

수시과제 2008

대전광역시와 행정중심복합도시와의 상생방안

A Study on the Win-Win Strategies for Daejeon
Metropolitan City between Multi-functional
Administrative City

문 경 원



연구진

연구책임

- 문 경 원 / 도시교통연구부 선임연구위원

연구자문

- 강 현 수 / 중부대학교 교수
- 오 용 준 / 충남발전연구원 연구위원
- 이 상 호 / 한밭대학교 교수
- 최 정 석 / 중부대학교 교수

- 목 차 -

I. 서 론	3
1. 연구의 배경과 목적	3
2. 연구의 내용 및 방법	4
II. 행정중심복합도시 관련계획 검토	9
1. 관련 국가계획 검토	9
2. 대전광역시 행정중심복합도시 관련 연계계획 및 시사점	13
III. 상생발전 전략 수립을 위한 국내외 사례분석	25
1. 국외 사례 분석 및 시사점	25
2. 국내 지방자치단체간 상생협력 사례 및 시사점	32
IV. 행정중심복합도시 광역도시권과 인근도시와의 상생	53
1. 행정중심복합도시 광역도시권의 목표	53
2. 행정중심복합도시와 인근도시의 상생가능성 조망	59
3. 행정중심복합도시 건설의 영향 분석	63
V. 대전광역시와 행정중심복합도시와의 상생방안	71
1. 대덕연구개발특구 활성화	71
2. 대덕특구내 규제의 합리적 완화	76
3. 행정중심복합도시권 문화관광벨트 구축 사업	78
4. 청주국제공항 활성화 사업	81
5. 행정중심복합도시권 광역 SOC 확충	84
6. 각종 인프라의 공동 활용방안	86
7. 지역자원의 공동이용 및 관리방안	87
VI. 결 어	91

- 표 목 차 -

<표 II-1> 행정중심도시 연계도로망 종합.....	18
<표 III-1> Randstad의 주요 도시권 및 기능분담.....	26
<표 III-2> 광역도시계획에서의 「중부권 5개 거점도시 네트워크」의 기능분담 및 연계전략....	44
<표 III-3> 도로시설(12개 노선, 113.9km, 26,409억원).....	46
<표 III-4> BRT부문(3개소, 1,055억원).....	46
<표 III-5> 접속시설(7개소, 177억원).....	47
<표 III-6> 환승시설(1개소, 181억원).....	47
<표 III-7> 주변지역 주민을 위한 년도별 예산지원 현황(계획)	49

- 그림 목 차 -

<그림 I-1> 연구의 구성 및 흐름도.....	6
<그림 II-1> 행정중심복합도시 광역계획권.....	12
<그림 II-2> 행정중심복합도시 도로망 접근체계.....	19
<그림 III-1> 란트스타트 위치도.....	25
<그림 III-2> 란트스타트의 상생협력도.....	25
<그림 III-3> 네트워크 도시의 형성.....	27
<그림 III-4> 일본 간사이 지역 개관.....	31
<그림 III-5> 대구·경북 상생협력도.....	37
<그림 III-6> 행정중심복합도시 광역도시계획에서의 공간구조 기본구상	43
<그림 III-7> 행정중심복합도시건설사업 광역교통개선대책.....	48
<그림 IV-1> 기존의 공간구조(경부축 중심의 분절형).....	59
<그림 IV-2> 2030년 행정중심복합도시 광역계획권 공간구조(통합적 거점 구축).....	59
<그림 V-1> 국제과학비즈니스벨트 구상도 안.....	74
<그림 V-2> 행정중심복합도시권 관광지원 추진체계 구축 모형.....	80
<그림 V-3> 행정중심복합도시권 관광개발계획 종합구상.....	81
<그림 V-4> 인천국제공항과 청주국제공항의 역할분담 개념.....	83
<그림 V-5> 충청고속도로 노선도.....	85

I

서 론

1. 연구의 배경과 목적
2. 연구의 내용 및 방법

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

행정중심복합도시는 대한민국의 국가균형발전을 선도하는 도시, 대한민국의 국제 경쟁력을 한 차원 높이는 도시, 21세기의 세계 도시문화의 발전을 선도할 수 있는 아름답고 자랑스러운 도시로 건설하는 데 그 목적이 있다.

행정중심복합도시 건설이 실질적인 국가균형발전과 지역발전의 효과를 얻기 위해 인근도시들과 함께 상생 발전해나가기 위해, 행정중심복합도시의 성공적 정착을 위하여, 인근 도시와의 불필요한 갈등 방지와 공동의 경쟁력 확보가 요구되고, 이를 위해 행정중심복합도시 광역권계획, 인근도시의 발전전략 등을 망라한 종합적 전략 계획이 필요하다. 또한 행정중심복합도시로 인한 인근도시의 공동화 우려 등 행정중심복합도시가 인근 도시에 미치는 부정적 시나리오에 대한 분석과 대비도 필요하다.

이렇게 행정중심복합도시의 건설은 국토구조의 변화뿐만 아니라 행정중심복합도시가 건설 중인 충청권이 다차원의 영향을 직·간접적으로 받게 될 것으로 예상된다. 특히, 행정중심복합도시의 핵심 배후중심도시인 대전지역의 경우, 행정중심복합도시와 연계한 도시의 위상 및 발전축의 변화 등 다양한 정책적 변화가 예상된다.

본 고는 국가 경쟁력제고와 국가균형발전을 도모하기 위해서 추진 중인 행정중심복합도시의 건설로 인하여 인근도시의 공간적, 기능적 변화가 예상됨에 따라 사회경제적 제반 영향을 파악하고, 대전이 갖고 있는 기회요소와 위험요소들을 분석하여 행정중심복합도시와 함께 상생할 수 있는 대응방안을 마련하는 데 목적이 있다.

2. 연구의 내용 및 방법

1) 연구의 주요 내용

행정중심복합도시의 추진계획 및 관련계획을 현재까지 수립된 각종 계획을 중심

으로 검토하고, 행정중심복합도시 건설이 대전광역시에 미치는 영향을 긍정적인 측면과 부정적인 측면에서 살펴보고, 대전의 SWOT(강점, 약점, 기회, 위협 요인)를 분석한다.

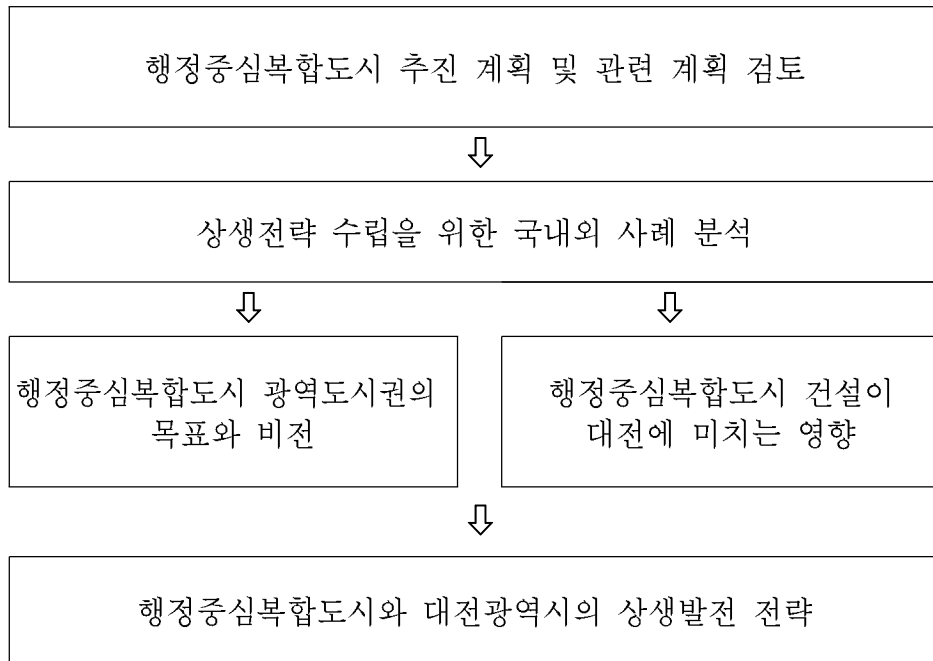
그리고 행정중심복합도시와 상생발전 전략 수립을 위한 국내외 사례분석을 고찰하여 시사점을 도출하고자 한다. 해외 인근 지역간 상생 협력 사례 및 시사점은 네덜란드 란트스타트(암스테르담-로테르담-헤이그) 지역 협력 사례, 일본 간사이지역 광역경제협력 사례 등을 살펴보고, 국내 인근 지역간 상생 협력 사례 및 시사점은 경기도와 충남의 지역상생발전 협약 체결, 대구와 경북이 함께하는 대구 경북 경제통합 추진, 부산 울산 경남 3개 시도 동남광역경제권 공동발전 방안 등의 국내 지역 협력 사례 및 시사점 분석, 대전광역시와 행정중심복합도시와의 상생방안을 대덕R&D특구를 중심으로 한 국제비즈니스 벨트 조성 및 벨트내 연계협력 강화를 위한 광역 SOC 확충방안과 행정중심복합도시권 문화관광벨트 구축 사업, 청주국제공항의 활성화 방안, 각종 인프라의 공동 활용방안 등을 중심으로 모색하고자 한다.

연구의 방법은 행정중심복합도시 관련 기존 수행 연구 검토 및 시사점을 도출하고, 행정중심복합도시 건설기본계획, 개발계획, 광역도시계획 등 검토, 행정중심복합도시 건설과 연계/혹은 독자적인 광역 지방자치단체 단위 계획을 검토하였다. 그리고 국내외 유사 사례 연구 검토 및 시사점을 도출하기 위하여 도시간 연계를 강조하는 네트워크(network) 도시 이론 및 국내외 인근 지역간 상생 협력을 추진한 사례를 검토하였다.

본 연구의 공간적 범위는 대전광역시와 행정중심복합도시 광역도시계획권을 기초로 하되, 연구의 필요에 따라 충청권 3개 시도 전체 등 연구 주제 및 항목별로 공간적 범위를 탄력적으로 운영하였다.

또한 시간적 범위는 행정중심복합도시 건설이 완료되는 2030년까지를 목표로 하되 행정중심복합도시 건설기본계획에서 제시하는 단계별 건설계획을 반영하였다.

2) 연구의 구성 및 흐름



<그림 I-1> 연구의 구성 및 흐름도

II

행정중심복합도시 관련계획 검토

1. 관련 국가계획 검토
 2. 대전광역시 행정중심복합도시 관련
연계계획 및 시사점
-

II. 행정중심복합도시 관련계획 검토

1. 관련 국가계획 검토

1) 제4차 국토종합계획 수정계획(2006-2020)

(1) 계획의 기초와 목표

제4차 국토종합계획 수정계획은 「약동하는 통합국토」의 실현이라는 계획기조를 반영하여 계획의 기본목표, 국토구조 형성의 기본방향, 추진전략을 다음과 같이 설정하고 있다. 계획목표를 국토공간 상에 실현하기 위해 국토구조 형성 틀을 3개의 개방형 국토축과 7+1의 경제권역으로 제시하고 있다.

- 개방형 국토축 : 남해안축, 서해안축, 동해안축

- 경제권역 : 수도권, 강원권, 충청권, 전북권, 광주권, 대구권, 부산권, 제주도

계획목표의 실현을 위해 6대 추진전략은 ① 자립형 지역발전 기반의 구축, ② 동북아 시대의 국토경영과 통일기반 조성, ③ 네트워크형 인프라 구축, ④ 아름답고 인간적인 정주환경 조성, ⑤ 지속가능한 국토 및 자원 관리, ⑥ 분권형 국토계획 및 집행체계 구축 등이다.

제4차 국토계획 수정계획 중 대전권 발전방향은 대전광역시를 과학기술중추 도시로 육성하기 위하여 다음의 네가지 기본목표를 설정하고 있다.

첫째, 행정중심복합도시 배후핵심기능을 담당하는 선진국제도시로 발전

둘째, 동북아시아 국가 발전을 선도하는 첨단과학기술도시로 발전

셋째, 지방화시대 국토균형발전의 선도모델도시로 만들

넷째, 격조 높고 쾌적한 문화·복지·환경도시로 만들

그 발전 방향으로는 행정중심복합도시 배후핵심도시의 위상 강화, 동북아 R&D 허브도시 및 과학기술도시 기반의 조성, 미래지향적 도시구조 형성과 교통·물류

중심도시로의 발전, 문화·컨벤션산업의 육성으로 문화·관광도시 이미지 제고, 환경친화적 도시관리와 선도적인 복지모델의 실현 등을 제시하고 있다.

2) 국가균형발전 5개년 계획(2004-2008)

국가균형발전 5개년 계획의 성격은 중앙과 지방간 파트너십과 상호연계를 중시하는 협력적 계획, 지역의 역량과 선택에 기초하여 지방이 주도적으로 계획을 수립한 최초의 상향식 계획, 수도권외의 경쟁력 증진과 지방의 상호발전을 도모하는 상생적 계획, 지속 가능한 발전을 위한 개발과 보전이 동시에 고려되는 계획, 국가균형발전과 관련된 기존계획을 상호 연계하는 포괄적이며 나침반 역할을 하는 유도적 성격의 계획, 계획수립과정에 행정기관, 학계, 연구기관, 언론계, NGO 등이 모두 참여하여 정책수요를 반영한 참여적이며 수요자중심의 계획이다.

국가균형발전 5개년 계획 중 대전권 발전방향은 대덕 R&D특구를 국가 신성장 창출기지로 육성하는 한편, 지능로봇산업화센터 및 나노종합팹센터 구축 등을 통해 혁신주도형 발전을 선도하는 중점을 두고 있다.

3) 행정중심복합도시 건설기본계획(2006. 7)

행정중심복합도시 건설기본계획은 국토를 균형있게 발전시키고 국가 경쟁력을 강화하기 위해 추진하는 행정중심복합도시 건설의 기본방향 제시하고 있다. 특히, 미래지향적 도시모델을 제시하고 다양한 분야에서 도시발전의 모범이 될 수 있도록 도시개발의 지침을 마련하고 있다.

계획의 공간적 범위는 중앙행정기관 등의 이전 및 시가지 조성을 위해 충청남도 연기군 및 공주시의 지역 중에서 예정지역을 지정하여 계획을 수립하고, 예정지역은 충청남도 연기군 남면·금남면·동면 일원, 공주시 장기면·반포면 일원의 약 73.14 km²가 대상이다. 그리고 예정지역 개발의 영향으로 계획적인 관리가 필요한 지역은 주변지역으로 지정하여 필요한 범위 내에서 계획에 포함시키는데, 주변지역은 예정지역 경계로부터 4~5km 범위 내 지역으로 충청남도 연기군, 공주시 및 충청북도 청원군 일원의 약 223.77km²가 대상이다.

4) 행정중심복합도시 개발계획(2006. 11)

○ 계획의 목적

행정중심복합도시 개발계획은 국토를 균형있게 발전시키고 미래지향적인 도시모델을 제시하고자 하는 기본계획의 내용을 수용하고 구체적으로 실현할 수 있도록 하는데 목적이 있다.

도시건설 전반에 대한 구체적이고 창의적인 세부계획을 작성함으로써 계획의 실천력을 높이고 향후 수립될 실시계획 등의 준거가 되게 하고, 예정지역 경계로부터 4~5km 지역에 지정된 주변지역에 대해서는 예정지역개발과 관련하여 필요한 범위 내에서 광역교통시설 등의 광역기반시설을 포함하여 계획하고 있다.

계획의 공간적 범위는 '행정중심복합도시 건설특별법' 제 11조 및 제 12조의 규정에 의하여 중앙행정기관 등의 이전 및 그에 따른 시가지 조성을 위해 지정된 예정지역¹⁾이며, 시간적 범위는 '행정중심복합도시 건설특별법'이 제정된 2005년을 기준년도로 하고, 도시자족기능을 확보하여 성숙단계에 이르는 2030년을 목표연도로 하고 있다.

5) 행정중심복합도시 광역도시계획(2007. 6)

행정중심복합도시 광역도시계획은 국토균형발전을 선도할 수 있는 거점을 충청권에 구축하기 위하여 행정중심복합도시 및 인근 지역에 대해 광역적 도시계획 필요성에 의하여 수립되었으며, 도시기능의 분담 및 상호 연계, 환경보전 강화, 광역교통시설 등 광역시설의 체계적 정비 등을 목적으로 하는 정책계획이다.

일반적인 광역도시계획이 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률(국계법)」에 의하여 수립되는 반면, 이 계획은 「특별법」에 의하여 수립되는 법정계획으로서의 위상을 갖고 있다.

1) 충청남도 연기군 남면·금남면·동면 일원, 공주시 장기면·반포면 일원의 약 72.91km²(약 2,205만평)이 대상이다.

행정중심복합도시 광역도시계획은 물리적·청사진적 계획인 종전의 광역개발계획이나 도시기본계획과는 달리 전략계획, 정책계획, 지침계획의 성격을 지니고 있다. 계획의 공간적 범위는 행정중심복합도시 광역계획권(건설교통부장관이 2006년 1월 2일 지정·고시) 지역으로 대전광역시 전역, 충청남도 연기군, 공주시, 계룡시 전역, 천안시 일부, 충청북도 청주시, 청원군, 진천군, 증평군 전역 3,597km²이다.

시간적 범위는 2005년을 기준년도로 설정하고 2030년(행정중심복합도시 건설 완료 시점)을 목표연도로 설정하고 있다.



* 자료 : 건설교통부(2007), 행정중심복합도시 광역도시계획

<그림 II-1> 행정중심복합도시 광역계획권

계획의 주요 정책 과제는 수도권과의 연담화를 방지하고 중부권의 중심도시권 형성, 수도권 인구의 유입을 촉진하고 산업기반 및 정부 환경 조성, 광역차원의 공간구조 개편과 계획적 관리, 자연환경 보전과 친환경적 관리체계 구축, 지역간 갈등방지와 지방자치단체간 협력체계 구축 등이다.

특히, 공간구조 구상으로 대전, 계룡, 청주, 청원, 행정중심복합도시, 연기, 공주, 진천, 증평지역을 연계하는 네트워크를 형성하고, 산업구조 및 경제기반 개편을 위한 혁신거점을 육성하는 데 있으며, 광역교통의 연계망을 합리적으로 구축하고, 광역권의 계획적 성장관리를 통해 네트워크 도시 지향의 효율적인 도시개발 체계를 구축하고자 한다.

2. 대전광역시 행정중심복합도시 관련 연계계획 및 시사점

1) 대전비전 2020-제2차 보정계획(대전광역시, 2005)

(1) 국가적 차원의 위상 재정립

① 행정중심복합도시를 지원하는 행정중심복합도시

대전은 현재 청단위의 대부분 국가행정기관(정부대전청사), 과학기술·연구(대덕연구단지), 국방(계룡대) 등의 국가 중추기능을 수행하고 있으며, 앞으로 행정중심복합도시, 컨벤션센터 개관, 멀티미디어 단지의 활성화와 더불어 도시발전이 가속화될 것이다. 행정중심복합도시가 건설되는 기간은 물론이고, 건설 이후에도 대전은 충청지역 최대의 도시로써 현재의 수도권과 영·호남권을 연결하는 국가 중추도시로써의 기능을 수행하고 있다.

② 한국 최고의 연구개발 중심도시

대전은 대덕연구단지의 축적된 기술과 인력이 있는 제 2과학기술 입국을 선도하는 요람으로써 74개의 연구기관이 집적되어 있는 도시로 산·학·연이 공간적으로 근접되어 있어서 R&D 인적네트워크 활성화가 가능하며, 세계과학기술도시연합(WTA)을 주도적으로 설립한 과학·연구·기술도시로써 정부공인 벤처기업이 집적되어 있다.

③ 과학기술이 특화된 첨단산업도시

대전은 지난 30년간 과학기술 육성을 위해 30조원이 집중 투자된 지역으로써 지적재산권 측면에서 16,000여건의 국내외 특허등록을 가지고 있고, 특허출원을 및 증가율이 전국 최고이며, 첨단 핵심원천기술을 보유하고 있는 도시이다. 또한 ETRI를 중심으로 IT분야가 타 분야를 지원할 수 있는 토대를 마련하여 나노 Fab 센터

를 KAIST에 유치함으로써 6T분야 산업화 지원이 가능해졌으며, 지능로봇산업화센터의 건설로 로봇기술(RT)의 산업화 지원이 가능해 지는 등 차세대 융합기술(Fusion Technology) 클러스터 등 우리나라는 물론이고, 동북아의 첨단산업 비즈니스 중심지 역량을 보유하고 있다.

