창의기획과제 2022-03

충청권 메가시티 광역교통 거버넌스 구축전략

원광희 김덕준 설영훈 정용일
채성주 최용환 송태진 이민규

2022

CRI 충북연구원
CHUNGBUK RESEARCH INSTITUTE

연구진

내부연구진	충북연구원 공간창조연구부	수석연구위원	원 광 희
	충북연구원 상생발전연구부	선임연구위원	김 덕 준
	충북연구원 성장동력연구부	선임연구위원	설 영 훈
	충북연구원 공간창조연구부	연구위원	정 용 일
	충북연구원 공간창조연구부	수석연구위원	채 성 주
	충북연구원 사회통합연구부	수석연구위원	최 용 환
외부연구진	충북대학교 도시공학과	교수	송 태 진
	충북대학교 행정학과	교수	이 민 규

Contents

제 I 장 서론 ····· 1

1. 연구배경 ····· 3

1) 연구배경 ····· 3

2) 연구목적 ····· 4

2. 연구범위와 방법 ····· 6

1) 접근방향 ····· 6

2) 연구범위 ····· 6

3) 연구방법 ····· 6

4) 연구내용 ····· 7

제 II 장 충청권 광역인프라 구축 및 네트워크 전략 ····· 9

1. 충청권 광역인프라 구축 ····· 11

1) 필요성 ····· 11

2) 목적 ····· 12

2. 세부 사업내용 ····· 14

1) 충청권 광역도로 인프라 구상 ····· 14

2) 충청권 광역철도 인프라 구상 ····· 15

3) 충청권 대중교통 네트워크 구축 ····· 18

제 III 장 충청권 광역행정체계 구축에 대한 인식도 조사 ····· 25

1. 조사 개요 ····· 27

1) 조사 개요 ····· 27

2) 조사 대상 ····· 27

3) 조사 내용 ····· 27

2. 분석결과 ····· 28

1) 응답자 특성 ····· 28

2) 분석결과 ····· 29

3. 시사점 ····· 39
제Ⅳ장 국내외 광역행정 사례 ····· 43
1. 개버넌스 개념 ····· 43
1) 거버넌스의 정의 ····· 43
2) 거버넌스의 의의 ····· 44
2. 국내외 광역행정 거버넌스 사례 검토 ····· 45
1) 국내 ····· 45
2) 국외 ····· 53
3. 시사점 ····· 71

제Ⅴ장 충청권 광역교통 협력적 거버넌스 체계 구축 ····· 77
1. 주요이슈 ····· 79
1) 충청권 교통행정 조직 ····· 79
2) 충청권 교통정책협의회 ····· 81
3) 충청권 교통행정체계의 문제점 ····· 82
2. 국내 광역교통 거버넌스의 사례 ····· 83
1) 수도권 교통조합·수도권교통본부 ····· 83
2) 동남권 광역교통본부 ····· 84
3) 대도시광역교통위원회 ····· 86
4) 광역교통청(안) ····· 89
3. 사례별 장·단점 ····· 90
1) 광역교통조합의 형태 ····· 90
2) 동남권 광역교통본부 형태 ····· 90
3) 대도시광역교통위원회에 참여 형태 ····· 91
4) 광역교통청 형태 ····· 92
4. 충청광역교통 협력적 거버넌스 구축 방안 ····· 93
1) 광역교통 협력적 거버넌스체계의 필요성 ····· 93
2) 충청권교통 협력적 거버넌스 기본방향 ····· 95
3) 충청권교통 협력적 거버넌스 구축 ····· 96
5. 장기적 관점에서 특별지방자치단체로의 전환 모색 ····· 99

제Ⅵ장 결론 ····· 101
1. 결론 ····· 103

참고문헌 ····· 107

표차례

〈표 Ⅱ- 1〉 고속도로 건설 계획 ····· 14
〈표 Ⅱ- 2〉 일반철도 건설 계획 ····· 16
〈표 Ⅱ- 3〉 광역철도 건설 계획 ····· 17
〈표 Ⅱ- 4〉 고속도로 건설 계획 ····· 18
〈표 Ⅱ- 5〉 지역 거점교통시설 건설 계획 ····· 19
〈표 Ⅱ- 6〉 첨단 모빌리티 서비스 도입 계획 ····· 21
〈표 Ⅱ- 7〉 충청권 통합교통체계 구축 ····· 22
〈표 Ⅱ- 8〉 UAM 복합환승센터 구축 계획 ····· 23
〈표 Ⅲ- 1〉 응답자 특성 ····· 28
〈표 Ⅲ- 2〉 충청권 메가시티 구축이 광역적 이해관계로 인한 갈등해소/
균형발전에 도움 여부 ····· 29
〈표 Ⅲ- 3〉 충청권 메가시티 구축이 광역적 이해관계로 인한 갈등해소/
균형발전에 도움이 되는 이유 ····· 29
〈표 Ⅲ- 4〉 충청권 메가시티를 구축하는 것이 향후 지역의 경쟁력 제고를
위해서 필요 여부 ····· 30
〈표 Ⅲ- 5〉 충청권 메가시티 구축의 지역경쟁력 및 우선 추진 분야 ····· 30
〈표 Ⅲ- 6〉 광역교통거버넌스가 추구해야 할 방향 ····· 31
〈표 Ⅲ- 7〉 광역교통거버넌스가 추구해야 할 방향 ····· 31
〈표 Ⅲ- 8〉 광역교통거버넌스가 추구해야 할 목표 ····· 32
〈표 Ⅲ- 9〉 광역생활경제권 형성을 위해 교통거버넌스가 관심을 가져야 할 과제 · 32
〈표 Ⅲ-10〉 광역교통거버넌스가 우선적으로 관심을 가져야 할 사업분야 ····· 33
〈표 Ⅲ-11〉 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속도로)을 위해 시급한 사업 ·· 33
〈표 Ⅲ-12〉 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속화도로)을 위해 시급한 사업 ··· 34
〈표 Ⅲ-13〉 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(일반철도) 구축을 위해
시급한 사업 ····· 34
〈표 Ⅲ-14〉 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(광역철도) 구축을 위해
시급한 사업 ····· 35
〈표 Ⅲ-15〉 친환경·스마트 모빌리티 도입을 위해 시급한 사업 ····· 35

〈표 Ⅲ-16〉 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 광역BRT 노선중 시급한 사업 ···· 36
〈표 Ⅲ-17〉 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 지역 거점교통시설중 시급한 사업 · 36
〈표 Ⅲ-18〉 광역교통거버넌스의 협력체계 구축 방식 ····· 37
〈표 Ⅲ-19〉 광역교통거버넌스가 추구해야 할 가중 중요한 가치 ····· 37
〈표 Ⅲ-20〉 광역교통거버넌스가 발전하여 광역교통행정기구화시 추진 방식 ··· 38
〈표 Ⅲ- 1〉 대전대도시권 협의회 과제 추진 및 수행내용 ····· 46
〈표 Ⅲ- 2〉 서울특별시 마을공동체만들기 프로젝트 추진 및 수행내용 ····· 48
〈표 Ⅲ- 3〉 부산광역시 마을공동체만들기 프로젝트 추진 및 수행내용 ····· 49
〈표 Ⅲ- 4〉 수도권 대중교통체계 개편 순서 ····· 51
〈표 Ⅲ- 5〉 규슈권 계획의 주요 내용 ····· 62
〈표 Ⅲ- 6〉 광역맨체스터 연합행정의 중심 전략 ····· 63
〈표 Ⅴ- 1〉 충청권 교통행정조직 ····· 79
〈표 Ⅴ- 2〉 행복도시권 간의 광역교통행정기구 ····· 81
〈표 Ⅴ- 3〉 세종시 KTX역 설치에 따란 관련기관 간 갈등 ····· 82
〈표 Ⅴ- 4〉 충청권 광역교통협력거버넌스 구축단계 ····· 96
〈표 Ⅵ- 1〉 부산울산경남특별연합의 구성 지방자치단체로부터 이관받은 사무 ·· 105
〈표 Ⅵ- 2〉 부산울산경남특별연합이 중앙행정기관으로부터 이관받은 사무 ··· 105

그림차례

〈그림 Ⅱ- 1〉 충청권 지역간 통행량 ····· 11
〈그림 Ⅱ- 2〉 충청권 도시 네트워크 및 연계전략 ····· 12
〈그림 Ⅱ- 3〉 충청권 간선도로망 계획 ····· 15
〈그림 Ⅱ- 4〉 충청권 간선철도망 계획 ····· 17
〈그림 Ⅱ- 5〉 광역 BRT 및 거점교통시설 건설 계획 ····· 20
〈그림 Ⅱ- 6〉 MaaS(통합교통서비스) 개념도 ····· 22
〈그림 Ⅱ- 7〉 UAM 스테이션 배치도(구상안) ····· 24
〈그림 Ⅳ- 1〉 거버넌스의 의의 ····· 44
〈그림 Ⅳ- 2〉 Metro형 거버넌스 구성 ····· 54
〈그림 Ⅳ- 3〉 SCAG형 거버넌스 구성 ····· 56
〈그림 Ⅳ- 4〉 장강삼각주 경제 통합개념 ····· 57
〈그림 Ⅳ- 5〉 일본 간사이광역권 위치도 ····· 60
〈그림 Ⅳ- 6〉 광역맨체스터 연합행정기구 구성 지자체 ····· 62
〈그림 Ⅳ- 7〉 지자체 연합기구(CA)별 이양된 권한 비교 ····· 64
〈그림 Ⅳ- 8〉 영국의 지역정책 추진체계 ····· 65
〈그림 Ⅳ- 9〉 할레/라이프치히-작센 삼각지대 광역권 조직체계 사례 ····· 66
〈그림 Ⅳ-10〉 충청권 메가시티 광역교통 거버넌스 개념도 ····· 72
〈그림 Ⅳ-11〉 광역권 단위 법정계획 수립의 기대효과 ····· 73
〈그림 Ⅳ-12〉 충청권 내 도시교통 관련 대학 및 연구기관 현황 ····· 74
〈그림 Ⅴ- 1〉 동남권 광역교통본부 조직도 ····· 85
〈그림 Ⅴ- 2〉 대도시권광역교통위원회의 비전 및 미션 ····· 87
〈그림 Ⅴ- 3〉 대도시권광역교통위원회의 핵심과제 ····· 88
〈그림 Ⅴ- 4〉 대도시권광역교통위원회의 조직도 ····· 88
〈그림 Ⅴ- 5〉 행복도시권 광역BRT 개선 종합계획 10대 주요거점 ····· 94
〈그림 Ⅴ- 6〉 광역교통 협력적거버넌스의 개념 ····· 95
〈그림 Ⅴ- 7〉 광역교통 협력적거버넌스 구축 ····· 97
〈그림 Ⅴ- 8〉 충청광역교통본부 ····· 97

충청권 메가시티
광역교통 거버넌스 구축전략

제 I 장

서 론

01
연구배경

1) 연구배경

▮ 세계의 대도시권 글로벌 경쟁체제 강화

○ 전 세계적으로 경제활동의 중심이 되는 대도시권을 나타내는 '메가시티'가 증가하는 추세

- 2018년 33개 → 2030년 43개 전망 (UN 2018기준)

○ 이러한 추세에 따라 전 세계라는 거대한 단일 시장에서 경쟁의 주체가 국가단위에서 지역으로 변화하고 있음

○ 전 세계적으로 메가시티는 증가하고 있으며 국제화에 따라 단일국가 내 도시 간의 경쟁이 아닌 국가의 장벽을 넘어 세계도시 간의 경쟁에서 경쟁 능력을 갖추어야 함

- 대도시권 글로벌 네트워크 체제 미포함 시 지역경쟁력 쇠퇴 및 악순환 가능성 존재

▮ 과도한 수도권 집중에 따른 지역의 어려움 가중

○ 수도권으로의 인구, 지역총생산, 연구개발 등의 집중이 가속화됨에 따라 비수도권 지역과의 불균형 심화

○ 비수도권은 인구감소를 넘어 지역소멸에 직면한 상황

○ 수도권 집중 현상은 향후 지속될 것으로 전망됨에 따라 수도권과 비수도권의 상생을 위한 혁신 방안 마련 필요

▮ COVID-19 발생 이후 경제 및 생활환경 변화 대응

○ 세계보건기구(WHO)는 코로나바이러스감염증-19의 전 세계 확산으로 "펜데믹(Pandemic)" 공식 선언('20.03.11.)

○ 주요국 봉쇄 조치 등에 따른 글로벌 경제위기로 경제활동 위축 및 경제성장률 하향

○ 사회적 거리두기에 따른 국내 기업 경제활동과 가계 소비심리 위축으로 인한 경제 위기 발생

▌충청권 발전계획 수립 공동연구

○ '한국판 뉴딜' 등 COVID-19 이후의 경제 상황에 효과적으로 대응할 수 있는 지역 발전 모델 필요

○ 충청권 4개 시도가 중심이 되어 "충청권 광역생활경제권 전략 수립 연구"를 진행하였음

○ 향후, 후속 사업의 일환으로 논의될 충청 메가시티 지역 간 연결성 강화 및 주민들의 이동성 제고를 위한 광역교통 거버넌스 구축에 대한 필요성이 제시됨

2) 연구목적

▌충청권의 글로벌 경쟁력 강화의 초석 마련

○ 세계화에 따른 지역 중심 경쟁에 대응하기 위해 주요 선진국들은 행정구역과 별도로 거대 지역 경제권(Mega City Region) 형성을 통해 경쟁력을 강화함에 따라 국내에서도 글로벌경쟁력을 갖추기 위해 수도권 외의 경쟁력 있는 권역을 육성하는 전략이 필요함

○ 기존의 행정권역에 국한되지 않고 지역의 특색을 살린 차별화된 전략을 통해 지역 경쟁력과 주민의 삶의 질이 향상될 수 있는 계획이 필요함

○ 충청권의 국토내륙의 중심성 강화와 신행정수도권으로서의 도약을 위한 광역경제권 규모와 기능 확보 방안 마련

▌충청권의 선순환 발전, 국가균형발전 선도

○ 충청권의 선순환 발전 구조 마련을 위한 단일경제권 형성

- 이전 정부의 국가균형발전정책에서 한 단계 나아가서 지역의 성장동력을 구축하여 수도권에 대응하고 영남권과 호남권 간의 균형발전을 지원할 수 있는 중부권 중핵 지역으로서의 충청권 광역교통 네트워크 구축방안 마련

- 충청권 지역 간, 시군 간, 주민 간 이동 편리성 도모를 통해 광역적 활동의 협업체계 구축

- 다양한 연계 협력사업 발굴을 통해 국가균형발전을 선도할 지역 발전 모델 제시

○ 최근 충청 광역철도 및 광역도로 등 생활권의 광역화와 이에 대응하는 통합계획 및 운영을 위한 실질적인 메가시티 거버넌스의 필요성 지속적 증대

○ 대도시권의 경우 대도시권광역교통위원회에서 대응하고 있으며, 해당 사안도 위원회를 통한 계획 수립, 재원 분담, 운영 주체 등에 있어서 협의 과정을 통해 의사가 결정되는 시스템으로 운영

○ 충청권은 세종시를 중심으로 대전, 청주, 천안 등 주요 도시 간 활발한 인적, 물적 교류 활동이 발생하지만 이동성, 편리성을 증진시킬 수 있는 광역교통거버넌스가 미구축되어 있어 저해 요인이 되고 있음

○ 대도시가 아닌 도·농 통합 도시의 경우에도 광역교통 사무처리에 있어서 상시 위원회가 없음은 물론 지방자치단체 간 논의에 의존하고 있어 도시의 외연화와 인구감소의 농촌지역의 부족한 인프라에 대한 교통서비스 공급 등 변화 추세에 대응력 한계로 작용하고 있음

○ 2027년 하계세계대학경기대회 유치는 충청권 메가시티 구축을 위한 충청권의 공동협력사업의 활동 결과라 할 수 있음

  - 대전, 세종, 청주, 천안 및 충청권 주요 도시에서 개최되는 종목별 대학경기대회를 어떻게 네트워크화하여 경기장 관람객들의 이용 편리성을 도모할 것인가가 중요한 이슈가 되고 있음

○ 이러한 상황에 효율적으로 대처하기 위해 현재 논의 중인 메가시티의 연계화, 통합화를 위해서는 광역교통 거버넌스 체계의 구축을 통해 인적, 물적자원의 효율적 연계성을 제고하는 것이 연구의 목적임

02
연구범위와 방법

1) 접근 방향

○ 미래지향적 관점에서 충청권 광역 발전 실현을 위한 추진전략에 초점

○ 4개 시·도가 상생할 수 있는 광역교통 거버넌스 구축을 위한 공동사업 발굴

○ 국가균형발전 관점에서 충청권이 국토내륙에서 비교우위를 선점하는 전략 수립

○ 세계 메가시티 중 광역교통 거버넌스 구축 운영실태와 시사점을 살펴보고 충청권에 적합한 모델 발굴

2) 연구범위

▮ 시간적 범위

○ 충청권 메가시티 최종 연구보고서에서 제안된 단계별 추진전략에 따라 시간적 범위 설정

▮ 공간적 범위

○ 충청권 메가시티 권역(충북-대전-세종-충남)

3) 연구방법

○ 문헌, 정책, 제도 조사 분석

○ 인식도 조사 및 자문회의 등

- 광역교통 행정의 pros & cons 및 대응 방식 검토
- 광역사무의 지방자치단체 간 협의 및 추진 관련 사례 검토
- 외국의 광역사무 처리를 위한 광역행정기구 및 광역교통 계획, 운영 사례 검토
- 현행 지방자치단체 간 협의와 통합행정의 추진상 장단점 비교 분석

4) 연구내용

○ 서론

○ 충청 광역 인파라 구축 및 연계 전략

- 충청권 광역 인프라 구축
- 세부 사업내용
- 충청권 대중교통 네트워크 구축

○ 충청권 광역행정체계 구축에 대한 인식도 조사

- 조사 개요
- 분석 결과
- 시사점

○ 국내외 광역행정 사례

- 배경과 필요성
- 거버넌스의 개념
- 국내외 광역행정 거버넌스 사례 검토
- 시사점

○ 충청권 광역교통 협력적 거버넌스 체계 구축

- 주요 이슈 : 충청권 교통 행정조직 현황과 문제점
- 충청권 광역교통 협력적 거버넌스 구축방안

○ 결론

- 결론

제II장

충청권 광역인프라 구축 및 네트워크 전략

01
충청권 광역인프라 구축

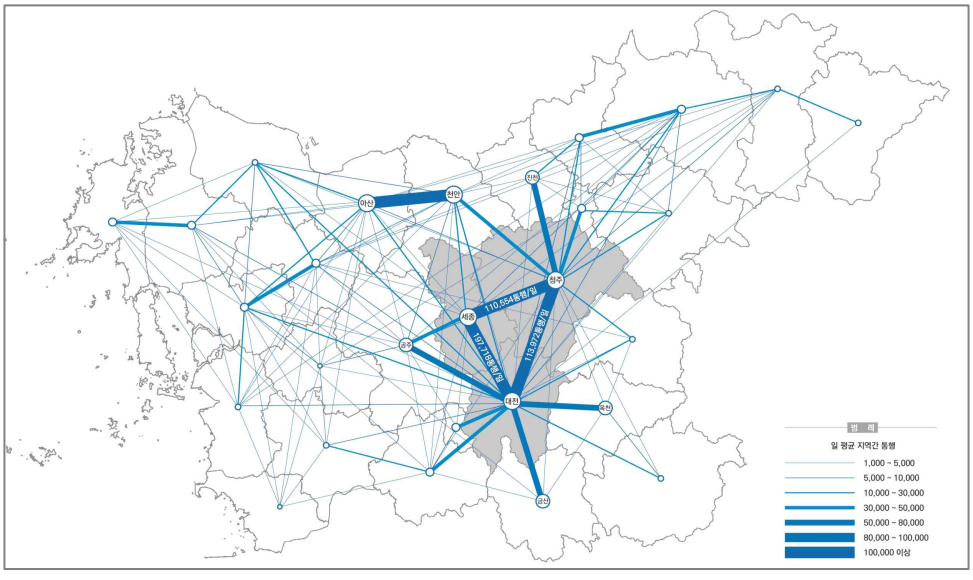
1) 필요성

▮ 메가시티 트랜드 가속화

○ 전 세계적으로 글로벌 메가시티 즉, 초 광역화된 지역 또는 거대도시권 형성을 위한 움직임이 더욱 가속화

○ UN(2018)에 따르면 인구 규모가 약 500만 명 이상의 도시는 2018년 81개에서 2030년 109개로 증가할 것으로 예측

○ 대도시로의 인구집중 현상이 두드러지면서 충청권의 초광역 경제권과 생활권 형성을 위한 인프라 구축도 대비가 필요한 상황



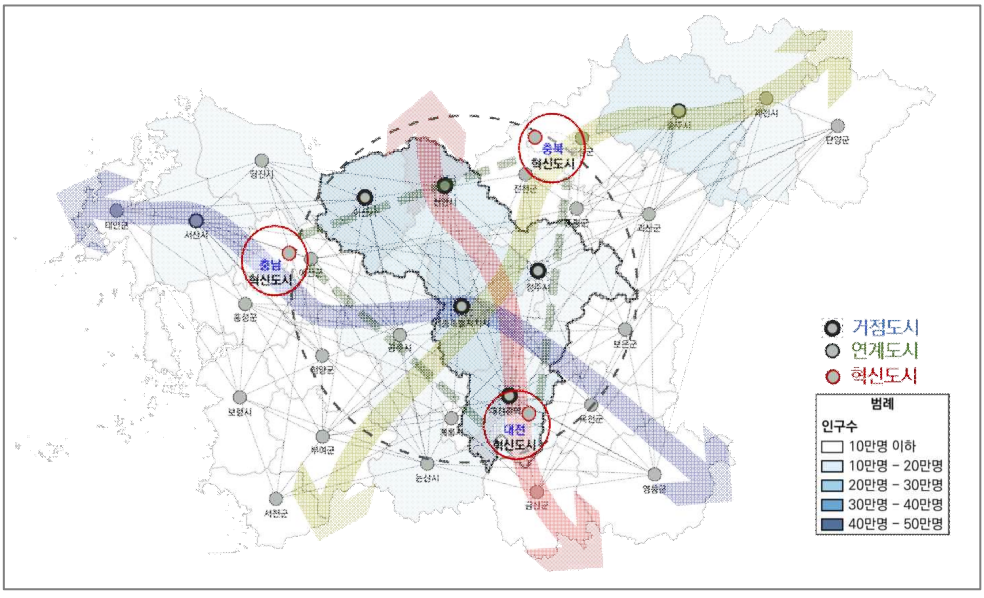
〈그림 II-1〉 충청권 지역 간 통행량

자료 : 한국교통연구원(KTDB), 2021, 2018년 KTDB 전국권(250존) 주수단O/D

▌충청권 광역경제권을 위한 기반 시설 확보 필요

○ 충청권이 국토의 중심부로서 국가 혁신성장 거점 기능과 역할을 수행하면서, 국토 공간구조 상 권역 자체가 유연한 확장성을 갖출 수 있는 교통망 구축 요구

○ 충청권 '광역중심 생활권(거점도시)'의 인구 규모는 최소 300만 명 이상이며, 거점도시와 연계도시간 원활한 연계 교통망 확충 필요



〈그림 II-2〉 충청권 도시 네트워크 및 연계 전략

자료 : 충청권 4개 시도, 2021, 충청권 광역생활경제권 전략 수립 연구용역

2) 목적

▌글로벌 경쟁력 확보를 위한 기반 시설 확보

○ 글로벌 차원의 경쟁력을 갖출 수 있는 분업화된 산업구조에 적합하고, 생활권 차원의 대중교통수단에 의한 연결을 더욱 강화하기 위한 초광역 기반 시설(인프라)을 갖추는 것에 목적

▌충청권 전체를 유연하고 강력하게 연결하는 메가시티

○ 충청권의 주요 발전 축을 중심으로 초광역 경제권과 생활권을 연결

○ 경제권 차원에서는 충청권에 특화된 지역혁신체계(RIS)를 구축할 수 있도록 다양한 분야의 산업클러스터 연계 기반 시설을 갖추는 것을 목표

○ 생활권 차원에서는 다핵·다극 시대 국가균형발전을 선도할 수 있도록 지역 간 연결을 더욱 강화해 줄 수 있는 기반 시설을 갖추는 것을 목표

02
세부 사업내용

1) 충청권 광역도로 인프라 구상

(1) 고속도로 건설

▮ 배경/목표

○ 전국 어디에서나 접근이 편리한 도로망 건설

▮ 사업내용

○ 국가 간선도로 망의 충청권 연결을 통해 전국 어디에서는 접근이 용이하도록 13개 고속도로 건설

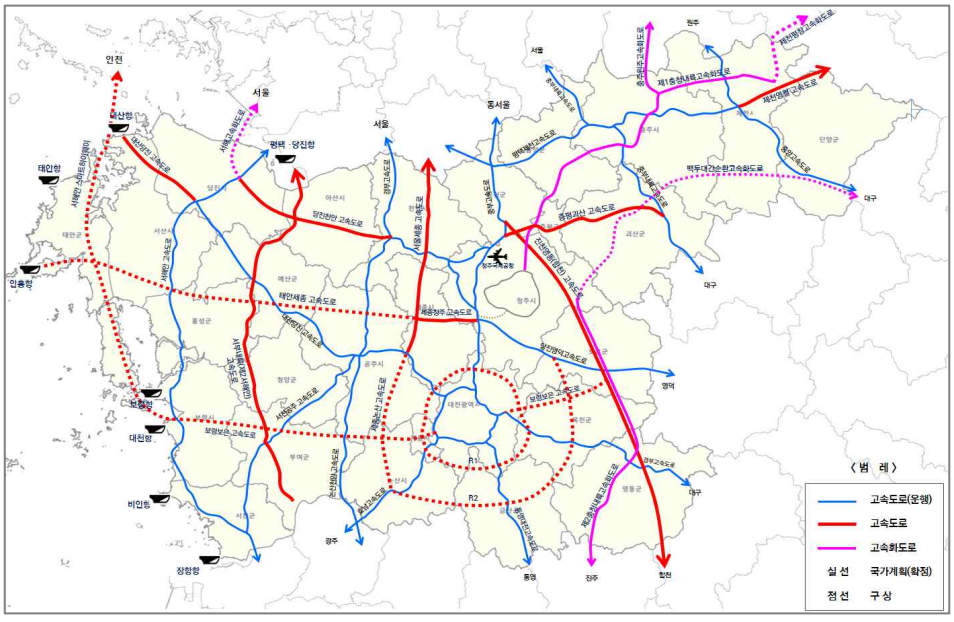
〈표 II-1〉 고속도로 건설 계획

구분	사업명	구 간	연장(km)	사업비(억원)	비고
1	서울세종고속도로	구리-성남-세종	128.1	96,000	고속도로(공사중)
2	세종청주고속도로	세종(장군)-청주(남이)	19.2	9,731	고속도로
3	오창괴산고속도로	오창-괴산	51.8	26,540	고속도로
4	진천영동(합천))고속도로	진천-보은-영동-합천	160.0	64,000	고속도로
5	제천영월고속도로	제천-영월	29.0	11,955	고속도로
6	서부내륙고속도로(제2서해안)	평택-부여-익산	137.7	26,694	고속도로(공사중)
7	대산당진고속도로	당진-서산(대산)	24.8	6,706	고속도로
8	당진천안고속도로	송악JCT-천안	43.7	22,976	고속도로(공사중)
9	보령보은고속도로	보령-대전-보은	122.0	31,530	고속도로
10	대전세종 제2순환고속도로	세종-보은-옥천-금산-계룡	99.0	42,651	고속도로
11	태안세종고속도로	태안-서산-내포-세종	122.0	45,000	고속도로
12	세종논산고속도로	세종-논산	43.0	16,000	고속도로
13	서해안스마트하이웨이	개성-충남-새만금-전남	318.0	230,000	고속도로

