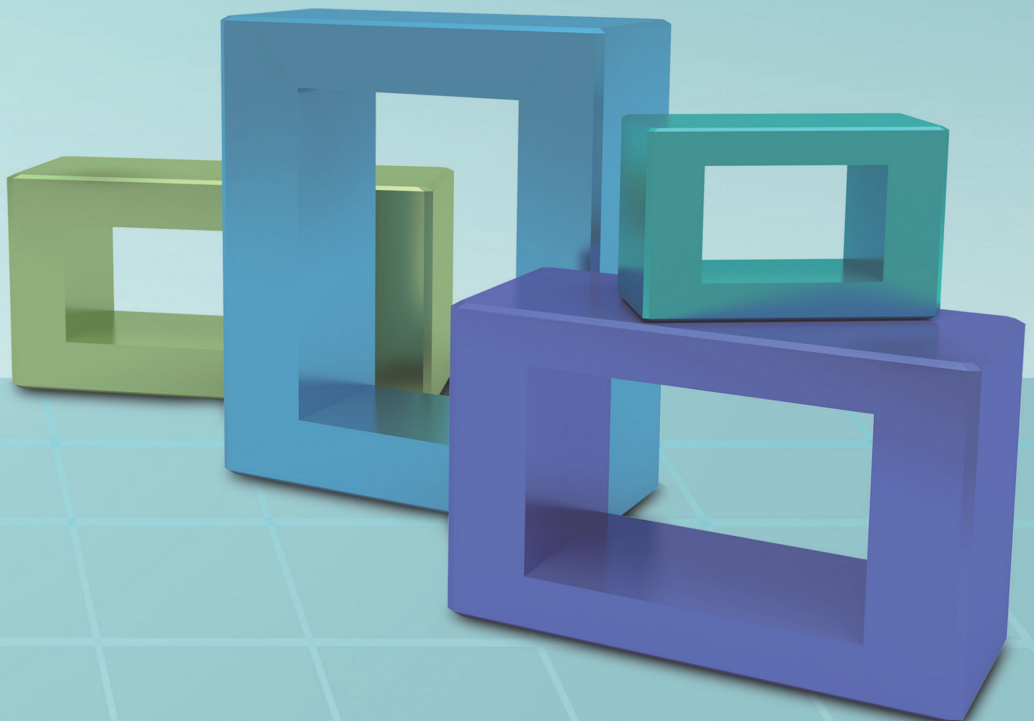


생활권협력사업 사례자료집



연구진

박진경(한국지방행정연구원 수석연구원)

이소영(한국지방행정연구원 연구위원)

오은주(한국지방행정연구원 연구위원)

차 례

제1장 연구의 개요	1
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 범위 및 방법	3
제2장 지역행복생활권 정책	9
제1절 지역행복생활권의 개념	11
1. 박근혜정부의 새로운 지역발전정책	11
2. 지역행복생활권의 개념	13
제2절 지역행복생활권의 유형과 발전전략	14
1. 지역행복생활권의 유형	14
2. 지역행복생활권의 발전전략	16
제3절 지역행복생활권사업의 추진방안	17
1. 추진방향	17
2. 사업분야	19
제3장 산업·경제형 협력사례	21
제1절 완주·전주 로컬푸드를 통한 상생협력 사례	23
1. 대상지 개요	23
2. 추진배경	25
3. 세부추진내용	26
4. 성공요인 및 시사점	30
제2절 영동·금산 와인·인삼 트레인사업	31
1. 대상지 개요	31
2. 추진배경	34

3. 세부추진내용	36
4. 성공요인 및 시사점	41
제3절 덴마크·스웨덴 외레순대교(Øresundsbron)	
건설사례	43
1. 대상지 개요	43
2. 추진배경	46
3. 세부추진내용	47
4. 성공요인 및 시사점	56
제4절 시조리(SIJORI) 성장삼각지대	58
1. 대상지 개요	58
2. 추진배경	60
3. 세부추진내용	61
4. 성공요인 및 시사점	65
제4장 문화·관광형 협력사례	69
제1절 지리산권 관광개발 공동연계사업	71
1. 대상지 개요	71
2. 추진배경	72
3. 세부추진내용	73
4. 성공요인 및 시사점	79
제2절 백제문화제 통합개최	83
1. 대상지 개요	83
2. 추진배경	85
3. 세부추진내용	86
4. 성공요인 및 시사점	90





제3절 프랑스 아키텐 해안관광개발 사례	76
1. 대상지 개요	93
2. 추진배경	94
3. 세부추진내용	97
4. 성공요인 및 시사점	99
제4절 스위스 나프베르크란트(Napfbergländ)	
트레킹코스 사례	101
1. 대상지 개요	101
2. 추진배경	102
3. 세부추진내용	104
4. 성공요인 및 시사점	106
제5장 교통·인프라형 협력사례	90
제1절 아일랜드의 농어촌 커뮤니티 버스(RTP) 운영사례 ..	111
1. 대상지 개요	111
2. 추진배경	111
3. 세부추진내용	113
4. 성공요인 및 시사점	117
제2절 수도권 대중교통 통합요금제	118
1. 대상지 개요	118
2. 추진배경	119
3. 세부추진내용	121
4. 성공요인 및 시사점	124
참고문헌	126

표 차례

한국지방행정연구원

<표 2-1> 지역생활권 유형	9
<표 2-2> 지역생활권 선도사업 선정 현황	14
<표 4-1> 지리산권 관광개발조합의 공동 연계·협력사업	59
<표 4-2> 지리산권 관광개발 공동 연계사업 예산	60
<표 4-3> 지리산권 에코빌리지 조성사업 주요내용	62
<표 4-4> 지리산권 에코빌리지 조성사업 예산	63
<표 4-5> 백제문화제 자원분담	75
<표 5-1> 통합요금 정산시스템 구축 참여기관	100



그림차례

<그림 2-1> 지역행복생활권의 계층과 서비스 유형	8
<그림 2-2> 지역행복생활권과 광역경제권 및 기초생활권 비교	10
<그림 3-1> 전주시-완주군 행정구역 현황	17
<그림 3-2> 건강밥상꾸러미 예시	20
<그림 3-3> 로컬푸드직매장 모약산점	21
<그림 3-4> 금산군 위치도	26
<그림 3-5> 와인&인삼트레인의 와인프로그램	30
<그림 3-6> 와인&인삼트레인 객차 구성	30
<그림 3-7> 와인&인삼트레인의 인삼객차 외관	31
<그림 3-8> 와인&인삼트레인의 진행프로그램	32
<그림 3-9> 외레순지역의 위치와 외레순대교 현황	35
<그림 3-10> 외레순대교의 통행시스템	41
<그림 3-11> 스웨덴 말뚝에 위치한 인베스트 스코네의 내부전경	43
<그림 3-12> 메디콘밸리의 바이오·제약 회사 분포	44
<그림 3-13> 시조리(SIJORI) 성장삼각지대	47
<그림 3-14> 싱가포르 도심의 싱가포르-조호르 고속버스 터미널	51
<그림 4-1> 지리산권 관광자원	57
<그림 4-2> 지리산권 옛마을 조성 목표 및 추진전략	61
<그림 4-3> 9개 거점마을별 조성 테마	62
<그림 4-4> 지리산권관광개발조합 조직도	65
<그림 4-5> 제1회 백제문화제 개최 모습	68
<그림 4-6> 제53회 백제문화제 개최 모습	70
<그림 4-7> 제54회 백제문화제 개최 모습	71
<그림 4-8> 2010 세계대백제전 개최 모습	72
<그림 4-9> 2014 백제문화제 공연장별 행사	72

<그림 4-10> 백제문화제추진위원회 조직도	74
<그림 4-11> 프랑스 아키텐 지역	76
<그림 4-12> 아키텐의 비아리쯔(Biarritz) 지역(좌)과 모래언덕 필라(Pyla)(우)	80
<그림 4-13> 나프지역 위치도	84
<그림 4-14> 스위스 나프베르크란트 오솔길	86
<그림 4-15> 치즈체험마을(좌) 및 오솔길 안내판(우)	87
<그림 5-1> 아일랜드의 Kerry County	92
<그림 5-2> 아일랜드 지역별 RTP 그룹	93
<그림 5-3> 운전기사 및 승객도우미 교육	94
<그림 5-4> 커뮤니티 버스 이용객 추이	94
<그림 5-5> 커뮤니티 버스 홍보	95
<그림 5-6> 커뮤니티 버스 서비스	96
<그림 5-7> 수도권 통합 환승할인제 도입	99
<그림 5-8> 통합요금 집계 흐름도	99
<그림 5-9> 수도권 광역자치단체 간 공동협약	102





제1장

연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 방법

제1장

연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

□ 과거 지역발전정책의 한계

- 과거 지역발전정책은 기능분산형 발전시책(참여정부)과 광역경제권 설정을 통한 경쟁력 강화시책(이명박정부)을 추진¹⁾
 - － 참여정부는 세종시 건설, 혁신도시 및 기업도시 건설, 4+9 지역전략산업 육성 등 기능을 분산시키는 균형발전에 초점
 - － 이명박정부는 5+2 광역경제권의 선도산업을 육성하고, 인재를 양성하며, 30대 선도프로젝트를 추진
- 참여정부는 균특법을 제정하고, 균형위와 균특회계를 설치하는 등 국토균형발전을 위한 체계를 정비했으나 수도 이전을 둘러싼 논쟁과 구도심 공동화 우려 등을 낳음
 - － 이명박정부는 지역 간 연계발전의 필요성을 제시하였으나 성장 우선주의로 주민이 일상생활에서 체감하기 어려운 지역발전 사업을 주로 추진
- 많은 노력에도 불구하고 주민이 실제로 체감할 수 있는 생활환경, 일자리, 의료복지, 교육, 문화 등 일상생활의 애로사항을 해소하는 데는 한계가 있었다는 평가가 우세

1) 지역발전위원회(2013. 7. 18) 참조.

□ 지역희망(HOPE) 프로젝트 발표

- 2013년 7월 18일 지역발전위원회는 박근혜정부의 새로운 지역발전정책으로 국민에게 행복을, 지역에 희망을 주는 ‘지역희망(HOPE) 프로젝트’를 발표
 - 주민이 실생활에서 행복과 희망을 체감(Happoness)
 - 행복한 삶의 기회가 고르게 보장(Opportunity)
 - 자율적 참여와 협업의 동반자관계(Partnership)
 - 어느 곳에서나, 정책 사각지대 해소(Everywhere)
- 이러한 새로운 지역발전정책 하에서 지역발전위원회는 지자체의 자율적 합의의해 56개 지역행복생활권을 설정하였음
 - 지역행복생활권은 지자체의 성격과 생활권의 위계에 따라서 중추도시 생활권과 도농연계생활권 및 농어촌생활권으로 유형화됨

□ 생활권 협력사업 추진

- 설정된 지역생활권별로 생활권 협력사업과 시군 단독사업 및 36개 지역행복생활권 선도사업을 선정하여 추진
 - 생활권 협력사업 : 각종 시설과 서비스의 생활권 내 연계 및 공동활용 등을 통해 생활권 어디에서든지 기본적인 서비스를 향유할 수 있도록 둘 이상의 지자체가 공동으로 추진하는 사업
 - 시군 단독사업 : 특정지역의 사업이지만 생활권 전체의 주민 불편해소 및 삶의 질 개선에 직결되어 생활권 형성에 영향을 미치는 사업
 - 지역행복생활권 선도사업 : 2개 이상의 시군이 자율적으로 구성한 지역행복생활권을 기반으로 지자체간 연계·협력을 통해 생활권 내 주민의 삶의 질 개선 및 특화발전을 공동으로 추진하는 사업
- 생활권 선도사업 및 협력사업은 지역맞춤형으로 주민과 지자체의 수요를 수렴하여 희망증진효과가 높은 순으로 집중 지원함

- 특히, 지역 간 연계협력사업을 강화하여 현행 소규모의 마을 단위 연계협력사업을 다양한 생활권 협력사업 추진이 가능하도록 확대·개편함
 - 농림 등 특정 분야에만 편중되지 않고 문화·관광, 인프라 등으로 확대되어 지역 특화발전을 견인하도록 지원함

☐ 상생협력형 지역발전정책에 부합하는 사업모델 발굴

- 본 연구는 현 정부의 상생협력형 지역발전정책에 부합하는 국내외 사례를 발굴하여 지자체간 생활권 협력사업 및 선도사업 추진 시 벤치마킹을 위한 자료로 활용할 수 있도록 하는데 목적이 있음
 - 이웃 시·군이 자발적으로 협력하여 구성하는 공간을 의미하는 지역행복생활권 사업 추진 시 참고할 수 있는 국내 외 사례 발굴
- 지자체간 협력사업 및 주민체감형 사업을 효율적으로 추진하는데 도움이 될 수 있는 사례 발굴
 - 지자체 간 협력으로 시너지를 내고 있는 국내외 사례를 발굴하되, 특히 산업·경제, 문화·관광, 교통 및 인프라, 농업 등 분야별 해외사례 중심
 - 생활권을 중심으로 연계협력하여 지역정책의 시너지 효과를 높이고 있는 사업 위주

제2절 연구의 범위 및 방법

☐ 연구대상

- 기존의 지역정책은 이분법적인 접근으로 지역갈등사례가 많이 발생하여 지역행복생활권에서는 상생협력의 지역발전모델을 중시하고 있음

- 이에 따라서 본 연구는 대도시와 중소도시, 도시와 농어촌, 또는 농어촌이 연계하여 상호협력하는 상생의 지역발전 모델을 발굴해야 함
- 따라서 본 연구에서는 기본적으로 지방자치단체가 연구대상이 되며, 지방자치단체가 공동으로 협력하여 지역발전사업을 추진한 사례를 발굴함
 - 지방자치단체가 역할분담을 통해 자원을 절약하거나 중복투자를 제한한 경우 등을 포함
 - 인접지역과 자원을 상호 공유하여 주민에게 더 많은 혜택을 주기 위하여 지자체가 공동으로 사업을 추진한 경우 등

□ 사례유형 구분

- 본 연구에서 지자체 간 협력사례는 산업·경제형과 문화·관광형, 그리고 교통·인프라형으로 구분함
- 산업·경제형 협력사례는 지역소재 산업·경제자원을 지자체가 협력하여 발전시킴으로써 지역경제를 활성화하고 일자리를 창출한 사례 등을 포함
- 문화·관광형 협력사례는 인접한 자치단체가 공동으로 문화예술을 진흥시키고, 관광자원을 개발하는 등 지역의 특화발전을 견인하고 주민복리를 증진한 사례를 포함
 - 문화예술과 문화산업 창출, 스포츠형 관광상품 개발 등을 모두 포함
- 교통·인프라형 협력사례는 단일 행정구역을 뛰어 넘는 인프라 등을 공동으로 개발하거나 사용함으로써 예산투자의 효율성을 제고한 사례를 포함함

□ 연구내용

- 산업·경제형, 문화·관광형, 교통·인프라형은 각각 사례로 구분하여 대상지 개요와 추진배경 및 세부추진내용 및 시사점을 제시
 - 유형별 대상지 개요, 지방자치단체의 인구와 면적 등
 - 지방자치단체가 협력사업을 추진하게 된 배경과 필요성, 연계협력사

업의 세부추진내용 등

- 행복생활권 협력사업 관련 지자체 연계협력사업의 추진성과와 성공요인 분석 등을 통한 시사점 도출
 - － 국내외 성공사례의 추진체계, 자원 및 행정지원체계, 기반과 여건 등을 통한 사업성과 분석



제2장

지역행복생활권 정책

제1절 지역행복생활권의 개념

제2절 지역행복생활권의 유형과 발전전략

제3절 지역행복생활권사업의 추진방안

제2장

지역행복생활권 정책

제1절 지역행복생활권의 개념

1. 박근혜정부의 새로운 지역발전정책

□ 새로운 지역발전정책 추진배경²⁾

- 과거 성장우선주의 시대의 지역정책은 지역총생산(GRDP) 등 거시적 총량지표를 향상시키는 데 목표를 두어 대규모 산업단지, 대형 인프라 등 주민이 일상생활에서 체감하기 어려운 지역발전사업 추진
 - － 경제성장으로 국민소득이 증가하고 국민이 삶의 질을 더 중시하게 됨에 따라, 지역정책의 목표도 주민의 생활을 보다 편리하고 윤택하게 하는 방향으로 전환할 필요성 제기
 - － 국민소득이 증가하고 국민이 삶의 질을 더 중시하게 됨에 따라, 지역정책의 목표도 주민의 생활을 보다 편리하고 윤택하게 하는 방향으로, 주민의 일상생활이 이루어지는 생활권 단위로 추진해야 함
- 또한 기존의 지역정책은 수도권과 비수도권, 도시와 농촌 등 이분법적인 접근으로 인해 지역갈등 사례가 많이 존재하였음
 - － 대도시와 중소도시, 도시와 농어촌, 또는 농어촌끼리 연계하여 상호협력할 수 있는 상생의 지역발전 모델 필요
- 지역별 입지조건과 환경이 다르므로 주민이 실제로 체감할 수 있는 사업을 발굴하고 추진하려면 현장밀착형 행정을 담당하는 지방자치단체가 주체가 되는 상향식 접근이 바람직함
 - － 지역정책은 주민이 어디에 살든 안정적이고 행복한 삶을 영위할 수

2) 지역발전위원회(2013) 참조.

있는 기반을 조성하는 것을 궁극적인 목표로 해야 하므로 지자체 중심의 지역발전정책이 중요

☐ 지역희망(HOPE) 프로젝트

- 주민생활체감형 지역정책, 상생발전하는 지역정책, 주민과 지자체가 주도하는 지역정책을 위해 지역행복생활권 정책을 도입
 - 지역발전위원회는 2013년 7월, 박근혜정부의 새로운 지역발전정책으로 국민에게 행복을, 지역에 희망을 주는 ‘지역희망(HOPE) 프로젝트’를 발표
- ‘지역희망(HOPE) 프로젝트’는 주민이 실생활에서 행복과 희망을 체감(Happoness)하고, 행복한 삶의 기회가 고르게 보장(Opportunity)되며, 자율적 참여와 협업의 동반자관계(Partnership)를 가지며, 어느 곳에서나, 정책 사각지대 해소(Everywhere)하는 정책임
 - 주민 실생활의 불편함을 덜고, 행복과 희망을 체감할 수 있도록 주민 수요에 맞추어 지역정책을 추진
 - 지역에서 좋은 일자리를 갖고, 사회문화적으로 혜택을 누릴 수 있는 정주여건 마련
 - 주민과 지자체, 그리고 중앙부처는 동반자적 관계를 유지하고, 상호협력하는 체계를 구축함
 - 성장 혜택으로부터 소외된 지역이 없도록 여건이 불리한 지역을 우선적으로 배려
- 이러한 새로운 지역발전정책 하에서 지역발전위원회는 지자체의 자율적 합의의해 56개 지역행복생활권을 설정하였음

2. 지역행복생활권의 개념

- 지역행복생활권(이하 지역생활권)이란 전국 어디서나 양질의 기초 인프라, 일자리, 교육, 문화, 의료·복지 서비스를 향유할 수 있는 주민의 일상 생활 공간을 의미함
 - 이웃 시 (특별시, 광역시 포함)·군이 자발적으로 협력하여 구성하는 공간으로 중심도시, 농어촌 중심지(읍·면), 인근 마을을 포괄하는 개념임
- 지역생활권은 주민·지자체가 주도하여 ‘중심도시-농어촌 중심지-마을’로 연결되는 공공·상업 서비스 이용 공간을 기반으로 설정함
 - 지역생활권의 중심도시는 고차서비스, 농어촌 중심지(읍·면)는 복합서비스, 인근 마을은 기초생활서비스 기능을 분담함

<그림 2-1> 지역행복생활권의 계층과 서비스 유형



자료: 지역발전위원회(2013), p. 11.

- 지역생활권에서 중심지(central place)는 주변 지역에 각종 상품과 서비스를 공급하는 공간으로 우리나라의 경우 면 소재지, 군청 소재지, 시청 및 도청 소재지 등이 중심지 기능을 수행

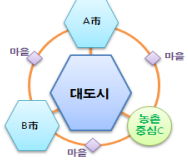
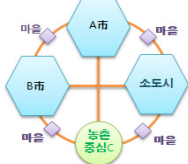
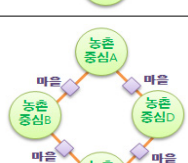
- 교통과 통신의 발달로 주민의 일상생활 영역이 시·군 경계를 넘어 다양하고 다차원적인 방식으로 전개되고 있기 때문에 지역생활권 설정 필요
 - － 중심도시를 이용해야 하는 의료, 문화 등 광역생활서비스의 지역 간 격차가 커서, 중심도시와 주변도시를 연계하는 생활권 단위의 접근이 필요

제2절 지역행복생활권의 유형과 발전전략

1. 지역행복생활권의 유형

- 지역생활권은 인구, 지리적 특성, 공공·상업서비스 분포 등과 같은 지자체의 성격과 생활권의 위계에 따라서 중추도시생활권과 도농연계생활권 및 농어촌생활권으로 유형화됨
 - － 농어촌생활권(농어촌 시·군) : 농어촌 성격이 강한 지역으로 상호 연계성이 높아 지역별로 기능별 특화 및 역할 분담이 중요한 시·군으로 구성되는 생활권
 - － 도농연계생활권(중소도시 및 인근 농어촌) : 지역의 거점기능을 수행하는 중소도시와 연계성이 높은 주변 농어촌 지역으로 구성되는 중소도시 생활권
 - － 중추도시생활권 (대도시권 및 중소 연담도시권) : 광역시 등 지역 중추기능을 수행하는 대도시, 특화된 중소규모 도시가 연담된 도시지역을 중심으로 구성되는 대도시 생활권

<표 2-1> 지역생활권 유형

유형			특징	중점
중추도시생활권	대도시 중심형		특별·광역시 근교 생활권 - 각 도시는 생활·고차서비스 기능을 보유(최고차위 기능은 대도시가 제공) - 근교 도시들은 필요한 기능을 상호보완	도시간 혼잡구간 해소 필요
	네트워크 도시형		중소규모 도시가 모여 있는 곳에 설정 - 중심성을 갖는 도시와 주변도시를 기능적으로 연계 - 개별도시는 고차 기능의 완결성이 떨어져 만족스러운 서비스 제공 제한	각 도시가 필요한 기능을 분담, 상호 발전적으로 성장하도록 유도
도농연계생활권			중심도시와 여러 농촌중심지를 연계하여 설정 - 가장 일반적인 생활권 유형 - 중심도시가 주변지역에 고차 서비스나 경제·교육 등의 거점기능을 수행	중심지 기능재생, 농촌 중심지와 마을정비 필요
농어촌생활권			특별한 중심도시가 없이 농촌지역을 연계하여 설정 - 농촌중심지간 기능별 특화 및 역할분담이 중요	중심지와 마을정비를 통해 생활권 내 생활여건 개선, 서비스 기능을 강화

자료: 지역발전위원회(2013. 7. 18).

