

# 행정중심복합도시건설의 정책효과 분석

## 행사일정

13:30 – 14:00  

14:00 - 14:10 개회사 백용호 (서울시정개발연구원장)

14:10 - 14:50 주제발표

발표 1                   지해명 (강원대학교 경제무역학부 교수)  
(20분)               - 행정중심복합도시건설이 지역간 균형발전에 미치는 효과 -

발표 2                    김순관 (서울시정개발연구원 연구위원)

(20분)                    - 행정중심복합도시건설에 따른 교통영향 분석 -

14:50 - 15:00 휴 식

15:00 - 17:00 토 론

사회자      안홍식 (이화여자대학교 사회과학대 학장)

토론자    김성수 (서울대학교 환경대학원 교수)  
             박희석 (서울시정개발연구원 부연구위원)  
             서승환 (연세대학교 경제학과 교수)  
             원광희 (충북개발연구원 연구위원)  
             윤대식 (영남대학교 지역개발학과 교수)  
             지우석 (경기개발연구원 연구위원)

17:00 - 17:10 폐회

## □ 제1주제 : 행정중심복합도시건설이 지역간 균형발전에 미치는 효과

주제발표자: 지해명 (강원대학교 경제무역학부 교수)

- 본 연구에서는 행정중심복합도시의 건설과 행정서비스 기능의 지역간 이전이 “특별법”에 명시된 바와 같이 국가의 균형발전(지역간 균형발전)에 미치는 효과를 분석하였음.
- 1990~2002년간의 지역간 불균등 추이를 보면 1인당 GRDP를 기준으로 평가한 지니계수는 1990년에서 0.076, 1995년 0.091, 1999년 0.121, 2002년에는 0.121로 증가되는 경향을 보여 1990년 이래 지역간 경제력 격차가 계속 확대되고 있음을 나타냄.
  - 산업별 불균등 기여율을 보면 제조업, 전기가스수도건설업이 경제력 격차를 확대시켜 왔으며, 서비스업과 공공부문은 경제력 격차를 완화하는 산업으로 나타남.
  - 특히 제조업의 부가가치가 전산업에서 차지하는 비중은 1990년 30%에서 2002년에는 36.3%로 증가되었으며, 1인당 GRDP가 높은 지역에 집중되어 제조업의 불균등기여율은 1990년 43%, 1999년 93%, 2002년 107.5%로 증가하여 경제력격차를 확대시키는 주요한 산업으로 부상함.

○ 이러한 상황에서는 정부개입이 필연적이겠으나 그 방향 정립이 논의의 대상이 될 것인바, 정부정책이 경제력 격차를 발생시키는 구조분석에 근간을 두어야 하며, 구조변화에 합치하는 수단을 도출해야 할 것임.

- 제조업이 불균등도 심화의 주요한 원인이며, 동 산업은 속성상 연관산업의 성장 등에 기여하는 바가 크므로 낙후지역에서 제조업이 육성되면 경제력 격차 완화에 기여하는 바가 클 것임.

- 또한 광역시를 중심으로 생산자서비스업이 발전할 수 있는 여건을 조성하여 광역시가 주변 제조업 중심지와 강력한 연관관계를 가질 수 있도록 유도하는 것이 지역간 균형발전을 위한 전략이 될 것임.

○ 행정중심복합도시의 건설을 위한 투자는 지역간 균형발전이란 목표와 부합하지 않는 것으로 나타남.

- 충청남도에 건설투자 자금이 투입될 경우의 승수분석 결과를 보면 향후 23년(2007~30) 동안 용지보상비를 제외한 41조원이 신행정수도 건설을 위하여 투입되면 전국적으로 99.3원의 생산, 41조원의 부가가치, 81.7만명의 고용을 유발하게 될 것이나

- 생산을 기준으로 지역별 파급효과를 보면 전국 경제적 효과의 47.5%가 충청남도에서 나타나게 되며(47.1조원), 충청남도, 충청북도, 대전을 포함한 충청권으로의 파급효과는 56%(55.6조원)를 차지하여 건설투자로 인한 생산유발효과의 상당부분이 충청권으로 귀속됨.

- 타 지역으로의 파급효과를 보면 경기도 12.3%(12.2조원), 서울 7.7%(7.6조원), 인천 3.4%(3.4조원) 등 수도권으로의 파급효과가 23.4%(23.2조원) 정도 되는 것으로 나타남.
  - 행정구역별로 기타지역을 보면 전남 4.6%(4.6조원), 부산 4.0%(3.9조원)을 제외하면 그 효과가 미미한 수준임.
  - 지역간 경제적인 연계구조, 충청권과 수도권의 경제적 유대관계가 깊기 때문에 신행정수도 건설의 파급효과가 충청권과 수도권으로 국한되는 것이며, 경제적인 효과가 나타나지 않는 지역은 충청권과의 경제적인 연계가 깊지 않으며, 나아가 충청권의 건설수요를 충족시킬 중간재를 공급할 연관산업이 발달하지 못한 결과임.
- 이를 근간으로 판단하면 충청권에 대한 건설투자는 그 파급효과가 자금이 투입되는 지역에 집중되는바 충청남도는 성장성이 가장 높은 지역의 하나이므로 지역간 균형발전의 시각과는 거리가 있는 것으로 보임.
- 서울 및 경기도의 행정서비스 수요(기능)가 충청남도 이전될 경우
- 생산을 기준으로 지역별 파급효과를 보면 서울은 5,672.9억원의 생산 감소, 경기도에서는 4,165.9억원의 생산 감소가 유발되며, 직접적인 수요 감소가 발생하지는 않았지만 인접한 인천에서는 209.1억원 감소가 나타나며, 서울 및 경기도에 크게 의존하고 있는 강원도에서도 91.9억원의 생산 감소가 나타남.

- 행정서비스 기능이 새로 추가되는 충청남도에서는 8,218.1억원의 생산증가가 유발되며, 충청남도의 공공행정 및 국방 부문과 경제적 연계정도가 깊은 전라남도, 대전, 부산 등에서도 비교적 강한 생산유발효과가 유발됨으로써 전국적으로는 부정적인 효과를 초래하는 한편 지역별로 행정서비스를 매개로 한 소득이전이 발생됨.
  - 1990년대를 통하여 충청남도는 연평균 8.1%에 달하는 가장 높은 경제성장률을 시현한 지역이다. 또한 지역간 경제력 격차를 초래하는 제조업이 충청남도에 집적되고 있으며(1인당 GRDP 기준), 1990~2002년간의 제조업 성장률이 가장 높았으므로 행정중심복합도시 건설은 지역간 균형발전이란 정책목표와 부합하지 않는 평가할 수 있을 것이다.
- 현 정책구도에 따른 행정서비스 이전은 지역간 소득 이전, 특히 생산기반의 편중이 초래되므로 생산기반의 지역별 편중 현상을 유발하지 않고 관련 자금을 낙후지역의 생산기반 확충에 투입하는 것이 지역간 균형발전 목표에 더욱 적합하다고 평가할 수 있을 것임.

## □ 제2주제 : 행정중심복합도시건설에 따른 교통영향 분석

주제발표자: 김순관 (서울시정개발연구원 연구위원)

- 정부의 행정중심복합도시 건설 추진의 가장 큰 이유는 수도권이 점점 과밀·과대화되는 것을 막기 위해 수도권의 주요 행정기능을 타 지역으로 이전시켜 수도권의 분산효과 및 지역균형발전을 통한 시너지 효과를 창출해 내고자 함이다. 본 연구는 2005년 2월 23일에 정부가 발표한 이전규모인 수도권에서 충청권으로 인구이전 11.15만 명, 공무원이전 9,922명에 대한 교통영향을 분석하였다.

주요 분석관점은 첫째, 행정복합도시로 이전하게 되는 행정기관의 공무원 및 인구 감소로 인한 수도권내 교통혼잡 완화효과, 둘째, 행정복합도시로 수도권의 행정기관이 이전하게 됨으로써 수도권과 행정복합도시 간의 지역간 통행변화, 셋째, 중앙행정기관이 수도권과 충청권으로 분리됨으로써 나타나는 업무통행의 변화이다.

- 행정중심복합도시 건설로 인한 수도권 교통혼잡 완화 효과는 지극히 미미하다.

▶ 수도권 통행량 감소효과: 수도권 통행(5,908.1만 통행) 중 0.48x (28.3만 통행) 감소

▶ 도로교통 혼잡 완화효과: 수도권 통행(5,908.1만 통행) 중 0.13x ( 7.5만 통행) 감소

< 행정복합도시 건설로 인하여 수도권에서 감소되는 통행량 >

	인구 <sup>주1)</sup> (명)	통행 발생량 (통행/일)	수도권 통행량 감소비율
수도권	2,323만	59,081,742(A)	-
행정복합도시 이전대상	11.15만	283,433(B)	B/A: 0.48(%)

주1) 2003년 12월 주민등록인구 기준, 통계청

□ 행정중심복합도시 건설로 인하여 수도권과 충청권간의 지역간 통행량의 증가로 고속도로 정체는 더욱 심해진다.

신행정수도 건설과는 달리 중앙행정기관이 수도권과 충청권으로 분리되어 위치함으로써 수도권 내부에서 이루어지던 각부처간 업무통행이 지역간 통행으로 추가 발생하게 된다.

- ▶ 평일 지역간 통행의 증가: 현재 지역간 통행량(202,827통행) 중 4.0% (4,065통행) 증가
- ▶ 주말 지역간 교통량의 증가: 현재 주말 수도권·충청권 고속도로 통과차량(210,619대) 중 3.0% (6,327대 차량) 증가

<주말 수도권·충청권 교통량 증가>

서울유출입 고속도로 톨게이트	주말 통과대수(대/일)	충청권→수도권 증가 차량대수(대)	증가율
서울 톨게이트	92,594	6,327	3.0%
동서울 톨게이트	53,240		
서서울 톨게이트	64,785		
합계	210,619		

주) 2004년 6월 기준, 한국도로공사

□ 중앙행정기관 및 산하기관이 충청권으로 이전하면서 건설될 행정복합 도시는 행정업무관련 통행이 주로 발생하게 되며 불필요한 업무통행 거리를 증가시켜 업무의 효율성 저하가 예상된다 .

- ▶ 수도권에서 중앙행정부처와 관련된 업무통행거리 변화: (+) 396%
- ▶ 충청권에서 중앙행정부처와 관련된 업무통행거리 변화: (+) 588%
- ▶ 전국에서 중앙행정부처와 관련된 업무통행거리 변화: (+) 165%

<중앙행정기관 지역별 방문자 비율을 적용한 통행거리 기준 접근성 분석>

권역구분	현재 (인 · km)	행정복합도시 건설시(인 · km)	변화 (%)
수도권	93,730	464,801	(+)396
대전충청권	34,483	237,383	(+)588
기타지역	206,256	183,995	(-)11
전국(계)	334,469	886,179	(+)165

□ 정부에서 제안한 수도이전과 행정복합도시 모두 수도권내 교통혼잡 완화 효과는 아주 미미할 것으로 예측된 반면, 수도권-충청권간 지역간 통행량 변화는 상대적으로 증가폭이 큰 것으로 분석되었다. 또한, 업무관련 통행 거리 증가측면에서 살펴보면, 오히려 행정복합도시가 이동 인구 및 이전 공무원수 대비 업무통행거리 변화는 각각 177.8%, 62.2% 증가하는 것으로 나타난다. 이 결과는 중앙행정기관들이 수도권과 충청권으로 분리되어 위치함으로써 행정복합도시 건설시 수도이전보다 장거리 업무통행의 비효율성이 더 커짐을 의미한다.

<행정중심복합도시 건설에 따른 교통영향분석 결과 요약 >

통행 구분		행정복합도시
수도권내 교통혼잡 완화효과	수도권 통행량 감소효과	▽ 0.48% (28.3만 통행)
	도로교통 혼잡 완화효과	▽ 0.13% (7.5만 통행)
수도권-충청권 지역간 통행변화	평일 지역간 통행	▲ 4.0% (8.0천 통행)
	주말 지역간 통행	▲ 3.0% (6.3천대)
업무의 효율성 측면( 업무통행거리)		▲ 165.0% (55.2만 인 · km)

지 해 명  
(강원대학교 경제학과 부교수)

## 목 차

---

I. 서론 .....	1
II. 지역간 경제력 격차의 추이 .....	2
1. 분석방법 .....	2
2. 지역간 경제력 격차의 추이 분석 .....	4
III. 행정중심복합도시 건설의 지역별 파급효과 .....	8
1. 분석방법 .....	8
(1) 다지역 산업연관모형(MRIO)의 체제 .....	8
(2) 승수분석방법 .....	9
(3) 누출구조의 분해 .....	10
2. 행정중심복합도시 건설의 지역간 균형발전 효과 .....	14
IV. 행정서비스의 이전효과 .....	17
1. 이전규모 및 분석개요 .....	17
2. 전국 지역별 파급효과 .....	18
VI. 결론 및 연구의 한계 .....	21
<참고문헌> .....	23

---

## I. 서론

정부가 추진 중에 있는 행정중심복합도시 건설 및 행정서비스 기능 이전이 “신 행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법”의 제1조에 명시된 “수도권의 과밀집중에 따른 부작용을 시정하기 위하여 행정중심복합도시를 건설하는 방법 및 절차에 관하여 규정함으로써 국가의 균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다”라는 목표와 부합하는가에 대한 논란이 지속되고 있다.

