

남북협력 기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상¹⁾

서종원 | 한국교통연구원 선임연구위원 | sjw@koti.re.kr

I. 서론

대한민국 접경지역은 분단 이후 지속된 군사적 대치와 각종 개발 규제로 인해 구조적으로 낙후된 대표적 지역이다. 특히 휴전 체제하에서 군사시설보호구역 지정과 개발행위 제한이 장기간 지속되면서 산업·교통·정주 여건 전반에 걸쳐 상대적으로 발전이 지체되어 왔다. 이러한 배경하에서 2025년 이재명 대통령은 대통령선거 후보 시절 지방 유세를 통해 ‘동서평화고속화도로’ 추진을 제시한 바 있으며, 접경지역 발전과 남북협력 기반 조성은 현 정부의 주요 정책과제로 자리하고 있다. 이는 단순한 도로 건설사업을 넘어, 분단으로 인해 희생을 감내해 온 접경지역에 대한 국가적 보상과 균형발전 전략의 성격을 동시에 지닌다. 특히 이재명 대통령이 강조한 ‘특별한 희생에는 특별한 보상’이라는 기조는 접경지역의 구조적 불이익을 국가 차원에서 해소해야 한다는 정책적 인식을 반영한다.

그동안 접경지역 경제는 군부대 주둔에 따른 소비 수요와 제한적인 지역 내 경제활동에 상당 부분 의존해 왔다. 그러나 최근 저출생과 병역자원 감소로 군부대 통폐합이 본격화되면서 지역경제 기반이 급격히 약화되고 있으며, 인구 감소와 고령화가 동시에 진행됨에 따라 지방소멸 위험이 심화되고 있다. 특히 접경지역의 경우 일반적인 지방소멸 요인에 더해 남북 분단과 군사적 긴장이라는 특수성이 중첩되어 있다는 점에서 문제의 심각성이 더욱 크다. 열악한 교통 접근성과 산업기반 부족은 청년층 유출을 가속화하고 있으며, 이는 지역경제 침체와 생활서비스 축소로 이어지는 악순환을 초래하고 있다. 따라서 접경지역 활성화는

1) 서종원·최성원, 「남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상」, 한국교통연구원, 2025를 수정·요약 정리하였다.

단순한 지역개발 차원을 넘어 국가 균형발전과 안보, 사회통합 측면에서도 시급한 정책과제로 평가된다.

향후 북한을 둘러싼 대외환경이 완화될 경우 남북 교류협력 환경 역시 새로운 국면을 맞이할 가능성이 있으며, 이에 대비한 선제적 인프라 구축 전략이 요구된다. 다만, 기존 남북협력의 핵심축이었던 경의선·동해선 중심의 철도·도로 협력사업은 대규모 재원 투입과 국제 정세 불확실성, 대북제재 및 군사적 문제 등으로 인해 단기간 내 본격 추진에는 한계가 존재한다. 따라서 향후 남북협력은 기존 축 중심의 제한적 방식에서 벗어나 공간적·분야적 다변화를 추진할 필요가 있으며, 이를 뒷받침할 새로운 교통 플랫폼 구축이 중요하다.

이러한 측면에서 동서평화고속도로는 접경지역을 동서로 연결하는 핵심 간선 교통축으로서 중요한 의미를 가진다. 현재 접경지역은 남북축 교통망 중심으로 개발이 이루어진 반면, 동서를 연결하는 횡축 교통망은 상대적으로 미비한 상황이다. 특히 접경지역 내 상당 구간은 고속도로가 부재하거나 도로 수준이 낮아 지역 간 연계성과 접근성이 매우 제한적이다.

또한 접경지역은 향후 남북 대치 국면이 완화될 경우 남북 교류협력의 핵심 거점이자 한반도 경제·물류 네트워크의 중심축으로 전환될 가능성이 높다. 접경지역은 한반도의 중앙부에 위치한 전략적 공간임에도 불구하고 분단 이후 사실상 변방지역으로 기능해 왔으며, 군사적 긴장으로 인해 경제적 교류와 인적 이동이 원천적으로 제한되어 왔다. 그러나 향후 남북관계 개선 시 접경지역은 물류·관광·산업·환경 협력의 중심 권역으로 재편될 가능성이 크다. 특히 보건·환경·재난 대응과 같은 비전통적 협력 분야에서는 접경지역 연계 인프라의 중요성이 더욱 커지고 있다.

