해외출장복명서

기 간: 2014. 11. 16~2014. 11. 19

출장지: 일본

출장자: 차미숙, 박재희

국토연구원 국토계획연구본부

Ⅰ. 출장개요

1. 출 장 지: 일본 도쿄

2. 출장기간: 2014. 11. 16~11. 19(3박 4일)

3. 출 장 자: 차미숙 연구위원, 박재희 연구원

4. 출장목적

□ 상기 출장자는 '미래 국토발전전략 수립방안 연구(발주기관: 국토교통부, 2014.5-2015.3)'를 수행하고 있으며, 2014년 7월 최근에 수립·발표한 일본의 '국토 그랜드디자인 2050' 수립 및 정책적 활용 사례에 대한 구체적인 현황 파악 및 자료 수집

□ 또한 '지역행복생활권 실현을 위한 지역간 연계·협력 활성화 방안 연구(기본과제)' 와 관련하여, 일본의 정주자립권 구상 추진사례 및 경험을 청취하고, 최근 아베정부가 준비중인 내각관방 소관의 '지역·사람·일자리 창생본부'의 설립목적, 정책과제 등 최신 정책동향을 청취

Ⅱ. 출장일정

날짜	출발지	도착지	방문기관/장소	주요 수행업무	관계자
11.16(일)	김포	도쿄	이동		
11.17(월)			국토교통성 종합계획과	'국토그랜드디자인 2050' 관련 인터뷰	Hidetoshi SHIRAISHI 종합계획과장 외
11.18(화)			총무성 지역자립응원과	정주자립권 구상 관련 인터뷰	우에무라 사토시(자치행정국 국제실장) 외
11.19(수)			내각관방 지역·사람·일자리 창생본부 사무국	창생법안, 조직 운영 등 관련 인터뷰	Tohdo KOUTA 주사
	도쿄	김포	이동		

III. 수행사항

1. 방문기관: 국토교통성 종합계획과

○ 기관 소개
- 국토 계획, 하천, 도시, 주택, 도로, 항만, 관용 건축물의 건설과 유지·관리 등과 함께 교통·관광정책, 기상업무, 방재 대책, 해상의 치안·안전 등의 대책 등 사회자본 정비의 핵심을 담당하는 행정기관
- http://www.mlit.go.jp/
- 문의처: tohdo-k2jz@mlit.go.jp

□ 일시 및 장소: 2014. 11. 17(월) 국토교통성 종합계획과

□ 참석자: Hidetoshi SHIRAISHI(과장), Tsutomu HINO(과장보좌), YAMAGUCHI Kazuhiko(과장보좌), Masanori UMEDA(계장), Tohdo KOUTA(주사)

□ 주요 논의내용

: '국토그랜드 디자인 2050'의 세부 추진내용 및 향후 활용계획

Q. 일본은 고령화, 인구감소 등에 대응하여 다항한 대책을 수립해온 것으로 알고 있음. 현 시점에서 국토그랜드디자인 2050을 수립하게 된 배경과 정책 현안에 대해 설명 부탁

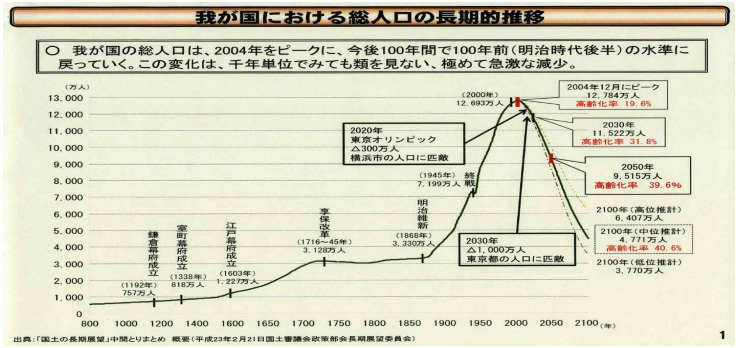
○ 일본은 고령화, 인구감소 등에 대응하여 국토교통성 차원에서 미래 정책현안 및 방향 설정 차원에서 '국토그랜드디자인 2050'을 2014.7월 수립·발표하였음

- 일본은 1990년대 경제의 버블 붕괴이후 경제성장에 근거하여 국토장기비전인 국토형성계획(법정계획)을 수립, 활용해왔음. 그러나 장기 국토비전을 추진하는 동안 경제가 축소되고 정권이 바뀌는 등 정치적 변화가 있어왔음