▮ 기대효과

○ 전국에서 충청권 접근 통행시간 단축을 통한 교통 및 물류 경쟁력 강화

○ 충청권 유입 통행량 증가 및 관광 활성화



〈그림 II-3〉 충청권 간선도로망 계획

자료 : 충청권 4개 시도, 2021, 충청권 광역생활경제권 전략 수립 연구

2) 충청권 광역철도 인프라 구상

(1) 일반철도 건설

▮ 배경/목표

○ 전국 어디에서나 접근이 편리한 철도망 건설

▮ 사업내용

○ 국간 간선철도망의 충청권 연결을 통해 전국 어디에서는 접근이 용이하도록 17개 일반철도 건설

〈표 II-2〉 일반철도 건설 계획

구분	사업명	구 간	연장(km)	사업비(억원)	비고
1	호남선철도 직선화	논산역-가수원역	17.8	7,415	일반철도
2	천안청주공항선복선철도	천안-청주공항	59	8,217	일반철도
3	충북선철도 고속화	청주공항-봉양	87.8	14,518	일반철도
4	중부내륙선복선철도	이천-김천	176.6	38,000	일반철도(공사중)
5	중앙선복선철도	단양-영천	145.1	41,338	일반철도(공사중)
6	아산석문산단선철도	합덕-석문산단	32.0	9,538	일반철도
7	서해선복선철도	홍성-화성	90.0	40,947	일반철도(공사중)
8	대전진주선철도	대전-무주-함양-진주	170.0	32,240	일반철도
9	중부권동서횡단선철도	대산-천안-청주-울진	322.4	60,152	일반철도
10	충주보은영동선철도	충주-괴산-보은-영동	100.0	30,000	일반철도
11	중부내륙지선철도	음성(감곡)-청주공항	47.0	16,499	일반철도
12	동충주산업단지지선철도	금가역-동충주산업단지	7.0	1,579	일반철도
13	충남선철도	계룡-공주-내포	70.0	15,680	일반철도
14	보령선철도	세종-보령	86.4	29,183	일반철도
15	내포태안선철도	내포-서산-태안	57.6	15,537	일반철도
16	대산항선철도	석문산단-대산항	18.6	3,928	일반철도
17	오송청주공항영덕선철도	청주공항-보은-상주-영덕	200.0	48,000	일반철도

자료 : 전개서

▮ 기대효과

○ 전국에서 충청권 접근 통행시간 단축을 통한 교통 및 물류 경쟁력 강화

○ 충청권 유입 통행량 증가 및 관광 활성화

(2) 광역철도 건설

▮ 배경/목표

○ 충청권 어디서나 접근이 편리한 철도망 건설

▮ 사업내용

○ 충청권 내 지역 간 통행이 원활하도록 7개 광역철도 건설

〈표 II-3〉 광역철도 건설 계획

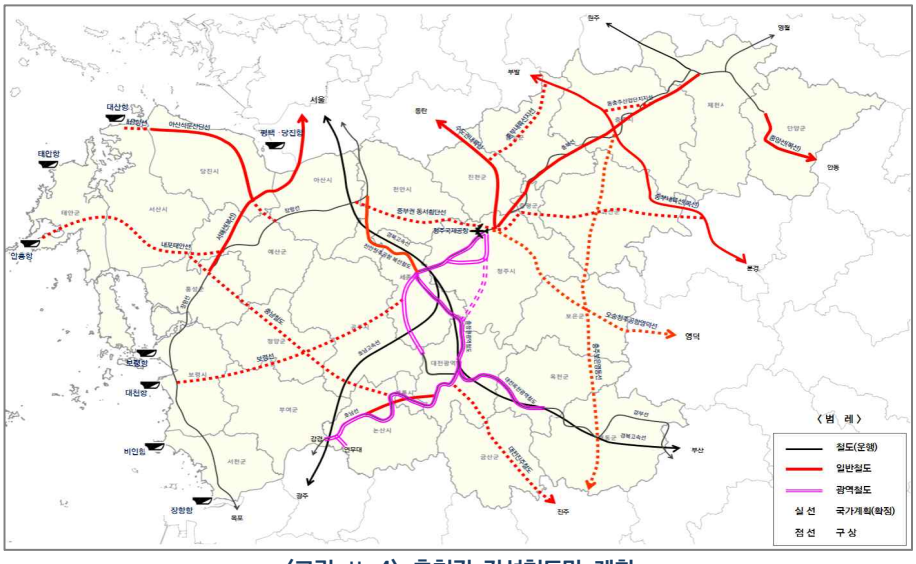
구분	사업명	구 간	연장(km)	사업비(억원)	비고
1	충청권광역철도 1단계	계룡-신탄진	35.4	2,307	광역철도
2	충청권광역철도 2단계	신탄진-세종(조치원)	22.6	364	광역철도
3	충청권광역철도 3단계	논산-계룡	40.7	511	광역철도
4	충청권광역철도 옥천연장	대전-옥천	20.1	481	광역철도
5	대전세종충북광역철도	대전-세종-청주도심-청주공항	49.4	34,904	광역철도
6	대전청주광역철도	청주-대전	24.0	12,000	광역철도

자료 : 전개서

▮ 기대효과

○ 충청권 지역 간 접근성 향상을 통한 생활권 범위 확대 및 지역 간 상생발전 도모

○ 대중교통 중심의 교통체계 구축을 통한 탄소 저감



〈그림 II-4〉 충청권 간선철도망 계획

3) 충청권 대중교통 네트워크 구축

(1) 대도시권 주변 광역 간선급행버스(BRT) 건설

▌배경/목표

○ 철도망 구축이 어려운 대도시권 주변의 광역 BRT 확대 건설을 통해 대중교통 중심 교통체계 구축

▌사업내용

○ 단기적으로 세종공주(1단계), 세종청주(공항), 세종천안(1단계) 광역BRT 건설 추진

○ 장기적으로 세종공주(2단계), 세종천안, 세종계룡 광역BRT 건설

- 세종공주 광역BRT : 1단계 세종~공주시내터미널, 2단계 공주시내터미널~KTX 공주역
- 세종천안 광역BRT : 1단계 세종~홍익대 입구, 2단계 홍익대 입구~KTX천안아산역

〈표 II-4〉 고속도로 건설 계획

구분	사업명	구 간	연장(km)	사업비(억원)	비고
1	세종공주BRT	세종-공주-공주역	38.6	310	광역 BRT
2	세종청주BRT	세종-청주터미널	32.3	58	광역 BRT
3	오송청주공항BRT	오송역-청주공항	16.4	583	광역 BRT
4	세종-천안아산역BRT	세종-조치원-천안아산역	49.5	541	광역 BRT
5	세종계룡BRT	세종-계룡	37.4	950	광역 BRT

▌기대효과

○ 편리한 대중교통체계 구축을 통한 교통편의 도모 및 탄소 저감

○ 정시성 높은 서비스 도입을 통한 대중교통 경쟁력 강화

(2) 지역 거점교통시설 건설

○ 청주공항의 활주로 확장, 여객청사 확충 사업 추진을 통해 행정수도 관문 공항 육성

- 신활주로(민군 복합) 재포장 : 1,100억원(국비)

• 사업규모 : 신활주로(민군복합) 재포장 L=2,744m×B=60m

- 신활주로 확장 : 933억원(국비)

• 사업규모 : 신활주로(민군복합) 확장 L=2,744m→3200m

- 청주국제공항 국제선 여객청사 확충 : 660억원(국비 또는 한국공항공사)

• 사업규모 : 연면적 15,000㎡(지상2층), 연 300만명 수용

○ 서산 군비행장 민항 기능 추가로 서해안권 공항접근성 제고

○ 물류거점 항만(보령신항, 대산항, 당진항 등) 육성

○ 철도역(대전역, 오송역, 계룡역 등) 중심의 거점환승센터 구축

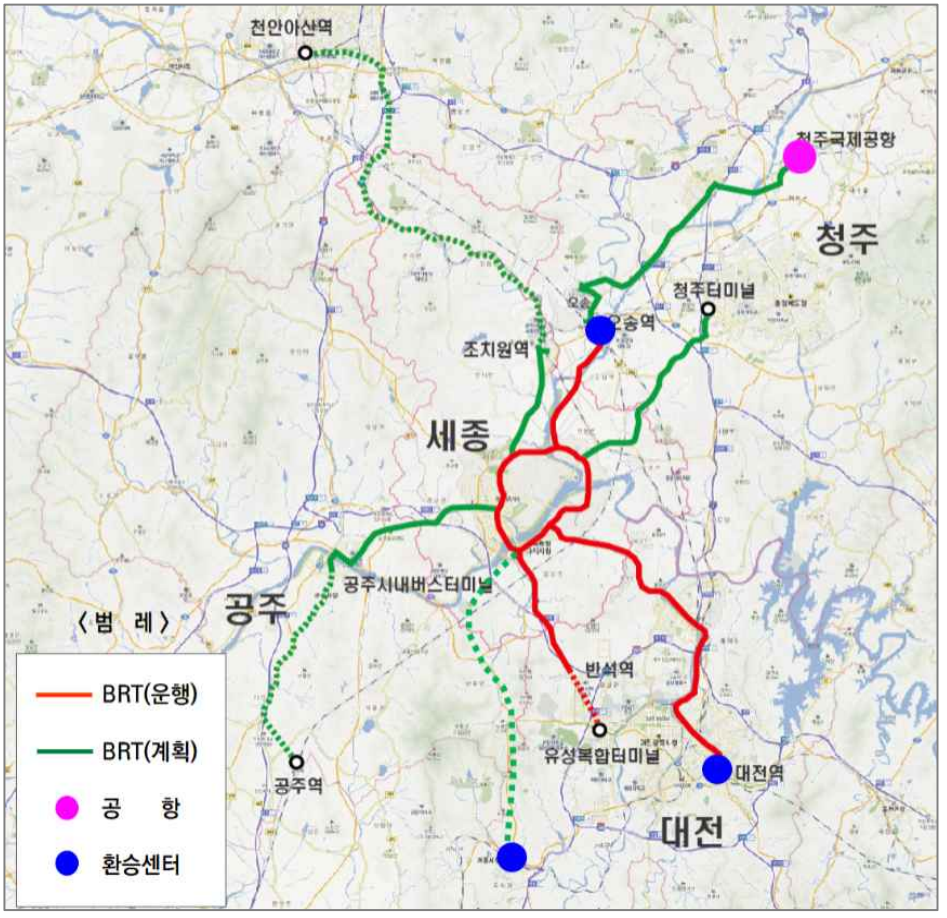
〈표 II-5〉 지역 거점교통시설 건설 계획

구분	사업명	구 간	연장(km)	사업비(억원)
1	청주공항 행정수도 관문공항 육성	활주로 확장, 여객청사 확충 등	2,693	
2	서산군비행장 민항 기능 추가	일반공항 건설	509	
3	물류거점 항만 육성	항만 인프라 확충 (보령신항, 대산항, 당진항)	미정	
4	대전역 환승센터 구축	환승센터 건설	218	공공
	계룡역 환승센터 구축	환승시설 건설	135	공공
5	오송역 환승센터 구축	복합환승센터 건설	2,500	민간

▮ 기대효과

○ 편리한 광역환승체계 구축

○ 거점교통시설 건설로 충청권 경쟁력 제고



〈그림 II-5〉 광역 BRT 및 거점교통시설 건설 계획

자료 : 전게서

(3) 첨단 모빌리티 서비스 도입

▌배경/목표

○ 4차산업혁명 기술 발전에 발맞추기 위하여 자율주행 자동차 등 첨단모빌리티 서비스 도입

▌사업내용

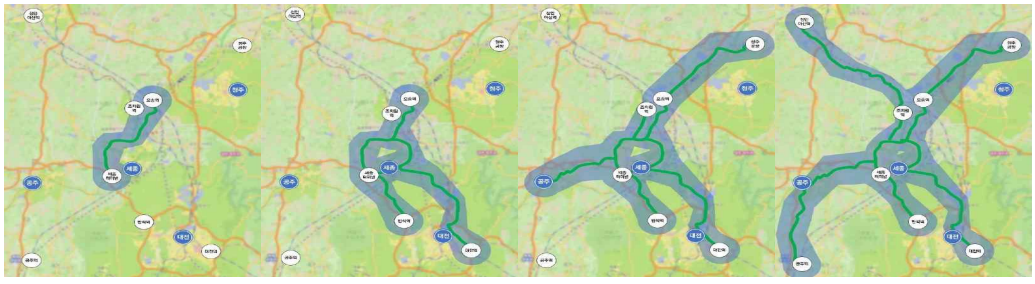
○ 자율주행 자동차 서비스의 원활한 도입을 위하여 도로에 통신인프라, 영상 촬영 장치, 검지기 등을 설치하는 도로 인프라 디지털화 사업 추진

- 자율주행 자동차 전용도로 건설

○ 자율주행 자동차, 자율주행 버스 조기 상용화를 위한 시범 운행지구 지정 및 시범사업 추진

〈표 II-6〉 첨단 모빌리티 서비스 도입 계획

구분	사업명	사업내용	사업비(억원)	비고
1	도로인프라 디지털화	자율주행자동차 전용도로 건설, 통신인프라, 영상촬영장치, 검지기 등 설치	4,500	C-ITS 등
2	자율주행자동차 시범운행사업 추진	시범운행지구 지정 및 시범사업 추진	100	



1단계('22.) (충북+세종) | 2단계('23.) (충북+세종+대전) | 3단계('24.) (충북+세종+대전+충남) | 4단계('25.) (충북+세종+대전+충남)

▌기대효과

○ 자율주행 자동차의 조기 도입을 통한 첨단교통서비스 제공 및 운행 비용 절감

(4) 충청권 통합교통체계 구축

▌배경/목표

○ 충청권 교통수단을 하나로 통합하여 편리한 환승 및 연계 서비스 도입

▌사업내용

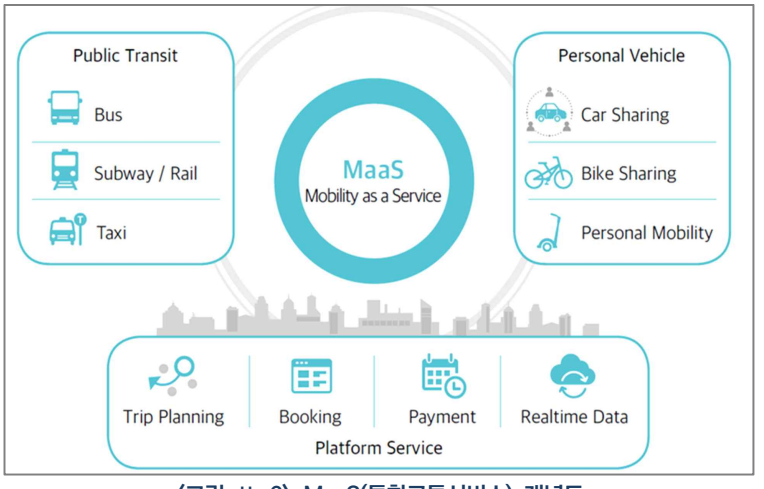
○ 단기적으로 충청권 대중교통수단의 통합환승요금 체계 구축

- 대전세종 인접도시 통합환승요금체계 구축 후 주변 지역 확대

○ 장기적으로 대중교통수단뿐만 아니라 공유 승용차, 공유자전거, 택시, PM 등 모든 교통수단을 연계, 예약, 결재 가능한 마스(MaaS) 플랫폼 구축

〈표 Ⅱ-7〉 충청권 통합교통체계 구축

구분	사업명	사업내용	사업비(억원)	비고
1	광역대중교통 통합환승요금체계 구축	버스, 지하철 등 광역대중교통 환승요금체계 구축	40	시스템 구축
2	충청권 마스(MaaS) 플랫폼 구축	충청권 마스(MaaS) 도입	100	민자



〈그림 Ⅱ-6〉 MaaS(통합교통서비스) 개념도

자료 : 한국정보화진흥원, 2020, 2020 국가정보화백서

▌기대효과

○ 교통수단 간의 원활한 연계를 통한 교통편의 도모

○ 통행량 및 유동 인구 증가에 따른 지역 경제 활성화

(5) UAM 복합환승센터 구축

▌배경/목표

○ 자율주행 버스와 일반 대중교통을 연결하고, 도심항공모빌리티(Urban Air Mobility)까지 복합적으로 활용할 수 있는 시대를 준비한 거점 구축

▌사업내용

○ 충청권 광역교통거점 UAM 복합환승센터 시범 추진(청주공항, 오송역, 세종(정부청사), 대전역, 천안아산역, 공주역 등)

○ 국토부에서 발표한 K-UAM 계획[1]에 맞춰, ′25년 시범 운행 시대를 준비하고 ′30년 10개 ′35년 100개 UAM 노선 구축에 대응하여, 주요 노선에 대한 실증을 위한 UAM 복합환승센터 구축

○ UAM 복합환승센터를 거점으로 UAM 서비스 구간 설정(교통수단, 관광 서비스)

○ 충청권 UAM 서비스 모델(안)

- (교통수단) '청주공항 ↔ 정부청사 ↔ 오송역 ↔ 대전역 ↔ 천안아산역' 연결하는 UAM 교통

- (관광형 모델) 금강을 중심으로 '대청댐-국립 수목원-부여' 하늘 관광 서비스

〈표 II-8〉 UAM 복합환승센터 구축 계획

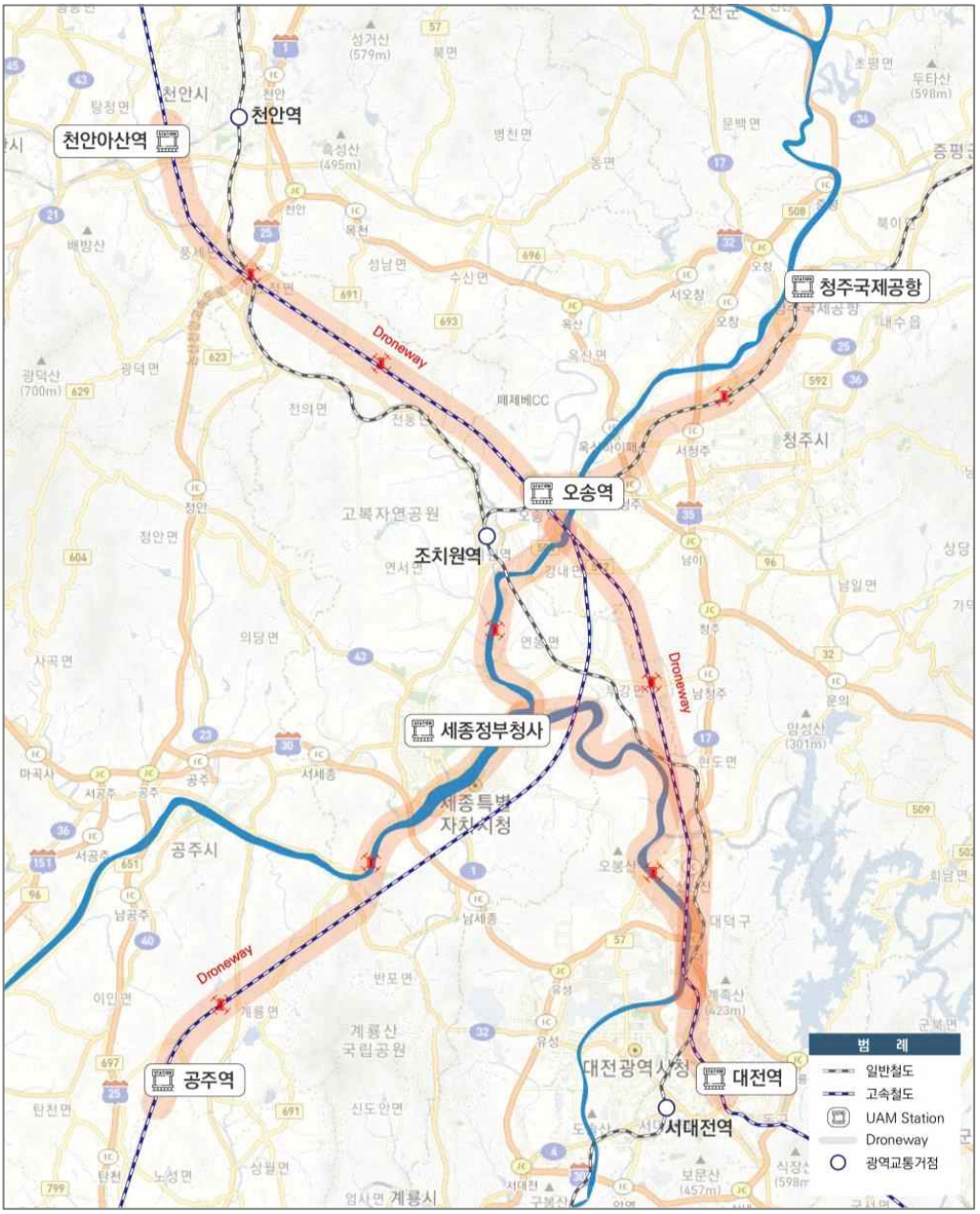
구분	사업명	사업내용	사업비(억원)	비고
1	UAM 복합환승센터 구축	기존 대중교통 연계 복합환승센터	960	시범사업

▌기대효과

○ 중부권 항공인프라와 연계한 시너지 효과 도출

○ 도심형 항공교통(UAM) 드론 산업 선점 및 드론 활성화

1) 준비기('20~'24): 시험 실증→ 초기('25~'29): 일부 노선 상용화→ 성장기('30~'35)



〈그림 II-7〉 UAM 스테이션 배치도(구상안)

자료 : 행복청 등, 2022, 행복 도시권 광역도시계획

제Ⅲ장

충청권 광역행정체계 구축에 대한 인식도 조사

01 조사개요

1) 조사 개요

○ 본 조사는 통합 광역행정기구 마련의 기초 전략을 수립하기 위한 것으로 대학교수, 관련 연구원, 민간전문가 등을 대상으로 하였음

- 특히, 전문가 집단의 충청권 메가시티에 의식과 통합 광역행정기구의 역할 및 기능, 광역행정을 위한 인프라 부문 주요 사업(안) 등을 조사하였음

2) 조사 대상

○ 표본크기 : 전문가 68 표본

○ 조사 범위 : 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도 전문가 집단

○ 조사 기간 : 2022년 11월 7일부터 2022년 1월 18일까지

○ 조사 방법 : e-mail을 통한 설문조사

3) 조사 내용

○ 교통 거버넌스 필요성

- 교통 거버넌스의 광역적 이해관계 해소 여부
- 충청권 메가시티 구축의 지역경쟁력 및 우선 추진 분야

○ 광역교통 거버넌스 기능 및 과제

- 광역교통 거버넌스의 추구 방향 및 주요 이슈
- 광역교통 거버넌스의 추구 목표 및 과제

○ 주요 과제 관련 우선 추진 사업

- 초광역 간선도로망 : 고속도로, 고속화도로
- 철도망 : 일반철도, 광역철도
- 친환경·스마트 모빌리티 : 시급한 사업, 광역 BRT, 지역 거점교통시설

○ 광역교통 거버넌스 운영방식

- 협력체계 구축 방식 및 추구 가치
- 광역교통 행정기구 운영방식

02 분석 결과

1) 응답자 특성

○ 69명을 대상으로 조사를 수행하였으며, 1명의 응답자를 제외하고 모든 응답이 성실한 것으로 판단되어 68명 응답자를 대상으로 분석하였음

○ 성별은 남성 58명(87.9%), 여성 8명(12.1%)으로 나타났으며, 연령은 50대가 29명(43.9%)으로 가장 많았으며, 직업은 연구원 26명(39.4%), 대학교수 25명(37.9%)으로 나타남

〈표 Ⅲ-1〉 응답자 특성

(단위 : 명, %)

구분		빈도	비율	구분		빈도	비율
성별	남성	58	87.9	연령	30대 이하	4	6.1
	여성	8	12.1		40대	21	31.8
	합계	66	100.0		50대	29	43.9
직업	대학교수	25	37.9		60대 이상	12	18.2
	연구원	26	39.4		합계	66	100.0
	기타	15	22.7				
	합계	66	100.0				

2) 분석 결과

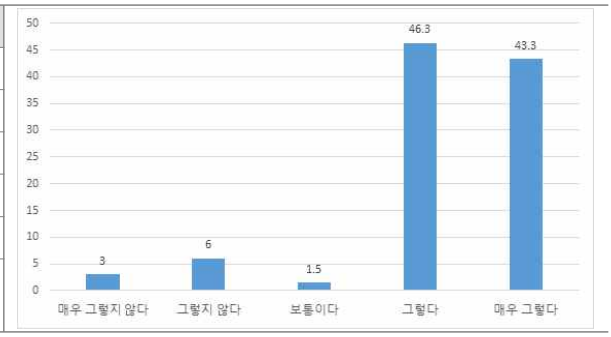
▌교통 거버넌스 필요성

○ 충청권 메가시티를 구축하는 것이 광역적 이해관계로 인한 갈등과 균형 발전적 측면에서 도움 여부를 묻는 질문에 대해서 도움이 된다는 의견은 89.6%로 나타났으며, 아니다라는 응답이 9.0%로 나타남

〈표 Ⅲ-2〉 충청권 메가시티 구축이 광역적 이해관계로 인한 갈등해소/균형발전에 도움 여부

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
매우 그렇지 않다	2	3.0
그렇지 않다	4	6.0
보통이다	1	1.5
그렇다	31	46.3
매우 그렇다	29	43.3
합계	67	100.0

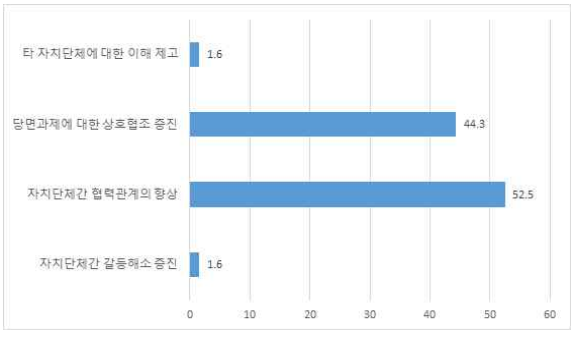


○ 도움이 안 된다고 생각하는 이유에 대해서는 “자치단체 간 이해충돌을 해결할 수 없음”이 3명(75.0%), “자치단체 간 의사결정 시간이 오래 걸려 비효율적임”이 1명(25.0%)로 나타남. 또한, 도움이 된다고 생각하는 이유에 대해서는 “자치단체 간 협력관계의 향상”이 32명(52.5%)로 가장 많았으며, 다음으로는 “당면과제에 대한 상호협조 증진”이 27명(44.3%)로 나타남

〈표 Ⅲ-3〉충청권 메가시티 구축이 광역적 이해관계로 인한 갈등해소/균형발전에 도움이 되는 이유

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
자치단체간 갈등해소 증진	1	1.6
자치단체간 협력관계의 향상	32	52.5
당면과제에 대한 상호협조 증진	27	44.3
타 자치단체에 대한 이해 제고	1	1.6
합계	61	100.0

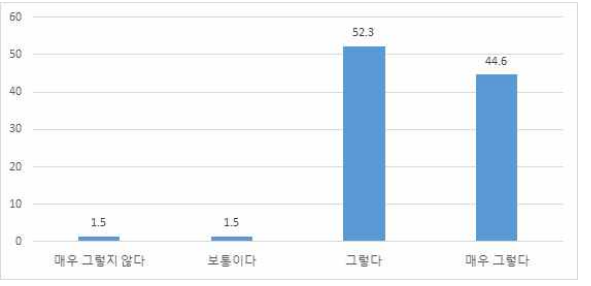


○ 충청권 메가시티를 구축하는 것이 향후 지역의 경쟁력 제고를 위해서 필요 여부에 대해서는 필요하다는 의견이 96.9%로 나타났으며, 필요 없다는 의견이 3.0%로 나타남