최근 기후위기 심화와 함께 산림·수자원 공동관리의 필요성이 확대되고 있으며, 임진강·북한강 유역의 수해 대응과 산불 감시·진압 등에서도 남북 공동협력의 필요성이 증가하고 있다. 또한 군사분계선 인근 지역을 통해 유입되는 말라리아와 아프리카돼지열병과 같은 전염병은 국민 생명과 축산업에 직접적인 영향을 미치는 문제로, 남북 간 신속한 공동 대응체계 구축이 요구된다. 이러한 협력이 실질적으로 작동하기 위해서는 관련 인력과 장비의 이동을 지원할 수 있는 안정적 교통인프라 구축이 필수적이다. 따라서 동서평화고속도로는 단순한 교통망 구축사업이 아니라, 접경지역 균형발전과 남북협력 기반 조성, 나아가 한반도 평화경제 실현을 위한 전략적 기반시설로 이해될 필요가 있다.

II. 남북 접경지역 협력 여건

1. 남북 접경지역 경제·사회 여건

남북 접경지역은 군사분계선과 비무장지대(DMZ)를 중심으로 형성된 특수한 공간으로, 분단과 군사적 대치의 영향을 가장 직접적으로 받아 온 지역이다. 남한의 경우 「접경지역 지원 특별법」에 따라 비무장지대 또는 해상의 북방한계선 인접 지역이 접경지역으로 지정되어 있으며, 인천·경기·강원권의 주요 시군이 이에 포함된다. 북한 역시 군사분계선과 비무장지대 인접 지역을 중심으로 접경권이 형성되어 있으며, 최근에는 ‘두 국가론’ 기초 속에서 해당 지역을 ‘국경연선’으로 규정하는 등 정치·군사적 의미를 강화하고 있다.

남한 접경지역은 약 328만명이 거주하는 공간으로 전체 인구의 약 6.4%를 차지하지만, 지속적인 인구 감소와 고령화, 청년층 유출 등 구조적 위기에 직면해 있다. 경제적 측면에서도 접경지역의 지역내총생산(GRDP)과 1인당 소득 수준은 전국 평균을 하회하고 있으며, 대부분의 지방자치단체가 낮은 재정자립도를 보이는 등 중앙정부 재정지원에 대한 의존도가 높은 구조를 나타낸다. 이는 군사시설보호구역 지정과 산업입지 제한 등으로 인해 민간투자와 자생적 산업발전이 장기간 제약받아 온 결과로 해석된다.

특히 접경지역은 광범위한 군사시설보호구역 지정으로 인해 개발행위와 산업활동, 정주환경 개선에 상당한 제한을 받고 있다. 연천군과 철원군 등 일부 지역은 전체 면적 대부분이 군사보호구역으로 지정되어 있으며, 군사분계선 인근 통제보호구역은 안보 목적상 개발이 엄격히 제한되고 있다. 최근 일부 보호구역 해제가 이루어지고 있으나, 실질적인 지역 활성화를 위해서는 체계적인 활용 전략과 교통·생활 인프라 확충이 병행될 필요가 있다.

북한 접경지역 역시 산업기반과 생활 인프라 측면에서 상대적인 낙후성을 보이고 있다. 접경지역의 도시화율은 북한 평균을 크게 하회하고 있으며, 대부분 농촌 및 산간 지역 중심으로 구성되어 있어 교통·보건·생활 서비스 접근성이 제한적이다. 결과적으로 남북 접경지역은 공통적으로 인구 감소와 산업기반 약화, 기반시설 부족이라는 구조적 문제를 공유하고 있다.

