분석도 1	78
[그림 V-13] 광양만권 공간구조 종합분석도 2	78
[그림 V-14] 광양만권 공간구조 구상의 기본개념	80
[그림 V-15] 공간구조 구상 I안	82
[그림 V-16] 공간구조 구상 II안	83
[그림 V-17] 공간구조 구상 III안	84
[그림 V-18] 중심지별 기능분담	85
[그림 V-19] 교통축 구상	86
[그림 V-20] 녹지축 구상	86
[그림 VI-1] 광양만권 생활권 설정도	91
[그림 VI-2] 광양만권 도시기본계획도	99
[그림 VI-3] 광양만권 생태자연도	102
[그림 VI-4] 광양권역 토지이용의 기본구상	107
[그림 VI-5] 광역계획권 토지이용계획 기본구상도	117
[그림 VI-6] 광양만권 관광객의 추이(1994~2002년)	121
[그림 VI-7] 광역 관광벨트화 전략 구상도	125

[그림 VI-8] 여수화양관광단지 위치도1	126
[그림 VI-9] 여수화양관광단지 위치도2	126
[그림 VI-10] 주요관광지 개발계획	128
[그림 VI-11] 광양만권 공원·녹지 현황도	129
[그림 VI-12] 광양만권 광역 녹지네트워크 구축을 위한 Zoning 분류	137
[그림 VI-13] 광양만권 녹지축 구상	138
[그림 VI-14] 광역교통망 구상도	152
[그림 VI-15] 신교통수단(경전철) 노선 검토	155
[그림 VI-16] 광역공급 및 이용시설계획도	178
[그림 VI-17] 광양만권 경관요소의 기본구조	179
[그림 VI-18] 광양만권 도시자연경관 현황	182
[그림 VI-19] 광양만권 도시자연경관 현황	183
[그림 VI-20] 광양만권 해안경관 현황	183
[그림 VI-21] 광양만권 하천경관 현황	184
[그림 VI-22] 광양만권 시가지경관 현황	185
[그림 VI-23] 광양만권 도로경관 현황	186
[그림 VI-24] 광양만권 산업경관 현황	187
[그림 VI-25] 광양만권 역사경관 현황	188
[그림 VI-26] 광양만권 경관현황 종합분석도	189
[그림 VI-27] 광양만권 경관계획의 기본원칙	191
[그림 VI-28] 대기환경규제지역 위치도	202
[그림 VI-29] 통합환경관리시스템 구축	215
[그림 VI-30] 화재 유형별 현황 (2003년)	218
[그림 VII-1] 대상사업의 선정기준	225
[그림 VII-2] 사업선정의 단계별 접근도	227
[그림 VII-3] 지역개발투자협약의 개념적 모형과 효과	252
[그림 VII-4] 지역개발투자협약의 실천적 모형	253
[그림 VII-5] 광역도시계획 협의회 구성	260
광양만권 광역도시계획 종합구상도	269

표 차례

[표 I-1] 광양만 광역도시계획의 기준년도와 목표연도	6
[표 I-2] 광역도시계획 수립절차	7
[표 I-3] 중심도시와 주변도시와의 연계성 검토 결과	10
[표 I-4] 광양만권 목적 동행분석	12
[표 I-5] 도시계획 및 관련계획에 의한 연관성 검토	13
[표 II-1] 광양만권 접경지역	21
[표 II-2] 광양만권 인구추이	25
[표 II-3] 광양만권 가구 및 주택 현황	25
[표 II-4] 광양만권 용도지역 현황	26
[표 II-5] 광양만권 도시기본계획상 토지이용 현황	28
[표 II-6] 광양만권 도시관리계획상 시가화 면적현황	29
[표 II-7] 광양만권 공원 현황	31
[표 II-8] 광양만권 녹지 현황	32
[표 II-9] 광양만권 관광코스 현황	33
[표 II-10] 광양만권 상수도 급수 현황	34
[표 II-11] 광양만권 하수도 보급 현황	35
[표 II-12] 광양만권 하수처리시설 현황	35
[표 II-13] 광양만권 폐기물처리시설 현황	36
[표 II-14] 광양만권 음식물쓰레기 재활용시설 현황	36
[표 II-15] 광양만권 재정자립도 현황	37
[표 II-16] 광양만권 산업구조 현황	37
[표 III-1] 광양만-진주광역권의 공간적 범위	42
[표 III-2] 광양만-진주광역권의 공간적 기능배분	43
[표 III-3] 광양항 시설현황	45
[표 III-4] 광양항 컨부두 단계별 개발계획	46
[표 III-5] 국제물류단지 조성계획(2006 ~ 2008)	48
[표 III-6] 울촌산단 현황	50
[표 III-7] 여수월드엑스포 투자계획	51
[표 III-8] 여수월드엑스포 경제적 효과	51

[표 IV-1] 광양만권의 미래상	57
[표 IV-2] 시도별 인구 추이	63
[표 IV-3] 관련계획상 인구지표 추계	63
[표 IV-4] 과거추세연장에 의한 인구추정	64
[표 IV-5] 생산법에 의한 년도별 인구추정	64
[표 IV-6] 사업계획이 확정된 사업현황	65
[표 IV-7] 개발계획이 수립중인 사업현황	67
[표 IV-8] 기준인구 지표	67
[표 IV-9] 3개시 인구배분 및 단계별 유입인구	68
[표 V-1] 순천시 공간구조 계획	75
[표 VI-1] 생활권 설정의 기준요소	90
[표 VI-2] 광양만권 생활권 구분	91
[표 VI-3] 지목별 토지 현황	98
[표 VI-4] 도시기본계획상 토지이용 현황	99
[표 VI-5] 도시지역 관리계획 현황	100
[표 VI-6] 자연공원 현황 (2003년)	101
[표 VI-7] 개발불능지 및 억제지역의 선정조건	103
[표 VI-8] 개발가능지 분석	104
[표 VI-9] 광역토지이용계획의 기준	109
[표 VI-10] 지역별 토지이용 방향	111
[표 VI-11] 주택수와 주택1호당 부지면적에 의한 주거용지 추정	113
[표 VI-12] 상정인구밀도에 의한 주거용지 추정	114
[표 VI-13] 주거용지 추정	114
[표 VI-14] 이용인구에 의한 상업용지 추정	115
[표 VI-15] 공업지역 수요면적	115
[표 VI-16] 도시화용지 산정결과	116
[표 VI-17] 광양만권 토지이용계획	116
[표 VI-18] 권역내 주요 관광지 및 관광자원	119
[표 VI-19] 광양만권 관광객의 추이(1994~2002년)	121
[표 VI-20] 광양만권 관광수요의 예측	121

[표 VI-21]	여수화양관광단지의 단지구성과 주요 도입시설	126
[표 VI-22]	광양만권 공원 현황	130
[표 VI-23]	광양만권 녹지 현황	131
[표 VI-24]	광양만권 유원지 현황	131
[표 VI-25]	광양만권 1인당 공원면적 현황	132
[표 VI-26]	도로망 계획 현황	149
[표 VI-27]	철도시설 계획	150
[표 VI-28]	공항시설 현황	151
[표 VI-29]	항만시설 계획	151
[표 VI-30]	국내 경전철 계획 사례	153
[표 VI-31]	신교통 수단 예측통행량(통행/일)	154
[표 VI-32]	수자원 광역이수 현황	159
[표 VI-33]	광역상수도 시설현황	160
[표 VI-34]	광양4단계 계획	160
[표 VI-35]	지방상수도 취수시설 현황	161
[표 VI-36]	상수도보급률 현황	161
[표 VI-37]	하수도 보급 및 하수처리시설 현황	162
[표 VI-38]	광양만권 생활폐기물 발생 및 처리 현황	162
[표 VI-39]	생활폐기물 매립시설현황	163
[표 VI-40]	광양만권 음식물 쓰레기 재활용시설	164
[표 VI-41]	광양만권 시설 폐기물 발생량현황	164
[표 VI-42]	광양만권 체육시설 현황	165
[표 VI-43]	광양항 컨테이너 처리실적	165
[표 VI-44]	한·중·일 주요경쟁항만 물동량 동향	166
[표 VI-45]	광양항과 경쟁항의 항만시설 비교	167
[표 VI-46]	광역상수도 확충계획	174
[표 VI-47]	하수처리시설 계획	175
[표 VI-48]	물류시설 계획	177
[표 VI-49]	정보통신시설 계획	178
[표 VI-50]	경관계획의 기본원칙	191
[표 VI-51]	2002년 기준 주요 도시 대기오염 실태	196
[표 VI-52]	광양만권 배출원별 대기오염배출물질 총배출량	197
[표 VI-53]	광양만권 폐수발생량 현황 (2002년말 기준)	198

[표 VI-54] 광양만 유역 하천 수질 현황	199
[표 VI-55] 광양만 해양 오염 사고 현황	199
[표 VI-56] 산업단지 주변 광양내만의 오염원별 부하량 및 기여율	200
[표 VI-57] 달성목표 및 목표달성년도	203
[표 VI-58] 단계별 달성목표 및 실천계획	203
[표 VI-59] 주요 실천계획별 세부추진내용	204
[표 VI-60] 광양만권 지역대기환경기준	206
[표 VI-61] 해양환경 중장기 계획 비교	207
[표 VI-62] 풍수해 발생 현황 및 피해액	217
[표 VI-63] 화재발생 현황	218
[표 VII-1] 여수시 도로부문 투자규모	228
[표 VII-2] 여수시 철도부문 투자규모	229
[표 VII-3] 여수시 공항부문 투자규모	229
[표 VII-4] 여수시 항만부문 투자규모	229
[표 VII-5] 여수시 폐기물처리시설부문 투자규모	230
[표 VII-6] 여수시 물류시설부문 투자규모	230
[표 VII-7] 여수시 유원지부문 투자규모	230
[표 VII-8] 순천시 도로부문 투자규모	231
[표 VII-9] 순천시 철도부문 투자규모	231
[표 VII-10] 순천시 폐기물처리시설부문 투자규모	232
[표 VII-11] 순천시 기타시설부문 투자규모	232
[표 VII-12] 광양시 도로부문 투자규모	232
[표 VII-13] 광양시 철도부문 투자규모	233
[표 VII-14] 광양시 항만부문 투자규모	233
[표 VII-15] 광양시 상수도부문 투자규모	233
[표 VII-16] 광양시 하수처리시설부문 투자규모	234
[표 VII-17] 광양시 물류시설부문 투자규모	234
[표 VII-18] 광양시 기타시설부문 투자규모	234
[표 VII-19] 개발사업의 자원별 분담기준	235
[표 VII-20] 각 지자체별 총투자규모	237
[표 VII-21] 부문별 투자내역	238
[표 VII-22] 주체별 투자분담내역	238
[표 VII-23] 단계별 투자내역	238

[표 VII-24] 재정규모 현황	239
[표 VII-25] 사업예산규모 현황	239
[표 VII-26] 재정규모 현황	240
[표 VII-27] 민자유치 대상사업	244
[표 VII-28] 사업목적별 제3섹터의 유형	254
[표 VII-29] 광역도시계획내용의 시행주체별 분담	266
[표 VII-30] 광역도시계획의 하위계획에서의 조치내용	267

I. 계획수립의 개요

- ① 배경 및 목적
- ② 계획의 성격
- ③ 계획의 범위
- ④ 수립절차
- ⑤ 광역계획권의 설정



1 배경 및 목적

□ 배 경

- 동북아 경제권 거점지역으로서 국제적 기능수행을 위한 광역도시체계 구축 필요
 - 철도 및 도로 등의 교통기반시설이 열악하여 내륙과의 수송체계가 미비
 - 광양항 주위로 외국선사 및 물류기능을 지원해 줄 수 있는 지원시설 부족
 - 한국, 중국, 일본의 수도를 연결하는 BESETO 벨트에 대응 가능한 아시아 각국의 주요 항구를 연결하는 해안벨트 중심지역에 위치하고 있어 동북아 경제권의 중심교류 및 동아시아 경제권의 중심 거점으로서 그 역할이 증대
- 생활권 광역화에 따른 광역도시로서의 일체화된 공간계획 수립 필요
 - 광역시설의 체계적 정비가 미흡하여 토지이용의 효율성이 낮으며 배후도시간 기능 분담 필요
 - 인구, 산업의 급속한 증가에 비해 도로, 공원, 상하수도 등 도시기반시설 미흡
 - 난개발 방지를 위하여 자연환경의 체계적·합리적 보존 및 정비 방안 제시 필요
 - 공동이용시설에 대한 중복투자 방지를 위하여 경제자유구역을 포함한 주변지역의 계획적 개발과 광역시설의 적정배치가 필요
 - 농촌지역의 균형개발을 유도하기 위하여 도시간 기능의 연계 필요
- 경제자유구역 지정, 2012년 세계박람회 국가계획 확정 등 대내외적 여건변화에 능동적으로 대처하기 위한 광역도시계획 수립 필요
 - 정보화, 산업구조의 고도화, 경제 개방화를 비롯한 국제사회의 급진전으로 국제교류의 증대 등 시대적 여건변화에 대처
 - 경제자유구역 지정으로 광양항의 잠재력을 활용, 해외 유수 물류기업을 유치, 화물의 저장·분류·전사가공조립으로 제3국 반출의 부가가치 창출
 - 기존 석유화학·제철산업 등을 활용한 전후방 연관산업을 전략 수출산업으로 육성하여 다도해의 수려한 경관을 이용, 관광 및 휴양시설을 유치

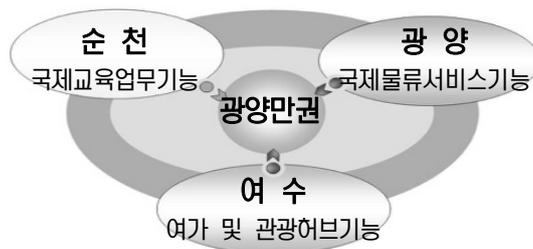


□ 목 적

- 광양만 광역계획권의 장기적인 발전방향 제시
- 도시간 기능을 상호 연계함으로써 적절한 성장관리 도모
- 광역계획권의 연담화에 따른 무질서한 확산 방지
- 광역시설의 합리적 배치에 따른 중복투자 방지로 투자효율성 제고
- 도시기본계획 및 도시관리계획의 지침 제시
- 지속가능한 발전전략과 함께 환경보전대책 선행

□ 기본목표

- 광양만권의 산업경제 및 경제자유구역의 물류거점 중심지 기능 강화
 - 개방화국제화에 따라 진주권, 광주권, 목포권과 연계된 국토 서남부의 산업경제의 견인차 역할과 아울러 국제물류·관광·교육기능의 중심지로서의 역할 제고
- 광역계획권내 지역의 중심핵 기능분담을 통한 도시발전촉 형성
 - 여수 : 산업지대의 휴식처로서 여가 및 관광허브 기능 부여
 - 순천 : 교육, 문화·관광, 공공업무, 배후주거기능 부여
 - 광양 : 광양항 배후로서 국제교역 및 물류서비스, 배후주거기능 부여
- 문화와 관광자원이 조화된 문화관광산업의 개발
 - 남도 고유의 문화자원과 2012년 여수세계박람회 등의 문화행사와 결합한 관광 산업을 개발하고 외래 관광객을 유치할 수 있는 기반을 조성함
- 지속가능한 개발을 통한 녹색환경권역의 구축
 - 미래 도시기능 변화에 유연히 대처하고 보존과 개발이 철저히 조화된 계획 마련
 - 녹지 및 문화유적을 적극적으로 보존하여 후세에 계승



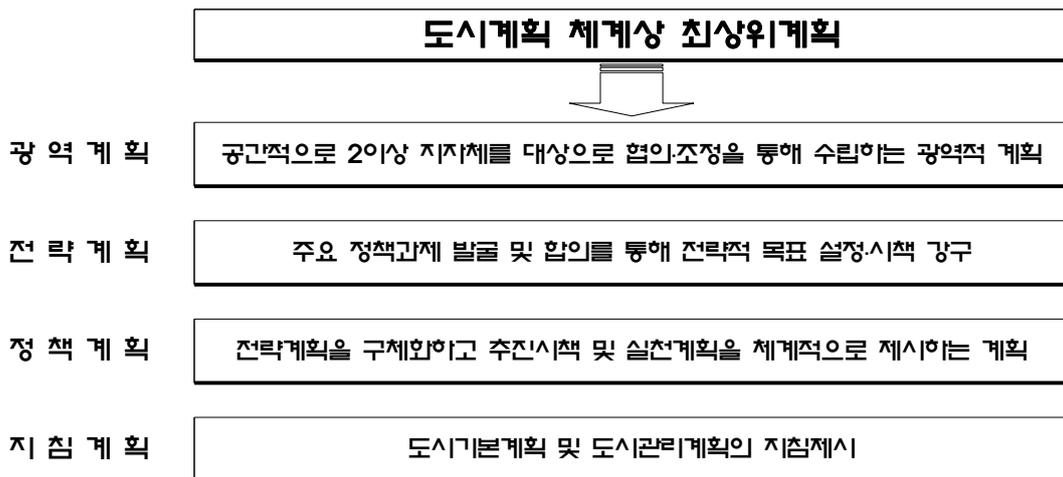
[그림 1-1] 광양만권 광역도시의 기능분담



2 계획의 성격

□ 광역도시계획의 성격

- 광역도시계획은 2이상의 지자체간 협의·조정을 전제로 계획을 수립하는 법정 계획임
 - 광양만권 광역도시계획은 계획권역내의 행정자율권을 갖는 3개시(여수·순천·광양)간 경제, 사회, 정보, 기능적 측면에서 상호 의존적이고 보완적인 경향이 점차 강해 진다는 관점과 인식을 기반으로 수립
- 광양만권 광역계획권에 대한 성장관리, 경제, 교통, 환경, 사회분야의 정책을 제시 하는 20년 장기계획
- 광역도시차원의 주요 이슈발굴을 통해 국가·지자체 등이 합의하여 전략적 목표를 설정하고 이를 달성하기 위한 시책을 강구하는 전략계획
- 광역계획은 국가 및 지자체가 구체적으로 취할 정책과제 및 추진시책을 체계적 으로 제시하는 정책계획
- 도시기본계획 및 도시관리계획 등 하위계획의 수립·입안시 지침으로 활용되는 지침계획
- 광역도시계획은 도시계획체계내에서 최상위 계획인 동시에 도시계획입안에 직접적인 구속력을 갖는 계획으로서 그 성격은 전략계획, 정책계획, 지침계획의 성격을 지니고 있음



[그림 1-2] 광역도시계획의 성격



3 계획의 범위

□ 공간적 범위

- 여수시·순천시·광양시의 행정구역 전역을 공간적 범위로 설정함
- 광양만광역권의 총면적은 5,279.17km²(육지부 1,853.29km²)이고 이중 여수시 3,853.64km²(육지부 498.72km²), 순천시 935.90km²(육지부 907.38km²), 광양시 489.63km²(육지부 447.19km²)를 차지함



[그림 1-3] 광양만권의 공간적 범위

□ 시간적 범위

- 계획의 기준연도는 2003년으로 설정하고 목표연도는 향후 20년 후인 2025년을 설정하며 계획기간을 5년 단위로 분할하여 계획지표를 제시함

[표 1-1] 광양만 광역도시계획의 기준연도와 목표연도

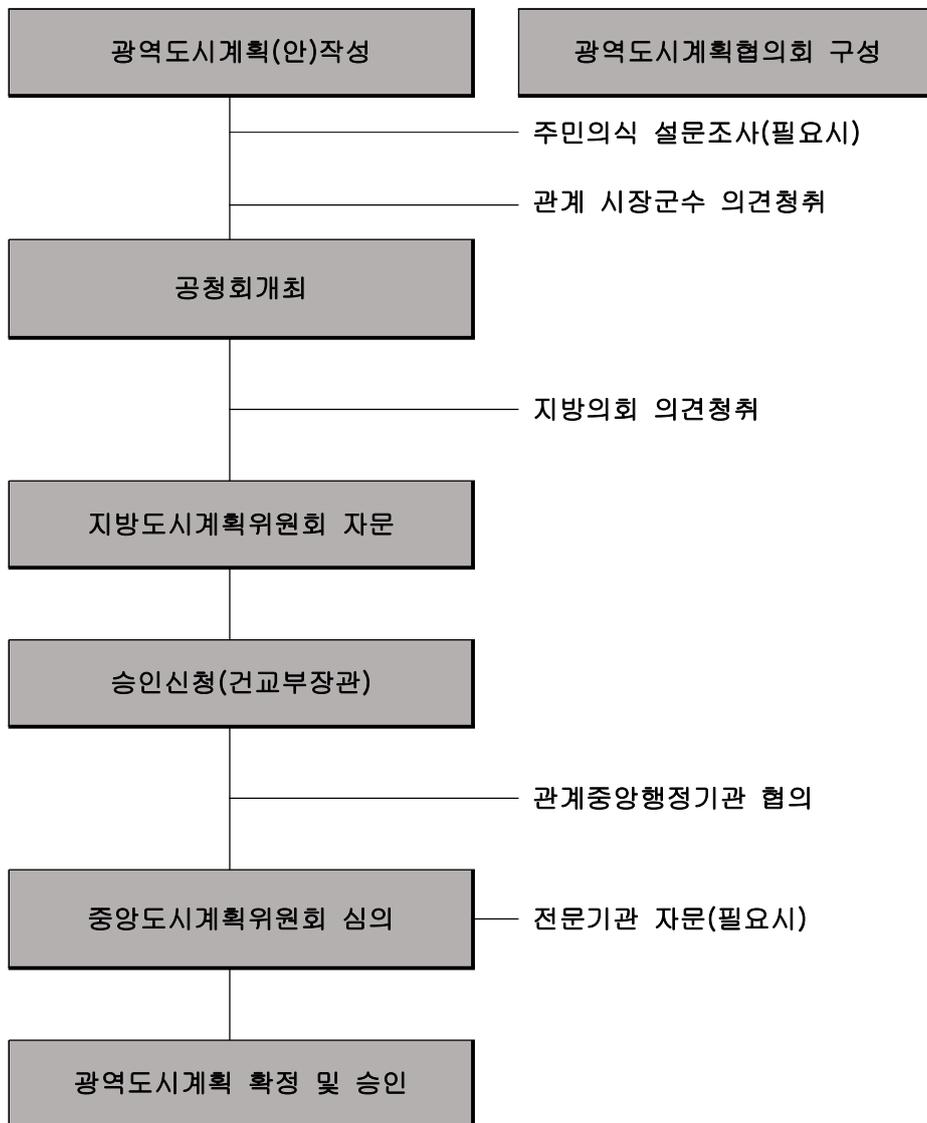
기준연도	목 표 연 도
2003년	2025년



4 수립절차

- 광역도시계획의 수립절차는 광역도시계획(안)이 작성되면 광역도시계획협의회의 의견청취, 공청회 개최, 지방의회 의견청취를 거쳐 지방도시계획위원회의 자문을 받음
- 지방도시계획위원회의 자문을 받은 후 건교부장관의 승인, 관계중앙행정기관의 협의, 중앙도시계획계획위원회의 심의를 거쳐 광역도시계획이 확정·승인 됨

[표 1-2] 광역도시계획 수립절차





5 광역계획권의 설정

1. 광양만권 광역계획권 설정 검토

□ 기본방향

- 여수시, 순천시, 광양시 전 행정구역을 대상으로 인구면적·교통량 등과 같은 기초 자료조사, 영향권 분석 등을 실시하여 본 과업의 공간적 대상이 되는 광양만권 광역계획권의 설정을 위한 대안을 제시
- 광양만권 광역계획권의 설정기준 및 분석
 - 여수시, 순천시, 광양시의 행정구역 범위 내에서 주변지역과의 연계성, 주변 지역의 도시적 특성을 근거로 광역권 설정을 위한 합리적 기준을 검토함
 - 중심도시와 주변지역과의 연계성은 통근·통학, 구매행태, 문화위락, 광역시설이용 등의 활동 중에서 유의성 있는 것을 선정하여 분석함
- 광양만권 광역권 설정대안 검토 및 선정
 - 광역권의 범위에 대한 여러 대안을 제시하고 최적안을 제시함
 - 광역권의 범위는 여수시, 순천시, 광양시의 행정구역단위로 지정하는 것을 원칙으로 함. 다만, 지역적 특성에 비추어 볼 때 시 전체 행정구역을 광역권으로 지정할 필요가 없다고 인정되는 경우에 해당 시의 일부 읍·면·동의 행정구역을 경계선으로 광역권을 지정

□ 광역계획권 설정의 관점

- 광양만 또는 광양만권 경제자유구역이라는 공통요소로 고려하여 여수, 순천, 광양 뿐만 아닌 경상남도의 하동, 남해 등의 계획권역내 포함 여부를 검토
 - 경상남도 지역이 포함되는 경우 국토계획법에 따라 전라남도지사와 경상남도지사가 공동으로 본 광역도시계획을 수립하여 건교부장관의 승인을 받아야 함
 - 본 계획에서는 전남지사가 여수, 순천, 광양간의 광역적 문제를 개선하기 위한 광역도시계획이라는 관점에서 광역계획권을 설정하고자 함



- 원칙적으로 여수, 순천, 광양과 그 주변 지역을 대상으로 시·군단위의 분석을 시도하여 시·군단위의 광역계획권을 설정하며 아울러 읍·면·동 단위의 분석을 추가하여 시·군단위의 설정의 타당성을 검토함
- 본 권역은 광주권의 사례와 같이 단일의 중심도시와 다수의 주변도시로 구성되는 형태가 아니므로 다음 두 가지 방식에 의하여 권역 설정
 - 여수, 순천, 광양이 각각 중심도시가 되는 경우를 상정하여 중심도시와 주변도시라는 계층성 또는 종속성을 검토
 - 중심도시와 주변도시라는 계층성 또는 종속성의 관점 보다는 도시계획 및 개발사업의 상호연관성 또는 공동의 개선과제를 갖는가 여부를 검토

2. 광양만권 광역계획권 설정을 위한 분석

□ 중심도시와의 연계성에 의한 설정(시·군 단위)

• 분석대상도시

- 여수, 순천, 광양 및 그와 접경하는 전남지역 시·군(구례, 고흥, 보성, 곡성, 화순)

• 분석지표

- 중심도시로의 통근자 비율

- (단위지역으로부터 중심도시로의 통근·통학자수/단위지역의 총 통근·통학자수)×100(%)

자료 : 통계청, 2000년 인구주택총조사

- 중심도시로의 통근자 비율과 중심도시로부터의 통근자 비율

- 중심도시로의 통근자 비율 + 중심도시로부터의 통근자 비율

중심도시로부터의 통근자 비율 : (중심도시로부터 단위지역으로의 통근·통학자수 / 단위지역의 총 통근·통학자수)×100(%)

자료 : 통계청, 2000년 인구주택총조사

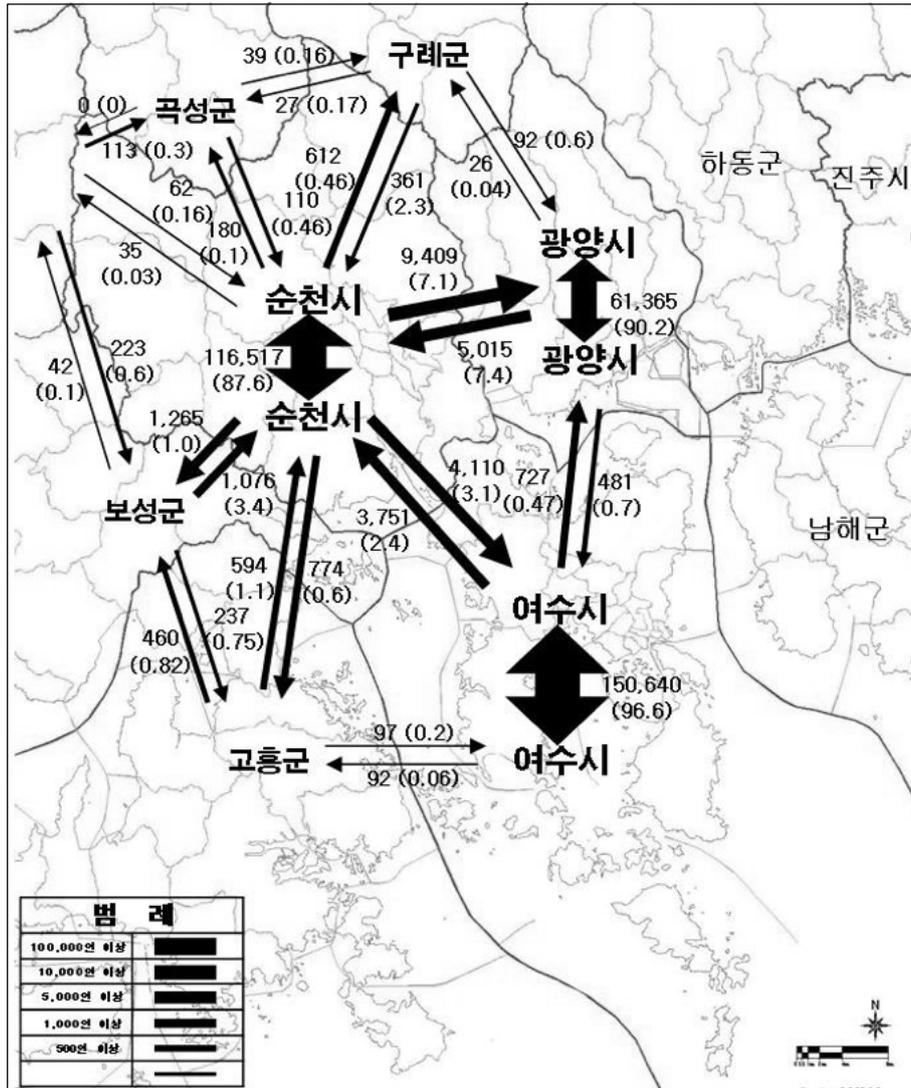
• 분석결과

- 모든 경우에 포함되는 도시 : 순천, 광양
- 두 개의 경우에만 포함되는 도시 : 여수
- 하나의 경우에만 포함되는 도시 : 구례, 고흥, 보성



[표 1-3] 중심도시와 주변도시와의 연계성 검토 결과

구분	중심도시로의 통근자 비율(0.5% 이상 선택)	중심도시로의 통근자 비율 + 중심도시로부터의 통근자 비율 (1% 이상 선택)	공통도시
중심도시가 여수	순천, 광양, (여수)	순천, 광양 (여수)	순천, 광양, (여수)
중심도시가 순천	여수, 광양, 구례, 고흥, 보성, (순천)	여수, 광양, 구례, 고흥, 보성, (순천)	여수, 광양, 구례, 고흥, 보성, (순천)
중심도시가 광양	순천, 구례, (광양)	순천, (광양)	순천, (광양)



[그림 1-4] 광양만권 주변 통근·통학인구 분석도

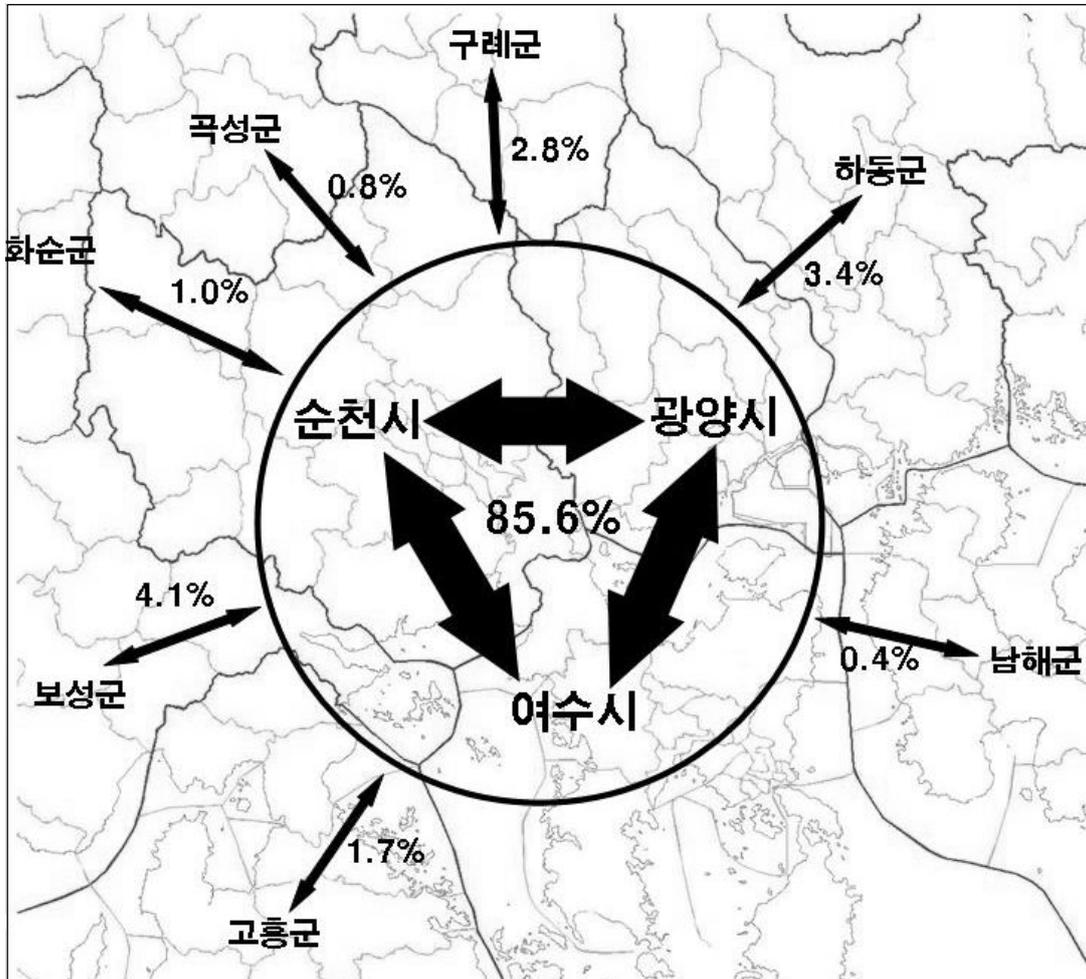
• 광역계획권 설정

- 두 개 이상의 경우에 포함되는 순천, 광양, 여수를 광역계획권으로 설정



□ 광양만권 유·출입 통행량 분석

- 여수·순천·광양시의 3개 도시간 유·출입 통행량이 117,965통행(여수·순천·광양시 내부 통행은 제외)으로 전체의 85.6%를 차지함
- 주변도시로부터 여수·순천·광양시에 유·출입 통행은 보성군, 하동군, 고흥군 등 모두 5% 미만으로 나타남
- 이는 주변도시의 여수·순천·광양시에 대한 의존도가 매우 낮음을 보여줌



[그림 1-5] 광양만권 주변 유·출입 분석도



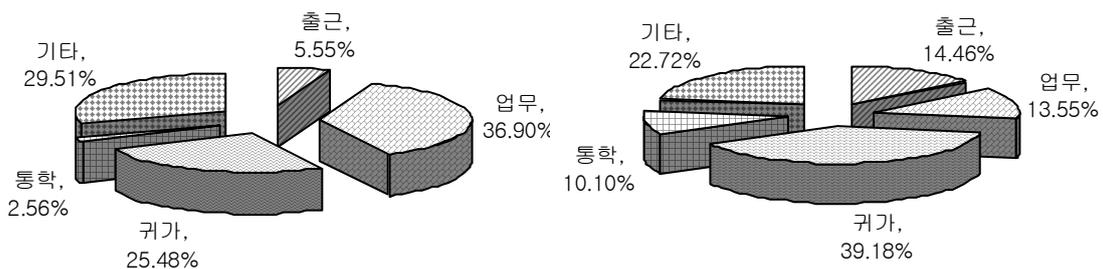
□ 광양만권 목적 통행분석

- 주변지역을 포함한 여수-순천-광양간 1일 총 통행량은 175,332통행으로 분석되었음(내부통행 및 해운통행 제외)
- 목적별로 보면 업무통행이 가장 많은 36.9%, 쇼핑·여가 등 기타통행 29.51%, 귀가통행 25.48%, 출근통행 5.55%, 통학통행 2.56% 순으로 나타남
- 이는 전국 평균 목적통행별 비율과 비교할 때 출근 및 통학통행이 낮고 상대적으로 업무와 기타통행(여가통행 등)이 높아 지역간 출근 및 통학통행은 많지 않고 업무 및 여가, 쇼핑 등의 기타통행의 비중이 다소 높은 것을 나타남

[표 1-4] 광양만권 목적 통행분석

구 분		출근	업무	귀가	통학	기타	계
대상지역 소존간 통행	통행량/일	9,733	64,687	44,680	4,494	51,738	175,332
	여수, 순천, 광양비(%)	73.8	69.9	65.9	55.6	64.9	67.3
	분담비(%)	5.55	36.90	25.48	2.56	29.51	100
전국	분담비(%)	14.46	13.54	39.18	10.10	22.72	100

주) 연안해운 통행량 및 존내 부통행량 제외



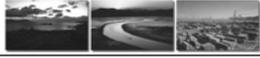
<연구대상지역 목적통행분포>

<전국 평균 목적통행분포>

[그림 1-6] 광양만권 목적통행 분석

• 분석결과

- 교통 분석적 측면에서 도시계획의 광역권설정은 3개 도시의 구성만으로 충분할 것으로 판단됨



□ 도시계획 및 개발사업의 연관성에 의한 설정(시·군단위)

• 분석지표

- 자연적 요인 : 광양만의 포함 여부 및 수계
- 개발계획 : 광양만권 경제자유구역 개발계획, 광양만진주권 광역개발계획 포함 여부
- 광역시설의 입지 : 지역간 도로, 철도, 상수도, 하수도, 폐기물, 항만, 공항, 공원, 산업시설
- 행정관리 : 동일도 관할, 행정구역의 인접

• 분석대상 시·군

- 여수, 순천, 광양, 고흥, 보성, 곡성, 화순, 구례

• 분석결과

[표 1-5] 도시계획 및 관련계획에 의한 연관성 검토

구 분		여수	순천	광양	고흥	보성	곡성	구례	화순
자연적 요인	광양만 접경여부	0	0	0					
	섬진강 수계			0			0	0	
개발계획 포함	경제자유구역 개발계획	0	0	0					
	광양만·진주권 광역개발계획 (1998)	0	0	0	0	0			
광역시설 입지	항만 입지	0		0	0	0			
	공항 입지	0							
	경전선 경유		0	0		0			0
	전라선 경유	0	0				0	0	
	남해고속도로 경유		0	0			0		
	국·도립공원	0	0		0			0	0
행정관리	대규모 산업단지	0		0					
	전남도 관할	0	0	0	0	0	0	0	0
	접경하는 분석대상 시·군수	1	6	3	1	3	3	4	3
관련 항목수		9	8	9	4	4	4	4	3

• 광역계획권의 설정

- 관련 항목수와 접경성을 종합하여 여수, 순천, 광양으로 설정



□ 도시적 특성에 의한 분석(읍·면·동 단위)

• 분석방법

- 여수, 순천, 광양의 읍·면·동을 대상으로 도시적 특성을 분석(총62개 읍·면·동)
- 광역계획권을 시·군단위로 설정할 것인지 아니면 읍·면·동단위로 설정할 것인지를 파악하기 위한 보조 자료로 활용

• 분석지표

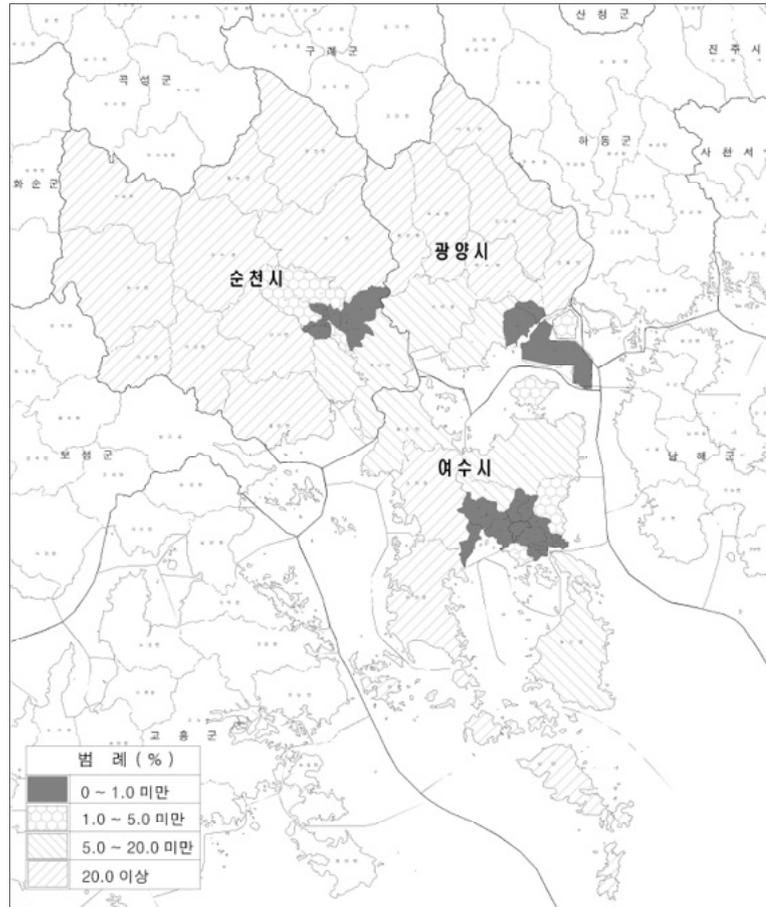
- 전업농가 비율 : $(\text{전업농가수} / \text{단위지역 총가구수}) \times 100\%$
 자료 : 농림부, 2000년 농업총조사
- 인구밀도 : 1998년 단위지역의 인구수/전체행정구역면적
 자료 : 각 시 통계연보, 2003
- 도시적 토지이용비율 : 도시적 용지(지목상 대지, 공장용지, 학교용지의 합계) / 전체 행정구역면적
 자료 : 각 시 통계연보, 2003
- 상기 지표 값을 그림으로 나타내면 다음과 같음. 인구밀도와 도시적 토지용도 비율은 높을수록, 전업농가의 비율은 낮을수록 도시적 특성이 강하다고 할 수 있음



[그림 1-7] 광양만권 인구밀도 분석도

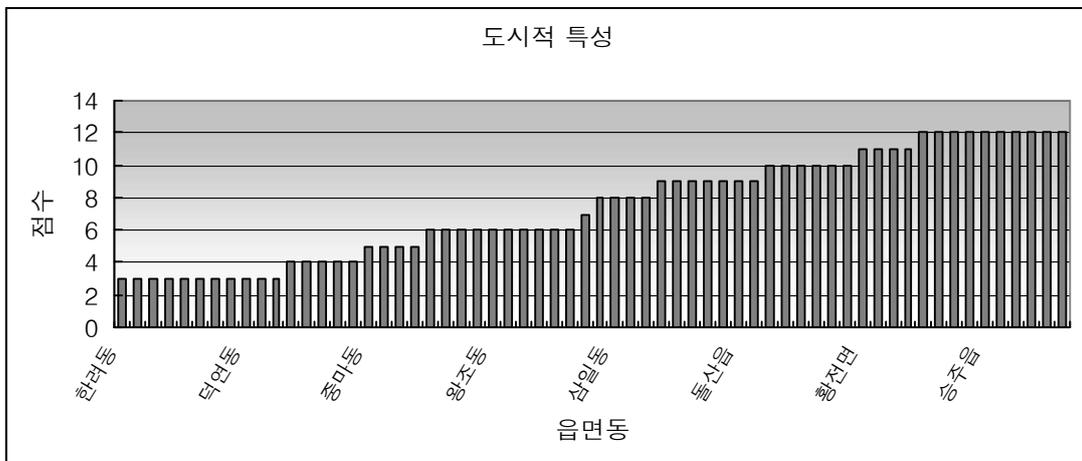


[그림 1-8] 광양만권 도시토지용도비율 분석도



[그림 1-9] 광양만권 전업농가비율 분석도

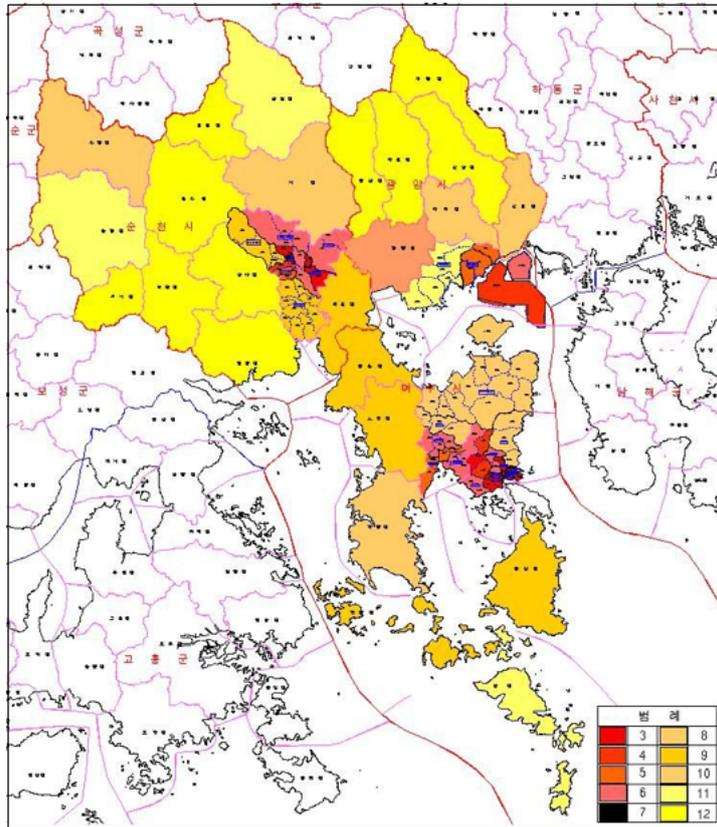
- 상기 지표별로 최상위 25% 읍·면·동부터 최하위 25% 읍·면·동까지 각각 1~4점의 점수를 부여하여 이를 종합하여 읍·면·동간의 순위화(점수가 낮을수록 도시적 특성이 높음)



[그림 1-10] 광양만권 읍·면·동간 도시특성 순위화



- 도시적 특성별 읍·면·동 분포도
 - 빨강, 분홍 등은 도시적 특성이 강한 읍·면·동이고 노랑, 갈색계열은 도시적 특성이 약한 읍·면·동으로서 여수, 순천, 광양 모두 대체로 도심에서 외곽으로 나갈수록 도시적 특성이 약화되는 것으로 나타남



[그림 1-11] 광양만권 도시적 특성 분석도

- 분석결과
 - 여수의 동문동·한려동·중앙동, 순천의 중앙동·덕연동·매곡동, 광양의 금호동·종마동·광영동 등은 도시적 특성이 상대적으로 강하여 각 도시의 중심지 기능을 수행함
 - 여수의 삼산면·화양면, 순천의 외서면·낙안면·별량면·상사면, 광양의 봉강면·옥룡면·다압면 등은 도시적 특성이 대단히 미약하여 농·산촌의 성격을 가짐
- 계획권역 설정
 - 도시적 특성의 읍·면·동간 격차는 대단히 심한 것으로 나타났으나 3개시가 도·농 통합복합도시임과 계획수립을 위한 통계적 자료취득 용이성을 감안할 때 이러한 격차만으로는 광역계획권을 읍·면·동 단위로 설정할 필요는 없다고 판단됨
 - 따라서 여수, 순천, 광양 등 시단위의 행정구역 전체를 계획권역에 포함

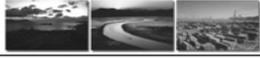


3. 광역계획권 설정의 종합

- 현재 여수·순천·광양 3개시가 도시기본계획을 제각기 수립·추진함에 따라 광역시설의 중복투자, 광역교통의 연계성 부족 등 효율성 저하가 예상되고
- 특히 경제자유구역 개발계획과 도시기본계획의 상충문제 조정 및 여수·순천·광양간의 광역적 도시문제를 해결하기 위한 광역도시계획성격이 강하므로
- 시·군단위의 중심도시와 연계성, 공통의 도시개발 및 계획 필요성, 그리고 읍·면·동단위의 도시적 특성 분석을 종합한 결과 시단위를 중심으로 계획권을 설정하는 것이 타당할 것으로 분석되어 여수, 순천, 광양의 전체 행정구역을 본 계획의 광역계획권으로 설정함

Ⅱ . 광역계획권의 현황 및 특성

- ① 자연적 환경
- ② 인문·사회적 환경



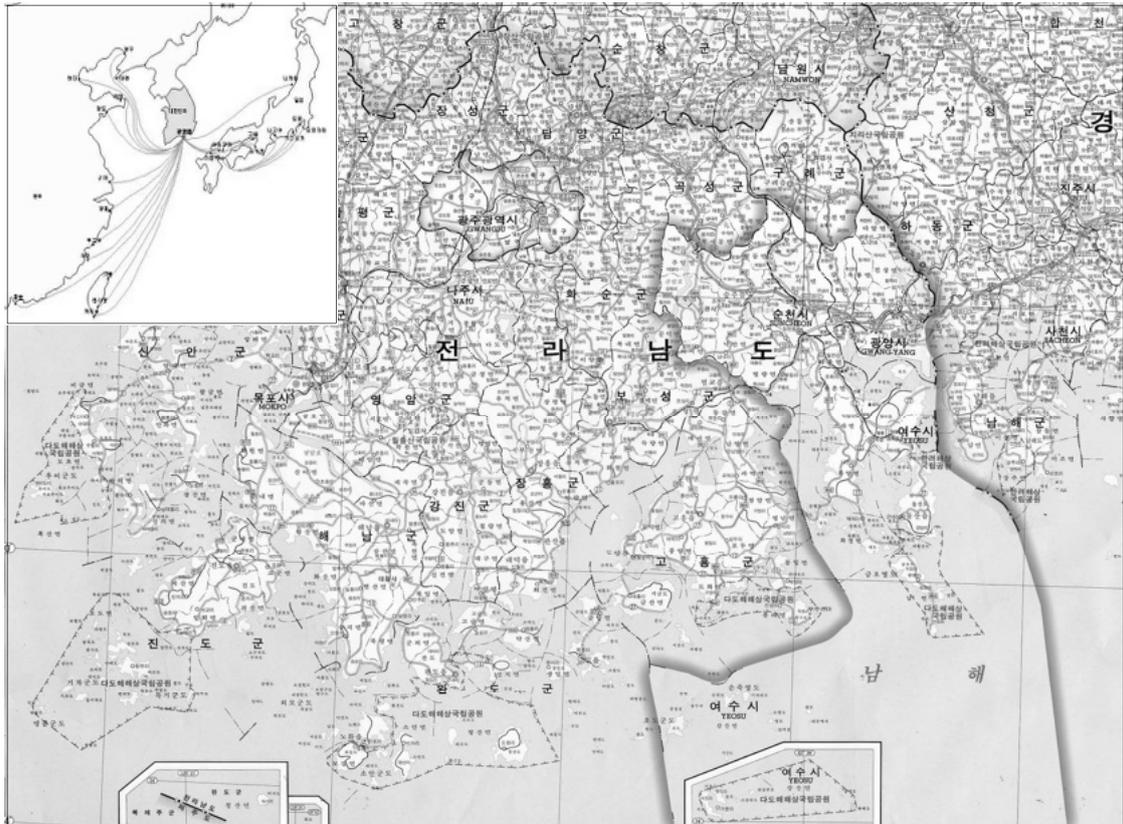
1 자연적 환경

□ 위치

- 광양만권은 대륙과 해상을 연결하는 한반도의 남측 관문지역으로 동북아 해상 물류루트의 중심지에 입지하고 있음
- 국토공간상 한반도 최남단인 남해안 중앙부, 행정구역상 전라남도과 경상남도의 접경지역에 입지하고 있음

[표 II-1] 광양만권 접경지역

방 향	접경지역	방 향	접경지역
동 측	경상남도 남해군	서 측	보성군
남 측	다도해해상국립공원 및 한려해상국립공원	북 측	지리산 국립공원

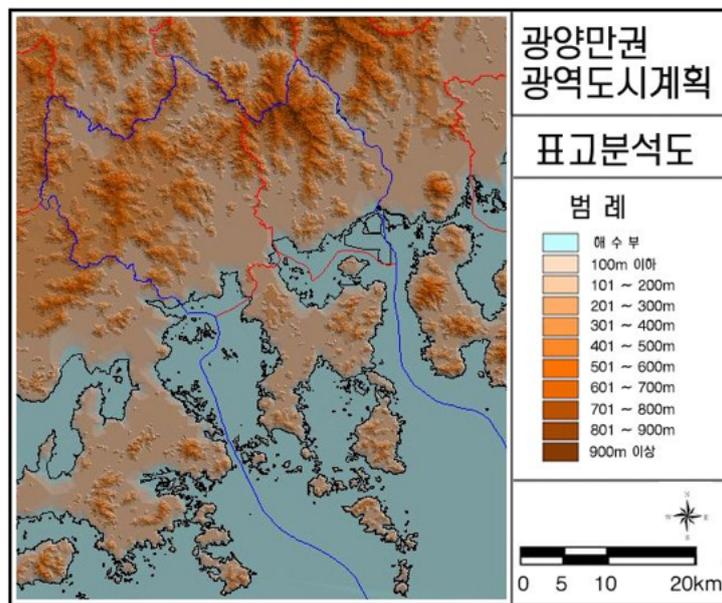


[그림 II-1] 광양만권 위치도

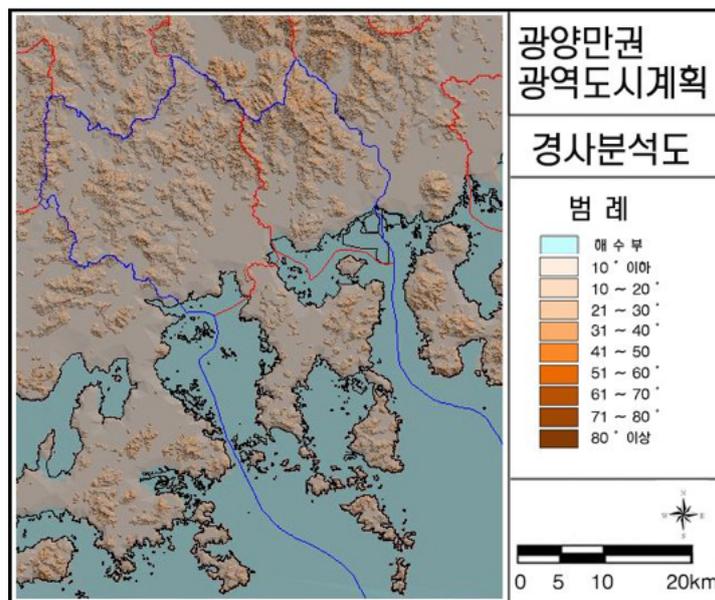


□ 지형·지세

- 광양만권은 북고남저의 지형을 이루고 있으며, 북으로는 소백산맥 지맥이 남해로 향해 완만히 뺏어 형성된 지형으로서 광양시의 백운산, 순천시의 조계산, 여수시의 국사봉 및 영취산 등 산지가 기존 시가지 북측에 입지하며 전반적으로 오랜 침식을 받은 육지가 많음
- 특히 구릉지와 만의 해안선 사이에 여수반도와 같이 좁고 긴 육지가 형성되어 있으며 해안은 침강작용으로 만의 입구가 깊은 것이 특징임



[그림 II-2] 표고분석도



[그림 II-3] 경사분석도



□ 지질 및 토양

- 전체적인 지질구조는 선캄브리아기 지리산 편마암 복합체로 전라남도에서는 가장 오래된 암석으로 8억 내지 29억 년 전에 생성된 것이고, 선캄브리아기에 퇴적된 이질암과 사질암들이 광역 변성작용으로 형성된 편마암도 많이 분포함
- 광양만권에는 화강암, 편마암을 기반으로 하는 토양으로 구성되어 토심이 깊고 중성토양으로 침엽수 생육에 적합한 토질구조를 가지고 있음

□ 식물 및 식생

- 온난 다습한 해안성기후의 특징을 보이고 있어 식물 성장에 좋은 조건을 갖추고 있는 지역임
- 광양만지역의 약 70% 정도가 임야로서 다양한 수종이 식생하고 있으나 조림 사업의 부진 및 과거 무분별한 벌목으로 대부분의 산이 황폐화 되어 있는 실정임
- 광양만 지역내의 주종을 이루고 있는 임목 및 초목을 지역별로 대별하여 구분하면 다음과 같음
 - 도서부의 임목구성은 소나무, 측백나무, 참나무, 녹나무, 싸리나무, 동백나무, 율나무, 머루나무, 감나무 등의 다양한 수종이 식생하고 있음
 - 육지부의 임목으로는 소나무, 상수리나무, 밤나무, 느릅나무, 철, 싸리나무, 보리수 등이 있음

□ 기후 및 기상

- 우리나라 전체로 볼 때 대륙성 기후로서 한서의 차가 심한 편인데 반하여 광양만권의 기후 특색은 지리적으로 한반도의 최남단에 위치한 관계로 온난 다습한 해양성 기후를 보이고 있음
- 1971~2003년의 연평균 기온은 여수시는 14.1℃, 순천시는 12.5℃, 광양시는 14.07℃ 이고, 광양만권의 최고기온은 1994년에 39.4℃, 최저 기온은 1977년에 -12.6℃를 기록한 바 있음
- 광양만권은 우리나라 3대 다우지의 한 곳인 섬진강 하류지역에 속하여 연평균 강수량은 여수시 1,407.5mm, 순천시 1,487.5mm, 광양시 1,484.0mm로서 전국 평균 강수량보다 200mm 정도가 많으며 하계에 50% 정도가 집중되는 현상을 보이고 있음



□ 수문 및 수계

- 광양만권의 수계는 남으로 흐르는 섬진강, 북쪽으로 흐르는 보성강, 순천만으로 흘러드는 이사천과 동천, 광양읍을 관통하는 서천과 동천 등의 수계로 구분되고 있음
- 섬진강은 하천유역에 지리산, 백운산 등 비교적 해발고도가 높은 산들이 분포하여 수질이 양호할 뿐만 아니라 수자원이 풍부하고, 보성강은 주암댐이 건설되어 광주를 비롯한 전남지역에 생활 및 공업용수를 공급하고 있으며, 수어호는 광양시와 광양제철소, 울촌산단의 생활 및 공업용수로 이용되고 있음



[그림 II-4] 광양만권 수계분석도



2 인문·사회적 환경

□ 행정구역

- 광양만광역권은 여수시, 순천시, 광양시로 구성되며, 권역면적은 1,853.29km²로 전남지역(12,046km²)의 15.4%를 차지함

□ 인구 및 주택

- 인구추이
 - 광양만권의 인구는 1993년 694,098인에서 1998년 733,545인으로 증가하다가 2003년 718,378인으로 최근 5년간 정체현상을 보임

[표 II-2] 광양만권 인구추이

구 분	인 구(인)		
	1993년	1998년	2003년
광양만권	694,098	733,545	718,378
여수시	330,897	329,722	311,051
순천시	236,362	266,913	270,574
광양시	126,839	136,910	136,753

자료 : 여수시, 순천시, 광양시 통계연보(1994, 1999, 2004)

- 가구 및 주택
 - 광양만권내 가구수는 233,616세대, 주택은 234,166호로 주택보급률은 100.2%를 보임

[표 II-3] 광양만권 가구 및 주택 현황

구 분	가구(세대)	주택수(호)	주택보급률(%)
광양만권	233,616	234,166	100.2
여수시	100,917	99,930	99.0
순천시	88,326	87,150	99.0
광양시	44,373	47,086	106.1

자료 : 여수시, 순천시, 광양시 통계연보(2004)



□ 토지이용

- 지목별 현황
 - 지목별 현황은 임야가 67.2%, 농경지(전·답)가 20%, 대지 2.6%, 도로 2.9%, 공장부지 1.5%를 차지하고 있음
 - 광양만권내 공장부지는 전남지역전체의 54.5%를 점유하여 물류 및 산업도시 기능을 수행하고 있음

- 용도지역 현황
 - “C”자 환형 도시개발축 일원은 도시지역으로 지정되어 있음
 - 지방도와 협곡지역을 중심으로 관리지역이 지정되어 있음
 - 백운산 및 조계산일원은 농림지역이 지정되어 있음
 - 주암호, 상사호, 수어호, 금오도 일원은 자연환경보전지역으로 지정되어 있음

[표 II-4] 광양만권 용도지역 현황

구 분	면 적(k㎡)	구 성 비(%)
계	1,849.734	100.0
도시지역	510.357	27.6
준도시지역(관리지역)	16.584	0.9
준농림지역(관리지역)	414.229	22.4
농림지역	767.207	41.5
자연환경보전지역	141.357	7.6

자료 : 여수, 순천, 광양 도시기본계획



[그림 11-5] 광양만권 용도지역 현황도



□ 도시기본계획

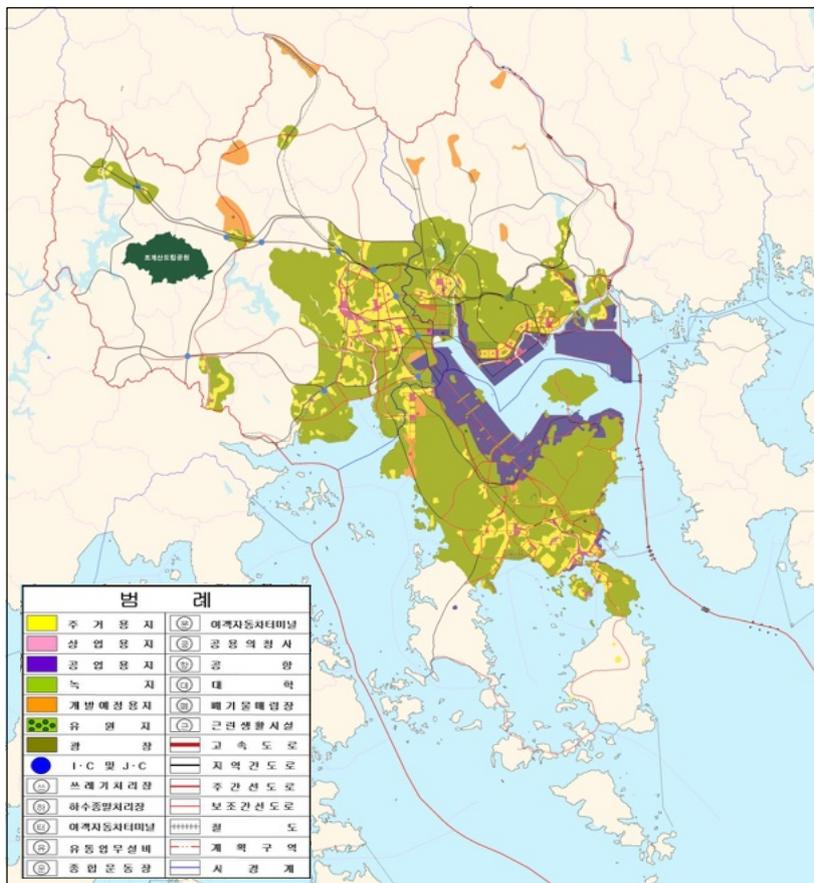
- 토지이용
 - 도시기본계획상 시가화용지는 207.399km²으로 총면적의 4.5%를 차지, 시가화 예정용지는 29.017km²로 0.6%가 지정되어 있음
 - 3개시 접경지역의 용도지역 및 시설 조정 등 3개시 개별적 공간구조를 광양만 권내 통합적인 공간구조로 발전제시하기 위한 공간구조 재정립이 요망됨

[표 II-5] 광양만권 도시기본계획상 토지이용 현황

(단위 : km²)

구 분	행정구역 (육지부) 면적	시가화용지(km ²)				시가화 예정 용지	녹지 및 기타용지	계획 인구 (천인)
		계	주거용지	상업용지	공업용지			
광양만권	1,853.29	207.40	90.17	11.02	106.21	29.02	4,377.38	1,380
여수시	498.72	96.74	35.22	3.49	58.03	5.03	3,751.87	450
순천시	907.38	45.37	35.92	4.39	5.071	15.68	209.47	500
광양시	447.19	65.28	19.03	3.14	43.11	8.30	416.05	430

자료 : 3개시 도시기본계획보고서



[그림 II-6] 광양만권 광양만권기본구상도

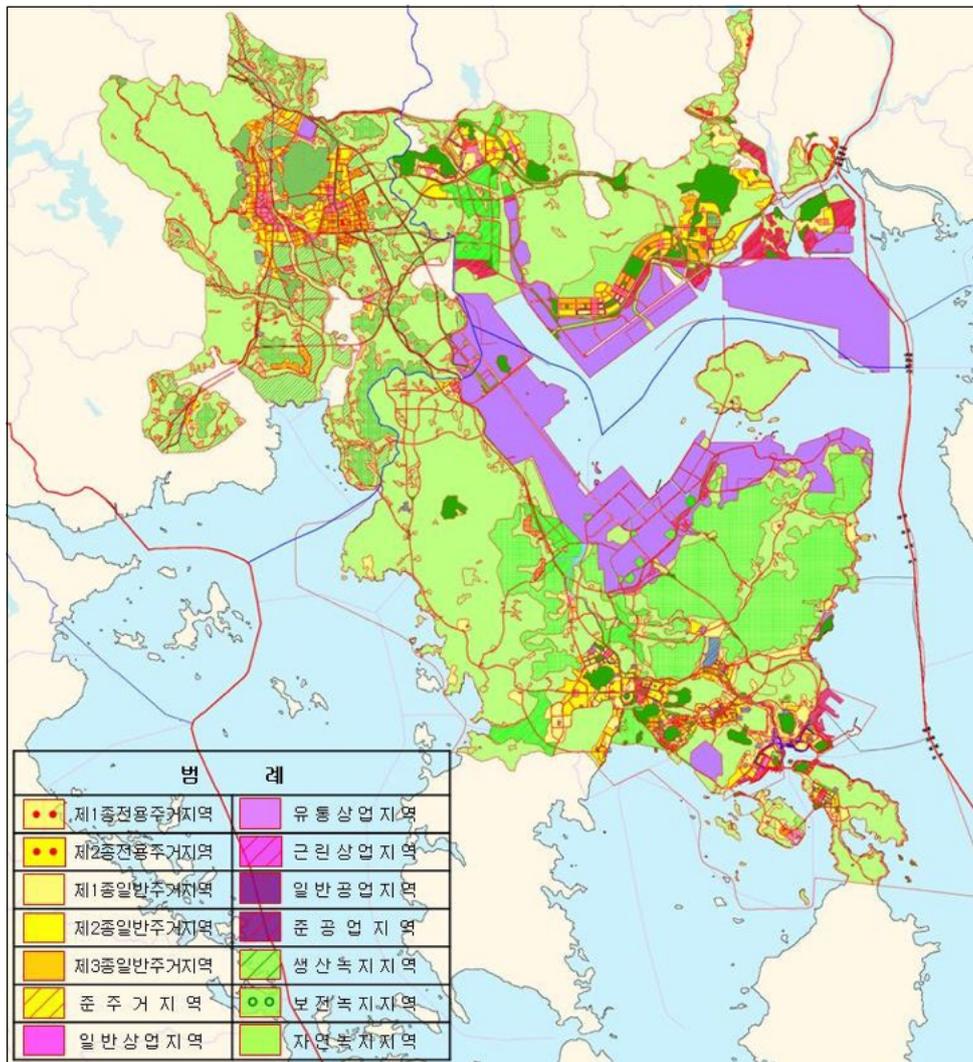


□ 도시관리계획

- ‘C’자 환형산업벨트 101.113km²가 공업지역으로 지정되어 있음
- 배후지역은 주거지역(62.781km²) 및 상업지역(7.274km²)이 지정되어 정주공간 형성
- 접경부지역에서 도시지역내 용도지역의 미지정 지역 발생시 일체적 관리가 필요함

[표 II-6] 광양만권 도시관리계획상 시가화 면적현황

구 분	시지역내 시가화지역 면적(km ²)			인구(인)	시가화지역 인구밀도 (천인/km ²)	
	계	주거지역	상업지역			공업지역
1990	79.320	37.380	4.540	37,400	732,667	9.24
1995	128.440	46.486	5.920	76,034	709,860	5.53
2000	157.862	54.038	6.300	97,524	733,012	4.64
2003	171.168	62.781	7.274	101,113	723,201	4.26



[그림 II-7] 광양만권 도시관리계획도



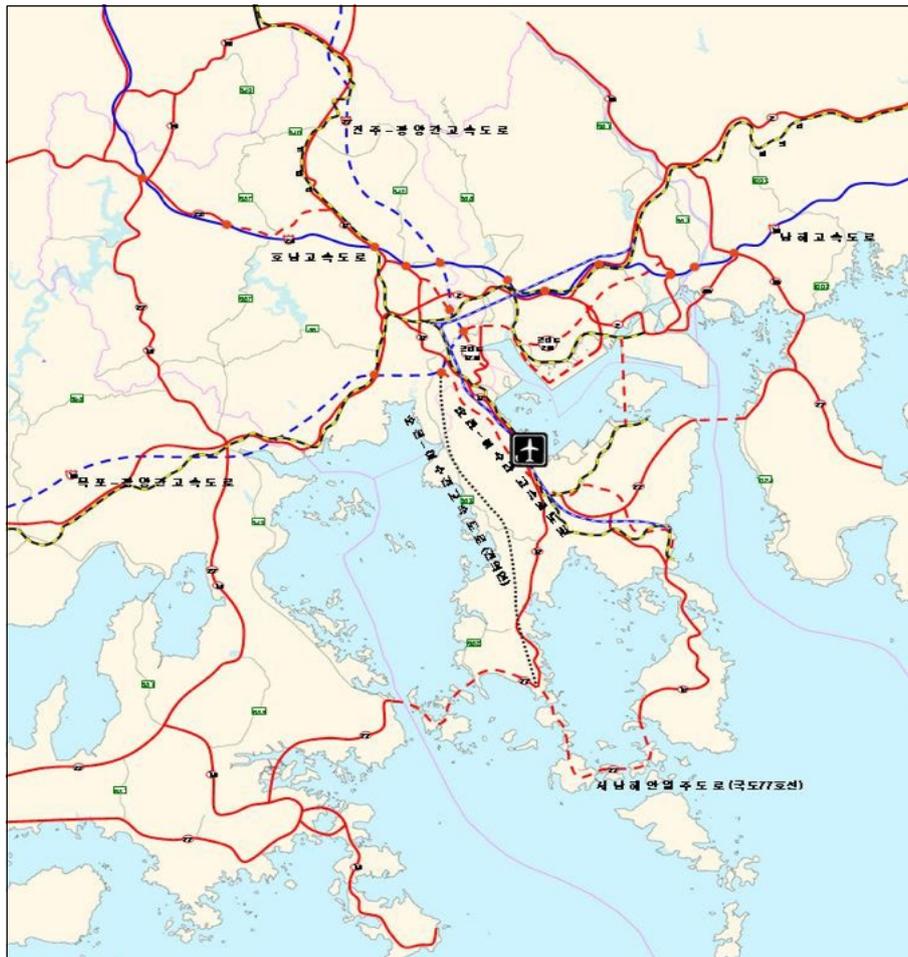
□ 교 통

• 광역간선교통현황

- 광역간선교통체계는 호남·남해고속도로 1개 노선이 있으며, 국도는 2, 15, 17, 22, 27, 77호선 등 6개 노선이, 지방도는 18개 노선으로 구성되어 있음
- 동서교통축은 호남·남해 고속도로 및 국도2호선으로 구성되어 있으며, 남북축은 국도17호선으로 구성되어 있음