- 지역생활권은 기존의 광역경제권 및 기초생활권과 비교하여 정책목표, 권역구성 방식, 중점 추진분야 등에서 차별화됨
 - 지역생활권은 주민행복 및 지역경쟁력 증진을 위해 여러 지자체 간에 생활권을 구성하고 다양한 주민체감형 사업을 추진함
- 지역생활권은 주민이 체감할 수 있는 정책 효과 중시, 지역 자율과 지자체 간 협력에 의한 권역 구성 및 사업 시행, 맞춤형 사업 추진 및 지원체제 구축이라는 차별성을 가짐

<그림 2-2> 지역행복생활권과 광역경제권 및 기초생활권 비교

구 분	종 전		변 경
	광역경제권	기초생활권	지역행복생활권
목적	• 글로벌 지역경쟁력 제고	• 기본적 삶의 질 보장	▶ 주민행복 + 지역경쟁력 증진
권역설정	• 정부 주도 • 인위적 권역 설정	• 정부 주도 • 인위적 권역 설정	▶ 지자체 자율 ▶ 자연적 생활권 반영
권역단위	• 2~3개 시·도를 하나의 광역경제권으로 지정	• 시·군 단위의 기초생활권 설정	▶ 주민생활, 서비스 이용 등으로 연계된 복수의 시·군
추진기구	• 광역경제개발위원회	• 없음	▶ 시군(자율적 협의체) ▶ 시도(조정·지원기구)
중점분야	• 광역선도산업 육성 • 선도산업 인력 양성 • 광역기반시설 확충	• 개별 시군 단위의 지역개발 및 생활기반 확충	▶ 생활권 단위의 다양한 주민체감형 사업 추진 ▶ 도시재생, 지역공동체 육성 ▶ 지역산업·일자리 창출 ▶ 지역인재·지방대학 육성 ▶ 문화·환경, 복지·의료

자료: 지역발전위원회(2013), p. 17.

2. 지역행복생활권의 발전전략

- 중추도시생활권(대도시권 및 중소 연담도시권)은 경제·문화·복지 등 도시의 복합기능 재생과 권역별 특화발전 및 기능분담 등을 통해 지역의 발전거점으로 육성
 - － 도시재생, 전통시장 정비, 노후산단 재정비, 전략산업 육성, 혼잡도로 개선, 생활공원 조성, 지방대학 특성화 등
- 도농연계생활권(중소도시 및 인근 농어촌)은 중소도시 및 농어촌 중심지가 인근지역의 거점기능을 강화하고, 서비스 전달체계 개선 및 도농연계를 강화함
 - － 도시재생, 전통 제조업과 향토산업 육성, 로컬푸드 활성화, 거점형 기숙학교, 미니복합타운 등
- 농어촌생활권(농어촌 시·군)은 농어촌 중심지를 배후마을에 대한 서비스 전달거점으로 육성하고, 주민생활에 불편함이 없도록 최소한의 삶의 질

을 보장함

- 창조적 마을 만들기, 복합서비스센터, 초중고교 여건개선, 지역공동체 활성화, 복합관광(6차 산업화) 활성화, 의료취약지 정비, 생태·환경 복원 등

제3절 지역행복생활권사업의 추진방안

1. 추진방향

☐ 기본방향

- 지역의 자율적 의사에 따른 상향식 생활권 설정
 - 5+2 광역경제권처럼 중앙정부가 획일적으로 설정하는 것이 아니라, 지역 간 자율과 협의에 따라 권역을 구성함
 - 특정 지자체를 의도적으로 포함하거나 배제시키기 위한 개리맨더링 방식의 생활권 구분을 지양
- 지자체 간 협력으로 시너지를 낼 수 있는 사업을 우선함
 - 기초 인프라 확충 등 생활권에 꼭 필요한 주민체감형 사업을 우선지원
 - 특정 생활권 및 생활권 내 특정 시·군을 중점 지원하는 방식을 지양하고 균형적으로 지원
- 지역의 준비와 필요에 따라서 단계적이고 점진적으로 추진함
 - 모든 지자체가 동시에 생활권을 형성하는 것이 아니라 지자체 준비와 필요에 따라 점진적으로 추진하고, 적극적인 참여의사가 있는 지자체 부터 순차적으로 추진함
- 범정부 차원의 협업체계를 구축하여 정책 간 시너지 효과를 제고함
 - 중앙정부 각 부처의 지역사업을 생활권을 중심으로 연계·추진함으로써

써 지역발전 지원정책의 효과를 높임

- 부처 간의 중복지원 및 과잉경쟁을 예방하고 협업·융합을 촉진하여 지역정책의 시너지 효과를 높임
- 생활권 유형별 목표 및 전략, 지역 잠재력, 특성 등을 고려한 맞춤형 지원

□ 6대 중점 추진방향

- 지역생활권 사업을 추진하는 6대 중점 추진방향은 지역행복생활권 기반 확충, 일자리 창출을 통한 지역경제 활력 제고, 교육여건 개선 및 창의적 인재 양성, 지역문화 융성과 생태복원, 사각 없는 지역 복지·의료 및 지역균형발전 시책 지속추진임
- 지역행복생활권 기반확충
 - 지역주도, 지역간 협업에 의한 특화발전 촉진, 그리고 주민불편해소 및 행복증진 필수 인프라 확충임
- 일자리 창출을 통한 지역경제 활력 제고
 - 일자리 창출 중심으로 산업과 기업지원체계 개편, 지역투자를 촉진하고, 산업단지를 창조경제 거점으로 육성, 농어촌 일자리 여건 개선
- 교육여건 개선 및 창의적 인재 양성
 - 지방 초중고교 교육여건 개선 및 지방대학 특성화, 산학연 협력을 강화해 기업이 원하는 우수인재 양성
- 지역문화 융성과 생태복원
 - 문화를 통한 지역브랜드 육성 및 문화자치 기반조성, 생태·자연자산을 지역발전의 성장동력으로 활용
- 사각 없는 지역 복지·의료
 - 지역맞춤형 복지, 자율형 보건·사회서비스 확대, 취약지역 공고의료의 질 제고 및 응급의료체계 정비

○ 지역균형발전 시책 지속추진

- 광역화, 혁신도시·세종시 등 기존 시책의 보완·발전

2. 사업분야

□ 지역생활권사업

○ 지역생활권사업은 5대 중점분야에 따라 시군 단독사업과 생활권 협력사업으로 구분하여 지자체가 제안한 사업을 심사·선정하여 추진

- 시군 단독사업 : 특정지역의 사업이지만, 생활권 전체의 주민 불편해소 및 삶의 질 개선에 직결되어 생활권 형성에 영향을 미치는 사업
- 생활권 협력사업 : 각종 시설·서비스의 생활권내 연계 및 공동활용 등을 통해 생활권 어디에서든지 기본적인 서비스를 향유할 수 있도록 2 이상의 지자체간 공동으로 추진하는 사업

□ 지역생활권 선도사업

○ 지역생활권사업과 별도로 지역 발전비전 및 전략에 따라 지역행복생활권 선도사업을 상향식으로 공모·선정, 시·도와 중앙정부가 협업으로 추진

- 지역행복생활권 선도사업 : 2개 이상 시군이 자율적으로 구성한 지역행복생활권을 기반으로 지자체간 연계·협력을 통해 생활권내 주민의 삶의 질 개선 및 특화발전을 공동으로 추진하는 사업

○ 정부의 지역발전정책에 따라 '14년 신규 지역행복생활권 선도사업으로 총 36건의 사업을 선정함

<표 2-2> 지역생활권 선도사업 선정 현황

구분		사업명	참여 지자체
1	서울 경기 강원권	중랑천 녹색문화벨트	의정부, 노원, 성북
2		평안 해오름길 조성	평택, 안성
3		음식폐기물 자원화시설	춘천, 화천, 양구
4		광역버스정보시스템 구축	원주, 횡성
5	충청권	대청호권 생태창조마을	대전, 옥천, 금산
6		일자리 중심 Hub	청주, 청원, 진천, 괴산, 증평, 보은
7		행복학습공동체 운영	증평, 청원, 진천, 괴산, 음성
8		도·농 일자리 지원 센터	단양, 제천
9		복합문화정보센터 조성	천안, 아산
10		백제습걸 따라 한걸음씩	공주, 부여, 청양
11	호남권	한뿌리 생활권 프로젝트	광주, 나주, 화순
12		취약지 응급협진시스템 구축	광주, 나주, 장성, 담양, 화순, 함평
13		새(New) 일(Job) 프로젝트	익산, 전주, 군산
14		오순도순 행복마을 만들기	정읍, 고창, 부안
15		도농협력 농업인력지원센터	임실, 남원, 순창
16		오지마을 지방상수도 공급	진안, 장수
17		박물관·미술관 협력 사업	목포, 해남, 진도, 신안, 무안
18		패류 종묘 배양장 공동활용	보성, 여수, 광양
19		도농협력 일자리 연계	담양, 구례, 곡성
20		치매거점병동 운영	장성, 함평, 영광
21		여객선 이용객 편의시설 확충	완도, 장흥
22		DREAM 일자리 나눔	나주, 화순
23	영남권	W-line 프로젝트	부산, 김해, 양산, 울주
24		폐기물매립시설 공동이용	양산, 김해
25		신의 물방울 사업	대구, 청도
26		영남알프스 Mountain Top	울산, 양산, 밀양
27		낙강선유 명품 원예단지 조성	성주, 고령
28		스포츠를 통한 농촌경제 활성화	군위, 의성
29		철도역사 문화관광자원화	봉화, 영주
30		동해안권 친환경 통합 관광	영덕, 포항, 경주, 울진, 울릉
31		경남인력 지원센터 설치	거창, 함양, 산청
32		나전칠기 연계 육성사업	통영, 고성
33	제주권	제주 올레 길 주민 행복 사업	서귀포시, 제주시
34	기타	에코힐링 벨트화 사업	영월, 단양, 영주
35		호두 특화산업단지	김천, 영동, 무주
36		DMZ사과 명품화 단지조성	포천, 철원, 연천

자료: 지역발전위원회(2014).



제3장

산업·경제형 협력사례

제1절 완주-전주 로컬푸드를 통한 상생협력 사례

제2절 영동·금산 와인·인삼 트레인사업

제3절 덴마크·스웨덴 외레순대교(Øresundsbron) 건설사례

제4절 시조리(SIJORI) 성장삼각지대

제3장

산업·경제형 협력사례

제1절 완주-전주 로컬푸드를 통한 상생협력 사례

1. 대상지 개요

□ 전주시의 지역현황

- 전주시의 행정 구역은 2구(덕진구, 완산구) 33동(행정동)으로 구성되어 있음
- 전주시의 면적은 206.22km²이며, 인구는 2014년 6월말 기준으로 249,830세대, 656,899명임
 - 전주시의 대부분은 완주군에 둘러싸여 있으며, 서쪽으로 김제시, 서북쪽으로 익산시와 접해 있음
- 원도심에는 전주시청이 소재하고 있으며, 전라북도청과 전북지방경찰청 등 도 행정기관은 서부신시가지 지역에 위치하고 있음
 - 최근 신혼주거지인 송천동을 중심으로 전주 북부권 및 덕진구 개발이 가속화되고 있으며 에코타운, 하가지구, 만성지구 등의 사업이 예정 또는 진행 중임
- 산업구조를 살펴보면 2012년 종사자수 기준으로 도소매업이 18.2%, 숙박음식업이 11.0%, 교육서비스업이 10.4%의 순으로 전주시 경제활동의 비중을 차지
 - 전주시는 전라북도 지역의 경제와 교육의 중심지로 사업체수와 종사자수가 지속적으로 증가하는 추세를 나타내고 있음

□ 완주군의 지역현황

- 완주군은 전주시를 둘러싸고 있으며, 동쪽으로 진안군, 서쪽으로 익산시, 김제시, 남쪽으로 정읍시, 임실군과 접하고, 북쪽으로는 대둔산을 경계로 충청남도 논산시, 금산군과 도계를 이루고 있음
- 완주군의 면적은 821km²이며, 인구는 2014년 6월말 기준으로 37,881세대, 90,295명임
 - － 2013년 기준 고령인구비율이 19.3%로 고령화가 진전되고 있는 것으로 나타남

<그림 3-1> 전주시-완주군 행정구역 현황



- 행정구역은 2읍 11면이고, 전라북도에서 행정구역 면적이 가장 넓으며 군청 소재지는 용진면임
 - 전주시의 행정구역 확장으로 인하여 이서면은 전주시를 사이에 두고 완주군의 다른 지역과 떨어져 있음
 - 오랫동안 전주시와의 통합 논의가 있었으나, 2013년 6월 26일에 실시된 완주군 주민투표에서 유효투표 가운데 55%가 반대해 통합이 무산되었음

2. 추진배경

☐ 완주군 농업의 경쟁력 약화

- 완주지역 농업 종사자의 고령화 및 소규모의 특성으로 인해 농업 규모화 추세에 대응할 수 있는 경쟁력 확보 필요성을 인식
- 소규모 고령화 농민의 지속가능한 농업경영을 보장하기 위해 다양한 형태의 공동생산체계 구축과 직거래 방식의 유통 접목에 대한 필요성이 제기됨

☐ 전주시-완주군의 지리적관계 활용

- 지리적으로 완주군이 전주시를 둘러싸고 있는 형태로 오랫동안 행정구역 통합에 대한 논의가 이루어져 온 지역임
 - 전주시는 인구 65만명의 전라북도의 중심도시로 높은 인구밀도와 경제력을 특징으로 하는 전형적 도시지역에 해당함
 - 반면 완주군의 경우 전주시에 비해 도시화 정도는 다소 낮고, 근교농업이 발달한 지역으로 전체 가구 중 농가의 비율은 약 31% 정도임
- 완주군이 전주시라는 대도시의 근교라는 지리적 여건을 이용하여 완주군의 농업을 발전시키고자 계획
 - 완주군 농업의 다품종 소량생산이라는 특징을 활용하여 기존시장의

진입이 아닌 새로운 틈새시장을 발굴할 필요가 있었음

☐ 로컬푸드기반 지역농업 육성

- 완주군은 2008년 8월 ‘약속프로젝트 5개년 계획’을 통해 지역농정혁신을 추진
- 로컬푸드관련 사업이 지역순환농업체계구축과 마을 및 공동체육성사업과 맞물려 추진됨(나영삼, 2011)
 - － 완주군은 지역순환 농업을 통해 생산비절감 및 환경친화형 농업으로 전환하는 전략을 수립
 - － 다품목 소량생산 구조인 지역농업의 특성을 살리고, 향후 10년 이내에 로컬푸드 유통비율을 30%이상으로 끌어올리겠다는 목표를 세움
 - － 단일품목이 아닌 다양한 제철 농식품을 기획·생산하여 이를 직거래 공급하는 방식을 도입함
- 농촌과 도시의 공존과 상생을 기본 전제로 생산자와 소비자를 직접 연결 하고자 사업을 추진
 - － 로컬푸드에 기반한 믿을수 있는 먹거리를 학교 등 공공급식에 공급하고자 완주군과 전주시가 2012년 MOU를 체결하였음

3. 세부추진내용

☐ 건강밥상꾸러미사업

- 건강밥상꾸러미사업은 완주의 생산자와 전주권의 소비자를 연결하는 CSA(지역사회지원형농업) 모델임(나영삼, 2011)
 - － 지역에서 생산된 제철먹거리를 꾸러미 형식으로 꾸러 일반 소비자 가정에 배달하는 방식을 취하고 있음
- 건강밥상꾸러미사업의 추진주체는 2010년 발족한 ‘완주로컬푸드 영농조

합법인 '건강한밥상'임³⁾

- 마을공동체사업을 추진 중인 리더와 주민들이 중심이 되어 결성되었으며, 행정과 민관협력을 통해 로컬푸드 사업을 추진하고 있음
- 2013년 기준 약 100여개 마을공동체, 300여 농가가 건강한밥상에 생산자로 참여하고 있음
- 건강밥상 꾸러미 조직화는 마을공동체 및 품목별 작목반을 근간으로 추진됨

<그림 3-2> 건강밥상꾸러미 예시



자료: <http://www.hilocalfood.com>

- 생산자와 소비자간의 사회적 신뢰관계 회복을 위해 꾸러미사업초기에 꾸러미가족 마을 팸투어 사업, 직거래장터 체험행사, 건강밥상 전문가 교육 프로그램을 실시
 - 현재는 건강밥상소식지, 식탁의 푸른신호등(건강밥상 편지), 이달의 생산농가탐방 등을 통해 커뮤니티 형성과 제품에 대한 신뢰확보 노력을 기울이고 있음
- 완주군은 2008년부터 중장기계획의 유통혁신과제로 로컬푸드를 반영하였고, 2010년부터는 로컬푸드를 담당하는 전담조직을 신설함
 - 2010년 11월에는 로컬푸드 육성지원조례를 제정하여 재정확보의 제

3) 완주로컬푸드 건강한밥상, <http://www.hilocalfood.com/index.do>

도적 근거를 마련하였고, 2011년부터 본격적인 지원사업을 추진하였음

□ 로컬푸드직매장 운영

- 2012년 10월 (주)완주로컬푸드는 전주시 효자동에 최초의 직매장을 운영하기 시작함⁴⁾
 - 이후 2013년 7월 완주군에 모악산 로컬푸드 해피스테이션을 운영하기 시작했고, 2014년 1월에는 전주시 하가지구에 직매장을 추가 운영하기 시작하였음
 - 전주시 효자동 로컬푸드매장은 ‘완주-전주 상생협력사업’의 일환으로 추진되었으며 전주시가 매장부지를 제공하고 완주로컬푸드가 운영을 담당하고 있음
 - ‘제19회 지역경제 활성화 우수사례 발표대회’에서 완주군의 ‘완주! 로컬푸드를 통한 협동경제모델 실현’ 사례가 국무총리상을 수상하였음
- 전주시 효자동 로컬푸드직매장은 아파트단지 인근에 위치하고 있어 도시 고객의 접근성이 뛰어남
- 마을별 생산자들이 농산물을 직접 가져와 자신의 아이디어카드로 직접 바코드를 입력해 붙이고 포장하는 시스템으로 구성되어 있음
 - 농산물 출하와 판매의 전산화로 거래내역을 체계적으로 관리할 수 있을 뿐만 아니라 유통단계에서의 추가적인 인건비 지출을 감소시키는 시스템을 구축
- 로컬푸드인증을 통해 소비자가 믿고 구매할 수 있도록 하였음
 - 품질, 맛, 안전성을 기준으로 로컬푸드 인증을 부여하며, 신선농산물의 경우 친환경농산물로 인증받은 농산물은 자동적으로 로컬푸드 인증을 부여함
 - 친환경 농산물 인증을 받지 못한 저농약 등의 농산물은 자체 검사기를 통해 잔류농약 분석 등의 과정을 거쳐 자체 인증

4) 로컬푸드직매장 해피스테이션, <http://happystation.kr>

- 완주군에서는 생약제제나 방충비닐 등을 지원함으로써 친환경 농산물 생산을 지원하고 있음

<그림 3-3> 로컬푸드직매장 모악산점



자료: 정책뉴스, <http://www.korea.kr/policy>

□ 로컬푸드 공공(학교) 급식지원센터

- 완주군과 전주시는 지역산 먹거리를 활용한 양질의 급식공급을 위해 2012년 ‘온고을 로컬푸드 공공급식지원센터 설치운영에 관한 업무협약(MOU)’을 체결
 - 두 지자체가 공동으로 로컬푸드 공공급식지원센터를 설치하는데 합의함
 - 2013년부터 3월부터 지자체가 출연한 공익형비영리법인 ‘(재)로컬푸드 공공급식지원센터’을 통해 운영중임
 - 로컬푸드를 통해 전주의 학교와 어린이집, 병원등에 공급되며 공공급식의 신뢰성 확보와 더불어 농산물 유통비 감소 효과 예측
- (재)로컬푸드 공공급식지원센터가 중심이 되어 생산조직화, 공공급식 수요조사, 포럼운영, 참여기관 네트워크 강화, 식생활 교육사업 등을 추진

- 지자체는 사업관리 및 행·재정적 지원에 중점을 두고 있음
- 향후에는 학교급식 및 공공급식에 필요한 H/W 시설을 보완(HACCP)하고, 학교와 공공기관의 수요조사를 통해 기획생산체계구축을 계획중임

4. 성공요인 및 시사점

☐ 지역이 가진 작은 이점을 최대화하는 전략

- 완주군은 소규모의 고령 농민 비율이 높다는 나름의 문제점을 해결하기 위해 전주시와 인접한 지리적 이점을 적절히 활용함
 - 지역이 가진 문제점과 이를 해결하고자 하는 노력의 과정에서 틈새시장을 찾아내고 차별화(유통단계축소, 유기농 등)하는 전략을 수립하였음
 - 완주군이 아닌 전주에 직매장을 먼저 개설함으로써 도시지역과 인접한 지리적 이점을 적극적으로 활용하였음
- 완주군과 전주시의 기능적 연계를 통해 완주군에서 시작된 로컬푸드사업을 전주시를 통해 발전시켜 나감
 - 로컬푸드사업은 완주군에서 먼저 시작되었지만 사업의 성공을 위해서는 전주시의 대도시적 이점을 활용할 필요가 있었음
 - 이에 대해 전주시는 지자체의 경계를 뛰어넘어 효자동 직매장 운영에 대한 도움을 주는 소극적 협력을 시작으로 이후 공공급식지원센터를 함께 운영하는 적극적 협력의 단계까지 발전시켜나감
 - 두지역간 협력에 있어서 초창기부터 상호간 많은 부담과 계약으로부터 협력관계를 시작하기보다, 소극적이고 제한적인 협력에서 시작하여 점차 적극적 협력관계로 확장함으로써 두 지자체가 실질적으로 성공할 수 있는 협력분야에 대한 합의가 이루어진 것으로 보임

□ 민간생산자 주도 사업 추진

- 2008년부터 오랜 준비기간 끝에 2010년 영농법인이 출발하였고, 생산자가 주축이 되어 사업을 추진하였음
 - 사업의 시작은 지자체의 발전을 위한 비전수립과정에서 비롯되었으며, 초창기 지자체 공무원들의 역할이 로컬푸드에 대한 지역농민의 인식향상에 매우 큰 역할을 담당하였음
 - 하지만 이후 사업이 본격화되는 과정에서 지자체 중심으로 사업을 운영하는 체제가 아닌 영농법인과 그에 참여하는 지역농민들이 주체적으로 이끌어가는 시스템을 형성하였음
 - 지자체의 노력을 기반으로 하되 영농법인(지역농민)이 주체적으로 상품개발과 공급에 적극적으로 참여한 결과 다품종 소량생산을 통해 도시 소비자들의 소비욕구를 충족시킴
- 오랜기간의 준비기간과 끊임없는 지역민의 참여를 위한 노력 그리고 지역주민이 주체가 되어 사업을 이끌어가도록 한 것이 로컬푸드의 가장 큰 성공요인으로 볼 수 있음

제2절 영동·금산 와인·인삼 트레인사업

1. 대상지 개요

□ 영동군의 지역현황

- 영동군은 충청북도 최남단, 국토의 중심부에 위치하며 1개 읍과 8개 군으로 구성되어 있음
 - 동쪽으로는 경상북도 김천시·상주시, 서쪽으로는 충청남도 금산군, 남쪽은 전라북도 무주군, 북쪽으로는 옥천군과 접해 있음

