

지방자치단체별 핵심 지역개발사업의  
추진현황과 지원방안

2002. 6

연구진 : 윤영선, 박용석  
조사협조 : 권오현, 최윤기

## <제 목 차 례>

요약 .....	4
<b>I. 서론 .....</b>	<b>1</b>
1. 연구의 배경 및 목적 .....	1
2. 연구의 범위 및 방법 .....	2
<b>II. 지방자치단체별 핵심 지역개발사업 추진현황 .....</b>	<b>5</b>
1. 부산광역시 .....	5
2. 대구광역시 .....	9
3. 광주광역시 .....	12
4. 대전광역시 .....	16
5. 울산광역시 .....	20
6. 강원도 .....	24
7. 충청북도 .....	28
8. 충청남도 .....	32
9. 전라북도 .....	37
10. 전라남도 .....	41
11. 경상북도 .....	45
12. 경상남도 .....	49
<b>III. 핵심 지역개발사업의 주요 특징 .....</b>	<b>53</b>
1. 핵심 지역개발사업의 부문별 유형 및 특징 .....	53
2. 핵심지역개발사업의 사업비 규모 및 조달 방식 .....	57
3. 사업추진의 실태와 애로 사항 .....	61
<b>IV. 핵심 지역개발사업의 효율적 추진을 위한 지원 방안 .....</b>	<b>65</b>
1. 문제 인식과 기본 방향 .....	65
2. 교통, 물류 등 인프라시설에 대한 정부 투자 확대 .....	67
3. 지방자치단체의 투자재원 확대를 위한 지원제도의 내실화 .....	68
4. 지방자치단체의 재정운용의 효율화 및 다양한 재원확보 방안 .....	73
5. 지방 민자사업의 활성화 유도 .....	75
6. 지역균형발전의 유도 .....	78

V. 요약 및 결론 .....	81
------------------	----

참고문헌 .....	85
------------	----

### <표차례>

<표 II-1> 부산시 핵심지역 개발사업 .....	7
<표 II-2> 대구시 핵심지역 개발사업 .....	1
<표 II-3> 광주시 핵심지역 개발사업 .....	4
<표 II-4> 대전시 핵심지역 개발사업 .....	8
<표 II-5> 울산시 핵심지역 개발사업 .....	2
<표 II-6> 강원도 핵심지역 개발사업 .....	8
<표 II-7> 충청북도 핵심지역 개발사업 .....	3
<표 II-8> 충청남도 핵심지역 개발사업 .....	3
<표 II-9> 전라북도 핵심지역 개발사업 .....	3
<표 II-10> 전라남도 핵심지역 개발사업 .....	3
<표 II-11> 경상북도 핵심지역 개발사업 .....	7
<표 II-12> 경상남도 핵심지역 개발사업 .....	5
<표 III-1> 유형별 핵심사업 현황 .....	4
<표 III-2> 교통 및 물류시설부문의 유형별 현황 .....	5
<표 III-3> 부문별 지역별 핵심사업의 총사업비 규모 .....	58
<표 III-4> 부문별 핵심 사업의 평균 사업비 규모 .....	5
<표 III-5> 핵심 사업의 사업비 규모별 분포현황 .....	5
<표 III-6> 부문별 핵심 사업의 사업비 부담 방식 .....	6
<표 III-7> 핵심사업의 사업기간별 분포 현황 .....	2
<표 III-8> 착수 시기별 핵심 사업 현황 .....	3
<표 III-9> 핵심사업 추진상의 주요 애로요인 및 건의사항 .....	4
<표 IV-1> 년도별 재정자립도 추이 .....	9
<표 IV-2> 지방재정조정제도의 규모(2000~2001년, 예산기준) .....	0.7
<표 IV-3> 미국의 TIF 사례 .....	4
<표 IV-4> 지역균형발전을 위한 정책 현황 .....	9

## 요약

### I. 서론

#### 1. 연구목적

- 지방자치단체별 핵심 지역개발 사업의 추진 현황과 문제점을 조사하고, 원활한 추진을 위한 지원방안을 모색하고자 함.

#### 2. 연구의 범위 및 방법

- 16개 지방 자치단체중 수도권외 3개 지역(서울, 인천, 경기도)과 제주도를 제외한 12개 광역자치단체에 대하여 조사
  - 기초자치단체는 조사 대상에서 제외
- 건설활동과 관련이 높은 인프라 시설 투자 중심의 지역개발사업을 중심으로 조사, 분석
  - 5개 부문으로 구분하여 분석
    - 도시개발 및 정비부문 : 신도시건설, 도심재개발, 대단위 택지개발 등
    - 산업 및 정보시설부문 : 공업단지, 정보화 시설 단지 개발 등
    - 교통 및 물류시설부문 : 도로, 철도(지하철), 항만, 공항, 물류시설 건설 등
    - 관광 및 문화시설부문 : 관광개발, 문화시설 건설 등
    - 생활 및 환경시설부문 : 상·하수도, 폐기물 처리시설 등 환경 시설관련 건설 사업 등
- 2단계의 조사, 분석 과정을 거침
  - 1단계: 자치단체의 기본적인 지역계획 관련 수립자료를 통하여 일차적으로 핵심지역 개발 사업 발체, 분석
    - 도건설 종합계획, 도시기본계획, 광역도시계획 자료 등 활용
  - 2단계: 시·도청 기획관실의 담당 공무원과의 면담을 통하여 핵심지역 개발사업 최종선정 및 문제점·애로사항 등 조사

## II. 지방자치단체별 핵심 지역개발 사업 추진현황

- 12개 자치단체별로 각각 조사, 분석한 내용을 기술하고, 표로 정리
- 구체적인 요약은 생략(본문 참조)

## III. 핵심 지역개발 사업의 주요 특징

### 1. 부문별 유형 및 특징

- 최종적으로 총 150건의 핵심사업 선정
  - 자치단체별로 최소 10건(대구시, 대전시)에서 최대 16건(전라남도)의 사업 선정
- 교통 및 물류 시설부문이 총 73건(48.6%)으로 최대
  - 각 자치단체별로 최소 4건에서 9건
  - 교통 및 물류시설 부문 중에는 도로 33건(45.2%), 철도 22건(30.1%), 항만 9건(12.3%), 물류·유통시설 7건(9.6%), 공항 2건(2.8%) 차지
  - 도로부문은 광역지역간 연계망 확충, 특히 동서축 연결의 교통망 확충과 대도시의 도심순환형 도로 건설사업의 비중이 높음.
  - 철도 부문은 도의 경우는 기존 철도 노선의 복선·전철화, 시의 경우는 지하철(경전철) 건설 관련 사업 많음.
  - 항만은 해안을 면하고 있는 자치단체중 강원도를 제외한 모든 지역이 핵심사업으로 선정, 충남과 전남은 각각 두건씩
- 산업 및 정보 시설부문은 총 36건(24.0%)
  - 모든 자치단체에서 2내지 4건의 사업을 핵심사업으로 선정, 추진
  - 거의 모든 자치단체가 전통제조업 중심의 공업단지를 탈피하여 IT, BT 등과 연계한 첨단산업단지 조성에 주력
- 관광 및 문화시설 부문은 총 30건(20.0%)
  - 모든 자치단체가 최소 1건에서 최대 6건까지 선정
  - 관광개발 사업은 주로 낙후지역개발의 일환으로 추진하는 경향이 높음.

- 도시개발 및 정비부문은 총 7건(4.7%)
  - 광역시는 주로 기존 도심 및 시가지 재개발에 관심이 많고, 도의 경우는 지역특성에 맞는 신도시 개발 추진에 역점
- 생활 및 환경시설 부문은 총 4건(2.7%)
  - 주로 기초 자치단체 사업이 많은 관계로 핵심사업 건수가 적음.

## 2. 사업비 규모 및 조달 방식

- 150개 사업의 총사업비는 174조 2,000억원
  - 교통 및 물류부문이 110조 7,000억원 차지(63.5%)
- 평균 사업비 규모는 1조 1천 600억원
  - 도시개발 및 정비부문이 2조 5백억원으로 단위 규모가 가장 큼.
- 1조원~5조원대 규모사업이 전체의 38.7% 차지
  - 1,000억~5,000억원 규모는 32.6%, 5,000억~1조원은 14.0% 차지
  - 5조원 이상 초대형 사업은 2.7% (4건)
- 사업비 조달의 대표적 3가지 유형
  - 국비 사업 44건(29.3%)
  - 국비+지방비+민자 43건(28.7%)
  - 국비+지방비 36건(24.0%)
  - 이 세 가지 사업이 전체의 80% 차지
- 부문별로는 교통 및 물류시설부문 사업의 56.2%가 국비 사업
  - 국비+지방비 투입의 매칭펀드 방식 사업 17.8%, 국비+지방비+민자 투입 방식이 12.3% 차지
  - 따라서 교통 및 물류부문 사업은 여전히 중앙 정부사업의 비중이 높음.
- 산업 및 정보시설 부문과 관광 및 문화시설 부문은 자치단체 주도의 국비+지방비+민자가 공동 투입되는 사업 비중이 높음.
  - 산업 및 정보시설: 국비+지방비: 38.9%, 국비+지방비+민자: 30.6%
  - 관광 및 문화시설: 국비+지방비+민자: 63.3%, 국비+지방비: 20.0%

### 3. 사업추진의 실태와 애로사항

- 사업기간이 6~10년 사업이 44.7%, 11년 이상 사업도 28.6% 차지
- 1995년 이전 착수사업이 21.3% 차지
  - 1996~2000년 착수 사업이 45.3%로 가장 많음.
  - 2003년 이후 또는 착수 미정 사업은 8.0%
- 문제점 및 애로사항은 재원 문제가 거의 절대적
  - 대표적인 세 가지 문제로는  
첫째, 국비사업의 조기예산 배정과 적기 완공  
둘째, 지방 주도사업의 국고 보조금 확대와 지원방식 변경  
셋째, 민자 사업에 대한 인센티브 지원 확대
- 기타 애로요인은 각 지역 및 사업 특성별로 다르게 나타남.
  - 주로 GB해제 등 토지 관련 문제
  - 주변 자치단체간의 이해 관계 조정 곤란
  - 수도권외의 규제완화 정책으로 인한 기업 및 투자유치 곤란
  - 사업 계획단계에서의 행정.법적 절차 지연 등임.

## IV. 핵심 지역개발 사업의 효율적 추진 방안

### 1. 문제인식과 기본 방향

- 재원문제의 해결이 핵심사업 추진의 관건임.
- 세 가지 접근 방법 필요
  - 첫째, 중앙정부의 지방 인프라 시설 사업에 대한 투자 확대
  - 둘째, 지방정부의 자율적 활용가능 재원의 확대 지원
  - 셋째, 지방 민자사업의 활성화를 위한 지원 확대
- 수도권과 비수도권에 대한 정책 접근 설정 필요
  - 수도권에는 수익자 부담원칙의 민자 사업 중심으로 접근
  - 지방에는 국비의 집중투자를 통한 인프라시설의 조기 확충

## 2. 교통 및 물류 인프라 시설에 대한 정부투자 확대

- 교통 및 물류부문의 핵심 지역개발 사업은 대부분 정부 투자 사업
  - 장기계속 사업으로 예산이 배정 추진되므로써 사업의 장기화와 지연 초래
- 중앙정부의 SOC투자 예산 안정적으로 지속 확보 필요
  - 적어도 제4차 국토종합계획 기간인 2020년까지 매년 18조원 이상의 SOC투자 예산 유지
- 교통세 및 교통시설 특별회계를 2020년까지 연장 유지
- 투자우선 순위 설정을 통하여 지방 핵심사업을 중심으로 집중예산 배정 및 적기완공 추진

## 3. 지방 자치단체의 투자 재원 확대 지원

- 기본방향: 지방자치 단체 주도의 지역개발 사업 추진이 가능하도록 가용재원을 확대 지원
- 현행 지방재정조정제도의 개선
  - 현행 사업별 매칭펀드 방식의 국고보조금 및 양여금을 포괄적 보조금 방식으로 개편
  - 지방재정조정제도의 통합 등 운영 개선 방안의 모색
  - 수도권에 비하여 비수도권에 더 많은 재정 지원이 이루어지도록 배분방식 개선
- 지방 정부의 투자 사업에 대한 지방채 발행 지원
  - 중앙정부의 지방채 인수 또는 소화 확대를 위한 기금 또는 특별회계 등 관련 정부 재정자금의 확대와 전담금융기관 설립 필요
- 핵심지역개발 사업을 중심으로 지역발전협약제도의 시범적 도입 및 운영
  - 핵심 지역개발사업은 국가 및 지방정부의 공동이해관계 사업이므로 상호 협의, 조정 및 계약을 통하여 투명하게 사업 추진

#### 4. 지방 자치단체의 재정운용 효율화와 자체 자원 개발

- 선심성 소규모 사업 위주에서 핵심 지역개발사업에 자원 배분 확대
- 자체 보유 재산의 수익성 확대를 통한 투자자금 확보
  - Sales and Lease back 방식 등 도입
- 신시가지 또는 재개발 등의 사업에 대하여 미래에 확보 가능한 세금수입을 기초로 자금을 조달하는 TIF(Tax Increment Financing)방식 도입

#### 5. 지방 민자사업의 활성화 유도

- 지방의 경우에는 수익성 확보가 가능한 사업에 국한하여 민자사업으로 추진하고, 이것이 어려운 경우에는 국비지원 확대 등을 통하여 사업 추진
- 산업단지 건설 및 관광개발 등 민자유치가 어려운 사업에 대하여 정부의 기초 인프라 시설 등에 대한 투자 확대와 민간사업자에 대한 인센티브 지원 확대
- 프로젝트 금융활성화를 통한 지방 민자사업 활성화 유도
  - 건설업체 중심에서 기금, 투자자 등으로 자원조달 다양화 유도
  - 프로젝트 투자회사법(PFV)의 도입을 통하여 프로젝트 단위의 지방 인프라 민자사업 활성화 유도
  - 기존의 단순대출방식에서 ABS, 사회간접자본채권 발행 등을 통한 지방민자사업의 자원조달 확대 유도
  - 인프라 펀드 설립 확대를 통한 지방자치단체 민자 지원 운용자금 확대
  - 필요한 경우 제3섹터 방식의 도입을 통한 지방정부의 역할 적극 확대

#### 6. 지역 균형발전의 유도

- 중앙정부의 지역 균형발전 정책의 지속적 추진
- 지역핵심 전략 산업에 대한 집중 투자와 육성
- 수도권과 비수도권에 대한 역할분담 방향 명확히 설정
- 지역균형발전특별법의 조속한 제정과 시행

# I. 서론

## 1. 연구의 배경 및 목적

1995년도에 지방자치제가 실시된 이후 지방자치단체들이 경쟁적으로 지역 경제를 성장시키기 위하여 노력하여 왔지만 수도권과 지방의 경제적 격차는 더 벌어지는 양상을 보이고 있다. 특히, 우리 경제가 IMF 사태를 맞은 이후 이러한 지역간 격차는 더욱 심화되고 있는 것으로 조사되고 있다. 이른바 계층간의 양극화와 더불어 지역간 양극화 현상이 점점 더 심화되고 있는 양상이다. 이러한 상황에서 지방 경제를 활성화시키고 수도권과 지방의 경제적 격차를 줄이는 과제가 범국가적 이슈로 부각되고 있다.

그 동안 정부는 국토의 균형 발전을 위한 정책적 노력을 지속적으로 추진하여 왔으나 그 결과는 성공적이라고 보기 어렵다. 지금까지 시행된 국토균형발전 정책의 핵심은 수도권에 대해서는 산업 입지 및 활동을 규제하는 한편, 지방으로 이전을 촉진하는 것이었다. 그러나 이러한 정책들은 수도권 이외의 지방에 대한 보다 적극적인 투자가 병행되지 못함으로써 제대로 된 성과를 거두지 못하였다. 그 결과 지역간 형평성을 제고시키지 못하면서 오히려 수도권 지역의 경제적 효율성만 저하시키고 있다는 비판이 높다.

지방 경제의 성장을 촉진시키기 위해서는 이들 지역에 성장 기반을 제공할 수 있는 인프라를 확충해 주는 것이 무엇보다 중요하다. 투자 주체가 누구든 인프라 시설에 대한 투자 확대가 지역간 격차를 축소하는 기본 전제가 되지 않으면 안 된다. 지역개발사업은 바로 이러한 지역이 필요로 하는 인프라 기반을 확충해주는 사업이다. 특히, 지방이 핵심적으로 추진하기를 원하는 핵심 지역개발사업들은 장기적으로 지역의 성장 기반을 마련해주는 기폭제 역할을 하는 사업들이다.

본 연구는 이러한 중요성을 갖고 있는 지방자치단체의 주요 지역개발사업들의 내용과 추진 현황 및 문제점들을 살펴보고자 한다. 즉, 각 지방자치단체가 추진하고 있는 핵심 지역개발사업에는 어떠한 것들이 있으며 그것들의 실제적인 추진 과정의 현황과 문제점들을 조사해 보고자 한다. 그리고 이러한 조사 분석 결과를 토대로 지방자치단체가 강력한 추진 의지를 갖고 있는 핵심 지역개발사업의 원활한 추진을 위한 지원 방안들을 제시해 보고자 한다. 본 연구 결과는 향후 지방자치단체는 물론 중앙정부가 핵심적인 지역개발사업들을 보다 원활하게 추진하는 방안들을 모색하는데 도움을 줄 것이다.

## 2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 범위는 다음과 같다. 첫째, 본 연구는 목적에서 시사하고 있는 바와 같이 수도권에 대응한 지방을 분석 대상으로 하고 있다. 따라서 분석의 공간적 대상 범위는 수도권의 서울시, 인천시, 경기도와 국제자유도시로 지정하여 개발을 추진 중에 있는 제주도를 제외한 나머지 지역을 분석 대상으로 하였다. 그리고 기초자치단체가 아닌 광역시 및 도급자치단체를 대상으로 하였다. 따라서 본 연구에서는 부산시, 대구시, 대전시, 광주시, 울산시 등 5개 광역시와 강원도, 충청북도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 경상북도, 경상남도 등 7개 도 등 모두 12개 광역자치단체를 분석 대상으로 하였다.

둘째, 본 분석의 대상 내용은 여러 가지 유형의 지역개발사업 중에서 인프라 시설의 투자를 동반하는 사업들을 중심으로 하였다. 즉, 일반적으로 지역 발전에 영향을 미치는 지역개발 사업으로는 서비스형 사업과 이벤트형 사업 및 시설투자형 사업 등이 있을 수 있으나 본 분석에서는 시설투자 중심의 지역개발 사업에 국한하여 살펴보고자 하였다.<sup>1)</sup> 시설투자형 사업은 초기에 대규모의 토목·건설투자를 필요로 하며 이후 계속적으로 사업이 영위되는 프로젝트로서 교통시설 등 인프라사업과 공간개발 등 다양한 유형의 사업들이 있다.

구체적인 분석 대상 지역개발사업의 유형으로는 도시개발 및 정비부문, 산업 및 정보시설 부문, 교통 및 물류시설 부문, 관광 및 문화 시설 부문, 그리고 생활 및 환경시설 부문의 다섯 가지 부문으로 구분하여 살펴보았다. 도시 개발 및 정비부문은 주로 신도시 개발, 도심지 재개발, 대단위 택지 개발사업 등을 의미한다. 그리고 산업 및 정보시설 부문은 공업단지, 정보화 시설관련 단지의 개발 사업을 의미하고 교통 및 물류 시설 부문은 도로, 철도, 항만, 공항과 물류 유통단지의 건설 사업들을 포괄한다. 한편, 관광 및 문화시설 부문은 관광개발과 지역 문화시설 건설 사업을 의미하고 생활 및 환경 시설 부문은 주로 환경관련시설의 사업들을 중점 대상으로 하고 있다.

셋째, 지역개발사업은 투자 주체에 따라 여러 가지 유형의 사업으로 구분할 수 있으나 본 분석에서는 투자 주체 여부와 관계없이 해당지역에서 시행되고 있는 사업들은 모두 분석 대상에 포함시켰다. 즉, 사업의 시행 내지 투자 주체가 정부이든 지방자치단체 또는 민간이든 상관없이 해당 지방자치단체가 그 지역의 발전을 위하여 중요시하는 핵심 지역개발사업은 모두 포함하여 분석하도록 하였다.

연구 방법은 관련 자료 분석과 관계자 면담을 중심으로 하였다. 즉, 기존 자치단체별 중장기 개발계획 자료에 대한 분석과 시도 관계자(기획관리실 등)에 대한 면담 등의 2단계 절

---

1) 이동우·이순자, 지역개발사업의 추진실태와 효과 분석, 국토개발연구원, 1998. pp.29~30

차를 거쳤다. 먼저 1단계 분석에서는 자치단체의 기본계획 수립 자료인 도건설종합계획, 도시기본계획 및 광역도시계획 자료를 기본 자료로 활용하고 각종 부문별 계획과 기타 시도에서 발간하는 주요 업무 계획 자료들을 보조자료로 활용하였다.

주요 활용 자료의 현황은 다음과 같다.

- 제3차 도건설 종합계획(2001~2020)
  - 도급 자치단체에만 해당(7개도)
  - 2001년도에 계획수립 완료
- 도시기본계획(2001~2020)
  - 5개 광역시
  - 2002년 말까지 완료 예정으로 현재 계획 수립 중
- 광역도시계획(2001~2020)
  - 권역별 중심도시들을 중심으로 계획 수립
  - : 부산, 대구, 광주, 대전, 마산-창원-진해 등
  - 현재 계획 수립 중
- 부문별 계획 자료
  - 국가기간 교통망 계획 (건설교통부)
  - 광역교통망 계획 (건설교통부)
  - 국가 철도망 구축 기본계획 (건설교통부)
  - 항만기본계획 (해양수산부)
  - 공업배치 기본계획 (산업자원부)
  - 유통단지 개발계획 (건설교통부)
  - 관광개발기본계획 (문화관광부) 등
- 기타 시도 내부 자료
  - 시 또는 도정백서
  - 주요 업무 계획
  - 21세기 비전 등

한편, 이상의 자료를 활용하여 핵심 지역개발사업을 선정한 주요 기준은 다음과 같다.

첫째, 전체 지역 발전을 위한 효과가 큰 광역적 대형 사업을 중심으로 선정하였다. 둘째, 기존 지역계획의 기본 방향과의 일치성 및 중요성 여부를 선정의 주요 판단 기준으로 하였다. 즉, 종합공간계획인 도종합건설계획 및 도시기본계획 등에서 제시하고 있는 비전 및 발전계획의 기본 방향에 부합되는 사업들을 중심으로 선정하였다. 셋째, 현재 추진 중인 사업들을 중심으로 선정하되 계획단계에 있는 사업들 중에서도 추진 의지가 강한 사업들은 포함시켰다.

그리고 2단계에서는 이러한 자료와 선정 기준에 따라 선정한 일차 핵심 사업 리스트를 토대로 각 자치단체별로 기획관 또는 담당 공무원과의 면담을 통하여 최종적으로 핵심사업을 선정하였고 추진 현황을 조사하였다.

#### 4 지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진현황과 지원방안

## II. 지방자치단체별 핵심 지역개발사업 추진현황

### 1. 부산광역시

부산시에서는 현재 13건의 핵심 지역개발사업이 추진 중에 있다. 교통 및 물류 시설 부문이 8건으로 가장 많고, 산업 및 정보시설 관련 사업이 3건, 그리고 관광개발사업과 생활 및 환경시설사업이 각각 1건씩이다.

산업 및 정보시설사업 중에는 정보, 통신, 영상, 업무 거점의 최첨단 복합도시 조성 사업인 센텀시티 조성 사업이 최대 현안 사업으로 추진 중에 있다. 부산시 자체 추진 사업으로서 그 동안 민간사업자의 참여가 부진하였으나 최근에 경기 호조로 분양이 원활하게 이루어지는 등 활기를 띠고 있다. 2001년 말 까지 용지 분양이 43% 완료되었고 BEXCO등 일부 주요 시설도 완공되었다. 이 사업은 민간사업자에 대한 분양 활성화를 통한 차입금 상환 및 금융비용 절감이 성패의 관건이 되고 있다. 이밖에 지역 산업의 고도화와 자족적 산업기반의 활성화를 위하여 부산과학산업단지 조성 사업과 정관지방산업단지 조성 사업이 추진되고 있는데 둘 다 진입도로 개설 등 기반시설에 대한 국비 지원을 요청하고 있는 실정이다.

교통 및 물류 부문의 최대 현안 사업은 부산신항만 건설사업이다. 부산의 항만 기능을 근본적으로 향상시키기 위한 이 사업은 부분적으로 민자사업으로 추진되고 있으나 남쪽 컨테이너 부두 공사는 당초 민자 사업에서 정부 재정공사로 전환되었다. 따라서 늘어난 정부사업부문의 적기 완공과 배후 수송로 건설을 위한 대폭적인 정부 투자 확대가 요구되고 있다. 이 사업은 부산과 경남 양 지역의 공동 현안 사업으로 추진되고 있다.

한편, 부산의 고질적 문제인 도시 내 교통난 해결을 위한 사업으로는 해안순환도로망 구축의 핵심사업인 명지대교와 남항대교 건설이 추진 중에 있고, 지하철 3호선 건설사업이 진행 중에 있다. 명지대교 건설은 최근 인공철새 도래지 보호와 관련 노선 선정 문제의 협의가 완료 단계에 들어감에 따라 민자 사업의 추진이 가속될 전망이다. 남항대교 건설 사업은 1997년에 착공되었으나 IMF로 공사가 중단되었다가 최근에 다시 재개되고 있다. 이 사업은 국비지원사업으로 추진되고 있으나 시 재정의 부담이 커 사업비의 50%를 국비에서 지원해 줄 것을 요청하고 있는 실정이다. 지하철 3호선 건설 사업은 공사비만 2조원이 넘는 대형 사업으로 국비와 지방비 각각 50%씩 투입되고 있으나 사업 기간 내 완료를 위해서는 국비 지원금의 조기 배정이 요구되고 있다.

또한, 광역지역간 연계를 위한 사업으로는 부산-거제 연결도로 건설과 김해-부산 경전철사업이 추진되고 있다. 부산-거제 연결도로 건설사업은 민자사업으로 추진 중에 있으나 접속도로 및 재정지원이 필요한 부분의 사업비 확보가 원활히 이루어져야 민자 사업 추진이 힘을 받을 전망이다. 김해-부산 경전철 건설사업은 부산 모 도시와 김해 배후도시간의 연계교통망 확충을 위한 사업으로서 민자 시범 사업으로 추진 중에 있다. 그러나 이 사업 역시 정부와 자치단체의 재정 투입이 요구되고 있으며 특히 지방의 입장에서 자체 분담분의 확보에 부담을 겪고 있다. 따라서 이들 사업의 원활한 추진과 계획기간 내 완공을 위하여 정부의 적극적인 지원이 요청되고 있는 실정이다.

이밖에 부산시에서 역점을 두고 있는 교통 및 물류 시설 관련 사업으로는 크루즈 전용부두 건설 사업과 서부산권 물류 유통단지 건설 사업이 있다. 크루즈 전용 부두 건설 사업은 해양수산부에서 추진하는 정부 사업으로 부산의 관광 유람선 사업 활성화를 위하여 조기 시설 확충이 요망되고 있다. 그리고 서부산권 물류 유통단지 개발 사업은 항만 기능 확충과 연계한 시너지 효과를 극대화시키기 위하여 국제 물류 유통의 신도시를 조성하는 사업이다. 이 사업의 조기 추진을 위해서 그린벨트의 해제를 위한 광역도시계획의 조기 수립이 요망되고 있다.

관광 및 문화부문의 사업으로는 남해안 관광벨트의 중추 거점으로서 동부산권 관광단지 조성사업이 추진되고 있다. 2010년까지 완공 목표로 현재 기본 계획 수립을 완료하고 진입도로 등의 착공이 추진되고 있으나 서부산권 물류 유통단지 건설 사업과 마찬가지로 그린벨트의 조기 해제를 위한 광역도시계획의 조속한 수립이 요구되고 있다. 그리고 민간 투자자 유치에 위한 기반시설 등의 정부 부문 선 투자가 요구되고 있다.

생활 및 환경 관련 사업으로는 부산시의 용수난을 근본적으로 해결하기 위한 광역상수도 건설 사업이 요청되고 있으나 현재 경상남도의 댐 예정지 주변 주민의 반대 등으로 인한 이해관계 조정 등의 어려움으로 구체적으로 추진되지 못하고 있다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 부산시의 핵심 지역 개발 사업 중에는 도시 경쟁력 강화를 위한 산업단지 조성 및 관광 및 물류 단지 조성사업이 5건이나 추진되고 있는데 이들 사업의 대부분이 신도시 개발사업의 형태로 추진되는 특징을 보이고 있다. 이는 부산시가 얼마나 심각한 용지난에 부딪히고 있는가를 보여주는 단적인 예라 할 수 있다. 그리고 전체 13건의 핵심 사업 중에서 절반이 넘는 8건이 교통 및 물류 관련 사업으로서 부산의 항만 기능 강화와 교통난 해결이 지역 최대 현안 사업임을 알 수 있다. 한편, 이들 사업의 대부분이 민자사업으로 추진되는 특징을 보이고 있는데 민자 유입의 활성화를 위한 중앙정부의 직접 투자 확대와 인센티브 지원 등의 대책이 요구되고 있다.

