

국토정책 Brief

국토연구원에서 수행한 주요 연구과제의 핵심 내용과 정책제안 등을 압축해 국민께 알려드리고자 하는 발간물입니다.

2025. 11. 17.

No. 1038



발행처 국토연구원

발행인 김명수

www.krihs.re.kr

윤영모 연구위원

박경현 국가균형발전지원센터장

박종일 연구위원

이혜민 전문연구원

오남경 전 연구원

이 브리프는 나무를 베지
않고 만든 생분해성 펄프
용지를 사용하였습니다.

국토 대전환을 위한 메가시티 정책방향

주요 내용

- ① 메가시티는 중심도시 또는 거점기능을 수행하는 대도시와 주변지역이 공간적, 기능적으로 연계되어 상당한 인구 및 경제규모를 갖춘 광역적 공간을 의미
- ② 정부는 비수도권에 경쟁력을 갖춘 메가시티를 육성하기 위해 초광역권 정책을 추진 중이며, 이를 위해 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」에 따라 산업육성 및 협력사업에 초점을 맞춘 「초광역권발전계획」을 수립·추진 중이나, 공간전략 및 예산지원체계 마련은 미흡
- ③ 메가시티 육성을 지향하는 정부의 초광역권 정책을 성공적으로 추진하기 위해서는 메가시티 경쟁력의 핵심동력인 중심도시에 대한 적정 수준의 투자가 필요하며, 메가시티별 중심도시 위상 및 주변지역 연계 현황, 메가시티 내에 형성된 하위 경제권 및 생활권 현황 등 공간구조 특성을 고려한 공간전략 마련 필요

정책방안

- ① (공간전략 강화) 메가시티 육성을 위한 공간계획적 접근을 강화하기 위해 현행 「국토기본법」을 개정하여 초광역권계획의 공간전략 부문을 강화하거나, 「(가칭)도시권육성에관한특별법」을 제정하여 메가시티 발전방향, 메가시티 내에 형성된 대도시권 및 중소도시권의 발전 및 상호 연계방안 등을 제시하는 「(가칭)도시권육성계획」을 새롭게 도입하는 방안 검토 필요
- ② (정책지원수단 구체화) 메가시티 발전의 핵심동력인 대도시권 및 중소도시권의 중심도시 경쟁력제고를 위한 구체적 정책지원수단 마련 필요
 - 광역시 등 메가시티 중심도시를 혁신, 지식산업, R&D, 창업, 기업지원서비스, 인재 및 청년 등이 집적·성장하는 메가시티의 핵심거점으로 육성하기 위해 도심융합특구 개발, 도심 및 부도심, 주요 업무·상업지구, 교통거점 등의 도시재생 등을 적극 추진하는 방안 검토 필요
 - 메가시티의 공간적 연계 강화를 위해 도로 미연결구간 및 혼잡구간을 우선 확충하고, 중심도시 및 주변지역을 연결하는 광역급행철도망(x-TX) 확충, 대중교통시설 확충 등 적극 지원 필요
- ③ (재정지원체계 구축) 메가시티 육성 재원 확보를 위해 지역균형발전특별회계에 「초광역권계정」을 신설하고, 「(가칭)도시권 협약」을 도입하여 메가시티 육성을 위한 안정적 재정지원체계 구축 필요

01. 메가시티 정책추진 현황

메가시티 개념 및 해외 정책동향

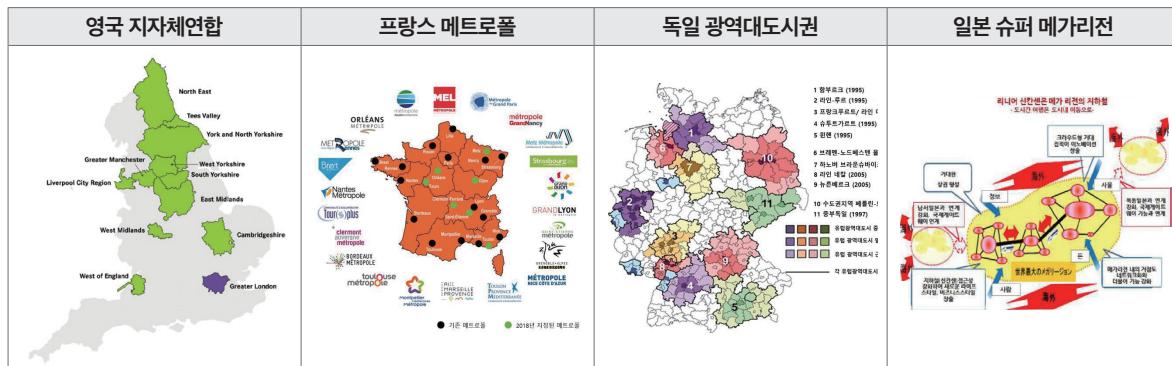
메가시티는 ‘중심도시 또는 거점기능을 수행하는 대도시와 주변지역이 공간적·기능적으로 연계되어 형성한 상당한 인구 및 경제규모를 갖춘 광역적 기능지역(functional urban area)’으로 정의 가능