• 광역간선교통체계 변화 전망

- 장래 동서교통축은 광양~목포간 고속도로 및 호남·남해고속도로, 국도2호선, 서남해안 일주도로(국도77호선)로 형성될 것으로 전망됨
- 남북교통축은 광양~전주간 고속도로 및 국도17호선이 광역간선교통망 체계를 형성할 것으로 전망됨



[그림 II-8] 광양만권 교통 현황도



• 철 도

- 광양만권에는 남북방향의 전라선과 동서방향으로 경전선, 기타 산업철도로 광양 제철선, 여천선이 각각 운행 중에 있으며 현재 전라선과 경전선의 개량 및 복선화 사업이 추진 중에 있음
- 「서남선(광양~수도권)철도 건설 2020년」에는 수도권과 전철노선이 연계될 것으로 전망됨

• 공 항

- 광양만권의 여수공항은 활주로 규모를 2,100m×45m로 추가확장 중에 있으며 장래 국제공항으로 육성하기 위한 사업을 지속적으로 추진 중에 있음

□ 공원·녹지 / 관광·경관

• 공원 현황

- 광양만권 내에는 다도해·한려해상국립공원 등 2개소가 총 450.111km², 조계산 도립공원이 27.380km²가 지정되어 있음
- 1인당 도시공원면적은 35.1㎡로서 비교적 넓은 것으로 조사되었으나, 실제 시민 이용률이 적은 도시자연공원 및 묘지공원 등이 약 56.8%를 차지함

[표 II-7] 광양만권 공원 현황

구 분	도시지역 면적(km ²)	인구 (인)	도시공원 (면적 : 천㎡)						공원 면적 비 (%)	1인당 공원면적 (㎡/인)	자연공원 (면적:천㎡)	
			어린이	근린	도시 자연	묘지	체육	합계			국립 공원	도립 공원
광양 만권	719.152	718,177	216 (559)	85 (9,591)	12 (13,409)	2 (886)	2 (730)	317 (25,175)	3.5	35.1	2 (450,111)	1 (27,380)
여수시	345.048	311,051	84 (190)	35 (2,453)	4 (679)	1 (698)	1 (574)	125 (4,594)	1.3	14.8	2 (450,111)	-
순천시	198.750	270,574	71 (243)	23 (3,121)	5 (7,120)	1 (188)	-	100 (10,672)	5.4	39.4	-	1 (27,380)
광양시	175.354	136,753	61 (126)	27 (4,017)	3 (5,610)	-	1 (156)	92 (9,909)	5.7	72.5	-	-

자료 : 여수시, 순천시, 광양시 공원녹지과(2004)



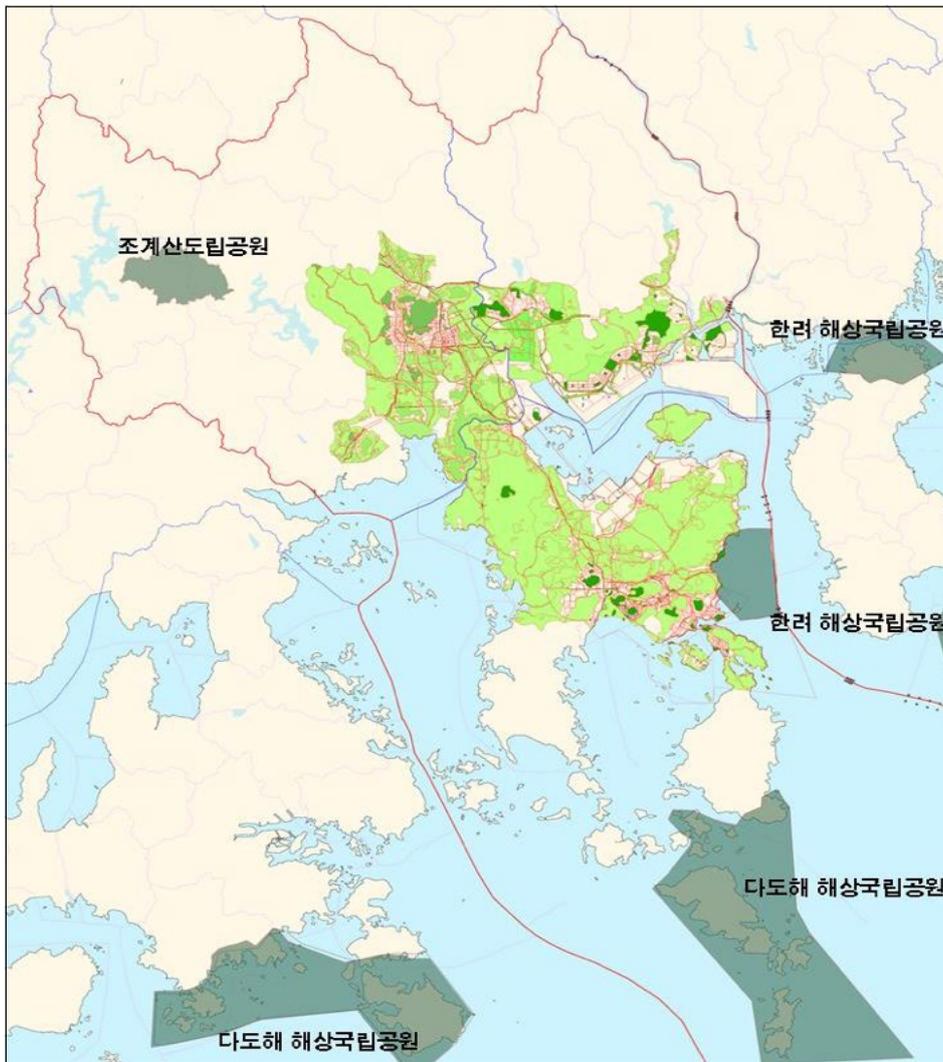
• 녹지 현황

- 광양만권내 녹지는 총 475.12km²로 1인당 녹지면적은 평균 661.6m²임

[표 II-8] 광양만권 녹지 현황

구분	인구(인)	녹지면적(천 m ²)	1인당 녹지면적 (m ² /인)
여수시	311,051	216.04	695.5
순천시	270,574	174.28	644.1
광양시	136,753	84.80	620.1
광양만권	718,177	475.12	661.6

자료 : 전라남도 통계연보 (2004)



[그림 II-9] 광양만권 공원·녹지 현황도

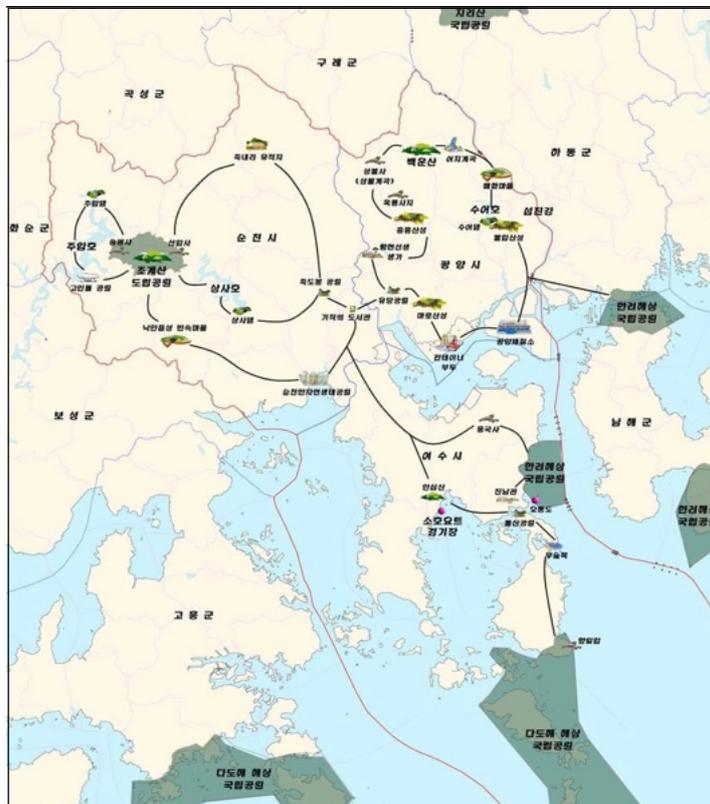


• 관광 및 경관

- 광양만권내 주요관광자원은 육상관광(조계산, 백운산 등)과 해양관광(한려해상, 다도해국립공원 등)이 어우러진 천혜의 다양한 자원을 보유하고 있음
- 광양만권내 독특한 관광자원인 해상경관 및 워터프론트를 효율적으로 이용한 거점관광지 개발이 요구됨
- 광양만권내 관광지간의 종합적 연계성과 차별적인 관광활동의 기능 배분이 미약함
- 광역적인 연계 교통체계 미비로 국민여가 행태변화에 따른 권역내 체계적인 관광루트 구축이 필요함
- 산악경관, 관광루트경관, 해양경관 등 경관 제고방안을 검토 제시해야 함

[표 II-9] 광양만권 관광코스 현황

구 분	주요 관광 코스
여수시	오동도 → 진남관 → 안심산 → 흥국사 → 한려해상국립공원
	오동도 → 진남관 → 돌산공원 → 무슬목 → 향일암 → 다도해 해상국립공원
순천시	낙안읍성 → 고인돌공원 → 송광사 → 조계산도립공원 → 선암사 → 상사호
	순천만자연생태공원 → 낙안읍성 → 조계산도립공원 → 선암사 → 상사호
광양시	광양제철소 → 광양항건부두 → 양산테마마을 → 백운산 → 옥룡사지
	→ 매천황현생가 → 장도전수관 → 유당공원
	어치계곡(구시폭포) → 매화마을 → 섬진나루터 → 수어호 → 불암산성



[그림 II-10] 광양만권 관광자원 현황도



□ 공급처리

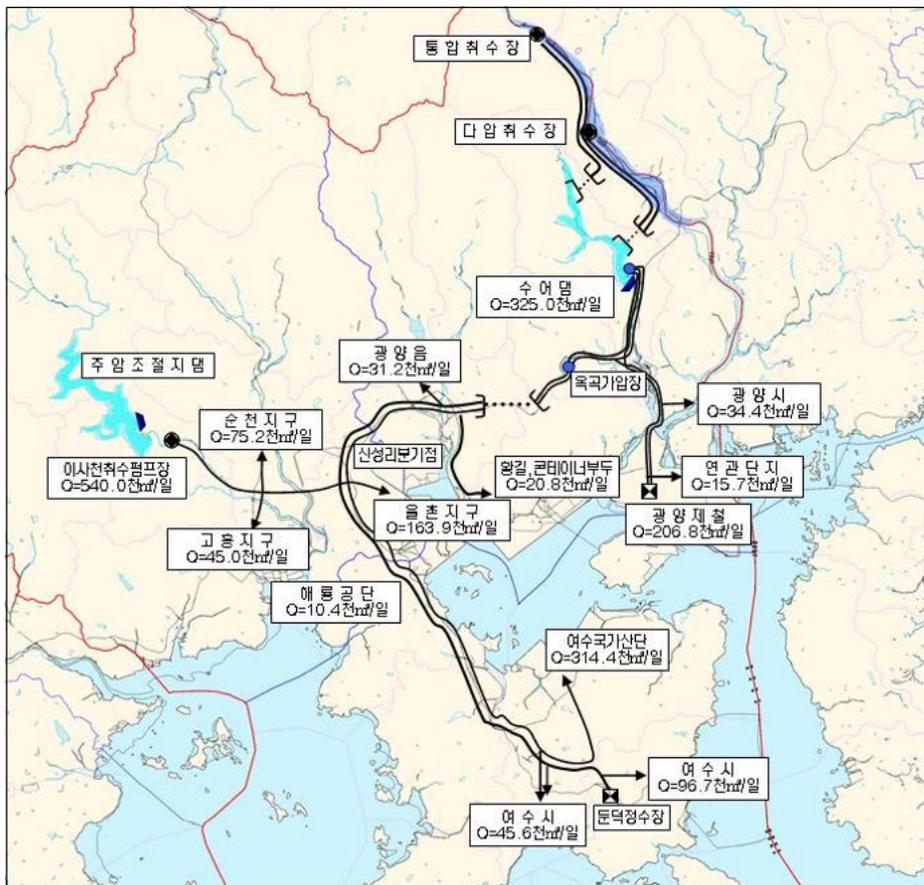
• 상수도

- 광양만권내 상수원은 주암조절지댐(상사호)과 수어댐에서 공급
- 광양만권의 주 용수 공급원인 주암댐과 수어댐의 공급능력이 한계 도달
- 현재 단기적으로는 섬진강을 수원으로 용수를 공급하는 것으로 계획되어 있으나, 장기적으로는 댐 개발적지가 없어 용수공급을 위한 수원 확보가 어려움
- 물 수요 관리정책의 강화 및 소규모 상수원 개발 등 상수원 확보계획 수립이 요망됨

[표 II-10] 광양만권 상수도 급수 현황

구분	급수도시내 인구(명)	급수인구(명)	보급률(%)	급수량(㎥/일)	1일 1인당 급수량(ℓ)
광양만권	718,378	605,985	84.4	201,109	332
여수시	311,051	259,222	83.3	99,405	383
순천시	270,574	230,157	85.1	69,708	302
광양시	136,753	116,606	85.3	31,996	274

자료 : 여수시, 순천시, 광양시, 통계연보(2004)



[그림 II-11] 광양만권 상수도 공급 체계도



• 하수도보급 현황

- 광양만권내 하수도 보급률은 80.2%를 보임

[표 II-11] 광양만권 하수도 보급 현황

구 분	인 구		보급률(%)
	총인구	하수처리인구	
광양만권	718,378	576,106	80.2
여수시	311,051	270,224	86.8
순천시	270,574	223,603	82.6
광양시	136,753	82,279	60.2

자료 : 전라남도 통계연보(2004)

• 하수처리시설 현황

- 광양만권내 오·폐수처리를 위한 하수처리장은 위탁경영방식의 소규모 하수처리장 및 마을하수도시설을 제외하고 총8개소가 설치되어 운영중임

[표 II-12] 광양만권 하수처리시설 현황

구 분	위 치	시설용량(㎡/일)	처리용량(㎡/일)	
여수시	여수	신월동	110,000	35,235
	위탁 경영	-	1,160	941
	소계		111,160	36,176
순천시	순천	교량동	130,000	97,000
	승주	승주읍신성리	2,500	1,000
	송광외서	송광면봉산리	700	480
	송광신평	송광면신평리	800	-
	위탁 경영	-	1,510	1,148
	소계		135,510	99,628
광양시	광영	광영동	5,500	1,920
	광양	광양읍세풍리	28,000	21,900
	중앙	중동	25,000	5,621
	마을하수도	-	1,018	819
	소계		34,318	30,260

주) 산업단지내 오·폐수처리시설 제외

자료 : 환경부, 2004하수도통계(2005) 및 각시 하수도정비기본계획



• 폐기물처리시설

- 광양만권내 생활쓰레기 매립시설은 총5개소, 매립용량은 9,800천㎡ 임

[표 II-13] 광양만권 폐기물처리시설 현황

구 분	총매립지면적 (㎡)	총매립용량 (㎡)	기매립량 (㎡)	잔여용량 (㎡)	사용기간	
광양만권	669,168	9,800,544	2,919,220	6,881,324		
여수시	만 흥	284,740	3,255,000	867,410	2,387,590	1997-2020
	월 내	100,068	1,500,000	539,155	960,845	1994-2005
	거 문	810	1,915	771	1,144	2002-2008
순천시	95,450	1,775,629	1,311,409	464,220		
광양시	188,100	3,268,000	200,475	3,067,525		

자료 : 전라남도 통계연보(2004)

• 음식물쓰레기 재활용시설 현황

- 음식물쓰레기 재활용시설은 순천시와 광양시에 각1개소씩 설치

[표 II-14] 광양만권 음식물쓰레기 재활용시설 현황

구 분	시 설 명	시설·용량(톤/일)	비 고
광양만권	-	80	-
여수시	-	-	-
순천시	청강	50	민간시설
광양시	광양시퇴비화시설	30	공공시설

자료 : 환경부(2004)



[그림 II-12] 광양만권 위생처리시설 현황도



□ 산업·경제

• 재정자립도

- 광양만권내 도시의 재정자립도는 '03년 32.3%이며 2차산업 비중이 높은 산업 구조를 갖춘 광양시의 재정자립도가 제일 높음

[표 II-15] 광양만권 재정자립도 현황

구 분	재정자립도(%)			예산규모(백만원)
	'01년	'02년	'03년	
광양만권	32.8	28.7	32.3	1,229,657
여수시	33.5	30.3	32.9	591,263
순천시	28.4	26.7	25.7	369,830
광양시	38.1	35.5	41.0	268,564

자료 : 행정자치부 지방재정공개시스템

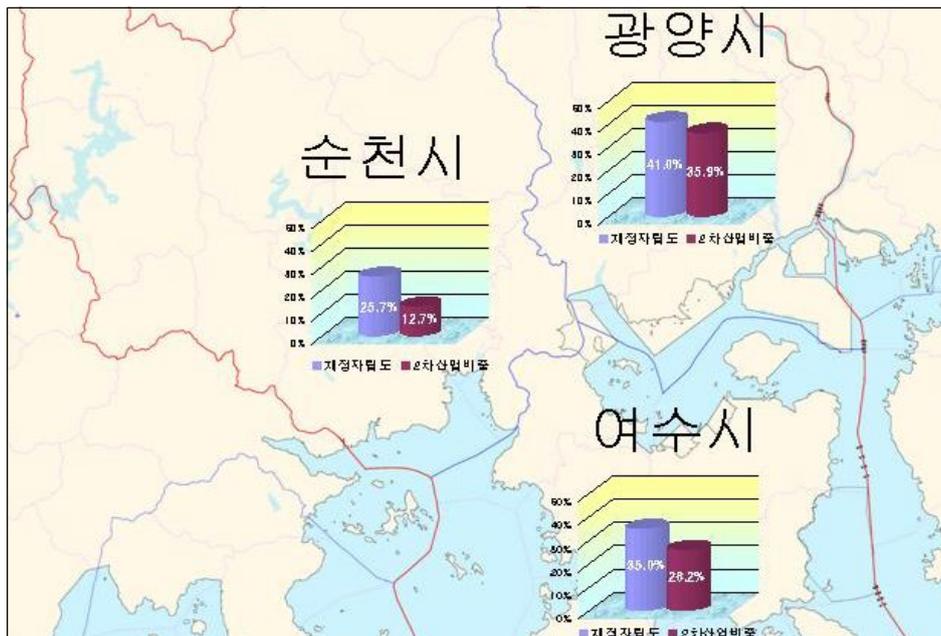
• 산업구조

- 여수시, 광양시는 제조업을 기반으로 한 2차산업 비중이 높고, 상대적으로 순천시는 3차산업 종사 비율이 높아 각도시의 산업구조가 도시성격을 극명하게 나타냄

[표 II-16] 광양만권 산업구조 현황

구 분	총인구(인)	총사업체수(개)	총 종사자수(인)			2차산업 종사비율
			1차산업	2차산업	3차산업	
광양만권	718,378	44,846	1,455	47,384	142,244	24.8%
여수시	311,051	20,573	1,159	23,152	58,850	27.8%
순천시	270,574	16,582	229	7,971	54,454	12.7%
광양시	136,753	7,691	67	16,261	28,940	35.9%

자료 : 전라남도 통계연보(2004)

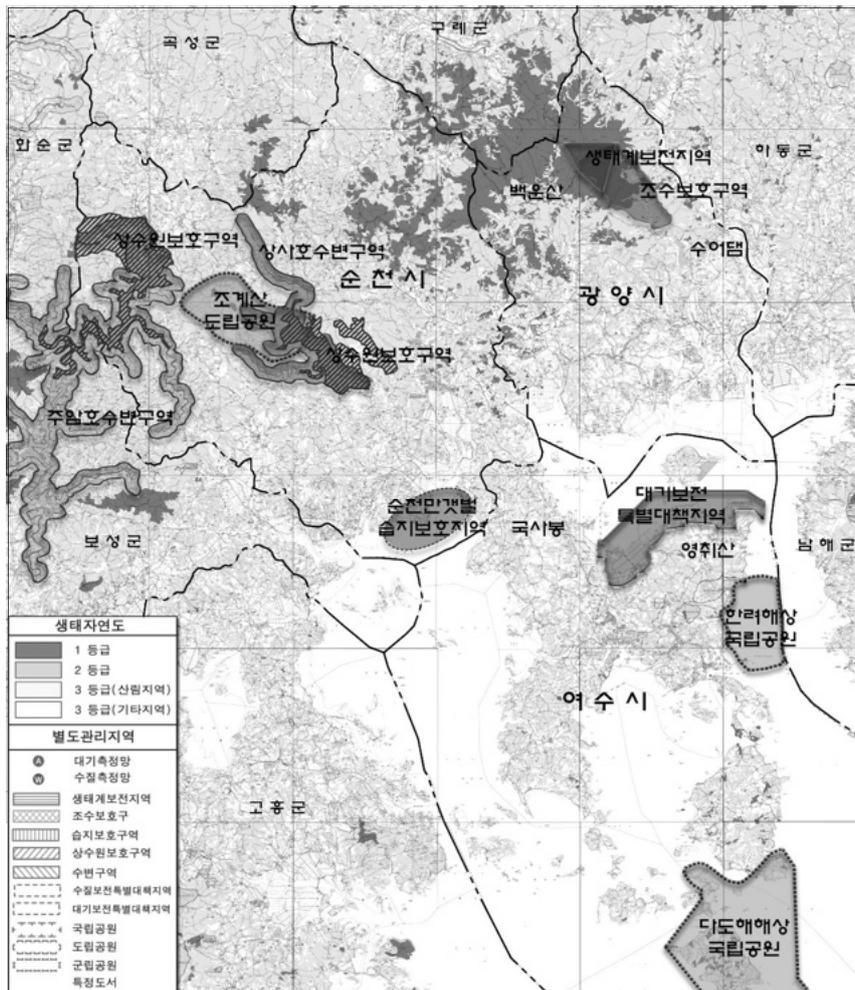


[그림 II-13] 광양만권 재정·산업 현황도



□ 생태환경

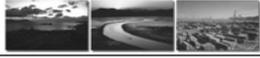
- 순천만 연안지역은 체계적인 연안관리와 친환경적으로 지속 가능한 해양 친수 공간 확보를 위해 연안관리지역으로 지정 추진 중에 있음
- 순천만 갯벌지역은 생태계 보전 및 생태관광 활성화를 위해 습지보호지역 보전 사업을 추진 중에 있음
- 주암호·상사호 주변은 상수원 보호구역 및 수변구역으로 지정 관리되고 있음
- 조계산 도립공원 및 백운산은 생태자연도 1등급 지역이 분포
- 백운산은 생태계 보전지역 및 조수 보호구역으로 지정되어 있음
- 여수국가산업단지 일원은 석유화학제품 생산에 의한 대기오염 발생으로 대기 보전특별대책지역으로 지정 관리되고 있음
- 광양만권내 대규모 산업단지 조성·운영에 의한 대기·수질·환경훼손에 따른 자연 환경보전대책이 필요함



[그림 II-14] 광양만권 생태자연도

III. 상위 및 관련계획 검토

- ① 제4차 국토종합계획 수정계획
- ② 제3차 전라남도 종합계획
- ③ 광양만·진주권 광역개발계획
- ④ 광양만권 경제자유구역지정 및 개발계획
- ⑤ 광양항 컨부두 및 배후부지 개발계획
- ⑥ 여수국가산단 및 울촌지방산단 개발계획
- ⑦ 2012 여수월드엑스포 조성계획

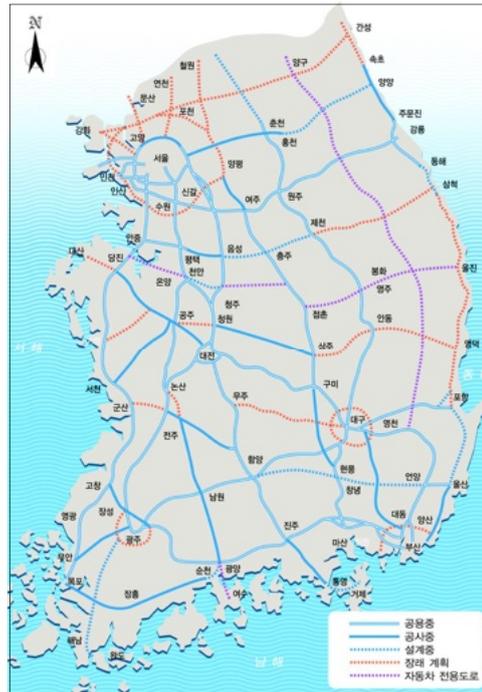


1 제4차 국토종합계획 수정계획

□ 권역별·시도별 발전방향 (전라남도 - 물류·관광·미래산업 중심지역)

- 국토균형발전을 촉진하는 공간구조로의 개편과 정비
 - 동북아와 세계를 향하는 개발거점벨트의 조성
 - 광양항 배후단지의 개발과 경제자유구역 조성의 활성화를 도모
 - 여수세계박람회 유치와 서해안 고속도로 주변지역 개발, 목포미항가꾸기사업, 영산강 유역 고대문화권 특정지역 지정·개발을 통해 신국토 및 다핵분산형 국토 공간구조 형성
- 미래첨단산업 육성과 전통산업 구조고도화로 지역경쟁력 강화
- 신해양 관광·문화클러스터 구축
- 국제물류·교역거점 기반 및 교통·정보통신망의 구축

- 글로벌형 개방거점 구축으로 외국인투자 와 국제교류를 활성화
 - 광양만권 경제자유구역, 대불자유무역 지역의 활성화와 외국인 학교 설립 등으로 외국인투자의 유치 확대를 도모
 - 광양항 주변에 항만클러스터 조성 추진
 - 기존 공항의 확장과 항만의 개발, 철도 및 물류기지 조성으로 물류·교역 거점기능을 제고
- 지역간 접근성을 제고하는 고속교통망과 주요 거점지역간을 연결하는 간선도로망의 확충



- 전주~순천·광양~여수, 광주~완도간 고속도로의 착공과 보성·고흥·여수·광양만 지역의 교통접근성 제고

- 친환경 농수산물 생산기지화와 생태환경의 보전
- 생활·복지의 선진화와 지역개발 거버넌스 체계의 구축



2 제3차 전라남도 종합개발계획

□ 광양만권 개발전략

- 4개 지역생활권(목포권, 광양만권, 광주근교권, 중남부권) 중 광양만권에 속함
 - 태평양전진기지, 광역도시기반시설, 국제적 교역기능 확충, 환경보전 및 관리사업 추진



[그림 III-2] 제3차 전라남도 종합개발계획도

3 광양만·진주권 광역개발계획

□ 수립배경

- 영호남 갈등해소와 화합의 계기
- 수자원 등 자원의 공유와 토지, 자본, 인력을 묶어 공동개발
- 목포~부산간 철도 복선화로 지역발전 가속화
- 남해안 관광개발 활성화

[표 III-1] 광양만·진주광역권의 공간적 범위

구 분	계	전남지역	경남지역
면 적	4,544km ²	2,694km ²	1,850km ²
인 구	1,358천명	808천명	550천명
대상 시·군	5시 4군	3시 : 여수, 광양, 순천 2군 : 고흥, 보성(별교읍)	2시 : 진주, 사천 2군 : 하동, 남해



□ 개발방향

- 광양항을 국제적인 물류교류거점으로 육성
- 국제적 관광벨트 및 신산업지대 형성
- 생활환경 기반시설 및 복지문화시설의 정비를 통한 쾌적한 정주환경 조성
- 동서화합을 모색할 수 있는 공동프로젝트 추진

□ 사업규모

- 광양만권 개발은 도시개발, 산업단지, 교통, 공급처리, 여가공간개발, 환경보전사업 등 6개 부분 71개 사업으로 구성되어 있으며, 총 사업비는 14조 2,923억원임

□ 개발전략

- 여수·순천·광양·하동·금성을 연담도시권으로 개발하여 광양항 주변의 도시체계를 구축하고 고흥, 보성, 하동, 구례지역 등 하위도시를 거느리는 중심거점으로 육성

[표 III-2] 광양만·진주광역권의 공간적 기능배분

구 분	내 용		
주요기능	국제물류, 중추관리, 제철, 화학		
배후도시	고흥, 벌교, 하동, 구례(권역외에도 연계)		
도 시 별	여 수	순 천	광 양
주요기능	관광, 제조업	교육·문화 중추관리	국제물류, 유통, 항만
국제기능강화	공항, 항만, 해외 투자유치	정 보	항만, 국제물류
주요육성산업	석유화학, 기계, 관광 (2, 3차)	교육·문화·생산자 서비스(3차)	물류, 제철 (2, 3차)

□ 계획추진상 문제점

- 국가정책사업의 지연, 지자체사업의 재원 부족, 정치적 사업결정 등 수요를 고려하지 않은 지자체간 과도한 산업용지 확보로 인해 미개발 산업단지 발생
- 산업단지 개발이 부진함에 따라 연계된 도시개발사업이 지연되는 악순환 구조를 형성



4 광양만권 경제자유구역지정 및 개발계획

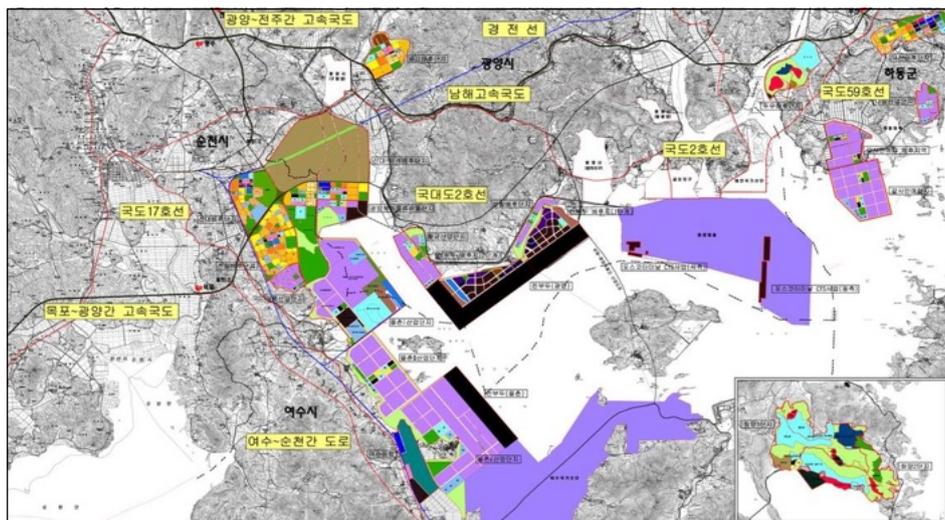
- 참여정부는 동북아 경제중심 육성의 핵심수단으로 광양, 인천, 부산, 진해 등을 한국경제 활로의 대안으로 선정
- 2003. 10. 30 광양만권 경제자유구역 지정으로 광양만권은 동북아물류 및 비즈니스 중심지역으로 육성할 수 있는 지역 발전의 대전기 마련

□ 개발계획내용

- 위치 : 전남 광양시·여수시·순천시·경남 하동군 일원
- 면적 : 5개 지구 88.98km²(육지 : 53.30km², 해면 : 35.68km²)
 - 광양지구 12.90km², 율촌지구 28.15km², 화양지구 9.90km², 하동지구 12.56km²

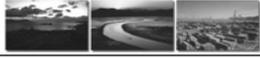
□ 투자계획/파급효과

- 개발사업투자액 : 14조
 - 공사비 : 11조
 - SOC사업비 : 3조
- 경제적 파급효과
 - 생산유발효과 : 160조
 - 소득유발효과 : 64조
 - 고용유발효과 : 124천명



[그림 III-3] 광양만권 경제자유구역 개발계획도

- 광양만권 경제자유구역내에 경상남도 하동군 하동지구가 포함되어 있으며 이를 관할하는 하동지소를 별도로 운영



5 광양항 컨부두 및 배후부지 개발계획

□ 광양항 컨부두 개발계획

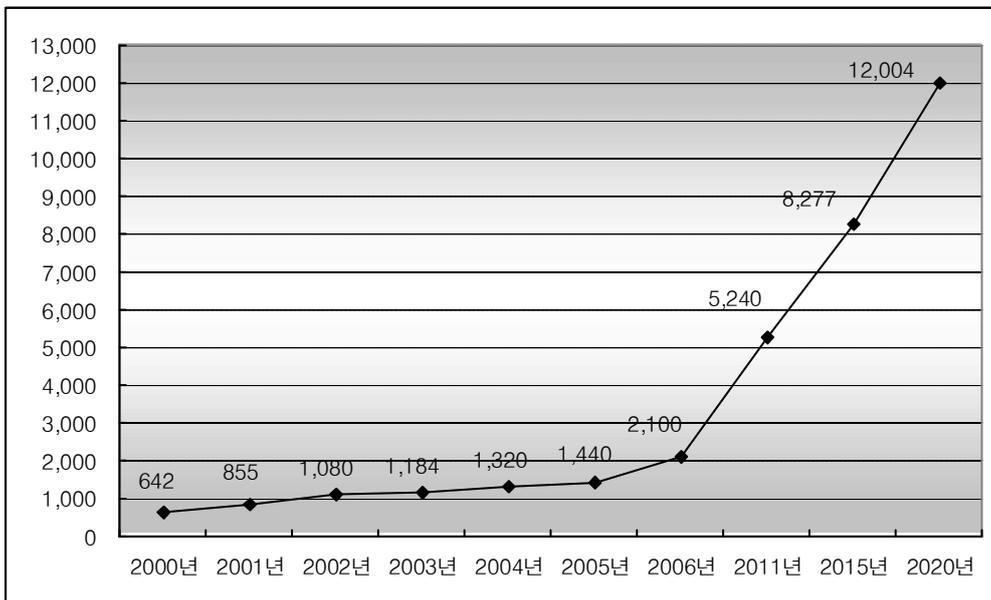
- 개발방향
 - 21C 해양물류시대를 맞이하여 급증하는 컨테이너 물동량수요에 능동적으로 대처함으로써 광양항을 동북아 경제권의 중심항만(HURB PORT) 육성
 - 2007년 300만TEU 달성으로 자생항만 기반구축
(’05년 144만TEU → ’06년 210만TEU → ’07년 300만TEU)

[표 III-3] 광양항 시설현황

구분	안벽길이	접안능력	하역능력	운영시기
1단계	1,400m	5만톤×4선석	120만TEU/년	’98. 8.
2-1단계	1,150m	5만톤×2선석, 2만톤×2선석	81만TEU/년	’02. 4.
2-2단계	1,150m	5만톤×2선석, 2만톤×2선석	81만TEU/년	’04. 11.

- 컨테이너화물 처리실적 및 계획
 - 금년 210만TEU 달성을 위한 전방위 항만활성화 총력 매진

(단위 : 천TEU)



[그림 III-4] 컨테이너화물 처리실적 및 계획

- 단계별 개발현황 및 계획
 - 컨부두를 5만톤급 29선석, 2만톤급 4선석 등 총 33선석 건설 예정
 - 사업비 : 66,323억원



[표 III-4] 광양항 컨부두 단계별 개발계획

구 분	1단계	2단계1차	2단계2차	3단계1차	3단계2차	장 래
사업기간	'87~'97	'95~'01	'95~'04	'99~'06	'01~'08	-
사업비(억원)	3,328	2,374	2,402	3,770	7,357	20,698
사업규모	1,400m 5만톤×4	1,150m 5만톤×2 5만톤×2	1,150m 5만톤×2 5만톤×2	1,400m 5만톤×4	1,150m +890m(호안) 5만톤×3	4,900m 5만톤×14

□ 광양항 배후부지 개발계획

- 개발방향
 - 동북아 비즈니스 중심국가 건설과 항만산업을 통한 국가경제 지속 성장전략에 따라 광양항의 배후단지를 컨테이너 항만기능과 연계된 국제적인 종합물류유통 단지로 개발
- 현황
 - 위치 : 광양항 하포 동·서측
 - 면적 : 총 136만평
 - 동측 : 약 77만평(1단계 : 2003 ~ 2008년)
 - 서측 : 약 59만평(2단계 : 2007년 이후)
 - 사업비 : 3,793.6억원(2008년까지)
 - 사업주체 : 정부+지자체(민간참여방식 검토중)
- 주요시설배치계획
 - 물류유통 : 물류단지, 컨부두 부대시설(83만평)
 - 지원시설단지 : 상업시설, 전시교류시설, 업무시설(9만평)
 - 도시기능시설 : 공원녹지, 주차장, 도로(44만평)



[그림 III-5] 광양항 컨부두 단계별 개발계획도



□ 광양항 활성화 대책

- 인센티브제도 보완시행
 - 선사 볼륨 인센티브제 보완 추진('06. 3.)
 - 기존 선사의 신규 기항선박 및 단독 기항선박에 대한 인센티브제 확대 등
 - 고객만족도 조사를 통한 고객의 Needs 분석·보완
 - 운영사에 대한 물량목표관리제 개편
 - 물량 유지실적에 따른 실적사용료 감면 차별화 보완
 - 선사 및 화주·포워더 인센티브 마일리지제 도입('06. 2.)

- 광양항 활성화 지원시설 확충
 - 항만 배후에 잡 행정기관, 물류업체 등을 통합 수용할 수 있는 업무지원시설 (마린센터) 건립
 - 1단계 건물 1동(5,444평) : '04.12. 착공, '07.초 준공
 - 종합물류회사 설립·운영
 - 민간투자자 모집 : '06. 2. ~ 3.
 - 법인설립·운영 : '06. 상반기
 - 공 컨테이너기지 조성
 - 사업기간 : 2006. 1. ~ 2006. 8.
 - 사업내용 : 공컨테이너 장치장 80천평 조성
 - 사업비 : 67억원
 - 사업효과 : 공컨테이너 유통촉진으로 화물유치 도모

- 항만운영시스템 개선
 - 1사 1선석 운영체제에서 1사 다선석 운영체제로 개편
 - 1단계 셋방, 한진해운 선석 통합운영('05)
 - 2단계 대한통운, 허치슨 선석통합 추진 ('06년중)
 - 고효율의 최신 하역장비 교체·증설

- 광양항 3-1단계 “컨”부두 운영업체 선정
 - 사업설명회 : '06. 1. ~ 2.
 - 운영업체 선정 및 전대차 계약체결 “ '06. 3. ~ 12.
 - ※ 대형선사 유치를 위한 파격적인 임대조건제시 공모

- 고객 지향의 맞춤형 항만마케팅 전개
 - 국내의 선사, 화주, 포워더 등에 대한 대규모 설명회 및 개별 상담 실시



- 집중적인 Target Marketing 및 유관기관 통합 마케팅
- o 세계 주요선사의 아시아지역본부 및 중국일본 등 주요 선·화주 현지설명회 실시로 광양항 화물유치 유도
- 해외 주재 광양항 마케팅 홍보대사 활용
 - o 1단계 이주지역 홍보대사 임명에 이어 구주 및 미주 지역으로 확대
 - 중국 대련, 일본 동경의 마케팅 홍보대사 적극 활용

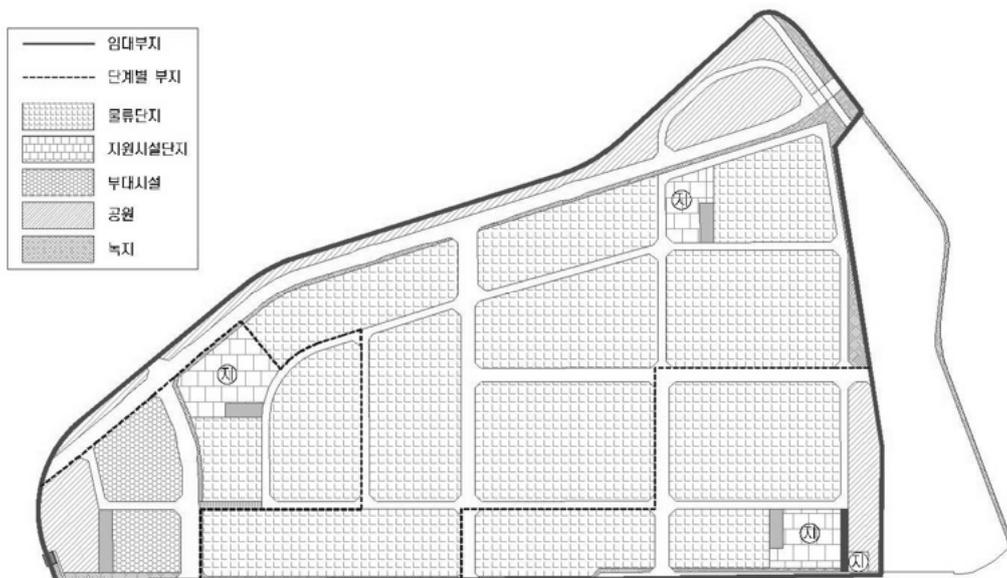
□ 광양항 배후물류단지 개발

- 기본방향
 - o 국제물류단지 조기조성 및 활성화
 - o 화물창출형 항만기반 구축
- 국제물류단지 조성
 - o 조성계획(2006~2008)

[표 III-5] 국제물류단지 조성계획(2006~2008)

(단위 : 천평, 억원)

총계		1단계(2006)		2단계(2008)		3단계(2008)	
사업규모	사업비	사업규모	사업비	사업규모	사업비	사업규모	사업비
599	3,343	117	591	384	2,232	98	520



[그림 III-6] 광양항 배후물류단지 개발계획도



- "국제물류협력사업단" 신설 운영
 - 이사장 직속 국제물류 전담조직 구성·운영(10명)
 - 다국적 물류기업 및 수출 제조기업 유치를 통한 광양항 조기 활성화

- 1단계 국제물류단지 입주업체 모집 ('06. 2)
 - 대상부지 : 동측부지 50천평
 - 임대조건 : 50년 장기임대, 파격적인 임대료 책정, 법인세 감면등 대폭적인 세제지원

- **동북아 공동 물류센터 건립 운영 ('05~'07초)**
 - 사업규모 : 15천평 규모의 대형 물류 직배송 센터(부지 20천평)
 - 사 업 비 : 440억원
 - 사업효과 : 조립, 가공 등 고부가가치 창출형 국제물류센터 기능수행

- **해외 물류사업 투자 유치활동 적극추진**
 - 중국 동북 3성지역 및 상해 화북지역 Target 마케팅 추진
 - 민간합동투자유치단 구성·운영(공단, KMI, 국제물류지원단, 민간기업)

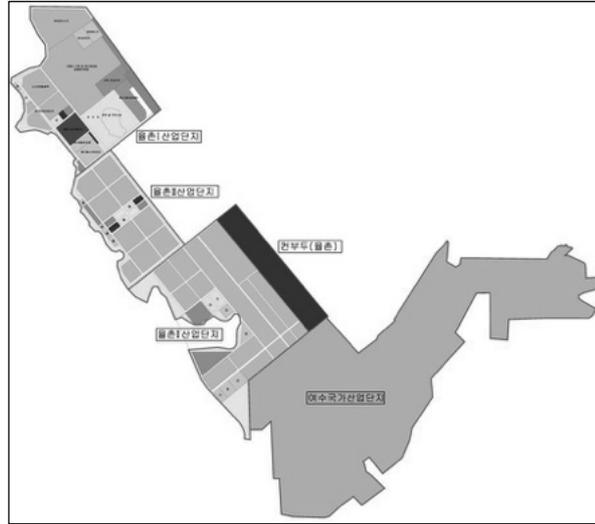
- **한·중·일 물류협력 공동연구 지원**
 - '06년부터 3개년 사업목표 설정 및 역할분담
 - 민간 합동 연구단 구성·운영(해수부, 공단, BPA, IPA, 국제물류지원단)



6 여수국가산단 및 울촌지방산단 개발계획

□ 여수국가산단

- 위치 : 여수시 중흥동, 평여동, 적량동 일원
- 규모 : 30,633천㎡(9,266평)
 - 기존단지 : 7,079천평
 - 확장단지 : 2,187천평(조성중)
- 사업기간 : 1967년~2010년
- 분양현황(분양대상 : 7,260천평)
 - 분양 : 6,540천평(89.6%)
 - 미분양 : 756천평(10.4%)
 - 입주업체 : 146개사
(종업원수 : 12,369인)
- 업종
 - 정유, 비료, 석유화학, 비금속 등



[그림 III-7] 여수국가산단 및 울촌지방산단 토지이용계획도

□ 울촌지방산단

[표 III-6] 울촌산단 현황

구 분	제1산단	제2산단	제3산단
위 치	여수시 울촌면, 순천시 해룡면	여수시 울촌면, 소라면	여수시 울촌면
규 모	9,160천㎡(277만평)	9,570천㎡(289만평) 미조성	4,959천㎡(150만평) 미조성
사업 기간	1994년~2005년	1997년~2008년	-
유치 업종	자동차, 제1차금속, 조립금속, 운수장비 등	기계장비, 첨단기술정보, 물류산업 등	1차금속, 조립금속, 기계장비, 석유화학물, 고무 및 플라스틱제품
분양 현황	<ul style="list-style-type: none"> •분양대상 : 6,853천㎡ •분양 : 329천㎡(77.8%) •미분양 : 524천㎡(22.2%) •입주업체 : 7개사 •종원업수 : 416인 	-	-



7 2012년 여수월드엑스포 조성계획

- 사업명 : 2012년 여수월드엑스포
- 사업량 : 박람회장조성 60만평(기존시가지개발 16만평, 항만시설재정비 21만평, 매립3만평, 주차장 20만평)
- 사업비 : 1조 3,804억원
 - 국가계획확정(2004. 12. 4)
- 목적
 - 낙후되어왔던 전남, 경남 서부권의 국토균형 발전에 촉매
 - 2010년 세계박람회 유지과정의 경험과 국제적 인지도 활용
 - 관광개발측면에서의 새로운 지역개발 사례
- 투자 계획



[그림 III-8] 2012년 여수월드엑스포 부지조성계획도

[표 III-7] 여수월드엑스포 투자계획

사업량	사업비	2005~2008		2009~2012		2013~2014	
		사업량	사업비	사업량	사업비	사업량	사업비
60만평	13,804	토목공사 건축공사 운영비	1,445 251 133	토목공사 건축공사 운영비	2,615 5,770 3,124	운영비	466

- 파급 효과
 - 광양만권 경제자유구역과 상호연계로 시너지효과 극대화
 - 대외 한국브랜드 효과제고를 통하여 국제적 지위 향상 및 국민통합과 공동체 의식을 제고
- 경제적 효과

[표 III-8] 여수월드엑스포 경제적효과

구분	생산(억원)	부가가치(억원)	고용창출(인)
전국	107,946	53,867	156,738
전남	58,863	28,929	83,482

- 사회적 효과
 - 경남서부권과 전남동부권의 공동개발을 추진시켜 국토공간의 효율적 활용 및 균형발전, 국민통합을 도모
- 지역적 효과
 - 종합 해양리조트 도시로의 발돋움 및 남해안 관광벨트 구축에 기여
 - 광양만권이 동북아지역의 해양관광지대로서 급성장할 수 있는 기회 및 해양문화와 산업 활성화 도모

IV. 계획의 목표와 전략

- ① 사회·경제적 여건변화 전망
- ② 광양만 지역의 개발여건과 잠재력
- ③ 광역계획과제
- ④ 광양만권의 미래상
- ⑤ 계획의 기본목표
- ⑥ 추진전략
- ⑦ 기준인구지표 설정



1 사회·경제적 여건 변화 전망

- 정보화의 지속적 추진으로 도시생활에 있어서 위치, 거리, 요금 의존성의 약화
 - 전통적인 도심기능의 변화에 따른 도시전체의 토지이용패턴의 변화
 - 도시문제의 광역화에 따라 광역적인 대처노력이 중요해짐
- 개방적인 세계경제체제의 확산으로 지역의 지속가능한 발전을 위하여 지역경쟁력 확보가 극히 중요
- 지방자치제의 성숙으로 지역의 권한이 강화되는 만큼 지역의 의무도 증대되어 지역의 책임 있고 협동적인 체계가 불가피
- 전국인구의 증가세 둔화 또는 정체로 인하여 양적 수요충족형의 도시개발은 한계에 도달
- 주민생활수준의 전반적인 향상으로 보다 고급의 선진적인 도시환경을 향유하고자 하는 욕구가 증대

2 광양만 지역의 개발여건과 잠재력

□ 강점(strength)

- 광양항은 국제적인 컨테이너항만으로 성장할 수 있는 자연적 여건을 갖추고 있음
- 광양제철소의 철강, 여수국가산업단지의 석유화학 등 국가기간산업이 안정적으로 성장하고 있음
- 국토남부 중앙부의 수려한 자연경관과 문화 및 여가자원 등 우수한 관광자원을 보유하고 있음

□ 약점(weakness)

- 대도시권으로 성장할 수 있는 인구 기반을 보유하고 있으나 유사한 규모의 도시들로 구성되므로 광역권 전체의 발전을 선도할 수 있는 중심도시가 없음
- 지역인구규모에 적합한 수준의 공공기반시설이 확보되지 못하고 시가지 환경이 열악함. 특히 국제교류기반이 극히 미약한 실정임
- 수도권, 부산권, 대구권 등의 국내 대도시 지역과의 연결교통망이 양호하지 못함



□ 기회요인(opportunity)

- 정부의 수도권 기능분산을 통한 지역균형발전정책으로 수도권의 기능을 일부 수용할 수 있음
- 경제활동의 국제화, 개방화에 따른 외국인 투자가 보다 융통성을 가짐
- 여수·순천·광양·하동 등의 지역에 경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률에 의한 경제자유구역이 지정되어 현재 외국자본의 유치를 적극 시도하므로 이를 지역 발전의 계기로 삼을 수 있음

□ 위협요인(threat)

- 중국의 급속한 경제성장과 항만의 개발로 동북아에서 광양항의 위상을 위협받고 있음
- 광양만권 경제자유구역 지정은 인천, 부산·진해경제자유구역과 기능적인 차별화가 이루어지지 않는 한 불필요한 시설투자로 인하여 오히려 성장의 위협요인으로 작용할 수도 있음

3 광역계획과제

- 광양만권 광역계획권 구성도시들의 기능적 차별화 및 상호연관성 증진
- 광양만권 경제자유구역의 성공적인 정착을 위한 광역적 대처사항 및 추진전략 수립이 요망
- 광역계획권내 세부지역에 대한 공공기반시설 확충과 유기적인 재구성을 통한 정주기반 확립 방법 모색
- 광역계획권 구성도시들이 역점적으로 추진하고 있는 사업(광양항 물류단지조성, 경제자유구역 개발, 2012년 여수 세계박람회)을 효율적으로 시행



4 광양만권의 미래상

□ 국제교류·물류·관광·산업기능이 완비된 국제적 수준의 경제자유도시 건설

[표 IV-1] 광양만권의 미래상

도시미래상	개발전략	세부전략
☑ 동북아 경제권을 주도하는 국제물류교역거점도시	☑ 국제물류단지 확충 ☑ 업무, 정보중심지 육성	☑ 세풍국제농수산물유통단지 확충 ☑ 하포 국제물류업무중심 상업지 조성
☑ 국제적 수준의 교육·문화·의료 서비스가 완비된 경제자유도시	☑ 국제교육문화중심도시 조성 ☑ 내륙문화거점지 육성 ☑ 광역복합문화·체육시설 확충	☑ 국제적 수준의 신대 신시가지 조성 및 국제교육·의료기관 유치등 교육특구지정 ☑ 낙안민속문화관광지 개발, 임란전적지, 옥룡사지문화관광 지구 조성 ☑ 덕례 복합문화체육시설단지
☑ 지속가능하고 친환경적인 도농 복합형 광역도시	☑ 친환경적 생태녹지축 연계 ☑ 지속가능한 개발을 통한 환경권역 설정	☑ 백운산, 섬진강 생태문화관광 단지 조성 ☑ 순천만 자연생태공원지구 조성
☑ 2016년 여수세계박람회 대비 및 수려한 산악과 해양관광환경을 구비한 국제관광도시	☑ 국제여가관광중심도시육성 ☑ 해양관광거점지 조성	☑ 여수 화양지구, 오션리조트, 씨티파크 리조트 특구등 7개관광지구 개발 ☑ 2012세계박람회 단지 조성 ☑ 여수 산·구항을 관광허브항으로 조성
☑ 국토균형발전의 일익을 담당하는 광양만권 임해형 신산업 광역도시	☑ 광양국가 및 여수국가산단 확충 및 울촌2.3지방산단 신규조성 ☑ 사이어스 파크등 지식기반산업단지 조성	☑ 광양 및 여수국가산단 연관산업 단지 확충 ☑ 울촌산단내 지식기반산업단지 조성
☑ 기능분담과 협력의 광양만권 광역도시	☑ 3개시 기능분담 (여수:관광, 순천:교육문화, 광양:국제물류) ☑ 공동이용시설 일원화 (폐기물처리시설, 하수종말처리장, 환경센터)	☑ 광양 하수종말처리장 확충 ☑ 묘도 환경센터 건설 ☑ 울촌 폐기물처리시설 신규조성



5 계획의 기본목표

□ 기본전제

- 세계화시대의 국제경쟁력의 제고
- 국토발전의 불균형성 완화
- 환경보전의식의 증대에 부응
- 정보통신수단의 발달과 지방화에 따른 다원화된 생활공간문화의 창출

□ 기본방향

- 계획권역 전체의 정체성 확립
 - 계획권역 전체의 인지도와 이미지 부각
- 개별 도시의 기능적 특성화와 연계
 - 지역간 산업기능의 적정배분을 통한 균형적 발전
 - 개별 도시의 기능적 연계, 생활권 등을 고려한 공간구조의 개편
- 통합적인 토지이용과 기반시설 정비
 - 광역계획권과 그 주변지역간의 기반시설의 연계
 - 경제자유구역과 비경제자유구역간의 상호보완적인 관계형성

□ 주요추진내용과 시행전략

- 추진내용적 측면
 - 토지특성에 부합되는 토지용도의 부여
 - 본 광역계획권으로의 접근성 확대
 - 경제자유구역의 물류기능의 확대
 - 여수·순천·광양 각 도시의 도심중심성 강화
 - 경제자유구역에 대한 접근성 향상을 위한 기간교통망의 확충
 - 선진적인 주거환경의 조성 및 관리방안 모색
- 시행전략적 측면
 - 광역적인 검토와 지자체간 협조가 필요한 도시계획부문을 추출하고 부문별 세부계획을 작성
 - 부문별 계획내용을 단계별로 추진할 수 있는 일정(phasing plan) 계획 수립
 - 도시들간의 역할분담과 협동추진체계를 확립
 - 여수, 순천, 광양시와 경제자유구역청과의 합리적인 역할분담
 - 광역도시계획의 내용을 효율적으로 수행하기 위하여 다른 법률에 의한 제도적 수단들을 검토
 - 개별도시의 도시기본계획이나 도시관리계획에서 구체화해야할 사항을 제시
 - 민간자본의 유치가 가능한 사업을 제시하고 공공부문의 지원방향을 강구



6 추진전략

□ 공간구조

- 여수, 순천, 광양 구도심의 중심핵으로서의 기능을 유지하되 주민생활과 관련된 기능들은 부핵 및 지역·지구중심지의 신규 거점지역에 부여하는 순환적인 다핵적 공간구조를 설정함
- 광역권내에 개발축, 녹지축, 교통축의 개념을 도입하여 토지이용방향으로 활용함
- 생활환경시설, 공간적 범위 등의 측면에서 생활권간 계층적 구조를 가지도록 하며 적절한 기능분담을 통하여 상호보완성을 강화함

□ 광역토지이용

- 일시적인 수요에 부응하는 비계획적, 산발적인 개발을 억제하고 계획적이고 압축적인 토지이용을 유도함
- 도심에서의 다양한 공공공간 확보 및 직주근접을 유도할 수 있는 주거-상업, 상업-업무, 업무-공업 등의 복합적 토지이용을 도모함
- 향후의 도시개발예정지역은 개발축과 교통축, 중심도시와 주변지역을 고려하여 개발규모 및 개발밀도를 설정하고, 간선교통시설 및 상·하수도 등 기반시설 확충과 연계하여 선계획-후개발 원칙에 따라 추진함
- 미래의 도시기능 변화에 대비하여 개발유보 공간을 비축함
- 환경적 특성 및 광역도시계획 내용과 연계된 토지이용계획의 합리적 조정과 관리방안을 제시함

□ 광역교통

- 여수, 순천, 광양시를 연결하는 통합순환형의 교통체계를 구축하여 중심도시와 주변 지역간 또는 주변지역과 주변지역과의 연계를 원활히 하도록 함
- 광역계획권 내외의 새로운 교통시설(경전철, 자동차전용도로의 도입 등)과의 연계교통망 확충 및 교통운영체계를 개선함



□ 여가공간 및 녹지관리

- 도시연담화를 방지하고 광역적 차원의 환경보전기능을 담당하며 시민휴식공간을 제공함
- 기존의 위락 및 문화자원을 보완하고 연계시키는 예술·문화벨트를 개발·육성함
- 외부의 광역녹지축, 내부의 도심녹지축을 구축하여 여가자원에 대한 광양만권 주민의 접근성을 제고하고 여가형태의 다양화에 대응함
- 지역유형에 부합되는 쾌적한 경관형성을 유도하며 경관을 통한 다른 지역과의 차별성을 갖도록 함

□ 광역공급 및 이용시설

- 광역공급시설은 자원의존적인 입지를 하되 지역간 서비스 제공의 형평을 기함
- 광역이용시설은 서비스권역을 고려하여 가장 효율적인 위치에 입지하도록 지자체 간의 협력을 유도함
- 광역공급 및 이용시설의 효율적 설치와 안정적 관리를 위한 지자체간 협의조정 기구를 설치하여 광역시설의 사·도 또는 3개시간 공동투자 및 공동이용을 유도함

□ 환경보전

- 대기오염저감과 수질보전 등 사·도 차원의 환경관리를 광역적 차원에서 보완함
- 생태적으로 민감한 호수, 습지 등의 관리방안을 광역적 차원에서 보완하고, 훼손된 생태계에 대한 복원 및 정비체제를 구축함
- 환경용량을 고려한 친환경적인 개발계획 및 지역개발, 환경보전의 조화를 통한 지속가능한 발전계획을 수립

□ 재해방지

- 섬진강의 유역별로 광역적 수해방지시설을 구축하여 자연재해에 지자체들이 공동으로 대처함
- 풍수해, 위험물 재해, 산불, 가축방역 등의 재해에 종합적으로 대처할 수 있는 재해방지대책을 수립함



7 기준인구지표 설정

□ 광역도시계획에서의 인구추정 의미

- 광역도시계획은 도시기본계획과 도시관리계획을 포함하는 도시계획의 최상위계획으로서 이들 계획에 대한 지침적 성격을 지님
- 광역도시계획에서 제시하는 계획인구지표는 개별도시의 도시기본계획 수립시 지침으로 활용되어야 함. 그러나 광역도시계획은 복수의 지자체에 연관되는 도시 문제에 중점을 두게 되므로 개별도시의 사회경제적 변화요인을 충분히 수용하기 어려움
- 광역도시계획에서 제시한 인구지표를 개별도시의 하위계획에서 그대로 활용하기 보다는 다소 융통성을 갖도록 하는 것이 중요함
- 융통성을 갖는 것은 일정한 범위값을 제시하거나 구체적인 지표값을 일정한 범위내에서 지자체가 별도로 정하도록 하는 것이 바람직함

□ 기존 관련계획 인구추정

• 통계청 2005년 전국인구추계

- 인구성장
 - 향후 2020년에 50,650천명을 정점으로 2025년에는 50,649천명(전라남도 1,668천명)으로 추정감소세를 보일 것으로 전망
 - 2030년에 49,329천명, 2050년에 42,348천명에 이를 것으로 전망
 - 인구성장률은 2005년 현재 0.44%에서 2010년은 0.34%로 점차 둔화하여 2020년 0.01%에 도달한 후 2030년에는 -0.28%, 2050년 -1.18%로 감소할 전망
- 연령계층별 인구구조 : 출산력 감소 및 평균수명 연장에 따라 유년인구는 감소세, 노령인구는 증가세
- 부양비 및 노령화 지수 : 생산가능인구 노인 부양부담은 2005년 약 8명당 노인 1명에서 2050년 1.4명당 1명꼴



- 연령계층별 노령인구(65세이상) : 2050년 65세이상 노령인구는 2005년 보다 3.6배 증가할 전망
- 학령인구(6~21세) : 2050년 학령인구 비중은 10.8%로 2005년의 절반 수준 이하로 급감할 전망
- 주 결혼연령층 인구(남자 26~30세, 여자 24~28세) : 2010년경 주 결혼 연령층의 성비 불균형 심화, 그 후 점차 완화될 전망
- 중위(Median)연령 : 2050년 중위연령은 56.2세로 가장 높은 수준에 도달할 전망
- 평균수명 : 의료기술 발달 등에 힘입어 평균수명은 2005년 77.9세에서 2050년 83.3세로 연장

- 통계청 시도별 장래인구 특별추계(2005년)
 - 총인구 중 서울·인천·경기를 포함한 수도권인구 구성비는 2000년 46.3%에서 2005년 48.3%로 증가하고, 2010년에는 49.9%수준에 도달하며 2020년 52.3%, 2025년 53.2%로 늘어날 전망
 - 전국 생산가능인구(15~64세)는 2005년 총인구 중 71.8%를 차지하며, 향후 2015년 73.2%로 증가한 후 점차 낮아져 2025년 68.3%에 이를 전망
 - 시도별로는 2005년 서울(76.1%), 부산(75.1%), 대도시(광주 71.2% 제외)에서 전국수준 71.8%보다 높은 반면, 전남(64.1%), 충남(66.9%)등은 낮게 나타남
 - 2025년에 서울(69.5%), 대전(69.7), 경기(70.5%) 등은 전국수준 68.3%보다 높고, 전남(60.6%), 전북(62.7%), 경북(63.7%) 등은 낮을 전망
 - 전국 2000~2005년 인구증가율은 연평균 0.54%에서 지속적인 출산율 감소로 2010 ~ 2015년에는 0.24%, 2025 ~ 2030년에는 -0.20%로 낮아질 전망
 - 전남은 2005년 185만 명에서 2025년 134만 명으로 감소될 것으로 전망하고 있음



[표 IV-2] 시도별 인구 추이

(단위: 천명)

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2030
전국	42,869	47,008	48,294	49,220	49,803	49,956	49,329
서울	10,473	10,078	10,033	10,072	10,055	9,959	9,587
부산	3,803	3,733	3,605	3,543	3,491	3,423	3,237
대구	2,293	2,529	2,551	2,531	2,500	2,454	2,341
인천	1,897	2,522	2,592	2,646	2,683	2,706	2,699
광주	1,125	1,382	1,434	1,462	1,478	1,481	1,470
대전	1,036	1,397	1,458	1,513	1,560	1,588	1,605
울산	794	1,036	1,090	1,127	1,156	1,178	1,200
경기	5,972	9,146	10,711	11,854	12,774	13,468	14,315
강원	1,562	1,516	1,481	1,441	1,398	1,351	1,255
충북	1,374	1,494	1,487	1,477	1,460	1,433	1,368
충남	1,992	1,879	1,903	1,984	2,047	2,090	2,124
전북	2,047	1,927	1,819	1,701	1,596	1,497	1,324
전남	2,480	2,035	1,851	1,706	1,573	1,450	1,250
경북	2,736	2,773	2,651	2,526	2,411	2,295	2,073
경남	2,776	3,036	3,090	3,088	3,068	3,029	2,932
제주	509	524	539	549	554	554	547
수도권	18,342	21,747	23,336	24,572	25,512	26,133	26,602
7대도시	21,421	22,677	22,763	23,894	22,923	22,789	22,139

자료 : 통계청, 시도별 장래인구 특별추계 결과(2005. 4)

• 관련계획의 인구지표 추정

- 제3차전라남도도종합개발계획은 2020년 광양만권(여수, 순천, 광양시)의 인구를 818천명으로 추정
- 3개시의 도시기본계획 인구지표의 합은 2016년 1,351천명임
- 광양만권경제자유구역 개발계획에서는 2020년 983천명(하동군 포함)으로 추정

[표 IV-3] 관련계획상 인구지표 추계

(단위 : 천인)

구분	2006	2010	2011	2015	2016	2020	2021
제3차전라남도 도종합개발계획	계		797			818	
	여수		356			365	
	순천		290			297	
	광양		151			156	
광양만-진주권 광역개발계획	계			1,087			
	여수			415			
	순천			432			
	광양			240			
도시기본계획	계	1,074		1,255		1,351	
	2021여수도시기본계획	364		395		421	450
	2016순천도시기본계획	390		450		500	
	2016광양도시기본계획	320		410		430	
광양만권 경제자유구역 개발계획	여수, 순천, 광양, 하동	848	917		956		983



□ 기준인구지표 추정

• 추세연장법

- 1993 ~ 2004년 인구자료를 활용하여 광역계획권 전체의 인구추세 전망

[표 IV-4] 과거추세연장에 의한 인구추정 (단위 : 인)

구 분	2005년	2010년	2015년	2020년	2025년
선형(등차)	714,688	723,267	731,846	740,425	749,004
등비(지수)	714,713	723,482	732,359	741,345	750,441
선형회귀	731,514	740,876	750,237	759,599	768,960
비선형회귀	731,665	741,374	751,213	761,182	771,283
변형지수	748,187	769,638	790,478	810,722	830,389
콤포르츠	731,463	740,703	749,894	759,036	768,127
로지스틱	731,528	740,914	750,302	759,691	769,077
평균	729,108	740,036	750,904	761,714	772,469

• 자연증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 추계방법

- 자연증가인구 추계 : (생잔모형에 의한 조성법)
 - 자연증가인구 추정은 출생 및 사망인구등 순수한 자연증가분을 추계하는 것으로서 조성법으로 추정하되 통계청에서 제시하고 있는 전국연평균 인구증가율과 「 시도별 장래인구추계 」 자료의 생산율과 출산율을 광역계획권 인구의 자연증가분현황에 맞게 보정하여 추정
 - 생잔법에 의한 경우 2025년 697천명으로 감소

[표 IV-5] 생잔법에 의한 연도별 인구추정 (단위 : 인)

년 도	2010년	2015년	2020년	2025년	비 고
추정인구	709,703	706,506	701,309	696,598	

- 생잔법에 의한 자연증가인구와 광양만권의 사회적 증가인구에 의해 추계함
- 사회적 증가인구는 3개 도시별 주요한 개발사업을 선정하고 각 사업별 유발인구와 그 유발인구의 타지역으로부터의 유입을 고려하여 사회적 증가분을 결정
- 인구유입의 요인이 되는 주요 개발사업은 사업계획이 결정된 사업과 개발계획이 수립중인 사업으로 분류함



□ 사회적증가인구의 적정성 검토

• 인구유발사업의 적정성 검토

- 광양만권의 사회적 증가인구는 개발계획이 결정된 사업과 현재 개발계획을 수립 중인 사업에 한하여 추정하였음
- 사업계획이 결정된 사업
 - 사업계획이 결정된 사업의 유입인구는 437,555 인임

[표 IV-6] 사업계획이 결정된 사업현황

구분	사업명	면적(km ²)	추진현황	사업기간	총인구(인)	유입률 (%)	유입인구 (인)	비고 (사례분석)
1	울촌1산단	9.160	'94.1.19(실시계획인가)	1994.12~2011.12	115,458	50	60,880	광양제철소사례 적용
2	울촌2산단 및 컨부두	11.720	'97.10.18(개발계획승인)	2011.1~2015.12	150,000	50	75,000	광양제철소사례 적용
3	울촌3산단	4.958	'03.10.30(경제자유구역)	2016.1~2020.12	14,850	50	7,425	광양제철소사례 적용
4	해룡산단	0.987	'83.4.20(개발계획승인)	2004.12~2006.12	11,880	50	5,940	광양제철소사례 적용
5	광양복합물류단지	1.752	'02.12.13(개발계획 수립)	2007.1~2010.12	28,586	50	14,293	광양제철소사례 적용
6	광양컨부두 및 배후부지	8.859	'05.2.22(실시계획인가)	1987.12~2011.12	164,795	35	58,472	광양컨부두사례 적용
7	황금산단	2.149	'03.10.30(개발계획승인)	2011.1~2015.12	25,246	50	12,623	광양제철소사례 적용
8	성황준공업단지	1.025	'91.10.12(도시계획결정)	2011.1~2015.12	3,800	35	1,330	광양컨부두사례 적용
9	화양1,2단지	9.897	'03.10.30(개발계획승인)	2006.3~2015.12	34,156	45	15,370	광양제철소사례 적용
10	여수국가산단 확장	59.078	'02.3.13(실시계획승인)	2002.3~2010.12	79,866	50	39,933	광양제철소사례 적용
11	2012 세계박람회	1.330	'04.12.14(국가계획확정)	2004.12~2011.12	29,362	30	8,809	대전엑스포사례 적용
12	바이오디젤공장	0.090	'05.5.4(공장등록)	2004.8~2005.5	198	30	59	광양제철소의 60%적용



[표 계속]

구분	사업명	면적(km)	추진현황	사업기간	총인구(인)	유입률 (%)	유입인구 (인)	비고 (사례분석)
13	천연비료공장	0.110	'05.7.27(사업승인)	2004.9~ 2005.7	118	30	35	광양제철소의 60%적용
14	낙안온천	0.090	'04.11.30(개발계획수립)	2003.3~ 2011.12	198	60	119	순천파인힐스골프장 사례 적용
15	주암골프장	1.620	'05.6.27(개발계획승인)	2004.11~ 2007.11	314	60	188	순천파인힐스골프장 사례 적용
16	별량골프장	0.300	'05.5.13(실시계획승인)	2003.8~ 2006.12	118	60	71	순천파인힐스골프장 사례 적용
17	의료기제조공장	0.060	'05.10.20(기본계획수립)	2005.2~ 2007.12	470	30	141	광양제철소의 60%적용
18	광양국가산단 확장	97.695	'05.3.28(개발계획승인)	1982~ 2050	133,738	50	66,869	광양제철소사례 적용
19	명당산단	1.013	'05.7.1(실시계획승인)	2005.11~ 2005.5	14,486	50	7,243	광양제철소사례 적용
20	광양항일반부두	0.017	'04.1.7(실시계획승인)	2004.1~ 2008.12	1,174	35	411	광양권부두사례 적용
21	조남2산단	0.409	'00.2.2 (토지구획정리사업결정)	2008~ 2010	25,056	50	12,528	광양제철소사례 적용
22	중마공유수면 유통단지	0.030	'05.7.13(실시계획인가)	2004.5.13~ 2005.7.20	18,792	50	9,396	광양제철소사례 적용
23	죽림지구	1.792	'92.12.23(개발계획승인)	1992.12~ 2008.12	14,000	40	5,600	순천조례연향지구 사례적용
24	웅천지구	1.782	'02.5.6(개발계획승인)	2002.5~ 2011.1	33,000	40	13,200	순천조례연향지구 사례적용
25	왕지지구	0.473	'05.1013(실시계획승인)	2004.8~ 2008.12	11,000	40	4,400	순천조례연향지구 사례적용
26	조례지구	0.347	'05.1013(실시계획승인)	2004.8~ 2008.12	10,000	40	4,000	순천조례연향지구 사례적용
27	신대배후단지	2.909	'03.10.30(개발계획승인)	2003.10~ 2010.12	21,000	24	5,040	광양중마지구 사례적용
28	황길지구	0.886	'00.9.21(사업시행인가)	2000.9~ 2008.9	16,000	20	3,200	광양중마지구 사례적용
29	황금지구	0.923	'01.7.23(사업시행인가)	2001.7~ 2009.7	21,000	20	4,200	광양중마지구 사례적용
30	마동지구	0.549	'05.1.13 (도시개발사업구역지정)	2006.7~ 2010.6	3,900	20	780	광양중마지구 사례적용
계					982,561		437,555	