- 1962년부터 10년간 '국토형성계획' 등이 수립되어 왔으나, 정권에 따라 그때 그때 필요만 내용만 반영되는 등 실효성은 크지 않았다는 인식이 있었음. 아베정권 출범이후 국토교통성 장관이 장래의 모습을 보고 국토의 발전계획을 제시할 것을 제안

* 2050년을 기준으로 '국토가 어떤 모습을 하고 있을 것인지, 그리고 이에 대비하여 어떤 것들을 정책적으로 준비해야 할지에 대한 고민에서 출발하였음, 이러한 정치적 배경 외에도 인구감소, 노령화 심화 등이 장기비전 수립의 직접적인 배경으로 작용하였음

〈 일본의 장기인구 추세 전망(2100년) 〉



Q. 국토그랜드디자인 2050의 목표로 '대류촉진형 국토 형성'을 제시하였는데, 구체적으로 어떤 모습을 상정하는 건지? 특히 CPS 구상은 기술변화 등으로 국토의 가치를 극대화한다는 차원에서 미래국토 발전전략으로 적절한 것으로 이해되는데, 구체적으로 어떻게 실현할수 있는지? 중앙정부 차원의 정책적 노력이나 구상은?

○ **('국토그랜드디자인 2050'의 목표)** '국토그랜드디자인 2050'의 목표로 '대류촉진형 국토 형성'을 제시하고 CPS(cyber physical system)를 구상했는데, 이는 2050년을 바라보고 조금씩 떨어져 있는 '국토를 네트워크로 묶자'가 기본적인 생각이었음

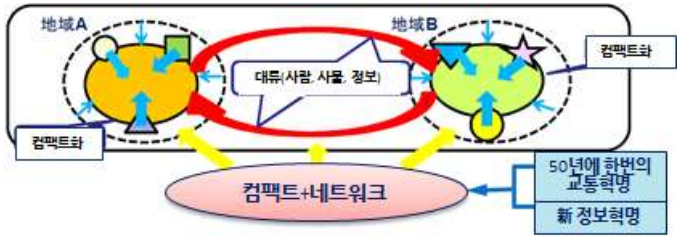
○ **('대류촉진형 국토 형성'에서 '대류'의 의미)** 지금까지는 '交流'라는 표현을 썼는데, 교류를 위해서는 전제 조건이 서로 각자의 개성과 특색이 있어야 한다는 것이기에, 이를 만들고 교류하게 하는 것을 '온도 차가 있고 그 안에서 흐른다'는 측면에서 '交流' 대신 '對流'라는 표현을 사용함

- 축소를 하면, 개성이 없어지는 것과 지역의 활력이 사라지는 것을 우려했음. 그래서 각 지역의 개성을 유지하면서 활력을 불어넣고 교류가 될 수 있도록 하기 위해 '對流' 라는 표현을 선언적으로 사용하였음

○ **(CPS 구상)** 현재는 CPS 구상에 대한 이미지만 일단 제시하였으며, 구체적으로는 지금부터 정리해나갈 예정임

- '컴팩트+네트워크'라는 기본 구상을 바탕으로 각 부서에 맞는 정책을 만들고 있으며, 컴팩트·네트워크 위한 예산, 인프라 마련을 위한 예산, 실행위한 법률 개정 작업 등 법률 개정 및 예산확보 작업 중임

