

충청권 공동발전 세미나  
충청권 공동발전 전략

일시 : 2007년 4월 19일(목) 오후 4시~ 6시 30분  
장소 : 대전광역시청(5층 대회의실)  
주최 : 충청권공동발전연구단

# 충청권 공동발전의 기본구상 및 추진전략

육 동 일 (대전발전연구원장)

## - 목 차 -

### I. 시대적 배경과 필요성

1. 시대적 배경
2. 필요성
3. 충청권 경제통합의 필요성

### II. 공동발전과 협력의 형태 및 제도

### III. 협력사례 및 문제점

1. 협력사례
2. 문제점

### IV. 공동협력 사업의 추진전략과 과제

1. 공동협력 사업의 발굴기준
2. 공동발전을 위한 협력사업 내용
3. 공동발전과 협력을 위한 과제

### V. 맺음말



# Ⅰ. 시대적 배경과 필요성

## 1. 시대적배경

- 지방자치단체간 교류협력은 자율적인 지자체들간의 개별적 목표의 공동적 성취를 위한 긴밀한 관계를 말한다. 다시 말해서 각각의 단위간 상호작용을 통하여 교환 및 협의과정이 이루어지며, 이는 상호신뢰와 의존관계를 통하여 각 구성부분들이 그들의 업무와 활동을 달성하기 위해 자원, 권한 및 역할을 교환하여 상호 이익을 증진시키는 것을 의미한다.
- 민선지방자치체가 실시된 지 10년이 지난 지금은 지자체간 소모적인 경쟁보다는 생산적인 협력이 중요하다는 분위기가 고조되고 있으며, 행정구역 경계를 넘어선 지역개발 협력 모델이 구체적으로 논의되고 있다.
- 글로벌 경제체제의 확산에 따라 과거 국가 대 국가의 경쟁 구도가 지역간 경쟁으로 이전되고 있다. 글로벌 경제가 지향하는 빠르고 유연한 환경에 적응하기 위해 경쟁의 단위가 지역으로 이양되고 있는 것이다. 따라서 그 어느 때보다 글로벌 시대에는 경쟁력 있는 지역의 육성을 통해 국가경쟁력을 창출하는 것이 중요한 국가적 과제가 되고 있다.
- 제4차 국토종합개발계획에서도 지역간 공동발전을 통한 통합국토의 실현을 중요한 정책목표로 설정하고 있다. 이를 위하여 지자체간 협력으로 공동개발사업을 적극 발굴하고 중앙정부가 이를 우선 지원하는 체계를 구축하도록 권장하고 있다. 또한 2004년 발표된 신국토 구상에서도 지역간 공동번영을 위해 지역간 상호협력 및 역할분담체계를 강화하는 한편, 지역간 협력사업에 대해서는 국가가 인프라, 예산 등을 우선적으로 지원하도록 하고 있다.

- 이처럼 지자체간 협력이 강조되는 시대적 배경을 요약하면 다음과 같다.  
우선 세계화 추세가 확산되어 가고 있다는 점을 들 수 있다. 지구촌 곳곳에서는 지금 경제의 세계화, 금융의 세계화 그리고 도시 및 지역의 세계화가 치열하게 전개되고 있다. 특히 21세기 세계경제는 자본, 금융, 노동, 토지 등의 생산요소가 국가적 경계를 넘어서 전 지구를 무대로 작동한다. 이 세계경제를 견인하고 대응하는 장소가 바로 세계도시지역인 것이다.
- 충청권이 세계도시지역으로 발전하는 대신 인위적인 행정구역 속에 3개 시도가 계속 안주해 버린다면 미래를 향한 비전과 희망을 가질 수 없다. 충청권은 대단위 권역속에서 경제의 활력과 주민들 삶의 질을 제고하는데 목표를 두고 도시계획, 교통, 일자리 창출, 환경, 교육, 치안, 지역개발, 방재관리, 광역쓰레기 처리 및 광역상하수도 등의 문제를 지금부터 공동으로 해결해 나가야 한다.
- 다음으로 디지털과 관련된 새로운 기술이 하루가 다르게 발전되고 있다는 점이다. 핀란드의 수도 헬싱키에는 두 개의 도시가 있다. 하나는 현실세계에 존재하는 도시고, 다른 하나는 인터넷상에 구축된 가상도시이다. ‘사이버 헬싱키’는 오프라인상의 주택, 거리, 공원, 백화점, 관공서, 미술관 같은 도시 전체를 사이버상에 그대로 옮겨 놓았을 뿐만 아니라 시시각각 변하는 도시 전체의 모습을 실시간으로 제공한다. 우리도 ‘리얼 사이버 대도시권’을 인터넷상에 구축한다면 충청권 지역의 상생발전은 물론 지역주민들의 삶이 훨씬 편리해질 것이다.
- 이처럼 세계화, 고속정보화, 지방화 등 대내외적 여건변화에 따라 행정구역의 의미가 퇴색되어가고 있는 반면, 점차 지역간 협력행정이나 전략적 제휴, 네트워크의 중요성은 증대하고 있는 것이다. 지역간 공동투자, 공동협약, 개발신탁 등 지역협력의 방안도 다양해지고 있다.

## 2. 필요성

- 우리나라에서는 지방자치제 실시 이후 지자체간의 수평적 협력의 필요성이 더욱 증대되고 있다. 자치단체간의 수평적 협력의 필요성이 증대되는 이유를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 도시가 점차 확장되면서 그 주변지역을 망라함에 따라 연담도시권은 생활권·경제권역을 공유하게 되어 각종 행정사무에 대한 상호 협력의 필요성이 증대되고 있다.

둘째, 규모의 경제에 입각하여 여러 지자체들이 협력하여 시설을 건설하거나 운영하게 되면 비용의 절감과 행정서비스 공급의 효율성을 높일 수 있다,

셋째, 수질, 대기, 교통 등의 문제는 어느 한 지역에 국한하여 해결하거나 관리할 수 있는 것이 아니라 관련지역들이 공동으로 해결해야 하는 문제이다.

넷째, 지방자치제 실시에 따른 지역갈등을 완화하기 위해서는 관련 지자체간의 협상과 조정이 요구된다.

다섯째, 정보화 및 교통의 발달로 지역이 폐쇄체제가 아닌 개방적 체제로 변하게 됨으로써 지역간 교류 및 유대의 가능성이 증가하고 있다. 즉, 경제활동의 무대인 시장이 오프라인 및 온라인 상에서 넓어지고 있어 이에 대한 지원 및 규제 범위가 지자체의 행정구역을 넘어서 벌어지고 있다.

그럼에도 불구하고 자치단체들은 여전히 관할구역 위주의 행정관행에

졌어있고, 자치단체간 협력을 위한 제도적 기반과 담당조직이 미비하여 자치단체간 협력이 활발하게 이루어지고 있지 못하는 실정이다.

### **3. 충청권 경제통합의 필요성**

- 충청권 3개 시도광역단체장은 지난 12월 정책협의회를 갖고 수도권 규제완화 등 대수도권에 대한 공조 대응 등 충청권 공동발전 5개안에 합의한 바 있다. 이제 수도권 문제 등 대내외적 상황에 대응하기 위해 충청권 각 시도가 실질적인 부분에서 지역간 이해득실을 떠나서 충청권 공동발전과 경제 활성화를 위해 상생의 지혜를 모아야 할 때이다. 지금은 충청권발전을 위한 기회와 위기가 공존하는 때라는 점을 인식하여야 할 것이다.
- 유럽국가들은 지역(광역)정부(Regionalism) 중심의 지방행정체제체제 구축을 통해 지역정부 중심의 광역행정체제를 강화하고 있다. 유럽국가들은 마스트리츠 조약을 통해서 지역정부와 기초정부의 존재성을 공식적으로 인정한 바 있으며, 지역정부 중심의 지방분권 정책이 가속화되기 시작하였다.
- 서울, 경기, 인천이 상호협력으로 대중교통과 한강상수원 수질을 개선하고 2014인천아시안게임 유치를 위해 하나의 대도시권 개념으로 해서 대수도론으로 접근하는 것은 바람직한 일이다. 그러나 대수도론의 주목표가 수도권 규제완화에 있다면 문제는 심각해진다. 왜냐하면 지금 이순간도 계속되고 있는 수도권 집중현상이 날이 갈수록 지방의 경제를 황폐화시키고 지역주민들의 불만을 고조시켜서 사회적 갈등이 비등하고 있는 것이 피할 수 없는 현실이기 때문이다.

○ 충청권의 경제통합의 필요성을 살펴보면 다음과 같다.

우선 행정중심복합도시 건설에 따른 통신 및 교통망 확충 등 충청권이 전국의 행정 및 경제정책의 중심으로 부상하는 것을 활용한 효과의 극대화가 필요하다는 점이다.

둘째, 충청권 초광역 산업클러스터를 구축할 필요성이 있다. 대전의 대덕연구개발특구를 비롯해서 충남서북부권의 천안테크노밸리, 아산탕정 크리스탈 밸리, 오송바이오 산업단지, 충북혁신도시 및 오창과학산업단지 조성 가시화를 활용한 산업의 Spillover 효과를 극대화할 필요가 있다.

셋째, 대덕연구개발특구 지정과 이를 활용한 첨단지식산업 네트워크 구축으로 경제효과를 극대화할 필요성이 있다.

그리고 충청권 내의 경제발전 불균형 심화를 해소함으로써 균형적 발전을 달성할 필요성이 대두되고 있다.

## II. 공동발전과 협력의 형태 및 제도

### 1. 지자체간 공동협약 및 제휴

○ 자치단체간 공동협약(Joint Agreements) 및 제휴(Coalitions)는 자치단체의 경제활성화 사업을 독자적으로 수행하면서 공동의 이익을 위하여 사업정책의 형성, 집행 그리고 평가 단계에서 상호간에 협력과 조정을 통

해 목표의 극대화를 도모하는 방식이다. 이 방식은 지자체 상호간에 공동의 정책목표가 설정되어 있을 때 정책의 집행단계에서 매우 효과적이다.

## **2. 지자체간 공동추진협력**

- 지자체간 공동추진협력(Promotional Partnership)은 지역경제활성화를 위한 산업정책 및 관광진흥 정책을 공동으로 입안, 추진함으로써 시너지효과를 극대화하는 협력의 형태이다.

## **3. 지자체간 공동기구의 설치**

- 지자체간 공동기구(Agency Partnership)의 설치는 지역간에 공동의 조직이나 기구를 설치하여 공동으로 경제활성화를 위한 정책을 수립, 집행 그리고 평가하는 방식으로 지역경제개발기구, 지역개발기구 그리고 지역관광진흥기구 등이 있다.

## **4. 지자체간 공동투자**

- 지자체간 공동투자(Joint Venture)는 규모의 경제(Economies Of Scope)가 커서 대규모의 자금투자가 요구되고 지리적으로도 지자체의 경계가 상호 중첩되는 광역시설 또는 지역경제개발사업을 추진함에 있어 적합

한 방식이다. 대규모의 항만시설, 공항건설, 광역상하수도 시설 건설 등이 이에 해당된다.

## **5. 지자체간 개발신탁 방식**

- 지자체간의 개발신탁방식(Development Trust)은 두 개 이상의 자치단체가 경제활성화를 위한 정책을 수립, 시행함에 있어 공동으로 신탁을 추진하는 방법이다.

## **6. 지자체간 전략적 제휴 및 협력**

- 지자체간의 전략적 제휴 (Strategic Partnership)는 지역경제의 활성화를 위한 정책을 입안, 추진함에 있어서 지자체 간에 특정 목적을 달성하기 위하여 선택적인 협력 관계를 할 필요성이 있을 경우에 행해지는 방식이다.

# **III. 협력사례 및 문제점**

## **1. 협력사례**

### 1) 충청권 행정협의회

- 충청권 행정협의회는 대전-충남-충북 3개 시도간의 협력을 목적으로 1995년 3월 3일에 설치되었다. 행정협회의의 주요업무는 충청권 광역지방자치단체에 공동으로 관련된 사무의 협력, 충청권의 균형발전 및 광역행정의 효율적인 처리 및 협력, 지역경제 및 충청권 광역관광 공동추진 등이다.

### 2) 충남-전북 교류협력회의

### 3) 황해권 시도지사협의회

### 4) 서해안권 행정협의회

### 5) 3도3지방자치단체간 행정협의회

### 6) 백제권 관광 벨트와 추진 지방자치단체장협의회

### 7) 전국온천지역 지방자치단체장협의회

## 2. 문제점

- 충청권 지자체간 협력은 지역경제 활성화를 위한 정책의 수립과 집행면에서 행정구역의 지리적 경계를 초월한 충청권 지역산업정책의 수립 및 시행을 통해서 규모의 경제 및 범위의 경제 효과를 얻을 수 있는 장점이 있다. 그러나 그 동안 충청권의 지자체간 협력 사례는 지역경제 활성화라는 구체적 목표보다는 포괄적이고 일반적인 교류협력의 선언 및 추진에 그치고 있는 실정이다.
- 또한 충청권의 지자체간 협력사례는 일방적인 관주도의 협력사업으로 추진되고 있어 민간부문의 자발적 참여가 성공의 주요 관건인 지역경제 활성화 부문에서는 효과를 거의 내지 못하는 한계를 보이고 있다.



- 이와 함께 충청권의 광역시도간 협력 및 기초자치단체의 협력 사업 추진의 경우 대부분 실질적 협력이 이루어진 경우는 보기 힘들고 대부분의 사업이 선언적 성격을 띤 일회성 행사에 그치고 있어 실질적 지역경제 활성화 효과를 거둔 경우가 없다고 할 수 있다.

### 3. 외국의 사례

- 1) 동경, 토론토, 뉴욕, 런던, 케이프타운 대도시권
- 2) 낙후지역 개발을 위한 유럽경제통합
- 3) 일본 나고야권 경제통합, 오사카 대도시권(오사카, 코베, 교토)을 통한 도시재생 및 자립화 전략
- 4) 관서광역연합협의회  
  
1999년 관서의 지방자치단체(2부 7현 3정령시, 미에현, 도쿠시마현 등), 경제단체 등이 관서전체의 연계 및 조정을 위해 조직한 단체로서 ‘관서는 하나’라는 이념하에 현재 ‘문화 및 관광’, ‘정보발신 PR’, ‘방재’ 등의 6개 분과를 설치하고 연계책을 검토하여 실시하고 있다.
- 5) 미국의 뉴욕주와 뉴저지주, 코네티컷주 등이 지난 65년 지역계획위원회를 설치하고 토지, 주택, 교통 등을 포함한 중·장기 발전방안에 대해 지역간 협의와 조정을 도모하고 있다.
- 6) 베이징, 텐진, 허메이성의 경제통합
- 7) 대구·경북 경제통합 추진중(양해각서 체결후 공동사업 발굴)

## **Ⅳ. 공동협력 사업의 추진전략과 과제**

### **1. 공동협력 사업 발굴기준**

- 1) 3개시·도 합의가 용이하게 이루어지는 분야
- 2) 3개시·도 공유이익 창출이 큰 분야
- 3) 산업구조를 변화시켜 성장동력을 창출할 수 있는 분야
- 4) 지역간 균형발전을 이끌어 낼 수 있는 분야
- 5) 경제이익을 피부로 느껴 주민 삶의 질을 향상시킬 수 있는 분야

### **2. 공동발전을 위한 협력사업 내용**

#### **1) 공간재편성과 충청권 광역교통망 공동구축추진**

- 행정도시, 대전, 청주, 천안의 공간균형으로 국토중심권의 공간정비
- 행정도시, 기업도시, 혁신도시의 중심거점(Strongholds)육성
- T자형 공간구조를 보완하는 남부, 서남해안, 동북부축의 개발정비
- 충청권 동서간선축의 강화와 호남고속철을 비롯 순환 광역교통망 구축

#### **2) 충청권 광역 산업클러스터 조성 및 지역특화**

- 대전을 IT-BT 중심의 R&D 거점으로 하여 천안 아산, 청주 청원, 오송 오창을 스포크형으로 연결하고, 각 지역원에서 전략산업중심의 산업클러스터 형성

- 대전은 기술개발형 산업클러스터 조성, 충남북은 첨단기술-생산연계형 산업클러스터 조성
- 충청권 첨단기술벨트조성 시범협력사업 추진 : 3개시도 접경지역에 창업연계벤처기업 생산단지 협력 조성

### 3) 행정중심복합도시의 쟁점과 과제

- 행정중심복합도시 광역계획권 지정·고시(2006. 1. 2)
  - 1광역시, 4시·4군 13,598km<sup>2</sup>
- 전국으로부터 유입인구가 작아지게 되고, 그만큼 대전, 충남북의 주변인구를 흡입하는 기능을 하여 충청권 주변지역의 공동화 가능성(내재개발계획 : 2030년 유입인구15만명(30%), 자족적 유발인구 35만명(70%)제시)
- 정책적 유입인구와 자족적 유입인구의 비율을 50:50으로 조정하여 각각 25만명으로 조정할 필요성이 있음
- 행복도시의 설립요건으로서의 법적 지위와 행정구역 범위 및 시·군 상호간의 기능 등 역할 정립

### 4) 청주공항 활성화 공동추진

- 청주공항 기능특화와 이용활성화
- 행정중심복합도시 관문공항으로 국제노선 대폭 확충
- 청주공항과의 간선교통망 체계 확립과 공항시설 확충 (대전~행정중심복

합도시~오송~청주공항간 고속화도로/BRT건설 추진)

- 청주공항과 지역개발 연계강화 (배후지역 공동개발 및 관세자유지역 지정추진)

### 5) 충청권발전 특별법의 제정 등 제도적 조치

- 행정도시, 대덕특구, 오송생명과학단지를 연계하는 충청권 발전특별법의 제정을 촉구하고 충청권 경제협의회를 즉시 가동
- 수도권 규제완화 등 대 수도권에 대한 공조 대응
- 개발촉진지구, 농촌생활환경정비지구, 신활력지역사업, 소도읍육성사업, 특정지역개발사업, 지역특화발전특구제도 등의 낙후지역 개발사업제도 활용으로 충청권의 균형발전 유도
- 충청권 정체성 확보를 위한 교육, 문화, 역사, 관광교류 등 상호협력체제 구축
- 22조 4천억 규모의 서남권 개발, 전남·경남·부산의 남해안발전특별법, 강원·경북·울산의 ‘동해안광역권개발특별법’의 제정 움직임에 공동으로 대처해서 충청권이 소외되지 않도록 대책 마련
- 충청권의 현안과제인 장항산단과 하이닉스 청주공장 그리고 침단의료복합단지와 자기부상열차 실용화 사업의 대전 유치 등에 힘을 결집
- 충남도청사 최적 활용방안 모색

## 3. 공동발전과 협력을 위한 과제

## 1) 협력적 지역거버넌스체제의 구축방안

- 협력적 지역거버넌스체제는 지역의 이해당사자들간의 협력관계를 기초로 하여 이루어진다. 이러한 협력관계를 이루기 위해서는 기존의 행정과정과 결과가 보다 개방적으로 바뀌어야 하며, 또 그렇게 되어야 한다는 규범적 내용의 상호이해가 전제되어야만 한다.
- 정책개발과 집행의 협력적 형태 혹은 협력적 관계를 만들어내는 것에 관해서 다음의 다섯가지 방안이 정리될 수 있다. ① 정책결정과정에서의 협력 ② 이해당사자의 참여 ③ 참여자의 원만한 관계 구축 ④ 경제, 환경, 사회적 의제를 통합한 지역적 이미지 만들기 ⑤ ‘지방적’ 지식의 활용 등이다.
- 대전·충남 지역사회 각계각층이 공동발전의 목표아래 상호기능을 발휘하는 민·관·산·학·언의 5각 구조인 지역거버넌스 체제 구축이 이루어져야 한다.

## 2) 충청권 공동발전을 위한 3개 시도연구원의 교류 활성화

- (1) 대전발전연구원(원장 육동일)·충북개발연구원(원장 이수희)·충남발전연구원(원장 김용웅)은 2월8일(목) 최근 충청권 지역간 상생협력에 대한 논의 및 요구가 고조됨에 따라 충청권 공동발전을 위한 연구협력네트워크를 구축하여 지역현안에 대해 공동 대응하고 충청권 지역경제의 발전에 기여하고자 학술·연구교류 협약을 체결하였음

## (2) 협약을 체결하게 된 경위

- 최근의 제도 및 정책에 있어 지역간의 상생협력에 관한 논의가 활발해지고 있으며
- 지난해 12월 충청권 3개 시도광역단체장은 정책협의회를 열고 충청권 공동발전 5개안에 합의한 바 있음
- 또한 금년 1월 15일 대전시청에서 “행정파트너십 강화를 위한 대전과 충남의 만남”이 개최되는 등 충청권 지역간 상생협력의 필요성에 대한 공감대가 형성되고 있음
- 이처럼 충청권 각 시도가 실질적인 부분에서 지역간 이해득실을 떠나서 공동발전과 경제 활성화를 위해 상생의 지혜를 모아야 할 때임을 절감하며
- 이에 충청권 3개 시도연구원은 충청권의 요구를 하나로 결집하고 협력방안을 구체화하기 위해 공동연구 협약을 체결하였음

## (3) 협약체결의 내용

- 충청권의 지역경제, 교통·물류, 관광, 환경 등의 분야에서 상생발전을 위해 다음과 같은 연구협력 및 교류를 추진하게 됨
  - 가. 충청권 공동발전연구단의 구축
  - 나. 공동 정책개발, 연구수행 및 세미나 개최
  - 다. 연구인력의 상호지원
  - 라. 각종 연구보고서 및 간행물 등의 상호 제공
  - 마. 상호 정보교류를 위한 네트워크 구축
  - 바. 기타 상호 협력이 필요한 사업

## (4) 충청권발전 공동연구단의 역할

- 경제협력팀, 교통·물류팀, 관광팀, 환경팀의 4개팀 총 12명으로 구성되며
- 초광역 산업클러스터 및 지원체계 구축, 통합교통망 및 물류유통체계, 문화관광사업 협력, 환경협력, 통합경제권의 추진조직 및 제도개발 등 충청권 통합경제권 구축을 위한 연구를 비롯하여, 충청권발전특별법 제정을 위한 논리 개발, 대수도론 및 수도권 규제완화에 대한 대응논리, 충청권 정책현안에 대한 공동대응방안 등을 집중 연구하게 됨

#### (5) 협약체결의 의미

- 충청권 공동발전을 위한 연구원간 협력 뿐 아니라 지역전체의 협력 분위기를 고조시키고, 충청권 협력의 이론적 토대를 구축됨과 동시에 충청권의 역량을 결집하는 계기가 될 것으로 기대됨
- 행정권역이 나누어져 협력이 필요한 광역권 교통, 경제, 환경 등의 문제를 공동으로 대응하여 충청권 활성화에 크게 기여할 것으로 기대됨

### 3) 수도권에 대응한 공동체 형성

- 수도권에 대응하는 충청권의 중부권 광역경제권을 형성함으로써 수도권에 대응할 수 있는 공동체를 형성해야한다. 충청권은 지정학적으로 수도권과 비수도권의 허리부분의 중추적 역할을 담당하게 하기 위한 위치를 확보하고 있다.

### 4) 충청권 공동 투자에 의한 시범지구 지정

- 충청권 경제통합의 효과와 비전을 위해 충청권 광역경제권을 형성하려면 지역발전이 외생적 요소와 내생적 요소를 결합시켜야 한다. 이를 위해서는 주민의 참여에 의한 지방화시대의 도래에 따른 지역 거버넌스 확립이 필요하다.
- 대전·충남북 등 충청권 광역경제권 형성으로 지역의 개발욕구를 합리적으로 결정하고, 주민참여의 활성화를 위한 지방자치단체간 협력체계구축이 필요하다. 그러나 이러한 공동발전을 위해서는 실천수단 확보가 필요하다. 이를 위해서는 충청권 지역간의 공동발전을 위한 강력한 실천의지를 구체화하고 이를 실현시키기 위한 충청권 공동발전 전략과 지역협력사업 및 방안 마련 등 구체적인 실천전략과 제도적 수단 확보가 요구된다.
- 지역협력 및 제휴방안과 실천수단을 제시하는 데 있어서는 3개 시도가 협력하거나 공동으로 추진할 시책과 사업을 발굴하고 이를 실현할 수 있는 실천수단을 제시하며, 지역공동발전을 위한 지역협력계획 모형 등을 제시하는 기능을 수행한다. 또한 충청권을 국가발전선도 거점으로 육성하기 위한 지역산업구조의 고도화와 산업경쟁력을 강화를 위해서는 지역간 기능보완 및 협력네트워크 형성, 지역자원의 공동이용 및 관리체계구축, 지역현안문제에 대해 협력적인 대응체계를 구축해야한다.

## 5) 충청권 경제협의체 구성 및 중앙정부의 지원

- 수도권에서 제기되고 있는 대수도론의 철회와 지방분권과 국가균형발전을 위한 수도권 과밀억제정책이 일관되게 추진될 수 있도록 비수도권의 인근 광역자치단체(충청권, 호남권, 영남권 등)와 공동으로 대처해 나가야 한다. 또한 인근 광역자치단체간의 경쟁력 확보를 위해 경제적 통합



과 협력을 적극 추진해야 하며, 공동 발전을 위한 ‘경제협의체’ 구성이나 광역행정협의체를 만들어 미래여건과 지역성에 맞는 잠재력을 일궈낼 방안을 모색하고 이를 중앙정부가 지원해야 한다.

## **6) 행정파트너십 강화를 통한 각종 행정서비스 및 프로그램 연계 방안**

- 지리적 위치 뿐만 아니라 행정적으로도 국가중심, 중추기능을 담당할 대전과 충남은 우호적인 관계를 유지하는 파트너십 구축이 중요하다. 이를 위해 대전·충남이 ‘하나’라는 인식아래 공동체 의식을 갖고 이를 토대로 수도권을 비롯해 영·호남권, 강원권과의 공동발전을 모색하는 동시에 충청권 지역주민들에게 질높은 행정서비스를 제공해서 주민들의 삶의 질 향상을 위한 노력을 배가해야 한다.
- 해외관광 세일즈 전개, 충청권 관광활성화 방안, 해외시장, 국제교류 공동추진, 해외사무소 공동활용, 대전·충남간 교류 및 출·퇴근 대상자들에 대한 행정서비스 지원방안 마련

## **V. 맺음말**

- 협력사례의 성공조건과 결과를 분석해 보면, 광역자치단체 상호간 협력에서 모두 경제적인 편익과 비용의 문제, 제도적 장치나 협력기구의 문제, 행위자들의 의지, 능력, 가치관의 문제, 자원수준과 문화, 그리고 이

기주의 극복문제 등의 순으로 그 중요도가 나타났다. 대전과 충청도 장기적인 관점에서 협력을 통한 경제적 편익이 비용보다 훨씬 크다는 사실을 수용하고 협력을 위한 높은 의지와 태도로 필요한 제도적 장치와 기구를 구축해 나가는 것이 필요하다.

- 대전시는 최근 대전 연구개발 특구의 육성을 통해 대한민국 과학기술의 메카로서의 위치를 확고히 할 절호의 기회를 맞고 있다. 그런데 대덕특구가 성공하려면 충남·북과 협력해서 자금, 인력, 기술 등이 교류되어야 하며 특구개발의 파급효과가 대전은 물론 충남·북에 까지 극대화되도록 준비단계부터 같이 검토해야 한다. 또 충남이 백제권·내포문화권 개발을 비롯한 4대전략산업 육성계획들도 대전시와 같이 협조해 나갈 때 성공 가능성이 더욱 높아진다.
- 특히 행정도시 문제를 공동대처해 나가는 대전·충남은 물론 경기, 전북과 함께 이 기회를 통해 꼭 단혀있는 행정구역을 넘어 공무원간, 대학간, 기업간, NGO간의 상호교류와 협력을 더욱 활성화시켜 나갈 필요가 있다. 지역권역권은 함께 발전해야 한다. 따로 따로의 발전은 한계가 있다. 지금부터 같이 머리를 맞대고 미래를 설계해야 하는 것이다. 그것이 세계화, 정보화, 민주화 및 지방화시대 국가균형발전을 달성하는 가장 실효성 있는 전략이 될 것이다.
- 끝으로 대선을 앞둔 시점에서 대전·충남을 비롯한 충청권의 공통 현안 이슈와 상호 발전과제들을 정립해서 새로운 국정의 주요 아젠다로 형성해 나가는 것이 절실히 필요한 시점이다.

## 충청권발전 특별법 제정방향

소진광 (경원대 교수)

### I. 지역발전과 특별법

지역개발은 당면한 지역문제를 해결하거나 지역의 미래논리를 확보하기 위한 변화관리방식이다. 따라서 지역개발은 무엇을 도모할 것인가를 정하고 정한 바를 어떻게 실현할 것인가를 결정하는 계획적 사고와 관련되어 있다. 이 과정에서 전체와 부분의 조화를 이루기가 쉽지 않은 일이다. 이와 같이 이 시대가 가지고 있는 여러 가지 모순 중의 대부분은 의사결정과정에서 나타난다. 민주주의를 표방하다 보면 더욱 그렇다. 다양성이 존중되는 사회에서 모든 계층, 모든 지역을 아우르는 일관된 정책은 사실상 불가능하다. 지역개발이 지방자치와 연계되어 있는 것도 이 때문이다.

권력 또한 무수한 선택의 산물이다. 그러나 누구나 공감하는 선택기준을 제시하기란 어렵다. 이 과정에서 다수에 의한 횡포가 득세를 하게 되는데, 그리 되면 전체는 있어도 부분이 없는 반 민주주의 현상이 나타나게 된다. 부분이 합하여 전체를 이루는 과정이 민주주의 기본이다. 전체적 입장에서 선택은 부분끼리의 비교를 불가피하게 하고, 이 과정에서 제한된 자원과 기회의 배분은 부분끼리의 마찰과 갈등을 야기할 수 있다. 국가권력의 경우 더욱 그러하다. 특히 그간 중앙정부의 지역발전정책으로 인해 지역간 배타적 경합이 심화되어 오고 있음을 주시할 필요가 있다. 이러한 상황에선 지역균형발전은 요원하기만 하다.

지역균형발전은 국가통합을 위해 필요한 것이지만 반드시 지역발전을 촉진하기 위한 전제조건은 아니다. 지역발전은 부분논리로서 국가 전체적인 조화로 이어지지 않을 수 있다. 이 경우 국가 전체적인 조화는 지역발전에 대해 각 지역이 스스로의 잠재력을 최대한 활용할 수 있는 능력을 확보할 경우에 가능하다. 국가가 직접 국가표준(national standard)을 내세워 지역 평준화(regional levelling)를 도모하고자 한다면 개별 지역이 가지고 있는 잠재력의 일부는 활용되지 못할 것이다. 따라서 지역균형발전을 실현하기 위해서는 다소간의 국가 전체적인 경쟁력 손실을 피할 수 없을 것이다. 결국 '지방분권과 지역균형발전'은 연계되기 어려운 두 명제에 불과하다.

이제까지 정부는 수도권 집중을 완화하고 지방의 경쟁력을 강화하기 위해 노력해 오고 있다. 그러나 수도권에서의 과도한 집중이 완화된 것은 분명 아니다. 지방경제의 중앙예속 또한 심화되고 있다. 수도권의 비대화는 어제오늘만의 일이 아니고 수

도권집중을 억제하려는 정책도 오랫동안 실시해 오고 있다. 수도권에서의 과도한 집중과 지방경제의 중앙예속 원인에는 여러 가지가 있을 수 있겠지만 우선 중앙정부의 지역문제해결방식에서 가장 큰 원인을 찾을 수 있다. 정부는 중앙정부가 지방의 모든 문제를 해결할 수 있다는 과대망상에서 빨리 벗어나야 한다. 집중현상은 권력의 산물이다. 문제를 안고 있는 지역은 해결사에 기대하기 마련이다. 지역문제를 해결하려는 중앙정부의 노력은 보충적 역할에 국한하여야 하는데도 불구하고 국가는 이를 빌미로 권력의 집중을 부추겨 결국 중앙정부의 권한만 강화하는 결과를 낳고, 지방은 아무 것도 할 수 없는 부품으로 전락하게 만든다. 지방은 중앙의 특혜를 바라고 그러한 특전은 지역간 경합을 통해 가능하며 이 과정에서 중앙정부의 선택기회는 늘어만 가게 된다. 지방이 중앙에 연줄이나 대려고 하는 방식으로서는 지방문제를 해결할 수 없다. 중앙정부는 지방이 스스로 문제를 해결할 수 있도록 여건만 만들어주기만 하면 된다.

지역의 균형발전은 차별화의 경제에 근거하여 추진되어야 한다<sup>1)</sup>. 그럼에도 불구하고 전국적 통일성을 내세우는 정책기조는 무엇을 근거로 하고 있는지 이해할 수 없다. 일이 있는 곳에 사람이 모이고 돈이 모인다. 일도 없는 곳에 사람 보내고 돈 보내려고 하면 중간비용만 많이 들고, 보내봐야 자원만 낭비하게 된다. 지역균형발전도 일이다. 수도권집중 완화도 일이고, 지방경제를 살리는 것도 일이다. 지방분권 없는 균형논리는 분산으로 위장한 껌데기다.

두 번째 원인은 물리적인 감각만 내세운 지역분산이다. 지역의 발전은 그 곳에서 사는 사람의 번영(people's prosperity)이지 장소의 번영(place's prosperity)만을 의미하지 않는다. 저울로 무게를 달 듯, 지역균형을 생각한다면 자칫 지방은 저울추에 불과하여 정작 아무 소용이 없게 된다. 물리적 균형감각은 위에서 보면 더욱 잘 파악된다. 그러한 맥락에서 국가균형의 문제를 물리적 분산관점에서 접근하다보면 결국 중앙정부, 중앙무대의 권위만 높여주는 꼴이 될 것이다. 물리적 관점에서의 지방분산은 지방을 국가 전체적인 발전의 들러리로 전락시키게 된다. 그에 반해 지방분권은 지방이 자기 일을 할 수 있는 경우를 말한다.

세 번째 원인은 정부가 할 수 있는 일과 할 수 없는 일을 구분하지 못하면서 찾을 수 있다. 정부가 할 수 없는 일을 마치 할 수 있는 일처럼 생각하여 정책을 형성하고 집행하다 보면 다른 변수가 개입되어 예상치 못한 결과를 야기하기 쉽다. 민간 분야가 미미하여 정부부문이 전반적인 사회에 큰 영향을 미치는 경우엔 정부의 정책이 사회전체를 조율하고 유도할 수 있을 것이다. 우리나라의 경우 60년대, 70년대, 80년대 전반까지가 그랬다. 지금은 상황이 많이 바뀌었다. 이제 정부는 민간 부문에 의해 크게 영향 받고 있다. 그런데도 정책은 마치 정부가 마음만 먹으면 무슨 일이든 다 할 수 있는 것처럼 결정되고 있고, 또 그럴 것처럼 집행되고 있다.

지역균형발전의 필요성은 지방분권을 통한 지자체간 조화를 위한 것이지 지자체

---

1) 차별화의 경제(economies of differentiation)란 다양한 지역의 잠재력에 근거하여 지역별 특성을 강조하는데서 도출될 수 있다. 지역별로 다를 수밖에 없는 잠재력 구성요소의 차이는 지역간 공간기능분담의 필요조건이고, 지역균형발전의 전제조건이다.

간 평준화를 위한 것이 아니다. 지자체간 조화는 지역격차를 상생의 원리로 활용할 수 있는 상호 관계를 의미한다. 따라서 지역간 격차가 발생한다고 하여 지역간 조화를 이룰 수 없다는 논리는 억지에 불과하다. 오히려 지역간 평준화는 지역별 잠재력을 최대한 활용하는데 걸림돌이 되고 있다.

이러한 맥락에서 그간 중앙집권체제로 인해 발생한 개별 지역문제를 해결하기 위해 다른 지역의 경쟁력 기반을 약화시켜서는 곤란하다. 지역문제는 상대적이라서 지자체간 상호작용관계를 고려하여 풀어가야 하기 때문이다. 지방분권체제에서의 충청권개발은 두 가지 방식의 접근논리가 가능할 것이다.<sup>2)</sup> 첫째는 충청권이 국가 최소수준(national minimum)을 충족시키기 위한 접근이고, 둘째는 국가 전체적인 경쟁력을 높이기 위해 충청권의 여건을 최대한 활용하기 위한 접근이다. 각각의 경우에 따라 충청권개발 특별법 제정명분이 다르다. 국가 최소수준의 입장에서 충청권개발을 접근하게 되면 충청권개발은 중앙정부의 적극적 보충행위에 해당하고, 이러한 맥락에서의 충청권개발 특별법은 국가표준 이하수준을 겨냥하게 될 것이다. 한편 국가 전체적인 경쟁력을 극대화하기 위해 충청권의 여건을 활용한다는 것은 국가가 충청권 발전수준을 국가 표준(national standard) 이상으로 끌어올려 다른 지역의 발전을 유도한다는 정책의지의 표현에 해당한다. 여기서 충청권개발 특별법은 이들 지역의 개발여건을 활용하여 충청권 역내 발전뿐만 아니라 인접지역과의 상호 보완적 관계를 확보하기 위한 정책입장에서 접근하고자 한다.

## II. 충청권발전 특별법안 접근논리

### 1. 충청권발전 특별법안 근거

충청권발전 특별법은 충청권발전 목표를 어디에 두느냐에 따라 그 근거를 달리하게 될 것이다. 충청권발전 목표가 국가최소수준을 실현하는 것이라면 충청권발전 특별법은 종래의 낙후지역개발과 관련한 지원체계의 성격을 띠게 될 것이다. 충청권발전의 목표가 세계화시대를 맞아 더 이상 작동하지 않게 된 풍선효과<sup>3)</sup>를 보완하고 수도권규제에 따른 경제활동의 공간제약을 이 지역 여건을 활용하여 극복하기 위한 것이라면 충청권발전 특별법은 창조적 성격을 띠게 될 것이다. 어느 입장에서 특별법 제정근거를 확보하느냐는 충청권에서의 경제활동현황에 대한 분석을 토대로 결정되어야 한다.

충청권은 지리적으로 국토의 중심부에 위치하며, 특히 행정중심복합도시 건설을 통해 국가중추기능을 수행하게 될 것이다. 특히 충청권은 수도권·비수도권간의 개발격차 문제를 해결하고 행정중심복합도시를 중심으로 초광역적 혁신체제의 기반을 구축할 수 있는 잠재력을 확보하게 되었다. 그러나 행정중심복합도시가 자칫 행정

2) 여기서 충청권이라 함은 대전광역시, 충청북도 및 충청남도를 포함한 지역단위이다.

3) 풍선효과란 국경이 일종의 보호막 역할을 할 경우에 나타난다. 즉, 어느 특정 지역에 대한 기업입지 규제는 반드시 국가 안에서 다른 지역에서의 기업입지와 연계되어 있다. 그러나 우리나라와 같이 수도권에서의 공장 입지 규제로 인해 국내 기업이 해외로 이전하는 경우 더 이상 풍선효과는 나타나지 않는다.

기관만이 모여 있는 ‘행정타운’으로 전락할 개연성이 높고, 대전 R&D특구는 지역경제 연관효과가 미흡할 뿐 아니라 충북 오송바이오밸리와 연계성이 떨어져 이들 충청권에서의 잠재력이 국가경쟁력 확보에 크게 기여하지 못할 수도 있다.

한편 충청권은 오랫동안 우리나라 공간정책의 기초를 이루고 있는 수도권규제에 따른 대체공간으로 선호되고 있다. 대전광역시, 충청북도 및 충청남도를 아우르는 충청권은 2005년 기준 면적으로는 전국의 16.63%를, 인구로는 전국의 10.14%를 차지하고 있다. 전체적인 인구비중이 약간 감소하고 있으나 수도권 집중에 따른 다른 지방의 감소세에 비해서는 약한 편이고, 대전광역시 인구는 꾸준히 증가하여 1990년 전국대비 대전광역시 인구비중이 2.42%였던 것이 2000년엔 2.97%, 2005년에는 3.05%로 늘어났다.