광역시·도를 중심으로 평가할 경우 충청남도에 비하여 낙후 정도가 심한 지역이 다수 존재하고 있으며, 동 지역은 1990~2002년간 1인당 GRDP 성장률이 연평균 8.1%에 달하는 성장세를 보이는 지역이다. 이러한 상황에서 동 지역에 행정중심복합도시를 건설하고 행정서비스 기능을 이전한다면 지역내·외 경제적 파급효과를 초래하는 동시에 해당지역의 시장규모를 확대시켜 추가적으로 민간자금의 유입을 유도하는 등 강력한 유인으로 작용하게 될 것이다. 이와 같이 생산기반이 타 지역에 비하여 충실하고 또한 성장세가 높은 지역에 대한 투자를 수단으로 지역간 균형발전(국가균형발전)을 이루겠다는 정부 정책이 합의를 얻지 못하고 있기 때문이다.

수단과 정책이 합치하지 않을 경우 사회경제적 비용을 유발하고 나아가 지역간 갈등의 소지를 제공한다는 측면에서 가능한 사전적인 평가가 이루어져야 할 것이며, 또한 합의를 바탕으로 하여 정책수단을 수정·보완해야 할 것이다.

본 연구는 행정중심복합도시의 건설과 행정서비스 기능의 지역간 이전이 지역간 균형발전에 미칠 효과를 분석을 목적으로 하고 있다. 논문의 제2장에서는 GINI 계수 요인분해방식을 적용하여 지역간 경제력 격차의 추이와 산업별 불균등 기여도를 분석하고 지역산업별 성장률을 토대로 지역별 성장패턴을 비교한다. 제3장에서는 행정복합도시 건설 투자로 인하여 유발되는 지역별 파급효과를 평가하고 국가균형발전에 미치는 영향을 분석한다. 파급효과의 분석에서는 MRIO(다지역 산업연관모형)의 승수분석을 적용하도록 한다. 제4장에서는 MRIO 분석을 토대로 서울 및 경기도에서 공급되던 정부의 행정서비스가 충청남도로 이전될 경우에 나타나게 되는 전국 지역별 파급효과를 토대로 하여 지역간 균형발전에 미치는 효과를 검토하도록 한다. 결론에서는 논의를 요약하고 대안을 제시하는 동시에 본 연구의 한계를 적시하도록 한다.

## II. 지역간 경제력 격차의 추이

지역간 경제력 격차(불균등도) 분석에는 지니계수, 타일지수, 변이계수, FGT 지수 등이 주로 이용되고 있다. 불균등을 발생시키는 요인을 분석할 수 있는 방법으로는 지니계수 요인분해와 타일지수의 분해가 적용될 수 있으나 타일지수의 경우 총량적 격차를 부문간 요인과 부문내 요인으로 분리하는 방법으로서 산업별 불균등 기여도 분석에는 적합하지 않다. 따라서 Pyatt, Chen, Fei(1980)에서 제안된 요인분해방식(exact decomposition)을 적용하여 산업별 불균등 기여도를 평가하도록 한다.

지역별 일인당 부가가치는 각 산업에서 생산된 부가가치로 구성되며, 지역의 일인당 총부가가치를  $y_i$ , 일인당 총부가가치의 소득순위를  $r(y)$ 로 표기하기로 한다. 평균 일인당 총부가가치와 평균 일인당 총부가가치의 순위는 (1)과 (2)로 나타나게 된다.

$$(1) \quad \bar{y} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n y_i \geq 0.$$

$$(2) \quad \bar{r}(y) = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n r(y_i) = \frac{(n+1)}{2} = \bar{r}$$

일인당 총부가가치의 생산이 어느 지역에 집중되었는가를 나타내는 집중률(concentration ratio)은 (3)과 같이 표기될 수 있다.

$$(3) \quad C(y) = \frac{2}{n} \sum_{i=1}^n \frac{y_i}{\bar{y}} \{r(y_i) - \bar{r}\} = (2/\bar{y}) \text{cov}(y, r(y))$$

산업별 집중률은 (3)식을 산업별 부가가치로 분해함으로써 도출된다. 지역의 산업별 부가가치  $y_i$ 는 (4)식과 같이 지역의 산업별 부가가치  $x_{ik}$ 로 구성되며, 평균은 (5)식과 같이 나타나게 된다.

$$(4) \quad y_i = \sum_{k=1}^m x_{ik} \text{ for } i=1, \dots, n, k \text{는 산업}$$

$$(5) \quad \bar{y} = \sum_{k=1}^m \bar{x}_k$$

이 경우 지역의 일인당 총부가가치의 순위로 평가되는 산업의 일인당 부가가치의 집중률은 (6)과 같이 분해된다.

$$(6) \quad \overline{G(y)} = \left( \frac{2}{n\bar{y}} \right) \text{cov} \left[ \sum_k x_{ik}, r(y) \right] = \sum_{k=1}^m \phi_k C \left( \frac{x_k}{y} \right), \quad \phi_k = \bar{x}_k / \bar{y}$$

여기에서  $C(x_k/y)$ 는 일인당 총부가가치의 순위로 계산된 집중률을 의미한다. 그렇지만 (3)식의 집중률은 총부가가치의 순위에 따라서 산업별 부가가치의 불균등도를 결정하므로 산업별 소득순위에 의거하여 계산되는 산업별 부가가치의 지니계수와는 차이를 보이게 된다. 이를 보정하기 위해서는 산업별 우선순위를 고려한 지니계수를 계산하고 이를 집중률과 비교하여 그 차이를 보정해야 한다. 각 산업의 일인당 부가가치의 순위  $r(x_k)$ 에 의거하여 계산된 지니계수는 (7)과 같이 나타나게 된다.

$$(7) \quad G(x_k) = (2/n \bar{x}_k) \text{cov}(x_k, r(x_k))$$

일인당 총부가가치의 순위를 기준으로 평가한 집중률과 산업의 일인당 부가가치의 순위에 따라 계산된 지니계수간에는 (8)과 같은 차이가 발생하게 되며,  $r(y) = r(x_k)$  관계가 성립하지 않는 한 두 지표간 격차가 상존하게 된다.<sup>1)</sup>

$$(8) \quad \frac{C(x_k/y)}{G(x_k)} = \frac{\text{cov}(x_k, r(y))}{\text{cov}(x_k, r(x_k))} = R(y, x_k)$$

1) 도출과정 및 양 지표간 격차에 관한 상세한 설명은 Pyatt, Chen and Fei(1980)을 참조.

따라서 각 산업별 일인당 부가가치의 지니계수와 (8)에서 제시된 지표간 격차  $R(y, x_k)$ 을 계산한 후 (9)에서와 같이 조정·합산하는 과정을 통하여 전체 지니계수를 도출한다.

$$(9) \quad G(y) = \sum_k \phi_k R(y, x_k) G(x_k)$$

(9)에서는 산업별 평균부가가치와 총부가가치의 상대비중, 집중도와 지니계수와 의 격차, 산업별 지니계수의 곱인 산업별 불균등도가 계산되며, 산업별 불균등도의 합이 전체 지니계수로 나타나게 된다. 여기에서 도출되는 지니계수  $G(y)$ 는 지역의 일인당 총부가가치와 그 순위를 가지고 계산한 지니계수와 일치하게 된다.<sup>2)</sup> 지니계수의 요인분해에서는 산업별 불균등 기여도가 (-)의 값, 즉 불균등을 완화하는 요인으로 나타날 수 있는바 이는 일인당 총부가가치의 순위로 평가할 경우 순위가 낮은 지역에 특정산업이 집중되어 있다는 것을 의미한다. 이와 같이 산업별 부가가치 창출 측면에서의 불균등도와 전체 부가가치 생산의 불균등도를 비교할 수 있다는 데에 동 지표의 유용성이 있다.

총량으로 경제력 격차를 평가할 경우에는 지역에 집적된 인구규모가 사상되어 지역주민에 대한 기회의 평가기준을 설정할 수 없으므로<sup>3)</sup> 1인당 GRDP를 기준으로 하여 지역간 경제력 격차를 평가하도록 한다. 1인당 GRDP를 기준으로 평가한 지니계수는 1990년에서 0.076, 1995년 0.091, 1999년 0.121, 2002년에는 0.121로 증가되는 경향을 보여 1990년 이래 지역간 경제력 격차가 계속 확대되고 있음을 보여주고 있다(<표 1> 참조)<sup>4)</sup> 일정 수준의 지역간 경제력 격차는 존속할 수밖에 없겠지만 지역간 경제력 격차는 생산성, 고용수준, 소득, 자본축적 등의 차이와 주민들의 후생수준 격차를 나타내는 것이므로 지역간 갈등의 소지를 제공하며, 특히 이동성(mobility)이 낮은 주민들의 경제적 악순환을 초래하게 되므

2) Pyatt, Chen and Fei(1980)의 독창성은 집중도와 일반적인 지니계수와 정확하게 일치시키는 이러한 분석방법을 마련한데 있으며, 저자들은 이를 정확한 요인분해(exact decomposition)라고 부르고 있다.

3) GRDP를 기준으로 하여 서울이나 수도권이 차지하고 있는 비중을 논하는 것은 면적·인구·기능 등 다양한 기준을 사상하게 된다.

4) 울산의 GDP는 1997년부터 통계청에서 발표하고 있지만 시계열을 맞추기 위하여 자료가 발표된 이후의 시점에서도 울산을 경남에 포함하였다.

로 정부개입은 타당하다고 볼 수 있을 것이며, 따라서 공공부문은 지역간 균형발전을 추구해야 할 것이다. 지역간 경제력 격차는 지역산업별 생산기반 차이에서 발생하게 되므로 산업의 측면에서 지역간 경제력 격차 발생요인을 규명하고 정합성을 갖는 정책수단을 모색하는 것이 필요하다.<sup>5)</sup>

산업별 불균등 기여율을 보면 제조업, 전기가스수도건설업이 경제력 격차를 확대시켜 왔으며, 서비스업과 공공부문은 경제력 격차를 완화하는 산업으로 나타나고 있다. 제조업의 부가가치가 전산업에서 차지하는 비중은 1990년 30%에서 2002년에는 36.3%로 증가되었으며, 1인당 GRDP가 높은 지역에 집중되어 불균등 기여율은 1990년 43%, 1999년 93%, 2002년 107.5%로 증가하여 경제력 격차를 확대시키는 주요한 산업으로 부상하고 있다. 전기가스수도건설업의 부가가치 비중은 1990년 13.5%에서 2002년 10.9%로 감소하였지만 불균등 기여율은 1990년 4.8%에서 2002년에는 9.6%로 증가하여 불균등도를 높이는 차 순위의 요인으로 나타나고 있다.

<표 1> 지니계수와 산업별 불균등 기여도: 1990 ~ 2002년간

		전산업	농림어업광업	제조업	전기가스수도건설	생산자서비스	기타서비스	공공부문
1990	지니계수	0.076	-0.016	0.033	0.004	0.040	0.018	-0.002
	기여율(%)	100	-20.3	42.9	4.8	52.2	23.6	-3.2
	부가가치비중(%)	100	8.3	30.0	13.5	21.9	18.2	8.2
1995	지니계수	0.091	0.019	0.049	0.011	0.009	0.000	0.003
	기여율(%)	100	21.4	53.9	11.7	10.2	-0.4	3.2
	부가가치비중(%)	100	6.5	29.4	13.8	25.3	18.7	6.3
1999	지니계수	0.121	0.020	0.112	0.017	-0.017	-0.012	0.001
	기여율(%)	100	16.2	93.0	14.2	-14.0	-9.9	0.5
	부가가치비중(%)	100	5.8	34.8	11.4	25.9	16.8	5.3
2002	지니계수	0.121	0.009	0.130	0.012	-0.016	-0.013	-0.001
	기여율(%)	100	7.7	107.5	9.6	-13.4	-10.4	-1.1
	부가가치비중(%)	100	4.6	36.3	10.9	26.8	16.9	4.4

주: Pyatt-Chen-Fei(1980)의 지니계수 요인분해방식을 이용하였음. 생산자서비스는 운수 및 보관, 통신서비스, 금융보험업, 부동산·사업서비스를 포괄하며, 기타서비스는 도소매음식숙박, 방송문화오락, 연구교육서비스 등을 포함함. 공공부문은 입법부, 사법부, 행정부 등 중앙정부와 지방정부기관, 국공립교육기관, 정부출연연구기관, 기타 공공비영리기관을 포괄함.