- 메가시티는 개별 도시 또는 지자체 행정구역을 초월한 광역적 기능지역 형성, 규모경제 및 집적경제 실현중심도시 기능을 수행하는 대도시의 경쟁력, 중심도시와 주변지역의 교통연계, 산업연계, 인적자본 및 지식·정보공유, 각종 인프라 및 서비스 공유 등 공간적·기능적 연계를 중시

해외 각국도 지역경쟁력 강화 및 지역 간 불균형 완화를 위해 중심도시 및 주변지역을 연계한 메가시티 육성을 지향

- 영국은 중심도시 및 주변지역을 연계한 지자체연합(Combined Authorities)을 설립하고 분권협약(Devolution Deals)을 체결하여 정부 권한 및 예산을 지자체연합에 이양
- 프랑스는 글로벌 대도시권 경쟁에 부합하는 규모 및 경쟁력을 갖춘 대도시권을 육성하기 위해 기초자치단체 연합체인 메트로폴(métropoles) 정책을 추진 중
- 독일은 대도시의 중요성 및 영향력이 중요하다는 판단하에 각종 고차기능이 집적한 대도시권 중심부와 주변 배후공간을 하나로 통합시켜 육성하는 광역대도시권(Metropolregion) 정책을 추진 중
- 일본은 급격한 인구감소 및 저출산에 대응하여 도쿄권-나고야권-오사카권 등 3대 도시권을 연결하는 슈퍼 메가리전(Super Mega Region) 형성을 추진 중이며, 이를 위한 핵심 프로젝트로 초고속 자기부상철도(리니어 주오 신칸센) 건설을 추진 중
- 국가별 메가시티 정책의 세부 내용 및 추진방식 등에 차이는 있으나, 공통적으로 지역경쟁력 강화 및 지역 간 불균형 완화, 광역적 이슈 해결 등을 중시

그림 1 해외 메가시티 정책 사례



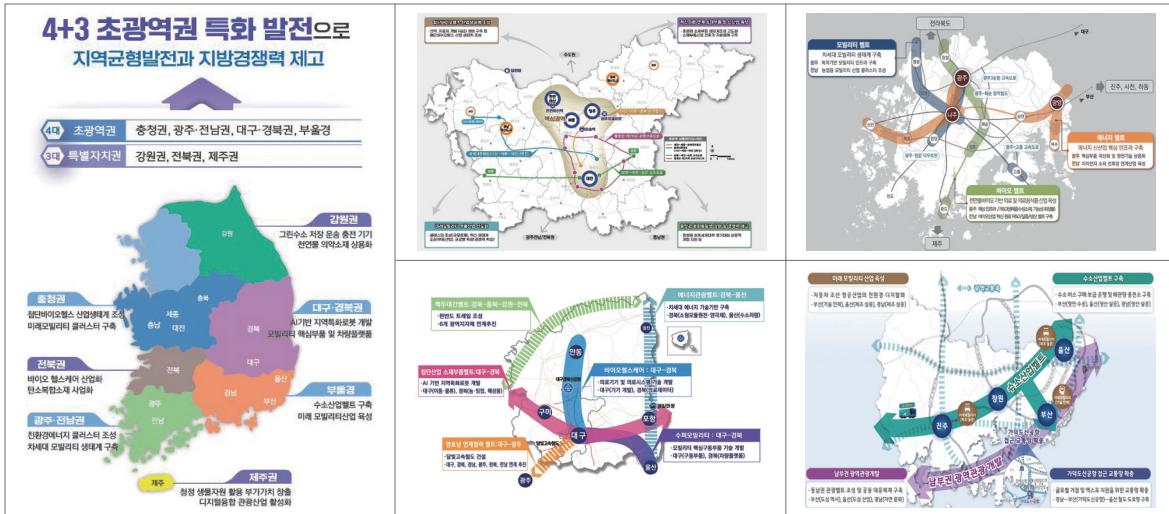
자료: General Enquiries; CAPCOM; Rusche and Oberst(2010); 박경현 외(2020).

우리나라의 메가시티 정책추진 현황

비수도권에 경쟁력을 갖춘 메가시티를 육성하기 위해 초광역권 정책을 추진 중이나 공간전략 부재로 정책실효성 저하

- 정부는 비수도권에 글로벌 경쟁력을 갖춘 메가시티 육성을 위해 2021년 「초광역협력 지원방안」을 발표하고 2022년 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법(지방분권균형발전법)」 및 「국토기본법」 개정을 통해 제도적 근거를 마련
- 2023년 말 「지방분권균형발전법」에서 규정한 ‘4+3 초광역권 발전계획’을 수립하고, 동 계획을 반영한 ‘제1차 지방시대 종합계획(2023~2027)’을 수립 및 추진 중이나, 메가시티를 구성하는 다양한 공간요소 및 하위공간을 어떻게 발전시키고 상호 연계할 것인지에 대한 공간전략 제시는 미흡한 실정

그림 2 4+3 초광역권 발전계획



자료: 지방시대위원회 2023, 111-115.