- 현재 개발계획을 수립중인 사업
 - 현재 개발계획을 수립중인 사업의 유입인구는 18,277 인임

[표 IV-7] 개발계획이 수립중인 사업현황

구분	사업명	면적(km)	추진현황 (개발계획 및 실시계획 결정일)	사업기간	총인구(인)	유입률 (%)	유입인구 (인)	비고 (사례분석)
1	장내산단	0.560	'91.10.12 (개발계획 수립중)	2004~ 2010	3,916	50	1,958	광양제철소사례 적용
2	신금산단	0.760	'02.12.13 (개발계획 수립중)	2009~ 2011	7,438	50	3,719	광양제철소사례 적용
3	덕례유보지	0.667	'02.12.13 (지구단위계획 결정) 공영개발사업 추진중	2015~ 2025	30,000	20	6,000	광양종마지구 사례적용
4	풍덕1지구	0.772	'03.12 (기본계획 수립)	2003.12~ 2010.12	16,000	20	3,200	광양종마지구 사례적용
5	풍덕2지구	0.605	'03.12 (기본계획 수립)	2007.1~ 2015.12	17,000	20	3,400	광양종마지구 사례적용
계					74,354		18,277	

- 사회적 증가인구 = 사업계획이 결정된 사업 + 현재 개발계획을 수립중인 사업
= 437,555 + 18,277 = 455,832 인

□ 기준인구지표의 설정

• 기준인구지표

- ‘자연증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 추계방법’에 따른 목표연도(2025년)기준인구지표는 생산법에 의한 697천인, 경제자유구역내 사업으로 인한 유입인구 255천인, 기타 사업으로 인한 유입인구 153천인, 택지개발사업으로 인한 유입인구 45천인 등 총 1,150천인으로 추정됨

[표 IV-8] 기준인구 지표

구분	2010년	2015년	2020년	2025년	비고
자연증가인구	709,703	706,506	701,309	696,598	
사회증가인구	206,297	344,494	426,591	455,832	
기준인구 추정	916,000	1,051,000	1,127,000	1,152,430	
기준인구 결정	916,000	1,051,000	1,127,000	1,150,000	



- 전라남도 인구 감소는 국토균형발전을 위해 현재 추진되고 있는 각종 개발사업이 지연되는데 그 원인이 있으며 향후 제4차 국토종합계획 수정계획 등에서 추진하는 지역균형발전전략의 성공적으로 추진시에 광역도시계획상 목표달성이 예상된다
- 따라서 제4차 국토종합계획 수정계획 등에서 추진하고 있는 수도권 인구분산정책과 지역균형발전정책이 지속적으로 추진되고 광양만권의 국가 및 지방산업단지 확충 및 동북아 물류중심국가 육성을 위한 광양항 조성, 광양만권 경제자유구역 개발 등이 계획대로 추진되리라는 전제하에 계획인구를 면밀히 검토하여 추정하였으며 전라남도 기타지역의 배분인구를 적정고려, 당초 3개시 도시기본계획인구 138만인을 23만인이 축소된 115만인으로 축소 조정하였음

• 기준인구지표의 활용

- 여수, 순천, 광양의 도시기본계획 수립 시 각 시의 계획인구 추정은 본 기준인구지표의 10% 범위 내외에서 조정 가능하며
- 각 시 사회적 증가인구의 사업별 세부적인 유입인구 추정은 각 시의 도시기본계획 수립 시 각 시의 특성 및 여건에 따라 조정가능

• 여수시, 순천시, 광양시 인구배분 및 단계별 유입인구

[표 IV-9] 3개시 인구배분 및 단계별 유입인구

(단위 : 천인)

구분	생잔법 (A)	경제자유구역 유입인구 (B)	3개시 사업 유입인구 (C)	택지개발사업 유입인구 (D)	추정인구 (A+B+C+D)	단계별 유입인구				
						현재 인구 (2003)	2010	2015	2020	2025
여수	295	55	51	19	420	310	369	397	412	420
순천	265	104	29	12	410	270	337	384	405	410
광양	137	96	73	14	320	137	210	270	310	320
계	697	255	153	45	1,150	717	916	1,051	1,127	1,150

V. 공간구조 구상

- ① 공간구조의 실태분석
- ② 관련 계획 검토
- ③ 공간구조 구상의 주요이슈
- ④ 공간구조 구상



1] 공간구조의 실태분석

□ 인구밀도 변화분석(1995 ~ 2003)

- 인구밀도 변화(1995 ~ 2003년 인구밀도 증가지역)
 - 광양시 : 광양읍, 중마동
 - 순천시 : 왕조동, 덕연동, 삼산동, 도사동
 - 여수시 : 문수동, 미평동, 월호동, 충무동, 주삼동, 국동 일원

□ 인구밀도 현황(2003)

- 2003년 현재 인구밀도가 km²당 1,000인 이상 지역
 - 광양시 : 중마동, 금호동, 광영동 일원
 - 순천시 : 중앙동, 매곡동, 남제동, 왕조동 일원
 - 여수시 : 여서동, 문수동, 중앙동 일원



[그림 V-1] 광양만권 인구밀도 변화(1995-2003)



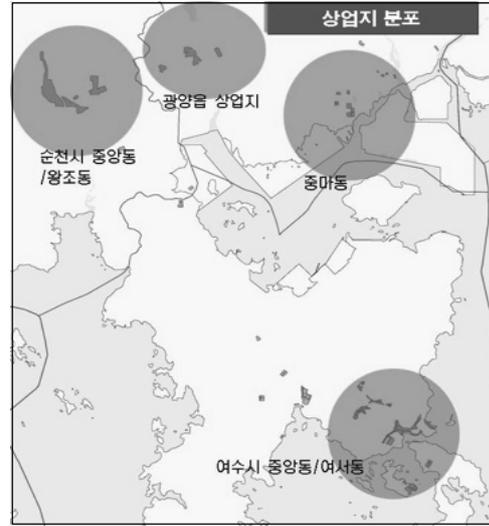
[그림 V-2] 광양만권 인구밀도 현황(2003)

□ 산업단지 및 중심 상업지 분석

- 2003년 현재 조성된 산업단지는 광양시 국가산단, 여수시 국가산단, 초남, 순천 지방산단, 오천산단 등이 있음
- 여수시는 중앙-여서동, 광양시는 중마동-광양읍, 순천시는 중앙-왕조동 일원에 중심상업지가 입지



[그림 V-3] 광양만권 산업단지 분포도



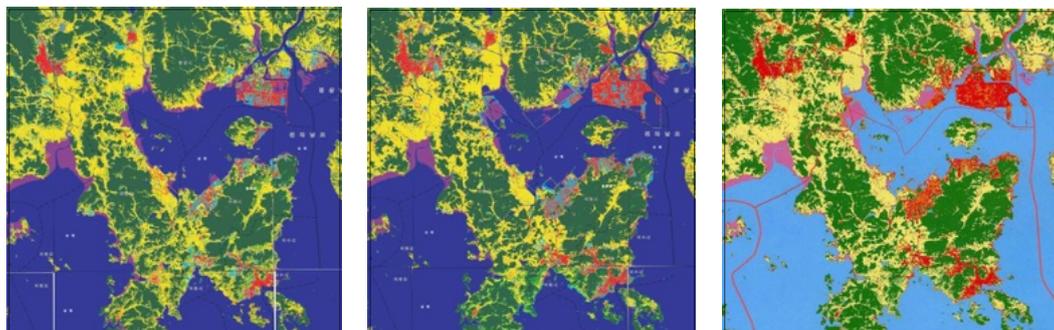
[그림 V-4] 광양만권 상업지 분포도

□ 토지이용분석

- 순천시의 경우 동천을 중심으로 구시가지와 신시가지로 구분되며 남측지역은 농경지와 구릉성 산지가 분포, 북측은 조계산이 입지
- 광양시와 여수시는 해안변에 시가지가 입지
- 광양시 북측은 백운산과 남측에 구봉화산이 입지
- 지방도와 협곡을 따라 관리지역이 입지
- 순천시와 광양읍 남측은 개발이 용이한 구릉성 산지와 농경지가 입지

□ 시가지 변천

- 1980년대는 광양제철소 및 여수국가산단 조성시기
- 1990년대는 광양제철소 및 여수국가산단 조성에 따라 중마동 및 여수국가산단 배후지 시가지 조성시기
- 2000년대는 광양시와 순천시 행정구역 연담화 진행



1980년대

1990년대
[그림 V-5] 시가지 변천도

2000년대



□ 녹지분석

- 광양시 백운산과 순천시 조계산, 여수시 국사봉 및 영취산 등 산지가 기존 시가지 북측에 입지
- 조계산 도립공원 및 백운산은 생태자연도 1등급 지역이 분포
- 순천만 갯벌지역은 생태계 보전 및 생태관광 활성화를 위해 습지보호지역 보전 사업을 추진
- 주암호·상사호 주변은 상수원 보호구역 및 수변구역으로 지정 관리
- 백운산은 생태계 보전지역 및 조수 보호구 지정

□ 기존 공간구조

• 개발축

- 산업축 : 광양제철~광양항~울촌지방산단~여수국가산단이 'C'자형 산업벨트를 형성
- 정주축 : 순천시와 광양시는 'C'자형 산업벨트 배후지에 입지
- 여수시는 국도 17호선이 주 교통축을 형성
- 순천시는 국도2호선, 국도22호선과 국도17호선이 주 교통축을 형성
- 광양시는 국도2호선이 주 교통축을 형성



[그림 V-6] 광양만권 기존 공간구조도

• 녹지축

- 광역산악녹지축은 조계산~백운산을 중심으로 광양만권 외곽에 역'U'자형 녹지대를 형성
- 조계산~백운산(순천-광양)을 연결하는 녹지축
- 광역수변축은 섬진강 및 보성강 수계와 순천만~다도해상국립공원~한려해상국립공원으로 이어지는 'U'자형 해안축과 광양만 해안축으로 구성됨



2 관련 계획 검토

□ 광양만·진주권 광역개발계획

• 공간구조

- 'C자형' 산업회랑 - 남해안 신공업벨트
- 'C자형' 거점도시벨트
- 'C자형' 관광레저벨트
 - 내륙산악 : 조계산도립공원~백운산~섬진강~지리산
 - 해안관광 : 거금도~성두도~소호~남해
- 'C자형' 생태환경벨트



[그림 V-7] 광양만·진주권 광역개발계획 공간구조도

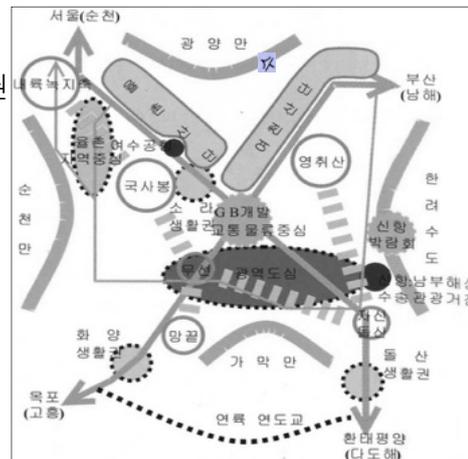
• 도시기능

- 순천 : 교육, 문화, 공공업무, 주거기능 등 배후지원기능
- 여수 : 산업지대의 휴식처로서 여가, 관광허브
- 광양 : 광양항 배후로서 국제교역 및 물류서비스 지원기능

□ 3개시 도시기본계획 검토

• 2021년 여수도시기본계획

- 개발축(성장축)
 - 1광역도심, 1지역중심(울촌), 3생활권 중심(소라, 돌산, 화양)
 - 신개발축 : 울촌 신시가지 일대
 - 해양교역축 : 여수 신항만 일대
 - 산업기반축 : 여수·울촌산단 일대
- 교통축
 - 순환형 가로망체계 구축
 - 국도17호선 확장 및 우회화
 - 해안-내륙연결형 교통망 구축
- 녹지축
 - 개발축과 일치하는 공원, 녹지축 형성
 - 광역녹지체계 : 순천시 앵무산공원-월산공원-송정공원-국시봉공원
 - 도심녹지축 : 무선공원-여수체육공원-한산공원-자산공원
 - 해안수변축 : 망골-송소해안공원-망마공원-웅천해안공원



[그림 V-8] 2021년 여수도시기본계획 공간구조 구상도



- 2016년 순천도시기본계획
 - 중심지 체계
 - 2개 도심(기존도심, 해룡)을 중심으로 3 지역 3지구 중심 설정
 - 기존도심
 - 부도심 (해룡)
 - 지역중심 (승주, 별량, 황전, 서면)
 - 지구중심 (왕조동, 오천동, 낙안)

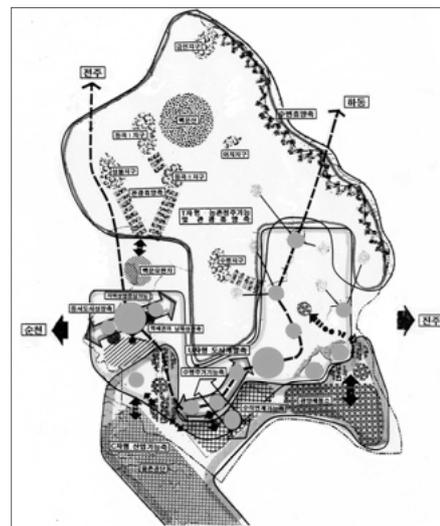


[그림 V-9] 2016년 순천도시기본계획 공간구조 구상도

[표 V-1] 순천시 공간구조 계획

구 분	개발축설정	개발방향
주개발축	도심~조례동~광양시 도심~해룡면~여수시	주거, 상업, 업무 주거, 업무, 생산
부개발축	도심~승주읍 도심~낙안면 도심~원당~별량면	전원주거, 교육·연구 전원주거, 역사·문화 전원주거, 행정, 업무
관광개발축	순천만~낙안면~주암호	해양~내수면~내륙관광자원 연계

- 2016년 광양도시기본계획
 - 'U'자형 도시개발축, 'C'자형 산업개발축, 'T'자형 농촌정주개발축
 - 광양읍, 중마동 2체계에서 광양읍, 권부두, 중마동 3심체계로 변환
 - 동광양지역
 - 산업, 행정, 업무 및 국제교역기능 특화
 - 광양읍지역
 - 주거, 상업, 교육, 연구문화기능 특화
 - 면급지역
 - 농촌정주 및 관광휴양기능 특화

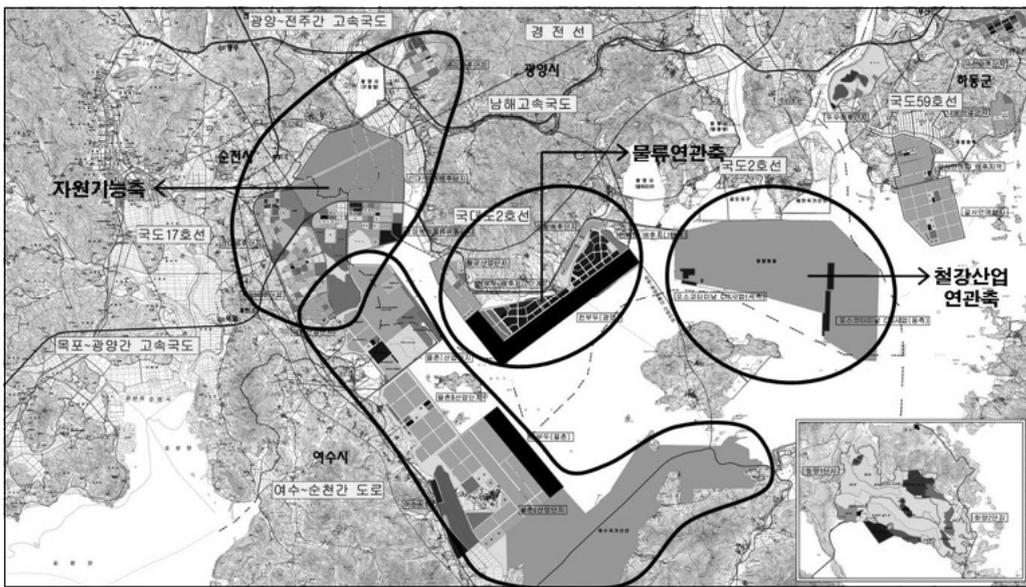


[그림 V-10] 2016년 광양도시기본계획 공간구조 구상도



• 광양만권 경제자유구역 개발계획

- 개발축
 - 석유화학산업 연관축 : 여수공항, 여수국가산단, 울촌 1, 2, 3 산단, 해룡산단
 - 물류연관축 : 광양항 컨테이너부두 배후지 1, 2 단계 황금 산업단지, 광양복합물류유통단지, 성황배후단지
 - 지원기능축 : 신대지구, 선월배후단지, 용강배후단지, 덕례지구



[그림 V-11] 광양만권 경제자유구역 공간 구조도

□ 종합분석

- 여수시
 - 기존 여천지역과 여수도심을 묶는 전략으로 웅천지구 개발을 추진하고 있으며 울촌 2·3 산단 배후주거지구개발을 부도심으로 설정
 - 전체적으로 볼 때 순천-해룡-신덕-광양읍(용강)-울촌지구의 시가지연담화가 자연스러워질 것으로 전망됨
- 순천시
 - 기존 구시가지와 신도심의 주 개발 축에서 동서 및 남동방향의 신도시 발전축을 설정
- 광양시
 - 경전선 이전에 따른 광양역사 역세권 계획에 따른 남부신시가지 조성을 위하여 용강배후단지-덕례지구-세풍복합물류단지 등 남북방향의 도시 성장축을 설정



□ 경제자유구역 개발계획과 시별 도시전망과 부합여부 검토

- 경제자유구역 개발계획과 3개시의 도시성장전망등을 분석하여 본 결과 경제자유구역 개발계획은 광양만권 중심지역에 집적화된 경제자유구역을 지정하여 국제적 수준의 경제자유도시건설을 위하여 “C”자형 산업물류벨트 연계발전 및 국제적 수준의 배후중심도시조성을 위한 계획으로서 시별 도시성장전망과 일치함

□ 광양만권 광역도시계획 도시공간구조 구상

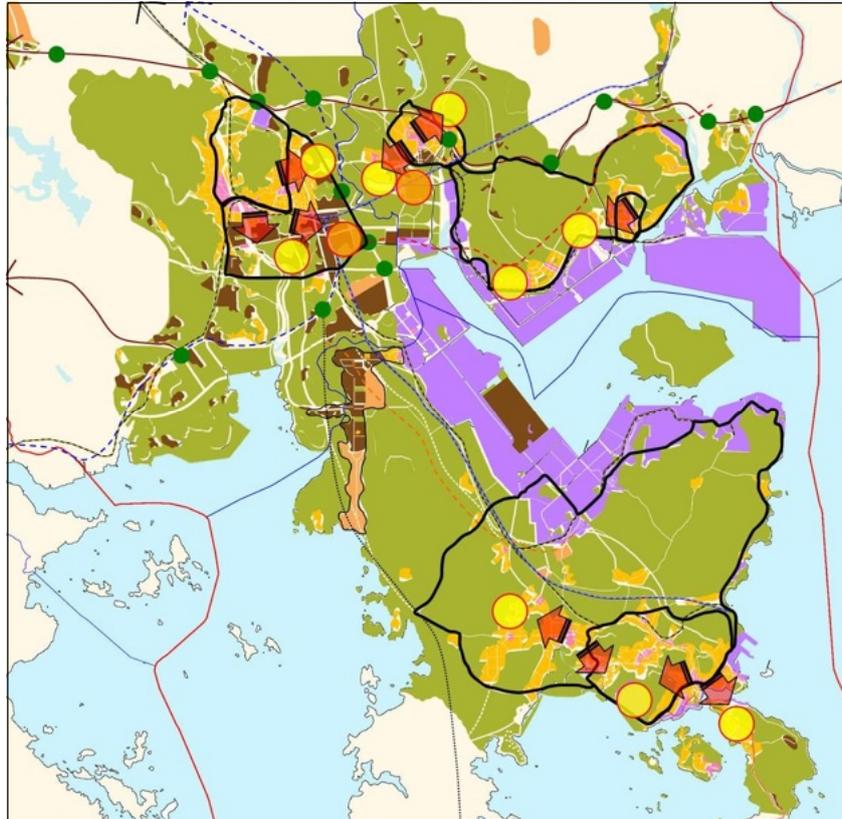
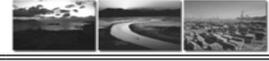
- 광양만권 광역계획권은 기존의 “母”권역중심도시, 권역부심도시, “子”지역중심도시등의 형태를 기준으로 한 여타의 다른 광역계획권과 구분되는 비슷한 규모의 3개시(여수시·순천시·광양시)를 중심핵으로 하는 여수-순천-광양이 순환하는 “분산형 3핵체제”의 구조를 형성함
- 광양만권 광역계획권은 3개시의 중심핵, 부핵, 지역·지구중심지로 구성되며 이들은 3개시 중심핵을 중심으로 한 통합순환형의 구조를 형성하는 것으로 상정
- 전체적으로 볼 때 순천-해룡-신덕-광양읍(용강)-울촌지구의 시가지연담화가 자연스러워 질 것으로 전망됨에 따라 3개시 중심핵의 기능을 분담하는 부핵기능을 부여

• 특 성

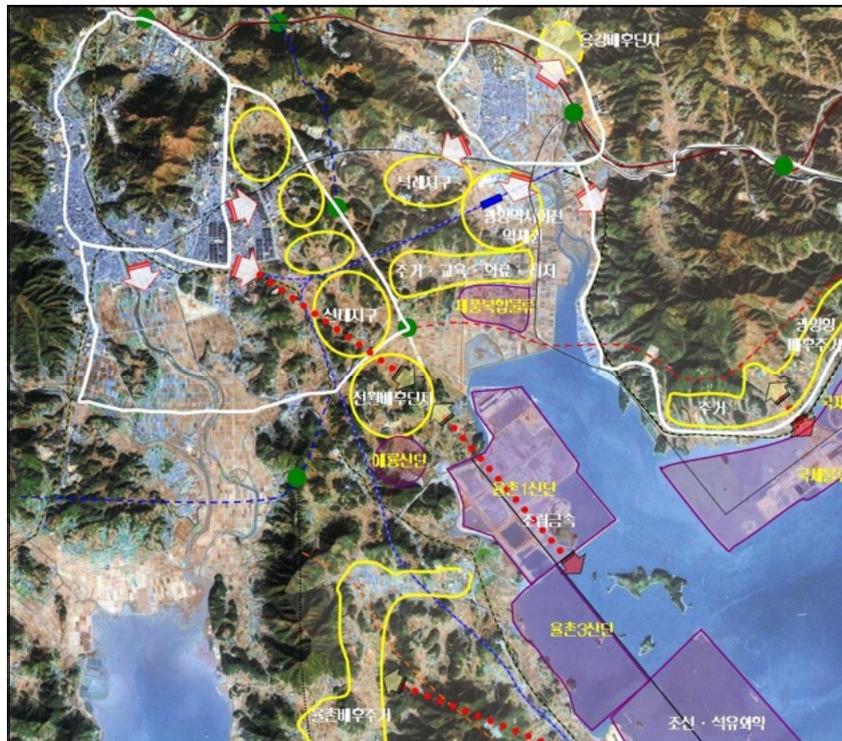
- 각각의 도시가 중심핵기능을 담당하는 다핵도시로 개발하여 각 도시의 특화기능을 발전시켜 공동발전과 시너지 효과를 얻음
- 분산형 3핵 체제로 3개시의 유기적 연결을 도모함으로써 기존의 도시발전 형태에서 벗어나지 않는 안정적인 발전 형태를 취함
- 분산적 3핵 체제를 유지하면서 각 핵을 중심으로 다시 분산 개발하는 형태를 취하는 것은 각 자치단체입장에서 쉽게 채택할 수 있을 뿐만 아니라 계획기간을 감안할 때 적용할 수 있는 현실적인 발전전략임
- 광양만 경제자유구역이 계획대로 추진된다면, 경제자유구역의 지원기능을 담당할 신덕지구가 장기적으로 광양만권 전체의 신중심지로 부상할 가능성이 큼

□ 경제자유구역 공간구조 분석

- 광양만권 경제자유구역은 기 수립된 도시기본계획상 시가화용지에 속하며, 보전용지에 포함된 신덕배후단지 등은 현재 사업이 시행되고 있는 지역으로 도시화예정용지로 반영함
- 「경제자유구역의지정및운영에관한법률」에 의거하여 수립한 광양만권 경제자유구역 개발계획상의 시가화용지·유보지 등의 토지이용계획을 광역도시계획에서 도시화예정용지 및 기타용지로 부여하여 향후 도시기본계획 수립시 시가화예정용지로 부여 가능토록 하였음



[그림 V-12] 광양만권 공간구조 종합분석도 1



[그림 V-13] 광양만권 공간구조 종합분석도 2



3 공간구조 구상의 주요이슈

- 여수·순천·광양을 하나의 통합된 공간구조로 만들어야 하는가?
 - 새로운 대안 : 광양만권의 구심점 역할을 할 중심핵이 필요한가?
 - 현상존중적 대안 : 여수, 순천, 광양이라는 기존의 분산형 3핵 체제하에서 유기적 연계만 도모할 것이냐?
 - 새로운 대안으로 신중심핵을 구심적으로 한 통합적 공간구조를 형성했을 때, 100만 도시에 걸맞는 새로운 시설과 도시서비스를 공급할 수 있는 체제를 갖추게 되는 등 개발의 시너지효과를 기대할 수 있음
 - 분산적 3핵 체제를 유지하면서 각 핵을 중심으로 다시 분산 개발하는 형태를 취하는 것은 각 자치단체입장에서 쉽게 채택할 수 있을 뿐만 아니라 계획기간을 감안할 때 적용할 수 있는 현실적인 발전전략임

- 각 시의 입장에서 추진하고자 하는 내부적 공간구조 통합전략은 의미가 있는가? 실현가능한가?
 - 여수의 경우, 여천과 기존 여수도심을 묶어 광역도심을 형성하려는 구상임
 - 순천의 경우, 주암-승주-순천을 주개발축으로 설정하고 있는 것은 도농통합도시로서 지역내 균형을 취하려는 의도임
 - 순천-해룡-신덕-광양읍(용강)-울촌지구의 연담화가 자연스러워 질 것으로 전망됨

- 광양만권 전체를 결속할 수 있는 통합 순환형 교통망(경전철 등)이 필요한가? 바람직한가? 가능한가?
 - 권역통합적 순환형 교통망을 건설하는 경우, 경전철과 같은 새로운 교통수단을 도입해야 하나? 권역내 고속도로 형태로 연결하는 방안은?
 - 어떤 루트여야 하나?
 - 이 교통망을 중심으로 개발축을 설정하는 것이 효율적이고도 효과적인 토지이용 방향일 것임

- 광양만권 경제자유구역이 계획대로 성장 발전할 것인가?
 - 광양만권 경제자유구역이 계획대로 추진된다면, 경제자유구역의 지원기능을 담당할 신덕지구가 장기적으로 광양만권 전체의 신중심지로 부상할 가능성이 큼. 광양만권 전체의 신중심지는 아니다 하더라도 광역차원의 도시적 서비스시설을 입지할 수 있는 대안지역임
 - 경제자유구역의 성장을 통한 외부 인구유입없이 신개발지가 조성되는 경우, 기존 시가지의 활력을 저하시키는 등 부작용이 우려됨

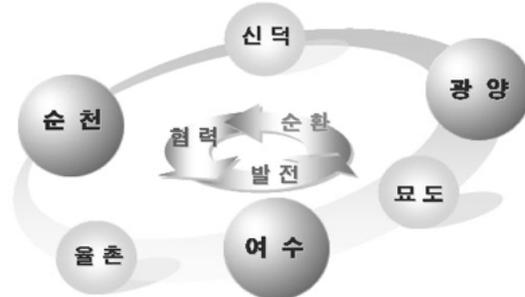
- 보존축을 설정함에 있어 계획권역 밖 인접지역과의 협력문제는?
 - 섬진강변을 보존축으로 지정할 경우, 그 실효성을 담보하기 위해서는 하동쪽 섬진강변의 개발제한도 요구됨



4] 공간구조 구상

□ 공간구조 구상의 기본개념

- “순환”적 공간구조 구축
 - 토지이용, 교통체계 등 지역간 연계성 제고
- 미래 “협력”의 장 육성
 - 신규개발지를 미래창출공간, 지역화합 및 협력의 장으로 구성



[그림 V-14] 광양만권 공간구조 구상의 기본개념

- 선도적 국제교류 “발전”지역으로 육성
 - 국제물류, 업무, 관광, 휴양, 교육 등 동북아 국제교류의 중심지역 육성

□ 공간구조 구상의 기본방향

- 광양만권의 통합과 발전을 위한 공간배치
- 광양만권내 도시간 균형개발을 할 수 있는 공간배치
- 광양만권내 도시간 기능을 상호 연계·증진시킬 수 있는 공간배치
- 토지, 수자원, 에너지 등 자원절약적인 공간배치
- 3개시의 투자수요를 최소화 할 수 있는 공간배치
- 교통수요의 감축과 대중교통을 활성화하는 교통체계
- 주민의 주거 및 삶의 질을 향상시킬 수 있는 공간배치
- 녹지와 환경, 지역정체성과 문화유산을 보존하는 공간배치



□ 공간구조 구상의 대안선정

• 대안선정의 전제

- 광양만권 광역계획권은 기존의 “母”권역중심도시, 권역부심도시, “子”지역중심도시등의 형태를 기준으로 한 여타의 다른 광역계획권과 구분되는 비슷한 규모의 3개시(여수시·순천시·광양시)를 중심핵으로 하는 여수-순천-광양이 순환하는 “분산형 3핵체제”의 구조를 형성함
- 광양만권 광역계획권은 3개시의 중심핵, 부핵, 지역·지구중심지로 구성되며 이들은 3개시 중심핵을 중심으로 한 통합순환형의 구조를 형성하는 것으로 상정
- 전체적으로 볼 때 순천-해룡-신덕-광양읍(용강)-울촌지구의 시가지연담화가 자연스러워 질 것으로 전망됨에 따라 3개시 중심핵의 기능을 분담하는 부핵 기능을 부여

• 대안의 설정

- 공간구조 구상을 위한 관점은 여러 측면에서의 검토가 필요하나 본 계획에서는 주로 중심핵과 부핵, 지역·지구중심지의 기능적 분담에 주안점을 두고 대안을 설정함



가) 제 1 안

• 협력·발전·순환의 도시발전축

◦ 개념

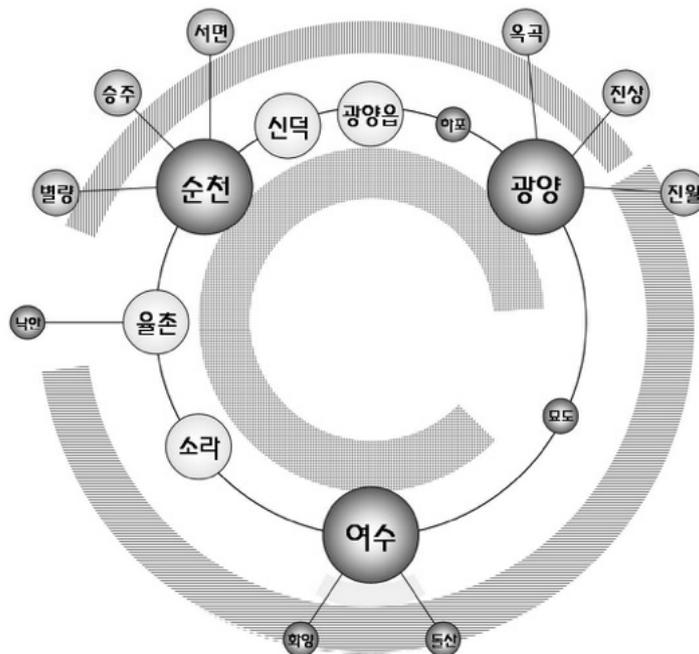
- 기존의 여수, 순천, 광양 3개 시를 중심핵으로 하는 순환형 발전축에 광양읍, 신덕, 울촌, 소라 등 새로운 거점지역을 부핵으로 하여 도시발전축을 형성함
- 또한, 묘도, 황전, 승주, 주암, 낙안, 중앙, 돌산, 화양, 옥곡, 진상, 진월 등으로 형성되는 외곽지역의 순환형 발전축으로 녹지벨트를 형성하고 농촌의 정주공간을 조성함으로서 통합적 발전방향을 제시함

◦ 장점

- 각각의 도시가 중심핵기능을 담당하는 다핵도시로 개발하여 각 도시의 특화기능을 발전시켜 공동발전과 시너지 효과를 얻음
- 분산형 3핵 체제로 3개시의 유기적 연결을 도모함으로서 기존의 도시발전 형태에서 벗어나지 않는 안정적인 발전 형태를 취함
- 각 지자체간의 협의 문제 및 계획기간을 감안할 때 현실적 발전 전략임

◦ 단점

- 기 형성된 3개의 분산적 중심핵을 유지하는 것으로서, 장기적으로 100만 국제 도시에 걸맞는 새로운 기능과 성격을 갖는 강력한 통합 중심공간이 없다는 점임
- 또한 광양만권의 위상에 부합하는 기능의 부여 및 시설 도입시 각 시 간의 균등 배분과 유기적 발전에 어려움이 있음



[그림 V-15] 공간구조 구상 1안



나) 제Ⅱ안

• 새로운 중심지 개발

◦ 개념

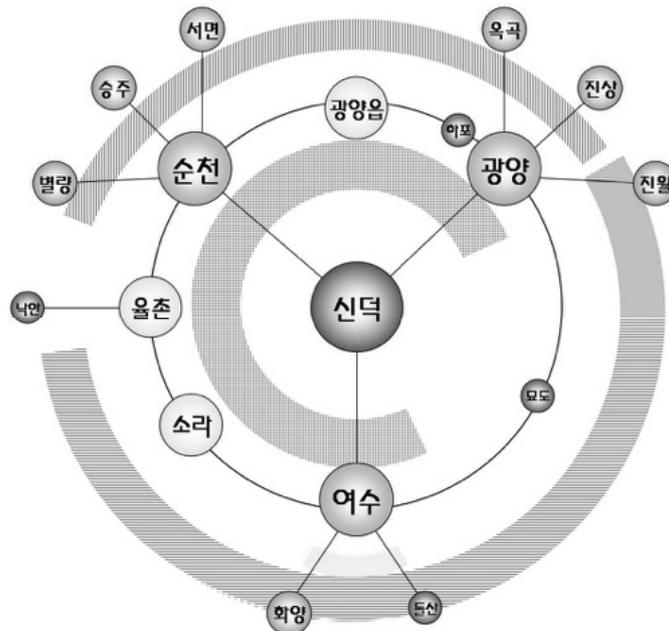
- 경제자유구역 배후단지로서 계획된 신덕지구를 광양만권의 구심점 역할을 수행하기 위한 중심핵으로 설정하여 광양만광역도시계획권의 발전 중심지로 계획함
- 광양시의 경우 광양항 배후부지 중심부는 국제물류, 업무중심지로 육성함
- 화양지구는 국제 관광중심지구로 개발함

◦ 장점

- 새로운 통합 중심핵 설정 : 단일핵으로 21C 광양만 광역계획권의 위상정립과 광역시설과 서비스를 유치하며 새로운 형태의 도시발전을 구상할 수 있음
- 신덕을 중심핵으로 계획하여 광양만권 발전의 중요 사안인 광양만권경제자유구역의 기능을 높임으로서 국제도시 형성의 여건을 마련하고 동북아 물류 중심지로서의 위상을 강화함

◦ 단점

- 신규핵으로 도시중심기능이 집중되면서 기 형성된 여수, 순천, 광양 도심지역의 성장을 둔화시킬 우려가 있음
- 광양만 경제자유구역의 활성화를 전제조건으로 하여 예상대로 활성화되지 않을 경우 공간구조의 전면적 수정 불가피
- 신덕으로의 인구 및 기반시설 집중으로 주변 농촌정주공간이 쇠퇴할 우려가 있음



[그림 V-16] 공간구조 구상 Ⅱ안



다) 제Ⅲ안

• C자형 도시발전축

◦ 개념

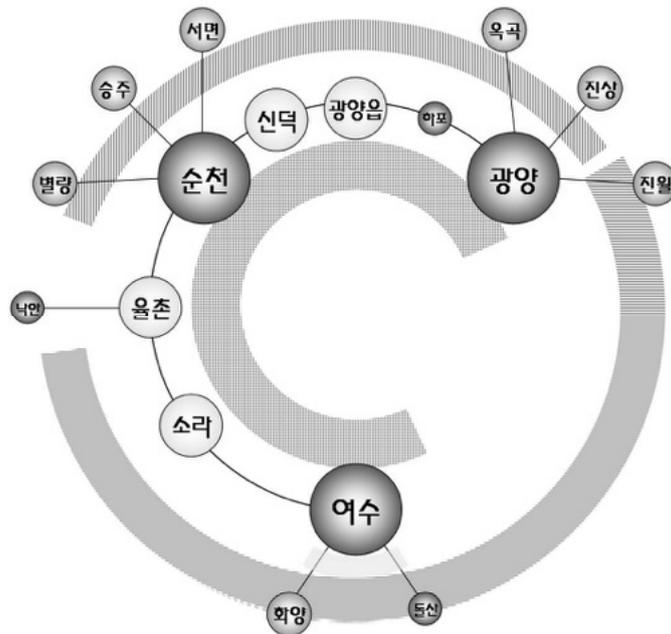
- 여수, 순천, 광양 3개 시의 도시지역과 공업용지 및 경제자유구역은 광양만을 중심으로 C자형을 이루고 있으며, 이를 중심으로 「C」 자형 벨트를 형성하는 도시발전축을 구상함
- 광양만을 중심으로 한 기존 도시발전 형태를 그대로 받아들이며, 신덕과 울촌을 부핵으로 3개 시 간의 유기적 연계를 도모함

◦ 장점

- 산업단지 및 항만이 집중되어 있는 광양만권은 현재 광양만권의 도시발전축과 개발축을 형성하고 있어 기존 도시 형태를 유지하며 무리 없는 광역도시계획의 공간구조를 형성할 수 있음

◦ 단점

- 여수, 광양의 연계를 고려하지 않을 경우 3개 시 간의 균형발전이 어려우며, 이들 두 도시간의 중심에 위치한 순천이 광양만권의 중심핵으로 부각되어 3개 시의 불균형적인 발전의 원인이 될 수 있음



[그림 V-17] 공간구조 구상 Ⅲ안

라) 대안의 평가 및 선정

- 대안 I과 II, III을 비교평가한 결과, 대안 I을 공간구조안으로 선정함



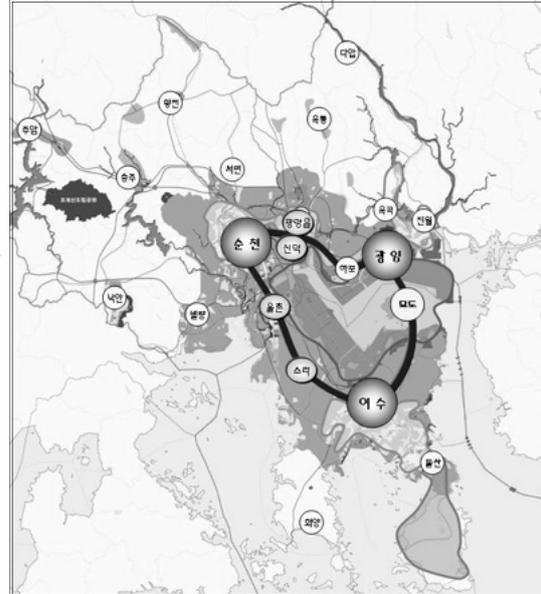
□ 공간구조 구상

• 개념

- 여수, 순천, 광양 3개시를 중심핵으로 하는 순환형 발전축에 광양읍, 신덕, 울촌, 소라 등을 부핵 및 지역·지구중심지의 새로운 거점지역으로 하여 도시발전축을 형성

◦ 중심핵 기능분담

- 여수 : 산업지대의 휴식처로서 여가 및 관광허브 기능
- 국제여가관광의 중심도시 : 여수Ocean Resort 특구개발, 여수 City Park Resort 특구개발
- 해양관광의 거점지 조성 : 여수신항 및 구항의 관광허브항 육성
- 컨벤션 기능의 도입 : 2012여수세계박람회
- 순천 : 교육, 문화·관광, 공공업무, 배후주거기능
- 국제교육문화 중심도시 : 신대지구 외국인 교육기관유치, 교육특구지정
- 연구기술산업의 거점지 조성
- 내륙문화관광 거점지 조성
- 광양 : 광양항 배후로서 국제교역 및 물류서비스, 배후주거기능
- 국제물류 중심도시 : 세풍 복합물류단지 확충
- 국제물류정보 중심지 조성 : 하포 국제업무중심기능 확충
- 백운산 섬진강 생태, 문화관광, 스포츠 거점지 조성



[그림 V-18] 중심지별 기능분담

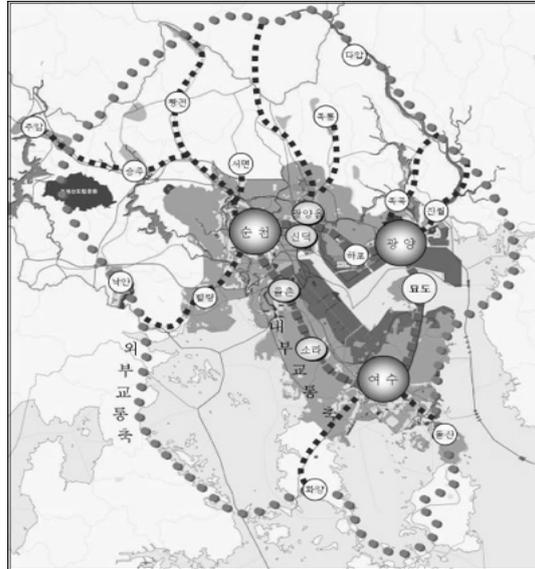
◦ 부핵 기능분담

- 광양읍 : 주거, 상업, 교육 및 물류기능 강화
- 신덕 : 외국인 거주, 광양만권의 광역적 공공기능, 광역문화·체육시설 등 도입
- 울촌 : 사이언스파크 등 지식기반산업단지 조성으로 광양만권 발전 엔진의 역할 기능 부여
- 소라 : 주거기능의 강화
- 지역중심지 : 별량, 서면, 승주, 옥곡, 진월 등 외곽지역의 정주중심공간을 조성함으로써 통합적 발전방향을 제시하며 전원형 주거기능 및 문화체험 등의 기능 부여
- 지구중심지 : 주암, 황전, 낙안, 화양, 돌산, 묘도, 옥룡, 다압 등 일부 주거 기능 및 관광지원 기능을 부여하고, 하포지구는 국제물류업무기능 강화



□ 교통축 구상

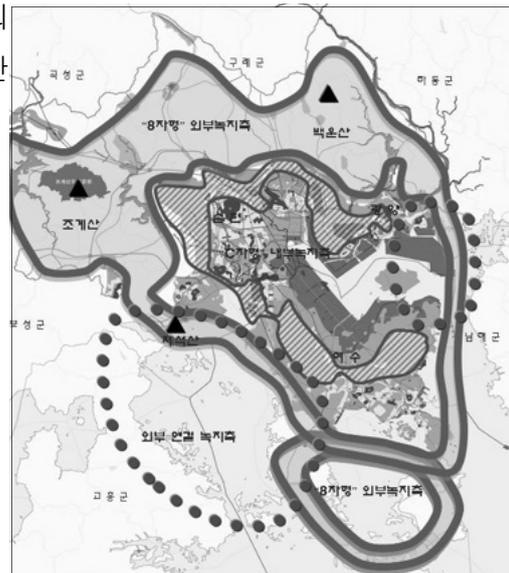
- 도시발전축을 따라 광양만권의 통합순환형 교통망체제 도입
- 통합 순환형 교통축을 따라 고밀토지이용계획을 수립하여 토지이용과 교통간의 연계성을 강화
- 내부 순환축 : 3개시 중심핵과 부핵을 연결함
 - 순천~율촌~소라~여수~묘도~광양~하포~신덕~광양읍 등으로 연결되는 순환형 도시발전축의 연계강화를 위한 교통망 체계를 보완, 정비함
- 외부 순환축 :
 - 국도19호선, 국도 27호선, 국도77호선 등의 연계 및 보완, 정비를 통해 광양만권 주변지역과의 연계 강화 및 관광 도로 기능을 강화하며 외곽 순환도로망 체계를 갖추
- 새로운 순환 신교통시스템의 도입 검토
 - 경전철과 같은 신교통수단 또는 자동차전용도로의 도입



[그림 V-19] 교통축 구상

□ 녹지축 구상

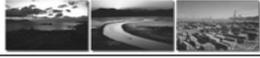
- 도시연담화를 방지하고 광역적 차원의 환경보전기능을 담당하며 시민휴식공간을 제공함
- “8”자형 녹지축 설정
 - 제석산~조계산~백운산~영취산
 - 돌산읍~개도~화양면
- 내부 환상녹지축 설정
 - 3개시 내부녹지축 연결
- 외부 연결 녹지축 설정
 - 고흥반도, 남해, 하동과 연계
- “U”자형 수변축 설정
 - 주암호~순천만~다도해해상국립공원~한려해상국립공원~섬진강



[그림 V-20] 녹지축 구상

VI. 부문별 계획

- ① 생활권별 정비계획
- ② 광역토지이용계획
- ③ 문화·여가공간계획
- ④ 공원·녹지계획
- ⑤ 교통계획
- ⑥ 광역공급 및 이용시설계획
- ⑦ 경관계획
- ⑧ 환경보전계획
- ⑨ 방재계획



1 생활권별 정비계획

1. 생활권 설정

1) 기본방향

- 세계화, 정보화, 도시생활의 광역화 등 도시여건의 변화를 반영하여 미래지향적 생활권이 되도록 함
- 기본적으로 행정구역을 경계로 하며 광역계획권의 발전방향, 공간구조, 통근통학 및 교통노선, 현재의 인구분포, 토지이용 등을 반영하여 계획적인 생활권을 설정함
- 광역계획권의 자연적·인문적 환경과 관련계획 및 각 시의 도시기본계획에서 나타난 생활권을 기초로 대생활권과 중생활권으로 구분하며, 각 시 인접지역의 생활권 연담화에 따라 연담생활권을 설정함
- 각 시의 독립된 기능을 유지하며 연담지역의 생활권을 바탕으로 상호 유기적 관계를 도모하도록 함

2) 설정기준

- 상위 및 관련 계획상의 권역 구분을 고려하고, 지역의 사회·경제적 특성과 자연적 여건 등을 충분히 고려한 지역 생활권 설정
- 중심도시에 주변 배후지역을 유기적으로 연결하여 생활권별 특성화 추구 및 균형 발전을 도모
- 각 지역 특성을 고려한 생활권별 개발 전략을 수립하여 지역특화기능을 제고
- 생활권별 기능 체계화에 의한 지역발전 기반조성으로 인구 및 산업의 정착, 유입을 유도
- 토지자원의 효율적 이용과 불필요한 교통유발을 최소화 할 수 있는 자원절약적 생활권 구축

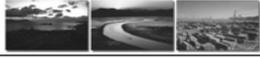


[표VI-1] 생활권 설정의 기준요소

구분	분석항목	구체적인 지표
권역설정을 위한 물리적 장애요소	- 지형, 지세 및 주요 하천 - 도시고속도로, 철도, 도시간선도로	
도시발전과정	- 시가지의 형성시기 - 시가지개발 및 정비방법	- 도시개발사업 현황
도시성장 및 발전축	- 도시간선도로축 - 교통의 흐름을 고려한 이용권역 분석	- 도로망, 철도망, 통행량
행정구역	- 행정구역의 변천과정	- 읍·면·동 단위변화
지역별 특성 및 주민의 속성 고려	- 각 권역별 주거특성의 분석 - 각 권역별 생활환경수준의 분석	- 1인당 주거면적 - 주택유형 - 자가보유율 - 연령별 인구구조 - 가구소득 - 자동차 보유율
도시기능 및 토지이용의 특성	- 교통특성의 분석을 통한 중심성 - 건축물 용도의 권역별 구성 특성 - 주간인구의 고려	
관련 계획구상의 검토	- 제4차국토종합계획 및 제3차 전라남도종합계획, 3개시 도시기본계획의 도시공간구조 구상	- 권역별 구상

3) 생활권 설정

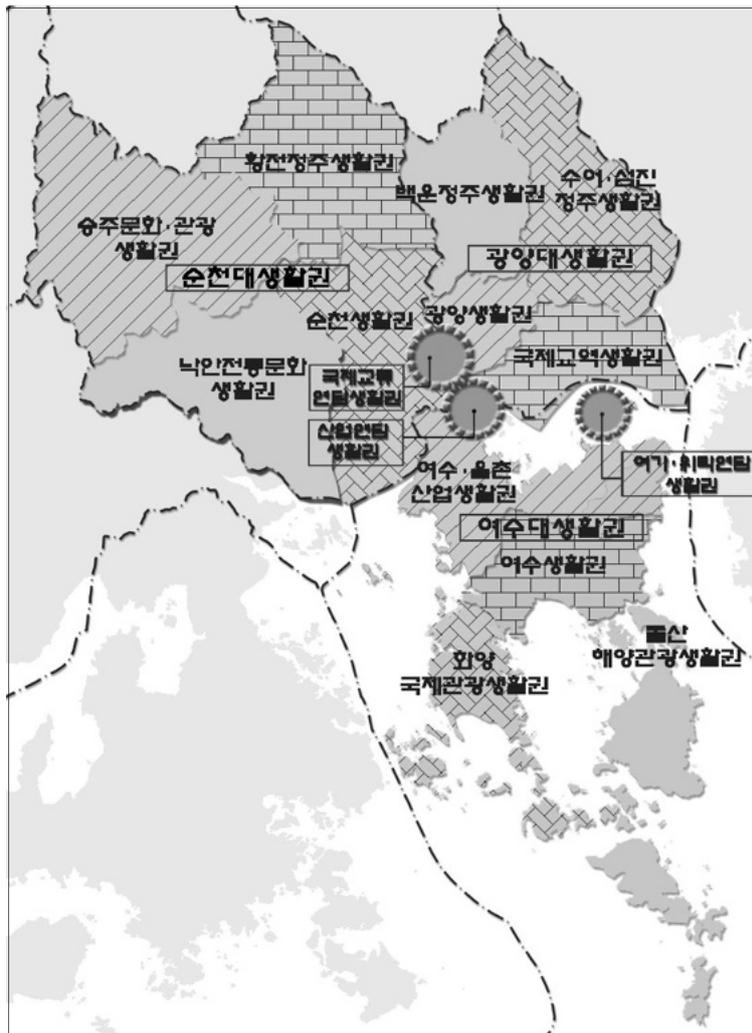
- 기존 생활권의 기능을 유지하며 광역권의 개발방향, 사회적 환경변화에 따라 다양한 욕구와 가치관의 변화를 수용할 수 있도록 여수, 순천, 광양의 3개 대생활권과 각각의 대생활권을 세분하여 12개 중생활권으로 구분하며 3개 특별연담생활권을 설정함
- 여수대생활권 : 여수시는 2012년 여수세계박람회가 국가계획으로 확정되었고 화양지구 등 해양관광지를 개발중이며 여수산단 및 율촌산단 등 국가기반산업이 입지하고 있어 그 기능에 따라 4개의 중생활권으로 구분함
- 순천대생활권 : 순천시는 교육 및 주거 기능, 신소재산업의 육성, 조계산, 낙안읍성, 순천만 갯벌 등 자연자원과 역사문화자원 등의 관광지를 보유하고 있으며 그 기능에 따라 4개 중생활권으로 구분함
- 광양대생활권 : 광양은 광양제철과 그 연관산업단지, 컨테이너부두 등 물류거점 기능 및 내륙의 백운산 및 섬진강 등 관광자원을 보유하고 있으며 그 기능에 따라 4개 중생활권으로 구분함



- 특별연담생활권 : 신덕지구, 울촌산단, 묘도 등 연담화가 발생하여 생활권을 공유하며 도시의 기능이 연계되는 지역에 국제교류 및 산업, 여가 위락 등 3개시가 공동으로 이용 가능한 기능에 따라 특별연담 생활권으로 설정하며 3개의 중생활권으로 구분함

[표VI-2] 광양만권 생활권 구분

대생활권	중생활권
여수대생활권	여수생활권, 여수·울촌산업생활권, 화양국제관광생활권, 돌산해양관광생활권
순천대생활권	순천생활권, 낙안전통문화생활권, 승주문화·관광생활권 황전정주생활권
광양대생활권	광양생활권, 국제교역생활권, 수어·섬진정주생활권, 백운정주생활권
특별연담생활권	국제교류연담생활권, 산업연담생활권, 여가·위락연담생활권



[그림VI-1] 광양만권 생활권 설정도



2. 생활권별 정비과제

1) 여수대생활권

- 여수생활권은 여수시가지의 행정·업무, 상업·서비스 기능의 집적 강화와 2012 여수세계박람회 유치기반시설의 확보 및 해양스포츠기능의 강화가 필요함
- 여수·울촌산업생활권은 산업단지로 인한 환경오염의 방지 강화와 영취산 일대의 녹지축 및 소라면 일대의 자연경관보전이 필요함
- 화양국제관광생활권은 화양단지 및 우수한 해안경관을 이용한 국제적 해양관광 거점지역으로 육성함
- 돌산해양관광생활권은 국도77호선과 다도해해상국립공원 등 경관이 뛰어난 도서를 연계하여 다양한 해양관광 루트를 개발하는 등 해양관광 기능을 강화함

2) 순천대생활권

- 순천생활권은 택지개발을 통한 정주 기능과 행정, 상업, 서비스 기능을 확충하고 해룡의 기술개발산업단지의 조성을 통한 신소재산업의 거점지역으로 육성이 필요함
- 낙안전통문화생활권은 낙안읍성을 중심으로 한 관광코스의 개발과 역사·문화·교육의 장을 조성하고 주거 및 농업생산기반을 강화함
- 승주문화·관광생활권은 주암댐, 조계산도립공원 등의 관광자원을 연계하고 주거 및 농업생산기반을 강화함
- 황전정주생활권은 전원주거단지를 조성하고 농업기반시설을 확충하며 지리산 관광축의 개발을 유도함



3) 광양대생활권

- 광양생활권은 경전선 복선화 및 광양역사 이전에 따른 광양읍 남부 신시가지를 신규조성하여 광양만권 배후주거기능을 강화하며 세풍지역에 물류 상업기능의 강화를 위하여 물류용지를 추가확충 함
- 국제교역생활권은 하포를 중심으로 국제교역중심지를 육성하고 쾌적한 환경의 배후주거단지를 조성함
- 수어·섬진정주생활권은 섬진강 등 자연자원을 활용한 관광산업을 육성하고 제철 연관 후방산업단지를 육성하여 광양제철 배후지원기능을 수행하며 농업기반 시설을 확충하고 농촌정주기반을 강화함
- 백운정주생활권은 관광·휴양산업을 육성하여 주민 소득기반을 강화하고 농업 기반시설을 확충하고 농촌정주기반을 강화함

4) 특별연담생활권

- 국제교류연담생활권은 외국인 및 인구증가에 대비한 주거 및 교육시설의 확보가 필요하며 3개시가 공동으로 이용할 수 있는 복합 문화시설 등의 확충이 필요함
- 산업연담생활권은 여수, 순천, 광양이 서로 연접하여 있는 곳으로 율촌산단이 입지하여 3개시의 산업기능이 연담화 되어 있어 신소재지원센터 등 신산업지역으로 육성하며 산업단지의 입지에 따른 환경오염방지 강화가 필요함
- 여가위락연담생활권은 3개시가 공동으로 이용할 수 있는 여가위락 시설을 도입하여 광양만을 중심으로 한 ‘C’자형 산업경관의 관광자원화가 필요함



3. 생활권별 정비방향

1) 여수대생활권

- 여수생활권 : 주거 및 행정·업무, 2012년 여수세계박람회
- 여수·울촌산업생활권 : 산업생산, 전원정주
- 화양국제관광생활권 : 국제관광·위락
- 돌산해양관광생활권 : 상업·위락, 관광·휴양

2) 순천대생활권

- 순천생활권 : 행정 및 교육·연구중심, 산업생산
- 낙안전통문화생활권 : 역사·문화, 농촌중심
- 승주문화·관광생활권 : 교육·연구, 관광·휴양
- 황전정주생활권 : 농촌중심, 관광·휴양

3) 광양대생활권

- 광양생활권 : 주거, 물류, 교육·연구
- 국제교역생활권 : 행정·업무, 물류·항만서비스, 산업생산,
- 수어·섬진정주생활권 : 농촌중심, 관광·휴양
- 백운정주생활권 : 농촌중심, 관광·휴양

4) 특별연담생활권

- 국제교류연담생활권 : 국제교류, 국제교육
- 산업연담생활권 : 자유무역지대, 신산업육성
- 여가위락연담생활권 : 오페라하우스 등 여가위락 시설



4. 생활권별 정비전략

1) 여수대생활권

- **여수생활권**
 - 여수중심도시권으로서 주거 및 행정·업무기능 집적을 위해 인구밀도 상향 조정
 - 중심부와 외곽부를 차별화하고 외곽부 난개발 방지
 - 2012 여수세계박람회 유치기반시설확보 및 해양스포츠 기능 강화

- **여수·울촌산업생활권**
 - 대규모개발사업의 지속에 따른 개발지역 연담화가 환경오염 확산으로 이어지는 것을 방지할 수 있도록 환경보전녹지축 설정
 - 주거지역을 산단으로부터 분리하여 전원 정주생활권 형성

- **화양국제관광생활권**
 - 21세기 동북아 관광허브 기능을 수행할 수 있도록 관광거점단지로서 여수 화양 관광단지개발
 - 해양·스포츠·레저의 사이클이 조화될 수 있도록 테마형 관광단지로 개발
 - 여수 오션리조트(Ocean Resort) 특구 지정에 따른 종합 리조트단지 조성으로 관광거점 강화

- **돌산해양관광생활권**
 - 국도 77호선과 여수항으로 육지와 다도해해상국립공원 등 경관이 뛰어난 도서를 연계하여 관광기능을 강화하고 이를 통해 상업·위락기능을 활성화



2) 순천대생활권

- 순천생활권
 - 정주기능이 강화된 택지개발로 행정, 상업, 도시기반시설 등을 확충
 - 해룡의 기술개발산업단지 조성을 통해 교육·연구 인프라를 확충하고 신소재산업의 거점지역으로 육성

- 낙안전통문화생활권
 - 낙안읍성을 중심으로 역사와 전통문화를 소재로 한 관광코스 개발 및 교육의 장 조성
 - 주거 및 농업생산기반 강화로 농촌중심의 정주생활권 형성

- 승주문화관광생활권
 - 주암댐, 조계산도립공원 등의 관광자원을 연계하여 관광·휴양·문화기능을 강화하고 농업생산기반 강화를 위한 교육·연구시설 확충

- 황전정주생활권
 - 농촌 중심의 전원주거단지를 조성하고 농업기반시설을 확충
 - 지리산관광축 개발을 유도할 수 있도록 휴양·관광시설 강화

3) 광양대생활권

- 광양생활권
 - 광양역사 이전과 경전선 복선화에 따른 신시가지 신규 조성으로 광양만권 배후 주거기능 강화
 - 세풍지역의 물류·상업기능 강화와 활성화를 위해 물류 관련 부대시설과 소요부지 확충



- **국제교역생활권**
 - 하포를 중심으로 국제교역중심지 육성을 위한 행정·업무 지원시설과 배후 주거 단지를 조성하고 물류·항만서비스시설 확충
- **수어·섬진정주생활권**
 - 섬진강 등 자연자원을 활용한 관광·휴양시설 확충 등 관광산업을 육성하고 광양 제철 관련 후방산업단지 배후 지원기능을 수행할 수 있는 농촌정주기반 강화
- **백운정주생활권**
 - 주민들의 소득기반 강화를 위해 농업기반시설 확충 및 농촌정주기반 강화, 관광·휴양산업 육성

4) 특별연담생활권

- **국제교류연담생활권**
 - 내·외국인 인구 증가에 대비하여 주거 및 교육시설 확보
 - 3개시가 공동으로 이용할 수 있는 복합문화시설 등 확충
- **산업연담생활권**
 - 여수·순천·광양이 접한 울촌산단의 산업기능이 연담화되어 있고, 특성화 산업으로서 신소재산업 입지를 강화시킬 수 있도록 신소재 지원센터 건립 등을 통해 신산업지역으로 육성
- **여가·위락연담생활권**
 - “C”자형 산업경관의 관광자원화 일환으로 묘도에 오페라하우스 등 3개시가 공동으로 이용할 수 있는 여가·위락시설을 도입
 - 광양만의 청정이미지로의 변신을 도모할 수 있도록 이미지 제고



2 광역토지이용계획

1. 현황 및 문제점

1) 현황

□ 지목별 현황

- 1995~2003년까지 지목별 토지이용변화 상태를 살펴보면, 광양만권내 총 토지 중에서 농업용지는 19.67%→20.60%, 임야는 68.94%→67.27%, 도시용지는 3.30%→4.31%, 공공용지는 3.40%→3.54%로 변화하였으며, 농업용지는 도농 통합시가 되면서 증가하였으며, 또한 도시용지와 공공용지도 증가함
- 특히, 광양시가 도시적 토지이용 중에서 공장용지가 두드러지게 증가하였으며, 여수시가 상대적으로 도시화가 미미하게 진행됨
- 광양만권내 공장부지는 전남지역전체의 54.5%를 점유하여 물류 및 산업도시 기능을 수행하고 있음

[표VI-3] 지목별 토지 현황

지역	년도	총면적	농업용지		임야		도시용지						공공용지		기타	
			면적 (km ²)	비율 (%)	면적 (km ²)	비율 (%)	합 계		공장		대지		면적 (km ²)	비율 (%)	면적 (km ²)	비율 (%)
							면적 (km ²)	비율 (%)	면적 (km ²)	비율 (%)	면적 (km ²)	비율 (%)				
광양만권	1995	1395.80	274.62	19.67	962.30	68.94	46.01	3.30	13.60	0.97	32.41	2.32	47.52	3.40	64.23	4.60
	2000	1851.43	376.28	20.32	1246.92	67.35	74.43	4.02	27.53	1.49	46.90	2.53	64.42	3.48	89.37	4.83
	2003	1853.29	381.81	20.60	1246.62	67.27	79.83	4.31	28.02	1.51	51.81	2.80	65.67	3.54	79.36	4.28
여수시	1995	45.21	8.59	19.00	24.40	53.98	6.78	5.00	0.84	1.85	5.94	3.14	4.19	9.28	1.24	2.75
	2000	498.10	116.48	23.38	312.49	62.74	31.56	6.34	12.82	2.57	18.75	3.76	19.42	3.90	18.15	3.64
	2003	498.72	115.30	23.12	312.13	62.59	32.13	6.44	12.88	2.58	19.25	3.86	20.27	4.06	18.89	3.79
순천시	1995	907.33	189.79	20.92	633.82	69.86	17.87	1.97	0.82	0.09	17.05	1.88	26.31	2.90	39.54	4.36
	2000	907.25	185.18	20.41	630.49	69.49	19.20	2.12	1.00	0.11	18.20	2.01	28.35	3.13	44.02	4.85
	2003	907.38	182.78	20.14	630.98	69.54	19.75	2.18	1.07	0.12	18.68	2.06	28.96	3.19	44.91	4.95
광양시	1995	443.26	76.24	17.20	304.08	68.60	21.36	4.82	11.94	2.69	9.42	2.13	17.01	3.84	23.45	5.29
	2000	446.08	74.62	16.73	303.94	68.14	23.66	5.30	13.71	3.07	9.95	2.23	16.65	3.73	27.21	6.10
	2003	447.19	83.73	18.72	303.51	67.87	27.95	6.25	14.07	3.15	13.38	3.10	16.44	3.68	15.56	3.48

주) ① 농업용지는 전, 답, 과수원, 목장지, 염전 등의 용지를 의미함

② 공공용지는 학교, 도로, 철도, 수도, 공원, 체육, 주차장, 유원지 등의 용지를 의미함

자료 : 순천시·여수시·광양시 통계연보, (1996, 2001, 2004)



□ 도시기본계획 현황

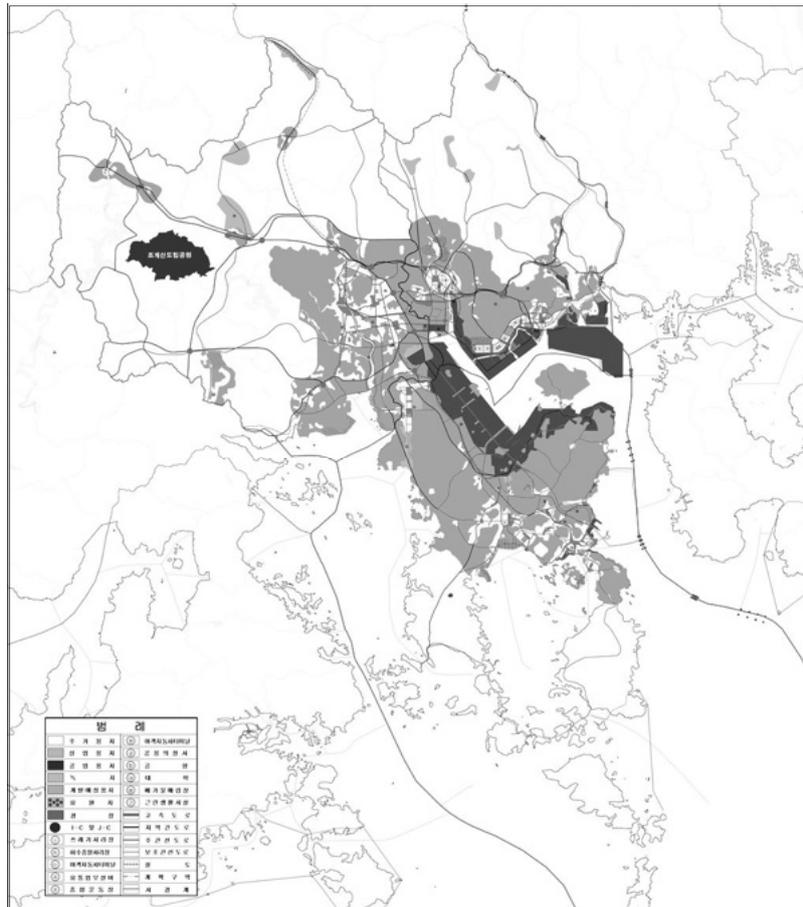
- 도시기본계획상 시가화용지는 207.40km²로 행정구역(육지부) 면적의 11.2%를 차지하며, 시가화예정용지는 29.02km²로 1.6%가 지정되어 있음
- 3개시 접경지역의 용도지역 및 시설 등의 합리적 조정을 위한 통합적인 공간구조의 정립이 필요함

[표VI-4] 도시기본계획상 토지이용 현황

(단위 : km²)

구 분	행정구역 (육지부) 면적	시가화용지				시가화 예정 용지	녹지 및 기타용지	계획 인구 (천인)
		계	주거용지	상업용지	공업용지			
광양만권	1,853.29	207.40	90.17	11.02	106.21	29.02	4,377.38	1,380
여수시	498.72	96.74	35.22	3.49	58.03	5.03	3,751.87	450
순천시	907.38	45.37	35.92	4.39	5.071	15.68	209.47	500
광양시	447.19	65.28	19.03	3.14	43.11	8.30	416.05	430

자료 : 3개시 도시기본계획 보고서



[그림VI-2] 광양만권 도시기본계획도



□ 도시관리계획 현황

- 2003년 말 광양만권의 도시지역면적은 729.54km²로 전체 행정구역면적에서 차지하는 비율이 39.36%임
- 도시지역내 용도지역 지정현황을 살펴보면, 녹지지역이 도시지역 면적의 65.05%를 차지하여 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 공업지역이 13.87%, 주거지역이 8.62%, 상업지역이 1.03%를 차지하고 있음
- 광양시가 공업지역과 주거지역의 비중이 가장 높게 나타나며, 순천시와 녹지지역의 비중이 높게 차지하고 있음

[표VI-5] 도시지역 관리계획 현황

지역	년도	행정 구역 (육지부) 면적 (km ²)	도시지역													
			면적 (km ²)	비율 ¹⁾ (%)	소계	주·상·공업지역						녹지지역		미지정지역		
						비율 ²⁾ (%)	주거지역		상업지역		공업지역		면적 (km ²)	비율 ²⁾ (%)	면적 (km ²)	비율 ²⁾ (%)
							면적 (km ²)	비율 ²⁾ (%)	면적 (km ²)	비율 ²⁾ (%)	면적 (km ²)	비율 ²⁾ (%)				
광양만권	1995	1,847.03	315.06	17.06	91.50	29.04	36.57	11.61	5.21	1.65	49.72	15.78	218.48	69.35	5.08	1.61
	2000	1,851.00	676.60	36.55	157.87	23.33	54.05	7.99	6.30	0.93	97.52	14.41	402.14	59.44	116.59	17.23
	2003	1,853.29	729.54	39.36	171.62	23.52	62.92	8.62	7.49	1.03	101.21	13.87	474.53	65.05	83.39	11.43
여수시	1995	497.52	52.07	10.47	15.91	30.56	10.63	20.41	1.60	3.07	3.68	7.07	31.08	59.69	5.08	9.76
	2000	498.00	345.05	69.29	81.15	23.52	27.04	7.84	2.60	0.75	51.51	14.93	215.87	62.56	48.03	13.92
	2003	498.72	345.05	69.19	81.02	23.48	26.97	7.82	2.76	0.80	51.29	14.86	216.04	62.61	47.99	13.91
순천시	1995	907.33	130.19	14.35	18.79	14.43	13.64	10.48	2.11	1.62	3.04	2.34	111.40	85.57	-	-
	2000	907.00	198.75	21.91	19.90	10.01	14.72	7.41	2.14	1.08	3.04	1.53	110.29	55.49	68.56	34.50
	2003	907.38	198.75	21.90	25.06	12.61	18.63	9.37	2.93	1.47	3.50	1.76	173.69	87.39	-	-
광양시	1995	442.18	132.80	30.03	56.80	42.77	12.30	9.26	1.50	1.13	43.00	32.38	76.00	57.23	-	-
	2000	446.00	132.80	29.78	56.82	42.79	12.29	9.25	1.56	1.17	42.97	32.36	75.98	57.21	-	-
	2003	447.19	185.74	41.53	65.54	35.29	17.32	9.32	1.80	0.97	46.42	24.99	84.80	45.66	35.40	19.06

자료 : 순천시·여수시·광양시 통계연보 (1996, 2001, 2004)

