

전 국토의 성장잠재력 극대화를 통한 수도권과 비수도권 지역의 상생발전 추구

이번달 <이달에 만남 사람>에서는 『초광역개발권 기본구상』(2009년 12월)에 이어 『지역발전5개년계획』(2009년 12월)을 수립·발표하는 등 이명박정부의 지역발전정책을 총괄 조정하고 있는 지역발전위원회의 최상철 위원장을 오재학 한국교통연구원 녹색성장실 천연구분부장이 만나보았다. 지역발전위원회의 역할과 성과, 3차원적 지역발전전략, 지역발전에 있어 교통부문의 역할과 교통시설 투자, KTX 역세권 특성화 발전전략 등에 대해 들어본다.



최상철 
대통령직속 지역발전위원회 위원장

오재학 
한국교통연구원 녹색성장실천연구본부장

 바쁘신 일정에도 불구하고 이렇게 짬을 내어 인터뷰에 응해 주셔서 『월간 교통』의 독자들을 대신하여 감사드립니다. 지난 4월 「국가균형발전특별법」(이하 ‘균특법’) 개정에 따라 국가균형발전위원회에서 대통령직속기구인 지역발전위원회라는 새로운 이름으로 발족되었습니다. 그동안 현 정부의 지역발전정책의 새로운 틀을 마련하고 실행체계를 구축하기 위해 위원장님은 그야말로 불철주야 총력을 기울이고 계신 데에 대해 우선 경의를 표합니다. 먼저 지역발전위원회의 역할과 그동안의 성과에 대해 말씀해 주십시오.



지역발전위원회는 각 정부부처의 지역발전정책을 총괄 조정하고 대통령에게 자문하는 역할을 수행합니다.

기본적으로 지역발전정책에 관한 심의·자문 기능을 수행하지만 실제로 우리 위원회는 지역발전을 실현하기 위해 기획, 평가, 교육, 컨설팅 지원 등 광범위한 기능을 수행하고 있습니다.

저희 위원회는 지난해 이명박 정부의 지역발전정책 기본구상과 전략을 발표한 이래 금년 말까지 지역발전정책을 구체화하기 위한 제도적 기반을 구축하는 데 힘을 기울였습니다.

2009년 5월 군특법과 동법 시행령을 개정하였고, 광역경제권발전위원회(6월)와 사무국(9월)을 구성하였으며 광역·지역발전특별회계를 개편, 지방소득세·지방소비세 도입을 확정하는 등 재정 제도도 개편하였습니다.

전국 시·군 단위의 『기초생활권 발전방향』(2009년 9월)과 『초광역개발권 기본구상』(2009년 12월) 발표에 이어 『지역발전5개년계획』을 수립(2009년 12월)함으로써 소위 3차원 지역발전정책의 기본 틀을 완성하였습니다.

아울러 지역이 피부로 느낄 수 있는 핵심사업을 우선 추진하였습니다. 광역경제권의 경우 선도산업, 인재양성사업, 30대 선도 프로젝트 사업 등을 추진했습니다.

그리고 지역투자박람회 및 국제컨퍼런스(7월), 시장·군수 간담회(10월), 지역발전교육 및 지자체 컨설팅 수행(연중)을 통해 국내외 소통을 강화했습니다.



지난 정부의 지역발전정책의 키워드가 균형논리였다면 이번 정부에서는 경쟁과 잠재력 발굴을 통한 발전논리로 대조된다고 하겠습니다. 지역발전위원회가 제시한 지역발전정책의 새로운 정책패러다임의 배경과 의미에 대해 위원장님께서 강조하고 싶은 말씀이 있다면 간략하게 소개하여 주십시오.



최근 지역발전정책을 둘러싼 국내외 여건이 급변했습니다. 글로벌 시각에서 보면 세계화가 가속화되면서 국경 없는 무한경쟁이 펼쳐지고 있고, 각 지역이



세계무대에서 각축을 벌이는 핵심주체로 등장하면서 지역의 경쟁력이 곧 국가의 경쟁력을 좌우하는 시대가 되었습니다. 특히, 메가시티리전이라 불리는 거대도시권이 글로벌 경제의 핵심거점으로 등장하면서 세계 각국은 거대도시권 육성에 관심을 기울이고 있습니다.

