

광주광역시 이돈국 군공항교통국장을 만나다



제170호 인터뷰에서는 광주광역시 이돈국 군공항교통국장을 만났다. 이돈국 국장은 광주광역시에서 수영대회지원단장, 총무과장, 광산구 부구청장 등 30년 이상 다양한 경험을 쌓은 행정 전문가이다. 2023년 1월에는 군공항교통국장으로 부임하며 도시교통정책, 도로건설, 미래교통정책, 군공항 이전사업 등 광주광역시 관내 주요 교통사업을 총괄하고 있다. 이돈국 국장은 높은 행정 전문성과 업무추진력을 바탕으로 지금의 경기침체 위기 상황을 잘 극복할 수 있는 책임자라는 것이 중론이다. 이번 인터뷰는 이돈국 군공항교통국장에게 도로건설 현황, 미래교통 등 주요 현안과 전망에 관한 이야기를 들어보았다. 다음은 인터뷰 내용의 전문이다.

Q 이돈국 국장님, 안녕하세요. 도로교통 독자들에게 인사 부탁드립니다.

A 안녕하세요. 광주광역시 군공항교통국장 이돈국입니다. 협회에서 관심 갖고 먼 곳까지 방문 해주셔서 감사합니다.

Q 국장님께서 30년 이상을 광주광역시와 함께 하고 있습니다. 그동안 광주 지역사회 공직에서 일하신 소고 한 말씀 하신다면요?

A 30년 동안 광주광역시라는 지역사회 공직에서 일하면서 많은 분들의 응원과 도움을 받아 많은 일들을 할 수 있었고 국장의 직분을 맡을 수 있었습니다. 이 지면을 빌어 시민 분과 강기정 시장님께 큰 감사를 드립니다. 우리 광주는 서울, 부산, 대구, 인천에 이어 국내 다섯 번째 대도시이며, 호남지방 최대의 도시입니다. 산지지역과 평야지대의 접촉지에 자리해 군사, 행정, 교역상 좋은 입지 조건을 갖추고 있습니다. 하지만 최근 광주광역시도 2014년을 기점으로 인구감소에 직면하고 있습니다. 광주권역 총인구가 타 권역 대비 인구감소는 상대적으로 적습지만, 군공항교통국에서는 SOC사업의 경제성과 타당성을 확보하는 데 중점을 두어 광주 지역발전과 현안 사항을 해결을 위해 최선을 다할 것입니다.

Q 광주에 대한 애정이 깊으시다는 것을 느낍니다. 군공항교통국장으로 부임하신 지 3개

월이 지났는데, 타 부서와 다른 점이 있다면 무엇입니까?

A 가장 다른 부분은 SOC 관련 숙원 사업들의 예산 확보 부분인 것 같습니다. 재정 여건상 정부와 국회의 도움이 없으면 SOC 사업 진행이 수월하지 않다는 것에 가장 큰 어려움을 느낍니다만, 지금까지 다져온 행정력과 다양한 업무 관계들을 활용해 사업이 원활하게 진행될 수 있도록 소임을 다할 것입니다. 저는 광주 교통 여건에 맞는 새로운 산업 경쟁력이 필요하다고 보기 때문에, 그간 부족했던 분야를 파악하여 광주만의 특색을 담아 도로교통체계 첨단화, 교통수단 간 연계체계 강화, 친환경 교통수단 확대, 교통 관련 통합교통서비스 제공 등의 업무를 추진하고 있습니다.

Q 최근까지 광주광역시의 교통 여건은 어떤가요?

A 대부분의 도시가 그렇듯이 광주광역시도 도시의 외면이 확장되어 시내버스의 운행거리와 배차간격이 늘어나고 승용차가 증가하여 시내 교통 혼잡이 발생하면서 대중교통의 경쟁력이 떨어지고 있습니다. 특히 광주 인근 도시 인구 중 80%가 광주 시내로 출퇴근하고 있는데, 광주와 인접도시 출퇴근 시 대중교통 이용이 불편하여 통행시간이 승용차 3배 수준입니다. 시내버스 통행시간 경쟁력 부족 등으로 대중교통의 분담률이 감소하고 있기 때문에 방사 순

환경 도로망 구축, 지능형교통체계 도입, 스마트교차로, 철도교통시설 확충 등 교통인프라 개선과 대중 교통체계 개편을 지속적으로 추진하고 있습니다.

