



03

충남지역 경제활성화 과제와 전략 - 충청권 지역경제정책의 통합적 운영에 관한 연구

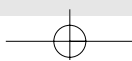
충청권 지역경제정책의 통합적 운영에 관한 연구

신동호 | 한남대학교 교수

I. 머리말

우리 나라 곳곳에서 지역갈등이 끊이지 않고 있다. 중부권 250만 주민의 젖줄인 대청호에 접한 충청북도와 대전광역시의 경우 대청호의 물을 이용하고 관리하는 문제를 놓고도 지역간 마찰이 있었다. 이러한 문제를 해결하기 위해 국가적으로 지방자치단체간 협의체인 행정협의회 제도가 마련되어 있지만, 형식적으로만 운영되어 의미 있는 결과를 산출하지 못하고 있다. 과거 중부권 복합화 물터미널이나 청주공항의 입지선정, 그리고 최근에는 고속철도의 호남선 분기점 지정 등을 둘러싸고 대전광역시, 충청남·북도 사이에 마찰이 있었다. 또한 수도권에 한강, 그리고 영남권의 낙동강 수계의 이용과 관리, 그리고 군장(군산-장항) 산업공단의 건설 등과 같은 문제를 놓고도 광역 지방자치단체간 갈등이 끊이지 않고 있다.

본 연구에서는 광역 지방자치단체간 갈등문제를 정부간 협회로 해결하고 있는 선진국의 예로 미국 샌프란시스코(San Francisco)시를 중심으로 한 ABAG (Association of Bay Area Governments)와 정부간 협회에 의한 계획으로 문제를 해결하고 있는 캐나다 밴쿠버(Vancouver)를 중심으로 한 GVRD (Greater Vancouver Regional District), 그리고 독일 루르(Ruhr)지방의 RVR 사례를 살펴보고자 한다. 그리고 충청권의 지역적, 사회·경제적 특징과 현황을 감안하여 협력적으로 추진할 수 있는 사업을 제안하고, 그 사업을 추진할 수 있는 체계와 방안을 제시하고자 한다. 선진 사례지역들이 지난 수 십년 동안 각기 다른 방식으로 문제를 해결하고, 공통의 이익을 실현하고 있는 경험에 기초하여 충청권이 당면한 지역간 협력문제에 대한 시사점을 도출하고, 그러한 시사점에 기초하여 우리 지역에 필요한 사업과 사업추진방식 등을 제안하고자 한다.





한편, 우리 충청권 3개 광역 지방자치단체의 주민들은 동일한 역사, 문화적 배경을 갖고 있고 서로 인접해 있어서 공동 운명체적 성격을 띠고 있다. 또한 국토 공간적 차원에서 볼 때 수도권 및 기타 지역과는 차별화 되지만 타 지역주민과 다른 개성을 갖고 있다. 충청권 지방자치단체들은 또한 도시화의 정도, 기타 사회, 경제적 특성에 있어서 지역간, 지역내 각기 다른 측면이 있어서 상호협력이 필요하다. 특히 최근에 와서 대덕연구개발특구의 지정, 행정중심 복합도시의 건설, 수도권 규제완화 및 대수도론 등이 제기되고 있어서 공동대응의 필요성이 증대하였다. 그러나 충청권 광역지방자치단체들은 지난 수십 년 동안 여러 가지 개발사업을 놓고 협력보다는 오히려 경쟁하는 양상을 띠어 왔고, 행정협의회는 실질적인 성과를 거두지 못했다. 이러한 상황에서 충청권 지역경제에 있어서 광역 지방자치단체의 특성을 분석하여 차별성과 동질성을 규명하는 한편, 협력적 발전을 위한 대안을 제시하고자 한다.

본 연구는 충청권 경제정책에 있어서 갈등상황을 분석하고, 3대 광역 지방자치단체를 중심으로 사회, 경제적 특성을 분석하고, 광역 지방자치단체간 공동체적 성격을 규명하여 상호 협력이 필요한 분야와 협력방안을 제시하고자 한다.

II. 지역정부간 협력에 관한 국외 사례연구

지역간 갈등, 정부간 갈등문제는 우리나라만의 문제는 아니다. 도시화가 진행되면서 세계 여러 곳에서 지역간 불협화음이 발생하고 있고, 그에 대응하는 양식도 다양하다. 그러한 지역간 갈등문제에 접근하는 양식은 몇 가지로 분류해 볼 수 있는데, 그 중 대표적인 것을 들자면 갈등지역을 동일 행정구역으로 통합함으로써 해결하는 방안, 정부간 협약, 혹은 계약으로 해결하는 방안, 광역적 계획으로 해결하는 방안, 문제를 해결할 수 있는 별도의 기구를 설립하여 해결하는 방안 등이 있다. 본 연구에서 소개하고자 하는 사례 중, 미국의 ABAG는 정부간 협회를 구성한 예이고, 캐나다의 GVRD는 광역계획으로 문제를 해결하는 방안에 가까운데, 이들은 그러면서도 필요한 경우에는 문제를 광역적으로 해결할 수 있는 반 독립적 기구를 설립해서 해결하고 있다. 아래에서는 이들을 차례로 소개하도록 한다.





03

1. 미국의 샌프란시스코 지역의 정부연합 (ABAG)

ABAG는 미국 서부 태평양 연안의 캘리포니아 주 중간지점에 위치한 항구도시, 샌프란시스코를 중심으로 101개의 도시정부가 지역의 교통, 환경 등과 같은 도시계획적 문제를 협력적으로 해결하기 위해 구성된 정부협회이다 (김용웅 2001, 2005, 참조). 미국 전역에는 이와 같은 지역계획 관련 정부협회가 560여개에 달하는 것으로 파악되는데, ABAG는 샌프란시스코만에 접한 지방자치단체들이 그 만의 수질보존과 주변 지역의 상수원 보급, 광역교통망의 효과적 운영, 토지이용계획의 조정 등과 같은 문제를 주로 취급하고 있다. ABAG에 참여하고 있는 지방자치단체들은 상호 협력하여 개별 정부로는 해결할 수 없는 도시문제를 협력적으로 해결하고 있는데, 인접한 정부들이 공동으로 하부기관을 설립하여 도시개발, 자연자원, 교통, 주택, 경제개발 등의 분야에 대한 목표와 정책을 수립하고 있다. 이러한 지방정부간의 협력을 지원하기 위해 주 정부와 연방정부는 각종 지원금 등을 활용하여 재정적으로, 또 정책적으로 지원하고 있다.

ABAG가 관할하고 있는 지역의 총 면적은 약 21,000km²로 다음에 소개할 캐나다 광역 밴쿠버의 10배 정도, 우리나라 국토면적(99,000km²)의 약 5분의 1에 해당하는 면적이다. 이 지역은 세계적인 첨단산업지역인 실리콘 밸리를 포함하고 있는 지역으로 1930년대부터 스탠포드 대학을 중심으로 기술집약적 중소기업으로 창업하여 단기간에 세계적 기업으로 성장한 휴렛팩커드나 인텔과 같은 기업이 출현할 수 있는 기업가적 분위기가 팽배해 있다 (Saxenian 1994). 이 지역에는 스탠포드 대학은 물론, UC Berkeley 등과 같은 세계적 수준의 대학들이 자리 잡고 있으며, 그러한 대학과 첨단산업으로 인해 인구 및 경제활동이 지속적으로 성장하고 있다.