<표 1> 전국대비 충청권의 면적 및 인구 비중(%)

연도		1980	1990	2000	2005
전국	면적(km <sup>2</sup> )	98,992.34 (100.0)	99,273.70 (100.0)	99,460.74 (100.0)	99,646.16 (100.0)
	인구(명)	37,436,315 (100.0)	43,410,899 (100.0)	46,136,101 (100.0)	47,278,951 (100.0)
대전	면적(km <sup>2</sup> )	-	537.19(0.54)	539.83(0.54)	539.78(0.54)
	인구(명)	-	1,049,578(2.42)	1,368,207(2.97)	1,442,856(3.05)
충북	면적(km <sup>2</sup> )	7,432.79(7.51)	7,436.11(7.49)	7,431.69(7.47)	7,431.44(7.47)
	인구(명)	1,424,038(3.80)	1,389,686(3.20)	1,466,567(3.18)	1,460,453(3.09)
충남	면적(km <sup>2</sup> )	8,790.95(8.88)	8,318.12(8.38)	8,586.44(8.63)	8,600.52(8.63)
	인구(명)	2,956,214(7.90)	2,013,926(4.64)	1,845,321(4.00)	1,889,495(4.00)
충청권	면적(km <sup>2</sup> )	16,223.74 (16.39)	16,291.42 (16.41)	16,557.96 (16.65)	16,571.74 (16.63)
	인구(명)	4,380,252 (11.70)	4,453,200 (10.26)	4,680,095 (10.14)	4,792,804 (10.14)

이와 같이 충청권은 수도권 규제에 따른 반사이익을 누려오고 있는 것으로 나타났다. <표 2>에서와 같이 충청권의 지역내 총생산 비중은 전국대비 1990년 9.87%였던 것이 2000년엔 10.73%, 2005년엔 11.21%로 증가하고 있다. 그러나 충청권에 입지한 제조업 업체수는 2000년을 기준으로 약간 증가하고 있는 추세이나 전국 대비 입지집중도는 약간 떨어지고 있는 추세이다.

제조업 업체수의 지역별 변화를 보면 대전광역시의 경우 꾸준히 감소해오다가 2000년 이후 약간 증가추세로 돌아섰으며, 충청북도의 경우 꾸준히 증가하고 있고, 충남의 경우 대전광역시와 마찬가지로 2000년 이후 증가추세로 돌아섰다. 결국 충청권은 최근 전국 대비 제조업체수 비중은 약간 감소하고 있으나 업체수는 증가하기 시작하였고, 지역내 총생산에 있어서 전국 대비 비중이 증가하고 있는 것으로 나타났다. 충청권에서의 이러한 추세는 서남권 등 낙후지역 문제와는 근본적으로

다르다. 결국 충청권발전 특별법의 필요성은 지역균형발전을 실현하기 위한 중앙정부의 적극적 보충역할과는 거리가 멀다.

<표 2> 전국대비 충청권 지역내 총생산 비중변화(2000년 불변가격, 단위: 백만원, %)

연도	1990	2000	2005
전국	332,274,083(100.00)	577,970,942(100.00)	729,240,586(100.00)
대전	8,366,175	13,559,020	16,462,545
충북	9,540,047	19,521,392	24,004,065
충남	14,900,606	28,962,820	41,280,942
충청권	32,806,828(9.87)	62,043,232(10.73)	81,747,642(11.21)

<표 3> 전국대비 충청권의 제조업체수 비중 변화(단위: 개소)

연도	1990	2000	2005
전국	312,940(100.00)	313,246(100.00)	340,183(100.00)
대전	7,076	6,489	6,528
충북	7,396	7,943	8,673
충남	11,071	10,819	11,780
충청권	25,543(8.16)	25,251(8.06)	26,981(7.93)

이러한 맥락에서 충청권의 활용방안은 첫째, 풍선효과가 사라진 세계화시대에서 수도권 규제에 따른 이전 기업을 수용하여 국가 경쟁력을 높여나가는 것이고, 둘째, 충청권을 중심으로 전개되고 있는 국책사업을 이 지역은 물론 주변지역 발전과 효과적으로 연계하는 것이다. 결국 충청권에 대한 특별법 근거는 이 지역의 낙후성에 있는 것이 아니라 국책사업의 효과적인 추진과 국토의 효율적 이용을 통한 국가경쟁력 강화의 수단을 마련하는데 있다. 이러한 근거는 국가 경쟁력을 높이기 위해 충청권을 어떠한 방향으로 개발할 것인가에 대한 근본적인 질문과 연계되어 있다. 따라서 충청권 개발 특별법은 단순히 이 지역발전을 도모하기 위해 대전광역시, 충청북도 및 충청남도끼리의 협력체제를 구축하기 위한 논리확보 수준에 그치지 않고 충청권 잠재력을 최대한 활용하여 전반적인 국가 경쟁력을 향상시키기 위한 중앙정부 및 대전광역시, 충청도, 충남도의 역할을 정하는데 근거를 두어야 한다.

즉, 충청권발전 특별법은 지역적·구조적 한계를 효율적으로 극복하고 행정중심복합도시 건설과 대전 R&D특구 및 오송바이오밸리를 상호 연계하여 우리나라의 신성장 공간축을 형성하는데 그 목적을 두어야 한다. 이러한 신성장 공간축은 미래 논리를 창출할 뿐만 아니라 수도권과 기타 지방을 연계하여 빠르게 혁신을 전파할 수 있게 해줄 것이다. 이러한 맥락에서 충청권발전 특별법은 우리나라 미래의 주력 산업으로 부상될 BT·IT산업 및 국방산업을 새롭게 결합한 차세대 융합산업을 중점 육성함으로써 국가 전체적인 경쟁력을 한 차원 높이고 혁신의 빠른 전파를 통해 지역격차를 완화하는데 기여하게 될 것이다.

## 2. 충청권발전 특별법안 제정방향

충청권발전 특별법안의 성격은 우선 2020년 12월 31일까지 유효한 한시 특별법이라는 점을 들 수 있다. 한시 특별법은 법 제정 목적을 미리 정한 기간 안에 실현한다는 정책의지를 담고 있다. 특히 변화를 관리하기 위한 개발관련 한시 특별법의 경우 변화의 성분 중에서 속도를 통제하는데 중점을 두게 된다. 이러한 변화의 속도는 통상 관련 변수를 찾아내고 이들 간의 상호작용을 통제하기 위해 막대한 재원을 필요로 한다.

변수끼리의 상호작용을 통제하기 위해 필요한 재원은 기회비용과 해당 지역의 사회적 할인율(social rate of discount)을 고려하여 결정되어야 한다. 흔히 특별법 입법취지를 모호하게 설정하게 되면 한정된 재원의 기회비용과 사회적 할인율을 무시하기 쉬운데 그럴 경우 특별법이 오히려 지역문제를 악화시킬 수도 있다. 따라서 충청권발전 특별법은 입법취지를 명확히 설정하고 그러한 입법취지를 실현하기 위한 절차를 구체적으로 규정하여야 한다.

또한 충청권발전 특별법은 지역의 잠재력을 대전광역시, 충청북도 및 충청남도가 공유해야 한다는 측면에서 ‘거버넌스적 계획’과정을 포함하여야 한다. 즉 충청권발전 특별법은 해당 지역만의 발전을 도모하기 위한 중앙정부의 보충적 역할만을 강조하기 보다는 중앙정부와 해당지역 모두가 역할을 분담하여 지역발전을 통한 국가 경쟁력 제고를 이끌어내야 한다. 따라서 계획 및 지(구)역 지정의 심의주체는 건설교통부에 설치되어 있는 기존의 국토정책심의위원회가 말고, 실시계획의 승인은 해당 지역 시·도지사가 맡는 방안이 바람직할 것이다. 이 경우 (가칭)충청권광역복합개발계획은 시·도의회 의 건청취과정을 거쳐 국토정책심의위원회 심의를 받게 된다. 국토정책심의위원회 심의를 거쳐 건설교통부 장관은 (가칭)충청권광역복합개발지역을 지정하고 시·도지사는 실시계획을 수립하여 시·도의회 심의를 거쳐 실시계획을 확정하게 된다.

충청권발전 특별법 역시 적극적 변화의 관리방식을 띠고 있기 때문에 유동적 생산요소를 끌어들이고 생산요소의 결합방식을 재조정하여 새로운 논리를 창출할 수 있어야 한다. 이 과정에서 국토계획법상 용적률, 건폐율 제한을 완화하거나 체육시설의 설치·이용에 관한 법률 적용의 특례를 적용하여야 할 것이다. 또한 특별법은 법인세·소득세·관세·종합부동산세·취득세·등록세 및 재산세 등의 조세를 감면하고 개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 교통유발부담금, 생태계보전협력금, 공유수면 점·사용료 및 환경개선부담금을 감면하는 내용을 포함하여야 할 것이다.

특히 충청권을 중심으로 형성된 잠재력을 개발하여 국가 전체적인 경쟁력을 제고하기 위해서는 일정 수준 이상의 국고보조금 확보가 전제되어야 한다. 충청권발전이 해당 지역에 국한되는 것이 아니기 때문에 이 지역발전을 도모하기 위한 국가의 재정투입은 당연하다. 결론적으로 충청권발전 특별법은 지방분권체제에서의 새로운 지역발전 패러다임과 연계되어야 한다. 따라서 충청권발전 특별법을 통해 얻게 되는 효과는 이해 당사자간 참여비



율에 따라 적정하게 분배되어야 한다.

### III. 충청권발전 특별법안의 구성(예시)

#### 제1장 총칙

제1조 (목적) 이 법은 대전광역시, 충청남도, 충청북도가 각각의 발전잠재력을 공유함으로써 공동 번영의 기반을 확보하고 이 지역에서의 혁신창출능력을 주변지역으로 전파하여 국가경쟁력 강화에 기여함을 목적으로 한다.

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각 호와 같다.

1. "충청권"이라 함은 대전광역시·충청남도·충청북도(이하 "시·도"라 한다)의 관할 구역에 속한 지역을 말한다.

2. "충청권광역복합개발계획(이하 "광역복합개발계획"라 한다)"이라 함은 충청권의 상생발전을 위하여 대전광역시·충청남도지사 및 충청북도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 공동으로 입안하여 제4조의 규정에 의한 내용을 포함하고 있는 종합계획을 말한다.

3. "충청권광역복합개발지역(이하 "광역복합개발지역"이라 한다)"은 지역경쟁력 강화와 지역간 균형발전을 위한 개발사업 추진을 위하여 지정·고시된 지역을 말한다.

제3조 (다른 계획과의 관계) 이 법에 의한 광역복합개발계획은 다른 법률에 의한 개발계획에 우선한다. 다만, 국토종합계획 및 군사에 관한 계획에 대하여는 그러하지 아니하다.

#### 제2장 광역복합개발계획의 수립 등

제4조 (광역복합개발계획의 입안) 시·도지사는 공동으로 다음 각 호의 사항을 포함하는 충청권광역복합개발계획안(이하 "광역복합개발계획안"이라 한다)을 입안하여야 한다. 시·도지사가 "광역복합개발계획안"을 입안하고자할 때는 시·도의회의 의견을 청취하여야 한다.

1. 광역복합개발지역의 명칭·위치 및 면적
2. 광역복합개발지역 지정의 필요성
3. 광역복합개발지역안에서 실시되는 개발사업(이하 "개발사업"이라 한다)의 시행자
4. 개발사업의 시행방법
5. 재원조달방법
6. 토지이용계획 및 주요 기반시설계획

7. 산업유치계획
8. 보건의료·교육·복지시설 설치계획
9. 환경보전계획
10. 기업투자유치 및 정주환경 조성계획
11. 그 밖에 대통령령이 정하는 사항

제5조 (광역복합개발지역의 지정 등) ①시·도지사는 건설교통부장관에게 광역복합개발지역의 지정을 요청할 수 있다.

②시·도지사는 제1항의 규정에 의하여 광역복합개발지역의 지정을 요청하고자 하는 때에는 제4조의 규정에 의한 광역복합개발계획안을 작성하여 이를 제출하여야 한다.

③건설교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 국토정책심의위원회의 심의·의결을 거쳐 광역복합개발계획안을 확정하고 광역복합개발지역을 지정한다.

④건설교통부장관은 제3항의 규정에 의하여 광역복합개발지역을 지정한 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 그 내용을 관보에 고시하고, 지체 없이 이를 관할 시·도지사에게 통지하여야 한다.

⑤제1항 내지 제5항의 규정에 따른 광역복합개발지역의 지정 또는 변경에 있어서 개발구역의 규모, 지정 또는 변경 요청의 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제6조 (광역복합개발지역의 지정 시 고려사항) 국토정책심의위원회는 제5조제3항의 규정에 의한 심의·의결을 함에 있어 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.

1. 지역경제 및 지역균형발전에 대한 파급효과
2. 지역기능의 활성화를 위한 국제공항·국제항만·광역교통망·정보통신망·용수·전력 등 기반시설 구축
3. 환경적으로 건전하고 지속가능한 발전의 가능성
4. 지방자치단체의 지원체계 및 지원내용
5. 그 밖에 건설교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항

제7조 (광역복합개발지역의 지정해제) ①건설교통부장관은 시·도지사가 요청하는 경우에 광역복합개발지역의 지정을 해제할 수 있다.

②광역복합개발지역을 해제하는 경우 제5조 제3항의 규정은 적용하지 아니한다.

제7조의2 (광역복합개발계획의 변경) ①건설교통부장관은 시·도지사가 요청하는 경우에 광역복합개발계획을 변경할 수 있다.

②건설교통부장관은 개발사업의 시행자(이하 "개발사업시행자"라 한다)가 관할 시·도지사를 경유하여 광역복합개발계획의 변경을 요청하는 경우에는 그 광역복합개발계획을 변경할 수 있다. 이 경우 개발사업시행자는 해당 시·도지사를 각각 경유하여야 한다.

③제1항 및 제2항의 규정에 따라 광역복합개발계획 중 경미한 사항으로서 대통령령이 정하는 것을 변경하는 경우에는 국토정책심의위원회의 심의·의결을 거치지

아니할 수 있다.

제8조 (광역복합개발지역 지정의 효과) 광역복합개발지역의 지정이 있는 때에는 그 광역복합개발계획의 내용에 따라 다음 각 호의 지정·수립 또는 승인이 각각 있는 것으로 본다.

1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제8조 및 제9조에 따른 도시지역으로의 변경과 지구단위계획구역으로 지정하는 같은 법 제30조의 규정에 따른 도시관리계획의 결정
2. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제40조의 규정에 따라 수산자원보호구역을 변경하여 해제하는 같은 법 제30조의 규정에 따른 도시관리계획의 결정
3. 「도시개발법」 제3조의 규정에 의한 도시개발구역의 지정, 동법 제4조의 규정에 의한 도시개발사업계획의 수립
4. 「택지개발촉진법」 제3조의 규정에 의한 예정지구의 지정, 동법 제8조의 규정에 의한 택지개발계획의 승인
5. 「산업입지및개발에관한법률」 제6조 내지 제7조의2의 규정에 의한 국가산업단지·일반지방산업단지 및 도시첨단산업단지의 지정
6. 「관광진흥법」 제50조의 규정에 의한 관광지 및 관광단지의 지정
7. 「유통단지개발촉진법」 제5조의 규정에 의한 유통단지의 지정
8. 「자연공원법」 제15조의 규정에 따른 공원계획의 변경 결정
9. 「연안관리법」 제5조의 규정에 따른 연안통합관리계획과 같은 법 제8조의 규정에 따른 연안관리지역계획의 변경 결정

제8조의2 (행위의 제한) ①개발사업의 구역 안에서 토지의 형질변경, 건축물의 건축, 공작물의 설치 등 대통령령이 정하는 행위를 하고자 하는 자는 관할 시·도지사의 허가를 받아야 한다. 허가받은 사항을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.

②시·도지사는 제1항의 규정을 위반하여 허가 또는 변경허가를 받지 아니한 자에 대하여는 원상회복을 명할 수 있다.

③시·도지사는 제2항의 규정에 따라 원상회복의 명령을 받은 자가 그 명령을 이행하지 아니하는 때에는 「행정대집행법」에 따라 이를 대집행할 수 있다.

제9조(개발사업시행자 등) ①개발사업시행자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자 중에서 시·도지사가 지정한다. 다만 국가의 필요성이 인정되는 경우 건설교통부장관은 시·도지사와 협의하여 개발사업시행자를 지정할 수 있다. 국가의 필요성 범위는 대통령으로 정한다.

1. 지방자치단체
2. 정부투자기관
3. 지방공기업
4. 개발사업을 시행하고자 하는 법인 또는 개인

②제1항의 규정에 의한 사업시행자 지정 신청서류 및 절차는 대통령령으로 정한다.

### 제3장 광역복합개발사업의 시행

제10조 (실시계획의 승인) ①개발사업시행자는 개발사업에 관한 실시계획을 작성하여 해당 시·도지사의 승인을 얻어야 한다.

②시·도지사는 제1항의 규정에 의하여 실시계획을 승인하거나 변경승인 하고자 하는 경우에는 관할행정구역의 시장·군수와 협의한 후 지방도시계획위원회의 심의·의결을 거쳐야 한다. 다만, 경미한 사항으로서 대통령령이 정하는 것을 변경, 승인 하는 때에는 그러하지 아니하다.

③2 이상의 시·도에 개발구역이 걸치는 경우 제1항의 규정에 따른 실시계획의 승인권자 또는 의견제시권자는 개발구역 면적의 2분의 1을 초과하는 행정구역이 포함된 시·도지사가 되며, 이 경우 관계 시·도지사와 협의하여야 한다.

③제1항의 규정에 의한 실시계획에는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제52조의 규정에 따라 작성된 지구단위계획이 포함되어야 한다.

제9조의2 (「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 관한 특례) 광역복합개발지역을 관할하는 광역시 또는 광역복합개발지역 안에 위치하는 시·군은 개발사업을 위하여 필요한 경우에는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조 및 같은 법 제78조의 규정에 불구하고 대통령령으로 정한다.

제9조의3 (「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 관한 특례) 개발사업시행자는 개발사업을 위하여 필요한 경우에는 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제11조의 규정에 불구하고 실시계획에서 정한 시설물의 설치 및 부지면적에 따라 개발사업을 시행할 수 있다.

제9조의4 (공공시설 및 토지 등의 귀속) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제65조 및 제99조의 규정은 개발사업시행자가 개발사업의 시행으로 새로이 공공시설을 설치하거나 기존의 공공시설에 대체되는 시설을 설치한 경우에 그 시설의 귀속에 관하여 이를 준용한다.

제10조 (실시계획 승인의 고시 등) 시·도지사는 제9조의 규정에 따라 실시계획을 승인 또는 변경승인 하는 경우 대통령령이 정하는 바에 따라 고시하고 관계 서류의 사본을 관할 행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 송부하여야 한다. 다만, 대통령령이 정하는 경미한 사항의 변경은 그러하지 아니하다.

제11조 (인·허가 등의 의제) ①개발사업시행자가 제9조의 규정에 의한 실시계획의 승인 또는 변경승인을 얻은 경우에는 다음 각호의 허가·인가·지정·승인·협의 및 신고 등(이하 "허가 등"이라 한다)을 받은 것으로 보며, 제10조의 규정에 의하여 실시계획의 승인이 고시된 때에는 다음 각 호의 관계 법률에 의한 허가 등의 고시 또는 공고가 있는 것으로 본다.

1. 「초지법」 제21조의2의 규정에 의한 토지의 형질변경 등의 허가 및 동법 제23조의 규정에 의한 초지전용 허가

2. 「산지관리법」 제14조·제15조의 규정에 의한 산지전용허가 및 산지전용신고,

「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」 제36조제1항·제4항의 규정에 의한 입목  
벌채등의 허가·신고, 동법 제45조제1항·제2항의 규정에 의한 보안림 안에서의 행위  
의 허가·신고 및 동법 제46조제1항의 규정에 의한 보안림의 지정해제

3. 「농지법」 제36조의 규정에 의한 농지의 전용허가 또는 협의

4. 「농어촌정비법」 제20조의 규정에 의한 농업기반시설의 목적외 사용승인 및  
제67조제4항의 규정에 의한 농어촌휴양지개발사업계획의 승인

5. 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제13조제1항 또는 제20조제2항  
의 규정에 의한 공장설립 등의 승인

6. 「하천법」 제6조의 규정에 의한 관리청과의 협의 또는 승인, 동법 제30조의  
규정에 의한 하천공사 시행의 허가 및 동법 제33조의 규정에 의한 하천 점용 등의  
허가

7. 「공유수면매립법」 제9조의 규정에 의한 매립면허, 동법 제13조의 규정에 의  
한 고시, 동법 제15조의 규정에 의한 실시계획의 인가·고시 및 동법 제38조의 규정  
에 의한 협의 또는 승인

8. 「하수도법」 제11조의 규정에 따른 공공하수도(분뇨처리시설에 한한다)의 설  
치인가

9. 「폐기물관리법」 제30조의 규정에 의한 폐기물처리시설의 설치승인 또는 신  
고

10. 「수도법」 제12조 및 제33조의2의 규정에 의한 일반수도사업 및 공업용수  
도사업의 인가와 동법 제36조 및 제38조의 규정에 의한 전용상수도 및 전용공업용  
수도 설치의 인가

11. 「전기사업법」 제7조의 규정에 의한 발전사업·송전사업·배전사업 또는 전기  
판매사업의 허가 및 동법 제62조의 규정에 의한 자가용 전기설비의 공사계획의 인  
가 또는 신고

12. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제12조의 규정에 의한 사업계획의 승  
인

13. 「관광진흥법」 제14조의 규정에 의한 사업계획의 승인 및 동법 제52조의  
규정에 의한 관광지·관광단지 조성계획의 승인

14. 「공유수면관리법」 제5조의 규정에 의한 공유수면의 점·사용허가 및 동법  
제8조의 규정에 의한 실시계획의 인가(매립면허를 받은 매립예정지를 제외한다)

15. 「도로법」 제8조의 규정에 의한 도로관리청과의 협의 또는 승인, 동법 제34  
조의 규정에 의한 도로공사 시행의 허가 및 동법 제40조의 규정에 의한 도로점용  
의 허가

16. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제56조의 규정에 의한 토지의 분할·형  
질변경 허가, 동법 제86조의 규정에 의한 도시계획시설사업시행자의 지정 및 동법  
제88조의 규정에 의한 실시계획의 인가

17. 「하수도법」 제16조의 규정에 의한 공공하수도공사의 시행허가 및 동법 제

24조의 규정에 의한 공공하수도의 점용 허가

18. 「장사 등에 관한 법률」 제23조의 규정에 의한 분묘의 개장 허가

19. 「항만법」 제9조제2항의 규정에 의한 항만공사 시행의 허가 및 동법 제10조제2항의 규정에 의한 실시계획의 승인

20. 「도시개발법」 제11조의 규정에 의한 도시개발사업시행자의 지정, 동법 제13조의 규정에 의한 조합의 설립인가, 동법 제17조 및 제18조의 규정에 의한 실시계획의 인가, 고시 등

21. 「택지개발촉진법」 제9조의 규정에 의한 택지개발사업실시계획의 승인

22. 「도시 및 주거환경 정비법」 제28조의 규정에 의한 사업시행인가

23. 「사도법」 제4조의 규정에 의한 사도 개설허가

24. 「사방사업법」 제14조의 규정에 의한 벌채 등의 허가 및 동법 제20조의 규정에 의한 사방지 지정의 해제

25. 「소하천정비법」 제10조의 규정에 의한 소하천공사의 시행허가

26. 「골재채취법」 제22조의 규정에 의한 골재채취의 허가

27. 「국유재산법」 제24조의 규정에 의한 국유재산의 사용·수익허가

28. 「지방채정법」 제82조제1항 단서의 규정에 의한 사용·수익허가

29. 「집단에너지사업법」 제4조의 규정에 의한 집단에너지의 공급타당성에 관한 협의

30. 「에너지이용합리화법」 제8조의 규정에 의한 에너지사용계획의 협의

31. 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법」 제17조의 규정에 의한 평가서의 협의. 다만, 환경영향평가서의 협의를 제외한다.

32. 「유통단지개발촉진법」 제11조에 의한 유통단지개발실시계획의 승인

33. 「산업입지 및 개발에 관한 법률」 제16조의 규정에 의한 산업단지개발사업시행자의 지정, 동법 제17조·제18조의 규정에 의한 산업단지개발사업실시계획의 승인

34. 「측량법」 제25조의 규정에 의한 측량성과 등의 사용심사

35. 「지적법」 제27조의 규정에 의한 사업의 착수·변경 또는 완료의 신고

36. 「건축법」 제4조의 규정에 의한 건축위원회의 심의, 동법 제8조의 규정에 의한 건축허가, 동법 제15조의 규정에 의한 가설건축물의 건축허가·축조신고 및 동법 제25조의 규정에 의한 건축협의

②제1항의 규정에 따른 인·허가 등의 의제를 받고자 하는 자는 실시계획의 승인 또는 변경승인의 신청을 하거나 의견을 듣고자 하는 경우에 해당 법률이 정하는 관련 서류를 함께 제출하여야 한다.

③시·도지사는 제9조의 규정에 의하여 개발사업의 실시계획을 승인 또는 변경승인 하는 경우 그 실시계획에 제1항 각호의 1에 해당하는 사항이 포함되어 있는 때에는 관계 행정기관의 장과 미리 협의하여야 한다. 이 경우 관계 행정기관의 장은 당해 법률에서 규정한 허가 등의 기준에 위반하여 협의에 응하여서는 아니된다.

④제3항의 규정에 따라 시·도지사로부터 협의를 요청받은 관계 행정기관의 장은 협의요청을 받은 날부터 특별한 사유가 없는 한 30일 이내에 의견을 제출하여야 한다.

제13조 (토지수용) ①개발사업시행자는 개발사업의 시행을 위하여 필요한 때에는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제2조에서 정하는 토지·물건 또는 권리(이하 "토지등"이라 한다)를 수용(사용을 포함한다. 이하 같다)할 수 있다.

②제10조의 규정에 의한 실시계획 승인의 고시가 있는 때에는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제20조 및 제22조의 규정에 의한 사업 인정 및 사업인정의 고시가 있는 것으로 보며, 재결의 신청은 동법 제23조 및 동법 제28조의 규정에 불구하고 제9조의 규정에 의한 실시계획에서 정하는 사업시행기간 이내에 하여야 한다.

③제1항의 규정에 의한 토지 등의 수용에 관한 재결의 관할 토지수용위원회는 중앙토지수용위원회로 한다.

④제1항의 규정에 의한 토지 등의 수용에 관하여는 이 법에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」을 준용한다.

제14조 (준공검사) ①개발사업시행자(국가 및 시·도지사를 제외한다)가 개발사업의 전부 또는 일부를 완료한 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 지체없이 시·도지사의 준공검사를 받아야 한다. 이 경우 시·도지사는 관계 행정기관의 장과 미리 협의하여야 한다.

②개발사업시행자가 제1항의 규정에 의하여 준공검사를 받은 때에는 제11조제1항 각호의 규정에 의한 허가 등에 따른 당해 사업의 준공검사 또는 준공인가를 받은 것으로 본다.

## 제4장 재정지원 등

제15조(국고보조금의 지원 등) ①개발사업 중 대통령령이 정하는 사업에 대한 국가의 보조금은 「보조금의 예산 및 관리에 관한 법률」 제10조의 규정에 따른 차등보조율과 다른 법률에 의한 보조율에 불구하고 대통령령이 정하는 보조율에 따라 이를 인상 지원할 수 있다.

②국가는 도로·상하수도·에너지공급설비·정보통신설비·용수시설·공항·항만·선박·환경기초시설 등 개발사업과 관련된 공공시설투자를 우선적으로 지원하여야 한다.

③국가는 제11조의 규정에 따라 수립된 연도별 투자계획에 따라 발전위원회가 결정한 정부지원 내용의 효과적인 추진을 위하여 「보조금의 예산 및 관리에 관한 법률」이 정하는 바에 따라 국고보조금을 사업별로 포괄 지원할 수 있다.

④문화관광부장관은 해양레저산업의 발전을 위한 기반시설 등의 건설 또는 관광

홍보사업 등을 위하여 지방자치단체 또는 사업시행자에게 「관광진흥개발기금법」에 의한 관광진흥개발기금을 대여·보조할 수 있다.

제16조 (조세 및 부담금의 감면) ①국가 및 지방자치단체는 광역복합개발사업을 원활히 시행하기 위하여 필요한 경우에는 개발사업 시행자에 대하여 조세특례제한법·관세법 및 지방세법이 정하는 바에 따라 법인세·소득세·관세·취득세·등록세·재산세 및 종합토지세 등의 조세를 감면할 수 있다.

②국가 및 지방자치단체는 광역복합개발사업을 원활히 시행하기 위하여 필요한 경우에는 개발사업시행자에 대하여 「개발이익환수에 관한 법률」, 「농지법」, 「초지법」, 「산지관리법」, 「도시교통정비촉진법」, 「자연환경보전법」, 「공유수면관리법」 및 「환경개선비용부담법」이 정하는 바에 따라 개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 교통유발부담금, 생태계보전협력금, 공유수면 점·사용료 및 환경개선부담금을 감면할 수 있다.

## 부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(유효기간) 이 법은 2020년 12월 31일까지 효력을 가진다.

제3조(기존 사업에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 다른 법률의 규정에 의하여 이 법과 유사한 절차를 거친 기존사업이 이 법 제5조의 규정에 따른 광역복합개발계획에 포함되어 결정·고시된 경우에는 이 법에 의한 광역복합개발지역 및 광역복합개발계획으로 지정·승인 및 고시된 것으로 본다.

제4조(유효기간 만료 당시에 진행 중인 개발사업에 관한 경과조치) 이 법의 유효기간 만료당시 제10조의 규정에 따른 실시계획의 승인을 얻은 개발사업에 관하여는 그 사업이 완료될 때까지 계속하여 이 법을 적용한다.

## <참고문헌>

소진광, 2005, 「지방자치와 지역발전」, 서울: 박영사.

\_\_\_\_\_, 2004, 「지역사회와 사회적 자본」, 서울: 푸른솔.

\_\_\_\_\_, 2000, “지방자치와 사회적 자본”, 「한국지방자치학회보」, 제12권 4호, pp93~122.

\_\_\_\_\_, 1999, “사회적 자본형성을 위한 지역사회개발논리”, 「지역사회개발연구」 제24집 1호, pp.29-47

이규환, 2004, 「한국도시행정론 : 이론과 실제」, 서울: 법문사.

임경수, 1997, “삶의 질’과 신도시 환경정책”, 지역사회개발연구, 제22집1호.

조용석, 1996, “공공계획에서 ‘삶의 질’ 계획지표의 설정과 활용기법에 관한 연구”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문.

정구현 외, 1994, 21세기 한국의 사회발전전략, 나남.

최병두, 1996, “사회환경적 「삶의 질」의 의의와 지역차”, 환경과 사회. 통권 제9호.



한국환경·사회정책 연구소편.

하성규·김재익, 1997, “ 삶의 질 향상을 위한 정책과제와 지표설정에 관한 연구”

국토계획, 제 32권 제 5호

하혜수, 1996, “도시정부의 ‘삶의 질’결정요인분석”, 한국행정학보제30권 제2호.

한표환, 1994, 도시지표의 개발과 적용에 관한 연구, 한국지방행정연구원.

한원택, 1992, 「도시·지방행정론(전정신판)」, 서울:박영사

Arndt, H. W., 1987, *Economic Development: The History of an Idea*, The University of Chicago Press.

Arrow, Kenneth J., 2000, "Observations on social capital" in Dasgupta and Serageldin(eds), 2000, pp.3 ~ 5.

Bourdieu, P. 1986. "The Forms of Capital", in J. Richardson, ed. *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. Westport, CT: Greenwood Press.

Bryant, B.,(ed), 1995, *Introduction; Environmental Justice: Issues, Policies and Solutions*, Island Press.

Dasgupta, Partha and Serageldin, Ismail(eds), 2000, *Social Capital: A Multifaceted Perspective*. The World Bank.

Fukuyama, Francis, 1995, *Trust: the Social Virtues and the Creation of Prosperity*. New York: Free Press.

Grootaert, Chris, 1998, "What is Social Capital?", *The World Bank Resource Paper*.

Meadows, Donella H.; Meadows, Dennis L.; Randers, Jorgen; and Behrens III, Willam W., 1972, *The Limits To Growth*, A Potomac Associates Book.

Putnam, Robert D., 1993, "The Prosperous Community: Social Capital and Public Life", *American Prospect* 13:35-42.

—————, 2000, *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon & Schuster.

Robison, Lindon J. and Siles, Marcelo E., 2000, "Social Capital: Sympathy, Intangible Goods, and Institutions", Resource Paper from the Social Capital Initiative at Michigan State University.

Rubin, Isaac Ilyich, 1989, *A History of Economic Thought*, PLUTO PRESS.

Singer, H. W., 1965, "Social Development: Key Growth Sector," *International Development Review*, March, 1965.

[www.nso.go.kr](http://www.nso.go.kr)

— One and Jump : 하나되는 대구경북, 두배되는 경제발전

# 대구경북경제통합 기본구상과 발전계획

서정해  
(경북대학교 경영학부 교수)  
johseo@knu.ac.kr

대전발전 연구원, 충북개발연구원, 충남발전연구원 주최  
충청권 공동발전 세미나, 2007, 4. 19, 대전광역시

# 목 차

I

대구경북 무엇이 문제인가

어떤 분야를 경제통합 할 것인가

V

II

어떻게 대응할 것인가

재원조달과 운용

VI

III

DG경제통합이란 무엇인가

어떻게 추진할 것인가

VII

IV

DG경제통합의 비전과 모형

마무리

VIII

대구경북 경제통합발전기원



# I 대구경북 무엇이 문제인가

- 추진경과

- 2. 어떤위기인가

- 3. 어떤 시대인가

대구경북 경제통합발전기원회

# 추진경과

- 조해녕 대구시장, 이의근 경북지사, 이종현 지역혁신협의회 의장의 TV 방송 신년대담에서 대구경북경제통합 언급(06. 1. 3)
- 대구경북연구원(원장 홍철)을 중심으로 대구경북경제통합에 대한 논의: 대구경북경제통합 연구단 구성 (단장 서정해 경북대 교수)
  - 의견수렴 및 홍보, 기본구상 : 세미나, 여론조사, 북부권 지역
- 대구경북경제통합 추진에 대한 양해각서(MOU)체결(06. 3. 20)
- 대구경북경제통합 포럼 창립(06.4.28)
  - 공동대표(김만제,류창우, 황병태), 운영위원장(홍철, 이종현) 등 위원 150여명
- 민선4기 지방자치단체장 임기개시(06.7.1) : 김범일 시장, 김관용 지사
- 대구경북경제통합 추진위원회 창립회의 개최(06. 7. 31)
  - 추진위원회 운영규정, 공동추진 현안과제(16개 사업)논의
- 대구경북경제통합추진위원회 2차 회의 및 사무국 현판식(06.11.6)

# 어떤 위기인가

## 대구위기(현재화)

- GRDP의 상대적 하락 지속

## 경북위기(잠재화)

- 수도권 규제완화에 따른  
제조업 공동화 우려

## 대구경북의 3대 위기

- 경제산업의 위기, 인재의 위기, 자존심의 위기

## 왜 위기를 맞이했는가?

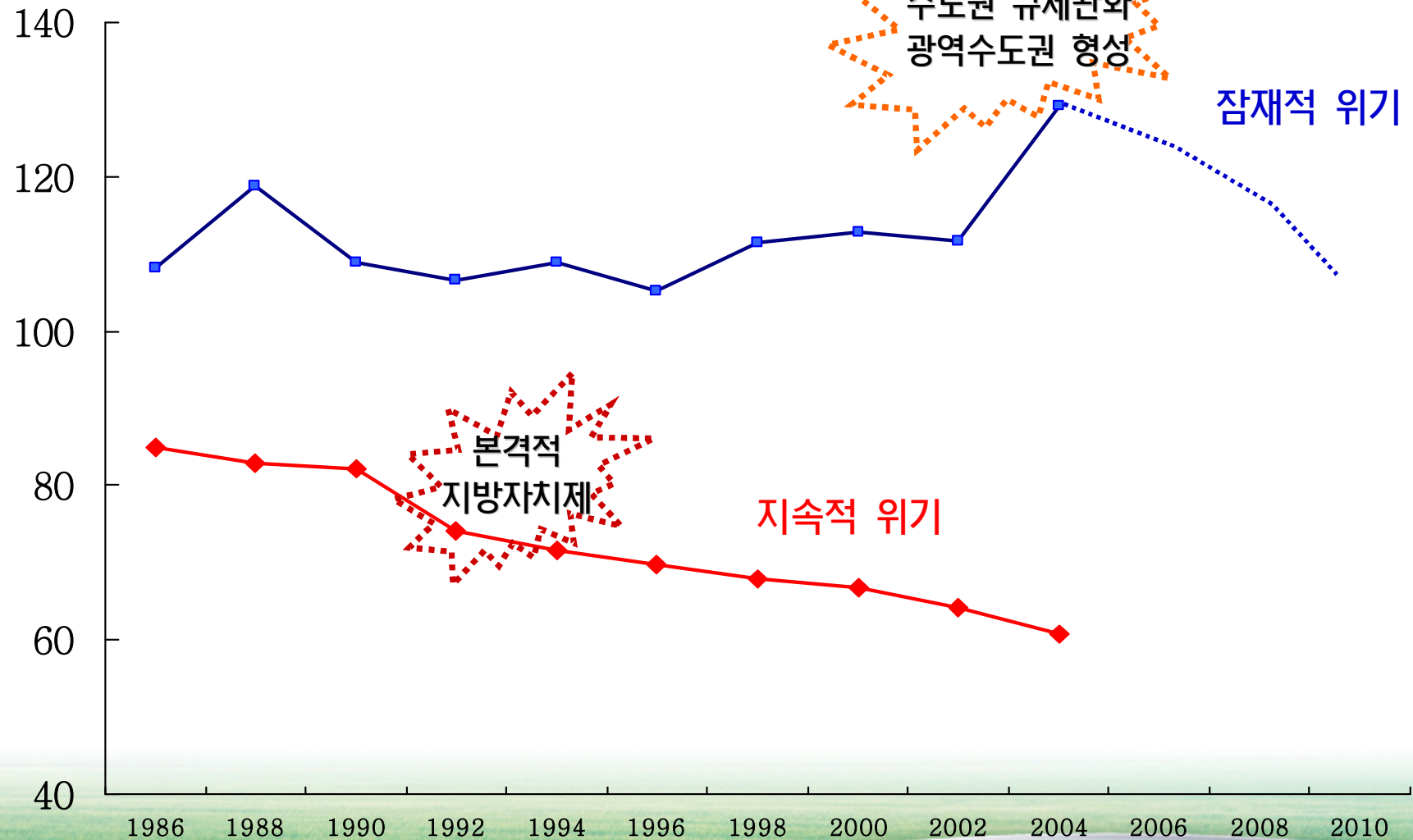
- 산업구조 개편의 지연 및 지체
- 대구경북 시도민의 보수성과 과거 개발연대식 사고

➡ 대구경북의 행정분리로 인한 고립된 각개 약진형  
개발정책과 전략



# GRDP의 변화 : 대구경북 동반위기의 심화

1인당 GRDP 연도별 상대수준 (전국=100.0)



# 어떤 시대인가

## ‘융합’과 ‘경쟁’의 세계화와 지역화 전개

- 지역경쟁력이 국가경쟁력의 원천
- 지역간 협력을 통해 경쟁력 확보
- 자기중심적 사고 ⇒ 협력·상생의 사고

## 지식기반사회의 본격화와 고속 교통·통신수단의 일상화

- 변화와 혁신, 창조가 강조되는 시대
- 광역경제권 및 생활권 형성

**만약 이러한 상황에 능동적으로 대처하지 못한다면**

- ⇒ 경제(GRDP 하락), 산업(성장동력 부재), 자긍심 상실이라는 3대위기는 더욱 더 심화
- ⇒ 희망이 없는, 미래가 없는 대구경북으로 전락할 가능성