Q 2023년도 군공항교통국의 주요 중점과제에 대해 설명 부탁드립니다.

A 광주 권역별로 도시교통, 광역교통, 미래교통 분야 등 컨셉으로 추진 사항을 말씀드리겠습니다. 우선 도시분야는 교통사고 잦은 곳 시설 개선, 보행환경 및 교통안전문화 조성, 교통혼잡도로 개선, 제2순환도로 나들목 개선, 도심 간선급행버스체계(BRT) 구축, 수요응답형버스(DRT) 도입, 지능형교통체계(ITS) 고도화, 친환경 저상버스 도입 확대, 어린이 보호구역 보행환경 개선, 고령자 맞춤형 인프라 확충 등의 사업을 중점적으로 추진 중입니다. 광역분야는 광주광역시를 가로지르는 고속도로와 국도의 개선과 확장을 위해 국토교통부와 한국도로공사와 지속적으로 협의 추진하며 호남고속도로 확장, 방사순환형 고속도로 조기 완공, 광주~강진간 고속도로 건설, 광주~영암간 초고속도로 건설, 제3순환도로 4·5구간 건설, 산단진입도로 건설 등이 추진되고 있습니다. 이밖에 미래분야는 탄소중립을 실현하기 위해 친환경차 보급 확대, 자전거 인프라 개선 및 이용문화 확산 등을 위해 노력하고 있습니다.

Q 올해 SOC 교통인프라 사업이 많이 추진되어 지역 숙원 사업을 해결하고 있다고 들었습니다. 어떤 사업들이 추진되고 있나요?

A 올해에는 상무지구~첨단산단간 도로 개설(32억 원), 북부순환도로 개설(31억 원), 동광주~광산IC 고속도로 확장(10억 원), 각화동~제2순환로 도로개설(5억 원), 호남고속도로~북부순환로 도로개설(10억 원), 광주~강진고속도로 건설(890억 원), 광주 운전면허시험장 신설(44.6억 원), 광주 중부경찰서 신설(30억 원) 등 50건 5,869억 원이 반영돼 정주여건 개선과 함께 지역발전을 견인할 것으로 예상합니다. 이밖에 광주시는 광주 송정역사를 선상역사로 증축해 서남권 철도 교통 거점으로 도약할 계기를 마련했으며, 혼잡도로 개선을 통해 시민들의 출퇴근 등 이동 편의 향상과 물류비 절감 등 산업 경쟁력을 향상하기 위해 노력하고 있습니다. 이번에 반영된 도로건설 사업에 대해 예산집행을 서두르고 있으며, 조기에 사업 성과를 거둘 수 있도록 노력하겠습니다.

Q 여전히 상대적으로 낙후된 서남권 지역에 고속도로 확충이 절실합니다. 광주광역시에 필요한 고속도로 사업이 있다면 몇 가지만 소개 부탁드립니다.

A 우리 광주광역시에서는 호남권 중심도시 기능을 강화하기 위해 김제~북광주 간 호남고속도로 지선 신설사업과 광주~함양~창녕~김해~



한국도로협회 유동민 실장이 광주광역시 이돈국 군공항교통국장과 인터뷰하고 있다.