〈표 Ⅲ-4〉 충청권 메가시티를 구축하는 것이 향후 지역의 경쟁력 제고를 위해서 필요 여부

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
매우 그렇지 않다	1	1.5
보통이다	1	1.5
그렇다	34	52.3
매우 그렇다	29	44.6
합계	65	100.0

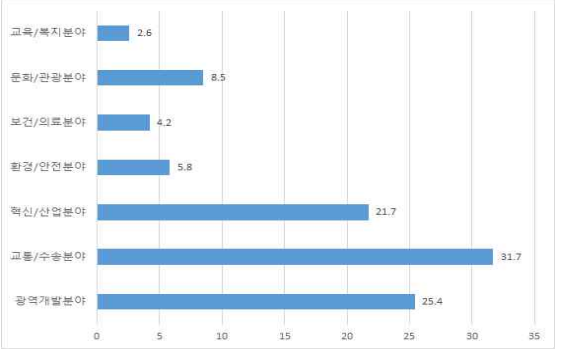


○ 충청권 메가시티 구축의 지역경쟁력 및 우선 추진 분야(중복응답)에 대해서는 "교통/수송 분야"가 60명(31.7%)로 가장 많았으며, "광역개발 분야"48명(25.4%), "혁신/산업 분야"41명(21.7%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-5〉 충청권 메가시티 구축의 지역경쟁력 및 우선 추진 분야

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
광역개발분야	48	25.4
교통/수송분야	60	31.7
혁신/산업분야	41	21.7
환경/안전분야	11	5.8
보건/의료분야	8	4.2
문화/관광분야	16	8.5
교육/복지분야	5	2.6
합계	189	100.0



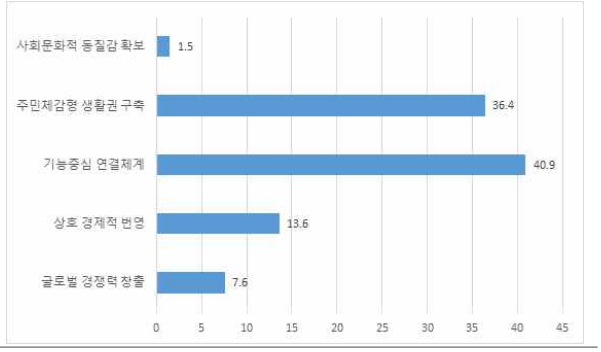
▮ 광역교통 거버넌스 기능 및 과제

○ 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 방향에 대해서는 "기능 중심 연결체계"가 27명(40.9%)으로 가장 많았으며, "주민 체감형 생활권 구축" 24명(36.4%), "상호 경제적 번영" 9명(13.6%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-6〉 광역교통거버넌스가 추구해야 할 방향

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
글로벌 경쟁력 창출	5	7.6
상호 경제적 번영	9	13.6
기능중심 연결체계	27	40.9
주민체감형 생활권 구축	24	36.4
사회문화적 동질감 확보	1	1.5
합계	66	100.0

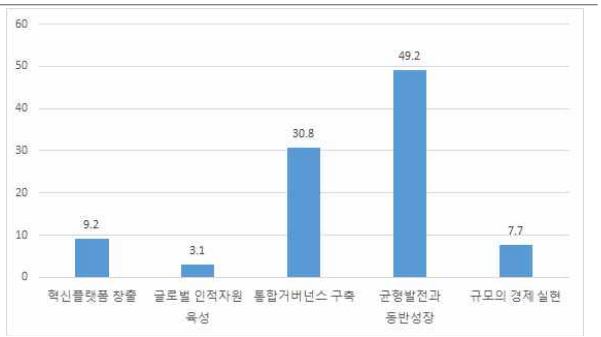


○ 광역교통 거버넌스가 관심을 가져야 할 주요 이슈에 대해서는 “균형발전과 동반성장”이 32명(49.2%)로 가장 많았으며, “통합거버넌스 구축”20명(30.8%), “혁신플랫폼 창출”6명(9.2%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-7〉 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 방향

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
혁신플랫폼 창출	6	9.2
글로벌 인적자원 육성	2	3.1
통합거버넌스 구축	20	30.8
균형발전과 동반성장	32	49.2
규모의 경제 실현	5	7.7
합계	65	100.0

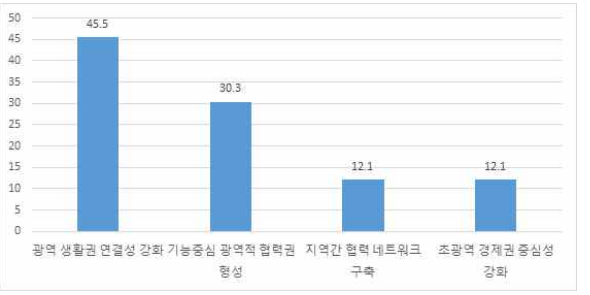


○ 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 목표에 대해서는 “광역 생활권 연결성 강화”가 30명(45.5%)으로 가장 많았으며, “기능 중심 광역적 협력권 형성” 20명(30.3%)으로 나타남

〈표 Ⅲ-8〉 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 목표

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
광역 생활권 연결성 강화	30	45.5
기능중심 광역적 협력권 형성	20	30.3
지역간 협력 네트워크 구축	8	12.1
초광역 경제권 중심성 강화	8	12.1
합계	66	100.0

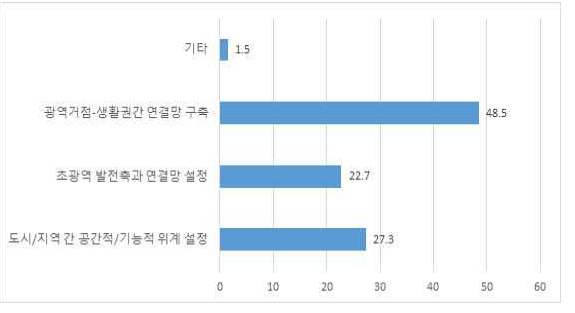


○ 광역생활경제권 형성을 위해 교통 거버넌스가 관심을 가져야 할 과제에 대해서는 “광역거점-생활권 간 연결망 구축”이 32명(48.5%)으로 가장 많았으며, “도시/지역 간 공간적/기능적 위계 설정” 18명(27.3%), “초광역 발전 축과 연결망 설정” 15명(22.7%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-9〉 광역생활경제권 형성을 위해 교통 거버넌스가 관심을 가져야 할 과제

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
도시/지역 간 공간적/기능적 위계 설정	18	27.3
초광역 발전 축과 연결망 설정	15	22.7
광역거점-생활권 간 연결망 구축	32	48.5
기타	1	1.5
합계	66	100.0



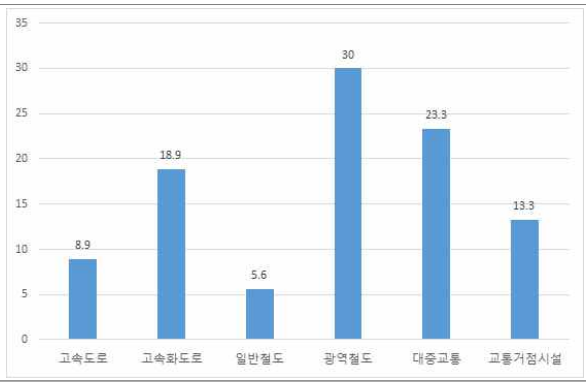
▮ 주요 과제 관련 우선 추진 사업

○ 광역교통 거버넌스가 우선적으로 관심을 가져야 할 사업분야(중복응답)에 대해서는 “광역철도”가 54명(30.0%)으로 가장 많았으며, “대중교통”42명(23.3%), “고속화도로” 34명(18.9%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-10〉 광역교통 거버넌스가 우선적으로 관심을 가져야 할 사업 분야

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
고속도로	16	8.9
고속화도로	34	18.9
일반철도	10	5.6
광역철도	54	30.0
대중교통	42	23.3
교통거점시설	24	13.3
합계	180	100.0

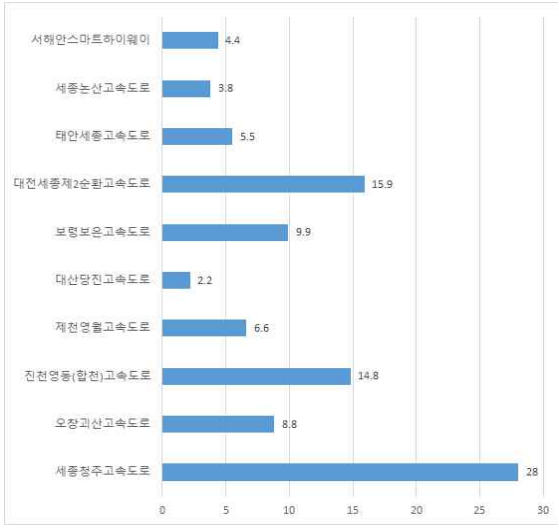


○ 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속도로)을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “세종청주고속도로”가 51명(28.0%)로 가장 많았으며, “대전 세종 제2 순환고속도로” 29명(15.9%), “진천영동(합천)고속도로” 27명(14.8%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-11〉 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속도로)을 위해 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
세종청주고속도로	51	28.0
오창괴산고속도로	16	8.8
진천영동(합천)고속도로	27	14.8
제천영월고속도로	12	6.6
대산당진고속도로	4	2.2
보령보은고속도로	18	9.9
대전세종제2순환고속도로	29	15.9
태안세종고속도로	10	5.5
세종논산고속도로	7	3.8
서해안스마트하이웨이	8	4.4
합계	182	100.0

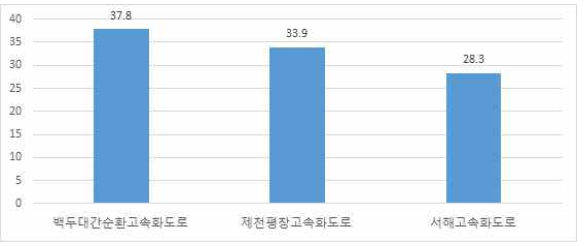


○ 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속화도로)을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “백두대간순환 고속화도로”가 48명(37.8%)으로 가장 많았으며, “제천 평창 고속화도로” 43명(33.9%), “서해고속화도로” 36명(28.3%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-12〉 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속화도로)을 위해 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
백두대간순환고속화도로	48	37.8
제천평창고속화도로	43	33.9
서해고속화도로	36	28.3
합계	127	100.0

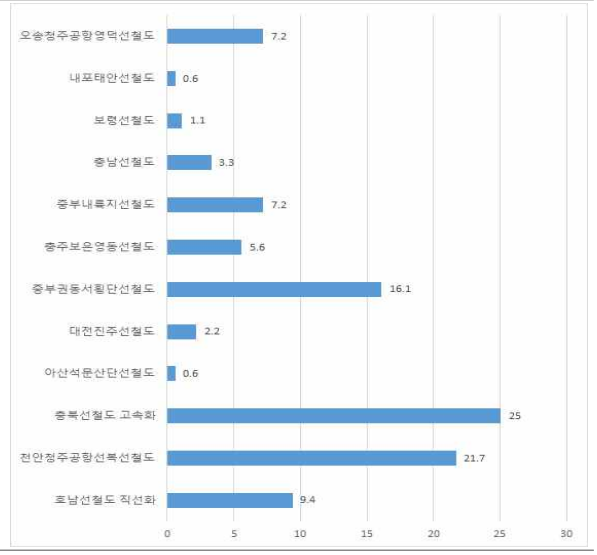


○ 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(일반철도) 구축을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “충북선 철도 고속화”가 45명(25.0%)으로 가장 많았으며, “천안 청주공항선 복선철도” 39명(21.7%), “중부권동서횡단선철도” 29명(16.1%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-13〉 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(일반철도) 구축을 위해 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
호남선철도 직선화	17	9.4
천안청주공항선복선철도	39	21.7
충북선철도 고속화	45	25.0
아산석문산단선철도	1	.6
대전진주선철도	4	2.2
중부권동서횡단선철도	29	16.1
충주보은영동선철도	10	5.6
중부내륙지선철도	13	7.2
충남선철도	6	3.3
보령선철도	2	1.1
내포태안선철도	1	.6
오송청주공항영덕선철도	13	7.2
합계	180	100.0

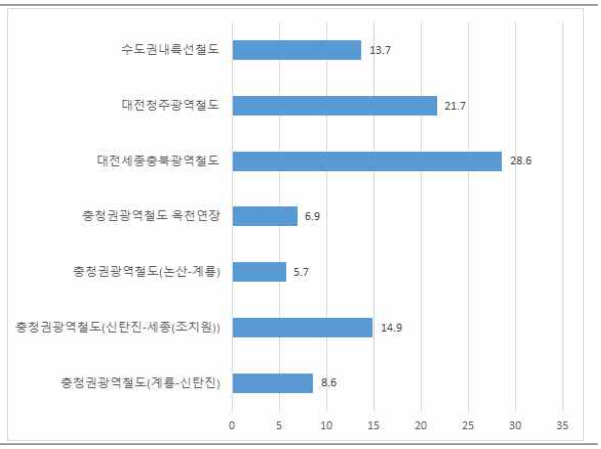


○ 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(광역철도) 구축을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “대전 세종 충북 광역철도”가 50명(28.6%)으로 가장 많았으며, “대전 청주 광역철도” 38명(21.7%), “충청권 광역철도(신탄진-세종(조치원))” 26명(14.9%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-14〉 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(광역철도) 구축을 위해 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
충청권 광역철도 (계룡-신탄진)	15	8.6
충청권 광역철도 (신탄진-세종(조치원))	26	14.9
충청권 광역철도 (논산-계룡)	10	5.7
충청권광역철도 옥천연장	12	6.9
대전세종충북광역철도	50	28.6
대전청주광역철도	38	21.7
수도권내륙선철도	24	13.7
합계	175	100.0

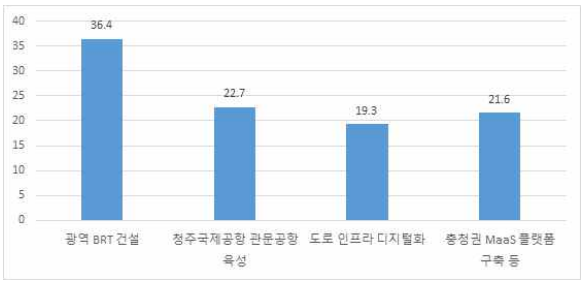


○ 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “광역 BRT 건설”이 64명(36.4%)으로 가장 많았으며, “청주국제공항 관문 공항 육성” 40명(22.7%), “충청권 MaaS 플랫폼 구축 등” 38명(21.6%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-15〉 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입을 위해 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
광역 BRT 건설	64	36.4
청주국제공항 관문공항 육성	40	22.7
도로 인프라 디지털화	34	19.3
충청권 MaaS 플랫폼 구축 등	38	21.6
합계	176	100.0

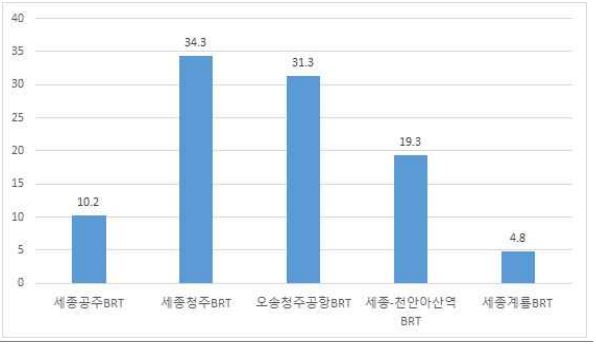


○ 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 광역 BRT 노선 중 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “세종 청주 BRT”가 57명 (34.3%)으로 가장 많았으며, “오송 청주 공항 BRT” 52명(31.3%), “세종-천안아산역 BRT” 32명(19.3%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-16〉 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 광역BRT 노선중 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
세종공주BRT	17	10.2
세종청주BRT	57	34.3
오송청주공항BRT	52	31.3
세종-천안아산역BRT	32	19.3
세종계룡BRT	8	4.8
합계	166	100.0

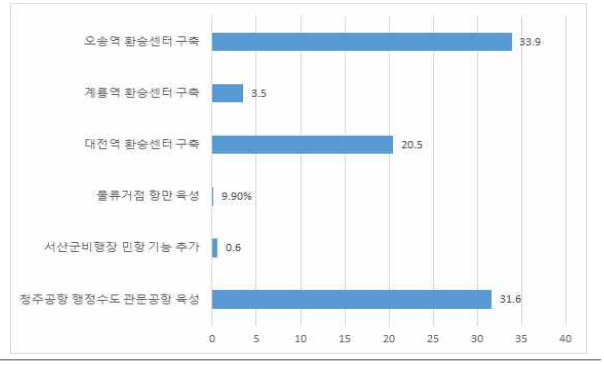


○ 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 지역 거점교통시설 중 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “오송역 환승센터 구축”이 58명(33.9%)으로 가장 많았으며, “청주 공항 행정수도 관문 공항 육성” 54명(31.6%), “대전역 환승센터 구축” 35명(20.5%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-17〉 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 지역 거점교통시설중 시급한 사업

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
청주공항 행정수도 관문공항 육성	54	31.6
서산군비행장 민항 기능 추가	1	0.6
물류거점 항만 육성	17	9.9%
대전역 환승센터 구축	35	20.5
계룡역 환승센터 구축	6	3.5
오송역 환승센터 구축	58	33.9
합계	171	100.0



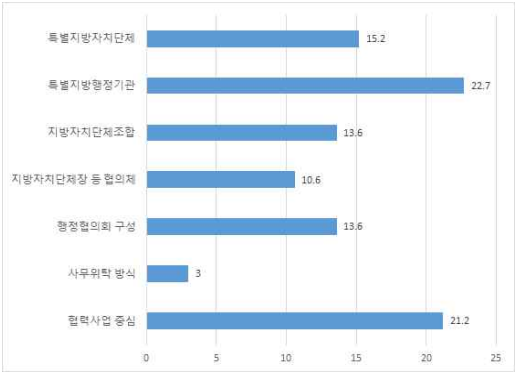
▮ 광역교통 거버넌스 운영방식

○ 광역교통 거버넌스의 협력체계 구축 방식에 대해서는 “특별지방행정기관”이 15명(22.7%)으로 가장 많았으며, “협력사업 중심” 14명(21.2%), “특별지방자치단체” 10명(15.2%) 순으로 나타남

〈표 Ⅲ-18〉 광역교통 거버넌스의 협력체계 구축 방식

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
협력사업 중심	14	21.2
사무위탁 방식	2	3.0
행정협의회 구성	9	13.6
지방자치단체장 등 협의체	7	10.6
지방자치단체조합	9	13.6
특별지방행정기관	15	22.7
특별지방자치단체	10	15.2
합계	66	100.0

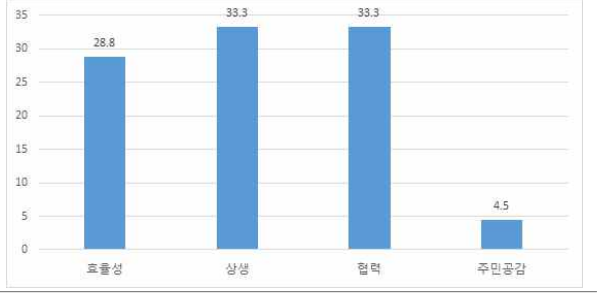


○ 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 가장 중요한 가치에 대해서는 “상생”“협력”이 각각 22명(33.3%)으로 가장 많았으며, “효율성”19명(28.8%)으로 나타남

〈표 Ⅲ-19〉 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 가장 중요한 가치

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
효율성	19	28.8
상생	22	33.3
협력	22	33.3
주민공감	3	4.5
합계	66	100.0

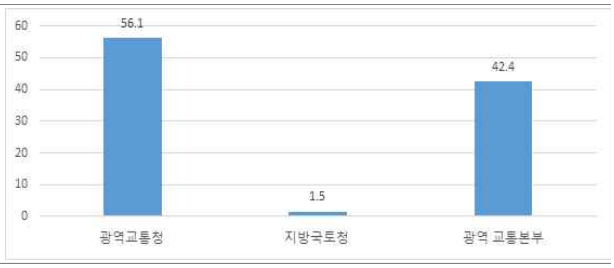


○ 광역교통 거버넌스가 발전하여 광역교통행정기구화시 추진 방식에 대해서는 “광역교통청”이 37명(56.1%)으로 가장 많았으며, “광역 교통본부” 28명(42.4%)으로 나타남

〈표 Ⅲ-20〉 광역교통 거버넌스가 발전하여 광역교통행정기구화시 추진 방식

(단위 : 명, %)

구분	빈도	비율
광역교통청	37	56.1
지방국토청	1	1.5
광역 교통본부	28	42.4
합계	66	100.0



03 시사점

▮ 교통 거버넌스 필요성

○ 충청권 메가시티를 구축하는 것이 광역적 이해관계로 인한 갈등과 균형 발전적 측면에서 도움이 된다는 의견은 89.6%로 나타나 충청권 전문가들은 메가시티 구축을 위한 필요성에 공감하고 있는 것으로 나타났음

○ 또한, 충청권 메가시티를 구축하는 것이 향후 지역의 경쟁력 제고를 위해서 필요 여부에 대해서는 필요하다는 의견에 대해서도 96.9%로 나타나 세계적인 현상과 인식을 같이하는 것으로 판단됨

○ 충청권 메가시티 구축의 지역경쟁력 및 우선 추진 분야에 대해서도 “교통/수송 분야”가 31.7%로 가장 많았으며, “광역개발 분야” 25.4%, “혁신/산업 분야” 21.7% 순으로 나타나 충천권 메가시티 구축에 대한 필요성이 높은 것으로 보임

▮ 광역교통 거버넌스 기능 및 과제

○ 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 방향에 대해서는 “기능 중심 연결체계”가 40.9%로 가장 높았으며, “주민 체감형 생활권 구축” 36.4%, “상호 경제적 번영” 13.6% 순으로 나타났음

○ 광역교통 거버넌스가 추구해야 할 목표에 대해서는 “광역 생활권 연결성 강화”가 45.5%로 가장 많았으며, “기능 중심 광역적 협력권 형성” 30.3%로 나타났음

○ 광역생활경제권 형성을 위해 교통 거버넌스가 관심을 가져야 할 과제에 대해서는 “광역거점-생활권 간 연결망 구축”이 48.5%로 가장 높았으며, “도시/지역 간 공간적/기능적 위계 설정” 27.3%, “초광역 발전 축과 연결망 설정” 22.7% 순으로 나타났음

▌주요 과제 관련 우선 추진 사업

○ 광역교통 거버넌스가 우선적으로 관심을 가져야 할 사업 분야(중복응답)에 대해서는 “광역철도”가 30.0%로 가장 높았으며, “대중교통” 23.3%, “고속화도로” 18.9% 순으로 나타났음

○ 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속도로)을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “세종청주고속도로”가 28.0%, “대전세종제2순환고속도로” 15.9%, “진천영동(합천)고속도로” 14.8% 순으로 나타남

○ 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속화도로)을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “백두대간순환고속화도로”가 37.8%, “제천평창고속화도로” 33.9%, “서해고속화도로” 28.3% 순으로 나타남

○ 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(일반철도) 구축을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “충북선 철도 고속화”가 25.0%, ,“천안청주공항선복선철도” 21.7%, “중부권 동서 횡단 선철도” 16.1% 순으로 나타남

○ 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(광역철도) 구축을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “대전세종충북광역철도”가 28.6%, “대전청주광역철도” 21.7%, “충청권광역철도(신탄진-세종(조치원))” 14.9% 순으로 나타남

○ 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입을 위해 시급한 사업(중복응답)에 대해서는 “광역 BRT 건설”이 36.4%, “청주국제공항 관문 공항 육성” 22.7%, “충청권 MaaS 플랫폼 구축 등” 21.6% 순으로 나타남

▌광역교통 거버넌스 운영방식

○ 광역교통 거버넌스의 협력체계 구축 방식에 대해서는 “특별지방행정기관”이 22.7%, “협력사업 중심” 21.2%, “특별지방자치단체” 15.2% 순으로 나타남

○ 광역교통 거버넌스가 발전하여 광역교통행정기구화시 추진 방식에 대해서는 “광역교통청”이 56.1%, “광역 교통본부” 42.4%로 나타남

제Ⅳ장

국내외 광역행정 사례

01
거버넌스 개념

1) 거버넌스의 정의

▮ 광역행정 거버넌스 사례조사에 앞서 거버넌스 정의에 대한 문헌고찰을 통해 거버넌스의 의의에 대해 알아보고자 함

○ 사전적 의미의 거버넌스는 “과거의 일방적인 정부 주도적 경향에서 벗어나 정부, 기업, 비정부기구 등 다양한 행위자가 공동의 관심사에 대한 네트워크를 구축하여 문제를 해결하는 새로운 국정운영의 방식”을 뜻함

- 그러나, 거버넌스 용어는 다양한 학문 분야에서 서로 다른 맥락으로 사용되고 있기에, 거버넌스라는 용어에 대한 학문적 합의는 이루어지지 않은 상황

○ Campbell(1991)은 거버넌스를 “사회구성원들의 행동을 조정하는 정치적, 경제적인 절차”로 정의

○ World Bank(1992)는 거버넌스를 “국가의 경제, 사회적 자원의 관리과정에서 권력이 사용되는 방법 혹은 유형”으로 정의

○ John and Peters(2000)는 거버넌스를 “정책 결정에 있어 정부 주도의 통제와 관리에서 벗어나 다양한 이해당사자가 주체적인 행위자로 협의와 합의 과정을 통해 정책을 결정하고 집행해 나가는 사회적 통치 시스템”으로 정의

○ Newman(2001)은 거버넌스가 조직, 사회체제, 국가 등과 관련된 다양한 문제를 해결하는 다양한 방법을 포함하며, 어느 주체가 어떠한 종류의 권한을 소유하고, 구성원들 사이 어떠한 의무관계가 존재하는지를 정의한다고 언급

○ 이명석(2002)은 거버넌스를 “공통의 문제해결을 위한 사회적 조정기구”로 정의

○ Governance Institute of Australia에서는 거버넌스가 조직이 통제되고 운영되는 시스템과 조직이 사람들이 책임을 지는 메커니즘을 포함한다고 하였으며, 윤리, 위험관리, 규정 준수 등이 모두 거버넌스의 요소로 포함된다고 언급하였음

○ Chartered Governance Institute UK & Ireland는 거버넌스를 “조직을 관리하기 위한 프레임워크를 제공하는 시스템”으로 정의함

○ Association for Project Management는 거버넌스를 “프로젝트, 프로그램 및 포트폴리오의 산출물, 결과, 이점을 정의하고 통제하는 책임의 틀”이라고 정의함

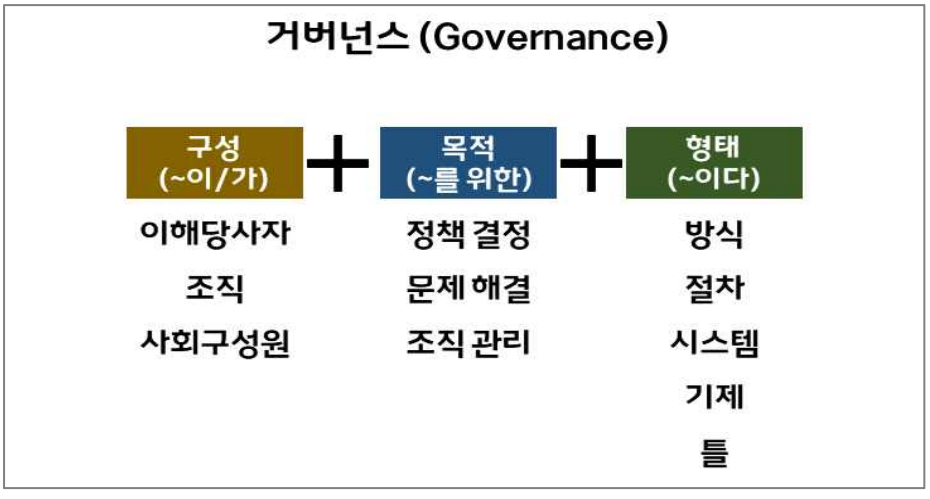
2) 거버넌스의 의의

▮ 거버넌스 정의에 관한 문헌 고찰을 통해 도출한 거버넌스의 의의는 다음과 같음

○ 거버넌스의 구성은 대부분의 정의에서 언급되어 있지 않거나, 소수의 문헌에서 이해당사자, 조직, 사회구성원 등으로 구성되어 있다고 언급됨

○ 거버넌스라는 용어는 다양한 문장으로 정의될 수 있지만 그 목적은 정책 결정, 문제해결, 조직관리 등으로 귀결됨

○ 거버넌스의 형태는 주로 방식, 절차, 시스템, 기제, 틀 등으로 정의되는 경향이 있음



〈그림 Ⅳ-1〉 거버넌스의 의의

02
국내 외 광역행정 거버넌스 사례 검토

1) 국내

(1) 대전대도시권 협력사업[2)]

▮ 개요

○ 대전대도시권 협의회는 도시 광역화로 인한 행정구역과 도시공간구조의 불일치로 인해 행정수요에 적절하게 대응하지 못하는 문제점으로부터 출발

○ 대전대도시권의 성장과 발전은 다음과 같은 의의가 있음

- 첫째, 도시 또는 지역이 새로운 경제단위로 부상할 수 있음
- 둘째, 지역 스스로 특화된 자립 경제기반을 구축할 수 있음
- 셋째, 행정구역과 도시공간구조의 불일치로 인한 광역 행정수요를 적극적으로 해결할 수 있음
- 넷째, 인구 및 경제활동 등이 행정구역 경계를 넘어 폭넓게 이루어지고 있는 상황에서 발생하는 문제점을 보다 효과적으로 해결 가능(대전발전연구원, 2007)

○ 대전대도시권 협의회는 대전광역시와 인근 8개 지자체(충청남도 공주시, 계룡시, 논산시, 금산군, 연기군(지금의 세종시 일원), 충청북도 옥천군, 영동군, 보은군) 등 9개 도시로 구성됨

- 실무회 회장은 당연직으로 대전광역시 기획관리실장이 맡으며, 공동으로 나머지 지자체 대표 중 1인이 선출직으로 맡게 됨
- 이는 협의회 과정에서 대전광역시의 독주를 막기 위함임

2) 구교준, 김성배, & 기정훈. (2013). 협력적 거버넌스 모형을 통한 지역 간 협력 사례 분석: 대전 대도시권 협력사업을 중심으로. 지방정부연구, 17(3), 23-46.