- 영동군의 인구는 2014년 현재 50,657명이며 이중 농가인구는 17,789명 (농가비율 35.1%)으로 농업이 주요한 지역임(영동군 홈페이지)
- 면적은 845.4km²로 전국 면적의 0.85%, 충북 면적의 11.4%를 차지함
 - 임야가 658.29km²로 77.8%의 매우 높은 비중을 차지하며, 농경지는 119.2km²로 14.1%의 비중을 나타내고 있음
- 영동군은 소백산맥과 노량산맥이 갈라지는 곳에 위치하여 일교차가 크고 일조시간이 긴 특성을 가지고 있음
 - 고품질 포도의 생산조건인 큰 일교차와 긴 일조시간으로 포도생산에 적합한 기후조건을 가지고 있음(박성현, 2011)
- 영동군의 포도농업은 일제시대에 시작되어 1970년대 확산기를 거쳐, 1980년대 재배면적의 급격한 확산과 새로운 품종의 고수익 포도로 지역 주요소득원으로 성장
 - 1990년대에 우루과이라운드에 대비한 정부의 지원과 2000년대 영동군의 중앙정부지원사업 유치로 영동지역의 포도재배면적이 기하급수적으로 증가(박성현, 2011)
- 영동군의 포도재배 면적은 2,200ha, 생산량 33,193톤으로 전국 포도생산 점유율 12.7%를 차지(영동군 홈페이지)
 - 2014년 현재 영동군내에는 와이너리 47개소(기업형 1개소, 농가형 46개소)가 운영중임

□ 금산군의 지역현황

- 금산군은 우리나라 중서부 지역인 충청남도의 동남부에 위치하고 있음
 - 행정구역상 서북쪽으로는 대전광역시와 논산시에 인접해 있고, 남으로는 전북 완주군과 무주·진안군이 있음
 - 동으로는 충북 영동군과 옥천군이 맞닿아 있어 대전, 충남, 충북, 전북 등 4개 시·도의 중앙에 위치함

- 행정구역상 충남지역 면적의 6.7%를 차지하고 있으며 1개 읍과 9개 면지역으로 구성되어 있음
 - － 금산군의 전체면적은 576.64km²로 충남면적의 6.7%에 해당하며 충남 시군 중 6번째로 규모임
- 2012년 기준 금산군의 총 인구수는 55,715명이며, 인구밀도는 96.56인/km²임(통계청, 2012년 e-지방지표)
 - － 금산군의 인구규모는 2000년 64,785명에서 2010년 기준 57,578명으로 10년 동안 연평균 1.2%씩 감소(이인배, 2013)
- 금산군의 지형·지세는 전체적으로 남서부 및 북동부가 높고 중앙지역이 상대적으로 낮은지형을 이루고 있으나, 대부분의 지역이 해발 100m 이상의 고지대에 위치하고 있음
- 금산군은 우리나라 인삼 생산·집산의 중심지로 인삼이 지역경제의 상당부분을 차지하고 있음
 - － 금산은 고려 인삼의 종주지로 전체 인삼의 약80%(계약재배 제외)가 근산 인삼시장으로 반입되며 전국 수삼 생산량의 약 80%가 거래됨(전창곤, 2012)
 - － 1981년부터는 매년 금산인삼축제가 개최되고 있음

<그림 3-4> 금산군 위치도



자료: 금산군청 홈페이지, <http://www.geumsan.go.kr/>

2. 추진배경

☐ 영동군 포도산업 발전의 한계

- 충청북도 영동군은 4,600여 농가가 2,200ha에서 연간 3.3만여톤의 포도를 생산하고 있음(영동군청 홈페이지)
 - － 우리나라 포도 생산량의 약 12%를 영동지역에서 생산됨
- 그러나 와인산업이 발달한 외국 유명 포도산지들과 달리 포도만을 공급하는 1차산업 위주의 생산체계를 유지하는 상황(지역발전위원회, 2009)
 - － 때문에 공급 과잉시기에 수익이 낮아지거나 저장을 잘못하여 상품가치가 하락하는 등 포도재배농가의 불안정한 수익이 문제로 인식됨

□ 금산군의 관광산업 성장의 한계

- 금산인삼은 전국적으로 유명하지만 금산을 직접 경유하는 철도노선이나 고속도로가 없어 대부분 관광객이 인삼시장에만 한정적으로 방문(지역발전위원회, 2009)
- 금산군은 우리나라 최대의 인삼·약초 생산 및 유통의 중심지의 특성을 살려 2008년부터 금산인삼열차 운영사업을 검토함(지역발전위원회, 2009)
 - 금산군은 단순한 인삼시장 방문에서 더 나아가 쇼핑, 관광, 체험 등을 즐길 수 있는 인삼을 테마로 한 관광마케팅 전략을 세우고자 하였음
- 금산군은 금산인삼열차 운영사업 검토를 위해 타 관광열차 운영사례 연구하여 한국철도공사에 금산인삼트레인의 운영을 제의함
 - 그러나 금산인삼트레인을 단독 운행할 경우 사업 초기단계에서 관광객 모객이 쉽지 않고, 금산군에 철도가 설치되어 있지 않아 타지역 역을 활용해야 했음

□ 와인트레인과 인삼트레인의 공동운행

- 영동군의 와인트레인과 금산군의 인삼트레인 공동운행 제안을 통해 금산인삼트레인의 사업성 확보
 - 금산인삼트레인의 단독운행은 사업성이 없는 것으로 결론을 내릴 수 있었으나, 와인코리아와 한국철도공사가 와인트레인과 인삼트레인 공동운행을 제안함
- 2008년 8월 금산군은 와인트레인과 함께하는 와인&인삼트레인 운영을 결정
 - 2008년 12월 금산군-영동군-와인코리아간 와인트레인과 인삼트레인 공동 운영 협약을 체결
 - 금산군이 기존 와인열차의 2량을 인삼열차로 개조하는데 3억 5천만원을 투자하여 2009년 3월 열차개조 완료

- 2009년 3월에 서울역에서 와인&인삼트레인 개통이 이루어짐

3. 세부추진내용

☐ 와인코리아(주)의 와인트레인 운영기획

- 영동군 포도재배농가는 지역 포도생산의 한계를 극복하기 위해 1998년에 와인코리아(주)를 설립
 - － 영동군의 600여 포도농가들은 1차 생산중심의 생산체계를 개선하고 영동포도의 부가가치를 높이기 위해 회사를 설립
 - － 와인코리아는 2004년 영동군 선정 포도산업 육성기업으로 22억 5천만 원을 출자받는 등 적극적인 노력을 전개
- 와인코리아는 미국 캘리포니아 나파밸리 와인투어 프로그램을 벤치마킹 와인열차 운영을 기획함(지역발전위원회, 2009)
 - － 와인코리아는 KTX운행으로 새마을호 식당객차의 가치하락으로 활용율이 저하된 점을 기회로 활용하는 아이디어를 구상
 - － 2006년에 와인코리아는 한국철도공사에 새마을호 식당객차를 와인열차로 활용하고자 하는 기획서를 제출함

☐ 포도축제와 연계한 임시 와인트레인 운행

- 2004년 농림수산식품부가 농업경제 선진화 방안으로 「지역농산업클러스터사업」을 시작하면서 영동군 포도가 시범사업단으로 선정됨
 - － 지역농산업클러스터사업을 통해 영동지역의 농업을 6차 산업의 고부가가치 산업으로 끌어올리는 것을 목표로 사업을 추진
- 영동포도농산업클러스터사업단은 2006년 클러스터사업의 연구과제로 ‘영동군 테마별 체험관광을 통한 고객 발굴 전략’을 세워 수익성 및 타당성 조사를 실시

- 조사결과 사업성이 있는 것으로 판단되었고, 사업단은 매년 개최하는 포도축제 기간에 기차를 이용한 홍보마케팅을 실시하기로 결정
- 영동포도농산업클러스터사업단은 2006년 영동 포도축제를 개최하면서 ‘영동군 테마별 체험관광’을 함께 운영하기로 함(지역발전위원회, 2009)
 - 클러스터사업단은 관광객을 불러모으기 위해 한국철도공사에서 7~8량의 객차를 임대
 - 서울과 부산을 출발해 영동역까지 운행하는 와인트레인을 2006년 8월 25일부터 28일까지 임시 운행함
- 영동 포도축제 현장, 와인코리아 방문, 난계예술제를 연계한 임시 와인트레인 코스 운행에서 성공적 결과를 거두었음
 - 축제기간 동안 매일 300~500명이 철도를 이용해 방문하였으며, 와인트레인에 대한 대내외적 평가에서 좋은 반응을 거둠
- 영동포도클러스터사업단이 우수사업으로 선정되어 인센티브 사업비를 지원받아 영동군청-한국철도공사-와인코리아간 와인트레인 운영에 관한 MOU 체결

□ 와인트레인의 상시운행

- 영동군청은 임시로 운행한 와인트레인의 성공을 바탕으로 2006년 9월 와인열차개발팀(TF팀)을 구성하여 와인트레인 상시운행을 구상
 - 지역특산물인 포도와 와인을 관광산업과 연계하는 단계적 전략을 수립
 - 와인트레인으로 운행할 유휴차량(새마을식당차 2량)은 한국철도공사가 제공하고, 와인코리아가 와인트레인 개조비용을 부담
- 2006년 12월 6일부터 와인트레인의 본격적 영업이 시작됨
 - 와인트레인은 기차여행이 갖는 추억과 낭만 그리고 교통혼잡이 없는 편안한 여행을 사업 아이টে으로 선정
 - 열차내 와인매너특강, 차내 이벤트, 와이너리(와인저장고) 견학, 와인족욕, 국산 와인 무제한 제공 등 다양한 프로그램 진행

- 와인트레인 운영 이후 영동군 관광객 수가 2007년 14만명에서 2008년 25만명으로 급증함(지역발전위원회, 2009)

□ 와인&인삼트레인으로의 변화

- 금산군은 2008년부터 금산인삼을 테마로하는 관광산업 육성 전략을 구상
- 2008년에 금산군은 충청남도 균형발전위원회의 ‘충남인삼 홍보열차운영 지원사업’에 선정되어 지원금을 확보하게 됨
 - － 금산군은 충청도청으로부터 도비 1억5천만원을 지원받고 군비 3억5천만원을 확보
 - － 금산군은 사업 추진을 위해 한국철도공사에 인삼트레인 운영을 제의 하였으나 금산군에 철로가 지나가지 않는 등의 문제점으로 사업화가 어려운 상황이었음

<그림 III -5> 와인&인삼트레인의 와인프로그램



출처: 영동군청 홈페이지, <http://www.yd21.go.kr>

- 와인코리아와 한국철도공사가 와인트레인과 인삼트레인의 공동운행을 제안하였고 2008년 8월 금산군은 와인트레인과 함께하는 와인&인삼트레인을 운행하기로 결정함
- 2008년 12월 금산군과 영동군, 와인코리아는 기존의 와인트레인과 인삼트레인을 공동운영 협약을 체결하고 공식 명칭을 와인&인삼트레인으로 정하였음

<그림 3-6> 와인&인삼트레인 객차 구성



자료: <http://www.winekr.co.kr/mart7/inc.php?inc=trean/01&mcod=1>

- ‘와인&인삼트레인’은 화이트와인-레드와인객차와 함께 인삼-약초객차가 추가돼 총 4량의 새로운 테마열차로 변화
 - 기존 영동군의 와인투어 코스에 금산군의 금산인삼관과 약령시장을 돌아보는 관광 코스를 연계
 - 금산군은 기존 와인코리아에서 운영하던 2량의 와인열차를 인삼열차로 개조하는데 3억5천만원을 투자하였으며, 체험행사 운영비 1억원, 팸투어 진행 및 홍보물 제작 등에 5천만원을 투자함

<그림 3-7> 와인&인삼트레인의 인삼객차 외관



- 2009년 3월 서울역에서 개통식을 치른 와인&인삼트레인은 2014년 현재 매주 4회 새마을호 열차로 운행되고 있음
 - － 주요프로그램으로는 열차내 와인무료테이스팅, 레크레이션, 와인족욕 체험 및 치즈만들기, 금산인삼약령시장방문, 금산인삼관 관람 등을 진행
- 금산군은 와인&인삼트레인 운행 초기부터 인삼을 체험하고 관광하는 프로그램을 마련함
 - － 관광객이 금산인삼관을 찾도록 코스로 지정하여 인삼병 만들기, 향첩 접기 등 체험관 자체 체험 프로그램 참여를 유도
 - － 금산군 문화해설사를 초청하여 인삼고르는 법, 인삼 먹는 법등을 강의하여 관광객의 호응을 유도함

4. 성공요인 및 시사점

☐ 영동포도농산업클러스터, 1차-2차-3차산업으로 발전

- 영동군과 금산군이 가진 1차산업 자원을 2차, 3차산업으로 연계발전
 - 영동군은 포도생산 중심의 1차산업을 바탕으로 와인가공 중심 2차산업을 육성한 후 3차 관광사업을 육성
 - 금산군 역시 인삼이라는 지역의 대표 품목을 관광상품으로 연계하여 지역 인삼관련 산업을 육성하는 순환구조를 모색함

☐ 사업추진의 단계적 접근

- 영동군은 사업구상 단계에서 임시 와인트레인을 운행함으로써 실질적인 사업의 수익성 및 타당성조사를 실시함
 - 많은 지역사업들이 정확한 타당성 조사없이 이루어지는 경우에 비해 와인트레인사업은 실제적인 운영과 그 결과를 기준으로 사업의 수익성을 분석
- 와인트레인의 수익성 및 타당성 확보 이후에도 점진적으로 사업을 확장함
 - 와인트레인 상시운영을 위해 새로운 재원을 마련하기 보다는 당시의 재정상황에서 가능한 부분(영동포도농산업클러스터사업단 추가사업비)을 활용
- 와인트레인의 안정적 운행이라는 결과를 바탕으로 영동군의 관광산업과 연계 논의가 이루어짐
 - 와인트레인의 기획당시부터 영동군의 관광산업과 연계를 기획하기보다는 와인트레인 자체의 상품성을 중심으로 자체 경쟁력을 확보하였으며, 이후 단계적으로 영동군의 관광산업들과 연계를 추진함

☐ 사업참여주체간 상호이익의 조화

- 영동군·와인코리아·한국철도공사는 각자의 이익을 중심으로 와인트레인

을 기획함으로써 각 참여주체의 사업성공 의욕을 고취시킴

- 와인코리아는 와인의 홍보와 매출증대가 목적이었고, 한국철도공사는 새로운 관광상품 개발로 인한 이익창출이 목적이었음
- 그리고 영동군은 포도가공업의 육성과 포도매수량 증가를 사업의 목적으로 하였음
- 각 참여주체의 뚜렷한 이익달성 목표를 중심으로 와인트레인을 기획함으로써 모두에게 이익을 가져다 줄 수 있는 사업을 이끌어낼 수 있었음

☐ 기존 관광프로그램과의 연계를 통한 확장발전

- 금산군은 지역자체의 새로운 인삼트레인 프로그램을 개발하기 보다는 사업성이 검증된 와인트레인과 연계를 선택함으로써 사업의 실패 가능성을 낮춤
 - 금산군은 와인트레인과 인삼트레인의 연계제안을 받아들임으로써 인삼트레인 사업계획의 난점을 극복
 - 금산군이 주도적으로 새로운 사업을 시행하기보다는 인접한 영동군과 연계를 선택함으로써 새로운 사업의 실패 가능성을 낮춤
- 금산군은 인삼트레인 운영의 새로운 관광프로그램을 개발하기보다는 기존의 체험프로그램과 관련 기관의 프로그램을 적극 활용
 - 문화공보관광과로부터 관광안내 가이드 지원을 받고, 금산군 문화해설사를 초청하여 인삼강의를 진행
 - 금산인삼관에서 시행하는 향첩접기와 인삼병 만들기 프로그램을 관광 일정에 포함시키는 등 금산군 내의 기존 프로그램들을 인삼트레인과 연계함으로써 예산 절약 효과를 거둠

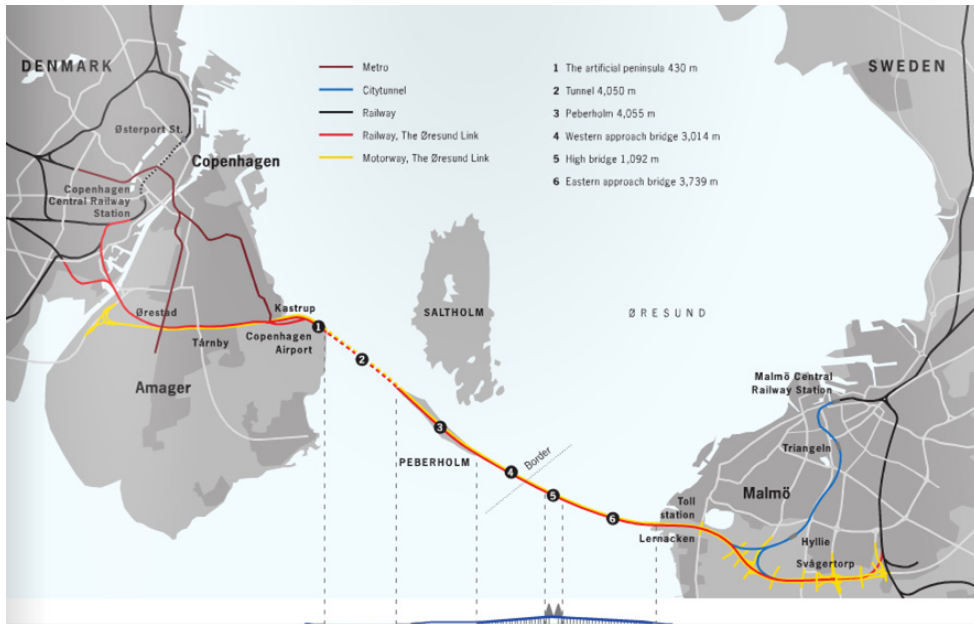
제3절 덴마크·스웨덴 외레순대교(Øresundsbron) 건설사례

1. 대상지 개요

□ 외레순지역의 지리 현황

- 외레순지역(Øresund Region)은 스웨덴과 덴마크 사이의 외레순해협(덴마크어: Øresund, 스웨덴어: Öresund)을 에워싼 지역임
 - 외레순 해협은 세계적으로 물동량이 많은 해협중 하나이며 전통적으로 이해협의 양쪽을 장악하기 위한 싸움이 덴마크와 스웨덴 사이에 벌어졌던 곳임
 - 이 해협 주변의 덴마크와 스웨덴 지역을 외레순(Öresund)지역이라고 부르지만 특별한 행정구역으로서의 의미는 없으며, 경제사회적으로 통합된 두 국가의 지역경제권이라고 할 수 있음
- 이 지역은 행정구역상 덴마크의 코펜하겐광역권(Greater Copenhagen)과 셸란광역권(Region Sjælland) 그리고 스웨덴의 스코네광역권(Region Skåne)으로 구성된 월경지역임(김현태, 2014)
 - 스코네지역은 총 33개 기초지자체, 코펜하겐과 셸란지역은 총 46개의 기초지자체로 구성되어 있음
 - 이 지역의 총 면적은 21,203km²이며 이중 스웨덴의 면적이 11,369km², 덴마크의 면적이 9,834km²로 스웨덴이 더 많은 면적을 차지하고 있음
 - 그러나 거주인구를 살펴보면 약 370만명의 인구 중 약 250만명이 덴마크 지역에, 120만명 정도가 스웨덴 지역에 살고 있어 인구밀도의 분포가 덴마크 249명/km², 스웨덴 104명/km²로 양국간 차이가 크게 나타나고 있음

<그림 3-8> 외레순지역의 위치와 외레순대교 현황



자료: <http://uk.oresundsbron.com/page/1087>

□ 외레순지역의 역사

- 외레순해협권은 1468년~1814년 사이에 11번의 전쟁을 경험하였음
 - 1400년대 스칸디나비아 3국(덴마크, 스웨덴, 노르웨이)은 덴마크 여왕 마가렛1세의 칼마르크 연합에 속했음
 - 그러나 1523년 스웨덴이 연합을 탈퇴하면서 덴마크와 패권다툼 끝에 1658년 스코네 지역을 차지하게 되었고, 두 나라의 국경은 외레순해협으로 결정됨
- 이후 수세기에 걸친 긴장완화와 함께 1800년대 들어 통일대국을 향한 스칸디나비아주의가 성장하면서 더 넓은 스칸디나비아 국가를 만들고자 하는 움직임이 시작됨
- 1952년 ‘노르딕의회(Nordic council)’가 출범하면서 월경협력이 추진됨
 - 1954년에는 노동시장 통합이 진행되어 노동허가증 없이도 상대지역에

- 서 자유롭게 일할 수 있게 되었으며, 사회보장제도의 내용도 비슷해짐
- 1957년 여권통합으로 인해 북유럽시민은 여권이나 비자 없이 월경이 가능해지게 되었으며, 더 나아가 교육분야에서도 연구자와 학생의 교환이 시작됨
- 이러한 월경협력에 부응해 1962년 ‘덴마크, 핀란드, 아이슬란드, 노르웨이, 스웨덴의 협력에 관한 협정’이 체결되었음

□ 외레순지역의 산업구조

- 스웨덴 동남부와 스코네지역은 원래 자동차와 조선 등 중공업이 강한 지역이었으나 동아시아의 추격으로 중공업분야의 경쟁력을 상실함
- 하지만 외레순지역은 하이테크 기업들 및 연구기관들의 허브 역할을 담당하고 있었음
 - 주요 산업으로는 식품·바이오, 물류, 보건의료, IT, 환경분야 등을 들 수 있음
 - IT분야는 산학협력형 클러스터가 성장하였으며, 이지역에 R&D센터를 운영하는 우수기업으로는 Sony Ericson, Nolis, Motorola, IBM, Siemens, Microsoft등이 있음
 - 외레순지역의 식품산업은 150개 이상 시장에 진출하고 있으며, 스웨덴 전체 식품생산의 45%를 담당하고 있음
 - 식품바이오 분야에서는 Tetra Pak, Sanisco 등의 세계적 기업과 Nesle, Unilever 등이 이 지역에 북유럽 본부나 연구센터 등을 설치하고 있음
- 발틱해의 관문이자 북유럽의 허브라는 지정학적 위치를 활용해 외레순지역은 물류중심지로 발전하였음
 - 항구뿐 아니라 도로, 철도, 공항 등의 기반시설이 갖추어져 있고, 풍부한 물류의 유동량과 함께 RFID기술을 통한 지능형 물류를 선도하고 있음

- 외레순지역의 대표적 항구로는 코펜하겐-말뫼항(Copenhagen-Malmö port), 트렐보리항(Port of Trelleborg), 헬싱보리항(Port of Helsingborg) 등이 위치
- 트렐보리항은 발틱해에 직접 면해 있으며, 다른 항구에 비해 철로수송품의 비율이 높는데 이는 스코네 지역을 오가는 물건들이 독일측의 열차페리로 운송되기 때문임
- 헬싱보리항과 코펜하겐항은 컨테이너 운반에, 말뫼항은 트레일러 운반에 특화되어 있으며, 코펜하겐항은 크루즈기항지로도 유명함

2. 추진배경

☐ 외레순지역의 월경협력 요구 증대

- 1960년대에 들어서면서 외레순지역의 월경협력 요구는 증대되었으나 덴마크와 스웨덴간의 민족감정이 걸림돌로 작용함
 - 덴마크는 스웨덴에 많은 영토를 빼앗겼기 때문에 민족주의적 분위기가 남아있었으며, 스웨덴 정부 역시 코펜하겐을 지원할 의사가 없었음
- 하지만 경제성장과 일자리의 필요성으로 인해 스웨덴-덴마크 양국 경제의 26%를 차지하는 이지역의 월경협력 논의를 재고하게 하였음
 - 그 결과 1964년에 외레순협의회가 설치되었고, 1973년 두 접경지역의 물리적 통합에 이르는 전면적 협력관계를 만들어나가자는 취지의 협정이 체결어 1975년에 외레순대교의 건설이 거의 결정되었음
 - 그러나 당시 오일쇼크의 여파로 덴마크측에서 계획을 취소하게 됨