④ 한반도 내륙 물류·유통거점도시

대전은 국토중심에 위치한 교통의 요충지로서 경부·호남권 철도와 고속철도가 분기되고, 경부·호남·대전 고속도로 및 주요 국도가 분기되는 교통망의 결절지(node)로서 전국 어느 곳에서나 2-3시간 이내에 접근할 수 있는 지리적 이점으로 물류·유통산업의 전국 중심도시이다. 현재 진행되고 있는 대전-당진간 고속도로, 대전-서천간 고속도로가 개통되면, 고속철도의 개통과 더불어 대전은 명실상부한 전국 물류·유통의 허브기능을 수행할 수 있다.

우리나라 경제에 과도한 부담이 되고 있는 물류비용 절감을 위해 현대적인 물류시스템의 도입이 필요한 바, 현재의 GDP 대비 12.9%의 물류비용을 10% 이내로 감소시켜야 선진국형 물류 효율을 기대할 수 있다.

(2) 광역적 차원의 위상 재정립

① 고속철도 정차역 도시

고속철도는 전국을 만나질 생활권으로 형성하게 되며, 통행시간 단축으로 지역간 교류가 크게 촉진되기 때문에 고속철도 정차역이 있는 도시와 기타 지역과는 발전의 격차가 크게 벌어질 것이다. 고속철도 정차역 지역은 인구유입, 지역경제 활성화 등으로 주변지역과 중소도시가 고속철도 정차역을 중심으로 결합되는 광역도시권이 형성될 것이나, 비정차역 도시는 인구유출 등으로 정차역 도시로의 종속성이 증대되는 등 정차역 도시와 비정차역 도시간 발전의 격차가 증대될 것이다. 고속철도가 건설되면 병행하여 광케이블이 설치되고, 지역 LAN, 광역 VAN 네트워크 등 고도의 정보서비스를 제공할 수 있는 정보 인프라가 구축되어 고속철도 정차역 도시는 지식·기술 중심의 첨단산업단지 조성이 가능해진다.

② 중부권 광역생활권 중심도시

행정중심복합도시의 충청권 건설은 기존의 수도권과 더불어 중부권을 국토의 중심지역으로 키우겠다는 정부의 의지가 담겨있기 때문에 행정중심복합도시와 대전, 청주, 천안을 중심으로 하는 광역생활권이 형성될 것이다. 도시 위상 측면에서 대전은 광역 도시권을 주도하는 중심도시로써 효율적인 행정, 업무, 상업, 교통, 문화, 복지의 측면에서 인근 주변 도시를 리드하는 탁월한 도시로 성장하고 있다.

③ 광역생활권 교육중심도시

행정중심복합도시 건설에 기인하는 충청지역 대학 경쟁력 강화에 대비하여 대전시는 광역권의 교육중심도시로써 현재 교육인적자원부가 추진하고 있는 지방대학 혁신역량강화 프로젝트(NURI) 등과 같은 프로그램에 적극 동참하면서 대학 간 차별화, 전문화의 집중과 선택이 필요하다. 대전이 광역권의 교육중심도시로써의 기능을 제대로 갖추어야 행정중심복합도시 이전 시 수도권 및 기타 권역으로부터 행정중심복합도시 광역권으로 대학이전 및 분교설치가 가속화될 것이다.

2) 행정중심복합도시 광역도시계획 수립을 위한 대전지역 장기 발전전략 (대전발전연구원, 2007)

(1) 행정중심복합도시간 교통연계 구축

① 광역접근축

도로를 중심으로 한 광역접근축은 경부 및 서해안 고속도로 그리고 호남고속도로를 활용하여 접근이 가능하며 행정중심복합도시로의 연결은 각각 청주-상주간 고속도로, 대전-당진간 고속도로를 이용하여 접근이 가능하다. 그런데 서해안축과 호남축 그리고 경부선 수도권 접근축은 고속도로접근체계상 문제가 없으나 경상도에서 행정중심복합도시로 진입시 불필요한 우회거리가 생길 수 있다. 따라서 경상도의 접근을 고려하여 경부고속도로와 지방도 608호선을 이용하여 행정중심복합도

시에 접근할 수 있도록 단거리 접근로 신설을 계획하였다.

또한, 대전-청주 고속도로의 개설과 대전도시고속화도로와의 연결을 통하여 전국 ↔대전·행정중심복합도시간의 원활한 연결이 가능하도록 하였다. 이는 대전이 단순한 경유지가 아니라 약 2만 5천여 명의 중앙공무원이 상주하고 대덕테크노밸리 등의 개발로 인하여 통행의 발생 및 도착지로서 행정중심복합도시와 그 중요성을 같이 하기 때문이다.

② 연계도로망

현재 행정중심복합도시를 중심으로 한 대전광역권의 교통망은 기존 도시체계를 바탕으로 구축되어 있으므로 행정중심복합도시 건설을 고려한 광역네트워크 구축이 필요하다. 즉, 대전시를 중심으로 발달된 고속도로망을 보완 발전시킴으로써 청주, 천안, 공주 등 주요 도시의 연계를 강화하여 네트워크형 간선교통망이 되도록 하여야 한다. 행정중심복합도시로부터 대전으로 연결되는 주요 축인 국도 1호선 축과 지방도 608호선 축의 정비가 필요하다. 국지도 57호선은 현재 공사중인 국지도 57호선을 광역교통축으로 편입하여 주요 축인 지방도 608호선과 접속시킴으로써 행정중심복합도시 중심의 네트워크를 구축하여야 한다.

이를 위해서 국지도 57호선은 대전 시계까지 6차로의 확장과 지방도 608호선과 입체화 접속, 대전시 내부고속도로망과 입체화접속을 통하여 광역교통네트워크를 구축토록 하였으며, 국도 1호선은 차로 수 불균형을 개선하도록 대전 시계에서부터 행정중심복합도시까지 8차로로 확장하고 선형개량을 통해 도로의 기능을 제고하여야 한다.

③ 순환축 정비

행정중심복합도시와 대전시간 통행은 통행목적상 도심에 위치한 행정 및 상업기능과의 기종점을 형성할 것이므로 통행목적지까지 신속하게 접근이 가능하도록 해야 한다. 고속 순환기능을 보완하도록 기존 C-3 순환축을 보완·개선하여 조속히 완공하여 외곽순환축을 형성함으로써 통과교통의 도심유입을 방지하여야 한다.

- 구간 : 화암네거리~금병로~구암교네거리~진잠로~계백로우회도로~내부순환도시
고속도로~보문네거리~제1치수교~옥천길~동부순환도로~동부도시고속화
도로~전민동

갑천도시고속화도로의 3, 4산업단지 구간 건설이 필요하다. 갑천도시고속화도로는 행정중심복합도시와 대전시 간을 가장 빠르게 연결할 수 있는 최단 시간 거리축에 있다. 따라서 본 구간의 건설을 통해 전체 네트워크의 완결성을 극대화하여야 한다.

<표 II-1> 행정중심복합도시 연계도로망 종합

구분	도로구분	번호	내용	구간	비고
지역간 도로	고속국도	①	대전-당진간 고속국도	대전-당진	공사중
		②	청주-상주간 고속국도	청주-상주	공사중
		③	대전-청주공항 고속국도	대전-청주공항	대전권광역교통계획
	일반국도	④	국도 1호선 확장	대전시계-행정중심복합도시	건의
	국지도	⑤	국지도 57호선 건설	대전-지방도 608호선	건의/실시설계완료
		⑥	국지도 57-경부고속도로 연결도로 건설	국지도 57-경부고속도로	건의
	지방도	⑦	지방도 608호선 확장	국도 1호선-국지도 57호선	건의
		⑧	지방도 591호선 확장	국도 17호선-행정중심복합도시	건의
	도시철도	⑨	대전-행정중심복합도시 도시철도 연장	대전-행정중심복합도시	건의
도시내 도로	도시고속도로	㉠	갑천도시고속도로	현도교-가수원교	도로정비기본계획 (추진중)
		㉡	유등천도시고속도로	둔산-안영동	도로정비기본계획
		㉢	내부순환고속도로	둔산-산성동	도로정비기본계획
	간선순환도로	㉣	외곽순환도로망 구축	-	도시기본계획
	도시철도	㉤	도시철도 1호선 공사중	-	공사중
		㉦	도시철도 2호선	-	도시철도기본계획
	간선도로	㉧	한밭대로-계룡로 도로개설	한밭대로-계룡로	도시철도기본계획
		㉨	구암교4-장대4 구간 도로확장	구암교4-장대4	건의
		㉩	계룡로 우회도로 개설	계룡로-만년교4	도로정비기본계획
		㉪	한밭대-동서로 도로개설	한밭대-동서로	도로정비기본계획
㉫		관저길 확장	관저동-정림동	건의	

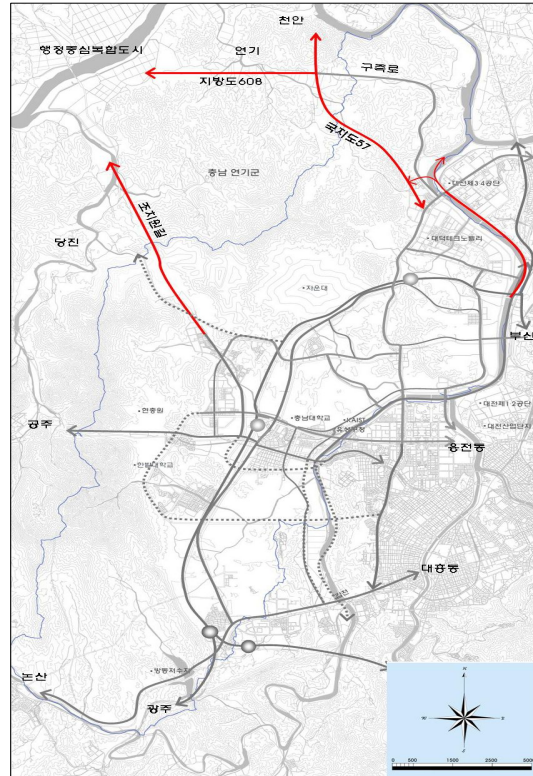
3) 유성비전 2020 종합발전계획(유성구, 2006)

(1) 행정중심복합도시 연계 강화

유성구 북측으로 바로 인접하여 2030년 인구규모 50만명의 행정중심복합도시가 건설될 예정이다. 이에 유성구는 행정중심복합도시에서 가장 인접한 배후도시로서 많은 기능적 분담과 역할을 담당하게 될 것이다. 행정중심복합도시와의 원활한 이동 및

교류를 위해서는 대중교통체계 개선 및 도로망 정비 등 연계를 강화할 필요성이 있다.

그 추진 방안으로는 첫째, 대중교통 체계 개선으로 우선 간선도로망을 활용하여 간선급행버스 체계를 도입하고, 장기적으로는 자기부상열차를 건설한다. 둘째, 도로망 확충 정비로 국도 1호선 정비, 국지도 57호선 개설, 지방도 608호선 확장, 도시고속도로와 국지도 57호선 연결도로 개설 등을 들 수 있다.



<그림 II-2> 행정중심복합도시 도로망 접근체계

4) 제4차 대전권 관광개발계획(대전광역시, 2007)

(1) 신규 관광단지 개발

한편 배후인구가 총 490만명(대전시 150만명, 충북 150만명, 충남 190만명)에 달하는 충청·대전권에는 관광단지가 없는 실정이다. 또한 대전·충청권은 향후 행정중

심복합도시가 건설되어 관광수요가 증가할 것으로 예상됨에 따라 이에 대한 대비가 요구된다고 할 수 있다. 따라서 배후인구(관광수요)가 많은 대전권에 관광단지를 조성하여, 지역 주민 및 주변지역의 향후 관광수요를 창출할 필요가 있다.

다양한 측면에서 신규 관광단지 도입기능 및 시설을 종합한 결과, 다음과 같은 시설을 도입토록 설정하고 있다.

- 숙박시설 : 호텔 등
- 휴양놀이시설 : 과학체험마을(science village), 수상레저시설, 민속마을, 키즈몰, 산악스포츠시설 등
- 운동시설 : 골프장 등

그리고 개발구상(안)으로 상징적 관광호텔을 중심으로 일정규모 이상의 경쟁력을 갖는 체험형 과학관(science village)과 테마파크인 water park 그리고 민속마을을 배치하고 이들 시설간 밀접한 연계성을 갖도록 배치하고자 한다. 한 유원시설(kids land)와 익스트림 스포츠시설(mountain city) 그리고 운동시설인 골프장(대중형)을 연계 배치토록 한다.

5) 종합 및 시사점

관련계획	주요내용	시사점
대전비전 2020-제2차 보정계획(대전광역시, 2005)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국가적 차원의 위상 재정립 <ul style="list-style-type: none"> - 행정중심복합도시를 지원하는 행정중심복합도시 - 한국최고의 연구개발 중심도시 - 과학기술이 특화된 첨단산업도시 - 한반도 내륙 물류·유통거점도시 ○ 광역적 차원의 위상 재정립 <ul style="list-style-type: none"> - 고속철도 정차역 도시 - 중부권 광역생활권 중심도시 - 광역생활권 교육중심도시 	<p>대전대도시권 기능 강화로 국가 균형발전 도모</p> <p>행정중심복합도시와 상생발전을 위한 대전도시발전 특화</p>
행정중심복합도시 광역도시계획 수립을 위한 대전지역 장기 발전전략(대전발전연구원, 2007)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 행정중심복합도시간 교통연계 구축 <ul style="list-style-type: none"> - 광역접근축 - 연계도로망 - 순환축 정비 	<p>행정중심복합도시와의 접근성 제고로 도시경쟁력 강화</p>
유성비전 2020 종합발전계획(유성구, 2006)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 행정중심복합도시 연계강화 <ul style="list-style-type: none"> - 대중교통체계 개선 - 도로망 확충 정비 	<p>행정중심복합도시와의 접근성 제고로 도시경쟁력 강화</p>
제4차 대전권 관광개발계획(대전광역시, 2007)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 신규 관광단지 개발 	<p>대전대도시권 관광여가 기능 강화</p>

Ⅲ

상생발전 전략 수립을 위한 국내·외 사례분석

-
1. 국외 사례 분석 및 시사점
 2. 국내 지방자치단체간 상생협력 사례
및 시사점
-

Ⅲ. 상생발전 전략 수립을 위한 국내·외 사례 분석

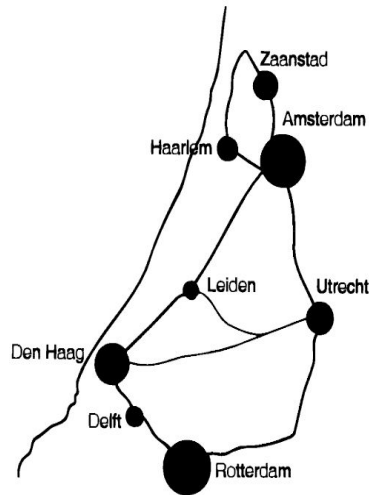
1. 국외 사례 분석 및 시사점

1) 네덜란드 란트스타트 사례 및 시사점

네덜란드 국토정책에서 가장 중요한 지역은 란트스타트(Randstad)이다. 란트스타트는 4개의 카운티인 북홀랜드(North Holland), 남홀랜드(South Holland), 유트레히트(Utrecht), 플레볼란트(Flevoland)로 구성되었다. 주요도시로는 수도권으로서 암스테르담, 로테르담, 헤이그, 유트레히트와 여타 중소도시들이 있다. 도시들이 중앙 녹지대인 Green Heart를 반경 약 50-60km의 환상형으로 에워싸고 있는 지역으로 핵심적인 경제활동 및 중추관리 기능이 집중되어 있다.



<그림 Ⅲ-1> 란트스타트 위치도



<그림 Ⅲ-2> 란트스타트의 상생협력도

Randstad의 인구규모는 도시지역이 약 500만명이고 주변 교외지역까지 합치면 약 600만명에 달하여 2000년 현재 Randstad의 전국 인구 비중은 36.8%를 차지하고

있다. Randstad의 주요 도시권 인구는 로테르담 112만명, 암스테르담 100만명, 헤이그 87만명, 유트레히트 60만명 등의 순이다.

<표 III-1> Randstad의 주요 도시권 및 기능 분담

도시권	인구(2000년)	주요 특징
Rotterdam	1,125,000	항만, 국제무역, 지역공항, 산업, 기업본사, 대학도시
Amsterdam	1,000,000	관광, 국제무역, 예술, 대학도시, 레저, 은행, 기업본사, 항만
Hague	875,000	행정 및 정치중심지, 기업본사, 컨설팅, 관광
Utrecht	600,000	도로 및 철도허브, 대학도시, 무역, 컨설팅, 종교중심지

자료 : Han Lorzing, 2002

주요 도시들 간의 거리는 암스테르담, 헤이그, 로테르담, 유트레히트가 각각 50km, 20km, 55km, 35km이고, 암스테르담/로테르담과 헤이그/유트레히트는 란트스타트의 다이아몬드형의 세로·가로축으로 각각 55km 거리에 위치하고 있다.

란트스타트 정책 변화를 시대별로 살펴보면, 1950년대에는 제1차 국토계획을 통하여 도시성장을 중앙녹지대(Green Heart) 외곽의 환상 도시지역 또는 그 외곽방향으로 유도하였다. 1960년대에는 제2차 국토계획(1966)을 통하여 중앙녹지대로의 도시팽창을 피하기 위하여 란트스타트의 북측 윙/wing(유트레히트, 암스테르담)은 간척지, 남측 윙(헤이그, 로테르담)은 농촌지역에 도시성장을 수용하도록 하였으며, 외곽지역에 가용토지가 없는 헤이그는 예외적으로 Green Heart에 신도시(Zoetermeer)를 계획하였다.

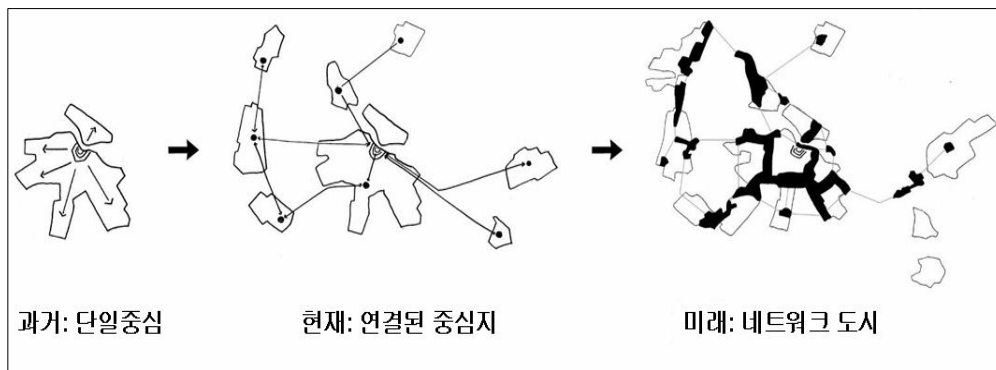
1970년대에는 소규모 도시 및 마을개발을 통하여 사업체 및 인구가 주요 도시지역에서 유출됨에 따라 14개의 주거용 성장거점도시를 지정하였으며, 이 중 11개가 란트스타트 지역에 위치하였다. 이에 따라 소도시 및 마을의 성장을 억제하기 위해 계획허가를 받는 신규 주착수를 제한하고, 도시인구의 유출을 중지시키기 위하여

도시재개발사업을 추진하였다. 아울러 Green Heart의 기능을 농업중심지로서 뿐만 아니라 레저 활동 및 자연보전의 관점에서 인식하기 시작하였다.

1980년대에는 대도시 인구가 안정화되고 성장거점에 대규모 신규 주택이 건설되었으나 대부분의 기업이 란트스타트 지역에 입지하였다. 이 결과 성장거점 주변에 교통체증이 심화됨에 따라 성장거점 개발정책을 폐지하였다.