ABAG는 도시계획적인 측면을 주로 다루고 있는데, ABAG가 추진하고 있는 사업 가운데 대표적인 것으로는 샌프란시스코만의 수질을 보존하기 위한 환경 관련사업과 광역교통망을 구축, 유지, 관리하는 사업 등이 있다. 샌프란시스코는 과거 미국 대륙 서부의 중요한 어항이었을 뿐만 아니라 무역항으로서도 중요한 역할을 수행해 왔다. 즉, 샌프란시스코는 예나 지금이나 로스앤젤레스, 그리고 시애틀과 함께 서부 미국의 3대 항구로 기능하고 있다. 그런데 지도를 통해 알 수 있는 것처럼, 샌프란시스코만에 접해 있는 9개의 카운티에서 배출되는 하수는 모두 샌프란시스코만에 고이게 된다. 샌프란시스코만의 수질오염문제를 더욱 어렵게 하는 것은 이 만의 유역권에서 생활하는 인구는 수백만이 되는데 비해 이 만이 이 바다와 접한 부분이 좁아서 만내의 폐수가 바다로 흘러나갈 수 있는 여지가 매우 제한되어 있다. 따라서 관련된 카운티간의 협력적인 수질관리시스템을 구축하지 않으면 샌프란시스코만의 수질을 관리할 수 없게 되어 있다.





〈그림 1〉 ABAG에 참여하는 9개의 County

자료 : <http://www.abag.ca.gov/overview/aboutbayarea.html>

ABAG가 추진하고 있는 사업 중 또 다른 중요한 것은 광역교통체계의 구축과 운용, 관리이다. 샌프란시스코시 자체는 하나의 도시이지만 그 주변을 둘러싼 ABAG의 관할지역은 남한 면적 1/5에 해당할 만큼 넓은 면적에 101개의 크고 작은 시, 타운십들이 속해 있다 (〈그림 1〉 참조). 따라서 이 지역의 지역내 교통은 수 십개의 시와 타운십이 서로 연계되어 있는 바, 시나 타운십들이 개별적으로 문제를 해결할 수 없는 도시문제가 많다. 실제로 이 지역은 카운티와 시, 그리고 주와 연방정부 등이 운영하는 다양한 교통 수단과 교통망이 서로 복잡하게 얽혀 있다. 연방정부의 교통부가 운영하는 Amtrack은 샌프란시스코 지역과 여타 지역을 연결하는 지역간 교통체계이지만 ABAG의 관할 지역내 기차역이 여러 개 있기 때문에 지역내 출퇴근 교통수단으로도 기능하고 있다. 그 외에도 일부 카운티는 자체적으로 버스 교통망을 운영하고 있고, 샌프란시스코시(County of San Francisco), 산타 클라라 카운티(Santa Clara County), 산 마테오 카운티 (San Mateo County) 등은 공동으로 PCJPB (Peninsula Corridor Joint Powers Board)를 조직하여 샌프란시스코와 실리콘 벨리의 중심도시인 산호제(San Jose)를 연결하는 도시철도인 CalTrain을 운영하고 있다.

ABAG는 이 지역 전체에 대한 교통망과 교통체계를 계획하는 기구로 주정부가 설립한 MTC (Metropolitan Transportation Commission)와 밀접한 연계를 맺고 있으며, 또한 시가화된 중심지역을 가로 지르는 지하철노선, 즉 BART(San Francisco Bay Area Rapid Transit District)은 캘리포니아





03

주 정부가 샌프란시스코시(County of San Francisco), 알라메다 카운티(Alameda County), 콘트라 코스트 카운티(Contra Cost County)와 같은 3개 카운티의 재정부담으로 운영하고 있는 도시철도이다. ABAG는 이와 같은 일을 추진하기 위해 직능별로 새로운 기구를 설립했다. 교통문제를 취급하는 MTC와 협조적인 체계를 운영하고 있는가 하면 샌프란시스코만의 수질보존 문제를 취급하는 CALFED와 같은 전문성 있는 기구가 있어서 이들이 구체적인 사업을 기획하고, 추진하도록 하고 있다.

2. 캐나다의 밴쿠버 지역의 광역계획지역 (GVRD)

GVRD는 태평양 연안 서부 캐나다의 대표적인 도시, 인구 약 200만을 가진 밴쿠버를 중심으로 21개의 도시가 참여하고 있는 광역 도시권 계획지역이다 (<그림 2> 참조). 밴쿠버는 캐나다에서 세 번째 큰 도시로 국제 공항과 항만이 있어서 미국 샌프란시스코와 마찬가지로 캐나다에서 아시아로 향하는 최대의 관문이다. 이 도시는 기후가 온난하고 주변의 임산자원이 풍부하여 일찍부터 임산 자원의 수출항으로 발달하였다. 즉, 태평양 연안에 접해 있고, 또 프레이저(Fraser) 강 하구에 자리 잡고 있기 때문에 예로부터 바다와 강의 수운을 통한 교역의 중심지로 기능해 왔다. 또한 밴쿠버는 도시계획이 잘 되어 있고 주변에 천혜의 자연환경이 보존되어 있으며, 깨끗하고 안전한 도시로도 잘 알려져 있다. 이 도시는 과거 목재 수출항으로 출발하여 최근에는 서비스 산업이 발달한 후기 산업도시(Post-industrial City), 혹은 탈공업 도시의 대표적인 예(Hutton 1998, 참조)로 꼽히고 있는 밴쿠버는 1886년 시로 승격되어 현재의 규모로 성장하였는데, 앞으로도 계속 팽창하여 2020 년까지는 인구 약 250만의 도시가 될 것으로 예상되고 있다 (McGee 1999, 참조).

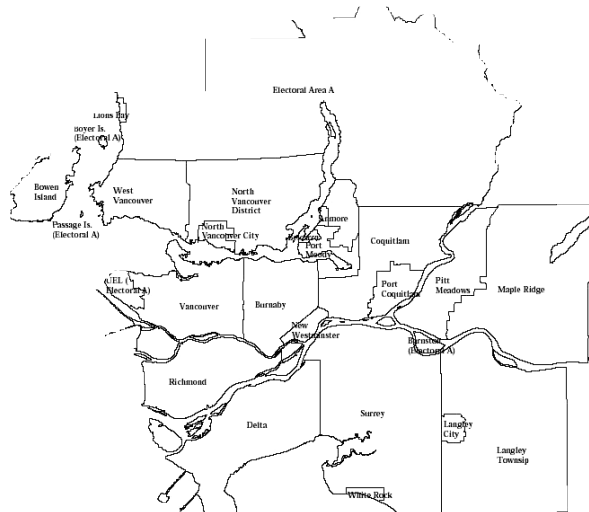
밴쿠버는 우리나라 남한 면적의 약 10배가 되는 면적(944,700km²)을 가진 브리티시 콜롬비아 (British Columbia) 주에 속해 있다. 브리티시 콜롬비아 주 정부는 이렇게 넓은 지역을 직접 통치 하기 어려운 점을 감안하여 1920년대 이후 여러 차례에 걸쳐서 그 주를 몇 개의 광역 행정구역으 로 세분하는 문제들이 논의되어 왔다. 1940년대에는 오늘날의 GVRD 보다 훨씬 넓은 면적을 가진 "Lower Mainland," 즉, "주 아랫 지방"이란 개념에서 출발하여 보다 구체적인 행정단위로 위상을 확보하는 듯하였다. 그러나 1980년대에 들어와 사회당 정부가 주 정부를 집권하면서 완전히 무시 되는 듯하였다. 그 후 1990년대에 GVRD의 중요성이 다시 부각되어 주 정부로부터 예산 및 정책 적, 제도적 지원을 받아 구체적인 활동을 전개할 수 있게 되었다.