부산간 광주~부산고속도로 연결사업을 측면 지원하고 있습니다. 우선 김제~북광주 고속도로는 60km 신설사업으로 현재 전주~김제~정읍을 거쳐 광주까지 C자형 노선으로 약 3시간 20분이 소요되는데, 김제부터 북광주까지 직선화하여 약 30분 이상 소요시간이 절감되는 효과를 가져 올 수 있습니다. 또한 창녕~김해간 고속도로는 41km 신설사업으로 현재 광주~순천~부산으로 이어지는 고속도로는 3시간 20분이 소요되는데, 광주~함양~창녕에서 김해까지 직선화한다면 광주에서 부산까지 약 40분 이상 소요시간이 단축될 것입니다. 이밖에 우주발사체 전진 기지인 나로우주센터의 접근성 향상과 남해안 관광 경제 활력을 위한 광주~고흥간 고속도로 건설사업은 사전기획조사 용역비 3억 원을 신규로 확보하였고, 나주·화순·장성·담양 등 인근 지역 간 연결을 위해 도심 방사형 고속도로망 구축을 추진하고 있습니다. 실제 고속도로 건설까지는 국가계획 반영과 타당성조사 등 행정절차가 남아있지만 앞으로 제3차 고속도로 건설계획(26~30)에 반영될 수 있도록 정부에 지속 건의하고 있습니다.

Q 대통령 공약사항인 광주~영암간 고속도로도 검토되고 있습니다. 특이한 컨셉의 고속도로라고 들었는데, 간략히 설명 부탁드립니다.

A 자율주행차·고성능슈퍼카 테스트베드 구축 및 실증사업의 일환으로 추진 중인 광주~영암간 초고속도로(47km) 건설사업도 전액 국비로 속도감 있게 추진하여 지역균형발전과 미래차 수요와 발전에 부응하도록 광주시에서도 적극 지원할 예정입니다. 광주~영암 초고속도로 건설은 속도 무제한인 독일의 아우토반을 모티브로 해 인공지능(AI) 기술의 미래 자동차 선도도시 광주를 미래 모빌리티 자율주행차 테스트베드의 경쟁력을 갖춘 도시로 성장시켜줄 미래형 사회기반시설이 될 것입니다. 대통령 임기 내 속도감 있게 추진될 수 있도록 중앙정부에 지속적으로 건의하고 적극 설득할 예정입니다.

Q 방사순환망 제3순환고속도로 중 일부 미개통구간이 제2차 고속도로 건설계획에 포함된 바 있습니다. 그동안 제3순환고속도로 간선도로망 구축을 위해 주력해왔는데, 그동안의 사업 추진 현황이 궁금합니다.



A 광주광역시는 오는 2025년까지의 고속도로 건설에 대한 중장기 투자계획을 담은 국토부의 제2차 고속도로 건설계획에 제3순환 고속도로 구간을 신규 반영했습니다. 그동안 광주 도심부 교통혼잡 완화와 광역도시간 이동편의 및 교통 안전성 제고를 위해 대도시권 방사형 제3순환 고속도로망 구축에 전념해왔습니다. 이번 국가 건설계획에 반영된 광주시 신규 구간은 제3순환 고속도로 5구간인 나주 금천~화순 간 18.6km 구간으로, 총사업비 1조 500억 원 규모의 전액 국비사업 프로젝트입니다. 우리 광주시는 전문가 그룹, 유관기관 등으로 구성된 국비확보전담팀(TF)을 중심으로 대응방안을 마련하여 기재부, 국토부와 국회를 상대로 설명을 강화함으로써 중앙부처 예산에 본 사업비가 반영될 수 있도록 총력을 다할 것입니다. 현재 제3순환 고속도로는 금천~본량간 제1구간 15.5km, 본량~장성간 제2구간 9.7km, 장성~담양간 제3구간 25.3km는 준공하여 개통 운영 중입니다. 방사형 순환 간선 도로망의 잔여 구간인 담양대덕~화순간 제4구간 30.8km는 장래 국가계획에 반영될 수 있도록 노력해 나갈 계획입니다.

Q 광주광역시에서도 미래 세대와 지속가능한 발전을 위해 탄소중립을 실천하고 있습니다. 대표적인 사업 몇 가지만 소개 부탁드립니다.