1990년대에는 기업체와 주거지역이 기존의 도시지역에 가능한 한 가까이 입지하도록 계획하고 대중교통 이용을 증대시킴으로써 Green Heart지역 및 기타 오픈 스페이스의 보전을 도모하였다. 이를 위하여 2005년까지 건설하도록 계획한 20개 신규택지개발사업은 모두 Green Heart 경계선 바로 외측에 위치하게 되었다.

2000년대의 란트스타트 공간계획에서는 네트워크 도시권 형성을 강조하고 있다. 1998년 수립된 Deltametropolis 계획에서는 란트스타트 지역 내 도시들의 네트워크화를 통하여 대도시권의 국제경쟁력 강화를 도모하였다.



<그림 Ⅲ-3> 네트워크 도시의 형성

Deltametropolis는 Delta(녹지·호수·해안 : 환경) - Metro(도로·항구·철도·공항·대중교통 인프라 : 교통네트워크) - Polis(대도시·중소도시 : 교통결절지)의 3가지 계획요소를 포함하는 복합적 개념이다.

도시권의 네트워크를 위한 전략으로서 통합적 대중교통시스템 구축, 수변 및 녹지공간의 상호의존성 강화, 대학간·문화적 기구들 간의 협력, 각 주거지역의 다양화, 이민자의 융화 등을 추진하고 있다.

(1) 란트스타트 정책의 문제점과 새로운 발전 전략

란트스타트는 최근에 다양한 문제에 직면해 있다. 즉, 도시권 확산에 따른 도시 관리상의 문제이며, 새로운 산업체계에 대응하는 데 있어서 한계를 노출하고 있다. 란트스타트지역에서 현안과제는 도시의 무질서한 확산이다. 암스테르담, 로테르담, 헤이그 등의 지역에서는 도로를 따라 무질서한 난개발이 이루어지고 있으며, 인근 Green Heart 농업지대를 상당부분 잠식해 가고 있다는 점이다. 또한 무질서한 도시 주거지의 확산으로 인하여 산업환경이 악화되었다는 점이다. 생산비의 증가, 인프라의 부족, 인건비 상승, 산업용지의 가격 상승, 이업의 입지조건의 약화 등으로 인해 지역산업의 경쟁력이 저하되었다.

이에 따라 최근 란트스타트 개발사업의 핵심은 지역경제의 활성화에 맞추어져 있다. 경제 활성화 정책의 세부과제는 과학·기술의 잠재력 극대화, 인적 자원의 적절한 교육, 노동시장의 파편화(fragmentation) 방지, 노동공급시장의 확대와 아웃소싱, 소비자들에게 있어서 규모의 경제 확대, 연구 활동과 기업 활동 간의 상호작용 촉진 등이다.

(2) 시사점

네덜란드의 란트스타트는 오랜 기간 동안 인근도시들이 공간적 군집과 연계망을 통하여 형성해온 네트워크 도시의 대표적 사례이다.

네트워크 도시란 2개나 그 이상의 독립적인 도시들이 기능상 상호보완적으로 협력하고 교통수단과 통신시설에 의해 집적 경제를 달성하는 경우를 일컫는 용어이다. 일반적으로 네트워크 도시는 다중심적인 도시집적체로서 단일 중심을 가진 대도시권과는 구별되고 있다.

종래의 도시 간 관계나 도시체계에 대한 접근이 주로 중심지이론에 의존해왔다면, 최근에는 인근 도시 간의 네트워크를 강조하는 네트워크 도시이론이 주목받고 있다. 네트워크 도시이론은, 인근 도시들이 경쟁적 관계를 넘어서, 연관 산업 분야에 특화하거나 분업 관계를 형성함으로써 새로운 방식의 경쟁력을 구축하는 현상이 확산되고 있는 점에 주목하고 있다.

기존의 중심지형 도시체계가 인근 도시 간의 경쟁을 특성으로 하고 있는 것과는 달리, 네트워크 도시들은 거래비용의 절감과 협력구조를 통해 상호작용적 성장의 시너지를 얻는다는 점이다.

따라서 이 도시들은 각기 독자적인 특성을 가지면서 긴밀한 연계망을 통해 경쟁력을 시켜나가야만 하며, 인근도시들 간의 기능적 협력과 분업구조를 강화시켜 나가야 한다고 본다. 즉 네트워크 도시의 구축은 인근도시의 다양한 요소들을 공간적으로 연계시킴으로써 시간과 비용을 줄이고 시너지 효과를 창출하는 것이다.

이 점에서 최근 행정중심복합도시와 인근도시와의 상생발전을 위한 전략을 모색하는 데 있어서도 각 도시들 간의 상호분업구조와 연계망 형성에 주목할 필요가 있다.

2) 일본 간사이 사례 및 시사점

(1) 계획 내용

일본 간사이지역은 우리와 비슷한 행정 체제를 가진 일본에서 매우 진전된 광역 거버넌스 체제를 구축한 사례이다. 간사이경제권은 총인구 약 2,200만 명으로 일본 인구의 약 17%에 달하고, 지역총생산도 일본 전체 중 비슷한 비중을 차지하고 있다. 간사이 경제권의 규모는 스페인 전체를 상회하고, 이탈리아 전체에 육박한다.

그러나 간사이 경제권은 급속한 산업환경변화에 따른 산업활력이 저하되고 있다. 국제적인 경쟁의 격화, 산업의 공동화로 인해 전통적인 제조업 활력이 저하되고, 농림수산업을 비롯한 지역산업의 부진, 인구감소, 고령화의 진전으로 지역의 자립성이 위태로워짐에 따라 다양하게 연계할 필요성이 대두되었다.

이러한 간사이 경제권의 위기 의식이 고조되면서, 지방공공단체, 주민, 기업 등 다양한 주체가 광역적 연계를 적극적으로 추진하였다. 1999년에는 각 경제단체와 지방자치단체가 공동으로 간사이광역연계협의회를 설립하고 광역연계에 대응하였다.

간사이경제권에는 고차도시기능, 산업, 문화, 학술연구, 자연 등의 개성을 살린 도시·지역이 각지에 산재해 있다. 각 도시·지역이 개성을 살리면서도 수평적인 네트워크로 연결된 일체화된 권역을 형성하는‘다핵격자구조’를 지향하였다. 또한 각 도시·지역은 개성을 살리면서 동시에 서로 경쟁하여, 핵이 되는 것을 지향하고, 나아가 이들 핵이 여러 곳에 형성된‘다핵’의 간사이경제권을 형성하였다. 도시·지역간의 중층적인 연계에 의해 권역의 각 지역과의‘연계축’을 형성하고, 이 연계축’을 권역전체에서 보면, 마치 동서방향, 남북방향으로 펼쳐져 있는 격자모양이 되는데, 이와 같은‘다핵격자구조’의 권역구조를 형성하였다.

또한 다핵격자구조의 실현을 향한 전략적 연계축을 형성하여, 신산업창출, 학술연구, 국제교류 등의 고도의 기능이나 탁월한 지역자원을 지닌 도시·지역, 또는 다른 자원이나 기능을 지닌 도시·지역에 있어서 제기능의 충실과 각각의 기능에 있어서 연계를 강화함으로써 6개의 전략적 연계축을 형성하였다.

이에 따라 간사이 경제권의 미래 비전은 강하면서도 유연한 산업경제권의 형성, 국내외로부터 사람들이 모이는 교류·정보발신권역의 형성, 문화·학술의 중추권역의 형성, 역사문화나 자연과 조화된 안전하고 쾌적한 생활공간의 형성에 두고 있다.



<그림 Ⅲ-4> 일본 간사이 지역 개관

(2) 시사점

광역협력 사례는 산업발전의 협력 사례 : 바이오산업 진흥, 지역·관광홍보의 사례 : 關西 국제관광정보센터, 환경문제의 협력사례 : 오사카만웨닉스계획 추진, 문화·학술연구의 사례 : 간사이문화학술연구도시, 총괄적 광역협력 조직의 사례 : 간사이광역연계협의회 등을 들 수 있다.

광역협력 사례의 시사점으로는 ‘간사이는 하나’라는 이념 하에 광역적 연계를 강화하여 간사이의 잠재력과 효율성을 높이려고 하였다. 자치단체는 결국 행정구역을 중심으로 활동할 수 밖에 없기 때문에 산업계나 학계가 중간적 위치에서 광역적 협력을 유도하였으며, 간사이에는 철도, 전력, 가스, 관광회사 등과 같은 광역적으로 영업활동을 하는 대기업이 중심이 된 간사이경제연합회가 있어 광역적 협력을 주도하였다.

또한 위기상황에 대한 공감대를 형성하고 광역적 협력의 이점을 인식시키는 것이 필요하고, 공동의 목적을 달성하기 위해서는 다소의 기득권을 포기하는 자세도 필요하다. 또한 인프라 조성시 다른 자치단체가 광역적으로 활용할 것인가를 고려

해야 하며, 광역적 협력이 잘 되고 못 되고는 광역적 업무를 담당하는 사무국이 얼마나 노력하느냐에 달려 있다는 것을 인식하였다. 즉, 이해당사자들 간의 서로에 대한 이해를 넓히고 광역적 협력을 이끌어 낼 수 있는 사고를 기르고 확산시키는 것이 중요하다.

2. 국내 지방자치단체간 상생협력 사례 및 시사점

1) 충청권 상생협력 : 충남-대전-충북 상생협력 사례

행정중심복합도시의 건설에 따라 행정중심복합도시와 더불어 충남-대전-충북이 상호 협력하여 공동 발전을 도모하고자 다음과 같은 상생협력 체계를 구축하고 있다.

① 청주국제공항을 중심으로 한 상생협력 방안 필요

중부권의 대형 거점공항이라는 비전설정을 통해 세계화 개방화를 촉진시키는 관문의 역할을 찾고, 충청권의 통합경제권을 달성하고, 국가균형의 통합정신 발휘를 통한 공동번영을 달성하기 위해 상생적 협력체계의 구축이 필요하다.

② 광역교통체계에 대한 충청권 공동 이해와 통합 계획 필요성

충청권은 국토중심부에 입지하고 있어 국내적으로 공동의 이해기반을 갖고 있는 고속도로 및 철도의 결절지(node)이며, 수도권 인접지역으로서 수도권정책의 직간접적인 영향권에 속하는 공동의 입지적 이해를 가지고 있다.

그러나 지역교통계획의 종합성과 체계성 부족의 극복 방안으로서 지역협력의 필요성이 대두되고 있지만, 각 지방자치단체별로 자체적인 계획을 수립하고 있어 충청권 전체의 입장에서 보면 중복되거나 비효율적일 수 있는 계획들이 많아 통합계획의 필요성이 제기되었다.

③ 통합적 충청권을 실현하기 위한 상생협력 방안 필요

경제적, 행정적 통합체계를 구축하여 산업경제를 발전시키고, 충청권 내의 균형 발전을 달성하기 위해 상생적 협력이 필요하다.

④ 통합적 경제권을 실현하기 위한 상생협력 방안

국토중심지로서의 기능 강화 : 행정중심복합도시 건설로 국가 중추기능의 집적지로 발전할 가능성이 높기 때문에 따라서 충청권은 국토의 중심지 기능을 수행할 수 있는 물적·제도적 기반을 구축하고, 수도권기능의 계획적·체계적인 수용기반을 구축해야 한다.

과학기술의 집적에 따른 첨단·지식산업기반 확대 전망 : 충청권은 대덕R&D특구, 오송생명과학단지 등이 집중되어 있어 과학기술산업지대로 지속적으로 성장할 전망이다이기 때문에 충청권은 향후 지속적인 과학기술의 발전과 확산을 위한 지역혁신체제를 도입하고, 고급 정주여건을 조성하고 과학과 기술의 산업화 촉진을 위한 기반조성 등을 추진한다.

중국을 포함한 환황해경제권의 부상과 충청권의 위상변화 : 충청권은 지리적인 위치와 서해안 거점항만 조성으로 환황해경제권의 주요한 교류거점으로서의 기능이 증대될 것으로 예상된다. 정보·고속화의 진전과 광역적 정주체계 등장으로 도시 중심의 경제·사회활동의 광역화는 광역적 교통망 및 공급처리시설의 건설과 각종 광역서비스의 공급을 요구하므로, 이를 위한 광역행정관리체제의 정비가 필요하다.

또한 가치관의 변화에 따른 문화 및 환경적 욕구증대 : 여유로운 삶과 문화적 욕구의 증대에 따라 충청권이 지니고 있는 역사문화자원의 보전과 함께 역동적인 산업기반으로 육성하는 노력이 요구된다(충청권 초광역 클러스터의 구축과 산업구조의 고도화로 산업경제의 발전을 도모)

(1) 공동추진사업

① 청주국제공항을 중심으로 한 상생협력 추진사업

국제선 여객의 확충을 위해 아시아를 연계하는 특화노선으로 방향을 설정하고,

국내여객 수요를 창출시키며, 이용하기 편리한 기반시설을 확충하는 데 그 목적이 있다.

② 광역교통체계를 둘러싼 상생협력 추진사업

광역교통체계를 둘러싼 상생협력 추진사업은 첫째, 광역교통체계를 통한 상생협력 추진사업으로는 청주국제공항의 육성, 항만육성, 육상물류중심시설의 육성을 위한 광역권 물류거점시설을 확보한다. 둘째, 광역교통 및 물류거점과의 연계성 강화 사업으로 항만내륙간 연결강화, 청주공항의 활성화를 위한 대전·충남(행정중심복합도시)~청주간 연결도로의 확충, 권역물류거점과의 연계도로의 확충을 통한 거점간 연계수송체계 강화이다. 셋째, 대도시권 광역교통체계 정비·확충 사업으로 충청권의 교통중심성을 강화하기 위하여 중심대도시권인 대전·청주·행정중심복합도시~인접지역간 광역교통체계를 구축한다.

③ 통합적 충청권을 실현하기 위한 상생협력 추진사업

경제통합을 위한 상생협력의 방안으로는 공간재편성과 충청권 광역교통망 공동구축 추진, 충청권 광역 산업클러스터 조성 및 지역특화, 행정중심복합도시의 쟁점과 과제에 대한 상호 조정, 청주공항 활성화 공동추진, 충청권발전 특별법의 제정 등 제도적 조치 등이다.

그리고 공동발전과 상생협력을 위한 과제로서는 협력적 지역거버넌스체제의 구축, 충청권 공동발전을 위한 3개 시도연구원의 교류 활성화, 수도권에 대응하는 충청권의 중부권 광역경제권을 형성, 충청권 공동 투자에 의한 시범지구 지정, 충청권 경제협의체 구성 및 중앙정부의 지원, 행정파트너십 강화를 통한 각종 행정서비스 및 프로그램 연계 등을 들 수 있다.

④ 통합적 경제권을 실현하기 위한 상생협력 추진사업

비계획적이고 수요대응적인 산업 및 도시개발은 난개발을 초래하고, 자치단체간의 과도한 개발사업의 경합으로 막대한 자원부담 및 손실이 발생. 이를 해소하고

장차 국가 경제의 중심기능을 담당하기 위하여 충청권 초광역 클러스터의 구축과 산업구조의 고도화를 기본 방향으로 설정하였다.

이를 위하여 집적기반의 강화, 지역자원의 공동이용 및 관리, 신기술 창업지원 및 중견기업 육성, 역외 투자 및 기업의 공동유치, 협력네트워크 및 협력문화의 확산, 지역 협력적 추진체계의 구축을 시행한다.

(2) 시사점

충남-대전-충북 등 충청권 상생협력은 대표적인 초광역권 상생협력의 사례이다. 상생협력의 기반이 될 수 있는 공동의 동기인 행정중심복합도시 개발사업을 추진하는 데 관심이 집중되어 있다.

그러나 대규모의 연구단지를 중심으로 한 R&D기반이 확립되어 상생협력 추진에 따른 공동의 이해관계가 존재하고, 이해관계가 상충하는 부분이 많아 사업추진에 따른 지방자치단체간 갈등이 발생될 가능성이 있다고 본다.

2) 대구·경북 상생협력 사례

(1) 배경

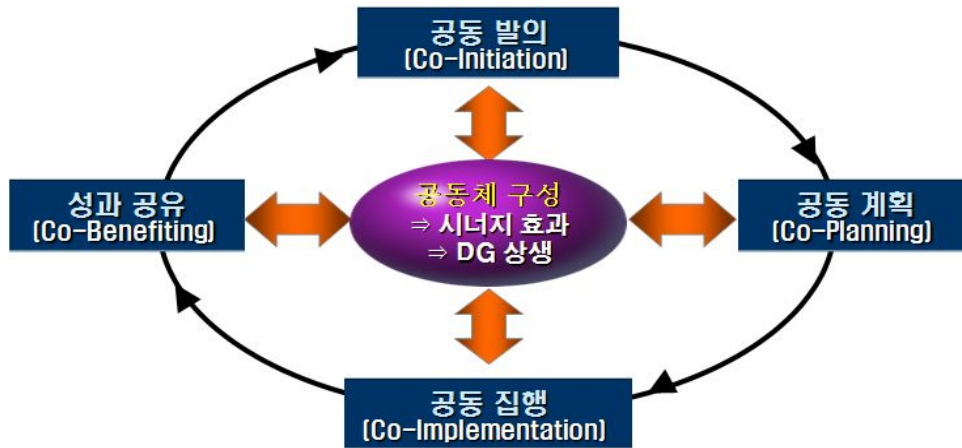
대구지역은 GRDP의 상대적 하락이 지속되고 있으며, 경북은 수도권의 규제완화에 따른 제조업의 공동화에 대한 우려가 심각하며, 경제와 산업, 그리고 생활기반의 질적 저하가 초래될 수 있다는 위기감을 공동으로 인식하였다.

지역침체의 원인으로 대구·경북 시도민의 보수성과 과거 개발 연대식 사고, 내륙분지와 공간적 한계를 인식하지 못한 채 제조업 중심의 사고에만 전념해 온 대구와 기술 및 R&D, 인력, 정보 등 모든 기업지원기능을 지역 내에서만 해결하려는 경북의 문제점이 지적되었다. 대구·경북의 행정분리로 상호 협력이 부재하며, 이로 인해 고립된 개발정책과 전략을 추진함으로써 침체문제가 발생한 것도 하나의 원인으로 보았다.

(2) 개요

융합과 경쟁의 세계화 시대에 지역간 협력의 필요성이 증대되고 있기 때문에 지역경쟁력이 경쟁력의 원천이라 인식하여 지역간 협력을 통해 경쟁력을 확보하고, 지방자치단체들의 자기중심적 사고를 탈피하여 협력과 상생의 사고로 전환한다. 국가적 추세에 맞춰 단일경제권에서 복수경제권으로 전환하여 지역경쟁력을 강화하고 이를 통해 지역발전 및 국가균형발전을 도모하고, 공동의 협력을 통해 대구·경북은 다음의 효과를 달성하는 데 있다.

- 협력적 활동을 통한 규모의 효과 극대화, 효율적 예산 집행을 통한 낭비적 요소 제거
- 시너지 효과 극대화를 통한 생산성 향상과 일자리 창출이 가능한데, 신규 고용 창출은 약 2만5천개, 소득 증대 효과는 대구 GRDP가 최하위에서 8위로, 경북의 소비지출이 15위에서 11위로 상승 전망
- 대구의 지원기능과 경북의 생산거점기능간 상상적 연계협력을 통해 대구·경북의 신성장동력산업 창출
- 대구·경북 주민의 생활편의성과 삶의 질을 높이는데 필요한 기반의 확보 가능
- 수도권에 대응한 영남권 경제공동체 교두보를 마련하는데 기여할 수 있으며, 지역협력의 모범사례를 제시할 수 있음
- 대구·경북 시도민의 정체성을 형성하고 화합적 분위기를 조성



<그림 Ⅲ-5> 대구·경북 상생협력도

자료 : 서정해(2006), 대구·경북 공동발전전략

(3) 공동 추진사업

① 경제산업 부문의 공동추진사업

“선택과 집중, 협력을 통한 지역경제의 재도약이란 비전” 하에서 ㉠ 대구·경북 협력을 통한 R&D 기반 구축 및 활성화, ㉡ 대구·경북 공동 산업클러스터 구축, ㉢ 기업하기 좋은 지역 만들기를 목표로 설정하였다. 이를 위해 대구·경북 공동투자유치, 대구·경북 중소기업 해외마케팅 중점지원, 대구·경북 산업단지 연계 활성화, 대구·경북 MT산업 클러스터 조성, 대구·경북 첨단 자동차산업 클러스터 조성, 지역 강점형 IT산업 경쟁력 강화, 대구·경북 CT산업 협력 기반 마련, 대구·경북 비즈니스서비스산업 육성, 대구·경북 에너지산업 협력 및 기반구축사업 등을 중점적으로 추진하였다.