주) 1. 도시지역 면적 / 행정구역(육지부) 면적

2. 용도지역 면적 / 도시지역 면적

- 공업지역은 여수국가산단, 광양제철 등이 광양만을 중심으로 'C'자 환형을 이루고 있으며 배후지역으로 주거지역 및 상업지역이 지정되어 정주공간을 형성하고 있음
- 순천시와 광양시 사이의 접경 지역에서 도시지역내 용도지역 미지정지역이 발생하여 일체적 관리가 필요함
- 도시지역외 백운산 및 조계산일원은 농림지역이 지정되어 있으며, 전체에서 차지하는 비중이 41.5%로 가장 높고, 주암호, 상사호, 수어호, 금오도 일원은 자연환경보전지역으로 지정되어 있음



□ 토지이용규제 현황

• 자연공원 현황

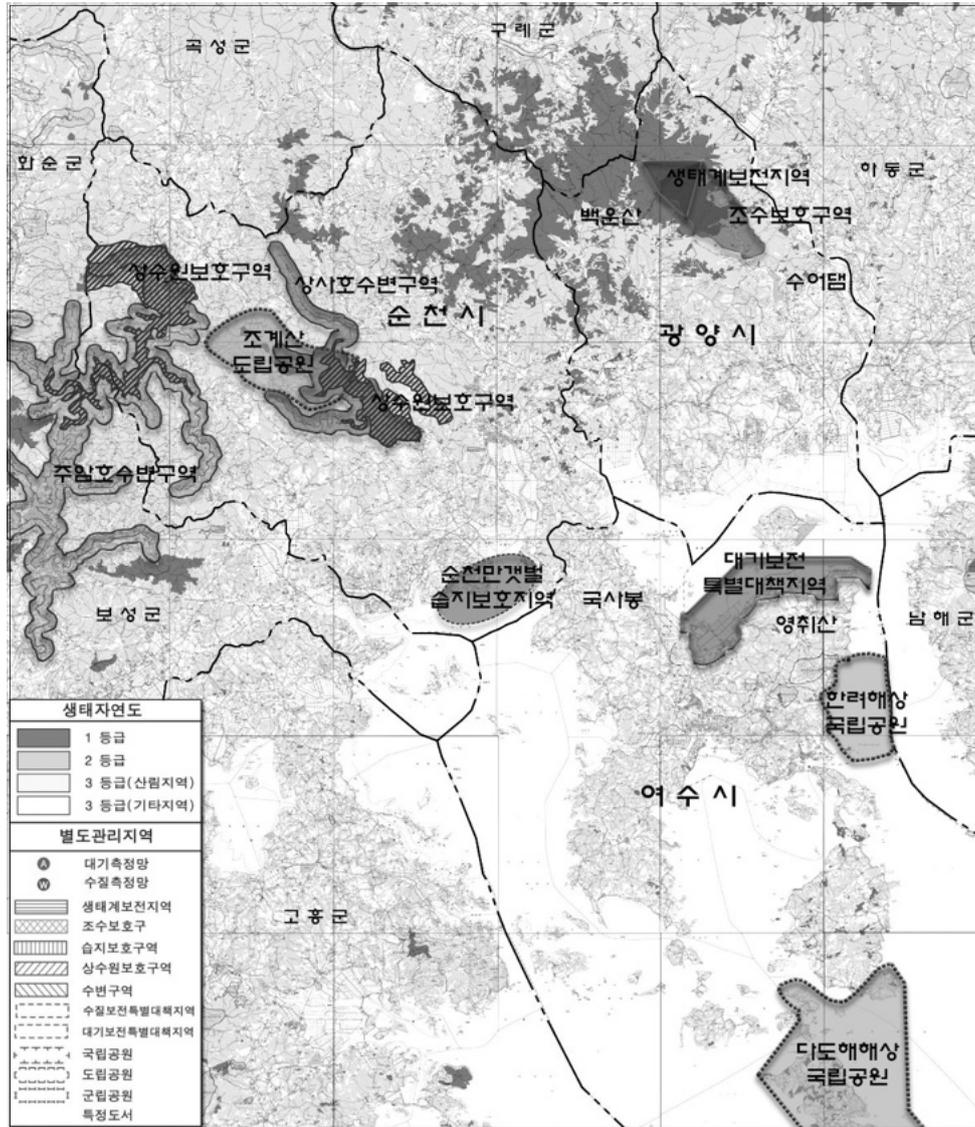
- 자연공원은 국립공원이 여수시에 450.11km²가 지정되어 있으며, 대부분 해상국립공원이기 때문에 토지에 대한 규제보다는 해상에 대한 규제라 할 수 있음
- 도립공원은 순천시에 27.38km²가 지정되어 있음

[표 VI-6] 자연공원 현황 (2003년)

지역	행정구역 (육지부) 면적(km ²)	자연공원	
		국립공원면적 (km ²)	도립공원면적 (km ²)
광양만권	1,853.29	450.11	27.38
여수시	498.72	450.11	-
순천시	907.38	-	27.38
광양시	447.19	-	-

• 생태환경 현황

- 순천만 연안지역은 체계적인 연안관리와 친환경적으로 지속 가능한 해양 친수공간 확보를 위해 연안관리지역으로 지정 추진 중에 있음
- 순천만 갯벌지역은 생태계 보전 및 생태관광 활성화를 위해 습지보호지역 보전 사업을 추진 중에 있음
- 주암호·상사호 주변은 상수원 보호구역 및 수변구역으로 지정 관리되고 있음
- 조계산 도립공원 및 백운산은 생태자연도 1등급 지역이 분포
- 백운산은 생태계 보전지역 및 조수 보호구로 지정되어 있음
- 여수국가산업단지 일원은 석유화학제품 생산에 의한 대기오염 발생으로 대기보전 특별대책지역으로 지정 관리되고 있음
- 광양만권내 대규모 산업단지 조성·운영에 의한 대기·수질·환경훼손에 따른 자연환경보전대책이 필요함



[그림VI-3] 광양만권 생태자연도

□ 개발가능지 분석

• 기준설정

- 개발가능지는 전체면적에서 기개발지, 자연적 조건과 토지이용규제에 의한 개발 불능지 및 개발억제지를 제외한 지역으로 정의함
- 개발가능지는 기개발지와 함께 1차적 토지이용대상이며, 개발억제지는 유보지로서 2차적 토지이용대상으로 활용됨
- 기개발지는 건축물, 구조물의 밀집지역으로써 시가화 구역과 집단취락지를 의미하며, 개발불능지는 표고, 경사도, 하천·호수 등의 자연적 조건에 의해 결정되며,



개발억제지는 국토계획법상 자연환경보전지역·농림지역·보전녹지지역·개발제한구역, 공원법상 자연공원·도시공원, 농지법상 농업진흥구역 등의 개별법에 의한 토지이용규제 사항을 고려함

- 개발불능지
 - 표고 150m 이하로 경사도 15% 이상인 지역
 - 표고 150m 이상인 경우에는 경사도 5% 이상인 지역
- 개발가능지
 - 표고 150m 이하로 경사도 15% 미만인 지역
 - 표고 150m 이상인 경우에는 경사도 5% 미만인 지역

[표 VI-7] 개발불능지 및 억제지역의 선정조건

구 분		기 준
자연적 조건	표 고	- 시가지의 개발한계를 규정하는 표고는 당해 도시의 기준지반고에 대한 상대적 높이를 적용하는 것이 상계임 - 본 계획에서는 표고 150m 이상 지역을 개발불능지로 함
	경사도	- 경사도 25%를 초과할 경우 절대보전이 필요하므로 시가지개발을 억제하는 것이 원칙임 - 도로구조령에 의한 도로의 종단구배는 설계속도 20km/hr 시 표준 9%, 최대 11%로 설정됨. 따라서 도로가 등고선에 대해 직각이 아닌 사선으로 배치된다 하더라도 등고선의 경사는 15%를 초과하지 않도록 하는 것이 바람직함 - 시가지 개발의 한계를 경사 15%로 적용하여 분석
	하천 및 호소	- 환경적으로 보전가치가 높고 실제 토지이용이 불가능한 하천·호소지역을 개발불능지로 함
토지이용규제		- 국토계획법상 자연환경보전지역 및 개발제한구역 - 공원법상 자연공원, 도시공원 등 - 농지법에 의한 농업진흥지역 - 기타 상수원보호구역, 군사시설보호구역 등

• 개발가능지 분석

- 광양만권의 총 개발가능지는 355.47km²로서 전체면적의 19.18%를 차지함
- 도시별로는 순천시, 광양시, 여수시의 순서로 개발가능지가 존재하며, 광양시가 개발가능지가 차지하는 비율이 가장 높게 나타남
- 여수시는 개발가능지가 25.72km²로서 전체면적의 5.16%를 차지하며, 개별법에 의한 토지이용규제로 설정되는 개발억제지는 102.58km²로서 전체면적의 20.57%로 주변 도시보다 높은 비중을 차지하고 있음



- 순천시는 개발가능지가 190.63km²로서 전체면적의 21.01%를 차지하며, 도시의 자연적 조건에 의해 산발적으로 분포하며, 개발유보지 역할을 하는 개발억제지는 10.46%를 차지함
- 광양시는 개발가능지가 139.12km²로서 전체면적의 31.11%를 차지하여 가용토지 자원이 상대적으로 가장 높게 나타나며, 특히, 도시지역의 개발가용지는 대부분 도시관리계획상 생산녹지지역이나 공유수면매립지역, 일부는 하천이나 해안선변의 구릉지에 분포

[표 VI-8] 개발가능지 분석

구분	행정구역 (육지부) (km ²)	기개발지		개발불능지		개발억제지		개발가능지	
		면적(km ²)	비율(%)						
광양만권	1,853.29	159.98	8.63	1,046.59	56.47	208.63	11.26	355.47	19.18
여수시	498.72	92.21	18.49	63.89	12.81	102.58	20.57	25.72	5.16
순천시	907.38	38.63	4.26	671.69	74.03	94.95	10.46	190.63	21.01
광양시	447.19	29.14	6.52	311.01	69.55	11.10	2.48	139.12	31.11

2) 문제점

- **광역적 차원의 토지이용계획정책 미흡**
 - 광양만권 경제자유구역 지정 및 개발계획, 광양만진주권 광역개발계획 등 광양만권역의 내외적인 계획의 상호 일관성 유지 및 지자체간 협의 미흡으로 성장관리 및 기반시설의 연계성 결여
 - 광역적 차원의 토지이용관리정책이 부재한 가운데 시가화지역의 성장이나 공업지역 배후단지의 지속적인 확충은 지역특성에 부합하지 못하고, 일부지역에 편중되는 불균형 개발이 심화
- **지역간 도시기능의 불균형적 편중**
 - 도시의 자족적 기반이 되는 공업지역의 경우에는 광양시에 비대하게 편중되어 있어 집중에 의한 불균형 문제 내포
 - 이에 비해 인구 및 주거지역 면적은 여수시가 가장 높게 나타나 도시기능과 인구의 적정한 배분이 요구됨



- **무분별한 도시개발에 의한 난개발 우려**
 - 시가지 확산 지역, 도시간 접경부, 도심 외곽(농촌지역) 등의 무계획적 개발행위로 인해 계획적인 개발과 관리의 미흡
 - 산업단지의 지속적인 증가와 무분별한 관광·위락단지개발로 인하여 양호한 자연환경의 파괴가 우려됨
 - 특히 광양만을 중심으로 하는 산업단지와 배후주거지개발로 인하여 광양만의 환경훼손이 우려됨
 - 또한 개발가능지가 취약한 여수시의 과도한 관광·위락단지개발은 향후 관광수요가 제공되지 못할 경우에는 지역경제에 부담으로 작용할 우려가 있음

- **기존 여건에 부합하지 못하는 토지이용**
 - 기개발지를 중심으로 개발가능지가 상호 연계화 되지 못하는 시가지확산으로 계획적 토지이용이 어려움

- **경제자유구역 개발계획과 도시기본계획의 용도 불부합**
 - 신대덕례 배후단지 북측지역 일원은 장래 경제자유구역의 성장을 대비한 유보지로 계획되어 있으나, 광양시의 경우 광양역사 이전에 따른 역세권 개발 등이 예상됨에 따라 경제자유구역에서 제척하거나 경제자유구역개발계획에서 단계별 개발계획의 합리적 조정이 필요함

- **순천시와 광양시 접경부의 도시지역 미지정 지역**
 - 순천시 동측지역과 광양시 서측지역 접경부의 도시지역내 용도지역 미지정지역의 발생으로 도시간 연계와 체계적인 관리 미흡



2. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 광역적 도시공간수요의 합리적 배분
- 토지특성에 따른 시차적 토지이용체계 확립
- 광역권의 경쟁력 강화를 위한 권역내 지역별 기능의 특성화
- 비효율적인 토지이용의 억제와 양호한 자연환경 및 경관보전을 위한 토지이용관리

2) 기본방향

□ 인접광역권 및 개발권과의 상호보완적 관계형성

- **광주광역권 : 첨단산업·문화예술의 중심도시**
 - 광산업으로 특화된 첨단과학도시
 - 남도 고유의 문화예술·관광자원으로 특화
 - 지속가능한 개발을 통한 녹색환경도시의 기반구축
 - 서남권 중심도시로서 대중국 교류의 내륙지원 기능 수행
- **광양만·진주광역개발권 : 여수·순천·광양·하동·금성의 중심 거점**
 - 광양항을 국제적인 물류·교류거점으로 육성
 - 국제적 관광벨트 및 신산업지대 형성
 - 생활환경 기반시설 및 복지문화시설의 정비를 통한 쾌적한 정주환경 조성
 - 동서화합을 모색할 수 있는 공동프로젝트 추진
- **광주권역과 진주광역개발권과의 관계 설정**
 - 광주권역은 상호 경쟁적 관계를 유지하면서 권역별 특화를 통한 상호 보완할 수 있는 기능 부여
 - 진주광역개발권은 광양만권의 중심성을 보완해주는 역할을 하고 있지만, 상이한 행정구역으로 인한 사업의 지연이나 지역이기주의를 지양할 수 있도록 상호연계

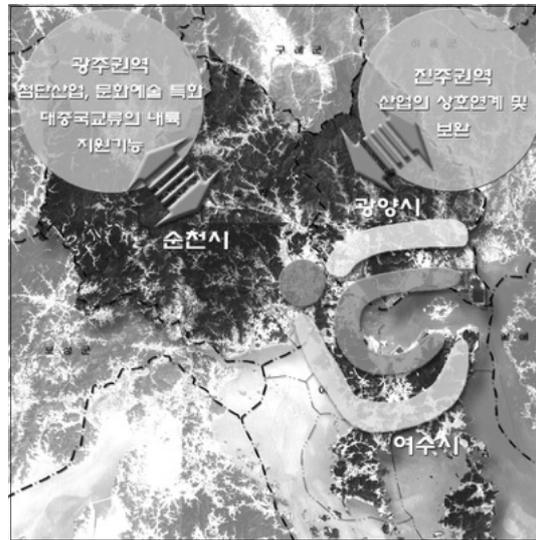


□ 집중과 분산의 조화를 위한 토지이용체계의 구축

- **교통축과 개발축에 부합하는 토지이용**
 - 여수~순천, 순천~광양의 순천시를 중심으로 하는 발전축의 분산을 여수-순천-광양으로 연계되는 일체화된 교통축과 개발축에 부합하는 토지이용의 구축
- **집중과 분산**
 - 광양만을 중심으로 하는 산업단지의 집중과 배후 중심기능의 분산을 통해 생산 활동과 여가활동의 분리를 통한 쾌적한 거주환경의 조성
 - 여수~순천~광양으로 연결되는 내부순환축에 의해 해안과 내륙산지를 순환할 수 있는 기능간 연계
 - 남해안에 점적으로 분포하는 관광·위락단지의 상호 연계화

□ 지역별 기능의 특화 및 상호 보완

- **지역별 특성의 강화**
 - 광양만의 물류·금속·첨단산업의 강화
 - 광양만권 경제자유구역, 광양항
컨부두 개발계획, 여수국가산업단지
및 울촌 지방산업단지 개발계획 등
광양만권역의 생산기능 집중을 통한
시너지효과 창출 및 특성강화
 - 산업별 집중과 분산을 통한 권역내의
경쟁력 강화
 - 산업단지 배후지의 체계적 관리
 - 주거지의 무분별한 개발을 억제할 수
있는 계획적 개발을 위한 토지관리체계의 수립
 - 자연환경 및 경관보호를 위해 지속가능한 개발기법의 도입과 거주환경의 쾌적성
확보



[그림 VI-4] 광양만권 토지이용의 기본구상



- 여수 남해안 관광위락 벨트의 강화
 - 다도해해상국립공원, 한려해상국립공원과 상호 연계한 관광위락벨트의 조성으로 국제적인 해양 관광도시로의 이미지 제고
 - 다양한 관광루트의 개발과 점적 분포의 상호 연계화를 통한 특성 강화
- 순천시의 교육문화 기능의 강화
 - 광양만권의 배후 중심도시로서 서비스 지원기능의 제고
 - 내륙과 해안을 겸비한 도시로서의 특성 부여
- **지역특성강화를 위한 체계적이고 단계적인 토지의 공급**
 - 공업용지, 관광개발용지 등의 과도한 공급으로 인하여 야기되는 수급불균형에 의한 경제적·재정적 부담을 최소화할 수 있는 단계적인 토지공급체계의 구축
 - 장기적 토지수요에 부응하고, 편중되지 않는 토지관리체계 수립

3. 실천계획

1) 토지이용의 일체적 관리

- 광양만권의 토지이용을 도시용지, 도시화예정용지, 보전용지, 기타용지로 구분하여 일체적으로 관리함
- **도시용지**
 - 지역별 인구추정에 의해 기 지정된 도시관리계획상 주거, 상업, 공업지역을 적정 배분하여 산정
- **도시화 예정용지**
 - 장래 도시용지로 이용할 지역에 대하여 개발축과 교통축 및 녹지축을 고려하여 배분하되, 지역별 여건을 감안하여 선정
 - 도시기본계획상 시가화용지, 시가화예정용지 및 경제자유구역 개발계획을 포함하여 도시화예정용지로 산정



• 보전용지

- 국토계획법상 생산·보전녹지지역 및 국토계획법상 농림·자연환경보전지역, 도시공원법상 도시공원, 농업진흥지역, 보전산지 및 자연경관 양호지역, 상수원보호구역 및 호소·하천 등
 - 여수시 : 해안선을 따라 난개발 및 환경오염방지를 위해 해안선 기준 100m 이내는 해안선 개발관리지역을 지정하여 보호하며 계획적 개발에 의해 관리
 - 순천시 : 습지보호지역보전사업, 순천만 자연생태공원 등의 순천만 갯벌지역 및 양호한 해안 및 연안지역
주암호, 상사호 주변은 상수원 보호구역 및 수변구역으로 지정관리
조계산 도립공원의 생태계보전지역 및 조수보호구역 지정
 - 광양시 : 백운산은 생태자연도 등급에 따라 생태계보전지역 및 조수보호구역 지정
광양만의 공업용지에 의해 수질 및 대기오염 특별대책지역으로 지정하여 환경오염방지

• 기타용지

- 국토계획법상 자연녹지지역 및 관리지역을 대상으로 함. 향후 개발을 대비하여 계획적 관리가 필요하거나 토지특성에 따라 보전용도로 설정할 필요가 있는 지역

[표 VI-9] 광역토지이용계획의 기준

구분	지침상의 기준	계획수립상의 기준
도시용지	- 국토계획법상 주거·상업·공업지역	- 국토계획법상 주거·상업·공업지역
도시화예용지	- 녹지지역 및 관리지역중 장래 도시용지로 이용할 지역 - 개발제한구역의 조정가능지역중 개발할 지역	- 도시용지에 해당하지 않는 지역중 토지수요추정에 의해 장래 도시용지로 이용할 지역 - 도시기본계획상 주거·상업·공업 용도의 시가화예정용지 및 경제자유구역 포함
보전용지	- 개발제한구역 - 녹지지역중 보전할 지역 - 도시공원 - 국토계획법상 농림·자연환경보전지역 - 상수원의 수질보전 및 수원함양에 필요한 지역 - 호소·하천 구역 및 수변구역 - 개발제한구역의 조정가능지역 중 보전할 지역	- 국토계획법상 녹지지역 및 관리지역 중 보전할 지역 - 국토계획법상 농림·자연환경보전지역 - 도시공원, 농업진흥지역, 보전산지, 자연경관 양호지역, 상수원보호구역, 호소·하천구역
기타용지	- 자연녹지지역 및 계획관리지역 등 계획적 관리가 필요하거나 토지특성에 따라 보전용도로 설정할 필요가 있는 지역	- 국토계획법상 자연녹지지역 및 관리지역 중 계획적 관리가 필요하거나 토지특성에 따라 보전용도로 설정할 필요가 있는 지역



2) 지역별 토지이용방향

- 밀도배분
 - 여수, 순천, 광양 등의 중심도시권에는 150~200인/ha의 중밀도로 설정하여 도시의 중심적 기능을 수행할 수 있도록 함. 단, 중심부와 외곽부를 차별화하여 외곽부의 난개발 방지
 - 광양읍, 신덕, 율촌, 소라 등 부핵기능을 담당하는 지역은 120~140인/ha로서 중저밀도로 설정하여 광양만의 부심적 기능을 담당할 수 있도록 하며, 중심권과 외곽지역의 밀도를 차별화
 - 승주, 서면, 별량, 옥곡, 진월 등의 지역중심지는 70인/ha의 저밀도로 설정하여 농촌적 지역특성을 고려한 환경친화적 개발유도
 - 주암, 황전, 낙안 등의 지구중심지는 50인/ha의 저밀도로 설정하여 환경보전 및 친환경적인 거주환경 유도
 - 특히, 연안 및 해안지역의 경우는 50인/ha로 설정하여 해안경관의 확보와 환경오염방지, 난개발방지를 유도
- 중심핵 및 부핵간 기능별 위계 설정
 - 여수, 순천, 광양 등의 중심핵 지역에 대하여 특성을 차별화하면서, 지역간 상호 유기적 연계를 통해 보완적 관계 설정하여 국제적 교육·물류·관광도시로의 위상 확립 및 구심적 기능 강화
 - 중심핵과 부핵지역간의 공간적 위계를 통하여 중심핵 지역의 배후지역으로써 부합되는 기능을 설정하여 기능간 조화 추구
 - 지역중심 및 지구중심은 지역적 특성을 고려하고, 지역 중심지로서의 기능수행을 위한 위계설정
- 보전용지 설정을 통한 도시성장의 관리
 - 양호한 산지경관 및 해안경관확보, 호수 및 습지 등의 수질보호 및 갯벌보호지역 등을 보전용지로 설정
 - 산지경관보존차원에서 조계산도립공원과 백운산 등 보전용지 지정
 - 순천만해안지역과 여수시 다도해지역에 대한 해안경관확보를 위한 보전용지 지정
 - 광양만지역의 수질과 대기 등의 환경오염방지를 위한 완충지역의 확보



• 지역별 토지이용 방향

[표 VI-10] 지역별 토지이용 방향

구분		토지이용방향
중심핵	여수	-다도해 해상국립공원, 한려 해상국립공원과 상호 연계한 관광·위락벨트의 조성으로 국제적인 해양 관광도시로의 이미지 제고 -다양한 관광루트의 개발과 점적 분포의 상호 연계화를 통한 특성 강화 -해안경관확보 및 해안선의 난개발방지, 환경오염방지 등을 위한 해안관리지역 설정
	순천	-광양만권의 배후 중심도시로서 교육과 문화서비스 지원기능의 제고 -순천만 습지보호, 조계산도립공원 등 해안과 내륙을 겸비한 자연생태·문화 기능제고
	광양	-국제적 물류산업도시로서 광양항 컨테이너부두 개발계획, 광양제철소 설비확장 등 국제물류, 생산기능의 집중을 통한 시너지효과 창출 및 특성 강화 -국제적 물류도시로서의 기능수행을 위한 행정 및 상업서비스기능의 강화
부핵	신덕	-광양만권 경제자유구역의 배후지로서 광양만권의 국제물류중심지로 위상정립을 위한 유틸리티 및 국제적 기능부여 -순천~광양을 연결하는 부핵기능 부여
	울촌	-광양만권 경제자유구역의 배후지이자 산업단지로서의 생산기능을 강화하여 자족성 확보 -주변산업단지와의 특성 차별화를 통한 경쟁력 강화
	소라	-광양만권 경제자유구역과 여수시를 연결하는 배후주거기능 부여
	광양읍	-경전선 복선화 및 광양역사이전에 따른 광양읍 남부 신시가지를 신규조성하여 광양만권 배후주거기능 강화 -세풍지역에 물류상업기능 강화를 위하여 물류용지 추가확충
지역중심	송주면별량	-순천시를 지원하는 배후농촌지역중심지로서 친환경적인 개발유도 -저밀의 전원주거중심지로서의 기능 부여 및 관리유도
	옥곡진월	-광양만권경제자유구역의 배후주거지로서 난개발을 방지하고, 쾌적한 주거환경 확보
지구중심	주암황전	-산지경관확보를 위한 저밀의 전원형 주거중심지로서의 기능수행
	낙안	-낙안은 민속 및 온천관광적 특성에 부합한 기능수행
	묘도	-묘도는 광양만 중심부에 입지하여 관광·휴양적 기능부여
	돌산화양	-돌산과 화양지구는 여수시의 해안관광의 중심지로서 국제적 해안 위락지로서의 기능 부여
	옥룡다압	-옥룡과 다압은 백운산 및 섬진강 등 천혜자연자원을 이용하여 내륙관광의 거점지역으로 육성
	하포	-국제 물류업무중심기능 강화를 위한 상업서비스기능 확충

3) 토지이용 계획

- 기존 도시기본계획 및 도시관리계획상 불부합 문제의 해결
 - 기 수립된 도시기본계획과 도시관리계획을 수용하며, 각 시의 불균형적 토지 이용과 접경지역에서의 토지이용의 불부합 문제를 해소하고 국제물류 중심지로서의 기능을 고려한 토지이용계획의 수립
- 장래 도시발전축을 고려한 토지이용
 - 도시공간구조의 질서 유지를 위해 장래 도시발전축을 고려한 토지이용을 도모함



- 기존시가지 활성화를 통한 구도심과 신도심의 균형발전 유도
 - 물리적 환경의 정비
 - 노후하고 열악한 물리적 환경 개선을 통해 구도심지역의 매력 향상
 - 부분적 정비와 재개발을 통해 주거밀도를 높여 지구중심수준의 구매력 확보
 - 적정 상주인구 유치를 위해 도심형 주택개발
 - 적극적 주택정책 시행
 - 제도적 환경의 마련
 - 신도심 개발로 인한 개발이익의 일부를 구도심에 투자할 수 있는 조례 지정
 - 구도심 상권의 활성화
 - 도심 전문화 기능의 선별적 강화, 신도심과 차별화된 기능
 - 광역상권 및 지역중심상권으로서의 구매력 확보
 - 도심 테마상가 조성 : 기존 재래시장의 경쟁력 확보
 - 구도심의 정체성 확보
 - 도시가 지닌 고유한 역사적·문화적 전통을 활용한 도시의 구조와 이미지 개선
 - 과거의 잔재를 가지고 물리적 일관성을 지닌 지구
 - 건물의 전면이나 가로, 보도 등 가로경관
 - 기념비적 건축물
 - 도심지역 문화유산과 이미지 상품화
 - 문화유산의 발굴 및 홍보
 - 문화축제행사의 정례화·상품화
 - Historical District 조성
 - 주상복합용도 개발(Mixed-use Development)
 - 복합기능 수용에 따라 도시내 상업용도만의 급격한 증가 현상 배제
 - 도시내 양질의 주택을 제공하고, 상주인구 감소와 공동화 현상 방지
 - 직주근접을 통한 교통효율 개선
 - 용도별 피크타임 분산으로 주차장 이용효율 유리
 - 선적 재개발
 - 「보행인구의 증가 = 자본의 유입」이라는 생각에 기초하여 선적 재개발을 통해 보행자 전용도로 구획 및 소매상점 활성화
- 지속적인 환경보전을 위한 녹지축의 보전
 - 광양만권의 지속적인 환경보전을 위한 녹지축과 100만 시민을 위한 위락, 휴식 공간 고려



- 쾌적한 주거환경을 위한 상충적 토지이용의 최소화
 - 주거지역과 공업지역과의 상충적 토지이용을 최소화 하여 주거 환경의 쾌적함을 유지할 수 있도록 기존 도시기본계획의 계획인구밀도 하향조정
 - 토지 수요의 탄력적 운영을 고려하여 각 시 도시기본계획수립시 각 용지의 10%범위 내외에서 조정가능
 - 각 시 사회적 증가인구의 사업별 세부적인 유입인구추정은 각 시의 도시기본계획수립시 각시의 특성 및 여건에 따라 조정가능

4) 용도별 수요추정

□ 주거용지

- 주택수와 주택1호당 부지면적에 의한 추정
 - 주거용지내 수용될 주택수
 - 주거용지내 배분인구 : 여수, 광양시 계획인구의 90%, 순천시 계획인구의 95%를 적용
 - 주거용지내 소유주택수 : 가구당인구(여수시 2.8인, 순천시 3.0인, 광양시 3.0인)
 - 유형별 주택부지 배분 : 단독 : 공동 = 60% : 40%
 - 주택1호당부지면적 : 단독=250㎡, 공동=80㎡
 - 주택용지면적 : 주택부지면적÷(1-공공용지율(30%))
 - 주거용지면적 : 주택용지÷(1-혼합율)
(혼합율=여수-10% , 순천-30%, 광양-10%)

[표 VI-11] 주택수와 주택1호당 부지면적에 의한 주거용지 추정

구분	계획인구 (인)	주거용지내 수용될 주택수(인, 호)		유형별 주택부지 배분(호)		주택1호당부지면적 (km ²)		주택용지 면적 (km ²)	주거용지 면적 (km ²)
		주거용지내 배분인구	주거용지내 소유주택수	단독	공동	단독	공동		
광양만권	1,150,000	1,055,500	360,833	216,500	144,333	54.13	11.54	93.82	114.95
여수시	420,000	378,000	135,000	81,000	54,000	20.25	4.32	35.10	39.00
순천시	410,000	389,500	129,833	77,900	51,933	19.48	4.15	33.76	48.22
광양시	320,000	288,000	96,000	57,600	38,400	14.40	3.07	24.96	27.73



• 상정인구밀도에 의한 추정

- 주거용지내 수용인구 : 여수시, 순천시는 계획인구의 90%, 순천시는 계획인구의 95% 적용
- 밀도별 면적 = 주거용지내 수용인구÷인구밀도×밀도별 비율
- 수요면적 = 인구밀도별 면적의 합

[표 VI-12] 상정인구밀도에 의한 주거용지 추정

구 분	계획인구 (인)	주거용지내 수용인구 (인)	인구밀도별 면적(ha)			수요면적 (km ²)
			200인/ha (150)	140인/ha (120)	70인/ha	
광양만권	1,150,000	1,055,500	-	-	-	106.78
여수시	420,000	378,000	378.00	810.00	2,700.00	38.88
순천시	410,000	389,500	519.33	649.17	3,338.57	45.07
광양시	320,000	288,000	432.00	1,028.57	822.86	22.83

주1) 인구밀도 중 ()안은 순천시 적용사항임

주2) 밀도별 비율

여수 - 고밀 : 중밀 : 저밀 = 20 : 30 : 50

순천 - 고밀 : 중밀 : 저밀 = 20 : 20 : 60

광양 - 고밀 : 중밀 : 저밀 = 30 : 50 : 20

[표 VI-13] 주거용지 추정

(단위 : km²)

구분	주택 부지면적에 의한 주거용지 추정 (A)	상정인구밀도에 의한 주거용지 추정 (B)	평균 (A+B)/2	결정면적	비고
광양만권	114.95	106.78	110.87	106.66	
여수시	39.00	38.88	38.94	39.70	
순천시	48.22	45.07	46.65	45.51	
광양시	27.73	22.83	22.78	21.45	

- 추정 방식별 주거용지의 면적은 주택수와 주택1호당 부지면적에 의한 추정방식이 114.95km², 상정인구밀도에 의한 추정 방식이 106.78km²로 추정되었음. 2025년 광양만권 광역도시계획에서는 상정인구밀도에 의한 추정방식을 반영하고 기존토지이용상황을 고려하여 여수는 39.70km², 순천은 45.51km², 광양은 21.45km²로 광양만권의 주거용지 면적을 **106.66km²**로 계획함



□ 상업용지

• 이용인구에 의한 방법

◦ 이용인구 : 각 시의 상업지역 이용인구는 계획인구의 70%를 적용함

◦ 상업용지면적 산정식 $A = \frac{n \cdot a}{N \cdot r \cdot (1 - p)}$

A : 상업지역면적 n : 상업지역이용인구

a : 1인당 점유면적 N : 평균총수

r : 건폐율 p : 공공용지율

[표 VI-14] 이용인구에 의한 상업용지 추정

구 분	계획인구 (인)	이용인구 (인)	1인당 점유면적 (㎡)	평균총수	건폐율 (%)	공공용지율 (%)	수요면적 (km ²)
광양만권	1,150,000	805,000	-	-	-	-	11.49
여수시	420,000	294,000	15	2.5	70.0%	30.0%	3.60
순천시	410,000	287,000	20	2.5	70.0%	30.0%	4.69
광양시	320,000	224,000	20	2.5	80.0%	30.0%	3.20

◦ 2025년 광양만권 광역도시계획 상업지역의 면적 추정은 이용인구에 의한 방법에 의해 11.49km²를 상업용지의 면적으로 산정하였음

□ 공업용지

[표 VI-15] 공업지역 수요면적

구분	도시기본계획 공업지역면적(km ²)	도시관리계획 공업지역(km ²)	공업용지 수요면적(km ²)	비 고
광양만권	107.49	100.89	110.80	
여수시	58.48	51.29	58.48	도시기본계획 면적적용
순천시	5.90	3.18	5.90	도시기본계획 면적적용
광양시	43.11	46.42	46.42	· 도시관리계획 면적적용 · 관련계획반영시 (47.52km ²)

◦ 2025년 광양만권 광역도시계획 공업용지의 면적 추정은 각 시의 도시기본계획상 공업용지 및 도시관리계획에서 추정된 공업지역의 면적을 적용하여 110.80km²를 공업지역의 면적으로 산정하였음



□ 도시화용지 산정결과

[표 VI-16] 도시화용지 산정결과

(단위 : km²)

구분	도시화용지 수요면적	주거지역 수요면적	상업지역 수요면적	공업용지 수요면적	비고
광양만권	228.95	106.66	11.49	110.82	
여수시	101.78	39.70	3.60	58.48	
순천시	56.10	45.51	4.69	5.90	
광양시	71.07	21.45	3.20	46.42	

주) 도시화용지 : 도시용지 + 도시화예정용지

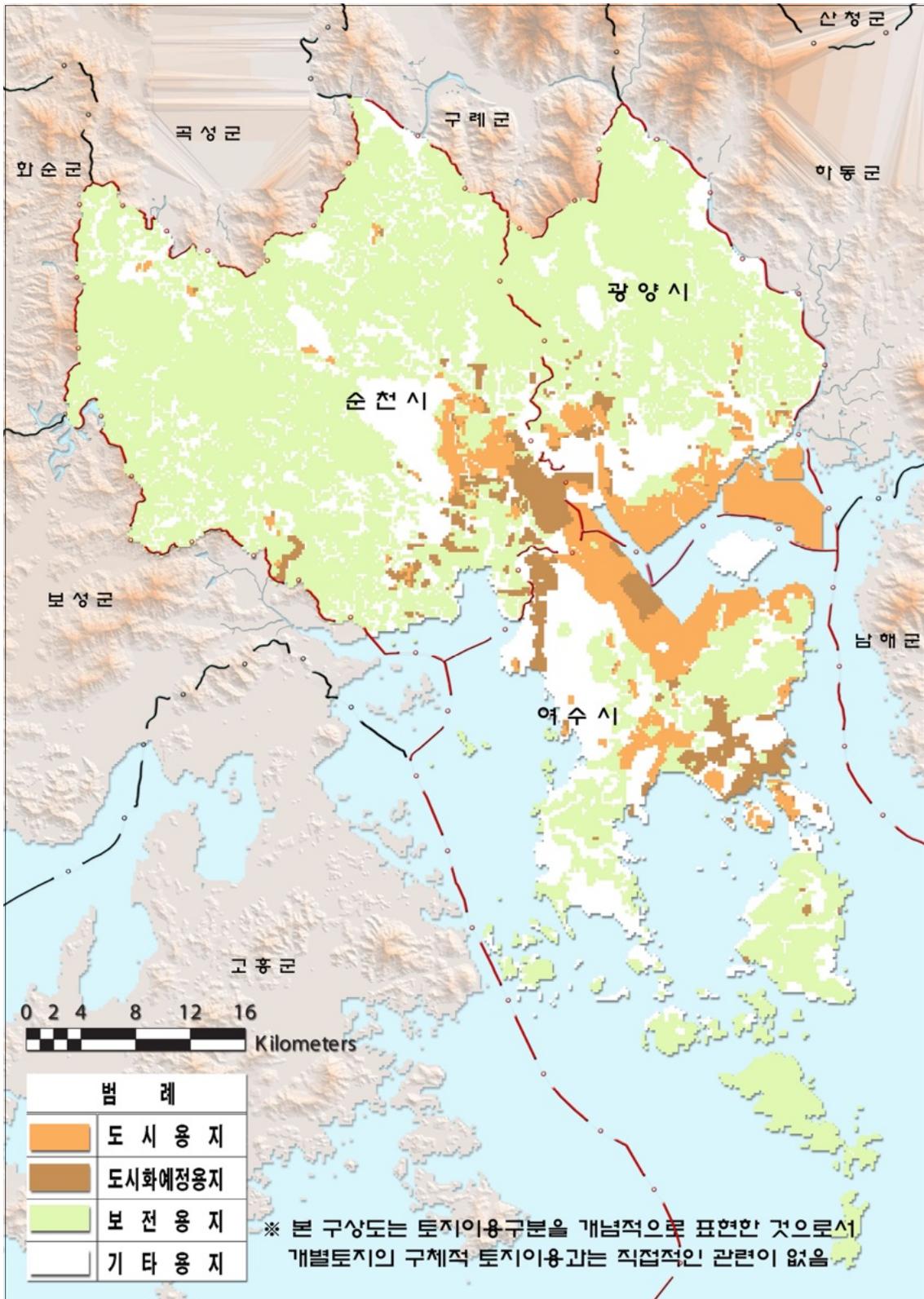
□ 광양만권 토지이용계획

[표 VI-17] 광양만권 토지이용계획

(단위 : km²)

구분	총계 (행정구역 면적)	소계	도시화		기타용지	보전용지
			도시용지	예정용지		
광양만권	5,279.17	228.95	171.64	57.31	746.39	4,303.83
여수	3,853.64	101.78	81.03	20.75	261.74	3,490.12
순천	935.90	56.10	25.06	31.04	297.17	582.63
광양	489.63	71.07	65.55	5.52	187.48	231.08

- 주) 1. 도시용지 : 도시관리계획상 주거·상업·공업지역
 2. 도시화예정용지 : 수요추정면적 - 도시용지
 (도시기본계획상 시가화용지·시가화예정용지 및 경제자유구역 개발계획 포함)
 3. 보전용지 : 도시용지, 도시화예정용지, 기타용지를 제외한 지역
 4. 기타용지 : 자연녹지지역 및 관리지역 등으로서 계획적 관리가 필요하거나
 토지특성에 따라 보전용도로 설정할 필요가 있는 지역



[그림 VI-5] 광역계획권 토지이용계획 기본구상도



3 문화·여가공간계획

1. 현황 및 문제점

1) 현황

- 전체적인 개관
 - 광양만권은 전국관광종합개발계획의 5대 관광권, 24소권중에서 서남관광권의 남다도해권에 포함됨
 - 한려해상권 및 섬진강 유역권과 인접해 있고 내륙중심의 산악형 관광자원과 해양형 관광자원이 공존하고 있음
 - 남해안 중간지점의 위치성, 해양지향적 관광행태의 증가, 주5일 근무제의 도입 및 수도권과의 접근성 개선 등으로 최근 해양형 관광자원의 가치성이 증대됨에 따라 권역을 방문하는 관광객이 증가하고 있음
 - 권역내에는 다도해해상국립공원, 한려해상국립공원 등의 2개 국립공원과 조계산 도립공원이 있고, 산악과 해양 관광자원이 풍부하게 분포하고 있음
 - 특히 해안형 자원은 경관 매력과 관광 자원간의 연계가능성, 향후 국민의 관광위락행태 등을 종합적으로 고려할 때, 남해안의 관광거점으로 기능할 잠재력이 높으며, 또한 관광자원의 관광포지셔닝(positioning)의 설정이 매우 용이한 지역에 해당함
- 관광지 및 관광단지
 - 전남지역에는 27개소의 지정관광(단)지가 분포하고 있지만, 광양만권에는 여수 화양관광단지 1개소만이 지정되어 있음
 - 여수화양관광단지는 광양만권 경제자유구역에 포함되어, 21세기 동북아 지역의 관광허브 기능을 수행할 수 있는 거점관광단지로 계획중임
- 주요 관광자원
 - 도시민의 근교 위락지구로 기능하고 있는 권역내의 주요 관광지를 보면, 대부분 내륙의 산악과 계류, 사찰, 그리고 해양형의 해수욕장과 공원 등지임
 - 여수시의 오동도, 거문도 및 백도, 광양시 백운산과 섬진강, 순천시 조계산과 순천만 등은 관광객이 많이 방문하는 자연적 관광자원임



- 사회문화적 관광자원으로는 송광사와 선암사 등의 역사적 관광자원, 광양제철, 여수산단, 광양컨부두 등의 산업적 관광자원, 남도음식축제, 매화축제, 진남제 등의 문화적 관광자원도 다수 분포하고 있음
- 타지역에 비해 관광지 및 관광자원의 자원성과 상품성은 우수하지만, 집중적인 관광지 개발이 행해지지 않아 외부의 관광객을 견인하는 데는 한계가 있음

[표 VI-18] 권역내 주요 관광지 및 관광자원

구 분	주요 관광지 및 관광자원
여수시	· 영취산, 오동도, 향일암, 무술목유원지, 거문도, 백도, 방죽포해수욕장, 사도해수욕장, 만성리해수욕장, 거문도 해수욕장
순천시	· 조계산, 순천만갈대, 송광사, 선암사, 낙안민속마을, 주암담 등
광양시	· 백운산, 섬진강, 중흥산성, 매화마을, 광양제철소, 광양컨부두 등

2) 문제점

- **관광시장과의 지리적 원격성으로 인한 관광수요 부족**
 - 광양만권은 전남관광수요의 약 15%정도를 견인하고 있지만 지역이 보유한 관광자원의 특성을 고려하면 관광수요가 많지 않음
 - 특히 수도권과 동남권을 비롯한 관광공급지와 지리적 원격성은 한반도 최남단 남해안이라는 위치성의 구조적 한계이며, 이런 특징은 민간자본이 투자된 대규모 관광지 개발을 지연시키는 요인이 되었음
- **관광객을 위한 각종 관광인프라가 부족**
 - 수려한 자연경관에도 불구하고, 숙박·위락시설 등 관광객 이용시설의 부족으로 남해안 해상관광의 거점역할이 미흡함
 - 체류형 관광객을 견인할 수 있는 대규모 리조트형 관광지 개발이 지연되어 관광지로서의 흡인력을 증대시키지 못함
 - 또한 권역내 연계망 및 진입도로의 미비 등으로 관광자원의 효용성이 결여됨



- **지역내 관광자원의 연계성 확보 및 관광자원의 다각화·상품화 노력 미흡**
 - 권역내의 한려해상과 지리산국립공원 등 산악과 해양형 관광자원을 연계하고 상호 기능을 보완할 수 있음에도 불구하고, 이를 구축하지 못함
 - 수려한 한려해상의 자연경관을 보유하고 있었지만, 지역의 관광이미지를 확립하지 못함
- **하계관광객 집중형으로 관광수요의 분산 미흡**
 - 권역내 해안, 산악, 산업자원을 이용하여 4계절형 관광시장을 구축할 수 있는 가능성이 있지만, 현재는 하계집중형의 1계절형 관광공간에 불과한 실정임
- **지자체간 광역적 관광개발 및 행정의 미흡**
 - 권역내에 분포하는 관광자원의 유사성으로 인해 지자체간 차별적인 관광지 개발 또는 관광행정이 미흡함
 - 광역적 차원의 관광행정 및 지원체계가 부재하여 외래 관광객 유치에 위한 효율적인 홍보가 이루어지지 못하였음

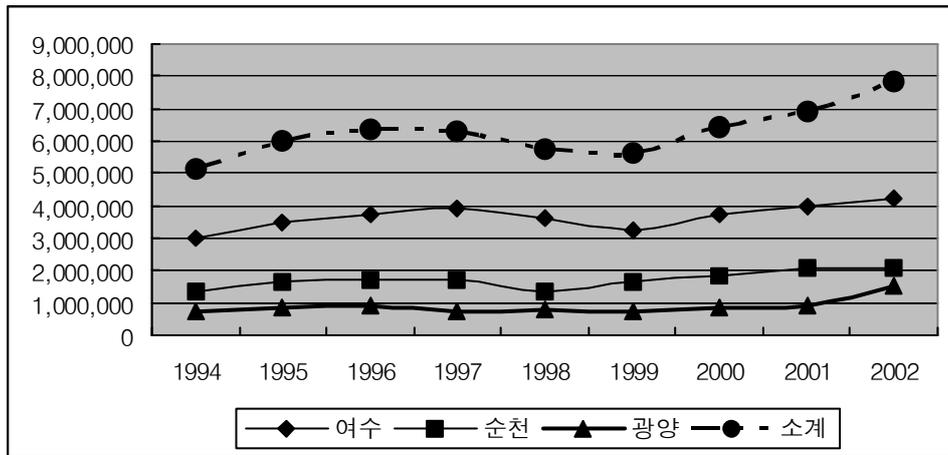
2. 관광객 수요예측

- 지역별 관광객 변화(1994~2002)를 보면, 여수시가 광양만권 전체의 53.9%인 4,210천명, 순천시는 전체의 26.4%(2,060천명), 광양시가 19.7%(1,535천명)로, 여수시가 가장 많은 비율을 점하고 있음
 - 여수시가 방문관광객의 약 54%를 차지하는 중요한 배경은 관광객이 내륙형보다는 해양형 관광자원을 선호하기 때문임
- 광양만권을 방문하는 관광객은 지속적으로 증가하고 있으며, 1994년 이후 연평균 약 6.5% 성장률을 나타내고 있음
 - 그러나 관광수요의 변화율에는 지역별 차이가 있으며 광양시가 가장 높은 증가를 보인 반면, 여수시는 상대적으로 증가율이 낮음



[표 VI-19] 광양만권 관광객의 추이(1994~2002년)

구 분	1994년	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년
여수시	3,023,547	3,507,851	3,722,368	3,898,711	3,615,607	3,252,451	3,726,645	3,953,604	4,210,036
순천시	1,360,160	1,644,173	1,696,405	1,717,143	1,333,081	1,640,843	1,865,667	2,059,896	2,060,494
광양시	758,638	859,541	928,652	711,645	777,609	739,588	834,495	920,376	1,535,777
합 계	5,142,345	6,011,565	6,347,425	6,327,499	5,726,297	5,632,882	6,426,807	6,933,876	7,806,307



[그림 VI-6] 광양만권 관광객의 추이(1994~2002년)

- 2025년의 관광수요 추정은 과거추세 연장법에서 주로 이용하는 등차급수식과 최소제곱법에 의거하여 추정하였으며, 분석에 기초가 되는 관광통계는 1994~2002년의 관광객에 기초하였음
- 또한 과거추세 연장법의 등차급수식과 최소제곱법에 의한 인구추정의 전체 규모를 파악하기 위해 연평균 증가율에 의한 직선법(straight-line method)을 통해 인구규모를 추정하여 비교하였음

[표 VI-20] 광양만권 관광수요의 예측

(단위 : 천명)

구 분	2010년	2015년	2020년	2025년
여수시	5,046	6,032	7,875	9,177
순천시	2,530	3,156	4,084	5,167
광양시	2,273	3,547	4,873	6,044
합 계	9,849	12,735	16,832	20,388



- 광양만권을 방문할 관광수요를 예측한 결과, 2025년의 관광객은 약 20,388천 명으로 추정되었고, 여수시 9,177천명, 순천시 5,167천명, 광양시 6,044천명으로 추정되었으며, 여수시가 전체의 45.0%를 차지하는 것으로 예측됨

3. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 관광요소간 네트워크(network) 구축
 - 내륙 및 해양형 관광자원간, 자연적·사회적·문화적 관광자원간 네트워크를 통해 상호보완성을 제고시킴과 동시에 광역관광계획의 효율성 극대화
- 여가공간의 다양화로 광역적 관광이미지 설정
 - 지자체간 경쟁과 차별성, 기능의 효율적 배분 등을 통해 관광여가공간을 확대하고 기능성을 제고시켜 지역의 관광이미지를 구축함
- 대규모 거점관광지 개발을 통한 위락공간의 기능성 확대
 - 대규모 관광거점단지를 조성하여 남해안 전역과 지리산권을 연계관광시장으로 확대함으로써 위락공간의 기능성을 확대함

2) 기본방향

- 관광자원 및 지역적 여건을 고려한 여가관광권역의 설정
 - 내륙과 해양, 호소와 산악, 도시와 농촌 등의 관광자원 속성과 여건을 고려함과 동시에 관광자원간 연계성을 강화할 수 있도록 계획권역을 설정함
- 권역내 거주주민의 접근성과 편의성을 고려한 여가공간의 위계적 배치
 - 외부지역의 방문객과 지역주민의 관광레저 수요를 동시에 충족시킬 수 있도록 접근성과 편의성을 고려하여 여가공간의 위계적 배치를 추진함



- **관광시장의 확대를 위한 관광거점의 육성과 개발**
 - 외부의 관광객을 지역내로 집중 유인할 수 있는 대규모 관광거점을 육성하고, 관광거점과 연계한 여가공간의 위계적 배치를 시도함
- **지역의 역사문화성, 관광자원의 속성을 고려한 여가관광벨트의 설정**
 - 지역의 불교 관광자원, 이충무공과 관련된 역사적 관광자원, 산업단지 중심의 산업 관광자원 등의 속성을 고려한 광역적 관광벨트의 설정
- **관광여가행태와 관광자원의 속성을 고려한 관광루트의 개발**
 - 관광객 및 도시민의 관광여가 행태와 향후 전개될 관광행태의 변화, 그리고 권역내 관광지 및 관광자원의 속성을 고려하여 관광루트를 설정함
- **주변지역과 연계성 강화를 위한 관광네트워크 구축**
 - 경남의 서부권, 전남의 서남부권과 광역적 관광네트워크를 구축할 수 있도록 관광루트의 광역화를 추진함

4. 실천계획

1) 기본원칙

- **관광여가환경 및 관광행태의 여건변화를 종합적으로 반영**
 - 주5일 근무제의 도입에 따른 여가행태의 변화, 광양만권의 접근체계 개선, 남해안 관광벨트사업의 전개과정 등을 종합적으로 고려하여 여가공간을 계획함
- **관광자원의 속성과 잠재력, 시장성을 종합적으로 고려**
 - 관광 및 여가공간의 배분과정에서 발생하는 지자체간 경쟁관계를 억제
 - 권역내에 분포하는 관광위락자원의 속성과 개발상태, 시장성 등을 종합적으로 검토하여 여가공간을 배치하도록 함



- 여가수요를 고려한 관광거점의 선정과 개발
 - 여가관광의 수요전망을 통해 관광지 및 위락권역을 적정하게 배분
 - 2020년에는 약 천만명 이상의 관광객이 광양만권을 방문할 것으로 예상됨에 따라 관광거점을 선정하여 개발하도록 계획함
 - 관광거점의 선정과 육성에 관한 구상에서는 지자체간 적정배분보다는 국내 및 국제적 시장성, 성장잠재력 등을 우선적으로 고려함
- 관광루트와 공간배치의 네트워크를 고려
 - 권역내 관광루트의 설정과정에서는 유형별 상호보완성을 확보할 수 있도록 하고, 내륙과 해양, 자연과 역사·문화, 지역간 차별성 등을 고려함
 - 관광여가공간의 배치에서는 권역내 거주하는 도시민을 위한 위락공간과 전국적 관광수요를 고려한 위락공간으로 구분하여 고려함

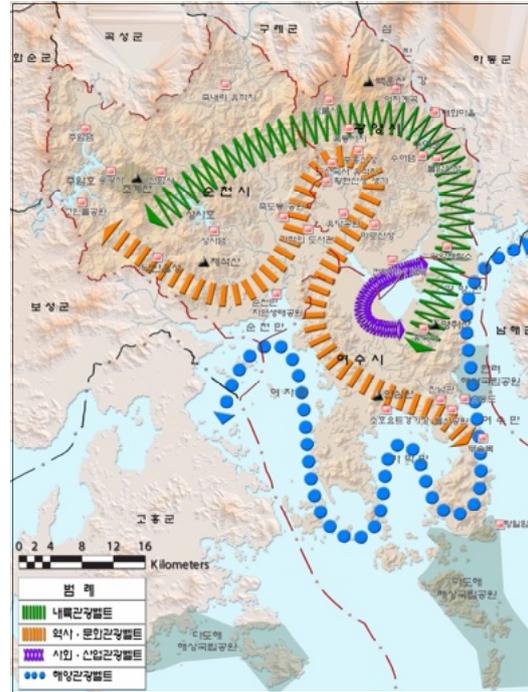
2) 실천계획

□ 관광개발권역의 벨트화 전략 및 관광루트 개발

- 관광벨트화 전략
 - 효율적인 관광지 개발을 위한 관광개발권역을 설정하고, 거점관광지와 주변관광지 및 관광자원을 연계하는 벨트화 전략을 추진함
 - 위치적 속성별 권역 구분 : 내륙관광권, 해양관광권
 - 기능적 속성별 벨트 구분 : 내륙, 해양, 역사문화, 사회·산업관광벨트 등
 - 지역내의 관광지 및 관광자원간 연계성과 네트워킹을 위해 내륙관광벨트 구축
 - 영취산, 조계산, 백운산, 주암호, 지리산 등지와 연계한 내륙관광벨트 조성
 - 백운산과 섬진강 일대에 내륙형 관광휴양 및 스포츠 등 관광복합단지 배치
 - 도서와 연안을 연계한 해양관광벨트 구축
 - 거문도, 백도, 돌산도, 가막만, 순천만, 화포, 고흥반도 등지를 연계한 해안벨트 구축
 - 역사문화관광벨트 구축
 - 조계산 도립공원을 중심으로 고인돌공원, 낙안읍성, 송광사, 선암사, 이충무공 유적지(진남관, 충민사, 선소), 백운산 도선국사 유적지, 섬진강, 하동으로 형성



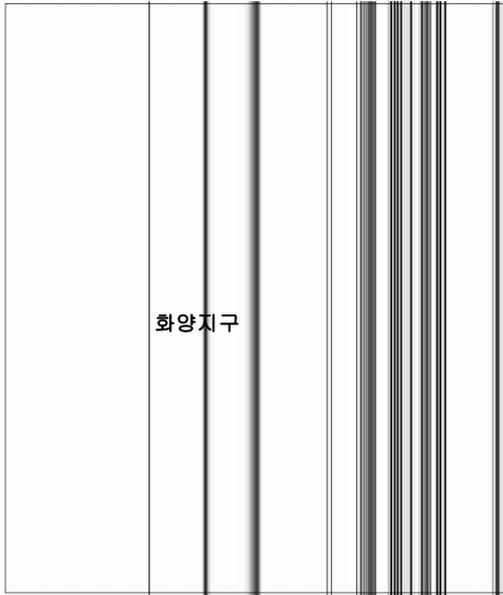
- 되는 역사문화관광벨트 구축
- 사회·산업관광벨트의 구축
 - 광양매화마을, 광양제철소, 광양컨부두, 울촌산단, 여수산단 등을 연결하는 사회·산업 관광벨트를 구축함
- **관광루트 개발**
 - 관광루트는 주제별 관광벨트를 루트화하며 관광자원(관광지)의 분포, 관광권역 및 지역중심도시의 성격, 교통망체계 및 다른 시도와의 교통망연계체계를 고려하여 개발함



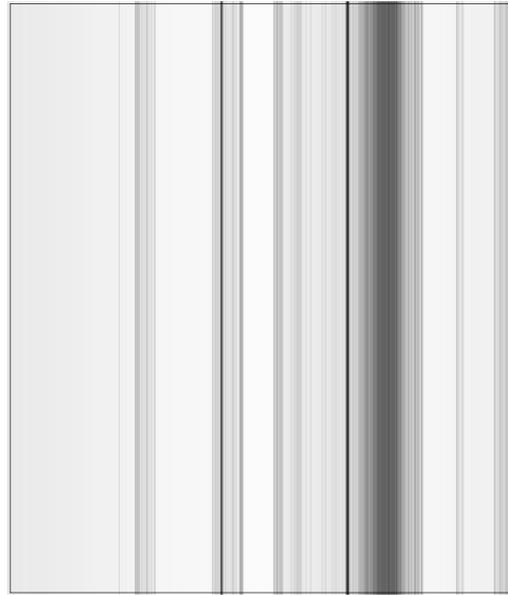
[그림 VI-7] 광역 관광벨트화 전략 구상도

□ **거점관광단지의 개발**

- **여수화양관광단지**
 - 위치 : 전남 여수시 화양면 장수·이목·안포·서촌·화동리 일원(302만평)
 - 계획의 목표
 - 21세기 동북아 관광허브 기능을 수행할 수 있는 남해안 거점 관광단지 개발
 - 관광활동과 생산, 연구 및 정주기능을 통합한 관광허브를 구축하여 지역경쟁력 강화
 - 건강, 문화, 교류, 위락을 주제로 한 국제적 커뮤니티형 해양복합리조트 지향
 - 테마형 관광단지의 개발
 - 해양문화관광의 구심적 역할을 수행할 해양테마파크 조성
 - 건강한 대중문화 확산을 위한 스포츠레저타운 조성
 - 청정자원을 바탕으로 휴양·레저 중심의 휴양레저타운 조성
 - 과거와 미래가 함께하는 문화교류의 장으로서 세계문화타운 조성
 - 주요 도입시설 및 활동
 - 주요 도입시설은 해양테마파크, 스포츠레저타운, 휴양레저타운, 세계문화타운



[그림 VI-8] 여수화양관광단지 위치도1



[그림 VI-9] 여수화양관광단지 위치도2

[표 VI-21] 여수화양관광단지의 단지구성과 주요 도입시설

단지구분	시설명	주요 도입시설
해양 테마파크	오션파크	체험형 놀이시설, 해양관련 관람시설, 스파시설 등
	마리나	마리나, 요트계류장, 정비시설, 동호인 해양클럽 등
	Fisherman's Wharf	레스토랑, 상업시설, 이벤트광장, 전시시설 등
	바다목장	바다낚시, 스쿠버다이빙, 스노쿨링 등
스포츠 레저타운	골프장	골프코스, 클럽하우스, 골프텔 등
	스포츠타운	축구장, 스포츠 메디컬센터, 지도자육성센터 등
	스포츠학교	훈련장, 기숙사 등
휴양 레저타운	숙박시설	호텔, 컨벤션, 콘도미니엄 등
	휴양형 의료시설	의료센터, 연구소 등
세계 문화타운	세계문화촌	영상테마파크, 공연장, 이벤트광장, 쇼핑몰 등
	외국인학교	학교, 기숙사 등

• 여수오션리조트(Ocean Resort)특구

- 위치 : 여수시 소호동 산 99번지 일원(38,000평)
- 관광단지 개발
 - 지역특화발전특구로 지정됨에 따라 종합적인 리조트단지를 조성하여 관광거점으로 기능함
- 관광호텔, 콘도미니엄, 컨벤션센터, 워터파크 등의 관광시설을 배치



• **묘도유원지 조성**

- 위치 : 전남 여수시 묘도동 묘도 일원
- 여수~묘도~광양을 잇는 연륙교의 건설로 접근성의 향상
- 광양제철, 여수국가산업단지 등 산업단지를 한 눈에 볼 수 있는 위치로서, 산업 경관 등 뛰어난 야경을 관광자원으로 활용
- 환경정보센터 건설, 해양식물 등 특색 있는 식물위주의 장기적인 녹화 사업으로 산업단지에 의한 광양만권의 부정적 이미지를 해소하고 청정이미지를 부여
- 대규모 유원지의 개발로 한려해상국립공원, 다도해해상국립공원과 연계하여 전라남도 남동권을 대표하는 해양 관광지를 조성

□ **농어촌지역의 생태관광 자원화 및 연계전략**

• **농어촌지역의 생태관광자원화**

- 생태적으로 보전가치가 있고, 교육관광·체험효과가 높은 생태자원을 관광자원으로 활용함
- 갯벌, 탐조, 샛강, 습지, 공룡 화석지, 염전, 산촌경관, 계류, 특산물(임산물, 수산물 등) 등을 생태관광자원으로 활용함
- 농어촌 휴양시설, 민가 등 농어촌 자원을 활용하여 관광수요를 농어촌지역으로 유인함으로써 농가소득 및 농촌 활성화를 도모함
- 순천시·광양시의 면부, 여수시의 해안 또는 도서지역에서 관련된 자원을 보유한 지역을 적극 활용함

• **광역적 에코드라이브루트(Eco-Drive Root) 설정**

- 농촌전원마을, 생태관광마을을 광역적으로 연계하고, 특성별 차별성을 유도함
- 지역별로 다양한 꽃길 조성, 계획된 가로수 조경, 경관조망지점의 개발 등 지역별로 차별화된 이미지를 조성하고, 연계성을 확보함
 - 지역별 관광이미지 차별화를 위해 관광경관 디자인 계획을 활용함
- 생태관광자원을 보유한 지역을 광역적으로 연계하면서 경관이 수려한 도로구간을 에코드라이브루트로 설정하고, 관광이미지를 구축함



□ 주요 관광지 개발계획

• 개발의 기본방향

- 광역적 관광루트로 기능할 수 있도록 유도
- 지역간 차별성, 상호보완성, 연계성을 유지할 수 있는 광역적 동선을 고려
- 생태·휴양 관광지, 생태·환경 관광지, 역사문화 관광지, 해양리조트 등 주요 관광지의 광역적 배치

• 여수 관광지 계획

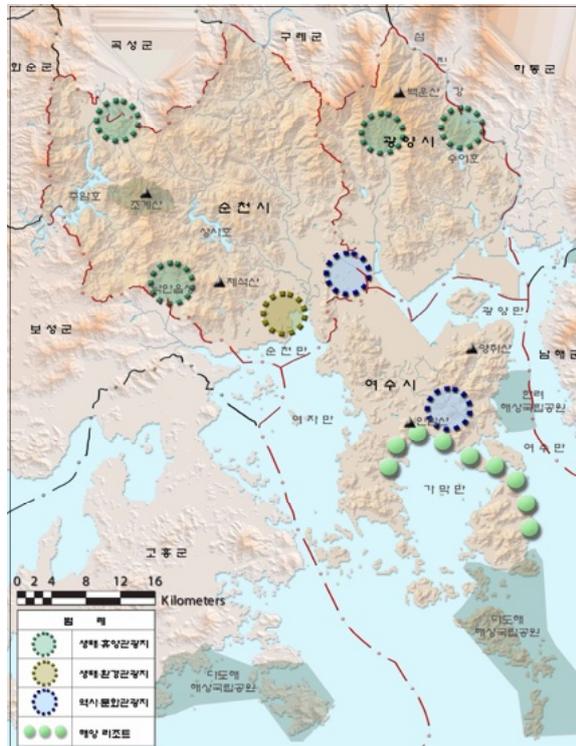
- 해안부를 중심으로 환형의 해양리조트 및 관광시설의 집중 배치
- 내륙부는 순천 및 광양지역과의 관광자원 유사성을 고려하여 개발을 가급적 억제

• 순천지역 관광지 계획

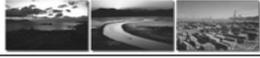
- 순천만의 갯벌과 갈대를 중심으로 자연적 특성을 고려해 권역내 대표적인 생태·환경 관광지로 기능하도록 시설 배치
- 내륙부는 상사댐과 주변의 자원을 활용한 생태·휴양공간의 개발
- 낙안민속촌과 연계한 문화관광 개발

• 광양지역 관광지 계획

- 권역에서 대표적인 산악경관과 계류를 보유하고 있는 백운산을 중심으로 생태·환경 및 산악휴양지로 기능하도록 개발
- 섬진강변에 집중 분포하는 지역의 특화작물인 매실을 활용하여, 섬진강 주변 지구를 농업 및 생태관광 공간으로 기능하도록 개발
- 천혜의 기후조건을 활용 축구의 메카로 성장할 수 있는 스포츠 단지를 섬진강변 및 백운산 일원에 조성



[그림 VI-10] 주요 관광지 개발계획



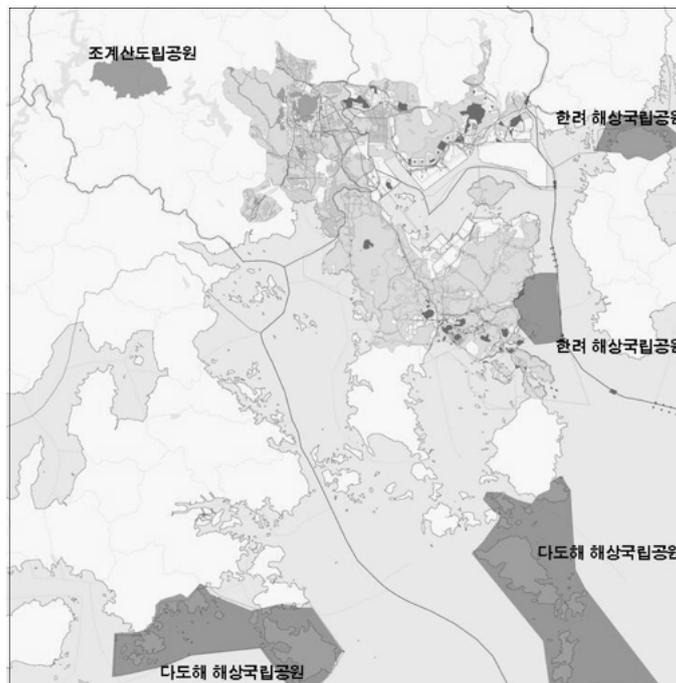
4] 공원·녹지계획

1. 현황 및 문제점

1) 현황

□ 공 원

- 광양만권내 국·도립공원은 한려해상국립공원, 다도해해상국립공원 등 2개소 총 450.11km², 조계산 도립공원이 1개소 27.38km²가 지정되어 있음
- 광양만권의 도시공원은 자연공원 12개소, 근린공원 85개소, 어린이공원 216개소, 체육공원 2개소, 묘지공원 2개소 등 총 317개소, 25,175천m²가 지정되어 있음
- 결정된 도시공원중 2004년 말까지 미집행된 공원은 137개소, 20,780천m²로 면적대비 82.5%에 해당됨
- 자연공원 11개소(12,966천m²), 근린공원 57개소(7,074천m²), 어린이공원 68개소(166천m²), 체육공원 1개소(574천m²) 등이 지정되어 있음
- 특히 여수와 광양의 공원 조성율이 순천에 비해 저조하며, 광양만권 전체 평균치에 못미치는 수준에 머물고 있으며 이는 도시개발 추세에 대응하지 못하고 편중된 현상을 나타냄



[그림VI-11] 광양만권 공원·녹지 현황도



[표 VI-22] 광양만권 공원 현황

(단위: 천㎡, %)

구분	계획(결정)		조성(집행)		미집행		미집행율	
	개소	면적	개소	면적	개소	면적		
계	317	25,175	180	4,395	137	20,780	82.5	
도시자연공원	광양만권	12	13,409	1	443	11	12,966	96.7
	여수	4	679	-	-	4	679	100.0
	순천	5	7,120	1	443	4	6,677	93.8
	광양	3	5,610	-	-	3	5,610	100.0
그린공원	광양만권	85	9,591	28	2,517	57	7,074	73.7
	여수	35	2,453	9	511	26	1,942	79.2
	순천	23	3,121	10	1,426	13	1,695	54.3
	광양	27	4,017	9	580	18	3,437	85.6
체육공원	광양만권	2	730	1	156	1	574	78.6
	여수	1	574	-	-	1	574	100.0
	순천	-	-	-	-	-	-	-
	광양	1	156	1	156	-	-	-
묘지공원	광양만권	2	886	2	886	-	-	-
	여수	1	698	1	698	-	-	-
	순천	1	188	1	188	-	-	-
	광양	-	-	-	-	-	-	-
어린이공원	광양만권	216	559	148	393	68	166	29.7
	여수	84	190	63	137	21	53	27.9
	순천	71	243	46	171	25	72	29.6
	광양	61	126	39	85	22	41	32.5

자료 : 여수시, 순천시, 광양시 공원녹지과 (2004)

□ 녹지

- 광양만권의 완충녹지는 153개소, 면적 5,082천㎡가 지정되어 있으며, 이중 조성된 곳은 73개소, 면적 1,306천㎡이며, 미집행된 녹지는 80개소, 면적 3,775천㎡임
- 완충녹지는 미집행률이 74.3%이며, 전반적으로 조성률이 저조하여 완충녹지로서의 기능을 발휘하지 못하고 있으며, 특히 광양의 경우 미집행률이 94.7%로 타도시에 비해 매우 저조한 수준을 보임
- 향후 도심철도의 이설과 폐선부지의 토지이용계획 변경에 따른 주변 완충녹지의 재검토가 불가피함



- 광양만권의 경관녹지는 택지개발시 여건상 남겨진 녹지가 대부분을 차지하며 상대적으로 주변지역에 비해 녹량은 높지만 경관성 및 생태적 가치 등에 대한 지표조사가 이루어지지 않음
- 산업공해의 차단 및 완화, 양호한 녹지공간의 보존을 위해 여수산단 및 울촌산단, 광양제철 등 산단 및 인접지역에 충분한 경관녹지의 설치가 요구됨

[표 VI-23] 광양만권 녹지 현황

(단위: 천㎡, %)

구분	계획(결정)		조성(집행)		미집행		미집행율	
	개소	면적	개소	면적	개소	면적		
완충녹지	광양만권	153	5,082	73	1,306	80	3,775	74.3
	여수	23	896	15	654	8	242	27.0
	순천	75	2,220	47	548	28	1,671	75.3
	광양	55	1,966	11	104	44	1,862	94.7
경관녹지	광양만권	19	1,038.2	11	747.2	8	291	28.0
	여수	10	706.8	8	699	2	7.8	1.1
	순천	6	51.4	3	48.2	3	3.2	6.2
	광양	3	280	-	-	3	280	100.0

자료 : 여수시, 순천시, 광양시 공원녹지과 (2004)

□ 유원지

- 광양만권의 유원지는 9개소에 면적 11,083천㎡가 지정되어 있으나 9개소 모두 미집행됨

[표 VI-24] 광양만권 유원지 현황

(단위: 천㎡)

구분	계획공원(결정)		조성(집행)		미집행		비고
	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
광양만권	9	11,083	-	-	9	11,083	
여수	6	8,348	-	-	6	8,348	
순천	1	1,890	-	-	1	1,890	석현유원지
광양	1	845	-	-	2	845	

자료 : 전라남도 통계연보 (2004)