☐ 외레순대교 건설 재논의

- 1991년 덴마크와 스웨덴 정부가 양국간 철도와 고속도로를 통합한 외레순대교를 건설하기로 협정을 체결하면서 논의가 다시 시작됨
 - 다리 건설에 더욱 적극적이었던 스웨덴이 이 문제를 제기해 재검토하

게 되었으며 결국 1991년 양국 정부가 외레순해협의 연결에 합의하였고, 합작회사를 설립하게 됨

- 스웨덴이 더욱 적극적으로 다리건설을 추진한 것은 스웨덴의 대표적 제조업 지역이었던 말뫼시의 긴 경제침체를 회복하기 위한 목적이 크게 작용했음⁵⁾
- 또한 덴마크의 수도인 코펜하겐은 인구의 증가와 비싼 물가로 인해 좀 더 저렴한 주택의 공급이 필요한 상황이었음
- 이 사업의 전반적 목표는 스톡홀름, 오슬로, 헬싱키보다 훨씬 크고 350만 인구를 수용할 수 있는 기능적 지역을 조성하고, 지역통합을 통해 규모와 범위의 경제를 실현하는 것이었음
- 이러한 이유 때문에 두 지역을 연결하는 외레순 대교의 건설이 추진되었으며 2000년 완공되면서 이 지역은 하나의 통합적인 경제권역으로 발전하였음
- 1996년 양국 정부는 ‘외레순: 새로운 초광역권의 탄생’이라는 공동 합의문을 통해 공동의 비전과 목표를 처음으로 제시함
 - 외레순 사업은 수도 코펜하겐을 북유럽에서 경쟁력 있는 중심도시로 도약시키겠다는 덴마크의 계획과 유럽대륙의 남부 관문으로 거듭나겠다는 스웨덴의 목표로 현실화됨

3. 세부추진내용

☐ 외레순지역 관리기구

- 1992년에 설립된 외레순위원회(Öresund Committee)는 역내 협력 및 네트

5) 스웨덴 말뫼시의 서쪽 항구 매립지대인 베스트라함넨에는 대형 조선소와 사브(SABB) 자동차 회사가 있었으나 1990년대 구조조정으로 문을 닫았고, 2002년 도시의 상징으로 여겨졌던 대형조선소의 ‘콜리앗 크레인’은 울산 현대중공업에 분리되어 매각되었음

워크 구축을 위해 외레순 지역내 정치인들이 모여 만들어짐

○ 외레순 위원회는 회원의 재정지원으로 운영되고 있으며, 위원회 내에 Interreg III A 프로그램 사무국이 설치되어 있으며 감독 역할은 양국 정부가 맡음

- 외레순 위원회는 각국에서 18명씩 36명의 민선 정치인으로 구성되며 매년 2회 이상 회의를 소집하고 위원회 산하 집행위원회는 연간 4회 이상 회의를 개최
- 위원회는 보고서, 회계, 예산, 규제 등을 재가하는 상위의 협력기관으로 두 지역의 월경협력을 촉진하고, 자신들의 이해관계를 각국 정부와 EU 본부에 대변하고 이들에게 로비하는 역할을 맡고 있음

○ 외레순 위원회는 국가차원의 정치와 경쟁하는 구도가 아닌, 시민단체와 공공기관의 중간 정도의 성격을 유지하고 있음

- 연례 실무프로그램을 통해 추진사업의 기본틀을 마련하며, 집행위원회는 정치적 목적의 임시 실무팀을 구성할 수 있음

○ 외레순 위원회의 설립 목적은 모든 차원에서 이 지역의 통합발전과 초국경적 협력을 증진하는 것임

- 위원회는 지역정부로서의 역할보다는 정치적 토론의 장소, 회의의 장, 발전의 촉매, 네트워크 구축기관으로서의 성격이 큼
- 2007년부터는 위원회 내 제도적 체계가 강화되었고 정책수립의 기능도 점차 강조되기 시작함
- 외레순위원회는 구속력이 강하지는 않지만 다양한 초국경적 활동을 포괄하고 연계하는 통솔기구로서 기능하고 있음

○ 외레순 위원회는 코펜하겐에 사무국을 두고 있으며, 사무국은 두 위원회에서 결정한 사항들을 수행하는 실무기관임

☐ 외레순지역의 거버넌스 시스템

○ 외레순지역의 거버넌스에는 크게 시장(기업·상공회), 사회(인식공동

체, NGO), 정부(중앙, 지방)의 3개 섹터로 나누어볼수 있으며, 월경지역협의체는 이들 섹터들을 통합하는 매개체의 역할을 수행함

- 사회부문에는 외레순대학교, 외레순월경통근자회, 외레순문화포럼 등을 포함
- 정부차원에는 양국 중앙정부, 두 광역권 정부, 코펜하겐-말뫼시, 엘시노르-헬싱보리 등 도시간 실무협의체를 포함

○ 외레순 지역의기업들은 다양한 초국경적 연합체를 구성하여 지식축적 및 네트워크 구축 활동을 활발하게 전개함

- 이들 연합체에는 외레순 비즈니스 협의회(Öresund Business Council), 외레순 상공회의소, 비즈니스 브릿지(Business-Bridge), 벤처컵 외레순(Venture-Cup Öresund)등이 있음

○ 월경문제에 대한 중앙정부에 의한 의사결정은 감소하는 상황에서 다양한 단체들의 등장에 따른 거버넌스의 확산은 월경협력이 파편화되는 부작용을 낳게 되었음(김현태, 2014)

- 하지만 외레순지역은 다양한 주체들의 참여를 보장하고, 참여자들의 관심을 월경메트로폴리스 구축에 필요한 전략적 논의에 집중시킴으로써 월경협력의 파편화를 막고자 노력하였음

□ 외레순지역의 Interreg 프로그램

○ EU의 구조기금 프로그램중 하나인 Interreg는 EU역내 초국경협력을 장려하기 위한 것으로 외레순 지역과 외레순 위원회는 1994년부터 이 프로그램에 참여하여 1996년부터 구조기금을 배분받게 되었음(김현태, 2014)

- 양국 모두 지역정책의 역점을 외레순 사업에 두고 있으며, EU의 Interreg 프로그램이 외레순 사업을 대표사업으로 인식하여 재정지원에 나서게 됨

○ 외레순지역은 Interreg II A와 Interreg III A를 통해 9천만 유로 이상의 재정적 지원을 받았음

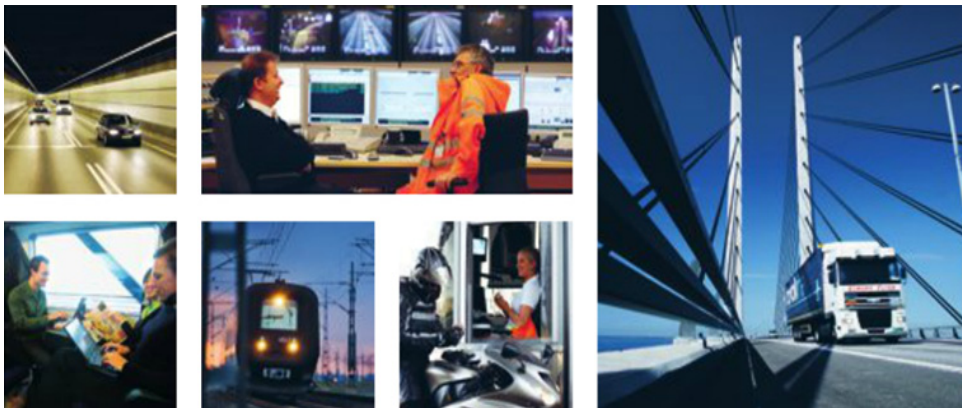
- Interreg II A를 통해 코펜하겐광역권과 스코네광역권에 2천 900만유로가 투입되었음
- 외레순대교의 건설에 대해 EU차원의 INTERREG프로그램에 따라 2000-2006년 사이에 3천만 유로가 투자됨

□ 외레순 대교의 건설

- 외레순대교는 터널 4km와 교량 8km로 건설되었으며 외레순해협을 가로질러 스웨덴 스코네주의 말뫼시(Malmö) 와 덴마크 코펜하겐시를 연결함
 - 외레순 다리 관리 회사는 덴마크와 스웨덴 정부가 반씩 소유하고 있으며, 통행량이 유일한 주 수입원임
- 외레순대교는 외레순지역의 경제적 통합을 강화하는 계기로 작용하였음 (김현태, 2014)
- 2000년 7월 개통한 외레순대교를 통해 외레순해협권은 하나의 생활권으로 발전
 - 외레순대교는 양국간 통행시간 단축효과를 넘어서 양안의 경제와 사회, 정치까지 변화시키는 촉매제의 역할을 함으로써 세계적인 메트로폴리탄으로 성장함
 - 외레순 대교의 개통으로 덴마크 사람들 상당수가 스웨덴 스코네로 이주하여 덴마크로 출퇴근하였음
- 외레순대교의 개통으로 두 지역간 교통이 수월해짐으로써 코펜하겐 국제공항은 유럽 5위의 대형공항으로 성장하게 됨
 - 코펜하겐 공항이 위치한 Kastrup은 원래 코펜하겐의 외곽이었으나, 외레순대교가 연결되면서 외레순지역의 중심에 위치하게 됨
 - 스웨덴측 승객의 코펜하겐 공항 이용이 증가하여 코펜하겐 공항은 국제 허브공항의 위상을 보유하게 됨과 동시에 스웨덴 스코네지역은 비즈니스의 입지 매력도가 향상되었음

- 외레순대교의 개통과 함께 해운의 역할은 축소되었지만 월경협력의 발전에 부응하기 위해 코펜하겐항과 말뫼항은 전략적 협력에 합의하고 코펜하겐-말뫼항(CMP)으로 통합
 - － 두 항구는 2001년부터 단일조직으로 운영되었으며, 통합의 결과 CMP의 실적은 2001년 이후 오히려 개선되는 결과를 가져옴

<그림 III-9> 외레순대교의 통행시스템



자료 : <http://uk.oresundsbron.com/page/1087>

□ 학문분야의 협력과 산학단지 조성

- 외레순대학(Öresund University)은 외레순지역 주변의 덴마크와 스웨덴 대학들이 1997년에 창설한 자발적 대학연합체임(OECD, 2010)
 - － 외레순 지역은 학문분야의 협력과 산학단지 조성에 있어서 상당히 앞서 있음
 - － 이 지역에는 12개의 대학, 15만명의 학생, 1만2천명의 연구인력, 6천5백명의 박사과정 학생이 밀집해 있음
- 대학자원의 공동사용을 통해 시너지 효과를 창출하여 전문화를 추구한다는 것이 외레순 대학의 기본목표임
 - － 또한 공식적인 과학연구 및 교육부분 뿐만아니라 비공식적인 네트워크

- 크 구축 및 경제활동에 필요한 정보 공유를 활성화할 기관을 설립하는 일에도 앞장서고 있음
- 외레순대학은 지역 내 연구자, 기업가, 정책입안자와의 공동작업을 통해 핵심성장단지를 지정하고, 각 단지의 네트워크를 강화하는데 기여함
- 핵심성장단지에는 의료·제약회사, IT회사, 식품·환경회사 등이 포진하고 있음
- 외레순대학은 학생들의 기업가정신 고취를 목표로 학생들의 창업활동을 지원하고 있으며 IT와 BT분야를 중점적으로 지원하고 있음
 - 외레순의 대표적 과학단지 중 하나인 이데온(Ideon)의 경우 입주기업 270개 중 10개 기업이 학생창업을 통해 설립되었음
 - 학생들의 창업에 따른 위험을 최소화하기 위해 상시적으로 교수, 연구자, 기업인이 만나는 만남의 장을 개최하고 있음
- 외레순대학의 지원으로 설립된 메디콘 밸리 아카데미(Medicon Valley Academy), IT외레순, 외레순 푸드네트워크, 외레순 환경 등은 외레순 지역의 네트워크 구축과 통합 증진에 있어 중요한 역할을 수행함(OECD, 2010)
 - 외레순 대학과 지역단체들은 각 산업부문의 네트워크 기구 설립을 지원하고 있을 뿐 아니라 여러 산업단지를 연계하는 총괄기구를 직접 설립하기도 함
- 외레순 푸드네트워크의 경우 식품업체들이 중심적 역할을 담당하고 있으며, Interreg VI의 지원금과 덴마크와 스웨덴 정부의 국가정책 지원금을 통해 대학과 업체간 협력 프로젝트를 추진하고 있음(김태연 외, 2009)
 - 외레순 푸드네트워크의 산학협력 프로젝트 중 박사학위논문 프로젝트는 실제 박사학위 연구자들과 산업체종사자 및 연구자들의 협력을 통해 기초기술뿐만 아니라 응용기술의 발전을 도모하고 연구인력을 양성함
 - 또 다른 프로젝트로 식품산업기술교육과정 개발프로젝트를 통해 식품

산업과 다른 분야간의 협력적 교육과정 등을 통해 현장에서의 애로사항에 대한 해결방안을 모색하고 새로운 분야의 연구주제와 기술을 개발하고 있음

- 2006년에는 EU Interreg III A정책의 지원으로 식품과 IT기술을 결합하여 식품제조공정의 최적화와 자동화, 물류, 전자상거래, 품질인증 등을 연구하는 ‘식품산업 융복합 지원사업(Virtual Food Factory)’을 추진함

○ 메디콘밸리는 600여개의 기업이 중심이 되어 형성된 생명공학 클러스터임

- 메디콘밸리의 역사는 1900년대 초반부터 시작되었지만 외레순대학교의 개통과 함께 더욱 성장하게 되었고 1997년 메디콘밸리로 명명됨
- 메디콘밸리의 기업 구성은 신생기업, 중소·중견기업, 대기업이 골고루 분포하고 있으며 제약, 의료기기, 식품 등 생명공학 분야에 특화된 다양한 기업들이 포함되어 있음
- 메디콘밸리의 효율적 관리를 위해 비영리단체인 메디콘밸리얼라이언스(MVA)가 출범하여 메디콘밸리내 기업·대학·연구소의 교류와 협력을 보조하고 있음
- MVA이외에도 인베스트 스코네(Invest Skane)처럼 스웨덴 말뫼·룬드에 위치한 기업들의 운영을 관할하는 투자청이 있어 컨퍼런스 개최와 세계기업과의 교류를 주선하는 역할을 수행
- 메디콘밸리얼라이언스는 생명과학과 관련된 해외시장 현황, 진출방안 등에 관한 컨퍼런스를 수시로 개최하여 구성원들의 해외진출을 돕고 있음
- 메디콘밸리는 ‘산업박사 프로그램(Industrial PHD program)’을 통해 코펜하겐 의과대학 등 대학-기업 공동연구를 진행하여 연구에 참여한 학생들이 졸업후 기업에 고용이 되고 기업은 새로운 성장동력을 얻는 선순환 체계를 구축

<그림 3-10> 스웨덴 말뒀에 위치한 인베스트 스코네의 내부전경



자료: <http://www.contentgallery.co.kr/news/articleView.html?idxno=275>

<그림 3-11> 메디콘밸리의 바이오·제약 회사 분포



자료: <http://www.mediconvalley.com>

☐ 중앙정부의 노동시장 정책부문에서의 노력

- 덴마크와 스웨덴 정부부처는 외레순지역 노동시장의 통합 및 효율적 증진을 위해 노력하였음
 - 양국정부는 공동으로 외레순 다이렉트(Öresund Direct)를 설치하고 외레순 해협을 둘러싼 접경지역의 구직관련 정보를 제공함
 - 이외에도 세금, 주택, 사회보장제도, 생활비, 교육 등 이동 및 통근과 관련된 분야의 포괄적이고 실질적인 정보를 제공함
- 코펜하겐에는 콜센터가 설치되어 있고, 말뫼에는 정보를 원스톱으로 제공하는 정보센터가 위치하고 있으며, 두 센터는 온라인 상에서 하나의 웹사이트로 통합운영되고 있음
- 말뫼에 위치한 정보센터는 공공 고용국(Public Employment Office), 사회보장국(Social Insurance Office), 스코네주 행정당국(Country Administration), 말뫼시 과세당국(Tax Authority)등 여러 공공기관과 연계되어 있음
- 외레순지역의 덴마크와 스웨덴 노동시장의 통합으로 스웨덴 스코네지역의 고실업과 덴마크 셸란지역의 고임금이 결합하여 스웨덴 사람의 덴마크로의 취업이동이 활발히 전개되었음(OECD, 2010)
 - 덴마크인들은 거주를 위해 스웨덴으로 이사를 했고, 동시에 많은 사람들이 덴마크로 출퇴근을 하는 체계가 형성됨

4. 성공요인 및 시사점

☐ 민족감정을 넘어서 실리를 추구한 협력체계

- 외레순지역은 과거 두 국가의 민족감정이 남아있던 지역이었으나 실리적 측면을 고려하여 협력체계를 구성, 사업을 추진한 결과 지역간 통합으로 과거의 감정까지 해소되는 결과를 가져옴

- 두 지역의 공통된 정체성의 힘과 오랜 기간에 걸친 협력의 노력이 외레순지역 성공의 기반이 되었음
 - 외레순지역은 지역간 차이에도 불구하고 스칸디나비아니즘과 비이킹이라는 공통의 역사를 통해 협력기반을 형성하였음
 - 오랜 협력논의에도 불구하고 경제상황의 변화 등으로 사업의 추진이 무산되는 어려움을 겪었지만 지역간 협력을 통한 경제성장에 대한 합의점을 통해 협력체를 구축할 수 있었음

□ 기업주도형 산학협력네트워크 형성

- 외레순지역 산학협력네트워크 형성은 기업의 주도하에 성장하였음
 - 우리나라의 경우 많은 산학협력체계가 정부의 주도 혹은 정부의 지원을 받는 형태로 이루어지고 있음
 - 반면 외레순지역의 산학협력네트워크는 정부주도가 아닌 기업이 자신들의 필요에 의해 네트워크를 구성하고 협력하는 체계를 구성하였음
 - 정부의 지원금이 아닌 네트워크 구성원의 회비 등을 통해 운영자금을 조달함으로써 정부의 영향에서 벗어나 기업들의 실질적 필요에 맞는 프로그램의 구성과 더욱 적극적 시장경쟁력 확보의 노력이 가능했던 것으로 보임

□ 외레순지역 연계협력의 한계점

- 외레순 대교의 건설과 외레순지역의 성장으로 스웨덴은 스톡홀름으로 집중되던 인구가 스코네지역으로 재유입되면서 인구집중의 문제가 완화됨
- 외레순지역의 성장으로 스웨덴과 덴마크 모두 성장하게 되었지만 지역간 자유로운 이동으로 인한 새로운 문제점 역시 생겨남
 - 스웨덴의 인력이 덴마크에 취업하는 경우가 증가함에 따라 사회경제적 문제들이 발생하게 되고, 이에 따라 사회시스템의 융합과 법제도의 개정이 필요해짐

- 예를 들어 세금과 의료보험비는 덴마크에 내고, 혜택은 스웨덴에서 받는 불균형이 발생하게 됨
- 또한 스웨덴으로서는 실업수당 지급문제가 없어지지만 덴마크만의 세금수입과 부가가치 증대는 장기적으로 보면 간과할 수 없는 문제임

제4절 시조리(SIJORI) 성장삼각지대

1. 대상지 개요

☐ 시조리 성장삼각지대

- 시조리(SIJORI) 성장삼각지대는 말라카해협을 사이에 두고 싱가포르, 말레이시아의 조호르(Johor)주, 인도네시아의 리아우(Riau)주를 포함하는 지역임
 - 싱가포르(SI), 조호르(JO), 리아우(RI) 각 접경지역의 이니셜을 조합하여 일명 ‘시조리(SIJORI) 성장삼각지대’라고 함
 - 성장삼각지대내 전체인구는 2010년 기준 약 870만명이며, 면적은 6,891km²
- 싱가포르를 중심으로 보면 북쪽에는 조호르 해협이 있고 남쪽에는 싱가포르 해협이 있어 중간에 도시이자 도서국가인 싱가포르가 끼어있는 형태임

<그림 3-12> 시조리(SIJORI) 성장삼각지대



자료: 최재현(2009).