▮ 내용

○ 대전대도시권 협력사업의 주요 내용은 다음과 같음

○ 2012년 연기군이 세종시로 편입되며 대전대도시권 협의회에서 제외됨

〈표 Ⅲ-1〉 대전대도시권 협의회 과제 추진 및 수행내용

과제성격		과제명(제안지자체)
공통협력 과제 (12)	지역축제/휴양지홍보 상호지원시스템 구축	사과나무 주말가족체험 투어 홍보(보은군)
		민주지산자연휴양림 이용 협조(영동군)
		축제 및 농/특산물 홍보장소 제공(논산시)
	지역 농/특산물 판로지원	보은황토 농산물 직거래장터 운영(보은군)
		우수 농/특산물의 직거래 활성화 지원(공주시)
		축제 및 농/특산물 홍보장소 제공(논산시)
		농/특산물 직거래 활성화(연기군)
	시 · 군의 날 운영	시 · 군의 날 운영 방안(논산시)
	대형 산불발생시 상호 지원	대형 산불발생시 상호지원 방안(공주시)
	계획관리지역 지정으로 수도권 기업 등 유치공조	대전인접지 계획관리지역 지정으로 수도권 기업 등 유치공조(대전광역시)
	시내버스노선 확대운영	대전시내버스 노선연장(옥천군)
		대전시내버스 노선조정(계룡시)
개별협력 과제 (13)	현충원 입구 ~ 희망교차로 광역도로사업 추진(대전광역시)	
	대전 ~ 논산(벌곡길) 광역도로사업추진(대전광역시, 논산시)	
	대전권광역버스정보시스템(BIS) 구축(대전광역시)	
	갑천수질개선 공동대처(대전광역시)	
	만인산 와인캐슬 건립제안(대전광역시)	
	규제(G8, 환경규제) 극복을 위한 공동연대(옥천군)	
	대청호/금강을 활용한 공동발전방안 연구(옥천군)	
	금산 ↔ 대전간 시외버스 노선변경(금산군)	
	대전인접 자연발생 유원지 편의시설 공동설치(금산군)	
	생활쓰레기 불법투기 근절 협조(금산군)	
	대전광역시 상수도 공급방안(연기군)	
	대전 ↔ 청주공항 고속도로 건설제안(연기군)	
	전염병공동관리 연계방안(연기군)	
추진완료 과제(1)	상수도 공급요금 협약체결(계룡시)	
장기검토/추진 과제(2)	국립 영동국악원 유치 협조(영동군)	
	대전 공설화장장 사용료 조정 방안(연기군)	

▮ 평가

○ 지속적인 지자체 간 자발적 협력은 교통, 경제개발과 같이 상호이익이 존재하는 경우에 한정됨

○ 지역 간 협의의 가장 중요한 요인은 협력을 유지하는 리더십이나, 대전대도시권 협의회의 경우 기관장 회의를 규정하는 규칙이 없다 보니 기관장들의 빈번한 소집을 기대하기 어려움

○ 또한, 기관장 협의회와는 별도로 운영되는 실무협의회가 상시조직으로 운영되지 않다 보니 지속적인 대면접촉을 통한 상호작용을 기대하기 어려움

○ 독립예산이 확보되어있지 않기 때문에 중앙정부의 재정지원 없이는 협력사업을 추진하기 어려운 점도 해당 거버넌스의 한계점 중 하나로 꼽히고 있음

(2) 서울특별시 마을공동체 만들기[3)]

▮ 개요

○ 서울특별시 마을정책은 박원순 서울시장의 핵심공약이며, 2011년 서울시장 당선 직후 시민사회운동 진영에 마을공동체 복원사업을 제안요청 하면서부터 본격화됨

○ 서울특별시 마을공동체만들기 사업은 서울특별시 전역을 대상으로 하며 사람, 현장, 과정 중심의 3대 원칙아래 진행됨

▮ 내용

○ 정책 시행 초기에는 마을공동체만들기 의제설정 단계에서 시민사회가 주도적인 역할을 수행함

- 일반 주민들의 참여가 미흡하였으나, 2012년 하반기부터 지역 내 다양한 부문(복지재단, 문화재단, 자원봉사센터, 자활센터, 사회경제네트워크 등)과의 협력 네트워크를 형성하며 다소 극복됨

○ 해당 정책에서는 주민참여도를 증진하기 위해 “우리 마을 프로젝트”를 도입하여 관이 마을에 필요한 것을 시민 스스로가 찾아내는 과정을 지원함

○ 또한 관은 마을사업 추진부서로 마을공동체 담당관을 신설하고 민간인 공모를 시행하였으며, 중간 지원조직인 마을공동체 종합지원센터를 설치

3) 구교준, 김성배, & 기정훈. (2013). 협력적 거버넌스 모형을 통한 지역 간 협력 사례 분석: 대전 대도시권 협력사업을 중심으로. 지방정부연구, 17(3), 23-46.

〈표 Ⅲ-2〉 서울특별시 마을공동체만들기 프로젝트 추진 및 수행내용

구분	주체	구성 및 역할
행정기관	서울시 마을담당관실 자치구 마을과(팀)	마을공동체정책 수립 및 관련 사업 지원, 관리
민관거버넌스조직	서울시마을공동체 위원회	당연직 공무원, 시의원, 민간위원 등 총 20명/ 마을공동체 만들기 기본 · 시행계획 수립, 마을사업 지원 등
중간지원조직	서울시마을공동체 지원센터	마을공동체 상담, 교육, 컨설팅, 주민제안사업 접수 등 종합지원
	자치구지원센터	서울시 · 서울시지원센터 · 자치구와 주민을 연계해 지원
	자치구생태지원단	지원센터가 없는 자치구의 중간지원그룹
	마을공동체회계지원단	마을현장에서 회계처리 지원
마을활동가(주민 교육 받은 사람들이 각각의 역할 수행)	마을강사	마을공동체 필요와 이해, 참여방법, 사례분석 등 교육
	마을상담원	지원사업의 개념, 사례, 제안서작성법 등 상담지원
	마을연구자	마을활동 기록
	마을컨설턴트	지원사업에 선정된 마을사업지기가 사업실행과정에서 부딪치는 어려움에 대해 조언과 교육
	마을사업지기	마을공동체사업을 직접 기획, 제안, 실행하는 행정파트너(공모사업 실무책임자)
주민	일반주민	3인 이상이면 마을공동체사업 참여
활동가와 주민네트워크	마을네트워크	각 자치구별로 형성된 마을활동가 및 사업참여자들간의 네트워크(마을에서 필요한 것과 해결방법 논의)

▮ 평가

○ 정책이 시행되며 종친회, 향우회, 동문회, 취미 모임, 자영업자 단체 등 다양한 마을 커뮤니티가 등장하였으나, 참여 주류층이 30~40대 여성인 점은 모든 계층의 주민이 고루 참여하고 있지는 않다는 것을 방증함

○ 관은 주민 사업을 평가하는 시스템을 갖추고 있으나 주민에게는 서울특별시 정책과 개별 마을사업을 평가할 수 있는 권한이 없다는 한계 존재

○ 대한민국 행정업무 수행의 고질적 문제로 꼽히는 “칸막이 행정”이 해당 거버넌스에서도 나타나고 있음

- 칸막이 행정 : 일종의 칸막이가 존재하는 것처럼 부서 간 연계협력 미흡으로 인해 원활한 행정서비스가 제공되지 않는 것(고경훈 · 김건위, 2015)

○ 행정기관과 주민이 협력하여 마을계획을 수립할 수 있는 “마을종합계획수립”이 조례에 포함되어 있지 않아 장기적인 마을계획 수립에 제도적 한계 존재

(3) 부산광역시 마을만들기[4)]

▮ 개요

○ 부산광역시는 2011년부터 마을만들기 정책을 시행하고 있으며, 취약지역을 주 지원 대상으로 함

○ 주민 스스로가 마을공동체를 형성해 공간, 사회, 경제적 재생을 추진하는 종합적 재생사업의 성격을 띰

- 이러한 마을공동체 사업의 성격으로 인해 의제 설정 및 정책 결정 단계에서 행정기관과 전문가가 거버넌스의 중심을 차지하고 있음
- 주민은 마을 정책의 집행 단계에서 행위자로 등장하나 거버넌스에서 차지하는 비중은 낮음

▮ 내용

○ 개별 마을사업은 추진 일정 및 추진단계가 정해진 상태에서 공모 형태로 진행됨
- 주민들은 주로 정책집행 단계에서 참여

〈표 Ⅲ-3〉 부산광역시 마을공동체 만들기 프로젝트 추진 및 수행내용

구분	주체	구성 및 역할
행정기관	부산시 창조도시기획과	마을 만들기 정책 수립 및 관련 사업 지원, 관리
	자치구	마을만들기사업 지원, 관리
	시 및 구군 행정지원협의회	마을만들기사업 부서 업무담당자들로 구성/부서 간 협업을 위한 실무 워킹그룹(결재권자 부재로 운영 미흡)
중간지원 조직	부산시 마을만들기지원센터	사업 총괄지원, 주민 · 활동가 · 행정기관간 중간지원
민관거버넌스조직	부산시 마을만들기위원회	당연직 공무원, 시의원, 분야별 전문가, 시민단체 등 총 20명/마을정책 수립 · 변경 심의 · 자문, 사업 점검 · 평가
	부산시 마을공동체정책포럼	교수, 활동가, 공무원, 주민대표, 관련기관 등 28명/마을공동체 활성화 논의를 통한 정책 비전 제시
민간조직	기초 민간협의체	공동체의 모임, 기초행정기관과 파트너십을 갖고 사업진행 (현재 9개 협의체 구성)
	광역 민간협의체	기초단위 민간협의체 임원들로 구성/역량강화 및 기초협의회 활동지원 등
마을활동가 (전문가)	마을계획가	마을자원 조사와 사업구상
	마을활동가(코디네이터)	주민의견 수렴과 주민리더 발굴, 마을소속지 등 홍보자료의 기획, 제작

4) 김정희. (2015). 굿 거버넌스 실현을 위한 대도시의 주민참여 행정 비교연구. 지방정부연구, 18(4).

구분	주체	구성 및 역할
마을활동가 (일반주민)	예비활동가, 주민활동가, 마을코디네이터전문가 등	예비활동가(활동가 육성 교육 기초단계 이수자), 주민 활동가(심화단계 이수자, 마을활동 경력자), 마을코디네이터 전문가(전문과정 이수자, 마을활동 우수경력자) 등의 단계적 인증시스템 도입
주민대표	주민협의회	마을만들기 주민교육과 워크숍에 참가한 주민자치위원, 통장, 부녀회, 청년회 등 기존 조직 회원들과 마을만들기에 참여의지가 있는 주민들로 구성/마을사업 추진

▮ 평가

○ 마을 정책에 대해 체계적인 평가시스템이 부재함

- 서울특별시 마을공동체 만들기 사례와 마찬가지로, 관은 주민 사업을 평가 가능하나 주민은 평가에 참여할 수 없음

○ 주민의 예산집행 자율성이 상대적으로 낮음

○ 다만, “주민공동체 제안 공모사업”은 주민이 스스로 사업을 계획하여 제안 및 실행하므로 모든 단계에서 주민의 주도성이 발휘됨

- 그러나, 주민공동체 제안 공모사업이 전체 사업에서 차지하는 비중은 매우 낮은 편임

○ 마을 만들기 지원센터는 성격상 자율성이 보장되는 민간에서 운영하는 것이 바람직하나 지자체 연구원이 위탁운영하고 있어 자율성과 책임성이 떨어진다는 한계가 있음

○ 부산광역시는 마을만들기 사업 관련하여 주민 의견을 반영하는 공식적인 장치를 두고 있지 않은 실정임

(4) 수도권 대중교통체계 개편[5)]

▮ 개요

○ 2004년 서울특별시가 대중교통체계를 개편하고, 2007년 경기도, 2009년 인천광역시가 잇따라 대중교통 개편을 시행함

○ 경기도와 인천광역시는 2004년 서울특별시의 대중교통체계 개편이 서울시민의 대중교통 요금부담을 감소시킴과 동시에 경기도와 인천에 그 부담을 떠넘기는 정책이라고 해석

○ 경기도와 인천광역시 반발에 서울특별시는 불합리한 점을 서울특별시 · 인천광역시 · 경기도가 협의해 발전해나갈 계획이라 밝힘

▮ 내용

○ 수도권 대중교통체계 개편 순서는 다음과 같음

〈표 Ⅲ-4〉 수도권 대중교통체계 개편 순서

시기	내용	비고
2002년 8월	서울시 대중교통체계 개편 착수	-
2004년 7월	서울시 대중교통체계 개편 시행	경기도, 인천시 강력 반발
2005년	경기도 대중교통종합계획 수립	
2006년 12월	서울시장 · 경기도지사 · 인천시장: 수도권 광역현안 정책 공조 발표	-
2007년 6월	서울시 · 경기도 · 코레일: 수도권 대중교통 통합환승 할인제 시행을 위한 공동 합의문 채택	인천시 미참여
2007년 7월	서울시 · 경기도 통합환승할인제 시행	-
2008년 9월	서울시 · 경기도 추가협력	광역버스를 환승할인에 포함
2009년 4월	인천시 통합환승할인제 10월로 연기	-
2009년 10월	인천시 통합환승할인제 시행	-

▮ 평가

○ 서울특별시의 대중교통체계 개편이 가능했던 것은 당시 시장직을 연임하고 있던 이명박 시장의 저돌적 리더쉽이 있기에 가능한 것이라 평가되고 있음

○ 행정구역과 교통서비스 제공영역 불일치, 운수업계 간 이해관계 상충을 극복하기 위해 2003년 수도권 3개 시도지사가 광역교통기구인 “수도권교통본부”를 설립

- 수도권교통본부는 수도권 교통 발전을 위한 거버넌스 구축 행정기관을 목표로 하고 있으나, 이를 위해서는 각 지자체로부터 교통 행정업무 정보를 인계받아야 함

5) 김진수, & 서순탁. (2012). 협력적 거버넌스 관점에서 본 광역행정 사례 분석: 수도권 대중교통체계 개편을 중심으로. 국토연구, 93-109.

(5) 생활권 협의회[6)]

▮ 개요

○ 생활권 협의회는 생활권별로 협력업무를 수행하는 기구를 뜻하며 지방정부 간 구속력 있는 협력 실천 목적으로 등장함

○ 2016년 기준 56개가 설립되었음

▮ 내용

○ 생활권 협의회는 지방자치법 154조에 따라 구성 지자체, 처리할 업무, 조직 구성 방법, 경비 부담 및 지출 방법, 그 외 협의회 운영에 필요한 사항 등으로 이루어짐

- 그러나 생활권 협의회 운영실적은 평균 2.6회로 부진하며, 한 번도 회의를 개최하지 않은 협의회 숫자도 20개가 넘는 것으로 나타남

○ 생활권 간 협력사업에 대한 예산은 중앙정부로부터 지원되고 있으나, 협의회 운영에 대한 예산은 별도로 지원되지 않고 있음

○ 생활권 협의회 규약에서는 협의회 구성 및 회의 운영에 대한 일반적인 규정만을 정의하고 있으며, 그 외 세부적인 규정이 부재함

▮ 평가

○ 생활권 협의회의 등장에도 불구하고 기존의 행정협의회는 존치되어 운영되고 있으며, 생활권 내 지방정부 간 행정협의가 진행되면 생활권 협의회 회의 없이 독자적으로 지자체 간 행정절차가 진행되는 한계가 존재

○ 생활권 협의회 규약에서 협의회 구성 및 회의 운영에 관한 규정을 정의하고 있으나, 실질적으로 생활권 협의회 운영이 미진하여 의사결정이 제대로 이루어지지 않는 것으로 판단됨

○ 또한, 생활권 협의회 운영을 위한 안정적인 재원 확보가 이루어지지 않고 있음

6) 한치흠, & 윤영채. (2018). 지방정부 간 협력 거버넌스 구축사례 연구: 미국의 광역계획기구와 한국의 생활권 협의회 비교를 중심으로. 융합사회와 공공정책, 12(1), 28-59.

2) 국외

(1) 미국 위스콘신주[7][8]

▮ 개요

○ 미국 전역에 확산된 스마트성장 흐름에 따라 위스콘신주는 2003년부터 광역도시 통계 지역(MSA) 내 위치한 모든 지자체가 인접 지자체와 두 개 이상의 계약을 공동으로 할 것을 의무로 하는 법안을 통과시킴

○ 미국 위스콘신주는 주정부법인 「도시 및 지역 종합계획 및 스마트 성장법(Comprehensive Planning & Smart Growth Law)」에 따라 다음의 9가지 계획 요소를 지역계획 시 포함할 것을 의무화함

- 지역 이슈 및 균등 기회(Issues and Oppotunities)
- 주택(Housing)
- 교통(Transportation)
- 도시 시설물(Utilities and Community Facilities)
- 자연적 · 문화적 자원(Natural and Cultural Facilities)
- 고용 창출 및 수익 증대(Economic Development)
- 정부 간 협력(Intergovernmental Cooperation)
- 토지 이용(Land Use)
- 실천 계획(Implementation)

▮ 내용

○ 위스콘신주 행정부는 다수 지자체 간 협력 계획 시 도시계획적 실행 가능 수단을 다음과 같이 네 가지로 제시하고 있음

- 서비스를 통한 협조(Cooperating with Services)
- 법규를 통한 협조(Cooperating with Regulations)
- 공동세입을 통한 협조(Cooperating by Sharing Revenue)
- 구역 경계를 통한 협조(Cooperating with Boundaries)

▮ 평가

○ 위스콘신주가 주정부법에서 제시하는 지역계획 요소 중 “정부 간 협력” 요소는 기존의 분산된 지자체 운영의 단점을 인식하고 지자체 간 상호작용을 강조하고 있음을 알 수 있음

7) 김륜희, 최상희, 왕경순, 김두환, & 윤인숙. (2014). 협력적 계획의 실행에 관한 연구: 미국 위스콘신을 사례로. LHI Journal, 5(2), 57-68.

8) Wisconsin Department of Administration(2002), Intergovernment Cooperation: A Guide to Preparing the Intergovernmental Cooperation Element of a Local Comprehensive Plan.

(2) 미국 오레곤 주 Metro[9][10][11]

▮ 개요

○ 오레곤 주는 예산집행의 불확실성과 지역이슈 및 기관합의를 지원할 권한의 부재로 인해 1979년 Metro를 설립

○ Metro는 2017년 기준으로 24개 시정부와 3개의 County로 구성되어 있으며, 관할 구역은 6개 District로 구성됨

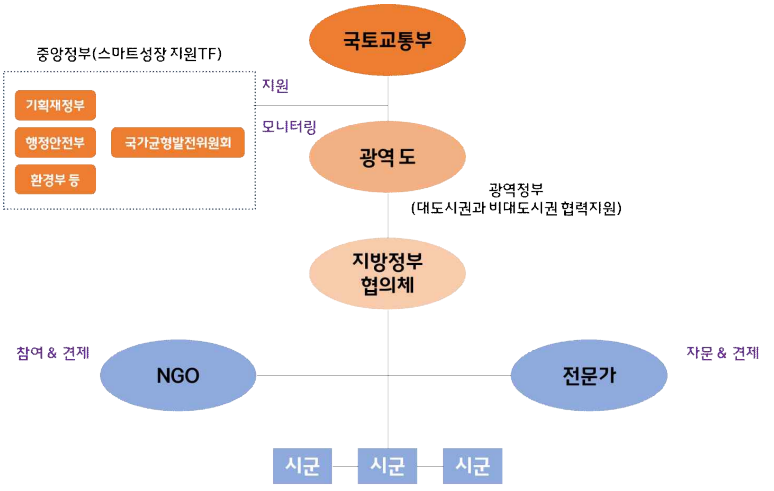
○ 또한, Metro는 미국 400개 광역계획기구 중 최초로 주민선거에 의해 의회의장을 선출하였으며, 집행기능을 갖추게 됨

▮ 내용

○ Metro는 County 대표, 시 대표, 시민대표 등이 참여하는 정책자문위원회에서 토의를 거쳐 주민선거를 통해 의회의결하는 의사결정 방식을 채택

- 해당 위원회 및 의회의 회의록은 모두 공개되고 있음

○ Metro는 토지이용, 교통계획, 환경계획 및 규제, 공원계획 및 유지, 시설관리 등의 업무를 담당하고 있으며, 타 광역계획기구와 달리 집행기능도 갖추고 있음



〈그림 Ⅳ-2〉 Metro형 거버넌스 구성

자료 : 우윤석. (2009). 지방정부 간 협력을 위한 거버넌스 모형의 구상: 미국의 MPO 사례를 중심으로. 국토연구, 189-214.

9) 우윤석. (2009). 지방정부 간 협력을 위한 거버넌스 모형의 구상: 미국의 MPO 사례를 중심으로. 국토연구, 189-214.

10) 한치흠, & 윤영채. (2018). 지방정부간 협력 거버넌스 구축사례 연구: 미국의 광역계획기구와 한국의 생활권협의회비교를 중심으로. 융합사회와 공공정책, 12(1), 28-59.

11) Abbott, C. and Abbott, P.M. (1991). A History of Metro. Urban Studies and Planning Faculty Publications and Presentations. Paper 109.

▌**평가**

○ 의사결정에 대한 절차가 적극적인 주민참여 속에서 공식화되어 투명성 있게 운영되고 있음

○ 오레곤 주의 대도시권은 1957년부터 거버넌스 전담 기구 구성이 시도되었기 때문에 오랫동안의 협력기구 변화를 통한 지방정부 협력 성공 사례로 평가받고 있음

(3) 미국 캘리포니아주 SCAG[12)13)14)]

▌**개요**

○ SCAG(Southern California Association of Governments)는 지자체들이 지방자치를 보전하기 위해 설립한 광역계획기구

- 1963년 캘리포니아주는 대도시권지역에서 도시들이 연합하여 광역계획기구를 설립하도록 하였으며, 설립하지 않을 시 주정부가 직접 설립하도록 함 (Lewis & Sprague, 1997)

○ SCAG는 남캘리포니아 6개 County와 56개 시가 참여하여 1965년 창설되었으며, 주정부의 간섭을 최소화하며 지역교통계획을 수립하고 교통문제를 해결하는 것을 목적으로 함

▌**내용**

○ SCAG는 소속된 County와 시를 대표하기 위해 15개의 하위 지역위원회를 운영함

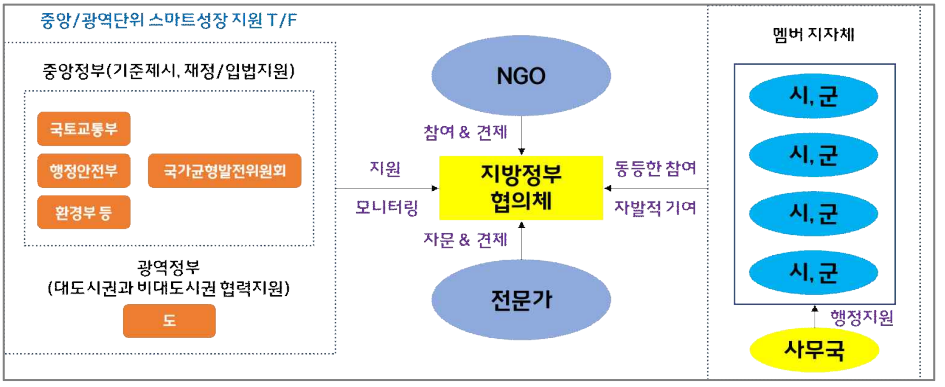
○ 관할 내 지방정부는 지자체 간 협력을 위해 공식적으로 SCAG에 참여할 수 있음

○ SCAG는 총회에서 지자체 대표가 모여 운영규칙을 정하고, 3개 정책위원회에서 정책방향을 결정하며 지역의회에서 최종 의결하는 방식으로 의사결정이 이루어짐

- 지자체 간 의사결정 절차는 공개적으로 운영되고 있음

○ SCAG는 지역 교통계획 수립 및 교통 문제해결을 주목적으로 설립되었으나, 설립 이후에는 온실가스 배출, 인구 예측, 토지 이용, 대기질 관리 등 다양한 분야에 대응하기 위한 역할을 수행하고 있음

12) 우윤석. (2009). 지방정부 간 협력을 위한 거버넌스 모형의 구상: 미국의 MPO 사례를 중심으로. 국토연구, 189-214.
13) 한치흠, & 윤영채. (2018). 지방정부간 협력 거버넌스 구축사례 연구: 미국의 광역계획기구와 한국의 생활권협의회비교를 중심으로. 융합사회와 공공정책, 12(1), 28-59.
14) SCAG. (2015). Future Growth and Transportation in Southern Carlifonia: Governance, Planning, Fund Programming, and Local Collaboration Examples. LA: SCAG.



〈그림 Ⅳ-3〉 SCAG형 거버넌스 구성

자료 : 우윤석. (2009). 지방정부 간 협력을 위한 거버넌스 모형의 구상: 미국의 MPO 사례를 중심으로. 국토연구, 189-214.