2) 문제점

□ 공원·녹지 조성에 따른 지표상의 문제

- 광양만권내 순수 도시공원에 대한 인구 1인당 공원계획면적은 35.1㎡/인이나 실제 조성된 공원기준은 6.1㎡/인으로써 이는 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률상의 법정기준(6㎡/인)에는 부합되고 있으나 실제 시민이용률이 적은 도시자연공원 및 묘지공원 등이 약 56%를 차지함
- 지역적으로는 여수시 14.8㎡/인, 순천시 39.4㎡/인, 광양시 72.5㎡/인으로 나타났고 해면이 많은 여수시는 타도시에 비해 상대적으로 적은 공원면적을 보유함
- 결정된 도시공원중 2004년말 까지 미집행된 공원은 137개소, 20,780천㎡로 면적대비 82.5%에 해당되며 특히 광양시는 공원이나 녹지에 있어 집행률이 매우 부족한 실정임
- 이는 도시민들의 휴양공간부족, 녹지단절 현상의 심화, 주요생물 서식공간의 부족으로 이어져 광양만권 전체의 녹지율 확보 및 이미지에 부정적인 영향을 미치고 있는 것으로 해석 할 수 있음
- 특히 자연공원과 묘지공원을 제외한 순수 도시공원의 집행율이 낮아 전반적인 공원, 녹지 확보면적과 1인당 공원면적에서는 높은 수치를 보이지만 실제 이용 면에서는 풍부하다고 볼 수 없음

[표 VI-25] 광양만권 1인당 공원면적 현황

(단위: ㎡/인)

구분	도시지역 면적(km ²)	인구(인)	도시공원(천 ㎡)										1인당 공원 계획 면적	1인당 공원 조성 면적
			자연공원 (개소/면적)		근린공원 (개소/면적)		어린이공원 (개소/면적)		체육공원 (개소/면적)		묘지공원 (개소/면적)			
광양만권	719.152	718,177	12	13,409	85	9,591	216	559	2	730	2	886	35.1	6.1
여수	345.048	311,051	4	679	35	2,453	84	190	1	574	1	698	14.8	4.3
순천	198.750	270,574	5	7,120	23	3,121	71	243	-	-	1	188	39.4	8.2
광양	175.354	136,753	3	5,610	27	4,017	61	126	1	156	-	-	72.5	6.0



□ 공원·녹지 정책 및 계획수립상의 문제

- 공원, 녹지 확보 및 관리를 위한 예산부족이 장기미집행의 직접적인 원인이 되고 있음
 - 특히 도시자연공원 및 근린공원은 광양만권내 녹지 연계망 조성의 주요 거점녹지로서 녹지공간들간의 상호 연계성 증진을 위해 시급히 해결되어야 할 과제로 부각됨
- 과거의 공원·녹지는 지형과 임상을 위주로 지정된 측면이 강하며, 신규로 지정된 경우에도 다른 토지이용을 배분한 후 잔여토지에 공원이 배분되는 경향이 우세하여 급속하게 변화하는 공원 및 녹지에 대한 시민의 욕구 및 일상생활과 여가 활동 패턴의 추이를 따라가지 못함
- 도시민들이 쉽게 접할 수 있는 공원녹지는 이용자의 질적, 양적 요구수준에 부응하지 못하고 단순히 녹지만 조성하거나 공원유형별 특성이 없는 획일적 형태로 개발됨
 - 특히 공원 시설물과 관리에 있어서 양적, 질적 개선이 필요하며, 성별, 연령별로 즐길 수 있는 다목적 이용공간이 부족한 것으로 나타남

□ 도시 공간 및 경관형성상의 문제

- 도로건설 및 택지개발로 인하여 녹지축의 붕괴 또는 잠식으로 생물서식지가 훼손되거나 급경사면이 발생하여 재해 위험성이 증가됨
- 공원·녹지를 연계한 광역적 Green-network 구축의 지역간 균형적 배치가 이루어지지 않고 이들이 기능적으로 연계되지 않고 단절됨
- 한려해상국립공원, 다도해해상국립공원, 순천만, 가막만, 여수만, 광양만, 섬진강, 주암호, 백운산 등 생태적으로 우수한 환경보전지역과 연계한 녹지의 관리 및 유지, 관련 지자체간 협력체계가 미흡하여, 자연성, 생태성이 결여됨
- 도심하천 고수부지의 획일적인 호안정비, 콘크리트 복개 및 공영주차장으로서의 사용 등 과도한 인위적 변형이 이루어지고 있으므로 오픈 스페이스로서의 효용 가치가 저하됨
 - 하상정비(쓰레기 및 오물제거, 수심확보 등)의 불량에 따른 수질오염 및 부영양화를 가중시킴
- 시가화지역을 관통하는 하천(여수시-연등천, 순천시-동천, 광양시-동천,서천)에서는 수변녹지의 조성상태가 매우 열악하여 선적 녹지축 기능의 저하가 현저함



2. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 광양만권 발전에 대응하고 성장추세를 예측하는 공원·녹지체계 계획
 - 개발과 보존의 관련성을 명확히 함으로써 광양만권의 균형적 발전체계를 구축하기 위해 상호보완적 기능을 부여하고 지역 특성과 개발여건, 도시의 성장잠재력에 부응하는 공원, 녹지 체계의 방향을 설정

- 광양만권 광역도시를 고려한 양적, 질적 수준의 공원·녹지공간 계획
 - 시설의 다양화 및 지역특성에 따른 질적, 양적 관리목표 설정 및 녹화지침 수립

- 지속가능하며 건강한 자연친화적 녹지 공간 계획
 - 광양만권은 조계산 도립공원 및 백운산은 생태자연도 1등급 지역으로 절대보전이 요구되는 지역으로 양호한 생태환경을 구축함
 - 산업공해, 교통공해, 소음 등 각종 오염발생원으로부터 악영향을 차단 및 완화, 재해발생시 피난처로서의 활용 등 쾌적한 도시기능을 유지하며 친환경적이고 지속가능하고, 도시전체가 자연과 조화를 이루는 친환경녹색도시 조성

- 광양만권의 산악 및 하천, 호수, 녹지 등 자연환경을 연계한 광역 Green - Network 계획
 - 조계산, 백운산, 영취산 등의 비교적 개성있는 능선과 순천만, 가막만, 여자만, 광양만, 섬진강, 한려해상국립공원, 다도해국립공원 등의 수변공간 및 도심내 시가지를 가로지르는 하천 등의 도시내 공원녹지 및 휴식공간과의 연계성을 고려한 녹지축을 구축함으로 광양만권을 환경친화적이며 쾌적한 그린네트워크 시스템으로 형성



2) 기본방향

- **광양만권 발전에 대응하고 성장추세를 예측하는 공원·녹지체계 조성**
 - 광양만권은 조계산도립공원, 한려해상국립공원, 다도해국립공원 등 수려한 자연공원과 가막만, 순천만, 여수만, 광양만 등 수산자원보전지역, 자연환경보전지역 등 수려한 자연자원과 농수산물 생산기지인 보전지역으로 둘러싸여 있음
 - 특히 광양을 중심으로 신산업지대 조성이 목적인 광역권의 개발은 생태계의 파괴 및 환경오염을 유발할 가능성이 매우 높아 이에 대한 관리대책이 필요한 실정이며, 개발지역과 보전지역을 명확히 함으로써 보전지역과 주변지역을 자연환경보전벨트로 연결하여 지속적이고 체계적으로 토지이용 및 녹지관리 방안 수립
 - 광양만권 공원, 녹지의 지정은 생태적 건강성을 우선으로 지정 기준을 작성하되 광역수준의 거점공원을 우선확보, 지정하며 지역성격과 규모 등을 고려한 생활권별로 기존의 자연공원과 근린공원외의 선진국형 수변공간이나 체육공원 등을 적극 수용하고 균등하게 분산하여 접근성을 제고한 공원 녹지의 수립
 - 공원 및 녹지체계는 광역도시권 산림의 상황을 비롯한 개발방향, 도로 및 수변축을 고려하여 설정하며, 도시내 공원과 외곽의 녹지를 활용한 환상형 녹지체계구상
- **광양만권 광역도시를 고려한 양적, 질적 수준의 공원·녹지공간 조성**
 - 공원·녹지의 개발시 각 시설별 고유기능을 부여하여 시설의 다양화 및 지역특성에 따른 접근성을 고려하며, 적정배치에 따른 휴양 및 레크레이션 기회제공이 가능한 질적, 양적 관리목표 설정 및 구체적 녹화지침 수립
 - 도시공원의 집행율이 저조함에 따른 주민휴식공간의 절대적 부족에 대한 해소 방안 모색
- **자연친화적 도시로의 정비를 위한 공원·녹지 조성**
 - 개발위주의 토지이용에서 탈피하여 개발과 보존이 공존하며, 인간과 자연이 조화된 녹지공간 창출
 - 자연공간과 수변공간에는 부분적으로 인공시설물을 배제한 생태적 연결에 중점
 - 임상이 양호하고 보존가치가 높은 곳(백운산, 영취산, 순천만 등)을 도시자연공원구역으로 지정하여 주변휴양시설과 연계한 휴양·관광공간으로 제공
 - 미조성 공원 및 녹지의 적극적인 개발 및 일부 불합리하게 지정된 시설등 부분 조정



- **오픈스페이스와 지형 경관의 기본 골격을 이루는 유기적 녹지체계의 조성**
 - 조계산~백운산~묘도~영취산 등으로 연결되는 산악녹지축과 순천만, 가막만, 여자만, 한려해상국립공원, 다도해국립공원 등 수변녹지축 및 시가지 주요공원과 간선도로변, 하천 등으로 이어지는 시가지 내부 녹지축과의 상호 유기적 연계
 - 기존시설녹지(완충녹지, 경관녹지)외에 폐선부지를 활용한 녹지공간 확충 등 도심속에 녹도(green way)를 도입하여 도심내 공원, 하천, 수변공간 등을 유기적으로 연결
 - 녹지핵(Core), 녹지거점(Spot), 녹지점(Point), 녹지통로(Corridor), 소생활권 등 녹지축의 적극적이며 유기적인 연결과 관리를 통해 생태적으로 가장 적합한 녹지 네트워크 구축

- **공원·녹지의 위계 확립 및 접근성 확보**
 - 공원 및 녹지체계는 광역도시권 산림의 상황을 비롯한 개발방향, 도로 및 수변축을 고려하여 설정
 - 도시간 연담화를 방지할 수 있는 녹지체계구상
 - 산업단지와 시가지, 주거지간의 연담화 방지
 - 광양만권 외곽은 도시자연공원과 녹지를 활용하여 환상형 녹지체계구상
 - 점적분포가 아닌 면적 규모성과 선적 연결성을 지니도록 구상
 - 도시내 근린공원, 어린이공원, 수변공간의 공간을 조성하여 도시외곽의 녹지체계와 연결되는 산악축과 수변축을 중심으로 공간연결체계를 구축
 - 녹지공간 및 친수공간의 접근성을 부여하여 실질적인 이용이 가능토록 도로계획(접근로)를 수립하여 주민들의 접근성을 향상시킬 수 있는 공원·녹지체계구상
 - 농촌지역의 여가, 휴식, 체육공간으로서의 녹지공간 구상

- **지역특성과 주변여건을 고려한 여가 및 레크레이션 거점으로써의 공원·녹지체계 조성**
 - 청정한 자연과 지역문화의 접목으로 지역주민과 관광객 모두가 즐길 수 있는 개성있는 여가공간 조성
 - 휴식, 대화, 위락, 스포츠 등 다양한 레크레이션 활동이 이루어 질 수 있는 녹지공간의 확보 및 시설확충
 - 지역전체의 적정한 배치를 통해 농촌지역의 레저 및 여가공간 및 생활형 공원으로서의 기능할 수 있도록 폐교 및 공공기관 등 생활주변 녹지 확보



- 녹지보전면적의 다양화를 통한 종다양성 확보 방안
 - 훼손된 녹지를 회복하고 단절된 녹지축을 효율적으로 연결되도록 계획
 - 도시개발사업시 에코코리더, 에코브릿지, 녹도와 실개천 등 생태통로로 연결
 - 생물종 다양성 확보를 위한 비오톱 조성
- 녹지공간과 수변공간이 공존하는 친수공간 조성
 - 순천만~가막만~여자만~돌산~돌산대교~한려대교~묘도로 연결되는 해변 수변 공원화(녹도, 자전거도로)
 - 도시녹지와 수변공간을 활용한 친수환경적 여가공간 조성
 - 한려해상국립공원, 다도해국립공원, 묘도 등 경관림 조성
 - 도심내 자연형 하천 조성을 통한 친수 생태공간 조성



[그림 VI-12] 광양만권 광역 녹지네트워크 구축을 위한 Zoning 분류



3. 공원·녹지축 설정

1) 녹지축 설정의 전제

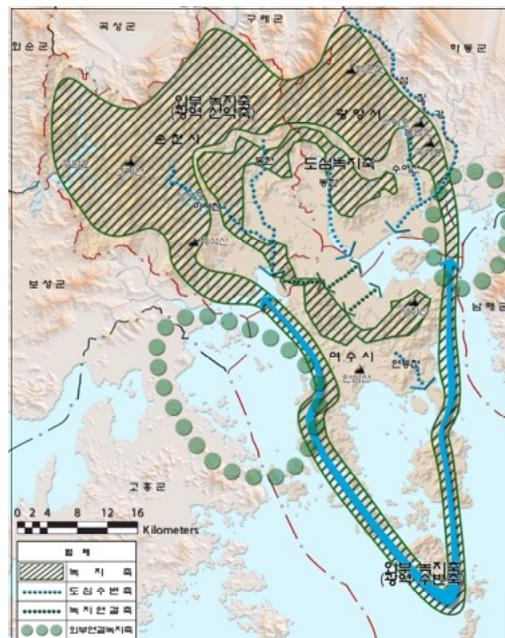
- 장기적이고 종합적인 관점에서 광양만권의 발전방향, 광양만권 기능의 특성, 그리고 위치성, 자연성 등을 고려하여 실질적인 개발을 위한 녹지축 설정
- 공원과 녹지를 개발공간과 보전공간으로 이원화하고 토지이용체계를 고려한 녹지축 설정
- 광양만권내 기존 공원과 녹지간의 행태 및 특성을 고려하여 유형별 분포상태, 교통망 등을 고려하여 차별적으로 기능을 수행하도록 녹지축 설정
- 광양만권내 각 도시들의 자연적, 생태적 자원을 종합적으로 고려하여 자원의 특성에 적합한 공원·녹지기능을 합리적으로 배분

2) 광양만권 녹지축의 구상

- 광양만권의 녹지축은 외부 녹지축(도시외곽의 자연자원 보전가치가 높은 녹지축)과 내부 녹지축(도심부의 도시연담화 방지 및 녹지간 연결, 시민의 휴식공간을 위한 녹지축) 및 외부연결녹지축(고흥군과 남해군 등 주변 도시와 연계를 위한 녹지축)으로 구상함

• 외부 녹지축

- 외부 녹지축은 자연자원 보전 및 보호 차원의 가치가 높은 녹지축으로 크게 광역 산악축과 광역 수변축으로 구상
- 광역 산악축은 백운산~조계산~제석산을 중심으로 광양만권 외곽에 역 U자형 녹지축을 형성
 - 백운산~조계산을 연결하는 동서축
 - 조계산~제석산을 연결하는 남북축
 - 백운산~불암산, 국사봉을 연결하는 남북축



[그림 VI-13] 광양만권 녹지축 구상



- 광역 수변축
 - 순천만~다도해해상국립공원~한려해상국립공원~광양만으로 이어지는 U자형 해안 수변 경관축
- 내부 녹지축
 - 내부 녹지축은 도시연담화 방지 및 녹지간 연결, 시민의 휴식공간을 위한 녹지대로 도심 녹지축과 녹지 연결축, 도심 수변축으로 구상함
 - 도심 녹지축 : 순천, 여수, 광양 등 개별시 간의 도시공원구역을 중심으로 광역 계획권 내부의 환상녹지대를 형성함
 - 여수 : 영취산과 천성산, 안심산, 무선산, 종고산, 남산, 망마산 및 도시자연공원, 근린공원 중심
 - 순천 : 죽도봉공원과 도시자연공원, 근린공원 중심
 - 광양 : 가야산, 봉화산 및 도시자연공원, 근린공원 중심
 - 녹지 연결축 : 여수국가산업단지과 울촌지방산업단지내 녹지 연결축을 계획하여 도심 녹지축과 해안 연결, 순천만과 수암산 황새봉 사이 녹지 연결축을 계획하여 도심 녹지축간 연결
 - 도심 수변축 : 도심 중심부를 관통하거나 도시의 경계부를 이루는 수변축을 형성함
 - 여수시 연등천~쌍봉천~광양만 등 도심 내부 수변축
 - 순천시 주암호~상사댐, 동천~순천만 등 도심 내부 수변축
 - 광양시 백운산~광양만, 수어호~동서천, 광양제철과 섬진강 사이 섬진강~광양만 등 도심 내부 수변축

4. 실천계획

□ 지속가능하며 건강한 친환경적 녹지 공간 계획

• 산림녹지 설정 및 조성지침 구축

- 지역의 골격이 되는 녹지의 보존
 - 소백산맥의 허리로서 백운산과 조계산 그리고 영취산으로 이어지는 산림녹지축과 도시 시가지를 관통하는 주암호, 상사호, 동천, 서천, 연등천 등의 수변녹지축이 도시개발에 의해 단절되었거나 단절될 위험이 있는 곳에 녹지축 창출지점을 설정하여 녹지의 생태적 기능을 저해하지 않도록 함
 - 바람길을 형성하고 동식물 등 자연과 공생 가능한 녹지대 형성



- 지역특성을 고려한 개성있는 녹지공간 지침
 - 휴양 및 체험, 테마공간을 고려한 녹지공간을 정비
- 생태적, 경관적 측면에서의 질적향상 검토
 - 도시공간의 스카이라인을 배려한 녹화 관리
 - 전체적으로 선, 면적인 연결성을 배려한 녹지축 정비 및 관리
- **생태관광과 연계한 녹지공간 설정 및 조성지침 구축**
 - 기존 관광지(낙안민속마을, 선암사, 송광사, 순천만 갯벌자연생태공원, 백운산, 영취산, 돌산 등)와 연계된 녹지관리 공간 설정
 - 순천(벚꽃거리), 여수(동백꽃거리), 광양(매화거리)의 대표적인 테마거리의 조성 및 연결성과 쾌적성 확보
- **생활녹지 정비구상**
 - 광장, 쌈지공원 등을 조성하여 생활주변 녹지확보
 - 담장개방, 산울타리 조성으로 녹지의 시각적 양 확보
 - 베란다녹화, 옥상녹화, 벽면녹화 등 인공지반의 녹화추진

□ 주변산악 및 하천, 호수, 시내녹지를 연계한 Green-Network계획

- **광양만권의 그린 매트릭스 시스템 구축**
 - 광양만권의 위계별 공원조성 및 녹도연결
 - 주암호, 상사호, 수어호 등 주요 하천·호소 주변 녹지축 보존
 - 지역별 생활권과 연계한 공원배치계획 수립
- **도로변, 철도변, 산단지역 완충녹지 조성**
 - 도로와 가로수 사이의 공간을 활용한 녹도정비
 - 여수, 울촌 등 산업단지변에 10~30m 폭의 녹지조성
 - 지역에 어울리는 수종개발 및 식재
 - 기존 폐철도 도심 공원화 및 녹지네트워크 형성
- **환경공생을 위한 건물녹화계획**
 - 담쟁이넝쿨 등을 이용한 벽면녹화
 - 옥상정원 조성
 - 친환경 소재를 이용한 건물건축



□ 지역성을 고려한 공원·녹지의 양적, 질적 수준의 향상 계획

• 광양만권의 공원·녹지의 법적면적 확충

- 현재 조성을 기준 6.7㎡/인에 불과한 1인당 도시공원 면적의 질적, 양적 수준 향상
 - 외국 선진 도시의 사례를 바탕으로 1인당 도시공원면적을 근린공원 15㎡/인, 어린이공원 1㎡/인 등 총 16㎡/인으로 설정 (제4차 국토종합계획 수정계획 12.5㎡/인, 광주광역시계획 16㎡/인 지표설정)
 - 면적대비 80%에 해당하는 미조성공원의 조기해결 모색방안 확보
 - 이용효율이 떨어지는 미집행공원은 도시기본계획 및 도시관리계획에서 재검토하여 해제하고 보존가치가 있는 도시자연공원은 도시자연공원구역으로 변경하여 녹지 보존

• 지역특성과 기능을 고려한 거점 공원유형의 제시

- 지역특성(여수-관광, 순천-문화·교육, 광양-물류)을 고려하여 다양한 형태의 거점테마공원 조성

• 농어촌지역에서의 여가 및 녹지공간 구축

- 폐교, 관공서 등 공공기관과 연계한 생활 체육공간을 확충함으로 농어촌지역내 부족한 녹지 공간 확보

□ 생물다양성 증진을 위한 생물공생계획

• 도시개발사업시 생물이동통로 조성

- 에코코리더(Eco-corridor), 에코브릿지(Eco-bridge), 녹도(Green-way)와 실개천(small brook)등으로 연결
- 저수지, 하천 등의 생태공원화

• 생물종 다양성 확보를 위한 바이오툼 조성

- 하천 정비사업 추진시 친환경적 공법도입
- 상사호, 주암호, 수어호, 순천만 등 수변 및 하천주변 공간 생태탐사 및 교육장 활용
- 공공기관의 옥상 바이오툼 조성 및 훼손된 생물서식처 복원



□ 녹지공간과 수변공간이 공존하는 친수공간조성계획

- **상사호, 주암호 수원함양림 및 경관림 조성사업**
 - 승주읍 이사천 및 상사호, 주암호 주변은 수변구역 및 상수원보호구역으로 지정
 - 주변 자연수림 보존을 통한 휴양림, 산림욕장 활용
 - 관광자원화 할 수 있는 유실수 식재 및 관리
 - 주변 생태탐방로와 연계하여 생태체험 학습공간 조성
- **광양만권 연안주변 해안 수변생태공원 조성**
 - 순천만~가막만~여수만~광양만으로 이어지는 'U'자형 해안 수변공간 구축
 - 자전거도로, 녹도, 보행자도로 도입
- **자연형 하천 조성을 통한 친수생태공간 조성**
 - 순천시 동천, 광양시 동서촌, 여수시 연등천 등 도심 시가지내 곡류하천의 비대칭성 보전
 - 분류와 이어진 실개천 습지조성을 통한 생태네트워크 조성
 - 수량 및 수질확보를 위한 주변시설 및 생태계와의 연계방안 검토



5] 교통계획

1. 현황 및 문제점

1) 교통환경 및 특성

- 대규모 제철금속산업, 중화학 공업과 그에 따른 연관산업이 광양만을 둘러싸고 있는 세계적인 규모의 국가산업단지 신산업 클러스터를 이루고 있음
- 국가적인 2대 무역항 정책계획으로 우리나라의 국제물류를 원활하게 감당하기 위한 컨테이너항과 삼일항, 신항, 구항, 국동항 등의 여러 가지 기능의 부두를 갖춘 여수·광양항이 위치하고 있음
- 항만을 중심으로 전라선 철도의 종착역이자 출발역의 역할을 하는 곳이며, 수도권에서 오는 고속도로의 종착과 출발의 역할을 맡는 남해안 교통의 허브 지역임

2) 교통시설현황

- 도로시설
 - 광양만권의 도로체계는 고속도로 3개 노선, 국도 8개 노선, 국가지원도 5개 노선, 지방도 18개 노선으로 구성되어 있음
 - 고속도로의 경우, 광양시와 순천시를 연결하는 호남고속도로의 연장은 84.4km이고 순천시와 진주시를 연결하는 남해고속도로는 71.9km임
 - 국도의 경우, 벌교읍과 진전면을 연결하는 국도 2호선의 연장은 182.17km이고, 미조면에서 구례읍을 연결하는 국도 19호선과 광양시와 순천시를 연결하는 국도 22호선의 연장은 각각 104.66km, 75.85km임
 - 국가지원지방도의 경우, 화양면에서 대포리를 연결하는 국도 22호선의 연장은 44.4km이고, 가야면에서 수륜면을 연결하는 국가지원지방도 59호선의 연장은 7.50km임
 - 국가지원 지방도 58호선의 경우 금릉리에서 북대면을 연결하는 구간의 연장은 15.6km이고 장산리에서 광양을 연결하는 구간의 연장은 43.2km임



- **철도시설**
 - 광양만권에는 남북방향으로 전라선과 동서방향으로 경전선이 설치되어 있으며 기타 산업철도로 광양제철 연결선인 광양제철선, 여수석유화학단지를 연결하는 여천선이 각각 운행되고 있음
 - 노선별 영업거리는 전라선이 199.3km, 여천선이 10.4km, 경전선이 300.6km, 광양제철선이 19.0km, 광양항선이 2.7km임
 - 전라선과 경전선은 모두 단선으로 이루어져 증가하는 철도수요를 수용하기에 용량이 미흡함
- **공항시설**
 - 여수공항의 활주로 규모는 1,550m×30m으로 연간 60,000회 운항 처리능력이 있으며 계류장은 13,590㎡의 면적에 불과한 실정임
 - 여수공항의 여객터미널과 주차장 면적은 각각 1,517㎡, 5,500㎡이며 여객터미널과 주차장의 처리능력은 각각 23.7만명/년, 140대 규모에 불과함
- **항만시설**
 - 광양항의 부두연장은 3,700m이며, 접안능력은 12선석(5만톤급 8, 2만톤급 4), 하역능력은 283TEU(20피트 컨테이너)임

3) 문제점

- **도로시설**
 - 국도 위주의 광역 간선도로망이 구축되어 있으며, 기존 가로망(국도 2호선, 국도 17호선)의 정비 체계 미흡
 - 도시기본계획상 3개시간 간선도로망의 미연결구간 발생
 - 순환도로기능이 취약하여 불필요한 통과교통발생
 - 간선도로의 운영체계 미흡
 - 도로 및 관광 안내체계 부적절
 - 터미널 등의 주요 교통시설의 입지 부적절
 - 도시기본계획의 노선계획과 국도 및 지방도 실시설계노선의 부적합



- **철도시설**
 - 철도시설의 낙후 및 지역간 교통처리 한계
 - 지역균형발전 및 관광의 활성화, 이용객 편의 제고를 위해서 장기적으로 호남고속철도의 익산-여수구간 건설이 요구됨
- **공항시설**
 - 현재 국제노선이 전무하여 외국의 거점도시와 교류 및 항공물류 수송체계 미흡
 - 용량 및 시설 부족, 대중교통시설과의 연계체계 미흡
- **해운시설**
 - 여객선터미널과의 대중교통연계체계 미흡
- **자전거 및 보행시설**
 - 교통시설 및 정책이 자동차 위주로 계획되어 자전거 및 보행에 대한 시설은 상대적으로 열악함
 - 자전거 도로는 미연결구간이 많고 턱이 높아 이용객들에게 사고위험 초래
 - 자전거와 보행자 동선의 혼재로 보행자에게 위험

2. 기본 방향

□ 토지이용에 부합하는 교통체계 구축

- 토지이용 행태에 따라 통행발생 형태 및 규모가 달라지기 때문에 토지이용계획과 교통계획은 매우 밀접한 관계가 있음
- 최근 교통체증, 대기오염 등 급격한 자동차의 증가로 인한 여러 교통문제에 대한 근본적인 대책으로 직주균형(jobs-housing balance), 대중교통중심개발(transit-oriented development) 등 신도시주의(new urbanism)계획 개념으로 나타남
- 토지이용계획을 통한 통행패턴의 변화노력은 통합육상교통효율법(Internodal Surface Transportation Efficiency Act)의 정책기조가 자동차 중심에서 교통수단의 다변화로 옮겨가는 추세임



- 따라서 이러한 선진추세를 반영하고, 보다 장기적인 관점에서의 교통계획을 위하여 공간구조 계획 및 토지이용계획에 부합하는 교통체계를 구축함

□ 광역적 차원의 교통계획 수립

- 개별 도시에서 국지적으로 수립하던 교통계획을 광역도시계획에서는 개별도시 전체를 하나의 권역으로 하는 종합적인 교통계획을 수립
- 개별 도시차원의 계획을 수립함으로써 나타날 수 있는 도시간 교통시설계획의 불필요한 중복을 방지하고 도시별 교통시설계획의 연계성을 강화하는 통합교통시설 체계 구축
- 따라서 광양만권(여수, 순천, 광양) 및 주변지역과 전라남도 전체, 그리고 국가 전체 교통망구성차원에서 지역간 도로망체계와 철도, 항공, 해운 등 타 교통수단과의 연계성을 고려하여 계획

□ 동북아 물류중심도시의 교통망 구축

- 광양만권은 산단 및 광양항의 입지로 물류중심의 도시이며, 화물 물동량의 원활한 수배송을 통한 경쟁력 확보를 위하여 필요한 교통시설 인프라 구축이 시급히 요구됨
- 따라서 산단 및 광양항에 관련된 여객 및 화물통행 분석을 통하여 보다 효율적이고 원활한 여객 및 화물수송을 위하여 교통수단별 최적의 교통시설 계획 및 효율적인 운영방안 마련이 요구됨
- 특히, 광역물류 교통망체계를 구축하고 대형화물차량의 통행에 적합한 도로의 등급 상향 조정이 요구됨
- 광양항은 동북아 물류중심도시로의 기능과 역할이 증대되고 있으며, 물류중심도시로의 역할을 성공적으로 수행하기 위해서는 첨단기법을 도입한 교통시설의 설치가 시급함



□ 대중교통의 활성화

- 광양만권은 대중교통의 서비스권역이 광역적이거나, 대중교통시설 미흡 및 비효율적인 운영방안 등으로 서비스 수준이 낮은 실정임. 특히 주거 밀도가 낮은 외곽 지역은 운행노선 및 운행횟수가 절대적으로 부족한 실정이며 운행 노선이 길어 통행시간이 과다하게 소요됨
- 광역철도망 부족, 버스서비스 공급부족, 교통수단간 연계성 미흡 등으로 승용차와의 경쟁력에서 떨어지며 이로 인해 승용차 통행량이 타 지역에 비해 월등히 높아 교통혼잡 심화, 대기오염 발생 등 여러 교통문제를 야기함
- 따라서 대중교통 이용자의 편의 증진 및 승용차 인구를 대중교통으로 전환시키기 위하여 다양한 대중교통시설을 계획하고 노선간 환승체계구축, 합리적 요금체계구축 및 다양한 대중교통 우선정책 등을 통하여 대중교통 활성화를 유도함

□ 지속가능한 교통체계 및 친환경적 교통체계 구축

- 난개발을 방지하고 쾌적한 주거환경과 교통환경 조성을 위해 적정 개발 밀도를 유지하고 이에 부합하는 교통시설을 계획함
- 기존의 승용차 위주의 교통계획보다는 대중교통 중심의 교통체계를 구축 (궤도중심의 교통망) 및 자전거, 보행 등 녹색교통 활성화를 위한 계획 수립이 요망됨

□ 교통수요 다양화 및 새로운 교통시설 및 정책 도입

- **이용자에 대한 교통 서비스의 제고를 위하여 지능형교통체계를 구축**
 - 교통·전자·통신·제어 등 첨단기술을 도로·차량·화물 등의 교통체계 구성요소에 적용하여 실시간 교통정보를 수립·관리·제공함으로써, 교통시설의 이용효율을 극대화하고, 교통 이용편의와 교통안전을 제고하고, 에너지 절감 등 환경친화적 교통체계를 구현하는 21세기형 교통체계(ITS: Intelligent Transport Systems)임
- **신교통수단의 도입**
 - 버스와 비교해 볼때 전철은 배기가스를 배출하지 않는다는 점에서 환경친화적 교통수단이라 할 수 있으나 그 건설비가 과중하여 건설의 어려움이 있는 가운데 경량전철의 도입문제가 이슈로 제기되고 있음



- 국내에서는 많은 지방자치단체에서 경량전철의 도입을 추진하고 있으며, 이는 경량전철이 대도시와 위성도시의 교통난 해소방안으로서 비교적 단거리이면서 교통밀도가 높은 지역, 대도시와 위성도시간의 연계교통수단 등의 역할 담당할 것으로 기대되기 때문임
- 경량전철의 성공적인 도입을 위해서는 중앙정부의 적극적 지원과 법적·제도적 장치의 보완을 통한 경량전철에 대한 중앙정부의 역할 강화와 함께 지역특성을 고려한 최적의 경량전철 도입이 요구됨
- 여수, 순천, 광양지역의 장래 교통여건을 고려하고, 특히 2012년 여수세계박람회 등 대규모 국제행사를 성공적으로 치르기 위해서 경량전철(LRT: Light Rail Transit), GRT(Guided Rapid Transit) 등의 신교통수단 도입이 필요함

3. 실천계획

□ 도로시설계획

- 목포~광양간 고속도로, 전주~여수간 고속도로, 광주~부산간(호남고속도로 및 남해고속도로)고속도로로 연계되는 고속도로망 구축
- 국도 2호선, 국도17호선, 국도27호선 등 남북 및 동서교통축을 강화
- 순환 도로체계를 구축하여 불필요한 통과교통 발생을 억제하고 특정노선에 교통 집중을 방지함. 또한 지역간 직접 연결을 통한 연계 강화
 - 국도2호선 우회도로, 국도17호선, 여수~묘도~광양간도로로 연계되는 내부순환 도로 구축
 - 국도19호선, 국도27호선, 국도77호선으로 연계되는 외부순환도로 구축
- 상위계획 및 관련계획, 그리고 도시별 도로계획을 수용하여 광역 차원의 최적 가로망 구성
- 주요 교차로의 입체화 및 기하구조 개선
- 접근성 개선을 위한 간선도로망 정비 및 미연결 구간 개선으로 권역 전체의 가로망 체계 확립
- 신호 연동화 구간 보완 및 확대 실시, 교차로 기하구조 개선, 부적절한 차로 운영 개선 등의 도시별 교통체계개선 사업을 통한 교통서비스 향상



- 도로표지판, 교통안전표지판 등 정비. 특히 광양만권은 우수한 관광자원이 풍부하여 관광객들의 교통편의를 위한 관광지 안내표지판 개선이 필요
- 광역권 차원에서 도시계획이 수립될 경우 고속, 시외 버스터미널 및 여객선터미널의 도시별 기능부여

[표 VI-26] 도로망 계획 현황

(km, 억원)

1. 기정 및 확장계획								
구분	노선 및 사업명	구간	총사업비 (기투자액)	향후투자 (억원)	사업기간	시행 주체	추진현황	
광역 도로망	고속도로	◦전주~광양간 고속도로	전북 완주군 용진면~ 전남 순천시 해룡면	33,565 (650)	32,915	2003~2011	도로 공사	용지보상중
	고속도로	◦목포~광양간 고속도로	전남 영암군 학산면~ 전남 순천시 인월동	24,886 (1,813)	23,073	2002~2010	도로 공사	공사중 (목포~장흥)
지역 간도로망	국도	◦국도17호선 여수~순천간 국도개설 (자동차전용도로)	순천시 해룡면 호두리~ 여수시 주삼동	3,864 (62)	3,802	1999~2011	건교부	공사중
		◦국도17호선 여수~순천 대체우회도로건설	여수 주삼~여수 우두	4,367 (1,569)	2,798		건교부 여수시	공사중
		◦국도77호선 고흥~여수연육, 연도교 건설 (영남-적금, 돌산-화태)	고흥 포두~여수 돌산	2,979 (188)	2,791	2003~2015	건교부	공사중
		◦국도2호선 우회도로	순천 월전~ 광양읍 세풍리	845 (459)	386	2000~2008	건교부	공사중
		◦국도2호선 우회도로	광양 세풍~광양 중군	2,419 (10)	2,409	2005~2015	건교부	실시설계 완료
2. 신규사업								
구분	노선 및 사업명	구간	총사업비 (기투자액)	향후투자 (억원)	사업기간	시행 주체	비고	
고속 도로	◦전주~광양간 고속도로 노선연장	전남 순천시 해룡면 ~여수시 화양면	23,600	23,600	2007~2013	도로 공사	-	
지역 간도 로망	◦내부순환도로	여수시 삼일동~묘도 ~광양시 금호동	6,208	6,208	2005~2011	건교부	국도2호선우회도로, 국도17호선(자동 차전용도로)여수 신단지입도로 구간은 기존도로계획반영	
	◦외부순환도로	국도19호선 분기점~ 국도27호선 분기점	6,113	6,113	2011~2015	건교부	국도27호선,국도 19호선,국도77호 선,지방도843호선 구간은기존계획반영	



□ 철도시설계획

- 대량화물 수송수단인 철도의 기능을 강화하여 광양항의 기능을 제고
- 철도 수송능력을 향상하여 도로와 함께 고속·대량 수송수요를 분담
- 전철화, 복선화 등 내륙연계수송 활성화를 위한 철도체계 개선

[표 VI-27] 철도시설 계획

(km, 억원)

1. 철도계획							
구분	노선 및 사업명	구간	총사업비 (기투자액)	향후투자 (억원)	사업기간	시행 주체	단계구분
일반 철도	◦전라선 개량 및 복선전철화	신리~동순천(개량화)	10,882 (10,425)	457	1988~2004	철도 공사	1단계
		익산~여수(복선전철화)	16,405	16,405	2001~2011	철도 공사	“
		순천~여수(개량화)	5,303 (180)	5,123	2001~2008	철도 공사	“
	◦경전선 복선화	목포~광양	26,167	26,167	2004~2011	철도 공사	“
		동순천~광양	3,258 (118)	3,140	2001~2006	철도 공사	“
		광양~진주	9,898 (20)	9,878	2003~2012	철도 공사	1,2단계

2. 경전철계획(신규사업)							
구 간			총사업비	향후투자 (억원)	사업기간	시행 주체	단계구분
1단계 계획	여수~순천~광양의 기존철도 일부구간활용, 광양~여수 구간 신설		14,000	14,000	2007 ~2025년	정부, 전라 남도, 3개시	1,2단계
2단계 계획	여수역, 순천역, 광양역, 각 시 고속(시외) 버스터미널, 여수공항, 울촌산단, 해룡산단 선월배후단지, 신대배후단지, 황금산단, 중마, 세계박람회장, 여수산단, 묘도						

□ 공항시설계획

- 경제발전과 세계화 추세에 따라 급증하는 항공수요에 효율적으로 대처
- 도로, 철도, 해운, 항공 등 각종 교통시설이 연계될 수 있도록 종합교통체계 구축
- 첨단 물류 등 항공 수요 처리를 위한 공항시설 확충
- 항공물류 수송체계 향상을 위한 항공시설 확충



[표 VI-28] 공항시설 현황 및 확장계획

(km, 억원)

구분	현시설	2000년~2010년		2011년~2020년		
		확장규모	확장후 규모	확장규모	확장후 규모	
활주로	시설규모	1,550m×30m	2,100m×45m	2,100m×45m	400m×45m	2,500m×45m
	처리능력 (회/년)	60,000	-	60,000	-	60,000
여객터 미널	시설규모 (수준-III)(㎡)	1,921	(14,499) (이전신축)	14,499	-	14,499
	처리능력 (수준-III)	첨두시여객 157명 (23.7만명/년)	-	첨두시여객 1,543명 (314.8만명/년)	-	첨두시여객 1,543명 (314.8만명/년)
사업비(억원)		1,735.69		882.9		

- 여수공항 확장계획 : B737기종기준 2,500m×45m×1개소

□ 항만시설계획

- 경제자유구역 내 항만은 국제적 물류허브항만으로 육성함
- 여수신항은 2012년 세계박람회와 연계하여 국제적 관광허브항만으로 개발함
- 여수구항은 여객터미널 및 어시장의 정비(관광수산시장), 수산물정보센터 건설 등을 통해 어항 기능과 관광 기능을 복합화 함
- 육상 교통과 연계한 해양관광네트워크를 구축함

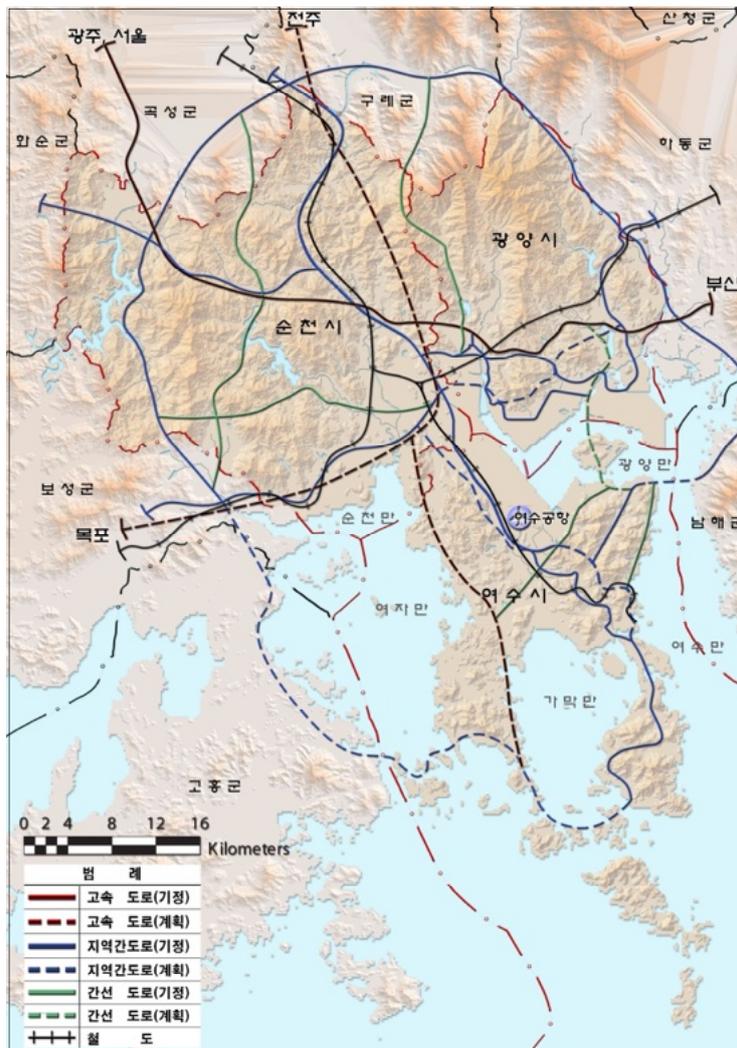
[표 VI-29] 항만시설 계획

구분	광양 컨테이너부두	울촌 2산단 부두	여수신항 확충	여수구항 정비
사업기간	1987~2011	2007~2015	2002~2006	2002~2011
총사업비(억원)	43,405	22,918	2,450	458
접안능력(선석)	24	9	2	-
하역능력	933만TEU	-	105만톤	-



□ 자전거 및 보행

- 광역 자전거 도로 : 여수-순천-광양을 연결하는 광역 자전거 도로 계획
- 간선 자전거 도로 : 도시의 골격을 형성하는 간선도로상에 설치되는 자전거 도로로 광역자전거도로와 지구자전거도로를 연결하는 기능을 담당. 도시내 주요 교통시설(역, 터미널, 여객선 터미널)과 연결
- 지역자전거 도로 : 생활권내 보조간선 및 집분산 도로에 설치되며, 권역내의 학교시설, 업무시설, 공원시설 등과의 연계성 확보
- 관광·레저용 자전거 도로망 구축 : 해안을 따라 경사가 완만한 구간으로 관광코스 개발
- 적정 지점에 자전거 주차시설 설치
- 보행이 많은 중심상업·업무지역은 보행자 전용공간으로 계획
- 폐철도 부지를 자전거 및 보행자 도로로 활용



[그림VI-14] 광역교통망 구상도



□ 신교통수단 도입 및 대중교통 개선방안

• 신교통수단 개요

- 도시의 교통혼잡과 환경오염 등으로 인하여 급증하는 개인 승용차에 대한 대안으로 대중교통 형태의 신교통수단에 대한 계획이 요구됨
- 선진국에서는 1980년대 이후 경전철이 본격 실용화되었으며, 현재 우리나라에서도 많은 도시에서 도입을 추진 중에 있음
- '경전철'이란 용어는 기존의 지하철, 전철과 같은 '중전철'과 반대되는 가벼운 전철이란 뜻으로 통용되고 있으며, 수송용량이 지하철과 버스의 중간규모이면서도 시스템에 따라 교통수요 처리능력이 다양하여 기존지하철의 지선, 중소도시의 간선, 대도시 및 위성도시를 연결하는 교통수요 처리에 적합함
- 경전철은 건설비용이 km당 약400억원 정도에 불과하며 저렴한 유지운영비, 저공해 환경친화성 등으로 신교통수단으로 각광받고 있음
- 국내에서는 전국 6대도시를 포함한 지방자치단체에서 경량전철의 도입을 추진하고 있음. 이는 경량전철이 대도시와 위성도시의 교통난 해소방안으로서 비교적 단거리이면서 교통밀도가 높은 지역, 대도시와 위성도시간의 연계교통수단 등의 역할을 담당할 것으로 기대됨
- 경량전철의 성공적인 도입을 위해서는 중앙정부의 적극적 지원과 법적·제도적 장치의 보완을 통한 경량전철에 대한 중앙정부의 역할 강화와 함께 지역특성을 고려한 최적의 경량전철 도입을 위해 면밀한 경제적·재무적 타당성분석 등의 사전연구가 선행되어야 함

• 국내계획사례

- 국내에서는 서울시, 의정부시, 하남시 등에서 신교통수단의 도입으로 경전철 건설을 검토, 계획중에 있음

[표 VI-30] 국내 경전철 계획 사례

구 분	연장(km)	공사비(억원)	방식
서울시 우이~신설	10.7	7,307	무인운전 경전철
의정부	10.75	4,811	경전철
하남시	7.8	4,201	경전철
용인시	18.47	6,970	경전철
광명시	10.412	4,000	경전철(AGT:첨단무인시스템)
성남시 1호선	7.71	2,980	노면전차(New Tram)
성남시 2호선	13	4,830	노면전차(New Tram)
인천	35.4	24,780	



• **신교통수단 노선구상**

- 기본방향
 - 교통 수요를 감안하여 노선선정 및 적정 시설 계획
- 목표년도(2025년) 광양만권의 수단 통행을 기초로 현재 수도권 1일 통행 전철/철도 수단분담율 23%를 신교통수단(철도 포함) 통행의 목표치로 할 경우, 신교통 수단의 예측통행량은 다음과 같음

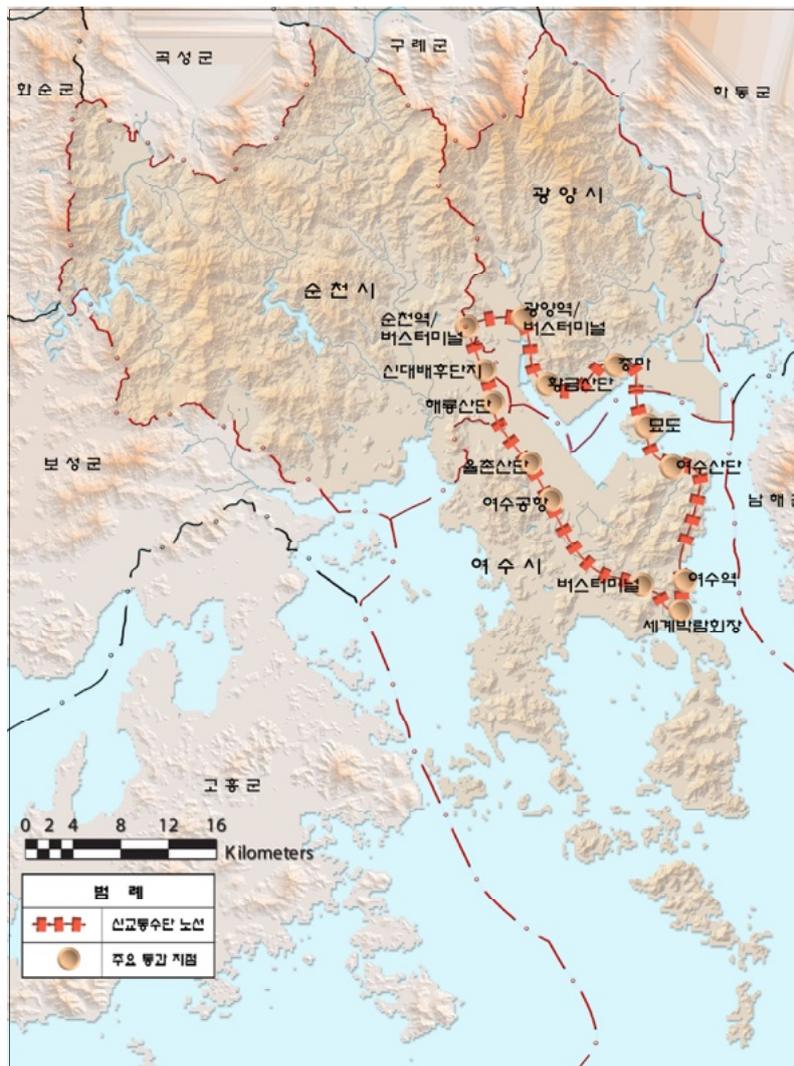
[표 VI-31] 신교통 수단 예측통행량(통행/일)

O \ D	여수	순천	광양	계
여수	231,683	7,905	14,143	253,731
순천	7,610	223,601	8,171	239,383
광양	11,147	9,699	169,721	190,568
계	250,441	241,206	192,036	683,682

- 수요에 나타난 바와 같이 도시 내부통행에 비해 도시간 통행은 크지 않을 것으로 예상되며, 따라서 단계적인 설치 계획
- 1단계에서는 기존 철도 또는 변경노선 철도를 최대한 활용하고 서비스가 안되는 주요 지점을 신교통 수단이 담당하게 함. 이를 위해서 철도교통은 간선과 지선 형태로 구성하며, 간선철도망은 기존 또는 변경 철도(여수-순천, 순천-광양)가 담당하게 하고 기존 또는 변경되는 역을 중심으로 대중교통(지역간 버스, 마을 순환버스)과 연계시키며 신교통수단은 여수-광양간 신설 및 각 역에서 도시내부 주요 교통축과의 연계를 담당하도록 함
- 특히, 새로 건설되는 구간 (광양-순천)은 관광자원으로 활용 가능하도록 계획함
- 여수산단 및 광양만권 경제자유구역이 활성화되는 2단계에서는 신교통수단인 경전철 노선을 신설하여 광양만권의 주요 통행발생지점 (순천역, 공항, 고속시외버스 터미널, 울촌산단, 해룡산단, 선월배후단지, 신대배후단지, 황금산단, 공항, 여수역, 세계박람회장, 여수산단, 광양역 등)을 연계시켜 내부순환 교통체계를 구축
- 경전철 노선은 기존 폐철도 부지 또는 간선도로변 완충녹지를 활용, 지역 및 지구 중심지를 연계시켜 이용효율 제고
- 신교통 수단노선은 지선 형태로 구성, 건설 구간을 최소화, 교통수단간 연계 강화를 통하여 편의 도모
- 대응 단계적으로 계획하여 중복 투자를 방지하고 기존 철도를 최대한 활용



- 시설계획
 - 1단계 계획 (2007년~2012년)
 - 간선 : 여수-순천-광양간 기존 철도 및 변경 철도 노선과 대중교통과의 연계 체계를 구축하고 광양-여수 구간은 신설
 - 지선 : 여천역-여수시청-화양면, 여수역-세계박람회장-중앙동, 순천역-순천대학교
 - 2단계 계획 (2013년~2025년)
 - 간선 : 여수역, 순천역, 광양역, 각 시 고속(시외)버스터미널, 여수공항, 울촌산단, 해룡산단, 선월배후단지, 신대배후단지, 황금산단, 중마, 세계박람회장, 여수산단, 묘도 등을 연결하는 새로운 노선 설치
 - 지선 : 주요 교통유발 지역으로 확대설치

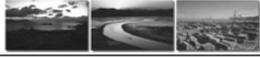


[그림 VI-15] 신교통수단(경전철) 노선 검토



• 대중교통 개선방안

- 자동차의 급격한 증가로 인한 도로의 혼잡비용이 국내 총생산(GDP)의 4.4%인 18조 3천억에 달하고 대기오염, 환경파괴, 교통사고 증가, 국가경쟁력 저하, 도시민 삶의 질 저하 등 많은 부정적인 효과가 나타났으며 이에 대한 대안으로 전세계적으로 쾌적한 교통환경조성을 위한 대중교통에 대한 인식이 제고되고 있음
- 따라서 최근에 전세계적으로 관심이 고조되고 있는 BRT(Bus Rapid Transit)시스템을 광양만권(여수, 순천, 광양)내 도입함
- BRT 개요
 - BRT(Bus Rapid Transit)란 버스의 유연성을 살리면서 동시에 고속성을 보장함으로써 저비용으로 양질의 교통서비스를 제공하는 대중교통시스템을 말함(국토정책, 국토연구원, 2004)
- BRT 구성요소
 - BRT 시스템을 구성하는 요소는 일반적으로 8가지로 분류할 수 있음
 - 주통행로 : 버스에 우선 통행권을 부여하여 버스의 고속성을 보장
 - 양질의 서비스 : 주행속도 제공, 지선·간선체계로 목적지까지의 높은 접근성 확보
 - 노선구조 : 간선축, 지선축 운영방식에 따라 Trunk-Feeder Technique 방식과 Convey Technique 방식으로 나뉨
 - 요금징수체계 : 토큰 시스템, 스마트 카드(Smart Card)시스템 등이 있음
 - 저비용 : LRT 에 비해 10~15분의 1 정도 저렴한 것으로 나타나고 있음
 - ITS 활용 : 실시간정보, 차량위치추적, 버스우선신호 처리 등
 - 고성능 차량 : 환경과 고품질을 고려한 굴절버스, CNG버스, 저상식 버스 등 새로운 차량제공
 - 역개념의 정류장 : 수단간 환승을 용이하게 하기 위하여 역개념의 정류장을 설치
- BRT 해외 사례
 - 브라질库里티바
 - 인구 170만의 ‘库里티바’시는 급증하는 인구와 자동차 수요에 대비하고 대중교통의 활성화를 위하여 BRT를 도입



- 교통과 토지이용을 통합하여 도심의 성장을 억제하고 대중교통 축 주변의 상업 시설의 성장을 권장
- 토지이용은 대중교통 이용을 촉진할 목적으로 규제되기 때문에 이러한 통합 정책이 BRT를 성공으로 이끄는 주요 요인으로 작용
- 콜롬비아 보고타
 - 보고타시는 대중교통을 활성화 하고 승용차를 억제하기 위하여 첨단 버스시스템 인 'TRANSMILENIO'를 도입하여 BRT를 실시함
 - BRT 관련정책 뿐만 아니라 승용차 억제정책과 녹색교통정책 등 타 정책과 통합 시행함으로써 도입효과를 극대화 함
- 캐나다 밴쿠버
 - 캐나다의 대표적인 해안도시인 밴쿠버는 대중교통의 활성화를 위하여 1996년 부터 BRT를 도입하여 3개 노선이 운행 중임
 - 밴쿠버는 역사적으로 대중교통중심의 교통체계를 추구해왔기 때문에 자연스럽게 BRT가 정착할 수 있었음
- 국내 BRT 도입
 - 국내 BRT의 본격적 시행은 2004년 7월 서울시 3개노선(강남대로 4.8km, 도봉~미아로 15.8km, 수색~성산로 6.8km)임
 - BRT 시행초기 다음과 같은 문제점 발생
 - 시행초기 단말기 오류로 인하여 이용자 불편 초래
 - 경기도, 인천시와의 연계없이 서울시에만 중앙버스차로를 설치하였기 때문에 도입효과를 저하시키는 요인으로 작용하고 있음
 - 철도공사와의 연계시행 미흡으로 수도권 지역철도와의 활용효과가 미흡
- 해당권역내 BRT 도입
 - 여수, 순천, 광양의 주거지역 및 업무중심지구 등 교통유발 시설들이 지역적으로 넓게 분포되어 있기 때문에 간선과 지선의 위계로 구축함이 바람직함
 - 노선은 광역, 간선, 지선, 도심순환으로 위계를 세워 구축함
 - 도시간(여수-순천-광양) 통행은 광역노선이, 도시내 주요 교통축은 간선 및 도심 순환 노선이 담당하고, 지선은 통행이 비교적 적은 구간에 계획함



- 지능형 교통체계 구축
 - 지능형 교통체계(ITS) 개요
 - 교통체계의 효율성과 안전성을 제고하기 위하여 기존의 교통체계에 전자, 컴퓨터, 정보, 통신, 제어 등의 지능형기술을 접목시킨 차세대 교통체계로 교통관리, 정보제공, 대중교통, 화물차량의 운영과 차량의 제작에 이르기까지 교통 전 분야에 걸친 기술을 응용한 총체적인 교통체계의 혁신사업으로 21세기 정보화 사업에 부합하는 신속, 안전, 쾌적한 교통체계를 구현
 - 지능형 교통체계(ITS) 장점
 - 교통체계 운영효율성 및 용량의 증가를 통한 교통혼잡 완화
 - 여행자 서비스 개선을 통한 운전자의 이동성, 편의성 및 안전성 향상
 - 교통시스템의 안전성 제고
 - 국가산업 경쟁력의 강화
 - 에너지 효율의 제고 및 대기오염의 절감을 통한 환경비용의 절감
 - 현재 고속도로 및 서울시, 대전시, 부산시, 울산시, 전주시, 제주도 등 많은 도시에서 이미 설치 운영중이며 계속 확대설치하는 추세임
 - 광양만권(여수, 순천, 광양)내에서는 여수시가 2005년 현재 기본계획 중에 있음
 - 지능형 교통체계의 효율성을 극대화시키기 위해서는 여수, 순천, 광양의 광역적 차원의 시스템 구성이 요구되며, 특히 권역전체를 제어할 수 있는 교통운영센터 설치가 요구됨



6 광역공급 및 이용시설계획

1. 현황 및 문제점

1) 현황

가) 용수공급시설

□ 수자원

- 광양만권의 용수는 섬진강 수계에서 공급되고 있음
 - 광양만권의 용수는 섬진강 수계의 주암조절지 댐(상사호)과 수어댐(수어호)에서 공급되며, 주암조절지댐의 총저수용량은 250백만^m, 수어댐의 총저수용량은 28백만^m임
- 섬진강 수계에서 광주광역시의 상수도를 거의 전량 공급하고 있어 지자체의 본격적인 실시 이후에 상수원 관리비용, 환경기초시설의 설치, 주암호 수변 구역 지정 계획 등의 사안에 대해 상류지역과 수혜지역의 갈등이 심화되고 있음

[표 VI-32] 수자원 광역이수 현황

구분	수자원이동경로	최종유출수계	비고
섬진강 수계	보성강 → 득량만	남해연안	발전용수, 농업용수
	동북댐 → 광주광역시	영산강	생활용수, 공업용수
	주암호 → 광주, 목포, 나주, 화순	영산강	"
	주암호 → 상사호	이사천유역	"
	상사호 → 순천, 광양, 여수, 고흥, 보성	남해연안	생활·공업·발전용수
	섬진강, 적성댐 → 장성, 담양	영산강	생활용수

□ 상수도 공급시설

• 광역상수도

- 광양만권에 해당되는 광역상수도는 현재 광양1,2단계 공업용수도가 시설용량 1일 865천^m로 운영중이며 광양3단계 공업용수도가 시설용량 1일 215천^m로 건



설중에 있음. 또한 2012년에서 2014년까지 광양4단계 공업용수도가 시설용량 1일 50천㎥로 계획되어 있음

[표 VI-33] 광역상수도 시설현황

단계	수원 별	운영·계획 (천 ㎥/일)	권역배분		비고
			공급지역	배분량	
1단계	수어댐	325.4	순천	51.5	순천, 광양, (광양제철, 연관단지)
			광양	273.5	
			계	325.0	
2단계	주암조절지 댐	540.0	여수	442.6	여수, 순천, 고흥, 보성, (울촌, 순천, 여수공단)
			순천	67.0	
			고흥	14.1	
			보성	16.3	
계	540.0				
3단계	섬진강	215.0	여수	135.2	여수, 순천, 광양, (울촌, 순천, 여수공단)
			순천	29.2	
			광양	50.6	
			계	215.0	
4단계	섬진강	50.0	여수	6.5	여수, 순천, 광양, 고흥, 보성, (여수, 울촌공단)
			순천	32.8	
			광양	6.2	
			고흥	1.0	
			보성	3.5	
계	50.0				
합계	-	1,130.4	여수	584.3	-
			순천	180.5	
			광양	330.3	
			고흥	15.1	
			보성	19.8	
			계	1,130.0	

자료 : 건설교통부, 수도정비기본계획 (2004)

[표 VI-34] 광양4단계 계획

구분	사업기간	위치	사업용량	사업비	급수구역
광양4단계 광역상수도	2012~2014	섬진강본류 수원	50천톤/일	353억원 (국비)	여수시, 순천시, 광양시등 권역내 산업단지

자료 : 건설교통부, 수도정비기본계획 (2004)



• 지방상수도

- 광양만권의 지방상수도는 소규모 저수지와 하천수에 의존하고 있음
- 여수시는 지방상수도에 의해 1일 5천^m의 용수공급이 가능함
- 순천시는 지방상수도에 의해 1일 37천^m의 용수공급이 가능함

[표 VI-35] 지방상수도 취수시설 현황

구분	위치	시설용량 (m ³ /일)	수원형태	관련정수장
여수시	미평제	1,000	저수지	미평
	오천제	3,500	저수지	오천
	석천제	500	저수지	군내
순천시	이사천	28,000	하천 복류수	남정
	와룡제	7,000	저수지 및 호소수	옥천
	유서제	2,000	하천 복류수	승주

자료 : 건설교통부, 수도정비기본계획 (2004)

□ 상수도 보급

- 광양만권의 상수도 보급율은 84.4%로 1일 1인당 급수량은 332ℓ이며, 이중에서 여수시의 1일 1인당 급수량이 383ℓ로 가장 높음

[표 VI-36] 상수도보급률 현황

구분	급수도시내 인구(명)	급수인구(명)	보급률(%)	급수량(m ³ /일)	1일 1인당 급수량(ℓ)
광양만권	718,378	605,985	84.4	201,109	332
여수시	311,051	259,222	83.3	99,405	383
순천시	270,574	230,157	85.1	69,708	302
광양시	136,753	116,606	85.3	31,996	274

자료 : 여수시, 순천시, 광양시, 통계연보 (2004)

나) 오폐수 처리시설

- 광양만권의 하수도 보급율은 80.2%로서 전국평균 81.4% 보다 다소 낮은 편이며 광양시는 60.2%로 광양만권 평균보다 낮은 수준을 보이고 있음
- 하수관거 보급율은 광양만권 평균이 69.0%이며, 여수시는 80.4%, 순천시는 71.7%, 광양시는 50.2%로 광양시는 평균치보다 낮은 하수관거 보급율을 보이고 있음
- 유수지는 순천시에 2개소가 있으며, 저수용량은 58,000^m임



- 하수종말처리장은 여수시에 1개소, 순천시에 4개소, 광양시에 3개소가 있으며, 시설용량은 총 1일 302,500^m³이고, 처리량은 1일 163,156^m³임

[표 VI-37] 하수도 보급 및 하수처리시설 현황

구 분	하수도 보급율 (%)	하수관거 보급율 (%)	유수지		하수종말처리장		
			개소 (개)	저수용량 (m³)	개소(개)	시설용량 (m³/일)	처리량 (m³/일)
광양만권	80.2	69.0	-	-	8	302,500	163,156
여수시	86.8	80.4	-	-	1	110,000	35,235
순천시	82.6	71.7	2	58,000	4	134,000	98,480
광양시	60.2	50.2	-	-	3	58,500	29,441

자료 : 환경부, 2004하수도 통계(2005) 및 여수, 순천, 광양 하수도정비기본계획, 전라남도통계연보(2005)

주) 하수종말처리장 중 위탁 경영 및 마을하수도처리시설 제외

다) 폐기물 처리시설

□ 생활 폐기물 발생 현황

- 광양만권에서 발생하는 생활폐기물은 2003년말 현재 1일 847.2톤이며, 처리량은 1일 847.2톤으로 전체를 수거하고 있어 수거율은 100%를 보이고 있음

[표 VI-38] 광양만권 생활폐기물 발생 및 처리 현황

구 분	수거지 인구비율 (%)	배출량(A) (톤/일)	처리량(B) (톤/일)	수거율(B/A) (%)
광양만권	99.2	847.2	847.2	100
여수시	97.6	427.8	427.8	100
순천시	100.0	319.0	319.0	100
광양시	100.0	100.4	100.4	100

자료 : 여수시, 순천시, 광양시, 통계연보 (2004)

□ 생활폐기물 매립시설

- 광양만권의 생활 폐기물 매립시설은 총 5개소에 총 매립용량은 9,800천^m³임
 - 여수시 매립장은 3개소, 총 매립면적 386천^m²이며, 총 매립용량은 4,757천^m³ 이고 잔여 매립가능용량은 3,350천^m³임



- 순천시 매립장은 1개소, 총 매립면적 95천㎡이며, 총 매립용량은 1,776천㎡이고 잔여 매립가능용량은 464천㎡임
- 광양시 매립장은 1개소이며, 총 매립면적은 188천㎡으로서 총 매립용량은 3,268천㎡이며, 잔여 매립가능용량은 3,068천㎡임

[표 VI-39] 생활폐기물 매립시설현황

구분	위치	총매립지면적 (㎡)	총매립용량 (㎡)	기매립량 (㎡)	잔여용량 (㎡)
광양만권	5개소	669,168	9,800,544	2,919,220	6,881,324
여수시	만흥동	284,740	3,255,000	867,410	2,387,590
	월내동	100,068	1,500,000	539,155	960,845
	거문리	810	1,915	771	1,144
	소계	385,618	4,756,915	1,407,336	3,349,579
순천시	왕지동	95,450	1,775,629	1,311,409	464,220
광양시	죽림리	188,100	3,268,000	200,475	3,067,525

자료 : 전라남도 통계연보 (2004)

□ 폐기물 소각시설 및 기타시설

- 소각시설은 2003년 말 기준 여수시와 순천시에 총 4개소가 있으며 시설용량은 시간당 1,215kg 임
- 기타시설로 광양시의 자원화 시설이 시설용량 1일 30.0톤로 운영중이며, 압축기와 파쇄기 등 소규모 시설이 운영되고 있음
- 순천시 주암면에 시설용량 1일 100톤의 소각시설 계획이 있음

□ 음식물쓰레기 재활용시설

- 음식물 쓰레기 재활용 시설은 광양만권에 2개소가 있음
 - 순천시와 광양시에 각 1개소씩 설치
 - 시설용량은 1일 80톤이며, 음식물쓰레기 처리는 민간과 공공처리시설에서 처리하고 있음
- 현재 순천시 해룡면에 시설용량 1일 50톤의 음식물처리시설(호기성 퇴비화 방식) 계획이 있음



[표 VI-40] 광양만권 음식물 쓰레기 재활용시설

구 분	시설명	시설용량(톤/일)	비 고
광양만권	-	80	-
여수시	-	-	-
순천시	청강	50	민간시설
광양시	광양시퇴비화시설	30	공공시설

□ 사업장폐기물 발생현황

- 사업장 배출시설계 폐기물은 산단 및 하수처리장 등 각종 환경기초시설에서 발생한 것임
 - 광양만권에서 사업장 배출시설계 폐기물은 여수 및 광양산단이 주요 배출원임
- 광양만권의 사업장 폐기물은 1998년에는 1일 17,316톤에서 2002년에는 1일 9,855톤으로 매년 10.6%씩 감소하고 있음

[표 VI-41] 광양만권 시설 폐기물 발생량현황

(단위 : 톤/일)

구 분	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년
광양만권	17,316.5	20,978.4	15,932.5	15,310.0	9,855.3
여수시	4,718.4	5,568.5	4,177.1	1,466.9	3,605.8
순천시	22.1	20.2	22.2	20.2	41.8
광양시	12,334.5	15,389.7	11,733.2	11,122.9	7,208.0

라) 체육시설

- 체육시설은 경기장(공공체육시설)과 신고체육시설, 등록체육시설로 구분되고 있으며, 공공성이 요구되는 대규모 운동장은 공공체육시설 및 등록체육시설에 해당됨
 - 경기장은 실내체육관 7개소이며, 연면적은 29,889㎡로 1개소당 평균 4,270㎡로 소규모시설임



- 종합경기장은 3개소로 여수시 1개소, 순천시 2개소가 있으며, 연면적은 64,719㎡이며, 광양시는 종합경기장이 없는 실정임
- 테니스장 7개소 및 수영장(여수시)과 사격장(순천시)이 각각 1개소가 있음
- 대규모 체육시설은 전무한 실정이고 특히 순천시에 체육시설이 편중되어 있어 체육시설은 광역 차원의 균형적인 배치와 체계적인 시설관리가 요구됨

[표 VI-42] 광양만권 체육시설 현황

(단위 : 개소, ㎡)

구 분	경기장									
	실내체육관		종합경기장		테니스장		수영장		사격장	
	개소	연면적	개소	연면적	개소	연면적	개소	연면적	개소	연면적
광양만권	7	29,889	3	64,719	7	16,968	1	1,250	1	380
여수시	2	13,158	1	21,996	3	3,674	1	1,250	-	-
순천시	3	12,881	2	42,723	2	10,955	-	-	1	380
광양시	2	3,850	-	-	2	2,339	-	-	-	-

자료 : 전남 통계연보 (2004)

마) 물류시설

□ 광양항 항만 물류시설 현황

- 일반현황
 - 부두연장 : 3,700m
 - 접안능력 : 12선석(5만톤급 8선석, 2만톤급 4선석)
 - 하역능력 : 283만TEU(20피트 컨테이너)

[표 VI-43] 광양항 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU)

구 분	2002년(%)	2003년(%)	2004년(%)
계	1,076,932 (100.0)	1,182,226 (100.0)	1,338,046 (100.0)
세 방 기 업	140,451 (13.0)	155,012 (13.1)	225,498 (19.1)
한 진 해 운	289,760 (27.0)	276,274 (22.6)	273,443 (20.4)
K I T	11,372 (1.1)	71,479 (6.1)	156,404 (11.7)
대 한 통 운	409,420 (38.0)	441,227 (37.3)	387,793 (29.0)
한국 허치슨	162,790 (15.2)	146,114 (12.4)	142,152 (10.6)
동부건설	60,905 (5.7)	100,544 (8.5)	122,756 (9.2)

자료 : 광양항 홈페이지 (2005)



- 대상화물
 - 광양항에서 입·출항하는 화물은 유류, 비료, 시멘트, 무연탄, 유연탄, 목재, 기타광석, 조제식품·음료, 어류, 갑각류, 철광석, 기계류, 철재 등이 있음
- 광양항 화물 입·출항 추이
 - 광양항으로 입항되는 화물 중 유류, 철광석, 유연탄, 방직용섬유, 기타광석 및 생산품 등의 순으로 비중이 큼
 - 2002년과 2004년의 입항화물량을 비교해보면, 철광석 7,033천톤에서 7,261천톤, 유연탄 3,160천톤에서 3,310천톤, 방직용섬유 및 그 제품 163천톤에서 2,724천톤, 기타 광석 및 생산품 1,370천톤에서 1,529천톤으로 증가하고 있음
 - 입항화물량 추이를 연도별로 보면 지속적으로 증가 추세임. 광양항에서 출항되는 화물은 철강 및 철강제품, 방직용 섬유 및 그 제품, 플라스틱 고무제품, 전기기기 및 전기부품 등의 순으로 많은 비중을 차지함
 - 2002년과 2004년의 출항화물량을 비교해보면 철강 및 철강제품이 2,874천톤에서 2,563천톤으로, 전기 기기 및 그 부품이 261천톤에서 223천톤으로 감소하고 있는 반면, 방직용 섬유 및 그 제품이 696천톤에서 1,156천톤으로, 플라스틱 고무제품이 253천톤에서 402천톤으로 증가하고 있음