<표 II-1> 부산시 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설 부문	센텀시티 조성	·정보·통신·영상업무 거점의 최첨단 복합도시 조성 ·사업기간: 1997 ~ 2005 ·사업비: 8,937억원(시비)	·2001년말까지 용지분양 43% 완료, BEXCO등 시설준공 ·기반시설공사 진행중 분양활성화를 통한 차입금 상환 및 금융비용절감 요망
	부산과학 산업단지 조성	·부산지역의 산업구조 고도화 기반 구축과 산업공동화 방지 및 연구시설 유치 ·사업기간: 1992 ~ 2005 ·사업비: 1,891억원	·2000년 토지공사를 사업 시행자로 지정, 공영개발 추진 ·2002.10 공사착공 예정 규모축소(97→61만평)에 따른 산업단지 지원 도로 연장분에 대한 국비지원 요청
	정관지방 산업단지 조성	·정관신도시의 기존 공장수용 및 자족적 산업기반 확보 ·사업기간: 2001 ~ 2005 ·사업비: 1,799억원 (국비 1,744억, 시비55억)	·토지공사가 사업시행자로 추진 ·협의 보상 및 환경·교통영향 평가 실시 ·진입도로 국비 투입요청
교통 및 물류시설 부문	부산신항 건설	·부산항의 만성적 항만시설 근본해결과 국가경쟁력 향상 유도 ·사업기간: 1995 ~ 2011 ·사업비: 7조9,973억원 (정부:4조 7,579억, 민간 3조2,394억)	·단계 민자사업(북컨테이너 부두공사)착공 ·정부재정공사로 전환된 남쪽 컨테이너 부두(12선석)의 적기완공을 위하여 2003년부터 사업비 대폭 투입 유망 ·신항 개장전 배후 수송로 적기 건설을 위한 국비지원 확대요망
	명지대교 건설	·부산신항과 기존항만을 연결하는 해안순환도로망 구축 ·사업기간: 2001 ~ 2006 ·사업비: 5,100억원(민자 4,818억, 시비 282억원)	·민자사업 제안추진 중 인공철쇄도래지 보호 관련 노선 선정 애로 ·최대한 우회하는 방향으로 노선 결정협의 추진
	남항대교 건설	·산업 및 항만 물동량의 원활한 수송을 위한 해안 순환도로망의 구축 ·사업기간: 1997 ~ 2006 ·사업비: 3,440억원(국비 지원사업)	·97년 공사 착수했으나 IMF로 인하여 공사중단, 2002년 공사재개 시제정만으로 공사수행곤란 ·사업비의 50%를 국비지원 요망

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	부산-거제연 결도로 건설	·물류비용절감, 남해안 관광벨트 조성 ·사업기간: 1998 ~ 2007 ·사업비: 2조3,131억원 - 국비 4,375억, 지방비 2,226억, 민자 1조6,530억원	·민자사업 추진중 ·민자사업 실시 협약안 조기 심의완 료 요망 ·접속도로 및 재정지원 소요 사업비 확보 애로
	지하철 3호선 건설	·만성적 교통난 완화와 지하철 수송 분담율 제고 ·사업기간: 1996 ~ 2008 ·사업비: 2조1,173억원 (국비:지방비 = 50:50)	·수영선: 공정 44%추진 ·반송선: 실시설계착수 ·사업기간내 예산확보 및 완료 요망 ·국비지원금 조기배정 요망
	김해-부산경 전철 건설	·부산 OO도시와 김해배후도시간 연 계교통망 확충 ·사업기간: 1995 ~ 2005 ·사업비: 1조1,025억원 - 국비: 2,151억, 지방비: 2,420억 (부산, 김해 50:50), 민자6,454억	·민자사업 시범사업으로 추진 ·민자사업시행 조속 확정 요망 ·지방비 분담분 가중
	크루즈 전용부두 건설	·관광유람선 시장 활성화에 따른 관 광산업 발전 도모 ·사업기간: 2001 ~ 2006 ·사업비: 1,230억원(국비)	·해양수산부 사업으로 기본설계 추진 ·조기시설 확충요망
	서부산권 물류 유통단지 개발	·국제물류·유통 신도시 조성 ·사업기간: 1999 ~ 2007 ·사업비: 2조 6,000억원 (국비: 42억, 시비: 55억, 민간:2조 5,903억)	·유통단지 지정 및 실시계획 추진중 ·GB해제를 위한 광역도시계획 조기 수립 요망 ·민간사업자 유치 필요
관광 및 문화시설 부문	동부산권 관광단지 조성	·남해안 관광벨트의 중추기능 수행 ·사업기간: 1999 ~ 2010 ·사업비: 1조4,150억원 (국비: 477억, 시비: 2,200, 민자: 1조1,473억)	·기본계획 수립완료 및 진입도로 등 착공추진 ·그린벨트 해제 및 광역도시계획 조 기수립 추진요망 ·사업투자자 유치 및 진입도로 착공 을 위한 보상비 등 예산 확보 필요
생활 및 환경시설 부문	광역 상수도 건설	·낙동강 수질 악화에 대응한 비상 상수원 확보 ·사업기간: 미정 ·사업비: 1조2,471억원	·정부의 수자원 장기종합계획 확정 ·기존 광역 상수도 수량 부족 ·기존 댐 주변 및 신규댐 건설예정 주민 반대

8 지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진현황과 지원방안

## 2. 대구광역시

대구시에서는 총 10개 사업이 핵심 지역개발사업으로 추진 중에 있다. 유형별로 보면, 도시개발 및 정비부문이 2개이고, 산업 및 정보시설 부문이 3개, 교통 및 물류시설 부문이 4개이며, 관광 및 문화시설 부문이 1개로 나타났다.

먼저 도시개발 및 정비부문에 있어서는 대구시는 경상북도 일부 지역을 포함한 대도시권의 광역도시계획을 수립하고 개발제한 구역의 합리적인 조정을 통해 현재의 단핵 중심의 도시 공간구조를 지역 거점(부심도시) 개발로 다핵화 하는 방안을 추진 중에 있다. 이러한 부심도시 개발 방안으로는 먼저 총 사업비 2조 5,000억원을 투입, 동대구 신도심을 정비, 개발하여 광역교통 및 도시교통의 결집지로서 업무 중추, 행정, 정보, 금융 기능 등을 수행하기로 하였다. 또한 1992년부터 2005년까지 약 8,500억원을 투자할 예정인 달성 신도시를 조성하여 수려한 자연환경을 배경으로 첨단산업과 휴양·위락기능을 지원하는 대구광역시의 부도심으로 육성할 계획이다. 이 두 사업의 착수 시점은 오래되었으나 현재 기본계획 수립 및 정부 협의 등의 단계에 있으며 향후 본격 추진될 전망이다.

산업 및 정보시설 부문에 있어서는 현재 섬유산업과 일부 기계산업이 중심으로 된 산업구조를 고부가가치화하는 한편, 첨단산업 등을 유치하여 영남권 산업의 중심도시로서의 기능을 제고할 계획이다. 먼저 기존 섬유산업의 고부가가치화를 위하여 30만평 규모의 패션 어패럴밸리를 조성함과 아울러 패션디자인개발 지원센터 건립 등 각종 섬유산업의 인프라를 개발하여 대구를 아시아 섬유산업의 중심 도시로 육성하기 위한 '밀라노 프로젝트'를 1999년부터 추진 중에 있다. 또한 국제 섬유 중심도시로서의 위치를 높이기 위하여 2015년에는 국제박람회사무국의 승인을 받은 섬유를 테마로 사업비 1조 9,023억 원 규모의 전문 박람회를 유치할 예정이다. 한편, 위천국가산업단지와 구지지방산업단지를 조성하여 성장주도산업을 유치하고 대구시내 공장이전 수요에 대처할 계획으로 있으나 위천국가산업단지의 경우 현재 낙동강 수질 오염 문제와 관련 부산시와의 갈등이 해결되지 않아 제대로 추진되지 못하고 있는 실정이다. 그리고 1991년부터 경상북도에 의해 추진되어 오다 중단된 구지지방산업단지의 경우도 1999년 대구시에 의해 개발계획 변경이 승인된 이후 현재까지 사업 진척률이 6%에 불과하여 2005년까지 계획대로 완공하기 위해서는 중앙정부의 원활한 국비 지원이 필요한 것으로 지적되고 있다. 또한 2005년부터는 4조원을 투입, 산·학·연 기술지원단지인 대구 테크노폴리스를 건설하여 첨단산업을 지원할 수 있는 연구·기술 지원기반을 구축할 계획으로 있다.

교통 및 물류 시설부문의 주요 핵심 개발사업으로는 현재 운행 중인 지하철 1호선과

건설 중인 지하철 2호선의 노선을 연장하고 총 연장 63.2km의 4차 순환 도시고속도로를 민자유치 등으로 건설할 계획으로 있다. 또한 도시 중심가를 통과하는 대구선을 외곽지로 이설하여 주민의 불편을 해소하고 주거환경을 개선하기 위한 대구선 이설 사업은 1994년부터 약 2,425억원을 투입하여 2005년까지 완료할 예정이다. 물류 시설로는 대구시를 종합 물류거점도시로 육성하기 위해 2단계에 걸쳐 민자를 포함한 총 6조 2,600억원 규모의 대구종합물류단지를 조성할 계획이나, 민자유치가 부진하여 아직 제대로 추진되지 못하고 있다.

관광·문화 시설부문으로는 대구대 공원 내 문화지구를 지정하여 1999년부터 1,500억원을 투자하여 미술관, 조각공원 등을 조성하는 종합예술 타운 조성 사업을 추진하고 있으나, 국비 지원 미흡으로 사업 추진이 원활하지 못한 것으로 나타나고 있다.

전체적으로 볼 때 각종 대구시의 핵심개발 사업들은 자원 부족으로 큰 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났다. 이 중에서도 가장 먼저 지적되고 있는 것은 각종 개발계획에 있어서 정부의 국비 지원이 제대로 이루어지지 못하고 있다는 것이다. 이러한 대표적인 예로는 당초 2002년 9월에 완공 예정인 지하철 2호선이 2005년 하반기로 3년간 완공이 연기된 사례가 지적되고 있다. 또한 대구 지하철 1호선 건설시 국비 지원율이 최근 지하철을 건설하고 있는 다른 시의 국비 지원율에 비해 낮아 지하철 건설로 대구시의 재정이 어려움을 겪고 있다는 점에서 정부가 이를 보전해 주는 것이 필요한 것으로 지적되고 있다. 그리고 자원 조달을 위한 지방채 발행에 대해서는 일률적인 기준에 의한 규제보다는 각 시도의 특성을 감안하여 기준이 설정될 필요가 있으며, 대구시의 경우 재정지출이 소모성 지출이 아니라 주로 투자 지출로 이루어졌다는 점에서 지방채 발행요건을 완화해 줄 것을 요구하고 있다. 한편 민자사업의 경우도 수익성을 보장할 수 있는 각종 인센티브 제공에 대한 지방자치단체의 권한이 없는 관계로 지지부진한 실정에 있다.

**<표 II-2> 대구시 핵심지역 개발사업**

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
도시개발 및 정비부문	동대구 신도심의 정비 및 개발	·업무, 금융기능의 거점 형성 ·기간 : 1997 ~ 2005 ·사업비 : 2조 5,000억	·도시의 균형발전을 위한 다핵공간 구조 형성 ·현재, 2020년 대구권 광역도시계획(안)을 작성 공청회를 추진
	달성 신도시 조성	·낙동강 연안의 첨단산업과 휴양·위락기능 지원하는 자족적 복합도시 ·기간: 1992 ~ 2005 ·사업비: 8,500억	·공청회 결과를 토대로 관계부처 협의 및 중앙도시계획위원회 심의를 거쳐 계획을 확정할 예정

**10 지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진현황과 지원방안**

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설 부문	패션 어패럴 밸리 조성	·아시아 섬유산업의 중심도시로 육성 ·기간 : 1999 ~ 2020 ·사업비 : 1조 2,760억원 - 국비, 지방비, 민자	·진입도로 공사를 착공하고 실시설계 용역 의뢰 ·기반시설사업추진을 위한 예산확보 및 주요기관 유치 애로
	구지지방산업단지 조성	·첨단산업 유치로 지역경제 활성화 ·기간 : 2001 ~ 2004 ·사업비 : 4,014억원 - 국비, 지방비, 민자	·1991년 경북도의 지방공단 지정으로 추진되었으나, 투자재원의 부족으로 1999년 대구시가 개발계획을 재수립하여 현재 전체공정의 10% 정도 진척
	대구 테크노폴리스 건설	·대전 ~ 광주 ~ 대구를 연결하는 첨단 연구·기술지원 기반을 구축 ·기간 : 2005 ~ 2020 ·사업비 : 4조	·대구시의 장기발전 계획의 하나로 아직까지 구체적인 사업추진은 이루어지지 않고 있음.
교통 및 물류시설 부문	지하철 건설 및 연장	·도심지 교통난 완화 및 지역경제 활성화 ·지하철 2호선 착공 - 기간: 1997 ~ 2005 - 사업비: 1조5,600억 ·지하철 1, 2호선의 구간 연장	·국비 지원 차질로 지하철 2호선 완공 3년 연기 ·지하철 1호선 건설시 여타 지역에 비해 과도한 지방비 부담분 보전 요청
	대구선 이설	·도심지를 통과하는 대구선을 외곽지로 이전하여 주민불편 해소와 지역 균형 개발 촉진 ·기간 : 1994 ~ 2005 ·사업비 : 2,425억원 - 국비, 지방비	·현재 편입토지 등을 보상하고 노반 공사 등이 진행 중에 있으며, 전체 공정의 약 67% 정도가 완료
	4차 내부 순환도로 건설	·도시교통난 해소와 민자유치로 지역 개발 촉진 ·남북축의 광역기간 도로망 구축 ·기간 : 1997 ~ 2003 ·사업비 : 2,795억원 - 국비, 지방비, 민자	·1단계 구간(7.3km)은 금년 중 완공될 예정이며, 2단계 구간(1.5km)은 2003년 완공 예정
	대구 종합 물류단지 조성	·영남권 물류거점을 확보 ·기간 : 1999 ~ 2010 ·사업비 : 5조2,627억원	·주로 민간자본 유치하여 건설할 예정이나, 유치에 어려움
관광 및 문화시설 부문	종합예술 타운 조성	·대구대 공원에 문화지구 지정, 미술관, 조각공원 등을 조성 ·기간 : 1999 ~ 2010 ·사업비 : 1,500억원 - 국비, 지방비	·국비 지원 미흡으로 추진이 원활하지 못함.

## II. 지방자치단체별 핵심 지역개발사업 추진현황11

### 3. 광주광역시

광주시는 현재 13건의 핵심 지역개발사업이 추진 중에 있다. 교통 및 물류 시설 부문이 7건으로 가장 많고, 산업 및 정보시설 관련 사업과 관광 및 문화시설 사업이 각각 3건이다.

먼저 산업 및 정보 시설 관련 사업을 살펴보면, 광주시는 2010년 세계 5대 광선진국 진입을 목표로 「Photonics 2010」 프로젝트를 추진하고 있다. 본 사업의 일환으로 광산업진흥회 및 광기술원 설립, 광산업집적화단지(3만평) 조성, 전자통신연구원 광주·전남 연구센터 설치, 고등광기술연구소 설립 등을 추진하고 있다. '99년 47개였던 광 관련 기업이 현재 122개로 증가하였고, 국내 최초로 「2001 국제광산업전시회」를 개최한 바 있다. 또한 전국 최고의 일사량을 활용한 태양에너지 시범도시(Solar City) 건설사업을 추진하여 친환경 도시로 발전을 유도하고 있다. 이를 위해 태양에너지 실증연구단지 유치로 2002년부터 대체에너지실증연구단지 조성 Green Village 사업 등을 본격 추진할 계획이다. 또한 산업인프라 확충을 위해 평동산업단지에 외국인기업전용단지(15만평)를 조성하여 부족한 산업용지를 공급할 예정이다.

광주시의 교통 및 물류 부문의 최대 현안 사업은 광주시 지하철 건설공사이다. 현재 1구간(11.96Km, 용산동-마복동, '96.8~'03.12)에 대한 본선 토목공사를 금년 9월까지 완료하고, 정거장 시설공사 및 기전분야 설비공사를 전 공구에서 착공에 들어가 2003년까지 마무리하고, 2구간(8.14Km, 마복동-옥동, '00.4~'07.12)도 시민교통불편 해소대책을 강구하면서 계획대로 시공할 예정이다. 또한 2호선 건설 타당성 검토 및 기본계획수립 용역결과에 따라 노선 망을 확정하고 건교부와 기본계획 변경협의를 가질 예정이다. 하지만 광주시 재정상태의 취약으로 재원 확보에 어려움을 겪고 있어 국고의 상향지원 건의 등을 취하고는 있으나 여전히 난제로 남아있다.

현재 국비에 의해 추진되고 있는 도로건설 사업은 국가지원 지방도 49호선 개설공사, 평동산단 진입로 개설공사가 있으며, 국비와 지방비를 재원으로 추진되고 있는 사업은 봉선택지-용산IC간 도로 개설 및 광역도로 시설확충 사업이 있다. 제2순환도로 건설사업은 민자유치를 통하여 전구간 연계 개통을 추진하고 있는데, 4구간의 경우 금년 중 우선 협상대상자 지정 및 협상을 통하여 사업 시행자를 지정할 예정이다. 광역도로 시설확충 사업은 광주와 전남을 연결하는 광역도로 중 교통소통 정체가 심한 영광·담양·나주방면 구간을 대폭 개선하는 사업으로 국비 지원금의 조기 배정이 요구되어 진다.

이밖에도 교통 및 물류부문의 현안사업으로 광주종합유통단지 조성사업을 추진하고

있다. 1단계 부지조성 및 기반시설공사는 완료된 상태로, 화훼공판장이 개소되었고, 기계공구단지의 건축공사가 완료되고 80%가 분양된 상태이다. 그러나 2단계 부지조성공사는 입주희망업체가 없어 중단된 상태이다. 또한 유통단지내 농수산물도매시장 건설공사가 2001년 1월 착공되었지만 입찰과 관련하여 적격심사대상자의 낙찰중지 지위보전가처분신청에 대한 고등법원판결(5.11) 결과 패소하여 2001.5월부터 공사가 중지된 상태로 대법원 판결결과에 따라 조속히 공사재개가 필요한 상태이다. 따라서 본 공사의 장기간 공사중지에 따라 총사업비 증액이 불가피 할 것으로 보인다.

관광 및 문화 시설부문의 사업으로는 광주문화산업단지 조성, 한국 김치타운 건립, 전시컨벤션센터 건립 등을 추진하고 있다. 광주문화산업단지는 남구 사직공원 일원과 동구 전남도청 주변 65,000평에 영상예술, 디지털 콘텐츠 개발 등 문화산업의 집적지로 육성하기 위한 사업이다. 이를 위해 2002년 중에 영상예술센터를 개관하고, 남도문화상품개발센터 및 문화산업이벤트플라자를 착공할 예정이다. 또한 디지털콘텐츠개발센터, 문화산업진흥재단 설립을 추진하고 있다. 문화관광부도 문화산업단지 조성을 승인(2001.10.20)하였다. 한국김치타운 건립 공사는 김치를 테마로 복합단지를 조성하고 “광주김치”를 특화하여 수출 확대와 관광 기본 상품화 전략을 목적으로 추진되고 있다. 금년 중 도시계획 시설결정('02.9), 부지매입 및 조성('02.12)에 들어갈 예정으로 국비 지원금의 조기 배정으로 조속한 사업추진이 필요하다. 또한 대통령의 광주방문('01.11.13)시 건립지원을 약속한 전시컨벤션센터 건립을 추진하고 있다. 금년 중 기본·실시설계를 마무리 할 예정이지만, 아직 국가예산에 반영되지 않은 상태이다. 이에 따라 전남·광주지역의 중심적 산업전시·박람회, 마케팅의 상설전시관으로 조기 활용을 위해서 국가 예산의 조기 배정이 필요하다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 광주시의 핵심 지역 개발 사업 중에는 도시 경쟁력 강화를 위한 산업단지 조성과 관광·문화시설 관련 사업이 6건이나 추진되고 있다. 이들 사업의 대부분이 지역적 특성을 살리면서 국제적으로 경쟁력있는 분야를 집중 육성코자 하는 전략에서 추진되고 있다. 하지만, 광주시의 재정자립도는 광역시 중 최하위인 59.5%를 차지하는 등 지방재정이 매우 열악하여 현안 지역개발사업의 투자재원 조달에 어려움을 겪고 있는 실정이다. 이에 따라 중앙정부의 직접 투자 확대와 인센티브 지원 등의 대책이 요구된다.

<표 II-3> 광주시 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설	광산업 단지 조성	·첨단 광산업을 광주시 선도사업으로 집중 육성 ·사업기간: 2000 ~ 2003 ·사업비: 4,020억원(국비 2,353, 시비 571, 민자 1,096)	·한국광기술원 설립 등 12개 사업 ·현재까지 3만평 44개 필지에 광산업 단지를 조성 ·19개 업체 입주추진중
	태양 에너지 시범도시 건설	·광산업과 태양에너지산업을 연계 육 성, 선도적 친환경도시의 위상제고 ·사업기간: 2002 ~ 2006 ·사업비: 1,939억원(국비40, 시비7, 민자 5)	·산자부는 단지조성비 약 210억원, 연구비 매년 약 20억원 지원 예정 ·시범도시 지정추진('02 상반기), 산 업자원부의 IEA(국제에너지기구) 가 입과 병행 추진
	평동 산업 단지 개발	·산업기반 확충, 고용창출, 외국인 기 업전용단지 확대조성 ·사업기간: 2001 ~ 2002 ·사업비: 522억원(국비176,시비 346)	·보상물건 조사 및 협의보상을 실시 후 1공구 공사착공
교통 및 물류부문	광주종합 유통단지 조성	·도심교통난 해소, 물류비용 절감과 산업발전 유도 ·사업기간: 1996 ~ 2003 ·사업비: 2,550억원(1단계 2,338 2단계 212)	·1단계 부지조성, 기반시설공사 완료 ·2단계 부지조성공사는 입주희망업체 가 없어 중단된 상태
	제2순환도로 건설	·신도시, 공단 및 유통단지 조성 등 에 따른 교통수요 대처 및 도시기능 의 효율성 제고 ·사업기간: 1992 ~ 2005 ·사업비: 11,720억원 (공사비 9,340, 보상비 2,380)	·총 35.75km중 20.4Km(57.1%)개통 ·4구간은 민간투자사업으로 추진중, 금년중 사업시행자 지정 예정
	광주시 지하철 공사	·도심교통난 해소와 도시균형발전 ·사업기간: 1996 ~ 2007 ·사업비: 17,302억원(국비 8,235, 시비 5,488, 철도공채 3,579)	·1호선1구간은 2003년 말까지 완공, ·시비확보에 어려움을 겪고 있음. 국 고 상향지원 건의 추진중
	국가지원 지방도 49호선 개설 공사	·전남·북을 연결, 도시외곽도로 개설 ·사업기간: 1998 ~ 2002 ·사업비: 529억원 (국비 452, 지방비 77)	·공사진척률 67%(2001.12.31 기준) ·2002. 11. 8 준공예정
	평동산단 진입로 개설	·산업물동량 수송, 교통난 해소 ·사업기간: 1997 ~ 2002 ·사업비: 1,223억원(국비)	·공사진척률 76%(2001.12.31 기준) ·2002. 12 준공예정

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	봉선택지-용 산C간 도로 개설	·교통난 해소 및 광역 위생 매립장 진출입로 기능 부여 ·사업기간: 2001 ~ 2003 ·사업비: 354억원 (국비177, 교부세20, 시비157)	·보상/공사추진(2001.11 ~ 2003.12) ·장기계속공사로 추진중
	광역도로 시설확충	·광주시와 전남도 연결도로 중 미개설 (미확장)로 교통불편 지역 5개 노선 ·사업기간: 2001 ~ 2006 ·사업비: 1,342억원 (국비 644, 지방비 698)	·2002년 국고보조금 지원계획에 의 거 사업추진중
관광 및 문화시설 부문	광주문화산 업단지 조성	·동구 남로와 사직공원 일대에 영상 예술, 디지털 콘텐츠 등 문화산업의 집적지 조성 ·사업기간: 2001 ~ 지속 ·사업비: 644억원(국비 181, 시비 415, 민자 48)	·동영상예술산업센터, 남도문화상품 개발센터, 문화산업이벤트플라자, 디지털콘텐츠개발센터, 문화산업진 흥재단, 도로개설 및 주차공간확보 ·문화관광부 승인 확정('01.10.20)
	한국 김치타운 건립	·김치를 테마로 복합단지 조성, 광주 김치를 특화하여 수출확대를 위한 관광 기본 상품화 ·사업기간: 2002 ~ 2003 ·사업비:197억원(국비137,지방비 60)	·농림부 사업계획 승인요청('02.6), 도시계획 시설결정('02.9), 부지매 입 및 조성('02.12) 추진중
	전시 컨벤션 센터 건립	·지역산업 육성을 위한 기반시설로 적극 추진중 ·사업기간: 2002 ~ 2003 ·사업비: 548억원	·기본·실시설계 용역중 ·국비재원 확보 추진중

## II. 지방자치단체별 핵심 지역개발사업 추진현황15

## 4. 대전광역시

대전광역시는 총 10건의 핵심 지역개발사업을 추진 중에 있다. 부문별로 살펴보면 1건의 도시개발 및 정비사업과 2건의 산업 및 정보시설 조성사업, 그리고 5건의 교통 및 물류시설 사업, 2건의 관광 및 문화 관련 사업이 있다.

먼저 도시개발 및 정비 부문의 사업을 보면 대전역 역세권 개발사업이 있다. 대전역 역세권 개발사업은 경부고속철도 및 대전 지하철 개통에 대비하여 양호한 주거환경을 조성하는 동시에 기존 도심기능의 활성화를 위해 추진되는 사업이다. 모두 34개의 단위 사업으로 이루어져 있으며, 1993년부터 시작하여 2010년 완공을 목표로 추진되고 있는데 사업비는 약 2,600억원이 소요될 것으로 전망되고 있다.

한편, 산업단지 조성사업으로는 대덕 테크노밸리 조성사업과 첨단 문화산업단지 조성사업이 있다. 대덕 테크노밸리 조성사업은 유성구 일원 129만평의 부지에 2007년까지 약 6,300억원을 투입하여 연구·생산·주거 기능을 복합적으로 갖춘 국내 최대의 하이테크 벤처산업단지를 개발하는 사업으로서 민관 합작투자에 의한 제3섹터 방식으로 추진 중에 있다. 이 사업을 통해 대전시의 2차 산업구조를 IT, NT, BT 등 첨단 산업구조로 개편한다는 목표 아래 1단계로 내년까지 26만 5천평의 부지를 조성할 계획이다. 그리고 첨단 문화산업단지 조성사업은 대전만이 가지고 있는 엑스포 과학공원 및 대덕단지 등 기존의 문화산업 관련 인프라를 활용하여 영화·게임·전시 등의 산업을 집중 육성한다는 목표로 약 510억원의 사업비를 투입하여 엑스포공원 일원에 약 10만평의 산업단지를 2006년까지 조성한다는 사업이다. 이 사업은 금년 상반기까지 실시 설계를 마무리하고 하반기부터 착공에 들어갈 예정이다.

한편 교통·물류 부문에서는 1조 7천억원을 투입하여 2005년 1단계 개통을 목표로 현재 40%의 공정률을 보이고 있는 대전 지하철 1호선 공사가 가장 비중이 큰 사업으로 지적된다. 그러나 지하철 공사로 대전시의 재정은 상당한 압박을 받고 있다. 대전시의 연간 예산규모가 1조 4천억원에 달한다는 사실을 감안할 때, 지하철 지방채 상환과 건설비 재원으로 연간 약 2,300억원을 부담하기가 현실적으로 어렵다는 것이다. 따라서 대전시는 국비지원 비중을 현재의 50%에서 80%로 상향 조정해 줄 것과 완공 후 지하철 운영을 부산시의 경우처럼 국가교통공단에서 맡아줄 것을 요청하고 있다. 이 밖에 대전시에서 추진하고 있는 중요한 교통부문의 사업은 갑천변 도시고속화도로와 대전-당진 고속도로, 대전-청주공항 고속도로, 동서 관통도로 건설 등이 있다. 갑천변 도시고속화도로는 도심교통난을 해소하기 위해 천변수계를 이용한 도시 고속도로로서 우리나라 지자

체 중에서는 최초로 SOC사업에 외국 기업으로부터 자본(3억 달러)을 유치하여 추진하고 있는 사업이다. 그리고 대전-당진 고속도로는 서해안고속도로와 연결되어 서해안지역 및 인천공항 등과의 접근성을 높이기 위한 사업이며, 대전-청주공항 고속도로 역시 국제 교통망과의 접근성을 제고하기 위한 사업으로 추진되고 있다. 그리고 동서 관통도로는 대전역에 의해 분리된 동부 낙후지역의 발전을 촉진시키고자 1993년부터 2004년까지 장기적으로 추진되는 사업으로 도심기능 활성화 및 도시내 균형개발을 목적으로 추진되고 있다.

끝으로 관광 및 문화관련 주요 사업에는 대전 컨벤션센터 및 대전 국립박물관 건설이 있다. 컨벤션센터는 대전 정부청사, 대덕연구단지, 유성관광특구 등 행정·과학·관광 기능의 집적에 따라 날로 증가하는 국제 비즈니스 수요에 부응하기 위해 대전시와 민간자본의 합작투자에 의한 제3섹터 방식으로 추진하고 있다. 컨벤션센터는 전문직종 및 벤처기업회의에 적합하도록 전문회의시설을 특화할 계획이다. 이 사업에는 약 1,800억원의 예산을 투입해 연건평 2만평 규모의 국제 회의 및 전시시설을 건설할 계획이다. 그리고 국립 대전박물관 건립은 대도시중에서 대전만 유일하게 국립 박물관이 없다는 지적에 따라 추진되는 사업으로, 타 지역 박물관과는 차별화 하여 5만 4천평 부지에 건평 3천평 규모의 박물관을 건립할 계획이다. 군부대 이전 부지에 내년부터 2007년까지 360억원의 사업비를 투입하여 동아시아 민족학 박물관을 건립할 계획이다. 대전시는 관계 부처에 해당 부지를 장기 분할 매각하도록 협조 요청하는 동시에, 중앙정부에는 내년부터 박물관이 건립될 수 있도록 국비지원을 건의하고 있다.

대전시는 대덕연구단지를 비롯해 정부청사, 고속철도 등 유리한 입지 여건을 최대한 활용하여 첨단 과학기술을 육성하는 등 많은 노력을 하고 있다. 대전시가 추진하는 전략 사업 중에서 가장 중심이 되는 사업은 대덕 테크노밸리 조성사업이다. 이 사업은 대덕연구단지의 연구개발 성과를 산업화시킴으로써 명실상부한 미래형 첨단 과학기술도시로 자리잡게 하겠다는 것이다. 하지만 컨벤션센터, 국립박물관 등의 사업은 예산 문제로 사업 추진이 지연되고 있어 중앙정부의 지원 여부가 원활한 사업추진의 열쇠가 되고 있다.

<표 II-4> 대전시 핵심지역 개발사업

구 분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
도시개발 및 정비 부문	대전역 역세권 개발사업	·경부고속철 및 대전지하철 개통에 맞춰 대전역 주변지역에 상업·업무·주거 등 복합기능을 개발 ·기간 : 1993 ~ 2010 ·사업비 : 2,645억원 - 국비, 지방비, 민자	·그 동안 개별적으로 추진되던 단위 사업을 지난해 수정 보완하여 역세권개발 계획 마련 ·중기 지방재정계획 등에 반영
산업 및 정보시설 부문	대덕 테크노밸리 조성	·대덕연구단지의 원천기술을 산업화 하기 위해 연구·생산·레저·주거 복합기능의 벤처 전용단지 조성 ·기간 : 2001 ~ 2007 ·사업비 : 6,345억원 - 지방비, 민자	·대전시와 한화그룹 등이 컨소시엄을 형성, 주)대덕밸리 설립 ·금년에 용지분양을 완료하고 하반기부터 부지 조성공사 본격 착수
	첨단 문화산업단지 조성	·엑스포공원, 대덕단지 등 기존 인프라를 활용하여 영화게임·전시 산업을 육성 ·기간 : 2002 ~ 2006 ·사업비 : 514억원 - 지방비, 민자	·금년 상반기 중에 실시설계 완료하여 내년도부터 본격적으로 사업착수 예정
교통 및 물류시설 부문	대전시 지하철1호선 건설	·도시 교통난 해소 및 신·구도심을 연결하여 도시기능 활성화, 22.6km ·기간 : 1996 ~ 2006 ·사업비 : 1,676억원 - 국비, 지방비, 민자	·1996년 착공, 현재 40%의 공정률을 기록 ·지방재정 부담의 심화로 중앙정부에 국비지원률을 50%에서 80%로 상향조정 요청 ·완공후 지하철 운영을 국가교통공단에서 맡아줄 것을 요청
	갑천변 도시고속화 도로 건설	·정부청사 및 대덕단지의 접근성 제고 등 시내 교통난 해소, 28km ·기간 : 1991 ~ 2007 ·사업비 : 5,060억원(민자)	·지자체 최초 SOC 외자유치 사업(3억 달러)으로 지난해 착공 ·금년 상반기에 토지 및 지상물 보상 완료 계획
	대전-당진 고속도로 건설	·항만 및 공항 접근성이 취약한 대전지역을 서해안고속도로와 연결시켜, 물류체계 개선 및 해외 접근성 제고, 64.4km ·기간 : 1996 ~ 2006 ·사업비 : 1조 7,783억원 - 국비	·당초 완공목표는 2006년이나, 서해안고속도로와의 접근성 제고가 시급하여 조기 완공될 수 있도록 중앙정부에 건의

구 분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	대전-청주공 항 고속도로 건설	·청주항공 이용률 제고 및 중부권 개발촉진, 39.2km ·기간 : 2003 ~ ·사업비 : 3,920억원 - 국비	·조기 건설을 위해 내년도에 기본설 계비에 대한 국고지원을 요청
	동서 관통도로 건설	·대전역으로 분리된 신·구 도심간의 연계성을 제고하여 낙후된 동부지 역의 개발촉진 및 도심기능의 활성 화, 0.7km ·기간 : 1993 ~ 2004 ·사업비 : 497억원 - 국비, 지방비	·경부고속철도 및 대전지하철 건설 과 연계하여 추진되는 사업으로 지 난해 착공
관광 및 문화시설 부문	대전 컨벤션센터 건설	·행정·과학·관광 도시로서의 기능에 부응하기 위한 국제 비즈니스 지원 서비스의 제공 ·기간 : 2002 ~ 2006 ·사업비 : 1,800억원 - 국비, 지방비, 민자	·제4차 국토계획에 반영된 사업으 로 2006년도에 완공될 수 있도록 내년도에 설계용역비 국비지원 요 청
	국립 대전박물관 건설	·타 지역 박물관과 차별화한 아시아 민족학 박물관 건설 ·기간 : 2003 ~ 2007 ·사업비: 360억원 - 국비, 지방비	·군부대 이전부지를 대전시에 장기 분할 매각하도록 관계 부처에 협조 요청 ·국비지원 요청

## 5. 울산광역시

울산시의 경우 모두 11개 사업이 지역 현안 핵심 개발사업으로 추진되고 있다. 이 중 산업 및 정보시설사업이 2건이고 교통 및 물류시설사업이 6건, 관광 및 문화시설사업이 1건, 그리고 생활 및 환경시설부문 사업이 2건이다.