② 교통 부문의 공동추진사업

“조화로운 통합생활권 형성으로 지역동질성 회복”이란 비전하에서 ㉠ 지역특성을 살린 조화로운 토지이용계획 수립, ㉡ 상생할 수 있는 통합 도시계획사업 추진, ㉢ 편리하고 효율적인 통합 사회기반시설 구축을 목표로 설정하였다. 이를 위

한 사업으로 대구·경북 통합중장기종합계획 수립, 대구·경북 연접지역 자연자원 공동관리계획 수립, 대구공항활성화 추진, 동남권 신국제공항 건설사업 추진, 대구·선북선 전철화사업 조기 개통을 추진한다.

③ 문화관광 부문의 공동추진사업

“네트워크 관광, 윈윈(win-win) 대구·경북”이란 비전을 설정한 후, ㉠ KTX 연계 대구·경북 One day trip 상품 개발, ㉡ 대구·경북 템플 Stay 공동추진, ㉢ 대구·경북 관광숙박시설 인증제도 도입, ㉣ 대구·경북 관광데이터베이스 공동구축, ㉤ 대구·경북 공동관광홍보를 협력사업으로 추진한다.

④ 균형발전 부문의 공동추진사업

“지역격차 없는 하나된 마음, 하나된 지역사회”를 비전으로 설정한 후, ㉠ 공동협력을 통한 지역격차 없는 지역사회 만들기, ㉡ 낙후지역 개발을 통한 균형발전, ㉢ 도농간 차별없는 삶의 혜택 누리기, ㉣ 산업간지역간 네트워킹을 통한 지역산업 활성화를 목표로 설정한다.

이들 목표를 달성하기 위해 북부지역 균형발전 공동네트워크 설치, 경상북도 행정기관 북부지역 이전, 낙동강 그린프로젝트(에코벨트) 추진, 대구·경북 도농상생교류 협력사업, 그린벨트 클러스터 구축, U-헬스케어 시스템 구축을 통한 지역의료체계를 사업으로 추진한다.

(4) 시사점

대구·경북 상생협력 사례는 지역문제에 대한 광역적 해결책으로 경제적 측면의 협력에 초점을 두고 있다. 지역정서나 지역문화가 동질적이어서 상생협력 추진에 따른 장애요소가 비교적 적다. 그리고 대구와 경북간의 역할분담과 기능배분이 비교적 명확하여 사업추진에 따른 갈등요소가 적다.

3) 광주·전남 상생협력 사례

(1) 배경

광주시와 전남도가 상생 발전할 수 있는 대형프로젝트를 발굴해 대선 공약화를 추진하고 있으며, 이를 위해 대통령선거를 앞두고 지역현안을 대선 공약으로 채택하기 위해 시도가 각각 사업을 발굴하였다. 특히 광주시와 전남도가 상생 발전할 수 있는 대형 프로젝트 발굴이 미흡하다는 판단 하에 공동으로 정책을 개발하기로 합의하였다.

(2) 개요

광주 및 전남도의 지역경제를 활성화시킬 수 있는 획기적인 대형 사업을 발굴하여 이를 국책사업으로 하겠다는 과제이다. 광주시는 아시아문화중심도시, 중단 없는 국책사업 추진, 광산업 3단계 국비지원 사업 추진, 첨단의료산업복합단지 유치, 보통교부세 재원 산정시 지하철이 있는 도시에 일정부분 적자보존분 적용, 민주주의전당 및 민주공원 유치 등을 공약으로 채택할 수 있도록 한다는 전략을 가졌다. 전라남도는 J프로젝트와 여수 박람회 유치, F1 등 지역발전의 전환점이 될 사업을 대선후보들이 공약으로 채택하도록 대응책을 마련하고 있다.

(3) 공동추진사업

상생협력의 성공적 추진을 위해 광주시와 전남도는 양 시도 기획관리실장을 중심으로 `T/F팀'을 구성해 광주·전남지역의 미래를 획기적으로 바꿔 놓을 수 있을 만한 대형프로젝트를 발굴, 국가사업으로 추진될 수 있도록 대선공약화를 추진할 방침으로 계획을 추진한다.

공동추진사업으로는 도로(광주외곽순환고속도로 및 기타 주요 도로), 서남해안관광개발사업, 해양관광복합리조트 등의 지역개발사업 등이 주요한 사업으로 선정되었다.

(4) 시사점

광주·전남 상생협력 사례는 유사한 지역적 문화적 정서와 공통의 문제인식으로 협력의 가능성이 높다. 이 지역은 지역발전의 파급효과가 큰 대형국책사업을 중심으로 협력사업을 추진하고 있다.

4) 대전광역시와 인근 8개 시군 상생협력 사례

(1) 배경

대전과 인근 시군간 통근·통학자수 약 4만 명, 고속도로 통행량 1일 약 2만3천여 대로 인구·경제활동이 행정구역 공간 범위를 넘어서 폭넓게 이루어지고 있는 실정이다.

현재 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 근거한 「대전권 광역도시계획」이 수립되어 있음에도 불구하고 아직까지 균형발전과 주민욕구 충족을 위한 상호 협력 네트워크 기반이 없어 전략계획으로서의 광역도시계획이 선언적 의미에 머무르고 있는 실정이다.

따라서 각개 약진이 아니라 상생방식의 공동발전 전략을 모색하여 지역의 경쟁력 제고는 물론, 미래를 향한 지역의 새로운 가치를 창출할 필요성이 제기되었다.

(2) 개요

대전 및 인근 8개 시군(공주시, 논산시, 계룡시, 보은군, 옥천군, 영동군, 금산군, 연기군)이 상생발전을 위한 협력의 필요성에 공감하고 공동발전 협약을 체결하였다. 구체적인 협력사업의 발굴, 세부적인 추진방안 마련 및 실행계획 수립 등 실무적인 뒷받침을 위해, 각 기관 기획부서의 장을 구성원으로 하는 “대전+8개 시군 공동발전을 위한 실무협의회”를 구성하고, 실무협의회 운영세칙을 제정하였다. 현재 각 지방자치단체가 제시한 안전별로 협력적 공동대응방안을 추진하고 있으며, 행정협의체의 성격을 갖고 있다.

공통 협력과제의 사례는 지역축제·휴양지홍보 상호지원시스템 구축 방안, 지역 농·특산물 판로지원 방안 등이며, 개별 협력과제의 사례는 대전-논산(벌곡길) 광역 도로 사업추진, 대전인접 자연발생 유원지 편의시설 공동설치 등을 들 수 있다.

(3) 공동추진사업

공동추진 사업으로는 ① 지역의 상생발전을 위한 방안 모색, ② 도로 시설·대중교통수단의 확충방안 공동 추진, ③ 자연 및 문화자원을 활용한 문화·관광벨트 조성 추진, ④ 권역 내 지역 주민의 생활서비스 이용편의 증진, ⑤ 지역 특농산품의 직거래 활성화 지원, ⑥ 지방자치단체, 시민, 단체, 기업체 등의 다양한 도·농 교류 지원, ⑦ 권역 내 자연환경 보호, 방재에 관한 공동 협력, ⑧ 연접 자치단체간 공동 협력 활성화, ⑨ 기타 상호 협력을 필요로 하는 사항 등이다.

(4) 시사점

대전광역시와 인근 8개 시군 상생협력 사례는 상생 협력의 초기 단계로써 협력의 필요성과 협력 사업의 탐색에 그치고 있는 수준이다. 그리고 지방자치단체간 행정협력이 위주가 되고 있어 자칫 행정현안 해결을 위한 상생체계로 변질될 가능성이 있으나 각 지방자치단체에서 제시한 공동 추진 사업을 발전시켜 나간다면 그 효과가 크다고 본다.

그러나 협력적 사업을 위한 법적, 제도적 장치가 미흡하여 사업추진에 장애가 발생할 수 있기 때문에 상생적 협력 사업을 추진하는데 장애를 제거할 수 있는 법률적 메커니즘이 필요하고, 상생협력의 내용이 광역권계획과의 차별성을 갖지 못하고 있어 광역권계획과의 차별성 유지가 필요하다.

5) 충청권 상생 발전 추진 사례-충청권 공동 발전연구단(2007년)

(1) 연구 배경

충청권 3개 지방자치단체가 충청권 공동발전을 위한 학술·연구교류 협약식을

갖고 충청권 공동발전을 위한 공동연구에 나섰다. 3개 시도 연구원으로 구성된 충청권 발전 공동연구단을 출범하고 충청권 정책현안에 대한 공동 대응방안 등을 중심으로 연구를 시작하였다.

(2) 충청권 종합발전구상(안) 주요사업

○ 시도 공동 관련사업

- 천안·아산~청주·청원 간 생산연계벨트 및 대덕밸리~행정중심복합도시~주변지역 간 첨단산업벨트 구축
- 국제 비즈니스 스마트타운 조성(국제비즈니스타운+생산시설)
- 의료스마트타운 조성(의료복합단지+생산시설)
- 충청권 기술이전센터 및 지역간 인력·정보·산업정보망 공동구축

○ SOC의 협력적 구축

- 광역물류거점시설(화물터미널) 확충(대전)
- 공주~대전~행정중심복합도시~청주 간 연계도시철도(경전철) 건설
- 논산~가수원~신탄진~오송 간 충청권 광역철도망(전철) 구축
- 호남고속철도 간이역(연기 금남) 설치
- 청주국제공항 시설 확충 및 활성화(충북)
- 청주~천안간 철도망(경전철) 건설
- 행정중심복합도시 주변 고속도로, 충청권철도 등 광역교통망 확충

○ 문화관광자원의 개발 및 육성

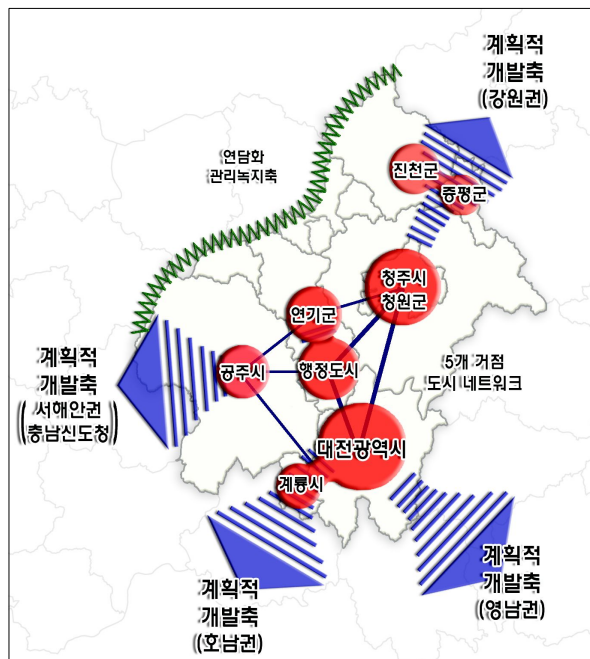
- 백제문화권(공주·부여), 유성온천관광특구, 증원문화권(충주) 연계개발
- 금산~영동~옥천~대청호를 연계한 자연생태관광자원 개발
- 논산, 회덕, 옥천 등을 연계한 기호문화권 개발

6) 행정중심복합도시건설청에서 추진한 상생발전을 위한 시책

(1) 행정중심복합도시 광역도시계획수립

행정중심복합도시와 인근 지역 간에 도시 기능의 분담 및 상호 연계, 환경보전 강화, 광역교통시설 등 광역시설의 체계적 정비 등을 목적으로 하는 행정중심복합도시 광역도시계획을 수립하였다.

주요 내용으로는 기능배분, 인구, 공간구조 등 마련과 스마트성장, 네트워크 도시 등 광역발전을 위한 밑그림으로 중부권 5개 거점도시 네트워크의 기능분담 및 연계전략을 제시하고 있다.



<그림 Ⅲ-6> 행정중심복합도시
광역도시계획에서의 공간구조 기본구상

<표 Ⅲ-2> 광역도시계획에서의 중부권 5개 거점도시 네트워크」의 기능분담 및 연계전략

권역	기능 분담 및 연계 전략
광역계획권 전체	·수도권 수준의 국가중추행정, 산업, 경제, 사회, 문화, 국제교류 등 6가 중 심적이고 복합적인 기능을 수용하되 ·거점도시별 특화 기능으로 상호 보완적인 네트워크 형성
행정중심 복합도시 · 연기군	·행정중심복합도시는 중앙행정, 국제교류, 문화, 지식산업 및 교육연구 기능을 위주로 개발하여 광역계획권 내의 중추도시로 육성 ·연기군은 기존의 물류산업교육인프라를 활용하여 교육·CT관광레저 등 도시적 서비스 기능 보완 및 동반성장 추진
대전광역시 · 계룡시	·행정중심복합도시의 핵심적 배후도시로서 중앙행정 및 군사국방, 과학기술 R&D, 금융·상업·물류 등 광역적 도시 서비스 지원 기능을 담당 ·풍부한 인구, 다양한 도시기능 및 우수한 접근성을 기반으로 행정중심복합 도시 광역계획권의 국토균형발전 촉진 기능 선도
청주시 · 청원군	·청주국제공항과 고속철도 오송역을 통한 행정중심복합도시의 관문으로 국제교류 및 광역적 도시 서비스 기능 보완 ·오창과학산업단지과 오송생명과학단지를 중심으로 진천·증평▷청주·청원▷연기·행정중심복합도시▷공주▷대전으로 이어지는 첨단지식기반산업 벨트의 중추 역할 수행
공주시	·고속철도 남공주역을 통한 행정중심복합도시의 남서쪽 관문이자 광역권계획의 서부 거점지역으로 서해안 및 충남신도청예정지 방향 개발축과 연결하는 교통결절점으로 설정 ·첨단산업 및 성장동력산업의 산업적 기반을 보완하고 풍부한 문화역사자원을 활용하여 광역적 문화거점으로 개발
진천군 · 증평군	·동북부 거점지역으로 강원권 및 충북내륙권 방향 개발축과 연결하는 교통결절점으로 설정 ·진천-음성 혁신도시 및 증평 항공우주연구단지를 중심으로 연구개발 및 첨단산업 혁신거점 역할 수행

(2) 행정중심복합도시 광역교통개선대책 수립

행정중심복합도시가 국가균형발전 거점 역할을 제대로 할 수 있도록 하기 위해 전국 어디서나 접근이 편리하도록 광역교통망을 구상하고 있다.

주요 내용은 광역교통개선대책으로 총 3조3359억원을 투입하여 도로 12개 구간(113.9km)을 신설 또는 확장하고, 환승시설 설치 1개소, 교차로 개선 7개소 및 BRT 시설을 구축한다.

- 청주공항과의 접근성개선, 청주와의 직결노선, 대전·오송과의 BRT연결노선, 연기·공주 연결도로확장 등

행정중심복합도시에 정부기관 이전시기(2012년)에 맞추어 경부고속철도 오송역과 연결하는 도로를 신설하고, 대전 도시철도 1호선 외삼역과 연결하는 국도 1호선을 확장하면서 2개 노선에 BRT를 설치하여 대중교통수단으로 접근이 편리하도록 한다.

또한 2013년까지 대전 대덕 테크노밸리와 연결되는 지방도 608호선, 천안~논산간 고속국도 정안IC와 연결되는 지방도 641, 691호선, 오송~청주연결도로를 확장하여 외곽 주요 기간망과 연계될 수 있도록 하고 있다.

중장기적으로 2017년까지는 청주국제공항과의 연결을 위한 도로 신설, 공주시와 연결하는 국도 36호선을 확장하는 등 주변도시와의 연계교통망을 구축할 계획이다.

장기적(2017년 이후)으로는 행정중심복합도시의 단계별 개발계획에 따라 경부고속국도와의 연계를 위해 청원IC와 연결되는 국지도 96호선의 확장, 오송역과 조치원역을 연결하는 국도 36호선 및 조치원역과 행정중심복합도시를 연결하는 국도 1호선을 확장하고, 인근 청주시와의 연계교통망 구축을 위한 연결도로를 신설하며, 외곽순환고속국도를 신설하여 도시의 통과 교통수요를 처리토록 하고 있다.

<표 III-3> 도로시설(12개 노선, 113.9km, 26,409억원)

구분	구 간	차로수	연장 (km)	사업비 (억원)	시행시기	재원주체
①	오송역 연결도로 신설	6	11.2	3,318	2011년	건설청
②	대전 외삼동 연결도로 확장	4→8	8.5	1,257	2012년	건설청
③	대덕 테크노밸리 연결도로 확장	2→4	10.7	2,277	2013년	건설청
④	정안IC 연결도로 확장	2→4	15.1	4,369	2013년	건설청
⑤	오송~청주 연결도로 확장	4→6	6.5	1,642	2013년	건설청
⑥	공주시 연결도로 확장	4→6	6.4	1,543	2017년	건설청
⑦	오송~청주국제공항 연결도로 신설	4	11.8	3,521	2017년	건설청
⑧	청원IC 연결도로 확장	4→6	3.5	759	2017년 이후	건설청
⑨	청주시 연결도로 신설	4	9.2	2,592	2017년 이후	건설청
⑩	오송~조치원역 연결도로 확장	4→6	3.0	1,080	2017년 이후	건설청
⑪	조치원 연결도로 확장	4→6	7.2	1,712	2017년 이후	건설청
⑫	외곽고속순환도로 신설	4	20.8	7,695 (2,339)	2017년 이후	건설청/ 민자
합 계		-	113.9	31,765 (26,409)	-	-

<표 III-4> BRT부문(3개소, 1,055억원)

구분	개 선 내 용	사업비(억원)	시행주체
①	행정중심복합도시~고속철도 오송역(상급 BRT)	500	건설청
②	행정중심복합도시~대전지하철 외삼동 차량기지(상급 BRT)	450	건설청
③	행정중심복합도시~고속철도 남공주역(BRT)	105	건설청
계		1,055	-