[표 VI-44] 한·중·일 주요경쟁항만 물동량 동향

(단위 : 천TEU)

구 분	광양	부산	상해	홍콩	고베	요코하마
2001년도	856	8,073	6,340	17,900	2,010	2,304
2002년도	1,076	9,436	8,610	19,140	1,993	2,365
증가율(%)	△25.7	△16.9	△35.8	△6.9	▽0.9	△2.6

자료 : Informa Group plc, Containerisation international yearbook 2004, 2004 재정리



[표 VI-45] 광양항과 경쟁항의 항만시설 비교

구 분		광양	상해	고베	카오슝	홍콩
컨테이너 선석(개)	현재	8	18	37	27	26
	2011년	25	58	10	23	23
최대 수심(m)	현재	16	12.5	15	15	15
	2011년	16	15	16	-	-
관세자유지역 유무		있음	있음	있음	있음	있음
해공중심항 전략		계획 중	있음	있음	없음	있음
중국연계수송망		육·해	해·육·공·수로	해·공	해상	해·육·공·수로

자료 : 광양시, 광양항 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 연구 (2000)

바) 정보통신시설

- 광양만권의 정보화수준은 매우 양호한 수준을 보이고 있음
 - 자치정보화 지원재단에서 전국 232개 기초자치단체별 정보화 수준을 평가한 결과를 보면, 5개 부문(정보화지원, 정보화투자, 정보인프라, 정보화 조직/인력 부문, 정보화활용)에서 순천시와 광양시는 전국 3, 4위 수준이며, 여수시는 낮은 수준을 보이고 있음
- 광양만권은 초고속국가정보통신망 구축계획에 따라 3단계(2001-2005) 사업을 추진중에 있으며, 한국통신, 데이콤을 중심으로 기간통신망의 광케이블화가 추진되고 있음
 - 광대역 멀티미디어 서비스를 제공하는 통합 전송망을 구축하기 위하여 10Gbps에서 1Tbps까지의 데이터 전송속도를 가지는 전송망으로 시설을 확충중에 있음
 - 가입자망 고도화를 위한 다양한 방식의 통신망 구축사업이 진행되고 있음
- 인터넷의 웹을 기반으로 한 정보센터가 각 지자체별로 설립되어 운영되고 있음
 - 그러나 장거리 통신망의 기간전송망은 전화망 위주로 설계되어 있기 때문에 정보이용의 고속·대용량화에 대비한 고속화, 루트의 다원화, 회선용량의 확충 등이 요구됨



2) 문제점

- 수자원분포와 이용지역이 불일치하여 지역간 이동량이 많으며, 광역이수에 따른 댐 하류의 하천유지 수량 부족 현상 발생
- 목표년도(2025년) 용수수급전망 결과 과부족량이 1일 354.1천㎥로 추정되어 안정된 용수공급을 위한 대책이 필요함
- 지방상수도, 폐기물처리시설, 체육시설 등 광역시설은 각 지자체가 개별계획에 의해 설치·운영되고 있기 때문에 광역적인 차원에서 설치·이용에 한계가 있음
 - 쓰레기매립장, 소각장 시설 등은 각 지자체에서 운영하고 있어 비효율적인 이용이 계속되고 있음
 - 체육시설의 경우 종합운동장은 모든 지자체가 지니고 있으나 시설 활용도가 낮으며 시설별 특화도가 낮음
 - 광양만권은 2012년 세계박람회 국가계획 확정, 순천시 교육특구지정, 광양만권 경제자유구역 지정 등으로 도시성장이 예측되나, 그에 걸맞는 대규모 문화시설이 전무한 실정임
- 공항과 항만을 활용한 복합적인 국제물류기능을 보유한 물류거점시설의 부족과 물류연계 체계 미흡
- 비도시지역의 경우 지방상수도시설, 하수처리시설, 폐기물 처리시설이 미약하여 공급서비스 수준의 격차 발생

2. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 광역이용시설의 안정적인 확보
- 안전하고 깨끗한 물공급 및 효율적 이용
- 물 환경의 다양한 가치복원 및 보호
- 광역차원에서 지속가능한 자원순환형 폐기물관리체계 확립
- 광역서비스 공급의 지역간 형평성 제고
- 체계적인 종합물류체계 구축
- 중복투자방지를 위한 공동설치 및 관리체계 구축



2) 기본 방향

- 상수도시설 확충 및 물수요 관리체계 구축
 - 광역상수도 및 공업용수 확보
 - 지역간 상수공급 격차의 해소
 - 물수요 관리기본계획 수립
- 오염원 관리의 전문화
 - 광역 하수처리시설 및 하수관거 확충·정비
 - 소규모 하수처리장의 증설
 - 섬진강 수계 오염총량관리제도 추진
 - 하수 및 오·폐수 관리체계 개선
- 깨끗한 수질환경 조성
 - 수질환경기초시설 확충
 - 하수도 인프라의 보급·개량
 - 광역차원에서 자연형(오염)하천 정화사업
- 과학적 물관리 대책 강화
 - 수변구역 관리 강화
 - 광역상수원 유역종합정비계획제도 도입
- 폐기물 적정관리체계 확립
 - 폐기물의 최소화 및 감량화
 - 광역 폐기물 매립시설 확충 및 비위생 매립장 정비
 - 광역 음식물쓰레기 공공처리시설 설치
 - 폐기물 자원회수시설 설치
- 문화 및 체육시설개선
 - 문화 및 체육시설 확충, 보급을 통한 문화·체육여건 개선
- 물류거점시설 설치와 종합적인 종합물류체계 구축



- 정보통신망 확충과 물류정보망 구축
 - 지역정보기반 구축
 - 경제활동개선과 산업효율성 제고를 위한 물류정보화 추진
 - 묘도에 3개시 통합환경정보통신센터 구축

2) 실천계획

가) 추진전략

□ 용수공급 시설

- 안정적 생활용수 공급을 위해 광역상수도 확충
- 물 수요관리정책의 강화
 - 물값 현실화를 통해 물 절약을 유도하여 자원낭비를 방지하는 동시에, 용수공급시설의 보수 및 확충에 필요한 재원을 확보하도록 함
 - 물 수요를 절감하기 위하여 중수도설치를 의무화하며, 이에 필요한 설계기준 및 지침 등을 마련함
- 지역간 상수공급 격차의 해소
 - 광역상수도와의 연계, 지방상수도의 광역화
 - 용수공급시설이 미비한 비도시지역에 우선적으로 용수공급사업 시행
- 물수요 관리기본계획 수립
 - 광양만권 광역차원에서 물수요 관리기본계획 수립
 - 상수 수요가 증가함에 따라 공급량을 무한정 증대시킬 수 없음
 - 수자원 관리 제도 및 체계를 개선하여 수자원을 효율적으로 이용함으로써 물부족사태 대비
 - 절수기기 설치, 노후관로의 교체로 누수율 제고, 산업체 물 재이용 촉진을 위한 행정제도 정비, 농업용수의 절감을 위한 자동화물관리시스템 사업추진 등의 방안 마련



□ 하수도 시설

- 산단폐수처리시설 확충 및 방류배출기준 강화
 - 섬진강 수계 및 주암호 유역에 대해서 2003년부터 청정지역 배출허용기준 적용
 - 주암댐 유역에 대해서 특정유해물질 배출시설 설치허가 제한
- 하수처리장 시설 확충 및 하수관거 정비
 - 하수고도처리시설은 주암댐 상류지역 등 상수원보호구역에 우선적으로 확충
 - 하수처리시설의 주민 위화감을 최소화하기 위하여 친환경적인 설계·시공
 - 하수처리장에서 연결하는 하수관거를 설치하고, 노후·불량 하수관거 정비
- 오수처리시설 설치
 - 오수처리시설 관리 강화 : 민간위탁관리방안 검토, 수변구역 처리기준을 BOD 10mg/l이하로 강화
- 소규모 하수처리장 증설
 - 농촌지역과 대규모 개발대상지역의 하수처리율을 제고하기 위해 지역실정에 맞는 하수처리장 증설
- 수혜자부담원칙에 의한 하수처리비용 부담방안의 강화
 - 하수처리장이 입지한 지역주민에게 발생하는 각종 지원사업을 통하여 보상하되, 소요비용은 수혜지역의 주민이 부담하도록 함
 - 상류지역에 설치되는 하수종말처리장의 설치비용에 대하여 실질적 수혜자인 하류지역 주민, 오염원인자로서 상류지역 주민, 그리고 정부간에 공정한 부담을 할 수 있는 합리적인 부담방안을 마련함
 - 하수도시설의 보수 및 확충계획에 필요한 자원확보를 위해 하수도 사용료를 현실화하여 원활한 시설 유지관리가 가능하도록 함
- 광역차원에서 자연형(오염)하천 정화사업 실시
 - 하천정비사업으로 시행한 기존의 하천정비공법(콘크리트 블록호안, 하상의 평탄화 등)이 자정능력 감소, 경관훼손, 생태계 파괴 등 문제가 제기됨
 - 상수원 유입하천과 오염이 심화된 도시하천을 자연형 하천으로 정비하여 자정능력을 향상시킴으로써 수질을 개선하고, 주민이 친수공간으로 활용토록 함



□ 폐기물처리 시설

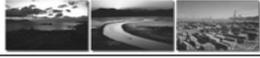
- 폐기물의 최소화 및 감량화
 - 발생원에서 원칙적으로 폐기물 발생억제 및 감량화 정책 수립
 - 생산단계, 유통단계, 소비단계에서 폐기물발생량 감량화
 - 음식물 쓰레기 재활용 및 오염유발 최소화
- 광역폐기물 매립시설 확충 및 비위생 매립장 정비
 - 광역폐기물은 대부분 매립 처리되고 있어 장기간 사용이 가능한 위생적인 매립 시설 설치 필요
 - 지역별 쓰레기 소각시설 확충으로 쓰레기를 위생적으로 안전하게 처리함으로써 매립대상 폐기물의 감량화로 매립지 수명 연장 등 국토의 효율적 이용에 기여함
- 광역음식물쓰레기 공공처리시설 설치
 - 음식물쓰레기에는 염분(약 3%)이 포함되어 있어 사료화, 퇴비화 등에 의한 재활용 품질관리에 어려움이 있어 광역적으로 음식물 처리시설을 설치함

□ 문화·체육시설

- 문화 및 체육시설 확충, 보급을 통한 문화·체육여건 개선
 - 기존시설의 특화를 통한 공동이용 촉진 및 부족한 문화시설 및 체육시설은 광역적으로 설치

□ 물류시설

- 물류단지의 체계적인 배치로 화물운송체계 개선
- 물류비 절감을 통해 지역산업의 경쟁력 강화
- 물류기능 선진화를 위해 복합물류단지를 교통거점에 설치
- 공항, 항만, 도로교통을 연결하는 원활한 물류체계 구축
- 광양시 하포지역에 국제물류 정보종합업무센터 조성



□ 정보통신시설

- 광역적으로 지역정보를 수집, 관리할 수 있는 지역정보통신센터 설치
- 경제활동개선과 산업효율성 제고를 위한 물류정보화 추진
- 행정전산망체계를 활용한 비도시지역에 대한 정보통신서비스 제공
 - 정보통신시설을 단기적으로 보급하기 어려운 농촌지역에 대해서는 행정전산망을 활용한 지역단위 정보공유공간을 확보하고 이를 개방하여 지역주민에게 정보서비스를 제공하도록 함

나) 실천계획

□ 상수도시설

- 현재 광역상수도인 광양3단계 공업용수도가 2007년까지 건설예정이며, 2014년까지 광양4단계 공업용수도가 계획되어 있음
- 광양 4단계 광역상수도시설 확충
 - 2025년 용수수요추정량은 일 1,484.9천^m이며 용수공급능력 전망은 일 1,130.8천^m로 일 354.1천^m의 용수확보가 필요함
 - 건설교통부의 2004년 수도정비기본계획에서는 2014년까지 시설용량 일 50천^m로 광양 4단계를 계획하고 있으나, 이는 울촌산단 등의 개발계획 지연 및 개발 시기, 개발 규모의 불투명 등으로 1997년 수도정비기본계획보다 축소 계획된 것으로 광양만권 경제자유구역 지정 등으로 인한 인구유입을 감안하여 확충 계획 되어야 함
 - 향후 2025년까지의 용수수급현황에 따라 안정적인 용수공급을 위해 광양 4단계의 시설용량을 일 300천^m 추가확충하여 350천^m로 계획함
 - 수원의 확보를 위해 1997년 수도정비기본계획 당시 계획되었던 적성댐, 섬진강댐 및 저류용댐으로 부터 용수공급의 타당성 검토가 필요함



[표 VI-46] 광역상수도 확충계획

구분	사업기간	위치	사업용량	사업비	급수구역 [사업량]	
광양3단계 광역상수도	1999~2007	광양시 다압면 도사리	215천톤/일	1,051억원 (국비:기투자액 512억원)	광양만권, 여수국가산단, 울촌산단,배후 도시지역	
광양4단 계 광역 상수도 확충계획	기존	2012~2014	섬진강 본류 수원	50천톤/일	353억원 (국비)	여수시, 순천시, 광양시등 권역내 산업단지
	금회	2015~2025	섬진강 본류수원 및 적성강댐, 섬진강댐 등 경토	추가확보 300천톤/일	2,261억원	여수시, 순천시, 광양시, 권역내 산업단지

□ 하수처리시설

- 산업단지에서 발생하는 폐수는 자체처리 하도록 함
- 여수시 하수처리시설 계획
 - 목표년도(2025년) 여수시 오수수요추정량은 1일 182천^m임
 - 현재 여수시는 여수하수종말처리장 및 기타 소규모 위탁경영 방식의 하수종말처리시설에 의해 1일 111천^m 처리 가능
 - 향후 여수하수종말처리장 증설, 울촌하수종말처리장, 소라하수종말처리장, 경도하수종말처리장, 화양하수종말처리장 신설로 2016년까지 1일 172천^m 처리가능
- 순천시 하수처리시설 계획
 - 목표년도(2025년) 순천시 오수수요추정량은 1일 177천^m임
 - 현재 순천시는 순천하수종말처리장, 승주하수종말처리장, 송광외서하수종말처리장, 송광신평하수종말처리장, 기타 소규모 위탁경영 방식의 하수종말처리시설에 의해 1일 136천^m 처리가능
 - 향후 순천하수종말처리장의 증설로 2016년까지 1일 246천^m 처리가능
- 광양시 하수처리시설 계획
 - 목표년도 광양시 오수수요추정량은 1일 135천^m임
 - 현재 광양시는 광영하수종말처리장, 광양하수종말처리장, 중앙하수종말처리장, 기타 소규모 마을하수처리시설로 1일 34천^m 처리가능



- 향후 광양하수종말처리장, 중앙하수종말처리장 증설 및 진월하수종말처리장, 신금하수종말처리장 신설로 2011년까지 1일 173천^m/일 처리가능
- o 신대, 진월 배후단지 개발에 따른 하수처리시설계획
- 광양읍과 신대, 진월 배후단지 등 순천과 광양의 공동이용이 가능하도록 광양 하수종말처리장의 시설용량을 1일 30천^m/일 이상 추가 확충함

[표 VI-47] 하수처리시설 계획

구분	사업기간	사업용량	사업비	비 고
여수	~2011	120천 ^m /일	135억원	증설
경도	2006~2008	1.0천 ^m /일	83억원	신설
울촌	2006~2008	11.0천 ^m /일	169.2억원	신설
소라	2006~2008	7.0천톤/일	231억원	신설
화양지구 하수도시설 계획	2006~2015	하수처리장 32.2천 ^m /일, (하수관거L=21km)	560억원 (국비392,지방비56, 기타112)	신설
순천	~2016	240천 ^m /일	329억원	증설 계획
중앙	~2016	86천 ^m /일	1,052	증설 계획
광양	2006~2007	64천 ^m /일	636억원	증설 계획
	2011~2015	30천 ^m /일 추가확충	100억원	금회증설 계획
진월	2006~2016	3.2천 ^m /일	93억원	신설
신금	2006~2008	13천 ^m /일	177.8억원	신설



□ 폐기물 처리시설

- 기존 매립중심의 폐기물 관리방식에서 재활용과 소각의 비중을 높여 자원의 재활용을 극대화하고 폐기물 처리구조를 균형되게 분산시킴
- 향후 광양만권의 발생 폐기물 중 가연성 폐기물은 소각 매립하며 음식물 쓰레기 중 사료화가 불가능한 폐기물은 수분배출 후 매립함
 - 울촌3산단 내 처리용량 1일 160톤의 소각시설 및 처리용량 1일 50톤의 음식물 감량화 시설, 매립용량 960천㎡의 매립장을 설치하여 3개시가 공동이용하도록 함
 - 순천시 주암면에 처리용량 일 100톤의 환경센터(소각시설 및 소각재 매립시설) 설치
 - 순천시 해룡면에 처리용량 일 50톤의 퇴비화 시설(호기성 퇴비화 방식) 설치
 - 폐기물 소각 후 발생하는 회수열을 이용한 자원화 시스템 구축
- 산업폐기물의 경우 산업단지내 자체처리

□ 복합문화·체육시설

- 신덕지구 유보지 제척부 좌측에 50만㎡(151천평) 규모의 종합경기장, 실내체육관, 야외공연장, 문화센터, 전시장 등 복합기능의 스포츠 콤플렉스 및 문화시설 건설

□ 물류시설

- 광양복합물류유통단지
 - 단순 물류단지에서 복합물류단지로의 전환 도모 : 물류관련산업과 관련된 배송, 전시, 국제교류, 물류 등의 복합물류단지의 실현
 - 위 치 : 광양시 광양읍 세풍리 일원
 - 면 적 : 1.75km²
 - 유치업종 : 여수산단 및 광양제철과 관련된 일반정밀기계, 자동차부품, 의약품 산업, 농수산물의 가공산업
 - 사 업 비 : 1,839억원
 - 사업기간 : 2011~2015년
- 포스코터미널 CTS
 - 제철관련 철광석, 알루미늄, 텅스텐 등 비철금속을 저장, 배분하는 동북아의 제



- 철원료의 거점으로 육성
 - 위 치 : 광양시 금호동 일원
 - 면 적 : 0.86km²
 - 유치업종 : 물류센터, 화물취급장, 보관시설, 배송센터 등
 - 사 업 비 : 2,494억원(1단계 394, 2단계 2,100)
 - 사업기간 : 2004~2007년
- 여수복합물류단지
 - 위 치 : 여수시 석창 일원
 - 규 모 : 10만평
 - 도입시설 : 농수산물 도매시장, 농산물 공판장 외에 화물터미널, 집배송단지, 농수산물 도소매단지 등
 - 사 업 비 : 130억원
 - 사업기간 : 2012~2016년

[표 VI-48] 물류시설 계획

구분	사업기간	위치	사업면적 (km ²)	사업비	비 고
광양복합물류 유통단지	2011~2015	광양시 광양읍 세풍리 일원	1.75	1,839억원	단순물류단지에서 복합물류 단지로 전환도모: 물류관련산업 배송, 전시, 국제교류물류등 복합물류단지 실현
공항물류단지	미 정	여수시 율촌면 신평리 일원	2.314	-	-
포스코터미널 CTS	2004~2007	광양시 금호동 일원	0.86	2,494억원 (1단계394, 2단계2,100)	제철관련 철광석,알루미늄, 탕스텐등 비철금속 저장, 배분하는 동북아 제철원료 거점으로 육성 :벌크화물 원료유통기지로 육성
여수복합 물류단지	2012~2016	석창일원	0.33	130억원	농수산물도매시장, 농산물 공판장외에 화물터미널, 집배송단지, 농수산물소매단지등

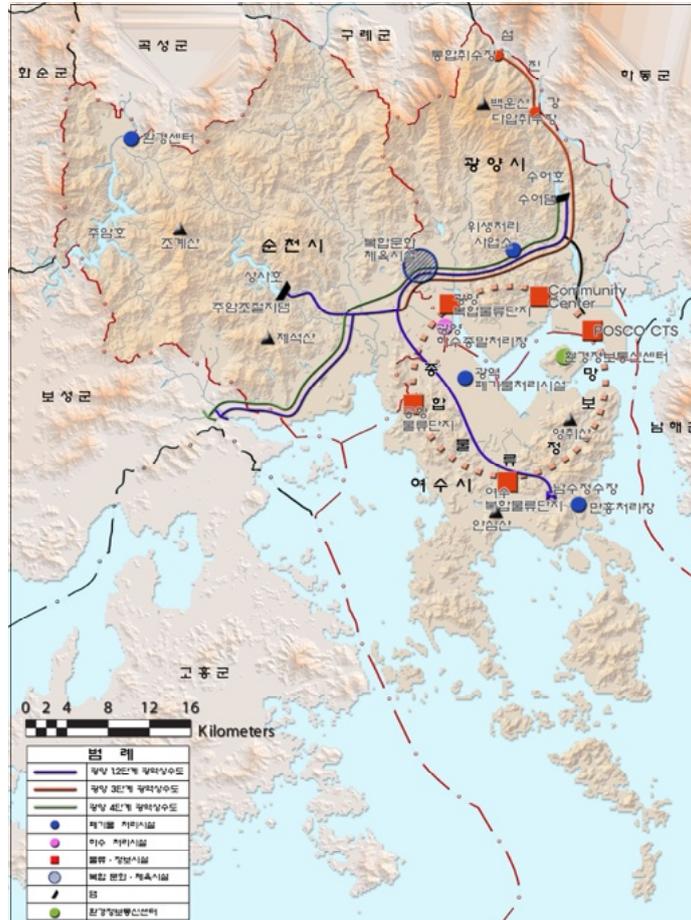
□ 정보통신시설

- 정보통신시설은 국가기간망계획에 의거하여 차질 없이 추진되도록 하되 지역간 균형 고려
- 광역지역정보센터를 3개시에 설치하고, 여기에 광역이용망 하드웨어 및 소프트웨어를 구축하도록 함
- 3개시를 연계하는 정보통신 네트워크 체계 구성
- 종합물류정보망 및 ATM교환망 구축 등 광역적 정보통신하드웨어망 구축
- 묘도에 3개 시 통합환경정보센터 구축



[표 VI-49] 정보통신시설 계획

시 설	계 획 내 용	규 모 및 시 설
광역지역 정보센터	<ul style="list-style-type: none"> 거점의 공간에 정보통신 종합지원 센터를 조성하고 나주, 장성, 화순, 담양등의 일정공간에서 네트워크로 연계 체계구성 - 정보통신기반 조성 - 정보이용력 제고 - 초고속정보통신망조기 구축 - 정보통신산업 육성·지원 	<ul style="list-style-type: none"> 쌍방향 고속통신센터 농업기술정보망의 확대구축 고속통신센터운영 광역정보센터관련 운영 - 정보통신인력 교육, 연구, 각종 소프트웨어 제작 관리
광역 이용망 하드웨어 구축	<ul style="list-style-type: none"> 광역적 정보통신 하드웨어적 망 구축 	<ul style="list-style-type: none"> 교환망구축 공공데이터베이스 종합네트워크 구축 종합물류정보망 구축 ATM 교환망 구축 원거리통신망 구축 주전산기기 증설
광역적 이용 소프트웨어 구축	<ul style="list-style-type: none"> 광역적 차원에서 공동관리 광역적 이용 소프트웨어로서 공익적 목적과 지역산업에 기여도가 큰 사업 발굴 지원사업 	<ul style="list-style-type: none"> 지역특산품의 지식기반산업화 네트워크 구축 의료정보시스템 공공데이터베이스 종합네트워크 구축 종합물류정보망 구축 디지털 도서관 전자출판 및 광역문화·관광서비스 시스템구축 기타 광역지역정보 센터에서 지속적으로 사업아이템 발굴



[그림VI-16] 광역공급 및 이용시설계획도



7 경관계획

1. 현황 및 문제점

1) 광양만권 경관의 특성

□ 광양만권 경관의 구조적 특성

- 광역경관은 크게 산지계, 해안계, 도시계로 구성되어 있음
- 산지계는 변화가 풍부한 지형을 갖는 자연 환경보전지역과 농림지역, 관리지역을 형성하면서, 광역경관의 주요 스카이라인과 도시계의 배경이 되고 있음. 특히 북쪽 지역은 다양한 지형을 갖는 산지가 백두대간의 끝자락인 구봉산(472m)까지 뻗어 내려와 우수한 산맥경관을 형성하고 있고, 남쪽지역 역시 다양한 지형과 비교적 높은 표고를 갖고 있는 산맥이 남단 반도까지 길게 뻗어 있음
- 해안계는 다도해, 모래해안 등이 산지나 구릉, 평야, 도시 등과 접하면서 경승지로서의 독특한 경관을 이루고 있는데, 특히 다양한 경관을 갖는 오동도, 향일암 등과 신덕 해수욕장, 만성리 해수욕장, 방죽포 해수욕장, 장등포 해수욕장, 안도 해수욕장, 사도 해수욕장 등이 한려해상 국립공원, 다도해 해상 국립공원등과 접하면서 매력적인 해안경관을 이루고 있음
- 도시계는 입지형태별로는 시가지가 산자락 가까이 또는 산자락까지 형성되어 있거나, 해안 가까이 또는 해안변까지에 콤팩트하게 형성된 배산 임산형이나, 배산 임해형의 경관구조를 갖고 있고, 유형별로는 건축경관, 산업경관, 테마 파크경관 등의 특징을 갖고 있음



[그림 VI-17] 광양만권 경관요소의 기본구조



□ 자연적 특성

- 광양시는 우수한 자연경관을 갖고 있는 가야산(497m), 봉화산(472m), 서산(253m)등의 구릉지가 남쪽 바다에 길게 열려져 있는 광양만을 따라 동서쪽 방향으로 형성되면서 도시배경이 되고 있음. 또한 광양읍은 동쪽에 마노산(277m) 서쪽에는 서산(253m)이 북쪽에는 일자봉(408m)이 시가지와 주변 농경지를 둘러싸으면서 전원경관을 이루고 있음
- 순천은 봉화산(350m)을 중심으로 한 U자형 시가지의 주변에 남산(342m), 청산(316m)등의 자연경관이 도시양쪽에서 배경이 되고 있고, 도시 가운데를 흐르는 동천은 도시에 여유로움을 주는 친수경관이 되고 있음. 또한 남쪽의 순천만은 갈대와 조류보호지등으로 구성되면서 매력적인 자연경관 습지보호구역 또는 생태공원이 되고 있음
- 여수는 3면이 바다로 둘러싸여 있는 반도형 경관과 4면이 바다로 둘러싸여 있는 돌산도, 대경도, 서경도, 묘도 등의 도서경관으로 이루어져 있는데, 특히 반도형은 마래산(385m), 장군산(325m), 구봉산(388m), 재석산(336m), 영경산(510m), 전봉산(379m), 비봉산(240m), 안심산(347m), 봉화산(422m), 이영산(336m), 고봉산(364m) 등의 산자락 경관이 긴 요철형의 해안선을 따라 형성되면서 여수의 배경이자 스카이라인이 되고 있음

□ 사회·경제적 특성

- 건축경관은 각 도시의 도심공간을 중심으로 상업, 업무, 주거 등 다양한 도시 기능이 집적된 기존 시가지 경관과 금당지구, 연향지구, 마동지구, 신대배후단지, 덕례배후단지, 신월배후단지 등을 중심으로 새로운 시가지 경관이 함께 도시의 건축경관을 이루고 있음
- 여수와 광양의 임해부는 광양컨테이너부두, 광양제철, 울촌산단, 여수국가산업단지 등과 새로 형성될 경제자유구역 등의 산업경관이 광역권의 주요경관 요소가 되고 있는데, 특히 광양만을 중심으로 여수쪽 해안에는 GS칼텍스 정유공장, 여수국가산업단지, 울촌산업단지 등이 입지하고 있고, 광양쪽 해안에는 광양제철, 광양컨테이너부두, 황금산업단지, 광양종합 물류유통단지 등이 산업경관을 형성하고 있음



- 국도(2호선, 17호선, 59호선, 국도대체우회도로 2호선 등)와 고속도로(호남, 남해, 전주~광양, 목포-광양), 철도(경전선, 전라선) 그리고 여수-고흥반도 연륙연도교 가설, 한려대교, 제2돌산대교, 시가지 간선도로 등이 광역권 내외부를 연결(계획) 하면서 광역권 인상을 만드는 중요한 시점장이 되고 있음
- 여수공항, 여수항, 광양항 등 광양만권의 인상을 만드는 또 다른 중요한 시점장이 되고 있음

□ 역사·생활·문화적 특성

- 여수의 진남관, 선소 등 이순신 장군과 관련된 여러 역사환경 등은 광역권의 화룡점정(畫龍點睛)인 관광자원으로서 생명력을 불어 넣을 수 있는 광역권의 잠재적 경관자원이 되고 있음
- 또한 진남관 거북선 축제, 오동도 동백꽃 축제가 여수의 역사적, 자연적 정체성을 더욱 높여 주고 있음
- 순천은 낙안읍성, 조계산 지구 등 광역권의 매력 있는 관광자원이 될 수 있는 여러 역사 환경을 갖고 있음
- 낙안 문화축제, 낙안 음식문화 축제 등의 대표적 축제가 순천의 정체성으로서 역사 환경을 더욱 높여 주고 있음
- 광양은 백운산 고로쇠 축제, 매화 축제, 전어 축제 등이 광양의 자연적 정체성을 더욱 높여 주고 있음

□ 학교교가에 나타난 특성

- 순천소재의 초·중·고등학교의 교가에 나타난 경관요소는 대부분이 산과 관련된 자연경관으로서 대상별로는 봉화산(12회,29%)이 가장 많고, 다음은 동천(4회,10%), 삼산(4회,10%), 비봉산(3회,7%) 순으로 나타나고 있음.
- 여수소재 초·중·고등학교의 교가에 나타난 경관요소는 대부분이 산과 바다에 관련된 자연경관으로서 대상별로는 남해(9회 21%), 한려수도(8회 19%), 구봉산(4회 10%), 고락산(2회 5%) 순으로 나타내고 있음
- 광양소재의 초·중·고등학교의 교가에 나타난 경관요소는 대부분이 산과 바다에 관련된 자연경관으로서 대상별로는 백운산(27회,35%)이 가장 많고 다음은 광양만(13회,17%), 가야산(10회,13%) 섬진강(10회,13%) 순으로 나타나고 있음



2) 현황 및 문제점

□ 자연경관

• 도시자연경관

- 도시형태를 나타내는 자연녹지경관은 시가지에 인접해 있는 도시배경인 산자락 등이 고층 아파트 등의 대규모 건축 등과 각종 레크레이션 시설 등에 의해 가장 많이 훼손되고 있음
- 순천은 봉화산을 중심으로 형성되어 있는 ‘U자’형 시가지 양쪽의 산자락 자연경관이 대규모 판상형 고층아파트의 입지로 인해 훼손되고 있음
- 여수는 가막만을 중심으로 시가지의 스카이라인과 배경이 되고 있는 종고산, 구봉산자락의 자연경관이 대규모 판상형 고층 아파트의 입지로 인해 훼손되고 있음
- 광양시는 광양만을 중심으로 시가지의 스카이라인과 배경이 되고 있는 가야산이 대규모의 판상형 고층 아파트의 입지로 인해 훼손되고 있으며, 광양읍 역시 주변의 서산, 마노산, 내우산 자락이 대규모 판상형 고층 아파트의 입지로 인해 훼손되고 있음



[그림 VI-18] 광양만권 도시자연경관 현황



[그림 VI-19] 광양만권 도시자연경관 현황

• 녹지경관

- 시가지의 녹지는 개발압력에 밀려 경관자원으로 활용되지 못하거나, 주변의 부조화된 인공물로 인해 친숙한 생활경관이 되지 못하고 있음

• 해안경관

- 한려해상 국립공원과 다도해 해상 국립공원 등에 인접하면서 해안선을 따라 형성되는 도시형태를 나타내는 신덕해수욕장, 모사금해수욕장, 만성리해수욕장, 방죽포 해수욕장, 향일암, 안도해수욕장, 거문도해수욕장, 사도해수욕장, 장동해수욕장 등과 오동도 등의 많은 매력적인 섬 그리고 여기에 입지하고 있는 여러 새로운 테마 파크 등은 지역적 특성과의 부조화, 난개발등으로 인해 매력적인 해안경관에 마이너스 작용을 하고 있음



[그림 VI-20] 광양만권 해안경관 현황



• 하천경관

- 하천은 순천의 동천이나 광양의 서천 등 도시형태를 나타내는 시가지의 하천 경관은 도시공간이나 오픈스페이스로서의 특성을 보존하지 못하고 있음은 물론, 하천의 정비미흡, 접근성 부족, 주변 건축물과의 부조화 등으로 인해 도시경관에 공헌하는 하천경관이 되지 못하고 있음



[그림 VI-21] 광양만권 하천경관 현황

□ 인공경관

• 시가지 경관

- 도시특징을 나타내는 건축경관은 전체적으로 주변의 자연경관이나 해안경관의 특성에 조화를 이루지 못함. 또한, 중심성이나 랜드마크성을 갖지 못한채 심한 요철형의 스카이라인을 형성하고 있음
- 상업·업무경관은 건축물의 규모나 높이, 형태, 배치의 무질서와 함께, 상품 환경으로서의 매력 부족은 물론, 과다하고 현란한 간판, 네온사인 등으로 인해 도시 공간에 심한 경관적 혼란을 주고 있음
- 주택경관은 기존주택지와 신주택지, 고층주택지와 저층 주택지의 무질서한 혼재로 인해 도시경관을 악화시키고 있는데, 특히 도시배경인 산자락에 대규모 아파트 등의 입지는 조망경관의 단절 등 도시경관을 심하게 훼손시킴
- 농촌경관은 주위의 전원이나 녹지에 조화되지 못하며 공가의 방치나 전통성이 계승되지 못한 지붕형태, 색채 등으로 인해 전통적 농촌경관을 크게 훼손시킴



[그림VI-22] 광양만권 시가지경관 현황

• 도로축 경관

- 도시형태를 나타내는 시가지내의 도로축 경관은 개성적인 생활공간으로서의 친속성이 부족하며, 일체화되지 못한 주변 건축물의 배치, 형태, 규모, 재료, 그리고 보행로, 가로수 등의 안전성과 쾌적성, 심미성, 정체성 부족으로 인해 혼란스러운 도시경관을 만들고 있음. 특히 낡고, 비건축적인 재료사용과 무질서한 광고 간판등은 도로, 하천 등 축 경관의 혼란을 더욱 가중 시키고 있음
- 시가지와 시가지를 연결하는 도로경관은 석재공장, 식당, 주유소, 식당, 모텔 등의 무질서한 배치와 형태, 색채, 그리고 건조물이나 도로변의 광고간판 등에 의해 경관적 혼란을 일으킴



[그림 VI-23] 광양만권 도로경관 현황

• 공공시설경관

- 교량 등의 공공경관은 도시를 구성하는 제요소와 불일치한 형태, 디자인, 색채와 무질서한 자동차주차, 쓰레기 등으로 도시경관을 더욱 혼란시킴
- 도시특징을 나타내는 버스 터미널이나 철도역사, 공항, 항구 등은 지역적 특성을 나타내지 못하는 형태와 공공공간의 부족 등으로 인해 도시경관을 저해함

• 산업경관

- 도시특징을 나타내는 임해부의 산업경관은 배경으로서의 산자락과 시점장으로서의 바다에 대한 고려가 부족하며, 특히 콘크리트 등에 의한 폐쇄적 형태와 구조, 크기, 색채의 공장과 굴뚝 등은 도시에 삭막함과 무질서한 느낌을 주고 있음
- 아울러 산업경관 주변에의 녹지공간이나 수공간의 부족, 비인간적인 담장 등은 지역 사회와의 단절을 초래하면서 도시경관을 더욱 경직시키고 있음



[그림 VI-24] 광양만권 산업경관 현황

□ 역사·문화적 경관

• 역사경관

- 광역권에는 도시특징을 나타내는 옥룡사지, 중흥사, 성불사 등의 많은 역사경관이 존재했으나, 관리·보호의 소홀, 주변의 난개발 등으로 인해, 현재는 그 흔적마저 상실되었거나, 관광자원으로 활용되지 못하는 경우가 많음
- 진남관 등 이순신 장군 관련 역사경관은 축제 등의 형태로 도시 정체성화 하고 있으나, 이들 역사 환경은 점적으로 보존되고 있을 뿐, 주변의 무질서한 고밀도 개발로 인해 협곡처럼 매몰되어 관광자원으로 연결되지 못하고 있음
- 낙안읍성과 송광사, 선암사 등 전국적으로 인지성이 높아 관광자원으로 활용되고 있는 역사 환경은 주변지역이나 접근로 등의 무질서로 인해 경관이 저해되고 있음



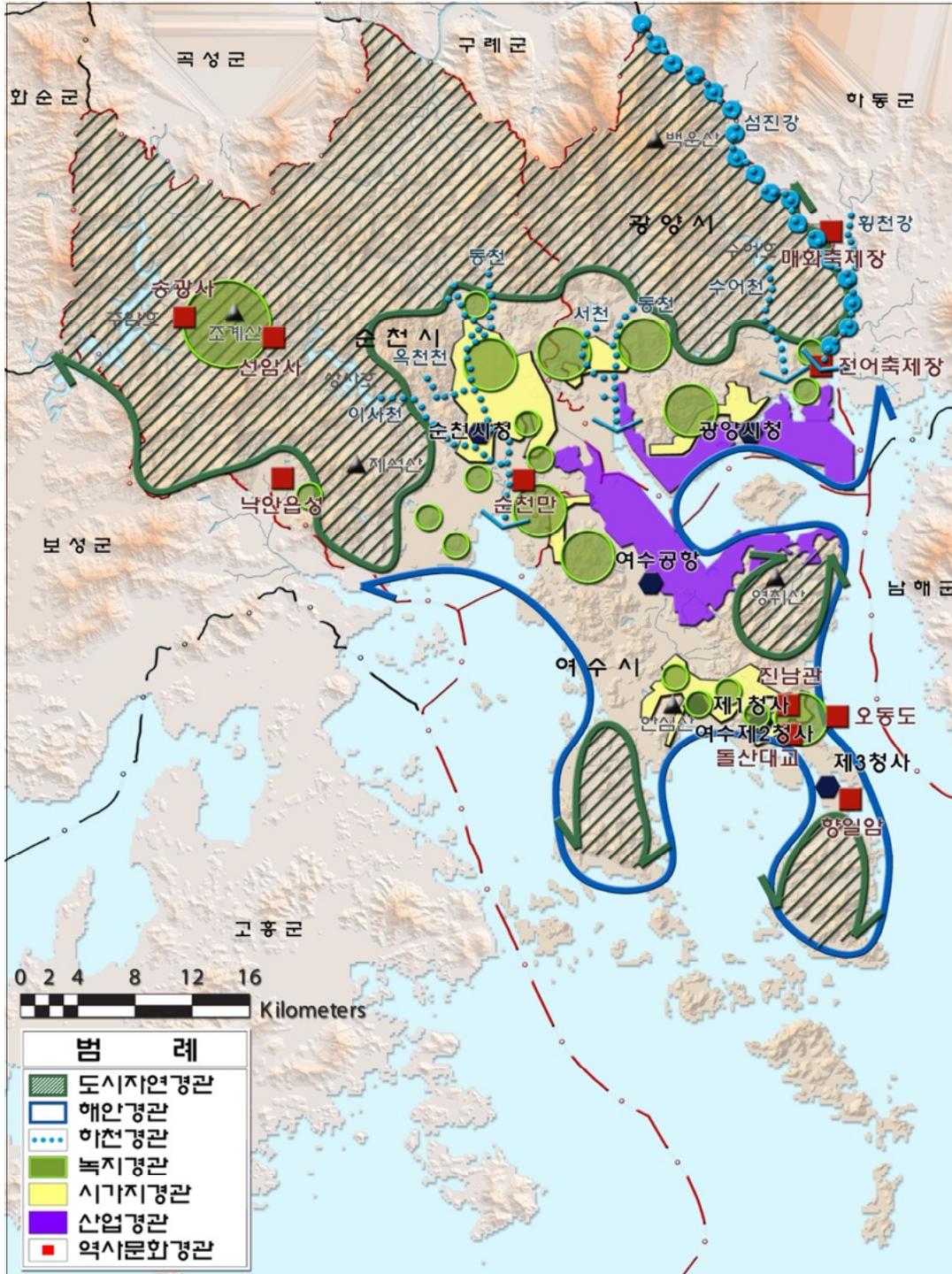
[그림 VI-25] 광양만권 역사경관 현황

3) 주요과제

- 도시자연경관은 도시형태를 형성하며 도시배경, 조망대상이 될 뿐 아니라 시가지를 조망하는 조망점으로서 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함
- 요철형의 다양한 형태를 가진 해안경관은 도시 형태를 나타내는 중요한 요소가 되며 항만경관은 물류와 해상의 교통 역할과 함께 임해부에 입지한 공장이나 창고 등으로 도시경관에 영향을 주는 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함
- 하천경관은 도시형태를 나타내는 시가지의 수변축으로서, 시민생활과 밀착하여 생기와 여유를 만드는 생활공간으로서의 물론 조망경관으로서의 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함
- 시가지의 공공이나 민간의 건축경관은 도시의 정체성을 함축적으로 나타내면서 도시에 공헌하는 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함
- 산업경관은 도시특성을 나타내면서 도시이미지는 물론, 기업이미지, 종업원의 쾌적한 활동, 주변지역 주민의 휴식에 영향을 주는 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함
- 도로축 경관은 도시형태는 물론, 자동차나 사람의 이동공간뿐만 아니라 도시 커뮤니케이션을 만드는 생활공간이며 또한 외부인들이 도시를 가장 먼저 인지하



- 는 장으로서 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함
- 농촌경관, 특히 지붕의 형태나 색채는 농촌의 정체성을 나타내는 중요성을 갖고 있어 경관적 관리가 필요함



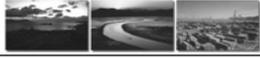
[그림 VI-26] 광양만권 경관현황 종합분석도



2. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 정체성 있고 매력 있는 경관의 보전과 창조를 통한 지역 활성화 도모
 - 근래 지역간 경쟁시대를 맞이하여 지역 또는 국경을 초월하는 교류와 여행이 보편화 되면서 정체성 있고 매력있는 경관을 창출하여 관광자원화 함으로써 지역 활성화에 활용하도록 하는 요구가 증대하고 있음. 이에 따라 광양만권이 갖고 있는 정체성 있는 도시경관을 보전 창조하여 지역 활성화 도모
- 인간성이 풍부한 생활문화경관의 계승과 창조를 통한 삶의 질 향상
 - 경관은 어떤 기준치 달성에 그 목표를 두는 것이 아니라, 생활환경 속에서 오감으로 느끼는 풍요로운 생활에 관한 가치관 창조에 목표가 두어짐
 - 따라서 어떤 기준이 되는 치수를 통해 이의 달성을 명시할 수 있는 위생적 도시와는 달리 불량한 요소나 행위를 금한다고 해서 결코 질 높은 환경이 되지 않음
 - 또한 시민의 자유로운 활동 범위로 간주되는 도시의 속성상 시민이 이용하지 않거나 지지하지 않는 디자인은 그것이 예술적 가치가 있다고 하여도 높이 평가되지 않을 뿐 아니라 생활공간으로서 자부심과 애착심도 갖지 못하게 됨
 - 따라서 시민의 생활문화나 감성, 양식이 바탕이 된 친밀하고 인간성 풍부한 경관의 창조를 통해 삶의 질을 향상시키고 도시에 대한 애착심을 갖게 하고자 함



2) 기본원칙

- 광양만권의 경관을 만드는 식생, 지형, 하천, 해안 등 “광역권 다움을 갖는 경관을 보전한다”
- 주변 환경에의 영향, 경관적 연속성, 생태계 배려를 바탕으로 자연과 조화되면서 “광양만권다움을 갖는 경관을 창조한다.”
- 경관은 주민의 공유재산이라는 사회인식을 바탕으로 “광양만권다움을 나타내는 역사, 문화 경관자원을 재생한다.”



[그림 VI-27] 광양만권 경관계획의 기본원칙

[표 VI-50] 경관계획의 기본원칙

보 전	창 조	재 생
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 광역적 형태를 나타내는 자연경관의 보전 - 광역민의 공유재산인 우수한 자연경관 보전 - 특히 경관상 중요한 산이나 수변 경관의 보전 ◦ 지역의 개성과 매력을 만드는 경관자원의 보전 - 친밀감을 주는 일상생활의 문화 경관의 계승 - 농촌 풍경 등 지역특징을 만드는 농촌경관의 보전계승 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 광역적 특성을 나타내는 지역의 매력과 개성을 만드는 경관의 창조 - 매력있는 건축, 산업 경관의 창조 - 일상적 생활경관의 창조 - 지구단위계획 등 각종 법령이나 제도의 활용을 통한 경관 창조 ◦ 경관 저해 요소의 억제 - 무질서한 전선, 전주 등 경관 저해요소의 억제 - 무질서한 광고물이나 사인류에 의한 경관적 혼란의 억제 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 경관을 배려한 각종시설 정비, 재생 - 역사적 거리나 건조물 등 역사 경관의 재생 - 주변과 조화되는 공공건축, 구조물 등의 정비 ◦ 경관의 중요성에 대한 사회인식 개몽 - 쓰레기방치, 무질서한 주차 등의 매너면의 경관향상운동 - 경관 향상에 필요한 사회적 규범이나 가치관 운동



3) 기본방향

□ 경관 관리지역 선정의 기본 원칙

- 광역권의 형태(골격)를 만드는 경관을 갖고 있는 지역 또는 창조해야 할 지역
 - 광역다움을 나타내고 있는 자연녹지지역 또는 도시계획에 자연녹지의 경관위치가 부여된 지역
 - 광역다움을 나타내는 해안 지역 또는 도시계획에 해안경관의 위치가 부여된 지역
 - 길이나 폭이 광역다움을 나타내는 하천 또는 도시계획에 하천경관의 위치가 부여된 지역
 - 교통량이 많고 도시의 중심적 네트워크를 갖으면서 광역적 골격이 되는 도로 또는 도시계획에 도로경관 위치가 부여된 지역

- 광역권의 특징을 나타내는 경관을 갖고 있는 지역 또 창조해야할 지역
 - 기존 시가지 및 새로운 시가지의 건축경관
 - 기존 산업경관 및 새로운 산업경관
 - 광역적으로 중심이 되거나 잘 알려져서 관광자원이 되는 역사문화거점
 - 광역적으로 중심이 되거나 광역적으로 이용되는 거점 또는 주민에게 잘 알려진 공항철도, 항만 등 시설
 - 광역적 거점이 되거나 외부사람들에게 잘 알려진 녹지지역 또는 도시계획에 녹지 경관의 위치가 부여된 지역
 - 연못이나 수로망이 광역적으로 형성되어 있거나 주민의 광역적 휴식장이 되는 지역 또는 도시계획에 연못이나 수로경관 위치가 부여된 녹지

□ 자연경관

- 도시자연경관 및 녹지경관
 - 시가지 배경이 되고 있는 산정상, 산자락 녹지 등의 자연환경이 시가지의 녹지대와 네트워크로 연결하도록 자연녹지의 경관관리
 - 개발이나 건축행위시에 자연경관과 조화를 이루고, 시가지로부터의 조망경관이 보호되도록 건축물의 경관관리



- **해안경관**
 - 연안시설이 녹지나 물과 일체화되고, 해상으로부터 조망이 가능하도록 도시의 제요소와 일체화 되는 시설물의 경관관리
 - 수질보호와 워터프론트 실현을 통해 사람들에게 친숙한 공간이 되도록 건축물의 경관 관리
- **하천경관**
 - 하천연안의 녹지보전이나 제방하천의 녹화, 주변건축물의 컨트롤을 통해서 하천과 연안의 인공적 제요소가 일체화가 되고, 수변의 조망권이 보호되도록 하천에 면하는 건축물의 경관 관리

□ **인공경관**

- **시가지경관(건축경관)**
 - 건축등 용도를 구성하는 제요소가 일체적 매력을 갖도록 기존 시가지 및 신시가지 건축경관의 관리
- **산업경관**
 - 미래를 선도하는 기능을 갖는 경관의 모델로서, 도시에 활력과 매력을 주는 산업경관이 되도록 공장물의 형태, 굴뚝, 담장 등의 경관관리
- **도로축경관**
 - 도로와 그 주변의 제요소가 일체화 되면서, 걷는 즐거움을 갖는 생활공간으로서의 가로망과 연도 건축의 경관관리
 - 도시의 골격을 형성하는 도로가 지형적 특성이나 개성 있는 환경을 구축하므로서 명확하고 알기 쉬운 도시패턴을 형성
 - 연도지역의 성격이나 도로자체의 기능에 대하여 도시축으로서 경관형성의 방향을 명확히 설정하고, 개성적인 도로창조
 - 연도에 있어서 지역주민의 편리성이나 쾌적성의 향상을 위하여 보행자의 친숙한 도로 환경 형성



- 연도건축물의 경관향상과 도로녹화, 보도확대, 포장개량 등을 통한 보행자 공간의 정비

□ 역사문화경관

- 역사 분위기가 모자이크처럼 남아 있는 건조물과 역사환경이 도시의 랜드마크가 되도록 역사문화 경관의 관리

□ 거점경관

- 녹지의 거점
 - 녹지가 주변 제요소와 일체화 되도록 녹지경관의 관리
- 물의 거점
 - 주민이 친숙하게 이용하는 오아시스경관이 되도록 주변건축의 경관관리
- 교통거점
 - 많은 사람들이 집산하는 매력 있는 교류의 거점이자 도시의 현관으로서, 도시적 특성이나 문화가 느껴지도록 제요소가 조화되는 공항, 철도, 항만 등의 교통 거점 경관의 관리

3. 실천계획

1) 기본방향

- 무질서한 옥외광고물, 불법쓰레기 및 불법주차 등 경관저해요인의 제거
- 시민이 경관형성에 참여할 수 있도록 정책의 틀을 마련하고 홍보함
- 경관심의 기준을 공표하고 사전심의 제도를 도입하고 광양만권 경관조례 제정
- 경관관리 및 정비사업의 시행
- 도시계획의 부문계획으로 경관계획의 위상강화



2) 실천계획

□ 경관저해요인의 제거

- 옥외광고물 및 가로시설물, 보도바닥 포장등은 광양만권 이미지를 상징하는 디자인으로 계획
- 전주의 지중화를 추진하고, 가로등 관련시설의 정비
- 불법쓰레기, 불법주차, 도로 무단점거시설 등의 체계적 관리
- 기존 산업경관의 폐쇄적 형태, 구조, 크기 색채 등의 개선

□ 시민참여형 경관만들기

- 시민이 경관형성에 참여할 수 있도록 정책의 틀을 만들고 홍보 함
- 주민 자치의 경관감시 활동이 가능하도록 지원
- 주민스스로 경관형성에 기여한 내용에 대해 표창하고 지원하도록 함

□ 광양만권 경관조례 제정

- 광양만권의 체계적이고 광역적인 경관을 유도·계획할 수 있는 광역 경관조례지정

□ 거점경관의 관리 및 정비

- 광양만을 대표하는 면적, 선형, 점적인 거점경관을 발굴하고 거점경관의 체계적 관리 및 정비

□ 도시계획의 부문계획으로서 경관계획의 위상강화

- 광역도시계획의 하위계획인 도시기본계획에 경관부분을 반영시키고 도시관리 계획에서 구체화함



8 환경보전계획

1. 현황 및 문제점

1) 현황

가. 대기오염

- 대기오염물질 배출현황과 오염정도

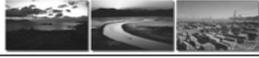
[표 VI-51] 2002년 기준 주요 도시 대기오염 실태

(단위 : ppm)

	여수	순천	광양	서울	부산	대구	인천	광주
아황산가스	0.010	0.005	0.006	0.005	0.007	0.006	0.006	0.004
미세먼지(PM-10)	45	39	47	76	69	71	57	52
오존 (O3)	0.027	0.022	0.025	0.014	0.24	0.018	0.019	0.016
일산화탄소	0.5	0.6	0.5	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6
이산화질소	0.017	0.017	0.017	0.036	0.029	0.023	0.27	0.021

자료 : 전라남도 환경보전과 (2004)

- 광양만권역의 배출원별 대기오염 총배출량은 질산화물, 황산화물, 분진 등이며 휘발성물질의 경우 점오염원이 차지하는 비중이 높고 탄화수소의 경우에는 이동오염원의 비중이 높은 것으로 분석됨
- 점오염원은 질산화물의 경우 63.7%, 황산화물의 경우 91.2%, 분진의 경우 76.3%, 휘발성물질의 경우 64.2%를 차지하고 있음. 점오염원을 배출원인중 가장 큰 비중을 차지하는 것은 산업시설임. 탄화수소의 경우 이동오염원이 차지하는 비중은 83.8%에 이르며 도로교통이 전체 탄화수소 배출량의 65.7%를 차지하고 있음



[표 VI-52] 광양만권 배출원별 대기오염배출물질 총배출량
(단위 : 톤/년, %)

	NOx		SO2		CO		PM-10		VOC		
	배출량	비율	배출량	비율	배출량	비율	배출량	비율	배출량	비율	
합계	39,222	100.0	35,626	100.0	16,414	100.0	5,559	100.0	6,812	100.0	
업종	소계	24,984	63.7	32,479	91.2	1,893	11.5	4,243	76.3	4,373	64.2
	산업	8,037	20.5	17,275	48.5	1,066	6.5	3,998	71.9	4,244	62.3
	발전	16,807	42.9	15,098	42.4	323	2.0	198	3.6	109	1.6
	소각	140	0.4	106	0.3	504	3.1	47	0.8	20	0.3
이동	소계	12,743	32.5	2,209	6.2	13,756	83.8	1,285	23.1	2,354	34.6
	도로	5,460	13.9	73	0.2	10,779	65.7	849	15.3	1,608	23.6
	철도	155	0.4	24	0.1	56	0.3	9	0.2	38	0.6
	항공	59	0.2	0	0.0	97	0.6	35	0.6	36	0.5
	건설장비	6,288	16.0	15	0.0	2,709	16.5	319	5.7	661	9.7
	농기계	91	0.2	27	0.1	41	0.2	5	0.1	5	0.1
	선박	690	1.8	2,070	5.8	74	0.5	68	1.2	6	0.1
면오	소계	1,495	3.8	938	2.6	765	4.7	31	0.6	85	1.2
	난방취사	1,495	3.8	938	2.6	765	4.7	31	0.6	85	1.2

자료 : 광양만권 대기환경규제지역지정에 따른 실천계획수립 보고서, 전라남도 (2002)

- 광양만권역의 현 대기상태는 수치상으로는 오존오염을 제외하고는 다른 대도시와 비교해 양호한 것으로 나타나고 있으나 광양만권역의 개발계획이 진행됨에 따라 대기오염물질배출량이 크게 증가할 것으로 예상됨

나. 해양 및 수질오염

• 일반현황

- 2002년말 전남 전체 폐수 발생업소는 2,239개소, 폐수발생량은 1일 2,986천톤에 이룸. 이중에서 광양만권 지역 (여수, 순천, 광양)은 821개소에서 2,954천톤의 폐수가 발생하고 있음. 광양만권 수질에 직접 영향을 미치는 폐수방류량은 1일 124.6천톤으로 전남 전체 방류량의 98.9%를 차지하고 있음. 광양만 지역의 유기물질 부하량 배출에 있어서도 방류량을 기준으로 할 경우 전남 전체 1일 방류량 2,577kg의 89.2%인 2,298kg을 차지하고 있음



[표 VI-53] 광양만권 폐수발생량 현황 (2002년말 기준)

지역	업소수	폐수발생량 (천톤/일)	폐수방류량 (천톤/일)	유기물질 부하량	
				발생 (kg/일)	방류 (kg/일)
전남 전체	2,239	2,986.5	146.7	95,123	2,577
광양만지역	821	2,953.7	124.6	68,317	2,298
여수	365	71.0	66.8	28,843	1,919
순천	301	7.2	7.0	4,046	108
광양	155	2,875.5	50.8	35,428	271

자료 : 환경부, 『공장폐수의 발생과 처리』 (2003년)

- 갯벌 파괴 및 매립이 지속적으로 이루어지고 있으며 (10개 지구, 4.16km² 계획), 4면이 만으로 둘러싸인 지형적 구조와 산업단지 (국가산단 4, 지방산단 5, 농공단지 9), 대형 공장·컨테이너 부두, 도시개발 등으로 해양오염 원인이 밀집하여 있어 자정능력이 상실되고 있음
- 1985년 첫 적조 발생 이후 매년 적조가 발생함
- 발암성 및 돌연변이성 물질로 알려진 PAHs의 심각한 오염 : 2003년 여수대 조사 결과 광양만 유역의 PAHs 농도는 36~22,699ppb, 평균값은 2,211ppb로서 2002년 우리나라 농지 및 비농지 평균 농도 236ppb의 10배 정도임
- **광양만 해역 수질 현황**
 - 2000년 COD 기준 해역수질 III등급에 해당함. 총질소의 경우 III등급이며 일부 해역에서 크롬, 구리, 아연, 수은 등 중금속과 시안, n-Hexane 등 유해화학물질농도가 해역수질기준을 초과함
- **광양만 유역 하천 수질 현황**
 - 섬진강 하구 주변과 광양 하동지역의 하천수질은 대부분 BOD기준 II등급을 유지함
 - 총인, 총질소 등 영양염류의 경우 해역수질기준 적용시 대부분 등급 외 수질이며 광양만 유역 하천의 영양염류 오염이 심각한 수준임
 - 여수산단 하천의 경우 모든 수질항목에서 기준치를 초과하고 있으며, 수은·페놀 등 중금속 및 유해화학물질이 검출됨
 - 섬진강, 광양 하천에서는 중금속과 유해화학물질 불검출



[표 VI-54] 광양만 유역 하천 수질 현황

(단위 : ppm)

지 역	BOD	COD	SS	TN	TP
여수산단지역 하천	1.97~79.40	3.4~86.0	1.95~23.08	7.26~105.99	0.84~5.26
광양지역하천	1.2~4.0	1.9~12.08	1.1~34.0	1.581~10.910	0.011~1.700
하동지역하천	1.25~3.48	2.43~11.21	1.08~20.1	0.501~4.311	0.032~1.036
섬진강하류	1.2	4.1	7.4	1.752	0.045

자료 : 2000년 기준, 이창희 등 (2001)

• **광양만 해양오염사고 현황**

- 철강 및 석유화학공장, 컨테이너부두 등으로 인해 원유 및 유류관련 제품의 수송이 잦은 편임
- 광양만 해역 내에 35개의 저류시설, 300kl 이상의 시설 30개
- 지난 10년간 (1991-2000) 250건의 유류사고 발생. 건수에서는 소형사고가 82% 차지하지만 1,000kl 이상의 대형사고가 유출량에서 차지하는 비중은 84.4%임

[표 VI-55] 광양만 해양 오염 사고 현황

구분	발생건수	유출량 (kl)	1000kl 이상의 대형사고	
			발생건수	유출량 (kl)
전국	3,735	43,073	9	31,036
광양만	250	9,080	3	7,665

- 잦은 해양오염사고로 인해 해양생태계 파괴 : 94년 금동호, 95년 씨프린호, 97년 호남사파이어호, 98년 제일모직 SM·EB 폐수유출사고, 99년 남해화학 석고침출수 사고 등

• **광양내만의 해양오염 현황**

- 광양내만지역의 총질소 배출오염물질은 공장폐수가 59.6%로 가장 높은 비중 차지함. 하천이 그 다음으로 35.6%임. 광양내만의 해양오염부하총량중 공장 폐수가 차지하는 비중은 총질소 59.6%, 총인 26.2%, BOD 18.5%, SS (부유물질)



19.7%로서 중요한 비중을 차지하고 있음. 특히 질소와 인의 부하량이 매우 높아 광양내만지역의 영양염류 증가로 인한 부영양화가 문제시되고 있음

[표 VI-56] 산업단지 주변 광양내만의 오염원별 부하량 및 기여율
(단위 : kg/일, %)

오염원	BOD	SS	T-N	T-P
공장폐수	1,301.2 (18.5)	1,612.1 (19.7)	10,048.7 (59.6)	303.5 (26.2)
생활하수	1,312.7 (18.7)	1,531.4 (18.7)	188.4 (1.1)	39.6 (3.4)
축산업	2,331.6 (33.2)	1,316.0 (16.1)	376.9 (2.2)	92.4 (8.0)
하천	1,660.9 (23.7)	3,090.3 (37.8)	5,998.8 (35.6)	694.9 (60.0)
총계	7,022.6 (100.0)	8,177.4 (100.0)	16,862.4 (100.0)	1,158.8 (100.0)

주) 표에서 제시되지 않은 기타 오염원으로는 토지이용, 양식업, 분뇨·오수·하수처리 시설 등이 있음

자료 : 환경부, 광양만권 종합환경영향조사 결과. 한국환경정책평가연구원, 『지역 자율환경관리의 효과적 추진방안』 (2000.6. 재인용)

• **쓰레기 배출 및 에너지 이용현황**

- 산업단지, 자동차, 화력발전 등으로 인한 산업폐기물의 다량발생과 화석에너지의 과다사용

• **자연생태계 보전 현황**

- 광양만권에는 자연생태계 보전지역과 국립공원 등 양호한 자연생태계 지역이 다수 존재
- 순천만 일대는 우리나라 대표적인 갯벌, 갈대 및 철새도래지로서 연안관리법상 연안관리지역, 습지보전법상 습지보호지역 지정·관리
- 주암호·상사호 일대는 광역 상수원 공급을 위한 상수원보호구역 및 수변구역의 지정·관리
- 광양 백운산 및 순천 조계산은 생태자연도 1등급 지역 또는 자연생태계보호지역 지정·관리
- 섬진강 수계는 양호한 수질 유지
- 여수는 다도해, 한려수도 해상국립공원 지정
- 여수 영취산은 여수산단 공해로 인해 크게 훼손된 상태



2) 광양만권 대기환경오염규제지역 지정 현황

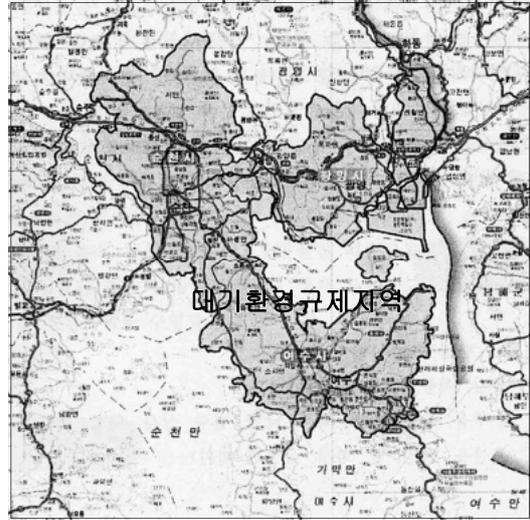
□ 광양만권내 대기환경오염규제지역 지정목적

- 광양만권역은 우리나라에서 가장 큰 중화학 공업지역 중의 하나로 휘발성 유기화합물질과 악취 등에 의한 체감 오염도가 증가하고 있으며, 특히 여름철의 특수한 기상조건 하에서 오존농도의 대기환경기준을 초과하는 횟수가 증가하고 있는 지역으로 대기질 관리를 대폭 강화하고 지역주민과 함께하는 대기오염 관리방안을 강구하여야 함
- 광양만권역은 약 80만명의 인구와 약 18만대의 자동차 및 각 산업단지 등에서 많은 대기오염 물질이 배출되고 있으며, 울촌산단과 여수산단의 확장을 비롯하여 광양컨테이너 부두 등이 신증설되고 있음. 그로인해 광양만권은 대기오염 방지에 대한 인식과 적절한 관리에도 불구하고 장기간 오염물질이 누적되어 산단지역의 대기환경과 지역주민들의 생활에 영향을 미치고 있음. 또한 앞으로 신규 산단 확정과 울촌산단이 가동될 경우 이보다 더 많은 오염물질이 배출될 것으로 예측되고 있고, 이에 따른 대기환경오염, 광화학 반응에 의한 오존발생, VOCs 등의 악취유발 물질 및 유해가스 등의 복합적인 환경문제가 발생할 것으로 예상되고 있음
- 환경부는 대기질 개선을 위해서 여수산업단지 및 확장단지를 대기보전 특별대책지역(환경부 고시 제 96-165호 : 1996. 9)으로 지정하고 석유정제 및 석유화학 제품 제조시설 등에 대하여 휘발성 유기화합물질(VOCs : Volatile Organic Compounds) 배출억제, 방지시설 설치 등 대기보전 특별종합대책을 수립하여 추진하는 등의 오염저감대책을 추진하였으며, 광양만권역의 대기질 개선과 장래 대기환경을 보전하기 위하여 1999년 12월 1일부로 광양만권역을 대기환경규제지역으로 지정·고시(환경부고시 제 99-191호) 하였음



□ 대기질 개선목적

- 질소산화물(NOx)과 휘발성 유기화합물(VOCs) 등으로 인하여 갈수록 증가하는 오존(O₃)에 대한 개선대책 수립
- 지역특성을 고려하여 대기개선목표 설정, 삭감목표량 설정 및 실현 가능한 저감계획 등이 포함된 대기환경개선 실천계획의 수립 후 환경부장관의 승인



[그림 VI-28] 대기환경규제지역 위치도

□ 대기질 개선목표

- 오존(O₃)
 - 2006년 : 국가 환경기준의 100% 이하 수준
 - 2009년 : 국가 환경기준의 80% 이하 수준
- 일반대기오염물질 : 국가 환경기준의 80% 이하 수준

□ 목표 달성 기간

- 대기환경규제지역 지정·고시 후 10년 이내 (단기 목표년도 2006년, 장기 목표년도 2009년)

□ 달성목표 및 목표달성년도

- 대기질 개선을 위한 실천계획수립의 달성목표는 단기(1차)와 장기(2차)로 구분할 수 있으며, 보다 강화된 환경기준 달성 및 지속적인 관리를 통하여 쾌적한 대기질의 유지를 목표로 함
- 1차적으로 국가대기환경기준 달성을 위한 단기 달성목표(2004~2006)를 수립함
- 2차적으로 국가대기환경기준×0.8(지역대기환경기준) 달성을 위한 장기 달성목표(2007~2009)를 수립함



[표 VI-57] 달성목표 및 목표달성년도

목 표 \ 년 도	단기 (2004~2006)	장기 (2007~2009)
달성목표	국가대기환경기준 달성 및 대기질 개선을 위한 기반조성	국가대기환경기준×0.8달성

□ 목표달성년도의 중점 세부실천 방향

- 이와 같이 대기환경개선 기본방향 및 달성목표를 설정하여 추진하고자 하는 단계별 달성목표 및 실천계획은 다음과 같음
 - 대기질 개선 대책으로서 환경친화적인 도시기본계획의 수립
 - 대기환경관리 기반조성, 배출원별 실천계획
 - 대기오염물질 삭감계획 등으로 구분

[표 VI-58] 단계별 달성목표 및 실천계획

구 분	단기 (2004~2006)	장기 (2007~2009)
달성목표	국가대기환경기준 달성 및 대기질 개선을 위한 기반조성	국가대기환경기준×0.8달성
친환경적 도시계획 수립	·대기환경 개선대책 목표 수립 ·지역에너지 기본계획 및 에너지 절약시책 수립 ·환경친화기업, 자율환경관리업체, 환경모범업체 지정 추진 ·광양만권역 지역환경기준(안) 수립	·대기환경 개선 대책 시행 ·지역에너지 기본계획 및 에너지 절약시책 시행 ·대체에너지의 개발 ·산업체의 자율환경 관리체계 유도 ·자전거 도로 확충
대기환경 관리 기반 조성	·대기관리 조직개편 ·제도 개선 ·대기오염관리 시스템 구축 ·대기질 개선 대책의 교육 및 홍보	·광양만권역 환경관리협의체 운영 ·대기오염 관리체계의 단일화 ·대기오염 측정망 확충 및 DB화 ·오존 예보 및 경보제 시행 ·대기질 개선 대책의 교육 및 홍보기관 활용
배출원별 저감방안 및 저감기술	·점 오염원 저감 방안 ·이동 오염원 저감 방안 ·면 오염원 저감 방안	·총량규제 도입 검토 ·지역배출허용기준 설정 검토 ·오염물질별 저감계획 지속 추진 ·CNG 버스 보급 등 이동오염원 관련 대책 시행 ·면 오염원 관리
대기오염 물질삭감 계획	·배출원별 오염물질 삭감량 산정 ·장·단기 삭감량 산정 ·지자체별 삭감량 산정 ·계획달성년도의 예상삭감량 총괄	·배출원별 저감계획 수립 및 시행 ·저감시설의 도입 및 운영 ·대기환경 개선 목표의 달성



- 또한, 구체적인 대기환경개선 실천계획과 관련된 대책을 항목별로 다음 표에 제시함

[표 VI-59] 주요 실천계획별 세부 추진 내용

구분	실천계획	세부 추진내용	계량화		비계량화	
			예산사업	비예산사업	예산사업	비예산사업
배출원별 저감 방안 및 저감 기술	점 오염원 저감 방안	저황유 사용 의무화	●			
		총량규제 도입 검토			◎	
		지역배출허용기준 설정 검토	●			
		오염물질별 저감기술 적용성 검토				◎
		산업시설의 저감시설 설치	●			
	이동 오염원 저감 방안	제작차 배출허용기준 강화		●		
		운행차 배출가스 수시단속 강화	●			
		CNG버스 보급	●			
		자동차 연료 품질기준 강화		●		
		운행차 배출가스 중간검사제 시행	●			
		자동차 공회전 제한	●			
		과적·과속 단속	●			
		미세먼지 저감방안		●		
	면 오염원 저감 방안	청정연료 사용	●			
		식목·식재	●			
		면오염원의 VOCs 저감방안	●			
		소각시설 운영의 합리화	●			
	대기 오염물질 삭감 계획	배출원별 오염물질 삭감량 산정	●			
		장·단기 삭감량 산정	●			
지자체별 삭감량 산정		●				
계획달성년도의 예상삭감량 총괄			●			