A 탄소중립 목표달성을 위해 노후경유차 조기폐차 지원, 제2순환도로 친환경차 통행료 감면, 전기택시 보급지원, 친환경차량 보급 확대, 대중교통과 자전거 이용 활성화 등 시민이 참여할 수 있는 생활 속 실천 방안을 지속적으로 구체화하여 정책을 추진하고 있습니다. 특히, 전기차·수소차 등 친환경차 보급 확대를 위해 올해 약 450억 원의 예산을 확보하였으며, 자전거 이용 활성화를 도모하기 위해 자전거 인프라를 개선하고 타라깨 운영구간도 확대하고 있습니다. 환경문제를 해결하는 것을 넘어 탄소중립을 실천하고 지속가능발전 사회를 위해서는 민관 차원의 거버넌스 인식의 변화가 필요하다고 봅니다. 이제 탄소를 감축하는 문제는 정부와 기업이 사명감과 긴급함을 가지고 생존 차원에서 접근해야 한다고 봅니다. 우선 우리 부서부터 시민들도 탄소중립에 동참할 수 있도록 예산을 적극 투입하고 분위기를 조성할 수 있도록 노력하겠습니다.

Q 자전거가 대중교통 사각지대를 보완하는 보조 교통수단으로 역할이 점차 중요해져 타 지자체에서도 관련 사업들을 활발하게 추진 중입니다. 광주광역시에서도 탄소중립 일환으로 자전거 이용 활성화 종합계획을 발표한 바 있습니다. 추진하는 자전거 관련 사업이 있다면 소개 부탁드립니다.

A 앞서 말씀드렸듯이 광주 교통수단 중 자전

거 의존도는 2% 정도로 승용차에 대한 의존도 약 50%에 비해 크게 낮은 수준입니다. 광주시가 2020년 7월부터 시범 도입한 공공 공유자전거 '타라깨'는 자전거 1대당 일평균 이용 횟수가 0.21대로 타 지자체 대비 저조합니다. 또한 자전거도로 664km 중 자전거 전용노선은 141km로 21%에 불과하여 자전거 이용 활성화 차원에서 기존 자전거 겸용 도로 510km에 대한 유지보수를 위해 구청별 수요와 자전거도로 현황을 바탕으로 수시로 보수보강을 추진하고 있습니다. 또한 광주천, 영산강, 황룡강 등 Y벨트 역사이트 사업과 연계하여 자전거 전용 도로 인프라를 개선하고 있습니다.

Q 도로 이용객들의 서비스 향상을 위해 추진하는 사업이 있다면 말씀 부탁드립니다.

A 우선 도로시설 개량 조성에 주안점을 두고 사업을 진행 중입니다. 주요 사업으로 위험도로 구조개선, 교통사고 잦은 곳 개선, 제2순환도로 나들목 개선, 도로조명 통합관제시스템 구축, 회전교차로 설치 등을 추진하고 있습니다. 특히, 광주북부순환도로, 상무지구~첨단산단, 월전동~무진로, 광주용두~담양대전, 각화동~제2순환로, 호남고속도로~북부순환로, 백운지하차도, 풍암지하차도 등 6개 교통혼잡도로와 위험도로, 병목지점, 재난사고 위험지역을 선별하여 도로를 개량하고 있습니다. 또한 제2순환도로 학운, 지원, 풍암, 서창, 신창, 진월IC 등 주요 나들목 상습정체 해소를 위한 진출입로 확장, 톨게이트 신설을 단계별로 추진할 것입니다. 이밖에 5개 자치구와 24시간 도로보수 비상관리 협력체계를 구축하여 도로표지 및 안전시설 등의 도로시설물 정비 등도 차



광주광역시 이돈국 군공항교통국장이 관내 도로사업 현황을 설명하고 있다.

질 없이 진행하고 있습니다. 앞으로도 광주시 교통안전을 확보하고 안전하고 쾌적한 도로환경을 조성하겠습니다.

Q 광주광역시에서도 적극적으로 교통약자 안전과 보행친화 환경 조성사업을 펼치고 있습니다. 대표적인 사업 몇 가지만 소개 부탁드립니다.