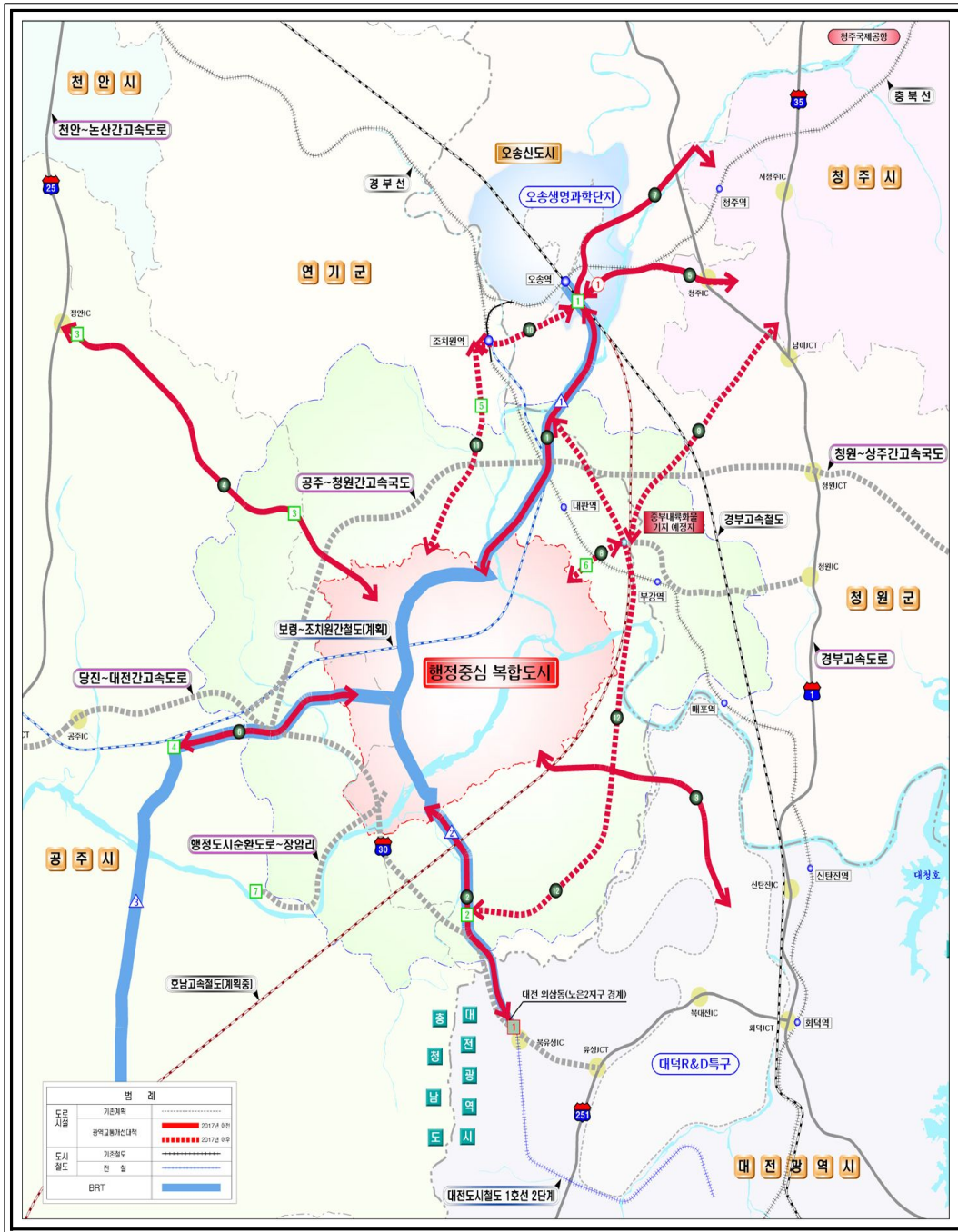
<표 Ⅲ-5> 접속시설(7개소, 177억원)

번호	교차노선명		사업비 (억원)	시행주체
	주 도로	부 도로		
①	행정중심복합도시 연결도로	국도 36호선	도로비용에 포함	건설청
②	행정중심복합도시 연결도로	국도 1호선		건설청
③	행정중심복합도시 연결도로	국도 23호선/지방도 62호선		건설청
④	국도 36호선	국도 23호선		건설청
⑤	국도 1호선	국도 36호선		건설청
⑥	행정중심복합도시 연결도로	지방도 591호선		건설청
⑦	국지도 96호선	국도 32호선	177	건설청
계			177	-

<표 Ⅲ-6> 환승시설(1개소, 181억원)

구분	개선대책	사업비 (억원)	시행시기	시행주체
①	대전시계 유출입 환승센터	362 (181)	2012년	건설청/대전시
계		362 (181)	-	-

* ()는 건설청 부담금액임



<그림 Ⅲ-7> 행정중심복합도시건설사업 광역교통개선대책

(3) 주변지역 주민지원사업 추진

① 배경 및 목적

행정도시 주변지역은 무질서한 도시확산과 난개발 등을 방지하기 위하여“시가 화조정구역”에 준하여 개발행위를 엄격히 규제하고 있다. 이는 공익 및 농업관련 시설 등의 일부행위를 제외하고 주택과 근린생활시설·공장 등의 신증축, 용도변경 등 대부분의 개발행위는 불가이다. 개발행위 규제로 인한 주민불편을 완화하기 위하여 생활편익·복지증진시설 설치 등의 주변지역 지원사업을 추진 중이다.

② 주요 내용

주변지역 주민지원을 위해 총 13개 사업 353억원을 지원할 예정이다. 08~'10년까지 주변지역 관할 3개 시·군의 104개 마을에 총 353억원을 지원하여 259개 주민공동시설을 설치하고, 지원사업 소요재원의 총 353억원 중 80%(282억원)는 국고에서 지원하고, 20%(71억원)는 행정도시 건설의 사업시행자인 한국토지공사가 부담한다.

'08년에 1차로 3개 시·군의 47개 마을에 168억원을 지원하여 111개 공동창고, 저온저장고 등 주민공동시설을 추진할 예정이며, '08.5월말 현재 총액대비 56억원(33%) 지급, 공사 착공율이 90%의 진전을 보이고 있다.

<표 Ⅲ-7> 주변지역 주민을 위한 년도별 예산지원 현황(계획)

(단위: 백만원)

총액 / 연도		2008		2009		2010		비고
35,313	28,250	16,773	13,418	10,762	8,609	7,778	6,223	정부예산
	7,063		3,355		2,153		1,555	토공보조금
연기군		6,359		4,514		3,650		37.9%
공주시		8,318		5,198		1,331		49.6%
청원군		2,096		1,050		2,797		12.5%

(4) 기타 상생발전을 위한 시책

행정도시건설청에서 각종 계획수립 시 인근도시의 자원 공동 활용 시책을 살펴 보면, 대전광역시 상수도의 행복도시 공급(2015년까지)과 광역녹지축과 연계된 행정도시내 그린네트워크 구축을 들 수 있다.

그리고 현안 협의를 위한 거버넌스 구축 사례로서는 광역도시계획협의회, 광역교통개선대책 추진협의회, 상생발전추진위원회, 세종도시포럼, 기반시설조정위원회(현재 폐지), 환경포럼(주변지역 환경단체) 등을 운영하고 있다.

IV

행정중심복합도시 광역도시권과 인근도시와의 상생

1. 행정중심복합도시 광역도시권의
 목표
2. 행정중심복합도시와 인근도시의
 상생가능성 조망
3. 행정중심복합도시 건설의 영향분석

IV. 행정중심복합도시 광역도시권과 인근도시와의 상생

1. 행정중심복합도시 광역도시권의 목표

1) 행정중심복합도시 건설의 목적

행정중심복합도시 건설의 목적은 국가균형발전의 선도도시, 지속가능한 모범도시를 건설하는 데 있다.

국가균형발전 선도도시로서의 행정중심복합도시는 국가균형발전을 선도하여 국가경쟁력을 제고하는 것을 목적으로 하고 법령에 의해 추진되고 있다. 행정중심복합도시의 건설은 국가균형발전을 위해 실시하고 있는 수도권 기능이전 및 지방의 혁신기능 육성 등을 위한 가장 핵심적 사업으로 역할을 담당하고 있다.

따라서 행정중심복합도시를 성공적으로 건설함으로써 다극 분산형 국토구조를 구축하여 국가경쟁력을 강화하고, 지역간 상생발전을 통해 국민통합에 기여하는 것이 일차적인 정책목표이다.

행정중심복합도시를 지속가능한 모범도시로 건설한다. 21세기에 들어 국가의 중요정책으로 건설하는 대규모 신도시로서 향후 우리나라의 도시환경수준의 지표로서 역할을 수행할 수 있도록 하는 것도 부차적인 목표이다. 또한 미래도시로서 우리나라의 도시들이 가져야 할 도시환경의 수준을 제시하고 이를 바탕으로 기존도시의 정비와 새로운 도시에 대한 미래상을 제시하는 도시이다. 즉, 미래 도시생활의 가치로서 제시되고 있는 자연친화적이고, 인간적이면서 풍요로운 미래의 문화정보환경을 향유할 수 있도록 지속가능한 도시환경의 모범을 제시하는 도시이다.

2) 행정중심복합도시 건설의 이념

① 정책목표와 건설이념

행정중심복합도시를 건설하는 목적은 앞에서 제시한 바와 같이 국가균형발전과

지속가능한 모범도시이며, 이를 달성하기 위한 도시환경에 대한 미래상의 방향을 제시하는데 판단기준을 갖기 위해서는 각각의 차원에서 추구하는 핵심적 이념을 명확히 하는 것이 필요하다.

② 국가균형발전 선도도시 차원

지역간·세대간·계층간 갈등이 해소되고 전국이 특성을 갖추고 고루 잘사는 ‘조화로운 한국’을 추구한다는 뜻을 담은 ‘상생(相生)’과 세계 일류국가로서 진취적인 기상으로 동북아 경제발전의 주도적인 역할을 담당하는 역동하는 한국’을 추구한다는 뜻을 담은 ‘도약(跳躍)’을 지향한다.

③ 지속가능한 모범도시 차원

한 곳에 집중되거나 머무르지 않고 계속 순환하며 상향적으로 발전·확산한다는 의미의 ‘순환(循環)’과 과거와 미래, 세계와 한국, 지역과 지역, 계층과 계층, 교통과 정보통신 수단을 통한 접속과 만남을 촉진한다는 의미의 ‘소통(疏通)’을 지향한다.

④ 더불어 잘사는 공생(共生)의 도시 추구

건설목적에서 추구하는 구체적 이념인 상생과 도약, 그리고 순환과 소통을 축약하여 표현한 정신은 국민 모두가 더불어 잘 사는 공생의 도시이다.

3) 수도권에 대응하여 국가균형발전을 선도하는 거점 도시권 육성

① 수도권 집중에 대응하는 거점 도시권 육성

수도권 집중에 대응하는 거점도시권을 형성하여, 개발 성장의 잠재력을 다른 권역으로 확산시키는 사회 경제 중심핵으로서의 거점으로 육성한다. 그리고 행정중심복합도시가 지역간 불균형을 해소하고, 새로운 거점이 되기 위해서는 행정중심복합도시를 중심으로 인근지역과 유기적인 네트워크 형성이 필요하다.

광역권이 지역혁신체계의 핵심이 되기 위해서는 지식기반산업, 국제교류, 중추문화 기능 등이 입지할 수 있는 여건을 강화하고 국제기반 시설을 신설 확충을 하여야 한다. 즉, 수도권 산업과 인구 유입을 위한 광역 정주권으로서 행정중심복합도시 광역권을 육성하는 것은 중요하다.

수도권의 인구와 산업을 유인하고, 영호남, 강원권으로부터 수도권으로 유입되는 인구와 산업을 차단하는 수도권 대체권으로서의 행정중심복합도시 광역권을 육성해야 한다. 이를 위해서는 수도권으로부터 인구 흡입력을 갖기 위해 경쟁력 있는 고용기반과 주택, 도시인프라, 교육, 문화 등 정주환경이 우수한 행정중심복합도시 광역권의 정주환경을 조성한다. 그리고 첨단산업의 기반이 건설하고 신성장동력산업의 발전 가능성이 크므로, 기존의 연구단지 및 대학과의 연계발전 등을 통해 교육, 연구 및 첨단기술의 혁신 거점지역으로서 행정중심복합도시 광역권을 형성해 나가야 한다.

4) 동반 성장하는 행정중심복합도시 광역권의 협력적 네트워크 구축

① 동반성장과 행정중심복합도시 광역권 내 균형발전 유도

행정중심복합도시 건설에 따라 인근 지역에서 과도한 도시개발로 인한 지가 상승을 유발할 가능성이 크므로, 장기적으로 지가 상승이 광역권의 생산성을 저하시키는 요인으로 작용하지 않도록 체계적인 관리를 통한 지속적인 발전을 추구해 나가야 한다.

행정중심복합도시 뿐만 아니라 주변지역의 균형적인 산업단지 및 택지개발을 추진하여, 주변지역의 공동 발전과 균형발전을 통한 주민들의 삶의 질이 제고되는 행정중심복합도시 광역권을 육성한다.

② 난개발 제어와 친환경 개발을 통한 지속가능한 개발

행정중심복합도시와 인근 도시가 난개발이 일어나는 것을 제어하고, 친환경 개발이 이루어져, 지속가능한 개발이 가능한 행정중심복합도시 광역권을 추구해야 한다.

다. 자연환경, 역사문화를 보존하고, 자연경관 및 경관을 최대한 보존하는 토지이용을 통하여 삶의 질이 향상된 광역권을 조성, 관광자원 및 시설간 연계성을 강화하고 대규모 광역 체육시설, 레저 위락시설을 확충하여 편안하고 안전한 행정중심복합도시 광역권을 구축한다.

③ 행정중심복합도시 광역도시권내 갈등방지와 협력체계 구축

행정중심복합도시가 건설되고 이를 중심으로 거점 도시권이 형성되는 과정에서 광역권 내외 지역간 갈등을 방지하고 해소할 수 있는 시스템을 구축한다. 효율성과 형평성을 적절히 고려한 자원배분, 지방자치단체간 개발욕구의 합리적 조정 등 갈등과 분쟁을 조정할 수 있는 도시계획 및 행정정적 차원의 협력체계가 구축된 행정중심복합도시 광역권 거버넌스의 구축이 필요하다.

5) 행정중심복합도시 광역도시권의 비전과 정책과제

(1) 행정중심복합도시 광역도시권의 비전

① 과학기술 기반 지식광역도시권

중국 경제의 급부상과 함께 환황해 경제권이 NAFTA와 EU에 이어 세계 3대 경제권으로 부상하고 있다. 한국, 중국, 일본 3국의 경제규모는 세계경제의 1/5를 차지하므로, 이에 대응한 거점 형성이 필요하다. 환황해권 산업벨트의 성장거점을 마련하기 위하여 행정중심복합도시의 중앙정부 행정기능과 대덕연구단지를 비롯한 대덕특구, 그리고 청주 오송을 중심으로 한 바이오산업을 연계한 과학기술 기반이 형성되었다. 따라서 행정중심복합도시 광역권은 환황해경제권의 부상과 과학기술 기반, 그리고 행정기능을 연계한 첨단과학기술 및 지식산업 육성과 고급 인력 양성 기반 구축을 통한 산학연관 연계 혁신 거점으로 구축한다.

그리고 동북아 중심권역 구현을 위한 청주국제공항 활성화와 관련 국제기능의 도입, 그리고 서해안 항만과의 접근성 향상을 통한 국제교류 및 물류 유통 기능을 강화해야 한다.

또한 국가행정 및 공공서비스, 문화 및 국제교류, 연구개발 및 교육, 첨단산업 생산서비스 등 기능의 적정 배치와 연계 네트워크를 구축하여 자족성과 효율성을 강화한 행정중심복합도시 광역권을 형성한다.

따라서 행정중심복합도시 광역권의 내부역량 강화로서, 인근 도시와 기능적 연계로 첨단산업, 연구개발, 교육의 지역혁신체제를 구축하여, 세계적 경쟁력을 갖춘 첨단산업 클러스터를 구축하고 이를 통하여 수도권 수준에 맞먹는 연구개발 교육 산업 혁신 역량을 구축해야 한다.

② 산업·행정·문화·환경이 융합된 미래도시 네트워크

행정중심복합도시와 인근 도시의 화합과 동반 성장을 유도한다는 전제하에, 행정중심복합도시가 인근 도시에 주는 피해를 최소화하고, 인근 도시의 발전을 적극적으로 견인. 이를 위하여 행정중심복합도시와 인근 도시의 기능 특화를 통한 상호보완 및 시너지 효과를 극대화시켜야 한다.

인근 도시와의 광역적 연계를 통한 시너지 효과 극대화를 위하여, SOC 및 문화레저 관광 인프라를 공동 활용하고, 광역 생태 환경 관리를 통한 난개발 방지 및 자연 경관을 보전해야 한다. 그리고 백제권 문화유산을 바탕으로 품격 높은 문화인프라 구축과 역사 문화자원의 국제화를 통한 대한민국 대표 문화 관광 브랜드가 있는 행정중심복합도시 광역권 형성. 특히 공주의 백제문화, 청주의 고인쇄문화, 대전의 유성온천관광과 엑스포과학공원 등 관광자원과 국제규모의 스포츠 콤플렉스 복합 레저단지 등 문화 관광 유치기반도 구축한다.

연구단지와 대학교를 연계한 지식산업을 토대로 한 지식거점 형성과 이를 확대 생산하기 위한 첨단 복합 산업지대 구축. 또한 첨단산업 지대에서 생산된 제품의 판매와 마케팅을 위한 국제 시장 형성과 이를 추진할 거점 기업의 육성도 필요하다.

미래산업으로서, 산업단지내의 기업과 기업, 공장과 공장을 서로 연결시켜 생산공정에서 배출되는 부산물, 폐기물, 폐에너지 등을 다른 기업이나 공장의 원료 또는 에너지원으로 쓸 수 있도록 재자원화하여 산업단지내의 부산물이나 오염물질을

최소화하는 “친환경산업단지” 인 생태산업단지의 조성도 요구된다.

또한 시가지간 연담화를 방지하고 녹지 및 수변 공간의 보존 및 관리, 자연경관 보전 등을 우선하는 유기적인 친환경적 도농 통합형 광역권 형성. 특히 행정중심복합도시 주변의 농촌과 행정중심복합도시, 대전광역시, 청주권의 도시를 연계하는 다양한 형태의 모범적인 도농 통합모델 구축도 모색해야 한다.

③ 도시 네트워크를 통한 새로운 거점 권역 형성

계획권내 중심도시와 행정중심복합도시와의 상호 기능보완 및 연계 강화를 통해 발전 잠재력을 극대화하여 새로운 거점권역형성을 위한 기반을 구축한다.

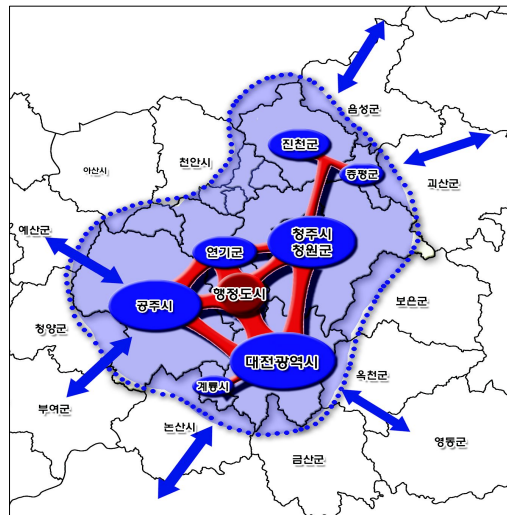
대전광역시·계룡시-공주시-행정중심복합도시·연기군-청주시·청원군-진천·증평군 5개 도시네트워크 형성을 도모해 나간다.

< 네트워크 도시 >

- 여러개의 독립된 도시가 기능상 상호보완적으로 협력하고 교통·통신에 의해 직접경제를 달성하는 형태
- 각 도시는 수평적으로 상호보완하면서 거버넌스와 상호협력체계를 구축하고 산업, 과학기술, 기업지원, 각종 교통·통신 인프라의 하위시스템을 구성
- 외부경제의 강화 및 범위의 경제 실현 등의 효과



<그림 IV-1> 기존의 공간구조 형부축 중심의 분절형)



<그림 IV-2> 2030년 행정중심복합도시 광역계획권 공간구조(통합적 거점 구축)

2. 행정중심복합도시와 인근도시의 상생가능성 조망

1) 행정중심복합도시가 인근 도시에 긍정적 기여를 못할 시나리오 분석

(1) 부정적 시나리오 1 :

행정중심복합도시가 국가중추기능 및 수도권 고용을 유지하지 못해, 계획목표 인구 50만 명에 도달하지 못하고, 도시 규모가 축소될 경우, 이전이 확정된 중앙행정 기능 이외의 국가중추기능이 유지되지 못하여 행정중심복합도시인구가 계획에 미치지 못할 수 있다. 또한 자칫 현재의 과천시와 같은 인구 10만 규모의 소규모 전원도시로 머무를 가능성이 있다. 이 경우 충청권 및 인근도시에 별다른 혜택을 못 줄 수 있다.

(2) 부정적 시나리오 2 :

행정중심복합도시가 수도권 고용을 유지하지 못하지만, 높은 삶의 질 덕분에 인

근도시의 인구를 흡수하여 계획목표 인구를 달성하는 경우, 행정중심복합도시 자체는 성공할지 몰라도, 인근도시의 인구 유출로 공동화 현상이 발생할 수 있다.

이 경우 행정중심복합도시가 국가중추기능을 담당하는 것이 아니라, 충청권의 고급 주거용 신도시로 전략함으로써, 국가균형발전에 기여하지 못할 것이다.