□ 지역대기환경기준

- 환경부는 대기질 개선을 위해서 여수산업단지 및 확장단지를 대기보전 특별대책 지역(환경부 고시 제 96-165호 : 1996. 9)으로 지정하고 석유정제 및 석유화학제품 제조시설 등에 대하여 휘발성 유기화합물질(VOCs : Volatile Organic Compounds) 배출억제, 방지시설 설치 등 대기보전 특별종합대책을 수립하여 추진하는 등의 오염 저감대책을 추진하였으며, 광양만권역의 대기질 개선과 장래 대기환경을 보전하기 위하여 1999년 12월 1일부로 광양만권역을 대기환경규제지역으로 지정·고시 하였음 (환경부고시 제 99-191호)
- 이 지역에서는 다른 지역처럼 모든 국가 환경기준 항목에 대한 지역환경기준을 설정할 필요는 없을 것으로 판단됨. 지역대기환경기준 설정시 지역환경의 특수성을 고려하고, 광양만권역이 오존을 대상물질로 한 대기환경규제지역으로 지정되어 있기 때문에 오존과 관련된 일부 항목(VOCs, 악취, NOx 등)만을 집중적으로 관리할 수 있는 지역환경기준을 설정하고 실천 가능한 대기개선계획의 수립과 함께 달성 목표연도 내에 지역대기환경기준을 달성하도록 유도하는 방안이 바람직함
- 그러나 광양만권역 또한 타 지역과 마찬가지로 지역대기환경기준 설정에 필수적인 기초자료나 정보는 매우 미진한 편이며, 실측자료도 체계화되어 있지 않기 때문에 종합적인 평가를 통한 대기환경기준의 제시는 현재로서는 어려운 실정이며 따라서 향후 이러한 부분의 자료 확보를 위한 노력이 필요함. 그러나 국가 환경기준 및 WHO 권고기준, 지역의 특수성(특별대책지역 지정 등)과 대기질 현황, 그리고 다른 지자체에서 제시하고 있는 지역환경기준들을 고려하여 지역대기환경기준을 제시하고자 하며 본 광양만권역의 지역대기환경기준은 인천광역시와 대구광역시에서 수용한 기준들을 타당하다고 판단하여, 이러한 2가지 기준을 바탕으로 다음과 같은 지역대기환경기준을 제시하였음
- ▷ 현재 환경기준 및 대기환경규제지역 지정 기준을 초과하고 있는 경우는 최소한 국가환경기준 이하로 설정하되, 기준 달성 가능여부를 검토하여 대기환경 규제 지역 지정기준(국가환경기준의 80%)과 같은 수준으로 권고하는 지역대기환경기준을 제안하였음



[표 VI-60] 광양만권역 지역대기환경기준

항 목	환경기준			대기환경 규제지역 지정기준 초과현황 ¹⁾	지역환경 기준(안)	비 고
	구분	환경 기준	지정 기준			
SO ₂ (ppb)	연평균	20	16	없 음		산업체의 청정연료 전환 및 추진 등으로 감소 예상
	24시간	50	40	없 음	40	
	1시간	150	120	초 과 (2/6개소)	120	
CO (ppm)	8시간	9	7.2	없 음	7	차량증가가 예상되나 청정연료 전환 등으로 감소 예상
	1시간	25	20	없 음	20	
NO ₂ (ppb)	연평균	50	40	없 음	40	1시간 단기농도가 환경기준을 초과하고 있으나, 질소산화물 저감대책 추진으로 감소 예상
	24시간	80	64	없 음	70	
	1시간	150	120	초 과 (2/6개소)	120	
PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	연평균	70	56	초 과 (2/6개소)	60	먼지 저감대책 추진으로 감소 예상
	24시간	150	120	초 과 (1/6개소)	120	
O ₃ (ppb)	8시간	60	48	초 과 (6/6개소)	50	현재 뚜렷한 원인규명과 단기간내 농도 저감이 어려우므로 장차 저감방안 마련 후 대안 제시
	1시간	100	80	초 과 (6/6개소)	80	
Pb ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	연평균	0.5	0.4	없 음	0.4	현 수준의 유지예상

주 : 1) 국가환경기준치의 80%를 초과하는 지역이 광양만권역 전체 상시측정소의 30%를 초과하는지 여부 (2001년 기준)



3) 광양만권 해양오염 관련 계획 현황

□ 해양환경 중장기계획의 비교

[표 VI-61] 해양환경 중장기계획 비교

구 분	해양오염방지5개년계획 (1996~2000)	해양환경보전종합계획 (2001~2005)
수립배경	<ul style="list-style-type: none"> 적조 및 해상유류오염 방지 - 전국 연안의 유독성 적조발생 - 유조선 「씨프린스호」의 충돌사고 	<ul style="list-style-type: none"> 종합적 해양환경관리전략 마련 - 해양수질, 해양생태계, 해양자원관리 및 인프라 구축
계획목표	<ul style="list-style-type: none"> 인간과 해양생태계가 공존하는 21세기 해양친수공간 조성 	<ul style="list-style-type: none"> 쾌적하고 생명력 넘치는 해양환경 조성 - 깨끗한 해양수질, 건강한 해양생태계, 풍요로운 해양자원
기본이념	<ul style="list-style-type: none"> 사후관리 (소극적 해양오염방지) 	<ul style="list-style-type: none"> 사전·예방지향적 관리 (적극적 해양환경보전대책)
참여부처	<ul style="list-style-type: none"> 환경부, 건교부, 해운항만청, 수산청 등 8개부처 	<ul style="list-style-type: none"> 해양수산부, 환경부, 해경 등 3개부처
소요예산	<ul style="list-style-type: none"> 4조 3,390억원 - 우리부(해경) : 1,842억원(4.2%) - 환경부 : 41,503억원(95.7%) - 기상청 : 45억원(0.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> 4조 4,607억원 - 우리부(해경) : 19,602억원(44%) - 환경부 : 25,005억원(56%)
과 제	<ul style="list-style-type: none"> 6대 정책과제(47개 단위사업) - 적조방지종합대책 - 해양오염사고 방제기능 강화 - 해양생태계 보전대책 - 어민피해보상 등 지원제도 개선 - 해양환경보전을 위한 국제협력 - 해양환경보전기능 강화 	<ul style="list-style-type: none"> 5대 정책과제(82개 단위사업) - 육상기인오염원의 해양유입 방지 - 해양기인 오염원의 관리 - 해양수질 개선 및 생태계 보전 - 국제협력 강화 및 지구환경 보전 - 해양환경관리기반 강화

□ 해양환경보전종합계획 수립

가. 수립목적

- 해양오염방지5개년계획('96~2000)의 종료에 따른 새로운 중장기 계획 수립·추진(해양오염방지법 제4조)
 - 소극적인 해양오염방지 위주에서 적극적 해양환경보전대책 마련
 - 기존의 육지중심에서 해양중심적 환경관리전략 제시
- 21세기 해양환경 수요 및 비전을 충족시킬 수 있는 대책수립·시행
 - 국제적 해양환경정책 변화에 대한 능동적 대응방안 등



나. 계획의 성격 및 체계

- 해양수산분야의 종합계획인 「해양개발기본계획(Ocean Korea 21)」의 해양환경부문 실천계획 마련
- 실효성을 확보한 국가계획
 - 물관리정책조정위원회(위원장:국무총리)에서 심의·확정
 - 여건변화에 따른 탄력적인 사업추진을 위해 매년 해양환경보전 대책 수립·시행
 - 매년 말 추진실적을 평가, 부진사업 및 문제점에 대한 개선대책 수립, 차기연도 계획에 포함·추진
- 관련부처, 시도 등 시행기관에서는 세부추진계획 수립·시행

다. 계획 목표 및 기본방향

• 계획목표

- 쾌적하고 생명력 넘치는 해양환경 조성
 - 깨끗한 해양수질, 건강한 해양생태계, 풍요로운 해양자원
- 해양오염원에 대한 정확한 분석 및 사전예방 대책 강구
- 해양오염물질의 사후관리에서 사전 예방적 해양환경관리로 전환
- 해역별 특성에 맞는 환경개선 대책 수립·시행
- 과학적 지식의 개발 및 활용을 통한 해양환경관리의 혁신 추진
- 전방위 해양환경보전을 위한 제도적 역량 증진
- 주변해역의 효과적 환경관리를 위한 지역적·국제적 협력확대
- 해양환경보전에 대한 주민의식 개혁 및 자율 참여 유도

• 해양수질 개선 기본방향

- 육상에서 기인한 오염원의 해양유입 방지
- 해양에서 기인한 오염원의 관리
- 해양 수질 개선 및 생태계 보전
- 국제 협력 및 지구환경 보전
- 해양환경 관리기반 강화



라. 계획 목표 및 기본방향

- 해양오염원에 대한 정확한 분석 및 사전 방지대책 강구
 - 해양오염원에 대한 과학적인 규명을 통해 보다 효과적인 해양오염방지 대책을 수립·추진하고 사후평가체제 도입
- 해양오염물질의 사후관리에서 사전 예방적 해양환경관리로 전환
 - 각종 정책과 사업의 입안단계에서부터 해양환경의 영향을 충분히 검토·고려하고 해양오염의 예방 및 관리기술을 널리 확산시킴으로써 국민건강과 해양환경에 대한 피해를 사전예방
- 해역별 특성에 맞는 해양환경 개선대책 수립·시행
 - 해양환경 조사결과를 토대로 해역별 특성에 따라 집중관리 하여야 할 오염원, 오염물질 및 해역기준 등을 설정하고 오염원 종류에 따른 폐기물 수거대책 마련
- 과학적 지식의 개발 및 활용을 통한 해양환경관리의 혁신 추진
 - 해양환경문제 해결을 위한 과학적 지식을 개발·활용하고 국민 모두가 쉽게 이해하고 지킬 수 있는 해양환경정책 및 제도의 개발·시행
- 전방위 해양환경보전을 위한 제도적 역량증진
 - 해양환경영향 평가제도의 실효성 및 전문역량 증진을 위한 제도개선을 추진하고 해양오염방지의 경제적 유인책 개발 및 제도화 추진
- 주변해역의 효과적 환경관리를 위한 지역적·국제적 협력확대
 - 북서태평양보전실천계획(NOWPAP), 한·중 및 한·일·러 해양환경협력 등을 통한 해양오염 저감 및 방지체제 구축
- 해양환경보전에 대한 주민의식 개혁 및 자율참여 유도
 - 실질적이고 현장감 있는 해양환경 교육·홍보 프로그램을 개발하여 해양환경보전에 대한 주민의식을 개혁하고 국민의 자발적인 참여기회 확대

마. 추진계획

- 육상기인 오염원의 해양유입 방지
 - 해양폐기물 종합처리시스템을 구축하고 오염해역의 특별관리해역 지정 등 해역별 특성에 맞는 해양환경개선대책 수립·시행
 - 연안통합관리계획에 의한 환경친화적 친수연안 정비사업을 시행하고, 연안해역 오염원의 총량관리 시행기반 구축



- 수산물위판장 폐수처리시설, 하수처리장 및 산업단지 폐수종말처리시설 등 연안 지역 환경기초시설 확충(2조 4,542억원 투자)
- 해양오염의 대부분을 차지하는 육상오염물질의 해양유입을 근원적으로 차단, 쾌적한 청정해역 달성(하수처리율 80%로 제고)

- **해양기인 오염원의 관리**
- 방치폐선의 수거·처리 및 침몰선박의 해양오염방지체제를 구축하고, 김양식어장의 무기산 사용방지 등 해양오염 예방·단속활동을 강화
- 국가방제능력을 확충하여 대형유류오염사고에 대비하고, 기준미달선 등에 대한 항만국 통제(PSC) 및 선박안전성 강화추진
- 선박자동식별시스템(AIS) 도입 및 항만교통정보시스템(PTMS)확충 등 해상교통 안전을 도모하고, 지역방제 실행계획 수립·시행
- 유류 등 해양오염의 과학적인 예방 및 저감대책 추진으로 건강하고 풍요로운 어장환경 조성

- **해양수질 개선 및 생태계 보전**
- 오염해역에 대한 준설 및 수중침적 폐기물을 수거·처리하고, 연안어장의 정화정비사업으로 어장환경을 개선하며 유기주석화합물(TBT) 등 유해화학물질 사용규제 강화 조치
- 해양환경기준의 선진화 및 관리를 강화하고 적조 광역모니터링 및 예측연구, 환경영향평가제도의 개선 등 과학적이고 체계적인 해양환경 관리
- 해양생태계 보전지역 및 습지보호지역을 지정·관리하고, 초대형 부유식 해상공간조성 기술개발·실용화로 연안개발의 억제 및 생태계를 보호하고, 해수교환 방파제 축조 등 폐쇄해역의 수질개선
- 해양오염의 원인 및 상태를 정확히 규명하여 해양수질 개선(II등급이상) 및 해양생물의 다양성 보전



• 국제협력 강화 및 지구환경보전

- 북서태평양보전실천계획(NOWPAP) 등 다자간 및 개별국가간 해양환경보전을 위한 국제협력 강화
- 인접국가간 방제협정 체결 등 대형 해양오염사고에 대비한 협력체제를 강화하고, 남북한 해양환경 공동조사·연구 추진
- 기후변화가 한반도 주변해역의 수온상승과 퇴적환경변화 및 해수면 변동 등에 미치는 영향분석·대책수립 추진
- 지역적·국제적 공동노력과 협력을 통해 깨끗한 해양환경 및 지구환경 보전

• 해양환경관리기반 강화

- 해양환경개선 부담금제도를 도입, 장기적이고 안정적인 투자재원을 마련(2005년도 1,000억원이상 확보)하고, 효율적인 정책수립·집행을 지원하기 위한 해양환경종합정보시스템 구축 및 해양자료센터 운영
- 국내·외의 해양환경변화에 능동적인 대응을 위해 해양환경관련법령을 해양중심으로 정비하고, 조직 및 전문인력을 대폭 확충하며 해양환경보전을 위한 체계적인 계몽·홍보 강화
- 해양오염의 사전예방을 위한 법령, 조직 및 투자재원 마련 등 광범위한 인프라 구축으로 해양환경관리능력 제고



4) 문제점

□ 일반적 사항

- 광양만 인접 개발 지역의 광역화 및 개발의 연담화 가속
 - 광양만은 광양제철, 컨테이너부두, 울촌산단, 여수산단 등 대규모 개발사업으로 인해 개발이 계속되고 있고 이로 인해 시가지 또는 개발지역의 연담화가 가속되고 있으며 매립의 확대에 의한 광양만 내해의 수면이 급감하고 있음. 특히 순천 구시가지 지역과 광양, 순천과 여수의 시가지 연담화가 계속되고 있음
 - 개발지역의 연담화로 인해 자연생태계가 조각화 및 훼손되고 있으며, 자연녹지, 휴식공간이 크게 줄고 있음
- 개발기능과 환경기능의 지역간 근접성으로 인한 기능 상충 우려
 - 광양만권은 산업·경제·교역·교통의 중심지로서 중요성이 더욱 높아지고 있는 반면에 생태적 및 자연경관측면에서도 민감한 지역으로서 양 기능이 지리적으로 인접한 지역에 분포하고 있어 기능상 상충이 발생할 가능성이 높은 지역임
 - 개발과 보호의 조화를 위해 도시계획적, 환경관리적 조치들이 강구되어야 함

□ 대기오염

- 광양만권은 전국적으로 대기오염이 심각한 지역으로서 환경부 측정 기록 결과 10년 연속 전국 최고 산성비 기록, 최저 pH 4.4, 평균 pH 4.6으로 같은 공단 지역인 인천이나 울산보다도 산도가 강함. 2002년 기준 오존 오염도 전국 1위, 광양시 중동 측정 오존 오염도 0.03ppm으로 전국 최고 수준. 여수시와 광양시 6개 측정소의 기록도 오존 오염도가 높음
- 광양만권은 많은 인구, 자동차, 그리고 대규모 산단으로부터 많은 대기오염물질이 배출되고 있음. 산업단지 및 컨테이너 부두 등의 신설 확장이 예정되어 있어 현재 보다 더 많은 대기오염물질 배출 예상되며 이로 인해 복합적인 환경문제 발생이 예측됨



□ 해양 및 수질오염

- 광양만은 해양오염이 심한 지역으로 현재 해면의 30%가 매립된 상태이며 산업단지개발, 컨테이너부두확장 등으로 계속 확대 중임. 산업단지 입주로 인한 수질오염의 가속화로 어장기능상실, 바다생태계 자정능력의 한계를 넘어 해양오염이 심각한 상태임. 광양만 해역은 1985년 첫 발생이후 매년 적조가 발생하고 있으며 2000년 해양오염방지법에 의한 해양환경특별관리해역으로 지정되어 있음. 여수산단에서 광양만에 유입되는 중금속 오염물질도 상당량에 달함

□ 에너지소비

- 지역간 이동을 위한 대중교통수단이 발달되어 있지 않아 지역간 이동 수단으로 주로 승용차를 이용하고 있음
- 다른 대도시지역과 마찬가지로 근래 광양만권에서도 자동차로 인한 에너지소비 및 대기오염이 크게 증가하고 있음

2. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 인간과 자연이 공존하는 쾌적하고 매력있는 생활환경계획
- 환경용량을 고려한 친환경적인 개발계획
- 지역개발과 환경보전의 조화를 통한 지속가능한 발전계획

2) 기본방향

- 인간과 자연이 공존하는 쾌적하고 매력있는 생활환경조성
- 도시간 연담화 방지를 위한 광역그린네트워크 체계의 도입
- 권역별 토지이용의 차별화 또는 환경오염우려지역과 주거지역과의 분리배치
- 친환경 대중교통(광양만권 광역 도시철도)체계 구축



- 환경용량을 고려한 친환경적인 개발계획추진
 - 지역환경보전지역의 지정 및 관리 방안
 - 지역환경기준의 설정 및 차별화 방안
 - 환경오염배출량의 지역총량규제방안
- 지역개발과 환경보전의 조화를 통한 지속가능한 발전방향 지향
 - 광양만권역 통합환경관리체계의 구축
 - 개발사업자의 자발적 참여 활성화와 환경질에 대한 평가 프로그램의 개발 및 운용

3. 실천계획

1) 광역 도시계획 차원에서의 개선방안

- 도시간 연담화 방지를 위한 광역그린네트워크 체계의 도입
 - 기성 시가지, 특히 여수와 순천, 순천과 여수간의 연담화 방지
 - 한 도시안에서도 개발지역간의 과도한 연담화 방지
- 광양만권 광역 도시철도 체계의 구축
 - 승용차 위주, 도로교통 위주의 교통체계 보완
 - 순천-광양-여수를 연결하는 순환형 경전철 도입 검토
- 지역환경보전지역의 지정 및 관리 방안
 - 지방자치단체 차원에서 지정할 수 있는 각종 지역환경보전지역의 적극 활용 및 도시계획적 조치로 구체화
 - 지역환경보전지역에 대해 상대적으로 엄격한 환경기준의 적용 및 토지이용의 차별화
- 지역환경기준의 설정 및 차별화 방안
 - 발전소, 제철소, 산업단지 등 대형오염원에 대해 WHO 권고 기준 수준으로 지역환경기준을 강화
 - 국립공원, 주암호, 백운산, 섬진강등 자연환경보전지역의 환경관리를 위한 생태지도 작성 및 환경오염총량제 제시

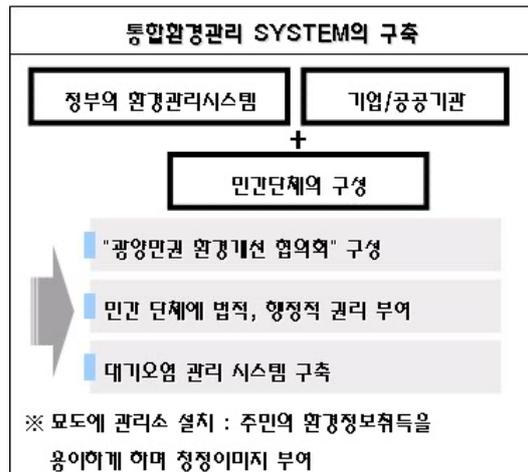


- 환경오염우려지역에 대한 도시계획적 조치
 - 권역별 토지이용의 차별화 및 환경오염우려지역과 주거지역과의 분리배치

2) 광역환경관리차원에서의 개선방안

□ 광역환경관리체계의 구축

- 환경오염배출량의 지역총량규제
 - 현재 시행되는 농도규제만으로는 배출총량을 규제하기 곤란해 삭감목표량 달성 여부에 대한 평가가 곤란
 - 수도권 지역의 대기오염총량규제 시행결과를 면밀히 분석해 오염물질배출총량, 할당방법 등 세부시행방안 및 법적 근거 마련
 - 지역배출허용총량 초과시 일정 규모 이상 배출시설의 신규설치 제한
 - 지역 내 할당된 배출허용총량 범위내에서 사업장에서 배출되는 오염물질을 총량으로 관리. 사업자가 당해 년도에 할당된 배출량보다 초과배출하게 될 경우 타 사업자의 배출권을 구입해 총량삭감의무 달성하는 배출권 거래제의 실시 검토
- 광양만권역 통합환경관리체계의 구축
 - 지방자치단체, 산업체, 주민대표 등 관련 당사자들이 모두 참여하여 공동의 목표와 목적을 공유하고 상호간의 이해 증진을 위한 가칭 “광양만권 환경개선 협의회”의 구성 및 운영
 - 과학적 진단과 이해당사자의 참여를 통한 합리적 의사결정
 - 지방자치단체간 환경협력을 강화하기 위한 지역협의체 구성 및 공동노력
 - 묘도에 광양만권의 환경정보를 모니터링하며 주민에게 공개하는 환경정보통신센터를 설치



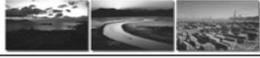
[그림 VI-29] 통합환경관리시스템 구축



- 개발사업자의 자발적 참여 활성화와 환경질에 대한 평가 프로그램의 개발 및 운용
 - 개발사업자는 사전예방적 환경관리가 가능하도록 환경경영체계를 마련하는 등 보다 적극적이고 능동적인 참여가 요청됨. 환경개선의 선도자로서 기업의 이윤을 사회에 환원하여 환경개선비용으로 투자 요청
 - 개발사업자와 이해 당사자들이 개발계획 및 환경보전과 관련된 정보를 공유하고 각종 의사결정에 참여하여 공감대를 형성해 나가기 위해 환경질에 대한 지속적인 평가 프로그램을 개발하고 오염저감주체들의 활동을 점검·평가하고 오염실태를 감사·공표할 수 있는 체계를 마련
 - 계획수립과정에서 지역이해당사자가 참여하는 지역환경포럼의 운영

□ 오염원별 환경개선방안

- 대기질 개선방안
 - 대기질 관리에 있어서 지자체의 개별 행정구역을 초과하는 광역적 대처가 필요함
 - 특히 여수산단, 광양제철, 기타 산단의 대기오염원을 집중관리함
 - 이동오염원에 대한 대기오염악화를 집중적으로 예방함
- 해양 및 하천 보전
 - 수질관리 목표를 설정함으로써 오염원의 사후관리 위주에서 오염원의 이전등을 포함한 예방 위주로 정책을 전환함
 - 광양만권 전체의 수질개선종합대책을 수립하고 이를 지속적으로 실천함
 - 각종 개발계획에 따른 용수수요예측 및 공급, 그리고 이에 따른 환경적 영향의 저감대책 마련
 - 광양제철과 산업단지의 용수소비량 예측 및 수질환경에 대한 영향의 저감대책 마련
- 폐기물 및 에너지관리
 - 특정 폐기물의 적정 처리, 재활용, 감소방안 마련
 - 대체에너지의 확대방안 (수소에너지, 태양에너지, 풍력에너지 등) 연구
 - 산업단지내 열병합발전, 폐열 확대 방안 등 강구
 - 권역내 환경친화적 지역에너지계획의 수립 및 시행
- 자연생태계보전
 - 양호한 자연생태계, 특히 국립공원과 주암호, 백운산, 섬진강등 자연환경보전지역 및 자연생태계보호지역의 적극 보전



9 방재계획

1. 현황 및 문제점

1) 현황

- 도시권에서 발생할 수 있는 재난사고는 풍수해, 건물붕괴, 폭발사고, 환경오염 사고, 교통사고, 화재 등 다양하나 이중 지자체들과 상호 연관되어 광역적인 처리와 대책마련이 필요한 재해는 풍수해, 환경오염사고, 화재(산불)등임

□ 풍수해

- 전국 3대 최대 강우지역의 하나인 섬진강 하류지역은 강우에 의한 피해는 적으나 태풍에 의한 피해가 크고 지형적 영향과 내수, 배수 불량으로 인해 집중 강우시 침수지역 발생

[표 VI-62] 풍수해 발생 현황 및 피해액

(단위 : 천만원, 정보)

구분	계	1998	1999	2000	2001	2002	2003
		침수면적					
여수시	21,267	352	430	272	35	7,041	13,137
		1,288	237	-	161	34	58
순천시	4,985	1,572	898	389	10	1,820	296
		2,079	3,851	180	202	1,769	-
광양시	11,492	121	75	11	2	10,899	384
		14	1	1	86	155	194

자료 : 전라남도 통계연보 (2004년)

- 특히 2002년 태풍 “루사”와 2003년 태풍 “매미”의 연이은 피해로 피해복구가 어려워 더 큰 풍수해 피해를 본 곳은 여수시로 1,313억으로 재산 피해를 봄
- 광양만권의 태풍은 9월과 10월에 집중하여 발생하는 빈도가 높으므로 이에 대한 효율적 대책 수립을 위해 광역적 차원에서의 접근이 필요한 것으로 판단됨



□ 화재

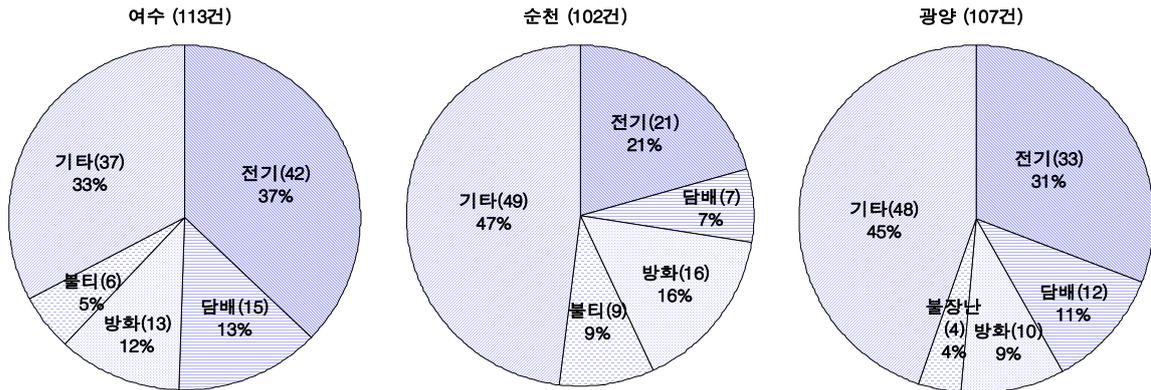
- 최근 6년간 발생한 화재건수는 3개시 모두 감소 추세에 있는 가운데 광양제철 산업단지가 있는 광양시가 제일 적은 발생건수를 보이고 있으며 발생건수에 비례하여 순천시가 861백만원으로 가장 높은 피해액을 기록하였음

[표 VI-63] 화재발생 현황

(단위 : 건수, 백만원)

구분	계	1998	1999	2000	2001	2002	2003	비고 (2003년 피해액)
여수시	749	201	164	149	185	104	113	400
순천시	879	156	145	153	179	144	102	861
광양시	680	128	108	112	119	106	107	307

자료 : 전라남도 통계연보 (2004년)



[그림 VI-30] 화재 유형별 현황 (2003년)

- 3개시 모두 전기누전, 담뱃불, 방화가 주된 원인으로 구조적으로 노후한 배선 또는 흡연자의 부주의에 의해 일어난 인재와 방화이며 점차 발생건수는 감소하고 있으나 건축재료 및 화재방지시설에 대한 철저한 관리가 요구됨

2) 문제점

- 수해방지대책의 효율성 미흡
- 5년마다 수립하는 방재기본계획과 매년 수립하는 방재집행계획, 지자체가 수립하는 지역방재계획, 수자원공사와 한국전력공사 등 각급행정기관에서 수립하는 방재세부집행계획 등 풍수해대책이 다원화되어 관리되고 있는 실정임



- 수리시설에 대한 투자소홀로 재해발생시 막대한 복구비용의 소요가 비효율적 투자로 반복되고 있으며 예방 위주의 철저한 종합대응체제 구축이 필요
 - 국제교역항으로서 태풍에 대비하여 교역선박의 안전이 담보될 수 있도록 분야별 대책과 그 방향을 광역적 차원에서 접근할 필요성이 있음
 - 광역적 차원의 유역별 종합치수가 아닌 개별 하천단위의 단편적이고 실적위주의 치수대책이 이루어지고 있음
- **도시개발과 도시간 연담화에 따른 수해발생 가능성 증대**
 - 도시화의 진전과 토지의 고밀이용으로 수해가능지가 집중화되고 피해양상도 심화되는 추세
 - 개발사업 규모가 증대함에 따라 침투유출량 및 홍수위가 크게 증가하므로 소하천 뿐만 아니라 소하천 지천까지 풍수해로 인한 체계적 대비가 필요
 - 2개시 이상이 연담화 되어있는 행정구역경계부 도시개발지역의 체계적 방재 관리로 수해발생 가능성을 최소화하는 광역차원의 재해대책수립이 필요
 - **방재인력의 전문화 및 국제적 방재협력사업 부족**
 - 기상예보시스템과 연계한 사전방재시스템 및 국제적 방재협력사업이 미흡
 - 방재기술의 과학화, 현대화를 위한 예방설비 투자와 전문인력 양성이 부족

2. 기본목표 및 방향

1) 기본목표

- 예방위주의 광역적 종합대응체제 구축
- 방재정보체계 구축과 방재정책의 과학화
- 광역적 방재체계구축과 방재분야의 국제협력 강화

2) 기본방향

- 재해예방 사업의 지속적 투자 확대와 재해영향평가제도의 정착
- 최적홍수 및 방류량 결정 모형 구축과 홍수통제능력 제고
- 방재연구소의 설립·활성화로 과학적인 방재행정 기반 강화



- 기상예보 기능의 과학화를 위한 국지성 예보체제 확립
- 광양만권 기상관리정보시스템 및 재해상황관리 현대화
- 방재인력의 전문화·국제화와 방재협회의 활성화
- 국제적 방재협력사업의 적극적 참여와 전문인력 양성

3. 실천계획

- 도시개발과 도시연담화에 따른 지역관리 및 광역방재정보체계 구축
 - 지역에 따라 대규모 도시개발, 산업단지 조성, 산지개발사업 등에 재해영향평가를 강화 실시하고 개발에 따른 피해사전예방 상습 가뭄지역에 대한 중·장기대책 수립 추진
 - 인명피해 최소화를 위한 경계구역 설정·운영 및 해수범람 피해 방지를 위한 백중사리 예방대책 추진
 - 재해위험지구 정비
 - 여수·순천·광양의 연담생활권을 포함하여 생활권단위로 상습재해피해지역을 분석하고 재해예상 또는 과거 상습피해지역을 「재해위험지구」로 특별지정·관리하여 예방시설 정비에 대한 투자 확대
- 친환경적 우수관리시스템도입 및 홍수통제능력 제고
 - 신개발사업으로 인해 발생하는 절개지 및 산림훼손에 대한 복구가 요구되며, 신개발지 하부 합수지역에 우수지, 배수지등 광역방재시설을 설치
 - 친환경적 우수관리시스템 도입을 강화하기 위하여 자연재해대책법에 구체적인 지침 및 규제내용을 제시하고, 도시계획시설사업시 친환경 우수관리시스템을 도시계획시설로 포함하며, 공간계획시 토지이용별 우수량 저감계획을 수립토록함
 - 도시개발에 따른 불투수층 증가로 인한 우수유출량증대 및 침투유출량 증대 등 수해위험성 대비를 위한 광역저류시설, 침투시설등 우수유출 저감시설을 확충
- 주요하천 및 지천의 광역적 관리를 위한 수방재계획 및 세부지침의 수립
 - 상습적 범람·침수하천의 수해 예방을 위한 소하천 정비 및 자연환경의 회복을 위한 체계적 정비
 - 치수 및 정비계획에 입각하여 세부적인 수방재 지침을 수립



- 지침에 하천유역별로 대규모 도시개발사업 또는 택지개발사업의 수해방재 위험도 분석, 홍수저감시설 종류 및 규모, 우수저감시설 종류 및 규모, 우수 유출 저감 효과 평가방법 등이 마련되어야 함
- **기상예보기능의 과학화와 방재인력의 전문화·국제화와 방재협회의 활성화**
 - 기상예보기능의 과학화를 위하여 레이더장비 보강 및 지진계 설치 등 투자 확대
 - 국립방재연구소를 통한 연구사업 강화와 방재기술개발을 위한 국가연구사업과 연계한 방재 과학화 도모
 - 한국방재협회의 활성화로 민간주도의 방재정책기조를 마련하고 국제회의에 적극 참여함으로써 긴밀한 협력관계 유지

VII. 집행 및 관리계획

- ① 투자사업계획
- ② 사업추진과 투자재원 확보
- ③ 집행·관리체계와 행정협력

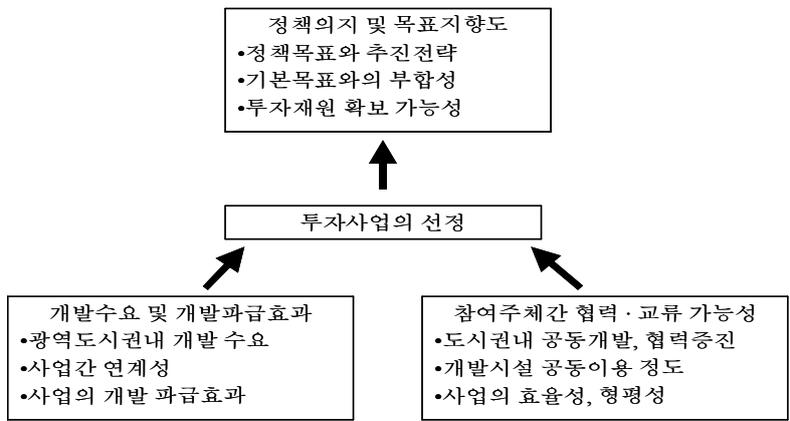


1 투자사업계획

1. 투자사업 선정의 접근방법

1) 대상사업의 선정기준

- 중앙정부 추진 및 지원사업
 - 제4차 국토종합계획 수정계획, 국가기간교통망계획, 국가균형발전계획 등 중앙 정부에서 확정된 부문별 계획에 제시된 사업과 중앙정부가 추진·지원하는 사업
- 광역적 기초단체 사업
 - 광양만권 광역계획권내 2 이상의 시·군에 걸치는 사업이나 2개 이상의 시·군이 공동으로 이용하는 사업과 연계되는 사업
- 투자사업 선정은 사업주체의 정책의지 및 목표지향도, 계획사업 추진에 따른 지역적 파급효과, 참여주체간 협력개발 가능성 여부 등을 고려하여 결정
 - 따라서 한정된 투자재원을 「광양만권 광역도시계획」에서 제시된 다양한 사업에 합리적으로 배분·활용될 수 있도록 현재 추진하고 있는 사업을 우선적으로 추진하되 부문별·단계별로 구분하여 광역도시권내의 개발수요, 개발사업간 연계성, 투자사업의 지역적 파급정도 등을 고려하여 투자사업을 결정토록 함
- 본 계획의 성격상 사업주체의 선정과 투자재원 확보는 제도의 변화와 지원정책의 방향에 따라 변경될 수 있고, 복수의 자치단체와 관련된 투자사업계획과 민간부문, 산·학·관·민 합동개발 등 다양한 추진주체로 구성된 사업의 특성을 고려하여 신축성 있게 투자사업을 선정함



[그림Ⅶ-1] 대상사업의 선정기준



2. 투자사업의 우선순위 및 집행

1) 우선순위 결정기준

□ 사업주체의 정책의지 및 목표지향도

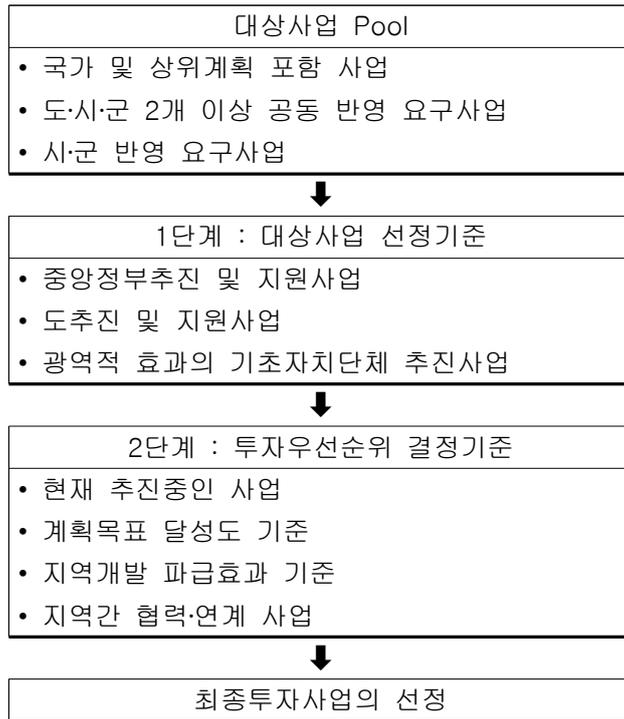
- 21세기 지식기반사회를 선도하는 국가거점지역으로 육성하기 위하여 부문별로 제시한 목표와 전략에 부합하는 사업과 제4차 국토종합계획 수정계획, 국가균형발전계획 등 상위계획의 구체화와 보완적인 사업
- 개별도시의 기능적 연계, 생활권 등을 고려한 공간구조의 개편사업, 광역계획권과 그 주변지역간의 기반시설의 연계사업, 경제자유구역과 비경제자유구역간의 상호보완적인 관계형성 사업

□ 계획사업 추진에 따른 권역내 개발 파급효과

- 광역도시권내 고용창출, 산업구조 고도화 등 광역도시권내 개발의 선도효과 및 타 사업과의 연계성이 높은 사업, 지역경제 및 광양만권내 개발 파급효과가 큰 사업, 자치단체별 재정수입에 직접적으로 기여할 수 있는 사업

□ 광역도시권내 협력 및 연계사업

- 개발사업 추진시 자원조달이 용이하고, 자체적으로 비용을 회수할 수 있는 사업, 기능적 연계성이 높거나 광역도시권내 서비스공급이 가능한 사업, 도시권내 협력에 따른 개발의 시너지 효과가 높은 사업
- 투자사업의 선정 시기는 4단계로 구분하고, 구체적인 사업별 우선순위 결정은 전문가 집단을 활용한 델파이 방법과 의회 간담회, 시·군별 공청회, 전문가 집단 자문회의 등의 의견수렴 결과와 투자재원 확보 가능성 등 실현가능성을 감안하여 결정토록 함



[그림Ⅶ-2] 사업선정의 단계별 접근도

2) 투자사업의 집행

- 투자사업의 집행은 전라남도과 해당 기초자치단체의 수요조사, 주민여론조사, 전문가 집단 수요조사, 지방의회의원과 전문가 집단으로 구성된 자문위원들의 의견을 최대한 반영하여 결정함
- 이들의 의견결과에 대해 분야별 해당 부서의 검토조정 과정을 거치고 최종적으로 본 계획의 주무부서에서 종합 검토하여 도출함
 - 1단계 : 기초자치단체의 개발수요조사, 대학교수 및 전문가, 도의회 및 시의회 의원들의 의견수렴
 - 2단계 : 분야별 주무부서 및 해당기관의 의견수렴
 - 3단계 : 주무부서와 해당기관에 의한 종합검토 및 합의사항 도출
 - 광양만권 광역도시계획의 집행시기 결정은 동북아거점도시로서의 위상을 강화할 수 있는 사회간접자본 확충과 경제자유구역 활성화, 지역전략산업 및 문화관광 인프라 확충을 투자시기 결정의 중요한 인자로 결정



3. 투자계획

1) 총투자규모 및 투자비 분담내역

□ 지자체별 총투자 규모

① 여수시

- 교통부문
 - 도로계획

[표 VII-1] 여수시 도로부문 투자규모

(단위:억원)

1. 지정 및 확장계획							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	추진현황
지역 간도 로망	◦국도17호선 여수~순천간 국도개설 (자동차전용도로)	순천시 해룡면 호두리~ 여수시 주삼동	4,356 (113)	4,243	1999~2011	건교부	공사중
	◦국도17호선 여수~순천 대체우회도로건설	여수 주삼~여수 우두	4,793 (1,859)	2,934		건교부 여수시	공사중
	◦국도77호선 고흥~여수연륙, 연도교 건설	고흥 포두~여수 돌산	11,696 (628)	11,068	2001~2010	건교부	공사중
2. 신규사업							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	비 고
고속 도로	◦전주~광양간 고속도로 노선연장	전남 순천시 해룡면~ 여수시 화양면	9,400	9,400	2007~2013	도로 공사	-
지역 간도 로망	◦내부순환도로	여수시 삼일동~묘도~ 광양시 금호동	3,104	3,104	2005~2011	건교부	국도2호선우회 도로,국도17호선 (자 동 차 전 용 도 로)여수신단 진입도로 구간은 기존도로계획반영
	◦외부순환도로	국도19호선 분기점~ 국도27호선 분기점	2,445	2,445	2011~2015	건교부	국도27호선,국 도19호선,국도 77호선,지방도 843호선 구간은 기존계획 반영



◦ 철도계획

[표 VII-2] 여수시 철도부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	비 고
일반 철도	◦전라선 개량 및 복선전철화	익산~여수(복선전철화)	8,203 (606)	7,597	2001~2011	철도 공사	-
		순천~여수(개량화)	2,651 (416)	2,235	2001~2008	철도 공사	-
2. 경전철계획(신규사업)							
구 간			총사업비	향후투자	사업기간	시행 주체	비 고
여수~순천~광양의 기존철도 일부구간활용, 여수~광양 구간 신설			9,660	9,660	2007~2025	정부, 전라 남도, 3개시	-

◦ 공항시설계획

[표 VII-3] 여수시 공항부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획			
사업명	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간
확장계획	2,619 (785)	1,834	2000~2020

◦ 항만시설계획

[표 VII-4] 여수시 항만부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획			
사 업 명	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간
여수 신항 확충	2,443 (481)	1,962	2002~2006
여수 구항 정비	514 (56)	458	2002~2006
울촌 2산단 부두	22,918	22,918	2007~2015



• 광역공급 및 이용시설

◦ 폐기물처리시설계획

[표 VII-5] 여수시 폐기물처리시설부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획						
사업명	위 치	사업용량	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	비 고
여수 만흥 위생매립장	여수시 만흥	1,443천평	263 (49)	214	2005~2007	증설계획
2. 신규사업						
사업명	위 치	사업용량	총사업비	사업기간	비 고	
광역폐기물 처리시설	울촌3산단내	소각시설, 음식물처리시설, 매립장	410	2006~2010	신규사업	

◦ 물류시설계획

[표 VII-6] 여수시 물류시설부문 투자규모

(단위:억원)

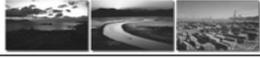
1. 기정 및 확장계획					
사업명	위 치	사업용량	총사업비	사업기간	비 고
여수복합 물류단지	석창 일원	0.33km ²	130	2012~2016	-

• 기타시설

[표 VII-7] 여수시 유원지부문 투자규모

(단위:억원)

1. 신규사업					
사업명	위 치	사업용량	총사업비	사업기간	비 고
묘도 유원지	묘도	9.9km ²	3,000	2011~2015	신규사업



② 순천시

- 교통부문
 - 도로계획

[표 VII-8] 순천시 도로부문 투자규모

(단위:억원)

1. 지정 및 확장계획							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	추진현황
광역 도로망	◦전주~광양간 고속도로	전북 완주군 용진면~ 전남 순천시 해룡면	33,565 (650)	32,915	2003~2011	도로 공사	용지보상중
	◦목포~광양간 고속도로	전남 영암군 학산면~ 전남 순천시 인월동	24,886 (1,813)	23,073	2002~2010	도로 공사	공사중 (목포~장흥)
2. 신규사업							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	비 고
지역 간도 로망	◦외부순환도로	국도19호선 분기점~ 국도27호선 분기점	1,834	1,834	2011~2015	건교부	국도27호선,국도 19호선,국도77호 선,지방도843호선 구간은기존계획반영

- 철도계획

[표 VII-9] 순천시 철도부문 투자규모

(단위:억원)

1. 지정 및 확장계획							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	비 고
일반 철도	◦전라선 개량 및 복선전철화	신리~동순천(개량화)	10,882 (10,425)	457	1988~2004	철도 공사	-
		익산~여수(복선전철화)	8,202 (605)	7,597	2001~2011	철도 공사	-
		순천~여수(개량화)	2,652 (415)	2,237	2001~2008	철도 공사	-
	◦경전선 복선화	목포~광양	13,084 (3,738)	9,346	2004~2011	철도 공사	-
		동순천~광양	1,629 (118)	1,511	2001~2006	철도 공사	-



• 광역공급 및 이용시설

- 폐기물처리시설계획

[표 VII-10] 순천시 폐기물처리시설부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획						
사업명	위 치	사업용량	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	비 고
순천 환경센터	순천시 주암	52.8천평	634 (220)	414	2001~2008	신설 계획

• 기타시설

[표 VII-11] 순천시 기타시설부문 투자규모

(단위:억원)

1. 신규사업					
사업명	위 치	사업용량	총사업비	사업기간	비 고
복 합 문화·체육 시 설	신·덕지구 유 보 지 제 척 부	0.5km ²	1,520	2011~2020	신규사업

③ 광양시

• 교통부문

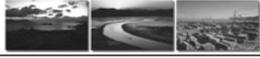
- 도로계획

[표 VII-12] 광양시 도로부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	추진현황
지역 간도 로망	◦국도2호선 우회도로	순천 월전~ 광양읍 세풍리	1,490 (347)	1,143	2000~2007	건교부	공사중
	◦국도2호선 우회도로	광양 세풍~ 광양 중군	2,374 (253)	2,121	2003~2011	건교부	실시설계중
	◦광 양 항 서 측 배 후 도로	광양컨부두~인동·C	2,022 (931)	1,091	2002~2011	해양 수산부	공사중

2. 신규사업							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	비 고
지역 간도 로망	◦내부순환도로	여수시 삼일동~묘도 ~광양시 금호동	3,104	3,104	2005~2011	건교부	국도2호선우회도로, 국도17호선(자동 차전용도로)여수 신단지입도로 구간은 기존도로계획반영
	◦외부순환도로	국도19호선 분기점~ 국도27호선 분기점	1,834	1,834	2011~2015	건교부	국도27호선,국도 19호선,국도77호 선, 지방도843호선 구간은기존계획반영



◦ 철도계획

[표 VII-13] 광양시 철도부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획							
구분	노선 및 사업명	구 간	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간	시행 주체	단계구분
일반 철도	경전선 복선화	목포~광양	13,083 (3,738)	9,345	2004~2011	철도 공사	
		동순천~광양	1,629 (118)	1,511	2001~2006	철도 공사	
		광양~진주	9,898 (20)	9,878	2003~2012	철도 공사	1,2단계
2. 경전철계획(신규사업)							
구 간			총사업비	향후투자	사업기간	시행 주체	단계구분
여수~순천~광양의 기존철도 일부구간활용, 여수~광양 구간 신설			4,340	4,340	2007~2025	정부 전라남도 3개시	1,2단계

◦ 항만시설계획

[표 VII-14] 광양시 항만부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획			
사 업 명	총사업비 (기투자액)	향후투자	사업기간
광양 컨테이너부두	66,323 (27,293)	39,030	1987~2011

• 광역공급 및 이용시설

◦ 상수도시설계획

[표 VII-15] 광양시 상수도부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획							
구 분	사업기간	위 치	사업용량	사 업 비 (기투자액)	향후투자	급수구역 [사업량]	비고
광양3단계 광역상수도	1999 ~2007	광양시 다압면 도사리	215천톤/일	1,051 (국비:512)	539	광양만권, 여수국가산단, 울촌산단,배후 도시지역	
광양4단계 광역상수도	2012 ~2014	섬진강 본류 수원	50천톤/일	353 (국비)	353	여수시, 순천시, 광양시등 권역내 산업단지	기존 계획
	2015 ~2025	섬진강 본류 수원	300천톤/일	2,261 (국비)	-	여수시, 순천시, 광양시등 권역내 산업단지	금회 증설 계획



◦ 하수처리시설계획

[표 VII-16] 광양시 하수처리시설부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획					
구 분	사업기간	위 치	사업용량	사 업 비	비 고
광양하수종말 처리장	2006~2007	광양읍 세풍리 일원	64천 m ³ /일	636억원	증설계획
	2011~2015	광양읍 세풍리 일원	30천 m ³ /일	100억원	금회증설계획

◦ 물류시설계획

[표 VII-17] 광양시 물류시설부문 투자규모

(단위:억원)

1. 기정 및 확장계획					
구 분	위 치	사업용량	사 업 비 (기투자액)	향후투자	사업기간
광양복합물류유통단지	광양읍 세풍리 일원	1.75km ²	1,839	1839	2011~2015
공항물류단지	울촌면 신평리 일원	2.314km ²	-	-	-
포스코터미널 CTS	금호동 일원	0.86km ²	2,494 (831)	1,663	2004~2007

• 기타시설

[표 VII-18] 광양시 기타시설부문 투자규모

(단위:억원)

1. 신규사업				
구 분	위 치	사업용량	사 업 비	사업기간
복합 문화·체육 시설	신·덕지구 유보지 제척부	0.5km ²	2,280	2011~2020



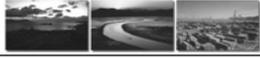
[표Ⅶ-19] 개발사업의 자원별 분담기준

구분		국비(Ⅰ)	지방비(Ⅱ)
1. 산업단지		<ul style="list-style-type: none"> ◦간선도로, 녹지시설 건설비의 50% ◦용수공급시설, 하수도 및 폐수종말처리시설 건설비의 50% ◦이주대책비의 50% ◦토지 또는 시설 등을 임대할 목적으로 조성하는 산업단지의 용지매입비와 공원 및 공동구 건설비의 50% ◦아파트형 공장건설을 위한 용지매입비의 50% ◦농공단지 조성을 위한 부지조성비와 진입도로, 전력, 통신시설 등 기반시설비 및 용지매입비의 50% 	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
2. 택지개발		<ul style="list-style-type: none"> ◦조사, 측량, 설계비, 관리비를 제외한 공사비와 감정비의 50% ◦시행자가 행정청이 아닌 경우 도시계획시설 사업비의 1/3 	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
3. 관광지	관광지	◦관광지 개발비의 50%	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
	문화재	<ul style="list-style-type: none"> ◦국가지정 문화재 보수정비 70% ◦시·도지정 문화재 보수정비 50% 	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
	수익사업	<ul style="list-style-type: none"> ◦향토 사료관 및 문화 사랑방시설 : 30% ◦공립박물관 건립 : 30% ◦지방수목원, 산림박물관 : 50% 	<ul style="list-style-type: none"> ◦원인자부담금원칙에 따라 원인자 부담 ◦공공박물관 건립(용지비)
4. 교통시설	도로	<ul style="list-style-type: none"> ◦국도대체우회도로 및 국가지원지방도 공사비 (정액) ◦국도대체우회도로 및 국가지원지방도 보상비가 건설에 필요한 비용의 30%를 초과하는 경우 예산의 범위에서 초과하는 비용의 일부를 국고에서 보조 	◦국도대체우회도로 및 국가지원지방도 : 용지매입 및 보상비 100%
	철도	<ul style="list-style-type: none"> ◦지자체와 철도청장이 협의 ◦경전철(정액) 	◦지자체와 철도청장이 협의
	공항	◦기본시설의 설치에 필요한 비용(토지보상비 제외)	<ul style="list-style-type: none"> ◦토지보상비 ◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
	항만	<ul style="list-style-type: none"> ◦조사설계비, 공사비, 기타 공사시행과 관련된 제비용 ◦2종 어항 건설 50% 	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
5. 물류단지		<ul style="list-style-type: none"> ◦유통단지 내 간선도로, 녹지의 건설비 ◦이주대책비 ◦유통시설용지와 지원시설용지의 조성비 및 매입비 	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
6. 수자원 환경	상수도	◦국가는 지자체의 수질보전을 위한 사업에 소요되는 경비를 예산의 범위 안에서 보조할 수 있음	◦환경부장관은 공공수역의 수질오염방지에 필요하다고 인정하는 때에는 지자체로 하여금 관할구역 안에 방지시설을 설치·정비하게 할 수 있음
	하수도	◦하수시설의 설치, 개축공사비용의 전부 또는 일부를 보조	◦국고보조 이외 시행자 부담원칙에 의해 시행자 부담
	생태	◦자연보호운동, 자연환경보전·이용시설의 설치 및 자연환경보전을 위한 사업을 집행하는 지방자치단체 또는 자연보호관련단체에 대하여 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있음	◦특별한 사업규정은 없음



[표 계속]

구 분	근거법령(Ⅲ)	국비지원대상(우선지원기반시설,Ⅳ)	적용(국비지원 비율,Ⅴ)
1. 산업단지	◦산업입지 및 개발에 관한 법률 제29조 및 시행령 제 27조	◦항만, 도로 및 철도 ◦용수공급시설, 전기통신시설 및 가스시설 ◦하수도, 폐수종말처리시설 ◦산업단지 내 공동구 ◦집단에너지공급시설	◦산업단지 : 지원기반시설 공사비 100% ◦농공단지 : 부지조성 및 용지매입 50%
2. 택지개발	◦국토의 계획 및 이용에 관한 법률 제 104조 및 시행령 106조		◦공사비 50%
3. 관광지	관광지	◦관광진흥법 제54조, 71조 및 시행령 58조	◦도로, 전기, 상하수도 등 공공시설의 공사비 ◦공공시설 공사비 50%
	문화재	◦문화재보호법 제 28조 ◦보조금의예산 및 관리에 관한 법률 제4조 및 시행령3조 및 별표1	◦국가지정 보수정비 70% ◦시도지정 보수정비 50%
	수익사업	◦관광진흥법 제 61조 ◦보조금의 예산 및 관리에 관한 법률 제4조 및 시행령 3조 및 별표1	◦건립비 50%
4.교통 시설	도로	◦도로법 제56조, 56조의 2 ◦도로법 시행령 30조의 3	◦고속도로 : 공사비 50% (50%는 도로공사), 용지매입/보상비 100% ◦국도 : 건설비 100% ◦우회도로:시지역 (국비 100%)
	철도	◦국유철도의 운영에 관한 특례법 제9조	◦공사비 50%
	공항	◦항공법 제153의 2 및 시행령 제59조의 5	◦활주로, 유도로, 계류장, 착륙대 등 항공기의 아착륙 시설 ◦여객터미널, 화물터미널 등 여객 및 화물 처리시설 ◦항행안전시설 ◦관제소·송수신소·통신소 등 통신시설 ◦기상관측 시설 ◦공항이용객 주차시설 및 경비보안시설 ◦이용객 홍보 및 안내시설
	항만	◦항만법 제50조 및 시행령 제14조 ◦어항법 제17조	◦건설비 100% ◦2종어항 건설비 50%
5. 물류단지	◦유통단지개발촉진법 제21조, 시행령 제26,27조	◦도로, 철도, 항만시설, 용수공급시설 ◦통신시설, 하수도시설, 폐기물처리시설 ◦공동구, 집단에너지공급시설, 유수지, 광장	◦건설비 100%
6. 수자원 환경	상수도	◦수질환경보전법 제32조, 50조	◦하수관거, 폐수하수종말처리시설, 폐기물 처리시설 등
	하수도	◦하수도법 제35조	
	생태	◦자연환경보전법 제55조	



□ 투자비 분담내역

- 각지자체별 총투자 소요

[표Ⅶ-20] 각 지자체별 총투자규모

(단위:억원)

구 분		투자비(억원)			비 고
		기정사업	신규사업	총 액	
여수시	교통시설	60,193	24,609	84,802	12개 사업
	광역공급 및 이용시설	393	410	803	3개 사업
	기타	-	3,000	3,000	1개 사업
	소계	60,586	28,019	88,605	
순천시	교통시설	94,900	1,834	96,734	5개 사업
	광역공급 및 이용시설	634	-	634	1개 사업
	기타	-	1,520	1,520	1개 사업
	소계	95,534	3,354	98,888	
광양시	교통시설	96,819	9,278	106,097	8개 사업
	광역공급 및 이용시설	6,373	2,361	8,734	8개 사업
	기타	-	2,280	2,280	1개 사업
	소계	103,192	13,919	117,111	
총 계		259,312	45,292	304,604	



□ 부문별 투자내역

[표Ⅶ-21] 부문별 투자내역

(단위:억원)

구 분	투 자 비				
	기정사업			신규사업	총 액
	계	기투자	향후투자		
교통시설	251,912	55,408	196,504	35,721	287,633
광역공급 및 이용시설	7,400	1,612	5,788	2,771	10,171
기 타	-	-	-	6,800	6,800
합 계	259,312	57,020	202,292	45,292	304,604

□ 주체별 투자분담내역

[표Ⅶ-22] 주체별 투자분담내역

(단위:억원)

구 분	국 비	지방비					총 액
		계	전라남도	여수시	순천시	광양시	
교통시설	278,023 (27,321)	9,610 (8,400)	9,170 (4,200)	440 (2,898)	-	- (1,302)	287,633 (35,721)
광역공급 및 이용시설	9,141 (2,495)	1,030 (276)	385 (246)		488	157 (30)	10,171 (2,771)
기 타	-	6,800 (6,800)	-	3,000 (3,000)	1,520 (1,520)	2,280 (2,280)	6,800 (6,800)
합 계	287,164 (29,816)	17,440 (15,476)	9,555 (4,446)	3,440 (5,898)	2,008 (1,520)	2,437 (3,612)	304,604 (45,292)

주: () 신규사업

□ 단계별 투자내역

[표Ⅶ-23] 단계별 투자내역

(단위:억원)

구 분		1단계 (‘06~’10)	II 단계 (‘11~’15)	III 단계 (‘16~’20)	IV 단계 (‘21~’25)	합 계
투자액	교통시설	232,688 (12,219)	46,525 (15,732)	4,535 (3,885)	3,885 (3,885)	287,633 (35,721)
	광역공급 및 이용시설	5,488 (410)	2,601 (311)	1,057 (1,025)	1,025 (1,025)	10,171 (2,771)
	기 타	-	4,900 (4,900)	1,900 (1,900)	-	6,800 (6,800)
	합 계	238,176 (12,629)	54,026 (20,943)	7,492 (6,810)	4,910 (4,910)	304,604 (45,292)

주: () 신규사업



2) 재정규모 및 투자가용재원의 추계

□ 재정규모 현황

- 최근 5년간 재정규모를 보면, 전남은 1998년에 1조 9,299억원에서 2002년에는 3조7,842억원으로 연평균 18.3%씩 증가하고 있음.
- 여수시는 동기간에 연평균 14.9%, 광양시는 17.7%씩 증가하고 있음.

[표Ⅶ-24] 재정규모 현황

(단위 : 억원)

구분	1998	1999	2000	2001	2002	연평균증가율 (98-2001)
여수	3,906.5	3,983.5	4,237.2	4,930.0	6,804	14.9
순천	3,936.5	3,724.9	3,734.2	3,734.6	3,808	3.5
광양	1,963.4	1,872.3	2,045.9	2,632.4	3,771	17.7
전남	19,299.5	20,781.7	23,402.3	28,396.4	37,842	18.3

주 : 순천의 경우 연평균 증가율은 5년간 평균증가율임.

자료 : 행정자치부, 「재정연감」, 각년도, 각 시군 「중장기재정계획」

□ 사업예산규모 현황

- 사업예산규모를 보면 전남은 1997년도에 1조 4,409억원에서 2002년에는 2조 3,515억원으로 연평균 10.3%씩 증가하고 있으며, 동기간에 여수시는 15.3%, 순천시는 6.7%, 광양시는 3.2%씩 증가하고 있음.

[표Ⅶ-25] 사업예산 규모 현황

(단위: 억원)

구분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	연평균증가율 (1997-2002)
여수	1,725.6	2,671.8	2,404.9	2,207.9	2,606.6	3,519.1	15.3
순천	1,729.6	2,018.8	1,662.6	2,135.6	2,301.5	2,396.7	6.7
광양	1,317.9	1,240.0	905.0	1,007.3	1,179.2	1,540.8	3.2
전남	14,409.7	15,424.5	16,480.2	18,426.4	20,723.9	23,516.3	10.3

자료 : 행정자치부, 「지방자치단체예산개요」, 각년도



□ 투자가용자원 추계

- 총 재정규모의 추정은 전남도와 각 사군의 중기지방재정계획(2003~2007)을 기본으로 하여 추정함
 - 재정규모는 중기지방재정계획에서 제시된 증가율을 기본으로 하여 추정하였음
 - 재정규모 추정시 기준년도는 2000년(전남, 여수)과 2001년(순천, 광양)을 기준으로 추정
 - 추정방법은 등비, 1차 회귀식을 활용하여 평균으로 적용
- 사업예산규모의 추정은 예산규모와 같이 각 사군의 중기재정계획을 기본으로 추정하였음
 - 특히 성장률은 각 중기 재정기본계획에서 제시된 성장률을 적용하여 추정
 - 기준년도는 예산규모 추정과 같으며, 단지 순천은 2002년을 기준년도로 하여 추정하였음
- 지역개발부문 투자액은 연도별 투자분담율을 자료미비로 인하여 분석하기가 곤란하여 중기 재정계획에서 지역개발부문 투자액 중 사업예산 중에서 차지하는 비중을 연평균 분담율을 계산하여 추정하였음
 - 지역개발부문 투자는 지역개발, 도로교통, 문화관광, 청소환경, 상하수처리수부문 투자재원임

[표Ⅶ-26] 재정규모 전망

(단위: 억원)

구분	구분	합 계	1단계 (2006-2010)	2단계 (2011-2015)	3단계 (2016-2020)	4단계 (2021-2025)	비 고
여수	예산규모	188,032	39,637	44,191	49,270	54,934	지역개발 투자액은 사업예산 51.3%분담
	사업예산	127,481	23,186	28,211	34,324	41,760	
	지역개발투자액	65,396	11,894	14,472	17,608	21,422	
순천	예산규모	127,890	24,250	28,802	34,209	40,629	지역개발 투자액은 사업예산 49.6%분담
	사업예산	83,461	14,065	18,721	22,235	28,440	
	지역개발투자액	41,395	6,976	9,285	11,028	14,106	
광양	예산규모	147,414	25,706	32,035	39,922	49,751	지역개발 투자액은 사업예산 48.0%분담
	사업예산	93,699	13,881	19,541	25,949	34,328	
	지역개발투자액	44,973	6,662	9,379	12,455	16,477	
전남	예산규모	1,261,947	231,981	286,238	339,961	403,767	지역개발 투자액은 사업예산 45.0%분담
	사업예산	891,730	158,155	195,213	240,952	297,410	
	지역개발투자액	401,276	71,169	87,845	108,428	133,834	

- 각 사군별 투자가용자원 중에서 지역개발부문 투자액은 연평균 여수시가 3,269억원, 순천시 2,069억원, 광양시 2,248억원, 전남도는 20,063억원을 투자할 수 있는 것으로 분석되고 있음
 - 광양만권 광역도시계획 추진에 필요한 총 투자비는 308,726억원이며, 이 중에서 국비는 295,802억원, 지방비는 12,924억원임
 - 광양만권 광역도시계획 추진시 신규사업에 대한 총 투자비는 50,233억원이며, 이 중에서 국비는 38,357억원, 지방비는 11,876억원임
 - 따라서 이들을 고려한다면 지방비는 투자가용자원 추정시 확보할 수 있는 것으로 보이나 국비를 어떻게 확보할 것인가가 중요한 과제임



2 사업추진과 투자재원 확보

1. 재원조달 기본방향

□ 사회간접자본시설의 재원조달

- 도로, 철도, 공항, 항만, 광역공급 및 이용시설, 환경보전계획, 재해방지 등 사회간접자본시설의 재원은 중앙정부의 예산확보와 지방자치단체의 재원 조달에 의거하여 추진토록 함
- 특히 중앙정부 사업의 조속 추진을 위하여 중점개발사업의 선정 및 전담팀의 구성을 통하여 재원조달에 치중토록 함

□ 선진적인 정주여건 개선사업의 재원조달

- 생활권별 정비, 광역토지이용, 공원·녹지계획, 경관, 정보망 구축에 관련된 사업은 해당 중앙부처별 계획 프로그램과 재원확보를 추진토록 함

□ 관광개발 등 수익적인 개발사업의 재원조달

- 관광개발 및 수익성을 지닌 광역개발사업은 원칙적으로 민자 및 외자유치를 통하여 재원을 조달토록 함

2. 투자재원의 조달방안

1) 재원조달 추진 전략

□ 중앙정부 투자재원 확보추진 전략

- 광역도시권내 개별사업을 소관 중앙부처 단위로 분류하여 중앙부처의 다양한 시책과 재정지원프로그램과 연계하여 지원확보를 추진토록 함
- 중앙부처의 해당부서와 긴밀한 정책연합 및 협력을 통하여 부처별 예산신청~심의~확정단계에 이르기까지 협력·제휴체계를 구축하여 재원을 조달토록 함



□ 외국자본 및 민간자본 유치촉진방안

- 수익성 있는 개발사업의 선별 및 경제적 타당성이 있는 사업계획을 마련하여 민간이나 외국투자자에게 적극 홍보와 마케팅 추진
- 제3섹터방식, 프로젝트 파이낸싱 등을 통한 자원조달 강구
- 민자 및 외자유치 사업에 대해서는 인프라 구축, 공동 투자, 토지이용 및 세제상 지원 등 다양한 지원책 제공
- 민간자본 유치촉진을 위해서 공공투자사업 주변지역의 토지개발권 부여, 민간자본 유치 및 절차와 방법, 조세감면 등 다양한 지원책 강구

2) 투자협력방안

(1) 민간투자의 활용

□ 민자유치대상사업

- 본 계획에서 제시하고 있는 대상사업은 산업단지, 고속도로, 항만, 관광지 개발사업 등 다양한 분야에 총 사업비가 30조 이상에 달하는 막대한 사업비가 소요되는 대 사업으로 공공부문에서 전담하여 추진하기에는 많은 어려움이 예상되므로 민자의 유치가 매우 필요함¹⁾
- 사회간접자본시설이나 광역개발사업에 대한 민자유치는 사회간접자본시설에 대한 민자유치법과 지역균형개발및지방중소기업육성에관한법과 기타 개별법에 근거하여 정부나 지방자치단체로부터 허가를 받아 추진이 가능
- 사회간접자본시설에 대한 민자유치법은 민간의 참여를 촉진하여 창의적이고 효율적인 사회간접자본시설을 확충·운영을 도모하기 위하여 다양한 사회간접자본시설에 공통적으로 적용될 수 있는 민간자본유치의 절차와 방법, 수익성과 경영권 보장, 조세감면 등 각종 지원에 관한 사항을 규정함으로써 원활한 사회간접자본시설 조성사업의 추진이 가능하도록 하여, 국민경제의 발전, 국토의 균형개발, 산업의 경쟁력 강화 및 국민생활의 편익증진을 도모하기 위하여 제정되었음

1) 사회간접자본시설에 대한 민자유치에 대해서는 구체적인 내용에 대해서는 기획예산처·국토연구원 민간투자지원센터, 2003 사회간접자본시설에 대한 민간투자법·시행령·기본계획, 2003을 참조



- 동 법 제2조에서는 민자투자의 대상이 되는 사회간접자본시설을 각종 생산활동의 기반이 되는 시설, 당해 시설의 효율성을 증진시키거나 이용자의 편의를 도모하는 시설 및 국민생활의 편익을 증진시키는 시설로서 [표 VII-27]에 해당하는 36개 시설을 말함
- 지역균형개발 및 중소기업육성에 관한 법률은 국토를 합리적으로 이용·개발·보전하기 위하여 지방의 발전잠재력을 개발하고 민간부문의 자율적인 참여를 유도하여, 지역개발사업이 효율적으로 시행될 수 있도록 함과 아울러 지방중소기업을 적극적으로 육성함으로써 인구의 지방정착을 유도하고 지역경제를 활성화시켜 국토의 균형있는 발전을 기여함을 목적으로 함
- 동 법에서 민자유치대상사업으로 광역개발사업, 개발촉진지구 개발사업, 복합단지, 도시계획사업 등을 제안하고 있으며, 수익성제고를 위하여 주변토지개발권 등을 부여함으로써 민자유치 활성화를 도모하고 있음
- ‘95년 이후 2002년 말까지 중앙부처 및 지방자치단체에서는 총 37건의 민자유치 사회간접자본시설이 완료되었거나 추진 중에 있음

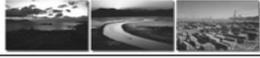
□ 민자유치사업 지원방안

- 민자유치사업의 제도적 지원수단을 보면 사회간접자본시설에 대한 민자유치법에서는 민자유치사업에 대해서 사업기간중 국공유지 무상사용 및 수익권, 토지수용권 부여 및 토지매수업무 등의 위탁권, 사회간접자본시설의 무상사용, 산업기반 신용보증기금의 활용, 보조금 교부 부대사업의 허용, 조세감면 등의 지원 조치를 제도적으로 확보하고 있음
- 지역균형개발및중소기업육성에관한법률에서는 민자유치사업에 대하여 공공시설 점용허가, 사업에 소요되는 토지나 시설 등의 매입업무 대행, 민가개발자의 수익성을 보장하는 범위 내에서 주변 토지개발권 부여, 개발부담금 감면, 조세감면, 인허가 의제 등의 제도적 지원을 부여하고 있음



[표Ⅶ-27] 민자유치 대상사업

법률	구분	분 야	소관부처	사회간접자본시설 유형
민간 투자 법	민자유 치대상 사업	도로분야(3)	건설교통부	도로 및 도로부속물, 노외주차장, 지능형 교통체계
		철도분야(2)	철 도 청	철도
			건설교통부	도시철도
		항만분야(2)	해양수산부	항만시설, 어항시설
		공항분야(1)	건설교통부	공항시설
		수자원 분야(4)	건설교통부	다목적댐, 하천부속물
			환경 부	하수도, 수도
		정보통신 분야(4)	정보통신부	전기통신설비, 정보통신망, 초고속정보통신망
			건설교통부	지리정보체계
		에너지분야(3)	산업자원부	전원설비, 가스공급시설, 집단에너지시설
		환경분야(6)	환 경 부	폐기물처리시설, 분뇨처리시설, 축산폐수공공처리시설, 폐수종말처리시설, 재활용시설, 하수종말처리시설
유통분야(3)	건설교통부	유통단지, 화물터미널 및 창고, 여객자동차터미널		
문화관광 분야(8)	문화관광부	관광지 및 관광단지, 청소년수련시설, 생활체육시설, 도서관, 박물관 및 미술관, 국제회의시설		
	과학기술부	과학관		
	건설교통부	도시공원		
	부대 사업	주택건설사업, 택지개발사업, 도시계획사업, 도시환경정비사업, 산업단지개발사업, 관광숙박업, 관광객이용시설업 및 관광지·관광단지개발사업, 화물터미널사업, 항만운송사업, 대규모점포, 도매배송업 및 공공집배송단지사업, 복합단지개발사업		
지역 균형 개발 법	민자유 치대상 사업	광역권개발사업 개발촉진지구 개발사업, 특정지역개발사업, 복합단지개발사업, 도시계획사업		
	수익성 제고를 위한 부대 사업	공공시설점용허가 토지나 시설 등의 매입업무의 대행, 도시주변토지개발권 부여(대상사업 : 도시계획사업, 도심지재개발사업, 주택건설사업, 택지개발사업, 관광단지개발사업, 공업단지개발사업)		