□ 지역별 특성

- 싱가포르는 다양한 민족이 모여 복합적 다문화 사회를 이루고 있지만 자유시장경제와 자본의 논리를 중심으로 이루어진 사회특성을 보임
 - － 싱가포르는 말레이반도 남단의 도시국가라는 이점을 최대한 활용하여 산업구조를 적절히 변화시키며 초국적기업의 집적 거점으로 경제성장을 이룩함
 - － 각종 산업집적이 진행되었지만 도시국가라는 협소함 때문에 국가내에서 경제활동의 완결성을 기대하기 어려운 상황이었음

- 말레이시아 조호르 지역은 풍부한 노동력 및 천연자원과 무역에 유리한 지리적 장점을 바탕으로 성장(우양호 외, 2014)
 - 조호르지역은 중국, 인도, 일본, 대만, 홍콩, 싱가포르 등과 가까운 지리적 이점을 최대한 활용 가능한 지역임
 - 1980년대 초부터 운영비와 인건비를 절감하려는 싱가포르 기업들이 몰려들면서 급속히 성장함
 - 따라서 조호르 지역은 경제진흥과 산업활동의 대부분을 싱가포르 자본에 의존
- 인도네시아 리아우징역의 바탐섬은 면적이 서울의 2/3 정도인 약 415km²에 불과하고, 과거에는 어민만 약 600여 명 정도 살았던 어촌지역이었음
 - 그러나 바탐섬이 싱가포르에서 약 20km 정도의 근접거리에 있다는 전략적인 위치하여 싱가포르 기업 이전에 유리한 조건을 갖추고 있었음

2. 추진배경

- 시조리 성장삼각지대는 1989년 싱가포르의 고촉통 전 총리의 제안으로 시작
 - 싱가포르는 독립 이후 실업문제를 극복하기 위해 엄격한 인구정책을 채택함과 동시에 외국인의 유입을 제한하여 고용확보와 경제성장을 도모
 - 그러나 싱가포르는 지속적인 경제성장이 이뤄지면서 노동력 부족 문제에 직면
 - 더욱이 싱가포르는 국토의 크기가 서울(605.3km²) 보다 약간 큰 692.7 km²에 불과해 공장을 지을 부지 부족하였음
 - 1989년 1월 싱가포르의 대미 수출관계에서 개발도상국의 지위를 상실하게 되어 수출 경쟁력이 약화됨
- 싱가포르는 국토면적의 한계로 인한 문제를 해결하기 위해 넓은 토지와 저렴한 노동력이 풍부한 말레이시아와 인도네시아와의 연계를 구상하게 됨

- 1989년 당시 말레이시아와 인도네시아는 외국인투자를 유치하고자 하였으며, 이는 싱가포르의 노동집약형산업의 이동 요구와 맞아 떨어짐
- 그 결과 싱가포르는 말레이시아 조호르와 인도네시아 바탐·빈담지역으로 싱가포르 기업을 이전시키기로 결정함
- 싱가포르 정치권의 제안으로 1990년 싱가포르와 인도네시아 리아우의 공동발전협정이 먼저 체결하였고, 1991년에는 말레이시아 조호르 지역과의 수자원 공동개발 합의가 이루어짐
- 1994년에는 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아 중앙정착권이 성장삼각지대(IMS-GT) 결성에 정식으로 조인식을 갖고 공식합의를 이룸
- 싱가포르의 선진 인프라·서비스경제·전문인력과 말레이시아·인도네시아의 저렴한 토지·노동력·자원이 섞여 하나의 경제권역을 형성
 - 싱가포르의 금융 및 업무서비스 기능의 규모의 경제실현과 함께 싱가포르 공항을 통한 외국인 관광객 유치
- 넓은 부지확보가 용이한 조호르지역에는 공업단지를 건설함
 - 3개 국가의 기업뿐만 아니라 일본을 비롯한 선진국의 다국적 기업이나 자본도 함께 유입됨으로써 추가적인 고용창출과 경제성장을 동시에 달성(최재현, 2009)

3. 세부추진내용

☐ 말레이시아 조호르 공업단지 건설

- 말레이시아는 신경제정책을 추진하는 과정에서 지역간 격차를 해소하고 반도 주변부 지역으로 공업지대를 확대하는 정책을 추진(최재현, 2009)
 - 말레이시아 정부는 쿠알라룸푸르 수도권과 북부의 폐농섬에 집중한 공업지역을 지방으로 분산시키기 위해 경제개발공사를 설립
 - 공업단지의 입지는 산업기반의 정비 가능하고 싱가포르에 인접한

말레이시아 남부지역이 가장 유력한 것으로 판단

- 싱가포르와 말레이시아 조호르의 기능 분업과 상호보완을 통해 조호르 지역이 말레이시아 신흥공업단지의 최대거점으로 성장함
 - 싱가포르는 오랜기간 동안 무역의 중계거점 역할을 수행하여 조호르 지역이 부족한 항만과 공항 시설을 보유
 - 생산은 조호르지역에서 이루어지고 기업관리, 판매, 통관, 무역보험업무 등의 부문은 싱가포르에 위치하게 됨
 - 싱가포르를 경유하여 원재료나 부품을 수입하여 조호르지역에서 가공·생산후 다시 싱가포르를 통해 수출하는 유통구조 체계화함
- 싱가포르와 말레이시아간의 협력은 비교적 대등한 관계에서 이루어짐
 - 성장삼각지대 형성 이전부터 말레이시아는 싱가포르에 독점적인 용수 공급권을 가지고 있었음
 - 말레이시아는 공업화의 경험이 풍부하였고, 공업단지개발도 전국적으로 이루어지는 상황이었음
 - 말레이시아의 정치구조는 입헌군주제 국가이며, 주지사와 주정부는 국방 및 외교를 제외한 분야에서 상당한 권한을 가지고 있었음

□ 인도네시아 바탐 공업단지 건설

- 인도네시아와 싱가포르의 협력관계는 싱가포르-말레이시아의 대등한 협력관계에 비해 주종관계에서 협력이 진행됨(최재현, 2009)
 - 인도네시아는 도서지역이 많은 농업국으로 강력한 대통령제로 지방의 자치권과 재량권이 적음
 - 인도네시아는 말레이시아에 비해 공업단지 개발 경험이 부족하였고 외국기업의 진출에 대해 지원보다는 규제가 더 많은 상황이었음
 - 바탐섬의 공업단지개발은 외국자본(인도네시아의 중국계 자본)만으로 기업 설립이 이루어졌으며 실질적 개발은 싱가포르에 크게 의존하는 상황이었음

- 따라서 인도네시아 리아우지역의 개발 주도권을 싱가포르가 주도하게 됨
- 인도네시아의 바탐인도공업단지(Batamindo Industrial Park)에 1990년 8월부터 공장 건설을 시작함
 - 초국적 기업인 AT&T, 필립스, 마쯔시타 등이 바탐인도공업단지에 입주
 - 리아우지역의 공업개발은 바탐인도공업단지를 모델로 하여 지역내 여타 다른 섬에 광범위하게 적용
 - 인접한 빈탐성으로 공업단지 개발 확산
- 인도네시아 바탐섬은 최근 20년 동안 급속한 성장을 거듭
 - 성장삼각지대 구성이전에는 어민만 약 600명정도 거주했으나 2010년 이후 지금의 바탐섬 지역 인구는 약 1,000,000명을 넘어섬(우양호 외, 2014)

□ 월경 통근권 형성

- 말레이시아 조호르지역 거주 노동자들은 매일 싱가포르로 통근을 하며, 싱가포르 시영버스가 말레이시아-싱가포르 도심부 터미널간 운행이 이루어짐

<그림 3-13> 싱가포르 도심의 싱가포르-조호르 고속버스 터미널



자료: 최재현(2009).

- 싱가포르와 조호르지역간 통근량이 급격히 증가하였으나, 이후 싱가포르 기업이 조호르지역으로 입지를 이동하면서 싱가포르로의 통근유입량 증가추세는 완화됨(최재현, 2009)
- 싱가포르-조호르지역간 통행에서 스마트카드 사용과 세관 특별출입구 설치를 통해 버스나 오토바이를 이용하여 간편하게 싱가포르 입국을 가능하게 함
- 싱가포르와 리아우 바탐사이의 페리를 이용해 45분이 소요되며, 싱가포르-리아우 빈탄 사이는 고속선 도입으로 1시간 이내 거리를 형성(김원배, 2002)
 - 지리적 접근성과 더불어 통근 교통시간의 단축으로 1일 생활권을 형성
 - 싱가포르나 외국인 투자기업들이 성장삼각지역내에서 공장 및 기업활동이 편리해짐

☐ 정부의 노력과 IMS-GT계획

- 조호르 주정부 그리고 리아우주 및 인도네시아 중앙정부는 성장삼각지역의 기반시설 건설을 지원하여 월경 협력의 물리적 토대를 마련함
- 인도네시아와 싱가포르의 중앙정부는 각각 조호르지역과 리아우지역에 대한 투자자유화 조치를 통해 싱가포르에서의 투자유치를 원활하게 하였음(김원배, 2002)
- 성장삼각지대 형성 합의 이후에도 각국 중앙정부는 IMS-GT계획의 조인을 통해 정부간 협력체계를 공식화함
 - IMS-GT계획을 통해 세 정부는 무역과 투자의 촉진 및 공동홍보, 산업 및 관광의 공동진흥, 상호 인플 지원 및 연결성 강화, 인적자원개발 및 자연자원의 공동관리, 제도적 지원과 민·관 협력의 강화 전략을 수립하였음
- 1990년대 후반부터 IMS-GT계획의 집행으로 말레이시아와의 지역협력기반이 강화되면서 싱가포르 정부는 역내 국가들에 대한 해외투자를 더욱

확대함(우양호 외, 2014)

- 싱가포르 소유 국영기업들로 하여금 인도네시아 민간기업들과 함께 바탐섬 공업용지에 투자하도록 정책적으로 장려
- 싱가포르 경제개발청은 1998년도에 ‘지역화 2000 계획(Regionalisation 2000)’을 발표하여 조호르지역에서 말레이시아 산업진흥청(MIDA)과의 공식적 연계를 강화
- 연계를 통해 외국투자유치를 위한 인센티브 제공, 초국경 자본이동의 자유보장, 인가지역(approved zone)에서의 외국인력 고용보장, 법인세와 기술료의 면제를 통해 외국기업의 투자를 유인
- 국내기업과 다국적 기업간 연결성을 강화하고 동남아시아 전체시장과 자원을 활용한 국제적 사업기반 확대에 주력

4. 성공요인 및 시사점

☐ 장기간에 걸친 국가간 협력기반 구축

- SIJORI 성장삼각지대가 가능했던 것은 상당기간에 걸친 각 국가간의 정치 협력관계를 바탕으로 했기 때문임
 - 성장삼각지대는 1989년 싱가포르 고축통 전총리에 의해 제안되었고, 1990년대 초부터 3국 지역간 경제권역 구상이 현실화되었음
 - 성장삼각지대가 현실화되는데에는 싱가포르·말레이시아·인도네시아간 지속적 협력의 경험이 바탕이 되었음
 - 싱가포르는 싱가포르의 물공급문제, 육지간척공사, 교량공사, 말라카 해협 해적대응 및 소탕문제 등에 관하여 말레이시아와 정치적 협의 경험이 있었음
 - 인도네시아와 싱가포르 사이에서는 1973년 바탐섬 북부의 해양경계 및 영해공동순찰 등에 대한 정치적 합의를 이루어낸 경험을 가지고 있었음

☐ 민간부문의 주도적 참여

- 성장삼각지대는 싱가포르의 정치적 제안으로 인해 구체화되었지만 이전부터 민간부문 주도로 이루어진 싱가포르 기업의 말레이시아와 인도네시아로의 기능 이전 등이 성장의 중요한 배경을 형성하였음
 - 성장삼각지대는 현재까지도 기술 및 자본투자의 대부분을 민간부문에 의존하고 있음(우양호 외, 2014)
 - 민간기업과 투자가들의 움직임이 성장삼각지대의 성공에 대단히 중요한 부분을 담당

☐ 상호보완 시스템 확립

- 시조리 성장삼각지대의 각 국가들은 자국이 가진 자원과 부족한 부분을 상호보완하는 시스템을 합의함으로써 안정적인 경제시스템을 구축하였음
 - 싱가포르의 풍부한 자본은 말레이시아와 인도네시아로 이동하여 해당 국가 저개발지역 개발에 투자
 - 싱가포르의 부족한 노동력과 생산부지의 문제를 말레이시아와 인도네시아를 통해 해결
 - 각국의 비교우위를 중심으로 시장에서 세계시장의 경쟁에서 살아남기 위한 공급과 수요의 협력체계를 견고히 구축
- 3국간의 민족·문화·언어이 차이에도 불구하고 본래의 개발구상이었던 공업단지 개발을 시작으로 관광 및 리조트 개발로까지 사업이 확대되어 싱가포르를 핵으로 하는 단일체로 통합
 - 싱가포르가 서비스·정보·금융 등의 중추적 경제기능을 담당하면서 저차위 생산활동을 말레이시아나 인도네시아로 배치함으로써 새로운 도시권을 형성

☐ 성장삼각지역 지역연계협력의 한계점

- 싱가포르-조호르, 싱가포르-리아우간 연계는 강한 반면 리아우-조호르간

의 연계는 미약한 수준이라는 한계점도 존재함(최재현, 2009)

- 말레이시아의 경우 조호르지역의 지나치게 앞선 개발의욕으로 국가내 타 지역과의 균형개발 문제로 중앙정부와의 마찰이 발생함(김원배, 2002)
- 지역간 협력에 있어서 성장삼각지역의 발전 혜택의 분배에 문제가 있다는 시각도 존재함(김원배, 2002)
 - 말레이시아나 인도네시아의 입장에서는 지역간 협력의 과실을 주로 싱가포르가 향유한다는 견해도 일부 제기됨
 - 인도네시아 내부에서는 성장삼각지역의 발전이 지역주민에게 미치는 효과가 크지 않다고 보는 시각도 존재함



제4장

문화·관광형 협력사례

제1절 지리산권 관광개발 공동연계 사업

제2절 백제문화제 통합개최

제3절 프랑스 아키텐 해안관광개발 사례

제4절 스위스 나프베르크란트(Napfbergländ) 트레킹코스 사례

제4장

문화·관광형 협력사례

제1절 지리산권 관광개발 공동연계사업

1. 대상지 개요

□ 예로부터 자연스럽게 통합문화권이 형성된 7개 시군

- 남원시·장수군(전북), 곡성군·구례군(전남), 하동군·산청군·함양군(경남)
등 지리산 지역의 7개 시군은 예로부터 자연스럽게 통합문화권이 형성
– 지리산 주변에서 생산되는 농산물을 교환하기 위해 섬진강, 남강 등을
이용한 수로가 발달되었고, 이를 중심으로 시장이 형성되면서 영호남
교류가 자연스럽게 형성
- 1998년 10월 상호 업무협조를 위해 지리산권자치단체협의회를 구성하여
순회 체육대회를 개최하면서 지리산권 주민의 화합 도모

□ 지리산 국립공원을 중심으로 한 다양한 관광자원 공유

- 7개 시군 중심에 위치한 지리산 국립공원은 1967년 국립공원 제1호로 지
정되어 면적 438.9km², 공원보호구역 8.3km²인 공원임
- 가을 단풍으로 유명한 피아골을 비롯하여 뱀사골·칠선·한신 등 4대 계곡
외에 심원·대성동·백무동 등 20여 개의 크고 작은 골짜기가 소재
– 불일·구룡·용추·칠선·차발목·삼홍소 등 이름 있는 폭포들이 계곡을
따라 산재하여 있기도 하며 유서깊은 고찰·국보·보물 등의 문화재도
다양하게 위치하고 있음

<그림 4-1> 지리산권 관광자원



자료: 지리산권관광개발조합(2014)

2. 추진배경

☐ 상호 업무협조를 위한 지리산권자치단체협의회 구성

- 1995년 본격적인 지방자치제도가 도입되면서, 지리산 주변 7개 시군은 상호 업무협조를 위해 1998년 10월 지리산권자치단체협의회를 구성
- 이 과정에서 낙후된 지역경제를 관광분야 개발로 살려야 한다는 공감대 형성

☐ 지리산권관광진흥계획 기본계획 및 지리산권 광역관광개발계획 수립

- 7개 지방자치단체가 자체적으로 지리산권관광진흥 기본계획을 수립
 - － 중앙부처에 건의한 결과, 2000년 제4차 국토종합계획과 2001년 제2차 관광개발 기본계획에 지리산문화권 개발계획 반영

- 문화관광부의 6대 광역권 관광개발중 한 권역으로 지리산권 광역관광개발계획 수립
 - 문화관광부는 2000년 국토종합계획과 연계한 체계적 관광개발의 기반 구축을 위해 6대 광역권 관광개발계획 수립
- 지리산권 광역관광개발계획은 전북, 전남, 경남 3개도와 남원, 장수, 곡성, 구례, 하동, 산청, 함양 등 7개 시군에서 2008년부터 2017년까지 10년간 공동 추진하는 것으로 골자로 16개 공동연계사업에 630억 6천만원의 예산이 투입되는 프로젝트였음

☐ 중앙정부의 적극적인 사업 지원

- 2004년 국가균형발전법 등 3대 특별법을 공포하여 국가균형발전과 지방자립을 달성하려는 정책이 추진되어 낙후지역인 지리산권 관광개발계획은 더욱 추동력을 가질 수 있었음
- 문화관광부는 지리산권 광역관광개발계획을 확정 통보하면서 일부 사업계획은 2008년부터 추진하도록 유도
 - 공동연계사업 추진을 위해 지리산권관광개발조합을 조기에 설립하여 추진하도록 요청
- 중앙정부의 적극적인 지원으로 2007년 6월, 지리산권 자치단체조합을 설립기로 결정
 - 이후 지리산권 자치단체조합이 중심이 되어 공동연계사업 추진

3. 세부추진내용

☐ 지리산권 관광개발 공동연계사업

- 2008~2017년 10년 동안 추진되는 지리산권 관광개발계획 중 공동연계사업은 총 16개 분야 43개 세부사업으로 구성

<표 4-1> 지리산권 관광개발조합의 공동 연계·협력사업

구분	사업 부문	사업기간	세부 내용
관광 상품 개발	지리산권 연계 관광 상품 개발	'09~'17	테마별·지역별 연계 관광코스 개발
			광역 연계 관광코스 개발
			여행상품 발굴 및 판매 촉진
	지리산권 통합 축제 개최	'10~'14	지리산권 통합 축제 개최
			시·군별 대표 축제 개선
	지리산권 방문의 해 추진	'12~'14	2012 지리산권 방문의 해 마스터플랜 수립 및 전담조직 구성
			예비 홍보사업 추진 및 관광 서비스 인프라 개선
			2012 지리산권 방문의 해 축제 및 이벤트 개최
관광 기반 정비	지리산권 7품 7미 육성	'09~'17	7품 7미 선정 및 발굴
			7품 7미 홍보 및 육성 지원
			농촌 문화관광 시범마을 선정
	농촌문화관광마을 시범 조성	'09~'17	농촌문화 관광마을 마스터플랜 수립 및 어메니티 개발
			농촌관광 통한 농산물 지역순환 시스템 구축
	타운 투어리즘 존 시범 조성	'10~'14	남원, 곡성에 시범 조성
			시범사업의 지리산권 확대
관광 교통 안내 체계 개선	지리산권 중저가 관광 숙박시설 육성	'09~'10	지리산권 숙박업 협의회(가칭) 구성 지원
			지리산권 관광숙박시설 등급제 도입
			민박·펜션 운영교육 및 경영지도
	관광 교통체계 개선	'09~'14	광역 관광교통체계 개선
			역내 관광교통체계 개선
			신규 관광교통수단 도입
	지리산권 관광 순환로 조성	'09~'13	3개 권역(산악권, 수변권, 산악·수변권), 9개 루트 설정
자연 환경 보전	지리산권 관광정보화 시범지역 구축	'09~'11	소규모 휴식 공간 및 안내시설 설치
			지리산권 관광정보 및 예약 웹사이트 구축
			무인 관광안내 시스템 구축
	환경영향 모니터링체계 구축	'09~'17	환경영향 모니터링 위원회 운영
			환경영향 모니터링 지침 작성
			환경마크제(Eco-Label) 도입
	경관관리체계 구축	'09~'17	관광개발 경관심사위원회 설립
			유형별 경관 시범지구 조성
			경관협정 체결
지역 사회 참여 촉진	국립공원 보호·관리체계 구축	'09~'11	국립공원 생태관광 프로그램 개발
			관광해설 기능 강화
			관광활동 관리지침 작성
	관광개발 갈등관리체계 구축	'09~'17	갈등예측을 위한 갈등영향 분석
			갈등해결 시스템 구축
			지리산권 갈등조정위원회 운영
	지역관광혁신체계 구축	'09~'17	산학연 관광개발사업 공동 추진
			지리산권 농촌관광 클러스터 육성
			관광혁신 우수사례 공모전 개최 및 지원시스템 구축
지리산권 관광아카데미 운영	'09~'17		전문 교과과정 개설
			연구 프로그램 추진
			온·오프라인 인력은행 구축

자료: 지리산권 관광개발조합 내부자료.

- 16개 사업 중 관광 교통체계 개선, 환경영향 모니터링체계 구축, 경관 관리체계 구축, 국립공원 보호·관리체계 구축, 관광개발 갈등관리체계 구축, 지역관광혁신체계 구축 등 6개 사업은 비예산사업으로 추진

○ 분야별 세부사업내역은 표 참조

- 이 가운데 ‘지리산권 통합축제 개최’ 사업은 중간평가과정에서 타당성 결여로 중단

○ 지리산권 공동 연계사업으로 총 630억 6천만원 가량이 투입되는데, 이 중 국비가 36,761백만원, 지방비(도비 및 시·군비)가 26,299백만원을 차지

<표 4-2> 지리산권 관광개발 공동 연계사업 예산

(단위:백만원)

사업명	2009	2010	2011	2012	2013	2014	계		
							국비	지방비	계
지리산권 연계관광상품개발	65	369	315	420	244	244	1,429	953	2,382
지리산권 통합축제 개최	210	490	3,220	-	-	-	3,024	2,296	5,320
지리산권 방문의 해 추진	-	-	-	140	1,400	2,100	2,100	1,540	3,640
지리산권 7품·7미 육성	306	640	245	466	493	493	2,429	1,693	4,122
농촌문화관광마을 시범조성	30	4,790	7,390	2,855	535	-	9,319	6,281	15,600
타운투어리즘 존 시범조성	-	1,768	1,000	1,232	700	1,900	4,680	3,820	8,500
지리산권 중저가 관광숙박시설 육성	1,199	719	525	210	190	190	1,982	1,618	3,600
지리산권 관광순환로 조성	70	342	152	660	768	768	3,003	2,063	5,066
지리산권 관광 정보화 시범지역 조성	434	767	109	-	-	-	695	635	1,300
지리산권 관광아카데미 운영	958	552	266	1,400	1,400	1,400	8,100	5,400	13,500
계	2,314	9,885	12,956	5,983	4,330	5,695	36,761	26,299	63,060

자료: 문화체육관광부(2012)

□ 지리산권 에코빌리지 조성사업

- 지리산권 에코빌리지 조성 사업은 2012년 5월 지역발전위원회 기초생활권 우수연계 협력사업으로 선정되면서 시작
- 사업추진체계는 지역발전위원회, 농림수산식품부, 전라북도 관광산업과, 전라남도 정책기획관실, 경상남도 균형발전사업과, 7개 시·군 문화관광 관련부서와 9개 거점마을 주민, 57개 경유마을 주민으로 광범위한 연계 추진
- 2012년 12월 14일 ‘지리산권 옛마을’이란 주제로 에코빌리지 계획 및 실시설계 수립
- 지리산권 옛마을 비전 및 조성을 위한 비전은 “지리산권 어머니산의 정서를 담은 농촌마을 만들기”로 설정
- 주요한 전략은 다음과 같음
 - － 옛 멋 지리산권 옛마을(옛마을 시설 복원 및 정비 등)
 - － 건강한 지리산권 옛마을(지리산권 편의시설 조성 등)
 - － 재미있는 지리산권 옛마을(마을문화체험 기반조성 등)
 - － 베푸는 지리산권 옛마을(마을체험 사랑방 조성 등)
- 지리산권 옛마을 조성시 공통테마 및 마을별 테마를 도입하여 공통의 이미지를 노출하나, 마을별로 차별화된 볼거리 제공
 - － 2012년 12월 14일 ‘지리산권 옛마을’이란 주제로 에코빌리지 계획 및 실시설계 수립

<그림 4-2> 지리산권 옛마을 조성 목표 및 추진전략



<그림 4-3> 9개 거점마을별 조성 테마



마을의 유례 및 특징 더하기

중근옛마을	조림옛마을	유정옛마을	창원옛마을	두장옛마을	입록옛마을	성사옛마을	사리(마근덕)	궁학옛마을
군사유례	백운천	사과재배	당산목	화암유례	나루터유례	마을샘	마을정신	산나물
■ 병영테마	■ 물빛테마	■ 사과테마	■ 당산테마	■ 돌꽃테마	■ 나루테마	■ 새미테마	■ 선비테마	■ 산나물테마

<표 4-3> 지리산권 에코빌리지 조성사업 주요내용

(단위:백만원)

시군	개소 수		마을명	예산액		거점마을 사업시설 내용
	거점	경유		거점	경유	
남원	1	12	병영마을	1,000	750	병영체험관, 옹기조경 등
장수	2	0	물빛마을	500	0	실개천체험관, 에코로드 자전거체험 등
			사과마을	500	0	석빙고체험관, 우물경관지 등
곡성	1	8	나루마을	1,000	400	나루경관시설, 나루체험관 등
구례	1	9	새미마을	1,000	450	동백마을숲 복원, 작물체험관 등
하동	1	10	산나물마을	1,000	500	나물체험관, 국궁체험 등
산청	1	10	선비마을, 돌마을	1,000	500	남명길, 옛 목욕간체험 등
함양	2	8	당산마을	400	200	마을 솔숲 명소화 등
			돌꽃마을	400	200	강동체험관, 우물복원 등
계	9	57	계	6,800	3,000	

자료: 지리산관광개발조합(2014)