이러한 GVRD에 대해서 Sancton (2001)은 캐나다 토론토의 광역도시권인 GTSB(Greater Toronto Services Board)와의 비교연구를 통해 양 지역은 계획기구가 중요한 힘을 발휘하지 않을 것이라는 인상을 가지게 함으로써 지역주민들로부터 큰 마찰을 유발하지 않고 광역계획 기구를 설립할 수 있었다고 했다. 그러나 밴쿠버의 경우 캐나다의 다른 도시, 즉 토론토나 몬트리올과 달리 주민참여를 유도함으로써 영향력을 발휘하는 기구로 성장할 수 있었고, GVRD의 계획수립과 집행 체계는 캐나다의 다른 사례보다 오히려 미국의 사례에 더 가깝다고 주장했다.

한편 Meligrana (1999)는 GVRD를 사례로 밴쿠버의 광역 교통계획과 정책이 어떻게 수립되고 또 집행되고 있는지를 설명하면서 밴쿠버의 교통정책은 GRTA(Greater Regional Transit Authority)라는 독립된 기구가 설립되어 주 정부의 영향권에서 벗어나고 있으며, 정책개발과 대중교통 서비스의 배분과 관련해서 지역통합과는 반대되는 방향으로 발전하고 있다고 주장하였다. GVRD는 ABAG와 같이 광역 교통문제, 상하수도, 쓰레기 처리, 공원관리 등과 같은 환경문제 등에 관한 정책과 계획을 수립하기 위해 GRTA와 같은 전문성을 가진 기구를 설립해서 운영하고 있다. 그 외에도 GVRD는 교통계획의 일환으로 토지이용계획을 수립해서 관할구역내 주거활동의 입지를 결정하고 있다. GVRD가 제시한 이러한 계획들은 예하 지방정부들이 수용함으로써 효과가 나타나고 있다.



〈그림 2〉 GVRD에 참여하는 밴쿠버의 21개 도시

자료 : <http://www.gvrd.bc.ca/about/pdfs/GVRDMunicipalBoundaries.pdf>





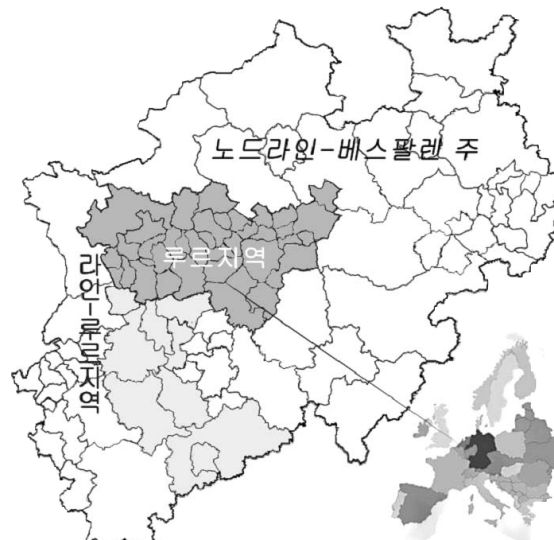
03

3. 독일 루르지역의 RVR

1) 루르지역 소개

독일의 루르(Ruhr)지역은 런던과 파리에 이어 유럽에서 3번째 큰 인구 밀집지역으로 석탄, 철강, 그리고 공장굴뚝, 축구장, 쉬레버 정원 등으로 특징 지워진다. 독일의 산업화를 주도해 온 루르지역은 지난 2, 300여 년 동안의 산업화 과정을 통해서 많은 변화를 경험하였다. 석탄광업과 제철공업의 상징이던 이 지역은 1950년대 말부터 광구를 폐쇄하기 시작하였고, 이로 인한 대량 실업 문제는 지금까지도 고질적인 문제로 남아있다.

1980년대부터는 산업폐기물에 의한 도시환경의 오염과 산업구조의 변화로 인한 실업문제를 극복하고 미래지향적 산업구조로 전환하기 위한 정책을 적극적으로 추진해 오고 있다. 산업화 시대의 공장건물과 도시기반시설들을 박물관, 혹은 기념관으로 개조하여 유럽의 대표적인 산업문화 체험공간으로 제공하고 있다. 한편, 대학 부설 기술공원(Technologiapark), 창업보육센터 등을 통해 지역의 경제구조를 고도화시키고 있다 (신동호 · 박은병 2003, 참조). 이러한 루르지역의 변화는 연방정부나 주정부가 주축이 되는 것이 아니라 여러 지방정부가 부문간 협력적 거버넌스에 기초한 혁신체제에 의해 추진되고 있는 바, 우리나라를 포함한 여러 나라, 여러 지역에 귀감이 될만하다.



〈그림 3〉 루르지역의 위치





루르지역, 즉 "루르게비에트(Ruhrgebiet)"라고 불리는 이 지역은 그 자체가 공식적 행정구역은 아니다. 이 지역은 독일 서북부, 네델란드, 벨기에 등과 접한 지역에 소재한 노드라인 베스트팔란 (NRW, Nordrhein-Westfalen)이란 주(Länder)의 예하 지역 단위로 보쿰, 도르트문트, 뒤셀도르프 등과 같이 크고 작은 도시를 포함하는 지역으로 관습상의 지역단위이다. 루르게비에트란 지명은 150년 전부터 루르계곡의 중·남부지역을 의미하였는데, 오늘날에는 라인강 중류의 지류인 엠셔강(Emscher)과 리페(Lippe)강, 니더라인(Niederrhein)강을 포함하는 지역으로 이해되고 있다. "루르게비에트"라는 지명은 18세기 말, 즉 1830년 경에 등장하였으며, 이 용어가 공식 문서에 나타난 것은 1919년 경이다 (KVR 2001).

루르지역은 NRW주의 약 13%에 해당하는 총 4,435km² 면적에 37.6%의 주택 및 도로, 17.6%의 산림, 3.2%의 강 및 수로면적, 그리고 40.6%의 농지면적으로 구성되어 있다. 루르지역은 동서로 116km, 남북으로는 약 67km이며, 정주민구는 약 530만 명이다. 1738년부터 시작된 석탄광업과 1826년부터 시작된 제철공업을 통해 독일의 산업혁명을 이끌어 왔던 루르지역은 1950년대 말부터 석탄산업이 쇠퇴로 경제적 위기를 맞이하게 되었다.

루르지역을 광역적으로 계획하는 체제는 1920년 경 "루르 석탄지역 정주연합 (SVR, Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk)"으로 시작한 지역연합체에서 그 기원을 찾을 수 있다. SVR은 1979년 지방연합 루르(KVR, Kommunalverband Ruhr)로 명칭이 변경되었다가 지난 2004년 다시 지역연합 루르(RVR, Regionalverband Ruhr)로 변경되었다. RVR이 시·군단위의 협력체적 성격을 가졌는데 반해, KVR은 해당 행정구역의 시장과 주 정부 대표가 함께 이사로 참여하여 직접 의사결정을 할 수 있는 체제이다. 이 협력체를 통해 공업지역과 도시지역, 오픈스페이스 등을 하나의 계획지역으로 계획, 보존, 관리하는 한편, 지역의 발전방향을 정립하게 되었다(KVR 1995, RVR 2005). 루르지역, 즉 RVR에 속한 지역은 보쿰, 도르트문트 등 11개의 시와 크라이스(Kreis) 운나(Unna) 등과 같은 4개의 군으로 이루어져 있는데, 이러한 시·군단위 아래에는 총 53개의 하위 지방자치단체가 있다.