▮ 평가

○ 오레곤 Metro 사례와 마찬가지로, 의사결정에 대한 절차가 적극적인 주민참여 속에서 공식화되어 투명성 있게 운영되고 있음

(4) 중국 다롄 광역권

▮ 개요

○ 다롄은 중국의 대표적인 노후 공업도시 중 하나였으며, 산업구조상 경제의 지속가능한 발전이 어려운 도시로 평가되었음

○ 다롄이 포함된 연해경제지대에 대한 발전계획이 2007년 구체화되며, 조직적으로 다롄 광역권 내 광역 거버넌스와 상호협력체계가 구축되었음

- 이 중 가장 핵심이 되는 다롄 창싱다오 입항공업구는 조선산업 클러스터와 장비제조업, 에너지산업, 기반 시설 등을 개발하여 동북아 국제 물류 중심으로서 세계 최대 조선기지로 탈바꿈하고자 함

▮ 내용

○ 광역권 발전 과정에서 다롄시의 중심업무지구는 기존 중심지에서 북쪽으로 이동하였으며, 도시권 내 3개 신도시 개발을 통해 인구집적, 지역경쟁력 제고, 분업 협력 등을 유도함

○ 상위계획에 따라 다롄의 도시계획 및 토지이용계획을 수정 및 보완

▮ 평가

○ 다롄시의 광역 거버넌스 사례는 지방정부가 상위정부의 지시를 충실하게 수행한다는 특징을 가짐

(5) 중국 장강삼각주 광역경제권[15][16][17]

▮ 개요

○ 장강삼각주 구역이 속한 장강경제벨트는 상하이, 우한, 충칭 등 3대 거점 도시를 더욱 경쟁력 있게 발전시켜 장강중상류 지역개발을 추진하고, 나아가 중국 동부, 중부, 서부지역을 거대한 경제벨트로 연계하는 것을 목표로 함

▮ 내용

○ 1992년 장강삼각주 내 15개 도시가 연석회의 제도를 설립하고 1997년 장강삼각주 도시경제조정회의를 출범함으로써 본격화됨

○ 2007년 장강삼각주 도시정부 정상회담에서 도시정부 간 주요 현안을 두고 심층적 논의를 거쳐 실무추진을 강화함

○ 구체적으로 정보, 기획, 괴학기술, 재산권, 관광 등 중점 과제가 논의됨



〈그림 Ⅳ-4〉 장강삼각주 경제 통합개념

자료 : 영남일보(2009). [경제통합 어떻게 해야하나. 7] 중국 장강삼각주(상) - https://www.yeongnam.com/web/view.php?key=20060911.010050801550001

15) 박재욱. (2018). 중국 장강삼각주 (長江三角洲) 대도시 광역경제권 형성과 정부 간 연계협력 거버넌스. 지방정부연구, 21(4), 317-339.
16) 영남일보(2009). [경제통합 어떻게 해야하나. 7] 중국 장강삼각주(상) - https://www.yeongnam.com/web/view.php?key=20060911.010050801550001
17) 曲福田. (2011). "長三角區域合作機制的發展與創新." 任真 主编. 「长三角的未来: 机遇与挑战」. 北京: 人民出版社.

▮ 평가

○ 최상위 지도층의 빈번한 상호교류가 장강 삼각주 거버넌스의 활성화에 이바지한 것으로 보임

○ 학술 차원의 연구와 토론이 심화되는 경향을 보임

○ 기업들의 지역 간 자본 유동성이 확대되고 상호협력이 강화됨

(6) 중국 광저우-포산 광역권[18)]

▮ 개요

○ 광저우, 포산 정부는 지역 성장을 촉진하게 21세기 들어 긴밀하게 협력하기 시작함

▮ 내용

○ 2002년 광저우-포산 광역권 개념이 공식적으로 제안되었으며, 2003년 첫 번째 광저우-포산 지역 간 회담이 성공적으로 개최됨

- 해당 회담에서, 광저우와 포산은 두 지역 간 광역거버넌스 모델 채택, 협력계획 설계 등의 내용을 발표함

○ 2009년 이후, 광저우와 포산 지역 최고 지도자 간의 회의가 개최되어 대도시 거버넌스 문제 및 정책에 대한 내용이 언급됨

○ 2010년 광저우와 포산 광역권은 광저우-포산 통합광역권 개발계획을 수립함

▮ 평가

○ 타 선진국과 달리 시장경제가 확립되지 않은 중국에서의 우수한 광역행정기구 수립 사례로 평가받고 있음

○ 광역행정 수행으로 인해 도시 간 산업 이전이 가능하게 된 점이 고무적임

○ 광역권 통합 프로젝트의 대부분은 기반시설 구축 및 경제 협력과 관련되어 있으며, 중국의 광역행정 거버넌스는 중앙정부의 지원하에서 성공가능성이 높음을 보여주는 사례

18) Ye, L. (2014). State-led metropolitan governance in China: Making integrated city regions. Cities, 41, 200-208.

(7) 일본 규슈권[19)]

▮ 개요

○ 지역주의를 매개로 한 기반 시설 건설 시 갈등 발생, 현과 정령지정도시 간의 행정 절차로 인한 갈등 등을 극복하기 위해 규슈권 계획이 수행됨

○ 지역 내 산학연간 교류를 활성화하기 위해 지자체, 경제계, 학계가 협력하고 있음

▮ 내용

○ 규슈권 계획의 주요 내용은 다음과 같음

〈표 Ⅲ-5〉 규슈권 계획의 주요 내용

전략목표	세부프로젝트
동아시아의 Front Runner로서 발전하는 규슈권 형성	1. 동아시아와 일본 간 관계를 리드하는 매력있는 국제교류 프론티어 형성 2. 지속적 성장을 실현하는 성장형 · 견인형 산업군 형성 3. 동아시아로의 근접성을 활용한 Food · 관광 아일랜드 형성 4. 동아시아 및 타 광역블록과의 교류 · 연계 추진 5. 동아시아 및 긴키권 이서와 직결되는 규슈신칸선의 정비 인프라 최대화
기간도시권을 핵으로 하는 다극형권 국토구조와 규슈권의 일체적 발전	1. 다극형권 국토구조를 축으로 하는 개성있고 매력있는 기간도시권의 형성 2. 문화 · 지식집약화에 의한 창조적 도시의 형성과 다채로운 인재의 육성 3. 규슈권의 일체적 발전을 실현하는 기간도시 연계축의 형성
안전 · 안심하고 아름다운 규슈권의 형성	1. 재해에 강한 지역 만들기 2. 안전하고 안심한 생활을 위한 안전 네트워크의 형성 3. 자연이 풍부한 환경 · 경관과 친숙한 지역 만들기 4. 환경부하가 적은 환경선진권의 형성 5. 지속가능한 저탄소사회 · 에너지 선진국의 형성
거점도시권과 다자연거주지역의 교류에 의한 도시자연교류권의 형성	1. 광역권 도시의 이점을 실현하는 거점도시의 형성과 집약형 도시구조로의 전환 2. 물 · 자연 · 안전 등의 상호호혜적 관계를 실현하는 도시 자연교류축의 형성
생활중심도시를 핵으로 하는 안심하고 여유있는 기초생활권의 형성	1. 생활지원기능의 유지 · 향상 등을 실현하는 기초생활권과 생활문화축의 형성 2. 안심과 여유를 실감할 수 있는 자녀교육 · 생활환경의 형성
지역 간 지리적 제약을 극복하는 풍요로운 정주환경의 형성	1. 지리적 제약을 극복하는 생활 이노베이션 전개 2. 이도 지역에 있어 해양성 기후 등에 의존한 정주환경의 형성
규슈권 각 지역의 개성을 살리는 선도적인 지역만들기	1. 풍부한 지역자원을 활용한 선도적이고 창조성 넘치는 지역 만들기 2. 다양한 활동주체를 기초로 한 지역만들기와 지역주체의 육성

▮ 평가

○ 산업클러스터 계획은 중앙정부 주도의 성격이 강하고, 지역 간의 산업 특성이 강하기 때문에 이를 총괄할 기구의 필요성이 존재

19) 박재욱, 정해용, & 강혜련. (2011). 동북아 연해거점도시의 광역권 발전전략과 거버넌스: 다롄, 후쿠오카, 블라디보스토크 광역권의 특성 비교. 지방행정연구, 25(4), 309-344.

○ 광역권에서 제시한 핵심 전략산업만이 논의되고 지방행정 단위 사업이 소외되는 경우 발생

(8) 일본 오사카[20][21][22]

▮ 개요

○ 성장기의 일본 산업구조 변화는 도쿄로의 경제 집중과 동시에 오사카의 도시 지위 하락을 가져옴

○ 특히 오사카를 중심으로 한 간사이경제권의 지역경쟁력 약화, 도심공동화 심화와 같은 문제는 산업 재구조화를 중심으로 한 도시혁신전략의 등장을 촉발함



〈그림 Ⅳ-5〉 일본 간사이 광역권 위치도

자료 : 영남일보(2013). "도쿄에 뺏긴 경제 주도권 되찾자" 일본판 지방분권의 신호탄 - https://www.yeongnam.com/web/view.php?key=20131118.010130739460001

20) 박재욱. (2006). 일본 오사카 대도시권의 도시혁신과 거버넌스: 도시재생 전략을 중심으로. 국제정치논총, 46(4), 337-360.

21) 영남일보(2013). "도쿄에 뺏긴 경제 주도권 되찾자" 일본판 지방분권의 신호탄 - https://www.yeongnam.com/web/view.php?key=20131118.010130739460001

22) Rimmer, P. J. (1986). Japan's world cities: Tokyo, Osaka, Nagoya or Tokaido megalopolis?. Development and Change, 17(1), 121-157.

▮ 내용

○ 간사이경제연합 내 지방정부와 대학 간의 산학관 연계를 통한 다양한 인프라 프로젝트가 구상 및 착수됨

○ 이후에는 산업인프라 건설 지향적인 거버넌스 추진 방향을 탈피하여 역사, 문화, 예술, 대학, 연구기관 등 민관과의 결합을 통해 지역재생 위주의 프로젝트가 구상 및 착수됨

▮ 평가

○ 오사카 경제권 내 뛰어난 역량을 가진 대학 및 연구소가 산재하고 있는 점이 지역 도시혁신을 가능하게 함

- 대학 및 연구소가 지방정부 과제에 적극적으로 응모하여 지역 발전에 적극적으로 참여하고 있음

○ 다만, 대학 간의 경쟁의식이 협의체 구성에 장애 요소로 적용될 수도 있는 점은 문제로 지적됨

○ 대학 및 연구기관 뿐만 아니라, 뛰어난 기술력을 확보하고 있는 기업체 네트워크 구축이 간사이경제연합 발전에 주요한 역할을 하였다고 평가됨

(9) 러시아 블라디보스토크[23)]

▮ 개요

○ 타 유럽지역 주요 대도시권에 비견될만한 도시권 건설 필요성이 증대됨에 따라 러시아는 극동지역 블라디보스토크를 중심으로 광역화된 메가시티를 추진함

- 블라디보스토크는 극동지역의 중심지로 가장 규모가 크며 경제적으로 발전한 도시로, 러시아는 2006년 블라디보스토크를 철도, 도로, 해운, 항공교통 결절지로 발전시키고자 함

▮ 내용

○ 블라디보스토크의 광역화 전략은 타 국가의 사례와는 다르게 연방정부가 단위 사업별로 지원을 하는 수준

○ 투자지원금액의 상당부분은 도로, 항구, 비행장, 철도 등의 교통인프라 구축에 투여됨

○ 또한 극동지역 중에서도 블라디보스토크에 개발이 집중되고 있으며, 국제회의장, 박람회장, 호텔, 문화 체육시설 건설 등에 개발이 집중되어 있음

23) 박재욱, 정해용, & 강혜련. (2011). 동북아 연해 거점도시의 광역권 발전전략과 거버넌스: 다롄, 후쿠오카, 블라디보스토크 광역권의 특성 비교. 지방행정연구, 25(4), 309-344.

▮ 평가

○ 가장 상위단에서 극동지역 개발의 방향을 규정하는 국가 수준의 전략이 부재

○ 국제회의장, 박람회장 등의 인프라 건설은 일시적으로 지역경제 및 노동력 활성화에는 기여할 수 있으나 지속적인 발전이 담보되기는 어려울 수 있다는 비관적 평가가 잇따르고 있음

(10) 영국 광역 맨체스터 연합행정기구[24)25)26)27)]

▮ 개요

○ 광역맨체스터는 영국 최초로 광역맨체스터 연합행정기구(Greater Manchester Combined Authority)를 설치하여 민관 거버넌스에 의한 지역 발전을 도모함

○ Manchester, Bolton, Bury, Oldham, Rochdale, Salford, Tameside, Trafford, Wigan 등 10개 District로 구성됨



〈그림 Ⅳ-6〉 광역 맨체스터 연합행정기구 구성 지자체

자료 : 장수진. (2019). 광역맨체스터 지자체연합기구(GMCA) 기관개요 및 주요 추진 사업. 대한민국시도지사협의회 해외행정우수사례.

24) 심재승. (2015). 중앙-지방의 거버넌스에 의한 지역발전: 영국 광역맨체스터의 도시 협정을 중심으로. 한국지적정보학회지, 17(2), 115-132.

25) 장수진. (2019). 광역맨체스터 지자체연합기구(GMCA) 기관개요 및 주요 추진 사업. 대한민국시도지사협의회 해외행정우수사례.

26) CLES. 2012, "City Deals", Bulletin No.93, Manchester, Centre for Local Economic Strategies.

27) United Administrative Organization of the Greater Manchester. http://www.agma.gov.uk

▮ 내용

○ 연합행정기구 내 지역산업 파트너십은 거버넌스 구성원 간 조정 역할을 함으로써 중요한 역할을 하고 있음

- 지역산업 파트너십은 기존 민관파트너십에서 발전된 개념으로 지방행정 기구와 산업계 대표가 도시교통인프라 산업의 육성, 발전에 관한 의견교환의 장을 제공하는 것을 뜻함

○ 광역 맨체스터 연합행정기구는 “광역 맨체스터 교통망”을 설립하여 도로 인프라 개발에 있어 고속도로청과 10개 지자체 간 통합을 공고히 하여 업무상 긴밀한 관계를 구축중에 있음

○ 또한, 광역 맨체스터 연합행정의 중심축을 구성하는 전략은 다음과 같음

〈표 Ⅲ-6〉 광역맨체스터 연합행정의 중심 전략

전략적 수단	주요 내용
환수모델(Earn-Back)	- GMCA가 12억파운드 규모의 펀드를 창설하고 동 펀드의 자금을 사용해서 광역맨체스터지역에서 인프라시설의 개선을 추진한 결과 창출된 국세의 증세분의 일부를 중앙정부의 재무성이 GMCA에 교부
증가세수제원조치(Tax Increment Financing)	- 증가세수재원조치(TIF)의 방법을 이용해서 인프라시설의 건설에 필요한 자금조달을 하는 권한을 부여
Economic Investment Fund	- 핵심으로 되는 개발기금을 연계하는 광역맨체스터투자프레임워크를 창설 - 스킬의 형성에 의한 세금 인센티브의 부여와 지역에서 결정되는 스킬제공자에 대한 성과보수의 시범사업을 실시하는 것에 추가해서 중소기업과 함께 직업훈련을 하는 직업능력훈련센터를 창설 - 광역맨체스터의 산업성장센터에 관해서 무역, 투자, 비즈니스관계의 조언기능을 일체화시키는 것에 의해서 기능강화를 도모 - 맨체스터의 고부가가치를 창출하는 대내투자의 일선안내역으로서의 역할 - 지방 및 국가의 신규주택개발투자에 사용하기 위하여 주택투자기금 창설
Rail Devolution	- 북부철도프랜차이저의 영업권 이양
Local Transport Major Funding	- 버스사업수지의 개선방책, 주요 지방교통관계의 기금이양을 포함한 광범위한 교통인프라 제안의 패키지에 관해서 교통부와 협력
Low Carbon Pioneers	- 저탄소센터를 설립하여 2020년까지 48%의 이산화탄소배출삭감을 계획

	교통	고용 및 기업지원	경제 성장	주택계획 및 매립	성인교육 및 기술훈련	경찰 및 소방	형사 사법	보건 및 케어
Cambridgeshire and Peterborough CA	●	●	●	●	●			
Greater Manchester CA	●	●	●	●	●	●	●	●
Liverpool City Region CA	●	●	●	●	●			
Sheffield City Region CA	●	●	●	●	●			
Tees Valley CA	●	●	●	●	●			
West Midlands CA	●	●	●	●	●			
West of England CA	●	●	●	●	●			

〈그림 Ⅳ-7〉 지자체 연합기구(CA)별 이양된 권한 비교

자료 : 장수진. (2019). 광역 맨체스터 지자체연합기구(GMCA) 기관개요 및 주요 추진 사업. 대한민국시도지사협의회 해외행정 우수사례.

▮ 평가

○ 중앙정부 보조금에 의존하지 않고 거버넌스에 의한 자체적 재원 마련이 가능했다는 점이 고무적

○ 지역의 경제성장에 따른 환수(Earn Back) 정책의 시행은 세수 확보와 지역 활성화에 큰 기여를 했다고 평가됨

(11) 영국 RDA(Regional Development Agency)[28][29]

▮ 개요

○ 탈산업화에 따라 지역경제발전을 위한 새로운 형태의 개발 필요성이 증대됨에 따라 영국 중앙정부는 잉글랜드 지역을 중심으로 RDA를 설치하였으며, 주로 지역경제 발전 관련 업무를 수행 중

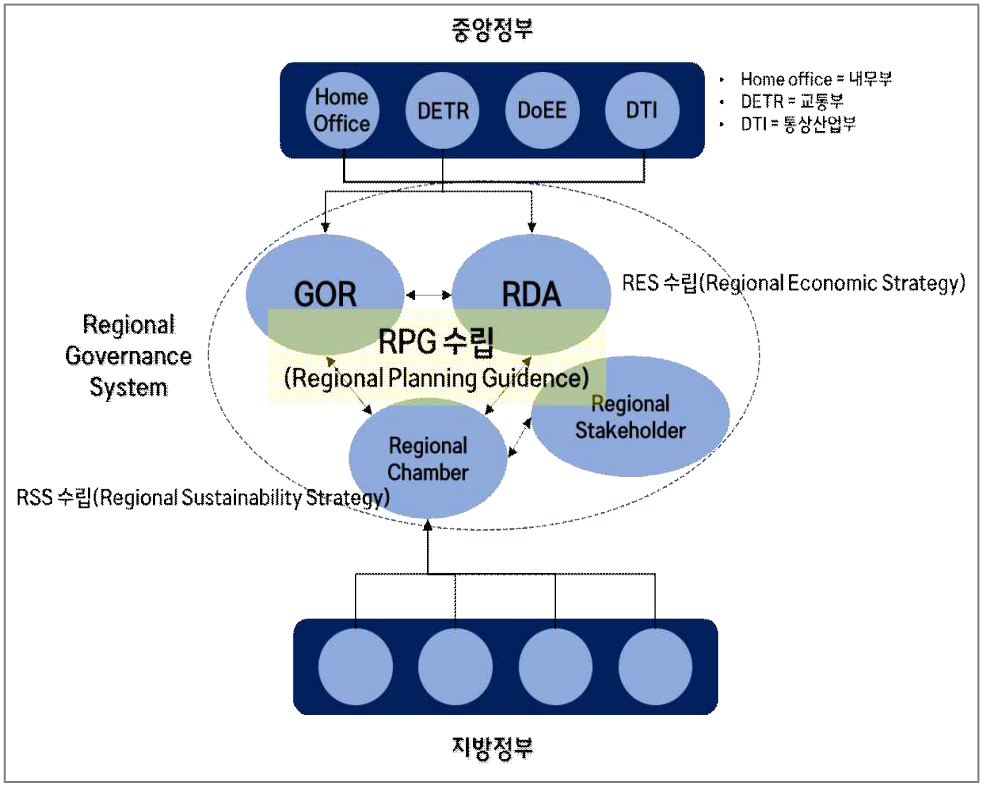
▮ 내용

○ 영국은 본래 중앙정부의 주도하에 지역경제발전 계획을 수립 및 이행하나, 이러한 과정에서 지방정부의 적극적 관여를 유도하는 중앙-지방정부 간 거버넌스 방식을 취하고 있음

28) 하혜수, & 김남일. (2009). 영국의 광역경제권 추진정책 분석: RDA를 중심으로. 지방정부연구, 13(2), 179-196.

29) Liddle, J. (2001). RDAs, sub-regional partnerships and local regeneration. Local Economy, 16(4), 312-323.

- RDA는 국가가 지역경제발전을 위해 지방에 설치하여 예산을 지원하는 국가 주도 기관으로 일종의 지방특별행정기관으로 볼 수 있음



〈그림 Ⅳ-8〉 영국의 지역 정책 추진체계

자료 : 오세홍. (2011). 지방과학기술 혁신생태계 심층분석과 발전방안 연구. 한국과학기술기획평가원

▮ 평가

○ RDA는 지역경제 및 개발을 수행하는 데 있어 자율성과 민주성을 확보하도록 감독하는 기능을 수행한다는 점에서 거버넌스 체제를 강화하는 요소로 평가되고 있음

○ 그러나, RDA는 주민선거에 의한 의결기구를 구상하지 못하므로 주민참여에 대한 기여도는 낮은 것으로 평가되고 있음

(12) 독일 광역경제권[30][31]

▮ 개요

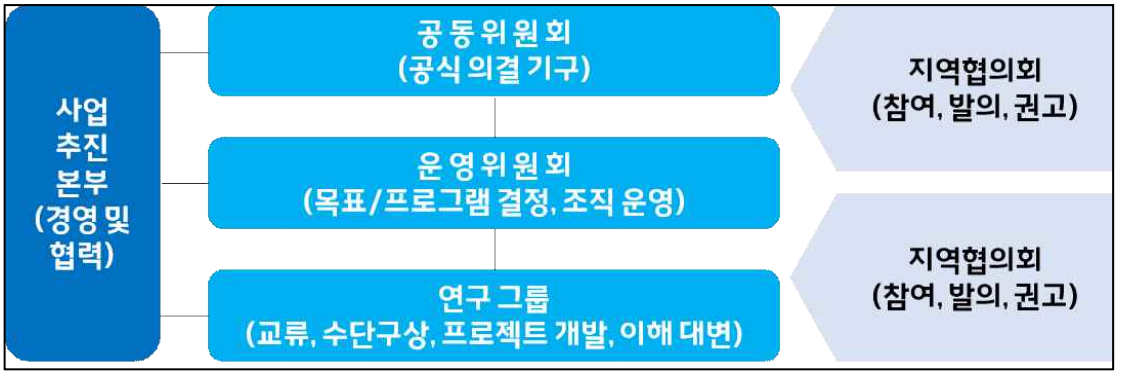
○ 독일 정부는 지역의 잠재력 및 경쟁력을 보존하고 유럽 통합을 촉진하는 데 기여하기 위해 광역경제권을 지정

○ 두 차례에 걸쳐 광역경제권이 지정되었으며, 베를린/브란덴부르크, 함부르크, 뮌헨, 라인-루르, 라인-마인, 슈투트가르트, 할레/라이프치히-작센 삼각지대, 뉘른베르크, 하노버, 브레멘, 라인-넥카 삼각지대 등이 지정됨

▮ 내용

○ 독일 광역경제권은 다음과 같은 특정 기능을 하는 것으로 나타남

- 의사결정 기능 및 조정기능으로 정치 · 경제적 중심성의 공간적 집중과 연관되어 있어 재정적 흐름과 정보의 흐름이 조정됨
- 과학, 연구개발시설, 문화시설의 밀도가 높아 혁신적이며 경쟁력이 높음
- 공항, 고속철도, 고속도로와 같은 높은 수준의 교통 기반 시설 네트워크 구축이 가능



〈그림 Ⅳ-9〉 할레/라이프치히-작센 삼각지대 광역권 조직체계 사례

자료 : 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄 지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

30) 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

31) Zimmermann, K. (2014). Democratic metropolitan governance: Experiences in five German metropolitan regions. Urban Research & Practice, 7(2), 182-199.

▮ 평가

○ 독일 광역경제권은 대도시 지역 간 협력, 즉 초광역 적 협력도 매우 중요하다는 것을 보여주는 사례임

○ 또한, 중장기적 광역권 형성에 있어 공개적 토론의 중요성을 보여주는 사례로 평가되고 있음

(13) 독일 하노버 광역권[32)33)]

▮ 개요

○ 하노버 광역권은 20개 이상의 지자체로 구성되며, 2000년을 기점으로 광역권 제도가 더욱 강력해짐

▮ 내용

○ 대중교통, 공간계획, 조경계획, 환경관리, 관광 및 보건관리와 같은 공공정책을 통합하여 의사결정 수행

○ 시민들은 직선제를 통해 지역 의회장을 선출함

○ 선출된 의회는 다수결 원칙에 따라 주요 정책 의제를 의결하며, 일반 시민들은 정기적인 투표를 통해 정책 결정에 기여할 수 있음

○ 중요한 결정은 대표행정기구에 의해 이루어지며, 의사결정 세부 내용은 투명하게 공개됨

○ 시장, 고위공직자 등 지도자들은 정기적으로 회동하여 정책 의제를 논의하며 조정함

▮ 평가

○ 지도자들의 정기적 회담은 정책 프로세스의 품질을 향상시키는 것으로 평가됨

○ 광역 거버넌스 수행을 통해 특히 지역계획, 대중교통, 보건관리 분야의 정책 시행 실효성이 높은 것으로 나타남

○ 그러나, 민간기업이 정책토론에 참여할 수 있는 공식적인 영역이 없는 것은 해당 광역 거버넌스의 약점으로 지적됨

32) 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

33) Zimmermann, K. (2014). Democratic metropolitan governance: Experiences in five German metropolitan regions. Urban Research & Practice, 7(2), 182-199.

(14) 독일 슈투트가르트 광역권[34][35]

▮ 개요

○ 슈투트가르트 광역권은 5개 County와 179개 지자체를 포함하며, 1994년 의회와 결합된 광역 거버넌스가 탄생함

▮ 내용

○ 의회 소속 정당들은 지역정당 정상회의를 통해 지역 정책 의제를 만들어냄

○ 대부분의 결정은 만장일치 또는 과반수 이상의 투표를 통해 이루어진다는 묵시적 합의가 존재

○ 광역 거버넌스 네트워크는 정당 조직을 넘어 시민사회와 공공과도 긴밀한 소통을 수행함

▮ 평가

○ 실질적 프로젝트 협력은 시민사회 모두가 참여할 수 있는 것이 아니라 투명성이 다소 부족하나, 책임성이 크게 저하되지는 않는다는 평가를 받음

○ 만장일치 또는 과반수 이상의 투표로 인한 의사결정은 심의의 질적 향상으로 이어진다는 평가

34) 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

35) Zimmermann, K. (2014). Democratic metropolitan governance: Experiences in five German metropolitan regions. Urban Research & Practice, 7(2), 182-199.

(15) 독일 라인네카르 광역권[36][37]

▮ 개요

○ 라인네카르 광역권은 7개의 County와 200개 이상의 지자체로 구성되며, 2006년 개혁에 의해 거버넌스가 형성됨

○ 거버넌스는 지자체 지도층과 의회 의원으로 구성된 지역 의회와 계획 협회를 기반으로 하며, 직접 선거는 별도로 존재하지 않음

○ 계획 협회는 법정 공간계획, 교통계획, 공원개발 및 경제개발 등의 기능을 함

▮ 내용

○ 광역 거버넌스 협정에 계획 협회가 부분적으로 소유한 민관 지역개발 기관, 민간 이니셔티브(지자체 및 기업체로 구성) 등이 포함됨

○ 광역권의 대표적 성과는 경전철 시스템의 확장 등이 있음

▮ 평가

○ 지역 의회 구성원은 직선제로 선출되지는 않으나 신뢰도 측면에서는 문제가 될 것이 없다는 평가를 받고 있음

○ 정책 의사결정 프로세스에 있어 투명성이 부족하다는 지적이 있음

36) 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

37) Zimmermann, K. (2014). Democratic metropolitan governance: Experiences in five German metropolitan regions. Urban Research & Practice, 7(2), 182-199.