산업 및 정보시설사업으로는 오토밸리 조성사업과 신산업 단지 조성 및 자유무역지역 조성 사업이 울산시의 미래지향적 공업 발전을 유도하기 위한 사업으로 추진되고 있다. 울산시는 우리나라의 대표적인 공업도시이나 첨단산업과의 연계를 통한 발전에는 취약점을 갖고 있다. 울산시는 이러한 문제점에 착안하여 기존의 공업 기반을 토대로 자동차 부품 산업과 정보통신, 신소재, 환경산업 등 미래지향적 첨단산업의 육성을 위한 산업단지의 개발에 역점을 두고 있다. 현재 기본계획 수립 및 단지 지정 등의 기초 작업을 추진을 하고 있으나 사업지구의 일부 토지가 그린벨트 지역으로 묶여 있어 조속한 해제가 요망되고 있다.

교통 및 물류시설사업으로는 울산시 역시 신항만 건설 사업에 역점을 두고 있다. 즉, 울산시권에서 발생하는 수출입 물량을 소화하고 21세기 환동해권 경제 활동의 중심지로서의 역할을 강화하기 위하여 울산 신항만 건설 사업을 추진 중에 있다. 방파제, 호안 시설 등은 정부사업으로 추진하고 접안시설은 민자사업으로 추진하고 있으나 IMF 시기에 정부 예산 부족으로 공사가 일시 중단되었다가 최근에 다시 재개되고 있다. 그러나 울산 신항만 개발 사업은 시 자체적으로는 사업 추진의 필요성이 높으나 국가 전략 측면에서 부산항, 광양항 그리고 서해안 항만 개발사업에 비하여 투자 우선 순위가 밀리고 있는 실정이다.

교통 및 물류부문 사업 중 도로 및 철도 사업은 도시내 교통난 완화 사업보다는 광역 지역간 연계 특히, 부산시와의 연계성 강화를 위한 사업들이 핵심 사업으로 추진되고 있다. 즉, 부산-울산 고속도로 건설, 경부고속도로 확장, 동해 남부선 복선 전철화 등 지역간 연계망 확충 사업들이 주요 현안으로 추진되고 있다, 그리고 울산 신항 건설과 연계한 신항고속도로 건설 사업도 현안 사업으로 부각되고 있다. 부산-울산 고속도로 건설 사업과 경부고속도로 확장 사업은 둘 다 순수 국비 사업이나 지역 현안 사업인 만큼 당초 예정된 기간 내에 사업이 완료될 수 있도록 예산 집행이 차질없이 이루어지기를 희망하고 있다.

울산 신항 고속도로 건설 사업은 부산-울산 고속 도로와 신항만과의 연계를 위하여 필요한 사업이나 현재 국가 사업에서 지방자치단체 사업으로 이관되어 있어 다시 국가 사업으로 추진되기를 희망하고 있는 실정이다. 그리고 동해남부선 복선전철화 사업은 지

방비의 분담이 요구되고 있으나 울산시는 예산 사정으로 이의 국비 전환 추진 후 분할 납부를 요구하고 있는 실정이다. 물류사업으로는 공업도시로서 취약한 유통 기능을 보완하기 위하여 진장유통단지 조성 사업을 추진 중에 있다. 현재 토지공사가 사업 시행자가 되어 편입부지 보상 등을 추진 중에 있으나 진입도로 건설을 위한 정부 투자를 요구하고 있는 실정이다.

관광 및 문화사업으로는 강동해안 특구개발사업이 제4차 국토종합계획에 반영되는 등 추진 중에 있다. 그러나, 1조원 이상의 사업비가 요구되는 대형 사업으로서 자치단체의 능력만으로 추진하기에는 많은 어려움이 예상된다. 따라서 울산시는 관광진흥법상의 특구 지정을 통하여 정부 지원을 확대해 줄 것을 요청하고 있다.

생활 및 환경시설사업으로는 기존의 공단지역과 주거지역을 차단하는 완충녹지조성사업이 추진되고 있다. 현재 도시계획상에 52만평을 공해 방지 녹지로 지정하고 85억원을 투자하여 4천 평을 조성 중에 있다. 이 사업과 관련하여 울산시는 현재 주거지와 연결되는 4km 구간에 대하여 국비 지원을 해줄 것을 요청하고 있다. 또한 현행 60%의 하수도 보급률을 90%로 끌어올리기 위하여 4개 지역에서의 하수처리장 건설 사업을 계획대로 추진 중에 있다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 울산시의 경우 국가 주도의 예산 투입이 요구되는 광역 교통망의 조기 확충사업이 가장 시급한 현안으로 떠오르고 있다. 따라서 중앙 정부가 적기에 예산을 투입하여 공사가 당초 계획대로 완공될 수 있도록 희망하고 있다. 그리고 중화학 공업의 기반을 바탕으로 한 자동차 부품 산업과 신산업단지의 조성 사업이 지역 역점 사업으로 추진되고 있는데 이의 조속한 추진을 위해서 용지난 해결을 위한 그린벨트 해제 조치가 요구되고 있다.

<표 II-5> 울산시 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설 부문	오토밸리 조성	·세계적 수준의 자동차 부품 집적지 형성 ·기간: 2002 ~ 2010 ·사업비: 5,000억원(국비 1,195억, 시비 916억, 민자: 2,889억)	·「지역산업진흥기본계획」 등 국가사 업계획에 반영 ·사업대상 부지중 40만평이 GB지 역, 해제요망
	신산업단지 및 자유무역지 역 조성	·기존의 석유화학, 정밀화학 등과 연 계하여 정보통신, 신소재, 환경산업 등 지식기반 산업 육성 ·기간: 2002 ~ 2011 ·사업비: 2,515억원 (국비 97억, 시비 2,418억원)	·금년중 지방산업단지 지정 및 자유 무역 지역 지정계획 협의 ·사업대상지중 14.4만평이 GB지역, 해제 요망
교통 및 물류시설 부문	울산 신항만 건설	·21세기 환동해권 경제활동의 중심지 확보와 울산, 온산 공업단지의 항만 수요 대응 ·기간: 1995 ~ 2011 ·사업비: 3조 5,195억원(국비 2조 8,933억원, 민간 6,262억원)	·방파제, 호안시설 등은 정부사업으 로 추진하고, 접안시설을 민자사업 으로 추진 ·IMF시기에 정부예산부족으로 일시중 단, 민자사업 부문을 정부사업으로 전환 추진중 ·부산, 광양 등의 항만시설 우선투자 로 투자우선 순위에서 밀리고 있음.
	울산신항고 속도로 건설	·부산-울산 고속도로와 신항만과의 연계필요 ·사업기간: 미정(6년간) ·사업비 3,980억원	·현재 국가사업에서 지방자치단체 사 업으로 이관된 상태 ·국가 사업으로 추진요망
	부산-울산 고속도로 건설	·부산-울산간 교통난 완화 및 물동량 소화 ·사업기간: 2001 ~ 2006 ·사업비: 1조2천974억원(국비사업)	·현재 토지보상 63%진행중(1200억 원 투입) ·사업기간내에 사업이 완료될 수 있 도록 요망
	경부고속 도로 확장	·기존 경부고속도로의 급증하는 교통 수요 대응 ·사업기간: 2001 ~ 2005 ·사업비: 3,314억원(국비)	·2001.12월 착공, 현재 토지보상 21%추진 ·사업 기간내에 완료 요망

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	동해 남부선 복선 전철화	·철도교통수요대응 - 총 65.7km(울산구간: 25.9km) ·사업기간: 1993 ~ 2008 ·사업비: 2조2천380억원 - 국비: 1조6천828억, 지방비: 5,552억원,(울산: 1,752억)	·지방자치단체분 부담 애로 많음 ·우선 국비로 추진후 분할 납부 요망
	진장유통단지 조성	·공업중심도시로서 취약한 유통기능 보완 ·사업기간: 2000 ~ 2004 ·사업비: 749억원 (국비 75억, 시비 75억, 토지공사: 598억)	·토지공사가 시행자가 되어 추진중 ·현재 편입부지보상 진행중 ·유통단지개발 촉진법에 따른 진입도로 부분 ·국가예산으로 추진요망
관광 및 문화시설 부문	강동해안 특구개발	·천혜의 자연자원을 활용한 해안 관광지 개발 ·사업기간: 2001 ~ 2010 ·사업비 1조973억원 (공공 5,476억, 민자 5,476억)	·제4차 국토종합계획에 반영 - 타당조사, 기본계획 완료 ·관광진흥법상 특별구역 지정 요망 ·자체예산부족, 중앙차원의 지원필요
생활 및 환경 시설부문	완충녹지 조성사업	·울산공단과 주거시설간의 차단을 통한 공해방지 ·사업기간: 2003 ~ 2006 ·사업비: 2,380억	·도시계획에 52만평을 공해방지 녹지로 지정 ·현재 85억 투자, 4천평조성 ·국가차원의 예산투입 요망 - 주거지와 연결되는 4km구간을 국비로 지원요망(1,080억원)
	하수처리장 건설사업	·하수도 보급률을 현행 60%에서 90%로 증가 ·사업기간: 1998 ~ 2004 ·사업비: 4,446억원 (지방비)	·4개지역 신증설 사업중 금년중 2개 지역 완공 ·예산상의 부담있으나 계획대로 추진

## II. 지방자치단체별 핵심 지역개발사업 추진현황23

## 6. 강원도

강원도 지역에서는 총 14개 사업이 핵심 지역개발사업으로 추진 중에 있다. 유형별로 보면, 교통 및 물류시설 부문이 7건으로 가장 많고, 관광 및 문화시설 부문이 4건, 산업 및 정보시설 부문 2건, 그리고 도시개발 및 정비부문이 1건으로 나타나고 있다. 생활 및 환경 시설 부문은 기초자치단체별 소규모 사업이 많은 관계로 도 차원에서 크게 주목할 만한 사업은 없는 것으로 조사되었다.

도시개발 및 정비 부문 사업으로는 21세기형 전원도시 건설 사업이 유일하게 추진 중에 있다. 이 사업은 향후 교통 여건이 정비될 경우 전원 생태도시에 대한 수도권 주민의 욕구를 강원도가 충족시킬 수 있을 것이라는 판단하에 추진되고 있다. 따라서 입지 지점은 수도권과 강원도의 동서 연결 축에 위치하고 있는 홍천, 횡성 일대가 검토되고 있다. 사업기간은 2000년에서 2010년까지이고 총 사업비는 국비, 지방비 및 민자를 포함하여 총 1조 1,600억원으로 추정되고 있다. 현재 제4차 국토종합계획에 반영하는 등 계획 추진을 위한 여건을 조성 중에 있다. 이 사업은 중장기적으로 추진 필요성이 높으나 현실적인 수요가 언제쯤 나타날 것인가가 관건이 될 것이다. 특히 수도권과 신도시 입지 지점간을 연결하는 교통축의 정비가 사업 시기를 당기는데 결정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다.

산업 및 정보시설 개발 관련 사업으로는 3각 테크노밸리 조성 사업이 중점적으로 추진되고 있고 강릉과학지방산업단지 조성 사업도 현안 사업중 하나이다. 강원도는 원래 공업기반이 취약한 지역이나 지역의 3대 거점도시인 춘천, 원주, 강릉에 각각 특화된 첨단 산업단지를 조성하여 지역개발을 촉진시키고자 추진되고 있다. 2001~2010년 기간 동안 총 2,480억원의 투입이 예상되는 이 사업의 성공적 추진을 위해서는 중앙정부의 예산 지원과 주요 연구기관 등의 유치를 위한 협력 등이 우선적으로 요구되고 있다. 그리고 강릉과학지방 산업단지 조성은 1991년부터 추진되어 왔으나 사업 추진과정에서 부지 규모를 절반으로 축소하는 등 당초 계획을 수정 추진 중에 있다. 이 사업 역시 기반시설 투자를 위한 예산 확보와 주요 기관의 유치에 애로를 겪고 있다.

핵심 사업이 가장 많은 교통 및 물류시설 부문은 도로와 철도 사업이 각각 3건이고 물류 유통단지 건설 사업이 1건으로 나타났다. 그만큼 강원도는 교통 인프라 부문이 여전히 취약하다는 것을 나타내고 있다. 도로 부문 주요 사업으로는 서울-춘천-양양을 연결하는 동서고속도로의 건설과 동해안의 남북교통축에 해당되는 동해 고속도로의 조기 완공 그리고 탄광지역 개발의 선결 요건이 되는 국도 38호선의 확·포장 사업의 조기

완결 등이다. 모두 국비로 추진되는 정부사업이나 동서 고속도로의 서울-춘천 구간은 민자사업으로 추진 중에 있다. 이 사업들은 강원도의 입장에서는 지역개발을 촉진시킬 수 있는 핵심 사업들이나 중앙 정부의 예산 반영 부진에 따른 사업의 장기화가 가장 큰 애로 요인으로 지적되고 있다.

철도 사업으로는 경춘선 복선화와 원주-강릉간 복선 전철 건설, 그리고 영동선 철도 이설 및 전철화가 핵심 사업으로 추진 중에 있다. 이들 사업 역시 국비로 추진되는 장기 계속사업으로 예산 반영의 부진에 따른 사업의 장기화가 문제점으로 나타나고 있다. 물류 부문에서는 정부의 유통단지종합개발계획에 따라 강릉 및 동해 물류 유통단지 건설이 추진 중에 있으나 국비 및 지방비 확보가 부진하고 민간 사업자의 참여도 이루어지지 않고 있다.

관광 및 문화시설 부문에서는 강원 카지노 종합관광단지 조성, 백두대간 역사 문화단지 건설, 설악·금강 국제관광자유지대 건설, 한민족 평화지대 조성 등 4개의 사업이 핵심적으로 추진되고 있다. 강원도는 풍부한 관광자원을 보유하고 있기 때문에 각기 고유한 특성을 살릴 경우 충분한 사업 타당성을 갖고 있다. 한민족평화지대 조성사업은 1990년부터 추진 중에 있으며 남북 화해 무드와 함께 접경지역의 개발을 촉진하는 방향으로 추진 중에 있다. 그리고 설악·금강 국제관광자유지대 건설 사업 역시 남북교류 확대와 금강산 관광의 여건을 활용하여 국제 관광지로서 조성하는 계획을 추진 중에 있다. 본 사업들의 성공 여부는 민간 자본을 얼마나 효과적으로 유입하느냐에 달려 있다. 따라서 이들 민간자본을 유인하기 위한 인센티브 대책의 마련과 선행적인 정부의 기반 시설 투자가 요구되고 있다.

이상에서 살펴 본바와 같이 강원 지역의 핵심 지역개발사업들은 대부분 지금부터 시작해야 하는 신규 사업들이 많다. 이는 지금까지 이 지역의 개발이 제대로 추진되고 있지 않았다는 것을 의미한다. 그리고 대규모 사업비가 요구되는 대형 사업들이 대부분이다. 따라서 어떻게 효과적으로 사업 추진의 재원을 확보하고 사업 기간 내에 사업을 완료할 수 있는가가 과제로 제기되고 있다. 특히, 민자사업으로 검토되고 있는 사업의 경우 지역 특성상 민간자본의 도입이 쉽지 않을 것으로 판단된다. 이밖에 행정상의 문제로는 군사시설보호와 상수원보호를 위한 규제가 각종 지역 개발 사업을 추진하는데 현실적인 장애 요인이 되고 있다.

<표 II-6> 강원도 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
도시개발 및 정비부문	21세기형 전원생태 도시 건설	·“탈서울·교외화”지방선호 계층을 위한 전원생태도시 건설 - 홍천, 횡성일원 ·인구5만규모의 지속가능한 자족생활권 형성 ·기간 : 2000 ~ 2010 ·사업비 : 1조 1,600억원 - 국비, 지방비 및 민자	·제4차 국토종합계획 및 제3차 도종합계획에 반영 ·현재 계획수립 등 초기단계에 있으며 사업의 타당성 측면에서 당초 계획보다 늦어질 가능성 있음. ·중앙정부 차원의 사업타당성에 대한 인식과 추진의지 중요
산업 및 정보시설 부문	3각 테크노벨리 조성 사업	·춘천, 강릉, 원주권의 권역별 신산업 육성을 통한 지역산업구조 개선 ·기간 : 2001 ~ 2010 ·사업비 : 2,450억원 - 국비, 지방비 및 민자	·권역별 특화산업 관련시설 입주 추진 ·중앙정부의 지역시설 등을 위한 관련 사업비 지원 및 주요 기관 유치지원 필요
	강릉과학 지방산업 단지 조성	·동해안 지역의 성장거점 육성을 위한 과학기술도시 건설 ·기간 : 1991 ~ 2005 ·사업비 : 1,929억원 - 국비, 지방비	·지금까지 775억원 투자 ·사업성제고를 위하여 개발계획 축소(당초 100만평→499천명) ·기반시설사업추진을 위한 예산확보 및 주요기관 유치 애로
교통 및 물류시설 부문	동서고속 도로 건설	·서울-춘천-양양간 동서축 네트워크 구축(158.9km) - 도내구간 112.6km ·기간 : 2003 ~ 2009 ·사업비 : 1조 5,400억원(국비)	·서울-춘천구간은 민자사업으로 추진 중이나 사업성 취약, 국가사업으로 전환 필요 ·춘천-양양간은 일부 실시설계중 ·사업조기착공 요망 - 중앙정부의 예산반영 등
	동해고속 도로 조기완공	·남북축의 광역기간 도로망 구축 ·기간 : 1998 ~ 2020 ·사업비 : 2조 3,437억원(국비)	·금년중 삼척-강릉-고성구간 4차선 확장에 2,200억원 예산 집중배정(127.4km) ·주문진-고성간 실시설계 및 착수추진 협의중(66.7km) ·사업조기완공을 위한 예산집중 투자 필요
	국도 38호선 확포장	·관광지역 개발 활성화를 위한 도로망 구축 필요 ·기간 : 1993 ~ 2005 ·사업비 : 2조6,536억원(국비)	·금년중 8개구간, 1,198억원 투자 ·사업기간 지연에 따른 관광지역개발 사업 효과 미흡 ·조기완공을 위한 우선 투자 필요

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	경춘선 복선화	·서울(망우)-춘천구간 81.4km(도내 31.1km) 복선화 사업 ·기간 : 1997 ~ 2014 ·사업비 : 8,606억원(국비)	·용지매입 및 노반공사 진행중 ·예산부족으로 사업의 장기화 예상
	원주-강릉간 복선 전철 건설	·원주-강릉간 120km 복선전철 건설 ·기간 : 1997 ~ 2019 ·사업비 : 1조8,652억원 - 국비	·기본설계 완료 단계 ·사업의 장기화로 인한 지역개발 효과 지연
	영동선 철도이설 및 전철화	·동백산-도계간 철도이설 및 강릉-동해간 전철화 추진 ·기간 : 2000 ~ 2009 ·사업비 : 4,541억원 - 국비	·사업추진 초기단계 ·사업의 장기화 예상
	강릉 및 동해물류 유통단지 건설	·유통단지종합개발계획에 따른 사업 ·지역물동량의 원활한 처리와 물류비 절감 ·기간 : 1999 ~ 2003 ·사업비용 : 917억원 - 국비, 지방비, 민자	·단지지정후 재원대책 미비 - 국비지원 및 시비확보 곤란 ·민자사업으로 추진중이나 성과 미비
관광 및 문화시설 부문	강원 카지노 종합관광 단지 조성	·탄광지역 종합개발을 선도하는 핵심 사업 ·기간 : 1997 ~ 2005 ·사업비 : 1조1,743억원(민자)	·스몰 카지노건설 완료, 운영중 ·본카지노, 호텔, 테마파크 등을 2002년중에 건설하고 2003년도 이후 골프장, 스키장, 콘도 등 건설추진 ·38국도 4차선 조기확장의 지연으로 민자유치에 애로 ·순수민자사업으로 지역발전 연계효과를 높이기 위한 대책 필요
	백두대간 역사문화촌 건설	·백두대간의 상징성 부여와 체험공간 시설 ·기간 : 2000 ~ 2011 ·사업비 : 1,877억원 - 국비, 지방비, 민자	·사업계획 입안 및 추진초기단계 ·민자추진을 위한 인센티브 필요
	설악- 금강국제 관광자유지대 건설	·금강산과 설악산의 연계개발과 통일 이후 평화관광지대 조성 ·기간 : 2000 ~ 2020 ·사업비용 : 1조 8,735억원 - 국비, 지방비, 민자	·사업계획 입안 및 추진초기단계 ·민자추진을 위한 인센티브 필요
	한민족 평화지대 조성	·통일안보관광 수용기반 조성 ·기간 : 1990 ~ 2009 ·사업비용 : 1,200억원 - 국비, 지방비	·접경 및 군사보호지역으로 인한 국제 및 개발의 애로 상존 ·접경지역 관리 및 지원에 대한 법적 기반 취약 ·연계효과 극대화를 위한 도로 등 접근성 취약

## II. 지방자치단체별 핵심 지역개발사업 추진현황27

## 7. 충청북도

충청북도는 고속간선 교통망 확충을 통해 첨단산업을 유치하는 동시에 관광문화 자원을 개발한다는 개발전략을 갖고 있다. 이를 실현하기 위한 수단으로 모두 11건의 사업이 핵심 지역개발 사업으로 추진되고 있다. 부문별로 살펴보면 2건의 산업단지 조성 사업, 7건의 교통·물류시설 확충사업, 그리고 각각 1건씩의 관광 및 문화시설사업과 생활 및 환경 관련사업이 있다.

우선 산업단지 조성사업으로는 오송 생명과학단지 조성 및 오창 과학산업단지 조성사업이 대표적인 사업으로 주목받고 있다. 오송 생명과학단지는 21C 핵심 전략사업의 일환으로 추진되는 국내 유일의 보건·의료산업 전문단지로서, 추진 주체는 보건복지부이고 단지조성은 토지개발공사가 맡고 있다. 단지가 조성되면 여기에는 식품의약품안전청을 비롯해 국립보건원, 한국보건산업진흥원 등 주요 국가기관들이 이전하기로 지난해 계획이 확정된 상태이다. 사업기간은 1997년부터 2006년까지로 3,966억원을 투자하여 총 141만평의 단지를 조성할 계획으로 있다. 이 사업은 1997년에 국가산업단지로 지정되었으나, IMF 외환 위기로 인해 그 동안 착공이 지연되었고 단지 규모도 절반으로 변경되었으나, 금년 7월 착공하면 최단 시일 내에 준공할 수 있도록 박차를 가한다는 계획이다. 한편 오창 과학산업단지는 정보·전자·항공 등 첨단 산업기반을 확충하기 위한 특화 단지로 조성되고 있다. 지난해에 286만평의 단지 조성공사를 마무리하고, 현재는 입주 희망 기업을 모집하고 있는데 56%의 분양률을 기록하고 있다. 이들 오송 및 오창 첨단산업단지는 입지 특성상 고속 교통망과 연계되어야 하기 때문에 청주공항 및 경부고속철도 오송역과의 접근성이 양호한 청주시 인접지역에 조성되고 있다. 그런데 충청북도는 최근의 수도권 규제완화 조치에 따라 입지 수요가 위축될 가능성도 있어 대책 마련에 부심하고 있다.

교통·물류 부문의 핵심사업으로는 고속철도 오송역 건설 외에, 3건의 고속도로 건설을 비롯하여 충북선 전철화, 중부내륙 화물기지 조성사업이 대표적인 사업으로 손꼽힌다. 이들 사업 중에서 가장 중요한 사업으로는 경부고속철도 오송역을 조기에 개통시켜, 이곳을 호남고속철도의 분기역 기능을 담당하도록 하는 것이다. 그런데 현재 호남고속철도 분기역 유치를 위해 충북, 충남, 대전 세 지자체간에 치열한 경쟁을 벌이고 있어 귀추가 주목된다. 충북의 논리는 오송역을 분기역으로 하면 충북선과 연결되어 X자형 기간 철도망이 구축되기 때문에 국토의 균형발전을 도모할 수 있을 뿐만 아니라 건설비용도 저렴하다는 사실을 들고 있다. 경부고속철도 노선에서 오송역의 개통은 역세권 인구

가 100만명을 넘는 시점에 이루어진다고 하였는데, 충청북도는 이미 이 조건을 충족시켰으니 조속히 착공을 해야 한다는 주장이다. 충청북도는 도내에서 추진되는 11건의 핵심 사업 중에서 오송 고속전철역 건설에 가장 큰 비중을 두고 있는데, 그 이유는 청주공항의 활성화와 오송·오창 산업단지의 기업유치 성공을 위해서는 오송 고속전철역이 절대적으로 중요하다고 판단하기 때문이다.

한편 고속도로 건설사업으로는 경기 여주-경북 구미를 관통하는 중부내륙고속도로, 청원-상주 고속도로, 그리고 안중-삼척 고속도로 건설사업이 있다. 이들 고속도로가 모두 완공되면 충청북도는 경부·중부·중앙·중부내륙 고속도로 등 4개의 고속도로가 남북으로 관통하고, 그 동안 상대적으로 접근성이 취약했던 동서축 방향으로는 안중-삼척, 청원-상주(당진-영덕) 고속도로의 건설이 이루어짐에 따라 광역 교통여건이 크게 개선되어 지역발전의 새로운 전기를 맞게 될 것으로 기대하고 있다. 중부내륙 고속도로는 공정률이 56%를 넘어 여주-충주 구간은 금년 중에 조기 개통될 예정이며, 나머지 고속도로 건설은 사업 초기단계로서 충청북도는 정부에 대해 이들 사업이 목표년도 내에 준공될 수 있도록 차질 없이 예산배정을 해줄 것을 건의를 하고 있다. 또한 지속적으로 증가하는 물류 수요에 대응하기 위해 1997년에 시작된 충북선 전철화 사업은 현재 80%의 공정을 보이면서 내년에 마무리될 예정으로 차질 없이 진행되고 있다.

물류시설 사업으로 추진되는 중부내륙 화물기지 조성사업은 경인 및 중부지역 물동량을 효과적으로 처리함으로써 국가 경쟁력을 제고할 뿐만 아니라 청주공항 및 인근 산업단지 활성화에도 기여하기 위한 목적으로 추진되고 있다. 투자 사업비는 약 3,500억 규모로 민자유치사업 형태로 추진되고 있는데, 현재로서는 투자를 희망하는 업체가 없어 사업이 난관에 부딪혀 있다. 충청북도는 이를 타개하기 위해 중앙정부에 시설투자 및 사업비 용자지원 확대 등을 요구하고 있지만 사업의 성공적인 추진이 언제 가시화될 지는 여전히 의문이다.

마지막으로 관광 및 문화 부문과 생활 및 환경 부문의 사업으로서는 밀레니엄타운 조성사업과 광역 상수도 건설사업을 들 수 있다. 약 18만평 규모의 밀레니엄타운 조성사업은 청주국제공항 및 오송·오창 산업단지와 연계하여 발생될 국제 비즈니스 수요에 대응하기 위해 조성된다. 약 1,400억원의 총 사업비 중에서 900억의 민간자본을 유치하여 컨벤션호텔, 각종 위락시설, 생태학습장을 건설할 계획인데 2010년을 완공 목표로 추진되고 있다. 지난해부터 착수된 상태로 민자유치 성공 여부 및 유치시설에 대해서도 주민간에 다소의 이견이 있어 아직은 유동성이 있는 것으로 판단된다. 광역 상수도 사업은 모두 6,500억원을 투입하여 충청남·북도 및 경기도 남부지역을 대상으로 하는 충주댐

및 대청댐 2단계 광역상수도 건설사업이다. 충주댐 광역 상수도 건설은 금년에 완공될 예정이며, 대청댐 2단계 사업 역시 공정률 78%로서 내년이면 사업이 종료될 예정이다.

충청북도는 현재 추진되고 있는 격자형 광역 교통망이 구축되면 국토 중심부에 위치한 충북 지역의 접근성은 크게 개선되고 이것이 산업발전에도 중요하게 작용할 것으로 기대하고 있다. 하지만 최근 들어 국가 경쟁력 차원에서 제기되고 있는 수도권 입지규제 완화가 충북 지역에 대한 입지수요를 위축시킬 가능성도 있을 것이라고 우려하고 있다. 또한 2004년 경부고속철도 개통 시기에 맞추어 오송역을 건설하기가 현실적으로 어려울 수도 있지만 역량을 집중하여 준공 시기를 최대한 단축시키려고 노력하고 있다. 오송역은 청주공항 및 현재 추진중인 오송·오창 산업단지의 성공을 위해 전략적으로 중요한 의미가 있는 것으로 판단된다. 따라서 막대한 예산이 투입된 청주공항 등 국책사업이 소기의 성과를 거둘 수 있도록 국가적 차원에서 배려하는 노력이 필요할 것이다.