- 지리산권 에코빌리지 조성사업은 총 사업비 98억중 국비가 78억 4천만원, 지방비가 19억 6천만원을 차지
- － 국비 부담이 80%여서 다른 사업에 비해 높은 편임

<표 4-4> 지리산권 에코빌리지 조성사업 예산

(단위:백만원)

사업명	구분	2011	2012	2013	계
지리산권 에코빌리지 조성사업	국비	1,568	3,136	3,136	7,840
	지방비	392	784	784	1,960
	계	1,960	3,920	3,920	9,800

자료: 지리산관광개발조합(2014)

4. 성공요인 및 시사점

□ 연계협력사업 아이디어 발굴·기획을 위한 중앙정부의 지원

- 지리산권 관광개발사업의 성공적 추진에는 중앙정부의 적극적인 지원의 역할도 지대했음
 - 7개 시군이 자발적으로 지리산권 관광진흥 기본계획을 자체적으로 수립하고 사업추진을 위해 중앙부처에 건의한 결과, 2000년 제4차 국토종합계획과 2001년 제2차 관광개발 기본계획에 지리산문화권 개발이 포함
- 문화관광부가 체계적 관광개발 기반을 구축하기 위해 6대 광역권을 대상으로 관광개발계획을 추진하면서 전문기관(한국문화관광정책연구원)에 용역을 의뢰하여 지리산권 광역관광개발계획이 수립될 수 있었음
 - 문화관광부의 사업은 2004년 제정된 국가균형발전특별법상의 지역개발사업의 정책방향과 잘 부합하여 더욱 추동력을 가지게 됨
- 문화관광부는 지리산권 광역관광개발계획을 확정통보하면서 일부 사업은 2008년부터 추진하도록 하였으며, 이를 위해 ‘조합’을 조기에 설립하여 추진하도록 유도
 - 이에 따라 2007년 지리산권 자치단체조합을 설립기로 결정됨

□ 사전 기획단 구성을 통한 체계적 사업기반 구축

- 2007년 설립기로 결정한 자치단체조합은 2008년에야 비로소 설립되었는데, 조합 설립 이전에는 ‘지리산권자치단체조합추진기획단’이 사업기반을 구축해감
 - 지리산권자치단체조합추진기획단은 조합을 설립하고 운영하기 위해 필요한 사전정보를 조사정리하여 조합규약안을 마련하고 2007년 행정안전부에 사전 심사 의뢰 및 규약안 조정
- 기획단을 중심으로 7개 시군 지방의회에 의결을 요청하기 위한 자료 준비

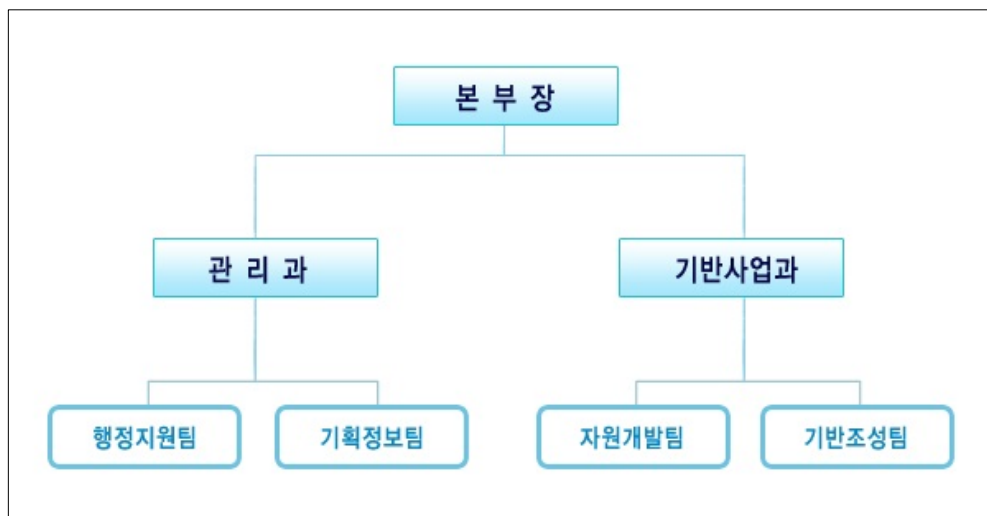
- 자치단체조합이 설립되려면 무엇보다도 공동사무가 우선 발굴되어야 하는데, 이는 시군 의회 뿐만 아니라 각 도와 중앙부처까지도 인정할 만한 가치가 있어야 하므로 사전준비에 철저를 기해야 함
- 또한 행정안전부장관으로부터 조합 설립 승인을 얻기 위해서는 조합에 필요한 기구와 인력 등의 적정 산출자료 등이 마련되어야 했는데, 기획단은 이를 한국행정학회의 용역 등을 통해 근거자료를 마련함
- 산출 인력에 대해서는 각 시군이 어떻게 파견할 것인지 등의 상호 협약 등을 체결해야 했는데, 시군간 의견 조율을 통해 1회 파견 기간을 2년으로 하여 각 시군에서 직급별로 추첨을 통해 확정하는 협정서를 작성하여 기구 정원 승인을 받게 됨

○ 조합설립에 필요한 기구정원 승인 및 규약 제정 업무를 추진한 기획단은 총7명이 근무하였으며, 운영 예산은 7개 시군이 공동으로 부담하였음

☐ 전국 최초의 기초자치단체 조합을 통한 안정적인 사업추진

- 지리산권 7개 시군이 공동으로 설립한 지리산권관광개발조합은 전국 최초의 기초자치단체 조합으로서, 설립과정의 어려움은 많았지만 이를 통해 시군간 협력의 경험을 축적하여 안정적인 사업추진기반을 확립
- 7개 시군이 각각 지원 3명씩을 파견하여 당초 계획한 총 21명의 직원이 확보되어 2008년 11월 조합 창립
- 2014년 현재, 본부장 외 7개 시군 파견 20명의 직원이 지리산권 관광개발사업을 추진

<그림 4-4> 지리산권관광개발조합 조직도



자료: 지리산권관광개발조합(2014)

- 창 의 열정으로 책무완수, 연계관광상품 지속개발, 주민관광소득 증대기여라는 세가지 운영방침을 수립하고, 조합 설립을 계기로 지리산권 관광개발 사업의 중요성 인식, 관심 제고 등 사업 활성화의 새로운 계기 마련

□ 7개 시군간 협력적 자원 분담

- 지리산권 관광개발사업은 국비와 지방비를 재원으로 시군에서 예산을 편성하여 조합에 부담금으로 납부하는 방식으로 재원을 분담하고 있음
- 지리산권관광개발조합을 통한 효율적 자원 분담의 체계를 마련하기 이전부터 7개 시군은 재원에 대해서 협력적으로 분담해옴
 - － 조합설립에 필요한 기구정원 승인 및 규약 제정 업무를 추진하기 위해 구성된 지리산권자치단체조합추진기획단의 운영 예산부터 7개 시군이 공동으로 부담하였음
 - － 기획단 운영예산은 주로 사무실 운영에 소요되는 집기 구입, 업무협의를 위한 출장비, 연구용역비 등이었는데, 사업추진 이전부터 소요되었던 운영경비에 대해서는 7개 시군은 철저하게 재원을 분담해왔음

- 협력의 경험이 부재하였고, 중앙부처 용역의뢰기관이 수립하였던 초기 지리산권 광역관광개발계획상에서는 비현실적으로 강제 배분된 사업예산 등으로 애로를 겪기도 하였으나, 이후 실제 사업을 추진하면서 시군간 사업내용 및 사업비 분담 등을 재조정하며 애로점을 해결해나감
 - 협력적 재원 분담의 경험 축적으로 지리산권 에코빌리지 조성사업 추진시에는 보다 합리적인 재원 분담을 마련하여, 사업내용별로 차별화된 분담금을 조성

☐ 지리산권 관광발전을 위한 종합적 접근의 사업추진

- 관광부문의 지역연계협력사업의 맹점으로 흔히 지역간 나눠먹기식 개발사업의 추진이라는 비난이 있지만, 지리산권 관광개발 공동연계사업의 경우, 지역주민의 소득창출을 목표로 하드웨어와 소프트웨어가 잘 융합된 종합적 접근방식의 사업내용을 채택
 - 관광상품개발, 관광기반정비, 관광교통안내체계개선, 자연환경보전, 지역사회참여촉진의 5대 부문으로 관광기반정비에만 매몰된 사업이 아니었음
- 또한 예산사업 뿐만 아니라 비예산사업도 내실있게 구성하였으며, 조합은 비예산사업의 추진을 위한 노력도 기울이고 있음
 - 물론 국가보조금이 투입되는 예산사업에 더 많은 비중이 있을 수밖에 없지만, 조합은 관광교통체계 개선, 환경영향모니터링, 경관관리, 관광개발 갈등관리, 지역관광혁신체계 구축 등의 비예산사업도 조합 자체 분담금으로 사업을 추진하고 있음
- 관련 업무는 비단 지리산권관광개발조합의 사업내용에 한하지 않고, 각 시군에서도 자체적으로 협력·추진

□ 장기적 관점의 사업 추진 및 관리

- 연계협력사업의 성공적 추진이 어려운 실례로 정부의 예산 지원이 중단되면서 사업이 지지부진해지는 경우인데, 지리산권 관광개발사업의 경우, 7개 시군이 장기적 관점에서 사업을 추진해왔기 때문에 사업의 지속가능성이 높음
- 이는 조합 설립 이전부터, 7개 시군이 공동 체육대회 개최, 공동 기획단 운영 등 협력의 경험을 축적해왔으며, 필요성이 인식되었던 지리산권 관광개발이 단년도에 완성되는 것이 아니라, 지속적으로 사업을 추진해야만 7개 시군의 관광발전 및 지역주민 소득 증대에 기여할 수 있을 것으로 판단했기 때문임
 - － 장기적 발전 전망의 필요성 때문에 7개 시군이 자체적으로 지리산권 관광진흥 기본계획을 수립하기도 하였으며, 2017년이면 종료될 문화체육관광부의 지리산권 광역관광개발사업의 후속 방안 마련에 노력을 기울이고 있음

제2절 백제문화제 통합개최

1. 대상지 개요

□ 백제문화의 계승발전을 목적으로 부여와 공주 개최

- 백제인의 얼과 슬기를 드높여 부여와 공주인의 긍지를 높이고 백제문화를 계승, 발전시키기 위하여 부여와 공주에서 개최
- 1955년 부여군민이 부여산성에 제단을 설치하고 백제의 삼충신(三忠臣)에게 제사를 올린 데서 유래
 - － 1965년까지는 백제의 도읍지였던 부여에서 열리다가, 1966년 주최자

가 군(郡)에서 도(道)로 바뀌면서 공주에서도 동시에 개최되기 시작

□ 통합개최 이전 백제문화제 개최 연혁

- 제1회 백제문화제는 1955년 부여의 지역 유지들이 중심이 되어 백제말 3충신(성충, 홍수, 계백) 제향과 낙화암에서 백마강에 몸을 던진 백제 여인들의 넋을 위로하기 위해 수륙재로 거행
 - 1965년 충청남도 주최로 이양되었다가, 1966년 제12회부터 공주, 부여가 각자 동시에 개최함

<그림 IV-5> 제1회 백제문화제 개최 모습



자료: 백제문화제 홈페이지, <http://www.baekje.org>

- 1979년 제25회 행사부터 공주와 부여가 격년제로 개최하기 시작하면서부터 행사규모가 확대되었으며, 대한민국의 대표적 역사문화축제로 발전하게 됨
 - 홀수해에는 공주에서, 짝수해에는 부여에서 대제와 수제의 개념으로 번갈아 개최함
 - 격년제 시행으로 좀 더 많은 준비기간을 확보하여 행사의 수준을 질적·양적으로 제고할 수 있었음
- 2006년까지 공주와 부여가 번갈아가면서 윤번제로 개최하던 백제문화제

가 시군 통합으로 개최하게 된 것은 2007년도부터임

2. 추진배경

☐ 통합축제를 통한 지역 정체성 확립

- 윤번제 개최로 백제문화제를 전국적으로 알려가면서, 경주의 신라문화제와 진주의 개천예술제와 더불어 전국의 3대 문화제의 하나로 자리매김하게 됨
 - 그러나 공주와 부여의 격년제 축제 개최는 두 지역의 행사 내용이 대동소이해 차별화된 특성이 미흡
 - 또한 개최 50여 년이 지나면서 지역문화의 정체성 확립을 통해 지역을 넘어 범세계적인 문화제로 도약할 필요성도 부각됨

☐ 백제문화의 재조명 및 세계적 축제로의 도약

- 2007년 ‘패망의 역사’로 1300여 년 동안 잊혀졌던 700년 역사의 백제문화를 재조명하고, 백제문화제를 대한민국의 명품축제로 육성함으로써 전세계인에게 백제문화를 알리는데 기여하기 위해 공주시, 부여군은 백제문화제의 공동 개최를 모색하게 됨
 - 이를 위해 충청남도, 공주시, 부여군이 합동으로 2007년 3월에 재단법인 백제문화제추진위원회를 설립
- 백제문화추진위원회를 중심으로 충청남도, 공주시, 부여군이 공동으로 백제문화제의 기획 및 운영 등 축제 전반의 사업을 협력하여 추진하게 됨
 - 2007년 10월 제53회 백제문화제는 백제문화제추진위원회의 주관으로 두 지역이 첫 통합행사로 개최

3. 세부추진내용

☐ 사업개요

- 제53회 백제문화제 : 2007. 10. 11 ~ 10. 15 (총사업비 40억)
- 제54회 백제문화제 : 2008. 10. 3 ~ 10. 12 (총사업비 80억)
 - 2009년 제55회 백제문화제는 신종플루로 인하여 개최하지 못함
- 2010 세계대백제전 : 2010. 9. 18~ 10. 17 (총사업비 240억)
- 제57회 백제문화제 : 2011. 10. 1 ~ 10. 9
- 제58회 백제문화제 : 2012. 9. 29 ~ 10. 7

☐ 제53회 백제문화제

- 주관 : (재)백제문화제추진위원회, 부여군백제문화선양위원회
- 개막식 : 공주 연문광장
- 폐막식 : 부여 구드래광장
- 퍼레이드 백제문화 판타지, 대백제 기마군단, 백제향, 백제문양 패션쇼, 퀴즈쇼, 백제인의 도전, 사비백제의 부활, 백제대왕제 등 부여군 프로그램 8종목 거행
- 관람객 126만명 유치(내국인 116, 외국인 10) 353억 경제효과
- (재)백제문화제추진위원회에서 제53회 백제문화제 백서 및 평가보고서 간행

<그림 4-6> 제53회 백제문화제 개최 모습



자료: 백제문화제 홈페이지, <http://www.baekje.org>

□ 제54회 백제문화제

- 공주 웅진성퍼레이드 경연식 진행(6,000여 시민 참여)
- 5만여명의 관람객이 참석한 가운데 부여 구드래광장에서 개막식 거행(폐막식은 공주 거행)
- 궁남로, 왕흥사지 백마강변으로 행사장소 확대운영
 - － 궁남로: 백제왕궁 형상의 루체비스타 설치, 신명의 거리 운영
 - － 왕흥사지 백마강변 : 백마강부교 설치(250m), 농촌체험장 운영
- 기지시줄다리기, 도지사기풍물대회, 다민족문화축제 등 16개 시군 참여 확대
- 체류형 관광객 유치를 위하여 주말 및 야간프로그램 집중 운영
- 논산에서 황산벌전투를 재현하여 관람객 153만명 유치 및 680억원의 지역경제 효과 창출

<그림 4-7> 제54회 백제문화제 개최 모습



자료: 백제문화제 홈페이지, <http://www.baekje.org>

☐ 제56회 2010 세계대백제전

- 완공된 백제문화단지를 중심으로 한달 간 세계대백제전 개최
- 공주의 금강과 부여의 백마강을 활용한 수상축제 도입, 운영
- 세계역사도시연맹 회원도시 외 20여개국 참가
- 부여 백제문화단지 사비궁 특설무대에서 ‘1400년전 대백제의 부활’이라는 주제로 개막식 거행
 - 공주 예술마당 특설무대에서 폐막식 거행
- 공주, 부여 일원 시군 상설프로그램을 진행, 관람객에게 다양한 볼거리, 즐길거리 제공
- 세계대백제전 주관 수상공연인 부여 백마강에서 연출된 사비미르와 공주 금강에서 연출된 사마이야기를 비롯 백제의 역사문화를 체험할 수 있는 전시 체험 프로그램을 운영
- 공주 웅진성퍼레이드(공주고~연문광장) 3회에 걸쳐 경연방식으로 진행 (최대인원참가로 한국기네스기록원에 등재)

<그림 4-8> 2010 세계대백제전 개최 모습



자료: 백제문화제 홈페이지, <http://www.baekje.org>

□ 제60회 2014 백제문화제

- ‘백제! 세계를 만나다’라는 주제로 2014년9월26일~10월5일 10일간 개최
- 개막식은 부여 구드래 주무대에서 ‘백제대제의 부활’이라는 주제로 개최
 - 개막식 식후 행사로 한화가 후원하는 중부권 최대 불꽃축제 연출
- 폐막식은 공주 금강신관공원에서 ‘백제, 꿈을 품다’라는 주제로 개최

<그림 4-9> 2014 백제문화제 공연장별 행사



자료: 백제문화제 홈페이지, <http://www.baekje.org>

○ 각 부여·공주 행사장별로 다채로운 프로그램 진행

- 부여행사장 대표 프로그램: 백제성왕 사비천도행렬, 백제인 대동행렬, 계백장군 출정식, 백제역사문화행렬
- 공주행사장 대표 프로그램: 웅진성 퍼레이드, 백제마을, 어린이창극(무령), 백제등불향연(유등)

4. 성공요인 및 시사점

☐ 세계 최고 권위의 축제상 ‘피너클 어워드’ 수상 등 성공적 백제문화 홍보

○ 세계축제협회가 축제문화 발전을 위해 1987년 제정한 피너클 어워드(Pinnacle Awards)에서 2009년 Best TV Promotion, Best Web site 부문에서 금상 수상

- Best Promotional Poster 부문에서 동상 수상

○ 축제개최기간 뿐만 아니라, 축제준비기간에서도 국내외 박람회 참가, 백제문화제 홍보관 운영 등으로 백제문화제를 지속적으로 홍보

- 신문, 방송, 잡지, 지하철 광고 등 전방위적 홍보를 대대적으로 실시함으로써 국내외 많은 잠재적 고객들에게 백제문화제를 알려나감

☐ 국내외 관람객 유치를 통한 수익 창출

○ 2007년에 마련한 축제기본구상에 따라, 백제문화제는 수익형 문화축제로 육성함

- 지역 농특산물 판매장 운영 등을 통한 도민의 소득증대를 도모하고, 농협과 시군이 협력하여 지역주민의 실질적인 소득 확대를 계획
- 또한 재래시장 지역을 활용한 유명 음식 및 전통거리를 조성하고 백제향, 황포돛배, 부교 등 시설물의 입장료를 받아 점차 수익형 문화제

로 전환해가기로 함

- 관광객들에게 다양한 볼거리를 제공하여 체류형 관광객 유치에 노력을 기울임
 - － 백제등불제, 신명의 거리 운영 등 다양한 야간 볼거리를 제공하는 아이디어를 살려, 관광객들이 하룻밤 이상 머물고 가도록 유도
- 이상의 노력으로 2007년에는 관람객 126만명 유치(내국인 116, 외국인 10), 353억의 지역경제효과를 창출하였으며, 2008년에는 관람객 153만명 유치 및 680억원의 지역경제효과를 창출

☐ 통합적 추진체계 구축 및 민간 전문가 중심의 추진위원회 구성

- 백제문화제의 사업추진주체는 충청남도, 공주시, 부여군이 공동 설립한 백제문화제추진위원회에서 주관
 - － 전 국민 뿐만 아니라 세계인의 문화축제로 발돋움하기 위해 민간 전문가 중심의 추진위원회를 구성하여 프로그램 기획·운영
- 충청남도, 공주시, 부여군이 공동 설립한 (재)백제문화제추진위원회가 축제 전반을 전담하고 있으며, 위원회의 위원 구성에 3개 자치단체가 참여함으로써 3개 자치단체의 협력체계가 구축되었다고 볼 수 있음
 - － 충청남도 문화산업과, 공주시 관광과, 부여군 문화관광과 등 3개 자치단체 관련부서가 축제 개최시 관련 업무를 지원

<그림 4-10> 백제문화제추진위원회 조직도



자료: 백제문화제 홈페이지, <http://www.baekje.org>

- 백제문화제추진위원회의 이사장은 공주시장과 부여군수가 공동으로 맡으며, 이사는 추진위원회의 위원장을 비롯 충청남도 문화체육관광국장 등을 선임
 - 공주시 및 부여군의 관계 공무원이 협업할 수 있는 통합적 사업추진 체계 구축
- 위원으로는 한국영상대학교, 한국전통문화대학교, 공주대학교 교수, 공주 문화원, 부여문화원 원장 등 민간 전문가를 선임하여 민간의 아이디어를 수렴할 수 있는 구조 마련

☐ 안정적 통합축제 개최를 위한 광역자치단체의 재정 지원

- 백제문화제추진위원회의 사업추진을 위해 충청남도가 위원회가 정상으로 운영될 때까지 연차별 예산을 출연
 - 공주시와 부여군 또한 이와 상응하여 연도별 일정 금액을 출연
- 매년 축제 사업비중 50%를 도가 부담하며, 나머지 50%를 공주시와 부여군이 25%씩 분담

<표 4-5> 백제문화제 자원분담

구분	합계(억원)	도비(억원)	공주시비(억원)	부여군비(억원)
2007	40	20	10	10
2008	80	40	20	20
2009	100	50	25	25
2010	240	120	60	60

제3절 프랑스 아키텐 해안관광개발 사례

1. 대상지 개요

☐ 프랑스 남서부의 아키텐 지역 개요

- 아키텐(Aquitaine)은 프랑스 남서부에 위치한 레지옹(Region)으로 서쪽으로는 대서양에 면하며, 남쪽으로는 피레네 산맥을 국경으로 스페인과 접하고 있음
- 인구는 약 300만명 가량이며, 면적은 41,409km²로 남한 면적의 42% 규모임
- 한국에 많이 알려진 지역은 아니지만, 도청소재지가 위치한 보르도(Bordeaux)와 메독(Médoc) 등은 고급 포도주 산지로 유명한 지역임
 - － 5개의 데파르트망(departement)과 2,292개의 코뮌(commune)이 존재
 - ※ 레지옹은 프랑스의 최광역 지방자치단체이며, 차하로 데파르트망이 있고, 기초자치단체로 코뮌이 있음
- 대서양에 접하는 서안해양성 기후로 여름철 평균 온도는 약 25도이며, 겨울철 평균온도도 10도 정도임

<그림 4-11> 프랑스 아키텐 지역



자료: 프랑스관광청 홈페이지, <http://www.francetourism.com>

☐ 해안지역 중심의 관광명소

- 아키텐 지역은 해안지역 중심의 관광활동으로 연간 약 600만 명의 관광객이 방문하는 관광명소임
- 프랑스 전국 관광명소중 파리를 포함한 수도권 지역, 니스가 소재한 프로방스-알프-코트다쥐르 지역, 리옹이 소재한 론-알프 지역, 지중해변의 랑그독-루시용 지역 다음으로 관광객이 많이 방문하는 관광지역임