따라서 행정중심복합도시가 인근도시와 상생발전하기 위한 조건으로는 첫째, 행정중심복합도시와 인근도시의 삶의 질 수준이 비슷해야 한다. 행정중심복합도시는 최고 수준의 삶의 질을 갖추게 되는데 반해, 인근도시가 삶의 질 수준이 열악하다면, 위화감으로 인한 상생 발전의 어려움이 대두될 것이다. 즉, 인근 도시 주민의 이주로 인한 공동화 현상이 발생할 뿐만 아니라 남아 있는 인근도시 주민들도 소외와 불만도 증폭될 가능성이 크다.

둘째, 행정중심복합도시 인근도시들도 국가중추적 기능의 일부를 담당해야 한다. 행정중심복합도시와 인근도시가 협력적 네트워크를 구축하기 위해서는 인근도시들이 국가중추 기능의 일부를 특화할 필요가 있다. 이는 행정중심복합도시와 인근도시와의 관계가 지배-종속 관계가 아니라 상호의존관계가 되어야 상생이 가능하다.

셋째, 행정중심복합도시가 수도권 기능을 최대한 유치해 고용 자족성을 확보해야 한다. 행정중심복합도시가 자체적인 고용을 창출하지 못할 경우, 인근 도시의 고용자들로 행정중심복합도시 인구를 채울 가능성이 있다. 또한 행정중심복합도시가 삶의 질만 높고 자체 고용창출이 없다면, 인근도시는 고급 주거 배후 도시화될 가능성이 높다.

2) 행정중심복합도시와 인근도시의 상생을 위한 협력과 역할 분담 방안

먼저, 행정중심복합도시는 수도권 중추관리기능을 적극적으로 유치해야 한다. 행정중심복합도시가 수도권 중추관리기능을 적극 유치하여 수도권 기능 분산 및 충청권 발전의 촉매제 역할을 해야 한다.

둘째, 인근도시들도 특화를 통한 국가중추적 기능의 일부를 담당해야 한다. 인근

도시들도 국가중추 기능의 일부를 특화하여, 네트워크를 통한 시너지를 발생시켜야만 행정중심복합도시와 인근도시와의 상호의존적 네트워크를 통해 수도권에 대응하는 거점도시권 형성도 가능하다.

셋째, 행정중심복합도시와 인근도시간의 광역 인프라의 공동 활용을 통한 시너지를 유발한다. 이를 위해서는 청주공항, 대덕연구단지 등 기존 인프라 및 신규건설 인프라의 공동 활용을 모색해야 한다.

넷째, 행정중심복합도시가 주변 낙후지역의 발전을 촉진하는 성장거점 역할을 수행해야 한다. 행정중심복합도시 주변의 농촌 지역 및 낙후 지역의 성장을 지원하는 후원자 역할도 수행해야 할 것이다.

3) 행정중심복합도시 광역권의 전략적 과제

(1) 행정중심복합도시 광역권의 자족성 확보

우선적으로 행정중심복합도시가 수도권 기능을 최대한 유치해 고용 자족성을 확보해야 한다. 행정중심복합도시가 자체적인 고용 창출을 하지 못할 경우, 인근도시의 고용자들로 행정중심복합도시 인구를 채울 가능성이 있다. 즉, 행정중심복합도시가 삶의 질만 높고 자체 고용창출이 없다면, 인근도시의 고급 주거 배후 도시화될 가능성이 높으므로, 행정중심복합도시와 인근도시가 하나의 자족적인 공동체로 거듭날 수 있도록 생산, 소비의 선순환 체계를 구축할 필요가 있다.

행정중심복합도시가 수도권 중추관리기능을 적극 유치하여 수도권 기능 분산 및 국가 균형 발전의 촉매제 역할을 해야 한다. 인근도시들도 특화를 통한 행정중심복합도시와 인근도시와의 상호의존적 네트워크를 통해 수도권에 대응하는 거점도시권을 형성해야 한다.

(2) 행정중심복합도시와 인근도시의 삶의 질 격차 해소

행정중심복합도시와 인근도시의 상생 발전을 위해서는 행정중심복합도시와 인근

도시의 삶의 질 수준이 비슷해야 한다. 행정중심복합도시는 최고 수준의 삶의 질을 갖추게 되는데 반해, 인근도시가 삶의 질 수준이 열악하다면, 위화감으로 인한 상생 발전의 어려움이 초래될 수 있다.

인근 도시 주민의 이주로 인한 공동화 현상이 발생하지 않고, 남아 있는 인근도시 주민들도 소외와 불만이 없도록 행정중심복합도시와 인근도시간의 삶의 질 격차를 해소할 필요가 있다. 따라서 행정중심복합도시가 행정중심복합도시 주변의 농촌 지역 및 낙후 지역의 성장을 지원하는 후원자 역할을 수행해야 한다.

(3) 행정중심복합도시와 인근도시의 특화와 동반성장

행정중심복합도시가 국가 행정기능을 담당하고 있으며, 인근도시들도 국가 중추적 기능의 일부를 담당해야, 동반 성장의 기반을 마련할 필요가 있다. 행정중심복합도시와 인근도시가 협력적 네트워크를 구축하기 위해서는 인근도시들이 국가중추 기능의 일부를 특화할 필요가 있다.

따라서 행정중심복합도시와 인근도시와의 관계가 지배-종속 관계가 아니라 상호 의존관계가 되어야 상생이 가능하다.

4) 행정중심복합도시와 인근도시의 갈등 관리와 협력적 거버넌스 구축

종합적인 행정중심복합도시 광역도시권의 발전목표를 가지고 광역권 내의 도시의 혁신역량 제고와 지역산업 진흥과 관련된 시책을 상호 연계하여 추진할 수 있는 제도적 기반을 마련하는 것이 필요하다.

광역 도시권 발전 전략과 전략사업의 유치에서 발생하는 도시간 갈등과 행정중심복합도시를 건설하면서 발생하는 갈등을 해소하기 위한 중앙-지방간의 협력적 거버넌스, 국내외 지역간 협력, 민-관 파트너십 등이 중요하다. 특히 중앙과 지방간의 협력적 분권체제를 형성하고, 내생적인 지역발전을 위해 민·관 파트너십을 최대한 활용하는 것이 요구된다.

광역 도시권의 발전사업을 추진하기 위해서는 기능별로 전문화되어 있는 조직과

기관 간의 연계·조정·통합을 촉진할 수 있는 거버넌스의 형성이 필요하고, 지역단위에서 사회·경제문제를 해결하려는 인식의 전환과 통합적인 접근과 사고가 요구된다.

지역 내의 사업주관 및 지원기관 간의 자율적인 참여를 확보하고 촉진할 수 있는 체계를 구축하는 것이 요구되며, 지역발전사업의 효과를 극대화하기 위한 전략적인 추진체계의 구축이 필요하다.

3. 행정중심복합도시 건설의 영향 분석

1) 행정중심복합도시 건설의 긍정적 영향 분석

(1) 국가 전반적인 효과

행정중심복합도시 건설은 국토 균형발전과 서울 및 지방이 모두 함께 잘 사는 효과를 발휘할 수 있다. 즉, 행정중심복합도시 건설은 수도권 과밀을 해소하고 지역균형발전을 위한 균형선도도시의 역할을 수행하고, 행정중심복합도시 건설로 수도권의 교통·주택·교육·환경문제 등이 완화되는 효과가 있다.

그리고 수도권에 집중된 정치, 경제, 문화 기능의 분산 효과가 있다. 행정수도 건설은 인구뿐만 아니라, 수도권에 집중된 중앙 행정기능의 분산을 촉매로, 수도권에 편중된 정치, 경제, 문화 기능의 분산을 가져올 수 있으며, 분권·분산·분업 등 삼분(三分)사회를 구현하는 결정적 계기가 될 것이다.

(2) 충청권 공간구조적 측면의 기대효과

행정중심복합도시의 대전-청주-천안-아산-공주를 아우르는 충청광역도시권을 형성함으로써 수도권으로 유입되는 인구를 차단하는 방어벽 효과가 있다. 또한 충청권에 수도권의 중앙부처가 이전함으로써 관련 기능을 수도권에서 분산을 유도하는 흡수효과가 있을 것이다. 행정중심복합도시 건설로 인해 전국 주요도시로부터 행정중심복합도시로 통행시간과 이동거리가 감소하여 전국적으로 행정중심복합도

시 접근성이 개선될 것이며 이에 따라 통행시간비용과 물류비용 등의 교통비용이 절감되는 효과도 발생할 것이다.

(3) 충청권 사회경제적 기대효과

행정중심복합도시가 건설되면 충청권으로의 인구유입이 증가될 것이다. “신행정수도 기본구상 연구(2003)”에 따르면, 행정수도를 충청권으로 옮길 경우 수도권 인구가 51만 명 정도 분산될 것으로 전망되고 있으며, 관련 공공기관 이전까지를 고려하면 170여만 명의 인구분산 효과를 예견하였다. 행정중심복합도시의 경우에도 신행정수도보다는 인구분산 효과가 적겠지만, 수도권 인구집중 현상을 효과적으로 차단함과 동시에 수도권내 거주인구의 분산을 촉진시키는 효과를 거둘 것으로 기대된다.

또한 충청권 지역경제가 활성화될 것이다. 고용기회의 증가가 이루어져 충청권의 지역생산이 크게 증가될 것으로 기대된다.

(4) 충청권 문화·심리적 기대효과

‘서울=중심, 지방=주변’이라는 고정된 인식이 해소될 것이다. 행정중심복합도시 건설을 통해 국가중추관리기능의 분산으로 충청권이 수도권에 대해 갖는 열등 의식, 주변부 의식을 극복할 수 있다. 또한 행정중심복합도시 주변도시에 소재한 대학들에 대한 선호도가 증대되어, 행정중심복합도시와 주변지역에 신규대학의 입지가 이루어지고, 비충청권으로부터 우수한 학생들이 충청권으로 유입될 가능성이 크다.

또한 외국인들의 방문수요가 증가할 것으로 예상된다. 공주·부여를 중심으로 한 역사문화 관광자원, 서해안을 중심으로 한 자연관광자원 등을 연계하는 문화관광기능의 활성화가 기대된다.

2) 행정중심복합도시 건설의 부정적 영향 분석

(1) 현재 직접적으로 초래되고 있는 부정적 영향

① 행정중심복합도시 구역 편입 지방자치단체의 행·재정적 손실

행정중심복합도시 구역으로 편입되는 지방자치단체의 경우 면적과 인구의 상실로 인한 자치단체의 세력이 위축될 것이다. 공주시, 청원군, 연기군의 경우 행정중심복합도시 구역 편입으로 면적 및 인구 상실이 초래되고 교부세, 지방세 등 손실도 발생할 것이다. 행정중심복합도시에 행정구역 일부를 편입시킨 지역의 경우 교부세, 지방세 손실이 발생할 것이다.²⁾

② 행정중심복합도시 편입 및 주변 지역 주민들의 불편

행정중심복합도시 주변 지역은 행위제한, 토지거래 제한 등으로 지역경제가 타격을 받을 수 있다. 행정중심복합도시 주변 지역은 충남도청 이전 과정, 기업도시 및 혁신도시 등 대단위 국가사업에서 제외되었다.

행정중심복합도시 주변지역에 대한 행위 제한에 따른 주민 불편을 초래할 수 있다. 행정중심복합도시 건설에 따라 주변지역은 주변도시와의 연담화와 난개발을 방지하는 완충지역으로서 기능하는 동시에 도시민의 휴식공간으로서 중요한 기능 수행을 목적으로 지정되었다. 하지만 주변지역에 대한 건축 및 토지형질변경 등을 금지하는 시가화조정구역 수준의 행위제한은 현지 주민들의 불편을 유발하는 한 요인이다.

그리고 편입 지역 주민들의 재산권 피해를 입힐 수 있다. 예정지역에 포함되어 있는 지역주민들이 보상금을 받았다 하더라도 다른 지역에 새로운 삶의 터전을 마련하기는 어려운 실정이며, 평생 농업에 종사해 오던 주민들이 다른 직종의 일을 하는 것은 사실상 불가능하다.

2) 공주시의 예 : 인구 감소로 인해 교부세, 지방세의 연간 300억원의 재정적 손실을 예상하고 있다

(2) 향후 예견되는 부정적 영향

① 행정중심복합도시로 인한 인근 도시들의 공동(空洞)화 진행

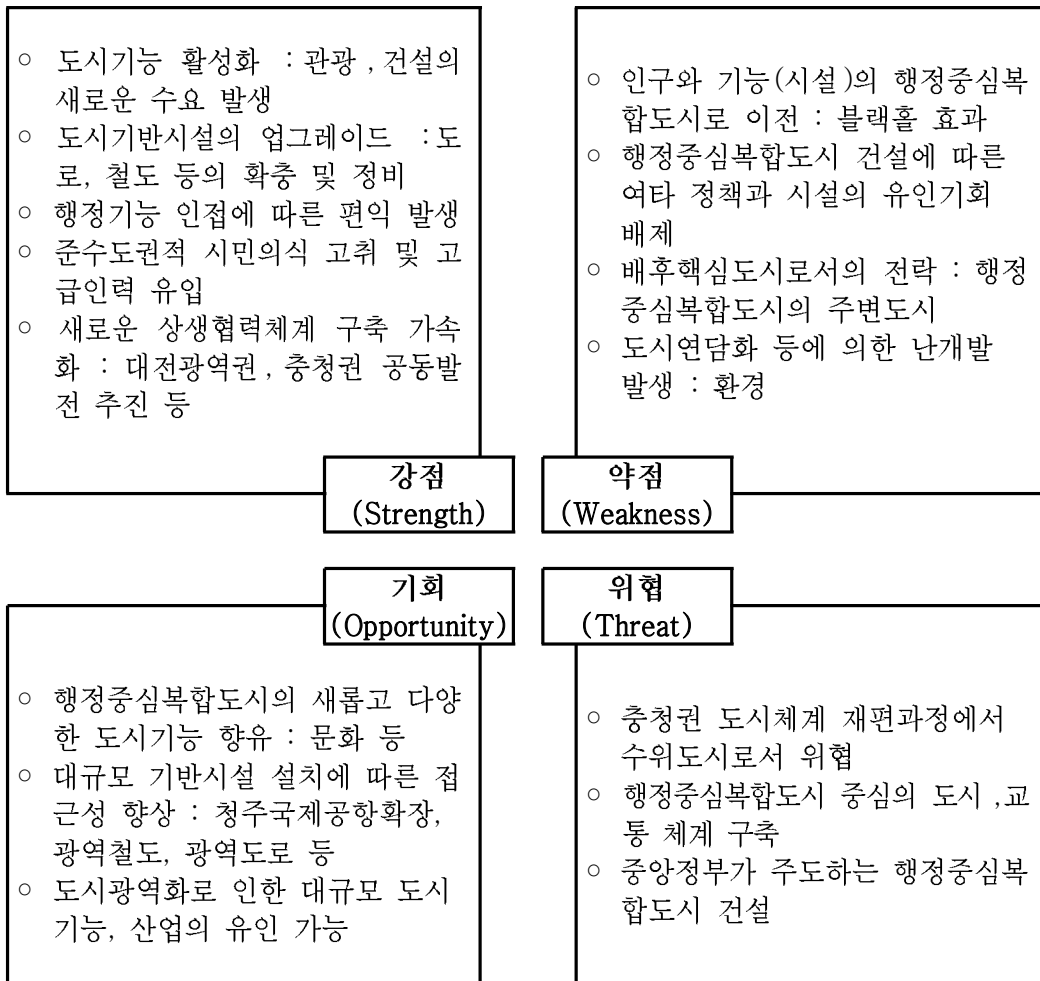
행정중심복합도시와 인근도시들의 도시 질적 수준의 격차에 따른 빨대효과(Straw Effect) 현상 발생이 우려된다. 행정중심복합도시가 인근 도시보다 더 높은 수준의 생활의 질이 기대되기 때문에, 인근 도시들의 주민들이 행정중심복합도시로 이주함에 따른 인근도시의 공동화가 우려된다.

인근 도시의 중산층일수록 더 좋은 환경을 찾아 행정중심복합도시로 이주 가능성이 높고, 행정중심복합도시와 인근도시 간의 삶의 질 격차가 높을수록 이주 가능성은 더욱 높아질 것으로 본다. 만약 행정중심복합도시의 인구가 수도권으로부터 유입되지 않는다면, 가까운 주변지역에서 유입될 가능성도 높다. 현재 인근도시들의 아파트 분양가와 행정중심복합도시의 예정분양가가 동등한 수준으로 책정된다면, 인근도시들의 거주민들이 행정중심복합도시 이주를 더욱 선호할 가능성이 있다.

② 주변지역 지정으로 인한 행정중심복합도시 발전 잠재력 단절

광범위한 지역을 주변지역으로 지정하여 행정중심복합도시 건설지역을 차단함으로써 개발시너지 효과를 차단시킬 수 있다. 행정중심복합도시는 국제적인 기준에 견주어 뒤지지 않는 모범도시로 건설·발전시켜 나갈 계획을 하고 있음에도 불구하고, 그 주변지역은 각종 행위가 제한·규제됨으로써 발전 가능성이 저해되고 지역이 낙후될 가능성이 있다. 주변지역이 행정중심복합도시와 인근 도시들의 물리적 장벽으로 작용하여 행정중심복합도시의 발전 효과가 인근 도시로 확산되지 못하고 고립될 가능성이 있다.

3) 행정중심복합도시 건설에 따른 대전광역시의 SWOT 분석



대전광역시와 행정중심복합도시와의 상생방안

-
1. 대덕연구개발특구 활성화
 2. 대덕특구내 규제의 합리적 완화
 3. 행정중심복합도시권 문화관광벨트
구축사업
 4. 청주국제공항 활성화 사업
 5. 행정중심복합도시권 광역 SOC 확충
 6. 각종 인프라의 공동 활용방안
 7. 지역자원의 공동이용 및 관리방안
-

V. 대전광역시와 행정중심복합도시와의 상생방안

1. 대덕연구개발특구 활성화

1) 대덕특구 중심의 국제과학비즈니스벨트 조성

국제과학비즈니스벨트는 '최소투자 최대효과'의 효율성 개념에 입각해 조기에 가시적 성과를 창출할 수 있도록 조성할 필요가 있다. 그리고 R&D-생산-비즈니스의 인프라가 구축된 대덕특구를 중심축으로 행복도시, 오송·오창과 기능적으로 연계하는 것이 합리적이다.

대전광역시가 행정중심복합도시와 상생발전하기 위해서는 무엇보다도 대덕연구개발특구의 활성화가 필요하다. 대덕연구개발특구는 국제화 정주여건과 R&D 역량, 국제비즈니스 역량 등을 갖추고 있다.

(1) 국제화 정주여건

외국인 정주지원계획 수립, 대전국제학교 확충, 중·단기 체류자를 위한 게스트 하우스 운영 등 외국인 정주여건이 매우 양호하며, 외국인 전문진료센터 4개소, 외국어 가능 의료기관·약국 85개 등이 운영 중이다. 대전에는 현재 의료기관 1,803개, 공연장 31개, 전시장 25개, 박물관 21개, 도서관 15개, 도시공원 408개 등 다양한 생활문화시설이 존재하고 있다.

(2) R&D 역량

KAIST 등 13개 대학, 74개 연구기관, 19,771명의 석·박사급 연구인력 등이 있으며, 우리나라 대표적 핵심원천기술을 다수 보유하고 있는 도시이다.³⁾

그리고 카벤디시(KAIST), 허친슨암연구센터(생명연), 프로메가연구소(한남대), 캠프

3) 대표적인 사례로서 초고집적 D램 반도체, CDMA, FACTIVE, 한국표준형원전(KNSP), 핵연료국산화, 우리별 1,2,3호 및 무궁화 1,2,3호, 과학관측로켓 과학 1호

리지연구센터(ETRI) 등과 협력을 통한 국제적 R&D 기반이 마련된 도시이다.

(3) 국제비즈니스 역량

UNESCO-WTA(국제과학도시연합) 연구센터간 공동협력사업 추진, 테크노마트 등을 통해 기술거래 분야 국제비즈니스 네트워크가 구축된 도시이다.

국제과학비즈니스벨트를 조기에 가시화하기 위해서는 다음과 같은 조성단계로 추진할 필요가 있다.