〈 '컴팩트+네트워크' 대류촉진형 국토 구상도 〉

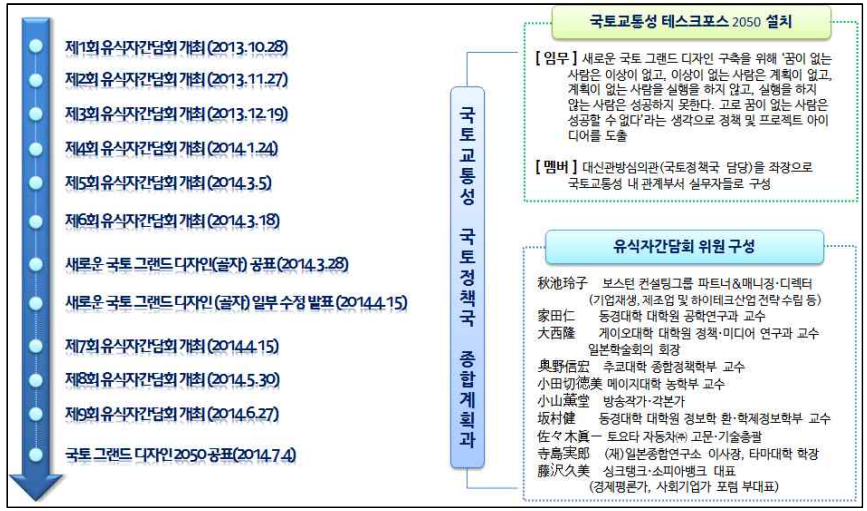


○ **(활용계획 및 법정계획과의 연계성)** '국토 그랜드디자인 2050'은 비법정 계획이지만, 이를 토대로 법정계획인 국토형성계획을 수정하는 기초자료로 활용할 계획임

- 법정계획인 '국토형성계획'은 국토에 관련된 모든 부처가 관련이 있는 법정계획이지만, '국토그랜드디자인 2050'은 현재 장관의 의지로 추진된 국토교통성의 장기 계획이자 미래 방향으로, 다른 성·청은 별 관심이 없는 실정임
- '국토그랜드디자인 2050'은 2050년을 목표로 하나 '국토형성계획'은 10년마다 수립하고 있음. 향후 50년간 무엇을 해야 할 것인지 보면서 수립할 예정이며, 현재의 '국토형성계획'은 원래 2018년이 계획종료이지만 내년(2015년)에 계획을 수정·재검토할 예정임
- 아베정권 출범이후 '정책을 장기적으로 추진하자'는 기본방향이 설정되었고, 현재 '지방창생' 등이 화제가 되는데 이런 것을 형성계획 수정시 반영할 필요가 있음

Q. 국토그랜드디자인 2050의 수립과정에 대한 설명 부탁
- 전문가, 일반국민 등의 구체적인 참여 수준/방법/형태 등

○ **(국토그랜드디자인 2050의 수립과정)** 수차례의 유식자 간담화를 진행하며, 전문가로부터 미래 전망에 대한 의견을 들었음. 지자체 의견도 들었으나 크게 반영이 되지는 않았음



< 국토그랜드디자인 2050 추진경위 >

○ **(지자체의 관심과 중앙정부의 정책과제)** 현재 지자체들이 가장 관심이 많은건 인프라, 예산. 그리고 지역정비, 인구감소에 대한 위기감 등이라고 생각함

- 인구 감소경향에도 불구하고 지자체 차원에서 인프라 요구가 가장 많은 것은 지자체에서는 인프라를 갖춰놓으면 일시적으로 인구가 증가하기 때문에 일단 공사들을 많이 하려고 하는 경향이 있기 때문인데, 문제는 완공 후 사용여부에 대한 문제가 향후 과제임
- 중앙정부에서 관리 예산이 없어 애물단지가 되버리는 경우가 많음. 지방에서도 위기감을 느끼는 게 많아서 한 건물에 여러 기능을 넣는 것 등 의견이 있는데, 병원은 민간 특히 구급이 많았는데 인구 감소로 많이 사라지니 기능을 바꾸던지 등등 규제가 있어서 괜찮지만, 다른 인프라는 규제가 없어 어찌할지는 고민임

Q. 국토그랜드디자인 2050에서 트렌드 전망을 위한 분석방법론과 관련한 질문임. 격자분석을 통해 무거주화, 도시화 지역을 전망하고 있는 것으로 아는데, 자료생산 및 수집체계와 이들의 모니터링이 어떻게 이루어지는지에 대해 설명 부탁
- 격자분석을 통해 무거주화, 도시화 지역을 전망하고 있는 것으로 아는데, 자료생산 및 수집체계와 이들의 모니터링이 어떻게 이루어지는지 설명 부탁

○ 기본적으로 코호트법을 쓰고 사람의 이동(아파트 단지 생겨서 이동인거 말고, 도시 간 이동 전입전출 등을 지금의 트렌드를 토대로. 특정지점 개발 등은 반영 안됨)을 반영하였음. 인구추계만 1km 메쉬데이터를 활용하여 2050년 예측하였으며, 통계청 국세조사 메쉬데이터 등을 사용함