루르지역은 산업구조의 변화에 따른 지역경제의 침체와 지속적으로 증가하는 실업문제를 극복하고, 오염된 도시의 물적 환경과 사회적 환경을 개선하여 인구의 감소를 막고, 투자유치를 유도하기 위하여 지난 1989년부터 10년간 엠셔조경공원 국제건축박람회(IBA, Internationale Bauausstellung Emscher Landschaftspark) 사업을 추진하였다(Shaw 2002; 신동호 2006; 신동호·김정곤 2004, 참조). 1999년 이후부터는 그 사업의 성공적인 경험을 토대로 "프로젝트 루르(ProjektRuhr)"란 사업을 추진하고 있는데, 아래에서는 그 사업들을 소개하기로 한다.





03

2) 루르지역의 1차 지역혁신사업: IBA Emscher-Landschaftspark

루르지역의 경제적 위기로 인한 구조적 변화에 대응하여 지방차원, 지역차원, 주 차원의 정부가 협력하여 혁신사업을 추진하고 있다. 환경과 경제문제를 극복하기 위하여 추진했던 대표적인 사업이 바로 1989년부터 1999년까지 지속된 엠서공원 국제 건축박람회였다. 독일 연방정부와 주 정부, 그리고 RVR 등과 같은 협력체계의 주관 하에 17개 시와 2개 군, 그 주변 지역, 그리고 약 118개의 민간 기업체가 이 사업에 참여하여 Rhein-Herne 운하 주변의 길이 약 70km, 넓이 약 16km²의 지역에 320km²의 녹지축을 조성하였고, 생태공원을 조성하는 등 대규모 지역혁신사업들을 시행하였다.

3) 루르지역의 혁신사업 2: ProjektRuhr

Rhein-Ruhr지역의 일부인 Ruhr지역의 국제경쟁력 향상과 전통산업의 몰락으로 인한 경제적 문제를 극복하기 위하여 주 정부가 투자하여 ProjektRuhr사업을 추진하고 있다. 이 프로젝트는 2000-2006까지 추진되며, 무엇보다도 이 지역의 중심 산업이었던 석탄 및 제철공업 위주의 경제 구조를 첨단산업 위주의 경제구조로 전환시키는 것이 주 목적이다. 이 사업은 유럽연합 지원금(51% 정도)을 활용하고 주 정부 및 루르지역이 공동으로 출자하여 다음과 같은 사업을 추진하고 있다 (ProjektRuhr 2003, 2005, 참조).

- 루르지역의 새로운 일자리 창출과 기존의 일자리 안정화
- 지역의 투자환경 개선
- 투자자 유치
- 경제, 학문 및 문화 분야의 성과 유도
- 유출인구 억제
- 민관 협력사업 추진

ProjektRuhr를 종합적으로 추진하고 있는 유한회사인 ProjektRuhr GmbH는 사업과제의 선정, 투자 및 협력체계 구축 등을 주관하고 있다. 처음 신청된 440개의 사업 중 70개를 선정하여 주 정부와 EU로부터 지원받은 약 40 천만 유로의 재원을 투자하여 사업을 시작하였다. 이 사업은 12개의 핵심 투자분야와 세부 프로젝트로 구성되어 있는데, 목표 연도까지 약 60,000개의 새로운 일





자리를 창출할 것을 계획하고 있다.

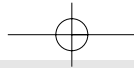
지역경제의 발전을 위해서는 주택 공급, 산업공간, 상하수도 등을 보급하고, 원활한 수송체계를 조성하는 등과 같은 도시계획적 지원이 필요하다. 루르지역의 경우 이러한 도시계획적 측면의 지원은 주로 RVR 등과 같이 시 정부 이상의 단위에서 광범위하게 기획·조정되고 있다. 그러나 구체적인 경제정책, 기술정책 등에 있어서는 시 정부 수준의 지방정부가 중심적인 역할을 수행한다. 종합적으로 볼 때, 독일 루르지역의 경우 정부는 정부정책을 통해서만이 아니라 정부 협의회를 통해, 또 별도로 설립한 유한회사(GmbH)를 통해 경제정책을 지원하고 있다. 주 정부는 또한 정책개발 연구소를 설립하여 혁신정책의 수립과 평가에 영향을 미치고 있다. 아래에서는 RVR, 유한회사 등을 중심으로 정부부문이 어떠한 역할을 하는지 보다 구체적으로 소개하도록 한다.

4) RVR의 사업조직

1920년 1차 대전 후 크게 파괴된 후 NRW 주에서 약 60만 정도의 인구가 증가하는 현상이 발생하였는데, 당시의 SVR은 그러한 인구를 광역적으로 입지시키기 위해 구성된 지방자치단체 연합회였다. SVR은 루르지역을 비공식 경제구역으로 정체성을 제공하였을 뿐만 아니라, 주민들을 위해 취업 및 교육기회를 제공하고, 실업알선, 환경보호, 여가활동 등을 제공하면서 지역발전에 기여해 왔다. SVR은 1920년대 이후 협력적인 교통, 경제, 토지이용정책 등을 추진하는 주체로 기능하다가 2004년에 명칭이 RVR로 변경되었다. 사실 독일의 정치·문화적 환경에서 경제문제는 기초 지방자치단체가 결정적인 역할을 하는 가운데, 광역 차원에서 교통체계를 구축하고 그에 적합한 토지이용계획을 수립하기 위해서는 보다 구속력 있는 계획을 필요로 했던 것이다.

RVR은 지역간 토지이용에 있어서의 갈등을 보다 용이하게 조정하기 위해 만들어진 것으로 루르지역이 주거, 공간구조, 조정, 교육, 강유역 개발, 소매상업 등에 있어서 잠재력이 있는 것으로 파악하고, 이러한 분야의 지원을 위해 루르지역에 소재한 7만여 개의 업체에 대한 정보를 쉽게 획득할 수 있게 해주는 컴퓨터 시스템을 개발하고 있다. RVR은 또한 "AGIS"란 시스템을 통해 투자가가 사업의 장소를 선택하기 위한 입지분석이 가능하도록 해 놓았다. 이를 통해 경쟁업체, 지원업체, 서비스업체 등이 어디에 입지하고 있으며, 어떻게 접근할 수 있는지를 쉽게 파악할 수 있도록 해 놓았다. RVR은 현재 350명의 직원으로 운영되고 있는데, 그 가운데 250명이 전임 직원이고, 나머지는 관련기관에서 파견된 직원이다. RVR은 연간 약 4,500만 유로의 예산을 사용하고 있고, 그 예산은 예하 도시들의 분담금으로 조성되고 있으며, 그 가운데 50%가 인건비로 지출된다.





03

충남지역 경제활성화 과제와 전략 - 충청권 지역경제정책의 통합적 운영에 관한 연구

III. 세 사례지역에 대한 비교 및 교훈

앞에서 소개한 미국의 샌프란시스코, 캐나다의 밴쿠버, 독일의 루르지역 등은 여러 개의 지방정부가 오래 전부터 협력적으로 도시문제, 경제문제 등 공통의 관심사를 협력적으로 처리해 오고 있다는 것을 알 수 있다. 이들은 상당히 넓은 지역을 대상으로 비교적 긴 시간이 흐르는 가운데 복잡한 진화과정을 거치면서 오늘날 비교적 안정된 협력체제를 갖추게 되었다. 이들은 도시계획 및 경제문제를 기존의 행정조직과 별도의 기구를 설립하여 처리하고 있다. 이러한 기구들은 자체적인 세원을 가지거나 참여 지방자치단체들이 납부하는 분담금, 그리고 상급 정부로부터의 지원금 등으로 예산을 확보하고 있는 것으로 파악된다. 이 기구들을 운영하는 과정에서 지역간 불협화음이 없는 것은 아니지만 그런 가운데에서도 충분한 협의과정을 거치고 해당 지방자치단체에게 적절한 혜택과 불이익을 제공함으로써 협력을 유도하고 있다.