**<표 II-7> 충청북도 핵심지역 개발사업**

구 분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설 부문	오송생명 과학단지 조성	·국내 유일의 Bio 관련산업 전문단지 개발 ·기간 : 1997-2006 ·사업비 : 3,966억원 - 국비, 지방비	·IMF 이후 단지규모를 절반 정도로 축소하였고, 현재는 보상물건을 조사중에 있으며, 금년 하반기에 착공 예정 ·IMF등으로 사업이 지연됨에 따라 일부 보건의료 관련 업체들은 인접 오창산업단지로 입주하는 등 차질도 발생
	오창 과학산업 단지 기업유치	·정보전자·항공 관련산업 특화 단지 ·외국인 전용공단 및 자유무역지대 추진 ·기간 : 1991-2001 ·사업비 : 6,762억원 - 국비, 지방비	·지난해 단지조성공사 완료 ·현재는 입주업체 선정중이며, 분양률은 56% ·분양을 촉진하고, 청주국제공항과의 연계성을 높이기 위해 외국인 전용공단 및 자유무역지대 지정 건의
교통 및 물류시설 부문	오송 고속철도역 건설	·청주공항, 오송·오창단지 등 대형 국책사업의 효율성 제고 및 향후 호남고속철의 분기역으로 기능 ·기간 : 2002-2004(설계) ·사업비 : 약1,500억원(국비)	·현재 오송역사를 설계중이며 2004년에 완료될 예정 ·인접지역 국책사업과의 시너지효과 극대화를 위해 설계가 완료되는 즉시 착공될 수 있도록 예산반영을 중앙정부에 요청
	중부내륙 고속도로 건설	·경기 여주-경북 구미간을 관통함으로써 중부 내륙지역 개발촉진 및 국토균형 발전 도모, 152km ·기간 : 1996-2004 ·사업비 : 2조 7,563억원(국비)	·공정률 56%로 금년에 여주-충주 구간이 계획보다 1년 빨리 개통될 예정 ·상주-구미 구간은 이미 개통

구 분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	청원-상주 고속도로 건설	·충북 서남부 지역 접근도 향상, 79km ·기간 : 1998-2006 ·사업비 : 1조 3,205억원 - 국비	·작년 말에 착공되어 공정률은 1.5%에 불과 ·편입 토지는 97%가 보상됨
	안중-삼척 고속도로 건설	·동서간 교통수요 급증에 대처하기 위해 단계적 노선 연장, 222km ·기간 : 1997-2020 ·사업비 : 2조 8,834억원(국비)	·평택-음성 구간은 금년에 착공되 고, 음성-충주 구간은 기본설계를 완료하고 금년중 실시설계 착수
	충북선 전철화 사업	·충북선의 수송능력 증대, 115km ·기간 : 1997-2003 ·사업비 : 2,636억원 - 국비	·공정률 80%로서 내년도에 완공될 예정
	국도 4차선 확포장 사업	·병목구간해소, 시군의 접근성 향상 ·15개 구간 확포장, 5개 우회도로 등 213km ·기간 : 1993-2004 ·사업비 : 2조 2,071억원(국비)	·공정률 57%로 사업이 계획보다 지연되는 구간에 대해서는 예산의 집중배정을 통해 목표년도내 완공 이 가능하도록 중앙정부에 요청
	중부내륙 화물기지 조성	·경인 및 중부지역 물동량의 효과적 처리를 통한 국가경쟁력 제고, 청주 공항 및 인근 산업단지 활성화 ·기간 : 2000-2010 ·사업비 : 3,529억원(국비, 민자)	·민자유치사업으로 추진하고 있으 나, 투자 희망업체가 없는 상태 ·중앙정부에 투자확대 및 사업비 용 자지원 확대 등을 요구하고 있지만 본격 사업착수 시기는 미지수
관광 및 문화시설 부문	밀레니엄 타운 조성	·청주공항 및 주변 첨단산업단지 와 연계된 국제비즈니스 서비스공간 제공 ·기간 : 2000-2010 ·사업비 : 1,378억원(지방비, 민자)	·금년초 실시계획 고시 ·금년 가을 개최되는 오송 Bio엑스 포 개최 예정 ·퍼블릭 골프장등 건설에 대한 주민 동의 여부 불투명
생활 및 환경시설 부문	광역 상수도 건설	·충주댐 및 대청댐의 광역상수도망 구축을 통해 충남북, 경기 남부지역 에 안정적 용수공급 ·기간 : 1994-2003 ·사업비 : 6,486억원(국비, 지방비)	·충주댐 광역상수도는 완료된 상태 이고, 대청댐 2단계 광역상수도 공 사는 진도를 78%로 내년도에 마 무리 예정

## 8. 충청남도

충청남도는 1990년대부터 시작된 각종 서해안 개발사업을 구체화시키는 단계에 있다. 충청남도에서 추진되고 있는 대표적인 사업으로는 석문단지 등 4건의 산업단지 조성사업과 1건의 도시개발 및 정비사업, 그리고 대전-당진 고속도로 건설 등 4건의 교통관련 사업, 백제문화권 개발 등 3건의 관광문화 사업 등 모두 12건의 핵심 지역개발사업이 추진되고 있다.

산업단지 조성사업에는 석문, 장항 등 2건의 국가산업단지 조성사업을 비롯하여, 아산 테크노컴플렉스, 천안 영상문화단지 조성사업 등이 있다. 석문 및 장항 산업단지는 사업비가 각각 1조원을 넘는 대형 사업으로서 착수한지 10년 이상 경과했지만, 그 동안 사업추진이 부진했던 것이 사실이다. 석문 국가산업단지 조성사업은 1991년 완공된 석문 간척지 중 일부를 공업단지로 개발하고자 총 사업비 1조 1,200억원을 투입하여 370만평에 이르는 공업단지를 조성하려는 사업이다. 하지만 1991년 국가산업단지로 지정된 이래 초기에는 대규모 석유화학 업체들의 입주 신청이 있었으나 이들 업체에 대한 지역주민의 입주반대 등으로 사업이 지연되다가, 외환위기 이후에는 이들 업체마저 입주 의사를 철회함으로써 사업이 표류되고 있다. 더욱이 평당 46만원에 이르는 높은 분양가격과 선 분양 후 개발의 용지공급 방식 등으로 인해 입지 수요가 크게 위축되었다. 당초 2001년에 사업이 완료될 계획이었으나 아직 착공조차 못하고 있는 실정이다. 장항 국가산업단지 역시 1990년부터 시작된 사업으로 단지조성 규모는 450만평, 총 사업비 1조 3,200에 이르는 대형 사업이지만 입지 수요의 부족과 관계 부처간의 이견으로 사업이 아직 착수되지 못하고 있다. 이들 사업은 낙관적 입지수요 전망, IMF 외환위기, 시행주체의 예산부족, 무리한 분양방식, 지역주민의 민원 등이 복합적으로 작용하여 사업추진이 지연되고 있는 대표적 사례라고 할 수 있다. 하지만 최근 서해안고속도로 개통과 경기회복 등에 힘입어 입지 수요가 회복될 것으로 기대됨에 따라 충청남도는 도로망 등 기반시설을 확충해 줄 것을 중앙정부에 건의해 국비 지원이 확정되는 등 사업추진을 가속화하기 위해 노력하고 있다.

한편 아산 테크노컴플렉스는 1995년 지방산업단지로 지정된 이후, 1999년부터 공사가 시작되었다. 삼성전자를 시행주체로 하는 민자사업으로 추진되며 전자영상음향 등 첨단업종 전문단지로서 육성할 계획이다. 금년 초 현재 공정률은 52%로 내년까지 60만평의 단지조성 공사를 마무리할 계획이다. 천안 영상문화복합단지는 최초의 외국인 투자지역으로 개발되고 있으며, 미국계 회사가 시행 주체로 선정되어 금년까지 22만평의 단

지 조성공사를 마무리할 계획이다.

도시개발 및 정비 부문의 사업으로서는 아산만 배후 신도시 건설사업이 있다. 이 사업은 천안-아산 지역에 조성되는 다수의 산업단지를 지원하기 위해 17만명이 거주할 수 있는 배후 신도시를 건설하는 것이다. 천안시 불당동, 아산시 탕정·배방·음봉면 일대의 886만평에 2016년까지 총 2조 3천억원을 단계적으로 투입할 계획이다. 우선 고속철도 천안역 역세권을 중심으로 한 1단계 개발사업이 추진되고 있는데 주택공사가 참여하기로 결정된 상태이다.

한편, 충청남도는 도로 연장이 6,008km로서 도 단위에서는 가장 낮고, 도로연장 중에서 시·군도가 차지하는 비중이 50.4%로 광역 도로망이 타 지역에 비해 낮은 수준이다. 또한 항만시설의 집안 능력은 전국 항만의 4.3%에 불과하며 컨테이너 처리시설이 없어 무역항으로서의 기능이 미약한 실정이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 교통·물류 부문의 사업으로는 2건의 고속도로 건설, 2건의 항만개발 사업이 추진되고 있다. 대전-당진 고속도로는 1조 8천억원의 예산을 투입하여 충남 북서부와 대전을 이어주는 총연장 94km의 도로건설로서 용지매수율 80%를 기록하면서 2006년 완공을 목표로 건설중에 있다. 이 사업은 당초 민자유치 사업으로 추진할 계획이었으나, IMF 이후 민간자본의 참여가 여의치 않을 것으로 판단하여 1999년 국가사업으로 전환되어 건설되고 있다. 그리고 공주-서천 고속도로 역시 2006년을 완공 목표로 공사가 진행중에 있다. 이들 두 고속도로가 완공되면 서해안지역과 충남 내륙지역의 연계발전을 촉진할 X자형 고속 교통망을 구축하게 된다는 의미가 있다. 항만 개발 사업중에서는 당진항과 보령신항 개발사업이 가장 큰 비중을 차지한다. 이들 두 항만 개발사업은 대 중국 및 환황해권 교역이 급증할 것에 대비하여 무역항으로 개발되는 데 당진항은 20만톤, 보령신항은 2만톤 규모의 하역능력을 갖출 계획이다. 그런데 당진항의 경우, 평택항과 인접해 있어 경제적 효율성 및 향후 운영관리상의 협조체제 구축 등의 관점에서 신중을 기할 필요가 있다고 판단된다.

충남은 유서 깊은 백제문화 유적지 및 풍부한 해양관광 자원을 갖고 있다. 이들 역사·관광 자원을 체계적으로 개발하고 국제 상품화하기 위한 사업이 추진되고 있다. 대표적인 사업은 백제문화권 종합개발사업으로서 공주와 부여를 중심으로 백제 고도의 역사·문화·관광 자원을 개발하기 위한 사업이 진행중에 있다. 이 사업은 1994년부터 2005년까지 약 2조원의 예산을 투입하여 5개 분야에 걸친 39개 단위사업으로 구성되어 있다. 당초에는 사업기간이 2001년이었으나 4년 연장되었고, 사업비도 7천억원 증액되었다. 지난해 말 현재 진도율은 36%를 기록하였고, 총 7,900억원이 투자된 상태이다. 그밖

에 아산-당진-서산-홍성 등지를 내포문화권개발 특정지역으로 지정하여 2011년까지 개발할 계획이며, 안면도에는 국제수준의 첨단 해양 휴양지를 건설하여 서해안 관광벨트의 중심으로 삼겠다는 목표 아래 민간자본을 유치하여 사업에 착수하였다. 하지만 IMF 외환위기 이후 관광시설에 대한 투자 침체로 사업이 지연되고 있어, 안면도 국제관광지 개발사업의 경우 2000년 2월을 기준으로 393억원이 투자되어 종합 공정률은 3.5%에 불과한 실정이다. 따라서 충청남도는 민간투자 선호도가 큰 골프장, 호텔, 상가 등에 투자 우선순위를 두어 사업을 추진할 계획인 것으로 알려졌다.

이상에서 살펴본 바와 같이 충청남도는 중국과의 교류가 확대되면서 서해안시대의 개막에 상당한 기대를 가졌고, 이를 구체적으로 실현하기 위한 각종 기반시설의 확충을 위해 노력하고 있다. 하지만 성급했던 기대는 대형사업의 추진에 적지 않은 시행착오를 가져왔고, 아직까지도 뚜렷한 방향을 잡지 못하고 있다. 다행히 우리 경제가 IMF 외환위기로부터 기대 이상 빨리 벗어나고 있고, 중국의 경제성장 속도도 가속화하고 있다. 과거에 수립한 계획에 구속되지 말고 변화하는 여건에 탄력적으로 대응하는 자세가 요구된다.

<표 II-8> 충청남도 핵심지역 개발사업

구 분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
도시개발 및 정비 부문	아산만 배후 신도시 건설	·천안-아산지역에 17만명 규모의 산업 및 교역 배후 중심도시 건설 ·기간 : 1997 ~ 2016 ·사업비 : 2조 3,200억원(국비,민자)	·아산만권 광역개발계획에 포함 ·1단계 천안역 역세권중심 개발사업 시행자로 주택공사 참여 결정
산업 및 정보시설 부문	석문 산업단지 조성	·수도권 집중억제 및 낙후지역개발을 위한 임해산업단지 조성 ·기간 : 1992 ~ 2008 ·사업비 : 1조 1,197억원(국비,지방비)	·1991년 국가산업단지로 지정되었으나, 입주업체에 대한 주민반대, 외환위기, 업체들의 입주 의사 철회 등으로 아직 착공이 이루어지지 않고 있음 ·서해안고속도로 개통으로 입지여건 개선 ·기업유치 촉진을 위해 기반시설 등에 대한 국고지원 건의
	장항 산업단지 조성	·21세기 서해안시대의 전진기지 역할 수행 및 국토균형개발 ·기간 : 1990 ~ 2006 ·사업비 : 1조 3,206억원(국비,민자)	·1989년 국가산업단지로 지정받았으나, 환경문제 등에 대한 부처간 이견, 외환위기, 입지수요 냉각 등으로 아직 미착공 상태 ·접근 도로 건설 등 정부지원 요청
	아산 테크노컴플렉스 조성	·삼성전자를 주축으로 하는 전자·영상·통신 관련 업종 특화 산업단지 조성 ·기간 : 1995 ~ 2003 ·사업비 : 2,159억원(민자)	·삼성전자를 시행주체로 하는 민자유치사업으로 추진되고 있음 ·현재 공정률은 52%, 내년도에 단지 조성 완료예정
	천안 영상문화복합단지 조성	·최초의 외국인 투자지역으로 개발되며, 관광업에 대해서도 제조업에 준한 지원 ·기간 : 1999 ~ 2002 ·사업비 : 651억원(민자)	·우리나라 최초의 외국인 투자지역 개발사업으로 추진중 ·금년내에 단지조성공사 완료
교통 및 물류시설 부문	대전-당진 고속도로 건설	·충남 당진-경북 영덕간 동서 관통 고속도로로서 기능, 94km ·기간 : 1996 ~ 2006 ·사업비 : 1조 7,783억원(국비)	·당초 민자사업이던 것을 1999년 국가사업으로 전환해 사업진행 ·편입토지 매수율 80%로 금년부터 본격 시공

구 분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	공주-서천 고속도로 건설	·서해안고속도로와 연계시켜 충남 내륙지역의 접근성 제고, 61km ·기간 : 1998 ~ 2006 ·사업비 : 9,848억원(국비)	·2001년 말 착공
	충청선 철도신설	·접근성이 취약한 서해안 지역을 충 북선 청주공항과 연결시킴으로써 환황해권 시대에 대비, 89km ·기간 : 2008 ~ 2020 ·사업비 : 1조 1,200억원(국비)	·제4차 국토계획 및 제3차 도계획 에 반영됨
	당진항 개발	·당진·아산·천안지역의 산업입지 증 대에 따른 효과적인 물동량 처리 ·기간 : 2002 ~ 2011 ·사업비 : 3조 2,797억원(국비,민자)	·총전에는 평택항을 이용했으나, 아 산·당진지역의 산업입지 증가로 별 도 항만신설의 필요성이 제기되나, 기존 평택항과의 역할분담 문제가 남아 있음 ·작년말 평택항으로부터 분리되었 고, 정부에는 조기 투자를 요청
	보령신항 개발	·대 중국 교역량 증가를 대비해 중 부권 거점항만으로 개발, 동북아 국 제항 기능 확보 ·기간 : 1997 ~ 2011 ·사업비 : 3,451억원(국비, 민자)	·1998년 실시설계를 완료했으나, IMF 외환위기로 착공시기를 2006 년 이후로 연기 ·지난해 외자유치 양해각서 체결 ·사업의 조기 착수를 위해 국비투입 확대 요청
관광 및 문화시설 부문	백제문화권 종합개발	·문화유적 정비, 관광휴양시설, 도시 환경정비, 교통시설확충 등 5개 분 야 38개 사업을 특정지역개발사업 으로 추진 ·기간 : 1994 ~ 2005 ·사업비 : 2조 1,435억원 (국비, 지방비, 민자)	·1994년 백제문화권 종합개발계획 이 확정된 이후, 지난해 말까지 종 합 진도율은 36%에 총 7,900억원 이 투자됨
	내포문화권 종합개발	·3개 시, 5개 군을 포함하는 역사문 화자원 보전정비, 관광자원의 상품 화, 관광교통시설 확충 ·기간 : 2002 ~ 2011 ·사업비 : 5,500억원 (국비, 지방비, 민자)	·특정지역지정 및 개발계획을 금년 상반기중 완료하고, 그 이후부터는 특별법에 의한 사업시행 예정
	안면도 국제관광지 개발	·서해안 관광벨트의 중심거점 개발 ·기간 : 1991 ~ 2011 ·사업비 : 1조 1,129억원 (국비, 지방비, 민자)	·IMF 외환위기 이후 관광시설에 대 한 투자침체로 사업지연 ·2000년 2월 기준으로 393억원 투 자, 종합공정률 3.5%

## 9. 전라북도

전라북도는 현재 15건의 핵심 지역개발사업이 추진 중에 있다. 산업 및 정보시설이 4건, 교통 및 물류 시설 부문이 8건, 관광 및 문화시설 사업이 3건이다.

산업 및 정보시설사업 중에는 새만금 종합개발사업이 최대 현안사업으로 추진중에 있다. 정부가 2001년 5월 물관리정책조정위원회를 통해 “새만금방조제를 완공하되 동진수역부터 먼저 개발하고, 만경수역은 수질이 목표 기준에 적합하다고 평가될 때까지 개발유보”키로 최종 방침을 확정함에 따라 방조제의 조기 완공과 환경기초시설 완비를 위한 사업을 본격적으로 추진하고 있다. 2002년도에는 외곽방조제 공사(2.7Km)의 실시와 보상을 실시할 예정이며, 현재 하수처리시설 등의 확충정비사업을 위한 민자유치 우선협상자 선정을 추진 중에 있다. 이와 함께 정부 종합대책의 착실한 이행과 만경·동진간 살리기 도민운동을 통해 새만금사업에 대한 국민적 공감대를 형성해 나가고 있다. 그런데 연간 1,800억원 규모의 투자가 있어야만 목표연도(2004년)까지 외곽방조제가 완공될 수 있다. 하지만 공사 지연시 폭풍·해일로 기축조 방조제 유실과 지반세굴로 자칫 현재까지 투자한 국고가 손실될 수도 있어 본 사업의 조속한 완료를 위해 국가 예산의 우선배정이 요구된다.

또한 자동차 부품 및 첨단 기계산업과 이와 연관된 산업을 육성코자 군산자유무역지역을 개발하고 있다. 현재 부지 매입을 완료하고, 표준공장 건립과 부대시설 공사에 착수할 예정이고 하반기에는 공장 건설이 가능토록 기반시설 공사를 조기에 완료할 예정이다. 현재 이 지역은 자유무역지역으로 지정된 상태로 외국인 투자 유치를 추진하고 있다. 하지만, 외국인 투자에 대한 인센티브 제도가 제대로 정비되지 않아 실질적인 투자유치실적은 기대에 미흡한 것으로 보인다. 이에 따라 토지사용기간 연장, 세제감면 확대 등 투자 유인을 제고할 수 있는 중앙정부의 정책적 배려가 요구된다. 이와 함께 군장 국가산업단지 조성, 자동차 및 기계산업단지 조성, 생물벤처기업 지원센터 건립 등의 사업이 추진되고 있다.

전북지역은 교통 및 물류 부문과 같은 교통인프라가 절대적으로 부족한 지역으로 국토 균형발전 측면에서 정부의 적극적인 지원이 필요하다. 항만 개발의 경우 대중국 교역 및 군장 산업단지 지원을 위해 「군장신항만」 건설과 함께 새만금 사업과 연계하여 「새만금신항만」 건설도 조기에 착수토록 정부에 건의하고 있는 중에 있다.

전북지역의 항공수요에 대응하기 위해 김제공항 건설사업이 국비로 추진중에 있다. 현재 용지매입을 하고 있으며, 2002년중 시설공사에 착공할 예정이며, 김제시와 협의하

에 공항 주변지역 개발계획을 검토하고 있다. 도로의 경우 익산-장수간 고속도로, 전주-광양간 고속도로 건설사업이 장기계속공사로 추진 중에 있으며, 전주-논산간 고속도로 확장 공사는 현재 예비타당성조사를 완료하고 실시설계 중에 있다. 철도의 경우 현재, 군산-장항 철도 신설, 호남선 철도 전철화 사업을 시행하고 있다. 호남선 철도 전철화 사업은 전남과 광주시의 입장에서도 지역 숙원사업으로 서해안 시대의 급증하는 철도수요에 대비하기 매우 필요한 사업으로 평가되고 있다. 또한 경부고속철도에 대응하는 교통인프라의 확보로 지역균형발전을 촉진할 수 있는 호남고속철도 건설 사업을 기대하고 있다. 현재 기본계획수립을 위한 조사용역을 실시 중으로 본 사업의 조기 착수와 조기 완공이 필요하다.

관광 및 문화부문의 사업으로는 군산 국제해양관광단지 조성, 동학농민혁명 기념관 건립사업, 백제문화권 특정지역 관광지 조성 사업 등을 추진하고 있다. 국제해양관광단지 조성사업은 2002~2020년간 총 1조 5,170억원을 들여 경비행장, 컨벤션센터, 수산물센터, 골프장, 수상레포츠클럽 등 미래 관광수요에 부응할 수 있는 구체적인 해양관광단지를 조성코자 하고 있다. 현재 기본계획 수정 용역을 추진하고 있는 상태인데, 투자금액의 80%이상을 민자 유치를 통해 조달코자 계획하고 있어, 민자 유치시 인센티브 지원 등의 대책이 필요하다. 동학농민혁명기념관 건립 사업은 1998~2004년까지 393억을 들여 국민교육장화를 추진하고 있다. 본 사업의 국가지원금이 전체 예산의 78%를 차지하고 있어 국가예산의 조기배정이 필요할 것으로 보인다. 백제문화권 특정지역 관광지 조성사업은 마한·백제문화유적과 연계된 특화 관광지를 조성하는 사업으로 금마, 옹포, 왕궁보석테마지구 3개소의 관광지를 개발하고 있다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 전북의 핵심 지역 개발사업은 국가사업인 새만금종합개발사업 뿐만 아니라 도로와 철도, 항만과 같은 교통인프라 구축이 핵심사업으로 자리잡고 있다. 즉, 물류·교통 인프라의 구축이 선행되어야 지역산업 발전을 기대할 수 있고, 궁극적으로 지역경제가 활성화 될 수 있다. 하지만, 호남고속철도나 일부 항만건설은 계획으로만 존재하지 실제 사업으로 진행되지 못하는 실정이다. 이에 따라 정부는 예산을 조기 배정하고, 사업의 조속한 완료를 추진해야 할 것이다.

**<표 II-9> 전라북도 핵심지역 개발사업**

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설 부문	새만금 종합개발 사업	·국토확장과 산업기반 토지공급 및 수자원 확보 ·사업기간: 1991 ~ 2011 ·사업규모: 40,100ha (토지조성28,300 담수호11,800) ·사업비: 30,489억원(국비)	·2002년까지 : 14,258억원 투입 ·제1호 방조제 공사 준공('98.12.30) ·조기 공사완료 요망(공사지연시 기 축조 방조제 유실, 지반세굴 우려) ·년간 1,800억원 투자되어야 2004년 까지 외곽방조제 완공
	군산 자유 무역지역 개발	·기계·자동차 중심의 첨단기업 유치 로 고용창출 및 수출증대 ·사업기간: 2000 ~ 2003 ·사업비: 1,867억원(국비)	·매립공사 완료 및 기반시설공사 착 수('01.7), 자유무역지역(2000.9) ·외국인 투자환경 개선 추진 요망 -토지사용기간연장, 세제감면확대 등
	군장 국가 산업단지 조성	·산업단지에 따른 고용증대(약10만 명), 생산증가로 지역경제 활성화 ·사업규모: 482만평 조성 ·사업기간: 1990 ~ 2006 ·사업비: 8,999억원(국비)	·2001년까지 260만평(54%) 조성 및 1,944천평 분양(대상 3,437천평의 57%) ·2002년까지 5,757억원 투입 예정
	자동차/ 기계산업 단지 조성	·지역산업구조 고도화 ·사업기간: 2002 ~ 2006 ·사업비: 1,566억원(국비 1,143, 지방비 291, 민자 132)	·자동차부품혁신센터, 기계산업리서치 센터, 자동차부품 집적화 단지 조성
교통 및 물류시설 부문	군·장 신항만 건설	·대중국 교역기지 및 군·장산업단지 지원항만 확보 ·사업기간: 1990 ~ 2011 ·사업비: 15,133억원(국비)	·2002년까지 6,320억원 투입 예정 ·접안능력 : 48선석, 3,574만톤/년 (2차 : 21선석 2,080만톤/년) ·2001년까지 27선석(1,494만톤/년) 완료 예정
	김제공항 건설	·항공수요 대응으로 지역경제 활성화 에 기여 ·사업기간: 1997 ~ 2006 ·사업비: 1,219억원(국비)	·용지매입 추진중, 2002년중 시설공 사 착공 예정 ·전북지역 지역개발을 위한 필수사업 으로 국가지원 긴급

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	호남선 철도 전철화	·서해안시대 철도 수요에 대비 ·사업기간: 2000 ~ 2004 ·사업비: 8,753억원(국비)	·전남·광주와 동일한 지역숙원사업 ·대전-목포 270.3Km(전북 81.6Km) ·2002년까지 4,068억원 투입 예정
	군산-장항 철도 신설	·군산자유무역지역 조성과 군장지구 산업단지 건설에 따른 배후수송시설 ·사업기간: 1997 ~ 2006 ·사업비: 3,500억원(국비)	·군산-장항간 18Km 철도(복선) 신설 ·2002년까지 806억원 투입 예정
	호남고속 철도 건설	·경부고속철도에 대응하는 교통인프라 확보로 지역균형발전 촉진 ·사업기간: 2001 ~ 2011 ·사업비: 76,800억원(국비)	·전남·광주와 동일한 지역숙원사업으로 조기 착수 및 완공 요망 ·서울-광주간 330km(전북 81.6Km) ·기본계획수립 조사 용역 추진중
	익산-장수 고속도로 건설	·호남고속도로와 대전-무주-통영간 고속도로 연결로 ·사업기간: 1997 ~ 2006 ·사업비: 13,305억원(국비)	·2002년까지 2,294억원 투입 예정
	전주-광양 고속도로 건설	·서해안-호남-88고속도로연결, 새만 금·군장과 광양만 산업단지 연결 ·사업기간: 1998 ~ 2007 ·사업비: 17,000억원(국비)	·전남과 동일한 지역숙원사업 ·총사업비중 전북구간 9,965억원 ·2002년까지 305억원 투입 예정
	전주-논산 고속도로 확장	·교통정체 해소와 논산-전주, 전주- 광양간 고속도로 연결로 ·사업기간: 2002 ~ 2006 ·사업비: 3,705억원(국비)	·현재 예비타당성조사를 완료하고, 실시절계 실시중
관광 및 문화시설 부문	군산국제 해양관광 단지 조성	·국제적인 해양 관광단지 조성 ·사업기간: 2002 ~ 2020 ·사업비: 15,170억원 (공공 2,170, 민자 13,000)	·경비행장, 컨벤션센터, 수산물센터, 골프장, 수상레포츠클럽 등 조성 ·기본계획 수정 용역중
	동학농민 혁명기념관 건립	·동학혁명정신 선양 국민교육장화 ·사업기간: 1998 ~ 2004 ·사업비:393억원(국비308,지방비 85)	·부지101,887평, 연건평1,871평 ·2002년까지 190억원 투입예정
	백제문화권 특정지역 관광지 조성	·마한백제문화유적과 연계된 특화 관광지 조성 ·사업기간: 1993 ~ 2005 ·사업비: 1,285억원 (국비 518, 지방비 767)	·관광지 개발 3개소(금마, 응포, 왕궁 보석테마지구) 3,012천m <sup>2</sup> ·2002년까지 501억원 투입예정

## 10. 전라남도

전라남도는 현재 16건의 핵심 지역개발사업이 추진 중에 있다. 교통 및 물류시설 부문이 9건으로 가장 많고, 도시개발 및 정비 부문이 1건, 산업 및 정보시설이 4건, 관광 및 문화시설 사업이 2건이다.

도시개발 및 정비 부문으로 가장 핵심적인 사업은 전라남도의 도청이전사업과 함께 추진되는 남악신도시 개발사업이다. 신도청 소재지로 무안군 남향면 남악리로 확정하였다. 신청사 건축은 편입용지 보상과 실시설계를 완료하여 2001년 12월에 착공하여 부지 조성 공사를 시행하고 있다. 남악신도시는 총 14.8km<sup>2</sup>에 인구 15만명 규모로 조성될 예정이다. 1단계로 8.9km<sup>2</sup>(270만평)에 대한 택지개발계획 및 실시설계를 수립하고 편입용지에 대한 보상절차를 진행 중에 있다. 신도시 건설은 중심권 4.8km<sup>2</sup>를 2002년 하반기에 착공하여 2004년까지 완공하고, 나머지는 2019년 까지 단계적으로 추진할 계획이다. 인근의 대불국가산업단지와 연계하여 전남권의 새로운 행정·산업중심지로 육성할 계획이다. 하지만 소요 예산이 2조5천억원 규모로 중앙정부의 전폭적인 재정 지원이 필요할 것으로 보인다.

산업 및 정보시설의 경우 중점 추진하고 있는 것은 목포 국제물류산업단지 조성사업이다. 이 단지는 목포신외항과 대불국가산업단지 인근에 위치하여 증대하는 물동량을 통합 지원하기 위한 산업단지 조성사업으로 2002~2009년간 총 2,630억원을 투입할 예정이다. 그런데 투자금액의 60%가 민자 및 외자유치로 조달할 계획이다. 이에 따라 민자 및 외자유치를 위한 각종 인센티브의 확대가 필요하며, 산업단지의 활성화를 위해 자유무역지역 지정이 요망되고 있다. 또한 울촌 제 1·2 지방산업단지 조성사업을 추진하고 있는데, 현재 제1산단은 기업 유치를 위해 노력 중에 있으며, 제2산단 조성을 위해 어업권 피해조사 등을 실시하고 있다. 이 밖에도 생물식품 및 생물농업 분야 관련 집적단지 조성을 위한 생물산업단지 조성, 광양만권의 철강·화학 등 풍부한 소재를 활용한 신소재 산업단지 조성사업을 추진하고 있다.

교통 및 물류부문 중 항만의 경우 광양컨테이너항 건설, 목포신외항 건설을 추진하고 있다. 광양컨테이너항은 부산항과 양항축의 대형 중추항만 건설을 목표로 추진중에 있는데, 현재 8선석을 완공하고 4선석은 2003년까지 완공할 예정으로 현재 처리 물동량이 급증하고 있는 추세에 있다. 이 지역의 효과적인 활성화를 위해 관세자유지역(42만평)지정이 요청되고 있다. 또한 목포신외항 건설은 대중국 교역의 전진기지 성격을 갖고 있으며, 현재 4선석을 2004년까지 완공할 예정이다.