2. 추진배경

☐ 대규모 광역 해안관광개발의 시대

- 프랑스에서 공공부문이 관광개발사업을 주도하기 시작한 것은 1960년대에 들어서면서부터임
 - 1960년대 이전까지만 하더라도 관광 관련 하부구조의 개발은 주로 민간의 역할이었음

- 그러나 민간에 의한 관광개발이 수익에 비해 지나치게 공간 파괴적이며, 경제적 효율성마저 불명확하게 되자, 공공부문이 관광개발에 개입하기 시작
- 1960년대는 드골주의에 입각하여 국가차원의 국토계획이 중요시되던 시기로서 국토의 균형개발을 위해 1960년 CIAT(국토개발장관회의), 1963년 수상 직속의 국토 및 지역계획단(DATAR)이 설립되어, 8개 지방대도시를 균형개발거점으로 삼고 집중 육성
 - 데파르트망 범위를 넘어서는 광역개발을 위해 레지옹화 작업이 적극적으로 추진되던 시기이기도 함
 - 당시까지만 해도 거의 개발되지 않았던 해안지역에 대한 관광개발에 나서기 시작
- 1960년대 유럽은 이미 유급휴가가 일반화되고 전후 유럽경제가 급격히 성장하던 시기로 프랑스는 이탈리아나 스위스에 비해 관광수익이 크지 않던 시기임
 - 프랑스는 스위스 등지로 스키여행을 가거나 스페인 등으로 해수욕을 떠나는 유럽 관광객들을 잡기 위해 관광개발에 착수
- 아키텐 해안은 일부 장소를 제외하면 전통적인 산업기반인 농업의 침체와 인구 감소로 쇠퇴하던 지역으로, 지역의 경제 재구조화가 시급했던 시기임
 - 관광을 기반으로 한 지역경제의 재구조화를 통해 지역간 균형을 도모하고자한 대규모 개발이 시도됨
- 당시 프랑스 뿐만 아니라, 타 국가의 광역해안개발사업도 국가가 선도적 역할을 수행
 - 마리나 항만 등 대규모 위락시설 조성 및 수만개에 달하는 객실을 확보하는 숙박기반시설 확충 등으로 보통 사업은 수십년에 걸친 장기 프로젝트로 수행
 - 토지조성의 필요, 관련 법률 제정 및 민간투자 활성화, 대규모 인프라

구축 등으로 막대한 소요자금에 대한 국가재정의 지원의 당위성도 확보

□ 자치단체 협력을 통한 사업추진

- 대다수의 해안개발계획과 마찬가지로 아키텐 지역개발계획도 중앙정부에서 시작
 - 1967년 아키텐 해안개발을 위한 부처간 위원회(MIACA)가 설치되고 MIACA가 아키텐 해안개발에 관한 종합계획 수립에 착수
 - MIACA는 설치된지 3년만인 1970년에야 CIAT 승인을 받고, 곧이어 해당 데파르트망 의회의 승인을 얻음
- 이 개발계획은 이후 바스크(Basque) 지방이 대상지역에 포함되면서 계획이 수정되었으며, 실질적으로 개발사업이 시작된 것은 1974년에 이르러서라고 할 수 있음
- 아키텐 해안개발은 여타 프랑스 광역해안개발과 사업추진 원칙 및 방식에 있어서 많은 차이를 보임
 - 무엇보다 이곳이 관광지로서 이미 명성이 있어서 관광시설면에서 이를 보충하는 것이 관건이었다는 점과 당시 생태적 관심이 점점 증가하기 시작하였다는 것을 들 수 있음
- 1962년부터 Landes 호수 주변의 코뮌들이 모여 도시계획협력체를 구성하고 관광개발을 위한 회사(Société touristique d'aménagement des lacs landais)를 설립
 - 당시 이 지역은 관광시설 부족뿐만 아니라 하수도 처리시설면에서도 크게 뒤떨어져 있었는데 해안지역에 하수처리장이 단 두 개에 불과하였음
 - 처녀지나 다름없는 곳에 신도시적 성격의 관광단지를 새롭게 건설하는 것이 아니라 기존 인프라와의 연계를 통해 인근 도시와 기존 관광시설을 확장시키는 방식이 채택

- 이를 위해 사업 착공에 들어가기 전에 7개의 광역토지이용계획(SDAU)과 93개의 도시계획(POS)이 수립, 국립산림원과의 토지교환, 재정력이 약한 코뮌에 대한 재정지원 등이 있었음

3. 세부추진내용

□ 9개 핵심단지의 조성

- 공간적으로 연속되지 않고 녹지를 사이에 두고 점적으로 분산해 있는 형태로 관광지 개발
 - 아키텐 해안은 250km, 62만 ha에 달하며 114개 코뮌과 관련된 사업이 있으나, 점적으로 분산되어 있어 시설 물량은 타 광역해안개발사업보다 많지는 않았음
- 9개의 핵심단지(*unités principales d'aménagement*)를 집중적으로 건설하고, 각 단지 사이에 넓은 면적의 자연균형지구(*secteurs d'équilibre naturel*)를 둬으로써 해안지역에 연담적 성격의 도시화를 방지
 - 아키텐은 아름다운 해안경관과 해안을 따라 소나무숲이 분포하는 지형적 특징을 갖고 있는데, 이러한 지형적 특징을 보전하기 위해 소나무 숲을 사이에 두고 해수욕장 등 주요 관광지와 배후에 위치한 도시를 연계하는 방식의 관광개발 추진
 - 숙박시설 등 각종 편의시설들은 해안 관광지와 약 4km 거리에 있는 배후도시에 조성함으로써 관광객들의 주요 소비활동은 배후도시에서 이루어질 수 있도록 함
- 9개의 핵심단지로써 Verdon-Soulac, Hourtin-Naujac, Carcans-Lacanau, Arcachon 분지에 3개 단지, Biscarosse-Sanguinet, Mimizan, Hossegor-Capbreton-Pont-d' Albret-molinets-messanges가 있으며, Adour 계곡과 바스크 해안지역에 대해서는 별도의 개발계획을 수립

<그림 4-12> 아키텐의 비아리쯔(Biarritz) 지역(좌)과 모래언덕 필라(Pyla)(우)



☐ 환경친화적 관광단지 개발

- 자연지형적 특징과 생태를 고려한 해안개발 추진
 - － 해안 관광지에는 해수욕을 즐길 수 있는 기본적인 시설만을 조성하여 환경 및 경관 훼손을 최소화
 - － 해안 관광지간을 연결하는 해안선에 자동차가 다니는 도로를 조성하는 대신 환경적 영향을 최소화하기 위해 자전거 도로 조성
- 11개의 자연환경 보전지(réserves naturelles)를 지정함으로써 체계적인 위생시설을 갖추고, 아키텐 해안 환경위원회를 설치
- 도립 Landes de Gascogne 자연공원 조성
- 바다에서 호수, 숲을 연결하는 심층적 개발을 통해 모래언덕을 안정화시키고 해수욕장의 안전성 강화 도모
 - － 프랑스 남서부에 위치한 유럽 최대의 모래사막은 길이 3km, 높이 107m 규모로 매년 평균 4m씩 내륙으로 쓸려와 소나무숲을 침식해가고 있음

☐ 사계절 지속가능한 해양관광 프로그램 개발

- 아키텐 지역도 겨울철 평균온도는 10도 정도로 해양관광활동에 관해서는

겨울철 비수기로 구분됨

- 이러한 계절성을 극복하기 위해 성수기의 서핑, 요트, 유람선, 바다낚시 등의 활동외에 텔라소테라피(해수치료), 골프, 인센티브 관광(비즈니스 및 컨퍼런스) 등 사계절 관광상품을 개발
- 저소득층을 위한 바캉스 마을과 농가민박, 캠핑장 조성

4. 성공요인 및 시사점

☐ 중앙정부의 체계적 지원

- 프랑스 아키텐 해안관광개발사업은 국토개발장관회의(CIAT), 국토 및 지역계획단(DATAR), 아키텐 해안개발을 위한 부처간 위원회(MIACA) 등을 중심으로 정부 차원의 체계적 지원체계가 구축되어 있었음
 - － 국가균형개발 차원에서 해안관광개발정책이 채택되었으며, 국토 및 지역계획단이 제안된 정책안을 심의·조정하며 아키텐 해안관광개발 계획을 구체화함
- 아키텐 해안개발을 위한 해안관광개발 종합계획은 아키텐 해안개발을 위한 범부처간 위원회가 수립
- 아키텐 지역의 자치단체의 협력은 중앙정부 차원에서 기수립되어 있는 종합개발계획체계 하에서 구체화될 수 있었음

☐ 국가 및 지방자치단체의 수직적 협력체계 구축

- 프랑스는 지방자치단체가 중앙정부의 개발방향 및 정책을 도시계획 등에 반영하는 것이 의무화되어 있기 때문에 코뮌이 관광개발사업을 추진하는데 있어 중앙정부와 지방정부간의 협력체계가 잘 구축되어 있는 편임
- 국가 차원에서 중앙정부의 국가 전체의 관광개발을 관리·감독하고 지방자치단체에 관련 재정을 지원

- 또한 국가차원의 홍보 및 국가별 'France House' 운영 등의 업무를 담당
- 최상위 지방자치단체인 레지옹은 외래관광객 유치를 위한 사업구상 및 홍보활동을 주로 담당
 - 아키텐 레지옹의 경우 주로 원거리 국가들을 주요 시장으로 삼고, 외래관광객 유치를 위해 와인투어, 서핑투어 등의 상품을 개발
- 중간 지방자치단체인 데파르트망은 주로 프랑스 국내 시장 및 인접국의 관광객 유치를 위한 활동 주력
 - 코뮌 등 하위 지방자치단체의 관광홍보 업무 지원, 관광 사업자 지원 등의 업무 담당
- 코뮌은 상위 기관이 수립한 개발방향 및 계획에 맞추어 세부시설들을 조성하는 역할 담당

☐ 관광위원회 등으로 민간의 참여 보장

- 관광행정조직 외에 관광업무를 담당하는 조직으로 관광위원회(Conseil)가 있는데 레지옹, 데파르트망, 코뮌 단위로 위원회가 조직
 - 각 위원회는 행정기구 산하의 민간 조직으로 지역의 실질적인 관광개발 및 관리 업무를 수행
 - 즉 산책로 조성 및 관리, 관광개발사업에 대한 재정지원 등 세부 사업들에 대한 지원방안을 마련하고 집행하고 있음
- 한국의 관광협의회와 같은 민간부문의 조직이지만, 프랑스의 관광위원회는 지방정부로부터 다양한 사업을 계획하고 집행할 수 있는 권한을 부여받고 있음
 - 이러한 민간 조직의 적극적인 사업추진으로 공공부문인 관광행정조직과 효율적으로 업무를 분담하여 민간의 창의적 사업추진이 가능

□ 사업주체로서 기초지방자치단체간 협력체의 역할

- 프랑스의 여타 해안관광개발사업에 비해 자치단체의 협력적 참여의 역할이 큼
 - － Landes 호수 주변의 코뮌들이 모여 도시계획협력체를 구성하고 관광개발을 위한 회사를 설립하여 상위 기관이 수립한 종합개발계획 사업을 구체화하는데 실효성을 높일 수 있었음
- 사업주체로 코뮌과 데파르트망의 수직적 협력체 뿐만 아니라 코뮌간 협력체(syndicats)의 역할 및 참여가 타 지역에 비해 활발했던 것이 성공적인 사업수행에 기여

제4절 스위스 나프베르크란트(Napfbergland) 트레

1. 대상지 개요

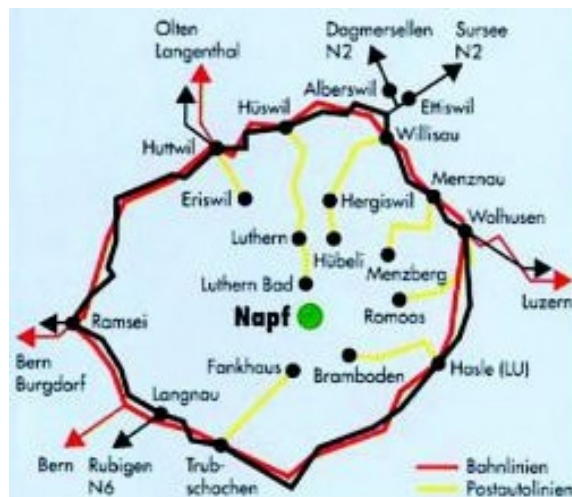
□ 나프베르크란트의 일반개요

- 나프베르크란트(Napfbergland)는 스위스 중부의 내륙지방에 위치한 산지임
 - － 스위스 지방자치주인 베른주와 루체른주의 경계를 가로지르고 있으며, 그렌츠파드라고도 불리고 있음
 - － 세계적 부국으로 손꼽히는 스위스이지만, 나프베르크란트 지역은 지형이 험난하여 접근하기 힘든 스위스에서 가장 낙후되어 있는 지역임
- 나프(Napf)는 총 85km에 이르는 오솔길의 중앙에 위치한 지역의 명칭으로 이 지역의 이름을 따서 베른과 루체른의 경계길이 위치한 산지를 나프베르크란트라고 명명함

□ 생태관광의 명소

- 나프베르크란트에는 수백년 동안 사람들과 동물이 이동하며 자연스럽게 형성된 수많은 오솔길과 개울, 습지, 각종 동식물 등 천혜의 자연환경이 그대로 보존되어 있음
 - 총 750km에 이르는 오솔길이 각각의 산지와 마을을 연결하고 있음
- 산지내의 마을마다 독특한 특징과 풍습으로 관광지로서 명성도 갖고 있음

<그림 4-13> 나프지역 위치도



2. 추진배경

□ 관광을 통한 지역성장과 지역화합

- 1990년대 중반 스위스 산간 나프지역은 전통산업이 쇠퇴하고 인구가 감소하는 등 지역문제를 겪음
 - 1997년 스위스 연방정부는 농촌 및 산간지역 경제활성화 및 지역 불균형 해소를 위한 프로그램인 레기오 플러스(Regio Plus) 정책 실시
 - 1997년 레기오 플러스 프로그램의 일환으로 나프베르크란트 오솔길

프로젝트 착수

- 스위스 연방정부(Bundesregierung)와 지방자치주정부(Kanton), 최소 행정 단위인 게마인데(Gemeinde)는 이 지역의 문화, 역사, 특산물, 자연환경 등의 특성을 고려하여 관광문화상품인 나프베르크란트 오솔길 프로젝트를 개발
- 오솔길조직위원회의 주도하에 이루어진 오솔길 프로젝트의 목표는 ① 관광을 통한 경제적인 성장과 ② 도시를 연결해 하나가 된다는 것임
 - 약 250년 전에 양쪽 지방자치주와 종교전쟁을 통해 생긴 지역간 앙금이 현대까지 남아 있어 오솔길 프로젝트를 통해 지역화합을 도모하고자 한 의미도 있음

□ 내발적 지역발전전략 채택

- 나프베르크란트 프로젝트는 스위스내 최고의 관광단지를 개발하는 것을 지향한 것이 아니라, 나프산지 내의 지역주민들의 일자리 창출과 경제적 자립을 위한 프로젝트로 추진
 - 베른과 루체른 주민들이 주말에 손쉽게 할 수 있는 사업이어야 한다는 점, 소득창출에 기여해야 한다는 점, 그리고 최대한 자연환경을 보호해야 한다는 생각에서 출발
 - 문제는 정부가 보조해주는 비용 이외에 지역주민이 자부담할 수 있는 사업구성이어야 했는데, 이를 위해 관련 지역사업체를 방문해서 협조를 구하여 지역에 적합한 프로그램으로 개발
- 나프베르크란트에 위치한 베른주의 에멘탈(Emmental) 지역과 루체른주의 엔틀레부흐(Entlebuch) 지역을 중심으로 형성된 자연환경, 문화, 풍습, 특산물의 차이를 프로젝트의 중심테마로 삼음

3. 세부추진내용

☐ 오솔길 트레킹 코스의 관광자원화

- 16개의 마을을 연결하는 총 85km에 이르는 오솔길을 트레킹 코스로 활용하여 각각의 마을이 가지고 있는 특화된 매력을 관광자원화 함
 - 인위적으로 길을 조성한 것이 아니라 자연적으로 형성된 오솔길을 활용하여 5개의 트레킹 코스를 개발
- 1997년 사업에 착수하여 각종 관련 정보구축 및 관광자료 발간
 - 1997년 9월부터 답사길 조성 및 주변 자연환경 정비
 - 1997년 12월부터 지역 내외의 공공장소, 건물, 교통기반 등 정비
 - 1998년 3월부터 트레킹 코스길 개방
 - 이후 문화, 풍습, 역사, 특산물 관련 사업은 지속적으로 추진하다가 1999년 12월 레기오 플러스의 프로젝트가 완료되면서 관리단체에게 이양
- 총 사업비는 50만 스위스 프랑(약 40만 달러)이었으며, 연방정부 보조금이 50%인 25만 스위스 프랑 지원
 - 사업비는 주로 독특한 등산코스 정비·관리 및 코스 안내·홍보에 예산 투입
 - 정부 보조금 이외에도 등산 코스 곳곳에 설치된 노란색 안내판은 등산협회에서 지원하였으며, 지역주민들 또한 매년 10만원 정도 납부하여 자연보존 프로그램 등에 기여

<그림 4-14> 스위스 나프베르크란트 오솔길



자료: <http://www.grenzpfad.ch/>

□ 지역 특화형 관광 프로그램 개발

- 각 지역은 지역의 특성에 적합한 다양한 관광 프로그램을 운영
 - － 전통식 치즈제조 체험, 전통민박 등과 같이 지역주민에게 실질적인 경제적 혜택을 줄수 있는 관광 프로그램으로 개발
- 10년 전 지역 조합을 만들어 허브 재배를 시작하고 있는 히르기스빌 지역은 허브티, 허브사탕 판매
- 나프산지내 에멘탈이라는 마을은 이곳에서 나는 치즈 하나로 세계적 관광지가 됨
 - － 애니메이션으로 유명한 ‘톰과 제리’라는 만화 영화에서 제리가 먹는 구멍 뚫린 치즈를 각종 캐릭터 상품으로 탈바꿈시키고, 치즈공장을 박물관화하여 17세기식으로 치즈를 만드는 방법과 현대식 치즈 공장을 전부 외부에 개방
- 멘츠베르크 지역은 전통 씨름으로 유명하여 정기적으로 마을 씨름 축제를 열고 씨름왕 선발
- 수미스발트 지역은 옛 농가시장을 재현하여 지역에 생산한 양파, 감자 등의 농산물 판매
- 골트바헨지역은 사금을 채취할 수 있는 계곡이 있어서 세계적으로 금캐는 대회를 열기도 함

<그림 4-15> 치즈체험마을(좌) 및 오솔길 안내판(우)



4. 성공요인 및 시사점

☐ 낙후지역개발을 위한 중앙정부의 지원

- 스위스 나프베르크란트 프로젝트는 중앙정부인 국가경제사무처가 지역균형발전을 위해 실시한 레기오 플러스 프로젝트의 일환으로 추진
 - 1997~2007년 한시적으로 운영된 레기오 플러스 프로젝트는 연방정부가 사업비의 50%를 보조하며, 각 프로그램에 관련 전문가들로 구성된 인력풀 시스템을 통해 창의적인 사업이 발굴될 수 있도록 지원
 - 본 프로젝트의 조건은 프로젝트 완료(최대 5년)후 국가보조금 없이 자립이 가능하며, 일자리 창출 및 지역경제에 도움이 되며, 개성이 있는 캐릭터 발굴, 지역특산물, 지역문화 및 자연환경 보호, 타 지역과 협력 가능하며 지역간 역할분담이 가능한 곳임
 - 프로젝트의 기초조사 및 최초 준비과정은 중앙정부에서 담당하여 사업발굴 이후 지방정부, 지역주민 및 관련 단체와 긴밀한 협력관계 유지
- 국가의 체계적인 지원체계가 마련되어 있어 스위스 나프베르크란트 프로젝트는 지역주민에 소득창출에 도움이 되는 사업 발굴로 트레킹 코스 관련 지자체간에 협력적 사업이 추진 가능했음

□ 연방정부-지방정부-지역주민/단체간 협력적 사업추진

- 연방정부가 레기오 플러스 프로그램을 통해 본 사업을 지원하고 광역지방자치단체인(Kanton) 및 하위행정기관인 게마인데가 협력하여 사업 실행
 - 사업운영은 지역주민관리단체에 이양하여 관리하게 함
- 지역단체, 기업, 숙박업소 등으로 구성된 나프 산간지역 트레킹코스 연합회가 사업추진 전 과정에 걸쳐 참여
- 지역주민은 대부분은 소규모 농가를 운영하는 빈농들이며, 남성들은 주변 지역의 공장지역에 취업하기도 함
 - 프로젝트를 통해 지역주민이 주체가 되어 마을을 홍보하고 마을에서 즐길 수 있는 관광프로그램을 개발
- 레기오 플러스 사업의 성공의 관건은 프로젝트 완료 후에도 본 사업이 지역주민 소득창출에 지속적으로 기여할 수 있도록 지역주민이 적극적으로 참여할 수 있게 하는 구조 마련이었음
 - 따라서 착수 초기단계부터 지역의 관련 단체들이 참여하며 실질적인 아이디어를 제공
- 안내판 설치, 자연보존 프로그램 등에 등산협회 및 지역주민들이 자부담을 통한 재정적 참여도 실현



제5장

교통·인프라형 협력사례

제1절 아일랜드의 농어촌 커뮤니티 버스(RTP) 운영사례

제2절 수도권 대중교통 통합요금제

제5장

교통·인프라형 협력사례

제1절 아일랜드의 농어촌 커뮤니티 버스(RTP) 운영사례

1. 대상지 개요

□ 아일랜드

- 1921년 영국으로부터 독립한 아일랜드는 북대서양 북동부에 위치하고 있으며 정식명칭은 아일랜드 공화국임
 - － 면적은 우리나라의 1/7 수준인 70,273km²이며, 인구는 2012년 기준 472만명, 인구밀도는 65명/km²에 불과함
- 섬 전체가 연속된 구릉성 고원으로 되어 있어 완만하고 기복변화가 적은 지형적 특성을 가지고 있으며, 산성(酸性)을 띤 지력(地力) 때문에 농업 생산 수준이 낮음
 - － 경작가능지는 약 17% 정도이지만 농경지는 상당히 적은 편이며, 나머지는 대부분 초원으로 구성되어 있어 수도인 더블린과 같은 도시를 제외하고는 농어촌지역에 해당
 - － 인구가 적고 인구밀도가 낮으며, 대부분 목초지로 구성된 특징 때문에 대중교통 접근성이 현저히 낮음

2. 추진배경

□ 아일랜드의 낮은 대중교통 접근성

- 아일랜드의 공로 교통은 국토의 동단에 위치한 수도 더블린을 중심으로 철도와 도로가 방사상으로 뻗어 있음⁶⁾

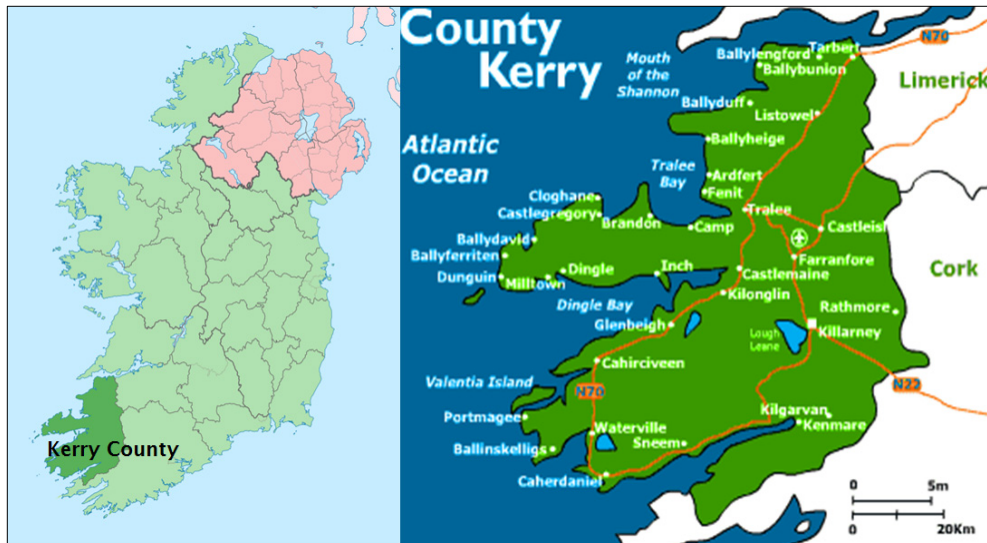
- 그랜드 운하와 로열 운하가 더블린을 중심으로 하여 서쪽 방향으로 뻗어 있으며, 운하에 의하여 내륙평원은 사방으로 연결됨
- 더블린은 아일랜드의 현관으로 항만과 공항시설은 우수
- 1990년대 중반 이후 경제의 고도성장과 더불어 차량이 증가하고 인구 이동이 빠른 속도로 높아졌으나 도로망이나 대중교통수단의 확충이 뒤따르지 못해 대중교통이 상당히 열악한 편
- 2006년 공항은 3개소이며, 철도 총연장은 3,237 km로서 이중 협궤가 1,365km, 광궤가 1,872 km임
- 도로 96,602 km는 포장되어 있는데 고속도로는 200km에 불과함
- 콜크, 더블린, 뉴로스, 워터포드 등은 항만으로 양호하며 다소의 선박을 보유하고 있음

□ 아일랜드 정부의 농어촌 삶의 질 개선 서비스 시작

- 아일랜드 정부는 수도인 더블린을 제외하고, 대부분 지역이 농어촌지역임을 감안, 농어촌 주민의 삶의 질을 개선하기 위한 서비스를 시작함
- 먼저 농어촌 지역의 교통문제를 해결하는 것이 삶에 독립성을 확보할 수 있는 중요한 요소로 판단
- 아일랜드의 캐리카운티(Kerry County) 지역에서는 2002년부터 국가 차원에서 RTI(Rural Transport Initiative)를 추진하였고, 2007년부터는 농어촌 교통 프로그램, 즉 RTP(Rural Transport Programme)을 제공하기 시작하였음
- RTP는 아일랜드의 국가발전계획(National Development Plan 2007~2013)에 포함되어 있는 프로그램임
- 정책목표는 ‘지역의 요구에 대응하여 지역사회에 기반한 양질의 교통체계를 전국 농어촌에 제공하는 것’임
- 아일랜드 정부가 제공하는 대중교통 및 준대중교통 지원금 전체의 약 2%를 RTP에 지원

6) <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1175816&cid=40942&categoryId=31906> 참조.