〈표 1〉 사례지역에 대한 비교

	ABAG	GVRD	KVR
설립연도	1961년	1970년	1920
소속 주	미국 California	캐나다 British Columbia	NordRhine-Westparen
인구규모	700만	200만	500만
면적	약 20,968 km ²	약 2,200 km ²	약 4,435 km ²
형태	정부간 협회 (계약)	합의적 계획기구	조합
법적 구속력	계약제적 (구속력 강함)	임의적 (구속력 약함)	계약제적 (구속력 강함)
회원 지방자치단체	9개 County, 101개 시	21개 시 (Municipalities)	11개 시, 4개 군
중심 지방자치단체	City of San Francisco City of Ockland City of San Jose	City of Vancouver City of Burraby City of Coquitlam	Bochum Dortmund Duisburg
주요 대학	Starford University UC Berkeley	University of British Columbia	University of Keoln University of Dortmund
주요 사업	주택, 교통, 경제개발, 교육 환경	토지이용계획, 주택, 환경 경제, 교통, 상하수도	경제, 주택, 토지이용계획
경제적 주축	반도체, 인터넷 생명공학, 관광	임산가공, 영화산업 컨벤션 산업	미디어, 생명공학, 기계공업 제철공업

자료 : 필자 작성





앞에서 소개한 사례로부터 얻을 수 있는 교훈은 첫째, 지역의 문제를 광역적으로 협력하면서 해결할 수 있는 정부간 협의체가 꼭 필요하다는 것이다. 둘째, 전문성을 확보하려면 기존의 행정조직 보다 전문성이 있는 별도의 기구가 필요하다는 것이다. 셋째, 별도의 조직은 집행부의 수장(지방자치단체장)이 바뀌더라도 지속될 수 있는 반영구적인 조직체계와 예산을 갖추어야 하는데, 예산은 참여 지방자치단체의 분담금과 상급 정부의 지원, 그리고 자체적인 세원 등에 의존하고 있다. 넷째, 정부협의체, 혹은 광역계획기구들은 주로 교통, 주택, 상수도 보급, 하수처리, 그리고 환경관련 사업을 주로하고 있고, 이를 통해 지역경제의 활성화에 간접적으로 기여하고 있다. 그러나 독일 RVR과 같은 경우에는 경제문제에 보다 적극적으로 관여하고 있는 것으로 파악된다. 이러한 시사점과 충청권이 가진 사회, 경제적 특징을 고려하여 아래에서는 충청권의 광역경제체제의 구축에 필요한 대안을 제시하고자 한다.

IV. 충청권 광역 경제체제 구축방안

1. 기존 행정협의회의 성과

도시문제, 지역문제와 관련하여 발생하는 지역간 갈등을 조절하는 방식에는 정부간 협약, 혹은 계약, 행정구역 통합, 광역권 계획, 행정협의회 등 여러 가지가 있다. 우리 정부도 이미 1965년부터 행정협의회 제도를 도입하여 인접지역간 발생하는 갈등문제를 조정, 협의해 왔다. 1966년 8월에 개최된 전국 시장회의에서 내무부가 시달한 "도시권 행정협의회 설치요강"에 따라 1960년대 말까지 대구, 광주, 수도권 등을 비롯한 15개 지역에서 도시권 행정협의회가 조성되었다. 1973년에는 "지방자치에 관한 임시조치법"에 행정협의회에 관한 규정을 명문화하였고, 이를 좀 더 구체화하기 위해 1975년에는 "행정협의회 설치 기준 및 운영규칙"을 공포하였다(배준구 2001).

그래서 1998년까지 총 54개의 행정협의회, 즉 광역도시권 5개, 시와 군간에 구성된 연담도시권 2개, 기초 도시권 47개가 구성되었다. 이러한 행정협의회의 운영실적을 보면 1975년부터 1994년까지 총 1,158회의 회의가 개최되었으나 협의회당 연평균 약 2.8건에 지나지 않는 것으로 나타났다. 1996년의 경우 5개 광역행정협의회 중에서 단 1개의 협의회만 회의를 가졌고, 기초 행정협의회는 49개 중에서 23개 협의회에서 40회의 회의를 개최하였으며, 26개 협의회는 한 번도 회의를 개최하지 않은 것으로 나타났





03

다. 즉, 1990년대 말까지 우리나라의 행정협의회는 형식적으로 존재하기만 하고 실질적으로는 기대했던 효과를 거두지 못한 것으로 파악된다(배준구 2001).

충청권에도 1995년 "대전충청권 행정협의회"가 결성되어 1996년 12월부터 2004년 10월까지 총 16번의 회의가 개최되었고, 거기서 대전충청권 광역교통망 구축, 청주국제공항 개항 홍보 및 이용 협조 등과 같은 안건이 82건 상정되어 82건 합의되었다고 한다(대전광역시 내부자료 2006). 그러나 거기서 구속력 있는 결정이 이루어진 바가 드물고, 또 협의회의 결정을 통해 실질적인 효과를 거둔 안건은 많지 않은 것으로 판단된다. 그 협의회는 주로 이해관계가 다른 타 지방자치단체에게 일방적으로 협조를 요청하는 수준에 그친 것으로 이해된다. 그래서 충청권 행정협의회는 1999년부터 "충청권 발전협의회"란 명칭을 가진 기구를 별도로 만들어 추진하였으나 이 협의회 역시 별다른 성과를 거두지 못하고 있다. 특히 2004년 이후 2006년 말까지 이 행정협의회는 5.13 지방선거 등과 같은 정치적인 문제, 혹은 성과를 확산하기 어려운 현실적 문제로 회의가 제대로 개최되지 못하고 있는 실정이다.

그런데 2006년 5.13 지방선거 결과 위와 같은 경향에 있어서 변화가 나타나고 있다. 5.13 지방선거의 결과 중부권 3개 광역 지방자치단체장이 모두 동일한 정당에 소속되어 있을 뿐만 아니라 또 같은 대학 출신으로 나타났다. 이들은 당선 후 실제로 회동을 갖고 관계된 광역지방자치단체들이 상호 협력적으로 각종 사업을 추진하기로 약속한 뒤, "충청권 광역 경제협의회"를 결성하기로 합의하였다. 이를 계기로 종전 지역간 협력에 큰 걸림돌이 되고 있던 지방자치단체장간의 경쟁으로 인한 갈등문제가 풀릴 수 있는 가능성을 제시하였다. 지방자치단체장간의 이러한 합의의 결과로 2006년 7월부터 실무협의회 및 사무국 조직을 갖추기 위한 협의를 하기로 하였다. 또한 그러한 약속의 결과로 기존의 행정협의회를 중심으로 10월부터 청주공항을 활성화하기 위해 공동으로 일 본의 관광시장에 진출하는 한편, 중국 상하이 국제 여유교역회(CITM)에도 3개 시도가 공동으로 부스를 설치하고 홍보전을 추진하였다(대전매일 2006년 9월 5일 10면; 대전일보 2006년 11월 15일 2면, 참조).