항공의 경우 현재 무안국제공항이 건설되고 있다. 무안국제공항은 일제시대부터 국제공항의 최적지로 평가되었지만, 실제 건설사업은 1999년에야 착공에 들어갔다. 현재 2003년까지 완공을 목표로 추진되었으나 1년이 지연된 2004년에야 완공될 것 같다.

철도의 경우 전북과 광주와 동일하게 호남선 철도 전철화, 호남고속철도 건설과 함께 전라선 복선 전철화 사업을 추진하고 있다. 그리고 목포-보성간 철도 신설을 2000~2011년간 국비 5,200억원을 투입하여 건설할 계획이다. 현재 기본설계를 2003년 8월까지 완료하고 추후 공사를 시작할 예정이다.

도로의 경우 광주-무안간 고속도로, 목포-광양 고속도로, 광양-전주간 고속도로 건설 사업을 현재 추진 중에 있다. 광주-무안간 고속도로와 목포-광양 고속도로는 2002년 10월중 착공될 예정이다. 광양-전주간 고속도로는 현재 실시 설계가 완료되었고 2003년 상반기중 착공에 들어갈 예정이며, 광주-완도간 고속도로는 2002년 중 예비타당성 조사를 완료하고 2003년 기본계획을 발주할 예정이다.

사실상 전남지역의 활성화를 위해서는 철도·도로의 확충이 무엇보다 필요한 상태인데, 모두 계획으로만 잡혀있고, 현재 공사가 진행 중에 있는 프로젝트는 대단히 미미한 실정이다. 이에 따라 정부 예산의 조기 배정과 함께 민자사업으로 추진될 경우 민자유치에 따른 인센티브의 명확한 제시가 필요하다.

관광 및 문화시설 부문에서 가장 역점을 두고 있는 사업은 2010년 여수 세계박람회 유치가 있다. 금년 12월중 BIE(The Bureau of International Exposition) 총회에서 개최국 결정 투표가 예정되어 있어 범국가적인 차원의 전폭적인 지원이 필요하다. 여수박람회를 통해 190여개국 3천만명의 관람과 생산·부가가치 유발이 25조원에 이를 것으로 예상됨에 따라 전남지역의 획기적인 발전에 일대 전기가 될 것으로 기대된다. 하지만 박람회의 유치와 성공적 개최를 위해서는 여수에 대한 항만, 항공, 도로, 철도 등의 각종 교통인프라의 확충이 필수적이다. 이와 함께 다도해를 활용한 국제수준의 관광지 조성을 위한 남해안 관광벨트개발사업을 추진하고 있다. 본 사업에서는 목포 삼학도 복원, 장보고 유적지 복원 등 37개 사업이 추진될 예정이며, 이를 효과적으로 활용하기 위한 서남해안일주도로의 조기 개통을 요망하고 있다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 전남의 핵심 지역개발사업은 도청이전사업(신도시개발)과 2010 여수국제박람회 개최로 집약될 수 있다. 이 두 사업의 성공적 추진을 위해서는 무엇보다 도로와 철도, 항만, 공항과 같은 교통·물류인프라 구축이 필요하다. 이에 따라 사업 기간 내 완료를 위해서는 국비 지원금의 조기 배정과 중앙정부의 직접 투자 확대 그리고 인센티브 지원 등의 대책이 요구된다.

<표 II-10> 전라남도 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
도시개발 및 정비부문	도청이전 사업 (신도시개발)	·새로운 지역거점 창출을 통한 고용 창출 및 지역경기부양 ·사업기간: 2000~2019 ·사업비: 25,835억원 (국비 7,707, 지방비 17,021 기타 1,107)	·신도시건설('00~'19): 개발면적 447 만평, 인구 15만명 규모 ·신청사건설('00~'04): 부지 70천평, 연면적 24천평 ·택지개발계획 및 실시설계와 편입용 지 보상절차 진행중, 지방재정 취약 으로 국가지원 확대 필요
산업 및 정보시설 부문	목포 국제 물류산업 단지 조성	·증대하는 물동량을 통합지원하기 위 한 산업단지 조성 ·사업기간: 2002~2009 ·사업비: 2,630억원 (국비 850, 지방비 200 민·외자 1,580)	·목포신외항 및 대불국가산업단지 인 근에 위치 ·국제물류센터 및 물류산업단지 조성 ·자유무역지역 지정 요망
	생물산업 단지 조성	·생물식품 및 생물농업 분야 관련 집 적단지 조성 ·사업기간: 2002~2006 ·사업비: 736억원	·정부의 “지역특화산업”으로 선정되 어 2002년부터 본격 추진 ·나주 : 생물산업지원센터 설립 ·화순 : 생물산업연구센터 설립
	신소재 산업단지 조성	·광양만권의 철강·화학 등 풍부한 소 재를 활용 ·사업기간: 2002~2006 ·사업비: 220억원	·순천 : 신소재산업 지원센터 설립
	울촌 지방산업 단지 조성	·지역산업단지 조성 및 운영활성화를 통한 지역경기 부양 ·사업기간: 1994~2005 ·사업비: 15,192억원	·제1산단('94~'05) : 279만평, 6,542 억원 : 기업유치노력중 ·제2산단('97~'05) : 403만평, 8,650 억원 : 어업권피해조사 등 실시
교통 및 물류시설 부문	광양 컨테이너항 건설	·대형 중추항만으로 개발 ·사업기간: 1987~2011 ·사업비: 25,672억원 (정부 6,628 공단 19,044)	·규모: 24선석 (처리능력 : 528만TEU/년) ·8선석 완공, 4선석은 2003. 완공예정 ·관세자유지역(42만평) 지정 추진
	목포 신외항 건설	·대중국교역의 전진기지로 개발 ·사업기간: 1993~2011 ·사업비: 6,611억원 (국비 4,403, 민자 2,208)	·규모: 12선석 (처리능력 : 12백만TEU/년) ·4선석을 2004년까지 완공예정
	무안국제공 항 건설	·전남 항공교통수요에 대응 ·사업기간: 1997~2004 ·사업비: 3,150억원	·부지 2,532천m <sup>2</sup> , 활주로2,800×45m ·운송능력 : 연간 14만회 ·공사기간 1년 연장됨. 조기완공요망

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	서남해안 일주도로 건설	·남해안 관광벨트 및 2010 여수박람회 의 기본 인프라 ·사업비: 60,000억원(국비)	·2001.8.25 국도로 승격된 서남해안 일주도로(550Km, 연륙연도교 23 개소)의 조기개설 요망
	목포-보성 철도신설	·급증하는 여객수요에 대비 ·사업기간: 2000 ~ 2011 ·사업비: 5,200억원(국비)	·기본설계를 2003년 8월까지 완료 예정
	전라선 복선 전철화	·화물수송난 해결로 물류비용과 운 행시간 단축 ·사업기간: 2001 ~ 2011 ·사업비: 16,405억원(국비)	·익산-여수 194.9km구간 ·기본계획('01 ~ '02.6) 수립 ·현재 기본설계('02 ~ '03.10) 중
	광주-무안 고속도로 건설	·무안지역에 대한 접근성 제고 ·사업기간: 1998 ~ 2006 ·사업비: 9,861억원(국비)	·2002. 10월 착공 예정 ·조기완공 요망
	목포-광양 고속도로 건설	·대불산단과 광양산단간 물자 및 여 객이동성 원활화 ·사업기간: 1999 ~ 2007 ·사업비: 26,630억원(국비)	·2002. 10월 착공 예정 ·조기완공 요망
	광양-전주 고속도로 건설	·사업기간: 1999 ~ 2007 ·사업비: 34,050억원(국비)	·2002. 11월까지 실시설계 완료 ·2003. 상반기 착공 예정
관광 및 문화시설 부문	2010 세계 박람회	·지역발전의 전기마련, 남해안 지역 을 국제해양관광지로 육성 ·사업비: 24,140억원 (공공 9,870, 민간 14,270)	·생산·부가가치 25조원 유발 예상 ·2001.5.2 BIE에 국무총리 명의의 유치신청 제출, BIE 총회 개최국 결정투표 예정(2002.12) ·범국가적인 지원 요망
	남해안 관광벨트 개발사업	·다도해를 활용한 국제 관광지 조성 ·사업기간: 2000 ~ 2009 ·사업비: 16,239억원	·목포 삼학도 복원, 장보고 유적지 복원 등 37개 사업 추진 예정 ·서남해안일주도로 조기개통 요망

## 11. 경상북도

경상북도는 장기적으로 국가 발전을 선도하는 동북아 거점지역으로 육성하기 위해 10대 프로젝트를 추진 중에 있으며, 19개 핵심개발사업을 선정하여 현안사업으로 추진하고 있다. 19개 현안사업 가운데 건설투자와 밀접하게 관련된 주요 핵심개발 사업은 12개 사업으로, 유형별로는 교통 및 물류시설 부문이 5개 사업으로 가장 많으며, 산업 및 정보시설 부문이 3개 사업, 관광 및 문화시설 부문 3개 사업, 도시개발 및 정비부문이 1개 사업으로 나타나고 있다.

이러한 현안사업 가운데 도시개발 및 정비 부문에 있어서는 북부지역의 발전 잠재력을 개발하여 지역간 균형 발전을 도모하기 위한 사업비 4조 6,821억원 규모의 북부지역 개발촉진지구 개발사업을 들 수 있다. 그러나 현재 이 사업은 토지관리및지역균형개발특별회계의 주요 재원인 초과소유 부담금의 위헌결정으로 기반시설투자가 부진한 실정에 있어 경상북도는 재원부족분 전액을 일반회계에서 전입하는 등 재원확보 대책을 강구하여 국비를 당초 계획대로 지원해 줄 것을 요구하고 있다.

산업 및 정보시설 부문에 있어서는 금년부터 2006년까지 총 사업비 867억원을 투입하여 구미 디지털 전자정보기술단지를 조성하여 기존 구미 국가산업단지의 구조적 취약점을 극복하고 전자정보기기산업의 기술혁신 거점으로 활용하기로 하였다. 그러나 본사업의 경우 지방비 부담이 35.8%로 높아 국비 지원 확대가 사업의 원활화를 위해서 필요한 것으로 지적되고 있다. 또한 포항공대 인근에 포철과 공동으로 2000~2006년간 총 589억원을 투입 포항테크노파크를 조성하여 기술개발연구 및 기술 창업을 활성화하는 한편 국가 「나노종합Fab. 센터」를 포항공대와 협력으로 적극 유치하기로 하였다. 그리고 한국해양연구원의 동해연구기지 설립을 포함한 해양과학연구단지를 금년부터 2004년까지 울진군에 조성하여 종합적인 해양과학기술의 연구·개발 및 산업화의 중심지로 개발하기로 하였다. 그러나 아직까지 한국해양연구원의 동해연구기지 건립 예산이 미확보되어 있어 사업추진을 위해서는 예산 확보가 필수적이다.

교통관련 핵심사업으로는 먼저 대구 지하철을 11개 대학이 운집한 경북 경산 인근지역으로 연장하는 계획을 들 수 있다. 대구 지하철 노선이 대구시계에서 단절됨에 따라 경산 및 영천지역 주민과 특히 인근 대학들의 학생 및 근로자들의 이용에 불편이 클 뿐만 아니라 대구 인근지역의 도시개발이 제대로 이루어지지 못하고 있다는 점이다. 금년 6월 KDI의 예비타당성 분석이 공식 발표될 예정이나, 현재 통과 여부가 매우 불투명한 것으로 나타나 사업추진 무산을 우려하고 있다. 1995년부터 추진되어 온 동해 중부선 철

도 부설 사업의 경우 동해안 유일의 교통망인 7호선 교통 체증이 가중되고 있는 상황에서 사업 추진이 지연되고 있어 국비지원 확대를 통한 조기 부설이 이루어져야 할 것으로 지적되고 있다. 경부선의 경우는 2004년 경부고속철도 1단계 개통시 기존의 경부선 열차 감축으로 도내 지역주민의 철도 이용 불편과 산업물동량 수송 차질이 우려된다는 점에서 경부선 복선 전철화 완료 시기를 2005년에서 2004년으로 앞당길 필요가 있는 것으로 나타나고 있다. 또한 경부고속철도 건설에 있어서도 현재 2단계 공사구간으로 2010년에 완료될 예정인 대구~경주~부산구간을 경주·포항·울산지역의 관광 및 산업 중심지역으로서의 중요성을 감안하여 조기에 착공할 필요가 있는 것으로 경북도는 판단하고 있다. 항만 건설로는 포항 영일만 신항을 건설하여 21세기 환동해권 교역중심의 거점항만으로 개발하기 위해 1996년부터 추진되고 있으나, 기존 민자투자사업체의 변경 및 정부의 국가 지원 차질로 당초 계획보다 상당히 지연되고 있는 실정에 있다.

관광·문화부문으로는 유교문화권 관광개발과 가야문화권 개발이 대표적인 사업으로 추진되고 있다. 유교문화권 관광개발은 2000년부터 추진되어 2010년까지 총 2조 2,666억원을 투자하여 개발 완료할 계획으로 있다. 그러나 현재 국비와 지방비 기준 보조율이 50:50이나 부지 매입비 등 보상비 전액을 별도의 지방비로 부담함으로써 사업추진에 애로를 겪고 있다. 한편 향후 10년간 총 사업비 1조 4,102억원 규모의 가야 문화권 개발은 2001년 이후 국가시책사업으로 건의하고 있으나, 아직 받아들여지지 않고 있다. 1997년부터 추진되어 온 감포관광단지 조성은 총 사업비 7,455억원을 투입하여 문무대왕 수증릉 등 역사문화유적과 동해안 비경을 연계한 해양 레저 관광단지로 2005년에 완공할 계획으로 있다. 그러나 현재 초기투자비가 과다하게 소요되고 있을 뿐만 아니라 보문관광단지 토지매각 지연으로 투자재원 확보에 애로를 겪고 있는 것으로 나타나 원활한 단지 조성을 위해서는 기반시설비 국고 지원과 국도 4호선(보문단지-감포, 16km) 및 31호선(감포 대본-나정, 3km)의 조기 확장 및 포장에 요구되고 있다.

<표 II-11> 경상북도 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
도시개발 및 정비부문	북부지역 개발촉진 지구 개발	·북부지역의 발전잠재력을 개발하여 지역간 균형 발전 도모 ·5개지구 11개 시군 지구지정 ·기간: : 1996 ~ 2005 ·사업비 : 4조 6,821억원 - 국비, 지방비, 민자	·토지관리및지역균형개발특별회계의 주요 재원인 초과소유 부담금의 위헌결정으로 기반시설투자 부진 ·재원부족분 전액을 일반회계에서 전입하는 등 재원확보 대책을 강구하여 국비를 당초 계획대로 지원 요망
산업 및 정보시설 부문	구미 디지털 전자정보기술단지 조성	·전자정보기기산업의 기술혁신 거점으로 육성 ·기간 : 2002 ~ 2006 ·사업비 : 867억원 - 국비, 지방비, 민자	·지방비 부담 가중(35.8%)으로 국비 지원 확대 요망
	포항 테크노파크 조성	·기술개발연구 및 기술 창업 활성화 ·기간 : 2000 ~ 2005 ·사업비 : 586억원 - 포항시, 포철, 도비, 기업 출연	·포항제철과 공동으로 조성
	국가「나노 종합Fab.센터」유치	·나노기술의 기술경쟁력 확보 ·기간 : 2002 ~ 2020 ·사업비 : 1,970억원	·나노기술종합발전계획 수립과정부터 도와 포항공대가 협력 추진
교통 및 물류시설 부문	대구 지하철 경북지역 연장	·경산지역의 11개 대학과의 교통망 구축(연장구간 23.3km) ·기간 : 2003 ~ 2010 ·사업비 : 6,085억원 (국비, 지방비, 민자)	·KDI의 교통량 과소 추정으로 예비타당성 통과 불투명
	동해 중부선 철도 부설	·통일시대를 대비한 동해안 철도 수송체계 마련 ·기간 : 2002 ~ 2014 ·사업비 : 2조 6,954억원(국비)	·1995년부터 추진해 온 사업의 지연으로 주민의 불만이 고조되고 있어 국비 지원 확대를 통한 조기 부설 요망
	경부선 복선 전철화	·철도수송 능력 확대로 물류비 절감 ·기간 : 2001 ~ 2005 ·사업비 : 5,491억원(국비)	·경부 고속철도 1단계 개통시(2004.4) 경북 내륙권 주민의 철도 이용 불편이 예상됨으로 사업기간을 단축

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	경부고속철도 경주구간 조기 착공	·경주·포항·울산지역의 관광 및 산업 중심 지역으로서의 중요성을 감안하여 대구~경주~부산 구간조기착공 ·기간 : 2004 ~ 2010 ⇒ 조기 착공 ·사업비 : 5조 6,981억원(국비)	·경부고속철도 2단계 사업구간으로 지정됨에 따라 2004년 이후 본격적 공사에 들어갈 계획인 이 구간을 조기 착공 및 완공 필요
	포항 영일만 신항 건설	·환동해권 교역 중심 거점항만으로 개발 ·기간 : 1996 ~ 2011 ·사업비 : 1조 7,277억원(국비,민자)	·「지속투자 대상항」에서 「중점투자 대상항」으로 격상하고 당초 계획대로 2011년까지 24선석 규모의 신항이 건설되도록 정책적 배려 요망
관광 및 문화시설 부문	유교문화권 관광개발	·「세계유교문화의 메카」로 발전 ·기간 : 2001 ~ 2020 ·사업비 : 2조 2,666억원 - 국비, 지방비, 민자	·지방비 부담 과중으로 국비 기준 보조률을 상향 조정
	가야 문화권 개발	·가야 문화유산을 보전 ·기간 : 2002 ~ 2011 ·사업비 : 1조 4,102억원 (지방비, 민자)	·국가시책 사업으로 지정 요망
	감포관광단지 조성	·문무대왕 수종릉 등 역사문화유적과 동해안 비경을 연계하여 해양레저 관광단지 조성 ·기간 : 1997 ~ 2005 ·사업비 : 7,455억원(지방비, 민자)	·조기개발을 위한 상수도, 하수종말처리장 등 기반시설비 국고지원 필요 ·국도 4호선(보문단지-감포, 16km) 및 31호선(감포 대분-나정, 3km)의 조기 확장 및 포장 필요

## 12. 경상남도

경상남도에는 모두 15건의 지역개발사업이 핵심 사업으로 추진되고 있다. 산업 및 정보시설 개발 사업이 3건, 교통 및 물류시설 사업이 6건이다. 그리고 관광 및 문화시설 사업이 6건으로 타 지역에 비해 많은 편이다. 생활환경시설 사업은 기초자치단체 중심으로 추진되고 있어 광역자치단체 차원의 핵심 사업은 특별한 것이 없다.

산업 및 정보시설 개발 사업으로는 서부 낙후 지역개발을 위하여 서부경남 첨단산업단지 조성 및 하동 지방 산업단지 조성 사업이 추진 중에 있다. 서부 경남 첨단산업단지 조성 사업은 고부가가치 항공 종합단지 조성을 통하여 서부 경남 지역의 균형 개발을 유도하려는 사업이다. 그리고 하동지방 산업단지 조성 사업은 광양제철, 대전-통영고속도로와 연계하여 고성장산업을 유치함으로써 낙후지역개발을 유도하려는 사업이다. 이들 두 사업은 낙후지역에서의 공단 유치가 공통적으로 겪고 있는 문제와 같이 민간 사업자의 원활한 유치가 관건이 되고 있다. 한편, 또 다른 산업 및 정보시설 사업으로서 마산 창원 지역의 공업 용지난 해소를 위한 창포수우지역 산업단지 조성사업이 현안으로 추진되고 있다. 이 사업 역시 민간 투자자의 참여를 촉진하기 위한 기반 시설의 투자와 지원이 사업의 조기 성과 획득에 열쇠가 되고 있다.

교통 및 물류 시설 사업 중에는 부산, 경남의 공동사업인 부산(진해) 신항만 건설과 부산과 경남간의 연계를 위한 거제-부산 대교 건설, 김해-부산간 경전철 건설사업이 핵심사업으로 추진되고 있다. 이들 사업은 부산시 입장에서도 현안 핵심 사업이 되고 있다. 따라서 애로 사항 역시 부산시에서 제기하고 있는 문제와 같다. 즉, 세 사업 모두 대형 투자비가 요구되는 민자 사업으로 추진되고 있으나 정부 자체의 투자 예산 확보와 지원이 원활하지 않을 경우 사업 추진에 차질이 발생할 가능성이 높다.

이밖에 마산항 횡단도로건설, 남해안관광도로 건설, 그리고 김해관광 유통단지 건설사업이 교통 및 물류 부문의 현안 사업으로 추진되고 있다.

남해안 관광 일주도로 건설 사업은 2000년까지 68.4%의 공정을 마쳤으나 사업기간인 2010년까지 완공을 위해서는 매년 530억원 이상의 투자가 요구되고 있으며, 따라서 절대적으로 중앙정부의 재정 지원 확대가 요청되고 있다. 마산항 횡단 도로 건설 사업은 마산, 창원 지역의 교통정체 해소와 중부지방 물류 비용 절감을 위하여 추진되고 있으며 현재 민간사업 제안, 협상 중에 있다. 부산, 경남 지역의 김배송 단지 설치를 위한 김해관광 유통단지 조성사업은 민간 투자자의 원활한 유치 여부가 사업의 조기 완성에 관건이 되고 있다.

관광 및 문화시설 사업은 남해안의 해양관광 축과 북부의 내륙 관광 축 등 두 가지 축 방향으로 개발이 추진되고 있다. 우선 해양관광 축에 있어서는 거제 장목관광단지 조성 사업과 남해안 관광벨트 개발 사업이 추진되고 있다. 두 사업 모두 사업 착수의 초기 단계로서 환경영향평가 등 법적 절차의 지연으로 사업 추진이 늦어지고 있다. 그리고 향후 원활한 민간사업자의 유치가 사업 성패에 핵심적 요소가 되고 있다. 북부관광벨트개발사업의 일환으로는 거창 가조 종합관광휴양지 조성, 서북부권 대단위 관광지 조성, 그리고 부곡 관광온천 특구 재건 사업이 추진되고 있다. 이들 사업 역시 현재 기본계획 수립이 완료된 초기 단계로서 모두 민간자본의 효율적 유치가 사업 성패의 관건이 되고 있다. 또한 부산과 경남의 공동 사업으로서 공동경마장 건설 사업이 한국마사회 투자사업으로 추진되고 있다. 초기에 토지 수용 협의 및 문화재 출토에 따른 공기 지연 등이 애로 요인으로 지적되었으나 현재는 원활한 처리로 무리 없이 진행 중에 있다.

이상에서 살펴 본바와 같이 경상남도의 핵심 지역개발 사업 중에는 부산과 공동 추진 또는 이해가 걸린 사업이 4건이나 되고 있다. 그리고 낙후 지역 개발 유도를 위한 관광 개발과 산업단지 개발사업이 상대적으로 많이 추진되고 있다. 전반적으로 부산시와 마찬가지로 민자 유치를 필요로 하는 사업이 많은 편이다. 따라서 이들 민간 자본의 원활한 유치를 위한 기반시설 등에 관한 정부의 선행 투자와 인센티브 지원 등의 대책 수립이 요구되고 있다.

<표 II-12> 경상남도 핵심지역 개발사업

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
산업 및 정보시설 부문	서부경남 첨단산업 단지 조성	·고부가가치 항공종합단지 조성을 통 한 서부경남의 지역균형개발 유도 ·사업기간: 1997 ~ 2004 ·사업비: 1,733억원(국비 192억, 민자 1,441억원)	·진입도로개설공사 및 단지조성사업 착수 ·기업의 신규투자확보 애로
	하동지방 산업단지 조성	·광양제철, 대전-통영 고속도로와 연계 하여 금속, 화학 등 고성장 산업유치 를 통한 낙후지역개발 유도 ·사업기간: 1998 ~ 2016 ·사업비 5,280억원	·타당성 조사 완료, 민간투자 물색 중 ·민간투자자 유치방안 필요
	창포수우 지역 산업단지 조성	·마창진 광역도시권의 중추복합 산업 단지 조성 과 공업용지난 해소 ·사업기간: 1997 ~ 2016 ·사업비: 2조 333억원 (국비 1,070억, 도비 1,414억, 민자 1조9,259억원)	·기본계획 구상 및 공유수면 매립기본 계획 신청 중 ·민간투자자 유치를 위한 기반시설투 자 및 지원 필요
교통 및 물류시설 부문	김해-부산 경전철 건설	·부산과 김해 배후도시간 연계 교통망 확충 ·사업기간: 1995 ~ 2005 ·사업비: 1조1,025억원 - 국비2,151억, 지방비 2,420억 (부산,김해 50:50)	·민자시범사업으로 추진중 ·민자사업 협상에 따른 사업추진 지연 ·지방비 부담분 가중
	마산항 횡단도로 건설	·마산·창원의 교통정체 해소와 중부지 역 물류비용 절감 유도 ·사업기간 2001 ~ 2006 ·사업비 4,888억 - 공공 2,376, 민자 2,512억	·민간사업 제안, 협상 중 ·접속도로 및 재정지원에 소요되는 사 업비 확보애로
	남해안 관광 일주도로 건설	·남해안 관광지의 연계 개발을 통한 해양수산 벨트 구축 ·사업기간: 1995 ~ 2010 ·사업비: 1조 127억원 - 국비 6,582억, 도비 1,752억 시·군비 752억, 민자 1,041억	·2000년까지 68.4%공정 ·기간내 완공을 위해 매년 530억 이 상 투자필요, 중앙재정 지원 요망
	김해관광 유통단지 조성	·부산, 경남지역의 집배송 단지 설치 ·사업기간: 1995 ~ 2005 ·사업비: 1조 130억원 (국비,지방비,민자)	·농산물 종합유통센터 부지 조성중 ·민간 투자자 유치 노력 필요

구분	사업명	추진배경, 목적 및 사업개요	추진현황 및 애로사항
교통 및 물류시설 부문	거제-부산 연결도로 건설	·물류비용 절감, 남해안 관광벨트 조성 ·사업기간: 1998 ~ 2007 ·사업비: 2조 3,131억원 - 국비: 4,375억, 지방비: 2,226억, 민자: 1조6,530억원	·민자사업 추진 중 ·민자사업 실시협약 조기 추진 요망 ·접속도로 및 재정지원 소요사업비 확보 애로
	부산(진해) 신항만 건설	·부산항의 만성적 항만시설 근본해결 과 국가경쟁력 향상 유도 ·사업기간: 1995 ~ 2011 ·사업비: 7조 9,973억원 - 정부: 4조 7,579억, 민간: 3조 2,394억원	·민자 I단계 사업 추진 중 ·정부재정 적기 투입을 통한 기간내 사업 추진요망
관광 및 문화시설 부문	거제장목 관광단지 조성	·남해안 해양수산 관광 벨트의 거점 개발 ·사업기간: 1997 ~ 2006 ·사업비: 1조3천억원	·기반조성, 인허가 등 진행중 ·환경영향 평가, 국토이용계획변경 등 법적 절차 지연 ·민자유치 요망
	거창가조 종합관광 휴양지 조성	·북부내륙의 관광거점개발을 통한 지 역개발유도 ·사업기간: 1993 ~ 2006 ·사업비 4,343억 (공공 150억, 민간 4,113억)	·1단계사업 진행중 ·2단계 관광개발 계획 수립완료 ·민간사업자 유치 애로
	서북부권 대단위 관광단지 조성	·북부자연관광벨트의 개발을 통한 낙 후지역개발 ·사업기간: 1997 ~ 2006 ·사업비: 3,269억원(민자)	·계획수립완료 ·민자유치(1,300)추진 애로
	부곡관광 온천 특구재건	·기존 이미지 탈피, 국제적 종합관광 휴양도시로 재건 ·사업기간: 1997 ~ 2012 ·사업비: 3,332억원 (공공 665억, 민자 2,667억)	·관광 특구 재건 계획 수립완료 및 시 설 사업 착수 ·민자 유치 지원 요망
	경남·부산 공동경마장 건설	·도민여가선용 및 관광객 유치와 지자 체(부산·경남)의 자주재원 확보 ·사업기간: 1999 ~ 2005 ·사업비: 4,733억원	·한국마사회 투자사업으로 추진중 ·토지수용협의 및 이주단지 조성등의 문제 있었으나 최근 해결되고 있음
	남해안 관광 벨트 개발	·국제수준의 한국관광 전략 지역의 개 발 및 동서양화합 유도 ·사업기간: 2000 ~ 2009 ·사업비: 1조7,691억원 (공공 5,257억, 민자 1조2,434억원)	·사업별 기본 및 실시설계 추진과 기 반시설 사업착수 ·지방비 분담분 확보 애로 ·환경영향 평가, 국토이용계획 변경 등 법적 절차 이행 지연

### Ⅲ. 핵심 지역개발사업의 주요 특징

#### 1. 핵심 지역개발사업의 부문별 유형 및 특징

12개 지방자치단체별로 선정된 핵심 지역개발사업은 총 154건으로 나타났다. 각 자치단체별로 적게는 10건에서 많게는 16건의 사업이 선정되었다. 대체로 광역시보다는 도자치단체에서 추진하는 핵심사업이 더 많은 것으로 조사되었다. 5개 광역시에서는 총 57건의 핵심사업이 선정되었고 7개 도에서는 97건의 핵심 사업이 진행 또는 계획 중인 것으로 조사되었다. 그러나 두 자치단체간에 중복 선정된 사업을 하나로 카운트하면 이번에 선정된 핵심 지역개발사업의 건수는 총 150건이 된다. 중복 선정된 사업은 교통 및 물류부문에서 4건의 사업이 있는 것으로 조사되었다. 이 사업들은 이웃하는 양 지역간에 공히 중요한 광역지역 연계망 구축의 교통 관련 사업들로서 부산시와 경상남도의 두 지역에서 핵심사업으로 선정된 부산 신항만 건설사업과 부산-거제 연결도로 건설사업 및 김해-부산 경전철 건설사업의 3건과 대전시와 충청남도의 두 지역에서 선정된 대전-당진 고속도로 건설사업 등 모두 4건이다. 물론 이밖에도 광역지역간에 걸친 도로 및 철도 건설 사업이 많이 있으나 각기 자치단체별로 중복 선정한 경우는 나타나지 않았다.

한편, 5가지 유형으로 구분된 부문별 사업의 현황을 보면 교통 및 물류시설 부문이 총 73개 사업으로 전체의 48.6%를 차지하여 가장 많은 것으로 나타났다. 앞서 언급한대로 자치단체별로 선정한 이 부문 사업의 수는 77건이었으나 4개 사업이 이웃하는 두 자치단체에서 중복 선정되어 개별 사업으로는 73건의 사업이 된다. 교통 및 물류 부문의 사업을 핵심사업으로 선정하지 않은 자치단체는 한군데도 없으며 각 자치단체별로 최소 4건에서 많게는 9건까지 선정하고 있다.

교통 및 물류시설부문 다음으로는 산업 및 정보시설 부문의 건수가 36건으로 전체의 24.0%를 차지하여 두 번째로 높게 나타났다. 그리고 산업 및 정보시설 부문 역시 모든 자치단체에서 2건 내지 4건의 사업을 선정하고 있어 지역 차원에서는 여전히 중시되는 핵심 지역개발사업의 하나임을 알 수 있다.