(16) 독일 뮌헨 광역권[38][39]

▮ 개요

○ 뮌헨 광역권의 공간적 경계는 모호하며, 라인네카르와 같이 지자체 지도층 및 의회 의원으로 지역 의회가 구성됨

▮ 내용

○ 광역 거버넌스는 지자체 지도층과 정치인들이 지역 현안은 논의하는 회담을 개최

○ 시민이나 민간기업의 직접적 개입이나 참여 기회는 주어지지 않음

○ 뮌헨 주변 소규모 지자체의 도시계획 프로젝트를 수행하기 위한 별도의 지역 협회가 있음

○ 광역권 내 지역 교통전략을 수립하는 또 다른 지역 협회가 존재함

▮ 평가

○ 타 독일 광역권과 달리 명확하게 중심 역할을 하는 지자체가 없다는 것이 한계점으로 언급됨

38) 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

39) Zimmermann, K. (2014). Democratic metropolitan governance: Experiences in five German metropolitan regions. Urban Research & Practice, 7(2), 182-199.

03 시사점

▮ 충청권 메가시티 거버넌스의 의사결정 프로세스 정립 필요

○ 도시 외연화, 인구감소, 농촌지역 교통서비스 공급 등 충청권 지역 간 도시교통 의제를 논의하기 위한 거버넌스 의사결정 프로세스의 정립이 필요

○ 선행 거버넌스 의사결정 프로세스 사례의 주요 쟁점은 다음과 같음

- 민간, 학계, 연구기관, 산업계 등이 적극적으로 참여하는 경우, 다양한 의견을 정책에 반영할 수 있으나, 의사결정까지 오랜 시간이 소요된다는 단점이 존재

- 반대로 지자체 간 협치만을 통해 정책을 결정할 경우 빠른 의사결정이 가능하지만, 다양한 이해관계자의 입장이 고려되지 않았기 때문에 의사결정 방향의 신뢰성 문제가 제기될 수 있음

○ 충청권 메가시티 거버넌스가 도시 외연화, 인구감소, 농촌지역 교통서비스 공급 등 지역 간 균형발전 의제를 논의하는 시스템인 만큼, 충청권 메가시티 거버넌스는 민간, 학계, 연구기관, 산업계 등 다양한 이해관계자가 참여할 수 있는 형태로 프로세스가 진행되어야 함

○ 이와 동시에, 정책 의사결정 프로세스를 간소화 및 고속화시킬 수 있는 중간 실무협의회를 신설하여야 함

○ 거버넌스 내 각 조직의 구성은 다음과 같음

- 중앙의사결정기구 : 당연직 공무원(국토교통부), 시ㆍ도의원, 민간위원, 전문위원 등 약 20~30명으로 구성

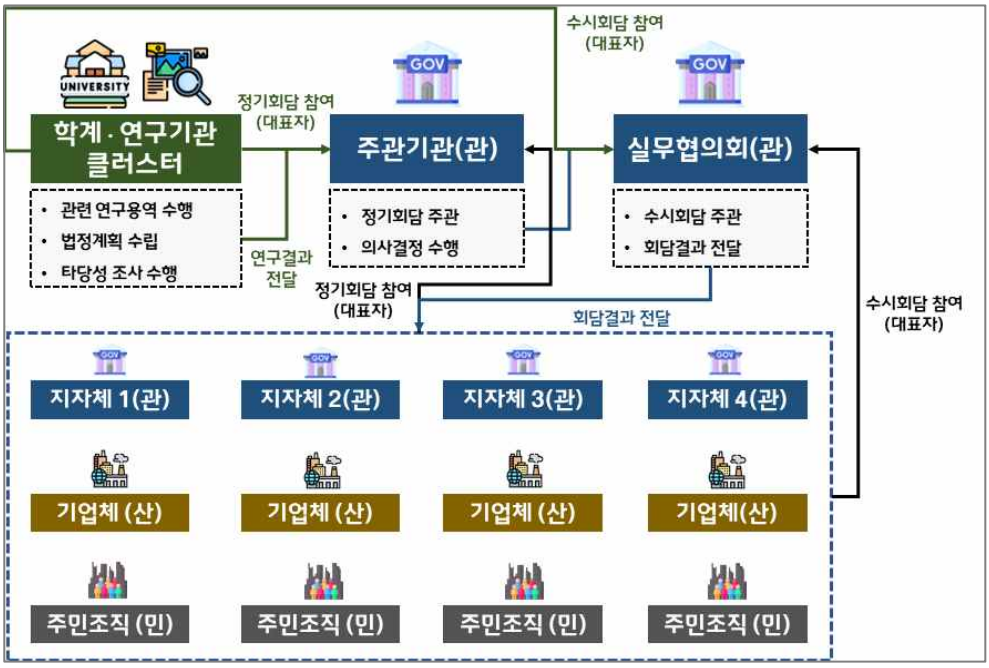
- 메가시티 광역교통 실무협의회 : 당연직 공무원(각 지자체 2~3인), 민간, 산업계, 학계, 연구기관, 지방정부, 의회 대표자 등으로 구성

○ 본 과업 역시 충청권 메가시티 광역교통 거버넌스라는 이름에 걸맞는 구성과 목적, 형태를 정의

○ 충청권 메가시티 광역교통 거버넌스의 공간적 범위는 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도를 포괄하는 충청권 내 지자체를 포함

- 대전광역시 : 대덕구, 유성구, 서구, 동구, 중구
- 세종특별자치시
- 충청북도 : 청주시 흥덕구, 청주시 서원구, 청주시 청원구, 청주시 상당구, 충주시, 제천시, 보은군, 영동군, 옥천군, 단양군, 음성군, 진천군, 증평군
- 충청남도 : 천안시 서북구, 천안시 동남구, 아산시, 논산시, 공주시, 당진시, 서산시, 계룡시, 보령시, 홍성군, 예산군, 서천군, 금산군, 부여군, 태안군

○ 충청권 메가시티 광역교통 거버넌스는 다음과 같은 프로세스로 진행되어야 할 것임



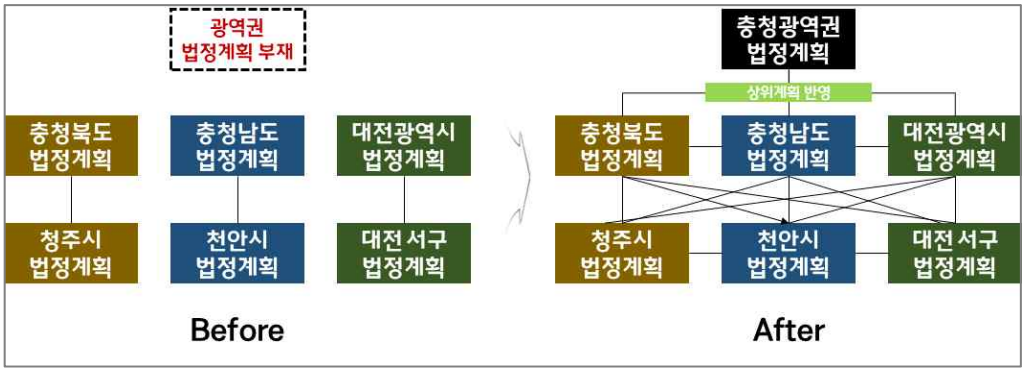
〈그림 Ⅳ-10〉 충청권 메가시티 광역교통 거버넌스 개념도

▮ 광역권 단위 상위 법정계획 수립 필요

○ 광역권 단위의 법정계획은 기존 도 단위 및 시 · 군 단위 도시기본계획 이상의 위계를 가짐

○ 광역권 단위 법정계획 수립은 충청권 내 시 · 군 기본계획 수립 시 반영할 상위계획의 역할을 하며, 이는 지자체의 자발적 광역행정 협력을 위한 매개체로 작용할 수 있음

○ 충청권 내 기반 시설, 경제, 환경 등 다양한 분야에 대한 광역적 종합계획을 수립해 독자적인 지자체 행정절차 진행을 미연에 방지



〈그림 Ⅳ-11〉 광역권 단위 법정계획 수립의 기대효과

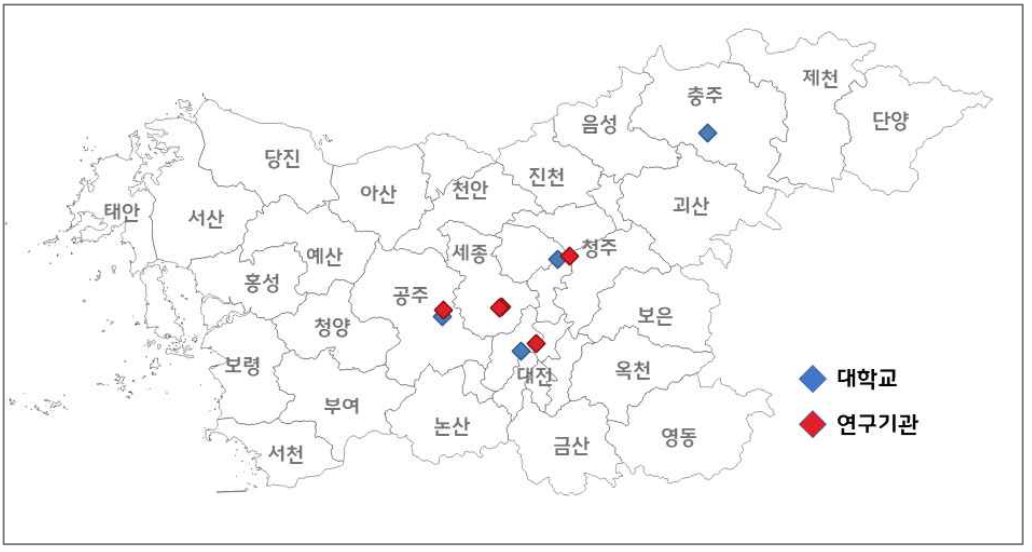
▮ 도시교통 관련 학계 · 연구기관 클러스터 필요

○ 대부분의 광역행정 거버넌스 사례에서 도시 및 교통계획 분야의 정책 수행 실효성이 높은 것으로 나타났으며, 학계 및 연구기관이 밀집된 지역의 광역행정이 우수하게 수행되는 것으로 나타남

○ 도시 및 교통공학 등의 학문은 도시, 교통, 환경, 경제에 관한 윤택한 의사결정에 기여하는 연구를 수행하므로, 충청권 내 도시교통 관련 학과 · 연구기관 간에 클러스터를 형성하고 충청권 현안에 대해 논의하는 것은 충청권 발전에 있어 큰 기여를 할 것으로 판단됨

- 현재 충청권 내 KAIST-공주대-충북대-한국교통대 등 학계와 한국교통연구원 · 국토연구원 · 대전세종연구원 · 충북연구원 · 충남연구원 등 연구기관이 도시 및 교통 관련 연구를 활발히 수행 중

- 해당 학계 및 연구기관은 충청북도, 충청남도, 대전광역시, 세종특별자치시에 고루 분포되어 있으며 지리적으로 인접해있어 클러스터를 형성하기에 적합함



〈그림 Ⅳ-12〉 충청권 내 도시교통 관련 대학 및 연구기관 현황

▮ 정책 의제를 주관하는 중앙기구 설치 필요

○ 상당수의 광역행정 실패 사례는 광역행정을 총괄 및 주관하는 중앙기구의 부재로부터 촉발됨

○ 또한, 시민과 민간기업의 참여가 제한되는 것 역시 광역행정 프로세스의 투명성을 저해하는 요인 중 하나임

○ 시민과 민간기업, 지자체, 의회 등의 빈번한 상호교류를 주도하는 중앙기관 지정 필요

- 해당 기관에서 주관하는 회담은 대전 · 세종 · 청주 등 특정 대도시에 의제가 몰리지 않도록 참석자들의 소속 지자체를 균등하게 배분해야 함
- 의사결정 프로세스는 모든 시민과 민간기업에서 열람할 수 있도록 투명하게 공개되어야 함
- 정책 안건의 빠른 의사결정을 위해 만장일치 또는 과반수 투표 등 정량적 의사결정 방안을 활용

▌실무협의회 상시 운영 필요

○ 중앙기관과는 별개로 빠른 행정 처리를 위한 실무협의회를 설치하여 상시 운영할 필요성 존재

○ 해당 실무협의회의 구성원을 학계 · 민간 · 지자체 등 다양하게 하여 양질의 토론이 가능하게 하며, 중앙기관에서 논의되지 못한 지방행정 단위의 소규모 사업 등에 대한 논의를 수행

○ 해당 협의회는 중앙기관 및 실무협의회의 회의내용을 각 지자체에 빠르게 전파하며, 칸막이 행정 방지를 위해 관련기관 부서별 행정 매뉴얼을 명확하게 명시해야 함

▌충청권 차원의 예산확보 필요

○ 중앙정부 보조금 이외에 충청권 내 주요 의제 추진을 위한 자체 예산확보 방안 마련이 필요

○ 광역 맨체스터 사례에서 언급된 환수모델의 적용 가능성 검토

* 환수(Earn-back) 모델 : 경제성장을 목적으로 일정 금액 이상의 비용이 소요되는 교통인프라에 대한 투자가 수익을 창출하여 국세를 납부할 경우 세수의 일정부분을 되돌려 받아 추가 인프라 투자를 가능하게 하는 순환형 인프라 투자 구조

▌법 · 제도 정비 및 지속적 노력 당부

○ 지자체 법정계획 등을 수립할 때 “지방정부 간 협력” 등의 요소를 고려할 수 있도록 관련 시행령, 시행규칙 등을 개정할 필요성 존재

○ 미국 오레곤 Metro 사례와 마찬가지로, 충청권 메가시티 광역행정 역시 지속적인 노력을 통해 다양한 시행착오를 겪으며 발전할 수 있도록 해야 할 것임

제V장

충청권 광역교통
협력적 거버넌스 체계 구축

01
주요이슈 : 충청권 교통 행정조직 현황과 문제점

1) 충청권 교통행정 조직

○ 충청권 교통행정 관련 조직으로 크게 '행정중심복합도시청, 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도, 청주시, 천안시, 공주시' 등으로 구성할 수 있으며, 다음과 같은 행정조직을 구성하고 있음

〈표 V-1〉 충청권 교통행정조직

구분	국	과	팀
행정중심복합도시건설청	시설사업국	교통계획과	
		광역도로과	
대전광역시	교통건설국	교통정책과	교통정책, 교통안전, 교통관리센터
		보행자전거과	보행정책팀, 기반시설팀, 교통약자지원팀
		버스정책과	시내버스정책팀, 버스지원팀, 버스노선팀, 버스시설팀
		운송주차과	운송정책팀, 물류지원팀, 자동차관리팀, 주차관리팀
		건설도로과	건설행정팀, 도로계획팀, 도로관리팀, 지하안전관리팀
	철도광역교통본부	도시철도정책과	도시철도정책팀, 도시철도계획팀, 교통체계개편팀
		트램건설과	계획조정팀, 조사설계1팀, 조사설계2팀, 차량설비팀, 전기전략팀, 신호통신팀
		철도광역교통과	철도팀, 광역철도팀, BRT조성팀
세종특별자치시	건설교통국	도로과	건설행정담당, 도로계획담당, 도로시설담당, 도로관리담당
		교통과	교통정책담당, 버스운영담당, 교통안전담당, 미래교통담당, 교통관리담당
충청북도	균형건설국	도로과	도로행정팀, 도로계획팀, 도로시설팀, 건설관리팀
		교통정책과	교통·철도팀, 교통물류팀, 대중교통팀, 교통관리팀, 공항지원팀
충청남도	건설교통국	교통정책과	교통정책팀, 대중교통팀, 교통안전팀, 자동차관리팀
		도로철도항공과	도로정책팀, 도로관리팀, 미래도로항공팀
청주시	경제교통국	교통정책과	교통정책팀, 광역교통팀, 교통정보팀, 주차시설팀
		대중교통과	버스정책팀, 택시운수팀, 화물운수팀, 교통지도팀

구분	국	과	팀
천안시	건설교통국	교통정책과	교통정책팀, 교통시설팀, 자동차관리팀, 미래철도팀, 지능형교통팀
		대중교통과	대중교통팀, 버스행정팀, 택시행정팀, 화물운수팀, 교통정보팀
공주시	경제도시국	교통과	교통행정담당, 대중교통담당, 교통안전담당, 차량등록담당, 차량관리담당
		도로과	도로행정담당, 도로계획담당, 도시계획도로담당, 도로시설담당, 가로조명담당

자료: 각 자치단체 홈페이지 참조(검색일 : 2022.11.3.)

○ 행정중심복합도시건설청은 시설사업국에 교통계획과와 광역도로과로 구성하고 있으며, 대전광역시 교통 관련 부서는 교통건설국에 교통정책과, 보행자전거과, 버스정책과, 운송주차과, 건설도로과 등 4개과로 구성되어 있으며, 철도광역본부에는 도시철도정책과, 트램건설과, 철도광역교통과로 구성되어 있음, 세종특별자치시는 건설교통국 도로과에 4팀으로 구성하고, 교통과는 5팀으로 구성되어 있음, 충청북도는 균형건설궁에 도로과 4팀, 교통정책과 5팀으로 구성되어 있음, 충청남도는 건설교통국에 교통정책과 4팀, 도로철도항공과 3팀으로 구성되어 있음, 청주시는 경제교통국에 교통정책과 4팀, 대중교통과 4팀으로 구성되어 있음, 천안시는 건설교통국에 교통정책과에 5팀, 대중교통과에 5팀으로 구성되어 있음. 공주시는 경제도시국에 교통과 5담당, 도로과 5담당으로 구성되어 있음

○ 충청권 도로·교통 관련부서 업무는 〈표 V-1〉와 같이, 교통과, 도로과, 트램건설과, 철도광역교통과, 버스정책과, 대중교통과 등 지역적 특성에 따라 다양한 부서명칭을 부여하여 운영하고 있음

2) 충청권 교통정책협의회

○ 충청권은 광역교통수요에 대응하고 지역간 연계·협력을 통한 지역발전을 도모하기 위해 행복도시 광역계획권 교통협의회 및 충청권 대중교통상생발전협의회를 구성·운영함

○ 첫째, 행복도시 광역계획권 교통협의회는 2016년에 구성되었으며, 광역도시권 대중교통의 효율성을 증대하기 위해 행정중심복합도시건설청, 국무조정실, 세종특별자치시지원단, 대도시권광역교통위원회[40] 7개 광역자치단체와 기초자치단체 등으로 구성·운영함

- 7개 광역·기초 지방자치단체는 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도, 청주시, 천안시, 공주시 등으로 구성

- 현재 대전광역시와 세종특별자치시에서 운영 중인 대중교통 환승요금체계의 환승방식(무료환승, 선승우선배분, 독립정산)을 청주·공주시에 확대 적용을 위해 통합환승요금체계 시스템을 구축, 행복도시권 광역교통망 기반 시설의 확충을 위해 '행복도시권 광역 간선급행버스체계(BRT) 3개 노선(행복도시-공주·청주·조치원)의 개발계획 수립' 방안을 모색(행정중심복합도시건설청, 2021)

〈표 V-2〉 행복도시권 간의 광역교통행정기구

기능	행복도시권
승인·의결	행복도시권 광역교통협의회 (행복청 + 시·도 대표) * 총 9명 (행복청2, 대전·세종·충남·충북·공주·천안·청주 각1명)
계획, 조사, 예산심사	광역권BRT개선기획단 (13명-행복청,대전,세종,충남, 충북,공주,천안,청주)

자료 : 행정중심복합도시청·한국토지주택공사(2017). "행복도시권 광역BRT 종합계획수립 방안 연구" 재인용

○ 둘째, 충청권 대중교통상생발전협의회는 2018년 12월 충청권 4개 시·도 버스사업자들이 광역교통 수요에 효율적으로 대응하고 지역간 상생발전을 도모하기 위하여 민간협의회를 구성·운영함

- 충청권 대중교통상생발전협의회는 대전광역시 버스운송사업조합, 세종도시교통공사, 충청북도 버스운송사업조합, 충청남도 버스운송사업조합 등으로 구성

40) 국토교통부 대도시권광역교통위원회는 "대도시권에 포함된 권역의 광역교통 정책 및 제도, 관리 등은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에 근거하며, 둘 이상의 지방자치단체 걸쳐서 추진되는 사업의 경우, 국토교통부장관이 수립하고, 광역교통위원회의 심의를 거쳐 확정한다"고 규정하고 있음 (제2차 대도시권 광역교통기본계획 2021-2040)

3) 충청권 교통행정체계의 문제점

○ 교통수요는 지방자치단체 내에서 지방자치단체 간 광역으로 확대하고 있으나, 여전히 교통행정체계는 행정구역의 범위를 크게 벗어나지 못하여 다음과 같은 문제점을 갖고 있음

○ 첫째, 광역적인 차원의 교통문제는 지방자치단체 간 갈등으로 원활한 해결이 어렵게 되어, 교통인프라 기능과 재정적 투자가 분산되는 경우가 빈번하게 발생함

- 행정구역과 상관없이 충청권은 동일한 교통생활권역에도 불구하고 지역 간 연계·협력에 미온적인 측면이 나타나 교통정체현상과 환승체계에 어려움이 발생하기도 함

- 즉, 통행의 광역화로 인해 광역전철이나 광역BRT 등의 확대가 요구되고 있으나, 단절로 인한 이용자들의 체감도가 낮음

○ 둘째, 충청권은 광역자치단체의 지역적 특성에 따라 교통행정조직의 규모측면에서 다르게 운영되고 있음. 즉, 대전광역시, 충청북도, 충청남도의 국단위의 규모에 비해 상대적으로 적은 인력으로 운영하고 있음

- 특히, 행복도시 광역계획권 교통협의회를 구성하는 행정중심복합도시건설청, 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도, 청주시, 공주시 등 7개 기관의 경우에는 조직·인력·예산 규모의 차이는 크게 나타남

- 주요 교통거점인KTX역(대전역, 오송역, 공주역), 거점공항(청주공항) 등 충청권 교통망의 연계를 강화를 통해 도시 간 기능 분담과 상생발전을 위한 시너지 효과를 극대화 함

○ 셋째, 현재 충청북도와 세종특별자치시 간 세종KTX역 신설에 대해 첨예하게 이해관계가 충돌하고 있어서 지역간 갈등을 중재할 수 없는 상황이 발생하고 있음

〈표 V-3〉 세종시 KTX역 설치에 따란 관련기관 간 갈등

구분	주요내용
국토교통부	공주·오송 등 인접KTX역의 기능과 역간 거리, 효율성을 고려할 때 설치 곤란
세종특별자치시	세종국회의사당 건립 등 교통수요의 증가에 따라 세종KTX역을 조성하는 것이 필요하다는 주장
충청북도	세종KTX역이 신설되면 오송역 이용객의 감소, 오송역과 세종특별자치시간 연결하는 BRT 등 광역도로 및 도시계획의 건설에 장애요인으로 발생할 뿐만 아니라 지역간 갈등을 발생
충청남도	세종KTX역 설치는 공주역 이용객 감소와 기능 저하 우려

○ 이와같이 광역교통문제는 광역교통 서비스를 확충하기 위해 지방자치단체 간 이해관계가 첨예하게 대립하거나 관련 지방자치단체간 재원분담에 대한 합의가 안되면 지연 혹은 사업이 무산되는 일이 빈번하게 발생하고 있음

02
국내 광역교통 거버넌스의 사례

1) 수도권교통조합·수도권교통본부

○ 2005년 수도권 광역 대중교통난 해결을 위해 서울특별시, 인천광역시, 경기도의 합의하에 신설한 지방자치단체조합임

○ 대중교통 중심의 수도권 광역교통체계를 구축하고 이와 관련된 사업을 효율적으로 추진하는 것을 목적으로 설립됨

○ 2004년 설립추진단 구성 및 설립계획을 확정하고, 2005년 행정자치부가 설립·승인하여 수도권교통조합으로 발족하였으며, 2007년부터 조합이 해산된 2019년 4월까지는 수도권교통본부로 명칭을 변경하여 운영되었음

○ ① 수도권 대중교통 종합계획수립에 관한 사무, ② 수도권 교통정책의 협의·조정에 관한 사무, ③ 2개 이상의 시·도를 연계하는 도로·철도계획의 협의·조정에 관한 사무, ④ 수도권 광역버스에 관한 사무, ⑤ 수도권 대중교통 환승시설에 관한 사무, ⑥ 수도권 간선급행버스체계(BRT)에 관한 사무, ⑦ 수도권 교통정책과 관련하여 조합원이 합의하여 조합에 위임한 사무 등을 조합의 사무로 규정하고 있음(수도권교통본부 조합규약 제5조)

○ 수도권교통본부의 경우 최종 의사결정기구인 수도권교통조합회의와 실무를 담당하는 수도권교통본부(사무국)로 구성되어 있으며, 조합 회의가 규약의 제·개정, 예·결산 심의, 사업비 분담 기준 등 주요 의사결정을, 조합원 소속 공무원으로 구성된 집행부가 결정 사항을 집행하는 방식으로 운영됨

○ 조합 회의는 21명의 위원으로 구성되는데 서울특별시와 경기도가 7인, 인천광역시가 5인, 국토교통부가 2인을 선임하고 각 지방자치단체와 국토교통부의 교통 업무를 담당하는 부서장, 교통 관련 상임위원회를 담당하고 있는 광역자치단체 위원, 교통 전문가 등으로 구성됨

○ 2018년 기준 사무국은 조합장(본부장) 이하 2부 8팀으로 구성되어 있으며, 구체적으로 기획조정부 아래에 총무팀, 정책기획팀, 광역교통팀, 교통정보팀을, 시설부 아래에 시설계획팀, BRT팀, 교통시설팀, ITS구축팀으로 나뉘어 있음

○ 세입을 볼 때 2015년 1,716백만원, 2016년 7,121백만원, 2017년 4,049백만원, 2018년 24,684백만원으로 편차가 크며, 부담금, 국고보조금이 주된 수입원임

○ 수도권 내 지방자치단체 세 곳이 조합원이기 때문에 거버넌스 차원에서 중요한 부분은 최고 의사결정기구의 위원 수와 연간 예산, 인력 등을 조합원 간 어떻게 분담할 것인가에 있음

○ 조합규약 제6조 제2항은 서울시와 인천시, 경기도와 국토교통부를 각각 7:5:7:2로 규정하고 있으며, 이 중 국토교통부의 비율을 제외한 7:5:7은 집행기관의 인적 구성과 예산 분담금 설정에도 그대로 적용하고 있음

○ 조합규약 제10조인 의사 및 의결정족수는 1~2개의 조합원만이 관련되지 않은 사안의 조합규약 개정안은 조합원별 출석위원(재적 위원 과반수 출석)의 과반수 찬성을 포함한 출석위원 과반수 찬성을 요구하고 있으나, 대부분의 조합 운영이 특정 자치단체를 제외하고 의결될 수 있어 불안정한 권한과 불균형이 존재함

2) 동남권 광역교통본부

○ 부·울·경 메가시티로 상징되는 동남권은 도시의 광역화에 따른 동일 생활권화로 통근·통학 등 지역 간 광역교통 수요가 증가되고 있으나, 광역교통 시설 상호 간의 연계성이 낮고 효율성이 낮다는 평가를 받고 있었음

○ 2012년 1월 3개 시도지사는 방송국 주최 신년 대담에서 광역교통기구의 필요성에 합의하고, 곧이어 동남권 광역교통기구인 광역교통본부 설립을 위한 실무 준비 추진에 착수한 이후 부산·울산·경남 3개 자치단체 실무회의와 교통본부 설립 및 운영 협약서를 체결하고, 2012년 5월 29일 동남권 광역경제발전위원회 산하에 동남권 광역교통본부로 출범함