또한 참여정부는 출범 초기부터 행정구역을 초월한 광역적 산업클러스터에 상당한 관심을 보여 왔다. 이는 시·도간 연계강화를 통해 취약한 기능을 상호 보완함으로써 소규모 클러스터를 육성하는 과정에서 노정되는 자원의 중복 및 과잉투자의 비효율성을 극복하기 위한 노력이다. 한편, 지역균형발전 문제를 다루고 있는 산업자원부는 참여정부가 들어서면서 "초광역 클러스터 사업"이란 정책으로 광역 지방자치단체간 공동으로 사업을 추진하도록 유도해 왔다. 그러한 사업의 일환으로 대전시와 충청남북도가 속해 있는 중부권은 전략산업기획단이 상당한 예산을 투입하여 IT산업에 관해 지역간 역할분담 및 협력체계를 구축하기 위한 사업을 구상하고 있다.





2. 광역경제권 사업제안

이러한 호의적 분위기하에서 충청권이 공동으로 추진해야 하는 사업을 제시하자면 1) 행복도시의 성공적 추진을 위한 공동 대응, 2) 대덕 연구개발특구의 효과적 발전을 위한 지원, 3) 대수도권론 등 수도권의 비대화에 따른 공동 대응, 4) 충청지역 광역경제권 활성화를 위한 지역간 특화 및 역할 분담체제 구축 등에 관한 사업 등인데, 각 사업에 대한 필자의 의견을 제시하면 다음과 같다.

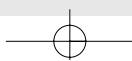
1) 행복도시의 성공적 추진

현재 정부는 2012년부터 이전 대상기관의 입주 시작되고 2030년까지 인구 50만 규모의 도시가 되도록 한다는 계획을 갖고 행복도시 건설사업을 추진하고 있다. 그러나 이 사업이 계획대로 추진될 수 있으리라고 확신하기 어렵다. 앞으로 정권이 바뀌면 계획이 수정, 혹은 축소될 수 있다. 그리고 이 도시의 법적 지위 등과 관련해서도 충청지역에 미치는 영향이 크고, 또 행복도시의 건설이 충청권 경제에 미치는 영향이 다양하게 나타날 것이다. 이러한 문제를 놓고 충청권이 협력하여 국가적 이익을 극대화하는 가운데 충청권의 이익이 배제되지 않도록 하는 대안을 발굴하고, 그를 관철할 수 있게 하기 위해 충청권 광역 경제체제를 구축해서 효과적으로 대처할 필요가 있다.

2) 대덕 연구개발특구의 육성

2004년부터 종전의 대덕연구단지가 대덕연구개발 특구로 거듭나게 되었다. 대덕연구개발특구가 조성되기 시작한 이래 많은 문제점이 지적되어 오다가 참여정부의 초기에 대덕연구단지는 더이상 국가가 지원하지 않는 것으로 의견이 수렴되고 있었다. 그러나 2003년부터 대덕밸리 벤처연합회를 중심으로 지방자치단체와 필자를 포함한 전문가들의 적극적인 노력으로 대덕연구개발 특구가 지정되었다. 그러나 특구로 지정되는 것이 전부는 아니다. 대덕연구개발특구는 구체적인 목표를 설정해 놓고 있는 바, 2004년부터 1차 목표 연도인 2014년 경 그 동안의 성과가 평가되어 추가적인 지원 여부를 결정하게 될 것이다. 대덕 연구개발특구가 그러한 목표를 달성하기 위해서는 직접 관할하고 있는 대전광역시뿐만 아니라 충청권내 다른 지방자치단체의 협조가 필요한 바, 이 문제도 광역경제권을 구축하여 풀어나갈 수 필요가 있다.

그리고 이 특구에 포함되지 않은 지방자치단체는 국가적 자원을 대전권에 집중시킴으로 인해 받게 되는 상대적 불이익에 대한 불만이 많다. 이 문제는 충청권내 지방자치단체도 타 지역과 같은 입장에 있는





03

바, 마찰이 끊이지 않고 있다. 이러한 문제 역시 충청권 광역경제체제를 구축하여 공동선을 발굴하고, 그에 기초하여 충청권내 지방자치단체간 협상이 이루어져야 하며, 타 지역과의 관계에 대해서도 한목소리를 낼 수 있도록 해야 한다.

3) 수도권의 비대화에 따른 공동 대응

수도권의 혼잡과 비대화는 현재 심각한 수준에 달해 있고 수도권과 여타 지방간의 격차는 계속 확대되고 있으며, 수도권의 인구 및 경제활동의 집중현상은 끊이지 않고 있다. 수도권에 인접해 있는 충청권은 국가의 수도권 정책으로부터 반사적인 영향을 받고 있다. 최근 참여정부는 지역균형 발전을 위해 많은 정책을 추진하고 있는 가운데, 수도권에는 경제특구가 이미 지정되었고, 주택문제를 해결하기 위해 신도시 개발을 지속하고 있다. 특히 최근에는 수도권내 지방자치단체간 "대수도론" 등이 논의되고 있는데, 충청권은 이러한 정책의 내용과 파급효과 등을 심도 있게 연구하여 효과적으로 대응할 수 있는 체제를 갖출 필요가 있다.

4) 지역간 경제구조의 특화 및 역할 분담체제 구축

충청권은 동일 문화권이나, 사회경제적 현황을 볼 때 시도간 상당한 차이가 있다. 대전은 사실상 전 지역이 시가화되어 있고 연구개발 및 행정, 교육, 음식·숙박업 등 서비스업이 주종을 이루고 있어서 농업과 제조업이 아직도 중요한 부분을 차지하고 있는 충남과 충북은 이와 크게 대조된다. 또한 대전은 개발가능 여지가 사실상 고갈되었지만 충남과 충북은 그렇지 않다. 충남과 충북 사이에도 상당한 차이가 있는 바, 충남은 천안·아산지역을 중심으로 공업화와 도시화가 급진전되면서 역동성 있는 경제구조를 구축하고 있는 가운데, 청양, 서천 등 남부 해안 및 내륙지방은 매우 침체되어 있다. 충북은 청주와 청원군을 제외하면 대부분이 농업지역으로 남아 있어서 충남과는 대조적인 측면이 있다. 이러한 특징을 감안해서 충청권내 시도간, 시군간 경제구조를 특성화시킬 필요가 있는 바, 산업구조를 다양화시키는 한편, 중복 투자를 줄이고 과당 경쟁을 막기 위해 역할 분담과 조정이 이루어져야 한다.