- 공원 등 인구거주 아닌 지역은 무거주화 지역에 포함되지 않음. 원래 사람이 살지 않는 부분을 먼저 제외하고, 사람이 살고 있는 사람 대비 전망함. 19%+44%가 지도에서 파란색.
- 그랜드디자인 발표 이후, 시군구별로 여성의 인구 출산율 낮아지고 이런 것은 화제가 되었는데, 무거주화 분석의 경우는 지자체 담당자들로부터 전화 및 구체적 방법에 대한 문의가 많았음
- 시정촌 단위의 메쉬데이터 뿐 아니라, 데이터를 엑셀, 그림, GIS 데이터로도 공개했는데 병원, 교통 등 GIS 데이터로 보면 인구추정을 기반데이터로 활용해서 기반자료로 활용할 수 있을 것으로 기대했기 때문임

*데이터 기반이긴 하지만 메쉬데이터는 인구 자료만 활용하였음

Q. 국토그랜드디자인 2050에서는 작은거점, 고차지방도시연합, 대도시권, 글로벌도시 등으로 공간계층별 역할을 감안해 국토공간구상을 설계하여 제시하고 있는데, 현재 일본이 추진중인 정주자립권 구상과는 어떻게 연관이 되는지?

○ **(정주자립권 구상과의 관계)** '국토그랜드디자인 2050'에서는 작은거점, 고차지방도시연합, 대도시권, 글로벌도시 등으로 공간계층별 역할을 감안해 국토공간구성을 설계하여 제시하는데, 여기서 제시하는 작은거점의 경우 생활밀착형으로 기능을 모은다는 개념이라면, 정주자립권은 도시계층, 인구에 의한 도시규모에 대한 개념임.

- 정주자립권은 여러 개 시정촌이 갖춰진 경우도 있지만, 정주자립권은 '시' 정도 레벨로 좀 큰편이고 여기서는 작은거점의 인구 규모는 수백명정도임. 생활공간 단위는 무라(촌), 진락 등으로 나눌 수 있는데, 작은거점은 수백명정도로 이보다 더 컴팩트함

○ **(작은거점 전략)** 원래는 도보권을 생각했지만, 인구감소에 때문에 도보권은 좀 힘들 것으로 생각하며, 하나의 작은 거점과 거점끼리는 버스 등의 인프라를 통해 이동을 하는 그런 형태로 구상하고 있음

-무거주화지역의 경우, 사람을 이동시켜 모으는 게 어려우니 사람을 모으는 게 아니라

기능을 모으고 교통인프라 등 연결을 해주는, 즉 기능을 모은다는 의미이다. 집락의 사람들을 버스 수단 등으로 연결하는 것임

-예컨대, 각각의 마을에서 슈퍼가 있는데, 현재도 이미 많이 사라지고 있는 슈퍼, 가솔린 스탠드 등은 앞으로 더 많이 사라질 것임. 따라서 이런 기능들을 한곳에 모으고, 사람들이 왔다 갔다 하며 이 기능들을 이용하게끔 하는 것임

- 35p(자료): 시설별로 적정인구 규모를 추정했는데, 어느 지역에 어떤 게 사라질지 등을 보고 대비하고자 하는 목적이며, 예를들어 스타벅스의 경우 인구 10만 명 정도로 보고 있지만, 스타벅스가 없는 지자체 등이 존재함

○ 정주자립권과 같은 맥락으로 보면 되는지? 정주자립권은 정책목적이 좀 다른데 시정촌 행정경계를 여러 개를 묶어서 행정서비스를 묶는 것으로 인구는 고려하지 않았음. 당시 규모를 고려하지 않았기에 20만등 규모가 작은 곳은 묶을 수가 없었음. 그래서 인구규모가 맞는 곳만 성공을 했기에 그래서 중추도시권 얘기가 다시 나오게 되었음. 정주자립권의 이런 문제 때문에 '중추거점도시'. 수십만명 인구레벨을 바라보고 중추거점도시를 하는데, 국토부의 '고차지방연합도시'랑 비슷한데 총무성의 중추도시권은 중간에 큰 도시가 있고(만들고), 주변을 엮는 것이라면, 고차지방은 있는 것을 엮는 것임

- 비슷하긴 한데, 국토교통성에서는 행정서비스만 하는 게 아니라 민간의 서비스 백화점, 스타벅스 등 생활에 기반을 둔 시설들에 대해 고려한다는 차이가 있음. 생활에 밀접된 시설 등을 모여 있을 수 있게 유도하는. 그런 것으로 이해하면 됨