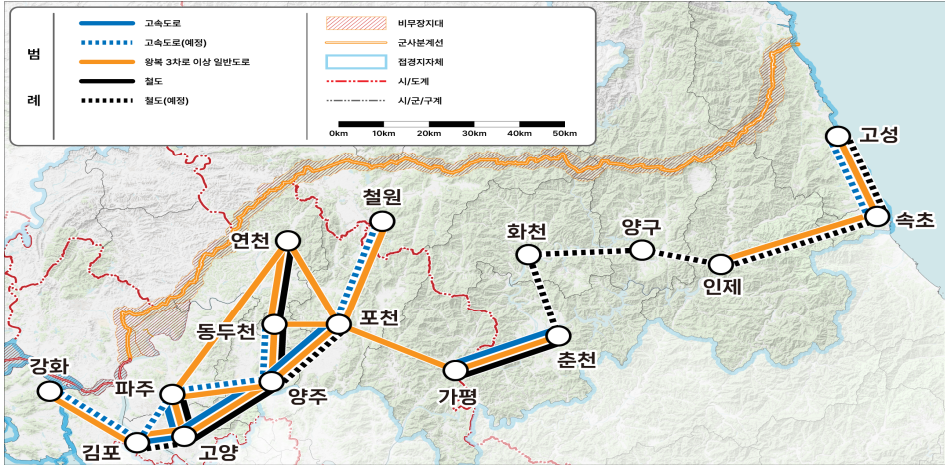
따라서 향후 접경지역 발전 전략은 단순한 지역개발 차원을 넘어 남북협력과 연계된 교통·산업·생활 인프라 구축을 중심으로 추진될 필요가 있다. 특히 접경지역의 접근성과 연계성을 강화하는 교통망 확충은 지역 균형발전과 주민 정주 여건 개선뿐 아니라, 향후 남북 교류협력 확대를 위한 기반 조성 측면에서도 중요한 의미를 가진다.

2. 남북 접경지역 교통 여건

남북 접경지역의 교통 체계는 분단 이후 형성된 군사적 대치 구조와 수도권 중심의 개발정책 속에서 불균형적으로 발전해 왔다. 남한 접경지역은 수도권 및 강원권을 중심으로 일정 수준 이상의 교통 인프라가 구축되어 있으나, 지역 간 연계성과 횡축 교통망 측면에서는 여전히 구조적 한계를 보이고 있다. 현재 남한 접경지역에는 포천~세종선, 파주~평택선, 수도권 제1·2순환선, 서울~양양선, 동해선 등 6개 고속도로 노선이 위치하고 있으며, 계양~강화 구간의 신규 고속도로 사업도 추진되고 있다. 국도망은 횡축 5개 노선과 종축 7개 노선으로 구성되어 있으며, 이 가운데 일부 노선은 남북 연결 기능을 수행하거나 향후 연결을 계획하고 있다. 또한 철도 부문에서는 경의선·경원선·동해선 등 남북 연결축을 비롯하여 경춘선, 서해선, 교외선 등 간선철도와 GTX-A, 수도권 전철 3호선, 김포골드라인 등 광역교통망이 운영되고 있다.

그러나 이러한 교통망은 수도권 북부와 일부 시급 지역에 집중되어 있으며, 접경지역 내 연계성은 여전히 미흡한 수준에 머물러 있다. 접경지역 내 전체 도로 가운데 왕복 3차로 이상 포장도로 비율은 전국 평균에 미치지 못하며, 특히 강화군·철원군·화천군·양구군 등 군 단위 지역에서는 해당 비율이 10% 미만에 불과하다. 반면, 고양시와 같은 수도권 인접 도시는 상대적으로 높은 도로 수준을 보이고 있어 접경지역 내부에서도 교통 인프라 격차가 심화되고 있음을 확인할 수 있다. 이러한 편중 현상은 교통 접근성의 차이를 초래할 뿐 아니라 산업·관광·생활 서비스 접근성에서도 지역 간 불균형을 심화시키는 요인으로 작용하고 있다.

[그림 1] 남한 접경지역 인접 시군 간 연계 인프라 현황



자료: 서종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』, 한국교통연구원, 2025.

북한 접경지역의 교통 체계 역시 군사적 목적과 제한된 경제개발 전략 속에서 형성되어 왔다. 북한 접경지역에는 평양~개성 고속도로와 원산~금강산 고속도로 등 2개의 고속도로 노선이 위치하고 있으며, 평양~개성 1급도로, 원산~김화 1급도로, 사리원~해주 1급도로 등이 주요 간선도로 기능을 수행하고 있다. 철도 부문에서는 평부선(경의선), 강원선(경원선), 금강산청년선(동해선)을 비롯하여 청년이천선, 배천선, 웅진선, 강령선, 장연선 등이 접경지역을 통과하고 있다. 북한 접경지역 역시 동서축의 횡단 교통인프라는 미흡한 실정이다.