이러한 맥락에서 우리나라 최고 수준의 과학기술인력이 집중해 있는 대전은 첨단과학기술에 관한 연구개발의 결과를 효과적으로 산업화하고, 이를 권역내로 파급시키는 기능을 담당할 수 있게 해야 한다. 특히 생물산업의 연구개발기능과 신소재 관련 연구기관을 기반으로 사업화 기능과 공동연구개발 기능을 강화함과 동시에 지역간 협력체제를 구축하여야 한다. 따라서 대전시는 광역

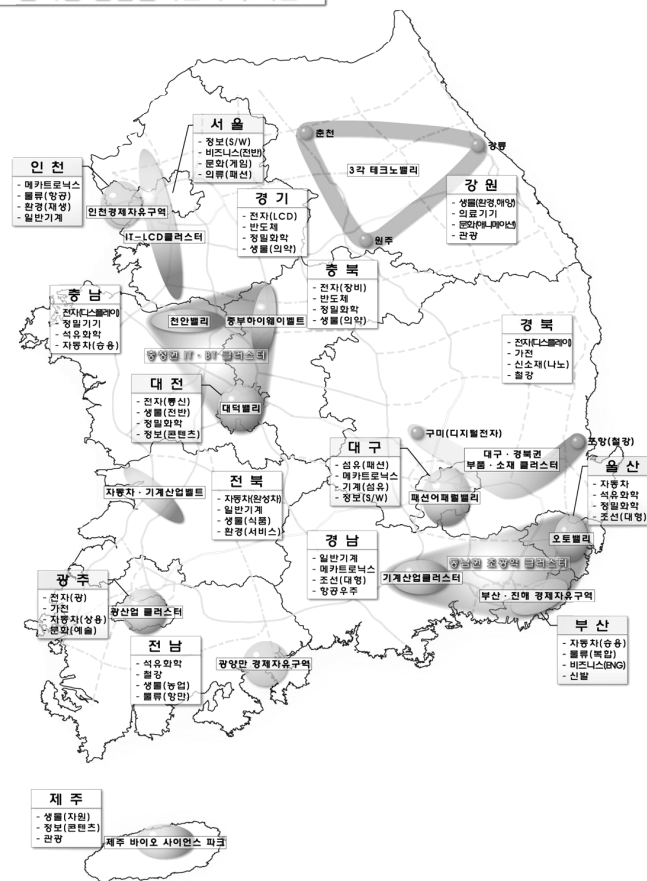




경제권의 거점기능을 수행함으로써 충북·남의 경제구조를 고도화하고 산업부문간 연계의 활성화를 통한 시너지 효과를 극대화할 수 있어야 한다.

충북은 보건의료, 전자부품산업의 중심지, 그리고 청주공항을 이용한 물류기지로서의 역할을 담당하여야 한다. 즉 수도권 기업의 입지이전 수요와 대전시의 지식기반산업의 분리창업 및 확산을 수용할 수 있는 생산기능의 중심지로 육성하는 것이다. 특히 충북은 오송생명 과학단지를 바이오 산업의 핵심지역으로 육성하기 위해 산업기반 조성, 지역내 산·학·연 연계체제의 강화, 수도권 및 대덕연구단지와의 연구개발 네트워크를 구축하는 것이 바람직하다.

권역별 산업클러스터 구축도



〈그림 4〉 권역별 산업클러스터 구축도

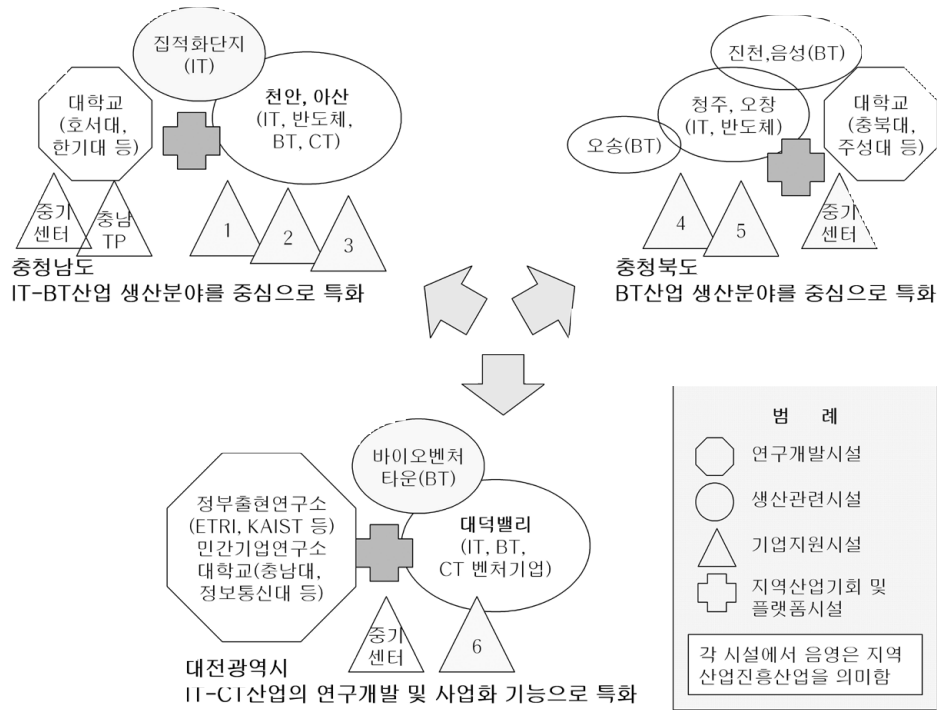




03

충남지역 경제활성화 과제와 전략 - 충청권 지역경제정책의 통합적 여정에 관한 연구

충남은 대기업의 입지수요가 매우 많고 수도권 및 대덕연구단지와의 근접성으로 인해 기업과 연구기관 간의 생산 및 기술개발 네트워크가 용이한 장점이 있다. 또한 대규모 투자가 필요한 장치산업의 생산지와 충청권 중 유일하게 바다에 접하고 있어 환황해권의 교두보 역할을 담당할 수 있다. 이 외에도 천안·아산지역의 반도체 및 자동차 산업, 외국인 전용공단, 영상문화 복합단지 등 연관 산업이 발전하고 있어 전문화된 생산기지로 양호한 조건을 갖춘 것으로 평가된다.



- 주) 1: 디스플레이산업지원센터 2: 영상미디어산업사업화센터
3: 동물자원사업화지원센터 4: 반도체장비·부품 공동테스트센터
5: 전자정보부품산업지원센터 6: 고주파부품지원센터

〈그림 5〉 충청권 광역지방자치단체의 경제구조적 특성화





3. 광역경제권 추진체계 구축

앞에서도 언급하였지만 기존의 행정협의회는 지난 40년 동안의 경험을 통해서 우리나라에서는 효과를 발생시킬 수 없는 것으로 증명되었다. 실질적으로 효과를 발생시킬 수 있는 충청권 광역경제체제를 구축하기 위해서는 보다 항구적인 추진체계가 필요하다. 이를 위해서는 먼저 조직체계를 정비할 필요가 있고, 또 그러한 조직을 운영할 수 있는 예산이 필요하다.

1) 조직체계의 정비

효과적인 광역경제체제를 구축하기 위해서는 단기적 대안과 장기적 대안을 생각해 볼 수 있다. 단기적 대안으로는 우선 기존의 행정협의회를 보완하는 체제가 필요하다. 행정협의회가 제대로 기능하지 못한 이유 중 하나는 행정협의회에 참여하는 구성원을 "행정관료"에 국한하고 있기 때문이다. 행정관료들은 소속 지방자치단체의 의중을 벗어나기 어렵기 때문에 그와 의견이 다른 지방자치단체와 협상할 수 있는 재량권을 제약한다. 이는 결국 각 지방자치단체장의 주장이 다르다면 아무 것도 할 수 없는 결과를 초래한다. 따라서 지역의 전문가, 지방의회 의원, 시민단체, 기업가 단체 등이 참여하여 서로 다른 주장들을 조정하는 역할, 혹은 중재하는 역할이 필요하다. 즉, 지방자치단체의 연구원, 전략산업기획단, 각 대학에 소속된 전문가는 물론, 상공회의소 등 기업가 단체의 대표자가 참여하는 조직이 필요하다.