한편, 기술변화와 혁신의 속도가 빨라지고 지식기반경제가 급진전되면서 지식서비스산업, 융복합산업의 중요성이 증가하고 있습니다. 개별국가 단위에서는 중앙 주도의 하향식 통치양식에서 벗어나 지방이 자주적으로 발전을 추구하는 지방화가 진행되고 있습니다. 저출산 노령화 문제, 소득 및 교육수준의 향상, 여가시간의 증가, 가치관의 변화는 기존의 물질적·양적 성장에서 개성과 문화, 삶의 질을 중시하는 새로운 질적 성장을 요구하고 있습니다.

이와 같은 변화에 부응해서 지역발전정책 분야에서도 새로운 변화가 일고 있습니다. 첫째, 국경과 지역을 뛰어넘는 지역협력이 강조되고 있습니다. 발틱해 연안의 초국가적 지역협력, 유럽연합의 지역 간 협력 프로그램(Interreg)이 대표적입니다.

둘째, 지역경쟁력 강화를 위해 지역개발 단위를 광역화하고 있습니다. 예를 들면, 영국은 9개의 지방정부(RDA)를 운영 중에 있고, 프랑스는 기존 96개 데파르트망을 22개 레지옹으로 묶어 지역발전사업을 추진하고 있습니다.

셋째, 도농통합과 행정구역의 개편이 세계 각국에서 활발히 진행되고 있습니다.

넷째, 지역발전전략이 연성화되고 있습니다. 하드웨어 중

심에서 교육, 의료, 보건, 문화, 지역브랜드 등 소프트웨어를 강조하는 지역발전전략이 새로운 대안으로 주목받고 있습니다.

그러나 우리나라 지역발전정책을 돌아해보면 이러한 흐름과는 달리 행정구역별 형평성 실현에 집착하여 지역경쟁력을 제고하는 데는 한계가 있었습니다.

이명박정부의 새로운 지역발전정책은 기존 지역발전정책에 대한 반성과 세계적 지역정책의 흐름에 부응하여 수립한 것이라 할 수 있습니다.

Q 현 정부의 지역발전전략의 핵심은 전 국토의 성장잠재력 극대화를 위한 3차원적 발전논리라 하겠습니다. 새로운 지역발전전략이 채택된 지역경제를 활성화시키고 수도권과 비수도권의 상생발전에 새로운 전환점이 될 것으로 기대하고 있습니다. 초광역개발권, 광역개발권 그리고 기초생활권으로 이루어진 3차원적 지역발전전략의 각각의 목적과 세부계획에 대해 말씀해 주십시오.

A 기존의 지역발전전략은 주로 행정구역(시도, 시군구)을 공간 단위로 설정하여 사업을 추진하였

지만 이명박정부에 들어서는 기초생활권(163개), 광역경제권(5+2, 7개), 초광역개발권(4+α의 상호보완적인 개발단위를 활용하여 사업을 체계적으로 추진하고 있습니다.

우선, 기초생활권은 163개 시·군을 대상으로 교육, 의료, 보건, 복지, 문화 등 국민의 기본적 삶의 질을 향상시키는데 있습니다.

개별 시군 또는 공동으로 지역의 특성을 반영하여 기초생활권발전계획을 자율적으로 수립·추진하고, 중앙은 이를 강력히 지원함으로써 전국 어디에 살든지 지역주민들이 최소한의 삶의 질을 보장받도록 하자는 취지입니다.

광역경제권 정책은 5+2 광역경제권을 대상으로 지역의 경쟁력 강화를 위해 종합적인 육성전략을 추진하는 것이 핵심입니다.

광역경제권별로 발전 잠재력, 비전과 목표, 연계협력사업(선도산업, 인력 양성, SOC 등)을 담은 『광역경제권발전계획』이 수립되었고, 중앙정부는 신설된 광역·지역발전특별회계의 광역계정을 통해 필요한 재원을 충분히 조달할 계획입니다.

초광역개발권 정책은 서해안신산업벨트, 남해안선벨트, 동해안에너지·관광벨트, 남북교류접경벨트(4개 벨트)와 내륙벨트(α) 등 4+α권역을 대상으로 국내 광역권 간, 인근 국가 간 연계·협력을 통해 글로벌 경쟁력을 강화하기 위한 것입니다. 중앙에서 수립하는 초광역개발 기본구상을 기초로 권역별 종합계획을 수립하며 일반회계, 민간자본으로 재원을 조달할 계획입니다.