<국제과학비즈니스벨트 조성단계>	
조성 단계 (‘08~’12년)	기초과학연구기반 및 도시(문화, 기업) 인프라 조성단계
활성화단계 (‘13~’17년)	과학지식 산업화 클러스터구축 단계로 과학비즈니스 모델 확립과 광역경제권 구축을 위한 인프라 확충 단계
완성 단계 (‘18~’27년)	과학·예술·문화산업의 융합도시 완성단계로, 국제적 도시, 지식융합도시, 첨단예술 산업도시 건설 단계

2) 아시아기초과학연구원 충청권 설립

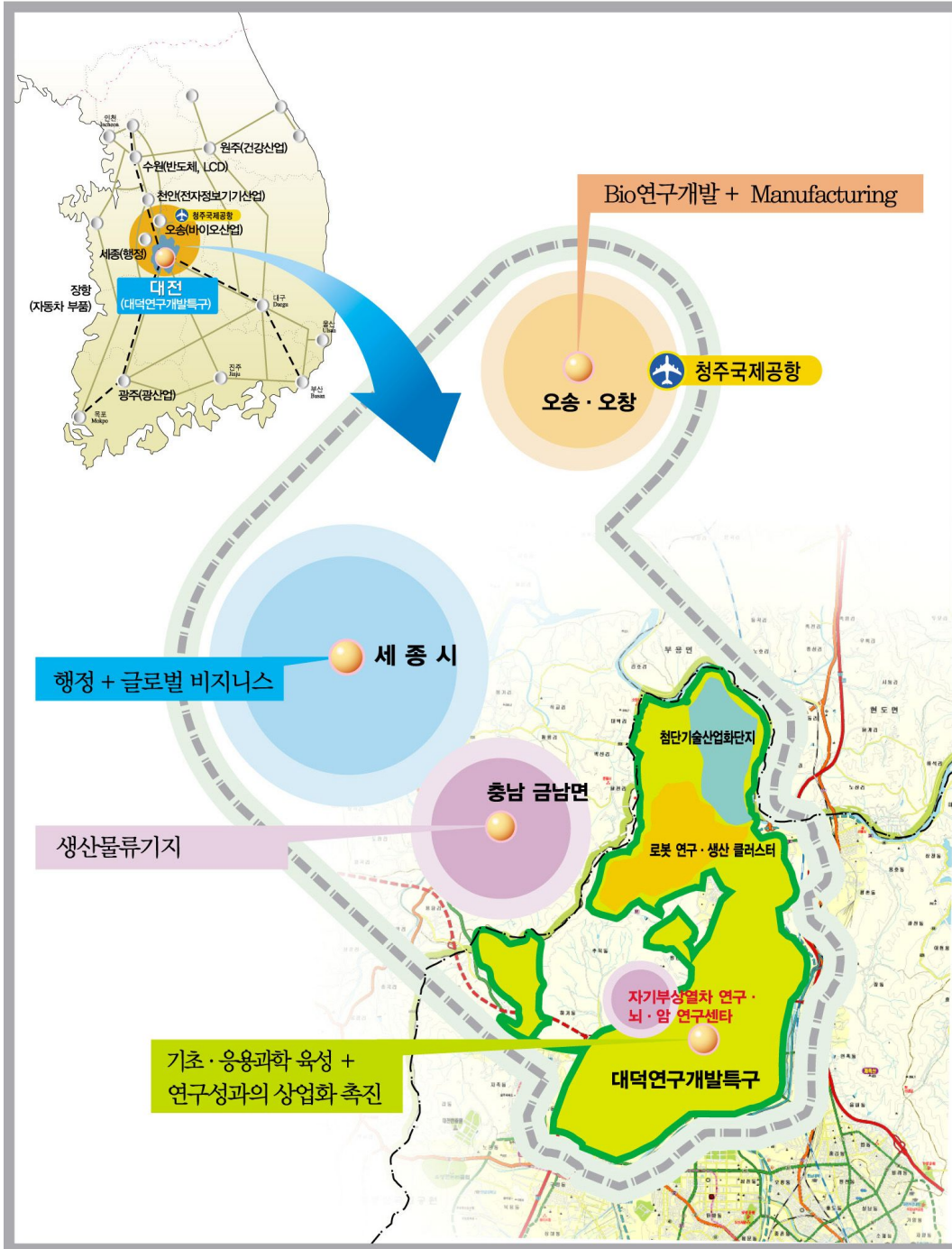
세계 정상급의 기초과학 연구시설·장비를 중심으로 융합연구를 수행하는 ‘아시아기초과학연구원’을 충청권에 설립해야 한다.

산-학-연 첨단연구 분석지원 및 핵심원천기술 확보를 위해 국가적 공동이용 연구장비인 ‘차세대 가속기’를 대덕특구에 건설·운영해야 하며, 대덕특구의 IT, BT, NT 등과 연계, 원자력암의학 관련 융합연구·임상적용 등을 위해 대덕특구에 ‘원자력암의학융합연구원’을 설립해야만 한다.

3) 벨트내 연계협력 강화를 위한 광역 SOC 확충

‘선택과 집중의 원칙’에 따라 지역별 특성을 반영해 구축된 중심축간 광역적 연계·협력 강화로 시너지효과를 확산시켜 나가야 한다.

이를 위하여 대전↔세종시↔오송↔청주공항을 연결하는 순환형 신교통노선을 구축하고, 대전도시철도 1호선을 세종시까지 연장, 호남고속철도 간이역(용포리) 유치 를 추진해야 한다. 그리고 아시아특화노선 개발, 저가항공사(LCC) 거점 공항화 등으로 벨트의 관문공항인 청주국제공항을 활성화시켜야 한다.



<그림 V-1> 국제과학비즈니스벨트 구상도 안

4) 대덕연구개발특구 연계교통망 확충

행정중심복합도시와의 상생뿐만 아니라 대덕R&D특구가 국가산업단지로서의 기능을 제대로 발휘하여 미래 한국을 책임질 성장 동력으로 역할토록 연계교통체계 구축이 필요하다. 특히, 특구 주진입도로를 국가지원사업으로 조기 개설하고, 제2경부고속도로 노선을 대덕특구까지 연장하는 방안을 추진해야 한다.

(1) 대덕연구개발특구 주진입도로 개설

대덕연구개발특구 주진입도로의 개설은 외국 과학기술자와 국제회의 참석자들의 왕래가 빈번하여, 인천공항~서울역~대전역~대덕특구로 이어지는 주진입도로 개설이 시급하다고 본다.

사 업 개 요	<ul style="list-style-type: none">• 구 간 : 대전역(고속철도) ⇔ 신규도로 개설 ⇔ 대덕R&D특구• 사업량 : L = 16.7km / 신규개설 8.5km, 기존도로 8.2km 활용• 사업비 : 2,950억원
------------------	--

서울↔대전은 KTX 개통으로 50분이 소요되나, 대전역↔대덕특구는 50~60분이 소요되는 비효율이 발생한다. 따라서 '서울에서 대덕특구로 1시간대 접근'이 가능토록 주진입도로 개설이 필요하다.

(2) 제2경부고속도로 노선 연장(행복도시→대덕밸리IC)

경부축 혼잡 완화와 세종시 접근성 개선을 위해 서울~세종시간 제2경부고속도로 건설을 L = 128.8km, 사업기간 '10~'17년으로 추진 중이다.

당해 건설사업의 효과 극대화를 위해, 국가기간교통망 단절구간의 연결과 혼잡구간(회덕JCT지점) 보완 전략이 요구된다.

중점을 행정중심복합도시→대덕밸리IC로 연장 건설하되, 행정중심복합도시 외곽 고속순환도로⁴⁾를 제2경부고속도로사업으로 조기 시행(2017년까지)해야 한다고 본다.

2. 대덕특구내 규제의 합리적 완화

1) 대덕특구 관련 규제개혁 과제

(1) 개발제한구역 해제절차 간소화

대도시인 대전광역시의 특성상 대덕특구내 산업단지 조성공간이 절대적으로 부족하나, 특구지역의 50%가 개발제한구역으로 지정되어 있다.⁵⁾

따라서 특구개발사업 실시계획 승인시 개발제한구역 해제를 의제 처리토록 행정절차 간소화가 필요(특구법 제29조 제1항 개정)하다.

(2) 연구소기업·첨단기술기업 지정요건 완화

국립연구기관, 정부출연연구기관만 연구소기업 설립이 가능(현재 6개)하며, 대덕특구내 첨단기술기업은 총 762개 중 41개(5.38%)에 불과하다. ADD, 민간기업 연구소 등 모든 연구기관의 연구소기업 설립요건 및 첨단기술기업 지정기준의 완화를 위한 관련규정(특구법 제9조 제1항 등) 개정이 필요하다.

(3) 특구개발사업 진입장벽 제거

특구육성종합계획에 의해 '한국토지공사'가 신규개발지구 우선 사업 시행자로 지정, 토지소유자나 다른 사업자의 개발사업 참여가 제한되어 있다. 우선 사업시행자의 사업추진 지연시, 타 사업자가 참여토록 개선(특구육성계획 변경)해야 한다.

(4) 외국인투자 관련 규제완화

대덕특구에 대한 외국인투자 활성화 등을 위해 인천경제자유구역 등과 동등한 수준으로 규제완화가 필요(대덕특구법 제22~24조 개정)하다.

4) 세종시 외곽고속순환도로 : 대도시권광역교통기본계획('07~'26) 추진사업 / 건교부('07.12)

5) 개발사업계획 승인 후, GB 해제절차를 또 다시 거쳐야 하는 유사절차 중복문제가 발생한다

예를 들어, 소득세·법인세 감면(연구소기업·첨단기술기업→외국인투자기업 전체), 외국인 병원·학교 설립 허용, 근로자 파견업종 확대 및 기간연장 등이다.

2) 대덕특구 1단계 개발사업 광역교통개선 대책

대덕R&D특구가 국가산업단지로서의 기능을 제대로 발휘하여 미래 한국을 책임질 성장 동력으로 역할토록 연계교통체계 구축이 필요하다. '08년 대덕특구 1단계 개발사업의 본격 시행과 관련, 국가기간 교통망에서 30분내 접근을 가능하게 하는 교통인프라 구축사업(7건)의 국비 지원이 필요하다.

(1) 여 건

대덕특구는 35년간 30조원이 투자된 국가산업단지로서, 기 구축된 R&D 역량과 인프라의 산업화를 위해 1·2단계 동시개발(총 5,687천㎡)을 추진하고 있다. 1단계 산업은 3개지구 1,518천㎡ 개발, 연구기관·주거 및 첨단벤처기업 단지 조성으로 총사업비 5,300억원, 사업기간 '06~'12년이다.⁶⁾

특구내 연구성과의 확충으로 외국 과학기술자와 국제회의 참석자들의 왕래가 빈번함과 달리, 교통인프라는 연계교통망 구축이 미흡한 실정이다. 현재, 서울↔대전 50분대(KTX), 대전역↔대덕특구 50~60분대가 소요되고, 1단계사업 완료시, 특구주변 지역교통난 가중 예상과 경쟁력 저하가 우려된다. 따라서 국가기간 교통망에서 30분내 접근을 가능하게 하는 교통인프라 구축사업(7건)이 필요하다.

(2) 광역교통 개선대책(안)

국가산업단지 진입도로 6개구간 및 입체교차로 1개소 건설로 총 7개사업, 연장 11.82km(4차로), 4,600억원 소요되고, '12년 완공예정으로서 재원은 전액국비 지원(국가산업단지 진입도로 재원분담 기준 적용)이 요구된다. 진입도로의 개설에 따른 효율적 교통체계 구축으로, 대덕R&D특구가 국가경제 성장 견인과 국가산업단지로서의 경쟁력 확보에 기여할 것이다.

6) 현재 국토해양부 심의 중, 교통영향평가 후 실시계획 승인('08. 8월 예정)

3) 대전광역권 연계교통망 구축

국가의 '신 성장동력 확보'를 위해 대덕R&D특구 중심의 국제과학비즈니스벨트 조성 및 충청지역 광역경제권 구축이 필요하며, 대덕특구~행복도시~오송·오창 등 거점지역간 기능적 연계 도로와 과학기술산업 집적지로서 핵심역할 수행을 위해 교통망 확충이 절실히 요구된다. 대덕특구~행복도시~오송·오창단지는 국제과학비즈니스벨트 조성의 최적지이며, 대덕특구는 축적된 R&D역량과 도시인프라를 바탕으로 벨트의 중심축 역할을 수행할 것이다.

또한 거점간 생산, 사업화, 비즈니스 기능을 연계하고 시너지효과를 극대화 하고자, 대전광역권 교통망 확충(안)을 국책사업으로 추진해야 한다. 주요사업으로는 대전~세종시~오송·오창~청주공항간 순환형 신교통수단의 도입, 세종시 외곽순환고속도로(20.8km), 청주 우회도로 연결도로(9.2km), 세종시~테크노밸리 연결도로 추가 확장 등 도로망의 확충이다. 그리고 그 외, 호남고속철도 용포역 신설, 광역도시철도망 구축(논산~공항) 등이 필요하다.

3. 행정중심복합도시권 문화관광벨트 구축 사업

행정중심복합도시 건설은 충청권에 새로운 관광여가 수요의 창출이 요구된다. 행정중심복합도시를 찾는 내·외국인의 방문수요에 대응하는 관광인프라 구축이 필요하다. 이를 위해서 행정중심복합도시와 주변 시·군의 연계기능 강화를 위한 광역관광개발이 필요하기 때문에 관광자원간 네트워크 형성을 유도하여 행정중심복합도시 조성에 대비한 관광기반을 구축한다.

행정중심복합도시 건설은 필연적으로 충청권에 다양한 기능들이 입지하고 많은 사람들이 모여들게 됨에 따라 주거 공간뿐만 아니라 사회·문화적 생활을 즐길 수 있는 관광레저공간의 확충이 요구된다. 이에 따라 행정중심복합도시 건설은 충청권에 새로운 관광여가 수요의 창출을 요구하게 될 것이다.

이에 따라 행정중심복합도시와 연계한 대전의 서북부측은 중추적 역할이 기대되

는 지역으로 주거, 업무, 여가문화 등의 복합도시기능을 수행할 수 있는 신규 관광(단)지 조성이 요구된다. 또한 백제문화권 종합개발과 연계한 사업 추진으로 새로운 문화도시 이미지 형성도 중요하다.

그리고 국립박물관 등 광역적 차원의 문화 인프라의 확충과 함께 대전의 중추적 관광지역인 유성온천 및 엑스포과학공원을 중심으로 거점관광지로서의 기능 강화와 스포츠복합단지를 통합하여 국민의 신여가공간을 제공하는 차원에서 관광레저 복합단지 조성이 필요하다.

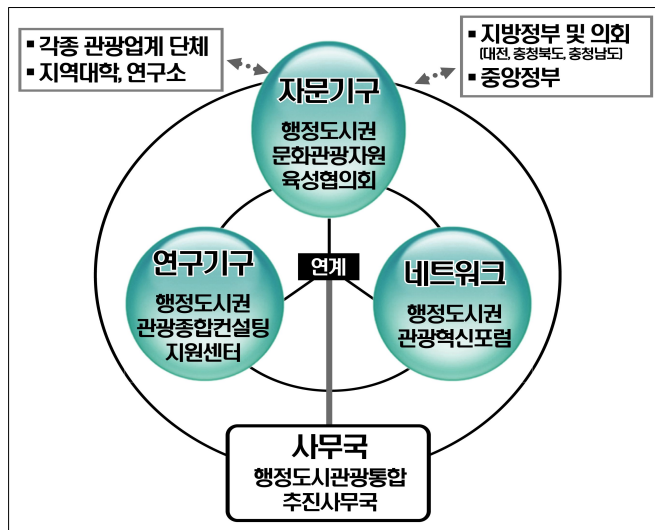
충청권내에는 세계적 수준의 테마형 관광지가 부족하다. 행정중심복합도시를 연계하는 배후지역에 역사문화관광도시 육성이 필요하다.

주요 사업으로는 행정중심복합도시-백제문화권-내포문화권-대전의 온천과 과학기반 문화관광-청주의 고인쇄 문화 등 전통과 미래 문화관광 벨트를 구축한다. 행정중심복합도시가 국제적인 수준의 정주환경과 새로운 형태의 건축박물관으로 조성됨으로써, 행정중심복합도시 자체가 도시건축 문화관광권을 구축할 것이다. 대전의 엑스포과학공원, 연구단지, 그리고 중앙국립박물관 등 과학테마와 유성온천 등이 어우러진 과학 온천 문화관광권을 구축하고, 부여 공주 등 백제문화와 충청도 내륙의 서민중심의 내포문화, 그리고 청주를 중심으로 한 고인쇄 등의 문화관광권도 구축한다.

행정중심복합도시권 문화관광벨트 구축을 위해서는 행정중심복합도시권 명품 신도시 코스개발, 행정중심복합도시권 과학벨트 코스 개발, 행정중심복합도시권 건강벨트 코스개발, 백제문화권 문화관광 루트개발 등을 들 수 있다.

- 행정중심복합도시권 명품 신도시 코스 개발
 - 행정중심복합도시~대전 서남부신도시~도청이전신도시~태안기업도시~아산만권신도시~진천 혁신도시를 연계하는 시티투어 상품 개발
- 행정중심복합도시권 과학 벨트 코스 개발
 - 행정중심복합도시~오송바이오 산업단지-대덕 연구단지(갑천과학문화관광벨트)~천안반도체 산업단지~아산 탕정산업단지~(황해경제자유구역)을 연계하는 과학관광루트 개발

- 행정중심복합도시권 건강 벨트 코스 개발
 - 행정중심복합도시~오송바이오 산업단지~대전 유성온천~금산 인삼체험을 연계하는 건강벨트 상품 개발
- 백제문화권 문화관광 루트
 - 행정중심복합도시~공주~부여~연기~청주(직지)의 역사·문화자원을 연계하는 문화관광상품 개발
- 지역축제와 연계한 체험관광상품 제공



<그림 V-2> 행정중심복합도시권 관광지원 추진체계 구축 모형

특히, 대전의 경우 갑천과학문화관광벨트를 조성하여 대덕연구개발특구의 과학자
원, 엑스포과학공원, 갑천 등 주변의 과학, 문화, 관광자원의 클러스터화와 문화관
광상품 개발, 자원개발관광상품화, 유성온천특구의 관광상품과 연계한 콘텐츠 개발,
대덕R&D특구의 교육관광의 상품화도 추구해 나간다.

추진 방식은 행정중심복합도시권 광역 관광지원 추진체계를 구축하고, 행정중심
복합도시, 충남, 충북, 대전의 유사관광 자원 및 관광상품의 공동개발을 추진한다.

그리고 지역간 관광정보연계 시스템을 구축하고, 행정중심복합도시권 관광교류 촉진 공조체계를 구축한다.



<그림 V-3> 행정중심복합도시권 관광개발계획 종합구상

4. 청주국제공항 활성화 사업

국가적 차원에서 국가경쟁력의 제고와 물류 혼잡비용을 줄여 나가기 위해서 입지적 유리성과 국토연계 발전전략의 중심축으로의 기대가 전망되는 청주국제공항의 중요성이 부각되고 있다. 청주국제공항의 지속적인 기능시설 확충과 활용전략에 대한 정책적 고려도 필요하다.

그동안 중부권 거점공항으로 명맥만을 유지하던 청주국제공항이 행정중심복합도시의 건설에 따라 명실상부한 중부권 거점공항으로의 기능을 부여받을 수 있는 상

항이다. 지정학적으로 청주국제공항은 국토의 내륙 중심부에 위치하여 입지적으로나 기능적으로 전국을 쉽게 연계할 수 있는 중요한 방사선 포인트에 위치하여 중요한 역할을 하고 있다.