## Ⅱ 어떻게 대응할 것인가

1. 위기대응의 접근방식
2. 접근방식의 평가
3. 접근방식별 활동과 성과
4. 통합적 접근방식의 성공사례

해양부 경제통합발전기원추진

# 위기 대응의 접근방식

접근방식	기본적 사고	사 례
각개약진적 접근	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 단절과 이기적 경쟁</li> <li>▪ 단위경제성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 대구 지하철 2호선 (추정손실 1170억원)</li> <li>▪ 구미 LCD 공장파주이전</li> <li>▪ 전략산업의 중복</li> </ul>
정책협의를적 접근	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 분절과 부분적 협력 (산발적, 소극적)</li> <li>▪ 부분적 규모 경제성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 행정협의회(광역,기초)</li> <li>▪ 대구경북한방산업육성협력</li> <li>▪ DGIST 설립 협력</li> </ul>
경제통합적 접근	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 상생과 협력 (체계적, 지속적)</li> <li>▪ 규모+범위+네트워크경제</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EU의 통합</li> <li>▪ 나고야 경제권 협력</li> <li>▪ 베이징, 텐진, 허베이성 경제통합</li> </ul>

# 접근방식의 평가

## 단 점

## 장 점

### 개 약진적 접 근

- 중복 투자 가능성
- 치열한 경쟁으로 인한 동반 위기

- 행정의 편의성
- 신속한 업무처리

### 정 책 협 의적 접 근

- 체계성 부족으로 인한 계속적 협력 집행의 어려움
- 협력사업에 대한 성과 달성 미흡

- 협력으로 인한 부분적 이득
- 해당사업에 대해서는 이해 관계 조정이 비교적 용이

### 경 제 통 합적 접 근

- CEO의 강력한 의지 필요
- 사회적 합의 도출의 어려움

- 시너지 이득 극대화
- 상생 공동체 형성



# 통합적 접근방식의 성공사례

- 유럽통합은 경제통합에서 시작
- 유럽 석탄철강위원회

## EU 통합

- 나고야와 인접도시들의 역할 분담
- GNI  
(Greater Nagoya Initiative)

## 나고야 경제권 형성

## 베이징, 텐진, 허베이성 경제통합

- 장강삼각주와 주강삼각주 발전에 대응
- 지나친 경쟁과 중복투자 극복

## 성공 사례

## 국내 사례

- 전남·광주는 혁신도시 선정에서 상생의 모델 적용
- 대구·경북 한방바이오산업 육성 협력 등

# Ⅲ DG 경제통합이란 무엇인가

1. 통합의 형태와 타당성
2. 경제통합의 개념
3. 경제통합의 이익
4. 경제통합의 의의

국무총리실 경제통합발전기실

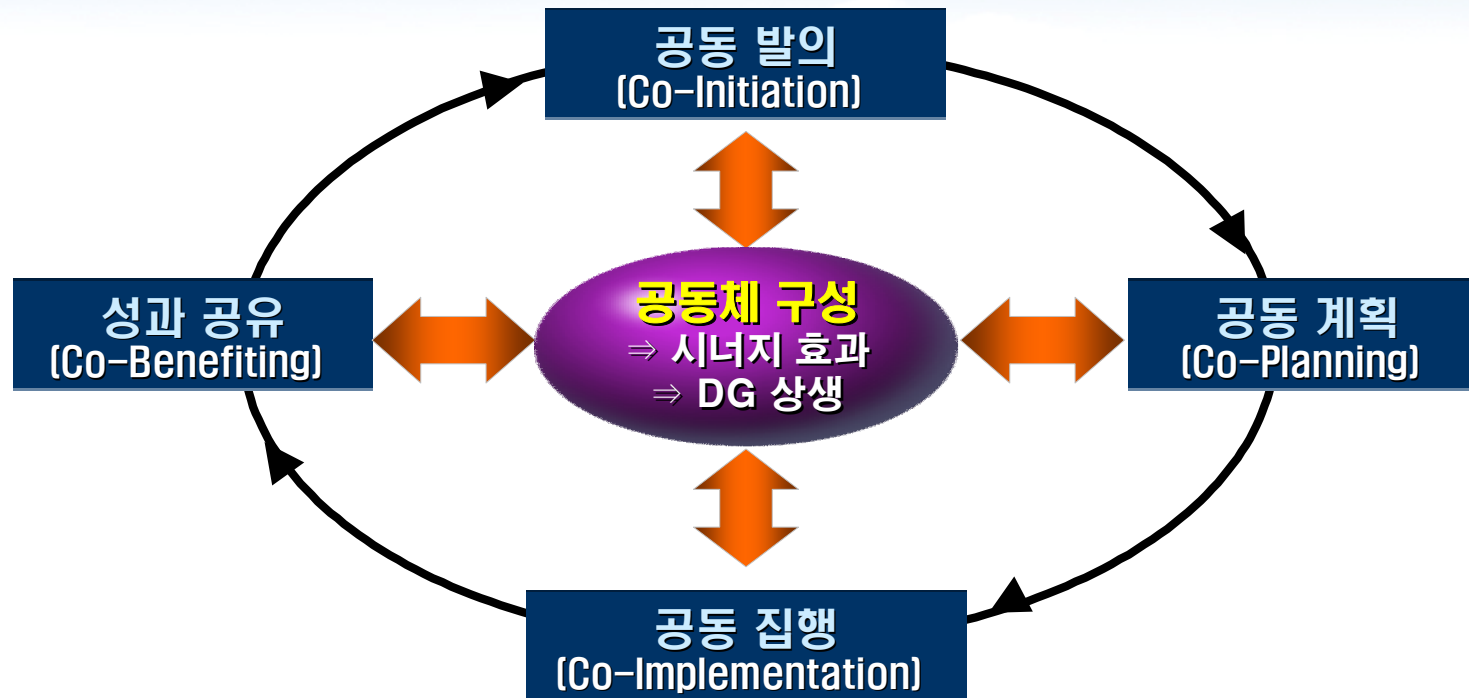
# 대구경북통합의 형태와 타당성

통합 형태	의 미	타 당 성
행정·정치 통합	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 행정기구 및 행정조직의 통합</li> <li>▪ 지방의회의 통합</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 지역뿐만 아니라 중앙정부, 나아가 정치권 합의가 필요 ⇒ 통합의 어려움</li> </ul>
경제 통합	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 한 식구, 두 살림 합치기</li> <li>▪ 사회통합의 의미 내포</li> <li>▪ 대구경북의 경제공동체 형성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 대구경북 상호 실리 추구</li> <li>▪ 위기상황에서 이제 더 이상 늦출 수 없음</li> </ul>

경제통합으로 DG의 새로운 미래 창조



# 경제통합의 개념(Co-cycle)



## 경제통합의 이론적 배경

- 활동공유 모형
- 파트너십 모형
- 연결 및 시스템의 경제성 이론
- 통합형 분업이론
- 협상 및 갈등관리 이론
- 지역간 혁신체제(IRIS) 이론

# 경제통합의 이익

- 대구경북은 Co-활동을 통한 규모의 효과 극대화, 효율적 예산 집행을 통한 낭비적 요소 제거
- 시너지 효과 극대화를 통한 생산성 향상, 일자리 창출 [신규 2만 5천개], 소득 증대 효과(대구 GRDP가 최하위에서 8위로, 경북 소비지출이 15위에서 11위로)
- 대구의 지원기능과 경북의 생산거점기능간 상보적 연계협력을 통해 대구경북의 신성장동력산업 창출
- 대구경북 주민의 생활편의성과 윤택한 삶의 질 기반 확보



# 경제통합의 의의

수도권에 대응한 영남권 경제공동체 교두보 마련

➔ 양극화 해소 및 국가균형발전에 기여

지역협력의 모범사례(Best Practice)를 제시

➔ 전국적 확산을 통한 국가경쟁력 강화

대구경북 시도민의 정체성(한마음) 형성

➔ 협력하며 자긍심 있고 개방적인 시도민 의식 제고

## IV DG 경제통합의 비전과 모형

1. COOPS 모형

2. 비전과 목표

해양수산부 경제통합발전기원사업

# COOPS 모형

## <COOPS의 의미 부여>

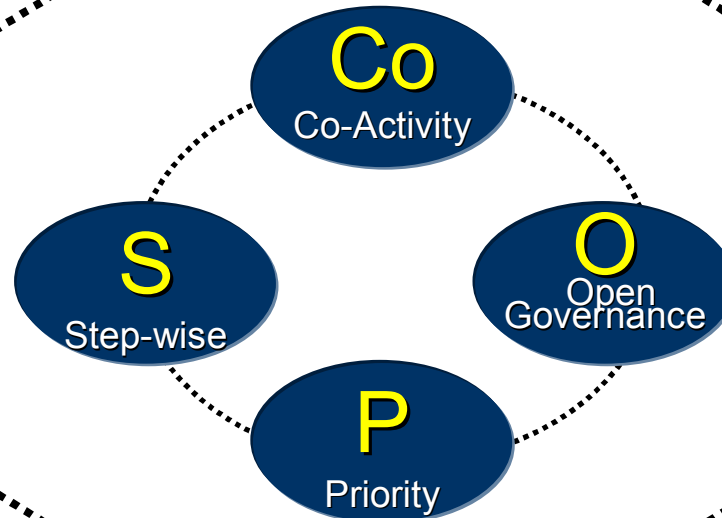
- Cooperation + Cooperation ⇒ 大大 Coops (계속적 협력의 내재화)
- Competition + Cooperation ⇒ Copetition ⇒ Coops (경쟁과 협력의 조화)

## 협력의 과정(Co-cycle)

- Co-Initiation
- Co-Planning
- Co-Implementation
- Co-Benefiting

## 실행의 우선순위 결정

- 계획기간: '06~'20년
- 단계적 순차적 접근 (1단계, 2단계, 3단계)
- 실천이 용이하고 협력의 효과가 큰 사업



## 사회적 합의 형성과정 (개방적 협치구조)

- 지자체, 대학, 산업 금융 및 지원기관 주민 및 시민단체 참여

## 분야의 우선순위 결정

- 전략적 분야의 선택과 집중
- 협치에 의한 우선순위 결정



# 경제통합분야의 우선순위 선정

## ● 선정원칙 ●

- 개방적 협치구조에서 사회적 합의를 통해 선정

## ● 선정원칙 예시 ●

- 통합에 합의가 용이하게 이루어지는 분야
- 통합에 대한 공유이익 창출이 큰 분야
- 산업구조를 급격하게 변화시켜 성장동력을 창출 할 수 있는 분야
- 지역간 균형발전을 이끌어 낼 수 있는 분야(낙후지역)
- 통합 효과를 피부로 느껴 주민 삶의 질을 향상시킬 수 있는 분야
- 기타 원칙 등

# 비전과 목표

하나되어 공동발전하는 DG  
열려있는 한마음, 미래를 향한 큰걸음

## 3대 목표

성장엔진  
창출

효율성

균형발전  
도모

형평성

공동체의식  
확립

정체성



# 어떤 분야를 경제통합할 것인가

1. 경제산업편

2. 생활편

3. 균형발전편

국무총리실 경제통합발전기획단



# 1 산업편

1. 현황 및 필요성

2. 비전과 목표

3. 주요 사업

대구경북 경제통합 발전계획

# 현황

## 01 본격적 지방자치제 실시 이후 동시적 위기에 직면

- 대구 일인당 GRDP 지속적 하락, 경북 잠재적 위기 심화

## 02 기능적 보완형태의 산업구조

- 대구는 서비스업, 경북의 제조업 중심으로 지역의 자력발전을 모색할 시기
- 대구의 전문인력과 경북의 많은 일자리 제공(통합 후 25,000명 고용창출효과 기대)

## 03 대구경북 산업간 높은 연계성, 혁신클러스터 구축 미흡

- 기술혁신으로 R&D, 고급인력이 지역경쟁력의 핵심 요소, 이를 즉시 제공할 수 있는 혁신클러스터화가 급속히 진전
- 대구경북협력을 통한 IT, MT, BS, CT 등 클러스터 육성 필요



# 필요성

## 04 산업분야 신성장동력 창출 필요

- 대구경북의 주력산업 및 신성장동력산업의 공동협력으로 지역의 새로운 활력을 모색 필요
- 대구의 낮은 투자 및 수출감소, 경북의 첨단업종 투자 및 일자리 감소 등 동반위기에 따른 산업차원의 공동대응 필요

## 05 외부 환경변화에 능동적 대처 필요

- 세계화, 지식정보화 등 급속한 환경변화에 능동적 대처 필요
- 규제완화에 따른 지역산업기반 붕괴 우려로 공동 필요성 증대

### 대구경북 경제산업의 제2의 도약기 마련

- 주력산업 고도화 및 신성장동력산업 창출
- 새로운 일자리 창출 및 기업하기 좋은 지역 만들기



# 비전 및 목표

비전

**선택과 집중, 협력을 통한 지역경제의 재도약**

목  
표

대구경북 협력을 통한 R&D 기반 구축 및 활성화  
대구경북 공동 산업클러스터 구축  
기업하기 좋은 지역 만들기

## 공동 핵심추진사업

- 대구경북 공동투자유치
  - ❖ 대구경북 중소기업 해외마케팅 중점지원
  - ❖ 대구경북 산업단지 연계 활성화
  - ❖ 대구경북 산학연 연계의 효율화
  - ❖ 대구경북 벤처중소기업 창업 활성화
  - ❖ 대구경북 산업단지 연계 활성화
  - ❖ 대구경북 통합 DB 구축
  - ❖ 대구경북 금융분야 공동협력 방안
  - ❖ 대구경북 공동인력개발

## 산업별 핵심추진사업

- 대구경북 MT산업 공동지원 및 협력
  - ❖ 대구경북 첨단자동차산업 클러스터
  - ❖ 지역 강점형 IT산업 경쟁력 강화
  - ❖ 대구경북 CT산업 협력 기반 마련
  - ❖ 대구경북 비즈니스서비스산업 육성
  - ❖ 대구경북 에너지산업 협력 및 기반구축

## 2 생활편

1. 현황 및 필요성

2. 비전과 목표

3. 주요 사업

대구경북 경제통합 발전계획



# 현황

## 01 지역을 하나의 권역으로 설정, 수립한 계획 전무

- 인프라계획을 비롯한 종합계획을 대구와 경북이 따로 수립함에 따라 계획의 연계성 결여 및 효율성 저하

## 02 인프라 연계성 부족으로 지역경쟁력 약화

- 각 종 인프라 및 관리계획의 연계성 결여로 지역주민 불편 야기, 도시발전 저하 등으로 지역경쟁력 약화
- 대구지하철 2호선 연장의 경우, 계획단계부터 하나의 사업으로 추진했어야 할 사업

## 03 국가 인프라 및 관광사업 등 분리추진으로 효율성 약화

- 철도, 고속도로 등 국가재정사업의 경우에도 따로 전략수립 및 건의함에 따라 중앙정부에 대한 설득력 약화

# 필요성

04

## 동일 생활권내 동질성 및 효율성 극대화 필요

- 동일 생활권에 대한 각종 인프라 연계성, 효율성 확보 필요
- 통합 도시, 교통, 관광 분야의 공동 사업 추진을 통한 비효율성 극복

05

## 예산 절감 및 대응력 제고

- 예산낭비 및 행정력 손실 방지
- 기존 국가재정사업 조기 추진 및 신규 사업 유치

### 지역적 일체감 및 동질성 회복

- 세방화시대, 지역의 세계화 기반조성으로 지역 경쟁력 강화
- 생활권 확대에 의한 지역주민의 삶의 질 향상



# 비전 및 목표

비전

**조화로운 통합생활권 형성으로 지역동질성 회복**

목  
표

지역특성을 살린 조화로운 토지이용계획 수립  
상생할 수 있는 통합 도시계획사업 추진  
편리하고 효율적인 통합 사회기반시설 구축

## 도시 및 환경

- 통합 대구경북 통합계획 수립
- ❖ 대구경북 연접지역 자연자원 공동관리계획 수립
- ❖ 대구·칠곡(동명) 도시발전 계획
- ❖ 대구경북환경기초시설공동활용

## 교통

- 대구광역교통권 교통카드호환 및 공동환승할인제 시행
- ❖ 대구공항활성화 추진
- ❖ 동남권 신국제공항 건설사업
- ❖ 대구선 복선전철화 조기개통
- ❖ 지하철1호선 종점연장과 대구 선과의 연계 사업

## 문화관광

- 권역별 관광개발계획 공동수립
- ❖ 대구경북 관광숙박시설 인증 제도 도입
- ❖ 대구경북 관광DB 공동구축
- ❖ 대구경북 공동관광홍보



### 3 균형발전편

1. 현황 및 필요성

2. 비전과 목표

3. 주요 사업

4. 추진 방법

대구경북 경제통합 발전계획

# 현황

## 01 지역격차 심화에 따른 지역간 갈등 심화

- 대구경북지역 내 남부권과 북부권의 경제불균등으로 갈등 심화: 도농간 지역격차, 지역간 삶의 질 격차 심화
- 북부권 소외에 따른 갈등 표출 : 분도요구, 도청이전 요구

## 02 북부권의 다양한 의견 제시를 통한 활발한 논의

- 최근 북부권 지역 내 다양하고 활발한 지역발전 논의 및 의견 제시

구 분	기준년도(2004년)			비율 (C/B)
	대구(A)	경북(B)	북부권(C)	
인구수(명)	2,524,712	2,718,613	801,047	29.5
노령화지수(%)	7.4	12.8	18.7	—
인구유출율(%)	1.4	-0.99	-2.34	—
GRDP(십억, 2002년)	23,438	44,073	7,630	19.7
재정자립도(%)	69.2	29.4	14.4	—
취업자수(명)	738,541	799,252	178,422	22.3



# 필요성

03

## 사회통합 프로그램 등 통합방안 노력이 더욱 필요

- 사회 불균등 해소 차원에서 사회통합프로그램 운영 필요
- 혁신도시 선정이후 지역갈등 해소 위한 사회통합방안도출
- 타지역으로 인구유출 방지를 위한 일자리 창출, 지역 특화 산업 배치 등 노력 필요
- 지역주민의 '삶의 질' 해소를 위한 도농간 공동노력 필요

### 대구경북지역 내 남북간 격차 해소

- 북부권의 낙후성 극복을 위한 지역간 협력 모색
- 지속가능한 지역발전 방안 모색



# 비전 및 목표

비전

**지역격차 없는 하나된 마음! 하나된 지역사회!**

목  
표

공동협력을 통한 지역격차 없는 지역사회 만들기  
낙후지역 개발을 통한 균형발전  
도농간 차별없는 삶의 혜택 누리기  
산업간지역간 네트워킹을 통한 지역산업 활성화

추진  
사업

- ❖ 북부지역 균형발전 공동네트워크 설치
- ❖ 낙동강 그린프로젝트(에코벨트) 추진
- ❖ 대구경북 도농상생교류 협력사업
- ❖ 그린BT 클러스터 구축
- ❖ U-헬스케어 시스템 구축을 통한 지역의료체계

## VI 자원 조달과 운영

1. 자원의 조달

2. 자금의 운용

해양수산부 경제통합발전기원사업



# 재원의 조달

## Proposal and Winner

- 논리적이고 실천가능하며, 설득력 있는 기획안 도출
- 세계적 경쟁력을 확보할 수 있는 기획안 제출

## 한마음 밀어주기

- 국토기본법 제3조 제3항
- 국가균형발전특별법 제39조 제2항  
“20이상 지자체 관할구역에 효과가 미치는 사업을 공동추진하는  
경우 사업비를 예산편성에 우선반영”

# 자금의 운용

## 성장동력 창출을 위한 자금운영

- 전략적 분야에 대한 선택과 집중

## 균형발전 목표 달성을 위한 자금운용

- 낙후지역에 성과 배분
- 사회통합 차원에서 자금 배분



## VII 어떻게 추진할 것인가

1. 추진체계
2. Grand MOU & Sub-MOU 계층체계
3. 역할 분담

해양수산부 경제통합발전기원사업



# 기본 방향

## 01 제도화를 통한 발전의 추진

- 대구경북의 경제통합 목적이 양 지역의 경제적 이득이기 때문에 이에 부합된 사업 추진을 위해 제도적 뒷받침 및 적절한 추진체계 필요

## 02 사회적 공감대와 합의의 정신

- 대구경북경제통합을 위한 지역사회의 공감대 형성이 필요
- 이를 위해 주체 간 네트워크를 통한 신뢰를 바탕으로 경제통합의 필요성과 당위성 및 추진의 절대성을 부각 필요

## 03 과학성과 합리성에 근거한 발전의 추진

- 단순히 일시적 즉흥적 산발적 발상이 아닌 합리적이고 논리적인 근거를 마련하여 기획, 집행, 성과 및 평가까지 일관된 추진 필요
- 경제발전은 무엇보다 효율성이 추구되어야 함



# 추진 방법 검토

## 01 특별법에 의한 추진방법

- 특별법 신설을 전제로 하며, 법적, 제도적 근거 마련이 가능
- 유사 법률 양상 등 부작용 초래 가능

## 02 MOU에 의한 추진방법

- 가장 용이하고 실현 가능성이 높음
- 상호 합의 및 자원확보의 어려움

## 03 기존법령 수정

- 관련법 개정을 통한 지역간 협력이 가능
- 관련법 개정으로 중앙정부 지원 강화, 지자체 주체 의욕 고취



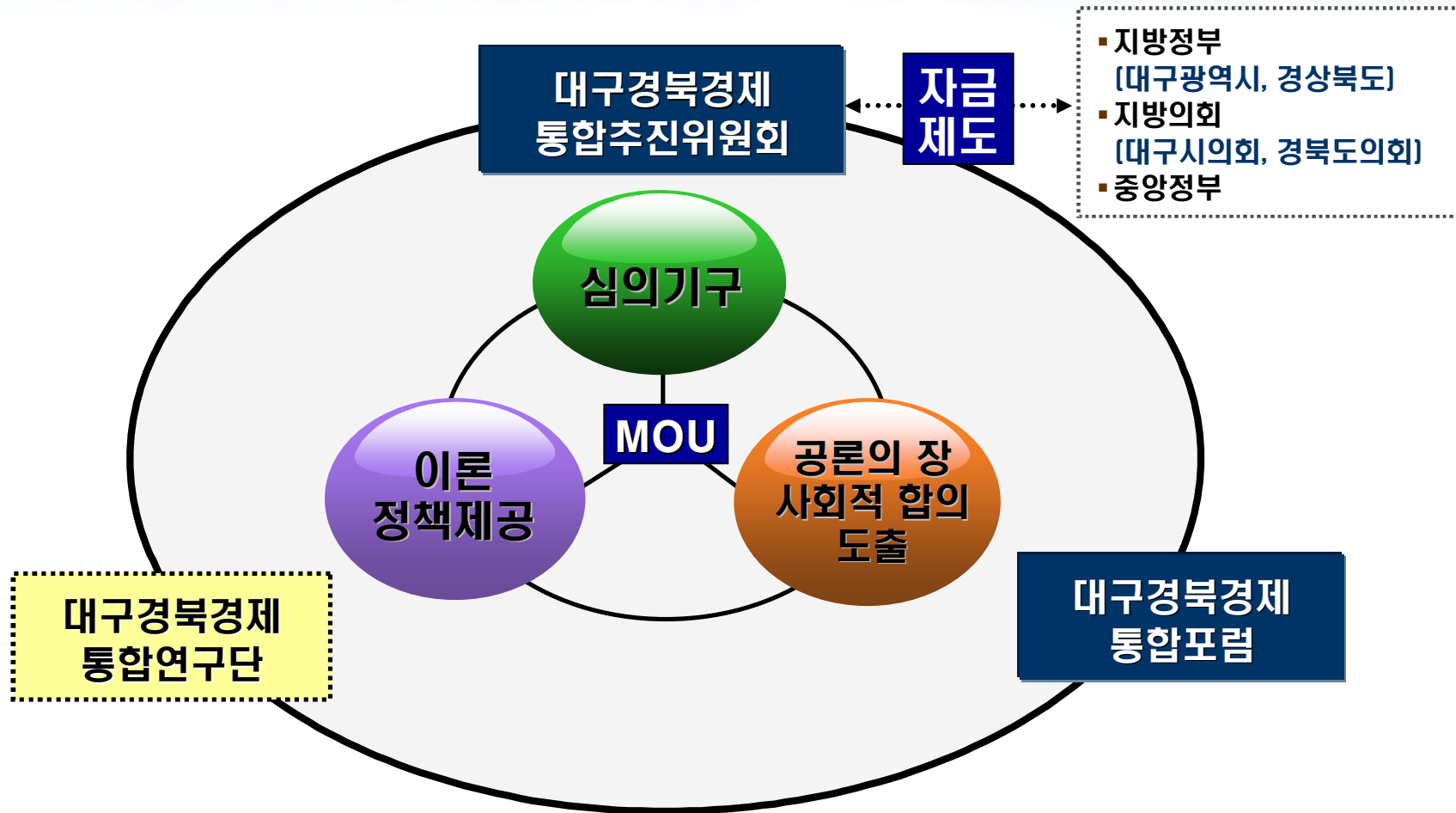
# 추진 방법 검토

04

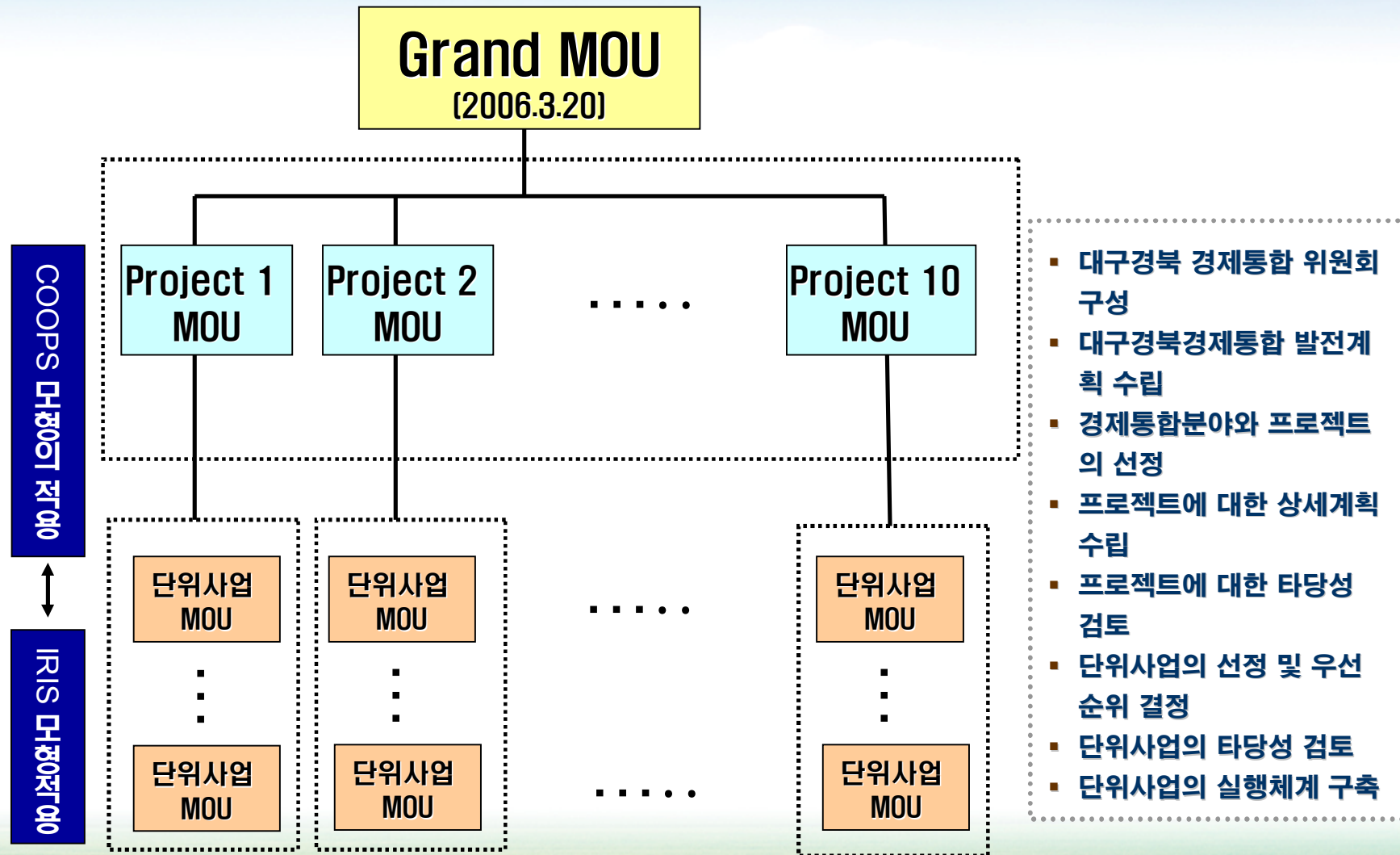
## 추진방법 간 장단점 비교

추진 방법	장 점	단 점
1. 특별법에 의한 추진방법 (신설)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대구경북의 지역적 특성이 잘 반영된 법적 제도적 근거 마련 가능</li> <li>• 특별법 제정으로 경제통합추진을 위한 자원 확보가 용이</li> <li>• 확실한 추진체계 구축이 가능 추진력 높음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 타지역과의 형평성차원에서 현실적인 설득 근거 미비</li> <li>• 지역 시급성을 고려할 때 특별법 제정 까지 장기간 소요</li> <li>• 중앙정부의 구속력이 높아 독자적 추진이 어려움</li> </ul>
2. MOU에 의한 추진방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현 체제하에서 가장 용이하고 실현 가능성이 높음</li> <li>• 독자적 추진 용이</li> <li>• 지역 특수성을 고려한 단계적 추진이 가능(융통성)</li> <li>• 자원의 효율적 활용 가능</li> <li>• 신속한 의사결정과정과 사업 추진</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 추진력 낮음</li> <li>• 법적 제도적 구속력 낮음</li> <li>• 지역내 국가사업에 대한 사업추진시기 및 자원확보 어려움</li> <li>• 상호 합의의 어려움(필요사업과 가능사업간의 괴리)</li> </ul>
3. 기존법령 수정에 의한 추진방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 법령과 관련된 사안에 대한 수정 및 추가 용이</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 타 지자체와의 차별성 고려</li> <li>• 독자적 추진의 어려움</li> </ul>

# 추진체계



# Grand MOU & Sub-MOU 계층체계



# 추진조직 및 기구

## 01 공식적 추진기구

- 대구광역시·경상북도 경제통합추진에 관한 양해각서(2006. 3.20)
- 대구경북경제통합추진위원회
- 대구경북경제통합추진위원회 사무국

## 02 지원 기구 및 조직

- 대구경북경제통합 포럼
- 대구경북경제통합연구단
- 대구경북지역혁신협의회
- 지방정부(광역시 및 기초지자체)
- 중앙정부

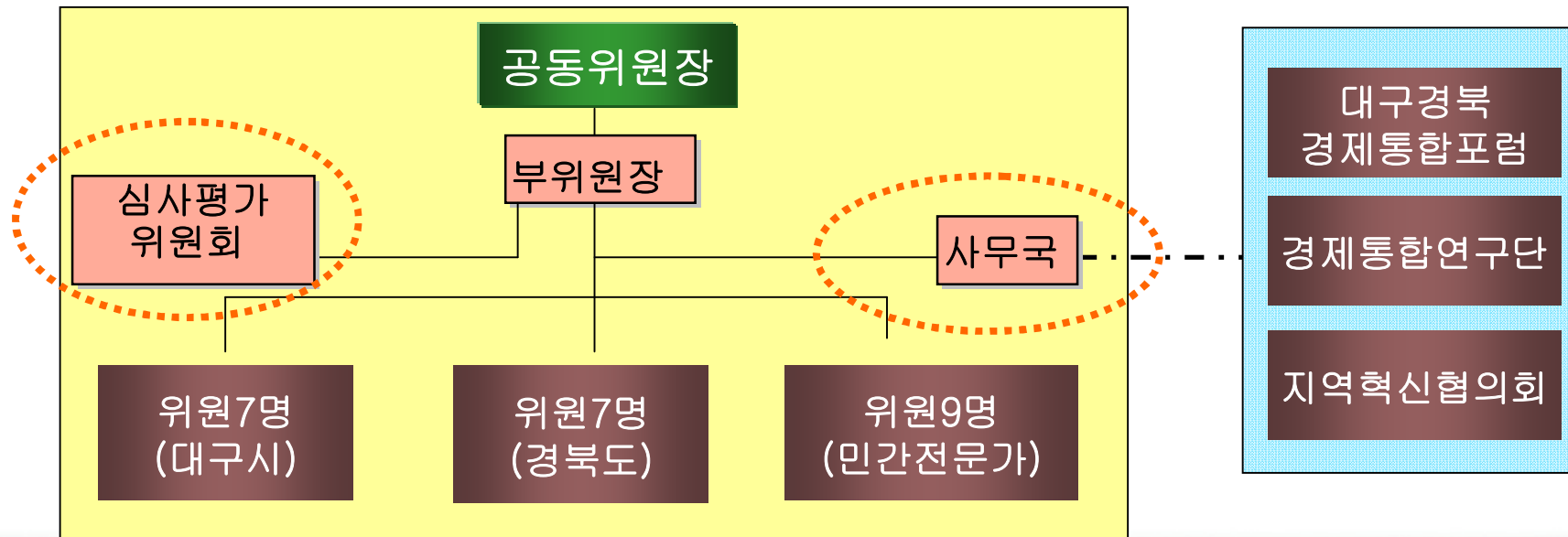




# 경제통합 추진위원회

## 01 구 성

- 공동위원장은 시·도 부기관장, 위원은 시·도 실·국장 및 민간 전문가를 중심으로 구성하고 시·도 기획관은 위원 겸 간사
- 회의는 윤번제로 운영, 정례회는 분기 1회, 임시회는 필요시 개최
- 심사평가위원회, 사무국(대구경북지역혁신협의회 내) 설치 검토





# 경제통합 추진위원회

## 근 거

- 대구경북 경제통합추진에 관한 양해각서(2006.3.20)

## 목 적

- 법령 및 기타 규정에 따라 경제통합과 관련된 계획, 시책, 실적 점검, 평가, 기타사항 등을 심의하는 기구

## 기능 및 역할

- 대구경북경제통합발전과 관련된 기본적인 계획 및 정책의 심의
- 대구광역시와 경상북도에서 제안한 중요 경제발전 시책의 검토
- 경제통합과 관련된 관련 조례의 제·개정, 폐지에 관한 심의
- 경제통합의 운영과 예산에 관한 사항을 심의

# 경제통합포럼

## 목 적

- 대구경북 상생발전과 균형발전을 위한 자유롭고 합리적 토론의 장 제공과 여론을 수렴하여 대구경북 경제통합과 지역발전에 기여

## 성 격

- 사회적 공감대를 형성해 가는 임의 단체
- 주민들을 밀접하게 이어주는 인적 네트워크
- 학계, 언론계, 시민단체 간 지역발전을 논하는 의사소통 통로

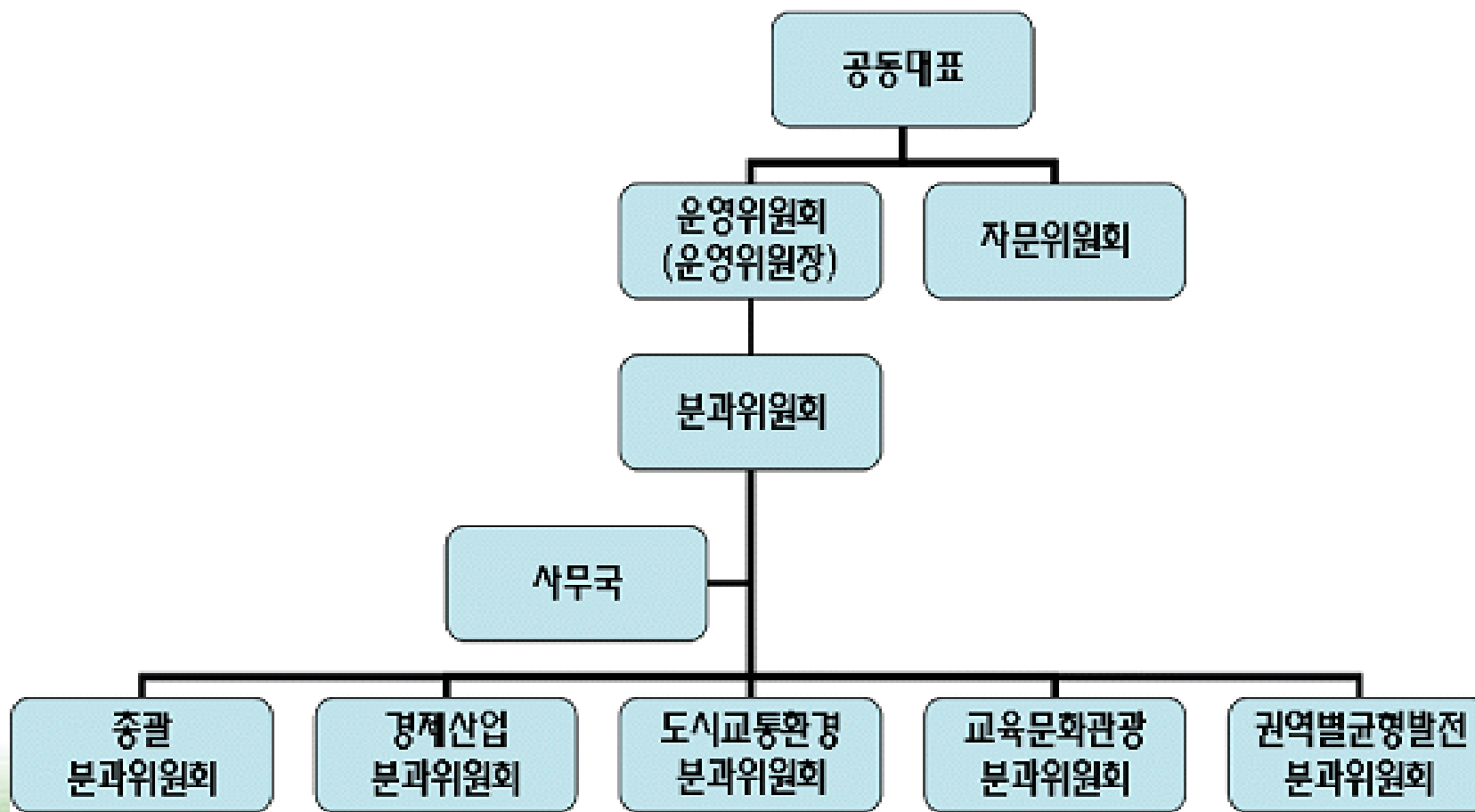
## 역 할

- 세미나, 심포지엄 등을 통한 집단학습의 장 마련
- 시도민의 의견 수렴 및 제안, 공청회 개최



# 경제통합포럼

## 구 성



# 경제통합연구단

## 성 격

- 대구경북의 경제통합 발전의 싱크탱크로 대구경북경제통합추진 위원회의 지원기관

## 구성 및 역할

- 단장 및 연구위원, 시와 도의 담당공무원, 민간전문가 등으로 구성
- 정책의 발굴, 제안, 타당성 조사 등의 연구 및 지원 기능 수행

# 역할분담

- 경제통합에 대한 CEO의 확고한 의지
- 공무원의 의식혁신(마인드 개혁)
- 경제통합에 대한 신뢰 구축

광역지자체  
기초지자체

중앙정부

역  
할  
분  
담

- 참여형 경제통합에 동참
- 경제통합에 대한 공감대 형성

학계, 언론계,  
시민단체, 주민

- 예산지원(국토기본법 제3조, 국가균형발전특별법 제39조 2항)
- 분권지원 : 경제통합과 관련된 주요 관련사항을 분권화
- 제도지원 : 법적 및 제도적 장치 지원





## 마 무 리

국무총리 경제통합발전기원



# 활동 및 성과

01

## 활동(대구경북경제통합추진위원회 활동)

- 공동추진과제
- 현안과제
- 중장기 과제

02

## 성과

- 정성적 평가 : 대구경북 협력마인드
- 정량적 평가 : ?