생산자서비스업은 1990년 52.2%에서 1995년 10.2%로 1990년대 중반까지 지역간 경제력 격차를 확대시키는 산업으로서 기능하였지만 1999년 -14%, 2002년에

5) 소득을 규정하는 것은 지역산업의 생산성으로 볼 수 있으며, 산업구성(다양성)과 규모에 의하여 고용수준이 결정된다는 논리에 기반을 두고 있다. Cella(1996) 참조.

는 -13.4%로 지역간 경제력 격차를 축소시키는 역할을 하고 있는바 기여율은 다소 낮아지는 경향을 보이고 있다. 기타서비스업의 기여율을 보면 1995년 -0.4%, 1999년 -9.9%, 2002년 -10.4%로 나타나 지역간 경제력 격차를 완화시키는 역할을 하고 있다. 공공부문은 지역간 불균등도를 낮추고는 있지만 타 산업의 상대적인 성장으로 인하여 전산업에서 차지하는 비중이 1990년 8.2%, 1995년 6.3%, 2002년 4.4%로 감소하였고, 따라서 그 역할이 취약해지는 것으로 판단할 수 있을 것이다.

일반적으로 제조업은 서비스업에 비하여 중간투입의 비중이 높으므로 연관산업의 발전 등 지역경제의 성장을 견인하는 강력한 산업으로 기능하지만 연관산업의 집적·성장 등 그 육성을 위한 여건조성에 많은 시간·비용이 소요되므로 현재와 같은 제조업의 특정지역으로의 편중과 그것이 결과하는 지역간 경제력 격차의 확대는 지속될 가능성이 높은 것으로 평가할 수 있을 것이다.

<표 2> 지역산업별 성장률: 1990~2002년간

단위:백만원, %

	2002년 1인당 GRDP	인구	전산업	농림어업 광업	제조업	전기가 스수도 건설	생산자 서비스	기타 서비스	정부부문
서울특별시	10.3	-0.2	4.4	-6.0	0.8	2.3	6.2	4.7	0.4
부산광역시	8.2	-0.1	4.1	-0.9	-0.5	3.8	8.1	4.9	1.4
대구광역시	6.5	0.9	2.8	2.8	-0.2	1.5	5.5	4.3	1.4
인천광역시	8.6	2.6	3.0	8.1	-0.3	1.2	8.7	3.6	2.2
광주광역시	7.8	1.8	3.2	0.4	2.7	-0.7	6.8	3.6	-0.5
대전광역시	8.0	2.7	3.0	-4.7	0.4	1.1	7.2	4.5	0.5
경기도	12.4	4.4	6.0	-3.1	8.2	0.9	8.6	3.6	-0.6
강원도	7.6	-0.1	3.7	-0.2	3.5	3.4	6.5	6.9	-0.5
충청북도	12.4	0.7	7.2	1.6	11.2	2.9	9.5	6.2	0.2
충청남도	11.9	-0.3	8.1	2.5	12.5	8.9	10.6	7.5	0.0
전라북도	7.7	-0.4	4.5	1.0	4.5	4.8	9.5	5.9	0.0
전라남도	11.4	-1.5	6.9	2.6	9.4	7.6	10.8	7.5	0.9
경상북도	13.9	0.1	7.3	0.6	10.9	7.7	9.3	5.8	-0.9
경상남도	14.2	1.4	5.2	0.8	6.2	2.8	8.7	4.4	-0.3
제주도	8.8	0.7	4.0	2.1	-2.6	3.6	6.8	7.3	0.3
전국	10.7	1.0	5.2	0.2	6.9	3.4	7.0	4.6	0.0

산업의 발전경로를 보면 제조업의 경우 도시의 외곽지역에서 성장하며, 고차서비스로 평가되는 생산자서비스업의 경우 주변의 시장 및 내부 인적자원을 배경으로 하여 광역시를 중심으로 성장하는 한편 기타서비스업종은 인구 및 소득규

모에 비례하여 성장하는 것이 일반적인 발전경로로 평가되고 있다.<sup>6)</sup> 1990~2002  
년간 1인당 GRDP 성장률을 기준으로 우리나라의 지역별 성장패턴을 보면(<표  
2> 참조) 특별·광역시의 성장은 퇴조하였으며, 충남, 전남, 경북, 충북 등의 성  
장세가 두드러지는 것으로 나타나고 있다. 상대적으로 빠르게 성장하고 있는 지  
역은 제조업의 성장률과 제조업의 성장을 견인하는 생산자서비스업의 성장 수준  
역시 높았으며, 부산, 인천을 제외한 특별·광역시는 주변지역 생산자서비스업의  
급격한 성장 결과 광역시의 본래 기능이 위축되었고, 대도시의 주력산업이라고  
할 수 있는 생산자서비스업의 성장이 충분히 유발되지 않은 것이 우리나라 지역  
경제의 성장경로에서 나타나는 특징이라고 할 수 있다. 이와 같이 우리나라의 경  
우 일반적인 발전경로와는 달리 제조업의 지역별 편중 및 광역시의 역할감소가  
지역간 경제력 격차를 초래하는 요인이 되고 있다. 따라서 이러한 지역에 대한  
투자를 축으로 하여 하여 지역간 균형발전을 도모하는 것이 바람직할 것이다.

---

6) Holmes & Stevens(2002) 참조.

### Ⅲ. 행정중심복합도시 건설의 지역별 파급효과

행정중심복합도시 건설은 일반적인 산업의 육성과정에서 보여 지듯이 공공부문이 주도하여 산업의 발전에 필요한 공공재를 공급하고 이러한 자본투입이 지역의 생산능력의 증대로 이어지는 동시에 타 지역의 연관산업이 함께 발전할 수 있도록 유도하는 산업 발전전략과는 다르다. 행정중심특별도시의 건설은 수요부양효과를 통하여 지역경제를 활성화하는데 지역내 파급효과가 크거나 몇몇 권역에 그 파급효과가 집중된다면 ‘수혜의 특정지역으로의 편중’ 문제를 야기할 수 있다. 이러한 정책의 경제적 파급효과가 지역간 균형발전에 기여할 수 있는지의 여부를 평가하기로 한다.

#### (1) 다지역 산업연관모형(MRIO)의 체제

다지역 산업연관모형은 지역기술계수·지역교역계수를 추정하는 방식에 따라서 지역간 산업연관모형(IRIO : Isard Model)과 다지역 산업연관모형(MRIO : Chenery and Moses Model)으로 분류된다. 지역간 산업연관모형은 조사방식(survey)에 의거하여 지역기술계수 및 지역 간 교역계수를 구축하기 때문에 실제 지역별 산업연관구조를 대표하는 장점을 가지고 있다.<sup>7)</sup> 단일지역모형을 지역의 교역비중을 고려하여 이용하는 방법도 이용되지만 이 경우 지역간 파급효과 및 환류효과를 밝히는데 어려움이 따르므로 다지역 모형을 이용하는 것이 구조분석에 적합하다.

현실에서는 이용 가능한 자료가 제한되어 있으며, 조사를 위한 비용의 과다 등으로 대체로 MRIO형의 모형을 구축하여 이용하는바 본고에서 이용되는 모형역시 MRIO 방식에 따라서 구축되었다. 지역별 기술계수(technical coefficient), 지역별 부가가치, 지역별 최종수요를 추정하여 데이터 셋을 구축한 후에 지역 간 교역계수를 추정하며, 지역별 기술계수, 부가가치, 최종수요, 교역계수를 결합하는 순서로 모형이 구축된다.<sup>8)</sup> 다지역 산업연관모형(MRIO)에서는 각 지역이 독자적인 경제단위로 기능하며, 지역간 교역계수가 지역경제를 연계하게 된다. 지역별 투입계수에 의해서 지역별 경제적 파급효과의 격차가 발생하게 되며, 지역

7) Miller & Blair(1995), Polenske(1980).

8) 지해명 외(2003) 참조.

별 투입계수는 지역 간 교역계수와 결합됨으로써 지역 내·외에서 공급하는 중간투입재와 최종재의 규모(지역수요의 주입 및 누출)를 결정한다.

지역별·산업별 부가가치 항목에는 지역·산업별 부가가치율의 차이가 반영되어 있으므로 지역·산업별 최종수요 변화에 따른 승수효과의 격차를 평가할 수 있다. 다지역 산업연관모형 내에서 각 지역의 경제변수들은 교역계수에 의하여 연계되어 있으므로 한 지역의 수요변화는 수요가 발생한 지역과 경제적으로 연계되어 있는 타 지역경제에 영향을 미치게 된다. 본고에서 이용되는 모형은 16개 행정구역별 특별시·광역시·도로 구성되어 있으며, 상품 및 서비스의 생산과 지역별 이·출입 구조 역시 16개 행정구역 모듈로 구성되어 있다. 지역산업연관표의 기준이 되는 전국표의 최근 작성시점이 2000년이었으므로 동 분석에서 이용되는 MRIO모형 역시 2000년 전국 산업연관표를 기준으로 하여 구축되었다.

## (2) 승수분석방법

산업연관표를 이용한 승수의 정태분석에서는 수요측면에서의 분석, 공급측면의 분석, 혼합모형(mixed exogenous / endogenous approach)이 주로 이용되고 있으며, 자본스톡을 매개한 동태분석도 이용된다. 수요측면의 승수분석은 최종수요(민간소비, 정부소비, 원천투자·운용투자, 수출 등)가 변화되었을 때의 경제적인 파급효과를 추정하는데 주로 이용된다. 이 방식은 모든 지역·산업이 초과생산능력을 가지고 있다는 가정, 즉 부가가치 생산요소인 노동과 자본이 최종수요의 변화를 충족시킬 수 있을 만큼 공급되는 경제나 유희생산설비·유희노동력이 있는 상황, 즉 생산요소의 공급에 제한이 없다는 가정 하에 적용된다.

공급측면에서의 분석방법은 생산물의 투입구조 측면에서 승수를 분석하는 방식으로 화폐가치로 평가한 부가가치 생산요소의 변화, 예를 들면 노동력의 부족 등이 경제에 미치는 충격을 평가하기 위한 기법이다. 특정한 생산부문에서 부가가치 생산요소의 감소가 나타날 경우 해당 산업뿐만 아니라 그 생산의 감소로 인해서 나타나게 되는 경제전체에 대한 충격을 분석하는데 적합하다. 혼합모형은 모형의 일부 내생부문(중간투입)과 외생부문(최종수요)을 서로 바꾸어 승수분석을 행하는 방식이다. 특정산업의 생산능력이 제한될 경우 일반적인 수요측면에서의 분석은 현실적으로 큰 의미를 가지지 못하므로 이 방식이 이용된다. 수요측면의 승수분석과는 달리 외생인 생산량 변화에 따른 수요측면의 파급효과를 내생적으로 평가할 수 있는 장점을 가진다. 한 산업의 생산의 변화가 타 산업의 생산

의 변화에 미치는 효과를 평가하기 위해서는 혼합모형의 변형형태인 Ritz-Spaulding의 방식이 이용되기도 한다.<sup>9)</sup> 동태분석에서는 현기의 생산에 필요한 중간투입, 최종수요뿐만 아니라 각 산업이 필요로 하는 차기의 자본스톡 규모에 기반을 두고 현기와 차기의 생산규모를 추정하는 방식이다. 경제적 파급효과와 추정보다는 현행 기술구조 및 자본스톡에 기반을 두고 경제성장을 전망하는데 주로 이용된다.

현재의 분석에서는 충청남도예 행정특별시 등을 건설하는 수요부양효과, 즉 건설 등의 산업에 대한 수요가 증대되었을 경우에 나타나게 되는 지역산업별 파급효과를 평가하고 있으므로 생산요소의 공급에 제한이 없다는 가정 하에 이용되는 수요측면의 승수분석을 적용하기로 한다.