국가균형발전을 위한 지역균형발전특별회계를 운영 중이나 초광역권 정책추진을 위한 예산지원체계 마련은 미흡

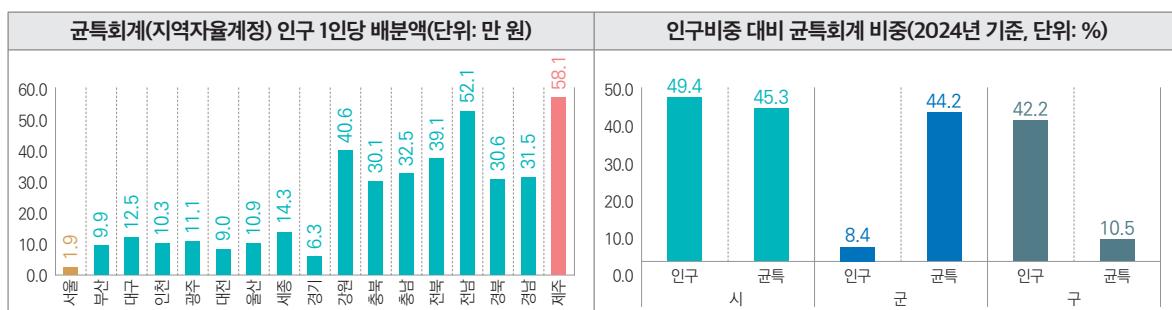
- ‘지역균형발전특별회계’(이하 균특회계)¹⁾ 내에 초광역권 육성을 위한 별도의 예산계정은 없으며, 지역자율계정 예산도 광역·기초자치체별로 배분되는 등 초광역권에 대한 예산지원체계 마련 미흡
- 초광역권 육성을 위해 중심도시 기능을 담당하는 광역시의 경쟁력 제고를 위한 지원이 필요하나, 현행 균특회계(지역자율계정)는 중소도시에 상대적으로 많은 예산이 배분되는 구조여서 중심도시 지원에 한계

표 1 지역균형발전특별회계(균특회계) 편성 체계

계정 편성방식		지역자율계정	지역지원계정	세종특별자치시계정	제주특별자치도계정
지자체 자율 편성	시·도	① 시·도 자율편성사업	-	③ 시·도, 시·군·구 자율편성사업	④ 시·도, 시·군·구 자율편성사업 ⑤ 특별지방행정기관 이관사무 수행경비
	시·군·구	② 시·군·구 자율편성사업	-		
부처 직접편성		-	⑥ 부처 직접편성사업	⑦ 부처 직접편성사업	⑧ 부처 직접편성사업

자료: 기획재정부 2023.

그림 3 지역균형발전특별회계(지역자율계정) 배분 현황



자료: 지방재정365, 당초 예산 순계기준을 토대로 작성.

메가시티 정책방향에 대한 전문가 설문 결과, 대도시 및 기존 지역거점의 경쟁력 강화, 정부 예산지원 확대 등 중시

- 전문가 설문 결과(N=89), 메가시티 육성을 위해 중심도시 기능을 담당하는 대도시 또는 인구규모가 일정 수준 이상인 도시의 경쟁력 강화가 필요하며, 지역산업 육성뿐만 아니라 교통 인프라 확충 및 도시공간 정비 등이 중요하다는 응답이 큰 비중을 차지
- 또한 메가시티 육성을 위한 정부의 예산지원 확대, 장기적·안정적 정책 추진 등을 중시

1) 지방시대 종합계획 및 국가균형발전정책 관련 사업을 추진하기 위해 운영 중인 ‘지역균형발전특별회계’는 정부 부처가 직접 편성·운영하는 ‘지역지원계정’, 지자체가 자율적으로 편성·운영하는 ‘지역자율계정’ 등으로 구성됨.

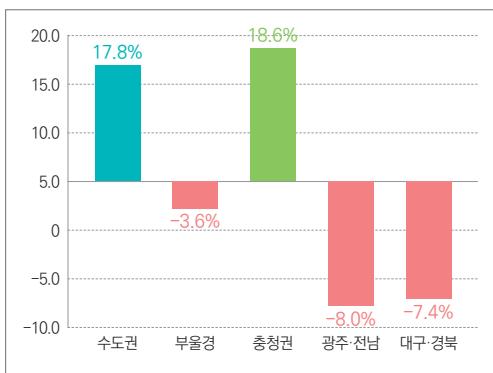
02. 메가시티 현황 및 공간구조 특성

메가시티 일반 현황

4대 메가시티 중 수도권에 인접한 충청권은 성장하는 추세이나 다른 3개 권역은 인구감소 및 경제침체 지속

- 수도권에 인접한 충청권은 인구 및 경제·산업전반에 걸쳐 수도권에 비해 높은 성장추이를 보인 반면, 부울경, 광주·전남, 대구·경북 등 3개 메가시티는 인구감소 및 경제저성장에 직면하는 등 권역별 성장 추세 차별화
- 사업체 수 및 종사자 수 등의 경우에도 충청권은 수도권에 비해 높은 증가율을 보이고 있으나, 다른 3개 권역은 감소 또는 정체된 실정

그림 4 메가시티 인구증가율(2000~2023년)



자료: 통계청. 주민등록인구현황을 토대로 작성.