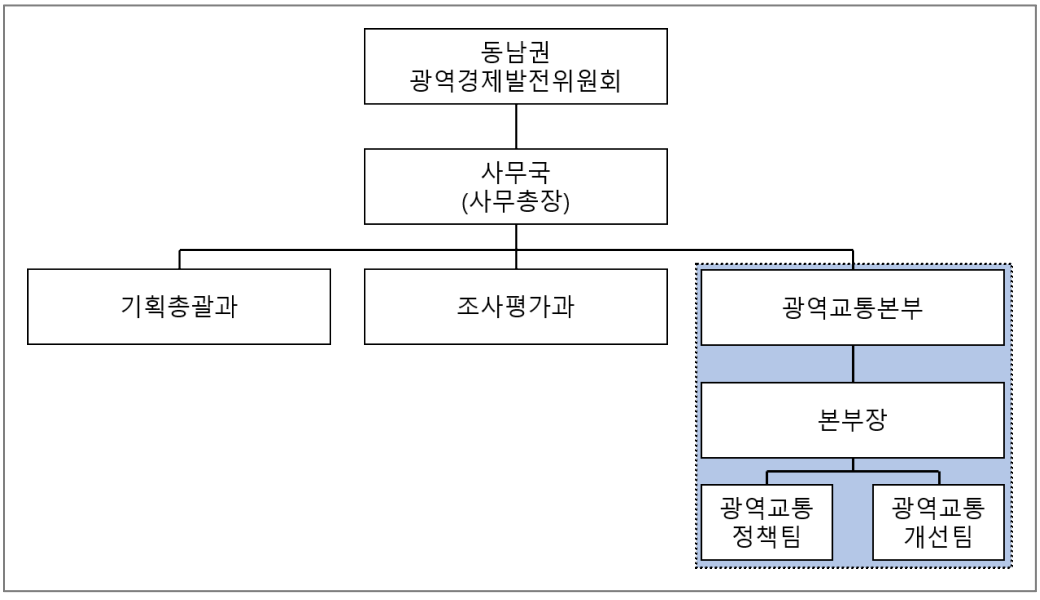
○ 국가균형발전특별법과 동남권광역경제발전위원회 운영 규정에 근거하여 설립되었으며, 1본부장 2팀 체제로 부산·울산·경남에서 파견된 공무원을 통해 조직의 인적 구성이 이루어짐

○ 인원과 사업비 및 운영경비는 부산시 3, 경상남도 3, 울산시 1의 원칙으로 운영됨

○ ① 광역교통 현안의 지속적 해결로 교통 불편 해소, ② 광역교통 수요에 효과적으로 대응, ③ 편리하고 안전한 교통 기반 구축, ④ 저탄소 녹색 광역교통 실현을 목표로 하고 있음

○ “동남권 광역교통본부 설립 운영에 관한 협약서” 제3조 7호의 근거한 협의·조정 기구로 광역교통협의회를 설치하고, 당연직 4명, 위촉직 9명(각 시·도 발전연구원 교

통전문위원 3명, 학계 및 교통 전문가 3명, 시민단체 3명) 등 13명으로 구성하여 동남권 광역교통 발전에 관한 정책개발 및 시행 협의, 광역교통 현안 사항 협의·조정, 기타 그 밖의 동남권 광역교통 발전을 위하여 필요한 사항을 논의하도록 하고 있음



〈그림 V-1〉 동남권 광역교통본부 조직도

○ 동남권 광역교통본부는 수도권 교통본부와 명칭은 유사하나 지방자치단체조합으로 설립된 것이 아닌 국가균형발전특별법에 따라 동남권 광역경제발전위원회 산하에 속해 있어서 의사 결정권을 갖지 못하였고, 별도로 3개 시도의 협의가 수반되어야 하며 이러한 문제는 사업 결정, 관련 예산확보, 사업추진 선정 등 어려움을 초래하였음

○ 법적·제도적 기반 미흡은 중앙정부가 '5+2 광역경제권위원회'를 해체함으로써 동남권 광역경제발전위원회 산하기관 형식으로 존재했던 광역교통본부 역시 폐지됨

3) 대도시권광역교통위원회

○ 대도시권광역교통위원회(이하 대광위)는 “대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법”(이하 광역교통법)에 근거를 두고 설치된 국토교통부 소속의 합의 기구임

○ 광역교통법은 1997년 제정된 이래로 다수의 개정 절차를 통해 시대적 요구를 수용해왔으나, 2018년 12월 18일 일부개정(2019년 3월 19일 시행)을 통해 대광위의 설치가 명시되고, 현재까지 대도시권 광역교통계획을 총괄하고, 사업별 지자체 합의를 이끌어 내며, 각종 광역교통시설 투자지원 확대를 담당하고 있음

○ 앞서 살펴본 수도권교통본부 역시 대광위에 사무 이관하면서 해산하였음

○ 2019년 3월 19일 시행된 광역교통법은 개정이유를 다음과 같이 밝히고 있음

- 지속적인 신도시 건설 등으로 인구가 대도시 외곽으로 분산되면서 국민의 약 80%가 거주하는 수도권, 부산권 등 주요 대도시권에서는 지자체 행정 경계를 넘나드는 광역교통 수요가 대폭 증가하고 있음

- 하지만, 소관 행정권역 입장을 우선시하는 각 지방자치단체는 광역교통 정책 추진에 소홀한 상황이며, 이에 따라 매일 2시간 넘게 출퇴근하는 광역 출·퇴근자의 불편이 크고 광역교통 종사자의 피로 문제도 심각해 안전사고가 우려되는 실정임

- 이러한 광역교통 문제를 해결하고자 각 대도시권 지방자치단체 간 조합, 협의체를 구성하였으나 법적 권한이 부족해 지방자치단체 간의 의견대립을 조정하기 어렵고 사업수행을 위한 예산지원도 미비하며 인력 또한 파견된 직원으로 구성되어 전문성 확보에 한계가 있음

- 따라서 지방자치단체만의 노력이 아닌 중앙행정기관으로 대도시권 내 광역버스 등 광역 대중교통수단에 대한 계획 수립 및 조정, 광역 간선급행버스체계의 계획 수립, 구축 및 조정 등 광역교통 정책 및 문제해결을 전담하는 기관을 신설할 필요가 있음

- 이에 국토교통부 소속으로 대도시권광역교통위원회를 설치함으로써 광역교통 갈등을 조정하고 정책을 보다 효율적으로 집행하려는 것임

○ 광역교통법 제8조 제1항에서는 대도시권광역교통위원회 설치 등을 규정하고 있으며, 제2항에서는 다음과 같은 사항을 주요한 업무로 규정하고 있음

- 광역교통 시행계획에 관한 사항

- 광역교통 시행계획을 시행하기 위한 소관별 추진계획 및 추진계획의 평가 및 사후관리에 관한 사항
- 광역교통 개선대책에 관한 사항
- 광역교통 특별대책지구의 지정, 해제, 특별대책지구에 대한 대책의 수립·시행, 대책의 이행에 필요한 재원 부담에 관한 사항
- 광역교통시설에 대한 재정지원에 관한 사항
- 관계 중앙행정기관과 지방자치단체 간 또는 지방자치단체 상호 간에 서로 의견을 달리하는 광역교통 사항에 관한 심의·조정
- 그 밖에 광역교통계획의 수립과 효율적 추진을 위하여 대통령령으로 정하거나 다른 법령에 따라 광역교통위원회의 소관으로 정한 사항

○ 광역교통위원회는 여유로운 일상과 권역의 상생발전을 이끄는 광역교통이라는 비전을 갖고, 아래 그림과 같은 임무를 제시하고 있음



〈그림 V-2〉 대도시권광역교통위원회의 비전 및 임무

○ 광역교통위원회의 핵심과제로는 크게 광역교통 인프라 확충, 이용자 중심의 광역교통 운영체계 개선, 친환경·스마트 교통 시스템 구축, 광역교통체계의 지속가능성 확보와 같은 4가지를 제시하고 있으며, 세부적으로는 아래의 그림과 같음



〈그림 Ⅴ-3〉 대도시권광역교통위원회의 핵심과제

○ 조직은 위원회 산하에 대도시권 광역교통본부를 두고 권역별 위원회로 수도권, 부산울산권, 대전권, 광주권, 대구권이 설치되어 있음



〈그림 Ⅴ-4〉 대도시권광역교통위원회의 조직도

○ 특히 권역별 위원회는 5개 권역으로 나누어져 있는데, ① 수도권은 서울특별시, 인천광역시, 경기도가, ② 부산·울산권은 부산광역시, 울산광역시, 경상북도 경주시 및 경상남도 양산시·김해시·창원시가, 대구권은 대구광역시, 경상북도 구미시·경산시·영천시·군위군·청도군·고령군·성주군·칠곡군, 경상남도 창녕군이, 광주권은 광주광역시, 전라남도 나주시·담양군·화순군·함평군·장성군이, 대전권은 대전광역시, 세종

특별자치시, 충청남도 공주시·논산시·계룡시·금산군, 충청북도 청주시·보은군·옥천군이 포함되어 있음

4) 광역교통청(안)

○ 광역교통청 설립은 19대 대선에서 주요 정당이 공약으로 내세웠던 안으로 당선된 문재인 대통령 역시 국정과제로 설정하였음

○ 광역교통법을 개정하여 설치를 추진하던 법률안은 법제사법위원회에서 통과되지 못하였는데 주요 반대 논리로는 지방분권에 배치되고, “정부조직법” 개정이 아닌 개별 입법을 통해 기구를 만드는 것은 잘못됐다는 점이 지적되었음

- 다만 전국 단위로 영향을 미치는 청의 설치는 정부조직법에 근거하지만, 개별 사업추진을 위한 청의 경우는 개별 특별법에 따라 설치되기도 하며, 예를 들어 행정중심복합도시건설청, 새만금개발청은 개별 특별법으로 설치 관련 조항을 둠

○ 법률안으로만 존재했기 때문에 구체적으로 현실을 살펴볼 수는 없지만, 주로 논의되었던 민홍철 의원안과 박광온 의원안이 주요한 논의의 대상이었으며, 두 법안의 큰 차이는 대도시권 광역교통청과 수도권 교통관리청으로 나뉜 점, 업무 범위가 광역교통에 한정해 업무 범위를 명시한 점과 광역교통 및 시내 교통이 혼재되어 택시, 시내버스 인·면허 등을 포함하고 있는 점 등으로 차이를 보이고 있음

03
사례별 장·단점

1) 광역교통 조합의 형태

▮ 장점

○ 지방자치의 원리에 충실함

○ 행정서비스의 광역화에 복수의 지방정부가 협력적으로 대응

○ 수평적 거버넌스 구축

○ 지역 간 규모의 중립성과 흐름의 양방향성에 기초한 협력 네트워크 구축

○ 지방정부 별로 교통행정부서가 업무를 담당할 때보다 전문성 확보가 용이

▮ 단점

○ 조합원에 속한 지방정부 간 의견 차이 발생시 업무 조정의 곤란성

○ 셋 이상의 지방정부가 참여하고, 일반적인 의사결정 구조를 갖고 있을 경우 특정 지방정부를 배제할 수 있는 문제가 발생할 수 있거나, 이를 막기 위한 의사결정 구조로 되어 있을 시 하나의 지방정부만 반대해도 결정에 차질을 빚을 수 있음

○ 중앙정부의 참여와 지원을 모색하는 데 어려움이 있을 가능성이 존재하나, 수도권교통본부의 경우 국토교통부가 참여하였으며, 일정한 역할을 담당하였음

○ 조합 자체적 의사결정이 원칙이나, 지방정부 본청 내 의견이 영향력 미칠 가능성이 큼

○ 실질적 집행력과 예산확보 등이 어려움

2) 동남권 광역교통본부 형태

▮ 장점

○ 지방자치의 원리에 충실함

○ 유연한 조직 구성 및 탄력적 운영이 가능함

○ 수평적 거버넌스 구축

○ 지역 간 규모의 중립성과 흐름의 양방향성에 기초한 협력 네트워크 구축

○ 지방정부 별로 교통행정부서가 업무를 담당할 때보다 전문성 확보가 용이

▮ 단점

○ 법적인 근거 및 제도적 구속력이 약함

○ 셋 이상의 지방정부가 참여하고, 일반적인 의사결정 구조를 갖고 있을 경우 특정 지방정부를 배제할 수 있는 문제가 발생할 수 있거나, 이를 막기 위한 의사결정 구조로 되어 있을 시 하나의 지방정부만 반대해도 결정에 차질을 빚을 수 있음

○ 의견조정의 어려움과 업무 추진의 난항으로 조기 해산될 가능성이 큼

○ 조합의 형태보다도 실질적 집행력과 예산확보가 어려움

3) 대도시권광역교통위원회에 참여 형태

▮ 장점

○ 현행법적 틀을 수용하기 때문에 원활한 도입과 정착이 가능하며, 대전권으로 이미 권역별 위원회가 활동하고 있기에 다소의 수정으로 활용이 가능함

○ 중앙정부(국토교통부) 산하 위원회임으로 법적·재정적 어려움에서 보다 자유로울 수 있으며, 개별 지방정부의 합의 도출이 수월할 수 있음

○ 전문성 확보에서 국가 차원의 지원을 받을 수 있음

○ 광역교통 행정의 지속적인 추진과 업무의 책임성, 효율성 확보가 용이함

▮ 단점

○ 지방자치의 원칙 훼손

○ 중앙정부 조직의 비대화

○ 중앙정부의 관점에서 정책을 시행할 가능성이 교통 조합이나 동남권 광역교통본부의 형태로 운영할 때보다 큼

○ 합의제위원회의 한계로 광역교통청과 같은 형태보다 정책집행력이 떨어질 수밖에 없으며, 관계부처의 협력을 끌어내는데 어려움이 발생할 가능성이 상존함

4) 광역교통청 형태

▮ 장점

○ 다른 모든 안에 비해 정책기획력 및 집행력 확보가 용이함

○ 중앙정부 중심의 강력한 추진력 및 예산을 확보할 수 있어 지방정부의 재정부담을 최소화할 수 있음

○ 최고 수준의 전문성 확보가 가능

○ 지방정부 간 갈등을 가장 효율적으로 조정할 수 있음

○ 조직 존속을 위해서라도 광역교통 행정의 지속적인 추진과 업무의 책임성, 효율성 확보가 다른 안에 비해 가장 수월함

▮ 단점

○ 지방자치의 원칙이 가장 훼손되는 안임

○ 중앙정부 조직의 비대화가 불가피함

○ 광역교통 문제를 중앙정부의 관점에서 집행할 가능성이 가장 큼

○ 문재인 정부하에서 추진된 정책으로 최종적으로 좌절되었으며, 향후 도입이 불투명한 상태임

○ 수도권 중심의 문제해결이 우선될 가능성이 큼

04
충청 광역교통 협력적 거버넌스 구축방안

1) 광역교통 협력적 거버넌스 체계의 필요성

○ 지방자치 실시 이후 과거 중앙집권에서 지방분권화로 인해 자치단체 간 교류 협력이 활성화되고 있으며 생활권 또한 거점을 중심으로 점점 확대되어 가는 추세에 있음

○ 그리하여 확장된 생활권 내 이동과 분산된 도시를 연결하기 위한 다양한 대중교통 수단이 발달하고 도시 간 이동 및 연결은 가속화되고 있음(손영우, 2017)

- 광역화는 교통·운송구획이 하나의 대도시를 넘어, 대도시와 주변 도시, 대도시와 대도시, 주변 도시와 주변 도시 간에 연결·확장되는 현상을 의미

○ 그러나 주민들의 생활권이 광역화됨에 따라 교통서비스 권역과 공급 주체인 행정기관 간의 불일치로 인해 야기되는 문제점을 해결하고 체계적인 교통서비스를 제공하는 것이 요구되고 있음

○ 특히, 지방자치단체 간 인적·물적 교류뿐만 아니라 주민들의 생활권이 확대됨에 따라 다양한 행정 분야에서 주변 자치단체와의 협력 필요성이 지속적으로 증가 추세하고 있음

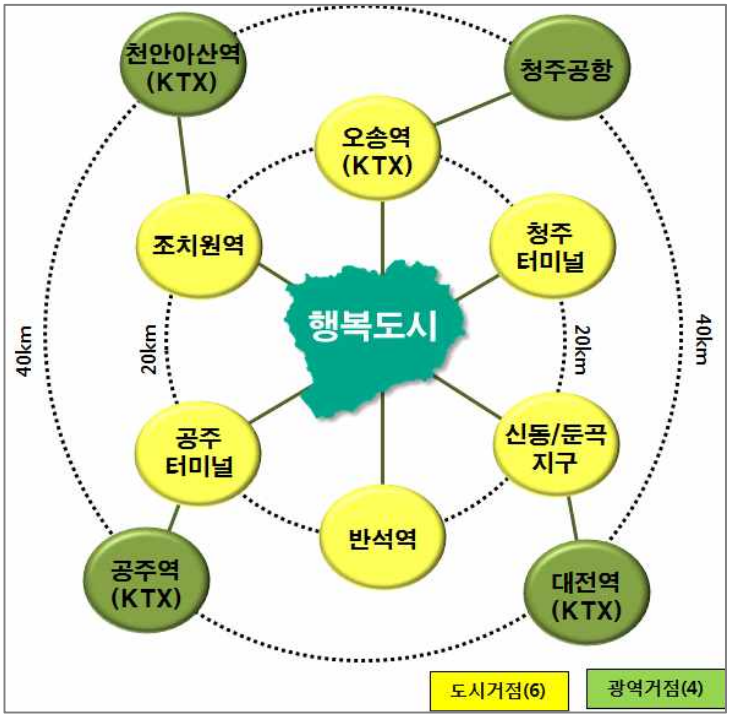
○ 이처럼 자치단체 간 협력은 개별 자치단체의 내부적으로 재원과 기술적 전문성 취약성을 극복할 수 있을 뿐만 아니라, 협력을 통해 공공서비스 투자에 따른 비용 절감과 중복투자 방지할 수 있음(김진수·서순탁, 2012)

○ 즉, 지방자치단체 간 협력사업들은 지방자치제 실시 이후 대부분이 행정구역 중심으로 사업을 추진하고 있기 때문에 협력에 대해 미온적인 태도로 광역적 행정수요에 대응이 어려워지고 있음

- 교통서비스 영역은 생활권이 외연적 확산함에 따라 지방자치단체 간 협력이 더욱더 요구되고 있은 것임

○ 협력적 거버넌스 구축을 위한 충청권자치단체의 역할은 무엇보다 기존 행정조직구조에 교통수요 대응 네트워크를 재배치하고, 교통관리 네트워크를 구축하는 것이 필요함

○ 즉, 충청 광역교통 협력적 거버넌스는 〈그림 V-1〉과 같이, 지방자치단체의 이해관계 중심에서 자치단체 간 연계협력을 통해 주민들의 편리성을 제고해 나가야 함



〈그림 V-5〉 행복도시권 광역BRT 개선 종합계획 10대 주요거점

자료: 행복중심복합도시건설청·한국토지주택공사. (2017).「행복도시권 광역BRT 종합계획 수립방안 연구」

○ 지방자치단체의 역할이 전반적으로 변화할 필요성이 있는데, 무엇보다 기존의 행정조직과 같이 각각의 자치단체에 의해 지휘·감독하는 행정체계를 지양해야 함

- 즉, 어느 지방자치단체 혹은 소수 위원회 조직에 교통정책의 권한이 집중하는 것을 지양하고 행정조직이나 혹은 정치적 이해관계에 상관없이 교통 관련 주요 기관 간의 협력 네트워크를 형성하는 것이 무엇보다 중요함

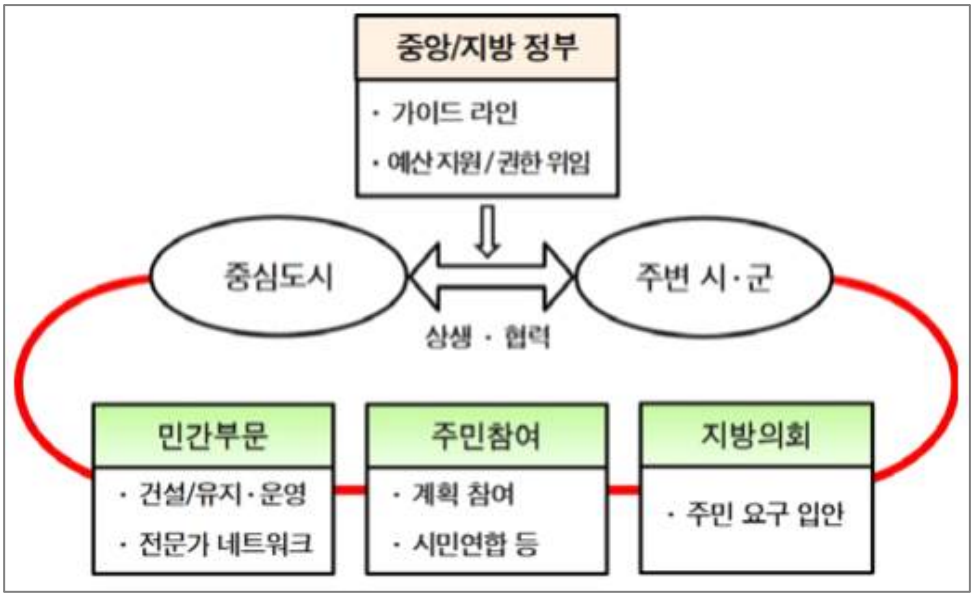
○ 향후에는 광역교통협력 체계를 성공적으로 구축하기 위해서는 무엇보다도 관련 자치단체 간 협력적 거버넌스의 구축이 요구됨

2) 충청권 교통 협력적 거버넌스 기본방향

○ 일반적으로 거버넌스(governance)는 “과거부터 존재해 왔던 공동체에서의 자연스러운 삶의 방식으로 사회문제를 해결하거나 공공가치를 창조하여 나가는 사회적 조정방식”(이명석, 2017)이라고 할 수 있음

○ 이춘용(2014에 의하면, 광역교통 거버넌스의 개념은 “생활권 내 지방자치단체가 인접 자치단체와 민간부문, 비영리기관(학계 전문가, NGO 등), 지역주민과 함께 지역교통 현안에 대처하기 위한 자발적이고 상호 협력적인 계획·건설·유지관리 운영에 관한 실행방식”이라고 정의함

○ 충청권 교통 협력 거버넌스를 구축하기 위해서는 공공부문의 네트워크와 함께 교통분야의 전문성과 중립성을 갖춘 외부 전문가를 참여시킴으로써 이해관계에 따른 갈등을 조정할 수 있을 것임



〈그림 V-6〉 광역교통 협력적 거버넌스의 개념

자료: 이춘용(2014:5), 재인용

○ 충청권 광역교통 협력적 거버넌스를 충청권자치단체의 재정으로 설립·운영하기 때문에 완전한 독립성과 자율성에 한계가 있으나, 최소한의 독립된 기구로 운영할 수 있도록 해야 함

○ 이를 위해 관련 지방자치단체의 이해관계를 조정하고 중앙정부로부터 충청권의 현안 사업을 위한 국비 확보를 원활하게 하려면 해당 중앙정부·자치단체 공무원 및 교통 관련 전문가들을 참여할 수 있도록 함

- 중앙정부와 지방자치단체가 공동으로 참여하여 운영한다면, 지방자치단체 간의 이해관계를 조정하는 데 효과적으로 대응할 수 있을 것임

- 특히, 광역교통 거버넌스는 기능 중심 연결체계, 주민 체감형 생활권 구축, 사회문화적 동질감 확보, 상호경제적 번영 등을 추구해야 함

○ 충청권 광역교통 거버넌스를 구축하기 위해 다음과 같은 절차로 구분할 수 있는 데, 첫째, 광역교통 거버넌스 구축을 위한 실무 추진위원회를 구성하여 조직 운영·예산 확보 방안을 마련해야 할 것임. 둘째, 충청권 광역교통기구의 업무기능과 운영방안을 마련하기 위한 조례를 제정

〈표 Ⅴ-4〉 충청권 광역교통협력거버넌스 구축단계

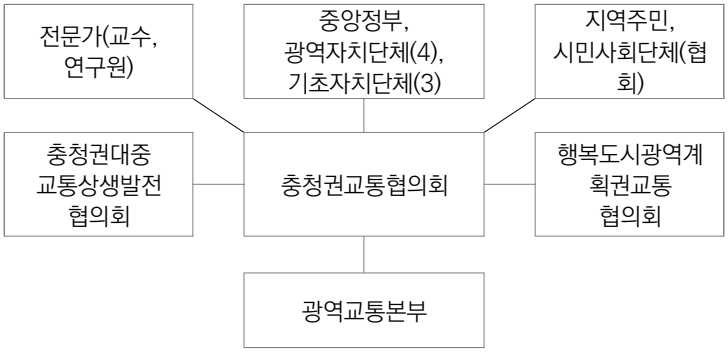
구분	1단계	2단계
추진방법	TF팀 구성 및 운영	광역교통기구 설치
추진과제	법·제도적 정비 및 기구설치 방안 검토	기구명칭·운영규정 정비
인력구성	관련 지자체 공무원구성 * 자문단 구성	중앙, 광역, 기초자치단체 공무원, 전문가 등

3) 충청권 교통 협력적 거버넌스 구축

○ 충청권 차원의 광역교통 사업은 특정 자치단체를 중심으로 분절적 기획과 집행으로 유관기관 간의 의견이 제대로 반영되지 못하기 때문에 광역협력 거버넌스 체계를 구축이 요구됨

○ 대전, 세종, 충북, 충남은 상생발전은 단기적 이익보다는 중장기적 발전을 위한 윈-윈 전략의 관점에서 광역교통의 연계사업을 추진하기 위한 광역협력 거버넌스 체제를 구축이 요구됨

○ 이를 위해 충청권 교통 협력 거버넌스는 공공의 이익을 달성하기 위해 이해관계자들이 참여하여 갈등 조정을 통하여 상호작용하는 것이라고 할 수 있음

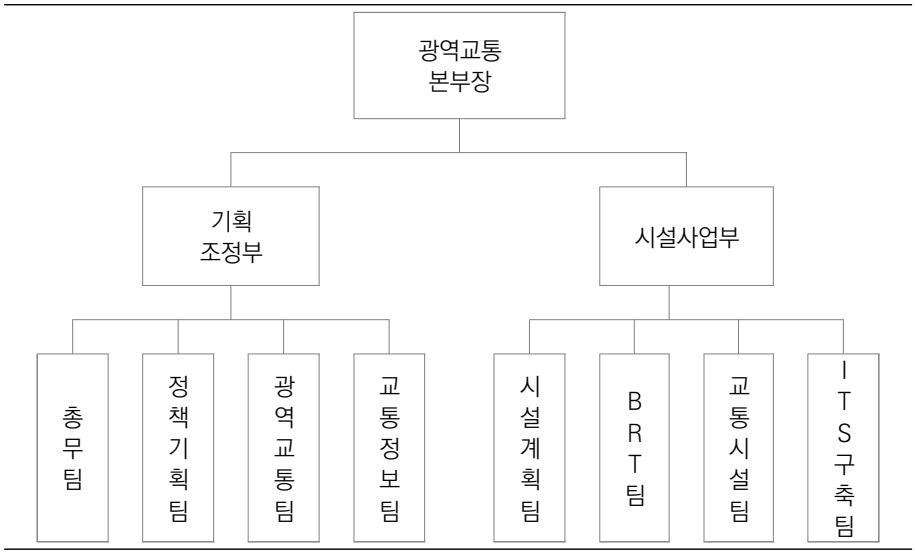


〈그림 V-7〉 광역교통 협력적 거버넌스 구축

주) 1. 행복도시 광역계획권 교통협의회(행정중심복합도시건설청, 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도, 청주시, 천안시, 공주시 등 7개 기관이 참여
2. 충청권 대중교통상생발전협의회(세종도시교통공사, 대전광역시 버스운송사업조합, 충청남도 버스운송사업조합, 충청북도 버스운송사업조합)

○ 충청 광역교통 협력적 거버넌스는 중앙정부, 지방자치단체, 학계, 연구원, 공공기관, 지역사회단체, 주민 등이 참여하는 네트워크를 구성하여 다양한 이해관계자들이 공론의 장을 통하여 주요 정책 결정을 조정하는 일련의 과정으로 볼 수 있음

○ 중장기적으로 충청권 광역교통 거버넌스 체계는 교통 사무 중에서 연계가 필요한 경우에는 이관하여 (가칭) 충청광역교통본부를 설립하여 운영하는 것이 필요함