### (3) 누출구조의 분해

누출구조를 중심으로 파급효과를 분석하는바 2지역으로 구성된 다지역 산업연관모형을 상정하고 그 개념을 분석하기로 한다.  $A^L$ 은 지역 L의 투입계수행렬,  $A^M$ 은 지역 M의 투입계수행렬,  $C_i^{LM}$ 은 상품 i의 지역 L에서 지역 M으로의 이출로 표기한다. 교역계수행렬을 대각화하면

$$C^{LM} = \begin{pmatrix} C_1^{LM} \\ \vdots \\ C_n^{LM} \end{pmatrix} \quad \hat{C}^{LM} = \begin{bmatrix} c_1^{LM} & 0 & \cdots & 0 \\ 0 & c_2^{LM} & \cdots & 0 \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ 0 & 0 & \cdots & c_n^{LM} \end{bmatrix}, L = L, M, M = M, L$$

$$A^L = \begin{pmatrix} a_{11}^L & a_{12}^L \\ a_{21}^L & a_{22}^L \end{pmatrix}, \quad A^M = \begin{pmatrix} a_{11}^M & a_{12}^M \\ a_{21}^M & a_{22}^M \end{pmatrix}$$

$$\hat{C}^{LL} = \begin{pmatrix} c_1^{LL} & 0 \\ 0 & c_2^{LL} \end{pmatrix}, \quad \hat{C}^{ML} = \begin{pmatrix} c_1^{ML} & 0 \\ 0 & c_2^{ML} \end{pmatrix}$$

$$\hat{C}^{LM} = \begin{pmatrix} c_1^{LM} & 0 \\ 0 & c_2^{LM} \end{pmatrix}, \quad \hat{C}^{MM} = \begin{pmatrix} c_1^{MM} & 0 \\ 0 & c_2^{MM} \end{pmatrix}$$

9) 한국문화콘텐츠진흥원(2003), Miller & Blair(1985) 참조.

지역별 투입계수와 지역교역계수의 곱은 아래와 같이 표기된다.

$$\begin{aligned}\widehat{C}^{LL}A^L &= \begin{pmatrix} c_1^{LL}a_{11}^L & c_1^{LL}a_{12}^L \\ c_2^{LL}a_{21}^L & c_2^{LL}a_{22}^L \end{pmatrix}, & \widehat{C}^{ML}A^L &= \begin{pmatrix} c_1^{ML}a_{11}^L & c_1^{ML}a_{12}^L \\ c_2^{ML}a_{21}^L & c_2^{ML}a_{22}^L \end{pmatrix} \\ \widehat{C}^{LM}A^M &= \begin{pmatrix} c_1^{LM}a_{11}^M & c_1^{LM}a_{12}^M \\ c_2^{LM}a_{21}^M & c_2^{LM}a_{22}^M \end{pmatrix}, & \widehat{C}^{MM}A^M &= \begin{pmatrix} c_1^{MM}a_{11}^M & c_1^{MM}a_{12}^M \\ c_2^{MM}a_{21}^M & c_2^{MM}a_{22}^M \end{pmatrix}\end{aligned}$$

$X^L$ ,  $X^M$ 은 각 지역의 생산량,  $Y^L$ ,  $Y^M$ 을 각 지역의 최종수요로 표기하면, 균형식은 아래와 같이 정리된다.

$$\begin{aligned}(1) \quad X^L &= \widehat{C}^{LL}A^L X^L + \widehat{C}^{LM}A^M X^M + \widehat{C}^{LL}Y^L + \widehat{C}^{LM}Y^M \\ (2) \quad X^M &= \widehat{C}^{MM}A^M X^M + \widehat{C}^{ML}A^L X^L + \widehat{C}^{MM}Y^M + \widehat{C}^{ML}Y^L\end{aligned}$$

각 지역의 기술계수와 최종수요는 교역계수에 의해서 서로 연계되어 있으므로 L지역의 최종수요의 변화는 L지역뿐만 아니라 M지역에도 파급된다.

$$\begin{aligned}(3) \quad (I - \widehat{C}^{LL}A^L)X^L - \widehat{C}^{LM}A^M X^M &= \widehat{C}^{LL}Y^L + \widehat{C}^{LM}Y^M \\ (4) \quad -\widehat{C}^{ML}A^L X^L + (I - \widehat{C}^{MM}A^M)X^M &= \widehat{C}^{ML}Y^L + \widehat{C}^{MM}Y^M\end{aligned}$$

파급효과를 분해하기 위하여  $Y^M=0$ 라 하면, 식 (4)는 (5)식과 같이 정리되며, 식 (5)를 식 (3)에 대입하면 식(6)이 도출된다.

$$(5) \quad X^M = (I - \widehat{C}^{MM}A^M)^{-1}(\widehat{C}^{ML}Y^L + \widehat{C}^{ML}A^L X^L)$$

$$(6) \quad (I - \hat{C}^{LL} A^L) X^L - \hat{C}^{LM} A^M (I - \hat{C}^{MM} A^M)^{-1} (\hat{C}^{ML} A^L X^L + \hat{C}^{ML} Y^L) = \hat{C}^{LL} Y^L$$

식 (6)의 좌변에서  $(I - \hat{C}^{LL} A^L) X^L$ 은 L지역 최종수요의 변화가 지역내부에 미치는 효과를 나타내며, 좌변의 두 번째 항은 두 지역간 경제적 연계로 인한 효과로서, L지역의 수요변화가 M지역의 산업생산에 영향을 미치며(파급효과: spill-over), 이로 인해 M지역의 생산변화가 다시 L지역의 산업생산에 파급되는 효과를 포괄한(환류효과: feed-back). 여기에서 파급효과를 매개하는  $\hat{C}^{ML}$ 이 지역간 누출규모의 일부를 결정하는 교역계수이며, 이 교역계수와 지역의 산업연관 관계를 나타내는 지역간 기술계수와 결합되어 누출규모가 결정된다. 또한  $\hat{C}^{LM}$ 에 의하여 M지역의 생산변화가 다시 L지역으로 환류되는 크기를 결정하게 된다.

여기에서 주지되어야 할 것은 최종수요의 처리방식이다. Miller & Blair(1985)는 최종수요의 변화에 따른 파급효과를 분석하는 방법으로 다음의 두 가지 기법을 제안하고 있다. 첫째, 한 지역의 최종수요가 교역계수를 통하여 지역별로 배분되어 다른 지역의 생산과정으로 주입되는 방식이다.

(7)

$$\begin{pmatrix} X^L \\ X^M \end{pmatrix} = \left( \begin{pmatrix} I & 0 \\ 0 & I \end{pmatrix} - \begin{pmatrix} \hat{C}^{LL} & \hat{C}^{LM} \\ \hat{C}^{ML} & \hat{C}^{MM} \end{pmatrix} \cdot \begin{pmatrix} A^L & 0 \\ 0 & A^M \end{pmatrix} \right)^{-1} \cdot \begin{pmatrix} \hat{C}^{LL} & \hat{C}^{LM} \\ \hat{C}^{ML} & \hat{C}^{MM} \end{pmatrix} \cdot \begin{pmatrix} Y^L \\ Y^M \end{pmatrix}$$

두 번째, 지역별 수요가 다른 지역의 최종수요로 배분되지 않고 직접 자가지역의 생산과정에 주입되는 방식이다.

$$(8) \quad \begin{pmatrix} X^L \\ X^M \end{pmatrix} = \left( \begin{pmatrix} I & 0 \\ 0 & I \end{pmatrix} - \begin{pmatrix} \hat{C}^{LL} & \hat{C}^{LM} \\ \hat{C}^{ML} & \hat{C}^{MM} \end{pmatrix} \cdot \begin{pmatrix} A^L & 0 \\ 0 & A^M \end{pmatrix} \right)^{-1} \cdot \begin{pmatrix} Y^L \\ Y^M \end{pmatrix}$$

(8)과 같은 승수분석은 생산과정만이 지역별로 서로 연계되어 있기 때문에 지

역에서 특정한 생산물에 대한 수요가 발생하게 되면 수요가 발생한 지역의 생산 과정을 통하여 생산물이 공급된다는 것을 의미하며, 현재의 승수분석에서도 이러한 방식을 적용하였다.<sup>10)</sup> 정리하면 생산유발계수는 (9), 부가가치 유발계수는 (10), 고용유발계수는 (11)과 같이 표기된다.

$$(9) \quad X = (I - CA)^{-1} \cdot Y$$

$$(10) \quad V = A^V (I - CA)^{-1} \cdot Y$$

여기에서  $A^V$  는 부가가치율의 대각행렬을 나타낸다.

$$(11) \quad L = \hat{l} \cdot (I - CA)^{-1} \cdot Y$$

$\hat{l}$  은 고용유발계수의 대각행렬을 의미한다.

10) 이러한 방식을 따르면 앞의 기법에 비하여 지역내 승수가 과대평가되는 경향을 갖는다. 이 방식을 적용한 이유는 소비지출이 해당 지역에서 이루어지며, 또한 이러한 정책이 지역개발의 수단이 되기 위해서도 유통부문이 타지역으로부터 단순히 상품을 공급받아 소비하는 형태보다는 산업에 소요되는 상품과 서비스가 지역 내 생산과정을 통하여 공급되어야 할 것이기 때문이다. 따라서 이론적·현실적으로 타당하다. 이것이 Miller & Blair(1985)가 제기한 특정지역수요(regional specific demand)의 개념이라고 판단한다. 또한 이러한 승수분석방식이 모든 지역에 적용되었으므로 승수와 관련된 공간적 편의(spatial bias)는 나타나지 않을 것으로 본다.

행정특별시를 건설하는데 소요되는 비용이 알려지지 않고 있으므로 신행정수도 건설을 상정하고 추정한 건설비용을 토대로 분석하기로 한다. 정부는 신행정수도를 건설하기 위해서는 2007~2030년 간 45.6조(정부 11.2조원, 민간 34.4조원, 신행정수도건설추진지원단, 2003.11)가 소요되어야 할 것으로 추정하고 있다. 정부 및 민간의 투자규모는 다르겠지만 건설투자가 이루어질 경우 각 지역에 미치는 효과의 사인(sign)은 동일하게 나타날 것이므로 신행정수도건설추진단의 기 건설 비용 추정치를 적용하여 그 효과를 평가하고자 한다. 추정된 사업비에서 해외수요(수입수요)로의 누출(leakage)이 없는 것으로 가정하고 산업연관모형을 이용한 유발효과를 분석하였다.

결과를 보면 향후 23년(2007~30) 동안 용지보상비를 제외한 41조원이 신행정수도 건설을 위하여 투입되면 전국적으로 99.3원의 생산, 41조원의 부가가치,<sup>11)</sup> 81.7만명의 고용을 유발하게 될 것이다(2000년 MRIO 기준). 향후 정책이 어떻게 전개될 불투명하지만 지역간 교역구조에 근거할 때 현재의 분석에서 나타나는 경제적 파급효과의 지역별 점유비중은 유사한 경향을 보이게 될 것이므로 분석의 준거로서 설정할 수 있을 것이다.

충청남도에 건설투자자금이 투입되었다고 가정하였는바 생산을 기준으로 지역별 파급효과를 보면 전국 경제적 효과의 47.5%가 충청남도에서 나타나게 되며(47.1조원), 충청남도, 충청북도, 대전을 포함한 충청권으로의 파급효과는 56%(55.6조원)를 차지하여 건설투자로 인한 생산유발효과의 상당부분이 충청권으로 귀속됨을 보이고 있다. 타 지역으로의 파급효과를 보면 경기도 12.3%(12.2조원), 서울 7.7%(7.6조원), 인천 3.4%(3.4조원) 등 수도권으로의 파급효과가 23.4%(23.2조원) 정도 되는 것으로 나타나고 있다. 행정구역별로 기타지역을 보면 전남 4.6%(4.6조원), 부산 4.0%(3.9조원)을 제외하면 그 효과가 미미한 수준이다. 기타 권역별 파급효과를 보면 강원권 0.9%(0.9조원), 대구경북권 2.6%(대구 0.9%(0.9조원), 경북 1.7%(1.7조원)), 전라제주권 8.7%(광주 0.6%(0.6조원), 전북 3.4%(3.4조원), 제주 0.1%(0.1조원), 부산경남권 8.3%(부산 4.0%(3.9조원), 울산

11) 승수분석에서 지역의 최종수요가 해외수요로 누출되지 않을 경우 최종수요와 부가가치의 합은 같게 된다. 따라서 최종수요가 '1억원'으로 설정되면 부가가치 생산은 "1억원"이 된다. 수식으로는 쉽게 정리되지만 이해를 돕기 위하여 첨언하면 최종수요는 필요수량의 화폐 가치를 나타내며 부가가치는 필요량(화폐가치)을 생산한다는 의미이다. 생산된 재화와 관련하여 투입은 자연에 존재하는 상품 이전의 자원이며, 이를 인간의 노동과 장비를 이용하여 가공한 형태가 상품이며, 따라서 나타난 상품의 가치가 바로 부가가치가 되고, 이것이 바로 필요수량의 화폐가치이다. 생산유발효과는 이러한 필요수량을 생산하기 위하여 수반되는 즉 간접적인 생산까지 포함된 경제적인 활동을 의미한다.