Q 위원회가 수립한 지역발전정책을 살펴보면 5+2 광역경제권 선도산업과 30대 SOC 선도 프로젝트가 가장 중요한 정책내용이라 하겠습니다. 지역발전정책의 효과를 극대화하고 녹색성장에 기여하기 위해서는 도로, 철도, 공항, 항만 등 효율적 교통시설투자가 요구됩니다. 지역발전에 있어 교통부문의 역할과 교통시설 투자에 대해 어떠한 계획을 가지고 계신지요?

A 지역발전과 균형적인 국가발전을 촉진하기 위해서는 사람과 물자가 필요할 때 언제, 어느 곳으로



나 안전하고 효율적으로 이동할 수 있어야 합니다. 특히 효율적인 교통시설 투자는 그 자체로도 지역경제나 국가 경제에 미치는 효과가 크지만 교통시설 투자가 가져오는 부수적인 지원효과가 훨씬 크고 중요합니다.

선진국일수록 안정적인 교통시설 투자와 효율적인 교통인프라를 구축하고 있는 것이 이를 반증한다고 할 수 있습니다. 우리나라의 경우에도 지난 40여 년 간 교통시설에 대한 지속적인 투자로 상당한 수준의 교통인프라를 확충하여 지역발전과 국가경제성장을 뒷받침하였다고 할 수 있습니다. 다만, 이제는 교통시설투자를 그동안의 양적 투자에서 지역발전 효과를 극대화하고 녹색성장을 지원하기 위한 질적 투자로 전환하여야 한다고 봅니다.

특히, 그동안의 교통시설 투자가 지역의 요구사항 등에 얽매이다 보니 하드웨어(H/W)에 치중하고 교통관리 등의 소프트웨어(S/W) 측면에는 조금 미흡했다는 생각이 듭니다.

이로 인해 일부 지방공항에 대한 과다투자 문제가 발생하였고, 이는 결국에는 지역주민에게도 커다란 부담이 된다고 생각합니다. 이제는 기존의 교통시설 투자에 관한 문제점 등을 점검하여 지역발전과의 연계성 등을 심각하게 고려할 필요가 있습니다.

이를 위해서는 이명박정부의 3차원 지역발전전략에 맞도록 교통시설 투자도 방향 전환을 할 필요가 있습니다. 광역경제권의 중심 도시와 주변지역의 최단시간 도달과 광역경제권의 특화발전을 촉진할 수 있도록 하여야 하겠습니다. 지난해 위원회에서 선정하여 발표한 30대 선도 프로젝트 이러한 점을 감안하여 추진한 것입니다.

아울러 이명박정부에서 핵심 국가전략으로 추진하고 있는 녹색성장에도 기여하는 교통시설 투자가 되어야 하겠습니다. 이러한 면에서 기존의 도로 위주의 교통시설 투자

를 되짚어볼 필요가 있겠습니다. 외국의 경우에는 오래전부터 지속가능한 교통수단으로 철도에 대한 중요성을 강조하고 있습니다. 우리나라의 경우에도 이러한 면은 시사하는 바가 크다고 볼 수 있습니다.

위원회에서는 지역발전에 큰 영향을 미치는 교통시설 투자방향에 대해 많은 고민을 하고 있으며, 이에 대한 큰 정책방향을 제시할 계획입니다.



2010년 말에 경부고속철도 2단계가 개통되고 2014년에 호남고속철도 1단계가 개통되면 전국은 1~2시간대의 하나의 도시처럼 변모하게 될 것입니다. 이에 대응하여 KTX역세권을 특성화하여 지역발전의 새로운 성장거점으로 개발하자는 정책아이디어가 국민경제생생아이디어 공모에서 대상으로 선정된 바 있습니다. 지역발전을 위해 매우 유용한 아이디어라고 생각합니다. 이와 관련하여 앞으로의 정책추진에 있어 중점을 두어야 할 사항에 대해 말씀해 주십시오.



광역경제권의 경쟁력 강화를 위해서는 KTX역세권 특성화 발전전략이 매우 중요하다고 생각합니다. KTX의 지속적인 확충으로 지역 간 교류가 지속적으로 증대될 전망인데, KTX역은 광역경제권의 관문으로 산업, 연구, 문화, 관광 등 광역경제권 발전전략과 결합된다면 상당한 시너지 효과가 발생할 것으로 기대됩니다.