표 2 메가시티 GRDP 증가율(2010~2021년, 단위: 백만 원)

구분	2010년	2021년	증가율(2010~2021년)
전국	1,386,826,218	1,922,065,762	38.6%
수도권	694,673,607	1,020,363,392	46.9%
비수도권	692,152,611	902,371,842	30.4%
메가시티 소계	605,247,655	786,781,102	30.0%
부울경	222,240,597	262,542,916	18.1%
충청권	165,789,626	243,945,162	47.1%
대구·경북	119,115,161	162,070,100	36.1%
광주·전남	98,102,271	118,222,924	20.5%

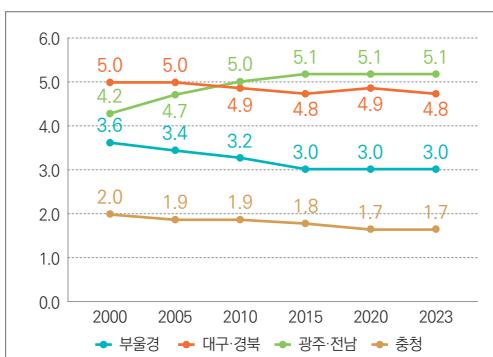
자료: 통계청. 시도별·경제활동별 지역내총생산을 토대로 작성.

메가시티의 공간구조 특성

(중심도시 위상: 도시체계) 메가시티별로 중심도시의 위상 및 변화에 차이가 있으나 대체로 다핵화가 진행되는 추세

- 메가시티 이론에서 통상 중심도시는 인구 및 경제력, 각종 고차기능 등이 집적해 있는 대도시를 의미하므로 본 연구의 분석에서도 '중심도시'는 광역시로 설정
- 메가시티의 중심도시 위상을 종주성 지수(index of primacy)²⁾를 활용하여 분석한 결과, 2023년 기준 광주·전남(5.1), 대구·경북(4.8), 부울경(3.0), 충청권(1.7) 등의 순으로 중심도시의 위상 및 인구집중도가 높게 나타남
- 메가시티의 종주성 지수 변화(2000~2023년)를 분석한 결과, 광주·전남은 수위도시인 광주광역시 중심의 단핵화가 더욱 강화(종주성 강화)되고, 다른 3개 권역은 광역시의 인구집중도 및 위상이 감소하는 다핵화가 강화(종주성 약화)되었음을 의미

그림 5 메가시티 종주성 지수 변화(2000~2023년)



자료: 통계청. 주민등록인구현황을 토대로 계산.

표 3 메가시티 종주성 지수(2000년 및 2023년 비교)

구분	2000년			2023년		
	수위도시 (인구)	2위 도시 (인구)	종주성 지수	수위도시 (인구)	2위 도시 (인구)	종주성 지수
부울경	부산광역시 (3,796,506)	경남 창원시 (1,064,304)	3.6	부산광역시 (3,293,362)	울산광역시 (1,103,661)	3.0
대구·경북	대구광역시 (2,556,890)	경북 포항시 (515,977)	5.0	대구광역시 (2,387,031)	경북 포항시 (493,033)	4.8
광주·전남	광주광역시 (1,371,909)	전남 여수시 (323,913)	4.2	광주광역시 (1,419,237)	전남 순천시 (278,137)	5.1
충청권	대전광역시 (1,385,606)	충북 청주시 (704,845)	2.0	대전광역시 (1,442,216)	충북 청주시 (852,189)	1.7

자료: 통계청. 주민등록인구현황을 토대로 계산.

2) 종주성 지수 = (수위도시 인구/2위 도시 인구) × 100

(중심도시 위상: 인구·경제) 메가시티별 중심도시의 인구성장 기여도는 감소하였으나, GRDP, 사업체, 종사자 등 경제성장 부문의 기여도는 증가하여 메가시티의 성장동력으로서 중심도시 위상이 더욱 강화되는 추세

- 메가시티의 중심도시인 광역시의 인구, 사업체, 종사자 증가율은 대체로 시·군에 비해 낮지만, GRDP 증가율은 시·군 대비 높은데, 이는 중심도시인 광역시가 시·군에 비해 생산성이 높거나 고부가가치 산업을 보유하고 있음을 의미함
- 중심도시의 메가시티 성장기여도를 분석한 결과, 인구성장 기여도는 감소한 반면 경제(GRDP), 사업체, 종사자 등의 성장기여도는 증가하였는데, 이는 메가시티의 성장동력으로서 광역시 위상이 더욱 강화되고 있음을 의미함

표 4 메가시티의 중심도시(광역시) 및 시·군 위상

(단위: %)

구분	인구 ('23)	종사자 ('22)	GRDP ('21)	고차산업			R&D 지출액 ('20)
				고위제조업('22)	중고위제조업('22)	생산자서비스('22)	
광주·전남	중심도시(광역시)	44.0	45.5	33.1	85.6	54.9	58.5
	시·군	56.0	54.5	66.9	14.4	45.1	41.5
대구·경북	중심도시(광역시)	47.7	45.6	35.0	24.6	33.6	58.4
	시·군	52.3	54.4	65.0	75.4	66.4	41.6
부울경	중심도시(광역시)	57.5	57.8	60.9	33.2	45.7	66.5
	시·군	42.5	42.2	39.1	66.8	54.3	33.5
충청권	중심도시(광역시)	32.9	31.2	23.2	19.1	11.7	48.0
	시·군	67.1	68.8	76.8	80.9	88.3	52.0

자료: 통계청, 주민등록인구현황; 전국사업체조사; 시도별 경제활동별 지역내 총생산; 경제총조사를 토대로 작성.