<그림 5-1> 아일랜드의 Kerry County



3. 세부추진내용

- ☐ 농어촌을 36개 지역으로 구분하여 RTP 그룹을 지정⁷⁾
 - 아일랜드의 농어촌 지역을 36개로 구분하여 RTP 그룹을 지정
 - － 각 RTP 그룹은 비영리의 지역사회 기반 기업으로 경우에 따라서는 자체 버스를 운영하는 경우도 있지만, 대부분은 기존의 지역 운송사업자들과 공동사업으로 지역별 RTP를 수행
 - 지정된 RTP 그룹, 즉 캐리 커뮤니티 교통회사(KCT, Kerry Community Transport Ltd.)는 전 지역을 대상으로 커뮤니티 교통 서비스(community transport services)를 제공

7) 송미령 외(2013) 참조.

<그림 5-2> 아일랜드 지역별 RTP 그룹



자료: 송미령 외(2013), p. 96

□ 농어촌 주민의 특성을 반영한 커뮤니티 버스 설계

- 커뮤니티 버스는 96개의 타운과 마을에 지역의 중심지와 주거지를 연결하고 있으며, 약 120개의 유동적인 노선으로 운영
 - 운영주체인 KCT는 2012년을 기준으로 197명의 운전기사과 248대의 차량을 보유
- 농어촌 주민들의 특성을 반영하여 휠체어나 보행기를 이용하는 주민들이 편리하게 승하차 할 수 있도록 설계

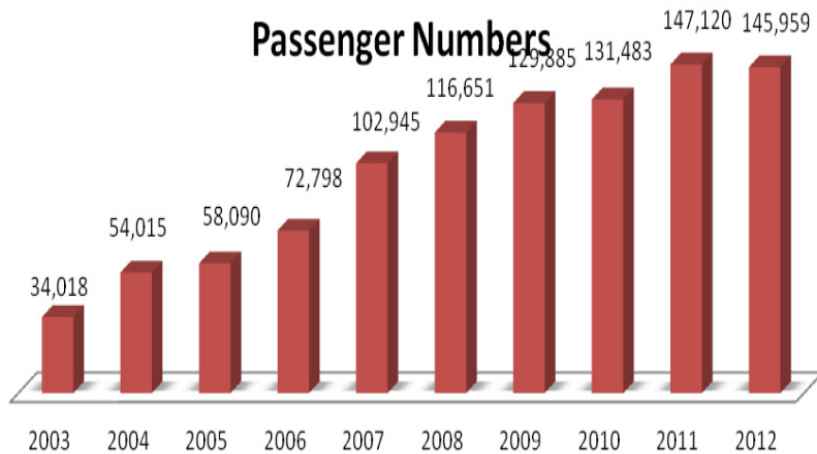
- 전체 버스의 약 46%가 휠체어 이용이 가능하고 20%가 부분적으로 이용 가능
 - 2012년을 기준으로 2,180의 이용객이 휠체어를 이용하고 있는 것으로 나타남
- 운전기사와 승객도우미들은 회사에서 정기적으로 안전교육을 비롯한 교육을 받아야 함

<그림 5-3> 운전기사 및 승객도우미 교육



- KCT가 RTP를 추진하기 시작한 2003년 이후 커뮤니티 버스의 승객은 지속적으로 증가하고 있는 추세
- 2003년 약 34,000명에서 매년 크게 증가하여, 2012년에는 145,960명의 승객이 커뮤니티 버스를 이용
 - 동일 기간 내 서비스 횟수도 5,493회에서 13,879회로 증가하였으며, 지난 10년간 992,964명의 승객이 버스를 이용하여 2013년 1월에는 약 100만명을 돌파할 것으로 예상

<그림 5-4> 커뮤니티 버스 이용객 추이



자료: www.kerrytransport.ie

- KCT는 지속적인 홍보와 교통서비스 개선을 통해 커뮤니티 버스의 활성화를 기대하고 있음

<그림 5-5> 커뮤니티 버스 홍보



<커뮤니티 버스 홍보>



<커뮤니티 버스>

4. 성공요인 및 시사점

☐ 국가-지자체-지역운송사업자의 협력

- 커뮤니티 버스 시스템 프로그램이 성공할 수 있었던 원인은 아일랜드 국가가 국가차원에서 RTP(Rural Transport Programme)을 만들고, 지자체와 지역 대중교통 운송사업자와의 협력을 이끌어냈기 때문
 - 운영주체인 KCT(Kerry Community Transport Ltd.)는 지방자치단체 뿐만 아니라 58개의 지역운송사업자와 협력하여 커뮤니티 버스 서비스를 제공
- RTP(Rural Transport Programme)는 기존의 지역 대중교통 운송사업자들을 활용하고 이들을 지역적으로 통합하는 수요응답형 농어촌 대중교통 프로그램이라고도 볼 수 있음

☐ 개인-국가-지역의 재정분담

- 아일랜드 정부는 제공하는 대중교통 및 준대중교통 지원금 전체의 약 2%를 RTP에 지원
- 전체적인 RTP 교통서비스 비용은 결국 개인과 국가, 지방자치단체가 함께 부담
 - 고령자 등의 취약계층은 무료이용이 가능하며, 요금은 편도를 기준으로 5유로(€)임
 - 커뮤니티 버스는 오전 7시 45분부터 오후 11시30분까지 운영하며, 홈페이지나 전화 등을 통해 배차간격, 스케줄, 좌석여부 등의 확인 가능

☐ 도어 투 도어(door to door) 서비스 제공

- 커뮤니티 버스 전체이용객의 83% 이상은 도어 투 도어(door to door) 통행인 것으로 나타남
 - 캐리카운티에서는 2000년 이후부터 지속적으로 55세 이상 노인들의

모임(Lyreacrompane over 55s)과 노인들의 지역사회모임(Sean Chairde) 등이 개최되고 있는데, KCT에서는 노인들이 이러한 모임에 참석할 수 있도록 도어 투 도어(door to door) 서비스를 제공

- 그 외에도 지역 청소년들이 청소년센터 등의 시설을 주기적으로 이용할 수 있도록 하고 있으며, 지역 아동들의 방과 후 활동 프로그램의 참여를 위해 맞춤형 교통서비스를 제공
 - 2012년 기준 전체 이용객의 69%가 66세 이상의 고령자로 나타났으며, 12%가 26세 이상 65세 이하, 19%의 이용객이 26세 이하로 구성된 것으로 나타남

<그림 5-6> 커뮤니티 버스 서비스



<door to door 교통서비스 제공>



<커뮤니티 버스를 통한 청소년 활동참여 지원>

제2절 수도권 대중교통 통합요금제

1. 대상지 개요

- ☐ 서울을 중심으로 거대한 메가시티리전(Mega-City Region, MCR) 형성

- 현재 서울을 중심으로 우리나라 수도권 지역은 대한민국 인구의 절반인 약 2,400만 인구가 모여 사는 거대한 메가시티 리전을 형성
 - 광역연계교통망 구축에 대한 화두는 지속적으로 발생되고 있으며, 주 통행은 여전히 승용차 통행임
- 1990년대 이후 주택부족 등으로 지속적인 신도시 건설 등 택지개발로 인한 인구의 도시외곽으로 분산(spatial concentration & urban sprawl)
 - 직주 불일치로 생활권과 통근권의 광역화로 광역교통 수요가 대폭 증가(home-workplace mismatch)

☐ 수도권 교통문제 지속

- 거대한 인구가 모여살기 때문에 승용차 이용 과다로 출퇴근 시간대 교통 혼잡문제는 끊임없이 제기
 - 광역철도, 광역도로, 환승시설 등 광역대중교통시설 부족으로 출퇴근 시간대 대기시간 증가 및 차내 혼잡 가중(excessive demand over supply)
- 대중교통 이용을 활성화하기 위하여 광역 간 연계 교통체계를 구축하고 있지만 지역 간 대중교통서비스 질 문제 발생
- 아울러 지구온난화와 고유가 시대를 대비하기 위한 다양한 교통수요관리 정책개발 필요
 - 대기오염 수준 악화 등 발생(congestion, pollution, poor transit service)
 - 언제 어디서나 저렴한 비용으로 대중교통을 빠르고 안전하고 편리하게 이용할 수 있게 하는 문제는 중요

2. 추진배경

☐ 지방자치제 실시와 수도권 대중교통 환경 악화

- 1995년 지방자치제를 실시하면서 대중교통 정책은 행정구역 단위로 각각

문제를 해결하는 방식으로 변경

- 수도권 대중교통 요금체계는 행정구역별로 서로 상이
- 광역화되어 가는 대중교통의 연계가 단절됨에 따라 지자체간 갈등 및 이용객의 불편을 가중시키는 등 대중교통 환경이 악화

- 행정구역 단위별로 요금체계는 각각 적용을 받고 있었지만 서울, 인천, 경기도를 왕래하는 환승할인 통행량은 지속적으로 증가

☐ 수도권 자치단체의 가용재원 감소

- 수도권에 속한 자치체인 서울시, 인천시, 경기도는 갈수록 대중교통에 대한 재정부담이 가중
- 환승할인 손실금은 지속적으로 증가하여 수도권 자치단체의 재정부담을 완화할 수 있는 방안 모색 필요
 - 수도권에 속해 있는 자치단체의 통합 환승할인 손실보조금 재정지원 실태 분석 필요

☐ 수도권 대중교통체계 통합 일원화 필요

- 수도권의 대중교통을 이용하는 이용객의 경제적 부담을 최소화하고, 대중교통 이용자의 불편을 해소할 필요성 제기
 - 서울버스 : 단독요금(단일요금), 환승요금(SB-R 간 통합거리비례제)
 - 인천버스 : 단독요금(단일요금+ 시계의 운임제), 환승요금(차액요금제)
 - 경기버스 : 단독요금(단일요금+ 시계의 운임제), 환승요금(정액할인제)
- 또한 수도권 내 각각 다른 대중교통 요금을 통합 일원화 하여 이용객 불편을 해소하고, 열악한 대중교통 운수산업의 경쟁력 강화방안 모색 필요
 - 수도권 대중교통요금을 통합하여 대중교통 이용의 수단에 관계없이

이용거리에 비례하여 요금을 징수하는 시스템으로 대중교통 이용주민의 경제적 부담 경감과 편리성을 제고한 제도임

3. 세부추진내용

☐ 수도권 통합 환승할인제 실시

- 2007. 7. 1일부터 경기도에서 서울시, 한국철도와 시행⁸⁾
 - － 서울-경기 버스(일반,마을) /경기버스/수도권 지하철 : 2007. 7. 1 시행
- 2008. 9. 20일부터는 좌석버스까지 확대 시행
 - － 서울-경기 좌석(광역)버스 포함 : 2008. 9.20 확대 시행
- 2009.10.10일부터 인천시까지 확대되어 수도권 전체의 시내버스(일반형·좌석형·직행좌석형)/마을버스/전철(지하철)간 환승할인 시행
 - － 서울-경기-인천버스 수도권 전체 : 2009.10.10 시행

<그림 5-7> 수도권 통합 환승할인제 도입

수도권 환승할인제 도입

- **버스간 후승 요금을 정액할인에 주는 방식으로 최초 도입**
 - － 서울시('01. 7월) → 인천시('03.12월) → 경기도('05. 5월)

- 수도권 통합 환승할인제는 수도권 대중교통 수단의 요금제도를 통합하여 거리비례제 방식으로 교통카드 시스템을 구축하여 운영하는 제도임
 - － 수도권 통합 환승할인제 : 일반인을 대상으로 환승요금제를 설명하기 위한 홍보용 용어
 - － 수도권 통합 요금제 : 2007. 7. 1일부터 사용
 - ※ 거리비례제 : 대중교통 수단간 환승 시 각 수단간 통행한 거리를 통합하여 총 통

8) 이하, 수도권 교통본부 홈페이지(<http://www.mta.go.kr>) 참조

행거리에 비례하여 요금을 부과하는 방식임

□ 통합요금 정산시스템 구축

- 2007년 6월 29일 수도권 통합요금제 정산시스템 구축에 대한 협약 체결
 - 통합정산시스템은 (주) KSCC에서 구축하였으며, 검증시스템은 (주) eB에서 구축
- 정산기관을 일원화하기 위해 대표정산업무는 (주) KSCC에서 수행
 - 환승관련 모든 데이터는 (주) KSCC가 경기도버스운송사업조합에 제공하여 (주) eB에서 검증정산 업무를 대행

<표 5-1> 통합요금 정산시스템 구축 참여기관

지자체	운송기관	정산기관	시스템 구축비용
서울시	한국철도공사, 서울메트로, 서울도시철도공사, 서울시버스운송사업조합	한국스마트카드 (KSCC)	39억원
인천시	인천지하철공사	(주)eB카드 정산대행	48억원 (버스포함)
경기도	경기도버스운송사업조합		30억원

자료: 수도권 교통본부(2009).

<그림 5-8> 통합요금 집계 흐름도



자료: 수도권 교통본부(2009).

□ 버스 준공영제 실시

- 민영제의 한계를 극복하고 안정적인 버스 서비스 제공을 위해 서울시가 2004년 도입한 제도임⁹⁾
 - － 민영체제로 운영되고 있는 버스 운영체계에 지자체가 개입하여 버스 운영의 공공성을 제고
- 민영체제로 인해 발생하는 각종 문제점들과 비합리적인 부분들을 개선하고자 하는 제도로 수입금공동관리제를 버스준공영제라고 통칭
 - － 운영 효과면에서 버스수송실적 감소추세 정지 및 일부증가, 노선효율성 개선, 버스사고 감소, 이용자 만족도증가 등 긍정적 평가가 이루어지고 있으나, 운송원가상승으로 인한 자자체의 재정상황에 부담을 주고 있기도 함
- 서울시
 - － 2004년 7월 버스체계개편 및 준공영제 본격시행
 - － 민간 소유 대부분노선의 운영권은 업체가 소유
 - － 노선 수익금은 수익금공동관리기구로 귀속하고 이를 각 노선별 운행비율(대, Km)에 따라 운영업체에 배분하는 수익금공동관리제 실시
 - － 일부 신설노선은 노선입찰제 실시
- 인천시
 - － 개별업체별로 운송수입금을 관리하고, 인천시는 수입금 통계만 관리
 - － 노선권은 사업자 소유로 하되 필요시 협의에 의해 조정
 - － 표준운송원가가 아닌 운송기준원가에 의한 적자액중 운전직 근로자 인건비(220억)만 재정지원해 주는 인천형 버스준공영제 도입(2009. 2.20)
 - － 인천형 준공영제는 운송업자에 대해 적자보조는 없이 운송수지흑자시에 재정지원없이 임금인상책임, 환승보조금 삭감과 현금집계기 도입 등
 - － 근무여건과 복지향상없이 수입금투명화 조치 등 양측의 불만요인이

9) 이하, 수도권 교통본부 홈페이지(<http://www.mta.go.kr>) 참조

작용하고 있는 상황에서 수입금공동관리방식 등을 검토 보완하는 방향 강구

- 인천경제자유구역청은 2009. 2.25 송도국제도시내 순환버스에 대해 버스준공영제를 실시중

※ 2009. 8. 1일부터 수입금공동관리제 도입

(광역버스 255대 제외 31개버스업체 1,766대 표준운송원가와 버스대수 기준)

4. 성공요인 및 시사점

☐ 수도권 광역자치단체 간 공동협약

- 2006.12. 8 서울시·인천시·경기도 광역자치단체장 협약
- 2007. 6. 8 서울시·경기도· 한국철도 공동합의문 체결
- 2007. 6.18 인천시·경기도 합의문 체결(지하철 우선시행, 버스 2년 유보)
- 2007. 7. 1 『수도권 대중교통 통합요금제』 시행
- 2008. 9.20 좌석(광역)버스 확대시행(서울시/경기도)
- 2009.10.10 인천시 버스 『수도권 대중교통 통합요금제』 시행

<그림 5-9> 수도권 광역자치단체 간 공동협약



□ 수도권 교통본부(Metropolitan Transportation Authority: MTA) 설립

- 서울, 인천, 경기도 등 수도권 3개 시도가 공동으로 대중교통 중심의 수도권 광역교통체계 구축하는 방안의 하나로 2003년 10월 3개 시도지사가 광역교통기구 설치에 합의하였음
 - － 수도권 교통문제를 개선하기 위해 서울, 인천, 경기도의 행정구역 중심의 개별적인 교통행정으로는 효과적인 교통시설 투자와 교통서비스를 제공할 수 없다는 현실적 인식 공유 때문
- 2004년 12월 수도권교통조합 규약에 대한 시도 의회 동의로 2005년 2월 4일 수도권교통조합을 설립함
 - － 2007년 9월 수도권교통본부로 명칭을 변경하여 행정자치부의 승인을 받음
- 수도권 교통조합은 지자체 간 연합체이며, 법적 성격은 서울특별시·인천광역시 및 경기도의 광역교통사무의 공동처리를 위하여 설립된 공법인임

□ 지자체 간 교통행정 협력

- 수도권의 경우 서울, 인천, 경기도의 3개 광역자치단체가 실질적인 하나의 생활권으로 간주됨
 - － 교통을 비롯하여 주택·환경·건설 등 일부 행정서비스는 협의를 통해 해결해야 할 문제들이 많이 남아 있음
- 서울, 인천, 경기도는 승용차 의존율을 줄이기 위해서는 버스와 전철, 승용차 간 연계방안이 무엇보다 중요
 - － 서울, 인천, 경기도의 3개 광역자치단체가 협의하여 요금제를 통합함

【참고문헌】

- 김원배(2002), 「동북아 협동적 지역개발의 사례분석과 이론 모색: 월경적 지방간 협력을 중심으로」, 국토연구원 연구보고서.
- 김태연, 이철우, 이종호(2009) “외레순 식품클러스터의 산학관 협력체계와 지원기관의 역할 연구”, 식품유통연구 26(4).
- 김현태(2014), “발트해 신지역주의 연구 : 초국가도시네트워크와 월경지역협력을 중심으로”, 부산대학교 박사학위논문.
- 나영삼(2011), “로컬푸드를 이용한 지역농업 활성화방안 연구: 완주군 사례를 중심으로”, 전북대학교 석사학위논문.
- 송미령·박대식·김광선 외(2013), 「농어촌 삶의 질 향상을 위한 21개 공공서비스 전달체계 개선사례」, 한국농촌경제연구원.
- 수도권 교통본부(2009), 수도권 통합 환승할인제 연구.
- 지역발전위원회(2009), 「기초생활권 연계협력 이야기」.
- 지역발전위원회(2013. 7. 18), 「국민에게 행복을, 지역에 희망을-지역희망(HOPE) 프로젝트」.
- 지역발전위원회(2013), 「지역행복생활권 가이드라인 해설집」.
- 박성현(2011), “충북 영동군 포도농산업 클러스터의 형성과정과 네트워크 특성”, 한국교원대학교 석사학위논문.
- 우양호, 김상구(2014), “연안정부간 새로운 월경협력과 파트너십의 형성 : 동남아시아 초국경 성장삼각지대의 사례”, 「한국거버넌스학회보」 21(2).
- 이인배(2013), 「금산군 경제사회발전 중기계획」, 충남발전연구원 연구보고서.
- 전창곤(2012), 「금산인삼약초산업 중장기 발전대책 연구」, 한국농촌경제연구원 연구보고서.
- 최재현(2009), 「초광역권 개발을 위한 해안권 발전 모델 및 제도 개선 방안」, 한국도시지리학회 연구보고서.
- OECD(2010), 『OECD Territorial Reviews: Trans-border Urban Co-operation in the Pan Yellow Sea Region, 2009 (Korean version)』, OECD Publishing.

- 로컬푸드직매장 해피스테이션, <http://happystation.kr>
메디콘밸리, <http://www.mediconvalley.com>
백제문화제, <http://www.baekje.org>
수도권 교통본부, <http://www.mta.go.kr>
영동군청, <http://www.yd21.go.kr/>
완주로컬푸드 건강한밥상, <http://www.hilocalfood.com/index.do>
외레순대교, <http://uk.oresundsbron.com/page/1087>
프랑스관광청, <http://www.francetourism.com>
통계청 2012년 e-지방지표, <http://kosis.kr/>