현재 추진 중인 역세권 개발은 도시재정비, 택지개발 등으로 물적 개발 위주로 기존의 역세권 개발과는 차별화되는 KTX역세권 개발전략이 요구되는데 관련 정책 추진 시에 다음과 같은 사항을 주목할 필요가 있습니다.

첫째, 도시재생의 촉매로서 KTX역세권 개발을 활용할 필요가 있습니다. 반경 500m 이내의 직접 역세권과 반경

〈표 1〉 3차원적 지역발전전략

차원	공간구조	주요 목적	공간단위	계획체계
초광역개발권	선(線)적	글로벌경쟁력 강화	4+α 벨트(해안, 내륙)	초광역개발권 기본구상
광역경제권	면(面)적	지역경쟁력 강화	5+2 광역경제권	광역경제권발전계획
기초생활권	점(點)적	국민의 기본수요 충족과 삶의 질 향상	163개 시군	기초생활권계획



2~5km 이내의 간접 역세권을 포괄하는 구상을 마련하고, 각종 인센티브 제도를 활용하여 사업을 촉진할 필요가 있습니다. 엄격한 용도 분리보다는 업무, 주거, 사업 기능의 복합적 토지이용을 허용하는 것이 세계적 대세입니다.

둘째, KTX역을 중심으로 철도, BRT, 버스, 자전거 등을 연계하여 전체 효율적인 교통 네트워크를 구성할 필요가 있습니다. 즉, KTX역이 명실상부한 교통의 허브(hub)가 되도록 육성할 필요가 있습니다. 이를 위해서는 역세권 개발의 다양한 인센티브 제공 등의 행·재정적 지원, 관련계획 등과의 연계 등이 필요하다고 생각합니다.

셋째, KTX 경제권 개발이 국토공간구조의 재편을 촉진할 수 있어야 한다고 생각합니다. 현재의 남북축(경부, 호남) 위주의 KTX에서 남해안 등 동서축을 연결하는 고속철도의 완성으로 국토 전체를 하나의 도시처럼 초고속 네트워크로 연결할 필요가 있습니다. 현재까지는 고속도로 위주였다면 향후에는 주요한 KTX역 중심의 고속철도 위주의 광역교통 네트워크를 구성할 필요가 있다는 것입니다.

Q 마지막으로, 한국교통연구원은 국가교통정책을 선도하는 국책연구원으로 새로운 국가교통정책 아이디어를 제시하고 정부정책을 지원하는 다양하고 창의적인 연구에 주력하고 있습니다. 우리 연구원에 대해 당부하시고 싶은 말씀을 부탁드립니다.

A 한국교통연구원은 지금까지 훌륭한 연구 성과를 많이 내어 국가교통정책 수립에 크게 기여하였습니다. 새 정부 들어 광역경제권 연계전략, 녹색교통전략 등 매우 시의성이 높은 연구결과를 내어 국가정책에 반영할 수 있었다는 점을 높게 평가하고 싶습니다.

더구나 황기연 원장 취임 이후 연구원에서 발행하는 학술지가 한층 수준이 높아졌다는 국내의 평가가 있다는 점도 말씀드리고 싶습니다. 우수한 연구진을 갖춘 한국교통연구원이 잘 할 것으로 믿습니다만, 국토도시계획을 먼저 공부한 사람으로서 노파심에서 한 가지 당부드리고 싶습니다.

교통 분야는 다른 어떤 분야보다도 막대한 예산 투자를 수반합니다. 따라서 교통투자는 사전에 타당성을 철저히 따져서 투자의 효율성이 확보되는지 정책의사결정자와 일반국민에게 정확히 전달할 필요가 있습니다.

향후 민감한 교통정책을 검토할 때 정치적인 압력에 굴하지 말고 국가대계를 위해 불편부당한 자세를 항상 유지하기를 당부 드립니다.

앞으로도 저희 위원회는 한국교통연구원과 협력해야 할 일이 많습니다. 대부분 우리 위원회는 연구원에 도움을 받아야 할 형편에 있습니다. 향후 적극적인 지원을 당부드리며 경인년 한 해도 한국교통연구원의 활약을 기대해봅니다.