이론적으로 볼 때 현재 구성되어 있는 3개 광역 지방자치단체의 지역혁신협의회를 통합하면 그러한 역할을 할 수 있을 것으로 생각된다. 그러나 이 협의회의 구성원의 신분을 보면 지방자치단체별로 상당한 차이가 있고, 또 전문성이란 측면에서 볼 때, "지역혁신"이나 "광역행정"과는 거리가 먼 이들이 많이 참여하고 있어서 소기의 목적을 달성하기 어렵다. 따라서 지역혁신협의회나 행정협의회와는 별도로 "충청권 경제협의회"와 같은 조직을 새로이 구성할 필요가 있다.

장기적으로는 "경제"문제와 "도시계획"문제까지를 포함하여 3개 시도의 장기적 비전을 도출하는 정도의 역량이 있는 협의체가 필요하다. 이 협의체를 통해서 미국이나 캐나다, 그리고 독일에서 보여주고 있듯이 환경, 토지이용, 수자원관리 등을 포함하는 것은 물론, 공동으로 이 지역의 미래상과 지역별 특화방향 등을 구상하고, 계획하고, 추진하며 평가할 수 있는 전문적이면서도 통합적인 기구를 설립할 필요가 있다. 미국의 ABAG, 캐나다의 GVRD, 독일의 RVR 등이 바로 그런 기구이다. 이들은 주 정부와 기초 지방자치단체 사이에 설립된 반 독립적 기구로 공동의 목표를 설정하고 필요한 계획을 수립하며 그를 추진하고 있다. 이들은 또한 이들이 계획한 교통, 환경, 경제 등과 같은 특별한 과제를 집행하기 위해 별도의 조직을 가동하고 있다.





03

현재 우리가 갖고 있는 행정협의회는 전문성과 독립성, 그리고 인력과 예산 측면에서 너무나 빈약하다. 시간이 걸리더라도 해외사례가 보여주는 것처럼 우리도 독립성과 전문성을 가지고 광역 지방자치단체간 협력적으로 사업을 계획하고 추진하는 한편, 지역간 갈등문제를 해소할 수 있는 포괄적 조직이 구성되어야 한다. 이 조직 아래 경제, 토지이용, 광역 교통체계, 환경 등과 같은 전문적인 과제를 취급하는 분과별 조직이 있어야 한다.

2) 예산과 인력 확보

어떤 조직이든지 사업을 추진하기 위해서는 예산과 인력이 필요하다. 선진국의 예를 보면 이미 언급하였다시피, 해당 지방자치단체의 분담금, 상급 정부로부터의 직접적인 지원금, 상급 정부가 제공하는 과제별 예산, 그리고 경우에 따라서는 자체적인 세원을 활용하여 광역 협력단체를 운영하고 있다. 우리나라의 산업자원부와 같은 경우에는 광역적 사업을 지원하기 위해 자금을 지원하고 있기는 하나, 그 규모가 매우 제한적이다. 따라서 단기적으로는 해당 광역 지방자치단체의 분담금을 주로하고, 또 기초 지방자치단체도 분담금을 부담하도록 하는 한편, 장기적으로는 중앙정부가 안정적으로 지원하도록 해야 한다. 자체적인 세원을 갖는 것이 안정된 재정을 확보하는 방안으로 바람직하지만, 현실적으로 그렇게 하기까지에는 세법의 개정 등 많은 난관이 예상된다.

인력은 별도의 조직을 설립할 경우 독자적인 인력을 구축해야 할 것이다. 그러나 단기적으로는 기존 조직, 즉 각 지방의 연구원과 행정관료, 전략산업기획단, 혹은 테크노파크, 대덕연구개발특구 등과 같은 관련 기관으로부터 요원을 파견 받아 전임 직원으로 구성된 기구를 조직할 필요가 있다. 이렇게 하면 영국의 중앙정부 지방 사무소(예: Government Office of East England)와 같은 조직이 될 것이다. 그러나 장기적으로는 ABAG, GVRD, RVR 등과 같이 독자적인 기구를 갖고 자체적으로 충원한 인력이 중추적인 역할을 하도록 하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.





참 고 문 헌

- 강영주. 2006. 광역자치단체간의 상생협력을 통한 초광역 지역혁신체계 구축 방안, 대전충남 경제연구회 발표자료 (12월 6일, 대전광역시, 한국은행 대전지점).
- 김선기. 2005. 지역간 협력 및 상생발전 실태, 『열린충남』 10월호 (통권 32호).
- 김용웅. 2001. 지역간 연계협력의 이론적 배경과 발전방향, 이정식, 김용웅(편저) 『세계화와 지역발전』 국토연구원 총서③ 한울 아카데미, 475-503.
- 김용웅. 2005. 지방분권 및 자치단체간 상생협력토론회 자료집.
- 대전광역시. 2006. 내부자료.
- 대전내일 (신문). 2006년 9월 5일 10면.
- 대전일보. 2006년 11월 15일 2면.
- 배준구. 2001. 지방자치단체간 협력을 위한 제도적 정비방안, 『사회과학연구』 (경성대학교 사회과학연구소) 7(1) 45-55.
- 신동호. 2004. '독일 도르트문트의 지역혁신체계: 첨단산업단지 중소기업 지원기관을 사례로', 『한국경제지리학회지』 7(3): 385-406.
- 신동호 · 김정곤. 2004. "Dortmund Projekt": 독일 도르트문트의 혁신 클러스터 조성전략, 『국토계획』 39(4): 163-174.
- 신동호 · 박은병. 2003. '독일 도르트문트의 지역혁신체계', 『국토계획』 38(2): 1-15.
- Hutton, Thomas A. 1998. The Transformation of Canada's Pacific Metropolis. Ottawa: IRPP.
- Hutton, Thomas A. 2004. "The New Economy of the Inner City," Cities 21(2): 89-108.
- Innes, Judith E.; Sarah Connick; Laura Kaplan and David E. Booher. 2006. Collaborative Governance in the CALFED Program: Adaptive Policy Making for California Water
- Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR). 1995. Kommunalverband-Ruhrgebiet. Wege, Spuren, Essen.
- Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR). 2001. Das Ruhrgebiet, Essen.
- McGee, Terry. 1999. "Governing Mega-urban Regions: the Case of Vancouver," in John Friedmann, ed., Urban and Regional Governance in the Asia Pacific, Institute of Asian Research, UBC, pp. 115-126.
- Meligrana, John 2004. "Toward Regional Transportation Governance: a Case Study of Greater Vancouver," Transportation 26: 359-380.
- ProjektRuhr GmbH. 2003. Arbeitsergebnisse der ProjektRuhr GmbH, Essen.
- Regionalverband Ruhr (RVR). 2005a. Presseinformation, Essen.
- Regionalverband Ruhr (RVR). 2005b. Das Ruhrgebiet-Entdeckungen mitten in Europa, Presseinformation, Mai Essen.
- Rosenau, James. 1992. "Governance, Order and Change in World Politics," in idem and Czempie(ed.), Governance without Government, pp. 1-29.
- Sancton, A. 2001. "Canadian Cities and New Regionalism," Journal of Urban Affairs 23 (5): 543-555.
- Saxenian, A. 1994. Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128 (Cambridge, MA: Harvard University Press).
- Shaw, Rorett. 2002. "The International Building Exhibition (IBA) Emscher Park, Germany: A Model for Sustainable Restructuring?," European Planning Studies 10(1) 77-97.
- Tranter, Revan. 2001. ABAG a Concise History: Celebrating 40 Years of Service, UC Berkeley, Institute of Governmental Studies Working Paper Series 2001-13.