(중심도시-주변지역 연계: 공간적 연계) 메가시티별 중심도시와 주변지역 간 접근성 및 대중교통 통행시간 등의 격차가 큰 것으로 나타나 메가시티별 공간적 연계 특성을 고려한 교통 인프라 확충 지원 필요

- 메가시티의 중심도시 및 주변지역 간 접근성(통행시간) 분석 결과, 중심도시(광역시)를 기점으로 1시간 이내(승용차 기준) 도달 가능한 지자체 수는 메가시티별 1~16개로 큰 차이가 있어 중심도시 접근성 개선 필요³⁾
- 한편, 메가시티의 중심도시 및 주변지역 간 대중교통 이용 시에는 승용차 대비 약 1.4~2.7배의 통행시간(첨두시 기준)이 소요되어 중심도시 및 주변지역 간 대중교통 인프라 확충이 필요

표 5 메가시티 중심도시(광역시)와 시·군 간 교통수단별 평균 통행시간

(단위: 분)

구분	기점	첨두시			비첨두시		
		승용차 (A)	대중교통 (B)	대중교통/승용차 (B/A)	승용차 (A)	대중교통 (B)	대중교통/승용차 (B/A)
부울경	부산광역시	100	143	143.0%	100	143	143.0%
	울산광역시	108	199	184.3%	110	206	187.3%
대구·경북	대구광역시	66	124	195.3%	66	126	197.4%
광주·전남	광주광역시	57	121	210.6%	56	116	208.9%
충청권	대전광역시	64	133	207.2%	65	133	203.1%
	세종특별자치시	58	154	265.2%	59	149	253.2%

주: 평균 통행시간은 메가시티 중심도시(광역시)에서 해당 권역의 모든 시·군까지 소요되는 통행시간의 평균값.

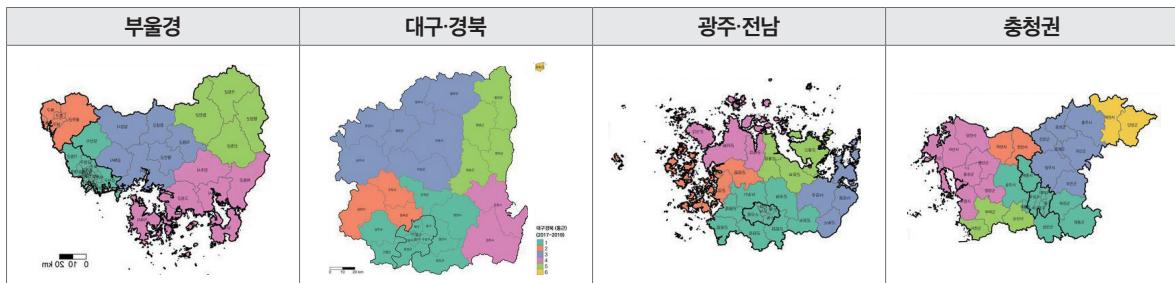
자료: 네이버지도 오픈 API(<https://developers.naver.com/docs/maps/>)와 Google Maps Platform API(<https://developers.google.com/maps/>)를 활용하여 작성.

(중심도시-주변지역 연계: 통근 연계) 메가시티의 통근통행 네트워크를 분석한 결과, 메가시티별로 5~6개의 생활권이 형성되어 있으며, 광역시 및 인구규모가 큰 도시가 각 생활권의 중심지 기능을 수행

- 메가시티의 통근통행 네트워크를 분석한 결과, 광역시 및 인구규모가 큰 도시의 통근통행 중심성이 높아 메가시티의 고용 중심지 기능을 담당하고 있음을 확인
- 메가시티의 통근통행 연계를 기반으로 생활권 형성 현황을 분석한 결과, 광역시를 중심으로 구성된 생활권 및 중소도시를 중심으로 구성된 생활권 등 메가시티별로 5~6개의 생활권이 형성되어 있는 것으로 나타남

3) 광역시 기점 승용차 기준 1시간 이내 도달 가능한 지자체 수: 부울경(부산기점 2개, 울산기점 1개), 대구·경북(대구기점 10개), 광주·전남(광주기점 12개), 충청권(대전기점 13개, 세종기점 16개).