2.3%(2.3조원), 경남 2.0%(2.0조원)) 등으로 나타나 권역별 편중현상도 역시 수반된다.

<표 3> 행정복합도시 건설의 지역별 파급효과

단위: 조원, 만명, %

	생산		부가가치		고용	
	유발효과 (조원)	비중 (%)	유발효과 (조원)	비중 (%)	유발효과 (만명)	비중 (%)
서울	7.6	7.7	3.6	8.7	6.1	7.5
부산	3.9	4.0	2.2	5.3	2.7	3.3
대구	0.9	0.9	0.4	1.1	0.7	0.8
인천	3.4	3.4	1.2	2.8	1.7	2.0
광주	0.6	0.6	0.3	0.8	0.5	0.6
대전	3.7	3.7	1.4	3.5	2.0	2.4
울산	2.3	2.3	0.7	1.7	0.7	0.8
경기	12.2	12.3	4.5	11.0	6.6	8.0
강원	0.9	0.9	0.4	1.1	0.7	0.8
충북	4.8	4.8	1.6	4.0	2.6	3.2
충남	47.1	47.5	20.3	49.4	51.8	63.4
전북	3.4	3.4	1.3	3.3	1.9	2.3
전남	4.6	4.6	1.3	3.3	1.7	2.1
경북	1.7	1.7	0.7	1.7	0.9	1.1
경남	2.0	2.0	0.9	2.1	1.1	1.4
제주	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1
수도권	23.2	23.4	9.3	22.6	14.4	17.6
강원권	0.9	0.9	0.4	1.1	0.7	0.8
충청권	55.6	56.0	23.3	56.9	56.4	69.0
전라제주권	8.7	8.8	3.1	7.5	4.2	5.1
대구경북권	2.6	2.6	1.1	2.8	1.6	2.0
부산경남권	8.2	8.3	3.7	9.1	4.5	5.5
	99.3	100.0	41.0	100.0	81.7	100.0

부가가치를 보면 지역·산업별 부가가치율의 차이에 의거하여 생산과는 다른 양상을 보이게 된다. 전국 부가가치 유발효과의 49.4%(20.3조원)가 충청남도에서 나타나게 되며, 충청남도, 충청북도, 대전을 포함한 충청권으로의 파급효과는 56.9%(23.3조원)를 차지하게 된다. 타지역에서는 경기도 11%(4.5조원조원), 서울 8.7%(3.6조원) 등 수도권으로의 파급효과가 22.6%(9.3조원) 정도 유발되는 것으로 나타나고 있다. 그리고 전남 3.3%(1.3조원), 전북 3.3%(1.3조원), 부산 5.3%(2.2조원)을 제외하면 기타지역에 미치는 효과는 비교적 미미한 수준이다. 기타 권역별 파급효과를 보면 강원권 1.1%(0.4조원), 대구경북권 2.8%(대구 1.1%(0.4조원), 경북 1.7%(0.7조원)), 전라제주권 7.5%(광주 0.8%(0.3조원), 전북

3.3%(1.3조원), 전남 3.3%(1.3조원), 제주 0.2%(0.1조원), 부산경남권 9.1%(부산 5.3%(2.2조원), 울산 1.7%(0.7조원), 경남 2.1%(0.9조원)) 등으로 나타나고 있다.

고용유발효과의 경우에는 수혜의 편중현상이 더욱 심한 것으로 나타나 충청권에 대한 투자의 경제적 효과가 충청권(69%, 56.4만명)과 수도권(22.6%, 14.4만명)에 국한되는 현상을 보이고 있다. 기타 전라제주권(전라남북도·광주·제주도)에 5.1%(4.2만명), 부산경남권(부산·울산·경상남도)에 5.5%(4.5만명) 정도의 효과가 나타나지만 경제적으로 낙후되어 있는 강원권과 대구경북권에서는 각각 0.8%(0.7만명)와 2.0%(1.6만명) 정도의 미미한 효과만이 나타나게 된다.

지역간 경제적인 연계구조, 특히 상품교역의 측면에서 충청남도와 수도권의 경제적 유대관계가 깊기 때문에 행정중심복합도시 건설의 파급효과 대부분이 자금이 투입된 충청권과 충청권에 중간재를 많이 공급하는 수도권으로 국한된다. 경제적인 효과가 나타나지 않는 지역은 충청권과의 경제적인 연계가 깊지 않으며, 나아가 충청권의 건설수요를 충족시킬 중간재를 공급할 수 있는 연관산업이 발달하지 않은 결과이다.

따라서 충청권에 대한 건설투자는 특정 지역적 성격을 갖게 되며, 나아가 충청권이 낙후된 지역이 아니며 현재 성장성이 높은 지역의 하나이므로 지역간 균형발전의 시각에서는 그 정당성을 갖기 어렵다는 것을 시사한다.<sup>12)</sup> 앞의 표에서 보듯이 1990년대를 통하여 충청남도는 연평균 8.1%에 달하는 가장 높은 경제성장률을 시현한 지역이다. 또한 지역간 경제력 격차를 초래하는 제조업이 충청남도에 집적되고 있으며(1인당 GRDP 기준), 1990~2002년간의 제조업 성장률이 가장 높았으므로 행정중심복합도시 건설은 지역간 균형발전이란 정책목표와 부합하지 않는 평가할 수 있을 것이다.

12) 우리나라의 경우 아직은 공신력이 있고 일반화된 낙후도 지표가 설정되어 있지 않다. UR 협정을 예로 하면 보조금 지급이 허용되는 낙후지역은 3년 동안 측정된 해당지역의 1인당 소득, 1인당 가계소득, 또는 1인당 GRDP 중 하나가 전국평균의 85% 이하이거나, 3년 동안 측정된 해당지역의 실업률이 전국평균의 110% 이상인 지역으로 정의되고 있다(산업연구원(1994)).

## IV. 행정서비스의 이전효과

수도이전의 대안으로 제시된 행정중심복합도시 건설의 지역별, 산업별 경제적 파급효과를 정량적으로 평가하기 위하여 이전되는 대상기관을 상정하고, 이전되는 공무원수를 기준변수로 하여 최종수요를 산출하였다. 이전기관은 12부 4처 2청으로(<표 4> 참조) 공무원수를 기준으로 하면 약 9,900명으로 서울에서 약 5,200명, 경기도에서 약 4,700으로 추산되었다.

최종수요액을 산출하는 과정에서는 이전대상기관의 예산 중 인건비, 기존 사업 경비 등의 기초자료(국토연구원, 2003년 12월)를 이용하여 소요금액을 추정하였으며, 동 금액을 공공행정 및 국방 분야의 최종수요로 계산하였다.<sup>13)</sup>

<표 4> 행정중심복합도시 이전 정부부처

12부	재정경제부(과천), 교육인적자원부(서울), 산업자원부(과천), 환경부(과천), 정보통신부(서울), 보건복지부(과천), 노동부(서울,과천), 건설교통부(서울,과천), 해양수산부(서울), 문화관광부(서울), 과학기술부(과천), 농림부(과천)
4처	기획예산처(서울), 법제처(서울), 국정홍보처(서울), 국가보훈처(서울)
2청	국세청(서울), 소방방재청(서울)

자료: 조선일보, 2005년 2월 23일자

서울 및 경기도에 소재한 정부기관을 행정중심복합도시로 이전할 경우 나타나게 되는 지역별 최종수요의 변화를 보면, 서울에서 4,160.3억원, 경기도에서 3,760.3억원의 행정서비스 관련 지출이 감소하게 되어 수도권 전체로는 7,920.6의 최종수요 감소가 나타나고, 충청남도에서는 7920.6억원의 행정서비스 관련 최종수요가 증가될 것으로 추산되었다.

산출된 최종수요(공공기관의 지출규모)의 변화는 2000년 MRIO 모형의 지역별 공공행정 및 국방 부문의 최종수요 변화로 주입되고(injected), 그에 따라서 전국의 지역별, 산업별 생산, 부가가치, 고용부문의 경제적 파급효과가 나타나게 되며, 보고서의 분석대상으로 상정한 수도권 및 서울지역에 대한 생산, 부가가치, 고용측면의 경제적 파급효과를 또한 포괄하게 된다. 현재의 분석에서는 국내에서

13) 최종수요 관련 자료 국토연구원의 자료는 서울시정개발연구원, '행정특별시' 건설의 수도권 인구감소 효과, 2004년 12월을 재인용하였으며, 최종수요 계산에서는 동 자료를 참조하였다.

변화되는 최종수요에서 해외로의 누출(수입수요 유발)은 없는 것으로 가정하고 있다. 또한 이러한 최종수요의 변화는 유량(flow)으로서 연간 파급효과를 의미하므로 누적적인 효과는 기간을 설정하고 이러한 효과를 총화함으로써 파악할 수 있을 것이다.

분석에 이용되는 모형은 16개 지역 34개 산업으로 구성되어 있으므로, 지역산업 간 연계구조를 통하여 특정지역의 최종수요 변화는 지역내외·산업간 파급효과(spill-over) 및 환류효과(feed-back)를 통하여 지역별, 산업별 경제적 조건을 변화시키게 된다.

행정중심복합도시가 건설될 경우 나타나는 효과를 정량적으로 평가하는데 있어서 고려되는 사안은 서울 및 수도권의 역내최종수요 감소와 충청남도의 최종수요 증가에 따른 양적인 변화이다. 이러한 변화는 전국의 지역별 파급효과를 분석함으로써 제시할 수 있는바 이는 서울 및 경기도의 수요 감소와 충청남도의 수요 증가에 따라 지역경제의 총량에 주는 경제적 변화를 중심으로 하여 분석할 수 있다. 파급효과 분석에서는 부가가치 유발효과 및 고용유발효과는 생산유발효과에 부가가치 및 고용유발계수를 곱하여 계산하게 되므로 각각의 산업별로 보면 생산, 부가가치, 고용 등의 효과가 같은 사인(+ 혹은 -의 효과)을 보이게 되지만 개별 산업을 그룹별로 구분하여 총화할 경우에는 산업별 부가가치율 및 고용유발계수의 차이에 따라서 생산액과 부가가치 및 고용유발효과가 다른 사인을 보일 수 있다. 이하에서는 전국 지역별 경제적 파급효과를 생산액·부가가치·고용유발효과를 기준으로 하여 행정서비스 이전효과를 평가하기로 한다.

행정서비스의 이전은 전국적으로는 632.3억원의 생산 감소와 함께 1,184명의 고용 감소를 유발할 것으로 분석되었다(<표 5> 참조). 이러한 결과를 기준으로 하면 서울 및 경기도에서의 행정서비스 이전이 단순한 수요 이전에 따른 제로섬((zero sum)이 아닌 네거티브 섬(negative sum)의 효과를 초래한다는 것을 의미하게 된다.

전국적인 경제적 파급효과 차이는 2000년 현재의 시점에서 서울 및 경기도의 공공행정 및 국방 부문의 산업연관관계에 비하여 충청남도 공공행정 및 국방 부문의 산업간 연계정도가 미약하기 때문에 발생하는 것이다. 생산을 기준으로 지역별 파급효과를 보면 서울은 5,672.9억원의 생산 감소, 경기도에서는 4,165.9억원



의 생산 감소가 유발되며, 직접적인 수요 감소가 발생하지는 않았지만 인접한 인천에서는 209.1억원 감소가 나타나며, 따라서 수도권 전체로는 1조 47.9억원의 생산 감소가 유발된다. 서울 및 경기도에 크게 의존하고 있는 강원도에서도 91.9억원의 생산 감소가 나타나는 등 행정서비스의 이전은 직접적인 수요가 감소한 지역뿐만 아니라 인접한 지역경제에 대한 부정적인 효과를 초래하게 된다. 행정서비스 기능이 새로 추가되는 충청남도에서는 8,218.1억원의 생산증가가 유발되며, 충청남도의 공공행정 및 국방 부문과 경제적 연계정도가 깊은 전라남도, 대전, 부산 등에서도 비교적 강한 생산유발효과가 유발됨으로써 전국적으로는 부정적인 효과를 초래하는 한편 지역별로 행정서비스를 매개로 한 소득이전이 발생하게 되는 것이다.