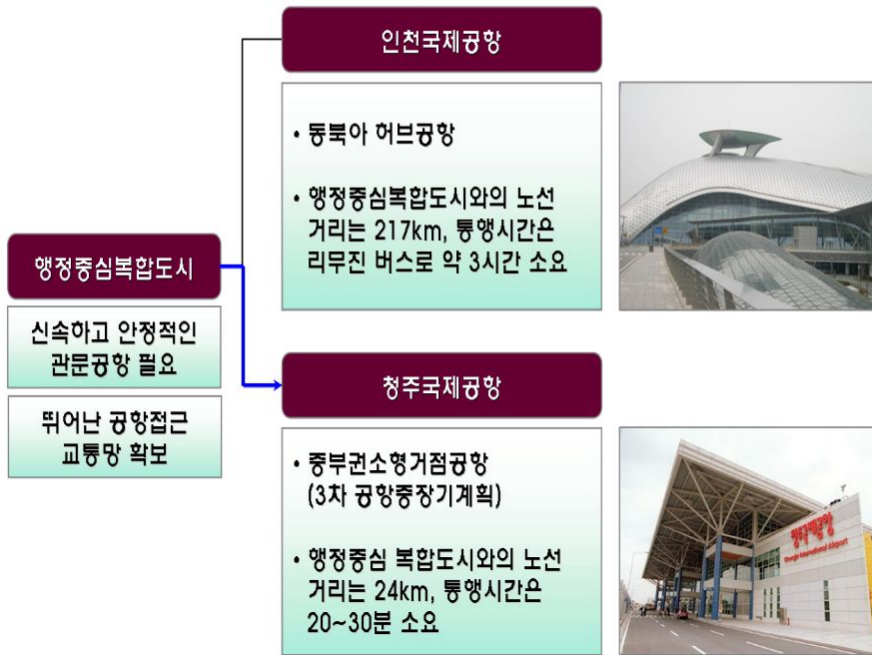
청주국제공항은 지방도시의 국제화 전초기지로서의 기능은 물론 지방도시의 세계화 전략과 연계하여 활성화 필요성이 제기되고 있는 공항이며, 새로운 전략수단의 일환으로 기능을 분담, 전략적으로 활용되어야만 여타 지방공항의 향후 발전모델 제시가 가능할 것이다.

따라서 중부권 행정중심복합도시 관문공항 기능 및 중부권 대형거점공항으로의 역할을 모색해야 한다. 국토균형발전을 위한 대형국책사업들의 충청권 건설에 따라 청주국제공항의 기능 설정을 통한 위상정립 방안을 모색해야 한다.

청주국제공항은 행정중심복합도시 및 충청권 즉, 대형 중부권 거점국제공항으로 육성하고, 인천국제공항은 서울을 중심으로 한 비즈니스형 동북아 거점공항으로 활용하는 방안 등을 강구할 필요가 있다.

행정중심복합도시의 관문공항으로서 청주국제공항이 활성화된다면, 대전도 국제도시로서의 위행 정립과 국제컨벤션도시로서의 위치 확립도 빨라질 것이다.

청주국제공항 활성화를 위해 이용권역에 대한 치밀한 분석과 단거리 국제노선 유치, 경쟁력 향상을 위한 고빈도, 저운임 서비스를 제공할 수 있는 LCC 육성이 필요하다.



<그림 V-4> 인천국제공항과 청주국제공항의 역할분담 개념

그리고 전국 주요도시로부터 공항으로의 접근이 쉽도록 현재 추진되거나 계획되어 있는 상위계획상 국가기간망 계획 등 교통망의 조기개설이 필요하다. 사업내용으로는

- 공항역 정비 : 청원군 내수읍 입상리 공항입구 간이역 → 공항역 본선역 확대 개발
- 동서 5축 고속도로(천안~오창간) 조기착공(당진~울진 2019년 내 완공 중 노선 조정을 통해 천안~오창 IC구간 조기 착공)
- 청주공항~천안 전철 연결(현재 개통 운영중인 서울~천안간 전철 노선을 청주 국제공항까지 연결)
- 대전~행정중심복합도시~오송~청주국제공항~증평간 LRT, BRT 건설

특히, 청주국제공항 활성화는 대전컨벤션센터 개관(4.21)과 WTA 총회('08), IAC 2009 Daejeon 등 각종 국제행사 유치로, 상당수의 외국 방문객 급증이 예상됨에 따

라 중부권 관문공항으로인 청주국제공항의 활성화⁷⁾가 매우 시급한 상황이다. 일본 특화노선 개설 허가, 제주↔청주공항 24시간 운영공항 지정, 청주공항 이착륙료 50% 감면, 청주공항 항공기 정비센터(MRO) 유치 등으로 대전광역권 경제발전의 계기로 활용토록 하는 방안을 모색해야 한다.

5. 행정중심복합도시권 광역 SOC 확충

행정중심복합도시건설시 계획된 광역교통시설과 혁신도시, 기업도시, 경부/호남고속철도 오송역 건설 등에 따른 교통수요를 수용할 수 있는 광역교통망 제시가 필요하다. 국가기간교통망이 충분하더라도 권역간 연계망과 국제화의 거점인 청주국제공항 및 여객/물류간 교통흐름을 원활히 할 수 있는 효율화방안과 중부권 물류기지과 권역별 물류시설간 효율적 연계방안을 강구해야 한다.

주요 사업내용으로는 장래토지이용 및 통행패턴 변화에 따라 대안노선 설정, 행정중심복합도시 연계기능 강화를 위한 광역개발 촉진, X자형 고속교통망 구축을 통한 국가균형발전 촉진, 도로, 철도, 공항, 물류시설이 상호 연계된 종합적 광역교통체계 구축 등이다.

1) 제2경부고속도로 노선 연장 : 행정중심복합도시→대덕밸리IC 구간

현재 경부축 혼잡 완화와 행정중심복합도시 접근성 개선을 위해 서울-행정중심복합도시간 제2경부고속도로 건설을 계획 중(길이 128.8km, 사업기간 10-17년)이다. 당해 건설사업의 효과 극대화를 위해, 국가기간교통망 단절구간의 연결과 혼잡구간(회덕JCT지점) 보완 전략이 요구된다.

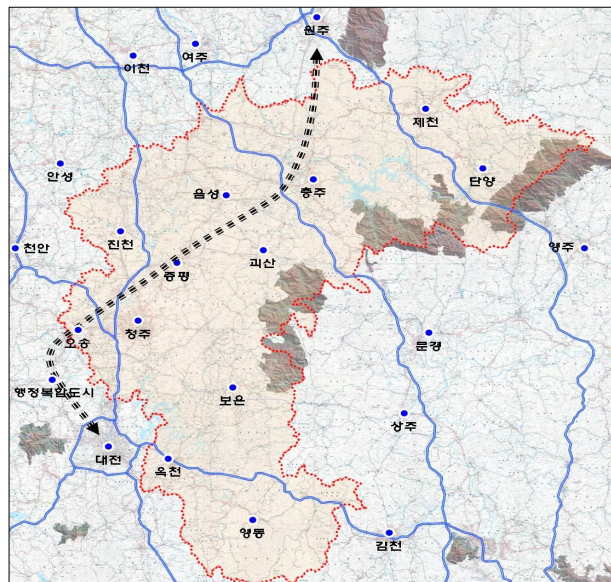
중점을 행정중심복합도시에서 대덕밸리IC로 총 19km연장을 건설 추진한다. 추진체계 및 추진방식을 살펴보면, 행정중심복합도시 광역도시계획 중 교통계획 부문에

7) 그동안, 대전과 충남의 “청주국제공항 제정지원 조례” 제정, 신규 국제노선 취항을 위한 대전, 충남·북 3개 시도의 공동 노력 등 활성화를 위한 공조체제를 유지하고 있다

포함된 내용은 기존 행정중심복합도시 광역도시계획에 의거하여 중앙정부 예산으로 추진하며, 행정중심복합도시 광역도시계획 중 교통계획 부문에 포함된 내용 중 일부 조기 완공토록 추진한다. 기 운영 중인 행정중심복합도시 광역도시계획협회의 확대 개편을 통한 기존 광역도시계획을 수정 보완하여 신규 수요에 대처한다.

2) 충청고속도로(강원권 연결) 신설

본 사업의 목적은 행정중심복합도시와 강원권 및 충북 북부권을 집적 연결함으로써 전국을 하나의 생활권으로 연결함에 따라 국가행정기관 이전에 따른 궁극적인 국가균형발전을 할 수 있을 것이다. 행정중심복합도시를 연결하는 충청고속도로 건설로 충북 북부지역은 물론 강원 남부, 경북 북부의 균형발전을 도모할 수 있는 계기가 될 것이다. 노선은 대전~행정중심복합도시~오송~청주(공항)~증평~음성~충주~강원권이며, 총연장은 145km이다.



<그림 V-5> 충청고속도로 노선도

6. 각종 인프라의 공동 활용방안

행정중심복합도시 건설계획에 따른 각종 인프라의 중복으로 행정중심복합도시 개발계획에 포함된 각종 도시기반시설 중 종합운동장, 유통단지, 산업단지 등 각종 시설이 기존에 대전 지역에 개발되었거나 개발계획이 수립되어 있는 시설들과의 중복 개발에 따른 예산의 낭비 등이 우려된다. 따라서 기존의 시설을 공동으로 활용할 수 있는 방안을 먼저 수립한 후에 행정중심복합도시 내의 시설을 개발할 수 있도록 해야 하며, 어쩔 수 없이 중복 개발을 하는 경우에는 시설간 역할분담 계획이 제시되어야 한다.

1) 컨벤션시설

공동활용 가능 인프라 주요 대상 사업으로 먼저 컨벤션시설을 들 수 있다. 연면적 3만㎡ 규모의 대전컨벤션센터(DCC)가 2008년 4월 개관하였으며, 오송첨단의료단지에도 컨벤션센터를 포함하여 연면적 149천㎡ 규모의 커뮤니케이션센터 계획이 수립되어 있다.

그러나 대전컨벤션센터는 대덕R&D특구의 회의 및 전시수요를 담당하기에도 부족한 실정이며, 특히 전시시설의 경우는 면적이 2,520㎡에 불과해 고양시 KINTEX의 5만4천여㎡, 부산 BEXCO의 2만6천여㎡와 비교할 때 그 기능이 미약한 실정이다. 따라서 대전컨벤션센터는 대덕R&D특구를 중심으로 한 회의수요를 중심으로 특화시켜 나간다.

2) 종합운동장

대지면적 17만㎡, 연면적 10만㎡, 수용인원 41,000여석 규모의 대전 월드컵경기장은 행정중심복합도시 인근 15분 거리에 위치하고 있다. 그러나 대전월드컵경기장은 축구전용구장으로 건설되었으며, 기존 대전종합운동장의 경우 광역시의 종합운동장 수요를 담당하기에는 규모가 협소하여 새로운 종합운동장이 필요한 상황이다. 따라

서 행정중심복합도시에 건설되는 종합운동장이 축구를 제외한 대전 서부권과 청원군·공주시 등 주변지역의 종합운동장 수요를 담당하는 한편 축구전용구장으로서의 시설이 훌륭한 대전월드컵경기장이 행정중심복합도시와 충남북 인근의 축구경기 수요를 담당하면 시설간의 공동활용이 원활하게 이루어 질 것으로 판단된다.

3) 유통단지

행정중심복합도시 내 유통단지 개발계획과는 별도로 기존 부용지방산업단지와 인접한 청원군 부용면~충남 연기군 동면 일대에 약 50만㎡에 2009년까지 조성되는 유통·물류의 중심기지는 중부권 복합화물터미널과 내륙컨테이너기지로 조성되고 있다. 또한 대전시 유성구 대정동에는 약 46만㎡의 대전종합유통단지가, 노은동에는 11만㎡ 규모의 농수산물 도매시장이 이미 조성되어 운영 중에 있다. 중부권 복합화물터미널은 경부축과 연결되어 대전과 충남북의 내륙컨테이너기지 및 복합화물터미널로서 기능하는 한편 대전 유성구의 종합유통단지는 자동차 유통을 중심으로 대전 서부권의 물류를 담당하게 될 것이다.

행정중심복합도시 내에 위치하는 유통단지는 행정중심복합도시 자체의 물류 수요와 함께 충남 동부지역의 물류유통기지로써 기능할 것이다. 농수산물 물류의 경우, 대전 노은동 농수산물 도매시장이 행정중심복합도시의 농수산물 공급을 담당할 수 있으므로 이의 적극적인 활용을 통한 인프라의 기능배분계획이 타당할 것으로 판단된다.

7. 지역자원의 공동이용 및 관리방안

지역발전은 경쟁을 통해서도 가능하지만 협력을 통해 더 큰 효과를 달성할 수 있다. 행정중심복합도시를 중심으로 대전, 충남, 충북이 동일한 사업으로 상호 경쟁하기 보다는 협력을 통해 적은 비용으로 큰 시너지 효과를 거둘 수 있다. 따라서 대전, 행정중심복합도시, 충남, 충북이 각자 경쟁력 있는 특화부분을 발전시키는 한편, 기존 기반시설 등의 지역자원을 공동으로 활용하는 체계를 구축할 때 저비용, 고효율의 지역시스템을 달성할 수 있다.

그 주요 사업으로는 재래시장 등 지역의 고유한 경제자원을 공동으로 활용하여 지역의 토착경제의 활성화이다. 행정중심복합도시의 주변지역 재래시장을 잇는 재래시장 네트워크를 구축하고 행정중심복합도시의 경제권을 연계시킨다. 재래시장 네트워크를 구축할 때 기존의 재래시장을 현대화하고 이들을 하나의 시장네트워크로 연결시킨다.

지역별로 특화되고 있으며 이미 상당한 경험을 축적하고 있는 지역별로 특성화된 경쟁요소를 통합할 수 있는 계기를 제공할 것이다. 예를 들어, 대전의 과학엑스포, 충북 오송의 바이오엑스포 등의 경험을 활용할 수 있도록 행정중심복합도시-충남-오송생명과학단지-대덕연구단지를 잇는 대규모의 통합 국제엑스포를 개최할 수 있을 것이다.

통합 국제엑스포 개최의 예상 효과로서는 행정중심복합도시 개발과정에서 나타난 지방자치단체간 갈등을 해소하고, 공동의 목표를 달성하기 위한 협력적 파트너십을 고양시킬 뿐만 아니라 지역경제의 활성화에 필요한 계기를 형성시키며, 행정적, 경제적, 생활권적 측면에서의 행정중심복합도시의 조기 정착에 기여할 것이다.

통합 엑스포 개최계획은 중앙정부의 예산지원을 토대로 하고, 관련 광역 지방자치단체들이 소요예산을 연차적으로 확보하여 사업을 추진하도록 한다. 행정중심복합도시 건설청과 충남, 충북, 대전 3개 광역 지방자치단체가 공동으로 가칭‘상생발전 실무 협의회’를 구성하고 여기에서 공동으로 세부사업을 발굴하고 추진하도록 하고, 상생발전 실무협회는 행정중심복합도시와 인근도시의 상생협력을 위한 실무적인 거버넌스 조직이 될 것이다.

행정중심복합도시 인근에 설치되어 있는 주요한 도시기반시설 중에서 행정중심복합도시와 공동이용이 가능한 것으로는 대덕컨벤션센터, 대전월드컵경기장, 노은동 농수산물유통단지 등이 대표적인 사례로 이들 시설은 행정중심복합도시에 인접하고 있기 때문에 행정중심복합도시에 또 설치할 필요가 없이 공동으로 활용하는 것이 경제적, 환경적으로 효과적이며 지역간 상생관계의 구축에도 필수적이다. 이를 위해 대덕컨벤션센터, 대전월드컵경기장, 노은동 농수산물유통단지의 공동 활성화 방안을 마련하고 이를 행정중심복합도시 사업예산에 반영하도록 하여 이에 필요한 비용의 일부를 행정중심복합도시가 분담하도록 한다.

VI

결 어

VI. 결어 - 대전과 행정중심복합도시와의 공존 -

행정중심복합도시의 건설은 중심 배후도시인 대전에 인구유입증대, 일자리 창출, 생산유발효과 증대, 경제활동효율성 증대 등과 같은 지역경제 활성화, 지역중추기능 강화, 주변도시들의 기능변화, 주변지역의 불균형발전 등 지역공간구조의 개편, 지역주민의 자긍심 증대, 주민생활 편의 및 복지증진, 교육의 양적 확대 및 질적 성장 등 효과를 미칠 것으로 예상된다.

행정중심복합도시의 건설과 입지는 대전·충청권의 공간구조 및 지역발전에 커다란 영향과 변화를 미칠 것이다. 도시인구 30~50만 명을 수용할 행정중심복합도시의 건설은 대전을 포함한 충청권의 도시성장에 긍정적 효과와 부정적 효과를 동시에 제공할 가능성이 매우 크고, 기존 도시와 보완 및 경쟁관계를 동시에 갖을 수 있으며, 행정중심복합도시건설은 대전과 충청권에 기회와 위협 요인이 될 수 있기 때문이다.

따라서 행정중심복합도시와 기존도시와의 보완관계를 통한 상생발전의 가능성은 주변 도시와의 네트워크에서 파악될 수 있다. 행정중심복합도시는 대전·천안·청주·공주를 연결하는 네트워크의 중앙에 위치하기 때문에 행정중심복합도시건설의 파급효과가 주변 지역에 쉽게 확산될 수 있다.

이에 따라 행정중심복합도시와 대전과 주변 도시가 발전적인 공존을 위해서는 각각의 SWOT를 분석하여 각 도시의 강점을 더욱 강화하고 약점은 다른 도시의 강점으로 활용하도록 함으로써 자연스럽게 기능 분담을 유도하여 도시간에 상호 의존적이고 통합적인 발전을 모색하는 상생적 발전 마인드가 필요하다.

둘째, 행정중심복합도시와 대전이 공존을 위해서는 원활한 교통체계의 추진이 필요하다. 행정중심복합도시가 건설되면 주변의 배후도시와 광역적인 교통의 연계체계가 구축되어야 한다. 그리고 행정중심복합도시와 대전, 청주공항을 연결하는 지역간 간선도로체계를 정비 및 건설토록 하여 행정중심복합도시와 원활한 연계가 이루어져야 한다. 또한 청주·대전·천안과 연결되는 도시철도(또는 신교통수단)가 적

극적으로 건설되어야 한다.

또한 행정중심복합도시와 대전간의 교통축 형성으로 인해 도시의 개발축 및 내부 교통체계의 흐름을 조절할 필요가 있다. 호남고속철도 노선 및 기점역, 경부고속철도와의 연계 및 대전역 역세권 개발의 구체화, 도시철도 1호선의 노선연장(노은지구와 행정수도와의 연계) 및 2호선·3호선 건설에 대한 다각적인 검토가 필요하다.

대전·충청권 도시들은 행정중심복합도시와의 거리, 도시규모, 사회간접자본시설의 규모 등에 따라 영향을 받게 되고, 영향은 보완과 경쟁관계를 동시에 만들어낼 것이다. 대전·천안·아산·청주·공주 등이 대표적이다. 특히 대전광역시를 포함한 대전권은 도시기능이나 공간구조의 측면에서 가장 많은 변화를 경험하게 될 것이다.

따라서 대전은 행정중심복합도시와의 기능적·물리적 연계성과 기능적 차별성을 동시에 확보하여 상생발전을 도모할 수 있는 방안을 모색하여야 한다. 특히 대전광역시와 행정중심복합도시와의 상생방안을 대덕R&D특구를 중심으로 한 국제비즈니스벨트 조성이 이루어져야 한다. 벨트내 연계협력 강화를 위한 광역 SOC 확충방안과 행정중심복합도시권 문화관광벨트 구축 사업, 청주국제공항의 활성화 방안, 각종 인프라의 공동 활용방안 등을 모색하고자 한다.

이상과 같이 행정중심복합도시와 대전시가 상호연계 발전한다면, 대전과 충청권은 우리나라의 균형발전을 위한 거점으로서의 역할을 수행할 것이다.

정책연구보고서 2008

대전광역시의 행정중심복합도시와의 상생방안

발행인 육 동 일

발행일 2008년 7월

발행처 대전발전연구원

302-789 대전광역시 서구 월평동 160-20

전화: 042-530-3500 팩스: 042-530-3528

홈페이지 : <http://www.djdi.re.kr>

인쇄: 충남기획 TEL 042-822-2204 FAX 042-822-2204

이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서 대전광역시의 정책적 입장과는 다를 수 있습니다.
출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단 전재나 복제는 금합니다.