A 노약자, 임산부 등 교통약자를 위해 2005년부터 친환경 저상버스를 지속적으로 보급하고 있습니다. 특히 굴곡보도 정비, 정류소와 보도 높이조정, 휠체어 대기장소 등을 설치한 무장애정류소를 135개소를 운영하고 있어 장애인과 노약자의 이동권을 충분히 보장할 수 있도록 하였습니다. 추후 장애인과 휠체어 이용자를 위한 특별교통수단 126대와 바우처택시 239대 등 다양한 수단도 추가 확대 운영할 계획입니다. 참고로 2022년 교통약자 차량 전용 차량 116대, 바우처택시 100대, 임차택시 89대를 운영하여 연간 15,000명 이상이 이용하고 있어 호응이 좋습니다. 이밖에 5개 자치구와 97개 행정동을 선별하여 어린이와 노인 통행



이 집중되는 구간에 보호구역 시종점 표지, 방호울타리, 도로적색포장, 노면표시, LED바닥 신호등, 지그재그도로, 과속방지턱 등 교통안전시설을 확충하고 있으며, 특히 어린이보호구역 내 무인교통단속카메라, 횡단보도 신호기를 추가 설치하여 어린이 교통사고 예방에도 주력하고 있습니다.

Q_ 광주광역시 군 공항 현황과 이전 계획 진행 현황은 어떤가요?

A_ 광주 군 공항은 개항 당시 도시 외곽에 위치하였으나 도시 팽창으로 인해 도심 한 가운데 자리하게 되었습니다. 현재는 소음 발생과 고도 제한으로 지역주민의 생활권이 침해되고 국방부의 소음피해 보상액으로 인해 국가 예산낭비 등 문제가 지속되고 있습니다. 이러한 상황을 해결하기 위해 군 공항 이전을 추진하고 있는데, 막대한 재원과 지원이 필요하고 군 공항만의 이전에 따른 인센티브 혜택이 적은 광주의 특수성을 감안할 때 국가 지원의 내용이 담긴 특별법을 만들어야 합니다. 이에 새로운 군 공항 건설을 포함한 군 공항 이전사업, 종전부지 개발사업, 공항 연계 산업단지과 교통망 구축 등 군 공항 이전에 필요한 특례 등이 특별법에 담길 수 있도록 규정함으로써 개발사업이 원활히 추진될 수 있도록 하려는 것입니다. 나아가 주변 도시와 신설되는 군 공항을 연계하는 도로·철도 등 교통망을 확충하고 이전 지역에 첨단산업단지를 개발하여 발전과 성장의 계기를 마련하는 혜택을 부여하려고 합니다. 이 점이 부각되면서 이전 희망 지역이 나타나고 있으며, 최근 들어 담보상태인 군공항 이전사업이 큰 진척을 보이고 있습니다.

Q_ 앞으로 광주광역시 군공항교통국 운영 방향이 궁금합니다.

A_ 민선8기 2년 차인 2023년에는 ‘내*일이 빛나는 기회도시’라는 비전하에 경기침체 위기를 또 다른 기회로 바꿔 나가는 내실 있는 정책을 해나갈 것입니다. 올해 상반기 중으로 예산을 신속하게 집행하여 지역 경기 조기 회복에 주력할 방침이고, 앞서 말한 연속 사업들도 차질 없이 추진하겠습니다. 2023년은 글로벌 경기침체에 따른 무역수지 악화, 내수침체, 세계 공급망 재편에 따른 첨단산업 경쟁, 탄소중립, 지방소멸, 저출산·고령화 등 새로운 변화에 직면하는 중요한 해입니다. 여기에 미래 전략산업을 발굴·육성하는 기회로 삼아 새로운 먹거리를 창출할 수 있도록 군공항교통국에서도 노력하겠습니다. 아울러 지속적인 도로 인프라 개선과 미래 지향적인 교통체계를 구축하여 차별화된 도시 이미지와 더 나은 교통 환경을 조성하기 위해 행정력을 다하겠습니다.

Q_ 우리나라도 저출산·고령화의 영향으로 인구감소 국가가 되었습니다. 지방 농촌지역은 물론 소도시 소멸까지 걱정해야 하는 시국인데요, 지역 균형발전을 위한 방안이 있다면 한 말씀 부탁드립니다.