# 향후 논의 사항

## 01 'MOU'를 기반으로 '특별법' 제정으로 확대

- 기 체결된 MOU를 기반으로 보다 장기적 차원에서 대구경북경제통합 관련 특별법 제정을 통해 확대 추진할 필요성 검토

## 02 사무국을 RDA로 확대 개편

- 사무국 기능을 영국의 RDA와 같이 기능 및 역할의 확대 개편

### <장점>

1. 시급 사안에 대한 빠른 대응 및 협력과 조정 용이
2. 지역단위 공동전략 수립 및 시책과 사업 조정이 가능
3. 양 지자체 고유사무와 국가 사무 위임 처리 가능

### <단점>

1. 포괄적, 불명료한 추진
2. 구속력 부재시 단순 협의단체로 전략, 실효성 부족
3. 지역내 여건에 따라 시책추진의 우선순위 조정 등 자율권 부여 선행이 필요

# 향후 논의 사항

03

## 추진위원회 확대

- 대구경북경제통합위원회에서 영남권경제협력위원회로 확대
- 광역경제권 발전방향 제시
- 광역경제권 발전계획의 기획 및 수립
- 광역권 의견수렴 및 대외적 대변 기능
- 국제사회에의 지역 홍보

04

## YEAD로의 이행

- 영남권 경제공동체 법제화 및 영남권 경제개발청(YEDA)를 발족
- 영남권지자체의 공동발전을 위해서는 새로운 조직의 설치나 공동발전사업에 관한 연계, 조정, 협력이 가능한 행정적 지원체제 구축 필요
- YEDA 발족을 통해 중앙정부, 지방자치단체 및 민간 등 지역의 이해당사자들과의 연계, 조정, 협력이 가능
- 지역 협력사업의 추진에 실질적 역할 담당 가능

# 마무리

➡ **Doing the Right Thing,  
Doing it Rightly**

➡ **Dreams Come True**



**감사합니다.**

**강원도 경제통합발전기반세**

# 청주국제공항 활성화를 위한 추진과제

2007. 4. 19

충북개발연구원

원광희 연구위원



## 【 제 목 차 례 】

I. 들어가며 .....	1
---------------	---

II. 항공여건 변화에 따른 청주공항의 잠재력 .....	2
---------------------------------	---

1. 항공산업의 변화 추이 .....	2
1) 국제 항공환경변화 .....	2
2) 국내 항공운송시장 추이 .....	4
2. 청주국제공항의 잠재력 증대 .....	6

III. 청주국제공항 현황 및 수요전망 .....	7
-----------------------------	---

1. 청주국제공항 현황 .....	7
1) 기본현황 .....	7
2) 국제선 취항내역 .....	7
3) 수송실적 .....	9
4) 결항 및 지연율 .....	13
2. 항공수요전망 .....	14
1) 청주공항 위계 .....	14
2) 항공수요 전망 .....	14

IV. 청주국제공항 활성화를 위한 실행전략 .....	16
-------------------------------	----

1. 비전설정 : 중부권 대형거점공항 .....	16
2. 실행전략 .....	18

1) 국제선 여객확충전략 .....	18
2) 국내여객 수요창출 .....	19
3) 이용하기 편리한 기반시설 확충 .....	20
4) 3도간 협력방안 .....	22

참고문헌 .....	26
------------	----

## 【 표 차례 】

<표 1> LCC 운항평수 증가와 노선길이 증가 현황 .....	2
<표 2> LCC의 지역별 시장 점유율 .....	3
<표 3> 기존 형태 항공사와 LCC의 경영성과 비교 .....	3
<표 4> 지역별 LCC 운영현황 .....	4
<표 5> 한성항공 취항 이후 항공운송실적 비교 (청주~제주간) .....	5
<표 6> 청주공항 주요시설 및 장비 현황 .....	7
<표 7> 청주국제공항 국제선 취항현황 .....	8
<표 8> 전년대비 국내공항처리실적(2007년2월) .....	9
<표 9> 청주국제공항 국내선 처리실적 .....	10
<표 10> 청주국제공항 국제선 처리실적 .....	10
<표 11> 청주국제공항 연도별 처리실적 .....	11
<표 12> 월별 청주국제공항 국내선운항실적 .....	12
<표 13> 청주국제공항의 결항및지연현황 .....	13
<표 14> 공항의 위계 .....	14
<표 15> 청주국제공항의 항공수요 전망 .....	15
<표 16> 시설 소요분석 .....	15
<표 17> 국가별 관문 공항 운항현황 .....	16
<표 18> 외국 주요공항의 역할분담 사례 .....	17
<표 19> 청주~중국간 노선 운수권 현황 .....	18
<표 20> 청주국제공항 시설확충계획 .....	20
<표 21> 청주국제공항 영향권별 인구수 .....	24
<표 22> 청주국제공항 영향권별 산업체수 .....	24
<표 23> 청주국제공항 영향권별 산업체 종사자수 .....	24

## I. 들어가며

청주국제공항은 충북도 및 지방자치단체 차원의 자구노력을 통해 중부권 거점공항으로서의 명맥을 유지하여 오고 있으나, 그동안 중앙정부의 소극적인 정책으로 인해 국제공항이 아닌 지방공항으로 전락하여 상당히 어려운 상황에 처해 있었다. 그러나 행정중심복합도시의 충청권 건설로 인해 지리적으로 수도권공항으로서의 역할 및 기능을 부여받아야 하는 상황에 놓여있다.

행정중심복합도시(세종시)와 국제공항과의 신속하고 안정적인 공항접근 교통 확보는 국제화 시대에 행정중심복합도시가 국제정치 무대에서 기능을 수행하고 위상을 확보하기 위해서는 행정수도로서 갖추어야 할 기본 요소일 것이다.

그러나 현재 건설 중인 행정중심복합도시의 입지는 우리나라의 국제관문이자 동북아 허브공항을 목표로 하는 인천국제공항과의 통행거리가 대폭 증가하여 행정수도로서의 기능 수행상 지대한 어려움이 예상된다. 현재, 서울도심-인천공항간 통행거리는 약 55km, 통행시간은 60분이 소요되며, 행정중심복합도시-인천공항 간 고속도로 노선거리는 약 250km, 통행시간은 리무진버스로 약 3시간 이상 소요되므로 현실적 상황에 대한 물리적 극복의 어려움에 한계가 있는 것으로 판단된다.

결국 현실적으로 행정중심복합도시와 인천공항간의 지리적 격차를 현재의 교통체제로 해소하기에는 시간비용과 거리비용이 높기 때문에 청주국제공항을 수도권공항과 관문공항으로 역할 및 기능을 부여하여야 한다는 목소리가 지속적으로 제기되는 것이다.

이러한 대내외적인 여건변화에 따라 중부권 유일의 국제공항인 청주국제공항을 행정중심복합도시의 관문공항로 기능을 부여하고 현재 공항위계상 대형 거점공항으로 역할을 부여하고 기능을 설정하기 위한 적극적인 정책이 마련되어야 하는 당위성이 존재하는 것이다.<sup>1)</sup>

따라서 이러한 상황에 대비하기 위한 청주국제공항의 자구노력이 필요하며, 행정중심복합도시 건설이 예상되는 2012년 정도에는 관문공항으로서의 위상정립을 위한 역할 및 기능설정이 개항 10년을 맞는 현 시점에서 다시 재론되는 것이다.

본 글에서는 청주국제공항의 그동안 운영실적과 운행과정에서 나타난 문제점에 대한 분석을 통해 앞으로의 명실상부한 국제공항으로서의 위상을 정립하기 위한 충청권 3도가 공동협력이 가능한 방안을 살펴보고자 한다.

---

1) 신행정수도 기획단 내 연구단의 연구결과를 보면 행정중심복합도시의 인접공항인 청주국제공항은 행정중심복합도시 및 충청권의 지방공항으로 육성하되, 주 국제공항은 인천국제공항을 활용하는 방안제시

## II. 항공여건 변화에 따른 청주공항의 잠재력

### 1. 항공산업의 변화 추이

#### 1) 국제 항공환경변화

최근 항공산업은 고급 수요와 경제적 수요의 양분화에 따라 항공수요 계층의 다양화현상이 가속화되고 있을 뿐만 아니라, 비행시간, 운항빈도는 물론 저렴한 비용, 서비스의 질 등 수요자 욕구의 다양화에 따라 항공산업의 정책변화가 급격히 이루어지고 있다. 또한 신교통수단인 고속철도 등 한층 빠른 서비스로 경쟁관계로 부상하고 있는 육상교통과의 경쟁 노선이 증가함에 따라 독점적 지위를 누리던 상황이 반전되고 있는 상황이다.

항공산업이 직면한 환경변화에 대한 반응으로 항공사의 전략이 hub & spoke 노선과 point & point 노선 등으로 다양화되고 있으며, 낮은 가격 서비스(Low Cost Service)를 선호하는 소비자 수요에 대처하고 육상교통과의 경쟁 우위를 점하기 위해 저비용 항공사(Low Cost Carrier)로의 전환이 두드러지게 나타나고 있다. 이러한 환경변화에 의한 항공사 전략목표의 전환에 따라 향후 항공운송시장은 글로벌그룹의 양적, 질적 성장(Legacy Carrier), 저비용 항공사의 시장 점유율이 20~30% 증가할 것으로 예상될 뿐만 아니라 비용절감을 위한 항공사의 치열한 노력이 전개될 것이다

<표 1> LCC 운항편수 증가와 노선길이 증가 현황

년도	2000	2003
미주	23,000편/주, 평균노선길이 540마일	30,100편/주, 평균노선길이 643 마일
유럽	4,150편/주, 평균노선길이 490마일	10,160편/주, 평균노선길이 520마일
아시아	555편/주, 평균노선길이 390마일	990편/주, 평균노선길이 470마일
대양주	136편/주, 평균노선길이 590마일	1,340편/주, 평균노선길이 700마일
계	23,000편/주	42,490편/주

저비용항공사(Low Cost Carrier)란 기존 항공사 (Legacy Carrier)에 비하여 서비스 수준을 낮추면서 원가를 줄이고 저 원가를 기초로 하여 저가 항공권을 제공하는



항공사를 일반적으로 칭하는 용어이다. 1970년대 초 미국 Southwest Airlines 영업 시작 이후 30년의 역사를 가지고 있는데, LCC의 역사가 긴 미국 중심의 북미주보다는 역사가 짧은 유럽 및 아시아에서의 최근 성장률이 높은 상황이다.

특히 아시아는 아직도 초기단계라 할 수 있어 성장 가능성이 매우 높기 때문에 향후 한국의 항공운송산업도 LCC의 출현이 급속히 전개될 것으로 예측할 수 있다.

<표 2> LCC의 지역별 시장 점유율

구분	북미	유럽	아시아
1998	15%	8%	-
2004	27%	19%	9%

성공적 저비용 항공사들은 전통적 항공사보다 양호한 영업실적 기록했음을 <표 3>에서 확인할 수 있는데, 기존항공사들에 비해 LCC의 경영성과가 오히려 나은 결과를 보임을 알 수 있다.

<표 3> 기존 형태 항공사와 LCC의 경영성과 비교

구분	항공사	경영성과(수익/비용)
기존항공사	미국, AAL	0.992
	영국, BAW	1.074
	일본, JAL	1.027
	싱가폴, SIA	1.127
	한국, KAL	1.056
	한국, AAR	1.281
	중국, CSN	1.039
LCC	미국, SWA	1.092
	미국, JBA	1.101
	아일랜드, RYR	1.328
	호주, VOZ	1.134
	말레이시아 AXM,	1.183
	마카오, AMU	1.012

아시아 지역은 다른 지역의 LCC 공급량 증가율에 비해 최근 증가율이 매우 높아 2004년에는 65%(북미12%, 유럽 27%) 증가 하였으며, 2006년에는 500개 노선으로 늘어날 전망이다. 초기 국내선 근거리 위주의 운항에서 국제선 위주로 확대되어

2005년 211개 노선 중 75%인 158개 노선이 국제선으로 운영되고 있다. 아시아의 대표적인 LCC는 일본의 Symark, Air Dork가 있으며, 호주의 Virgin Blue, Jetster 등이 있다.

최근 태국의 Bongkok Airways, 인도의 Kingfisher Airlines, Paramount Airways, 인도네시아의 Citilink 등이 2005년에 새로이 등장한 대표적인 LCC로 이와 같이 LCC의 시장진입계획은 기존의 북미와 유럽시장보다는 아시아 시장에서 활발하게 진행되고 있으며, 특히 중국과 인도시장에서의 시장진입이 구체화 되고 있는 추세이다.

<표 4> 지역별 LCC 운영현황

구분	국가	참여업체 수	합계
북미	미국	16개	2개국 19개
	캐나다	3개	
유럽	영국	12개	24개국 60개
	독일	8개	
	이탈리아, 스웨덴	12개(각 6개)	
	아일랜드 등 8개국	16개(각 2개)	
	기타 12개국	12개(각 1개)	
아시아 오세아니아	일본, 싱가포르, 인도 등	11개	12개국 27개
	호주	2개	

## 2) 국내 항공운송시장 추이

국내선 항공운송시장은 최근 고속철도개통에 의해 항공교통수단의 경쟁력 약화 추세가 급격히 진행되고 있으며, 이러한 결과는 고속철도가 운행되는 축선상의 지방공항에서 항공운송 경쟁력이 급감하는 결과를 낳고 있다. 결국 대형기에 의한 저빈도 서비스 전략에 따라 무효 노선이 발생됨에 따라, 이러한 상황을 개선하기 위한 국내선 경쟁력 회복방안으로는 육상교통과의 경쟁 우위 요소 및 타겟지역 선정, 시장 세분화와 목표시장 결정을 위해 육상 대중교통과의 접근 경쟁력 분석, 육상 대중교통과의 운행빈도, 요금, 시간 경쟁, 자가용 통행과의 경쟁 및 유인 요인 식별, 소형기, 고빈도 LCC의 운영전략이 요구되는 상황이다.

대부분의 지방공항이 대형기에 의한 저빈도 서비스로 수요 유발효과가 제한됨으

로서 활성화에 제약요인으로 작용하는 상황이다. 따라서 지방공항의 활성화를 위해서는 수요 발생 현황의 면밀한 분석과 단거리 국제노선 유치 노력은 물론, 경쟁력 향상을 위한 고빈도, 저운임 서비스를 제공할 수 있는 지방공항을 거점으로 운영되는 LCC 육성이 필요한 상황이다.

국내 LCC로 최초<sup>2)</sup>로 운항을 시작한 한성항공은 청주를 거점으로 2005년 8월부터 운항을 시작하였으며, 72석 규모의 항공기 ATR 72-200 1대를 가지고 2005년 8월 제주~청주노선을 시작으로 운항을 개시하였고, 11월부터 김포~제주노선에 일일 2회 추가 운항하기 위해 건설교통부에 사업변경을 신청하였다.

<표 5> 한성항공 취항 이후 항공운송실적 비교 (청주~제주간)

구분	2004. 9. 11		2005. 9. 11			전년대비	
	운항횟수 (회)	여객 (명)	운항횟수 (회)	여객 (명)	여객점유율 (%)	운항횟수 (회)	여객 (명)
KAL	680	93,968	723	103,854	49.8	6.3	10.5
AAR	666	77,226	716	85,264	40.8	7.5	10.4
소계	13,46	171,194	1,439	189,100	90.6	6.9	10.5
HAN	-	-	364	19,648	9.4	-	-
합계	1,346	171,194	1,803	208,748	100	33.9	21.9

제주항공은 2002년 8월 제주도에서 ‘지역항공사 설립 추진행정지원단’을 발족하여 2004년 7월 제주도가 50억원, 동년 12월 사업파트너로 선정된 애경그룹이 150억원을 출자하여 2005년 1월 총 자본금 200억원으로 설립되었다.

- 2) (주)한성항공 : 상호 및 대표자 : (주)한성항공(‘05. 3. 31등록), 허근(51세), 소재지 : 충북 청주시 상당구 내덕동 201-31, 회사설립일 : 2003. 5. 19(충청항공), 자본금 및 사업개요 : 55억원, 등록업종 : 부정기 항공운송 사업, 운항노선 : 청주/제주간 일 3회(주 21회) 왕복 운항중, 사업개시일 : 2005. 8. 31, 운항예정 항공기: 종류 및 형식 : 터보프롭 항공기 1대(ATR 72, 프랑스), 좌석수 66석(조종사 제외), 최대이륙 중량 22톤(22,000Kg), 기량 10년(‘95년 제작) ※정기 여객기와 동일한 공역 및 항로이용 동일한 관제 운영상 문제점 없음
- (주)제주에어 : 상호 및 대표자 : (주)제주에어(‘05. 8. 25 면허), 주상길(‘43. 1. 10), 소재지 : 제주시 연동 2341-4 LG 화재빌딩, 회사설립일 : 2005. 1. 25, 자본금 및 사업개요 : 자본금 200억(애경 150억, 제주도 50억), 면허업종 : 정기항공 운송사업, 운항노선 : 서울/제주, 서울/부산, 제주/김해, 서울/양양 등 일 25회 왕복, 운항일 : 2006. 6월 9일, 운항 항공기: 종류 및 형식 : 터보프롭 항공기 5대(Q-400 캐나다), 좌석수 74석(조종사 제외), 최대이륙중량 29톤(29,000Kg)

## 2. 청주국제공항의 잠재력 증대

청주국제공항은 충북도 및 지방자치단체 차원의 자구노력을 통해 중부권 거점공항으로서의 명맥을 유지하여 오고 있으나, 그동안 중앙정부의 소극적인 정책으로 인해 국제공항이 아닌 지방공항으로 전락하여 상당히 어려운 상황에 처해 있다.

지리적 측면에서 청주국제공항은 국제공항의 기능을 갖춘 중부권 관문공항으로서 김포국제공항으로부터 165km, 인천국제공항으로부터 250km, 군산공항으로부터 120km 떨어진 국토의 내륙중심부에 위치하고 있는 명실상부한 중부권 국제공항이다. 또한 경부선과 호남선 등 간선철도와 경부, 호남, 중부고속도로와 금년 12월 개통예정인 청원~상주간 고속도로 및 주요국도가 분기하는 교통의 요충지로 행정중심복합도시와 대전 정부청사의 중앙행정기능, 오창과학산업단지와 오송생명과학단지 등 신산업단지조성과 수도권 교통 혼잡에 따른 물류기지로서 대단히 중요한 위치를 점하고 있다.

따라서 청주국제공항이 권역내의 항공수요를 처리하면서 수도권 대체공항으로서의 역할을 할 수 있고, 수도권 이남의 중부권 유일의 관문공항으로의 기능 및 역할을 부여하는 데는 무리가 없을 전망이다, 급격히 변화하는 대내외적 환경변화에 능동적으로 대처할 때에만 현재 중부권 국제공항으로 운영 중인 청주국제공항을 관문공항이라 할 수 있는 중부권 대형거점공항으로 역할과 기능부여가 가능할 것이다.

따라서 개항 10주년을 맞는 현시점에서 그동안의 추진과정에서의 문제점 분석과 향후 추진전략 마련을 위한 이해당사자들의 보다 긴밀한 협조와 공조가 그 어느 때보다 절실한 상황이다.

### Ⅲ. 청주국제공항 현황 및 수요전망

#### 1. 청주국제공항 현황

##### 1) 기본현황

청주국제공항은 1997년 4월 28일 개항하였으며, 시설규모는 부지 138만㎡, 활주로 2본(2,740×45m, 2,740×60m), 주차장 3만3천㎡, 770면, 여객청사 22천㎡, 계류장 5만 2천㎡(A300 5대 주기), 화물터미널 23천㎡('03. 10. 24)로 구성되어 있다. 연 수송능력은 항공기 운항가능 횟수 196천회, 여객 299만명(국내180, 국제 119), 화물 3만 8천톤(국내3만2, 국제6)이다.

<표 6> 청주공항 주요시설 및 장비 현황

구 분	시 설 명	규 모	비 고
청 사	여객터미널	22,406㎡	연 299만명 처리
	화물터미널	2,257㎡	연 37,500톤
이착륙시설	활주로	2,740×45m 2,740×60m	연 196천회
	유도로	325×30m	Code Letter E급
	계류장	52,173㎡	A300 5대 동시 주기
항행안전시설	계기착륙시설(ILS)	LLZ, G/P, M/M등	CAT-1
	무선표지	TVOR/DME등	CAT-1
	항공등화	ALS,PAPI등	CAT-1
주차시설	유료주차장	32,674㎡	1,086대(유료772)
	직원주차장		

##### 2) 국제선 취항내역

정기노선은 상해(주9회), 심양(주2회) 등 2개 노선이며, 전세기는 총 17회로 필리핀 항공에 의해 마닐라 9회(2006. 1. 2~1. 30), 대만부흥, 원동항공에 의해 타이페이 5회(2006. 1.28~2. 5), 대만 만다린항공에 의해 까오슝 3회(2006. 1.29~2. 6)의 운항 실적이 있었다.



에어로 몽골리아항공에 의해 청주와 몽골 울란바토르간 취항 2006. 2. 10일부터 주 7회의 운항하였으나 기체 결함 및 안전 등의 이유로 잠정 중단상태이다. 또한 우림여행사, 금록항공에 의해 청주, 장사간을 취항하였으나 모객부진으로 운항횟수를 조정하는 어려움을 겪다가 결국 2006. 5. 6 모객부진으로 운항을 중단하였다.

최근 청주국제공항과 동남아 주요국가간을 운항하는 부정기노선이 취항중에 있으나 대부분의 노선이 <표 7>에서 보는 바와 같이 한시적으로 운항되다 잠정 중단되기 때문에 지속적으로 운항할 수 있는 여객 수요 확보와 손실금을 보전할 수 있는 방안의 마련이 필요하다. 이러한 필요성에 따라 최근 충북도에서 지원조례를 제정하여 청주국제공항을 기종점으로 하는 항공사에 지원할 수 있는 법적, 제도적 틀을 만들어 놓았다. 보다 다양한 국가와 다양한 노선이 확보되기 위해서는 충북도를 떠나 청주국제공항의 수혜권인 충청권 차원에서 공동으로 지원할 수 있는 방안마련이 필요할 것이다.<sup>3)</sup>

<표 7> 청주국제공항 국제선 취항현황

노 선	개항일	폐항일
청주↔타이페이	2007년 2월	2007년 3월
청주↔마닐라	2006년 1월 2006년 10월	2006년 2월 2007년 3월
청주↔홍콩	2007년 2월	2007년 3월
청주↔선전	2006년 12월	2007년 3월
청주↔정저우	2006년 12월	2007년 3월
청주↔울란바토르	2006년 2월	2006년 10월
청주↔항저우	2006년 12월	2007년 3월
청주↔심양	2000년 7월	-

3) 청주국제공항 이용 항공사업자 재정지원 조례는 청주국제공항 활성화를 통한 지역경제 활성화를 위해 청주국제공항을 이용·운항하는 신규개발 국제항공 노선에 대해 5월부터는 국제항공 노선의 경우 손익분기점인 탑승률 60-70%에 이를 때까지 최고 1년간 손실금과 공항시설 사용료 일부를 지원할 수 있게 되며, 도는 올해 신규 국제노선 손실 지원금으로 3억원 가량을 확보할 방침임.

### 3) 수송실적

전년대비 국내공항의 처리실적을 보면 운항부문에서 전년 동월대비 증감율이 인천공항 24.3%, 제주 21.1% 다음으로 청주공항이 20.5%의 증가율을 나타냈으며, 그 밖에 광주, 여수, 울산, 사천, 포항 공항은 감소율을 나타냈다. 청주공항의 경우 운항율은 비교적 양호한 공항으로 판단되며, 여객의 경우에도 경쟁공항인 대구, 광주공항이 감소율을 보이는데 비해 증가율을 나타냈으며, 화물의 경우에는 13.6%의 증가율을 보여 대부분의 공항이 감소율을 보이는데 비해 처리실적이 높음을 알 수 있다.

<표 8> 전년대비 국내공항 처리실적(2007년 2월)

구분	운항			여객			화물		
	2006.02	2007.02	증감률	2006.02	2007.02	증감률	2006.02	2007.02	증감률
인천	12,931	16,072	24.3	2,195,512	2,447,098	11.5	198,522	220,535	11.1
김포	7,122	7,445	4.5	1,005,801	1,037,230	3.1	24,096	22,195	-7.9
김해	3,875	4,155	7.2	522,554	543,570	4.0	11,890	10,246	-13.8
제주	5,407	6,548	21.1	821,090	847,472	3.2	27,681	26,081	-5.8
대구	830	889	7.1	90,105	87,092	-3.3	1,749	1,651	-5.6
광주	1,052	956	-9.1	118,992	112,815	-5.2	1,752	1,832	4.6
청주	557	671	20.5	71,080	72,158	1.5	1,156	1,306	13.0
여수	510	453	-11.2	44,769	52,656	17.6	158	216	36.7
울산	843	732	-13.2	94,733	97,355	2.8	360	412	14.4
사천	220	173	-21.4	20,132	17,035	-15.4	145	107	-26.2
포항	350	248	-29.1	31,236	27,180	-13.0	100	83	-17.0

주 : 여객기, 화물기 포함

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

97년 개항부터 2006년까지 청주국제공항 10년간의 연평균 수송실적을 보면 여객의 경우 도착은 10.4%, 출발은 9.8%로 10.1%의 증가율을 나타내고 있다. 화물의 경우에는 증가율이 여객보다 높은데 도착화물은 32.9%, 출발화물은 9.7%로 15.7%의 연평균증가율을 기록하고 있다. 단지 출발화물보다 도착화물이 많아 청주공항만을 볼 때 무역적자를 기록하고 있다고도 할 수 있을 것이다. 운항횟수는 10년간 출발과 도착이 각 10.6%를 보여 양호한 성장세를 보이고 있는 것으로 보인다.

<표 9> 청주국제공항 국내선 처리실적

구분	여객(명)			화물(톤)			운항(회)		
	도착	출발	계	도착	출발	계	도착	출발	계
1997	176,819	187,728	364,547	438.9	2,820.3	3,259.2	1,486	1,486	2,972
1998	148,564	150,818	299,382	2,681.0	5,613.7	8,294.7	911	909	1,820
1999	174,081	176,847	350,928	5,705.5	6,235.5	11,941.0	858	859	1,717
2000	246,263	251,009	497,272	7,652.4	7,730.9	15,383.3	1,579	1,580	3,159
2001	273,543	275,569	549,112	8,738.5	8,039.4	16,777.9	1,686	1,684	3,370
2002	294,794	297,764	592,558	9,858.2	9,046.7	18,904.8	1,963	1,965	3,928
2003	341,221	345,450	686,671	10,746.7	10,101.4	20,848.1	2,405	2,410	4,815
2004	367,806	376,295	744,101	9,110.6	9,109.2	18,219.8	2,848	2,858	5,706
2005	375,129	381,091	756,220	5,478.8	6,672.8	12,151.6	3,040	3,044	6,084
2006	431,961	433,854	865,815	5,679.2	6,462.5	12,141.7	3,679	3,679	7,358
증가율	10.4	9.8	10.1	32.9	9.7	15.7	10.6	10.6	10.6

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

97년 개항부터 2006년까지 청주국제공항 10년간의 연평균 수송실적을 보면 여객의 경우 도착은 39.7%, 출발은 41.8%로 40.7%의 고성장세를 나타내고 있다. 화물의 경우에는 증가율이 여객보다 높은데 도착화물은 53.3%, 출발화물은 56.9%로 54.7%의 고성장의 연평균증가율을 기록하고 있다. 운항횟수는 10년간 출발과 도착이 각 15.3%, 15.1%를 보여 양호한 성장세를 보이고 있는 것으로 보인다.

<표 10> 청주국제공항 국제선 처리실적

구분	여객(명)			화물(톤)			운항(회)		
	도착	출발	계	도착	출발	계	도착	출발	계
1997	3,296	2,900	6,196	16.9	16.3	33.2	210	213	423
1998	126	396	522	470.6	2.1	472.7	16	16	32
1999	1,449	1,351	2,800	5,321.1	46.7	5,367.8	134	137	271
2000	15,250	16,204	31,454	2,657.6	171.6	2,829.2	215	214	429
2001	29,309	27,687	56,996	2,542.6	351.3	2,894.0	382	386	768
2002	22,477	19,031	41,508	274.4	199.0	473.4	275	275	550
2003	37,472	37,005	74,477	1,696.6	475.8	2,172.4	437	435	872
2004	40,213	36,945	77,158	2,633.2	441.7	3,074.9	458	458	916
2005	51,845	49,204	101,049	772.7	617.4	1,390.1	500	501	1,001
2006	66,615	67,133	133,748	749.0	923.6	1,672.6	754	756	1,510
증가율	39.7	41.8	40.7	53.3	56.9	54.7	15.3	15.1	15.2

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

화물수송실적에서 국제선 화물의 경우 그간 러시아지역의 보따리 상인들의 화물 수송을 위해 주 1편 운항하던 화물기가 러시아 정부의 보따리상 화물의 관세부과원칙 적용에 의해 철수함에 따라 연도별 편차가 크게 나타나고 있다.

청주국제공항의 국제선, 국내선을 합한 연도별 처리실적은 여객의 경우에는 도착과 출발이 각각 12.0%와 11.3%로 균형을 유지하고 있으나, 화물의 경우에는 도착화물과 출발화물이 각각 34.2%와 11.2%를 보이고 있어 국내선의 경우 제주에서 생산되는 감귤이나 생선 등의 반입이 높은데 비해 육지에서 제주로 반출되는 화물을 상대적으로 낮은 수치를 보이고 있어 도착과 출발화물의 균형을 맞출 필요가 있다.

<표 11> 청주국제공항 연도별 처리실적

구분	여객(명)			화물(톤)			운항(회)		
	도착	출발	계	도착	출발	계	도착	출발	계
1997	180,115	190,628	370,743	455.8	2,836.6	3,292.4	1,696	1,699	3,395
1998	148,690	151,214	299,904	3,151.6	5,615.7	8,767.3	927	925	1,852
1999	175,530	178,198	353,728	11,026.6	6,282.1	17,308.8	992	996	1,988
2000	261,513	267,213	528,726	10,310.0	7,902.5	18,212.5	1,794	1,794	3,588
2001	302,852	303,256	606,108	11,281.2	8,390.7	19,671.9	2,068	2,070	4,138
2002	317,271	316,795	634,066	10,132.5	9,245.7	19,378.3	2,238	2,240	4,478
2003	378,693	382,455	761,148	12,443.3	10,577.2	23,020.5	2,842	2,845	5,687
2004	408,019	413,240	821,259	11,743.7	9,550.9	21,294.6	3,306	3,316	6,622
2005	426,974	430,295	857,269	6,251.5	7,290.2	13,541.7	3,540	3,545	7,085
2006	498,576	500,987	999,563	6,428.2	7,386.0	13,814.2	4,433	4,435	8,868
증가율	12.0	11.3	11.7	34.2	11.2	17.3	11.3	11.3	11.3

주 : 1. 여객기+화물기, 정기+부정기 기준

2. 여객은 성인+유아, 화물은 화물+우편+수하물 기준

3. 공항기준 실적으로 운항기준의 실적과는 차이가 있으므로 우리나라 전체 수송실적은 공항통계 참조

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

06년부터 07년 2월까지 국내선 운항실적을 보면 여객의 경우 이용율이 06년 12월만 68.7%이며, 나머지 월에는 70%에서 89.1%를 보이고 있어 대한항공과 아시아나항공에 이어 한성항공이 취항함으로서 청주~제주간의 운항노선은 경쟁력을 확보한 것으로 판단된다.

<표 12> 월별 청주국제공항 국내선 운항 실적

구분	운항			여객					화물			
	정기	부정기	계	좌석수	성인	유아	계	이용률	화물	수하물	우편	계
2006.1	467	6	473	81,580	61,387	772	62,159	75.2	739.4	323.7	8.8	1,071.9
2	400	56	456	73,268	60,135	661	60,796	82.1	734.5	289.9	5.1	1,029.5
3	482	157	639	93,347	68,338	690	69,028	73.2	911.7	302.4	7.9	1,222.0
4	461	164	625	90,432	80,566	1,070	81,636	89.1	690.5	335.5	4.7	1,030.7
5	488	182	670	96,134	82,795	1,284	84,079	86.1	516.0	345.5	5.2	866.8
6	436	175	611	86,520	67,342	1,021	68,363	77.8	534.8	279.2	5.9	819.9
7	441	176	617	88,118	63,118	1,227	64,345	71.6	515.3	305.7	4.5	825.5
8	496	188	684	98,436	86,178	1,697	87,875	87.5	483.0	445.9	5.6	934.5
9	470	178	648	98,436	65,493	1,050	66,543	70.7	719.5	283.6	3.3	1,006.5
10	472	197	669	95,008	78,998	1,346	80,344	83.1	526.9	420.0	5.9	952.8
11	453	179	632	91,650	75,664	713	76,377	82.6	775.3	414.5	9.6	1,199.5
12	458	175	633	92,584	63,600	670	64,270	68.7	836.5	343.8	1.8	1,182.1
2007.1	449	178	627	91,598	73,513	592	74,105	80.3	880.9	375.2	3.8	1,259.9
2	410	157	567	83,144	61,183	834	62,017	73.6	846.0	333.1	0.0	1,179.1

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>

#### 4) 결항 및 지연율

청주국제공항의 결항율은 전국평균이하로 나타났으나, 지연율은 전국평균 이상을 보이고 있어 최근에 안개일수 증가 등의 영향에 따른 것으로 판단된다. 군용공항으로 운영됨에 따라 전투기의 훈련시간을 피해야 하는 번거로움에 더해 미호천변에 인접한 지리적 특성 등으로 안개일수가 매년 증가하는 등 기후변화에 따른 공항운 영방안이 마련되어야 할 것이다.

<표 13> 청주국제공항의 결항 및 지연현황

구 분		운항계획 (편)	운항회수 (회)	결항회수 (편)	지연회수 (회)	결항율 (%)	지연율 (%)	전국평균	
								결항율(%)	지연율(%)
1997년	국내선	2,982	2,916	66	146	2.2	5.0	3.5	5.6
	국제선	482	423	59	14	12.2	3.3	1.0	3.6
	계	3,464	3,339	125	160	3.6	4.8	299.0	5.2
1999년	국내선	1,673	1,662	11	79	0.7	4.8	3.9	3.5
	국제선							0.5	3.5
	계	1,673	1,662	11	79	0.7	4.8	3.2	3.5
2000년	국내선	3,042	3,013	29	159	1.0	5.3	3.4	5.5
	국제선							0.5	3.3
	계	3,042	3,013	29	159	1.0	5.3	2.8	5.0
2001년	국내선	3,349	3,261	88	189	2.6	5.8	5.1	3.5
	국제선	437	423	14	27	3.2	6.4	1.0	3.8
	계	3,786	3,684	102	216	2.7	5.9	4.2	3.6
2002년	국내선	3,958	3,892	66	138	1.7	3.5	4.8	2.2
	국제선	519	511	8	37	1.5	7.1	0.6	2.4
	계	4,477	4,403	74	175	1.7	3.9	3.7	2.3
2003년	국내선	4,772	4,713	59	121	1.2	2.6	3.8	2.0
	국제선	662	660	2	25	0.3	3.8	0.3	2.3
	계	5,434	5,373	61	146	1.1	2.7	2.9	2.0
2004년	국내선	5,764	5,660	104	171	1.8	3.0	3.2	2.0
	국제선	794	792	2	61	0.3	7.7	0.3	2.5
	계	6,558	6,452	106	232	1.6	3.6	2.3	2.1
2005년	국내선	5,734	5,616	118	128	2.1	2.3	3.1	1.7
	국제선	890	883	7	51	0.8	5.8	0.3	2.6
	계	6,624	6,499	125	179	1.9	2.8	2.1	2.0
2006년	국내선	5,700	5,524	176	184	3.1	3.3	3.5	2.2
	국제선	1,036	1,033	3	43	0.3	4.2	0.4	2.8
	계	6,736	6,557	179	227	2.7	3.5	2.3	2.4

자료 : <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>



## 2. 항공수요전망

### 1) 청주공항 위계

청주국제공항의 위상은 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010)에서 중부내륙 지역의 항공수요 처리, 소형지역항공사 및 항공 산업체, 항공화물 유치 등을 통한 성장 기반 구축, 행정중심복합도시 및 지역개발과 연계전략을 통해 제주노선과 중·단거리 국제선이 운항되는 소형 거점공항으로 설정하고 있다.

<표 14> 공항의 위계

구 분	기능 및 공항
중추공항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 우리나라를 대표하는 공항</li> <li>- 인천국제공항</li> </ul>
거점공항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국내선 간선망 및 일부 중·단거리 국제선 수요 처리기능과 권역의 거점역할을 하는 공항</li> </ul>
대형거점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전국 국내선 여객의 10% 이상, 혹은 전국 국제선 여객의 2% 이상</li> <li>- 김포, 김해, 제주국제공항</li> </ul>
소형거점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대형의 수요규모 미만</li> <li>- 청주, 대구, 무안, 양양</li> </ul>
일반공항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역에 일반적인 항공서비스를 제공하는 공항</li> <li>- 울산, 사천, 원주, 포항, 여수, 군산, 광주, 목포, 울진, 김제</li> </ul>

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

### 2) 항공수요 전망

청주국제공항은<sup>4)</sup> 국내선 수요와 마찬가지로 향후 행정중심복합도시건설에 따라 국제선 수요도 증가할 것으로 예상하여 전망한 결과 이전보다 4~7%정도 국제선 수요가 증가하는 것으로 전망되었다.<sup>5)</sup>

여객의 경우 국내선은 2025년 2,275천명이 이용할 것으로 전망되어 연평균 5.7%의 성장세를 나타낼 것으로, 국제선은 247천명으로 5.5%의 연평균 증가율로 수요를 예측하였다. 화물의 경우나 운항횟수의 경우에도 위에서 전망한 바와 같이 4~7%내에서 성장세를 전망하고 있으나, 행정중심복합도시와 혁신도시, 기업도시 등 정부차원에서 추진 중에 국가균형발전사업이 본격적으로 가동되는 2012년 이후에는 중부

4) 수요 예측시 항공수요에 영향을 미치는 요인으로 GDP, 수출입액, 환율 등을 들 수 있으며, GDP와 수출입액은 서로 상관관계가 매우 높을 것으로 예상되고, 환율은 미래수준을 예측하기 어렵기 때문에 GDP만을 독립변수로 선정할 경우 결정계수가 낮을 경우에만 다른 두변수의 포함여부를 결정하여야 함

5) 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

권 유일의 거점공항의 기능을 수행하게 되기 때문에 성장세는 더욱 큰 폭으로 증가할 것으로 전망할 수 있을 것이다.

또한 2010년 경부고속철도 오송역의 개통과 2015년 호남고속철도 오송역이 개통이 현실화된다면 새로운 첨단산업지대 뿐만 아니라 학술문화의 교류중심지 등으로 성장발전 할 수 있기 때문에 4차 공항중장기종합계획이 시작되는 2011년에는 대폭적으로 변경된 수요를 예측하여야 할 것이다.

<표 15> 청주국제공항의 항공수요 전망

구분	연간							첨두시					
	여객(천인)		화물(톤)		운항횟수(회)			여객(인)		운항횟수(회)			
	국내	국제	국내	국제	국내	국제		국내	국제	국내	국제	국제	전체
						여객	화물				여객	화물	횟수
2005	750	85	18,756	3,388	5,727	892	109	585	200	3	2	1	4
2010	1,154	122	29,699	4,887	8,809	1,259	158	727	200	5	2	1	6
2015	1,489	157	40,569	6,365	11,366	1,620	206	923	200	6	2	1	7
2020	1,847	197	52,701	7,961	14,097	2,027	257	1,127	200	7	2	1	9
2025	2,275	247	65,550	10,114	17,366	2,543	327	1,365	200	8	2	1	10
증가율	5.7%	5.5	6.5	5.6	5.7	5.4	5.6	-	-	-	-	-	-

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

제3차 공항개발중장기 종합계획에서 전망한 시설소요분석결과는 수용능력대비 소요량의 경우 활주로는 126,808회/년 과부족, 계류장은 -10,427m<sup>2</sup>(-2대)로 전망하고 있다. 그러나 최근 청주국제공항에 부정기 노선이 급증하는 등 공항활성화를 위한 다양한 노선수요가 발생됨에 따라 2010년까지 청주공항공사에서는 계류장을 10기가 계류할 수 있도록 확충계획을 수립하여 확충하는 등 시설소요분석의 경우에도 2010년을 기점으로 새롭게 수요예측이 필요할 것으로 전망된다.