[그림 2] 북한 접경지역 주요 인프라 현황 및 계획



자료: 서종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』, 한국교통연구원, 2025.

종합하면 남북 접경지역의 교통 체계는 남북축 중심으로 발전해 온 반면, 동서축 연계성과 지역 내부 연결성은 상대적으로 부족한 구조를 보이고 있다. 특히 접경지역 내부의 단절 구간과 열악한 도로·철도 수준은 지역경제 활성화와 남북 교류협력 확대에 제약요인으로 작용하고 있다. 따라서 향후 접경지역 발전 전략은 단순한 개별 노선 확충을 넘어 남북 접경권 전체를 연결하는 통합적 교통망 구축과 횡축 교통인프라 확충에 중점을 둘 필요가 있다. 이는 접경지역의 균형발전뿐 아니라 향후 남북 교류협력 재개 시 한반도 통합 교통 체계 구축의 기반으로도 중요한 의미를 가진다.

3. 남북 교통로 현황 및 제약요인

현재 남북 간 육상 교통 체계는 분단과 군사적 대치의 구조가 그대로 반영된 불안정한 연결 체계를 보이고 있다. 남북 간 공식 육상 교통로는 경의선·동해선 도로 및 철도와 판문점을 통한 국도 1호선 등으로 확대되어 왔으나, 최근 남북관계 경색과 북한의 강경조치로 인해 실질적인 연결 기능은 크게 약화된 상태이다. 특히 북한이 2024년 경의선 및 동해선 연결도로와 철도를 폭파함에 따라 현재 남북 간 육상 연결이 사실상 판문점 축에만 제한되고 있는 부분은 남북 교통협력이 정치·군사적 환경 변화에 매우 취약한 구조임을 보여준다. 또한 국도 3·5·31·43호선과 경원선·금강산선 철도 등 주요 교통축 역시 단절 상태가 지속되고 있어 접경지역의 연계성과 활용 가능성이 제한되고 있다.

[그림 3] 남북 연결통로 및 단절구간 현황



자료: 세종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』, 한국교통연구원, 2025.

남북 교류협력 확대를 제약하는 외부 요인도 여전히 강하게 작용하고 있다. 유엔 안전보장이 사회의 대북제재는 물자 이동과 금융거래, 합작사업 등을 광범위하게 제한하고 있으며, 군사분계선과 비무장지대 출입 역시 유엔군사령부 승인에 의존하고 있다. 이에 따라 남북 철도·도로 연결사업은 국제 정치와 군사적 변수에 직접적인 영향을 받을 수밖에 없는 구조적 한계를 지닌다. 여기에 북한이 2023년 이후 ‘적대적 두 국가론’을 공식화하며 남북관계 단절 기조를 강화하고 있다는 점 역시 남북협력 추진의 주요 제약요인으로 작용하고 있다.

이러한 상황 속에서 접경지역은 지방소멸과 군사규제라는 이중적 위기에 직면해 있다. 접경지역은 장기간 군사시설보호구역 지정과 개발 제한을 감내해 온 대표적 낙후지역으로, 최근 전방부대 축소와 인구 감소가 맞물리면서 지역경제 기반이 급격히 약화되고 있다. 따라서 접경지역 정책은 단순한 경제성 논리를 넘어 국가안보를 위해 희생을 감내해 온 지역에 대한 정책적 보상과 균형발전 전략 차원에서 접근될 필요가 있다. 특히 강원 북부권을 중심으로 열악한 교통 접근성을 개선하기 위해서는 기존 종축 중심 교통 체계를 보완할 수 있는 횡축 간선교통망 구축이 중요하며, 이는 평화경제특구와 같은 접경지역 발전 전략의 실효성을 높이는 핵심 기반으로 작용할 수 있다.