그림 6 | 메가시티별 생활권: 통근통행 네트워크 분석 결과(2017~2019년 합산 통근통행량)

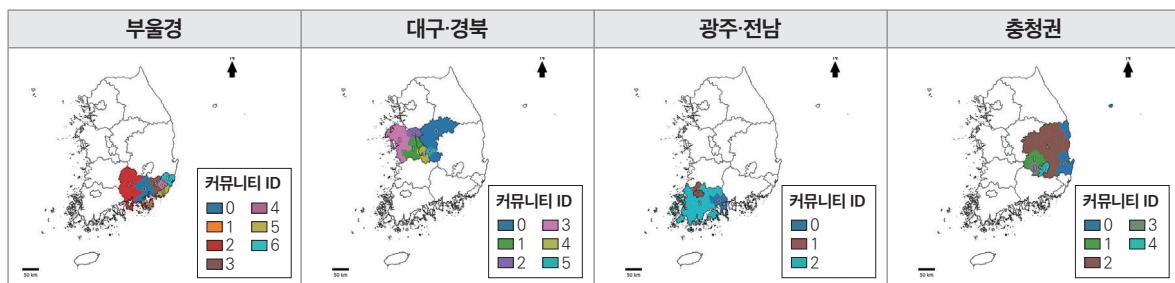


자료: KTDB 기종점통행량(250존)(2017~2019)을 활용하여 작성.

(중심도시-주변지역 연계: 기업 거래망 연계) 메가시티의 혁신산업 거래 네트워크를 분석한 결과, 메가시티별로 3~7개의 혁신산업 경제권이 형성되어 있으며 광역시가 혁신산업 거래의 최상위 거점 기능을 수행하고 있음

- 혁신산업 거래 네트워크 분석 결과, 전국적으로는 수도권 및 광역시 중심의 혁신산업 네트워크가 형성되어 있으며, 메가시티 내에서는 광역시가 혁신산업 거래 네트워크의 최상위 거점 기능을 수행하고 있는 것으로 나타남
- 메가시티의 혁신산업 연계를 기반으로 경제권 형성 현황을 분석한 결과, 메가시티 내에는 광역시 및 주변지역으로 형성된 경제권, 중소도시 중심으로 형성된 경제권 등 3~7개의 혁신산업 경제권이 형성되어 있음

그림 7 | 메가시티별 생활권: 혁신산업 거래 네트워크 분석 결과(2020~2022년 합산 거래량)



자료: 한국기업데이터(KoData)를 활용하여 작성.

(종합) 메가시티 육성 정책의 실효성 제고를 위해서는 메가시티별 중심도시의 위상 및 변화 추이, 중심도시 및 주변지역 간 접근성, 경제권·생활권 등 하위 권역의 형성 현황 등 공간구조 특성을 고려한 공간전략 마련이 필수적

- 메가시티 중심도시인 광역시의 인구는 감소하고 있으나 GRDP 증가율은 중소도시(시·군)에 비해 높고, 경제성장에서 차지하는 기여도가 증가하는 등 광역시의 중요성 및 위상이 더욱 높아지고 있는 점을 고려하여 광역시의 경쟁력 제고를 위한 공간전략 마련 필요
- 메가시티별 광역시를 기점으로 1시간 이내(승용차 기준) 도달 가능한 공간적 범위의 격차가 크고, 대중교통 이용 시 통행시간이 승용차 대비 1.4~2.7배 소요되는 것으로 나타나 교통망 확충 및 개선, 대중교통 인프라 확충 등 공간전략 마련 필요
- 메가시티 내에 광역시 및 주변도시를 중심으로 형성된 대도시권, 복수의 중소도시를 중심으로 형성된 중소도시권 등 하위 생활권·경제권의 발전 및 상호 연계 강화를 위한 공간전략 마련 필요