관광 및 문화시설 부문의 사업은 전체의 20.0%를 차지하는 30건으로 나타났다. 그리고 이 부문 역시 모든 자치단체가 1건 이상의 사업을 핵심사업으로 선정 추진하고 있는 것으로 나타났다. 이에 비하여 도시 개발 및 정비 부문과 생활 및 환경 시설 관련 사업은 각각 7건(4.7%)과 4건(2.7%)의 사업이 선정되어 상대적으로 핵심사업으로 선정, 추진

되는 비중이 적게 나타나고 있다. 특히, 생활 및 환경시설사업은 대체로 사업 규모가 작고 기초자치단체 중심으로 추진되는 경향이 높아서 상대적으로 광역자치단체에서는 핵심사업으로 추진되는 건수가 많지 않은 편이다.

**<표 III-1> 유형별 핵심사업 현황**

(단위: 건)

구분	도시개발 및 정비부문	산업 및 정보시설부문	교통 및 물류시설부문	관광 및 문화시설부문	생활 및 환경시설부문	계
부산시	-	3	8	1	1	13
대구시	2	3	4	1	-	10
광주시	-	3	7	3	-	13
대전시	1	2	5	2	-	10
울산시	-	2	6	1	2	11
광역시 계	3	13	30	8	3	57
강원도	1	2	7	4	-	14
충청북도	-	2	7	1	1	11
충청남도	1	4	5	3	-	13
전라북도	-	4	8	3	-	15
전라남도	1	4	9	2	-	16
경상북도	1	4	5	3	-	13
경상남도	-	3	6	6	-	15
도 계	4	23	47	22	1	97
합 계	7(4.7)	36(24.0)	77/73(48.6)	30(20.0)	4(2.7)	154/150 (100.0)

주: 교통부문의 사업 중에는 지역간 중복된 사업이 5건 있음. 따라서 전체적으로 전체 핵심사업은 154건이 선정되었지만, 개별 사업으로는 150건임.

교통 및 물류 부문의 사업을 다시 세부 부문별로 구분하여 살펴보면, 도로사업이 총 33건으로 전체 교통 및 물류부문 사업의 45.2%를 차지하여 가장 많이 나타났다. 이러한 도로 부문 사업은 주로 광역 지역간의 연계망 확충과 대도시 지역의 도심 교통난 해결을 위한 도심순환도로 건설 사업이 많은 특징을 보이고 있다. 광역 지역간 연계망 확충과 관련해서는 대부분의 도급 자치단체가 지역 내 남북 및 동서간의 격자형 교통망 구축을 통한 역내 통합을 기본적인 전략으로 추진하고 있는 것으로 나타나고 있다.

특히, 많은 자치단체가 낙후지역이 밀집되어 있고 지역간 연계가 취약한 동서축의 연계망 구축을 위한 고속도로 건설 및 국도 확충사업을 핵심사업으로 꼽고 있다. 이는 국토 전체의 상황과 마찬가지로 대부분의 지방자치단체 역시 남북축에 비하여 동서축의 교통망 미비로 인한 문제가 심각하다는 것을 보여 주는 것이다. 즉, 거의 모든 자치단체

에서 낙후지역이 동서축 상에 놓여 있기 때문에 이 지역의 개발을 위한 기간 도로망의 확충에 중점을 두고 있다. 한편, 이러한 지역 연계망 구축을 위한 도로 건설사업은 대부분 정부가 투자 주체인 고속도 및 국도 건설사업으로 나타나고 있다.

철도 사업 역시 전체 교통 및 물류시설부문의 30.1%를 차지하는 22개 사업이 핵심사업으로 선정되어 도로 부문 다음으로 많은 것으로 조사되었다. 대부분의 도급 자치단체에서는 당해 지역을 통과하는 기존 철도망의 복선·전철화 사업을 핵심사업으로 꼽고 있다. 그리고 일부 지역에서는 신규 철도망의 구축과 고속철도 건설 사업의 조기 추진을 핵심 현안으로 꼽고 있다. 이에 비하여 광역시의 경우에는 대부분 도시 교통난 해결을 위하여 지하철 건설을 핵심 현안으로 추진하고 있으며 부산시의 경우에는 경전철 건설을 추진하고 있다.

항만의 경우에는 해안을 면하고 있는 8개 자치단체중 강원도를 제외하고는 모두가 항만 시설의 확충을 핵심 사업으로 선정하고 있다. 특히, 서해안에 접해있는 충청남도과 전라남도는 각각 2건의 항만 건설 사업을 핵심 사업으로 추진하고 있다. 이는 향후 이들 자치단체가 중국과의 교역 확대에 대비하여 자체 항만 기능의 확충을 통한 지역 발전을 모색하고 있는 것으로 보여진다. 그러나 동해안에 면한 경상북도 및 울산시 등도 항만 기능 확충을 선호하고 있어 세계화 시대를 맞이하여 모든 자치단체가 나름대로 대외지향적인 발전을 모색하고 있음 보여 주고 있다. 그러나 항만 시설 건설은 선별적인 집중 투자가 요청되는 정부 사업으로 투자 우선 순위에 입각한 우선 순위의 조정과 집중 투자가 요청되고 있다.

이에 비하여 공항 시설의 건설을 핵심사업으로 꼽고 있는 자치단체는 전라북도와 전라남도의 두 곳으로 조사되었다. 물론 기타 자치단체에서 공항시설의 건설 또는 확장을 검토 내지 추진하고 있으나 지역의 핵심사업으로 선정될 정도는 아닌 것으로 판단되고 있다. 한편, 물류시설은 전체 12개 자치단체 중에서 7개 자치단체에서 각각 1개씩 총 7개 사업을 핵심사업으로 선정하여 추진 중에 있다.

<표 III-2> 교통 및 물류시설부문의 유형별 현황

(단위: 개)

구분	도로	철도 (지하철 포함)	항만	공항	물류· 유통시설	계
부산시	3	2	2	-	1	8
대구시	1	2	-	-	1	4
광주시	5	1	-	-	1	7
대전시	4	1	-	-	-	5
울산시	3	1	1	-	1	6
광역시 계	16	7	3	-	4	30
강원도	3	3	-	-	1	7
충청북도	4	2	-	-	1	7
충청남도	2	1	2	-	-	5
전라북도	3	3	1	1	-	8
전라남도	4	2	2	1	-	9
경상북도	-	4	1	-	-	5
경상남도	3	1	1	-	1	6
도 계	19	16	7	2	3	47
합 계	35/33(45.2)	23/22(30.1)	10/9(12.3)	2(2.8)	7(9.6)	77/73(100.0)

교통 및 물류시설 부문 다음으로 많은 사업인 산업 및 정보시설 사업의 특징은 과거와 달리 모든 자치단체에서 지역의 특성과 연계하여 첨단산업단지의 건설을 추진하고 있다는 점이다. 즉, 거의 모든 자치단체가 지역경제를 활성화시키기 위한 전략으로서 기존의 전통 제조업 중심의 산업단지 건설을 탈피하여 IT, BT 및 NT 산업 등 첨단산업의 유치를 핵심사업으로 추진하고 있다. 물론 기존에 지역 기반제조업을 보유하고 있는 지역도 미래 시장에 대비하여 새롭게 성장할 수 있는 방향으로 기존 산업의 첨단화 등 변모를 시도하고 있다.

관광 및 문화 시설 부문 역시 모든 자치단체가 중점적으로 추진하고 있는 사업 부문 중의 하나이다. 이 부문 사업들은 상대적으로 낙후 지역이 많은 도급 자치단체에서 주로 선호하는 특징을 보이고 있다. 즉, 많은 자치단체가 공단개발 등 첨단산업의 유치는 어려우나 우수한 자연 및 문화 관광 자원을 보유하고 있는 낙후지역에 대해서 관광산업의 육성을 통한 지역 개발을 시도하고 있는 것으로 나타나고 있다. 광역시의 경우에는 관광개발 사업 이외에도 자체 지역 주민에 대한 서비스 및 지역 서비스 산업 육성 차원에서 문화시설 관련 건설 사업도 추진하고 있다.

도시개발 및 정비 관련 사업은 모두 7개의 핵심 사업이 추진되고 있는데 광역시의 경우에는 기존 도심 및 시가지의 재개발 등의 사업이 주로 나타나고 있다. 이에 비하여 도

급 자치단체는 지역 특성 및 여건에 따라 수요가 있을 것으로 판단되는 신도시 건설을 주로 선호하는 경향을 보이고 있다. 한편, 생활 및 환경 시설 부문은 가장 적은 사업이 핵심 사업으로 선정되었는데 앞서 언급한 바와 같이 사업의 중요성이 떨어진다고 보다는 사업의 규모 및 특성상 기초자치단체의 역점 사업으로 추진되는 비중이 높기 때문으로 판단된다.

## 2. 핵심지역개발사업의 사업비 규모 및 조달 방식

지방자치단체의 핵심 지역개발사업은 대부분 사업비 규모가 큰 특징을 보인다. 따라서 이들 사업들을 제대로 추진하기 위해서는 사업비용의 조달이 무엇보다 중요한 관건이 되고 있다.

핵심 지역개발사업으로 선정된 전체 150개 사업의 사업비를 합산하면 총 사업비 규모는 174조 2천억원에 달한다. 부문별로는 교통 및 물류시설 부문이 110조 7천억원 규모로 핵심사업 전체 사업비의 63.5%를 차지하고 있다. 그 다음으로는 관광 및 문화시설 부문 사업이 25조 8천억원이고 산업 및 정보시설 부문 사업이 21조 5천억원을 차지하고 있다. 그리고 도시개발 및 정비부문과 생활 및 환경시설 부문은 각각 14조 6천억원과 1조 9천억원으로 나타나고 있다.

한편, 지역별로 핵심 사업의 총 사업비 규모를 보면 27조 2천억원으로 가장 많은 규모를 차지하는 전라남도를 비롯하여 4개 자치단체가 20조원이 넘는 것으로 나타나고 있다. 이에 비하여 광주시와 대전시는 4조원 대로 상대적으로 여타 지역에 비하여 총 사업비 규모가 적은 것으로 나타나고 있다. 지역별 평균 핵심 사업비 규모는 14조 5천억원 가량으로 추정된다.

<표 III-3> 부문별·지역별 핵심사업의 총사업비 규모

(단위: 억원)

구분	도시개발 및 정비부문	산업 및 정보시설부문	교통 및 물류시설부문	관광 및 문화시설부문	생활 및 환경시설부문	계
부산시	-	12,627	164,471	14,150	12,471	203,719
대구시	33,500	56,774	73,447	1,500	-	165,221
광주시	-	6,481	35,020	1,389	-	42,890
대전시	2,645	6,859	28,936	2,160	-	40,600
울산시	-	7,515	78,592	10,973	6,826	103,906
광역시 계	36,145	90,256	380,466	30,172	19,297	556,336
강원도	11,600	4,379	98,089	33,555	-	147,623
충청북도	-	10,728	99,338	7,864	-	117,930
충청남도	23,200	17,213	75,079	38,064	-	153,556
전라북도	-	42,921	139,415	16,848	-	199,184
전라남도	25,835	18,778	187,579	40,649	-	272,841
경상북도	46,821	3,423	112,788	44,223	-	207,255
경상남도	-	27,346	139,274	46,368	-	212,988
도 계	107,456	124,788	851,562	227,571	-	1,311,377
합 계	143,601 (8.2)	215,044 (12.3)	1,232,028/ 1,106,717 (63.5)	257,743 (14.8)	19,297 (1.2)	1,867,713/ 1,742,402 (100.0)

주: 교통 및 물류시설부문과 계의 슬래시(/) 상단은 지역별 중복된 사업까지 포함된 것이므로 하단의 값이 순수사업비가 됨. 따라서, 교통 및 물류시설 부문의 중복사업 4건을 제외하면 전체사업비는 174조 2천억원이 됨.

한편, 전체 사업의 평균 사업비 규모를 보면 1조 1,600억원으로 단위 사업의 규모가 매우 큰 특징을 보이고 있다. 부문별로는 도시개발 및 정비 부문사업의 건당 평균 규모가 2조 5백억원으로 가장 크게 나타나고 있다. 그 다음으로는 교통 및 물류시설 사업이 1조 5천억원으로 평균 1조원대를 넘어서고 있다. 그리고 관광 및 문화시설 부문 사업은 8,300억원대의 규모를 차지하고 있으며 생활 및 환경시설 부문 사업이 6,400억원이고 산업 및 정보 시설 부문 사업은 평균 5,900억원 수준으로 가장 적게 나타나고 있다.

<표 III-4> 부문별 핵심 사업의 평균 사업비 규모

(단위: 억원)

구분	도시개발 및 정비부문	산업 및 정보시설부문	교통 및 물류시설부문	관광 및 문화시설부문	생활 및 환경시설부문	계
합 계	20,514	5,973	15,160	8,314	6,432	11,616

그러나 이러한 평균적인 사업비 규모에도 불구하고 사업별로 다양한 특성을 보이고 있어 같은 유형의 사업이라도 사업간에 비용의 차이가 매우 큰 특징을 보이고 있다. 사업비 규모별 분포를 보면 1조~5조원 미만의 사업이 58개로 전체의 38.7%를 차지하여 가장 많이 나타나고 있다. 그 다음으로는 사업비 1천억~5천억원 미만의 사업이 49개(32.6%)이고 5천억~1조원대의 사업은 21개(14.0%)로 조사되었다. 이에 비하여 1,000억원 미만의 소규모 사업은 18개(12.0%)로 집계되고 있다. 한편, 5조원 이상의 초대형 사업은 2.7%에 해당되는 4건의 사업이 추진되고 있는 것으로 나타나고 있다.

**<표 III-5> 핵심 사업의 사업비 규모별 분포현황**

(단위: 개)

구분	1,000억원	1,000~5,000 억원 미만	5,000원 ~1조원미만	1조~5조원	5조원이상	계
합 계	18(12.0)	49(32.6)	21(14.0)	58(38.7)	4(2.7)	150

이와 같이 사업비 규모가 큰 핵심 지역개발사업의 자금 조달방식을 살펴보면 순수하게 지방비만으로 추진하는 사업은 거의 없는 것으로 조사되고 있다. 즉, 모든 사업이 지방자치단체에서 수행되는 핵심 지역개발사업임에도 불구하고 순수 지방비의 부담만으로 추진되는 사업은 산업 및 정보시설 부문과 생활 및 환경시설 부문에서 각각 1건씩 2건의 사업밖에 없는 것으로 나타났다.

이에 비하여 국비로 조달되는 정부사업은 전체 핵심사업의 29.3%에 해당되는 44건으로 가장 많은 것으로 조사되고 있다. 그 다음으로는 국비와 지방비 및 민자가 공동 투입되는 사업이 43건(28.7%)을 차지하고 있고 국비와 지방비 투입으로 추진되는 사업도 36건(24.0%)에 달하는 것으로 나타나고 있다. 따라서 사업비 부담 주체의 기준에서 볼 때 이 세 가지 유형의 사업이 전체의 82.0%로 거의 대부분을 차지하고 있다. 이 밖에 정부사업으로서 국비와 민자가 투입되는 사업이 10건(6.7%)이고 지방사업으로서 지방비와 민자가 공동 투입되는 사업이 9건(6.0%)으로 나타나고 있다.

사업 유형별로 사업비의 부담 주체를 살펴보면 먼저 가장 많은 비중을 차지하는 교통 및 물류 시설 부문의 경우에는 전체 73개 사업 중 56.2%에 해당되는 41개 사업이 국비사업으로 추진되고 있다. 이는 이 부문에서의 핵심 사업들이 거의 대부분 중앙정부가 추진해야 할 정부 사업들임을 나타내는 것이다. 즉, 지방자치단체가 원하는 핵심 교통시설 관련 지역개발사업들은 여전히 중앙정부의 직접적인 투자를 통하여 추진해야 할 사업들

이 많음을 알 수 있다. 이밖에 정부와 지방이 공동으로 추진하는 매칭펀드 방식의 교통 관련 시설사업이 13건(17.8%)이고 국비 및 지방비에 민자가 공동으로 투입되는 사업도 9건 (12.3%)에 이르고 있다.

산업 및 정보시설의 경우에는 국비와 지방비가 공동 투입되는 사업이 14건(38.9%)으로 가장 많고 그 다음으로는 국비, 지방비 및 민자가 투입되는 사업이 11건(30.6%)을 차지하고 있다. 이에 비하여 순수 국비 또는 지방비만으로 추진되는 사업은 각각 3건과 1건으로 상대적으로 적게 나타나고 있다.

관광 및 문화시설 부문 사업의 경우에는 국비와 지방비 및 민자 등 3자가 공동 투입되는 사업이 압도적으로 많은 63.3%를 차지하고 있다. 그 다음으로는 국비와 지방비의 공동 투입이 요구되는 사업이 20%의 비중을 차지하고 있다. 한편, 생활 및 환경시설 부문의 경우에는 75%의 사업이 국비와 지방비가 공동 투입되는 사업으로 나타나고 있다.

이상에서 살펴 볼 수 있듯이 핵심 지역개발사업 중에는 여전히 국비 투입이 주로 요구되는 정부 사업의 비중이 높은 편이다. 특히, 도로, 철도 및 항만 건설 사업들 중에는 국책사업으로 추진되는 비중이 높게 나타나고 있다. 그러나 국책 사업 역시 최근에는 민자 투입을 병행하여 추진하는 사업들이 늘고 있다. 그리고 지방자치단체 주도의 사업들은 대부분 국가의 보조를 필요로 하고 민자 투입이 요구되는 방식으로 추진되고 있다. 이는 지방자치단체의 핵심 사업 추진을 위한 독자적인 재정 능력이 매우 열악하다는 것을 의미하는 것으로 해석할 수 있다.

### <표 III-6> 부문별 핵심 사업의 사업비 부담 방식

(단위: 개)

구분	도시개발 및 정비부문	산업 및 정보시설부문	교통 및 물류시설부문	관광 및 문화시설부문	생활 및 환경시설부문	계
국비		3(8.3)	41(56.2)	-	-	44(29.3)
지방비	-	1(2.8)	-	-	1(25.0)	2(1.3)
민자	-	2(5.6)	1(1.4)	1(3.3)	-	4(2.7)
국비+지방비	-	14(38.9)	13(17.8)	6(20.0)	3(75.0)	36(24.0)
국비+민자	1(14.3)	2(5.6)	7(9.6)	-	-	10(6.7)
지방비+민자	2(28.6)	3(8.3)	1(1.4)	3(10.0)	-	9(6.0)
국비+지방비+민자	4(57.1)	11(30.6)	9(12.3)	19(63.3)	-	43(28.7)
기타	-	-	1(1.4)	1(3.3)	-	2(1.3)
계	7(100.0)	36(100.0)	73(100.0)	30(100.0)	4(100.0)	150(100.0)

### 3. 사업추진의 실태와 애로 사항

핵심 지역개발사업은 사업비 규모가 큰 만큼 사업의 추진 기간 역시 긴 특징을 보인다. 일반적으로 사업 추진의 단계는 크게 착수단계와 건설단계 그리고 운영단계의 세 단계로 구분할 수 있다. 착수단계에서는 사업 추진을 위한 기획, 타당성 분석, 협의, 기본계획의 수립 등의 과정을 거치게 되는데 많은 핵심 사업들은 이 단계에서 상당한 시간을 소요하게 된다. 실제적으로 이 단계에서의 협의 내지 계획 수립이 원활하게 이루어지지 않아 사업이 제대로 진척되지 않는 경우도 자주 발생한다. 착수단계에서 사업 진척이 제대로 되지 않는 경우는 주로 사업 주체간 또는 이해관계 집단간에 기본적인 합의가 이루어지지 않는 경우와 재원 마련에 대한 대책이 이루어지지 않는 경우가 대부분을 차지한다. 재원과 관련하여 특히 민자사업으로 추진하는 사업에 있어서는 협상 지연으로 인하여 착수가 미루어지는 경우가 많이 발생한다.

한편, 일단 사업이 착수되면 건설 단계에 들어가게 되는데 이 단계에서는 안정적인 재원의 투입이 사업의 원활한 추진 여부에 결정적인 영향을 미친다. 국비 투입 사업의 경우는 대부분 장기계속사업으로 추진되는데 실질적으로 예산 투입의 안정성이 떨어져서 사업이 지연되는 경우가 자주 발생한다. 그리고 지자체 주도 사업의 경우도 지방자치단체의 자체 부담분 예산을 확보하지 못하는 경우 사업의 지연은 불가피하다. 또한 앞서 살펴 본바와 같이 국비와 지방비 투입이외에 민자 유치를 필요로 하는 경우가 많은데 여건의 변동으로 민간 투자자의 원활한 사업 참여와 투자가 이루어지지 않아 사업 추진이 제대로 진척되지 않는 사례가 자주 발생한다.

구체적으로 핵심 지역개발사업의 추진에 많은 기간이 요구되는 영향 요소들을 살펴보면 다음과 같다<sup>2)</sup>. 첫째 사업의 타당성 분석 및 입지 선정과 같은 내부적 요소를 들 수 있다. 이 내부적 요소는 사업 착수 단계에서의 기획 내지 계획이 궁극적으로 사업의 성공 여부에 큰 영향을 미친다는 것을 의미한다. 실제로 핵심 지역개발사업중 이 내부적 요소에 대한 철저한 검토가 부족하여 사업의 장기화 내지 지연이 불가피한 사업들이 나타나고 있다.

두 번째로 사업 추진과 관련하여 상호 관련된 기관간의 이해 및 갈등의 조정과 협의 등의 과정을 의미하는 관계요소가 중요한 영향을 미친다. 지역의 입장에서는 중요한 핵심사업으로 추진을 원하고 있으나 중앙 정부와의 의견 조율이 일어나지 않는 사업이 발생하고 있다. 또한 이웃하는 자치단체간의 이해관계 불일치 및 갈등으로 인하여 사업 추진에 애로를 겪는

2) 박양호 외 3인, 국토 균형 발전을 위한 전략 사업의 추진평가와 개선방안, 국토연구원, 2001, pp.217 ~ 229.

사업들도 다수 발견되고 있다.

세 번째로는 제도 및 자원상의 요소로서 결국 예산 확보와 관련된 문제가 중요한 영향을 미치게 된다. 이번 조사에서도 모든 자치단체가 사업 추진의 애로 요인으로 꼽는 문제는 대부분 이 예산상의 문제로 나타났다. 특히 대부분의 자치단체가 자체 재원으로 추진할 수 있는 핵심 사업은 거의 없는 것으로 나타났다. 따라서 대부분의 사업들은 국비 지원을 받거나 민자 유치를 통하여 추진하는 방안들이 모색되고 있다. 앞의 두 가지 요소가 사업의 착수 단계에서 상당한 기간을 요하는 이유가 되는 것이라면 이 제도 및 자원 상의 요소는 실제 사업 진행 과정 즉, 조성 내지 건설 단계에서 사업이 지연되는 요인으로 작용하고 있다.

마지막으로 지역 주민, 언론, NGO 등 외부 요소가 지역개발사업의 성공적인 추진 여부에 중요한 영향을 미치고 있다. 외부 요소가 긍정적인 영향을 미치는 경우에는 사업의 추진이 원활해지나 반대로 마찰이 일어날 경우에는 지연되는 경우가 허다한 것으로 나타나고 있다.

이와 관련 이번엔 선정된 지방자치단체의 150개 핵심 지역개발사업들의 사업기간을 살펴 보면 대부분의 사업이 5년 이상의 긴 사업 기간을 요하는 사업들로 조사되었다. 사업기간별 구성을 살펴보면, 6~10년의 기간을 요하는 사업이 67개(44.7%)로 가장 많이 나타났다. 그리고 11~15년 기간의 사업도 29개(19.3%)나 되는 것으로 나타났다. 또한, 16~20년의 초 장기형 사업도 14개(9.3%)나 되었다. 이에 비하여 3~5년의 사업기간이 비교적 짧은 사업은 30개(20.0%)였고 2년 이내의 단기 사업은 4개(2.7%)에 불과한 것으로 나타났다.

**<표 III-7> 핵심사업의 사업기간별 분포 현황**

(단위: 개)

구분	2년이내	3~5년	6~10년	11~15년	16~20년	기타	계
합 계	4(2.7)	30(20.0)	67(44.7)	29(19.3)	14(9.3)	6(4.0)	150(100.0)

주: 기타는 사업기간이 불명확한 사업임.

한편, 사업 착수 시기별로 살펴보면 가장 많은 68개(45.3%) 사업이 1996~2000년 기간 중에 착수된 사업들로 나타났다. 그리고 2001~2002년 기간 중에 착수된 사업도 38개(25.3%)나 되는 것으로 나타났다. 그 다음으로는 착수 후 사업기간이 상당히 경과한 것을 의미하는 1995년 이전에 착수된 사업이 32개(21.3%)를 차지하고 있다. 이 사업들은 대부분 당초 계획보다 사업 착수가 늦어졌거나 아니면 건설 또는 개발 단계에서 예산 투입의 부족으로 지연되는 경우들이다. 한편, 2003년 이후 착수 예정이거나 아직 착수 시기가 미정인 사업은 12건(8.0%)인 것으로 나타나고 있다.

<표 III-8> 착수 시기별 핵심 사업 현황

(단위: 개)

구분	1995년 이전 착수	1996년 ~ 2000년 착수	2001 ~ 2002년 착수	2003년 이후 착수예정	착수시기 미정	계
개수	32(21.3)	68(45.3)	38(25.3)	9(6.0)	3(2.0)	150(100.0)

이상에서 살펴 본바와 같이 핵심 지역개발사업을 추진하는데 상당한 기간을 요하는 것은 사업비 규모가 크고 지역에 미치는 영향이 큰 만큼 여러 가지 영향을 미치는 요소들이 작용하기 때문이다. 그러나 이러한 여러 가지 영향 요소들에도 불구하고 이번 조사에서 발견한 추진상의 대표적인 애로 요인은 역시 재원 즉, 예산 확보의 문제로 나타났다. 즉, 사업이 지연되거나 문제가 발생하는 대부분의 이유가 재원 확보의 어려움에 기인하는 것으로 나타났다.

구체적으로 각 지방자치단체가 핵심 지역개발사업을 추진하는 과정에서 제시하고 있는 문제점 내지 애로 사항을 살펴보면 모든 자치단체가 재원 관련 문제를 공통적으로 들고 있다. 재원 문제와 관련하여 공통적으로 제기하고 있는 사항을 구체적으로 살펴보면 다음 세 가지 사항으로 압축할 수 있다. 첫째, 중앙 정부 사업의 조기 예산 배정과 기간내 사업 추진을 원하고 있다. 둘째, 지자체 주도의 사업에 대한 정부의 재정 보조 내지 지원 확대를 요청하고 있다. 셋째, 민자사업에 대한 정부의 인센티브 지원 확대 및 지방 정부의 권한 확대를 중점적으로 요구하고 있다.

이밖에 지방자치단체가 애로 요인으로 제시하고 있는 사항들은 각기 자치단체가 처하고 있는 여건이나 사업의 특성에 따라 다양하게 나타나고 있다. 주요 사항들을 살펴보면 토지 이용과 관련한 그린벨트 해제 등 정부 관련 부처의 행정적 협조, 그리고 이해 관계에 있는 인접 자치단체간의 원활한 협의 및 조정을 통한 사업 조기 추진 등이 주를 차지하고 있다. 또한, 중부권 자치단체들은 최근 정부의 수도권 규제 완화 정책이 핵심 지역개발 사업을 추진하는데 애로 요인으로 작용하고 있는 것으로 문제를 제기하고 있다.

III. 핵심 지역개발사업의 주요 특징 63

<표 III-9> 핵심사업 추진상의 주요 애로요인 및 건의사항

지역	주요 문제점 및 건의사항
부산시	·국비지원사업의 지원확대 및 조기예산배정(교통 및 산업단지조성사업) ·민자유치를 위한 인센티브 지원 확대 ·서부산권 물류유통단지 및 동부산권 관광단지 조성을 위한 GB조기해제 ·용수난 해결을 위한 광역상수도 건설문제 관련 댐 주변지역(경남) 협조
대구시	·정부의 국비 지원확대(대구 지하철 등) ·지방채 발행요건 완화 ·민자사업의 인센티브 지원 관련 지자체에 대한 권한 부여 ·낙동강 수자원 문제로 인한 위천공단지개발 애로
광주시	·국고지원비 상향조정(지하철 건설 등) ·도로사업의 국비 조기 예산 배정
대전시	·지하철 건설의 국고지원 상향배정과 공단설립을 통한 운영 ·지역 산업 및 문화시설 관련 사업 추진을 위한 국비 지원 요청
울산시	·교통시설사업의 국비조기 투입을 통한 적기 완료 ·지방비 부담분의 경감 ·공단 조성지의 GB 조기해제 ·지방비 부담분의 경감, 관광단지의 지원을 위한 관광 특구지정 요망 및 국비지원 확대(교통, 관광사업 등)
강원도	·국비 교통시설 사업의 조기 추진 ·관광사업 활성화를 위한 국비지원 및 민간투자자에 대한 인센티브 확대 ·군사시설 및 상수원 보호제도 관련 규제완화
충청북도	·격차도로망 확충을 위한 국비교통사업의 조기 추진 ·민자유치 사업의 활성화를 위한 국비투자 및 지원 확대 ·수도권 규제 완화 조치에 따른 지역산업유치 애로 ·고속철도 오송역 유치관련 인접지역과의 갈등
충청남도	·국가 산업단지의 입주업체유치애로로 인한 미착수(석문 및 장항 산업단지) ·관광산업개발 활성화를 위한 국비 투자지원 확대
전라북도	·새만금 사업의 적기 추진을 위한 국비예산 배정 필요 ·교통인프라 시설 확충을 위한 정부 사업 조기 추진과 예산배정 ·외국인 및 민간 투자 유치를 위한 중앙정부의 인센티브 요청(산업단지 및 관광개발 사업)
전라남도	·신도시 건설 등을 위한 중앙정부의 재정지원 확대 요청 ·철도·도로망 확충을 위한 정부예산의 조기배정 및 민간투자자에 대한 인센티브 지원 ·산업단지 조성관련 민간투자자에 대한 인센티브지원과 자유무역지역 지정 요망 ·광양만권의 관세자유지역 요청
경상북도	·북부지역개발 촉진지구의 사업 추진을 위한 국비지원 대책 요망 ·산업단지 조성사업의 국비분담분 확대(구미디지털 전자정보기술단지 등) ·고속철도 건설 등 국가기간 교통사업의 조기 추진 ·관광개발사업의 지방비 부담분 경감 및 기반시설에 대한 정부투자 요청
경상남도	·산업단지 및 관광사업의 민간투자 촉진을 위한 정부의 기반시설 투자와 인센티브 지원 확대 ·핵심 기간 교통망 사업의 정부투자 확대와 민간에 대한 인센티브 부여 ·관광개발 사업의 환경영향 평가 등 법적 절차 지연

## IV. 핵심 지역개발사업의 효율적 추진을 위한 지원 방안

### 1. 문제 인식과 기본 방향

핵심 지역개발사업은 지역 발전을 위한 숙원 사업임에도 불구하고 여러 가지 요인에 의하여 원활하게 추진되지 않고 있는 경우가 자주 발생한다. 앞서 III장에서 살펴본 바와 같이 지역개발사업의 부진에 영향을 미치는 메커니즘을 유형화시켜 보면 내부요소, 관계요소, 제도·자원요소, 그리고 외부요소의 네 가지 요소가 사업추진 단계별로 영향을 미치게 된다<sup>3)</sup>. 내부요소는 사업자체의 계획 내용에 내재된 문제로서 한마디로 사업 수요의 적절성을 의미한다. 여기에는 사업의 규모, 입지, 사업 주체의 리더쉽 등이 포함된다. 관계요소는 사업 추진에 관련되는 기관 또는 단체간의 갈등의 정도를 말한다. 따라서 여기에는 기관간의 이해 관계, 갈등의 심도 등이 영향을 미치는 요소라 볼 수 있다. 제도·자원요소는 사업 추진에 영향을 미치는 제반 제도상의 요소로서 궁극적으로 정부에 산이라 볼 수 있다. 마지막으로 외부요소는 사업에 대한 지원 네트워크로서 대통령, 중앙정부, 지역주민, 언론 등 사업에 영향을 미치는 관련 기관의 관심과 지원 정도가 중요한 요소로 작용한다.