아울러 향후 남북 교류협력 재개 가능성에 대비한 선제적 기반 구축도 요구된다. 기존 남북협력이 경의선과 동해선 중심의 제한적 경제협력에 머물렀다면, 향후에는 교통·환경·보

건·재난 대응 등 생활밀착형 협력으로 확대될 필요가 있다. 특히 보건·환경 분야는 군사적 민감성이 상대적으로 낮으면서도 주민 생활과 직결되는 영역이라는 점에서 협력 가능성이 높다. 이를 위해서는 접경지역 내 인력과 물자의 이동을 지원할 수 있는 교통인프라 확충이 필수적이며, 종축과 연계된 횡축 교통망 구축을 통해 접경지역 전체의 연계성과 접근성을 강화할 필요가 있다. 이러한 인프라 구축은 단순한 지역개발을 넘어 장기적으로 한반도 평화경제와 통합 교통 체계 구축의 기반이 될 수 있다는 점에서 중요한 정책적 의미를 가진다.

Ⅲ. 동서평화고속화도로 노선 구상

1. 동서평화고속화도로 선행연구 노선 검토

동서평화고속화도로 구상은 접경지역의 교통 접근성 개선과 남북협력 기반 조성을 위한 핵심 인프라 전략으로 논의되어 왔다. 특히 해당 사업은 단순한 지역 도로 건설을 넘어, 접경지역 균형발전과 한반도 평화경제 기반 구축을 위한 장기적 국가 간선교통축 조성이라는 의미를 가진다. 관련 논의는 주로 접경지역 시장·군수협의회를 중심으로 추진되었으며, 2013년 한국교통연구원의 연구용역²⁾과 2015년³⁾·2016⁴⁾년의 노선 구상이 대표적인 선행 사례로 평가된다. 이들 연구는 수도권과 강원 북부 접경지역을 동서로 연결하는 새로운 횡축 교통망 구축의 필요성을 공통적으로 제시하였다.

초기 단계인 2013년 연구에서는 강화~고성 구간을 연결하는 신규 고속도로 건설방안이 검토되었으며, 사업비는 약 6~7조원 수준으로 추산되었다. 그러나 최적 대안으로 평가된 노선조차 비용 대비 편익(B/C)이 0.39에 그쳐 경제성 확보에 실패하였다. 이는 접경지역 특유의 낮은 인구밀도와 제한적인 산업기반, 군사시설보호구역에 따른 개발 제약 등이 교통수요 창출에 한계로 작용했기 때문이다. 결과적으로 순수 경제성 논리만으로는 사업 추진의 타당성을 확보하기 어려운 구조적 특성이 확인되었다.

이후 2015년에는 기존 도로망을 적극 활용하는 방식의 '동서평화고속화도로' 구상이 새롭게 제시되었다. 해당 계획은 신규 고속도로 건설 중심에서 벗어나 기존 국도와 지방도를 확장·개량하여 고속화도로 기능을 확보하는 방식을 채택함으로써 사업비 절감과 현실적 추진 가능성을

2) 『김포신문』, 「동서평화고속도로' 김포는 빠지나?」, 2013. 10. 18(<https://www.igimpo.com/news/articleView.html?idxno=33755>).
3) 『경향신문』, 「강화~고성 '동서평화 고속화도로' 풀리나」, 2015. 7. 12(<https://www.khan.co.kr/article/201507122153185>).
4) 『연합뉴스』, 「서해물 웅진부터 동쪽끝 고성까지 244km 고속화도로 '청신히」, 2016. 9. 5(<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160905080900060>).

동시에 확보하고자 하였다. 이에 따라 강화~고성 구간 230km 가운데 기존 도로 125km를 개량하고, 단절 및 미비 구간 중심으로 105km를 신규 건설하는 방안이 제안되었으며, 총사업비는 약 3조 3,803억원으로 추산되었다. 이는 초기 계획 대비 사업비를 크게 줄이면서 단계적 사업 추진이 가능하도록 설계되었다는 점에서 현실적인 대안으로 평가되었다.