<표 16> 시설 소요분석

구 분	소요량	수용능력	과부족
활주로	13,192회/년	140,000회/년	126,808회/년
계류장	62,300m <sup>2</sup> (7대)	52,173m <sup>2</sup> (5대)	-10,427m <sup>2</sup> (-2대)
여객터미널	국내선 : 8,673m <sup>2</sup> 국제선 : 4,594m <sup>2</sup>	8,000m <sup>2</sup> 14,406m <sup>2</sup>	-673m <sup>2</sup> 9,812m <sup>2</sup>
화물터미널	국내선 : 1,721m <sup>2</sup> 국제선 : 525m <sup>2</sup>	1,667m <sup>2</sup> 590m <sup>2</sup>	-54m <sup>2</sup> 65m <sup>2</sup>

자료 : 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.

## IV. 청주국제공항 활성화를 위한 실행전략

### 1. 비전설정 : 중부권 대형거점공항

행정중심복합도시 관문공항 기능의 중부권 대형거점공항으로의 위상을 강화하여야 할 것이다. 참여정부에서는 그동안 추진되었던 국토균형발전을 위한 정책수단들이 오히려 수도권으로의 집중을 초래하는 결과를 보임에 따라 3분 전략을 추진하고 있다. 3분 전략 중 행정중심복합도시의 충청권 건설은 경쟁력을 상실하고 있는 수도권의 체질개선과 충청권을 중심으로 한 지역간 균형발전을 통한 세계화 시대 국가경쟁력 강화를 위한 정책수단으로 평가되고 있다. 이러한 상황의 전개에 따라 허울 좋은 이름만 국제공항이었던 청주공항이 중부권대형 거점공항으로 위상이 격상될 수 있을 것이다.

<표 17> 에서와 같이 외국의 경우 수도가 입지한 지역에서는 반경 10-40km이내에 수도공항을 갖고 있으며, 상대적으로 접근거리가 길 경우 수도의 위상이 약화되는 것으로 평가되고 있다. 따라서 12부 4처 2청과 인근에 조성되는 혁신도시 및 기업도시 등의 기능을 강화시키기 위해 다양한 국가와 다양한 노선이 개설되어 운항되는 공항으로 거듭나야 할 것이다.

<표 17> 국가별 관문 공항 운항현황

수도	공항	접근거리	교통수단	기능
왈라룸푸르	스팡공항	남쪽으로 75km	버스, 택시	국제공항
캔버라	캔버라공항	동쪽으로 7km	버스	국제공항
위싱턴	덜레스공항 내셔널공항	42km 남쪽으로 7km	버스, 택시, 지하철	국제공항
베를린	템펠호프공항 테겔공항 Schieneteld공항	7마일(11km) 5마일(8km) 11마일(17.7km)	철도, 택시	국제공항
브라질리아	브라질리아공항	남북쪽 12km	공항버스, 택시	국제공항
런던	히드로공항	서쪽으로 25km	급행철도, 버스	국제공항
도쿄	나리타공항 하네다공항	60km 제 4활주로	철도(지하철포함), 버스, 택시	국제공항
파리	샤를 드골 공항 오를리 공항	25km 14km	버스, 택시, RER(고속철도)	국제공항
스톡홀름	Arlenda 공항 Bromma 공항 Skavsta 공항	북쪽 45km 서쪽 8km 시내남쪽 100km	버스, 택시, 기차	국제공항 국내선 국내선(영국왕복)

따라서 <표 18>의 외국의 공항별 역할분담사례와 같이 행정중심복합도시의 인접 공항인 청주국제공항은 행정중심복합도시 및 충청권의 국제공항 즉, 중부권 대형거점공항으로 육성하고 인천국제공항은 서울을 중심으로 한 비즈니스형 동북아 거점공항으로 활용하는 방안을 강구하여야 할 것이다. 청주국제공항은 국내선 및 중·단거리(일본, 중국, 동남아지역) 국제선 및 인천공항과 중복되지 않는 대륙별 거점공항과 연계노선을 확충하며, 중부권 대형 거점공항인 청주공항의 부족노선에 대해서는 인천공항간 접근교통체계 개선 및 다양한 국내선 노선을 개설하여 연계성을 강화시켜 나가도록 한다.

<표 18> 외국 주요공항의 역할분담 사례

지 역	내 용
뉴욕	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공항시설 용량이 허용하는 범위 내에서 항공사 자율로 결정 -단 라구나디아 공항은 활주로 시설제약 때문에 1,500마일 이하의 단거리 운항만 허용)</li> <li>▶ 케네디공항 : 국제선, 국내선 혼용</li> <li>▶ 라구나디아공항 : 국내선 일부 국제선</li> <li>▶ 뉴욕공항 : 국내선 위주 일부 국제선</li> </ul>
워싱턴 D.C	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 법률로 규제</li> <li>▶ 달라스 공항 : 국내선 위주 일부 국제선</li> <li>▶ 내셔널 공항 : 국내선 전용(국제선 취항금지)</li> </ul>
동경	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 노선별 분리</li> <li>▶ 나리타 공항 : 국제선 전용(단, 국제선 연계 일부 국내선)</li> <li>▶ 하네다공항 : 국내선 전용(단, 국제선 대만행)</li> </ul>
오사카	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 노선별 분리(국제선 및 국내선)</li> <li>▶ 오사카공항 : 국내선 전용</li> <li>▶ 간사이 공항 : 국제선, 국내선 혼용(오사카 취항 전 국제선)</li> </ul>
런던	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공항시설 용량이 허용하는 범위 내에서 항공사 자율로 결정 -운영형태는 항공사 자율에 따른 결과적인 현상임)</li> <li>▶ 히드로 공항 : 국제선 위주 일부 국내선(국제선 정기편 중심)</li> <li>▶ 케트워 공항 : 국제선 위주 일부 국내선(국제선 차터편 중심)</li> </ul>
파리	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 노선별 분리(국제선 및 국내선)</li> <li>▶ 드골 공항 : 국제선 위주 일부 내선</li> <li>▶ 오를리 공항 : 국내선 국제선 혼용(국내선 중심) -국제선 단거리 중심 : 서인도 제도 및 북아프리카행</li> </ul>

## 2. 실행전략

### 1) 국제선 여객확충전략

#### □ 아시아를 연계하는 특화노선

청주~중국간 사용할 수 있는 노선 운수권을 확대하여 추진함으로서 청주~중국간 국제여객을 확충하도록 한다.

지역내 기반을 갖고 있는 (주) 대신정기화물을 통해 청주~중국간 화물전세기 취항을 추진하고 충청연합투어를 통해 다변화된 중국특화노선을 개발하도록 한다. 특화노선 개발시 주의할 점은 기존 정기노선이 개설되어 있는 청주~상해간 수요를 잠식할 수 있는 노선은 대상에서 제외함으로서 어렵게 개설되어 운항중인 노선을 보호할 수 있을 것이다.

<표 19> 청주~중국간 노선 운수권 현황

구분	노 선	신 규	증 대	기존 활용율
청주	베이징	주 7회		33%
	항 주	주 7회		
	상 해		주 3회→주 7회	

자료 : 건설교통부 내부자료

수요확보 측면에서 충청권 3도 공동으로 일본 구마모토현의 노설개설을 고려할 수 있을 것이다. 이미 충북도에서는 청주국제공항을 운항하는 항공사가 탑승율 60-70% 미만일 경우 적자를 보전해 주는 재정지원조례를 5월부터 적용할 계획에 있기 때문에 충남도와 대전시의 보다 적극적인 참여를 통해 적자지원방안을 검토함으로서 동남아 및 일본 등 노선의 다변화를 꾀할 수 있을 것이다.

#### □ 외국 LCC 거점공항화 추진

LCC의 거점으로 육성하기 위하여 외국항공사의 운항 자유화를 도모하기 위해 청주를 허브이스로 하는 국적항공사의 운수권과 호혜적 교환방안을 모색할 수 있을 것이다. 이를 위해 수도권과 전국에 대한 연계성 홍보 및 접근성 개선을 위해 수도권 리무진 운영, 전용시설제공, 공항 및 시설사용료 감면, 지자체운항지원금 지원 등이 마련되어야 할 것이다.

#### □ 청주를 홈베이스로 하는 공식여행사 선정 및 지원

수도권 지역중 상위규모의 여행사를 선정(현재 하나투어와 충북도간 협약을 체결하여 활성화 방안 추진중)하여 지자체 및 충청권 3도간 합동으로 협약을 체결하고 인센티브를 제공토록 한다. 제공될 수 있는 인센티브로는 공항내 여행사 전용사무실 설치 및 무상사용하도록 하고 청주국제공항 이용시 무료주차 혜택을 주는 등 각종 편의를 제공하도록 한다.

#### □ 국제항공화물 수요확보방안 강구

천안, 아산, 오송, 오창 등 경박단소형 제품을 생산하는 첨단산업단지 및 중부권내 룡화물기지 등과 연계하여 항공화물의 수요를 창출토록 한다. 또한 2010년 이후 국내 및 국제선 화물처리장의 용량초과가 예상됨에 따라 국제선 화물전용터미널을 확보할 수 있도록 청사건립계획과 예산확보대책을 마련토록 한다.

현재 대전을 거점으로 활동 중인 중부권 수출화물주선업체의 화물작업장 및 사무실의 공항내 또는 주변지역에 마련해 줌으로서 항공화물의 수요창출에 할 수 있도록 한다.

## 2) 국내여객 수요창출

#### □ 청주를 홈베이스로 하는 LCC 육성

기존항공사(대한항공, 아시아나항공)의 홈베이스 이전, 혹은 제2 베이스 구축 유도는 현실적으로 어렵기 때문에 청주 중심의 노선확장에 한계가 있다. 따라서 한성항공을 포함하여 청주를 홈베이스로 하려는 신생항공사의 발굴 및 적극적인 지원이 필요하며, 한성항공에서 항공기 추가 도입시 적극적으로 제주간 증편뿐만 아니라 김포, 부산 등의 노선이 개설될 수 있도록 적극 지원한다.

#### □ 다양한 홍보전략 강구

고속도로 나들목, 출향인사 등을 대상으로 한 팸플렛 홍보 및 청주국제공항 직접 이용권인 청주권을 대상으로 한 홍보방식에 추가하여 공항공사 뿐만 아니라 청주국제공항에 취항한 국적기 뿐만 아니라 외국항공사 차원에서도 적극적으로 홍보 할 수 있도록 유도하여야 한다. 최근 김토에서 일본에 신규 취항하는 노선에 대해 라디오 메인 뉴스시간대(7시)에 대한항공에서 홍보의 예가 될 수 있으며, 반대로 청주에서 상해를 취항하는 노선에 대해서는 대한항공에서 적극적으로 홍보를 하지 않고 있다.



### 3) 이용하기 편리한 기반시설 확충

#### □ 공항시설 용량 및 규모 확충

물류거점공항으로의 육성과 행정중심복합도시 관문공항으로서의 위상강화를 위한 항공수요 재조정 및 정부 중장기계획에 반영토록 하며, 국제적 거점 공항으로 육성하기 위해서 대형 항공기의 이·착륙이 가능하도록 기존의 활주로 길이를 3,200~3,600m를 확보토록 한다.

현재 5기의 계류장을 16기로 확충하고 유도로 2개소 신설, 현재 2기의 로딩브리지를 9기로 확충, 150대분의 화물주차장을 신설하여 국제공항으로서의 면모를 갖추며, 중장기 발전전략의 일환으로 항공기 정비기지를 유치하여 항공사의 거점기지로 육성한다.

<표 20> 청주국제공항 시설확충계획

사업내용	시설확충계획		
	현재	확충·신설	계
계류장	5기	11기	16기
로딩브리지	2기	7기	9기
유도로 신설	-	2개소	2개소
화물주차장 신설	-	150대분	150대분
활주로 확장	2,740m	860m	최소 3,200m 최대 3,600m

#### □ 동서 5축 고속도로의 조기착공

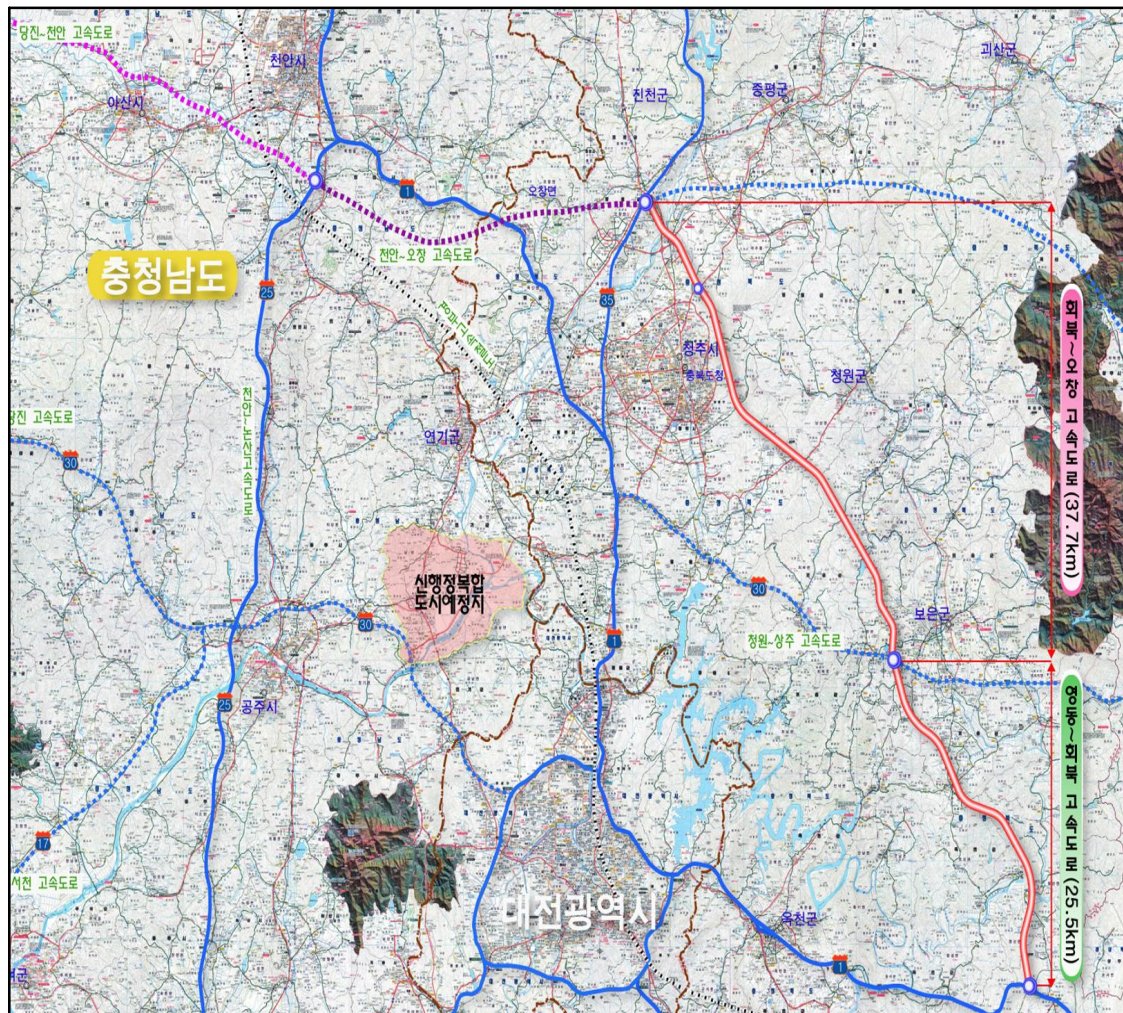
수도권 남부와 충남 천안 등지에서 청주공항을 이용하는 이용객들은 경부고속축에 집중되어 있는 반면, 청주공항은 중부고속축에 접해 있기 때문에 청주공항의 최대이용권인 수도권 이남 공항이용객의 접근성과 이용율이 낮은 상태이다

따라서 국가기간교통망계획에 반영되어 있는 동서횡단 5축 고속도로(당진-울진:2019년내 완공)중 노선 조정을 통해 천안~오창 IC구간이 조기에 착공될 수 있도록 조정하는 것이 바람직하다.

노선은 1992년 건설교통부에서 수립한 전국간선도로망계획(7X9)중 동·서 5축(총 연장 L=269km)으로서 당진~천안~영주~울진을 경유하여 서해~동해를 연결하는 기존국도 34호선 및 지방도의 정비·확충을 통해 간선 기능을 부여하는 사업이다.

과업은 동·서 5축 중 서해안고속도로~경부고속도로(천안-논산고속도로)를 효율적으로 연결하는 당진~천안 구간으로서 서해안·당진권과 천안·아산권의 연계를 통한 산업다각화와 국토균형 발전을 도모하고자 하는 사업이다.

사업추진현황을 보면 1992년 건설교통부에서 전국간선도로망 계획, 2001년 국가기간교통망계획, 2005년 12월 도로정비기본계획 수정계획('06~'10)을 수립하였으며, 기획예산처에서 2003년 7월 천안~오창간 고속도로 예비타당성 조사를 완료하였다. 그후 건설교통부에서 2005년 7월 당진~천안 고속도로 타당성 조사 및 기본설계 용역 착수하였으며, 청주국제공항과 직접연계성이 있는 구간은 2006년 6월 천안~오창간 고속도로 타당성 조사를 수행하였다.



<동서 5축고속도로 천안~오창간 노선도 및 남북3축 보완고속도로>

#### ☐ 청주공항~천안 전철 연결

수도권과 충청 서해안권 주민들의 청주국제공항 이용율을 증대시키고 행정중심복

합도시 건설에 따른 교통량 증가에 적극 대처하고자 개통운영중인 서울~천안간 전철 노선을 청주국제공항까지 연결하여 철도접근성을 제고토록 한다.

청주국제공항은 그동안 항공수요의 절대적 수요 창출처인 수도권 남부권, 충남 북부지역의 첨단산업단지권과 직접연계가 어려웠으나, 수도권 연장전철이 천안까지 개통됨에 따라 천안~청주국제공항간 전철연계사업이 구체화될 수 있는 전기를 맞고 있다. 따라서 본 구간의 조기 개통을 통해 관문공항으로서의 역할이 기대되는 청주국제공항을 명실상부한 국제공항으로 거듭날 수 있는 여건을 조성해 나가야 할 것이다.

#### □ 대전~행정중심복합도시~오송~청주국제공항~증평간 경전철(LRT) 건설

행정중심복합도시와 청주국제공항을 직접 연계하여 행정서비스 향상과 첨단과학단지, 청주공항간 상호연계성 강화를 통하여 참여정부의 국가균형발전을 목표를 조기에 달성가능하도록 하며, 본구간의 개통의 당위성은 12부 4처 2청의 이전으로 행정중심복합도시의 국제화, 세계화에 능동적으로 대처할 수 있는 상황을 조성할 수 있을 것이다.

결국 청주국제공항의 중부권 대형거점공항 설정여부에 따라 행정중심복합도시의 국제적 기반과 역할이 가능할 수 있기 때문에 금번 수립중인 행정중심복합도시 광역교통계획에 반드시 반영되어야 한다.

#### □ 연관산업 육성을 위한 특화단지조성

인근(청원군, 증평군, 진천군 등)에 산업단지를 지정하여 국제적 복합 항공산업기지로 육성토록 한다. 청주국제공항과의 지리적 이점을 살려 청주국제공항 배후지원단지로 기능 및 역할을 재설정하고 아울러 산업단지내 유치업종을 항공관련산업으로 제한함으로써 청주국제공항이 명실상부한 항공산업의 메카로 자리매김할 수 있도록 지원체계를 구축한다. 대상지역이 될 수 있는 증평지방산업단지내에는 항공우주산업연구원 분원 입주하기 위한 MOA가 체결된 상황이므로 공항과 연계성이 높은 항공우주의 거점으로 동시에 육성이 가능할 것이다.

### 4) 3도간 협력방안

#### (1) 상생을 위한 협력 필요성

##### □ 세계화 개방화를 촉진시키는 관문의 역할 찾기

오늘날 세계 각국은 세기적인 변화의 조류에 대응하고 무한경쟁의 시대에 경쟁력을 확보하기 위해 부단한 노력을 경주하고 있으며, 이의 뒷받침을 위한 전략적 수

단으로 공항기능을 활용하고 있다.

현재 세계 각국은 기존 수도권 중심의 세계화전략에서 지방도시의 세계화 전략으로 지방공항을 적극 활용하고 있으며, 지방공항에 대한 국제공항기능을 확충하여 지방도시의 국제도시화 및 국가의 세계화전략과 접목하여 차별화 전략을 구사하며 국가의 경쟁력을 제고시키고 있다.

청주국제공항은 지방도시의 국제화 전초기지로서의 기능은 물론 국가적인 지방도시의 세계화 전략에 필요한 절대적인 활성화 필요성이 제기되고 있는 공항으로 새로운 국가적 전략수단의 일환으로 기능을 분담, 전략적으로 활용되어야만 여타 지방공항의 향후 발전모델 제시가 가능할 것이다.

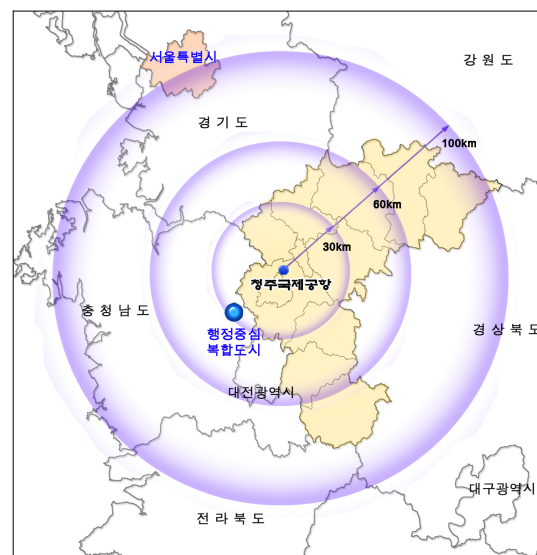
국가 및 지역적 차원에서도 공항과 관련된 소프트 프로그램의 개발과 활용이 없는 한 대규모 국가재정 손실과 아울러 지방도시의 국제경쟁력 확보가 어렵기 때문에 청주국제공항은 새로운 시대에 부합되는 무한경쟁의 열린 세계로 향한 지방도시의 세계화 전초기지로서의 역할기능 확보와 활용이 매우 중요하며, 그 중요성은 충청권 모두에게 중요한 국가시설인 것이다.

#### □ 충청권의 통합경제권 달성

충청권 3도간 협력관계의 당위성을 도출하기 위해서는 청주국제공항의 세력권 즉, 이용권역에 대한 분석을 통해 당위성과 해법을 찾을 수 있을 것이다. 최근 논의되는 초광역단위의 경제권 설정에 대한 광역자치단체의 관심이 그 어느때 보다 높은 상황하에서 행정구역상의 경계를 초월한 경제권내에서의 영향권이 중요한 요인으로 작용하고 있다.

그 시설이 누구나 갖고 싶다고 가질 수 없는 국가시설인 경우에는 더욱 그럴 것이다. 청주국제공항을 영향권으로 하여 수혜인구 분석한 결과 1차 영향권인 30km 이내에는 충북이 975,437명, 충남이 604,213명이, 2차 영향권인 60km 이내에는

대전이 1,462,535명, 충북이 1,276,210명, 충남이 1,069,156명이 타 공항을 선택할 경우보다 청주국제공항을 이용할 경우 여러 가지 면에서 비교우위를 가질 수 있다고 설명할 수 있다.



<청주국제공항 영향권>

<표 21> 청주국제공항 영향권별 인구수

(단위 : 명)

구 분	1차 영향권	2차 영향권	이용 가능권
	30km이내	60km이내	100km이내
대 전		1,462,535	1,462,535
충 남	604,213	1,069,156	1,982,495
충 북	975,437	1,276,210	1,501,674
기 타		551,529	12,303,334
합 계	1,579,650	4,359,430	17,250,038

자료 : 통계청 홈페이지([www.nso.go.kr](http://www.nso.go.kr)), 2005년 기준 자료임.

주 : 기타는 수도권, 강원, 전북, 경북 등 충북의 접경지역이 주요대상지역임

<표 22> 청주국제공항 영향권별 산업체수

(단위 : 개)

구 분	1차 영향권	2차 영향권	이용 가능권
	30km이내	60km이내	100km이내
대 전		90,366	90,366
충 남	38,828	65,590	125,538
충 북	60,692	80,976	97,141
기 타		35,832	740,404
합 계	99,520	272,764	1,053,449

자료 : 통계청 홈페이지([www.nso.go.kr](http://www.nso.go.kr)), 2005년 기준 자료임.

주 : 기타는 수도권, 강원, 전북, 경북 등 충북의 접경지역이 주요대상지역임

<표 23> 청주국제공항 영향권별 산업체 종사자수

(단위 : 명)

구 분	1차 영향권	2차 영향권	이용 가능권
	30km이내	60km이내	100km이내
대 전		405,311	405,311
충 남	209,796	353,505	589,493
충 북	306,984	387,744	450,265
기 타		198,933	4,229,743
합 계	516,780	1,345,493	5,674,812

자료 : 통계청 홈페이지([www.nso.go.kr](http://www.nso.go.kr)), 2005년 기준 자료임.

주 : 기타는 수도권, 강원, 전북, 경북 등 충북의 접경지역이 주요대상지역임



## □ 국가균형의 통합정신 발휘를 통한 공동번영

충청권은 참여정부 출범시 추진되었던 신행정수도 충청권 건설을 위해 그 어느 때보다 국가균형발전을 위한 통합/상생의 정신을 발휘했다. 이러한 통합/상생의 정신과 추진력을 통해 우여곡절을 통해 얻게 된 행정중심복합도시=세종시는 우리가 지키고 가꾸어야 할 보배인 것이다. 공항이용권의 수혜지역내 인구, 산업체 및 산업체 종사자 수와 같이 3도간 직접수혜범위에서와 같이 행정구역상의 경계를 넘어 함께 협력하고 머리를 맞대고 육성을 위한 지원방안을 마련하여야 하는 것이다.

## (2) 공동협력사업

### □ 공항활성화 지원조례제정을 통한 공동지원

청주국제공항은 발전 잠재력은 풍부하나 여러 가지 여건상 제약으로 인하여 활성화되지 못하고 있기 때문에 신규노선에 대해 손실보전금을 지원시 충청권 3도가 공동으로 지원하는 방안을 강구하여야 하며, LCC가 탄생, 발전할 수 있는 여건을 마련하는데 힘써야 한다.

### □ 적극적인 관문공항 활성화를 위한 기반시설 확충

청주국제공항은 행정중심복합도시의 관문공항으로서 전 세계로 연결될 수 있는 국제선 서비스를 제공할 수 있어야 한다. 또한 수도권 및 인근 주요도시에서 쉽게 접근할 수 있는 접근망을 확충하여야 한다.

### □ 공동연구체계 실질적 운영

중부권 대형거점 공항 및 행정중심복합도시의 관문공항으로서의 역할방안을 강구하고 항공자유화 협정에 따른 청주국제공항의 발전방안 마련을 위해 충청권 3도 연구원의 공동연구체계 구축하여야 한다.



## 참고문헌

1. 김연명외, 지방공항운영체계 개선방안 연구;공항의 경제적 가치산정과 공항운영 정책, 연구총서 2005-06, 교통연구원
2. 김제철, 청주국제공항 활성화 방안;국제항공화물을 중심으로, 정책연구 2001-10, 교통연구원
3. 유광의, 공항별 활성화 세부추진전략, 공항공단, 2007. 2
4. 원광희, 중부권 대형거점공항으로서의 위상확보를 위한 중점추진과제, 충북지역 개발회 주관 세미나, 2006.
5. 교통연구원, 21세기 국제항공 정책방향, 2004. 12.
6. 건설교통부 내부자료
7. 건설교통부, 제3차 공항개발중장기 종합계획(2006-2010), 2006. 11.
8. 충북개발연구원, 청주국제공항 활성화를 위한 정책과제, 2005. 12
9. 충청북도, 청주국제공항 활성화 논리개발연구, 2006. 7
10. 충청북도, 교통과 내부자료
11. 공항공사 청주시사, 내부자료
12. <http://www.airportal.co.kr/knowledge/statistics/KiMain.jsp>
13. 통계청 홈페이지([www.nso.go.kr](http://www.nso.go.kr))

※본 보고서는 대전·충청권 행정협회의 보고서 「충청권 공동발전방안 연구」 2000.7을 기반으로 연구자가 일부 수정·보완한 것임

# **충청권 종합발전 구상[안]**

## **- 산업경제편 -**

**‘07. 4. 19**

**강 영 주**

# 【 목 차 】

<b>I. 추진 필요성 및 충청권 발전과제 .....</b>	<b>1</b>
1. 추진배경 .....	1
2. 지역여건 분석 .....	3
3. 충청권의 발전과제 .....	9
<b>II. 발전방향 및 추진전략 .....</b>	<b>10</b>
1. 발전방향 .....	10
2. 추진전략 .....	10
3. 추진사업 .....	10
<b>III. 전략별 추진사업 .....</b>	<b>11</b>
1. 집적기반의 강화 .....	11
2. 지역자원의 공동이용 및 관리 .....	15
3. 신기술 창업지원 및 중견기업 육성 .....	22
4. 역외 투자 및 기업의 공동 유치 .....	25
5. 협력네트워크 및 협력문화의 확산 .....	29
6. 협력적 추진체계의 구축 .....	33
<b>IV. 충청권 공동발전을 위한 정부의 역할 .....</b>	<b>35</b>

# I. 추진 필요성 및 충청권 발전과제

## 1. 추진 배경

세계화·지방화·정보화·환경중시 가치관 등 지역발전 패러다임의 변화에 대응하고, 대중국교역의 증대, 서해안 고속도로 및 고속전철 건설과 수도권 기능분산 등 외부여건변화에 능동적으로 대응하여 충청권의 발전잠재력을 극대화시킴

### □ 국토중심지 기능 강화

- 충청권은 도로, 철도 등 국가간선교통망의 중간결절지 기능을 수행하고 있을 뿐만 아니라 21세기 고속전철 건설, 초고속정보망의 구축, 청주국제공항의 활성화에 따라 국내지역간 물류유통의 주요결절지역으로서 명실상부한 국토중심지의 기능수행이 기대되고 있음.
- 또한 행정중심복합도시 건설을 통해 국가 충추기능의 집적지로 발전할 가능성이 높음. 따라서 충청권은 국토의 중심지 기능을 수행할 수 있는 물적·제도적 기반을 구축하고, 수도권기능의 계획적·체계적인 수용기반을 구축해야 할 것임

### □ 과학기술 산업수도화에 따른 첨단·지식산업기반 확대 전망

- 충청권은 우리나라 과학기술의 산실인 대덕R&D특구를 중심으로 고도의 두뇌집단과 시설이 집적되어 있고, 천안, 청주를 중심으로 벤처기술산업이 집중되어 있어 새로운 과학기술산업지대로 등장하고 있음.
- 따라서 충청권은 향후 지속적인 과학기술의 발전과 확산을 위한 지역혁신체제의 도입, 전문고급두뇌들의 문화적인 욕구를 충족시켜줄 수 있는 정주여건 조성, 전문인력의 육성, 과학과 기술의 산업화 촉진을 위한 기반조성 등을 추진하여야 함.

## □ 환황해경제권의 부상과 충청권의 위상변화

- 충청권은 지리적인 위치와 서해안 거점항만 조성으로 환황해경제권의 주요한 교류거점으로서의 기능이 증대될 것으로 예상됨. 대중국교류와 교류증대는 서해안의 역할증대와 함께 충청권을 環황해권의 소핵으로 투자 잠재력을 흡수하고, 새로운 성장동력 창출하는 거점(Hub)으로서 부각시킬 것임

- ※ 중국의 연평균('84~'04) 경제성장률 : 15%
- ※ 중국의 1인당 GDP(구매력기준)는 1.3만달러('14), 중산층(1억9천만명)의 경우 3.9만달러('14)에 이를 전망(ADB, '04)



〈그림1〉 충청권과 주변지역과의 관계

## □ 정보·고속화의 진전과 광역적 정주체계 등장

- 도시중심의 경제·사회활동의 광역화는 광역적 교통망 및 공급처리시설의 건설과 각종 광역서비스의 공급을 요구하므로, 이를 위한 광역행정관리체제의 정비が必要함

## □ 가치관의 변화에 따른 문화 및 환경적 욕구증대

- 21세기 지역개발수요는 지역문화 및 여가활동 촉진, 환경적 질적 수준개선, 주거환경 등 삶의 질 측면이 중시될 것으로 전망됨. 따라서 여유로운 삶과 문화적 욕구의 증대에 따라 충청권이 지니고 있는 역사문화자원의 보전과 함께 역동적인 산업기반으로 육성하는 노력이 요구됨

## 2. 지역여건 분석

충청권 전체에 걸쳐 경제 및 산업활동에 급격한 변화는 일어나지 않고 있음. 대덕 R&D특구와 행정중심복합도시 건설이 가시화되고, 청주공항, 당진·평택항, 오송KTX역, 탕정 단지, 오송·오창 과학단지 등 산업인프라가 완료되면 급격한 변화가 일어날 것으로 예상됨

### 1) 인구규모

- 2005년을 기준으로 충청권의 인구는 484만 명으로 전국의 10%를 점하고 있음. 지역별로 대전과 충남은 인구가 성장하고 있으나 충북은 2001년을 기점으로 소폭 감소

〈표1〉 충청권 인구규모

(단위 : 명, %)

구분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
전국	47,353,519	47,615,132	47,847,227	48,082,163	48,294,143
충청권	4,795,350 (10.13)	4,799,734 (10.08)	4,807,638 (10.04)	4,835,601 (10.05)	4,848,366 (10.04)
대전	1,417,873 (2.99)	1,433,881 (3.01)	1,453,994 (3.04)	1,463,767 (3.04)	1,458,269 (3.02)
충북	1,499,090 (3.17)	1,495,165 (3.14)	1,490,142 (3.11)	1,490,344 (3.10)	1,487,359 (3.08)
충남	1,878,387 (3.97)	1,870,688 (3.93)	1,863,502 (3.89)	1,881,490 (3.91)	1,902,738 (3.94)

자료 : 과학기술부, 지방과학기술연감, 2005. 재정리

### 2) 지역내 총생산

- 2004년 기준으로 충청권 지역의 지역내 총생산은 87조2,050억원으로 전국의 11.1%를 차지. 연차별로 꾸준한 증가세(1990년에 9.2% 수준 2000년 11.1%)



〈표2〉 충청권의 지역내 총생산 비교

(단위 : 10억원)

구 분	1990	1995	1998	2000	2002	2004
전 국	194,546	410,131	479,824	577,971	685,946	786,362
수도권	91,310 (46.9)	195,804 (47.7)	221,734 (46.2)	276,516 (47.8)	334,248 (48.7)	372,262 (47.3)
충청권	17,987 (9.2)	40,928 (10.0)	50,287 (10.5)	62,043 (10.7)	71,941 (10.5)	87,205 (11.1)
대전	4,711	9,560	11,423	13,559	16,046	18,550
충북	5,931	14,038	16,074	19,521	21,500	25,419
충남	7,345	17,330	22,790	28,963	34,395	43,236

자료 : 통계청, 통계정보시스템(<http://kosis.nso.go.kr>)

### 3) 산업구조

- 대전은 3차산업이 80.6%로 서비스 산업 비중이 매우 높은 비중을 차지하고 있으나, 충북과 충남은 2차산업 비중이 높음(각각 40.4%, 42.0%)

〈표3〉 충청권 지역의 산업구조(부가가치 기준)

(단위 : %)

구 분	대전		충북		충남	
	2000	2004	2000	2004	2000	2004
1차산업	0.5	0.4	8.6	6.6	12.2	8.9
2차산업	21.3	19.0	40.6	40.4	39.1	42.0
3차산업	78.2	80.6	50.8	53.0	48.7	49.1

자료 : 통계청, 통계정보시스템(<http://kosis.nso.go.kr>)

### 4) 지역특화 및 전략산업

#### (1) 충청권 특화산업

- 종사지수와 부가가치 모두에서 특화되어 있는 산업(LQ>1.0이상)은 음식료품제조업, 펄프, 종이 및 종이제품 제조업, 화합물 및 화학제품 제조업, 고무 및 플라스틱제품제조업, 비금속광물제품제조업, 기타전기기계및

전기변환장치제조업, 전자부품, 영상, 음향 및 통신장비제조업, 의료,정밀, 광학기기 및 시계업, 자동차 및 트레일러제조업임

〈표4〉 충청권 산업특화도 분포

구분		종사자 기준 특화도		
		매우 높음	비교적 높음	낮음
부가가치 기준 특화도	매우 높음	음식료품제조업 펄프,종이및종이제품제조업 화합물및화학제품제조업 비금속광물제품제조업	고무및플라스틱제품제조업 자동차및트레일러제조업 재생용가공원료생산업	섬유제품제조업 목재및나무제품제조업 제1차금속산업 조립금속제품제조업 기타기계및장비제조업 컴퓨터및사무용기기제조업
	비교적 높음		기타전자기계및전기변환장치제조업 전자부품,영상,음향및통신장비제조업 의료,정밀,광학기기및시계제조업	
	낮음			봉제의복및모피제품제조업 가죽,가방및신발제조업 출판,인쇄및기록매체복제업 코크스,석유정제품및핵연료제품제조업 기타운송장비제조업 가구및기타제품제조업

주 1 : 2004년 제조업의 산업 중분류별 현황자료를 근거로 분석하여 가공함

주 2 : 매우 높음은 특화계수가 2.0 이상을, 비교적 높음은 1.0 이상 2.0 미만을, 낮음은 1.0 미만을 가리킴

## (2) 지역전략산업

- 대전광역시의 전략산업 4대 분야는 정보통신산업, 생물산업, 첨단부품 및 소재 산업, 메카트로닉스 산업이며, 충남은 전자정보기기산업, 자동차 부품산업, 첨단문화산업, 농축산바이오산업임. 충북은 바이오산업, 반도체산업, 이동통신 산업, 차세대 전지산업임.
- 충청권에서 선정한 지역전략산업은 IT산업과 BT산업으로 특징지워지며, 산업간 기술적 연계성이 매우 높은 특성을 보이고 있음.