핵심 지역개발사업이란 다양한 지역개발사업 중 지역 스스로 지역 발전에 절대적으로 중요하다고 판단하는 사업들이다. 따라서 비록 중앙 정부가 추진 주체인 사업이라 하더라도 지방자치단체가 중요하다고 판단하는 사업이면 핵심 지역사업이 될 수 있다. 결국 핵심 지역개발사업이란 자치단체에서 수행되는 수많은 지역개발사업 중에서 자치단체가 시급히 추진되기를 원하는 우선 순위가 높은 사업을 의미한다. 이는 곧 다른 사업에 비하여 우선적으로 재원이 투입되기를 원하는 사업을 의미한다고 볼 수 있다.

이런 측면에서 보면 핵심 지역개발사업의 추진상의 문제는 곧 재원의 문제라 해도 과언이 아니다. 앞서 II장에서 조사, 선정한 150개의 핵심 지역개발사업도 대부분 추진상의 문제는 투입 자원 문제 즉, 제도·자원요소로 나타났다. 사실 자원 즉 예산상의 문제가 제대로 해결된다는 것은 나머지 영향 요소들이 원만히 해결되고 있다는 것을 의미한다고 볼 수 있다. 즉, 재원의 문제는 지역개발사업의 추진에 있어서 가장 중요한 영향요소임과 동시에 사업 추진에 영향을 미치는 여러 가지 요소가 동시에 작용한 결과로도

3) 박양호 외 3인, 전게서, pp.41 ~ 46.

볼 수 있다. 따라서 여기서는 핵심 지역개발사업의 원활한 추진을 위한 지원 방안으로서  
재원 문제와 관련된 사항을 중심으로 제시해보고자 한다.

핵심 지역개발사업을 추진하는 재원은 앞서 살펴 본바와 같이 크게 중앙 정부의 재  
원, 중앙정부의 보조 함께 투입되는 지방 정부 재원 그리고 민간자본 등의 세 가지 재원  
이 주류를 이룬다. 중앙정부 재원으로 투입되는 사업은 정부 주도의 국책사업을 의미한  
다. 그리고 지방정부 주도의 사업은 대부분 지방정부의 자체 재원에다 중앙정부의 양여  
금이나 보조금 등이 함께 투입되는 사업들이다. 그러나 이 경우의 사업들은 비록 지방정  
부가 주도적으로 사업을 추진하더라도 중앙 정부의 세부 사업 선정 및 보조금 지원의  
가이드라인에 따라 추진되므로 전적으로 지방 정부가 자율적으로 추진한다고 보기는 어  
렵다. 그리고 민자 사업의 경우 역시 투자의 주체는 민간이지만 중앙 및 지방 정부의 투  
자분이 필요하고 또 보조 등 인센티브 지원을 필요로 하게 된다.

따라서 여기서는 이러한 세 가지 유형의 재원 확보 내지 지원을 보다 원활히 해 줄  
수 있는 방안을 제시해 보고자 한다. 즉, 첫째로 중앙 정부의 인프라 시설에 대한 직접  
투자를 확대하는 방안을 제시하고자 한다. 그리고 둘째로 지방정부 주도 사업의 원활한  
추진을 지원하기 위하여 지방 정부의 자율적 활용이 가능한 재원 확보 내지 지원 방  
안을 제시하고자 한다. 그리고 셋째로 지방의 핵심 지역개발사업을 보다 활성화시키기 위  
한 방안으로서 민간 자본의 투입을 유도하는 방안을 제시해 보고자 한다.

원칙적으로 지방자치단체의 핵심사업 추진을 위한 재원 측면의 기본적인 접근은 비수  
도권 지방에 자율적으로 활용 가능한 투자 재원을 확대해 주는 것이 되어야 한다. 즉,  
지방자치단체의 자율적인 판단하에 사업의 우선 순위를 선정하고 또 선정된 사업에 집  
중적으로 예산을 투입할 수 있도록 여건을 조성해 주어야 할 것이다.

이를 위해서 수도권과 비수도권에 대한 정책의 기본 방향을 명확히 설정하는 것이 무  
엇보다 중요할 것이다. 수도권 지역에 대해서는 가급적 수익자 부담 원칙에 입각하여 각  
종 인프라시설의 투자에 따른 비용을 정부가 아닌 주민이 부담하는 원칙을 설정할 필요  
가 있다<sup>4)</sup>. 신도시 건설이나 교통시설에 대한 비용을 수도권 주민이 직접 부담하도록 하  
는 경우 수도권 거주에 따른 비용을 높임으로써 지역균형개발의 효과를 달성할 수 있을  
것이다. 따라서 수도권에 건설하는 각종 인프라 사업은 가급적 민자 사업의 방식으로 추  
진해 나가는 것이 바람직하다.

반면, 비수도권 지역에 대해서는 정부의 직접적인 재정 투자 내지 지원을 확대하여  
핵심 사업이 원활히 추진되도록 유도하여야 할 것이다. 물론 비수도권에 대한 재정 지원

---

4) 김정훈, '지방교부세의 형평화 효과와 정책과제', "재정포럼", 한국조세연구원, 2002. 4, pp.19~20.

방식도 가급적 비수도권 지방자치단체가 주도적으로 활용할 수 있는 재원을 확대하는 방향으로 접근하는 것이 바람직할 것이다.

## 2. 교통, 물류 등 인프라시설에 대한 정부 투자 확대

본 조사 결과에서 나타난 대표적인 특징은 모든 지방자치단체에서 교통 및 물류 시설의 확충을 최우선 사업으로 추진하기를 원하고 있다는 점이다. 즉, 대부분의 자치단체에서 선정한 핵심 지역개발사업의 50% 가까이가 교통 및 물류 부문의 사업으로 나타났다. 도로사업에 대한 건수가 가장 많았지만, 철도사업에 대한 비중 역시 적지 않았으며 해양을 면하고 있는 자치단체는 거의 모두 항만 시설의 확충을 핵심 사업으로 선정하였다.

또한, 핵심사업으로 선정된 교통, 물류 사업은 중앙정부 예산으로 추진되어야 할 국가사업이 대부분인 것으로 나타났다. 이는 아직도 지역개발의 핵심 수단이 되는 교통 및 물류 부문에 대한 중앙 정부의 투자가 여전히 부족하다는 것을 의미한다. 특히, 수도권에 비하여 성장의 활로를 찾지 못하고 있는 지방의 입장에서 볼 때 중앙정부의 교통 및 물류 부문에 대한 투자 부족은 심각한 문제가 아닐 수 없다. 정부 차원에서 국토의 균형개발과 경쟁력 향상을 위한 교통 및 물류 부문에 대한 투자 확대 필요성은 자치단체 입장에서도 여전히 지역 발전에 핵심적 사안이 되고 있음을 보여 주는 것이라 말할 수 있다. 전반적으로 인프라에 대한 투자가 부족한 가운데 그나마 일부 경쟁력 있는 지역에 집중 투자하여 온 결과 대부분의 지방은 여전히 관련 인프라 기반이 취약하고 이로 인한 경제력 위축을 겪고 있는 현실이다.

이상에서 살펴 본바와 같이 교통 및 물류 사업들의 대부분은 국가가 주도해야 할 사업으로서 궁극적으로 중앙정부의 직접 투자를 확대하는 것이 지역 발전에 무엇보다 중요하다 하는 것을 의미한다. 최근 이들 사업에 대한 민간 투자를 활성화 시키고 있으나 지방의 경우에는 아직 투자 여건이 충분히 조성되어 있다고 보기 어렵다. 따라서 적어도 비수도권의 지방자치단체에 대해서는 교통 및 물류부문에 대한 정부의 직접적인 투자를 더욱 확대해 나가야 할 것이다. 앞서 언급한 바와 같이 가급적 수요 기반이 갖추어져 있는 수도권에는 민자사업의 추진을 유도하는 반면 지방에 대해서는 일부 수익성이 있는 사업을 제외하고는 정부의 직접 투자를 확대하는 방향으로 접근해 나가야 할 것이다.

지방자치단체의 가장 중요한 핵심 지역개발사업인 교통 및 물류부문 사업을 제대로 추진하기 위해서는 중앙정부의 SOC부문에 대한 투자 정책의 기조를 안정적으로 유지

해 나가는 것이 무엇보다 중요하다. 즉, 제4차 국토종합계획의 기간인 2020년까지 지방의 교통 및 물류기반을 안정적으로 확충할 수 있는 재원계획을 수립, 추진해 나가야 할 것이다. 제4차 국토종합계획에서 제시하고 있는 교통 관련 부문의 SOC투자 소요는 2020년까지 378조원 수준으로 제시되고 있다. 이를 연평균하여 보면 매년 약 19조원 정도의 투자 금액이 요구된다. 부분적으로 민간 사업으로 추진 가능한 사업을 제외하고서도 매년 최소한도로 18조원 정도의 중앙 정부에 의한 인프라 투자는 유지되어 나가야 할 것이다.

그리고 이와 같은 장기적인 교통 인프라 시설 수요를 지속적으로 확충해 나가기 위해서 현재 폐지를 검토 중에 있는 교통세와 교통시설특별회계를 일정 기간 더 유지해 나갈 필요가 있다. 적어도 제4차 국토종합계획과 국가기간망 교통 계획 등의 목표 연도인 2020년경까지는 유지해 나가야 할 것이다. 이번 조사에서 나타난 핵심 지역개발 사업중 최장기간에 걸친 사업 역시 2020년까지는 완료될 계획이므로 적어도 이 시기까지 중앙정부의 관련 사업 투자가 안정적으로 이루어질 경우 대부분의 교통 및 물류 관련 핵심 지역개발사업은 완료될 수 있을 것으로 판단된다.

그러나 아무리 지방자치단체 입장에서 핵심사업이라 하더라도 모든 사업을 다 수행하여 추진하는 것은 거의 불가능에 가깝다. 지방자치단체들은 지역이 원하는 중앙정부의 사업들이 모두 추진되기를 원하지만 그 보다는 선정된 사업들이 계획 기간내에 차질 없이 추진되기를 더 원하고 있다. 이런 관점에서 국가 주도의 인프라 구축사업들에 대해서는 투자 우선 순위를 조정하여 집중적인 투자와 계획 기간내 사업 완료를 유도하는 노력이 요구된다. 부처별로 수립되는 각종 계획과 지방자치단체의 모든 요구를 받아들여 장기계속사업 형태로 사업을 추진하는 것은 모든 관계 기관의 이해를 조정하는 방안이 될지는 몰라도 바람직한 방향이라고 보기는 어렵다. 따라서 부처별로 상호 연계성 없이 그리고 중복적으로 수행되는 투자 정책들의 우선 순위를 조정하는 제도적 장치의 마련이 요구된다. 물론 이 경우에도 지방자치단체의 의견을 수렴하여 사업의 우선 순위 선정에 반영하는 배려가 요구된다.

### 3. 지방자치단체의 투자재원 확대를 위한 지원제도의 내실화

핵심 지역개발사업은 지방자치단체가 우선적으로 완공되기를 원하는 지역개발사업이다. 따라서 투자 주체가 누구든 상관없이 지방자치단체가 주도적으로 사업 추진을 활성화

화시켜 나가지 않으면 안 되는 사업들이다. 이런 관점에서 일부 정부 사업을 제외한 자치단체 주도의 사업의 경우에는 가능하다면 지역 스스로의 가용 재원으로 계획하고 추진하도록 유도하는 것이 바람직할 것이다. 즉, 지방자치단체가 자체 운용 가능 재원으로 투자 우선 순위에 따라 핵심 지역개발사업을 선정 추진하는 것이 바람직할 것이다.

그러나 우리나라의 지방자치단체 여건상 이는 현실적으로 불가능에 가깝다. 지방자치체가 성립된 1995년 이후 지방자치단체의 재정자립도는 지속적으로 떨어지고 있는 추세이다. 특히, IMF 이후에는 지역경제의 침체로 지방자치단체의 재정자립도는 더욱 하락하는 양상을 보이고 있다(표 IV-1 참조). 특히, 비수도권에 소재한 지방자치단체의 재정능력이 극히 취약한 것으로 나타나고 있다. 이러한 상황에서 지방자치단체가 스스로 지역 발전을 위하여 시행할 수 있는 핵심 지역개발사업의 추진 능력은 극히 제한된다.

이번에 조사한 핵심 지역개발 사업들을 보면 중앙정부에 의존하는 국책사업을 제외하더라도 순수 지방비로 충당하는 사업은 거의 없다. 거의 모든 사업이 중앙정부의 보조금 등에 의존하는 매칭펀드(Matching Fund) 사업이거나 아니면 민자 유치 사업들이다. 따라서 이러한 여건에서 추진하는 사업들은 지역 스스로의 능력과 상관없이 외부적 여건에 의하여 사업의 추진이 많은 영향을 받게 된다.

**<표 IV-1> 연도별 재정자립도 추이**

(단위 : %)

연도별	전국평균 (순계규모)	특별시/광역시 (총계규모)	도 (총계규모)	시 (총계규모)	군 (총계규모)	자치구 (총계규모)
1991	66.4	98.3	45.1	71.5	27.3	50.0
1992	69.6	98.5	49.0	74.7	29.3	51.2
1993	68.0	98.6	51.7	70.3	27.5	53.7
1994	63.9	98.1	46.8	63.6	24.5	53.2
1995	63.5	97.3	46.7	53.7	23.8	54.3
1996	62.2	98.0	43.1	53.4	22.5	53.0
1997	63.0	98.1	42.5	53.3	21.2	51.6
1998	63.4	90.0	42.1	54.1	22.9	49.7
1999	59.6	88.1	38.3	52.0	23.4	52.3
2000	59.4	84.8	37.9	50.6	22.0	46.9
2001	57.6	84.8	35.2	49.6	21.0	45.0

자료: 행정자치부, <http://www.mogaha.go.kr/korean/index.html>

이런 관점에서 핵심사업은 물론 지역개발 사업의 성공적 수행을 위해서는 지역 스스로 우선 순위에 따라 사업을 선정, 추진할 수 있는 여건을 뒷받침할 수 있도록 자율적 사용이 가능한 재원을 확대시켜 주는 것이 중요하다. 이를 위한 현실적인 방안으로는 현

행 지방재정조정제도와 지방채 발행 관련 제도를 중점적으로 개선하고 최근에 제기되고 있는 지역발전협약제도의 조기도입을 추진할 필요가 있다.

첫째, 지방정부의 재정 능력을 보강하기 위해서는 직접적으로 국세와 지방세를 조정하는 방안<sup>5)</sup>을 검토할 수 있으나 단기적으로 해결하기 어려운 사안이다. 따라서 현실적으로 가능한 방안으로서 현행 지방재정조정과 관련된 제도를 보다 내실있는 방향으로 재조정하는 방안의 검토가 요구된다.

현재 우리나라에서 운용되고 있는 지방재정조정제도에는 지방자치단체의 일반행정에 대한 재정적 지원금인 지방교부세와 지방양여금, 국고보조금, 지역균형개발특별회계 등이 있다. 2001년도의 지방재정조정제도로 운영되는 재원 규모는 일반재정과 교육재정을 합한 총 규모가 약 42조원에 달하고 있고, 교육재정을 제외하면 25.2조원 규모이다. 일반재정의 지방교부금은 10.5조원, 지방양여금은 4.8조원, 그리고 국고보조금은 9.9조원이다.

**<표 IV-2> 지방재정조정제도의 규모(2000 ~ 2001년, 예산기준)**

(단위 : 조원)

구 분	일 반 재 정		교 육 재 정	
	2000	2001	2000	2001
지방교부세	8.4	10.5	9.7	13.0
보통교부세	7.63	9.54	8.8	11.8
특별교부세	0.77	0.96	0.9	1.2
지방양여금	3.7	4.8	5.2	3.6
국고보조금	8.6	9.9	0.9	0.2
합 계	20.7	25.2	15.8	16.8

자료: 기획예산처 내부자료, 김정훈, 지방교부세의 형평화 효과와 정책과제, 한국조세연구원, 2002.4, P.4 재인용

지방교부세의 경우 지방자치단체의 재정력이 풍부할 경우 지원받고 있지 않는데 2001년의 경우 서울시와 경기도, 그리고 경기도 내의 8개시가 불교부단체로 되어 있다. 지방

5) 「재산과세에 편중된 지방세 구조를 개혁하고 지방세원의 안정과 신장을 위해 국세의 지방세 전환 및 신세원 개발 등을 통해 지방소득과세 및 지방소비과세의 확대를 추진할 필요가 있다. 지방소득과세의 확대를 위해서는 지역간 세원분포가 비교적 고르고 사실상 지방소득세 역할을 하고 있는 주민세의 비중을 확대하여 이를 지방소득세로 개편하고, 소비과세에 대해서는 기존에 국세에 포함되는 소비과세 중 지역간 세원분포가 비교적 고른 세원에 대하여 지방 소비과세로 개편해야 한다. 특히 지역간 세원분포가 고른 음식숙박업, 부동산임대업, 소매업, 운수창고업 등을 지방세 세원으로 이양하고 부가가치세, 교통세 등의 경우 일부를 국가와 지방의 공동세원으로 활용하는 방안의 검토가 필요하다」, 이석희, 「지역균형발전을 위한 법 제정의 방향」, 「지역균형발전을 위한 법 제정방향에 관한 토론회」, 경제정의실천시민연합, 2001.10.25, P.25

교부세는 상대적으로 저개발지역인 군에 그 지원액이 집중되고 있기 때문에 비수도권에 대한 이전재원의 지원을 집중시키는 효과를 발휘하는 것으로 분석되고 있다. 지방교부세 중 특별교부세는 공식을 바탕으로 지방자치단체별로 배분되는 보통교부세와는 달리 지방자치단체별로 특별한 특별수요에 대응하여 배분하는 임의적 교부금의 성격을 갖고 있다. 특별교부세 대상사업은 시책사업수요(30%), 재정보전수요(20%), 재해대책수요(10%), 지역개발수요(20%), 특정현안수요(20%)로 구분되는데, 시책사업 수요의 세부사업의 경우 지방양여금이나 국고보조금에서 소화할 수 있는 사업들이 많은 상태이다. 따라서 지방재정조정제도의 전체적인 통합·재조정<sup>6)</sup>을 통하여 특별교부세의 비중을 줄일 수 있는 여지가 있다.<sup>7)</sup>

그런데 지방재정조정제도는 각각의 특성에 따라 목적과 운용 방식이 다르지만, 실제 운용에 있어서는 구체적인 사업에 대하여 조건부 보조금으로 운영되는 경우가 많다. 특히, 국고보조금의 경우 사업별 매칭펀드(Matching Fund) 방식으로 운용됨에 따라 재정 지원의 불균형과 지자체의 부채 부담이 가중되는 문제를 내포하고 있다. 일부 지자체의 경우 경지정리사업, 관광개발사업, 농업기반사업 등에 대해 부담능력이 없어 사업비를 반납하는 사례가 발생하고 있다. 또한 사업유형이 전국적인 기준에 따라 세분화된 단위 사업별 개별보조방식을 채택하고 있어 지역 특성에 맞는 시책 사업 추진에 애로를 겪고 있는 상황이다. 이에 따라 중앙정부의 분담 비율을 상향 조정하고, 배분에 있어 인건비 자체충당능력지수 및 재정력 지수가 낮은 자치단체에는 보조금의 차등 지원이 필요하다.

지방양여금의 경우 국고보조금의 이러한 문제를 시정하기 위하여 포괄적 보조금 성격으로 운용되고 있다. 하지만 현실에 있어서는 국고보조사업이 지방양여금 사업으로 이양되어 지방양여금 사업 역시 조건부 보조금 성격을 띠고 있다. 따라서 가장 우선적으로 이러한 지방재정조정 자금들을 보다 포괄적(Lump-sum)으로 운용가능한 보조금 방식으로 전환할 필요가 있다. 그리고 이들 제도의 운영과 관련하여 일정 부문을 일정 기간 동안 핵심지역개발 사업에 우선적으로 투입하여 지원하는 방안들을 모색할 필요가 있다.

한편, 수도권과 비수도권간의 불균형된 재정 능력을 조정하기 위하여 수도권 자치단체에 배정된 자금의 일부를 비수도권 지역으로 이전하는 방안의 검토가 필요하다. 그리고, 현행 국토균형발전특별기금의 재원을 확대 개편하는 방안도 적극 검토하여야 할 것이다. 여기에는 기존의 과밀부담금의 확대와 공공자금 관리기금으로부터의 차입 등을 통한 추가 재원을 확대하는 방안 등을 모색할 필요가 있다. 또한, 공기업의 민영화로 예상되는

6) 일본의 경우 지방교부세 총액의 6%가 특별교부세로 운영되고 있으며, 영국에서는 교부금의 공식변경으로 인한 충격을 완화하기 위한 수단으로만 특별교부금(special grants)이 활용되고 있다.

7) 김정훈, '지방교부세의 형평화 효과와 정책과제', "조세포럼", 한국조세연구원, 2002.4, PP.10~11.

재정 수입을 핵심 지역개발사업의 투자 재원으로 활용하는 방안도 강구할 필요가 있다.

그리고, 재원 운영의 효율성을 높이기 위한 방안으로 통합 회계(지역균형개발 특별회계)를 설치하는 방안도 적극 검토할 필요가 있다. 이러한 통합 회계의 효율적 운영을 통하여 지방자치단체의 우선 순위를 반영한 사업의 실효성을 높이고, 절차 간소화 등을 통한 행정 낭비 요인을 줄이는 효과를 기대할 수 있다.

둘째, 지방 정부의 지역개발을 위한 각종 SOC투자는 장기자금 형태로 소요되므로 지방채의 발행을 효율화하는 방안도 적극 모색할 필요가 있다. 이를 위해서는 시장 기능을 활용한 지방채 발행을 활성화하도록 유도할 필요가 있다. 즉, 지방채 발행에 관한 지자체의 재량권을 수익성이 있는 사업들에 대해서는 확대하도록 해야 한다. 이와 관련 지방채 발행에 있어 중앙정부는 자치단체의 재정 여건을 감안하여 지방채 총량 규모를 설정하고, 자치단체로 하여금 지방채 운영의 효율성과 안정성을 유지하기 위해서 지방채 계획을 수립하도록 유도해야 할 것이다. 중앙정부는 발행 지방채가 소화될 수 있도록 기금이나 재정투융자 특별회계 등 정부 재정 자금과 시장 공모를 통해서 지방채 인수를 확대하고, 공모채 인수에 대한 세제상 혜택을 강화할 필요가 있다. 이를 위해서 미국의 지방채 은행이나 일본의 지방금융금고와 같은 지방채 인수 전담 금융기관의 설립도 검토할 필요가 있다.

셋째, 현실적으로 거의 모든 핵심 지역개발사업은 중앙정부와 지방자치단체의 협력 내지 공동의 노력 없이는 추진과 성공이 거의 불가능하다. 이런 관점에서 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의 조정하고 계약방식을 통하여 공동으로 추진하는 지역발전협약제도를 조속히 도입할 필요가 있다<sup>8)</sup>. 특히, 핵심 지역개발 사업은 이러한 중앙정부와 지방정부의 공동의 이해관계나 관심이 큰 사업들로서 지역발전협약제도의 도입이 필요한 사업들이다. 앞서 살펴 본 우리나라 지방재정조정제도의 일반적인 문제점은 사업의 지나친 세분화와 엄격한 용도 제한, 지역 특성과 지방정부의 자율성을 반영하지 않는 획일성, 중장기 사업에 대한 안정적인 재원확보 장치의 결여, 의사결정과과정에서 중앙정부가 주도하는 수직적 관계의 지배 등으로 나타나고 있다. 그러나 지역발전협약제도를 도입하게 되면 중앙정부와 지방자치단체의 관계가 동반자적인 관계로 변하게 되고 투자의 중복을 방지할 수 있고 지역이 원하는 사업에 대하여 심사숙고하여 우선 순위를 설정하게 하는 등 전략적 접근 능력을 제고시킬 수 있게 된다. 이런 관점에서 시범적으로라도 지역이 원하는 핵심 지역개발사업을 중심으로 지역발전협약제도를 조속히 도입해 나가야 할 것이다.

---

8) 건설교통부, 지역발전협약제도 실천모형 정립방안, 2001.

#### 4. 지방자치단체의 재정운용의 효율화 및 다양한 재원확보 방안

지방 핵심 지역개발사업의 주체는 지방자치단체이다. 따라서 아무리 정부 차원에서 지방자치단체의 재정 능력을 보강하여 준다 하더라도 지방정부 스스로 재정 운용을 효율화하기 위한 노력을 기울이지 않으면 소용없다.

그러나 아쉽게도 지방자치제 실시 이후 지방자치단체의 재정 운용이 효율적이지 못하다는 분석이 나오고 있다. 즉, 지방자치제 이후 자치단체장들이 인기에 영합하는 사업에 치중하는 경향이 증가하고 있는 것으로 조사되고 있다<sup>9)</sup>. 즉 지방 예산 운영에 있어서 정치 논리에 의하여 재정 배분을 효율성에 근거한 집중 투자 보다는 투자 효율이 떨어지는 소액 분산 투자를 유도하는 경향이 커지고 있는 것으로 나타나고 있다. '98년의 경우 1억 미만 사업비가 전체의 13.3%, 10억 미만은 전체의 37.4%를 차지하고 있는데, 이는 '94년과 대비할 때 각각 46%, 56%가 증가한 수준이다. 즉, 선심성 나눠먹기식 예산 배정이 이루어 졌기 때문으로 추정된다<sup>10)</sup>. 이는 핵심적인 지역개발 사업의 추진에 투입될 비용이 분산되는 결과를 초래하게 된다. 따라서 지방자치단체는 스스로의 예산을 효율적으로 활용하는 노력을 기울여야 할 것이다.

그리고 지방자치단체는 스스로 투자재원 확보를 위하여 다양한 재원 마련 기법을 개발, 적용해 나가야 할 것이다. 이와 관련하여 제시되고 있는 방안들로는 첫째, 자치단체가 자체 보유하고 있는 자산의 효율적 이용을 통한 수익성 제고 노력을 기울일 필요가 있다. 즉, 자체 보유하고 있는 자산 중 비효율적으로 이용되고 있는 일부 자산을 새롭게 개발하거나 매각 또는 임대 방식을 통하여 수익성을 제고시켜 나갈 수 있을 것이다. 이런 관점에서 외국에서 적용하고 있는 지자체의 자체 보유 자산을 매각하여 임대하는 대신 그 자금을 공공투자 사업에 활용하는 Sales and Lease Back 방식의 도입도 적극 검토할 필요가 있다.

둘째, 사업 추진을 위한 재원 마련의 방안으로서 미국에서 적용하고 있는 TIF(Tax Increment Financing)방식의 도입을 적극 검토할 필요가 있다. TIF란 지방자치단체가 도시의 신시가지나 기존 시가지의 개발 또는 재개발에 소요되는 재원을 미래의 세금 수입을 기초로 조달하는 방법을 말한다. 즉 지방자치단체가 경제재건과 지역경제의 성장을 위해

9) 「민선 단체장의 등장 이후 지방자치단체의 재정능력을 고려하지 않고 전시 효과적인 대규모 프로젝트 추진이 증가하는 경향이 있다. 즉, 투자 우선순위가 낮은 공공청사, 문화 및 체육시설, 타당성이 낮은 지하철 건설 등에 들어가는 막대한 건설비용을 충당하기 위해 과도한 지방채 발행 등으로 지방재정에 많은 부담을 주고 있다」, 윤영진, “민선자치 5년의 성과와 발전방향”, 한국지방행정연구원.행정자치부, 2000.7.19, P.69

10) 윤영진(2000.7.19), P.70

서 개발이 필요한 지역을 지정하고 개발에 필요한 공적 개발비용을 해당 지역으로부터 발생될 미래의 부동산 관련 보유세 수입으로 충당할 수 있도록 하는 것이다<sup>11)</sup>.

지방자치단체는 사업 시행구역의 용지를 수용한 후에 TIF지역(TID : TIF district)을 지정하여 해당지역의 도로 및 기타 인프라 시설을 정비하고, 사업 시행구역을 새로운 용도 변경 등을 취한 후 민간에게 매각하게 된다. 도시환경의 정비에 따라 매각이후 해당 지역의 지가 상승 등이 이루어짐에 따라 이전 보다 늘어난 조세 징수가 가능하게 된다. 즉, TIF는 미래에 발생될 세금 수입을 증권화한 금융 혁신의 한 방식으로 미래에 증가하게 될 조세 수입을 담보로 지방 채권을 발행하여 해당 지역의 도로 및 기타 인프라 시설에 필요한 재원을 조달하게 되는 것이다<sup>12)</sup>. TIF는 현재 지자체에서 추진하고 있는 신도시 개발사업 추진시 도로, 편의시설 등의 인프라 구축에 있어 적용 가능한 대안으로 향후 지방의 핵심 지역개발 사업에 도입할 필요가 있다.

**<표 IV-3> 미국의 TIF 사례**

지자체	개 요
클라크카운티 (워싱턴주)	·대규모 쇼핑센터를 건설하는 민간기업이 자치단체에서 간선도로와 연결하는 접근도로를 정비해주도록 요구 ·자치단체는 도로정비에 소요되는 자금을 수입채(Revenue Bonds)를 발행하여 조달하고 상환재원으로 쇼핑센터로부터 발생될 매상세 세수분을 이용
데이븐포트 (아이오와주)	·개발지역의 도로, 편의시설의 개량에 필요한 자금을 아이오와주 경제진흥기금(RISE)로 부터 10년 상환조건으로 250만 달러 차입 ·TIF세수를 차입금 반환, 도로, 편의시설 공사에 충당하기 위해 TID설정(1986)
프린스조지카운티 (매릴랜드주)	·철도조차장 개선, 고속도로 개선 등을 위해 1980년 이후 10지구에 대해 TID를 설정, TIF수입을 담보로 일반보증채권으로 발행 ·TIF수입금도 채무상환에 한정되지 않았으며 일반재원으로도 충당, 1987년도 예산가운데 TIF수입 규모는 800만 달러 규모
울란도 (플로리다주)	·도심재개발에 필요한 하수도, 교통시설 개량 등을 목적으로 지역사회 재개발 트러스트 본드를 설립, 1,900만달러 규모의 수입채권을 상환하기 위해 도심재개발지역에 569에이커 규모의 TID 지정 ·1981년 1월보다 증가한 재산세의 95%를 기금으로 만들어 채권상환에 충당

자료: 고준환·장철순 역, 외국의 도시계획·개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편, 국토연구원, 1996. P. 98, 김현아(2000.12) P. 60 재인용

11) 1951년 미국 캘리포니아주가 처음 도입한 이래 대부분의 주정부들이 입법화했고, 1979년에는 40%의 주정부가 이 제도를 도입하였다. TIF는 1960년대부터 1970년대까지 미국의 중앙정부가 지방정부에 지급하던 보조금이 대폭 삭감되면서 지방자치단체들이 새로운 자원조달수단을 모색하는 과정에서 발달하게 되었다. 세율을 높여 재원을 확충하는데 따른 조세저항을 피하면서 재원을 확보하여 지방자치단체들은 도시환경의 정비, 인프라시설의 구축 등을 추진할 수 있게 되었다.