A_ 최근 더욱 심해진 수도권 집중 현상은 지방지역 도시발전과 성장의 한계로 작용하고 있습니다. 수도권 중심의 경제문화사회구조로서 지방지역 자생성 약화를 초래하여 향후 지속적인 지역인구 감소가 우려됩니다. 우리 광주광역시도 이를 극복하기 위해서는 서남권 거점의 교통, 과학기술, 교육 등 성장기반 인프라를 더욱 확충하여야 한다고 봅니다. 특히,

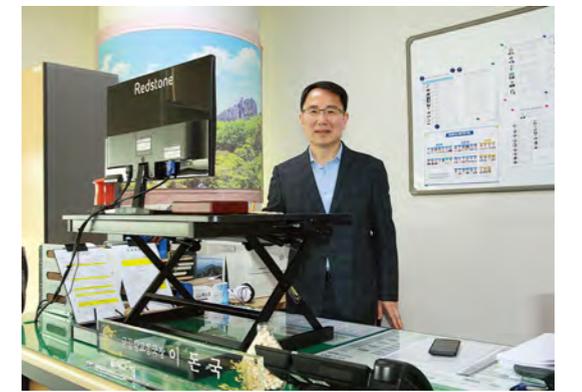
지능형교통체계 확대, 빅데이터를 활용한 도로 유지관리, 미래모빌리티 특화 산업단지 조성, 미래차 인프라 조성, 스마트건설, 지능형 에너지 관리 등의 첨단 기술을 활용하여 경제적 효과를 창출하고 생활 편의성을 높여야 합니다. 광주광역시는 자동차, 반도체, IT 등의 제조업 분야에 특화된 도시이기도 하고 대학교와 연구소도 많기 때문에 미래 도로교통산업 인재 양성과 기술 개발이 적극적으로 추진될 수 있도록 다양한 기관들과 협력해나갈 계획입니다.

Q_ 지난 3월 8일에는 도로교통협의회 이사회가 개최되었고, 지자체 다양한 현안 사항에 대한 논의가 이뤄졌습니다. 앞으로 도로교통협의회가 발전하기 위해 당부 말씀이나 조언 부탁드립니다.

A_ 도로교통협의회는 도로교통분야에서 다양한 이해관계자들이 모여 의견을 교환하고 협력하여 더욱 안전하고 효율적인 도로교통 환경을 만드는 데 기여하는 조직인 것으로 알고 있습니다. 협의회는 도로분야에서 공무원 이외에도 다양한 이해관계자들이 참여하는 것이 중요하다고 봅니다. 다양한 이해관계자들과 함께 다양한 정보와 기술, 정책, 행정 노하우 등 레퍼런스를 공유하고 적절한 교육시스템을 갖춘 온라인 플랫폼이 구축되었으면 합니다. 정부기관에서는 도로교통협의회에 충분한 예산을 지원해주셔서 지자체에서도 도로건설이나 관리수준이 향상될 수 있도록 초점을 맞춰주셨으면 합니다.

Q_ 마지막으로 도로교통 독자들에게 한 말씀 부탁드립니다.

A_ 도로는 경제와 지역발전을 견인합니다. 수도권이나 영남권처럼 우리 호남권에도 도로가 촘촘히 깔려 지역이 더 발전 할 수 있도록 도움을 주셨으면 좋겠습니다. 인구가 적은 호남은 B/C 논리만 가지고는 촘촘히 도로를 건설할 수가 없습니다. B/C가 조금 부족하더라도 성원하고 지원하고 결단해서 촘촘한 도로를 건설한다면 국가균형발전을 이끌 수 있다고 봅니다. 관계자 여러분의 많은 도움과 관심 부탁드립니다. 감사합니다.



광주광역시 이돈국 군공항교통국장 이력

광주광역시 이돈국 군공항교통국장은 전남 담양 출신으로, 전남대를 졸업하고 동대학원 행정학 석사를 마쳤다. 이돈국 국장은 1991년 광주광역시 7급 공채로 공직에 입문하여 총무과 인사담당, 수영대회지원담당, 총무과장, 광산구 부구청장 등 30년간 주요 요직을 두루 거쳤으며, 2023년 1월에는 군공항교통국장으로 부임하였다.