<표 5>행정서비스 이전의 전국 지역별 파급효과

	생산(억원)	부가가치(억원)	고용(명)
서울	-5,672.9	-3,410.6	-7,726
부산	170.5	90.3	111
대구	24.1	8.5	14
인천	-209.1	-88.9	-156
광주	32.5	12.2	20
대전	196.7	70.2	99
울산	158.5	44.1	39
경기	-4,165.9	-2,597.7	-6,177
강원	-91.9	-46.0	-80
충북	134.5	34.2	65
충남	8,218.1	5,696.9	12,374
전북	134.5	46.1	73
전남	251.1	71.2	78
경북	73.9	24.1	26
경남	108.0	43.0	52
제주	5.1	2.4	4
합계	-632.3	0.0	-1,184

부가가치를 기준으로 보면<sup>14)</sup> 서울의 경우 3,410.6억원, 경기도는 2,597.7억원 감소, 인천 88.9억원 등 부가가치가 감소되어, 수도권 전체로는 6097.2억원의 부가가치가 감소되는 결과가 초래된다. 인접한 강원도에서는 46억원의 부가가치 감소

14) 해외수요로의 누출(leakage)이 없는 것으로 가정하고 있으므로 전국의 부가가치는 변화가 없는 것으로 나타나게 되며, 지역별 부가가치만이 변화됨. 국내에서 발생하는 최종수요는 바로 부가가치와 일치하며, 단지 최종수요가 이전되는 효과만이 나타나므로 전국적으로는 그 변화가 없지만 지역별 최종수요는 재배분되므로 지역별 부가가치는 변화됨.

하는 지역의 파급효과가 유발된다. 최종수요가 증가된 충청남도에서는 5,696.9억원의 부가가치 증가가 유발되며, 기타 부산, 전남, 대전 등에서 각각 90.3억원, 71.2억원, 70.2억원의 부가가치 증가가 초래되어 생산유발효과와 마찬가지로 소득의 이전을 유발하게 된다.

고용을 기준으로 보면 서울 7,726명의 고용감소, 경기도 6,177명의 고용감소, 인천 156명의 고용감소가 초래되어, 수도권 전체로는 1만 4,059명의 고용이 감소하는 부정적인 효과가 나타나게 된다. 한편 이들 지역에 인접한 강원도에서도 80명의 고용이 감소되는 결과가 초래된다. 반면 충청남도에서는 1만 2,374명의 고용창출이 이루어지며, 기타 부산, 대전, 전남 등 지역으로의 파급효과가 크게 나타나게 되는바 각각 111명, 99명, 78명의 고용창출이 이루어져 해당지역의 고용증대에 기여하게 되는 것으로 나타나고 있다.

전국적인 지역별 경제적 파급효과를 기준으로 평가하면 서울·경기도 등 수도권에서의 행정서비스 기능 이전은 수도권의 수요 감소를 통하여 해당 지역과 인천, 강원 등 인근지역의 경제침체를 초래하는 반면 기능이 이전되는 충청남도와 인근지역의 경제성장을 촉진하는 효과를 유발하게 된다. 전반적으로 네가티브 섬을 유발하는 부정적인 효과가 수반된다고 해도 소득이 이전되는 지역이 경제적으로 낙후된 지역일 경우에는 국가균형발전에 기여하는 측면이 있으므로 긍정적인 부분도 있을 것이다. 그렇지만 소득이 이전되는 지역이 충청남도와 같이 경제적으로 발전된 지역일 경우 지역간 경제력 격차를 초래할 수도 있다는 측면이 새로이 조망되어야 할 것이다.

## VI. 결론 및 연구의 한계

본 연구에서는 행정중심복합도시의 건설과 행정서비스 기능의 지역간 이전이 지역간 균형발전에 미치는 효과를 분석하였다. 국가균형발전에 관한 논의를 위하여 지역간 경제력 격차의 추이를 분석하였는바 1990~2002년간의 지역간 불균등 추이를 보면 1인당 GRDP를 기준으로 평가한 지니계수는 1990년에서 0.076, 1995년 0.091, 1999년 0.121, 2002년에는 0.121로 증가되는 경향을 보여 1990년 이래 지역간 경제력 격차가 계속 확대되고 있음을 보여주고 있다. 산업별 불균등 기여율을 보면 제조업, 전기가스수도건설업이 경제력 격차를 확대시켜 왔으며, 서비스업과 공공부문은 경제력 격차를 완화하는 산업으로 나타나고 있다. 특히 제조업의 부가가치가 전산업에서 차지하는 비중은 1990년 30%에서 2002년에는 36.3%로 증가되었으며, 1인당 GRDP가 높은 지역에 집중되어 제조업의 불균등 기여율은 1990년 43%, 1999년 93%, 2002년 107.5%로 증가하여 경제력 격차를 확대시키는 주요한 산업으로 부상하고 있다.

이러한 상황에서는 정부개입이 필연적이겠으나 그 방향 정립이 논의의 대상이 될 것인바, 정부정책이 경제력 격차를 발생시키는 구조분석에 근간을 두어야 하며, 구조변화에 합치하는 수단을 도출해야 할 것이다.

제조업이 불균등도 심화의 주요한 원인이며, 동 산업은 속성장 연관산업의 성장 등에 기여하는 바가 크므로 낙후지역에서 제조업이 육성되면 경제력 격차 완화에 기여하는 바가 클 것이며, 또한 광역시를 중심으로 생산자서비스업이 발전할 수 있는 여건을 조성하여 광역시가 주변의 제조업 중심지와 강력한 연관관계를 가질 수 있도록 유도하는 것이 기본적인 발전방향이 될 것이다.

현 정책구도에 따를 경우 행정중심복합도시 건설 및 행정서비스의 충남으로의 이전 등은 발전된 지역에 투자가 이루어지는 것으로 지역간 균형발전 목표와 부합하지 않는 것으로 나타난다. 충청남도내 건설투자 자금이 투입될 경우를 보면 생산을 기준으로 지역별 파급효과를 보면 전국 경제적 효과의 47.5%가 충청남도에서 나타나 건설투자로 인한 생산유발효과의 상당부분이 충청권으로 귀속됨을 보이고 있으며, 전남, 부산을 제외하면 타 지역, 특히 낙후지역에 미치는 효과는 미미한 것으로 나타나고 있다. 지역간 경제적인 연계구조, 충청권과 수도권, 경제적인 유대관계가 깊기 때문에 신행정수도 건설의 파급효과가 충청권과 수도권으로 국한되는 것이며, 경제적인 효과가 나타나지 않는 지역은 충청권과의 경제적인 연계가 깊지 않으며, 나아가 충청권의 건설수요를 충족시킬 중간재를 공급할 연관산업이 발달하지 않은 결과이다. 즉 충청권에 대한 건설투자는 그 파급효과

가 자금이 투입되는 지역에 집중되는바 충청남도는 성장성이 가장 높은 지역의 하나이므로 지역간 균형발전의 시각에서는 그 정당성을 갖기 어렵다는 것을 시사한다.

서울 및 경기도의 행정서비스 수요(기능)가 충청남도 이전될 경우 충청남도에는 기존 행정서비스 공급지역에 비하여 약한 행정서비스 관련 산업연관관계가 형성되어 있으므로 전국적으로 부의 효과(negative sum)를 초래하는 것으로 나타나고 있다. 1인당 GRDP로 평가할 때 충남지역은 성장률이 매우 높은 지역이므로 지역의 파급효과의 비중이 비교 산업에 비하여 낮다는 측면에서 지역간 균형발전에 미치는 효과 역시 부정적인 것으로 판단된다.

현 정책구도에 따른 행정서비스 이전은 지역간 소득 이전, 특히 생산기반의 편중이 초래되므로 생산기반의 지역별 편중 현상을 유발하지 않고 관련 자금을 낙후지역의 생산기반 확충에 투입하는 것이 지역간 균형발전 목표에 더욱 적합하다고 평가할 수 있을 것이다.

본 연구는 2000년 MRIO 모형의 승수분석을 주로 이용하였으므로 다른 일반균형모형 등을 이용하여 결과를 확인하는 실증연구가 필요하다는 것을 적시하며, 나아가 본 연구에 포함되지 않은 공공기관의 지역간 분산효과에 대한 연구를 통하여 현 정책이 결과하는 부정적인 효과를 어느 정도 상쇄시킬 수 있는지를 평가하는 후속연구가 필요함을 지적하고자 한다.



## < 참 고 문 헌 >

- 민경휘, 『서비스산업과 제조업간 연관구조 변화의 분석』, 산업연구원, 1998.
- 산업연구원·산업단지관리공단, 『지역산업발전 중·장기계획 수립을 위한 연구』, 2001.
- 산업연구원, 『UR 보조금·상계조치 협정 해설서』, 1994
- 지해명 외, 『MRIO 시산표작성: 지역간 교역계수 추정연구』, 동북아경제중심추진위원회, 2003.
- 지해명, 「강원도사례: 강원도 전략산업의 누출구조 분석」, 『응용경제』, 6권 2호, 2004.9.
- 지해명, 『지역간 경제력 격차와 지역개발 방향』, 산업연구원 e-KIET, 2001.
- 지해명, 『지역발전 인센티브 구조와 효과분석』, 산업연구원 연구보고서, 2002.12.(공저)
- 지해명, 『지역의 산업구조와 경제력격차 완화방안: 산업연관구조의 생산비용·역내수요분석』, 산업연구원 연구보고서, 2001.12.
- 한국문화콘텐츠진흥원, 『문화산업의 경제적 기여도 분석』, 2003.
- Blair, P. and D. Miller, " Spatial Aggregation of Multi-regional Input-Output Models," Environment and Planning A, 15, 1983.
- Cella, G., Interindustry Linkage: Virtuous and Vicious?, Economic Systems Research, vol. 8, no. 2, 1996.
- Chenery, H., "Regional Analysis," The Structure and Growth of the Italian Economy, ed. by Chenery, H., P. Clark, and V. Pinna, Rome, U.S. Mutual Security Agency, 1953.
- Conway, R., "The Stability of Regional Input-Output Multipliers," Environment and Planning A, 9, no.2, 1977.
- D'Antonio, M., R. Colaizzo, and G. Leonoello(1995), "Messogiorno/Center-North: A Two Region Model for the Italian Economy," Journal of Policy Modeling, vol. 10, no. 3, pp. 437 ~ 451.
- Economic Development Administration, Public Works Program Performance Evaluation, 1997.
- Economic Development Administration, Public Works Program: Multiplier and



- 
- Employment-Generating Effects, 1998.
- Ellison, G. and E. Glaeser, Geographic Concentration in U.S. Manufacturing Industries: A Dartboard Approach, *Journal of Political Economy*, vol. 105, no. 5, 1997.
- Glaeser, E. & Kahn, M., Decentralized Employment and the Transformation of the American City, NBER Working Paper 8117, 2001.
- Glaeser, E., "Learning in Cities," *Journal of Urban Economics*, vol. 46, pp. 254 ~ 277, 1999.
- Hirshman, A. " The Strategy of Economic Development," Yale Univ. Press. Unbalanced growth
- Holmes, T. & John Stevens(2002), Geographic Concentration and Establishment Size,2002, (holmes@econ.umn.edu).
- Hulton, C. and R. Schwab, "Regional Productivity Growth in US Manufacturing: 1951-78," *American Economic Review*, Vol.74, 1984.
- McCann, P., Rethinking the Economies of Locations and Agglomerations, *Urban Studies*, vol.32, 1995.
- Miller, D and P. Blair, Input-Output Analysis, Prentice Hall, 1985.
- Miller, D. and P. Blair, "Spatial Aggregation in Interregional Input-Output Models," *Papers in Regional Science Association* 48, 1981.
- Nurkse, R., "Problems of Capital Formation in Underdeveloped Countries," Blackwell, Chap.1, 1953.
- Park, S.H. & K. Chan, "ACross-country Input-Output Analysis of Intersectoral Relationship between Manufacturing and Services and their Employment," *World Development*, pp. 199 ~ 212, 1989.
- Polenske, K., The U.S. Multiregional Input-Output Accounts and Model, Lexington Books, 1980.
- Pyatt, G., C. Chen, J. Fei, "The Distribution of Income by Factor Components," *Quarterly Journal of Economics*, vol. 95, no.4, 1980.
- Rauch, J., " Productivity Gains from Geographic Concentration of Human Capital,"



---

Journal of Urban Economics, 34, 1993.

Temple, M., Regional Economics, 1996.

Vernon, International and International Trade in the Product Cycle, QJE vol. 80, 1966, pp.190–207.