12) 김현아, 도시개발사업의 공공시설 설치비용 조달방안 : 조세증가재정(TIF) 기법 적용을 중심으로, 경원대학교 박사학위논문, 2000.12, PP.51 ~ 52

**74 지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진현황과 지원방안**

## 5. 지방 민자사업의 활성화 유도

지방자치단체가 주도하는 핵심 지역개발사업은 많은 경우 민자사업 방식을 도입하고 있다. 즉, 지방자치단체가 일부 기초 시설 등에 대한 투자를 담당하고 핵심 개발사업 부문은 민간 투자자의 유치를 통하여 시행하는 방식을 도입하고 있다. 그러나 이러한 민자 유치 지방사업들은 현실적으로 민간 투자자의 유치가 용이하지 않은 경우가 자주 발생하고 있다. 민자사업은 사업 운영에 따른 수익성 확보가 핵심적인 관건임에도 불구하고 지방의 경우에는 지방 경제의 장기 침체로 이러한 수익성을 안정적으로 보장하기 어려운 현실이다.

사업 유형별로 보면, 교통시설이나 환경 시설의 건설은 상대적으로 민자 유치 방식으로의 사업 추진이 용이한 편이다. 이들 사업은 수요자의 확보 내지 예측이 비교적 안정적이기 때문에 투자자의 입장에서 위험 부담이 적은 편이다. 그러나 지방 핵심사업의 상당 부분을 차지하고 그것도 지방 주도의 사업이 대부분인 산업단지 건설 및 관광 개발과 같은 사업들은 사업 규모는 큰 반면, 수익성 확보 등 사업의 안정성이 떨어지기 때문에 민간 투자자의 유치가 어려운 실정이다. 이는 지방 경제의 수요 기반이나 사업 여건이 수도권 지역에 비하여 취약하고, 도로·항만·철도·항공 등 교통인프라 역시 부족하기 때문이다.

따라서 지방자치단체에 대한 민자 사업의 방향은 앞서 지적한 것처럼 수익성 확보가 가능한 사업에 국한하여 시행하는 것이 바람직하다. 자치단체의 예산이 부족하다고 하여 무리하게 사업성이 취약한 사업을 민자 사업으로 추진하는 경우 결국 성공적인 추진을 기대하기 어려울 것이다. 비록 사업성은 떨어지나 지자체 입장에서 지역 발전에 꼭 필요한 사업으로 판단되는 경우에는 정부 내지 지자체 예산으로 추진하는 방안을 찾으려 하는 것이 바람직할 것이다. 그리고 일정한 조건이 주어진다면 민자사업으로 추진이 가능한 경우에는 정부의 과감한 선행 투자 및 인센티브 지원 등이 필요하다.

이런 관점에서 비수도권에서의 민자 유치가 활성화될 수 있도록 민간투자사업법에서 제시하고 있는 재정 지원 등 인센티브를 비수도권에 대해서는 차등 지원하는 방안을 강구할 필요가 있다. 특히 자치단체 민자사업에 대해서는 사전 타당성 검토를 통하여 사업 실현 가능성과 지역경제 효과가 큰 사업에 대해서는 중앙정부의 재정 및 행정지원 등 차별적인 인센티브를 부여하여야 할 것이다.

지방자치단체에서의 민간투자사업을 활성화시키기 위해서는 프로젝트 금융을 활성화시키는 것이 무엇보다 중요하다. 일반적인 프로젝트 금융 방식은 스폰서가 프로젝트 회

사에 지분 출자를 하고 나머지는 대주단(syndication)으로부터의 장기 대출로 자금을 조달하는 방식을 의미한다. 여기서 스폰서는 주로 프로젝트의 공사를 담당하는 건설업체가 주류를 이루고 있으며, 대주단은 산업은행 등과 같은 금융기관들이다. 그러나 민간투자사업의 활성화를 위해서는 다양한 형태의 재원 조달이 이루어져야 할 것이다. 즉, 재원 조달의 방법으로서 스폰서의 다양화, 사업주인 주체의 개선, 부채조달의 다양화, 인프라 펀드의 설립, 지방자치단체의 지원 등이 추진되어야 할 것이다<sup>13)</sup>.

첫째, 스폰서를 건설업체 중심에서 투자 목적의 투자자, 설비 공급자 등으로 재원조달을 다양화해야 한다. 즉 건설업체들은 시공을 목적으로 스폰서를 하기 때문에 장기적인 재원 공급 기능에는 한계가 있으므로 국내 연기금, 각종 공제회 등과 같은 장기자금 공급자로 확대하여야 한다. 이미 군인공제회는 인천 문학산 터널사업을 인수하였고, 교원공제회도 서울-춘천간 고속도로 사업에 투자할 예정이다. 국민연금 등과 같은 대규모 연기금들도 SOC 사업에 투자할 수 있도록 기금관리법을 조속히 개정하여야 할 것이다.

둘째, 프로젝트투자회사법(PFV, project financing vehicle)의 도입을 통하여 지금까지 프로젝트 회사에 대한 법인세 이중과세 문제를 조기에 해결해야 할 것이다. 이 제도가 도입되면 각종 지방 인프라 및 부동산 개발 사업에도 활용되어 다양한 지역개발사업 추진이 용이하게 될 것이다. 즉, 지방 인프라 사업이 프로젝트 단위로 추진되고 재원조달이 용이해져서 지방 인프라 확충에 기여할 것으로 판단된다.

셋째, 지금까지는 주로 산업은행 등이 프로젝트 금융 방식으로 프로젝트 회사에 대출 지원을 해왔는데 대출지원을 한 은행은 대출 채권을 회수할 때까지 자금 부담을 해야 하기 때문에 자금 지원에 일정한 한계를 지닐 수밖에 없었다. 그러나 민간투자사업에서 발생하는 미래 현금흐름을 유동화하면 이러한 자금 부담을 덜 수 있게 된다. 천안-논산간 고속도로 민간투자사업의 경우, 필요한 재원 중 7,300억원을 15년 만기 자산담보부증권(ABS, asset backed securities)을 발행하여 해결하였다. 즉 총 사업비 1조 6,507억 원 중에서 스폰서의 출자분 4,500억원과 국고 보조금 4,607억원을 제외한 금액을 ABS로 조달한 것이다. 이 방식의 절차는 대략 다음과 같다. 우선 산업은행이 프로젝트 회사에 담보를 받고 대출하고 이 대출채권을 특별목적회사(SPC, special purpose vehicle)에 양도하게 된다. 그리고 SPC는 대출채권의 미래현금흐름을 기초로 ABS를 발행하여 자금을 조달하는 절차를 거치게 된다. 이외에도 현대산업개발이 추진하는 대구-부산간 고속도로 민간투자사업에서도 산업은행이 주관하여 5,000억원의 SOC채권을 발행할 계획이다. 또한 국내 금융기관이 아닌 일본 다이이치간교은행도 대구-부산간 고속도로 사업에 15

13) 서후석, '지역사업의 아킬레스건-재원조달의 과제', "건설저널", 한국건설산업연구원, 2002. 6, pp.42 ~ 43.

년 만기 조건으로 1억 달러를 대출할 예정이다. 이렇게 기존의 단순한 대출방식에서 ABS 방식, 사회간접자본채권, 외국 금융기관 대출 등으로 다양화하여 재원 조달의 폭을 확대하도록 유도해야 할 것이다.

넷째, 민간투자사업의 지분 투자를 주로 하는 국내 및 해외 투자자들에 의해서 인프라 펀드의 설립을 추진하여 이 펀드를 지방의 숙원 지역개발사업에 활용할 수 있도록 유도할 필요가 있다. 이 펀드는 주로 도로, 철도, 항만 등 수송부문과 통신분야에 중점적으로 투자가 가능하다. 이렇게 될 경우 많은 국내외 기관투자자들은 SOC 사업에 직접 투자하거나, 이런 인프라 펀드의 형식의 간접투자 방식 등을 통해서 투자를 확대할 것으로 예상되므로 지방자치단체는 이를 적극 활용하는 방안을 모색해야 할 것이다.

다섯째, 현재 민자사업 여건을 볼 때 지방자치단체의 직접적 참여 등을 통한 역할 강화는 프로젝트 금융을 활성화하는데 매우 중요한 요소로 작용한다. 이러한 측면에서 지방자치단체는 대출금을 제공하거나 실시 협약 당사자로서 프로젝트 입안, 보조금 지급 등의 역할을 강화하고, 대출약정 계약의 보증인으로서 역할하는 등의 다양한 참여 방안을 강구할 필요가 있다. 그리고, 더 나아가서 사업의 특성에 따라서는 지방정부가 직접 사업 주체로서 지분 참여하는 민관합동의 제3섹터 방식도 검토할 필요가 있다. 그러나, 공공이 참여하는 제3섹터 방식은 프로젝트 금융을 원활하게 할 수 있는 장점이 있는 반면, 공공의 지나친 개입으로 민간의 창의력과 활력을 억제하는 단점도 있다. 따라서 지방자치단체가 참여하는 제3섹터방식의 경우에는 이러한 단점을 최소화시키는 방향으로 추진하는 것이 요구된다.

지방자치단체의 지역개발 사업 추진을 위한 민자 유치와 프로젝트 금융 방식은 점점 다양화되고 있으며 각종 제도적인 인프라도 갖추어져 갈 것이다. 따라서 재원조달 여건은 앞으로도 계속해서 개선될 것으로 예상된다. 그러나 이에 비해서 일정 수준의 사업성을 갖춘 민간투자사업을 어떻게 개발하느냐, 그리고 사업성은 떨어지지만 꼭 필요한 사업에 대해서 지방자치단체의 지원을 어떤 방식으로 늘려 나갈 것이냐 등의 문제는 앞으로 더욱 중요해질 것으로 보인다. 즉, 지방자치단체는 민자사업의 활성화를 위해서 보다 많은 정책적 판단과 투자 유치를 위한 적극적인 노력을 해 나가야 할 것이다.

## 6. 지역균형발전의 유도

지역경제학적 접근방법에 의하면 지방은 자연·경제·문화가 복합된 공동체이며 독립된 주체이기 때문에 스스로의 경제적 운명을 결정 할 수 있어야 한다. 이러한 견해에 따르면, 국가는 지방에 보다 적극적으로 지원하기 위한 연합체적 성격을 갖으며, 지역경제 활성화란 중앙정부가 베푸는 시혜의 결과가 아니라 지역주민의 아이디어와 땀의 결과로 얻어지는 과실인 것이다. 즉, 지역경제의 진흥을 위해서는 타지역의 기업을 지역으로 유치하는 것보다는 지역에 있는 기존의 산업·기업을 시대의 필요에 맞춰 재설계하거나, 기존 산업으로는 부족한 분야나 경제력을 보충하기 위하여 산업간·기업간 업종 교류나 지식의 융합화를 통해 새로운 산업을 창조하고 육성해야 할 것이다<sup>14)</sup>.

최근 주요 국가들은 지역별 특수성을 감안하면서 각 지역들의 상대적인 차별성과 경쟁력을 해당 지역이 스스로 추구할 수 있는 방향으로 지역 정책을 운용하고 있다. 즉 성장과 발전을 지역간에 기계적으로 재배분 하는 것이 아니라 지역 경쟁력 제고와 국가경제성장을 위한 분업적 역할을 강조하는 데 역점을 두고 있는 것이다. 이를 위해 지역소재 생산활동, 특히 중소기업의 창업과 혁신 등을 활성화하는 기술혁신, 교육훈련, 자원지원 등을 위한 소프트 인프라(soft infrastructure)를 육성하는데 역점을 두고 있다<sup>15)</sup>.

현재, 우리나라의 자치단체는 나름대로 지역특화 산업을 육성코자 다양한 사업을 추진하고 있다. 대구는 아시아 섬유산업의 중심도시로 육성코자 패션어패럴밸리 조성사업을, 울산은 세계적 수준의 자동차 부품 집적지 형성을 위해 오토밸리 조성사업을, 전라남도도 생물식품 및 생물농업 분야 관련 집적단지 조성을 위한 생물산업단지 조성사업 등을 지역 핵심사업으로 선정하여 추진하고 있다. 중앙정부는 지역 고유의 특화산업으로 국제경쟁력이 높은 분야에 대해 관련 인프라 확충 및 소프트 인프라 구축을 적극 지원해야 할 것이다. 또한 지방자치단체는 선택과 집중을 통해 소액 분산투자를 억제하고, 재원의 집중과 각종 인센티브 지원에 심혈을 기울여야 할 것이다.

지역균형발전을 위해서는 수도권과 비수도권, 중앙정부와 지방자치단체간에 합리적인 역할분담과 협력관계를 구축해야 할 것이다. 현재 중앙부처와 대기업 본사, 주요대학 등 국가중추관리기능이 수도권에 집중<sup>16)</sup>되어 있다. 이러한 수도권 집중을 억제하고 지방의

14) 한국개발연구원, 지역 균형발전과 지역경제 활성화를 위한 조사 연구, 2002.2, PP.6~7

15) 조명래, '지역균형발전을 위한 법 제정의 방향(II) : 분권적 지역발전을 위해', "지역균형발전을 위한 법 제정방향에 관한 토론회", 경제정의실천시민연합, 2001.10.25, PP.32~33

16) 수도권은 국토의 11.8%에 전체인구의 45.9%, 제조업체의 55.6%, 금융은 67.9%(예금기준), 공공기관의 84.8%가 집중되어 있다.

발전을 도모하기 위해서는 단순히 수도권 발전을 억제하는 네거티브(negative) 전략이 아니라 파격적인 인센티브를 제공하고 가능한 범위내에서 국가적인 지원을 통하여 특색 있는 지역발전을 유도하는 포지티브(positive)전략의 추진이 바람직 할 것이다. 결국 지자체는 스스로 사람을 흡입할 수 있는 발전의 동인을 제공해야만 진정한 수도권 집중 문제를 해결할 수 있는 것이다<sup>17)</sup>. 그리고 정부는 지역 특화 기술개발이나 교육기능을 강화하여 고급인력을 배출 할 수 있는 다각적인 육성방안 수립과 함께 중앙부처 및 기업의 지방 이전을 유도할 수 있는 정책 방안을 모색해야 한다. 우선 정부부처나 산하기관 이전시 관련 유관기관 및 기업의 유인에 있어 파급효과가 큰 기관부터 단계적으로 추진해야 하며, 동시에 기업의 지방이전에 따른 인센티브 지원방안을 마련해야 할 것이다. 하지만 지방이전 사업이 성과를 거두기 위해서는 지자체 단위의 파격적인 지원제도 마련과 중앙정부의 관련 인프라 확충에 역점을 두어야 할 것이다.

**<표 IV-4> 지역균형발전을 위한 정책 현황**

구 분		지 원 방 안
1. 공공기관 이전 촉진	소속산하기관 청사 수도권 입지규제	· 신축 : 금지, 매입은 불허 · 임차증축은 최대한 억제
2. 기업지방이전 촉진대책	세제지원	· 법인세 6년간 면제, 그후 5년간 50% 감면 · 취득세·등록세 면제, 재산세·종합토지세 5년간 면제, 그 후 3년간 50% 감면, 기존 공장·본사의 양도차익에 대해 법인세 3년간 이연후 3년간 분할납부 · 시행시기를 2005년 까지 3년간 연장
	종전부지	· 용도변경의 특례를 규정
	배후도시개발권	· 과밀억제권역내 3년 이상 + 종업원 500명 이상 기업
3. 대학 지방이전 지원	지방이전 대학지원	· 이전부지를 조성원가 공급 + 장기분할납부허용 · 본교정원의 일부증원 등 인센티브 부여
4. 지방소재 산업 단지 지원	기반시설지원	· 진입도로, 공업용수, 오폐수처리시설 100% 지원 · 문화재조사비(100%)를 지원대상에 추가
	세제지원	· 재산세·종토세 100%(5년간) 감면
	국민임대산업단지	· 재정이 30% 지원되는 국민임대산업단지 제도 도입
5. 지방이전기관 종사자 지원	교통유발 부담금 감면	· 종업원에게 교통보조금을 지급하는 지방이전 기관에 교통유발부담금을 최대한 경감하도록 조례개정을 유도
	주택 특별공급	· 지방이전 기관 종사자에게 주택 특별공급
	SOC투자	· 수도권은 민자중심으로 건설 · 절감되는 재원은 지방의 SOC, 지역개발사업에 집중투자

자료: 건설교통부, 지역균형발전대책, 2002. 6

17) 손명수, '지방자치와 지역균형개발', "월간 국토", 국토연구원, 2002.5, PP.48 ~ 49

마지막으로 「지역균형발전특별법」의 조속한 제정이 필요 할 것으로 보인다. 현재 국회 발의의 「수도권 집중방지 및 지역균형발전 특별법」과 재경부가 발의한 「지역균형발전특별법」 등의 법률 초안이 국회 관련 상임위에 회부되었으나 특별한 진전이 없는 상태이다. 이 법안은 모두 수도권 집중과 이에 따른 비수도권 지역과의 경제력·인프라 격차 문제를 극복하자는 취지로 제안되었지만, 구체적인 추진 방안에 대해서는 각 지자체의 상반된 입장이 충돌하고 있다. 예를 들어 지방과 낙후지역의 범위 설정에 있어 “수도권을 제외”하고 있으나, 수도권내 저발전 지역은 이에 강력히 반발하고 있는 상태이다.

향후 지역균형발전특별법 제정의 방향은 수도권에 집중되어 있는 다양한 기능을 점진적으로 지방 분산을 유도하여 지역균형발전을 달성할 수 있도록 해야 할 것이다. 또한 지방중심의 권한 이양과 기능 배분, 시·도지사 협의회의 권한 강화 등을 통한 행정 분권화를 추진하고, 지방재정의 자율성과 안정성을 보장할 수 있도록 지방균형발전을 위한 재원을 마련하며, 실질적 추진을 위해 중앙정부와 지방정부간에 상호 연계하여 분권화된 틀에 맞는 제도적 시스템을 구축해야 할 것이다.

## V. 요약 및 결론

지금까지 시행된 국토 균형개발 정책이 지역간 균형 발전을 효과적으로 달성하지 못하고, 오히려 경제적 효율성만 저하시켰다는 비판이 적지 않다. 지역간 균형발전 정책은 궁극적으로 지방이 필요로 하는 인프라 시설에 대한 투자가 뒷받침되지 않는다면 효과를 발휘하기 어렵다. 지역개발사업은 이러한 지방의 인프라 시설을 구축하기 위한 정책 수단이다.

본 연구는 이러한 배경에서 수도권과 제주도를 제외한 12개 광역자치단체가 현재 추진 중인 핵심 지역개발 사업의 추진 현황과 문제점들에 대하여 조사하였다. 조사 결과 총 150개 사업이 핵심 지역개발사업으로 현재 추진 또는 계획 중에 있는 것으로 나타났다. 이번 조사에서 나타난 주요 결과와 정책 방안들을 요약 정리하면 다음과 같다.

교통 및 물류 시설은 지역발전을 촉진하고 매개하는 기본 인프라이다. 그러나 우리나라는 여전히 이에 대한 투자가 부족하여 침체된 지방 경제의 성장을 효과적으로 유도해 내지 못하고 있는 실정이다. 거의 모든 지방자치단체가 기간 교통 인프라의 부족으로 획기적인 지역발전을 이룩하는데 애로를 겪고 있다. 특히, 낙후지역이 주로 위치하고 있는 동서축의 연계를 위한 도로 등의 교통망을 확보하지 못하여 균형있고 통합된 지역 발전을 이루어 내지 못하고 있다. 철도망 역시 부족하고 그나마 기존 노선도 복선·전철화되지 못하여 제대로 된 지역 연계 교통망으로서의 구실을 못하고 있는 형편이다. 지방 대도시의 경우에는 도심 교통난 해결을 위한 도시고속도로나 지하철 또는 경전철의 건설이 요구되고 있으나 재원의 부족으로 제대로 추진되지 못하고 있는 실정이다.

침체된 지방 경제를 활성화시키기 위해서는 산업구조의 변화에 부응하는 새로운 산업의 유치가 필요하다. 실제로 거의 모든 자치단체가 미래지향적 첨단산업의 유치를 위하여 노력하고 있다. 그러나 자치단체 스스로의 힘만으로 새로운 산업단지를 개발하고 기업을 유치하는 것은 역부족이다. 관광개발사업 역시 대부분의 자치단체가 새로운 소득원을 발굴하고 낙후지역을 개발하기 위하여 추진하고 있으나 역시 기반시설을 위한 투자를 제대로 못하고 있으며 민간투자자의 유치에 애로를 겪고 있다.

지역 발전 유도에 필수적인 지역개발사업들은 대부분 규모가 큰 대형 사업들이다. 천억원 대가 넘는 사업이 대부분이고, 조 단위가 넘는 사업도 적지 않다. 따라서 어떻게 재원을 조달하는가가 핵심적인 과제이다. 현재 추진되고 있는 대표적인 지역개발사업들을 보면 중앙정부 재원으로 추진해야 하는 국책사업이 많고 지방자치단체 주도의 사업

은 정부의 재정 지원과 민자 유치를 통하여 추진되는 경우가 대부분이다. 정부 사업의 경우에는 지역 및 사업간 형평성을 고려한 배분으로 인하여 자치단체 입장에서는 비록 시급히 완성해야 할 핵심 현안 사업임에도 불구하고 예산 투입 부족으로 지연되는 경우가 많다. 또한, 정부 예산 투입에 대응하여 매칭펀드(matching fund) 방식으로 이루어지는 대부분의 지방 사업들은 지자체의 부담 비중이 높아 재원 마련에 어려움을 겪고 있으며 민간 자본을 유치하지 못하는 경우가 많다.

무엇보다 먼저 국비의 투입이 요구되는 지역개발사업에 우선적인 투자를 위한 재원 마련이 이루어져야 할 것이다. 중앙 정부가 주도적으로 추진해야 할 지역개발사업은 주로 교통 및 물류 시설 관련 사업들이다. 정부는 적어도 제4차 국토종합개발계획의 기간인 2020년까지는 지방의 교통 및 물류 인프라를 확보하기 위하여 매년 18조원 이상의 투자를 지속적으로 해 나가야 할 것이다. 이를 위하여 정부는 안정적인 재원 확보 방안을 마련하는 한편, 지역간 형평성을 고려하면서 지역발전에 꼭 필요한 사업에 선별적으로 집중 투자하는 전략을 세워 나가야 할 것이다. 이와 관련 현재 폐지를 검토 중에 있는 교통세 및 교통시설 특별회계를 적어도 2020년까지는 유지해 나갈 필요가 있다. 그리고 수도권과 지방을 구별하여 수도권은 가급적 수익자 부담 원칙의 민자 사업 중심으로 유도하고 지방 사업에 예산을 집중 투자하는 방식을 선택해 나가는 것이 바람직 할 것이다.

그러나 보다 중요한 것은 지방의 지역개발사업은 지방정부 스스로 주도해 나가도록 해야 한다는 것이다. 이를 위해서는 지방이 필요로 하는 사업에 투입 가능한 가용 재원을 확충해 주는 대책이 요구된다. 이를 위한 방안으로서 현행 지방재정조정제도를 보다 내실화하는 방안을 검토해야 할 것이다. 즉, 현행 지방 양여금, 국고 보조금, 특별교부세 및 지역균형개발특별회계 등을 통합, 조정하는 등의 제도 개선을 통하여 지방자치단체가 용이하게 지역개발 재원으로 활용할 수 있도록 해야 할 것이다. 특히, 현행 사업별 매칭펀드 방식의 보조금 지원을 지역 스스로 사용 가능한 포괄적 재원 보조로 전환해 나가야 할 것이다.

이와 관련 정부와 자치단체가 상호 협의하여 공동으로 지역발전에 필요한 전략사업을 선정하여 추진해 나가는 지역발전협약제도를 도입해 나가는 것이 바람직할 것이다. 이 방식은 지금까지의 중앙정부 주도의 일방적인 사업 선정과 지원 방식을 지양하고 양 주체가 긴밀히 협의하고 투명한 방식으로 사업을 선정, 추진함으로써 보다 적극적으로 지역발전을 유도해 낼 수 있는 방식이다.

또한 지방자치단체의 자체 재원 조달을 위한 지방채 발행을 지원하는 방안도 적극적

으로 추진해야 할 것이다. 장기적으로 수익성 확보가 가능한 사업에 대해서는 중앙정부가 적극적으로 지방채 소화를 위한 기금 확충 및 세제 혜택 등의 유인책을 마련할 필요가 있다. 일본의 지방금융공고와 같은 지방채 인수 전담금융기관의 설립도 적극 모색해 나가야 할 것이다.

한편, 지방 정부 역시 지자체 이후 점증하고 있는 인기 영합형 사업을 지양하고 보다 지역개발 효과가 큰 핵심 사업들을 중심으로 예산을 배정하는 노력을 기울여야 할 것이다. 그리고 자치단체 스스로 투자 재원 확보를 위한 보유 자산의 효율적 이용과 새로운 재원 마련 기법 도입 등 적극적인 정책 개발을 시도해 나가야 할 것이다.

민자 사업의 경우에는 투자 여건이 수도권보다 지방이 열악하다. 따라서 무리하게 민자사업의 추진을 유도하기보다는 지역발전에 필수적인 사업은 정부 재원으로 직접 투자하도록 해야 할 것이다. 순수하게 민간 주도로 사업을 추진하는데 장애가 많은 사업은 관민 합동의 제3섹터 방식도 적극 모색해 나갈 필요가 있다. 또한, 민자사업으로 충당하는 경우에도 지방 사업에 대해서는 정부가 인프라 시설에 대한 지원을 더 많이 해주는 등의 유인책이 요구된다. 한편, 프로젝트 금융의 활성화를 적극 유도하여 지방이 필요로 하는 핵심 대형 사업들이 보다 쉽게 민자 사업 방식으로 추진될 수 있도록 정부가 제도 개선 등 적극적인 노력을 기울여야 할 것이다.

84 지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진현황과 지원방안

## 참고문헌

- 강원도, 제3차 강원도 종합계획, 2001
- \_\_\_\_\_, 『2002년도 주요업무시행 계획』, 2002
- 건설교통부, 『제1차 중기교통시설투자계획(2000~2004)』, 2001
- \_\_\_\_\_, 「제3차 도건설종합계획(안) 심의·확정」 보도자료, 2001
- \_\_\_\_\_, 「지역균형발전대책」, 2002
- \_\_\_\_\_, 『지역발전협약제도 실천모형 정립방안』, 2001
- 경상북도, 『제3차 경상북도 종합계획』, 2001
- \_\_\_\_\_, 『2002년도 주요업무자료』, 2002
- 경상남도, 『제3차 경상남도 종합계획』, 2001
- \_\_\_\_\_, 『2002 주요업무자료』, 2002
- 광주광역시, 『2002 광주시정』, 2002
- \_\_\_\_\_, 『21세기를 향한 새로운 출발 : 민선2기 50대 역점과제』, 1998
- \_\_\_\_\_, 『광주장기종합발전계획(1997~2021)』, 1998
- 국무조정실, 「SOC 중장기 민간투자계획(2002~2011)」, 2001
- 국토연구원, 『제3차 전라북도 종합발전계획 전략과제 논문집』, 2000
- \_\_\_\_\_, 『제4차 국토종합계획 시안』, 제2권, 1999
- \_\_\_\_\_, 민간투자지원센터, 『민간투자지원센터 연차보고서』, 2001
- \_\_\_\_\_, 『제4차 국토종합계획 관련 시·도별 개발방향(안)』, 1999
- 기획예산처, 「2000년도 예비타당성 조사대상 29개 사업확정」 보도자료, 2000
- 김군수·이용환, 「지방경제회생 및 균형발전을 위한 법제정 방향」, 『지방경제회생 및 균형발전을 위한 정책토론회』, 한국도시행정학회, 2001
- 김용웅 외 4인, 『경쟁력을 갖춘 개성있는 지역창출』, 국토연구원, 1999
- 김정훈, 『지방교부세의 형평화 효과와 정책과제』, 한국조세연구원, 2002
- 김현아, 『도시개발사업의 공공시설 설치비용 조달방안 연구』, 경원대 박사논문, 2000
- 대구시, 『2002년도 주요업무자료』, 2002
- 대전시, 『2002년도 주요업무자료』, 2002
- 대전·충청권 행정협의회, 『충청권 공동발전방안 연구』, 2000
- 박양호 외 3인, 『국토균형발전을 위한 전략사업의 추진평가와 개선방안』, 국토연구원, 2000
- \_\_\_\_\_, 『지방경제 실태와 활성화 방안』, 국토연구원, 2001

- \_\_\_\_\_, 이원섭, 『지역개발 투자협약제도 도입방안』, 국토연구원, 2000
- 부산시, 『2002년도 주요업무자료』, 2002
- 손명수, 「지방자치와 지역균형개발」, 『국토』, 국토연구원, 2002.5
- 신정철·김상조, 『신도시개발정책 개선방안 연구』, 국토개발연구원, 1998
- 울산시, 『2002년도 주요업무 보고자료』, 2002
- 양지청, 『도시 인프라개발과 민간참여 방안』, 국토개발연구원, 1998
- \_\_\_\_\_, 『지역발전을 위한 지원실태와 정책과제』, 국토연구원, 2001
- 운영선·강민석, 『지방경제를 위한 건설산업 활성화 방안』, 한국건설산업연구원, 2001
- 운영진, 『민선자치 5년의 성과와 발전방향』, 한국지방행정연구원·행정자치부, 2000
- 이건철, 「지역발전계획의 자율성 및 실천력 제고방안」, 『지방분권과 지역균형발전』, 개원10주년 기념세미나집, 2001
- 이동우·이순자, 『지역개발사업의 추진실태와 효과분석』, 국토개발연구원, 1998
- 이석희, 「지역균형발전을 위한 법 제정의 방향」, 『지역균형발전을 위한 법 제정방향에 관한 토론회』, 경제정의실천시민연합, 2001
- 전라남도, 『2002년도 주요도정 설명자료』, 2002
- \_\_\_\_\_, 『21세기 전남비전(1998~2011)』, 1998
- \_\_\_\_\_, 『제3차 전라남도 종합계획』, 2001
- 전라북도, 『전북도정 2002』, 2002
- \_\_\_\_\_, 『제3차 전라북도 종합발전계획 자료집(안)』, 2000
- \_\_\_\_\_, 『제3차 전라북도 종합발전계획』, 2000
- 조명래, 「지역균형발전을 위한 법 제정의 방향(Ⅱ)」, 『지역균형발전을 위한 법 제정방향에 관한 토론회』, 경제정의실천시민연합, 2001
- 충북개발연구원, 『충북 CHANGE 21』, 1999
- 충청북도, 『제3차 충청북도 종합계획』, 2001
- \_\_\_\_\_, 『2002년도 주요 업무자료』, 2002
- 충청남도, 『제3차 충청남도 종합계획』, 2001
- \_\_\_\_\_, 『2002년도 주요 업무자료』, 2002
- 통계청, 『지역통계연보』, 2000
- 한석홍, 「지역균형개발법시행령 개정 내용」, 『국토』, 국토연구원, 2002.5
- 행정자치부, <http://www.mogaha.go.kr/korean/index.html>