03. 메가시티 육성을 위한 정책방향

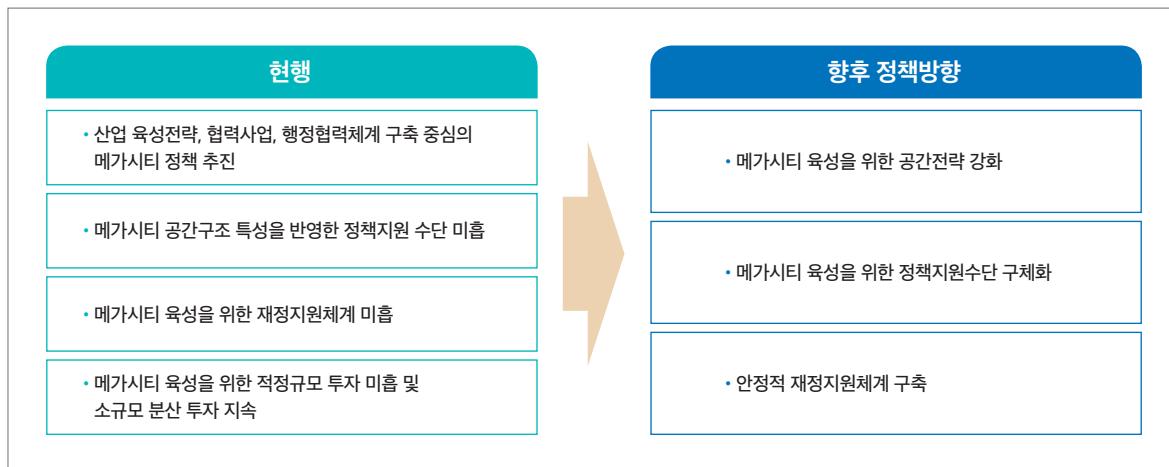
기본 방향

메가시티 육성을 위한 공간전략 강화, 정책 지원수단 구체화, 안정적 재정지원체계 구축 등을 기본방향으로 설정

- 첫째, 산업 육성 및 협력사업 등에 초점을 맞춘 그간의 초광역권 정책 한계를 보완하기 위해 메가시티 내에 형성된 대도시권 및 중소도시권 등 하위 권역별 중심도시 경쟁력 제고 및 주변지역과 공간적·기능적 연계 강화, 대도시권 및 중소도시권 간 공간적·기능적 연계 강화 등에 초점을 맞춘 공간전략 마련 필요

- 둘째, 메가시티별 거점 육성 및 교통망 확충 등 선언적 수준에 그친 그간의 정책 한계를 보완하고, 메가시티의 중심도시 경쟁력 제고 및 주변지역 연계 강화 등 공간전략 추진을 위한 구체적 정책 지원방안 마련 필요
- 셋째, 정부 정책의 변동성, 소규모 분산투자, 정책방향과 예산지원체계의 부조화 등 한계를 극복하고 메가시티 육성 지원을 위한 재원확보 및 안정적 재정지원체계 구축 필요

그림 8 메가시티 정책의 기본방향 설정



메가시티 육성을 위한 공간전략 강화

메가시티 육성을 위한 초광역권계획 개편 또는 ‘(가칭)도시권육성계획’ 신설, 교통계획 연계 강화 등 추진

- 메가시티 육성을 위해 메가시티를 구성하는 중심도시 및 주변지역 특성을 고려한 발전방안, 메가시티 내에 형성된 대도시권 및 중소도시권 등 하위 권역의 상호 연계 및 통합방안 등을 제시하는 공간전략 마련 필요
- 이를 위해 ① 현행 「국토기본법」을 개정하여 초광역권계획의 공간전략 부문을 강화하는 방안, ② 「(가칭)도시권육성에관한특별법」을 제정하여 메가시티의 발전방향, 대도시권 및 중소도시권 등 하위 권역별 발전방안 및 상호 연계방안, 사업계획 등에 초점을 맞춘 ‘(가칭)도시권육성계획(계획기간 10년)’을 신설하는 방안 등 검토 필요

그림 9 메가시티의 하위 권역: 대도시권 및 중소도시권

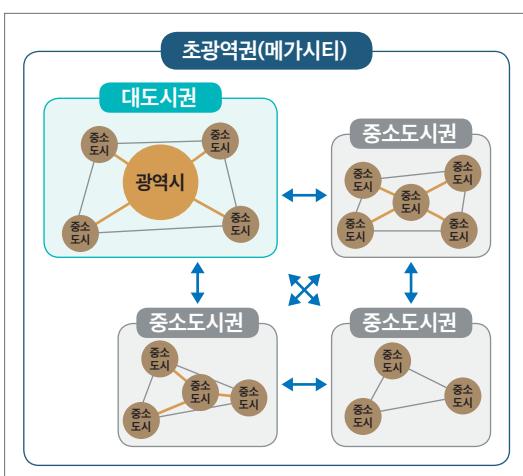


표 6 메가시티 공간계획 수립 대안별 장단점

구분	「국토기본법」개정	「(가칭)도시권육성에관한특별법」제정
장점	<ul style="list-style-type: none"> 기존 법 개정을 통해 제도화 용이 현행 「국토기본법」상 공간계획체계 유지 	<ul style="list-style-type: none"> 초광역권계획(중장기 발전방향 제시) 및 (가칭)도시권육성계획(하위 권역별 발전방안 및 사업계획 등) 간 역할 분담 가능 10년 단위 계획 수립 및 5년 단위 수정을 통해 여건변화에 대응할 수 있는 유연성 확보 가능
단점	<ul style="list-style-type: none"> 초광역권계획은 중장기 전략계획이므로 메가시티 발전을 위한 구체적 사업계획 등 제시에 한계 우려 초광역권계획은 중장기계획(최장 20년)이므로 여건변화에 유연한 대응이 미흡할 우려 	<ul style="list-style-type: none"> 법 제정에 상대적으로 많은 시간 소요 새로운 계획 신설로 인한 공간계획 체계의 복잡성 증가 우려

- 메가시티 육성을 위한 공간계획과 교통계획 간 연계 강화를 위해 초광역권계획(또는 (가칭)도시권육성계획)과 대도시권광역교통계획의 공간적 범위를 일치시키고, 초광역권계획에서 제시한 교통인프라 관련 계획 내용을 대도시권광역교통계획에 반영하기 위해 ‘대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법’을 개정하는 방안 검토 필요

메가시티 육성을 위한 정책지원 수단 구체화

메가시티의 중심도시 경쟁력 제고, 기능별 거점도시 육성, 교통망 연계 강화, 산업 연계 강화 등을 지원하기 위해 도심융합특구 조성, '(가칭)캠퍼스타운 재생', 중심도시 연계 교통망 확충 등 공간정책 수단 마련