김 순 관  
(서울시정개발연구원)

## 목 차

- 
- 서 론
  - 행정복합도시 건설로 인한 교통영향분석
  - 결 론

# I. 서론

- 정부의 행정복합도시 건설 추진의 가장 큰 원인은 우리나라의 인구, 산업, 행정기관 등 대부분의 기능이 수도권에 집중되어 있어 수도권이 점점 과밀·과대화되는 것을 막기 위해 수도권의 주요 행정기능을 타 지역으로 이전시켜 수도권의 분산효과 및 지역균형발전을 통한 시너지 효과를 창출해 내고자 함이다.
- 과연, 정부가 제시한 행정복합도시가 건설되고 수도권의 과밀 해소를 위해 국가행정기관 및 공공기관의 지방 분산이 이루어진다면 수도권의 문제가 줄어들 것인가? 특히, 수도권의 과밀에 의한 영향으로 나타나는 심각한 교통난에는 어떤 개선효과를 가져올 것인지에 대한 교통영향분석을 실시하여 행정복합도시 건설이 수도권에 미치는 효과에 대해 평가하고자 한다.
- 본 연구에서는 2005년 2월 23일에 정부가 발표한 수도권에서 행정복합도시로 이전하게 될 규모(시나리오)에 따른 교통영향 분석을 실시하여 행정복합도시 건설이 수도권에 미치는 효과에 대해 비교·평가하고자 한다.

행정복합도시 이전기관	공무원 이전 수	인구이전
청와대 및 외교·안보 등 부처를 제외한 경제·교육·과학 등 대부분의 중앙행정기관 이전	9,922명	111.5천명

- 행정복합도시로의 이전에 대한 교통부문 영향분석은 크게 3가지 관점에서 살펴 보았다.

첫째, 행정복합도시로 이전하게 되는 행정기관의 공무원 및 인구 감소로 인한 수도권내 교통혼잡 완화효과

둘째, 행정복합도시로 수도권의 행정기관이 이전하게 됨으로써 수도권과 행정복합도시 간의 지역간 통행변화

셋째, 중앙행정기관이 수도권과 충청권으로 분리됨으로써 나타나는 업무통행의 변화

## II. 행정복합도시 건설로 인한 교통영향분석

### 1

#### 행정복합도시 건설로 인한 수도권 교통혼잡 완화 효과는 지극히 미미하다

##### 1) 수도권 통행량 감소효과

- 현재 수도권 인구 1인이 발생시키는 수단통행은 일일 2.542 통행으로 행정복합도시가 건설되는 경우 수도권에서 감소하는 수단통행량은 수도권 전체의 0.48%(28.3만 통행) 정도에 불과하여 수도권 통행 감소 효과는 수도권 전체 통행량에 비해 지극히 미미한 수준이다.

<표 2-1> 행정복합도시 건설로 인하여 수도권에서 감소되는 수단통행량

	인구 <sup>주1)</sup> (명)	수단통행 발생량 <sup>주2)</sup> (통행/일)	수도권 수단통행량 감소비율
수도권	2,323만	59,081,742(A)	-
행정복합도시 이전대상	11.15만	283,433(B)	B/A: 0.48(%)

주1) 2003년 12월 주민등록인구 기준, 통계청

주2) 2002 서울시 가구통행실태조사, 「서울시정개발연구원, 2003」의 수단통행발생율 2.542 통행/명·일 적용

##### 2) 도로교통 혼잡 완화효과

- 행정복합도시 건설로 인하여 수도권에서 감소할 것으로 예상되는 통행량 중 교통혼잡의 원인이 되는 승용차 통행을 살펴보면, 수도권 총 수단통행량의 0.13% (7.5만 통행)에 불과하여 수도권 도로교통 혼잡완화 효과는 아주 미미하다고 할 수 있다.



<표 2-2> 행정복합도시 건설로 인하여 수도권에서 감소되는 승용차 통행량

수도권 수단 통행량 (통행/일)	수도권에서 감소되는 수단통행량 (통행/일)	승용차 수단분담률 <sup>주1)</sup> (%)	수도권에서 감소되는 승용차 통행량 (통행/일)
59,081,742	283,433	26.6	75,393 (0.13%)

주1) 서울관련(서울내부 및 서울유출입) 승용차 수단분담율, 2002 서울시 가구통행실태조사, 서울시정개발연구원, 2003 (부록 1 참조)

- 또한, 수도권 인구 111.5천명이 감소할 경우, 감소하는 승용차 통행량 수준은 <표 2-3>에 제시되어 있듯이 도로 1km에서 시간당 줄어드는 승용차 대수가 평균 1대도 되지 않을 정도로 도로를 이용하는 사람들이 직접적으로 느낄 수 없는 미세한 효과로서 도로교통 혼잡 개선효과는 거의 없는 수준이라 할 수 있다.

<표 2-3> 수도권에서 감소되는 기준 단위별 승용차 통행량

	수도권에서 감소되는 승용차 통행량
수도권 도로연장 1km 당	13 통행/일 <sup>주1)</sup>
	0.71 통행/시간 <sup>주2)</sup>
	0.56 대/시간 <sup>주3)</sup>

주1) 수도권 도로연장: 22,291km, 2003. 12. 31. 기준, 건설교통부 (부록 2 참조)

주2) 승용차 운행시간을 6시-24시(18시간)로 가정

주3) 2002 서울시 가구통행실태조사에서 코든·스크린라인 조사의 승용차 평균제차인원 1.26 적용

## 행정복합도시 건설로 인하여 수도권과 충청권간의 지역간 통행량의 증가로 고속도로 정체는 더욱 심해진다

### 1) 평일 지역간 통행의 증가

- 평일 지역간 통행에 대한 분석은 공무원 1인당 일일 방문자 통행계수를 이용하여 산출하였으며, 현재 수도권에 위치한 중앙행정기관 및 관련기관이 충청지역으로 이전하게 된다면 수도권과 충청권간 발생하는 지역간 통행은 증가하게 된다.
- 신행정수도 후속 대안으로 인해 수도권에 위치한 공공기관이 충청권으로 이동할 경우, 현재 수도권에서 이루어지고 있는 행정기관 방문통행이 충청권으로 전환되어 평일 지역간 통행이 약 8천 통행이 추가로 발생되어 수도권에서 행정복합도시 간 통행이 약 4.0%정도 증가하는 것으로 나타났다.
- 또한, 신행정수도 건설과는 달리 중앙행정기관이 수도권과 충청권으로 분리되어 위치함으로써 수도권 내부에서 이루어지던 각부처간 업무통행이 지역간 통행으로 추가 발생하게 된다.

<표 2-4> 평일 수도권-충청권 지역간 통행변화

기종점	지역간 통행유발 요인	증가통행량 <sup>주4)</sup> (통행/일)
수도권 → 행정복합도시	이전대상기관의 방문자 통행발생	5,180 <sup>주1)</sup>
수도권 → 행정복합도시	직장이 행정복합도시 지역에 있으나, 거주지를 이전하지 않아 행정복합도시로 출근 통행유발 (정부대전청사 직원의 수도권에서 출근하는 비율 0.7%를 적용함)	138 <sup>주2)</sup>
행정복합도시→ 수도권	수도권에 잔류한 기관에 대한 업무관련 통행	2,812 <sup>주3)</sup>
소 계		8,130

주1) 공무원 1인당 일일 방문자 통행계수인 0.30을 사용하여 방문통행 산출(부록 3 참조)

주2) 대전발전연구원, 정부대전청사의 이전 효과분석, 문경원 선임연구위원, 2003(부록4 참조)

주3) 수도권에 잔류한 중앙행정기관 방문을 위한 충청권에서 수도권으로 발생하는 업무통행(부록10 참조)

주4) 방문통행 및 출근통행 모두 당일 출발지로 복귀하는 것을 가정



<표 2-5> 수도권-충청권 지역간 평일 통행량 증가

구 분	현재 지역간 통행량 주1) (통행/일)	대안별에 따른 지역간 통행 증가량 (통행/일)	증가율
수도권↔충남 (대전포함)	202,827	8,130	(+) 4.0%

주1) 2001년 교통개발연구원 지역간 O/D 자료 활용 (부록 5 참조)

## 2) 주말 지역간 통행의 증가

○ 충청권으로 행정기관이 이전하는 경우 교육 및 문화여건 등으로 인해 가장(家長) 혼자만 행정복합도시로 이주한 경우(32.1%, 「정부대전 청사 이전 효과 분석」, 대전발전연구원, 2003.6), 주말에 수도권에 거주하고 있는 가족을 만나기 위하여 가장이 충청권에서 수도권으로 통행하게 되는데 이러한 성격의 주말 교통량이 약 6.3천대 정도 추가로 발생할 것으로 예상된다.

- 현재 충청권과 수도권간 지역 통행의 85.3%가 승용차와 버스를 이용하고 있는 점을 감안하면, 행정복합도시 건설시 추가 발생하게 될 주말 교통량은 서울유출입 고속도로 톨게이트 통과대수의 3.0%에 해당하는 대수로 주말 고속도로의 정체를 더욱 심화시킬 것이다.
- 행정복합도시 건설로 인해 수도권이 가지는 교통혼잡완화 효과(0.13%)와 비교해 본다면 수도권과 충청권간의 주말 고속도로 교통량 증가현상은 크다고 볼 수 있으며 기존의 도로정체를 가중시킬 것이다.



<표 2-6> 주말 수도권-충청권 지역간 통행변화

기종점	지역간 통행 유발 요인	주말 유발통행량 (통행/일) <sup>주1)</sup>	승용차, 버스 통행량 증가 <sup>주2)</sup> (통행)	승용차, 버스 통행량 증가 <sup>주3)</sup> (대)
충청권 ↓ 수도권	혼자 이주한 가정이 매 주 수도권에 위치한 가정을 방문	10,910	9,306	6,327

주1) 이전 기관 공무원 중 설문조사 결과인 혼자이주한 32.1% 적용 (부록4 참조)

주2) 충청권→수도권 지역간 통행량의 승용차, 버스 수단 분담률 85.3% 이용(버스 13.3%, 승용차 72.0%)  
(부록6 참조)

주3) 2002 서울시 가구통행실태조사(서울시정개발연구원, 2003)에서 산출된 제차인원 승용차 1.26, 버스 15.7  
사용

주4) 방문자의 복귀통행은 다른 요일 발생하는 것으로 가정하여 고려치 않았음

<표 2-7> 주말 수도권·충청권 교통량 증가

서울유출입 고속도로 톨게이트	주말 통과대수(대/일)	충청권→수도권 증가 차량대수(대)	증가율
서울 톨게이트	92,594	6,327	3.0%
동서울 톨게이트	53,240		
서서울 톨게이트	64,785		
합계	210,619		

주) 2004년 6월 기준, 한국도로공사 (부록7 참조)

- 이 같이 연기 공주로 행정기능이 이전이 되면, 기존의 수도권 지역에서 발생 하던 단거리 통행을 장거리통행으로 전환시켜 통행비용의 증가를 가져 올 뿐만 아니라, 주5일 근무로 인해 정체현상이 점점 심화되고 있는 주말 고속도로에 통행량을 추가시켜 주말 혼잡을 더욱 가중시킬 것이다.

### 중앙행정기관의 분리는 업무통행거리를 증가시켜 업무의 효율성 저하가 예상된다

- 행정복합도시는 공공기관의 특성상 업무가 차지하는 비율이 높다. 따라서, 업무목적으로 발생하는 통행량과 충청권간의 거리를 이용하여 업무통행거리의 변화를 살펴보았다.
- 현재 중앙행정기관이 행정복합도시로 이전하기 전 업무관련 방문자 통행 발생 비율을 살펴보면, <표 8>에서 보는바와 같이 대부분의 업무관련 통행이 수도권에서 발생된다. 그러나, 행정복합도시가 건설되면 각 중앙행정기관이 수도권과 충청권에 분산되어 위치하기 때문에 업무관련 방문자 통행이 수도권과 충청권으로 분리되어 발생하게 된다.
- 따라서, 중앙행정기관들이 수도권에 위치하여 수도권 내부에서 발생하던 통행이 일부 기관들의 충청권 이전으로 인하여 수도권과 충청권 간의 지역간 장거리 통행으로 전환되면서, 수도권 지역에서 발생하는 업무관련 통행거리는 396% 증가하는 것으로 나타나 업무의 비효율성이 크게 증가되는 것을 알 수 있다.
- 또한, 충청권에서 수도권으로 발생하는 업무관련 통행의 증가로 충청권의 업무통행거리는 약588%로 가장 크게 증가하는 것으로 나타나 업무의 효율성이 떨어지는 것은 물론이고 불필요한 통행거리의 증가로 주요고속도로의 혼잡을 가중시키며 연료의 소비로 인한 환경오염의 증가가 예상된다.
- 행정복합도시 건설시 전국적으로도 업무통행관련 통행거리가 165% 증가하는 것으로 나타나 행정기관을 방문하는 업무통행의 특성상 기동성과 편리성을 필요로 함에도 불구하고 업무통행거리를 증가시켜 업무의 효율성이 저하가 예상된다



<표 2-8> 중앙행정기관 지역별 방문자 비율을 적용한 통행거리 기준 접근성 분석

발생	현 재			행정복합도시 건설시			변화 (%)
	도착	업무통행량(인) 주1)	인·km <sup>주2)</sup>	도착	업무통행량(인)	인·km	
수도권	수도권	6,601 (87%)	93,730	수도권	2,605	36,992	(+396
				충청권	2,590	427,809	
대전		228 (3%)	34,483	수도권	1,544	233,963	(+588
충청권				충청권	89	3,420	
기타		759 (10%)	206,256	수도권	461	125,336	(-)11
지역				충청권	298	58,659	
전국 (계)	수도권	7,587 (100%)	334,469	수도권	3,204	396,291	(+165
				충청권	4,383	489,888	

주1) 행정업무를 위해 서울을 찾는 통행량에 현재 중앙 입법/사법/행정 기관의 지역별 방문자 비율을 이용하여 산출(부록8 참조)

주2) 권역간 통행거리 산출근거는(부록9) 참조

- 행정복합도시 건설이 수도이전보다 교통영향분석 모든 항목의 절대변화량이 작은 것으로 분석되었으며, 수도이전과 행정복합도시 모두 수도권내 교통혼잡 완화효과는 아주 미미할 것으로 예측된 반면, 수도권-충청권간 지역간 통행량 변화는 상대적으로 증가폭이 클 것으로 분석되었다.