□ **적정 시장수익을 보장**

- 계획사업의 원활한 추진과 재정부담 완화 나아가 민간의 풍부한 창의력과 높은 효율성을 도입할 수 있도록 민자유치사업을 적극 추진함
 - 특히 민자유치사업은 적정 수익성이 보장될 수 있도록 BOT(build - operate - tranfer)방식이나 BOO(build - own - operate) 방식으로 추진하여 최소한 10%의 수익률 수준을 보장해줄 수 있도록 함
- 자치단체의 중장기계획에 설정된 산업단지, 택지개발, 주택사업 등을 부대사업군으로 지정하고, 사업참여자가 부대사업군에서 특정사업을 선정하여 사업신청시 제안하도록 하는 패키지 방안도 고려함
- 또한 도로사업의 경우에도, 판매시설, 숙박시설 등의 부대시설을 확대하여야 할 것임. 지방자치단체의 경우 토지수용과 관련된 주민갈등이나 집단민원 등을 합리적으로 해결하여 원활한 사업추진이 이루어지도록 해야 할 것임

□ **민자유치사업에 대한 인센티브 확대**

- 민자사업 이후 관련 시설물을 기부체납할 때 부가세를 감면하도록 하고, 준공된 시설의 무상사용기간 중의 법인세, 주민세, 농특세 등을 상당정도 감면시키고, 개발부담금을 경감시킬 수 있는 조치가 필요함
- 제세공과금이 면제될 경우 참여기업의 수익성이 제고되고, 무상사용기간이 단축되어 이용자 모두의 이익을 보장해 주는 결과를 가져올 것임
- 민자유치사업의 효율적인 추진을 위하여 각종 행정규제의 철폐 및 간소화는 물론 세제혜택이나 금융지원제도 등을 통해서도 간접적인 수익을 보장해 주어야 하겠지만 부대사업의 허용범위와 규모를 다양화함
- 또한 예상 참여기업의 유인을 증대시켜 적극적인 참여를 유도할 수 있고, 건설하고 경쟁력이 있는 참여업체가 지정되어 사업의 내실화도 기할 수 있을 것으로 기대됨

□ **프로젝트금융(Project financing) 활용**

- 프로젝트 금융(Project financing) 경우 보통 BOT방식 도입되고 있음.
 - 우리나라에서는 도로, 공항, 항만 등의 1종시설의 경우 준공 즉시 소유권이 국가에 귀속되고 민간사업자는 운영권을 갖게 되는 BOT(build - operate -



- transfer)방식을, 그리고 전원설비, 전산망, 도시공원 등 2중시설의 경우 민간이 소유권을 갖는 BOO을 혼합 운영함
- 이것은 프로젝트가 사업주, 건설업자, 운영권자의 합작투자에 의해 프로젝트의 전담회사가 설립되어 이 회사가 프로젝트의 타당성 분석 등을 통해 기획하고, 필요한 자금을 조달하며, 시공하는 것임
- o 발주공공기관과 맺은 양도계약에 의해 완공된 프로젝트의 제반시설을 운영하여 외부차입에 대한 원금, 이자, 주주의 지분투자자에 대한 합리적 배당을 실시할 수 있는 수익을 회수하고 약정기간 만료 시에는 제반시설의 소유권을 발주 주체에게 양도하게 됨

□ 민간위탁을 통한 재정부담 완화

- o 민간위탁 가능사무에 대한 객관적인 기준 정립하여 도에서 행하고 있는 업무중
 - ①민간부문의 대체수단이 있는 경우, ②인건비나 물건비의 절감 등 경제성이 있는 경우, ③ 통상적으로 필요하지 않는 전문기술적 업무, ④단기에 다량으로 처리할 필요가 있는 경우, ⑤고도의 전문기술이 필요하고 인재의 확보가 필요한 경우, ⑥임시적인 업무, ⑦비정규적 근무형태의 업무, ⑧급여체제, 인사교류 등 인사관리상의 문제가 있는 업무 등을 대상으로 민간위탁을 검토함
- o 대부분 민간위탁과 성과를 평가함에 있어서 인력감축, 비용(원가)절감 등을 기준으로 측정하여 성과향상여부를 평가하는 경향이 많은데, 서비스의 질을 얼마나 개선하였는가에 대한 논의가 필요함
- o 형평성이 보장되도록 하기 위해서는 계약시간을 3~5년 단위로 하여 계약조건의 이행여부를 체크하고, 문제가 있을 경우 다음 계약에서 배제하는 조치를 취할 필요가 있음

(2) 경영수익사업

□ 대상사업 및 사업분야 확대

- **대상사업의 영역확대**
 - o 현행 경영수익사업은 일반회계 및 기타 특별회계에 의하여 민간부분을 침해하지 않는 공익성 위주의 사업을 대상영역으로 설정함으로써 활성화에 제약조건이 되고 있음



- 따라서 대상사업에 대한 사업규모, 자금회수기간, 사업내용, 기술수준, 타당성 검토 등을 종합적으로 고려하여 ①공익성과 수익성이 동시에 고려될 수 있는 전체 공공부문 영역, ②민간부문과 보완적 경쟁관계에 있는 영역, ③회계형태에 관계없이 자치단체가 추진 가능한 영역, ④지방 공기업으로 적합하지 않는 경영 수익 사업 영역 등으로 영역설정기준을 마련하여 확대해 나가야 함
- 이와 같은 관점에서 경영수익사업의 대상영역은 현행의 지방공공재 중심의 영역에서 전체 공공부문과 제3섹터방식에 의한 사업영역까지 확대해 나가야 함

• **대상사업 분야의 확대**

- 대상사업분야는 근본적으로 해당지역의 부존자원, 개발수요, 주민정서 등에 따라 다양화되어야 함. 이를 위해서는 제한적으로 운영되고 있는 현행 대상사업분야에서 탈피하여 보다 새로운 수요와 여건에 맞는 사업분야를 중심으로 확대해 나가야 함
- 신규 대상사업의 지속적인 발굴을 위하여 주민제안제도를 도입하여 아이디어를 발굴하고 중장기지역개발계획과 연계성이 있는 대상사업을 물적 시설뿐만 아니라 소프트웨어분야를 대상으로 확대해 나갈
- 그리고 장기적으로 해당 자치단체의 유휴부존자원에 대한 전수조사를 통하여 기존의 사업 중에서 수익성과 지역경제 및 지방경제에 기여도가 미미한 사업은 과감히 축소하고, 소득 고용창출효과가 높은 사업분야를 중심으로 집중 확대해 나가야 함

□ **민간경영기법 도입**

• **BPR(Business process reengineering) 기법 도입**

- 공조직의 경영능력을 제고할 수 있도록 민간경영기법인 BPR(Business process reengineering) 기법을 도입하여 새로운 경영목표를 설정하고, 완전 무의 상태 (Zero Base)에서 조직 및 업무과정(process)을 기본적으로 다시 생각하고 재설계하여 공익증진과 지방재정 확충에 기여토록 함
- 경제적·사회적·재무적·기술적 타당성을 사전에 분석·평가하여 투자사업의 부실화를 사전에 예방하는데 기여함으로써 경영수익사업에 대한 신뢰성과 창의성을 높여 나가야 함



- 벤치마킹(Benchmarking)기법 도입
 - 벤치마킹(Benchmarking)기법을 경영수익사업에 도입하기 위해서는 지방자치단체간 정보협의체 구성과 표준경영모델 개발을 통하여 행정정보에 대한 접근가능성을 높여 나가야 함
 - 경영수준을 체계적으로 파악함으로써 목표달성을 위한 방법을 쉽게 체득하고, 혁신에 대한 참여의식을 제고시킬 수 있을 것으로 기대됨. 특히 기업의 고객만족기법을 대민서비스 개선과 행정조직 개편과 경영행정마인드 구축에 기여토록 함

- 가상기업(Virtual corporation) 조직
 - 조직의 최고 장점들을 모아 조직을 설계함으로써 최고의 상품과 서비스를 제공한다는 개념인 가상기업(Virtual corporation) 조직을 경영수익사업분야에 적용해 볼 수 있을 것임
 - 특히, 전문성과 신속성이 중요한 요소가 되므로 사회환경변화에 신속히 대처하면서 위기를 관리할 수 있는 영역에 필요한 조직체계임
 - 이와 같은 가상조직원리를 해수욕장운영사업, 먹는 샘물 및 광천수개발사업, 실버타운 운영사업 등에 활용할 수 있도록 함

□ 관련제도 및 운영체계 개선

- 관련제도의 탄력적 운용
 - 경영수익사업에 대한 책임경영체제 확립과 경영성과 제고를 위하여 담당공무원을 대상으로 경영기법개발, 투자효과분석 등에 대한 교육훈련과 「효율성 정밀진단체」 실시를 통하여 인사재정상의 인센티브(incentive)를 부여해 나감
 - 경영수익사업에 필요한 특별회계방식, 자금지원제도, 관련법규 및 조례의 탄력적 운용을 도모할 수 있도록 중앙부처의 권한을 지방자치단체로 대폭 이양함과 동시에 각 개별 법령에 의하여 규정되고 있는 수수료를 흡수·수용할 수 있도록 수수료 규정에 대한 단일법제화 방안이 모색함
 - 주요 사업별로 표준경영모델을 개발하거나 연구발표회 개최를 통하여 성공·실패 사례를 발굴하여 자치단체에 보급함으로써 시행착오를 방지함과 동시에 유사한 실패를 거듭하지 않고 효율적으로 추진할 수 있도록 함



• **민간위탁관리의 활용**

- 민간위탁운영은 지방자치단체가 현실적으로 직면하고 있는 재정위기를 타개하고, 공공서비스 개선이나 공공사업의 확대를 도모하려는데 그 목적이 있음
 - 따라서 민간위탁경영은 노하우 및 전문기술을 도입 활용함으로써 공공부문의 효율성을 제고시키고, 공익성을 유지하면서 조직관리와 재정운영 등에 있어서 효율성을 제고하는데 이바지할 수 있는 방향으로 추진함
- 이를 위해 단순한 지방자치단체 직영이나 민자유치 등에서 탈피하여, 보다 종합적으로 수용할 수 있는 제3섹터방식으로서의 BOT(Build - Operate & Transfer)방식이나 기부채납방식인 BLT(Build - Lease & Transfer)방식이나 BTL(Build - Transfer & Lease)방식 등도 경영수익사업 발전을 위한 바람직한 대안이 될 수 있을 것임
- 나아가 민간위탁 운영, 민관합자, 사업권 양여계약, 프로젝트 파이낸싱에 의한 직접투자, 민간 매각 등 다양한 민간부문의 참여를 유도함

(3) 지방채 발행 확대

□ **채권시장 기반구축**

- 지방자치단체가 건전 재정의 테두리 내에서 지방채 발행 없이 지방재정을 운용하는 것은 현실적으로 불가능한 실정임. 재정수요 증대 전망과 함께 지방재정의 취약성을 감안할 때 공공투자재원으로서 지방채의 중요성은 더욱 증대될 것으로 예상됨
- 도내 시 지역의 경우 1인당 지방채 부담이 국내의 타 도시에 비해 비교적 적고, 지방세 비율 및 지역내 소득 등을 고려할 때 지방채 상환능력이 외국 도시와의 비교에서도 월등한 것으로 나타나 추가적 지방채 발행 여력이 있음
- 차입선이 가장 높은 민간은행 상환기간을 5년이내의 단기적 차입금에서 상환기간을 장기화하여 지방재정부담을 완화시키고, 채권시장을 통해 장기의 저리자금을 조달하는 다각화 방안이 필요함
- 채권유통시장의 활성화 방안과 채권 전문딜러 및 채권유통 정보시스템 구축이 필요하며, 지방자치단체에 대한 기채권 허용범위 확대 및 체계적 안전장치의 수반이 요구되고 있음



□ 지방채 발행의 다양화

- 재정투융자특별회계로부터의 장기처리 자금공급을 대폭적으로 증대시켜나가고 국민투자기금, 국민주택기금, 중소기업진흥기금을 비롯한 각종 공공기금에 의한 인수를 더욱 확대시켜 나갈
- 지방자치단체에서 양질의 투자재원을 안정적으로 공급하기 위하여 일본의 公營企業金融公庫, 미국의 ‘전국개발은행’(National Development Bank)과 같은 형태의 가칭 「지역개발금융공고」 설립을 적극적으로 검토함
- 지나친 규제로서의 기재승인제도 등 까다로운 제도적 장치를 가능한 완화하여 지방자치단체의 자율성을 신장시키는 쪽으로 방향을 전환하여 지방의회의 의결을 먼저 거쳐 행정자치부의 승인을 얻도록 함

□ 해외차관도입에 의한 자원확충

- 정부는 지난 1996년 11월 4일의 ‘SOC 민자유치 활성화대책(II)’을 통하여 순공사비 1조원 이상 1종사업을 대상으로 연 1억달러 이내, 순공사비 5천억원 이상 1조원 미만 1종 사업에 대해서는 연 5천만 달러까지 현금차관 도입 허용 대상 범위를 확대하고 단계적인 자유화 조치를 발표한 바 있음
- 이에 따라 현행 25개 민자유치사업 중 6개 사업에만 적용되던 현금차관이 신항만 조성사업, 고속도로 건설사업에 적용됨으로써 해외자금을 활용할 수 있게 되어 상업차관이 활성화될 전망이다
- 그리고 지방자치단체의 현금차관 도입은 환리스크 등의 문제로 ‘97년 15개 광역자치단체에 모두 5억달러의 현금차관을 1개 자치단체당 1개 사업에 한하여 제한적으로 허용하게 되어 국제금융시장을 통한 자원조달이 용이해졌음
- 중앙정부와 지방자치단체가 공동으로 「SOC투자평가심의단」을 구성하여 수익성이 높을 것으로 평가되는 SOC사업에 대해서는 한시적으로 지방자치단체의 국제채 발행을 대폭 허용할 필요가 있음
- 지방자치단체의 ‘장기종합개발계획’과 ‘장기재정계획’을 연계시키는 자본투자계획(CIP)을 핵심으로 하는 「자본계산제도」를 도입하여 SOC투자사업에 대한 지방채(국제채 포함) 발행계획을 수립함



- 현재까지 대부분의 민자유치사업이 100% 민자유치개념으로 진행되고 있으나, 민간의 투자부담을 덜어주고 수익성을 개선시켜 활발한 민자참여를 도모할 수 있도록 「신속적인 투자사업비 배분방식」을 도입함
- 민자유치촉진법에서의 규정에 따라 제1종시설사업의 경우 ITO방식, 제2종시설사업의 경우 BOO방식으로 획일적으로 추진되고 있는 현재의 사업추진방식을 BOT(build operate and transfer)방식으로 전환해 나감

(4) 지역개발투자협약

□ 개념

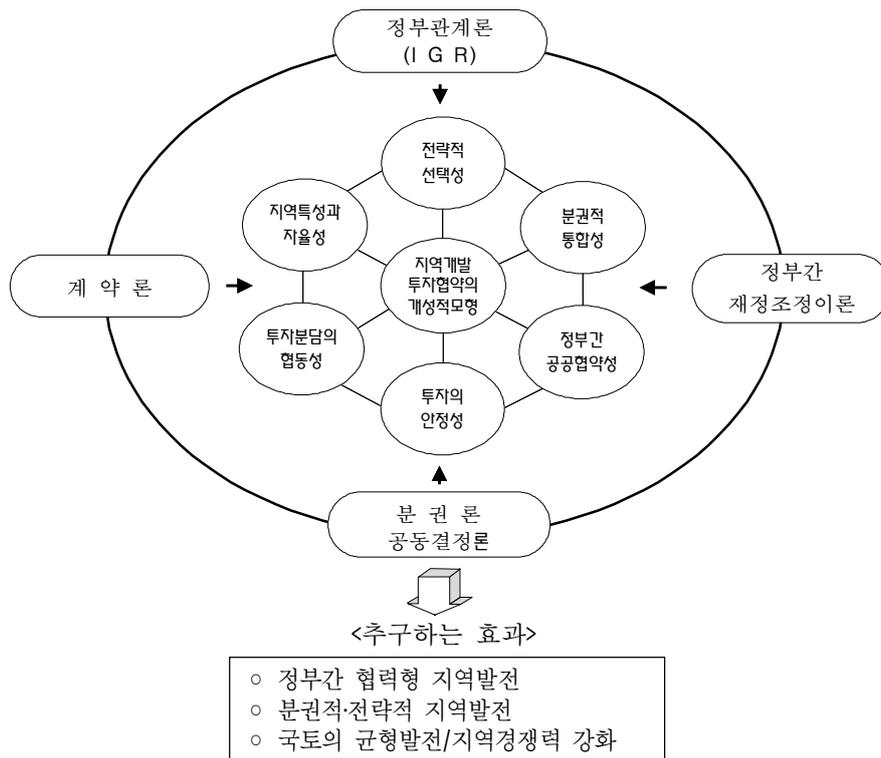
- 본 계획의 대상사업을 확실히 추진하기 위한 또 다른 방법의 하나는 지역개발 투자협약에 의한 사업의 추진으로 국가균형발전 특별법에서는 지역발전투자협약이라는 명칭으로 투자협약을 체결할 수 있도록 제안하고 있음
 - 투자협약사업은 정부와 시·도간 공동사업을 원칙으로 하고 있으며 국가와 지방자치단체는 매년 예산편성시에 사업비 반영 등 협약이행 조치를 강구하도록 하고 있음
- 지역개발투자협약이란 국가발전과 지역발전에 동시에 기여할 수 있는 지역개발 사업을 중앙정부와 지방자치단체가 공동으로 추진하기 위하여 사업계획 및 투자분담에 대해 중앙정부와 지방자치단체가 공적으로 상호 약속하는 활동을 의미함
- 일정사업에 대하여 추진주체간에 투자사업과 투자분담에 대해 협약을 하는 행위를 통해 그 일정사업에 개입되는 투자주체들 간에 공동사업으로 규정하는 것으로, 일정사업에 대해 서로 협의하고 공동의 이익을 위해 공동의 투자를 해나가는 공동사업으로 지방자치단체는 기초지방자치단체와 광역지방자치단체 모두를 대상으로 할 수 있음

□ 지역개발투자협약의 요소와 운용과정

- 지역개발투자협약의 핵심요소는 지원사업의 전략적 선택성, 지역의 특성과 자율성, 투자분담의 협동성, 투자의 안정성, 정부간의 공공협약성, 그리고 절차의 분권적 통합성의 요소가 상호작용을 맺어 이루어 짐



- 사업의 전략적 선택성 : 국가발전과 지역발전에 상호 기여를 할 수 있는 전략적인 성격을 지니는 지역개발사업을 선택
- 지역의 특성과 자율성 : 지역의 가용자원, 산업 및 문화적 특성, 지역주민의 의견을 고려하여 지역의 특성을 살리는 지역개발사업을 추진
- 투자분담의 협동성 : 상호 공동으로 투자를 분담
- 투자의 안정성 : 계약대로 계약기간 중 안정적으로 예산의 형태로 뒷받침됨으로써 안정된 투자 실적이 이루어지도록 함
- 정부간 공동협약성 : 중앙정부와 지방자치단체간에 명시적인 계약을 공식적으로 체결하고 공공의 효력을 발생시킴
- 절차의 분권적 통합성 : 공동사업의 협의·선정·체결은 중앙정부의 강압적 방식이 아닌 지방자치단체가 지향하는 분권적 체제 속에서 이루어짐

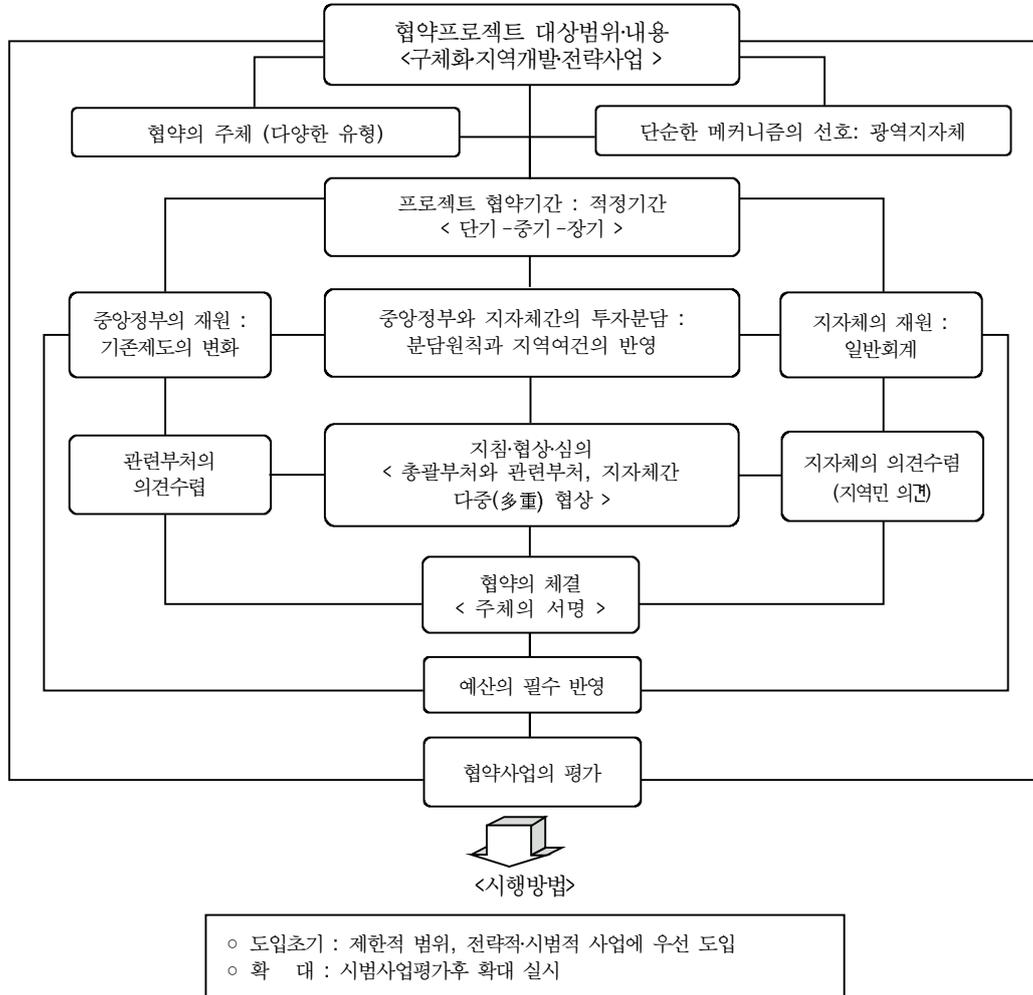


자료 : 박양호·이원섭, 지역개발투자협약제도도입방안, 국토연구원, 2000, p133.

[그림Ⅶ-3] 지역개발투자협약의 개념적 모형과 효과



- 지역개발투자협약의 실제 운용시의 요소 및 요소들간의 메커니즘을 협약과정의 순서를 고려하여 제시하면 다음과 같음



자료 : 박양호·이원섭, 지역개발투자협약제도도입방안, 국토연구원, 2000, p133.

[그림Ⅶ-4] 지역개발투자협약의 실천적 모형

(5) 제3섹터형의 민관합동개발방식

□ 개념

- 제3섹터형이란 공공부문과 민간부문의 합작투자로 별도의 법인을 설립하여 공공사업이나 지역개발에 참여하는 방식으로, 공공성이 강한 사업이나 투자회수 기간이 장기간 소요되는 지역개발에 적합



- 민간부문과 공공부문이 결합하여 공공사업의 경영주체를 형성할 수 있어 공공 부문의 공익성과 민간부문의 경영 효율성을 동시에 추구할 수 있음
- 공공측면에서는 개발사업에 민간자본이 투입되어 공공투자의 절약과 주민들의 지역개발 수용에 적절한 대응이 가능하며, 기업측면에서는 공공 투자사업에 공공기관과 공동으로 투자함으로써 투자위험이 분산될 수 있음
- 1990년대 이후 이 방식이 많이 채택되고 있으며, 특히 단기적인 주택개발사업이나 공익시설의 운영관리에 활용되고 있음

□ 사업목적에 따른 민간자본 참여방식

- 민관합동개발 방식은 사업목적에 따라 지역개발형, 기업경영형, 시설운영형으로 구분할 수 있음
- 지역개발형
 - 도로, 철도, 항만, 관광지 개발, 택지개발 등 기반시설의 설치나 지역개발사업 등을 위해 민간자본을 활용
 - 관 주도 또는 관민의 협력이 요구되는 제3섹터의 유형
- 기업경영형
 - 수익성 있는 프로젝트 위주로 공공시설의 건설·운영이나 기획, 연구개발 및 경영기법, 판매전략 등 기업의 노하우를 활용한다는 목적에 의해 설립
 - 도시 내 공공시설의 확충과 운영, 소프트한 프로그램의 개발, 국제회의나 대규모 이벤트 사업의 운영에 적합함
- 시설운영형
 - 경비절감 또는 민간의 사회기여 목적으로 공공이 설치 운영하던 시설을 민간협력으로 운영하기 위한 방식
 - 지역개발이나 수익성 제고보다는 공익을 창출하기 위한 목적사업임

[표Ⅶ-28] 사업목적별 제3섹터의 유형

사업목적	경영체질	사업기능	사 례
지역개발형	공공주도형 민관공동형	자금조달형 프로모터형	공항·도로·항만건설 리조트·관광개발
기업경영형	공공주도형 민간주도형	이해조정형 노하우활용형	빌딩재개발·교통터미널건설 특산품개발·정보서비스산업 진흥
시설운영형	민관공동형 민간주도형	경비절감형 공사결합형	시설관리·철도경영 신체장애자 공장·스포츠문화시설



3] 집행·관리체계와 행정협력

1. 집행·관리체계 구축

1) 광역적 집행 및 관리체계 필요성

- 그 동안 국토의 균형발전을 위하여 지역개발정책을 수행해 왔으나 지방중심도시 등은 수도권과 경쟁하면서 지역개발을 선도할 수 있는 규모의 경제성이나 경쟁력을 갖추지 못하여 수도권과 경쟁할 수 있는 집적경제의 기반구축 필요성 대두
- 세계화의 진전으로 지역경제가 주요한 공간경제단위로 부상하고 있으나 지방에는 지구화된 경제체제와 직교류할 수 있는 물적, 경제적 기반을 갖추지 못하고 있어 중심성을 갖춘 지방의 국제경제교류거점의 육성 요구 증대
- 국토의 균형발전을 위하여 정부는 그 동안 고속도로, 공항, 산단 및 기타 대규모 사회간접자본시설 사업을 주요거점별로 추진해 왔으나 공간적 또는 지리적 차원에서 대규모 개발사업간 조정, 연계가 미흡하여 사업의 효율적인 추진과 개발효과 미흡
- 국가 및 지역의 필수적인 경쟁력 요소인 사회간접자본 투자의 요구는 높아지는데 비하여 국가 및 공공재원의 한계에 달하게 되어 민간자본 유치에 중시되어 지역개발에 있어 민간자본 참여의 촉진방안 필요
- 이상과 같이 광역도시권계획의 필요성이 제기되고 있는데 광역계획권은 전체를 하나의 계획단위로 보고, 장기적인 발전방향과 전략을 제시하는 도시계획체계상의 최상위계획으로서 도시기본계획과 도시관리계획 등 하위계획과는 환류·조정 필요함
 - 특히 지구단위계획이나 개별단위사업 추진에 있어서는 보다 세부적인 내용이 필요함. 따라서 집행 및 관리계획이 요구됨
- 광역도시계획은 인접한 2개 이상의 특별시·광역시·시 또는 군의 행정구역에 대하여 장기적인 발전방향을 제시하거나 시·군간의 기능을 상호 연계함으로써 성장관리를 도모하고 있음
 - 따라서 광역도시계획을 집행하는 주체들이 다양하기 때문에 이들간의 적절한 역할 분담 및 협력체계의 구축을 위해 집행·관리계획이 필요함

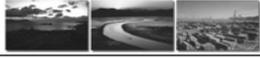


- 광역개발권계획의 집행제도의 가장 큰 문제점은 계획에 사업이 포함되어 있다 하더라도 집행의 보장이나 촉진을 위한 제도적 수단의 결여, 지역단위에서 사업 추진과정에서 다양한 사업의 추진을 상호조정, 연계하여 투자의 시너지 효과를 높일 수 있는 제도적 장치가 없는 실정임
- 따라서 지역실정에 맞는 광역도시계획의 실행 방안을 모색할 필요가 있고, 인접 지자체간 사업의 연계·통합을 효과적으로 대응하기 위해 광역적인 집행·관리 체계가 요구됨

2) 관련주체의 역할분담

□ 역할분담의 기본방향

- 개발경합과 경쟁으로 야기되는 지역간 갈등과 분쟁 해소
 - 광역도시계획은 둘 이상의 특별시·광역시·시 또는 군의 행정구역 전부 또는 일부를 광역계획권으로 지정하여 광역계획권의 범위에 따라 해당 시장·군수, 시·도지사, 또는 건설교통부 장관이 광역계획권의 공간구조와 기능분담, 광역 시설의 배치 등에 관한 기본적인 정책방향을 정하도록 하고 있음
 - 따라서 광역도시계획은 중앙과 지방정부, 지방정부와 기초자치단체, 기초자치단체와 주민간의 갈등과 분쟁을 해소하는 차원에서 역할분담이 이루어져야 함
- 적극적인 차원의 지역간 협력
 - 광양만권 지역민의 자율적인 관리능력을 증진하여 지역문제를 보다 효율적으로 처리할 수 있는 방향으로 역할 분담 유도
 - 기능적이고 통합적인 접근을 통하여 재정 낭비와 자원의 비효율적인 이용 해소
- 지방자치단체의 역량 강화
 - 광역적인 문제에 대한 공동대처로 규모의 경제 및 행정수행의 효율성 확보
 - 지자체의 재정적 취약성 극복과 지방자치 역량의 강화
- 기업적 경영원리의 도입
 - 종전에 “행정·집행은 무엇을 해야 하는가에 초점”을 두었던 반면 기업적 경영원리의 도입에 의해 “행정·집행은 어떻게 운영할 것인가”에 중점을 두면서 역할 분담



- 잠재력발굴의 극대화 지향
 - 광역도시권내의 지방이 국제적인 경쟁력을 갖추기 위해서는 지역산업에 유용한 응용기술, 지역경제인의 경영능력, 사회간접자본, 지역경제구조, 지방정부의 질 등의 여러 가지 요소들이 유기적으로 갖추어져야 함
 - 지역의 잠재력 발굴을 극대화하기 위해 공공부문과 민간부문이 지닌 특성과 장점을 총동원함과 동시에 상호 협력체계 구축을 통해 지역의 모든 역량을 결집할 수 있도록 함

□ 관련 주체간 역할분담 방안

• 중앙정부(건설교통부)의 역할분담

- 광역계획권의 지정과 승인, 입안권한이 있음
- 중앙정부의 조정 및 촉진역할 강화
 - 중앙정부 주도에 의한 광역계획 수립 등 수직적인 관계에서 탈피하여 중앙정부는 가능한 지역간의 자발적인 협력을 촉진하도록 유도
 - 재정적인 인센티브제도 도입 및 활성화
 - 지자체간 공평비용 부담원칙을 설정하여 제시
 - 지역간 공정경쟁 보장을 위한 중앙지원 및 조정 역할
- 자력적인 광역도시계획 수립 및 집행기능 미흡시 지원 역할

• 전라남도의 역할분담

- 광역계획권 지정 요청, 같은 도의 관할일 때 도지사가 입안, 도시관리계획의 입안 결정
- 국책사업을 제외한 광역계획권내 토지이용과 기능 분담, 공간구조 개편에 관한 정책이나 계획을 전남도가 중심이 되어 자율적으로 결정
 - 지역의 여건 및 잠재력을 최대한 반영하여 자율적으로 수립
- 자력적인 도시계획의 수립 및 집행기능 강화
- 혐오시설 및 수익시설의 입지는 광역계획권내 총체적인 접근을 통해 교류협력 토록 유지
 - 광역토지이용계획상 토지용도 구분, 토지이용지침 마련, 광역시설의 입지 및 재원의 배분과 조달 역할 담당



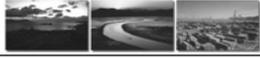
- 공동사용, 시설교환, 공동관리계약 등을 통해 운영
- 지자체간 공정한 경쟁과 협력기반 구축
 - 지역의 자립역량 강화를 위한 지역간 협력촉진과 지역간 공정경쟁 보장을 위한 조정기능 담당
- 지방자치단체의 자율적인 참여와 협력 지원을 위한 제도적 체제 마련
 - 지역간 공동 계획 및 개발을 통해 성과를 상호 공유할 수 있는 공동개발사업 추진
- 전라남도와 순천시, 여수시, 광양시와의 역할분담
 - 개별 시의 도시계획수립 권한은 각 지자체가 보유하고 있으나 복수의 사·군에 관련되는 사항에 대해서는 전라남도가 조정권한을 적극적으로 활용
 - 각 지자체가 균형적인 발전이 이루어지도록 조정·협력
 - 자발적인 협력 : 지역간 협력이 이루어지도록 지자체간 고유권한 유지와 지역 주민의 참여

3) 집행·관리체계 구축방안

(1) 광역권의 효율적인 집행방안

□ 문제점

- 광역권계획의 집행제도의 가장 큰 문제점은 사업내용의 집행을 보장하거나 촉진할 수 있는 제도적 수단이 없음
 - 따라서 일부 사업계획은 사문화될 가능성이 있고, 이 같은 일부사업의 부진은 지역발전의 전반적인 목적달성을 어렵게 할 우려가 있음
- 지역단위의 사업추진과정에서 다양한 사업의 추진을 상호조정, 연계하여 투자의 시너지 효과를 높일 수 있는 제도적 장치가 없음
 - 광역개발권 사업이 지역발전으로 유도되기 위해서는 사업간의 연계와 통합이 불가피하나 현재는 사업추진과정에서 이를 확보할 방안이 없음
 - 이 경우 개별사업의 추진이나 목적달성이 어렵고, 지역발전의 연계효과가 발생하기 곤란하며, 자원 낭비와 계획목표달성이 어렵게 됨



□ 개선방안

- 광역개발권 계획사업의 추진을 보장 또는 촉진하기 위해서는 다음과 같은 조치 필요
 - 광역개발권계획과 중앙 및 지방정부의 중장기 재정계획과 연계 의무화
 - 광역개발계획권 사업추진에 대한 재정지원을 위한 지역개발기금 확보
 - 지방자치단체의 사업에 대한 매칭 그랜트의 확대 조치
 - 기타 민자유치 사업에 대한 행정 및 재정지원제도 확대 : 사업의 정부 추진시 비용의 한도내에서 대폭적인 재정지원 방안 강구
 - 광역개발권 계획은 국가의 재정, 예산배정과 개별사업 추진부서에 대한 재정지원 및 업무조정권한을 지닌 부서가 담당하는 실질적인 조치 필요
 - 자원배분과 조정권을 지닌 범부처 기획단 및 지역개발추진 위원회 등의 구성 검토 필요
- 지역단위에서 광역개발권 계획사업의 집행상 조정과 연계를 위한 제도적 개선방안
 - 지역단위 협동계획 및 집행을 위한 중앙정부 수준의 상설조정·지원지구 설치, 지역개발정책추진 국가위원회 등 설치, 운영
 - 지역단위 협동계획 수립 및 사업집행과 조정협의를 위한 협의체 내에는 중앙 정부의 사업추진부서, 공사, 지방자치단체 및 민간투자자 등이 참여
 - 광역개발권 사업은 종합적인 지역개발사업의 하나라는 차원에서 추진할 수 있도록 높은 우선순위 부여 방안 마련
 - 다양한 개발사업 참여자간의 연계, 협력조정을 담보하기 위하여 중앙정부와 지방자치단체간, 사업 추진부서간 협약제 채택

(2) 광양만권 협력체제 강화방안

□ 행정체계 및 지원법제의 개편

- 자치단체간의 자유로운 협력 및 중앙정부의 제반 지원조치를 규정하는 법규 제정
- 단기적으로 도입 가능한 조합형 협력방식을 활성화하기 위해서 협의회에 대한 현행 지방자치법 규정의 구체화 필요
- 지자체간 협력지원을 위한 분야 및 범위 등을 규정한 법규 제정
- 광역도시계획의 실현을 위하여 각 시의 도시기본계획, 도시관리계획, 지구단위 계획에 반영시켜 계획의 집행력 제고



□ 재정적 지원방안 모색

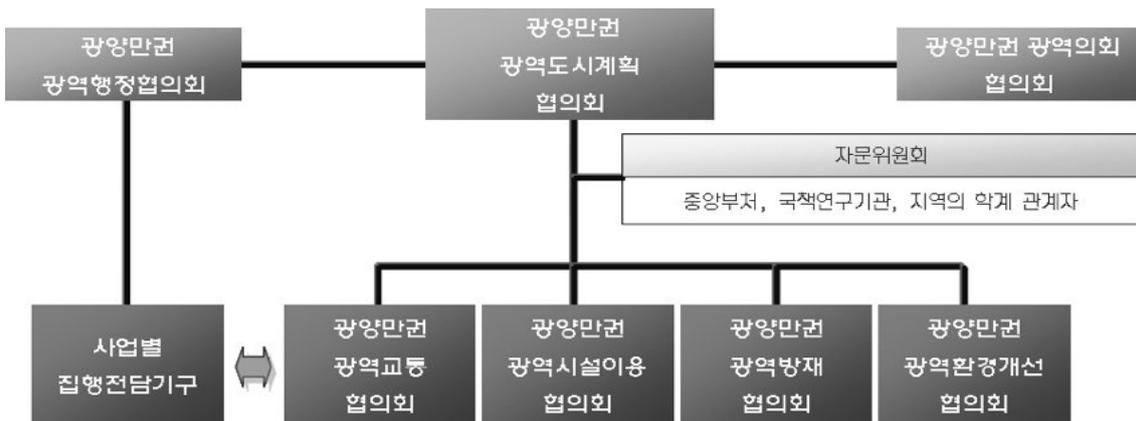
- 지자체간 협력사업 추진에 대한 중앙정부의 재정지원 강화 요청
- 공동추진계획의 수립유도를 위한 인센티브 부여
- 공동시설 투자의 지원우선권 부여
- 광역적 공공시설의 운영보조금 지급(지방교부세 제도의 운영시 주변지역의 잠재적 수요를 포괄하는 수요산정방식 도입)
- 공동사업 추진시 지방채 발행의 우선승인 및 총당을 제고
- 지자체간 협력체 추진사업에 대한 행·재정적 우선 지원
- 조세감면, 인력지원, 규제완화 등

□ 지역간 협력 활성화 방안

- 3개시 공동의 상설협의기구 구성으로 계획의 집행력 강화 및 개선방안 결정
- 지자체간 공동시설 및 광역개발사업의 설정 지원, 공동운영·관리체계 구축
- 공동개발사업시 유형별 내지 분야별로 적합한 지자체간 협력방식 채택
- 중앙정부와 전라남도의 재정지원 요청 및 광양만권 3개시 개발협약 체결

(3) 관련주체간 협력체계 확립

- 광역도시계획 협의회 구성



[그림Ⅶ-5] 광역도시계획 협의회 구성



□ 광역행정협의회의 기능 강화

- 생활권의 광역화에 따른 지역간 기능연계 및 갈등해소를 위한 광역행정체계는 자치단체의 적극성 결여와 자치단체간의 이해대립, 그리고 합의된 내용에 대한 구속력 결여 등으로 그 실효성이 약한 실정임
- 또한 규약 등 관련규정 미비로 협의사항의 수행에 대한 의무 규정만 있을 뿐 의무불이행의 규제적 강제수단이 미약하여 도시서비스의 광역공급에 수반되는 형평성 및 능률성 저하문제 등에 대한 대응 능력이 다소 미흡한 실정임
 - 따라서 결정권과 예산권이 부여된 광역행정협의회의 구성이 필요함. 그리고 법적 구성근거를 마련하여야 함
- 광역행정체계는 공공서비스의 공급과 지방자치단체 관할 구역의 분화로 인해 나타나는 서비스효과의 역외 유출 현상, 서비스 공급상 규모의 불경제성, 지방자치 단체간의 조정 미비로 인하여 투자 공백과 중복투자와 같은 문제를 해결하기 위해서도 필요성이 증대되고 있음
 - 특히 생활권과 행정구역의 불일치, 실질적인 행정수요 고도화 및 양적 팽창과 기존의 행정지역을 초월한 광역행정 수요의 발생 등에 대하여 지자체간 자원을 최대한 보장할 수 있는 분쟁조정, 협의중재 및 지방재정조정기능 개선이 과제임
- 기존 광역행정협의회의 위상 강화를 위하여 민간 파트너쉽 활성화를 통하여 운영체계를 개선하고, 교통·통신, 상·하수도, 보건·위생, 경찰·소방, 공해 등 기반시설 공급분야를 대상으로 광역행정체계를 우선적으로 도입함
 - 광역적 행정업무가 많은 것부터 관련 자치단체 실무국장, 전문가 등이 참여하는 실무분과협의회를 구성하여 광역적 문제를 협의
- 광역행정체계는 광역도시서비스의 수급에 있어서 지자체의 주체적 해결능력과 수평적 협력에 의해 행정수요와 갈등을 관리하고 역량을 강화하는 방향으로 육성하고 국고보조금과 연계한 재정적 지원이나 투자사업 시행시 광역행정기구 단체에 우선권을 부여하는 등 지원책을 강구함
- 각 지자체 또는 광역행정기구의 계획관련부서에 대한 기술협력 및 지도 그리고 계획수립과 집행시에 상호정보교환과 업무협력을 도모토록 함. 특히 민간단체의 참여를 확대하여 도시관련 정책에 대한 공청회와 모니터링제도를 확립함



□ 광역의회협의회 구성

- 광역의회협의회는 광역적 업무에 대한 의결권을 행사하여 효율적으로 협력·교류 사업을 추진
 - 광역행정사무에 관한 협의와 의사결정을 위해 각 지자체 의원이 참여하는 의결 기구를 신설
 - 광역의회협의회에서 의결한 사항은 조례로 정함
- 광역의회협의회 구성은 각 지자체의 의원 중에서 선출하여 구성하고, 구성인원은 15인 이내로 구성

□ 광역도시계획 협의회 구성

- 전라남도, 각 지자체 관련공무원, 민간위원으로 구성된 광역도시계획 협의회 구성
 - 광역도시계획 집행과정에서 발생하는 문제점과 개선방안을 결정토록 함
 - 협의회 위원은 각 지자체 도시계획위원이 겸임하도록 함
 - 분야별 소협의회(교통, 시설, 방재, 환경 등) 구성

□ 사업별 집행전담기구 구성

- 단위사업별로 사안의 성격에 따라 도 또는 담당 사·군별 전문집행전담반을 구성하여 민원발생을 해소토록 하고 효율적 사업집행을 위한 홍보팀을 구성함
- 집행 전담반은 지역 주민의 여론을 수렴하고 실시계획을 수립하며 교통 및 환경영향평가를 실시하여 개발피해의 최소화에 주력함. 나아가 행정수요에 탄력적으로 대응할 수 있도록 국제 환경 변화와 국제규범 변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 함
- 사업별 집행전담기구를 중심으로 각종 불합리한 법령·규칙·예규·행정관행 등을 합리적으로 개선토록 제도개선팀을 운영하고, 실질적인 자치 경쟁력 확보를 위한 각종 경영수익사업 발굴과 세제개선, 세원발굴 등의 업무를 담당할 재정개발팀을 운영토록 함



□ 사업별 개발 전담팀 구성

- 민간 자본의 적극적 참여를 유도하기 위해 미국의 홀룰차트제도와 같이 개별 사업에 민간기업 및 주민이 주주로 참여하고 개발전담팀을 구성토록 하여 개발사업에 대한 정치 및 행정 경영전문성의 조화를 도모하고 개발사업의 효율성을 제고토록 함
- 지방자치단체와 기업, 대학, 연구소, 금융기관 공동으로 ‘투자유치전담기구’를 설치·운영하고 전담기구에는 기업유치, 입지개발, 창업, 기술개발, 외자 및 외국기업 유치 등과 관련된 자본파트너쉽, 혁신파트너쉽, 고용·교육 파트너쉽을 구성함
- 지역대학, 연구소, 사회단체 등과 연계하여 각종 사안에 대한 다양한 의견을 수렴하여 일관성 있는 관리 및 연구체계를 유지하고 투자재원의 공동확충을 모색할 수 있도록 민간 참여를 확대함
- 경직된 행정조직의 고정관념에서 탈피하여 젊고 참신한 직원으로 구성된 ‘아이디어개발 팀’을 운영하여 급격한 국제 환경변화와 가치관의 변화에 대응하는 아이디어를 개발, 도정발전에 기여토록 함

(4) 갈등·분쟁의 조정방안

□ 중앙정부와 지자체간 갈등·분쟁조정

- 국가사업 추진시 관련지방자치단체의 참여보장방안 마련, 중앙정부와 지방자치단체간 협약지원제 채택, 개발사업에 대한 사전 업무협의제, 공동조사 및 개발제도 도입 등 개발사업 관련손실조사 및 지역개발지원제 도입
- 국가사업의 효율적 추진을 위한 제도 도입, 국가사업 추진시 지방자치단체의 인·허가의제 및 토지매수 촉진을 위한 제도 도입, 국가사업의 집행력 확보 방안 강구
- 국토개발 관련 업무협의 및 분쟁조정 촉진을 위한 제도적 기반 구축, 국토개발 업무의 협의와 분쟁조정에 관한 법률 재정비, 국가사업에 대한 지방자치단체의 참여 보장제도, 국가사업에 대한 법적 지원 보장, 정부간 분쟁조정절차 및 수단의 제도화
- 「국토개발관련분쟁조정위원회」 설치 운영, 중립적인 독립위원회로서의 지위를 지니며, 중재, 화해, 권고 등의 기능에 치중하나 공익상 필요시 직권 조정력을 부여하고 위원회구성에 지방자치단체 참여 보장



□ 지방자치단체 상호간 갈등·분쟁조정

- 광역도시 및 지역계획제도의 활성화를 위해 광역적인 시설입지 및 서비스공급 등 지역문제의 공동해결과 지역간 갈등의 사전해소를 위하여 도시계획 및 지역 개발사업에 대한 지역간 협동계획 수립을 의무화하고, 중앙정부 사업비 지원의 전제조건으로 「지역협동 계획제도」 활용
- 지역간 업무 사전협의 활성화를 위한 제도적 기반 구축, 지방자치단체간 기능별 상호협력 및 갈등조정의 촉진을 위한 협의·협력체 구성 및 수단마련의 자율권부여, 정부간 분쟁조정법 제정 등 제도적 기반확보(미국의 지방정부간 조정법), 광역 시설에 대한 공평부담 원칙과 기준의 설정(미국의 Fair Share Criteria)
- 재정지원 수단을 통한 중앙정부의 분쟁예방 및 조정촉진 기능 강화, 지방자치체의 진전에 따라 지방의 의사결정 자율권은 높아지는 반면, 재정적인 독립성은 낮아 지게 됨
- 중앙정부는 각종 투자비 보조 및 재정지원과 지방자치단체간의 협력강화, 분쟁 조정 및 중재안 수용과 연계하는 제도 도입 검토
- 지방자치단체 주도의 자율적 분쟁조정기구(위원회) 설치·운영·지자체간 자율적 분쟁조정 불가능시에는 지자체간의 자율을 최대한 보장하는 선에서 중앙의 국토 개발관련 분쟁 조정위원회를 통한 협의 중재 등 다양한 방안을 강구토록 함
- 증대일로에 있는 다양한 국토개발분쟁 발생에 대한 원인규명 미흡 및 종합적이고 체계적인 분쟁방지 및 조정을 위한 제도적 장치와 수단 결여 등으로 효율적으로 대응하지 못하고 있어 자치단체간 파트너십을 활성화할 수 있도록 광역행정조직 구성에 대한 다양한 지원방안을 마련토록 함
- 일례로 교통정비기본중장기계획 수립시 광역교통협의회에서 광역교통계획을 협의하여 반영토록 계획
- 종합적인 차원에서 국토개발에 따른 분쟁과 유형별 특성에 따른 예방 및 조정 제도 기반을 구축하여 효율적인 분쟁 예방 및 조정 수단을 확보토록 하고, 개발 정책 수립과 집행과정에 민간단체의 참여를 확대하여 “확정-공표-방어”의 정책 결정 과정을 “참여-협상-보상”의 과정으로 전환해 나감



□ 정부-주민간 갈등·분쟁조정

- 분쟁소지가 있는 개별적 사안의 입안 및 집행과정에서 주민참여 확대, 계획입안 및 입지 선정단계에서 주민·시민단체의 자율적 참여·협의기구 설치, 주민참여의 실효성 확보를 위한 전문가시스템의 활용 지원, 전문가협의 및 위원회 제도 (주민자율운영체계 구축) 구축
- 개발계획에 있어 분쟁소지를 사전에 방지하기 위하여 입지선정, 시설기준 및 기술적 저감조치 마련에 있어서 객관성, 투명성, 합리성 확보 방안 마련, 과학적 입지선정을 위해 중립적이고 전문적인 기관 활용 분쟁을 최소화
- 비용과 편익간의 형평성 확보를 위한 제도적 조치 강화, 분쟁의 유형별 특성에 따른 경제적 조정수단의 다양화, 주민 및 지역보상제도의 개선
- 다양한 기술적 저감대책 및 보완조치의 조정 수단화, 부정적 파급효과의 최소화를 위한 시설기준 강화, 기술개발, 과학적 시공 보장, 기타 기술적 저감장치 및 시설 도입, 부지선정의 과학화 및 시설운영·관리에 있어 기술적 보장장치 도입
- 공정한 정보제공 및 신뢰구축 확보, 중립적인 기관에 의한 개관적이고 전문적인 정보의 제공(피해산정, 파급효과 등), 주민들이 전문가 활용시 정부비용 지원, 피해우려에 대한 지역보험제, 시설관리에 대한 모니터링제 도입
- 환경위해방지 보장을 위한 이해당사자 감시체제 구축 (주민모니터링 시스템), 정부와 주민간의 연락체계 구축(개발사업추진시 infi box제도), 주민고충처리 제도 확립
- 주민의 최종적 의사결정 및 책임 강화, 기피시설 및 공동이용시설의 입지, 비용 분담 등 최종적 의사결정을 위한 주민투표제도입, 경매방식 활용 및 이해관계자의 합의에 의한 자발적 입지선정제도 (voluntary siting) 등의 방안을 강구함



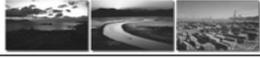
4) 계획내용의 집행

□ 광역도시계획내용의 집행

- 광역도시계획의 내용중 각 지자체의 도시기본계획이나 도시관리계획 또는 지구단위계획, 단위사업계획에서 구체화되어 실현성을 증대시킬 필요가 있음
 - 도시기본계획 자문 및 도시계획 결정과정을 통하여 조정

[표Ⅶ-29] 광역도시계획내용의 시행주체별 분담

분야	세부업무	담당주체		
		정부	전라남도	3개시
광역계획권 변경	<ul style="list-style-type: none"> ◦광역계획권역의 변경 요인 관찰 ◦권역설정과 계획내용과의 정합성 여부 검토 	○ ○	○ ○	○ ○
계획목표 및 전략의 실현	<ul style="list-style-type: none"> ◦주민의식구조 및 상위계획의 변경 수용 ◦기본목표달성을 위한 세부추진전략의 강구 ◦도시기본계획 및 도시관리계획과의 연계 ◦각종 계획지표의 적합성 평가 및 조정 	○	○ ○ ○	○ ○
광역토지 이용	<ul style="list-style-type: none"> ◦광역토지이용방향의 구체화 및 장소연계 ◦광역토지이용계획상 토지용도 구분의 구체화 ◦토지이용지침에 따른 도시화예정용지의 정합성 ◦광역계획권의 개발방향, 산업배치전략과 연계된 신규개발 허용 ◦대규모 택지개발사업의 검토 및 승인 	○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○
여가녹지	<ul style="list-style-type: none"> ◦녹지축에 따른 여가녹지시설의 설치 ◦기성시가지내 생활권녹지의 확충 ◦도시경관 및 미관계획 수립 및 운용지침 제정 			○ ○ ○
광역교통	<ul style="list-style-type: none"> ◦교통시설의 경제적 타당성 검토 ◦교통시설의 입지 및 노선결정 ◦교통시설확충재원의 배분과 조달 ◦교통시설의 설치 및 유지 	○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○
광역공급 및 이용시설	<ul style="list-style-type: none"> ◦광역시설의 입지 및 건설계획 수립 ◦광역시설 설치 및 관리 재원의 배분과 조달 	○	○ ○	○ ○
환경	<ul style="list-style-type: none"> ◦환경오염모니터링의 지속적 실시 ◦환경기초시설의 설치 			○ ○
방재	<ul style="list-style-type: none"> ◦지구별 방재계획의 수립 			○
생활권 정비	<ul style="list-style-type: none"> ◦생활권별 정비사업의 실시 ◦생활권별 격차 측정 			○ ○
집행 및 자원조달	<ul style="list-style-type: none"> ◦지자체간 협동조직 정비 ◦민간 및 외국자본 유치 	○	○ ○	○ ○



[표Ⅶ-30] 광역도시계획의 하위계획에서의 조치내용

분야	세부업무	담당주체			
		도시 기본 계획	도시 관리 계획	지구 단위 계획	단위 사업 계획
여건변화 모니터링	<ul style="list-style-type: none"> ◦광역계획권 잠재력과 개발제약요인 모니터링 ◦개선이 필요한 새로운 계획과제의 도출 	○ ○	○ ○	○	
계획목표 및 전략구상	<ul style="list-style-type: none"> ◦상위계획의 개정상황 검토 ◦주민의 의식구조와 가치관의 변화양상 파악 ◦발전기본목표와 추진전략의 타당성 검토 ◦각종 계획지표의 적합성 평가 및 조정 	○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○	○
광역토지 이용	<ul style="list-style-type: none"> ◦광역토지이용방향의 구체화 및 장소연계 ◦광역토지이용과 공간구조와의 연계화 ◦개발방향과 전략과 연계된 신규개발 허용 ◦대규모 택지개발사업의 검토 및 승인 	○ ○ ○	○ ○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○
생활권정비	<ul style="list-style-type: none"> ◦생활권별 정비사업의 실시 	○	○	○	
여가녹지	<ul style="list-style-type: none"> ◦녹지축에 따른 여가녹지시설의 설치 ◦기성시가지내 생활권녹지의 확충 ◦도시경관개선계획 수립 및 운용지침 제정 	○	○ ○ ○	○ ○	○
광역교통	<ul style="list-style-type: none"> ◦교통시설의 구체적 노선결정 ◦교통시설확충재원의 배분과 조달 ◦국가의 재정적 지원 	○ ○ ○	○ ○ ○		
광역공급 및 이용시설	<ul style="list-style-type: none"> ◦광역시설 입지결정 ◦설치 및 관리 재원의 배분과 조달 	○	○	○	○
환경	<ul style="list-style-type: none"> ◦환경오염모니터링의 지속적 실시 ◦환경기초시설의 설치 		○ ○	○ ○	
방재	<ul style="list-style-type: none"> ◦지구별 방재계획의 수립 ◦방재시설의 설치 		○ ○	○ ○	○



- 도시기본계획 수립 및 도시관리계획 변경 심의시 광역도시계획을 기준으로 검토함
- 시·군간 이견 조정이 어렵거나 광역적 현안사안으로서 중요한 정책사항인 경우에는 광역지자체가 직접 도시관리계획을 입안하거나 사업을 집행함

□ 정책사항의 평가 및 관리

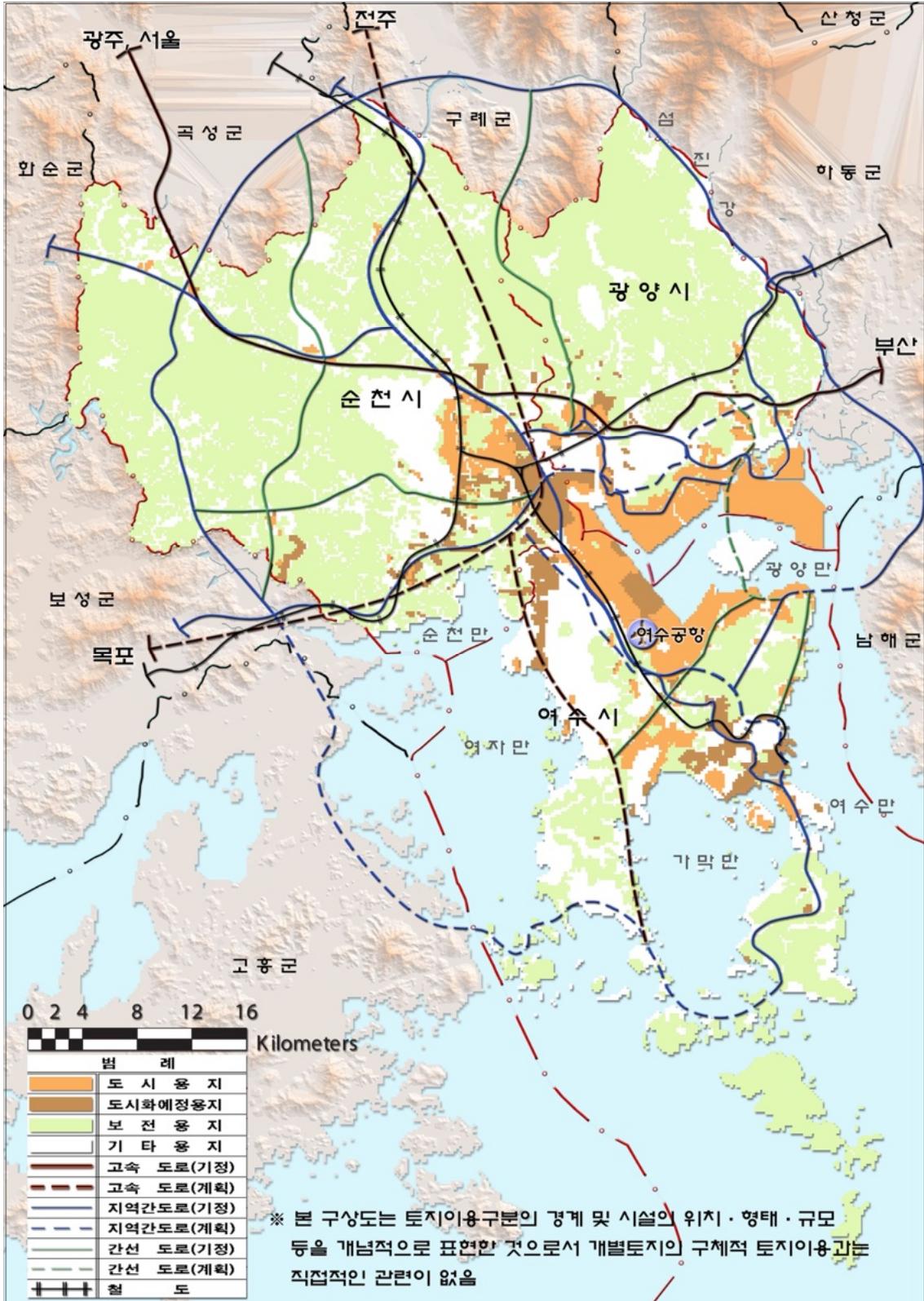
- 시·도가 참여하고 광역계획기구가 중심이 되어 일정 기간마다 광역도시계획에 포함된 정책의 집행사항을 평가하며, 이를 기반으로 하여 검토보고서를 작성하도록 함
- 광역도시계획기구 내에 집행과 관련된 구체적 프로그램을 개발하는 전담부서를 설치하여 운용함

□ 계획수정 및 변경체제

- 광역도시계획기구가 중심이 되어 광역도시계획을 일부 보완하거나 수정할 필요가 있을 경우 해당 전략 및 정책사항을 취합한 후 광역도시계획 변경(안)을 마련하여 중앙도시계획위원회 심의를 거쳐 건설교통부장관의 승인을 받아 변경함
- 광역도시계획을 전면적으로 재수립할 경우 법률이 규정하는 광역도시계획 수립 절차를 거쳐 건설교통부 장관의 승인을 받아 계획을 확정함



2025년 광양만권 광역도시계획 종합구상도



VIII. 부 록

- ① 추진경위
- ② 참여 연구진



1 추진경위

- 2004년 11월 18일 : 광양만권 광역도시계획 수립 용역 계약 체결
- 2005년 2월 1일 ~ 2일 : 현지조사, 3개시 및 경제자유구역청 의견청취
- 2005년 2월 21일 : 광양만권 광역도시계획 1차 협의회 개최
- 2005년 5월 2일 : 광양만권 광역계획권 지정승인 (건설교통부)
- 2005년 5월 20일 : 광역도시계획 1차 중간보고 (경제자유구역청)
- 2005년 6월 17일 : 광역도시계획 2차 중간보고 (도청 상황실)
- 2005년 7월 7일 : 시장, 시의회 보고 및 의견청취
- 2005년 7월 22일 : 광역도시계획 2차 협의회 개최
- 2005년 9월 7일 : 광역도시계획 최종보고 (도청 상황실)
- 2005년 9월 15일 : 도도시계획위원회자문 (도청 상황실)
- 2005년 9월 29일 : 도의회보고 (도청 상황실)
- 2005년 10월 5일 : 공청회 (순천 문화회관)
- 2005년 10월 21일 : 건설교통부 승인신청
- 2006년 3월 30일 : 중앙도시계획위원회 심의의결
- 2006년 5월 4일 : 광양만권 광역도시계획 승인 (건설교통부)



2 참여 연구진

1. 연구위원

□ 연구총괄책임

조 순 철 동신대 도시관광학과 교수

□ 연구위원

조 용 준 조선대학교 건축학과 교수
 조 길 환 여수대학교 건축학과 교수
 이 주 형 한양대학교 도시대학원장
 계 기 석 안양대학교 도시행정학과 교수
 이 정 록 전남대학교 지리학과 교수
 이 종 화 목포대학교 도시및지역개발학과 교수
 조 상 필 광주·전남발전연구원 도시지역연구실장
 조 진 상 동신대학교 도시관광학과 교수
 김 대 현 여수대학교 교통공학과 교수
 이 정 순천대학교 조경학과 교수

□ 전라남도 행정자문

이 경 연 전라남도 지역계획과장
 오 광 록 전라남도 도시계획담당
 정 영 덕 전라남도 도시계획전문위원

□ 3개시 행정자문

한 광 진 여수시 도시계획과장
 박 병 하 여수시 도시계획담당
 배 총 근 순천시 도시과장
 임 성 주 순천시 도시계획담당
 김 성 규 광양시 도시과장
 김 석 환 광양시 도시계획담당



2. 과업수행 기술자

- 용역명 : 광양만권 광역도시계획 수립용역
- 용역기간 : 2004. 11. 18 ~ 2006. 05. 17

【주식회사 동호】

분야별	참 여 기 술 자				
	성 명	직위	참여기간	참여업무내용	자 격 증 번 호
총괄	이창우	전무	2004.11.18 ~2006.05.17	P.M (사업책임기술자)	91135010249K (도시계획기술사)
도시계획 분야	김건희	전무	2004.11.18 ~2006.05.17	도시계획분야 총괄	92138010263E (도시계획기술사)
	최상석	전무	2004.11.18 ~2006.05.17	참여기술자	91136010241J (도시계획기술사)
	오인철	전무	2004.11.18 ~2006.05.17		85126002112 (도시계획기술사)
	최윤식	전무	2004.11.18 ~2006.05.17		91135010251E (도시계획기술사)
	구영만	전무	2004.11.18 ~2006.05.17		95143010265I (도시계획기술사)
	정기성	상무	2004.11.18 ~2006.05.17		97150020095C (도시계획기술사)
	김근태	이사	2004.11.18 ~2006.05.17		011650101615 (도시계획기술사)
	안상훈	이사	2004.11.18 ~2006.05.17		02166020033P (도시계획기술사)
	권혁도	이사	2004.11.18 ~2006.05.17		88204040055A (도시계획기사)
	조용걸	부장	2004.11.18 ~2006.05.17		94206020217C (도시계획기사)
	장진구	부장	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	박지선	부장	2004.11.18 ~2006.05.17		91204030136Q (도시계획기사)



분야별	참 여 기 술 자				
	성 명	직 위	참여기간	참여업무내용	자 격 증 번 호
도시계획 분야	조 영 제	차장	2004.11.18 ~2006.05.17	참여기술자	93203040209Q (도시계획기사)
	전 영 업	차장	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	박 진 호	차장	2004.11.18 ~2006.05.17		95202010870T (도시계획기사)
	백 기 영	차장	2004.11.18 ~2006.05.17		94202040480X (도시계획기사)
	박 명 근	과장	2004.11.18 ~2006.05.17		96204010279Z (도시계획기사)
	박 승 혁	과장	2004.11.18 ~2006.05.17		98202100154C (도시계획기사)
	박 용 희	과장	2004.11.18 ~2006.05.17		97204020320P (도시계획기사)
	조 성 규	대리	2004.11.18 ~2006.05.17		99207100498H (도시계획기사)
	최 현 호	대리	2004.11.18 ~2006.05.17		00202021093O (도시계획기사)
	김 종 남	대리	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	서 희 승	대리	2004.11.18 ~2006.05.17		00202071919E (토목기사)
	황 호 신	대리	2004.11.18 ~2006.05.17		01201140553B (도시계획기사)
	양 경 민	대리	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	박 상 수	사원	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	전 인 길	사원	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	정 찬 훈	사원	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
	유 진 철	사원	2004.11.18 ~2006.05.17		학·경력자
정 철 우	사원	2004.11.18 ~2006.05.17	학·경력자		
주 성 규	사원	2004.11.18 ~2006.05.17	02201011854V (건축기사)		



분야별	참 여 기 술 자				
	성 명	직위	참여기간	참여업무내용	자 격 증 번 호
교통분야	조 근 형	전무	2005.06. 1 ~2006.05.17	교통분야 총괄	90133010229RV (교통기술사)
	이 선 수	이사	2005.06. 1 ~2006.05.17	참여기술자	99159100040W (교통기술사)
	박 창 혁	과장	2005.06. 1 ~2006.05.17		94207011037 (교통기사)
	김 주 영	대리	2005.06. 1 ~2006.05.17		96203010620L (교통기사)
	박 효 진	대리	2005.06. 1 ~2006.05.17		00204071270A (교통기사)
	김 현 상	과장	2004.06.18 ~2006.05.17		95204010629A (교통기사)
상하수도 분야	홍 태 희	전무	2005.06. 1 ~2006.05.17	참여기술자	84124000145K (상하수도기술사)
	구 본 진	이사	2005.06. 1 ~2006.05.17		8920320129L (토목기사)
	양 성 철	부장	2005.06. 1 ~2006.05.17		8920320129L (토목기사)
	김 진 수	차장	2005.06. 1 ~2006.05.17		01163070029W (상하수도기술사)
도로 및 공항분야	구 정 균	이사	2005.06. 1 ~2006.05.17	참여기술자	학·경력자
	이 철 영	전무	2005.06. 1 ~2006.05.17		86128010038R (도로및공항기술사)
	조 돈 관	과장	2005.06. 1 ~2006.05.17		89405102341 (토목제도기능사)
	정 원 진	과장	2005.06. 1 ~2006.05.17		93202010265 (토목기사)
환경분야	고 경 섭	이사	2005.06. 1 ~2006.05.17	환경분야 총괄	94141020131L (폐기물처리기술사)
	이 재 완	상무	2005.06. 1 ~2006.05.17	참여기술자	90134010221Q (수질관리기술사)
	이 상 청	이사	2005.06. 1 ~2006.05.17		95145070025M (대기관리기술사)
	정 종 암	차장	2005.06. 1 ~2006.05.17		98156070082N (폐기물처리기술사)
	황 인 성	차장	2005.06. 1 ~2006.05.17		90203130146L (수질환경기사)



분야별	참 여 기 술 자				
	성 명	직위	참여기간	참여업무내용	자 격 증 번 호
조경분야	곽 노 업	전무	2005.06. 1 ~2006.05.17	참여기술자	98154100013J (조경기술사)
	김 윤 곤	전무	2005.06. 1 ~2006.05.17		94142020063X (조경기술사)
	이 재 찬	부장	2005.06. 1 ~2006.05.17		87205120011Q (조경기사)
	최 성 원	과장	2005.06. 1 ~2006.05.17		학·경력자
	조 현 준	대리	2005.06. 1 ~2006.05.17		97202060599Y (조경기사)
항만 및 해안분야	이 재 남	고문	2005.06. 1 ~2006.05.17	항만 및 해안 분야 총괄	76233204605 (항만 및 해안기술사)
	김 희 찬	부장	2005.06. 1 ~2006.05.17	참여기술자	학·경력자
	송 재 현	부장	2005.06. 1 ~2006.05.17		90203150104Q (토목기사)
	박 범 석	과장	2005.06. 1 ~2006.05.17		95201060073Q (토목기사)

【한국기술개발 주식회사】

분야별	참 여 기 술 자				
	성 명	직위	참여기간	참여업무내용	자 격 증 번 호
도시계획 분야	이 상 윤	전무	2004.11.18 ~2006. 5.17	참여기술자	94141020105 (도시계획기술사)
	김 명 진	상무	2004.11.18 ~2006. 5.17		85303006982 (도시계획기사)
	조 병 무	부장	2004.11.18 ~2006. 5.17		92204010367U (도시계획기사)
	노 성 일	부장	2004.11.18 ~2006. 5.17		93203010515 (도시계획기사)
	신 희 명	차장	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	이 용 성	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	서 정 진	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	박 성 준	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	신 경 철	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	선 미 영	사원	2004.11.18 ~2006. 4.30		학·경력자



분야별	참 여 기 술 자				
	성 명	직 위	참여기간	참여업무내용	자 격 증 번 호
도로 및 공항분야	이 용 관	전무	2004.11.18 ~2006. 5.17	도로및공항 분야총괄	94142010083W (도로및공항기술사)
	장 치 목	상무	2004.11.18 ~2006. 5.17	참여기술자	98153070019L (도로및공항기술사)
	김 준 국	이사	2004.11.18 ~2006. 5.17		88201110007 (토목기사)
	변 만 정	부장	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	배 준 국	대리	2004.11.18 ~2006. 5.17		96204040685Y (건설재료시험기사)
	정 승 직	대리	2004.11.18 ~2006. 5.17		99205120142E (토목기사)
	류 동 길	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		99207140685C (토목기사)
상하수도 분야	김 영 곤	전무	2004.11.18 ~2006. 5.17	상하수도 분야총괄	86128010041M (상하수도기술사)
	이 재 열	이사	2004.11.18 ~2006. 5.17	참여기술자	82308100669P (토목기사)
	송 주 환	대리	2004.11.18 ~2006. 5.17		98204020412T (토목기사)
	나 영 식	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		03204030697C (건축기사)
조경분야	강 화 중	이사	2004.11.18 ~2006. 5.17	조경분야총괄	84124000399E (조경기술사)
교통분야	노 종 기	전무	2004.11.18 ~2006. 5.17	참여기술자	95145020113M (교통기술사)
	백 훈 기	부장	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	김 성 준	과장	2004.11.18 ~2006. 5.17		95207040382G (교통기사)
	홍 영 기	과장	2004.11.18 ~2006. 5.17		96203010633Q (교통기사)
	오 동 욱	대리	2004.11.18 ~2006. 5.17		99204070776S (교통기사)
환경분야	정 지 현	전무	2004.11.18 ~2006. 5.17	참여기술자	95144010316J (폐기물처리기술사)
	최 규 성	부장	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자
	김 정 태	과장	2004.11.18 ~2006. 5.17		95204010588I (수질환경기사)
	박 현 진	대리	2004.11.18 ~2006. 5.17		02201021783C (수질환경기사)
	이 종 혁	사원	2004.11.18 ~2006. 5.17		학·경력자