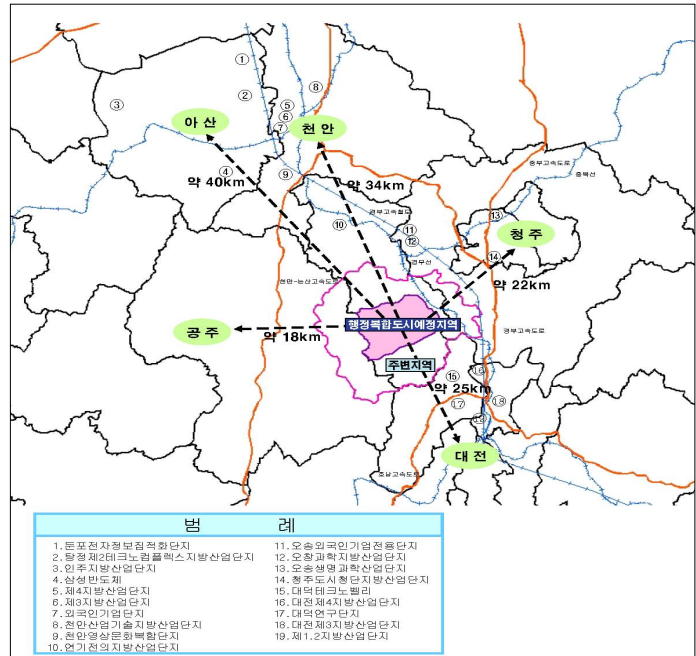
〈표5〉 충청권 전략산업

구분	전략산업	주요사업	
충남	전자정보기기산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>디스플레이 특화기술개발사업</li> <li>디스플레이산업 지원센터</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>세계 크리스탈 교역전 개최</li> </ul>
	자동차 부품산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>첨단자동차부품 R&amp;D집적화 센터</li> <li>미래형 첨단자동차개발사업 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>첨단자동차부품기술 연구개발사업</li> </ul>
	첨단문화산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>충남디지털문화산업진흥원설립</li> <li>영상미디어사업화 지원센터</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>첨단 문화콘텐츠산업 특화기술개발사업 지원</li> </ul>
	농축산 바이오산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>바이오산학협력단</li> <li>인삼약초바이오식품 사업화지원센터</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>축산바이오테크노파크 조성</li> </ul>
충북	바이오산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>바이오신약장기, 기능성식품</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>바이오통합지원사업</li> </ul>
	반도체산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>시스템 IC기술개발사업</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>차세대 메모리반도체육성</li> </ul>
	이동통신산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>유비쿼터스네트워크 기술개발</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이동통신단말기용 SW지원</li> </ul>
	차세대전자산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>전자소재부품개발</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>전자제조기술개발</li> </ul>
대전	정보통신	<ul style="list-style-type: none"> <li>IT전용벤처집적타운 건립</li> <li>대덕밸리소프트타운 운영사업</li> <li>대덕밸리소프트타운 마케팅지원사업</li> <li>u-IT839시장창출지원사업</li> <li>IT분야 선도기업지원사업</li> <li>대덕 IT 포럼운영</li> <li>대덕밸리 IT협력 네트워크사업</li> <li>IT CEO 전략커뮤니티 구축운영사업</li> <li>국내외 유명인증취득지원사업</li> <li>대전 특화 IT 클러스터 협의체 운영</li> <li>국내외 협력마케팅 지원사업</li> <li>첨단기술사업화시범사업</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>임베디드SW시장진출 시범사업</li> <li>대전지역 IT/SW육성전략 및 로드맵 구축사업</li> <li>정보통신분야 전문가 양성 및 위탁교육</li> <li>IT산업 Global 유통 및 마케팅</li> <li>Digital, HD영상 및 2D, 3D콘텐츠 개발지원</li> <li>대덕연구단지 영상타운 건립</li> <li>DMB 시범방송 시스템 구축</li> <li>차세대 이동통신 클러스터 조성</li> <li>인터넷 실시간 게임개발 지원</li> <li>전자상거래 및 웹기반 플랫폼 개발지원</li> <li>평판 디스플레이 센터 건립</li> <li>RFID/Ubiquitous 지원사업</li> </ul>
	생물	<ul style="list-style-type: none"> <li>바이오 벤처타운 조성</li> <li>암 r&amp;d 전문센터 사업</li> <li>바이오산업 선진화지원센터 설립</li> <li>바이오 글로벌 지원센터 설립</li> <li>우수의약품 인증지원센터 설립</li> <li>생물산업클러스터 조성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>바이오산업 통합정보시스템 구축</li> <li>생물산업전문대학원설립</li> <li>게놈시스템 구축을 통한 분자표적사업</li> <li>나노바이오 정보전자 연구센터 설립</li> <li>건강기능식품 효능 및 안전성 평가센터 설립</li> <li></li> </ul>
	첨단부품 및 소재	<ul style="list-style-type: none"> <li>나노 종합fab센터 구축</li> <li>에너지/신소재 평가분석센터 설립</li> <li>신소재부품 생산지역업체 글로벌 마케팅 지원</li> <li>차세대전자 신소재부품 성능분석평가 사업</li> <li>차세대 전자분야 전문가 양성 및 위탁</li> <li>차세대전자/신소재 부품 생산시설 지원 사업</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>신소재부품산업 집적단지 조성</li> <li>에너지/신소재 실용화센터 구축</li> <li>소재평가 및 분석센터 건립</li> <li>차세대전자 신소재 부품기술 연구개발 지원</li> <li>소재평가 및 분석센터건립</li> <li>나노 SoC개발센터 구축</li> </ul>
	메카트로닉스	<ul style="list-style-type: none"> <li>지능 로봇사업화센터</li> <li>지능로봇분야 전문인력양성 교육실시</li> <li>지능형로봇 표준화 및 공동마케팅 구축사업</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국가전략로봇개발 기술연계 사업화</li> <li>전통/첨단기술융합 지원시스템 구축</li> </ul>

## 5) 산업집적시설

- 2004년 한국산업단지총람에 따르면 충청권에는 국가지방산업단지 4곳과 48개의 지방산업단지가 있으며, 면적은 총 88,791천㎡임.

- 충청권의 총 52개 국가·지방산업단지 중 20여개가 행정중심복합도시 건설 예정지를 중심으로 반경 40km 범위 내에 입지하고 있음. 산업단지 내에는 디스플레이, 반도체, 자동차 등 첨단



〈그림2〉 충청권 산업단지의 입지분포

전자정보기산업과 바이오 산업, 벤처기업들이 집중 분포하여 있고, 주변에는 대덕 연구개발단지를 비롯하여 4년제 대학이 대전, 천안, 아산, 청주시에 밀집되어 있어 고급인력과 기술을 상시적으로 공급받을 수 있는 최적의 입지적 요건을 갖추고 있음

## 6) 벤처기업

- 벤처기업은 아이디어와 기술력에 기초한 창업기업으로서 지역의 연구개발 역량을 대표하는 지표라 할 수 있음. 2005년 충청권 벤처기업은 총 891개로 대전이 410개로 46%를 차지하고, 충남이 257개로 28.8%, 충북이 224개로 25.1%를 차지함. 업종별로는 석유 화학제품 등 제조업이 176개로 가장 많고, 그 다음으로 기계제조업 108개, 비금속 및 금속제품 제조업 83개, 반도체 및 기타 전자부품 제조업 82개, 소프트웨어 지문, 개발 및 공급업이 74개 순으로 나타나고 있음

〈표6〉 충청권 업종별 벤처기업 현황(2005. 12. 31 현재)

업종	업체수			합계
	대전	충북	충남	
농업 및 임업, 어업	-	3	4	7
음식료품, 담배, 목재, 나무제품 등	12	25	24	61
석유, 화학제품 등 제조업	63	52	61	176
비금속 및 금속제품 제조업	22	31	30	83
기계제조업	51	18	39	108
컴퓨터 및 사무용 기기제조업	6	3	1	10
기타 전기기계 및 전기변환장치 제조업	11	18	19	48
반도체 및 기타 전자부품 제조업	36	26	20	82
통신기기 및 방송장비 제조업	42	7	7	56
방송수신기 및 기타영상, 음향기기제조업	4	2	1	7
의료, 정밀, 광학기기 및 시계제조업	34	12	15	61
자동차 및 기타 운송장비 제조업	4	8	19	31
가구 및 기타제조업 및 재생재료가공처리업	3	2	5	10
건설업	3	4	1	8
컴퓨터시스템 설계 및 자문업	1	-	1	2
소프트웨어 자문, 개발 및 공급업	62	7	5	74
데이터베이스 및 온라인 정보제공업	2	1	-	3
기타 컴퓨터 운영 관련업	2	-	-	2
연구개발업 및 기타사업관련 서비스업	27	4	4	35
도·소매 및 소비자용품 수리업	6	-	1	7
합계	410	224	257	891

### 3. 충청권의 발전과제

- 국제업무, 중추관리·전문서비스기능의 취약
  - 정보통신·금융, 컨설팅 등 전문서비스와 무역, 국제업무, 대기업본사 등 경제적 중추관리기능 미비로 자립경제기능이 취약
- 동서간선축 부재와 거점간 접근성 제약으로 권역내 불균형 심각
  - 충청권내 동서간 간선교통축 부재와 주요거점지역간의 접근성 제약으로 권역내 불균형이 심각하여, 지역간의 균형적인 발전을 위한 시책추진이 요구됨
- 실질적 협력체계의 운영미흡 및 제도적 제약
  - 광역연계 및 협력체계의 실질적 운영미흡, 행정구역단위의 예산, 개발 추진 지원 등 제도적인 제약성을 지니고 있음
- 지역산업의 쇠퇴화 및 지식산업화 실현 지연
  - 충청 북부권이 추진하고 있는 수도권 이전기업의 무분별한 수용과 기존산업의 재구조화 지연으로 지역산업의 쇠퇴가 가속화 되고 있고, R&D특구 연구성과의 지역기업 이전 장애로 지역산업의 경쟁력 상실 이 우려됨
- 수요대응적 산업 및 도시개발로 혼잡 및 난개발 초래
  - 충청권 북부지역의 수도권 이전수요 증대, 서해안의 산발적 산업·도시개발에 대한 체계적 대응 부재로 난개발 초래가 우려됨. 대전~청주 등 충청권의 중심대도시권과 중앙부는 국가 간선 교통시설 및 산업시설 집중으로 혼잡과 과밀이 우려됨
- 자치단체의 경합적인 개발사업에 따른 막대한 재원부담과 손실
  - 자치단체간 경합과 공급위주의 과다한 사업계획으로 인한 수요 부족으로 사업중단, 투자비 회수불능 등 부실의 가능성이 있음



## II. 발전방향 및 추진전략

---

### 1. 발전방향

- 충청권은 과학과 첨단기술의 산실인 대덕R&D특구, 오송 바이오 밸리 등이 위치하고 있음에도 불구하고 정보통신·금융, 컨설팅 등 전문서비스와 무역, 국제업무, 대기업본사 등 경제적 중추관리기능 미비로 산업구조의 고도화를 이루지 못함.
- 또한 수요대응적 산업 및 도시개발로 난개발을 초래하고, 자치단체간의 과도한 개발사업의 경합으로 막대한 자원부담 및 손실이 발생함. 이를 해소하고 장차 국가 경제의 중심기능을 담당하기 위하여 **충청권 초광역 클러스터의 구축과 산업구조의 고도화**를 기본방향으로 설정함

### 2. 추진전략

- 지역고유의 산업발전 잠재력을 활용하여 차별화된 전문기능과 개발전략을 제시하고, 이들 상호간의 보완·연계체계 구축을 통한 지역네트워크화 및 경쟁력있는 혁신클러스터 기반을 형성토록 하기위하여 다음의 다섯가지 추진전략을 수립함.

- ① 집적기반의 강화
- ② 지역자원의 공동이용 및 관리
- ③ 신기술 창업지원 및 중견기업 육성
- ④ 역외 투자 및 기업의 공동유치
- ⑤ 협력네트워크 및 협력문화의 확산
- ⑥ 협력적 추진체계 구축

### Ⅲ. 전략별 추진사업

---

#### 1. 집적기반의 강화

##### 1) 기존산업단지 정비 및 고도화 추진

- 충청권내 기존 공단을 정비하여 혁신클러스터로 고도화하고, 전략산업별 집적지구를 설정하여 연관산업별 집적을 강화함
- 1단계에서는 대전 및 청주, 천안의 산업단지 등 도시내 기존공단의 첨단·디지털화를 추진하기 위한 종합계획을 수립하고, 이를 지원하기 위하여 초고속정보망의 우선 구축 및 주요 산업단지내 기업정보화 지원센터의 설립 등을 추진
- 2단계로는 산업단지 첨단화계획을 수립하여 산업별 집적지로 육성
  - 천안·아산~청주·청원간 생산연계벨트(IT 및 디스플레이산업의 경쟁력이 강화되면서, 청주공항으로의 항공물류를 강화하고 IT와 BT가 융합한 새로운 형태의 산업을 집중 육성)
    - 천안·아산을 중심으로 형성된 반도체, 반도체장비, 전자정보기기 산업 집적을 청주·청원 중심의 의약품, 생명산업, 기타화학물의 원부자재 확보 및 생산·공정과정에서 보완·연계 가능하도록 중규모 산업집적으로 형성해 가기 위해 관련 산업의 집적을 유도하고, 집중 육성하여 첨단기술벨트(highway valley)를 구축
  - 대덕~행정도시~주변지역간 첨단산업벨트
    - R&D특구 인접지역에 국제업무 및 비즈니스업무를 담당하는 500만 평규모의 집적지구(국제비즈니스스마트타운)를 건설하여 R&D특구와 행정중심복합도시와의 연계발전을 가능케함.
    - 생산기능강화를 위하여 주변지역에 첨단 산업 물류, 첨단 국방 산업 기계 제조업, 생명화학 산업별로 업종별 분산 집적을 유도
- 3단계에서는 중규모 집적의 연결을 강화하여 단일 혁신클러스터로 육성

## 2) 접경지역 신규 스마트산업단지 조성

### (1) 국제비즈니스 스마트 타운 조성(국제비즈니스타운 + 생산시설)

#### □ 개 요

- 국제비즈니스타운과 생산시설을 복합한 복합산업집적지구 조성
- 위치: 충남과 대전 행복도시 인접 중심 지역
- 면적: 500만평 규모

#### □ 필요성

- 국제화 기능 보완
  - R&D특구 내에는 건립 예정인 컨벤션센터 외에 특별한 국제화 지원시설이 전무(외국업체와 외국연구소도 없고, 연구인력의 0.8%인 95명만이 외국인 연구원)
- 행정중심복합도시의 산업기능 보완
  - 행정중심복합도시의 산업기능은 전체의 1%로 이조차 본사기능으로 지방이전이 불확실해 인접지역에 국제업무 및 비즈니스업무 뿐 아니라 생산시설이 입주하는 복합산업집적지구를 건설할 필요가 있음

#### □ 주요내용

- 국제업무기능 확충
  - 중소기업 전시컨벤션 센터, 국제비즈니스센터 등을 건설하여 R&D 특구 및 행정중심복합도시와 연계한 국제비즈니스 기능을 확충
- 혁신산업단지조성
  - 비즈니스 기능, R&D 기능, 산업기능이 복합된 신개념 산업단지의 조성

### ○ 다국적기업 및 국내 대기업 본부 유치

- 다국적기업 및 국내 유명 대기업의 본사 및 지사, 금융기관을 유치하기 위하여 자금지원, 법인세감면 등의 행·재정지원

### ○ 외국인 투자 환경 조성

- 아일랜드식 외국 기업 유치팀을 결성하고 기업유치를 위한 권한을 일원화시켜 교섭력 강화
- 언어나 교육, 정주여건 등의 개선을 위한 외국인 거주지역별도 지정. 외국인 전용 교육기관 및 외국기업 지원센터 설치
- 국제화 행정(도로교통표지판, 행정서류 등의 외국어 번역 및 통역, 관광안내소의 설치, 외국기업 대응팀의 설치 등)과, 국제화 교육을 통한 지역의 국제화 수준 향상.
- 국제 정보제공시설 또는 외국 문화관 운영.
- 외국기업, 외국연구소와 지역주민들간의 교류를 위한 사회복지·지역 문화교류프로그램 개발
- 외국 인력의 원활한 활용을 위한 출입국제도 개선

## □ 기대효과

### ○ 행정중심복합도시, R&D특구, 오송바이오밸리와의 연계발전

- 스마트타운은 행정중심복합도시의 기능을 보완함과 동시에 R&D특구와의 연계를 통해 지역발전의 거점이 될 것임

## (2) 의료 스마트타운 조성(의료복합단지 + 생산시설)

### □ 개요

- 첨단의료복합단지를 조성하여 신약의 처방과 신규 치료행위에 대한 규제를 완화 하는 특구를 조성하고 국내외 우수 의료기관을 유치함
- 위치: 충남과 충북 접경 지역으로 천안·아산과 청주·청원을 연결하는 지역
- 면적: 200만평 규모

### □ 주요내용

- 첨단의료복합단지조성
  - 『제약+의료기기+의료서비스』가 결합된 의료 복합단지
- 신약의 처방과 신규 치료행위에 대한 규제를 완화 하는 특구 조성
- 국내외 우수 의료기관 유치
- 충남과 충북 접경 일부 지역을 포함하여 연구기관, 기존 지역 의료기관, 기타 신규 의료·요양 기관이 입주하는 복합적인 의료지구 조성
- 연구소-임상기관-제약기업-의료기기업체-병원 등 「의료클러스터」 형성
- 연구개발·주거·교육 인프라 및 휴양·관광시설과의 연계

### □ 기대효과

- 의료서비스의 수도권 편중현상을 극복하고 국가균형발전 기대

## 2. 지역자원의 공동이용 및 관리

- 충청권내 3개 시·도지역이 공유하고 있는 인적·물적 산업자원을 공동으로 이용·관리함으로써 규모의 경제성, 자원이용의 효율성을 도모하여 거대집적경제단위인 수도권 및 기타 국내외 지역과의 경쟁에서 우위성을 확보함.
- 단계별 추진방안
  - 1단계: 충청권내 대학, 연구소 등 관련기관간 정보네트워크 구축
    - 지역간 상호교류는 전문가간의 정보교류에서 시작함. 이를 위하여 충청권내의 대학, 연구소 등 관련기관간의 정보네트워크화를 추진.
  - 2단계: 설비 및 자원의 공동활용
    - 두번째 단계에서는 설비 및 자원의 공동활용을 추진함
  - 3단계: 기술의 공동개발과 활용
    - 네트워크 연결대상거점은 주요 산업단지와 대학연구소, 정부출연연구소 등으로 하며, 대학연구소의 경우 지역연구협력센터 등 산·학·연 공동개발 기능이 발달한 기관을 우선으로 연계

### 1) 지역간 인력·정보연계 시스템 구축

#### □ 개요

- 대전은 대덕연구단지를 중심으로 충청권내 기초분야의 지식 및 기술 관련정보(know-why, know-what)의 공급중심지 기능을 수행하며, 충청남도과 충청북도는 기존 산업단지를 중심으로 생산현장의 경험을 통해 축적된 생산기술관련 지식의 공급기능(know-how)을 담당함으로써 지역간 지식의 상호교류에 의한 시너지 효과를 극대화



## □ 주요내용

### ○ 동종·이종간 광역교류회의 설립

- 동종·이종간 광역교류회(IT, BT, NT, IBT 등 클러스터)를 조직하고, 회의나 세미나 등을 정례화함으로써 기초지식분야 및 경험지식분야의 보완이 가능하도록 추진. 특히 교류회에서는 기술관련 세미나를 확대함.
- 세미나의 효과를 제고하기 위해서 광역교류회는 연간 또는 분기간 일정표를 가지고 운영하고, 세미나의 대상기술은 기업의 수요조사 등을 토대로 하여 현장에서 요구되는 구체적이고 세부적인 주제를 선정하는 방식을 취함
- 기타 IT, BT, NT, IBT 등 충청권 전략산업에 대한 로드맵(TRM)을 공동으로 작성하여 사업의 중복투자 방지 및 사업의 시너지 효과 창출을 도모함
- 충청권의 중소기업지원기관의 광역협의체를 구성하여 각 지원기구간 통합적 지원서비스를 공급하는 정보공유 및 협력시스템을 구축하고 다음과 같은 사업을 수행토록 함
  - 충청권 기업의 실태조사 및 수요조사, 애로사항 해결 등 기업지원서비스 제공
  - 충청권 기업의 발전전략 수립
  - 국내외 산업기술, 인력교류, 수범사례 연구
  - 국내외 특허동향, 투자정보 조사 분석 및 마케팅 전략수립
- 지방자치단체는 산·학·연 프로젝트의 추진시 지역기업에 대한 지원을 충청권 전역으로 확대 적용하여 광역교류활동을 촉진하고, 지역내 대학과 연구소 등 관련분야에 종사하고 있는 전문기술인력 및 산업계의 기술·기능 인력에 대한 정보를 데이터베이스로 구축하여 활용함

### ○ 전문인력 풀(pool)제의 도입

- 충청권내 지방자치단체 공동으로 전문기술분야의 인력정보망을 구축

하고, 전문인력 및 산업·기술분야의 자문 수요에 대응할 수 있는 「고급전문인력 네트워크 중개기구」를 설치

- 기존의 인력풀 제도가 지니는 문제점을 해소하기 위해 기관에 따라 분산된 인력풀 제도의 운영을 광역자치단체 차원에서 통합·운영하는 방안을 검토
- 전문분야의 기술자문을 활성화하기 위하여 기존의 대학교수, 지역산업계의 대표, 정부기관 등 명망가 중심체제에서 벗어나 현재 기업을 운영 중이거나 기술개발 및 생산현장의 경험이 풍부한 인력들을 활용함

## 2) 설비·기자재의 지역공동활용체계 구축

### □ 개요

- 충청권내 대학이나 연구소가 보유한 고가기자재들은 규모경제의 문제로 인하여 개별기업이 보유하기 어려운 것들이 많음. 이에 대한 접근성 개선은 지역내 기업들의 경쟁력 확보에 중요한 영향을 미칠 수 있음
- 이러한 점에서 지역차원에서 연구기관이 보유한 고가장비를 지역기업이 공동활용이 용이해지도록 지원할 필요가 있음

### □ 주요내용

- 충청권 고가기자재 공동활용 지원제도 도입
  - 기관별 고가장비의 대외개방을 촉진하되, 대외개방시 손·망실의 가능성을 방지하기 위하여 회원제를 기반으로 고가장비공동활용회를 구성하고, 장비의 훼손·분실 등 피해에 대해서는 지방자치단체가 보증하는 방안 등을 강구
  - 장기적으로 기업의 고가설비 수요를 조사하여 활용가능성이 높은 기기의 경우 대학, 연구소 및 기타 산업지원 관련기관의 구입에 대한 지원책을 강구

#### ○ 중점기술개발지원센터설치

- 중점기술개발지원센터를 설치하고 정부추진사업에 의해 구입된 각 대학 RIC 등에 소재된 고가장비 중 단독 유지보수가 어려운 장비들을 기관간 MOU 체결을 통해 중점기술개발지원센터에 집적시키고, 중점 관리하여 장비활용의 효율성을 높임

### 3) 충청권 산업정보망 공동구축

#### □ 개요

- 충청권내 기업간 협력과 제휴를 촉진하기 위하여 충청권 종합산업정보망을 구축하여 운용. 산업정보망의 구축을 위하여는 분야별 전문인력, 고가기자재, 기술정보 등에 대한 데이터베이스화와 기업간 네트워크화를 추진함
- 충청권 산업정보망 구축사업은 지방자치단체의 지원으로 지역상공회의소 등 지역산업협회나 대학 등 민간부문 중심으로 구성·운영하여 정보활용의 자율성과 창의성을 촉진토록 유도함

#### □ 주요내용

##### ○ 분야별 전문 산업정보망의 구축과 네트워크화 추진

- 산업정보망은 지역내 기업정보망, 인력정보망, 지원정보망 등으로 전문화하여 구축하여 기업간 기술·생산, 판매연계를 촉진하고, 지역내 자원의 효율적인 이용이 가능하도록 지원
- 민간주도의 산업정보망 구축 및 지방자치단체의 지원 강화
  - 산업정보망은 기초정보 및 부가가치 정보를 공급하게 되므로 수익성을 보유하고 있고, 지속적인 콘텐츠 개발이 필요하므로 민간경영에 의한 구축·운영이 필요함. 단, 초기단계에는 수익성이 취약하므로 지방자치단체 등의 지원이 필요

##### ○ 지역산업정보의 표준화 및 충청권 통합 경제정보센터 구축

- 지역내 다양한 산업정보산업의 육성과 이용활성화를 위하여 지역산업 정보의 표준화 및 호환성을 강화하고 이를 지원하기 위해 충청권 통합 경제정보센터를 구축함
- 기업간 전자상거래 및 사이버 무역 활성화를 위한 통합전자상거래지원센터 구축
  - 기업내 기업간 원·부자재구매, 기술 및 생산연계를 촉진할 수 있는 지역 전자상거래망(B2B) 구축지원을 강화. 기업의 e-business화, 전자상거래, 사이버 무역관련 컨설팅, 직원교육, 전문가 양성 종합적 산업 정보지원센터의 기능을 수행토록 함
- 충청권내 기업간 전자상거래(B2B) 활성화 지원
  - 기업간 전자상거래의 활성화 지원을 위하여 지역내 기업의 생산품에 대한 정보, 전자상거래 관행의 확립, 그리고 거래의 신뢰성 증진을 위한 제품인증제도 등을 도입

#### 4) 통합기술이전체계의 구축

##### □ 개요

- 기술이전의 활성화는 대학이나 공공연구소 등이 보유하고 있는 연구기능과 기업이 보유하고 있는 상업기능을 효율적으로 연계시킴으로써 파급효과를 극대화하는 기능을 함
- 지역내 기술이전체계 확립과 기술이전의 활성화를 위해서는 기술의 상업적 가치를 판단하고 기술소유자와 수요자의 수요를 조정할 수 있는 중개자(벤처캐피탈)의 육성이 필요함. 아울러 이전대상 기술에 대한 정확한 정보공유시스템을 광역적 차원의 협력을 통하여 구축하여야 함

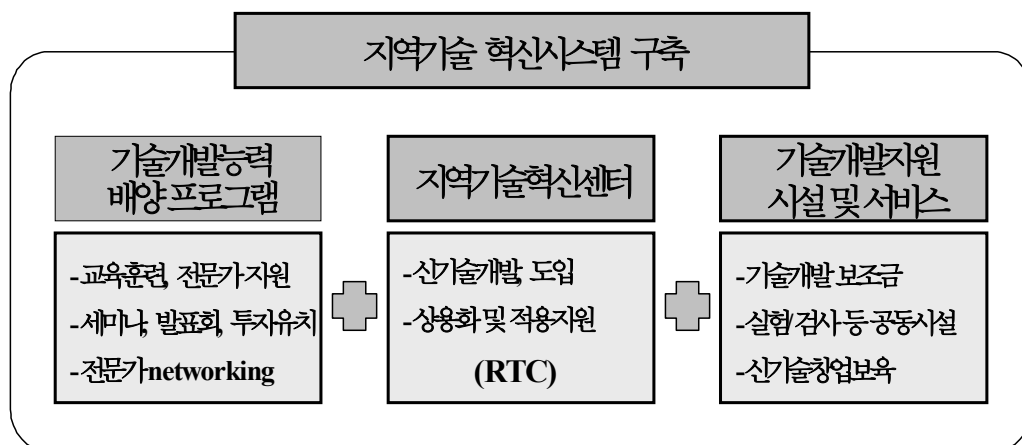
## □ 주요내용

### ○ 충청권의 기술이전촉진을 위한 통합 TLO 구축

- 신기술 정보, 신기술도입 및 확산, 신기술 활용 등을 지원하는 충청권 통합TLO(Technology Liason Office) 구축
- 현재 각 대학 및 출연연구기관별로 구축되어 있는 TLO가 단독으로 생존가능한 손익분기점에 다다르지 못함에 따라, 이를 충청권 전체로 통합하여 규모의 경제를 달성하고 전문가(기술마케팅)를 지원하여 기술이전의 활성화를 도모함

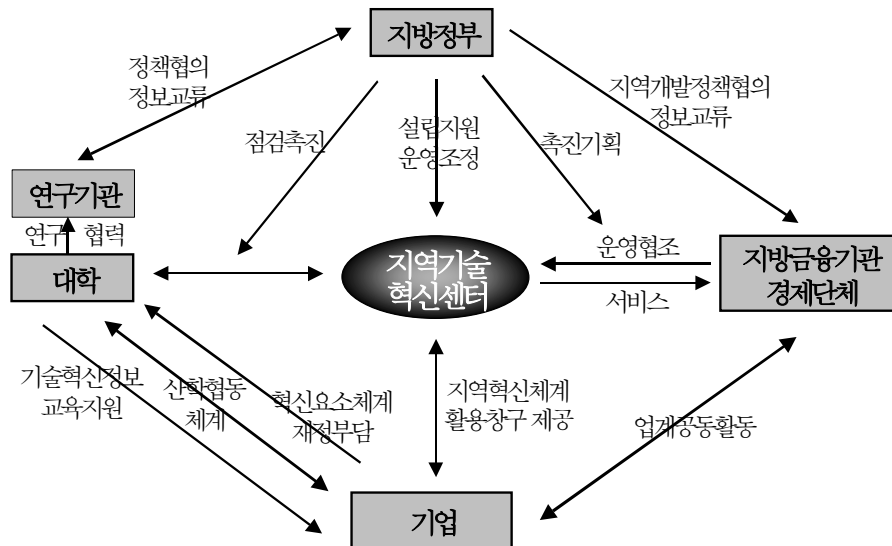
### ○ 충청권 기술이전센타의 공동설치

- 3개 시·도 공동출자 및 중앙정부 지원으로 설치



〈그림3〉 지역기술혁신센터 개념도

- 장기적으로 종합적인 기능을 수행하는 지역기술혁신센터로 육성
  - 지역기술센터는 기술개발, 신기술도입 및 이전지원 역할과 함께 지방기업의 기술개발능력 강화 프로그램의 운용 및 기술개발지원 시설과 지원 서비스의 공급체계를 동시에 구비하여 지역혁신의 선도기능을 수행하도록 함



〈그림4〉 지역기술혁신센터 기능 모형도

#### ○ 지방자치단체 주도의 공동기술개발 지원체계 확립

- 지방자치단체가 주도가 되어 연구기관과 산업간 교류기회의 확대를 추진하도록 산·학·연간 협의체, 세미나 포럼의 개최를 활성화하고, 지방자치단체 지원 공동기술개발 사업의 선정 등 지역기술산업정책 수립에 기업 및 연구기관의 전문가 참여를 확대하도록 함. 지방자치단체는 현재 각 지자체 예산중 연구개발비 규모의 확대방안을 강구함과 동시에 산·학·연 연계과제를 우선 지원대상으로 함으로써 산업계와 연구기관의 기술개발 협력을 지원하는 방안을 도입함

### 3. 신기술 창업지원 및 중견기업 육성

- 충청권 산업활성화를 위해서는 정보, 통신 및 첨단기술 등 새로운 지식 기반산업의 육성과 중소기업의 창업을 촉진하여 지역의 전반적인 기업 가정신(entrepreneurship)을 제고시켜야 함. 정보·통신, 첨단기술산업의 육성과 창업 활성화는 궁극적으로 지역산업구조를 고도화하고, 지역산업의 경쟁력을 강화하는데 기여할 뿐만 아니라 지역산업의 성장을 촉진함

#### 1) 거점지역별 창업기반의 확충

##### □ 개요

- 충청권은 수도권을 제외한 국내의 다른 지역에 비해 창업이 비교적 활발한 지역임. 이러한 창업의 열기를 지속하기 위해서는 현재 지역적으로 미비된 창업기반의 확충이 필요함.

##### □ 주요내용

##### ○ 창업기업 지원서비스의 공동개발 및 확산

- 창업기업 지원서비스를 공동 개발하여 그 중 효과가 뛰어난 서비스를 충청권 전체 BI에 확산시킴

##### ○ 창업보육공간의 확충

- 현재 인큐베이터와 관련된 기능은 중소기업청의 중소기업보육센터, 인터넷보육센터, 산업자원부의 TBI사업(신기술보육), 정보통신부의 소프트웨어지원센터 및 정보통신산업 보육사업 등이 다양하게 추진되고 있음. 그 외에 TP도 유사한 역할을 수행하고 있음. 지방자치단체는 지역내 대학이나 관련기관들이 중앙정부의 다양한 인큐베이터 건설지원책을 지역내에 유치할 수 있도록 지원하고, 생산시설을 요하지 않는 IT기업유치를 위한 빌딩형 BI의 구축을 고려



○ **포스트 인큐베이터 공간의 확충**

- 포스트 인큐베이터는 창업기간 완료후까지 지역내에 정착하지 못하는 기업중 성장가능성이 높은 기업을 대상으로 하여 공급하며 창업인큐베이터에 준하는 수준의 지원을 받을 수 있도록 함.

○ **충청권 벤처 펀드의 조성**

- 충청권내 벤처기업 육성을 위하여 500억원 규모의 충청권 공동 벤처펀드를 조성함

## **2) 충청권 중견기업육성 연계체계 구축**

### **□ 개요**

- 지역별 중소기업을 중견기업으로 육성 지원하기 위해 유망중소기업을 대상으로한 지원제도 및 기구를 통합운영
- 중소기업 경영 및 마케팅지원 전문, 디자인, 기술·생산관련 지원 전문, 공장확장 인허가, 재정 금융, 주식시장 등록, 특허 등 지적재산권 등록을 지원하는 전문기관을 상호 연계한 통합지원체계를 구축
- 중소기업 지원을 위한 산·학·연·관 연계체계 구축
  - 기술혁신, 신기술도입, 디자인 등 다양한 전문분야의 지원을 위하여 대덕연구단지, 지역내 대학, 정부기관 등을 연계한 산·학·연·관협력체계를 구축

### **□ 주요내용**

○ **충청권 중소기업지원기관 협의체 구성**

- 충청권내 자치단체, 정부의 중소기업지원기관, 대학, 연구소 등이 참여하는 중소기업지원을 위한 광역협의체를 구성하여 전략적 차원에서 중소기업지원 서비스를 제공하여 유망 중소기업의 성장을 지원

○ **중소기업지원기구간 정보공유 및 협력시스템 구축**

- 충청권내 중소기업지원체제의 강화와 통합적 지원서비스 공급을 위하여 기관간 지원서비스, 지원전략, 지원업체에 대한 정보를 공유하고, 기업단위 지원 및 전략적 합의를 위한 협력시스템을 구축

#### ○ 기술적 선도기업의 육성

기술적으로 선도적 위치에 있는 기업의 육성은 시·도별 전략산업을 중심으로 소위 「스타기업 육성」의 제도화·체계화를 통해 시행함. 스타기업의 선정에 있어 객관적인 기준을 통해 지방자치단체가 주도하되 산·학·연이 결정하는 선발체계를 구축함. 그리고 선발된 기업에 대해서 관·학·연 공동지원체계를 구축함

## 4. 역외 투자 및 기업의 공동 유치

### 1) 기업 유치 및 지원체계 구축

#### □ 개요

- 제4차 국토종합계획에서는 지역균형발전을 위하여 수도권의 인구비중을 감소시키고 수도권내 대기업을 지방이전 적극 추진을 제시하였음. 여기서 충청권은 이전대상 기업의 일차적인 대안입지로 검토될 수 있음. 충청권에서는 이전입지를 희망하는 업체를 적시에 수용할 수 있는 입지기반 정비와 3개시·도의 협력하에 이전을 희망하는 기업을 대상으로 한 공동 홍보전략을 마련토록 해야할 것임
- 또한 외국인 기업은 대부분 국내 기업과 다른 경영기법을 지니고 있고, 보다 다양한 정보원을 보유하고 있기 때문에 지역 산업계내에 새로운 경영문화의 전파가 가능함. 외국인 기업의 유치를 위하여 기개발된 산업단지나 개발 추진중인 단지 일부구역에 추가로 외국인기업 전용산업단지를 지정하는 방안을 검토함

#### □ 주요내용

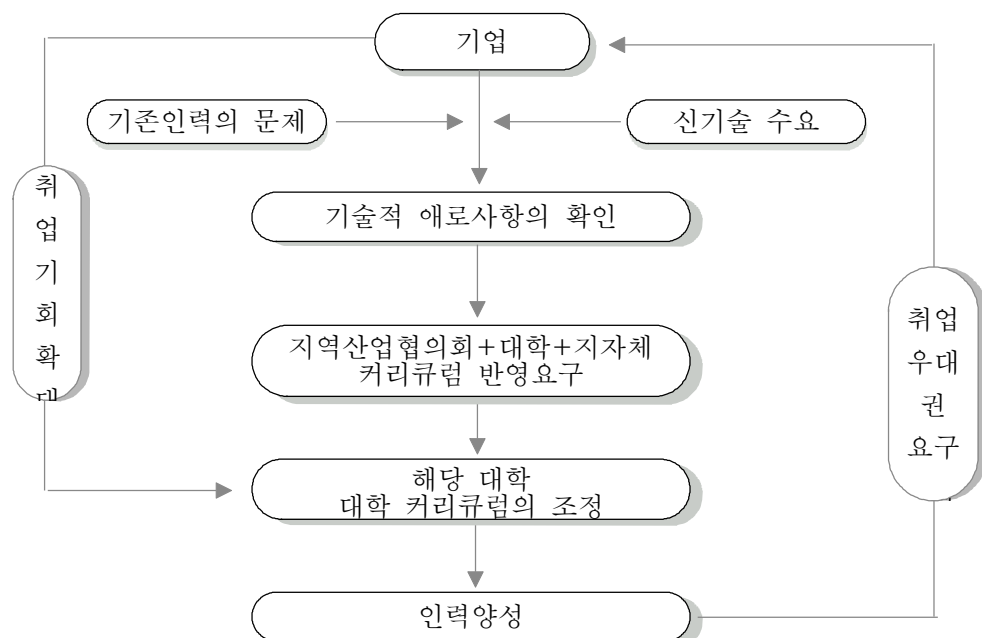
- 기업의 유치홍보를 위한 지역마케팅(place marketing) 추진
  - 수도권 및 해외기업의 활발한 유치를 위하여 공동의 지역마케팅을 실시함. 특히 시·도별 전략산업의 특화지대로 상징성을 강화하고, 이를 바탕으로 한 차별적인 지역마케팅을 추진함.
  - 인재의 유입을 촉진하기 위한 삶의질 개선을 추진하며 이를 홍보함. 구체적으로는 주택의 임대료, 문화시설, 전기 및 상하수도시설, 교육시설 등이 마케팅 대상이 될 수 있음

## ○ 기업마케팅 지원

- 기업의 공동브랜드 개발, 공동판매전시장 설치·운영, 그리고 수출진흥을 통한 지역제품의 마케팅을 지원.