통행 구분		수도이전시 (인구이동 51.3만)	행정복합도시 (인구 11.1만)
수도권내 교통혼잡 완화효과	수도권 통행량 감소효과	▽ 2.21% (130.4만 통행)	▽ 0.48% (28.3만 통행)
	도로교통 혼잡 완화효과	▽ 0.59% (34.7만 통행)	▽ 0.13% (7.5만 통행)
수도권- 충청권지역간 통행변화	평일 지역간 통행	▲ 5.5% (1.1만 통행)	▲ 4.0% (8.0천 통행)
	주말 지역간 통행	▲ 14.4% (3.0만대)	▲ 3.0% (6.3천대)
	업무의 효율성 측면 (업무통행거리)	▲ 273.3% (91.4만 인 · km)	▲ 165.0% (55.2만 인 · km)

- 업무관련 통행거리 증가측면에서 살펴보면 수도이전에 비해 행정복합도시 건설시 전체적으로 업무통행거리의 증가율은 39.6% 낮아지는 것으로 나타났지만, 이는 업무통행거리 산출에 반영되는 인구이동 및 공무원 이전수의 감소에 기인한 것이므로 이동인구 및 이전 공무원수 대비 업무통행거리 변화를 보면, 오히려 각각 177.8%, 62.2% 증가하는 것으로 나타난다.
- 이 결과는 중앙행정기관들이 수도권과 충청권으로 분리되어 위치함으로써 행정복합도시 건설시 수도이전보다 장거리 업무통행의 비효율성이 더 커짐을 의미한다.



	수도이전시(A)	행정복합도시(B)	변화율((B-A)/A)
인구이동(명)	503,000	111,500	(-) 77.8%
이전 공무원 수(명)	25,000	9,922	(-) 60.3%
업무통행거리증가	91.4만	55.2만	(-) 39.6%
이동인구당 업무통행거리 증가	1.8	5.0	(+) 177.8%
이전공무원당 업무통행거리 증가	36.6	55.6	(+) 52.2%

### III. 결론

○ 행정복합도시로의 이전에 대한 교통부문 영향분석을 실시한 결과는 다음과 같다.

첫째, 수도권내 교통혼잡의 완화효과를 살펴본 결과, 수도권의 통행량 감소효과는 0.48%, 도로교통혼잡의 완화효과는 0.13%로 행정복합도시 건설이 수도권의 교통난 개선에 영향을 미치지 못할 것으로 예상된다.

둘째, 행정복합도시 건설은 중앙행정기관의 일부가 충청권으로 이전하게 됨으로써 평일 지역간 통행은 4.0%, 주말 지역간 통행은 3.0%를 증가시켜 고속도로 정체의 심화가 예상된다.

셋째, 중앙행정기관 및 산하기관이 충청권으로 이전하면서 건설될 행정복합도시는 행정업무관련 통행이 주로 발생하게 되다. 그러나, 행정복합도시 건설시 업무통행관련 통행거리가 수도권396%, 충청권 588%, 전국165% 증가하는 것으로 나타나 행정기관을 방문하는 업무통행의 특성상 기동성과 편리성을 필요로 함에도 불구하고 업무통행거리를 증가시켜 업무의 효율성이 저하가 예상된다

넷째, 정부에서 제안한 수도이전과 행정복합도시 모두 수도권내 교통혼잡 완화 효과는 아주 미미할 것으로 예측된 반면, 수도권-충청권간 지역간 통행량 변화는 상대적으로 증가폭이 큰 것으로 분석되었다. 또한, 업무관련 통행거리 증가측면에서 살펴보면, 오히려 행정복합도시가 이동 인구 및 이전



---

공무원수 대비 업무통행거리 변화는 각각 177.8%, 62.2% 증가하는 것으로 나타난다. 이 결과는 중앙행정기관들이 수도권과 충청권으로 분리되어 위치함으로써 행정복합도시 건설시 수도이전보다 장거리 업무통행의 비효율성이 더 커짐을 의미한다.



## ===== 부 록 =====

### 부록 1. 서울관련통행(서울내부통행과 서울유출입 통행 포함)

수단구분	통행량 (통행/일)	수단분담률
도보·자전거	11,292,016	19.1%
승용차	15,740,902	26.6%
버스	13,864,635	23.5%
지하철·철도	11,254,851	19.0%
택시	4,000,108	6.8%
오토바이·기타	2,929,230	5.0%
소계	59,081,742	100.0%

출처: 『2002 서울시 가구통행실태조사』, 지하철 환승포함

### 부록 2. 수도권 도로연장

(단위: m)

도로 위계	서울시	인천시	경기도	계
고속국도	22,690	78,310	437,040	538,040
일반국도	168,930	76,771	1,478,074	1,723,775
특별광역시도	7,819,130	1,485,106	-	9,304,236
지방도	-	65,740	2,522,846	2,588,586
시도	-	-	5,827,653	5,827,653
군도	-	436,900	1,871,778	2,308,678
소계	8,010,750	2,142,827	12,137,391	22,290,968

출처: 2003. 12. 31. 기준, 건설교통부

### 부록3. 공무원 1인당 일일 방문자 통행계수

- ‘2002년 서울시 가구통행실태조사’자료를 기준으로, 방문자 비율을 적용하여 산출된 방문자 총 수단통행량은 7,587 통행임으로, 수도이전시 이전대상인 전체 공무원수가 24,711명임을 고려할 때, 일일 공무원당 평균 방문자 통행은 0.30통행으로 분석되었다.
- 따라서, 방문자수 조사 자료에서 나타난 통행량과 방문자 비율을 적용한 방문자 통행량을 비교한 결과, 표 에서 나타나는 바와 같이 공무원당 방문자 통행량은 차이가 없으므로 본 연구에서는 수도이전시 반영한 방문통행 7,587통행에서 산출한 공무원 1인당 일일 방문자 통행 계수인 0.30을 사용하여 각 행정기관별 방문 통행을 산출하였다.

<실제조사와 산출된 방문자 통행량의 비교>

구 분	총 통행량(통행/일)	공무원 수(명)	일일 방문자 통행	차 이
방문자 조사 (정부과천청사)	2,080	5,644	0.37	0.07
방문자 통행량	7,587	24,711	0.30	

출처: 중앙대학교, 수도이전에 따른 통행행태 변화분석에 관한 연구, 2004.

<행정복합도시로 발생되는 방문자 통행>

	이전기관 공무원수	행정복합도시 방문자 통행
행정복합도시	9,922명	2,977 명

- 연기공주 행정복합도시로 방문하게 되는 방문자 통행 2,977명 중 수도권에서 발생하게 될 방문자 통행은 공공기관 총 방문자 통행중 수도권에서 발생하는 방문자 통행비율인 87%를 적용하여 산출함

$$2,977\text{명} \times 0.87 = 2,590\text{명}$$

#### 부록4. 정부대전청사 직원이 수도권에서 출근하는 비율

- 「정부대전청사의 이전 효과 분석」 연구에서 실시한 설문조사는 총 600명을 대상으로 실시하였으며, 설문 대상자는 정부대전청사에 근무하는 공무원이며, 응답자 비율은 일반 행정직 43.0%, 기술직 37.2%, 특허청 23.5%, 철도청 26.5% 이다.
- 이들 응답자 중 정부대전청사 이전시에도 수도권 지역에 거주하면서 출퇴근한다는 응답자가 0.7% , 가족중 가장 혼자만 이주하여 주말에 수도권으로 이동한다는 응답자가 32.1%로 나타났다.
- 수도권→ 충청권으로 발생시키는 출근통행

이전기관의 공무원수: 9,922명 × 0.007 =69명

< 정부대전청사에 근무하는 공무원 설문조사 응답내용 >

질 문	응 답	구 분	내 용
정부대전청사가 대전으로 이전하기 직전 응답자 거주지	수도권지역 65.8% 대전거주 15.8%	직장이 대전으로 이전하면서 함께 이주한 동반자	가족 모두 이주 62.1% 혼자 이주 32.1%
현재 거주지	대전 97.7% 충남북 지역 1.3% 수도권 지역 0.7%	대전생활의 장점	출퇴근 시간 감소 57.9%
이전하기 전부터 대전에 거주	17.7%	대전생활상의 불편한 점	없다. 29.5% 문화시설 부족 24.9% 여가오락공간부족 9.5% 교통불편 7.9% 가족과의 주말 생활 4.4%
대전으로 이전한 가장 큰 이유	직장과의 근접성 때문 95.6% (직장이 주거이동에 영향을 크게 미침)	대전이전으로 업무에 불편한점	서울로의 출장시간 과다 30.7%

주) '정부대전청사의 이전 효과분석', 문경원 선임연구위원, 대전발전연구원(2003)



## 부록 5. 수도권-충청권 지역간 수단OD

<수도권에서 충남으로 발생되는 지역간 OD 자료(대전포함)>

차종구분	수도권	교통량
승용	서울	62,455
	인천	7,100
	경기	80,751
버스	서울	14,222
	인천	1,403
	경기	9,214
철도	서울	21,340
	인천	2
	경기	6,340
항공	서울	-
	인천	-
	경기	-
소계		202,827

출처: 2001년 교통개발연구원 지역간 O/D 자료

## 부록 6. 수도권-충청권 지역간 수단분담률

차종구분	교통량	수단분담률
승용	132,890	72.0%
버스	24,608	13.3%
철도	27,138	14.7%
항공	-	-
소계	184,636	100.0%

출처: 2001년 교통개발연구원 지역간 O/D 자료



## 부록 7. 수도권 고속도로 톨게이트 교통량

단위: 대일

구분	서울IC		동서울IC		서서울IC	
	유출	유입	유출	유입	유출	유입
평일	105,802	116,527	55,694	56,516	74,700	75,398
주말	96,726	92,594	73,740	53,240	77,091	64,785
소계	202,528	209,121	129,434	109,756	151,791	140,183

출처: 한국도로공사 TCS 자료, 2004년 6월 기준

## 부록 8. 중앙행정기관 방문자수 지역별 분포 산출 근거

- 조사일시: 2004년 5월 10일, 21일(2일간)
- 정부과천청사를 방문하는 차량들의 차량번호판 조사를 통하여 시간대별 방문 차량 번호판 조사 및 재차인원을 이용하여 산출한 방문통행량임

< 업무목적으로 과천정부청사를 방문하는 시간대별 방문통행량 >

조사시간 (시)	수도권			충청	기타	계
	서울	경기	계			
9-10	28	39	67	2	13	82
10-11	95	42	137	5	17	159
11-12	106	49	156	6	18	180
12-13	62	48	110	4	14	128
13-14	135	78	213	7	26	246
14-15	147	92	240	9	35	284
15-16	122	90	211	4	11	226
16-17	70	47	117	9	14	140
17-18	22	22	44	1	2	47
합	787	507	1,294	48	149	1,491
지역별 분포	51%	36%	87%	3%	10%	100%

출처: 중앙대학교, 수도이전에 따른 통행행태 변화분석에 관한 연구



부록 9. 권역간 통행거리 산출근거

(단위: k m)

<div><div>To</div><div>From</div></div>	수도권	충청권
수도권	14.2	165.2
대전충청권	151.5	38.3
광주 호남권	284.9	152.4
대구경북권	312.1	233.1
부산경남권	390.0	235.4
강원권	94.7	179.4

출처: 각 권역별 시청을 중심으로 최단거리 산출