2016년에는 기존 노선을 인천국제공항까지 연장하는 추가 구상이 제시되었다. 강화~옹진(신도)~인천국제공항 구간 약 14km가 추가되면서 전체 연장은 약 244km로 확대되었으며, 일부 구간에는 해상교량 건설이 포함되었다. 총사업비는 약 4조원 수준으로 증가하였으나, 인천국제공항과의 직접 연계를 통해 국제 물류 및 관광 접근성을 강화할 수 있다는 점에서 전략적 가치가 부각되었다. 특히 접경지역과 국제공항 간 직결 교통축 구축은 향후 남북 교류협력 재개 시 물류·관광 수요를 접경지역으로 유입하는 가능성을 제시하였다는 점에서 중요한 의미를 가진다.

〈표 1〉 동서평화고속화도로 사업 개요 비교

구분	총연장	사업비	비고
동서평화고속화도로 안(기본안) (2013년)	210km	7조 2,852억원	전 구간 신설
동서평화고속화도로 안 (2015년)	230km	3조 3,803억원	기존 도로 개량 125km/신설 105km
동서평화고속화도로 연장안 (2016년)	244km	4조 197억원	기존 도로 개량 125km/신설 119km

자료: 서중원·최성원, 「남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상」, 한국교통연구원, 2025.

종합적으로 볼 때 동서평화고속화도로 사업은 단순 교통수요 대응 차원을 넘어 국가균형발전, 접경지역 활성화, 남북협력 기반 조성, 안보 및 재난 대응 등 복합적 공공성을 내포하고 있다. 따라서 경제적 편익뿐 아니라 접경지역의 구조적 낙후 해소와 한반도 평화경제 기반 구축이라는 정책적·전략적 관점에서 종합적으로 접근할 필요가 있다.

[그림 4] 동서평화고속화도로 노선 구상 비교



자료: 서종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』, 한국교통연구원, 2025.

2. 동서평화고속화도로 노선 및 사업방식

본문에서 구상하는 동서평화고속화도로 사업은 접경지역 균형발전과 남북협력 기반 조성이라는 두 가지 정책목표를 동시에 추구하고자 한다. 이에 따라 본 연구에서는 노선 선정 과정에서 단순한 경제성 중심 접근을 넘어 접경지역의 특수성과 향후 남북관계 변화 가능성을 종합적으로 고려하였다.

우선 접경지역 균형발전 측면에서는 현재까지 고속도로가 부재한 접경지역을 최대한 포함할 수 있는 노선 구성이 중요하게 검토되었다. 접경지역 중 상당수는 수도권과 인접해 있음에도 불구하고 국가 간선교통망 접근성이 낮아 산업·관광·생활 서비스 측면에서 구조적 제약 받고 있으며, 이는 지역소멸 위험을 심화시키는 요인으로 작용하고 있다. 따라서 동서평화고속화도로는 교통 소외지역의 접근성을 개선하고 지역 간 연계성을 강화하는 균형발전 인프라로서의 역할이 요구되었다.

또한 남북협력 기반 구축 측면에서는 군사분계선 인접 지역을 횡단하고 군사분계선 인근을 경유하는 전략적 노선 구성이 고려되었다. 접경지역은 향후 남북관계 개선 시 교류협력의 핵심 공간으로 기능할 가능성이 높은 지역이며, 물류·관광·산업뿐 아니라 환경·보건·재난 대응 등 다양한 분야에서 협력 거점 역할이 기대된다. 이에 따라 동서평화고속화도로는

단순한 지역 내부 교통망을 넘어 향후 남북 교류협력 확대에 대응할 수 있는 기반 교통축으로 기능할 필요가 있다.