## ○ 수요지향적 교육·훈련(customized training/education)제도 구축

- 인적자원의 육성을 위해서는 권역 차원의 전문화된 교육훈련제도가 필요함. 교육훈련의 실시는 표준화된 방식으로 공급하는 것이 아니라 기업수요에 따라 추진하며, 이외에 지역대학내에 기업의 수요에 부합하는 교육을 수행할 훈련프로그램 개설 등의 협조를 요구함



〈그림5〉 주문형 교육과정 개념도

## ○ 이전기업 지원시설 기반확대

- 연구개발, 인력육성시설과 기반을 중앙정부 지원시책과 연계하여 확대하고, 이를 이전기업이 용이하게 활용가능하도록 매뉴얼을 개발하여 정보를 확산시킴

## ○ 이전기업에 대한 재정지원제도 도입

- 이전기업을 대상으로 이전비용 확보를 위한 장기저리의 자금원을 확보하고, 지방중소기업 육성자금 배분시 이전기업을 우대하는 방안을 검토

○ **이전기업에 대한 탄력적 지원제도의 도입**

- 지역 이전기업의 지역산업에 대한 기여도, 고용창출력 및 기술적 파급 효과 등을 고려하여 기업지원의 종류와 정도를 차등화하여 선도기업 유치를 촉진함. 전략산업분야의 선도기업에 대해서는 산업용지의 무상 또는 저가 임대 등을 포함하여 외국투자 기업 지원수준 이상의 파격적 지원이 가능토록 함

○ **지역내 기업에 대한 우선구매제도 도입**

- 기업의 지역내 정착을 유도하고, 타 지역기업의 충청권 입지를 지원하기 위하여 지역내 기업의 생산품에 대한 우선구매제도를 도입. 제도의 도입은 지방자치단체 주도하에 추진하되 우선구매제도의 효과를 극대화하기 위하여 지역내 공공기관 및 교육기관의 참여를 유도하며, 벤처기업과 중소기업에 대해 우선적으로 적용함

**2) 충청권 국제경제교류 촉진 공조체계 구축**

□ **개요**

○ **단기적으로는 수출촉진 및 통상업무의 공조체제 구축**

- 충청권 수출촉진 전략 및 추진을 위한 공조체제를 구축하여 수출전략 산업의 선정 및 상품개발지원, 수출대상국별 마케팅 전담제 등 전략적 공조체제를 구축함. 자치단체별 수출진흥활동의 공조를 위한 해외사무소 공동설치 및 운영, 해외시장개척단 공동파견, 해외바이어 공동초청, 국내외 전시·박람회의 공동개최, 교역전문인력 풀의 활용을 확대

○ **장기적인 차원에서는 충청권 무역진흥공동기구 설치·운영**

- 충청권의 수출촉진 공조활동은 단기적으로 협의체 형식으로 추진하되 전문성의 확보 및 운영의 효율화를 위하여 장기적으로는 충청권 수출촉진전문기구(충청권 무역투자공사)로 설치·운영함

## □ 주요내용

### ○ 시·도지사 직할의 충청권 수출촉진행정협의회 구성

- 충청권 수출촉진 공조체제의 활성화를 위하여는 시·도지사 직할의 추진력을 지닌 충청권 수출촉진행정협의회를 구성하여, 수출진흥 공동 전략, 공동진흥시책의 추진을 협의토록 함

### ○ 자치단체 공동출자를 통한 충청권 무역투자공사 설치·운영

- 충청권내 농산물의 수출촉진, 상품개발지원, 중소기업제품의 시장개척 및 수출촉진과 지원업무를 전문적으로 수행하기 위하여 충청권 수출 전담기구의 설치·운영을 추진
- 충청권 수출진흥기구는 자치단체의 공동출자 및 정부지원(중앙정부 수출지원기구)으로 설치·운영토록 하며, 지자체의 국제교류 전문인력 활용을 강화함. 기존의 자치단체 국제교류 전문인력을 활용하여 소단위 핵심조직 형태로 운영하면서 실적과 필요에 따라 확충

## 5. 협력네트워크 및 협력문화의 확산

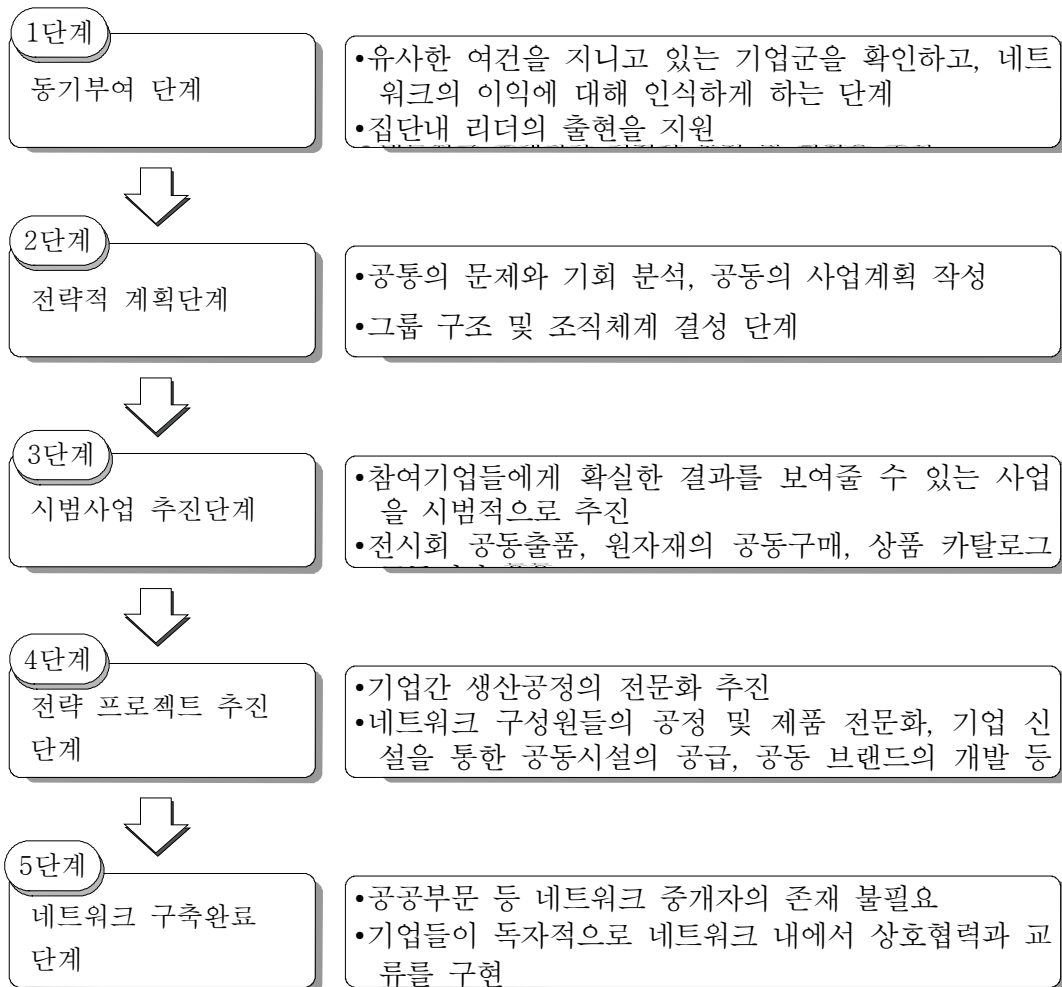
- 충청권내 인접지역간 보완·연계 네트워크를 구축하고 협력문화를 확산함으로써 공동발전 목표를 달성함.

### 1) 산업협력네트워크 구축 및 협력문화 확산

#### □ 개요

- 기업간 네트워크 형성은 산업군집 형성과 지식기반산업의 성장에 있어 중요한 요소임. 기업간 네트워크는 공식적 제도의 산물이라기 보다는 문화의 산물이며, 네트워크의 필요성에 대한 인식은 개별기업의 경험에 의해 결정됨. 따라서 기업간 협력네트워크의 형성은 동태적인 인적 교류와 인식공유, 협력효과에 대한 확신, 그리고 이를 실현시킬 수 있는 사회적 여건과 제도적 기반의 확립을 바탕으로 이루어지게 됨
- 기업간 네트워크 형성을 위한 단계적 전략 추진
  - 준비단계:
    - 교육 및 세미나 개최 등을 통하여 기업가, 과학자, 발명가, 전문가, 공무원, 투자자간 상호협력과 연계의 필요성에 대한 인식 확산 노력에 치중함
  - 초기형성단계:
    - 지역대학 및 상공회의소 등 민간부문 중심의 세미나 워크숍 등을 활용하여 과학자, 발명가, 기업인, 투자자, 창업 지원 전문가 등 다양한 분야의 전문가간의 만남과 정보교환을 촉진할 수 있는 공식 및 비공식 교류기회를 확대함
  - 활성화 단계:
    - 기술개발 및 창업 아이디어 발표회, 전시회, 창업 투자 설명회, 상설 테크노마트, 분야별 포럼 등을 통하여 새로운 아이디어 및 신기술의 상품화 및 기업화 기회를 제공함





〈그림6〉 지역산업네트워크 형성의 추진단계

## □ 주요내용

### ○ 네트워킹 문화확산

- 광역적인 차원에서 기업협력을 지원하기 위한 프로그램을 자치단체간 협의에 의하여 마련함. 여기서 적용대상은 개별사업 보다는 동종산업간 광역교류협의회 구축, 광역이업종 교류회의 구축과 같은 교류기반 확충사업을 주요 대상으로 하며, 상호간의 공감대를 확산시키는데 주력함

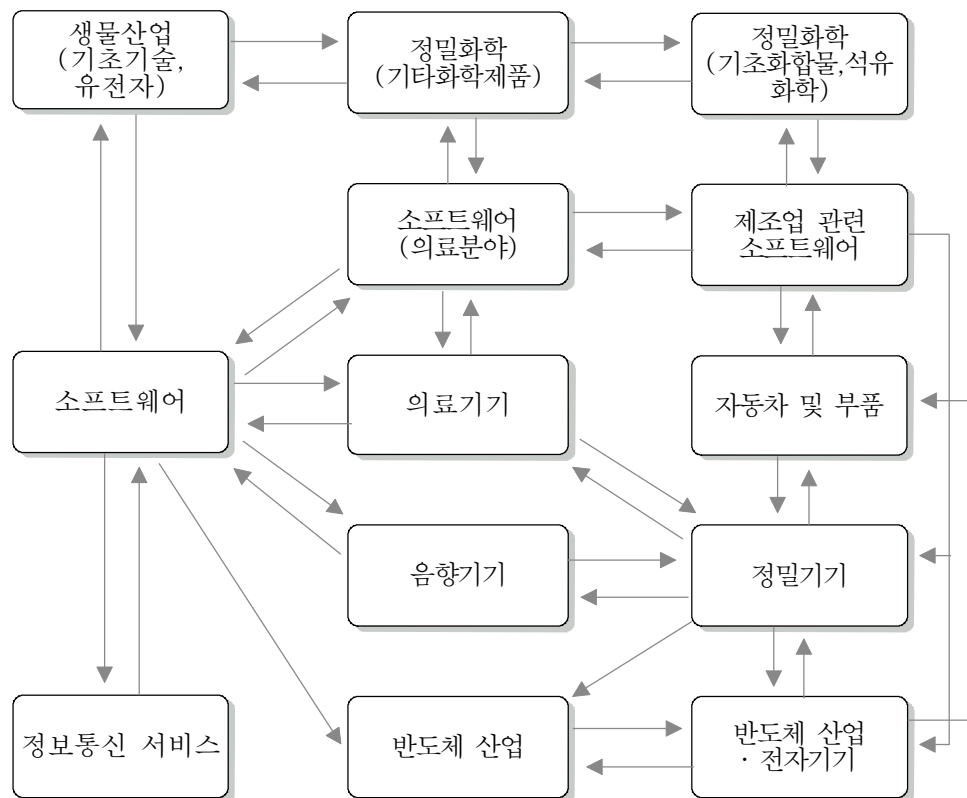
### ○ Influencer 의 육성

- 네트워크의 결속력은 지역차원의 미래Vision을 제시하는 First Level

Influencer와 기업간 이해조정과 협력기회 제공은 물론 정부와 지자체, 산업체와 연구기관, 대학 등 다양한 주체의 이해를 조정하는 역할을 담당하는 Second Level Influencer에 의해 결정됨. 해당분야에 대한 전문지식을 보유하고 있는 이들을 Influencer로 육성하기 위한 전문화된 기구의 설립이 필요함. 현재 지역혁신협의회가 이러한 역할을 일부 담당하고 있으므로 이를 통합적으로 운영하고 네트워크 기능을 강화시켜나갈 필요가 있음

#### ○ 동종 및 이업종간 기술·생산협력 네트워크의 구축

- 기업간 협력 네트워크 형성의 근본목적은 동종 및 이업종 산업내 기업간 기술개발 및 제품생산에 있어서 보완·협력관계를 구축함으로써 기업 측면에서 핵심역량을 강화하여 경쟁력을 높이는 것임. 또한 지역적 차원에서는 연관산업 육성, 창업 등 기업여건 개선과 지역산업 활성화에 목적이 있음



〈그림7〉 산업간 상호의존성 개념도

- 충청권내 유망산업의 육성에 있어서 지역별 전략산업간 기능적 연계가 가능하도록 광역적 산업네트워크 형성을 지원해야함. 이를 위하여 「광역이업종 교류회」의 결성을 통하여 정보교환, 신제품 및 신기술 발표회 등을 정례적으로 추진함으로써 타 부문의 정보가 지역간에 유통될 수 있도록 함

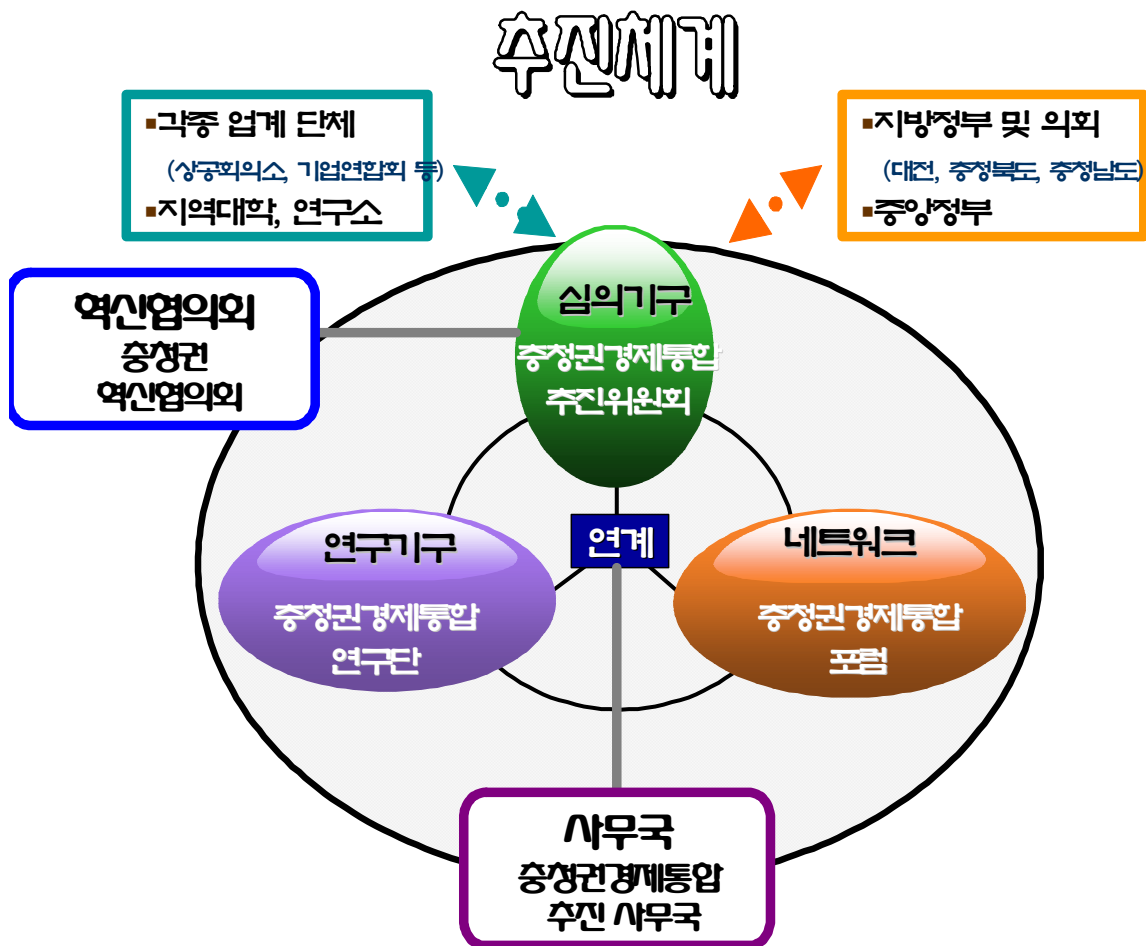
#### ○ 공공기관, 대학연구소간 네트워크 구축

- 연구소간 네트워크 구축은 전략산업만이 아니라 지역산업의 발전을 위하여도 매우 필요함. 단기적으로는 지역대학의 주요거점 연구소를 상호연계함으로써 설비의 공동이용이나 공동프로젝트 개발을 추진할 수 있도록 해야 할 것임

#### ○ 기업간 공동사업 지원제도의 도입

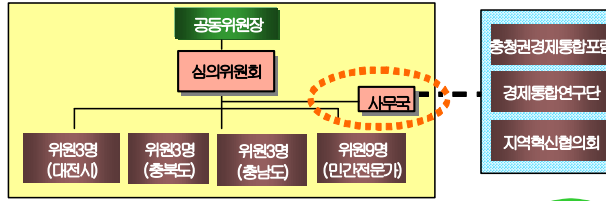
- 충청권내 기업간의 네트워크화 기반구축을 위하여 공동 홍보물 제작, 전시회의 공동 출품, 공동 마케팅, 공동기술 개발 등 지역내 기업간의 공동사업에 대한 지원제도를 도입함. 지방중소기업 육성자금의 우대 적용, 소요자금의 일부 보조, 저리자금의 융자 등의 다양한 재정지원과 함께 기업간 네트워크 및 교류 촉진을 위한 각종 기술 및 마케팅 포럼(forum)의 개최지원 등 다양한 지원책을 모색

## 5. 협력적 추진체계의 구축



〈그림8〉 충청권 지역경제통합 추진체계 구축 모형

# 경제통합 추진위원회



## 목적

- 법령 및 기타 규정에 따라 경제통합과 관련된 계획, 정책, 실적 점검, 평가, 기타사항 등을 심의

## 기능 및 역할

- 충청권 경제의 통합발전과 관련된 기본적인 계획 및 정책의 심의
- 경제통합과 관련된 관련 조례의 제개정, 폐지에 관한 심의
- 경제통합의 운영과 예산에 관한 사항을 심의

심의기구  
충청권 경제통합  
추진위원회

## 구성

- 공동위원장은 시도 부가관장, 위원은 시도 기획실장, 경제통상국장 및 민간 전문가를 중심으로 구성하고 시도 기획관은 위원 겸 간사
- 회의는 윤번제로 운영, 정례회는 분기 1회, 임시회는 필요시 개최

〈그림9〉 충청권 지역경제통합 추진위원회

## IV. 충청권 공동발전을 위한 정부의 역할

---

### □ 지역발전 기반조성을 위해 정부가 선도적 역할

- 기반구축에는 재정을 투자하고, 수익사업은 민자를 유치 한다는 원칙에 따라 정부가 주요 인프라 및 산업기반 조성을 위해 선도적인 역할 수행
  - 인 프 라 구축 : 공항, 항만, 도로 등
  - 산업기반 조성 : 융합산업단지 조성, 성장거점축진지구 조성, 의료특구 등

### □ 민간투자 활성화를 위해 규제완화 및 인센티브 강화

- 기반조성과 함께 민간투자 활성화를 위해 규제완화 및 인센티브 제공
  - 투자환경 개선 : 조세감면, 개발사업 지원, 고용 및 노사환경 개선 등
  - 생활여건 개선 : 의료, 교육, 관광 등에 대한 규제완화 등

### □ 지역내 여타 발전프로젝트와의 차별화 및 상호 연계

- 대덕 R&D특구, 오송바이오밸리, 행정중심복합도시와의 역할분담 및 상호 연계를 통해 상생과 시너지효과 제고

### □ 중장기 발전계획의 안정적 추진을 위한 제도적 장치 마련

- 지역내 주요 인프라 구축, 산업기반, 시장형성 등을 고려 하여 중장기 시각에서 단계적 발전전략 추진
- 충청권 종합발전 구상의 안정적 추진기반으로서 「충청권 성장거점 축진지구 특별법」(가칭) 제정

# 충청권 광역교통체계 구축 및 상호협력방안

이재영

대전발전연구원 책임연구원

## 목 차

I. 교통부문 지역협력의 필요성	IV. 공동발전을 위한 광역교통체계 구축과제
II. 광역교통환경의 이해	1. 공동발전과제의 도출
1. 지역별 교통환경의 이해	2. 광역물류체계의 구축
2. 광역교통환경의 문제점	3. 광역물류거점간 연계성 강화
III. 장래 교통여건의 변화	4. 대도시권 광역교통체계 구축
1. 교통여건의 변화 전망	V. 상호협력 방안
2. 관련계획의 검토	1. 교통부문 발전과제의 공동추진
	2. 광역교통협의회 설치·운영

## I. 교통부문 지역협력의 필요성

1995년 지방자치제가 실시된 이후 각 지자체는 나름의 발전을 위해 노력하고 있으나 자체적인 문제접근방식으로는 문제의 개선에 한계가 있을 뿐 아니라 지역간 연합방식의 경쟁체제에 효율적으로 대처하기 어렵다. 점차 심화될 것으로 예상되는 자유경쟁체제하에서 지역간 공동협력의 필요성을 외부적 요인과 내부적 요인으로 구분하여 살펴보면 다음과 같다.

먼저 외부적 요인은 국제적인 무한경쟁의 추세와 국내적 지역의 통합화추세를 들 수 있다.

첫째, 세계경제의 통합으로 인하여 개인과 기업은 물론이고 국가, 지방자치단체 등 행정단위 또한 무한 경쟁체제로 편입되고 있다. 지난 4월초 타결된 한·미 자유무역협정(Free Trade Association) 그리고 EU, 한·칠레 FTA 등으로 대표되는 지역경제의 통합현상은 차라리 대세에 가깝다고 하는 것이 옳은 표현일 것이다. 이러한 국제적인 경쟁시대에 지자체도 자유로울 수 없을 것이다.



둘째, 국내적으로는 수도권을 중심으로 초지자체적 협력단위를 통하여 타 권역에 조직적으로 대응함으로써 공동의 발전을 도모하고 있다. 통합경제권의 발전이 곧 지자체 혹은 지역의 발전이 될 수 있다는 것을 인식하였기 때문이다.

다음으로, 충청권역 내부적 필요성을 보면 다음과 같다.

첫째, 충청권은 국토중심부에 입지하고 있어 국내적으로 공동의 이해기반을 갖고 있다. 고속도로 및 철도의 결절지이며, 수도권 인접지역으로서 수도권정책의 직간접적인 영향권에 속하는 공동의 입지적 이해를 갖고 있다.

둘째, 권역 내부적으로는 각종 개발로 인하여 폐기물처리, 상하수도, 교통 등 광역적인 문제에 대하여 효율적으로 대처할 필요성이 증가하고 있다. 특히, 통행의 광역화로 인한 광역교통문제의 발생은 지역의 경쟁력을 떨어뜨리는 주요한 요인이 되고 있어 협의·조정을 통한 상생협력의 필요성이 커지고 있다.

셋째, 지역교통계획의 종합성과 체계성 부족의 극복방안으로서 지역협력의 필요성이다. 각 지자체별로 자체적인 계획을 수립하고 있으나 충청권 전체의 입장에서 보면 중복되거나 비효율적일 수 있는 계획들이 많아 통합계획의 필요성이 대두되고 있다.

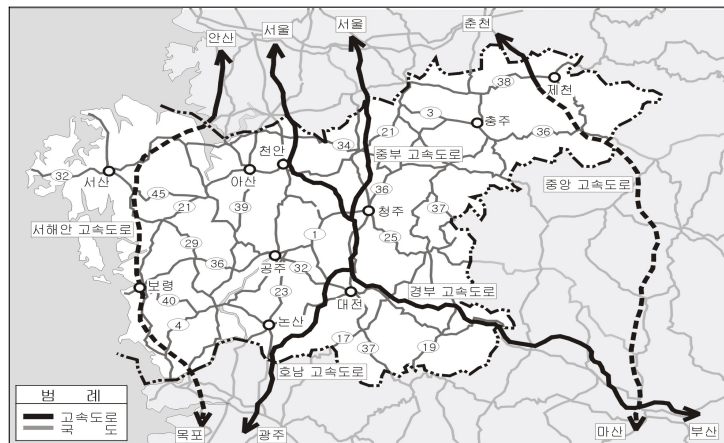
## II. 지역 교통환경의 이해

### 1. 지역교통의 현황

#### 1) 도로 현황

먼저, 충청권의 도로체계를 보면, 남북축으로 경부고속도로, 호남고속도로, 중부고속도로, 중앙고속도로와 국도1호선, 국도17호선 등 16개 노선이 집중하고 있어 남북축이 발달하였고 상대적으로 동서축이 미약한 교통망을 보이고 있다.

충청권내 도로연장은 2005년 말 기준으로 총 15,822km로서 전국대비 15.5%차지하고 있으며, 수도권 대비 69.2%를 차지하고 있다.



<그림 1> 충청권내 도로망 현황

&lt;표 1&gt; 충청권 도로연장(단위: km, %)

구분	계	구 분				
		고속도로	국도	광역시도	지방도	시군도
전국	102,293(100.0)	2,968(2.9)	14,224(13.9)	17,506(17.1)	17,710(17.3)	49,885(48.8)
수도권	22,868(100.0)	253(2.3)	1,509(7.3)	1,619(39.6)	8,169(11.8)	3,270(39.1)
충청권	15,822(100.0)	629(4.0)	2,361(14.9)	1511(9.6)	3,305(20.9)	7,983(50.6)
대전시(100)	1,688(100.0)	70(4.1)	79(4.7)	1511(89.5)	28(1.7)	-
충 북(100)	6,581(100.0)	257(3.9)	968(14.7)	-	1,460(22.2)	3,881(59.2)
충 남(100)	7,553(100.0)	302(4)	1,314(17.4)	-	1,817(24.1)	4,102(54.4)

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

충청권의 도로 포장률은 81.2%로 전국평균치 76.1%보다 5.1%높게 나타나고 있으나 수도권의 90.5%보다는 낮다. 그리고 도로밀도는 수도권에 비하여 1/2수준이며, 인구1인당, 자동차1대당 도로연장은 전국 및 수도권에 비하여 높아 지방도시로서의 특성을 보이고 있다.

&lt;표 2&gt; 도로시설 수준(2005년 기준)

구 분	면적(km <sup>2</sup> )	인구(명)	자동차 대수(대)	도로연장(km)	포장률(%)	도로밀도(km/km <sup>2</sup> )	1인당연장(m/명)	자동차 대당 도로연장(m/대)
전국	99,407.9	47,173,959	11,122,199	102,293	76.1	1.03	2.17	9.2
수도권	11,723.9	23,528,000	5,385,680	22,868.3	90.5	1.95	0.97	4.2
충청권	16568.8	4,925,000	1,173,813	15,699.4	81.2	0.95	3.19	13.4
대전시	539.6	1,451,000	387,264	1,615.8	99.7	2.99	1.11	4.2
충 북	7,431	1,501,000	344,647	6,541.0	71.1	0.88	4.36	19.0
충 남	8,598.2	1,973,000	441,902	7,542.6	72.8	0.88	3.82	17.1

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

한편, 도로에의 투자상황을 알 수 있는 충청권의 최근 10년간 차량증가율 대비 도로연장의 증가율을 보면 다음과 같다. 충청권의 차량대수 증가율에 대한 도로연장 증가율은 전국, 수도권의 각각 0.42, 0.38에 비하여 낮은 0.32로 나타나 그 동안 전국 및 수도권에 비하여 도로투자가 적었다는 것을 알 수 있다.

&lt;표 3&gt; 도로연장 증가추이와 자동차 증가추이

구 분	자동차 대수(대)			도로연장(km)			B/A
	1995	2005	증가율(%) (A)	1995	2005	증가율(%) (B)	
전국	8,468,901	15,396,715	6.16	79,224	102,293	2.59	0.42
수도권	4,038,608	7,114,679	5.83	18,420	22,868	2.19	0.38
충청권	814,507	1,686,851	7.55	12,286	15,699	2.48	0.32
대전시	256,363	506,961	7.06	1394	1,612	1.46	0.21
충 북	259,684	510,535	6.99	5,395	6,541	1.95	0.28
충 남	298,460	669,355	8.41	4,931	7,543	4.34	0.52

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

## 2) 철 도

충청권 내에 개설된 철도노선은 경부선, 호남선, 장항선, 충북선 및 중앙선 이외에도 강경선과 화물전용인 남포선 등 총 7개 노선 523.2km가 개설되어 있고 정차역은 화물전용 1개소 역을 포함하여 94개소가 있다.

철도를 이용한 여객은 충남과 충북을 중심으로 높은 비율이 나타나고 있으며, 화물은 충북에서 대부분이 발생도착하고 있는 것으로 나타났다.



<그림 2> 철도망 현황

<표 4> 충청권 철도수송현황(2005년 기준) (단위: 천명, 천톤)

구분 연도	여 객 Passenger			화 물 Freight		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
	On-boarding	Off-boarding	Revenues	Sending	Arriving	Revenues
충북	2,071,368	1,893,036	12,469,972	12,257,224	7,439,098	74,530,617
충남	9,741,000	9,795,000	-	708,000	2,053,000	-
대전	8,388,985	8,254,651	83,246,789	182,471	1,326,650	1,914,290

주) 충남은 2004년 기준

자료: 각 시도 통계연보(2006)

## 3) 항만 및 공항

충청권에는 대산항, 태안항, 보령항, 장항항 등 무역항 4개, 대천항, 비인항 등 연안항 2개로 총 6개의 지정항만이 있다. 이외에 항만법상으로 모항, 안흥항, 홍원항 등 3개의 1종어항이 있다. 그러나 대부분의 무역항만은 접안시설이 빈약하고 컨테이너 처리시설이 없어 무역항으로서의 역할이 어려운 상황이다.

청주국제공항은 충청권내 유일한 공항으로서 충북 청원군에 위치하고 있으며 현재 활주로 2개, 계류장은 A-300급 3대가 동시에 주기할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 국내선과 국제선을 합한 공항이용객수는 2000년 546,939명에서 2005년 870,812명으로 연평균 9.7%의 증가율을 보이고 있다.

또한, 화물은 2000~2005년간 연평균 18.2%를 급격한 증가세를 보이고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 5> 청주공항 국내선 여객 및 화물수송 현황(단위 : 명, 톤)

분류 구분	국내선		국제선		계	
	여객	화물	여객	화물	여객	화물
2000	497,272	15,383	31,454	2,830	546,939	49,667
2001	517,804	16,069	55,338	2,880	592,091	74,287
2002	592,558	18,905	41,508	473	653,444	60,886
2003	686,671	20,848	74,477	2,173	784,169	97,498
2004	744,101	18,218	77,158	3,076	842,553	98,452
2005	756,220	12,153	101,049	1,390	870,812	114,592
연평균 증가율(%)	8.7	-4.6	26.3	-13.3	9.7	18.2

자료 : 한국공항공단 청주지사, 청주시 통계연보 2007

#### 4) 유통단지

현재 충청권에는 물동량이 급속하게 증대하고 있으나 이를 처리할 유통시설이 매우 부족한 실정이다. 충청권 유통시설은 화물터미널 6개소, 농수산물단지 27개소, 도소매단지 165개소, 창고 33개소 등 435개소로 면적은 489km<sup>2</sup>에 달한다. 국가물류기지로써 청원내륙화물기지(ICD)가 구축중이다.

그러나, 연간 도로화물 수송실적에서 보듯이 전국의 약 24%를 담당하고 있으며, 화물 수송증가율은 2.06%로 전국 및 수도권 증가율을 웃돌고 있어 물류산업의 잠재력은 다른 어느 지역보다 큰 것으로 보인다.

<표 6> 연간 도로화물 수송실적(단위 : 천ton)

구 분	도로화물 수송실적						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	증가율(%)
전국	496,174	535,725	584,573	565,456	518,856	526,000(100.0)	1.17
수도권	148,358	149,867	15,7763	160,907	144,424	151,295(28.9)	0.39
충청권	113,832	122,600	111,274	122,574	112,332	126,106(24.0)	2.06
대전시	18,131	33,680	26,106	29,449	29,812	30,999	11.3
충 북	31,345	29,028	31,322	35,109	34,874	40,156	5.07
충 남	64,356	59,892	53,846	5,8015	47,645	54,950	-3.11

자료: 건설교통부(2006), 『건설교통통계연보 2006』

## 2. 광역교통환경의 문제점

충청권의 광역교통문제는 크게 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 광역도로의 연계체계 미비하다. 고속도로망은 발달되어 있으나 고속도로와 지역간을 연결하는 연결부, 주변 도시와 경계부 등은 정비불량, 미확폭, 접속지점 평면접속으로 인해 도로용량이 부족하여 병목 및 지체현상이 발생하고 있다

둘째, 광역전철, 광역환승센터와 같은 광역대중교통의 공급이 부족하다. 향후, 대전 및 충청권에 행정중심복합도시, 각 지자체의 택지개발계획이 계획되어 있어 통행권의 광역화현상이 두드러질 것으로 예상되나<sup>1)</sup> 기존 철도노선을 제외하고는 광역전철이 전무한 실정이어서 통행의 광역화 및 통행량의 증가에 효율적으로 대처하지 못하고 있다.

셋째, 충청권의 도로망은 양적으로 전국 및 수도권 평균에 비하여 낮은 비율을 보이고 있으며, 질적으로는 충남, 충북, 대전 모두 남북간 도로망에 비하여 상대적으로 동서간 교통망이 부족하여 도로망의 완결성이 낮은 실정이다.

넷째, 충남, 충북 등 관광 휴양지를 보유하고 있는 지역에서는 주말과 공휴일 및 명절에는 극심한 정체가 발생되고 있어 관광교통에 대한 개선책이 필요한 실정이다.

## III. 장래 교통여건의 변화와 평가

### 1. 교통여건의 변화 전망

장래 충청권의 교통여건을 정리하면 다음과 같이 요약할 수 있을 것이다.

첫째, 자동차 교통수요의 지속적인 증가가 예상된다. 장래 충청권의 통행수요는 다른 권역과 달리 인구의 증가세 지속과 사회경제활동 규모의 확대와 통행패턴의 다양화로 인하여 지속적으로 증가할 것으로 전망된다<sup>2)</sup>. 특히, 소득증가와 여가활동의 다양화로 선진국 수준의 자동차보유율인 약 500대/천명까지 증가할 것으로 전망된다.

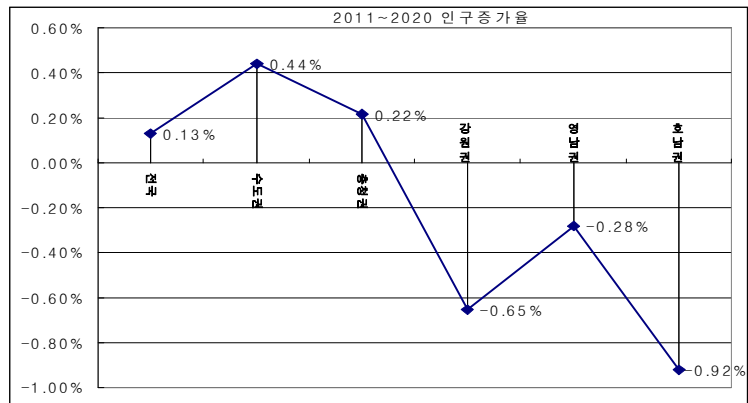
이러한 추세는 최근 충청권의 인구이동통계에서도 나타나고 있는데, 전국적으로 유일하게 충

1) 대전광역시 통행량은 1999년 : 4,94만통행/일에서 2015년 : 623만통행/일로 증가하며, 대전광역시는 1999년 267만통행/일에서 2015년 356만통행/일로 증가예상

자료 : 건교부(2001), 지방5대도시권 광역교통계획수립, 대전발전연구원(2006), 행정중심복합도시건설에 따른 연계교통체계 구축방안

2) 이재영(1999) 등에 의하면, “정보통신기술의 발달로 교통수요를 일부 대체할 수 있으나 지금까지 연구결과를 종합하면 먼대면 수요의 증가로 평균통행수는 계속 증가할 것”으로 보고 있다.

청권에서만 순전입인구가 증가하고 있다. 특히, 대전과 충남의 전입인구증가가 두드러지고 있다.



자료 : 통계청, <http://kosis.nso.go.kr>

<그림 3> 장래 인구증가율(2011-2020)

<표 7> 충청권 순전입인구 추이 (단위:인)

구 분	대전	충북	충남
2000	8,576	-4,404	-7,742
2001	6,840	-8,528	-11,628
2002	8,555	-8,202	-13,625
2003	5,826	-6,081	2,682
2004	2,616	-5,817	34,983
2005	3,210	-4,708	4,999
2006	2,315	1,750	7,055
합 계	37,938	-35,990	16,724

자료 : 통계청, <http://kosis.nso.go.kr>

둘째, 공간통합성 증가로 인한 광역통행수요의 증가가 예상된다. 향후, 지역간 교통망의 개설로 충청권의 공간통합성 증가되고, 대도시권의 추가적인 개발로 인하여 대도시↔외곽, 대도시↔인접도시간의 통행은 지속적인 증가가 예상된다.

즉, 장래 대도시(광역시)에서 외곽지역으로 통행하는 수단별 통행량 비율이 '05년 8.0%에서 '26년 11.0%로 증가가 예상되고, 통행특성상 환승율(수단/목적)은 지속적 증가가 예상되어 수단통행량의 전반적으로 증가 추세가 예상된다.

<표 8> 충청권 장래 총 교통량

권역		대전권	
년도		2005	2026
인구(천인)		2,756	3,819
목적통행	천통행	4,975	7,303
	대도시→시외	10.1%	10.7%
수단통행	천통행	5,377	8,336
	대도시→시외	8.0%	11.0%
인당 목적통행(통행/인)		1.81	1.91
인당 수단통행(통행/인)		1.95	2.18
수단/목적		1.08	1.14

주 : 수단통행은 도보 포함.

자료 : KRIHS(2007), 대전권광역교통기본계획(안) 공청회자료, p.43

셋째, 경제활동의 세계화 진전과 국제교역량의 확대로 물류수요 증대

한칠레 FTA, 2007년 3월에 체결된 한미 FTA 등 세계경제의 통합화·개방화·자유화가 가속되고 이는 국가간 교류 확대 및 국제교역량의 증가로 나타날 것이다. 따라서, 충청권에서는 청주 국제공항, 당진항, 보령신항 등 항만의 국제교역 기능이 강화될 것이다. 특히 중국, 일본 등 동북아 국가와의 교역량이 증가될 것으로 전망 되는 바, 이에 대응하여 공항·항만의 정비 확충이 요구된다.

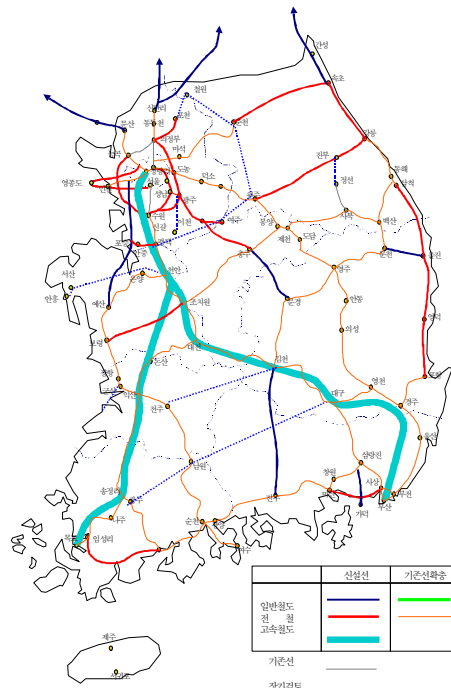
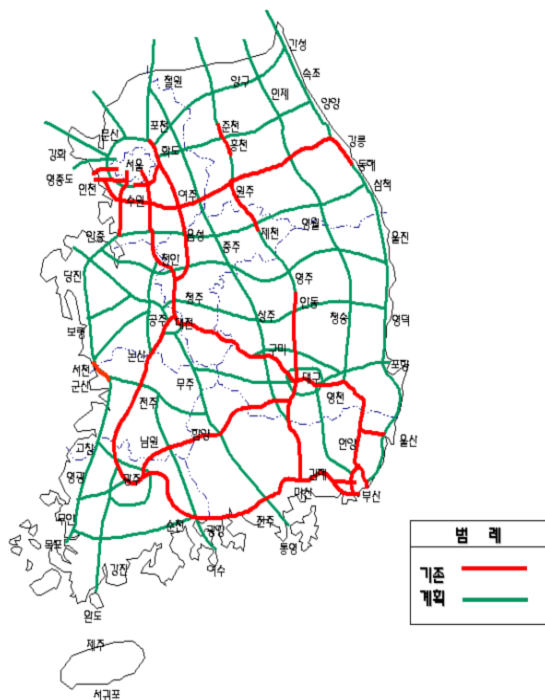
## 2. 관련계획 검토

### 1) 국가계획에서의 충청권 교통망계획

지방계획의 최상위 계획으로 제4차 국토계획(수정)과 국가기간교통망계획이 있다. 이들 계획에서는 도로망을 남북 7개축, 동서 9개축으로 구상하고 있으며 이중 남북 5개축, 동서 3개축이 충청권을 경유하고 있다.

또한, 지역개발 촉진을 위한 철도망으로 다음과 같이 설정하고 있다.