- 메가시티 전체 및 대도시권 중심도시인 광역시를 혁신, 지식산업, R&D, 창업, 기업지원서비스, 인재 등의 핵심거점으로 육성하기 위해 도심융합특구 조성을 적극 추진하고, 유사 특구 통합지정, 예산지원 등을 확대
- 대도시권 및 중소도시권 중심도시의 인재 및 기업유치 여건을 제고하고 주거·상업·교육·문화·여가공간의 질적 수준을 제고하기 위해 도심 및 부도심, 주요 업무·상업지구, 교통거점 등의 도시재생을 적극 추진
- 메가시티 내에서 제조업, R&D, 교육, 문화·관광 등에 특화된 기능별 거점도시를 육성하기 위해 노후산업단지 재생, RE100 산업단지 및 스마트 그린산업단지 조성, 기회발전특구 지정, 지역산업 연계형 교육 강화, 대학 캠퍼스 및 주변지역을 다기능 혁신지구로 육성하기 위한 '(가칭)캠퍼스타운 재생' 등 추진
- 메가시티 구성지자체 간 공간적·기능적 연계 강화를 위해 주요 도로 미연결 구간 및 혼잡구간을 우선 확충하고, 광역급행철도망(x-TX), 간선급행버스(BRT) 및 환승센터 등 대중교통 인프라 확충을 적극 지원
- 메가시티의 기능적 통합을 위해 중심도시와 주변지역의 산업생태계 구축 및 전후방산업 연계, 기업성장 전 주기 지원을 위한 중심도시 및 주변지역의 산업입지 공급 연계, 기업입지 및 성장주기별 지원방안 등 마련

안정적 재정지원체계 구축

안정적 재원확보로 메가시티 육성을 위해 균특회계에 '초광역권 계정'을 신설

- 메가시티 육성을 위한 재원확보를 위해 균특회계에 '초광역권 계정'을 신설하고, 단기적으로는 정부 직접편성 및 지자체 자율편성 방식을 혼합하여 운영하되, 중장기적으로는 지자체 자율편성 방식으로 전환하여 지역 자율성을 제고
- 단, 지자체의 책임성 강화를 위해 주기적 성과 평가 및 모니터링 결과를 토대로 지자체 자율편성 예산 배분액을 조정하는 방안 등 검토 필요

메가시티 육성을 위한 안정적 재정지원 및 정부-지자체 간 역할 분담 등을 위해 '(가칭)도시권 협약' 도입

- 메가시티 육성을 위한 정부의 안정적 재정지원, 정부 권한 및 재정이양 등이 가능하도록 「지방분권균형발전법」(제31조)에서 규정한 지역발전투자협약제도를 활용하여 정부-메가시티 지자체 간 '(가칭)도시권 협약'을 체결
- '(가칭)도시권 협약'의 주요 내용은 협약 대상사업, 정부 및 지자체의 책무, 협약 대상사업에 대한 정부 및 지자체의 투자계획 등으로 구성하여 메가시티 육성을 위한 역할 분담 및 안정적 재정지원을 강화

참고문헌

- 기획재정부. 2023. 2024년 균특회계 예산안 편성지침.
박경현, 강민규, 이윤석, 정준호, 최예술, 허동숙. 2020. 국토균형발전을 위한 초광역 연계 발전 방향. 세종: 국토연구원.
지방시대위원회. 2023. 제1차 지방시대 종합계획(2023-2027).
통계청. 각 연도. 경제총조사: 시도별·경제활동별 지역내총생산; 전국사업체조사; 주민등록인구현황.
한국기업데이터(KoData). 각 연도. 주요 거래망 데이터 및 기업정보 데이터.
Rusche, K. M., and Oberst, C. A. 2010. Europäische Metropolregionen in Deutschland - eine regionalökonomische Evaluation. Raumforsch Raumordn 68.
지방재정365 지방재정통합공개시스템 (<https://www.lofin365.go.kr>).
KTDB 기종점통행량 (<https://www.ktdb.go.kr/>).
CAPCOM (<https://www.cap-com.org>).
General Enquiries (<https://www.centreforcities.org>).

- 윤영모 국토연구원 국토계획·지역연구본부 연구위원(ymyoon@krihs.re.kr, 044-960-0256)
- 박경현 국토연구원 국가균형발전지원센터장(khpark@krihs.re.kr, 044-960-0222)
- 박종일 국토연구원 국토인프라·공간정보연구본부 연구위원(jipark@krihs.re.kr, 044-960-0354)
- 이혜민 국토연구원 국토계획·지역연구본부 전문연구원(leephm0646@krihs.re.kr, 044-960-0174)
- 오남경 전 국토연구원 연구원

※ 이 브리프는 "윤영모, 박경현, 박종일, 이혜민, 오남경, 권규상, 이성현. 2025. 국토 대전환을 위한 메가시티 정책방향 연구. 세종: 국토연구원" 보고서를 요약·정리한 것임.
※ 이 브리프는 연구자 개인의 의견으로서, 정부나 국토연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있음.