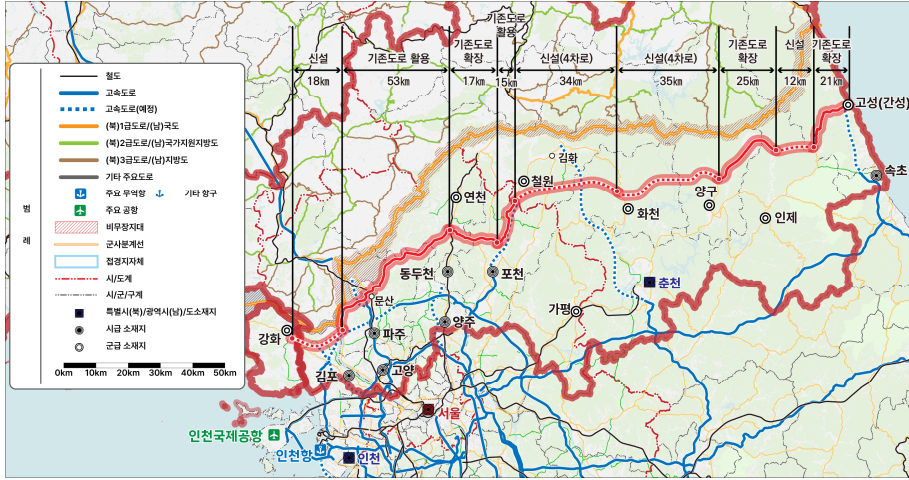
한편, 사업 실현 가능성 역시 중요한 고려 요소로 제시되었다. 초기 동서평화고속도로 구상은 대규모 신규 건설을 전제로 하였으나, 높은 사업비와 낮은 경제성으로 인해 현실적 한계를 드러낸 바 있다. 이에 따라 본 연구에서는 기존 연구에서 제시된 다양한 노선 대안 가운데 기존 도로와 인프라를 최대한 활용할 수 있는 사업방식을 중심으로 검토를 진행하였다.

본 연구는 동서평화고속화도로 노선 및 사업방식 선정에 있어 2015년 접경지역 시장·군수 협의회가 제시한 사업안을 중심으로 검토를 수행하였다. 해당 계획은 기존 도로 125km 구간을 4차로로 확장 및 포장하고, 기존 도로망이 부족한 105km 구간을 신규 건설하는 방식으로 구성되어 있으며, 사업비 절감과 현실적 추진 가능성을 동시에 고려한 대안으로 평가된다.

해당 노선은 강화·김포·파주·연천·철원·화천·양구·인제·고성 등 군사분계선과 인접한 주요 접경지역을 동서로 연결하는 구조를 가진다. 특히 강화·연천·철원·화천·양구·인제·고성 등 다수의 군 지역은 현재까지 고속도로가 부재한 대표적 교통 소외지역으로, 동서평화고속화도로 건설 시 접근성 개선과 지역 연계성 강화 효과가 클 것으로 예상된다.

또한 사업방식 측면에서는 기존 도로망을 적극 활용하는 전략이 적용되었다. 이미 4차로 국도가 구축된 파주~연천 구간은 기존 도로를 활용하고, 연천~철원·양구~인제·인제~고성 구간은 기존 도로를 확장하는 방식을 채택하였다. 반면, 기존 도로가 부재하거나 단절된 구간은 신규 건설을 통해 연속적인 동서축 교통망을 구축하도록 계획하였다. 이러한 방식은 신규 건설구간을 최소화함으로써 사업비 부담을 줄이고 단계적 사업 추진 가능성을 높일 수 있다는 점에서 현실적인 대안으로 평가된다.

[그림 5] 동서평화고속화도로 검토 노선 및 구간



자료: 서종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』, 한국교통연구원, 2025.

VI. 동서평화고속화도로 예상 파급효과

동서평화고속화도로의 예상 사업비는 2015년 연구에서 제시된 추정 사업비를 바탕으로 소비자물가지수(CPI)를 적용하여 2022년 기준 가격으로 환산한 결과, 약 3조 8,656억 원 규모로 재산정되었다. 이를 바탕으로 한국은행 산업연관표를 활용하여 분석한 결과, 동서평화고속화도로 건설은 약 19조원 규모의 생산유발효과와 6조원 이상의 부가가치유발효과, 약 5만 5천명 수준의 고용유발효과를 창출하는 것으로 나타났다. 이는 해당 사업이 단순한 지역 도로 건설을 넘어 국가경제와 지역경제 전반에 상당한 파급효과를 가져올 수 있음을 시사한다.

<표 2> 동서평화고속화도로 산업연관분석 결과

구분	계수	효과
총사업비	-	38,656억원
생산유발효과	5.007745(원/원)	193,580억원
부가가치유발효과	1.592511(원/원)	61,560억원
수입유발효과	0.407491(원/원)	15,752억원
고용유발효과	14.271143(명/십억원)	55,167명

자료: 서종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』, 한국교통연구원, 2025.