〈그림 V-8〉 충청권광역교통본부

- 충청권 광역교통 협력적 거버넌스는 광역자치단체를 중심으로 추진하는 것이 아니라 관련된 기초자치단체를 참여시킬 수 있는 방안을 마련해야 함
- 특히, 광역거점-생활권 간 연결망 구축, 도시·지역 간 공간적/기능적 위계 설정 등에 관해 교통 거버넌스가 추구해야 할 과제임

○ 즉, 현재의 관점에서 충청권 광역교통을 원활하기 추진하기 위해서는 우선적으로 충청권 광역교통협력 거버넌스를 구축하고, 그 다음의 단계로 충청권 광역교통본부를 설치하는 방안을 고려해 볼 수 있을 것임

○ 물론 충청권의 교통 문제를 효과적으로 개선하고 대내·외 환경변화에 능동적으로 대응하기 위해서는 중앙정부와 지방자치단체 간, 지방자치단체 간의 협력이 선행되어야 함

○ 향후, 충청권 특별지방자치단체의 논의과정을 살펴보면서, 향후 충청 광역교통 협력적 거버넌스 구축을 고려해 나가는 방안이 요구됨

05
장기적 관점에서 특별지방자치단체로의 전환 모색

▌특별지방자치단체의 의의 및 필요성

○ 기존 지방자치법에서는 특별지방자치단체에 관해 “특정한 목적을 수행하는 데 필요하면 따로 특별지방자치단체를 설치할 수 있다”는 선언적 규정에 지나지 않았으나, 2022년 1월 13일부터 시행된 전부개정 지방자치법은 별도의 장(제12장)을 할애하여 구체적인 규정을 설정하고 있음

○ 2개 이상의 지방자치단체가 공동으로 특정한 목적을 위하여 광역적으로 사무를 처리할 필요가 있을 때는 특별지방자치단체를 설치할 수 있으며, 이 경우 특별지방자치단체를 구성하는 지방자치단체(이하 “구성 지방자치단체”라 한다)는 상호 협의에 따른 규약을 정하여 구성 지방자치단체의 지방의회 의결을 거쳐 행정안전부장관의 승인을 받아 설치할 수 있음

○ 특별지방자치단체는 지방자치단체조합과 유사성이 있으나, 무엇보다 국가 또는 시·도 사무의 위임이 필요할 때는 구성 지방자치단체의 장이 관계 중앙행정기관의 장 또는 시·도지사에게 그 사무의 위임을 요청할 수 있다는 점에서 큰 차이가 있음

○ 즉, 수도권교통본부와 같이 지방의 자율성을 극대화하면서 중앙정부의 광역교통 관련 사무를 위임받아 광역교통청과 유사한 기능을 수행할 수 있음

○ 앞서 검토한 형태를 종합하여 장점을 취하면서 단점을 최소화하는 방안임

▌특별지방자치단체 사무 중 광역교통 거버넌스 조직 창설

○ 다만 광역교통 역할만을 위해 특별지방자치단체를 추진하기에는 투입해야 할 정치적·행정적 자원의 소모에 비해 협소한 기능한 한정된다는 단점이 대두됨

○ 충청권 메가시티를 추진하는 전략으로 특별자치단체 설치를 검토해야 하며, 중앙정부의 여러 특별행정기관 또는 중앙정부의 기능 중 위임이 필요한 사무를 종합적으로 정리하여 실질적인 광역경제권을 도모할 필요가 있음

○ 광역교통 거버넌스는 특별지방자치단체 내 하나의 기구로 창설한다는 측면에서 동남권 광역교통본부와 유사할 수 있으나 법·제도적 기반에서 큰 차이가 있고, 상당히 안정적인 조직 운영이 가능할 수 있음

제Ⅵ장

결 론

01 결론

▌충청권 광역교통 거버넌스 도입 전략

○ 광역경제권 메가시티의 관점에서 특별지방자치단체 설립과 함께 광역교통 거버넌스 구축을 최종적인 목표로 설정하더라도 현시점에서 최종 목표를 바로 추진하기는 무리가 있음

○ 따라서 가장 원활한 방법은 기존 법률의 변경이나 도입을 위한 자원의 소모가 적은 대도시권광역교통위원회의 대전권 광역교통위원회를 활용하는 것이 적절하다고 판단됨

○ 다만 현행 위원회가 대전권을 중심으로 구성되어 있다 보니 충청권 상생협력기획단이 작성한 2021년 충청권 광역생활경제권 전략 수립 연구에서 제시된 3050중 30에 해당하는 천안·아산이 제외된 반면 교통량이 도시권에 비해 혼잡하지 않은 시·군이 다수 포함되어 있음

○ 따라서 위원회 구성 지방정부의 재조정을 타진하고, 충청권 중심도시들을 중심으로 그 외곽 시·군을 포진하는 체제 변경을 꾀할 필요가 있음

○ 대전권 광역교통위원회와 병행하여 특별지방자치단체 추진을 위한 T/F를 설립하되 정치력과 행정력을 총동원해야 하는 특성상 장기적 관점에서 접근할 필요가 있음

○ 예를 들어 부산광역시, 울산광역시, 경상남도는 2021년 7월 29일에 '부·울·경 특별지방자치단체 합동추진단 개소식'을 한 이후에 2022년 4월 13일~15일에 부·울·경 의회의 규약안 가결 그리고 2022년 4월 19일에 "부산울산경남특별연합"을 위한 공동 협력 양해각서를 중앙정부와 체결한 사례를 참고할 수 있음

○ 특히 특별연합 규약의 교통 관련 업무로 부산광역시, 울산광역시, 경상남도에서 이관받은 초광역 사무(2개 이상의 구성 지방자치단체가 공동으로 처리하는 사무)는 아래의 〈표 1〉과 같이 초광역 철도망 구축에 관한 사무, 초광역 도로망 구축에 관한 사무, 초광역 대중교통망 구축에 관한 사무와 중앙행정기관의 장으로부터 위임받은

대도시권 광역교통 관리에 관한 사무, 광역 간선급행버스체계 구축·운영에 관한 사무임

○ 중앙정부에서 위임받은 대도시권 광역교통 관리에 관한 사무는 〈표 2〉와 같이 “대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법” 제3조의 2제1항에 따른 부산·울산·경남 초광역권의 광역교통시행계획을 수립하고 국토부장관에게 제출하는 것이며, 광역 간선급행버스체계 구축·운영에 관한 사무는 “간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법” 제7조 제1항에 따른 국토교통부장관이 수립하거나 승인한 개발계획의 실시계획 승인하는 것 등임

○ 하지만 2022년 11월 현재 부·울·경 특별연합 규약 폐지가 논의되고 있으며, 경남과 부산의 행정통합을 추진하는 쪽으로 방향을 전환하려 하고 있어 당파적 갈등이 불거지고 있는 실정임

○ 충청권의 경우도 대전과 세종의 행정통합 목소리가 나오기도 하며, 충북이 다소 논의의 장에서 소외되는 측면이 있어 특별지방자치단체 추진에 걸림돌이 될 수 있으며, 대도시권을 중심으로 광역교통망을 추진할 때 대전·세종의 광역자치단체의 지위이고, 청주와 천안·아산은 기초자치단체의 지위이기 때문에 원활한 협의가 이루어질 수 있을지에 대해 의문점을 가질 수 있음

○ 어떠한 체제로든 다수의 지방정부를 수평적으로 연결한 거버넌스를 구축한다면 총론에서의 찬성은 쉬우나 각론에서의 반대를 수반하기에 시간적 여유를 갖고 추진하는 것이 무엇보다 중요함

〈표 Ⅵ-1〉 부산울산경남특별연합의 구성 지방자치단체로부터 이관받은 사무

구분	처리 사무
1. 초광역 철도망 구축에 관한 사무	가. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제4조에 따른 국가철도망구축계획의 수립·변경 및 같은 법 제7조에 따른 철도건설사업별 기본계획의 수립·변경 시 국토교통부장관과 협의에 관한 사무 나. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조제1항에 따른 대도시권 광역교통기본계획 수립 시 국토교통부장관을 대상으로 한 의견제출에 관한 사무
2. 초광역 도로망 구축에 관한 사무	가. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조제1항에 따른 대도시권 광역교통기본계획 수립 시 국토교통부장관을 대상으로 한 의견제출에 관한 사무 나. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조제3항에 따른 광역교통 개선대책 이행에 관한 사무 다. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조의2제1항 및 제4항에 따른 대규모 개발사업이 시행되는 지역의 광역교통 개선대책 수립 및 이행에 관한 사무 라. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조의6제1항 및 제2항에 따른 광역교통특별대책지구 지정 요청에 관한 사무 마. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조의8제1항 및 제5항에 따른 광역교통특별대책의 수립 및 이행에 관한 사무 바. 「도로법」 제6조에 따른 도로건설 및 관리계획의 수립에 관한 사무
3. 초광역 대중교통망 구축에 관한 사무	가. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조제1항에 따른 대중교통기본계획 수립 시 국토교통부장관을 대상으로 한 의견제출에 관한 사무 나. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제3조 및 제12조에 따른 통합 광역 환승할인 및 환승시스템 구축에 관한 사무 다. 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제4조제4항에 따른 광역 간선급행버스체계 종합계획 수립 및 변경 시 국토교통부장관과 협의에 관한 사무 라. 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제5조제5항에 따른 광역 간선급행버스체계 개발계획 수립에 관한 사무 마. 「여객 자동차 운수사업법 시행규칙」 제3조 및 제5조에 따른 광역 급행버스 운영에 관한 사무 바. 「여객 자동차 운수사업법」 제50조제2항에 따른 광역 급행버스(보조) 재정지원에 관한 사무

자료 : 부산광역시의회. 2022. 부산광역시의회 제303회 임시회 소집 … '부산울산경남특별연합'규약안 처리한다. 4월 12일. 보도자료.

〈표 Ⅵ-2〉 부산울산경남특별연합이 중앙행정기관으로부터 이관받은 사무

구분	처리 사무
1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 사무	가. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2제1항에 따른 대도시권 광역교통시행계획 수립 관련 작성·제출 사무
2. 광역 간선급행버스체계 구축·운영에 관한 사무	가. 간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제7조제1항에 따른 국토교통부장관이 수립하거나 승인한 개발계획의 실시계획 승인에 관한 사무 나. 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제7조제3항~제7조제8항에 관한 사무 다. 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제9조제2항, 제11조제2항, 제13조제1항, 제14조제1항~제14조제2항, 제14조제4항, 제19조제1항, 제19조제3항~제19조제4항, 제19조제6항, 제22조, 제23조제1항, 제24조제1항, 제25조제1항~제25조제2항, 제26조제1항~제26조제3항, 제34조제1항~제34조제2항, 제35조제1항, 제36조제1항, 제37조, 제42조제1항 및 제2항제3호, 제4호 사무

자료 : 부산광역시의회. 2022. 부산광역시의회 제303회 임시회 소집 … '부산울산경남특별연합'규약안 처리한다. 4월 12일. 보도자료.

○ 각 지방정부의 대표성 있는 참여자와 이해관계를 조정할 수 있는 전문가를 중심으로 순차적 계획을 갖고 점진적으로 추진할 필요가 있음

▌정책제언

○ 본 내용에서는 재원에 관한 언급이 없다는 한계를 노정하고 있으나, 수도권교통본부나 동남권 광역교통본부 등의 사례를 참조하여 각 지방정부가 부담할 비용을 결정하는 것이 타당하며, 무엇보다 사업의 범위와 양에 따라 총 재원의 규모가 크게 차이 날 수 있기에 제시하지 않았음

○ 광역교통 서비스의 제공은 생활권이 점점 넓어지고 있는 현대 사회에서 지방정부가 제공해야 할 기본적인 업무 중 하나이지만 이해관계가 일치하지 않는 복수의 지방정부가 참여하는 수평적 자율적 네트워크 구조를 설계하고 운영하는 것이 쉽지는 않음

○ 충청권의 경우 수도권이나 동남권 등과 달리 거대 중심도시 주변에 배드타원적 성격으로 독립적인 지방정부가 모여있는 것이 아니고, 일정부분 분리되고 독립적인 도시들이 구역을 접하고 있어 협력의 필요성을 공감하는 데 어려움이 있을 수도 있음

○ 그럼에도 불구하고, 메가시티에 대한 시대적 요구 및 수도권 집중화를 방어해야 하는 최일선에 위치하고 있으며, 환경적 문제를 고려할 때도 많은 인구가 모여있는 도심부를 연결하는 BRT 등의 대중교통 서비스를 제공하는 것은 지방정부의 의무라 할 수 있음

○ 지방자치법이 전부개정 되면서 지방정부 간 자율적 연대와 협력을 가능하게 하였고, 이에 대한 인센티브도 다양하게 모색할 수 있다는 점에서 다소 시간이 걸리고, 부분적으로 갈등이 초래된다고 하더라도 인내심을 갖고 추진해야 할 과제로 설정해야 할 것임

참고문헌

○ 구교준, 김성배, & 기정훈. (2013). 협력적 거버넌스 모형을 통한 지역 간 협력 사례 분석: 대전 대도시권 협력사업을 중심으로. 지방정부연구, 17(3), 23-46.

○ 김륜희, 최상희, 왕경순, 김두환, & 윤인숙. (2014). 협력적 계획의 실행에 관한 연구: 미국 위스콘신을 사례로. LHI Journal, 5(2), 57-68.

○ 김진수·서순탁. (2012). "협력적 거버넌스 관점에서 본 광역행정 사례분석 : 수도권 대중교통체계 개편을 중심으로". 「국토연구」 제74권. 93-109.

○ 김정희. (2015). 굿 거버넌스 실현을 위한 대도시의주민참여행정 비교연구. 지방정부연구, 18(4).

○ 김진수, & 서순탁. (2012). 협력적 거버넌스 관점에서 본 광역행정 사례분석: 수도권 대중교통체계 개편을 중심으로. 국토연구, 93-109.

○ 박재욱, 정해용, & 강문희. (2006). 동북아 도시의 성장전략과 거버넌스 비교연구: 부산·오사카· 상하이를 중심으로. 한국과 국제정치, 22(3), 175-216.

○ 박재욱, 정해용, & 강혜련. (2011). 동북아 연해거점도시의 광역권 발전전략과 거버넌스: 다롄, 후쿠오카, 블라디보스토크 광역권의 특성 비교. 지방행정연구, 25(4), 309-344.

○ 박재욱. (2006). 일본 오사카 대도시권의 도시혁신과 거버넌스: 도시재생전략을 중심으로. 국제정치논총, 46(4), 337-360.

○ 박재욱. (2018). 중국 장강삼각주 (長江三角洲) 대도시 광역경제권 형성과 정부 간 연계협력 거버넌스. 지방정부연구, 21(4), 317-339.

○ 손영우. (2017). 「외국 광역교통 통합체계의 운영현황과 노동조합 개입의 시사점」, 사회공공연구원

○ 심재승. (2015). 중앙-지방의 거버넌스에 의한 지역발전: 영국 광역맨체스터의 도시 협정을 중심으로. 한국지적정보학회지, 17(2), 115-132.

○ 영남일보(2009). [경제통합 어떻게 해야하나. 7] 중국 장강삼각주(상) - https://www.yeongnam.com/web/view.php?key=20060911.010050801550001

○ 영남일보(2013). "도쿄에 뺏긴 경제 주도권 되찾자" 일본판 지방분권의 신호탄 - https://www.yeongnam.com/web/view.php?key=20131118.010130739460001

○ 위키백과. https://ko.wikipedia.org/wiki/%EA%B1%B0%EB%B2%84%EB%84%8C%EC%8A%A4

○ 안영진, & 조영국. (2009). 독일의 광역경제권으로서 '메트로폴리탄지역'육성정책. 한국경제지리학회지, 12(4), 557-575.

○ 이명석. (2002). 거버넌스의 개념화:'사회적 조정'으로서의 거버넌스. 한국행정학보, 36(4), 321-338.

○ 오세홍. (2011). 지방과학기술 혁신생태계 심층분석과 발전방안 연구. 한국과학기술기획평가원.

○ 우윤석. (2009). 지방정부 간 협력을 위한 거버넌스 모형의 구상: 미국의 MPO 사례를 중심으로. 국토연구, 189-214.

○ 이명석. (2002). "거버넌스의 개념화". 「한국행정학보」. 36(3). 321-338.

○ 이춘용. (2014). "지역균형발전을 도모하는 네트워크형 중추도시생활권 광역교통 거버넌스 체계 개선방향 연구". 「국토연 2014-06」

○ 장수진. (2019). 광역맨체스터 지자체연합기구(GMCA) 기관개요 및 주요 추진 사업. 대한민국시도지사협의회 해외행정우수사례.

○ 하혜수, & 김남일. (2009). 영국의 광역경제권 추진정책 분석: RDA 를 중심으로. 지방정부연구, 13(2), 179-196.

○ 한치흠, & 윤영채. (2018). 지방정부간 협력 거버넌스 구축사례 연구: 미국의 광역계획기구와 한국의 생활권협의회비교를 중심으로. 융합사회와 공공정책, 12(1), 28-59.

○ 한국교통연구원, (2017).「행복도시권 광역BRT 개선 종합계획 수립방안 연구」

○ 행정중심복합도시건설청. (2021). 행복도시이야기. vol.175

○ 행복중심복합도시건설청·한국토지주택공사(2017).「행복도시권 광역BRT 종합계획 수립방안 연구」

○ Abbott, C. and Abbott, P.M. (1991). A History of Metro. Urban Studies and Planning Faculty Publications and Presentations. Paper 109.

○ Association for Project Management. https://www.apm.org.uk/resources/what-is-project-management /what-is-governance/

○ Chartered Governance Institute UK&Ireland. https://www.cgi.org.uk/professional-development/discover-governance/looking-to-start-a-career-in-governance/what-is-governance

○ CLES. 2012, "City Deals", Bulletin No.93, Manchester, Centre for Local Economic Strategies.

○ Governance Institute of Australia. https://www.governanceinstitute.com.au/resources/what-is-governance/

○ Jon Pierre; B. Guy Peters (2000).《Governance, Politics, and the State》. St. Martin's Press. ISBN 978-0-312-23176-7.

○ Liddle, J. (2001). RDAs, sub-regional partnerships and local regeneration.

Local Economy, 16(4), 312-323.

○ Rimmer, P. J. (1986). Japan's world cities: Tokyo, Osaka, Nagoya or Tokaido megalopolis?. Development and Change, 17(1), 121-157.

○ Sassen, S. (2001). Global cities and global city-regions: a comparison. Global city-regions: Trends, theory, policy, 78-95.

○ SCAG. (2015). Future Growth and Transportation in Southern Carlifonia: Governance, Planning, Fund Programming, and Local Collaboration Examples. LA: SCAG.

○ Scott, A., & Storper, M. (2003). Regions, globalization, development. Regional studies, 37(6-7), 579-593.

○ Newman, J. (2001). Modernising Governance: New labour, Policy And Society. London: Sage.

○ United Administrative Organization of the Greater Manchester. http://www.agma.gov.uk

○ Wisconsin Department of Administration(2002), Intergovernment Cooperation: A Guide to Preparing the Intergovernmental Cooperation Element of a Local Comprehensive Plan.

○ World Bank. (1992). Governance and Development. World Bank, Washington.

○ Ye, L. (2014). State-led metropolitan governance in China: Making integrated city regions. Cities, 41, 200-208.

○ Zimmermann, K. (2014). Democratic metropolitan governance: Experiences in five German metropolitan regions. Urban Research & Practice, 7(2), 182-199.

○ 曲福田. (2011). “長三角區域合作機制的發展與創新.” 任真 主编. 「长三角的未来: 机遇与挑战」. 北京: 人民出版社.

일련번호				

충청권 메가시티 광역교통 거버넌스 구축 관련 의견조사

안녕하십니까?

본 조사는 충청권 메가시티 광역교통 거버넌스 구축과 관련하여 시행하는 설문조사입니다. 조사의 목적은 통합광역행정기구 마련의 기초 전략을 수립하기 위한 것입니다.

설문조사의 결과는 정책판단을 위한 기초자료로만 활용될 예정이며, 그 외의 목적으로는 절대 사용되지 않습니다. 귀하의 견해는 통계법에 의해 철저히 비밀을 보장 받으시게 되며, 개인의견이 외부로 유출됨이 없이 비밀이 보장된다는 것을 약속드립니다.

바쁘시더라도 귀하의 고견을 응답해 주시길 바랍니다. 감사합니다.

2021. 11

조사기관 : 충북연구원
연구책임 : 충북연구원 원광희 수석연구위원(☎ 043-220-1122)

Ⅰ. 교통거버넌스 필요성

1. 귀하께서는 충청권 메가시티를 구축하는 것이 광역적 이해관계로 인한 갈등과 균형발전적 측면에서 도움이 된다고 생각하십니까?

①매우 그렇지 않다 ②그렇지 않다 ③보통이다 ④그렇다 ⑤매우 그렇다

1_1. 도움이 안된다고 응답하신 이유는 무엇입니까?

①자치단체간 이해충돌을 해결할 수 없음 ②자치단체간 의사결정 시간이 오래 걸려 비효율적임
③당면과제 관련 우선순위 결정의 어려움 ④자치단체의 관심 부족
⑤기타( )

1_2. 도움이 된다고 응답하신 이유는 무엇입니까?

①자치단체간 갈등해소 증진 ②자치단체간 협력관계의 향상
③당면과제에 대한 상호협조 증진 ④타 자치단체에 대한 이해 제고
⑤기타( )

2. 귀하께서는 충청권 메가시티를 구축하는 것이 향후 지역의 경쟁력 제고를 위해서 필요하다고 생각하십니까?
①매우 그렇지 않다 ②그렇지 않다 ③보통이다 ④그렇다
⑤매우 그렇다

3. 귀하께서는 충청권 메가시티 구축하고자 할 경우 우선적으로 추진해야 할 분야가 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답( ), ( ), ( )
①광역개발분야 ②교통/수송분야 ③혁신/산업분야
④환경/안전분야 ⑤보건/의료분야 ⑥문화/관광분야
⑦교육/복지분야 ⑧기타( )

II. 광역교통거버넌스 기능 및 과제

4. 귀하께서는 광역교통거버넌스가 추구해야 할 방향이 무엇이라고 생각하십니까?
①글로벌 경쟁력 창출 ②상호 경제적 번영 ③기능중심 연결체계
④주민체감형 생활권 구축 ⑤사회문화적 동질감 확보 ⑥기타( )

5. 귀하께서는 광역교통거버넌스가 관심을 가져야 할 주요 이슈는 무엇이라고 생각하십니까?
①혁신플랫폼 창출 ②글로벌 인적자원 육성 ③통합거버넌스 구축
④균형발전과 동반성장 ⑤규모의 경제 실현 ⑥기타( )

6. 귀하께서는 광역교통거버넌스가 추구해야 할 목표가 무엇이라고 생각하십니까?
①광역 생활권 연결성 강화 ②기능중심 광역적 협력권 형성
③지역간 협력 네트워크 구축 ④초광역 경제권 중심성 강화
⑤지역 문화권 정체성 강화 ⑥기타( )

7. 귀하께서는 광역생활경제권 형성을 위해 교통거버넌스가 관심을 가져야 할 과제가 무엇이라고 생각하십니까?
①도시/지역 간 공간적/기능적 위계 설정 ②초광역 발전축과 연결망 설정
③광역거점-생활권간 연결망 구축 ④기타( )

8. 귀하께서는 광역교통거버넌스가 우선적으로 관심을 가져야 할 사업분야가 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답( ), ( ), ( )
①고속도로 ②고속화도로 ③일반철도
④광역철도 ⑤대중교통 ⑥교통거점시설

9. 귀하께서는 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속도로)을 위해 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답(　　), (　　), (　　)

①세종청주고속도로　②오창괴산고속도로　③진천영동(합천)고속도로
④제천영월고속도로　⑤대산당진고속도로　⑥보령보은고속도로
⑦대전세종 제2순환고속도로　⑧태안세종고속도로　⑨세종논산고속도로
⑩서해안스마트하이웨이　⑪기타(　　)

9_1. 귀하께서는 사통팔달의 초광역 간선도로망 구축(고속화도로)을 위해 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답(　　), (　　), (　　)

①백두대간순환고속화도로　②제천평창고속화도로
③서해고속화도로　④기타(　　)

10. 귀하께서는 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(일반철도) 구축을 위해 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답(　　), (　　), (　　)

①호남선철도 직선화　②천안청주공항선복선철도　③충북선철도 고속화
④아산석문산단선철도　⑤대전진주선철도　⑥중부권동서횡단선철도
⑦충주보은영동선철도　⑧중부내륙지선철도　⑨동충주산업단지지선철도
⑩충남선철도　⑪보령선철도　⑫내포태안선철도
⑬대산항선철도　⑭오송청주공항영덕선철도　⑮기타(　　)

10_1. 귀하께서는 충청권 균형발전을 선도하는 철도망(광역철도) 구축을 위해 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답(　　), (　　), (　　)

①충청권광역철도(계룡-신탄진)　②충청권광역철도(신탄진-세종(조치원))
③충청권광역철도(논산-계룡)　④충청권광역철도 옥천연장
⑤대전세종충북광역철도　⑥대전청주광역철도
⑦수도권내륙선철도　⑧기타(　　)

11. 귀하께서는 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입을 위해 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답(　　), (　　), (　　)

①광역 BRT 건설　②청주국제공항 관문공항 육성
③도로 인프라 디지털화　④충청권 MaaS 플랫폼 구축 등
⑤기타(　　)

11_1. 귀하께서는 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 광역BRT 노선중 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답( ), ( ), ( )

①세종공주BRT ②세종청주BRT ③오송청주공항BRT
④세종-천안아산역BRT ⑤세종계룡BRT ⑥기타( )

12. 귀하께서는 대중교통 중심의 친환경·스마트 모빌리티 도입 관련 지역 거점교통시설 중 시급한 사업은 무엇이라고 생각하십니까? 복수응답( ), ( ), ( )

①청주공항 행정수도 관문공항 육성 ②서산군비행장 민항 기능 추가
③물류거점 항만 육성 ④대전역 환승센터 구축
⑤계룡역 환승센터 구축 ⑥오송역 환승센터 구축
⑦기타( )

Ⅲ. 광역교통거버넌스 운영방식

13. 귀하께서는 광역교통거버넌스의 협력체계를 어떤 방식으로 구축해야 한다고 생각하십니까?

①협력사업 중심 ②사무위탁 방식 ③행정협의회 구성
④지방자치단체 장 등의 협의체 ⑤지방자치단체조합 ⑥특별지방행정기관
⑦특별지방자치단체 ⑧기타( )

14. 귀하께서는 광역교통거버넌스가 추구해야 할 가중 중요한 가치는 무엇이라고 생각하십니까?

①효율성 ②상생 ③협력 ④주민공감
⑤갈등해소 ⑥기타( )

15. 귀하께서는 광역교통거버넌스가 발전하여 광역교통행정기구화 될 경우 어떤 방식으로 구축해야 한다고 생각하십니까?

①광역교통청 ②지방국토청
③광역 교통본부 ④기타( )

Ⅳ. 개인특성

16. 귀하의 성별은? ① 남성 ② 여성

17. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?
①30대 이하 ②40대 ③50대 ④60대 이상

18. 귀하의 직업은 무엇입니까?
①대학교수 ②연구원 ③기타( )

>> 설문에 응해주셔서 대단히 감사합니다<<

2022 창의기획과제 - 03

충청권 메가시티 광역교통 거버넌스 구축전략

발행인 | 황 인 성
발행일 | 2022년 12월
발행처 | 충북연구원
전화 043-220-1107 팩스 043-220-1199
28517 충북 청주시 상당구 대성로 102-1 (문화동 15)
ISBN | 978-89-6455-499-9 93330

* 본 출판물의 판권은 충북연구원에 속합니다.
* 본 보고서는 출처를 밝히는 한 자유로이 이용할 수 있으나 무단전재나 복제는 금합니다.

2022년도 창의기획과제 본보고서의 전문은
충북연구원 홈페이지(www.cri.re.kr)를 참고바랍니다.