- 기존선 정비 : 충북선(조치원~봉양)을 전철화
- 중부내륙선 신설 : 성남~이천~충주~문경, 김천~진주 노선의 건설을 추진
- 동서철도망 확충 : 원주~강릉, 보령~조치원, 울진~분천 노선의 건설 추진



건설교통부(1999), 제4차국토종합계획(수정)

건설교통부(1999), 국가기간교통망계획(2000-2019)

<그림 4> 국토간선 도로망 및 철도망 계획



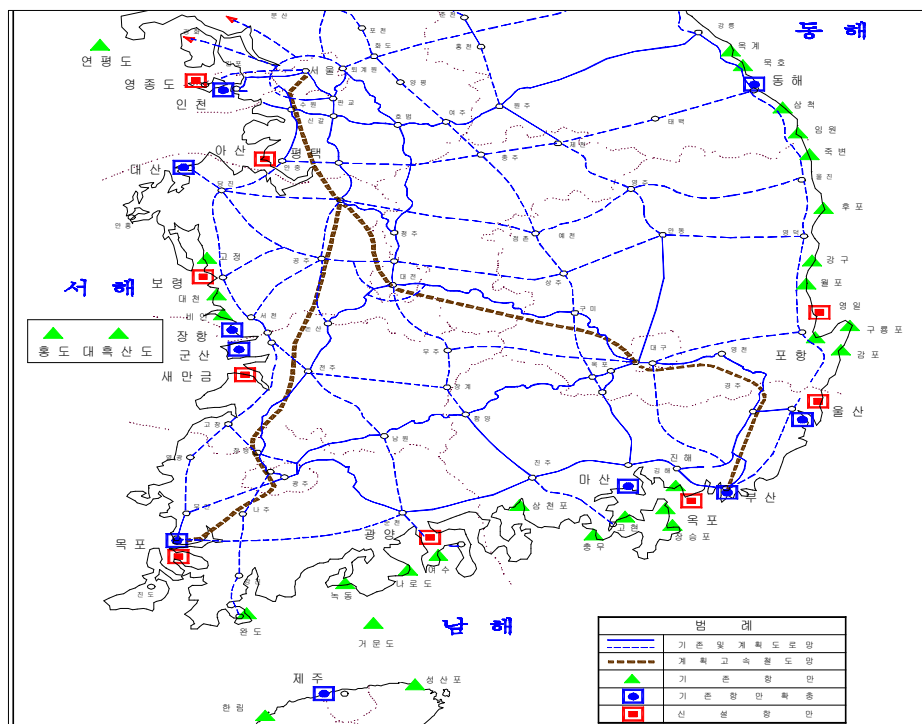
&lt;표 9&gt; 국가기간교통망 계획상의 일반철도 개통사업 현황

전반기 계획기간(2000-2009년)			후반기 계획기간(2010~2019년)		
사업명	구 간	연장(km)	사업명	구 간	연장(km)
충북선 전철화	조치원~봉양	115.0	장항선 복선전철화	온양~군산	126.6
장항선복선전철화	천안~온양	16.5	충주~문경 단선전철	충주~문경	39.0
장항선 개량	온양~군산	93.4			
대전 광역전철	대전~서대전	5.7			

## 2) 국가계획에서의 충청권 항만 및 공항계획

지역항만의 확충 및 정비사업으로 보령항의 신설과 기존 항만의 운영 개선을 위해 시설 확충 및 정비하고, 청주공항의 기능 활성화를 위한 기반 구축에 주력하는 것이 충청권과 관련된 계획의 골자이다. 즉, 충청권에 추가적인 공항신설계획은 없으며, 항만계획은 보령과 아산항의 추가 개발이 계획되어 있다.

이를 지원하기 위해, 대산항, 보령항 등 항만물동량을 충청지역과 인접으로 수송하기 위한 국도 29호선(대산~고북), 국도40호선(보령~부여) 등 배후수송망을 계획하고 있다.



자료 : 건설교통부(1999), 국가기간교통망계획(2000-2019)

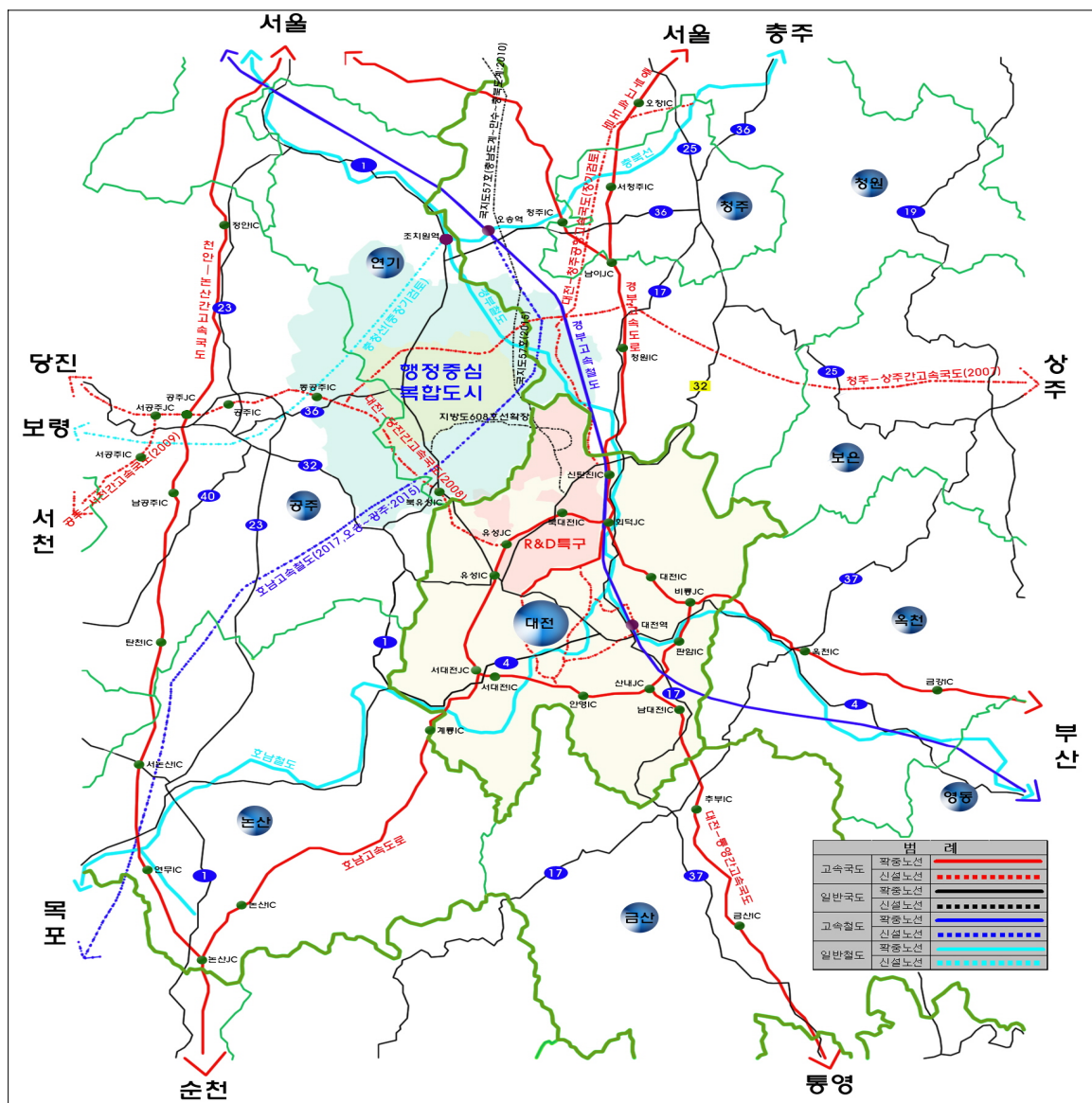
&lt;그림 5&gt; 충청권 항만시설계획

### 3) 대전광역시 광역교통계획

대전광역시의 광역교통체계 구축을 위한 기본 방향은 다음과 같다.

- 공간구조 변화에 따른 장기 효율성을 고려한 광역교통체계망 제시
- 지역간 및 광역전철을 중심으로 한 철도중심의 대량수송체계 구축방안 제시
- 주변도시와의 기능적 통합강화를 위한 간선도로망 확충·정비
- 광역버스 및 철도의 효율적 운용을 위한 복합환승체계 구축

광역교통의 내용으로는 논산, 행정도시, 신탄진 방향으로 각각 국도 4호선, 시도 11호선, 국도 17호선의 우회도로 개설 및 확장을 계획하고 있으며, 시외곽부에 환승센터 설치, 광역전철 및 도시철도의 인접도시 연장 등을 주요 내용으로 하고 있다. 또한, 호남고속철도의 대전시 이용을 위한 중간역의 설치, 광역물류의 처리를 위한 광역권 물류시설의 설치 등을 포함하고 있다.



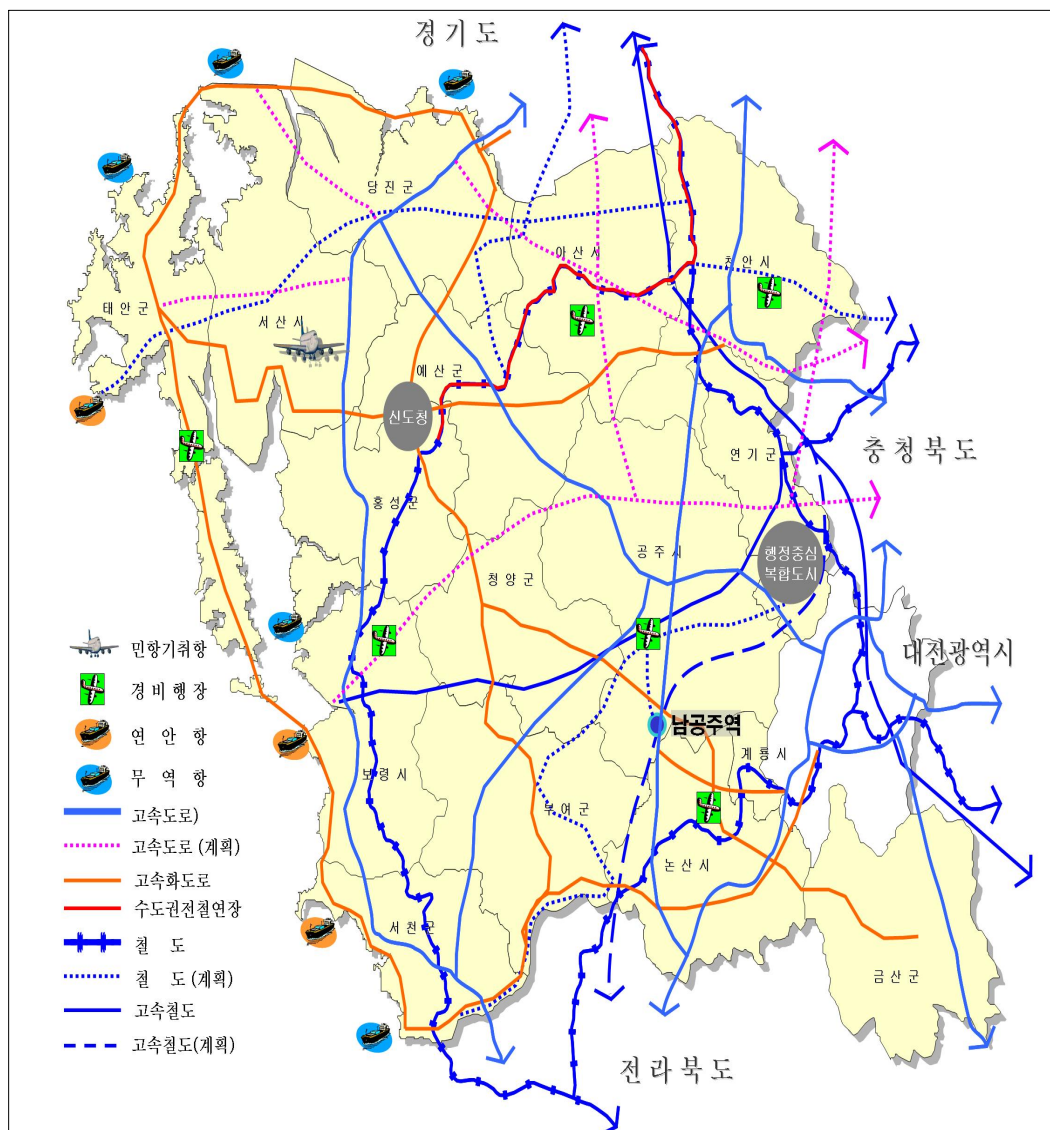
<그림 6> 대전 광역교통망 현황 및 계획

## 4) 충청남도 종합개발계획수정(2006)

충청남도는 도종합개발계획 수정계획(2006)에 의하면 광역교통관련 기본방향을 다음과 같이 설정하고 있다.

- 도내 1시간 생활권 실현과 균형발전을 위한 간선도로체계 구축
- 산업·관광개발의 촉진 및 물류 효율화를 위한 철도망 확충
- 국제 직교류 거점 구축을 위한 항만개발

주요한 계획내용을 보면, 장항국가산업단지 활성화를 위한 서천-대전간고속화도로, 행정중심복합도시의 외곽순환교통망으로써 공주-청원간고속도로, 행정도시에서 정안IC간·오송(청주공항)·구죽간·북유성IC간 연결도로의 광역도로 지정추진 등이 있다.



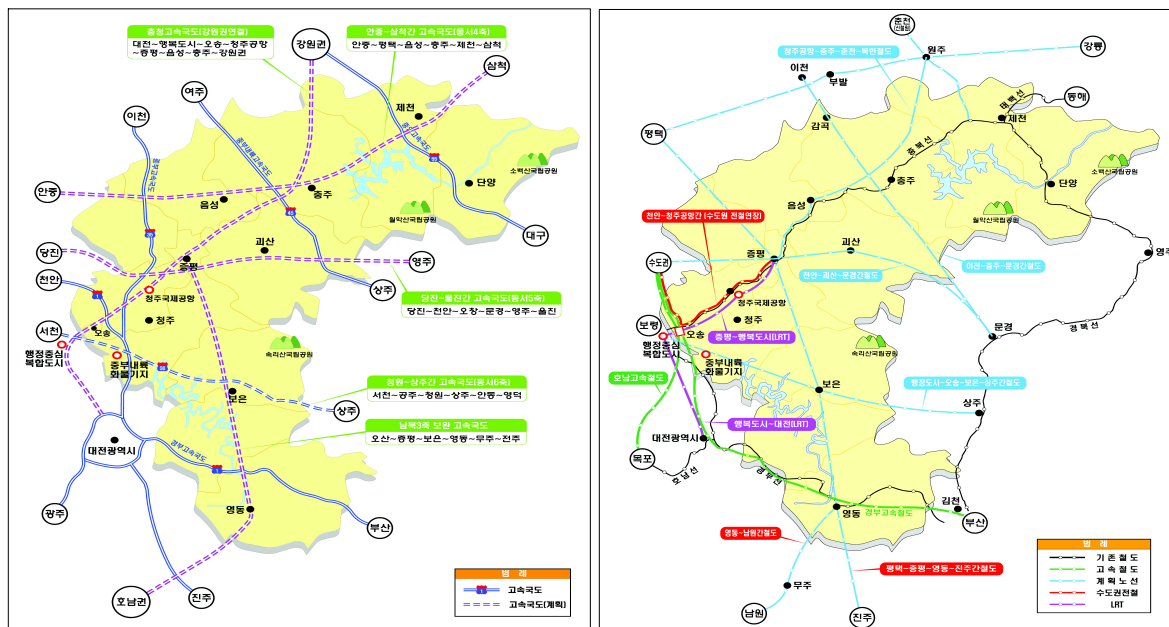
<그림 7> 충청남도 교통체계 종합계획도

## 5) 충청북도 종합개발계획수정(2006)

충청북도는 장기교통정책방향(2006)을 통하여 다음과 같이 광역교통계획의 정책목표를 설정하고 있다.

- 행정중심복합도시 관문으로서의 위상 확보를 위한 광역교통망 구축
- 광역교통망 건설로 인한 호남권과 청주·대전권 그리고 강원권 등과 연결성 확보
- 행정중심복합도시와 대전, 오송(경부·호남고속철도역), 청주국제공항 등 국가 주요 시설의 기능 확대를 위한 연계 교통망 구축

이중 충청권 3개 시도와 관련된 사업은 대전~행정중심복합도시~오송~청주(공항)~증평~음성~충주~강원권을 잇는 가칭 ‘충청고속도로’ 건설, 청주공항~행정도시~대전간 경전철 건설, 청주국제공항 시설 확장 및 국제노선 확대 등을 주요 내용으로 하고 있다.



<그림 8> 충청북도 장래 도로 및 철도계획

## IV. 공동발전을 위한 광역교통체계 구축과제

### 1. 공동발전과제의 도출

#### 1) 충청권 교통의 SWOT 분석

충청권의 강점(Strengths)요인은 첫째, 경부·호남고속도로 및 고속철도 등 국가간선망이 통과하고 전국적으로부터의 교통접근성이 가장 용이한 국가간선교통망의 결절지라는 입지성이 꼽힌다. 둘째, 환황해경제권과 교류 및 관문기능을 수행할 항만과 청주국제공항 등 국제교류거점

시설을 갖추고 있다는 점이다.

충청권의 기회요인(Opportunities)은 첫째, 동북아 경제권의 성장에 따라 항만 및 청주공항의 국제교류기능 활성화를 들 수 있으며, 둘째, 2004년 개통된 경부고속철도에 이어 2015년 호남고속철도의 개통이 예정되어 있어 전국으로부터의 여객 접근성이 크게 개선될 것이다.

따라서, 중심입지의 장점이 되는 회의기능, 수도권 통근통학권의 확대 등이 기대되나 반대로 위협요인으로 작용할 수도 있다.

셋째, 행정중심복합도시의 권역내 입지로 약 2조원대의 SOC확충이 이루어질 전망이어서 충청권역내 부족한 간선 교통망을 확충하는데 크게 기여할 것으로 보인다.

다음으로 충청권의 약점(Weaknesses)은 첫째, 통과교통으로 인한 도시내부 혼잡 심화, 둘째, 동서간선도로 및 순환도로 등 권역내 교통체계 완결성 미흡, 셋째, 국제적 교류거점기능 취약 및 교류거점시설과 주변지역간의 연계성 취약 등을 들 수 있다.

즉, 청주국제공항, 장항항 등 국제교류기반이 구비되어 있으나 규모가 작고 이들 시설과 주변 지역간의 연계교통망이 미흡하여 기능을 제고시키는데 한계가 있다.

마지막으로 위협요인(Threats)은 첫째, 수도권의 인구 및 경제 성장이다. 수도권을 제외한 지방에서 인구가 증가하는 유일한 권역임에도 불구하고 수도권의 그 것에 비하면 매우 미약한 수준이다. 이는 인구뿐 아니라 자본, 교통시설의 수도권 집중을 초래할 것이므로 수도권 인구의 증가는 향후 충청권 발전에 크나큰 위협으로 작용할 수 있을 것이다.

둘째, 수도권으로의 접근성 강화로 활동의 수도권 의존성 증가를 들 수 있다. 고속전철로 인한 접근성의 강화는 상대적으로 구심력이 약한 충청권의 교육, 쇼핑, 업무 등의 수도권 의존도를 높일 수 있다.

셋째, 교통시설 확충 및 정비를 위한 재원의 부족을 들 수 있다. 광역교통시설은 막대한 재원이 소요되는 사업임에도 복지예산의 증가로 국가 및 지방자치단체의 SOC예산은 매년 줄고 있는 실정이다. 다시 말하면, SOC에 있어서도 점차 방향 전환을 모색하여야 한다는 뜻이며, 신규 세원의 확보 등 다양한 재원확보대책이 필요하다는 시사점을 주고 있다.

## 2) 공동과제의 도출

앞에서 살펴본 바와 같이 충청권 각 지자체는 광역교통문제에 대하여 문제 인식과 그에 따른 개선책을 나름대로 제시하고 있다. 그러나, 각 계획의 실현성은 그리 높지 않은 것으로 평가된다. 국가예산과 국가계획으로서의 뒷받침이 충분치 않기 때문이다.

따라서, 타 권역과의 예산과 논리경쟁에서 우위를 점할 수 있도록 문제의 공동인식과 공동과

제의 도출 그리고 상호협력을 통한 공동대처하는 방안이 충청권 전체의 발전에 도움이 될 것이다. 이러한 기초하에서 공동의 과제를 도출하면 다음과 같다.

#### 첫째, 광역물류체계 구축

충청권은 행정중심복합도시의 입지, 지역개발사업 등 자체적인 인구의 증가와 전국 육상 및 철도교통의 중심지로서 역할이 점차 강화될 것이다. 따라서, 자체적인 교통 및 물류수요를 담당할 수 있도록 광역물류체계의 구축이 시급하게 개선되어야 할 것이다. 특히, 국제교류를 위한 청주국제공항, 항만, 육상물류중심시설의 육성 등이 주요한 과제가 될 것이다.

#### 둘째, 광역교통 및 물류거점과의 연계성 강화

광역물류시설과의 연계성을 강화하여 거점시설의 기능을 강화할 필요가 있다. 대산항, 보령항만의 물동량을 충청지역과 인접으로 수송하기 위한 국도 29호선(대산~고북), 국도40호선(보령~부여) 등 배후수송망을 확충할 필요가 있다. 또한, 청주공항의 활성화를 위한 대전·충남(행정도시)~청주간 연결도로의 확충, 광역물류거점과 국가물류기지와의 연계도로의 확충을 통한 거점간 연계수송체계를 강화하여야 할 것이다.

#### 셋째, 대도시권 광역교통체계 정비·확충

충청권의 교통중심성을 강화하기 위하여 중심대도시권인 대전·청주·행정도시~인접지역간 광역교통체계를 구축하여야 할 것이다. 이를 위해 대전~청주간 연계성 강화, 고속철도로의 이용권역 확대, 대도시와 주변지역간 광역교통망의 확충 등이 중점적으로 추진되어야 할 것이다.

## 2. 광역·물류체계의 구축

### 1) 청주국제공항의 육성<sup>3)</sup>

충청권내에 유일한 국제공항을 육성함으로써 충청권 항공교통 및 항공물류의 거점역할을 수행할 수 있도록 할 필요가 있다. 이를 위해 청주국제공항 시설 확장 및 국제노선 확대할 필요가 있다. 또한, 청주국제공항을 특송업체 전용공항으로 육성하는 방안을 검토할 필요가 있다.

이는 전세편에 의한 화물운송만으로는 성장에 한계가 있고, 공항 운영의 획기적인 개선을 위해서는 틈새 시장을 공략할 수 있는 방안이 마련되어야 하기 때문이다.

#### ☐ 청주공항의 시설 확장 및 국제노선 확대

- 사업규모 : 45,000m<sup>2</sup>(52,173m<sup>2</sup> ⇒ 97,173m<sup>2</sup>)
- 사업기간 : 2007 ~ 2008년(제3차공항개발중장기종합계획 확정시 시기조정)

3) 이하 충청북도장기교통정책방향(2006)을 참조한 것임

□ 특송업체 전용공항으로 육성

- 중소 특송업체 유치
- 대상업체들로는 「에어본」 등 20개 업체가 있음

2) 항만의 육성<sup>4)</sup>

□ 평택·당진항, 대산항, 보령신항, 장항항을 대중국 산업교역의 중심항으로 육성

- 무역항을 중심으로 항만·철도·고속도로 등의 연계수송망 구축 및 컨테이너기지·종합물류단지 건설
- 대산항은 동북아교역의 중심항으로서 충남내륙 및 해안권의 물동량 및 대규모 선박을 지원하는 무역항으로 육성
- 태안항은 화력발전소를 지원하는 기능뿐만 아니라 지역의 급증하는 물동량을 처리할 수 있도록 기능 강화
- 보령신항은 전국 및 중국, 대북관광을 지원하기 위하여 광역적 크루즈·여객항의 기능을 담당하는 미항(美港)으로 개발할 뿐만 아니라 환황해권의 거점항으로 무역기능을 강화

3) 육상물류중심시설의 육성을 위한 광역권 물류거점시설의 확보

- 대전시를 중심으로한 청주, 행정도시, 공주, 논산, 공주, 금산, 옥천 등으로 구성된 대전광역권은 충청권의 약 2/3가 거주하는 권역으로 주요한 화물 발생지역임
- 행정도시 및 대전광역권에서 발생하는 화물의 처리와 전국물류의 중심지점으로서 대전북부권에 물류시설 설치

□ 사업개요

- 규모 : 총 15만평(1단계 :7만평, 2단계 :8만평)
  - 위치 : 대전광역시 유성구 봉산동(회덕 JC 인근)
  - 기능 : 지역간 육상화물 및 광역권 물류 담당
- ※중부내륙화물기지는 주로 컨테이너를 처리하는 국가물류거점시설로서 기능 중복 미연 방지 필요

4) 이하 충남도종합개발계획 수정(2006)을 참조한 것임



### 3. 광역교통 및 물류거점간 연계성 강화

#### 1) 항만내륙간 연결강화

- 국도 29호선(대산~고북), 국도40호선(보령~부여) 등 배후수송망 확충
- 보령-공주간고속도로를 건설하여 내륙과 서해안을 연결하는 동서축을 강화하고, 서해안의 지역발전을 촉진
- 행정중심복합도시로의 접근을 지원하는 외곽순환교통망으로써 공주-청원간고속도로 건설
- 건설중인 대산(당진)-대전간고속도로와 서천-공주간고속도로 사업을 조기 추진하여 북부 및 남부해안권의 산업지대와 신도청도시 및 행정중심복합도시와 연계성을 강화

#### 2) 청주공항의 활성화를 위한 대전·충남(행정도시)~청주간 연결도로의 확충

- 대전-행정중심복합도시-오송-청주국제공항
- 대전~행정중심복합도시~오송~청주(공항)~증평~음성~충주~강원권

#### 3) 권역물류거점과의 연계도로의 확충을 통한 거점간 연계수송체계 강화

- 도시내 통과교통의 배제, 화물수송의 효율성을 고려하여 권역 물류거점시설은 대도시권에 외곽에 위치하며, 거점과는 도시고속화도로 광역도로로 신속하게 연결될 수 있도록 하여야 한다.
- 이를 위해서 행정도시~지방도 608호선~광역물류거점~대전시 도시고속화도로간 연결을 강화할 필요가 있음.

### 4. 대도시권 광역교통체계 구축

#### 1) 대도시권 문제점의 재정립

충청권의 대도시권은 대전시를 중심으로 한 청주, 행복도시, 공주, 논산, 금산, 옥천, 청원, 연기군을 포함하는 지역범위로 전체인구의 절반 이상을 차지하고 있다. 최근 주변지역의 개발로 점차 통행권이 광역화되고 있어 광역교통의 문제점은 점차 심화될 것으로 판단된다.

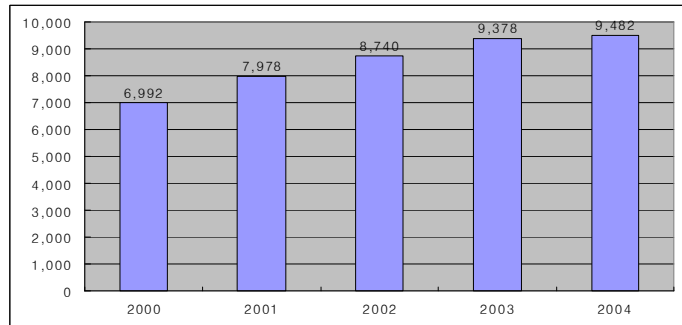
우선 광역교통의 문제점을 재정리하면 다음과 같다.

첫째, 광역간선망은 동서방향의 접근성이 취약하고 순환도로망의 부재를 들 수 있다.

둘째, 장거리 지역간 교통체계는 갖추고 있으나 통과교통 처리를 담당하는 광역교통망 체계

가 미흡하며 교통혼잡비용이 연평균 7.9%의 상승률을 보이고 있다.

셋째, 대전권역의 주요도시와 공항 간 연계, 행정도시 등과 연계할 수 있는 광역전철망, 통합적인 대중교통 운영체계가 미흡한 실정이다. 현재, 지하철은 현재 1개 노선이 대전시내구간만 운행하고 있는 실정으로 광역전철로서의 기능이 전무한 실정이며, 환승시설 등 통합적 대중교통운영체계를 위한 기반시설이 부족한 형편이다.



<그림 9> 대전광역시 교통혼잡비용 증가추세(억원)

## 2) 광역교통계획 수립의 기본방향

이상의 문제점을 바탕으로 다음과 같이 광역교통체계 구축의 기본방향을 설정하였다.

첫째, 공간구조 변화에 따른 장기 효율성을 고려한 광역교통체계망 제시

- 통행권의 광역화로 인한 비효율을 최소화하고 장기적으로 개발축을 바람직한 방향으로 유도할 수 있도록 광역교통체계 구축
- 단기 효율성보다는 장기 효율성을 고려한 고속도로와 철도의 역할 설정·제시

둘째, 지역간 및 광역전철을 중심으로 한 철도중심의 대량수송체계 구축방안 제시

- 지역간 철도 및 고속철도역의 연계기능 및 이용편의성 제고
- 광역전철망 구축을 통한 주변도시와의 원활한 연결로 자동차의존 비율을 완화함으로써 대도시 혼잡 완화

셋째, 주변도시와의 기능적 통합강화를 위한 간선도로망 확충·정비

- 청주국제공항, 행정중심복합도시 등의 대도시권과의 기능적 통합강화를 위한 간선도로망의 교통처리능력 제고
- 특히, 도로간 접속부 및 도시간 경계부 등의 접속부 교통처리용량 제고 및 경계부 불균형 완화

넷째, 대도시내 순환 및 간선도로 기능 제고

- 대도시경계→도시내부간 통행시간의 감소와 통과교통으로 인한 도심혼잡을 방지하기 위한 도시내 순환기능 제고
- 간선도로의 접근관리를 통한 간선기능 유지

넷째, 광역버스 및 철도의 효율적 운영을 위한 복합환승체계 구축

- 자동차의 도심진입으로 인한 도심혼잡 가중 및 대기오염 등 각종 부영향을 최

소화하기 위하여 대중교통중심의 도심진입체계를 구축하고, 이용편의를 제고할 수 있도록 편리한 환승시설체계 정비

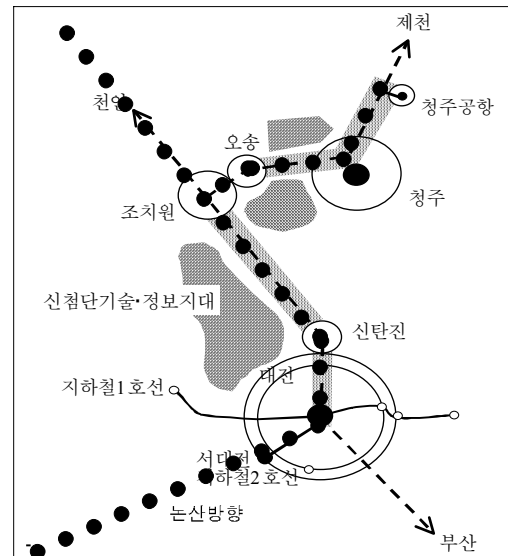
### 3) 광역교통체계 구축을 위한 개선방안

본 고에서는 광역교통개선 계획중 충청권 공동의 이해관계 및 협력이 필요한 분야를 중심으로 개선방안을 제시하고자 한다.

첫째, 광역철도의 구축으로 철도를 중심으로 한 광역대중교통체계를 구축할 필요가 있다. 현재, 대전권을 통과하는 호남선, 경부선 등은 경부고속철도의 2단계 개통(2008), 호남고속철도의 개통(2015)으로 약 80%의 철도의 여유용량이 발생될 것이다.

또한, 이미 모든 노선이 전철화되어 있어 이를 활용하면 광역교통수요를 처리하는데 매우 효율적일 것으로 판단된다.

- 사업구간 : 청주~신탄진~서대전역~논산

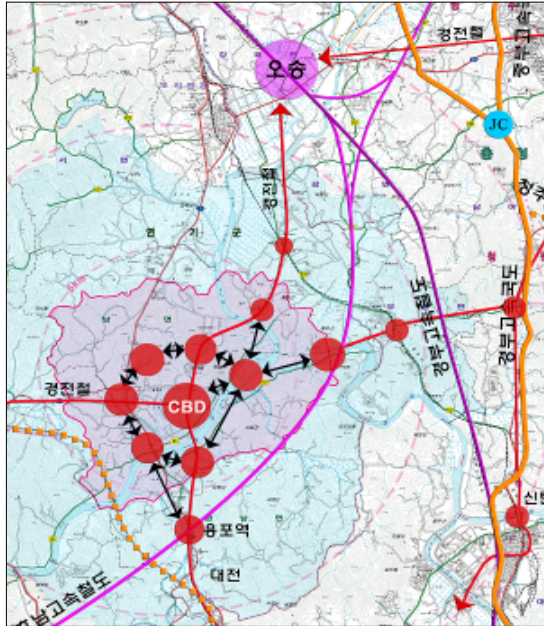


<그림 10> 광역전철망 구상

둘째, 고속철도-도시철도 연계교통체계 구축을 위한 호남고속철도 간이역 설치

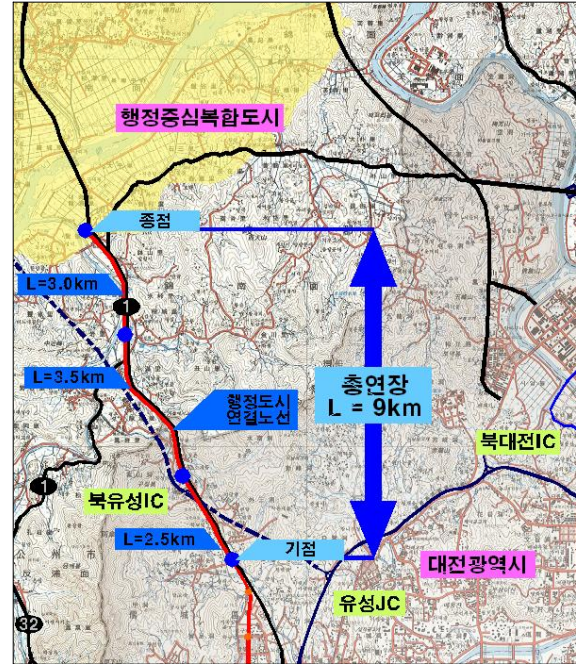
현재 호남고속철도기본계획은 기존 도시철도와의 연계, 행정도시로의 접근성을 충분히 충족하지 못하고 있어, 호남고속철도의 운영적자폭 증가와 이로 인한 운영횟수 감소, 기존 서대전역으로의 변칙운영이 불가피 할 것으로 보인다. 따라서, 행정도시 경유 중간역으로 국도 1호선과 교차하며, 장래 행정도시 연장도시철도와 연계할 수 있는 지역에 간이역을 설치하는 방안을 심도 있게 고려할 필요가 있다.

셋째, 대전도시철도의 행정도시 연장을 통한 광역대중교통체계 구축이 필요하다. 행정중심복합도시의 건설로 행정도시-대전시간 통행의존도는 더욱 높아질 것으로 예상되어 신뢰성 있는 대중교통이 공급되지 않을 경우 자동차중심의 통행패턴을 유도할 수 있기 때문이다. 더욱이, 행정중심복합도시 ~ 대전시간 연결은 도시철도 1호선을 이용, 9km 정도면 연결이 가능하기 때문에 저비용 고효율 대안이라 할 수 있다.



자료:박병호·이선하·이재영 (2005), “행정중심복합도시 주변 지역 광역교통계획 방향”, 대한국토도시계획학회 대전충청지회 2005년 추계전문가토론회

<그림 11> 호남고속철도 중간역 설치대안



<그림 12> 대전시~행정도시 도시철도 연계방안

## V. 상호협력 방안

### 1. 교통부문 발전과제의 공동추진

본 고에서는 충청권역의 특성과 각 지자체의 잠재력을 고려하여 충청권의 공동의 이해관계를 기반으로 갖고 있으며, 충청지역교통에의 파급효과가 큰 사업을 중심으로 광역교통체계 구축방안을 제시하였다. 제시된 사업은 상당히 다양하고 대부분 현재 각 지자체 단위로 추진되고 있는 사업이거나 장기과제로 도출된 과제들으로써 충청권이 공동으로 추진할 때 이해와 협력이 필요한 사업들이다.

그 간의 경험으로 볼 때, 나열된 사업에 대하여 우열과 분별없이 동시에 추진하려고 할 경우, 예산과 객관적 논리의 결함으로 인하여 실현성이 낮아지는 결과를 초래할 위험이 크다. 따라서, 충청권이 공동으로 추진하여야 하는 핵심사업을 간주리는 작업이 선행되어야 할 것으로 보인다.

이를 위해서는 이상에서 제시한 기본 골격을 바탕으로 필요성, 실현가능성, 논리성, 충청지역에의 파급효과 등을 고루 검토하여 단, 중, 장기로 추진단계를 구분하고 단기적으로는 핵심사업 2-3개만을 집중적으로 추진하는 것이 타당할 것으로 보인다.

이러한 과정에서 충청권 3개 시도 연구원이 공동으로 이러한 분석을 수행하고 사업을 발굴하여 추진하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

## 2. 광역교통협의회 설치·운영

각 지자체의 다양한 이해관계가 얽혀있는 사업에 대하여 공동으로 협력하여 추진한다는 것을 생각보다 쉽지 않다. 그 간 수도권협의회, 충청권 광역행정협의회의 운영결과가 그 어려움을 대변하고 있기 때문이다.

그러나, 공동기구의 기능성에 대한 회의론에도 불구하고 이러한 사업을 추진하기 위해서는 전담기구가 필요하며, 전담기구를 효율적으로 운영할 수 있는 방법의 모색도 함께 병행되어야 할 것이다.

그 동안 광역교통기구는 대체로 교통전문가들로 구성되어 있어 서로의 이해관계가 상반될 경우 이를 조정하기 어려웠다. 이러한 이유는 첫째, 각 파트에서 상호주고 받을 수 있는 카드가 부재한 것이 하나의 원인으로 사료된다. 즉, 교통문제만을 다룰 경우, 어느 한쪽이 양보를 했을 때 취할 수 있는 또 다른 카드가 매우 부족하여 협력이 무산되는 경우가 허다하다.

둘째, 협의회의 기능과 역할이 전문가적 토론수준에 머물러 협의회의 결정된대로 이행되기 어려운 상황이 발생한다.

따라서, 공동협력기구는 이러한 문제점 개선을 위해서 협의회에 참석하는 범위를 단계별로 구분하여 전문가수준, 행정협의 수준 등으로 구분하여 상호 협조에 대한 융통성과 결정에 대한 집행력을 높이는 방안으로 운영하는 것이 합리적이라 판단된다.

마지막으로, 모쪼록 마련된 상호협력의 장이 좋은 결실을 맺기 바라는 마음 간절하다.

## ■ 참고문헌

1. 건교부(2006), 『건설교통통계연보 2006』
2. 대전발전연구원(2006), 행정중심복합도시건설에 따른 연계교통체계 구축방안
3. 이재영(1999), "정보통신의 발달에 따른 통신통근인구에 예측에 관한 연구", 대한교통학회, 36회 학술발표 proceedings, p102, 1999. 11
4. 통계청, <http://kosis.nso.go.kr>
5. 국토연구원(2007), 대전권 광역교통기본계획(안) 공청회 자료, p.43.
6. 한국교통연구원(2007), 대전권 광역교통시행계획(안) 공청회 자료
7. 건설교통부(1999), 제4차 국토계획수정계획(2020)
8. 건설교통부(1999), 국가기간망계획(2000~2019)
9. 박병호·이선하·이재영(2005), "행정중심복합도시 주변지역 광역교통계획 방향", 대한국토도시계획학회 대전충청지회 2005년 추계전문가토론회, '행정중심복합도시 주변지역에 대한 광역개발방향', 2005. 11. 18
10. 이재영(2006), "대전시의 광역교통 문제진단과 개선방안", 지자체연구원 광역교통세미나 자료집, 한국교통연구원, pp173-204,