정성적 측면에서 동서평화고속화도로는 국가 간선도로망의 동서10축을 형성하는 핵심 횡축 교통망으로서 접경지역 내부 및 외부의 연계성을 크게 강화할 것으로 기대된다. 현재 접경지역은 종축 중심 교통 체계로 인해 지역 간 이동성과 연계성이 제한되어 있으며, 특히 연천·철원·화천·양구·인제·고성으로 이어지는 내륙 접경축은 사실상 단절 상태에 놓여 있다. 동서평화고속화도로가 구축될 경우 이러한 미싱링크가 해소되면서 산업·관광·환경·생활 서비스 등 다양한 분야에서의 연계 효과가 확대될 가능성이 크다. 또한 수도권 제2순환도로와 연계된 새로운 접근축이 형성됨에 따라 강원 북부권의 수도권 접근성이 개선되고, 기존 서울양양고속도로 중심의 교통 집중 현상도 완화될 것으로 예상된다. 특히 인천국제공항과의 연계는 접경지역의 전략적 가치를 더욱 높일 것으로 평가된다. 동서평화고속화도로가 인천공항과 직접 연결될 경우 접경지역은 국제 물류·관광 네트워크와 보다 긴밀하게 연계될 수 있으며, 이는 평화경제특구와 연계된 산업활동 활성화와 관광객 유입 확대에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망된다.

또한 동서평화고속화도로는 접경지역 주민의 정주 여건 개선 측면에서도 중요한 의미를 가진다. 접경지역은 의료·교육·문화 서비스 접근성이 상대적으로 열악하여 지속적인 인구 유출이 발생하고 있으며, 특히 강원 북부권은 의료 접근성 부족 문제가 심각하게 제기되어 왔다. 고속화도로 개통을 통해 서울·춘천 등 중심도시 접근시간이 단축될 경우 주민 생활편의와 통근·통학 여건이 개선되고, 이는 장기적으로 인구 유출 완화와 지역 정착 기반 강화에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

재난 및 기후위기 대응 측면에서도 동서평화고속화도로의 중요성은 크다. 접경지역은 높은 산림률과 산악지형으로 인해 산불·산사태 등 자연재해에 취약한 지역이며, 외부 지원 체계와의 신속한 연결이 필수적이다. 실제로 2019년 고성·속초 산불 당시 서울양양고속도로를 통한 신속한 인력·장비 이동이 가능해지면서 재난 대응 효율성이 크게 향상된 사례가 확인된 바 있다. 따라서 동서평화고속화도로는 단순한 교통 인프라를 넘어 재난 대응과 생활 인프라 연계 기능까지 수행할 수 있는 복합적 기반시설로 평가될 수 있다.

아울러 동서평화고속화도로는 향후 남북협력 확대를 위한 핵심 기반시설로서의 역할도 수행할 것으로 기대된다. 기존 남북협력은 경의선과 동해선이라는 제한된 공간축에 집중되어 있었으며, 산업·관광 중심의 경제협력에 편중되는 한계를 보였다. 반면, 동서평화고속화도로가 구축될 경우 접경지역 내륙권 접근성이 향상되면서 환경·보건·재난·방제 등 협력 분야로의 확장이 가능해질 것으로 전망된다. 특히 기후위기와 감염병 확산과 같은 초국경적 문제에 대응하기 위해서는 접경지역을 중심으로 한 공동 대응체계 구축이 필요한바, 이를

뒷받침할 교통인프라의 중요성은 더욱 커지고 있다.

동서평화고속화도로는 남북협력에 대한 대국민 관심과 이해를 높이는 동시에, 협력의 필요성과 효과에 대한 사회적 공감대를 확산시키는 계기로 작용할 수 있을 것이다. 나아가 남북협력이 특정 분야에 국한되지 않고 생활·환경·재난·보건 등 다양한 영역으로 확대될 경우, 국민 체감도가 높아지면서 남북협력에 대한 정책적 지지와 지속적인 추진 동력 확보에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대된다.

참고문헌

서종원·최성원, 『남북협력기반 조성 및 접경지역 발전을 위한 동서평화고속화도로 구상』,
한국교통연구원, 2025.