Q. 외국의 국토비전 수립 사례를 보면, 대체로 위원회 차원에서 수립하여 정책기초자료로 활용하는데 비해, 일본은 국토교통성 차원에서 주관하고 있어 특징적임
- 35년이 넘는 장기계획을 정책화하는 과정에서 집권 정권을 초월해 어느정도 일관성을 확보하기 위한 별도의 정책적 노력이나 구상이 있다면 설명 부탁

○ 일단 내부적으로 활용하고 있으나 일본도 현실적으로 정권에 따라 변동이 큰 편임. 법률로 제정해도, 법률은 남겠지만 예산을 따는 것은 정권에 따라 어려워질 수도 있어 우리(일본)도 고민 중임

-게다가 이 계획은 현재 국토교통성 장관이 주도한 것이라, 장관 교체시 활용여부는 불확실한 점이 있는 게 현실임

Q. 기타 질문 및 논의 내용

○ **(창생본부와의 관계)** 현재 정부에서 준비중인 창생본부는 지역창생을 주요 목적으로 하며, 국토그랜드 디자인2050는 국토관점에서 지역, 도쿄, 대도시 등 공간단위별로 접근하는 등 인구문제, 경제활성화 문제 등을 국토 관점에 초점을 두고 접근하는 차이가 있음

-창생본부는 보육, 사회정책에 초점이 있으며, 창생본부에서 준비.계획중인 장기계획과 국토그랜드 디자인 2050는 상호 반영 및 내용상 협력관계 유지하는 것으로 이해

○ (국토관리인 제도, 국토지역 지킴이의 내용과 정책적 추진 여부, 자료 30면)

- 옛날부터 '물리적인 것만 볼게 아니라 사람을 키워 사람한테 맡기자'라는 이념이 있었는데 그동안 잘 실현되지는 않았음. 요즘은 '새로운 공공'이라는 개념이 있는데 공공과 민간이 함께 공조한다는 키워드를 강조하는 차원에서 사용하였으나, 구체적이지는 않음

○ **(슈퍼메가 리전과 신칸센)** 슈퍼메가 리전에서 신칸센을 지역간 교통수단에서, 향후는 지역내 교통수단으로 활용하는 것으로 언급하는데, 앞으로 2050년의 신칸센 속도등은 얼마나 더 개선될지? 도쿄-오사카 간을 67분에 통과하도록(현재는 두시간 반 정도)하는 것을 목표로 하고 있음. 그럼 대략 주행속도가 600km정도가 될 것임

- 이 개념은 인프라 중심 이라기 보다는 JR 신칸센 담당회사가 그때는 노후화로 유지하기 힘드니 새로 구축하자는 논의도 있긴 했지만, 핵심은 '어떻게 경제활동을 바꾸고, 생활패턴을 바꾸는지' 등에 대한 고민 차원에서 만든 것임. 리니어신칸센이 아니라 '리니어 중앙신칸센'이 풀네임임

○ **(국토그랜드 디자인 2050의 수립 주체)** 일본의 '국토그랜드비전 2050'의 경우, 국토교통성 종합계획과의 업무임. 별도의 연구기관의 지원이 없고, 30명 정도 종합계획과 사람들이 작성하였음

- 계획의 작성이나 데이터 분석 등 전부 종합계획과가 수행하고 있으며, 그것이 종합계획과의 미션임. 계획가 입장에서 보면 데이터 기반은 지금 현황을 기반으로 했기에 개발 등 사회이동이 반영된 것은 아니라 현재 상황에서 단순 추정한 거라고 보면 되고, 이걸 바탕으로 계획에 넣을지는 또 다른 문제임

▲ 회의장면

▲ 국토교통성 관계자

▲ 회의장면

▲ 회의 후 기념촬영

2. 방문기관: 총무성 지역자립응원과

○ 기관 소개
- 행정조직·인사·지방자치·선거 제도·정보통신·방송·우정·통계 등을 담당하는 행정기관
- http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu /teizyu/
- 문의처: teijyu- jiritsu@soumu.go.jp

MIC Ministry of Internal Affairs and Communications

□ 일시 및 장소: 2014. 11. 18(화), 총무성 지역자립응원과

□ 참석자: 우에무라 사토시(자치행정국 국제실장), 이노하나 노부오(지역력창조그룹 지역자립응원과 과장보좌), 스즈키 유키(지역력창조그룹 지역자립응원과 주사)

* 지역발전위원회 출장팀과 일정이 겹쳐 합류, 공동으로 인터뷰 진행하였음

□ 주요 논의내용

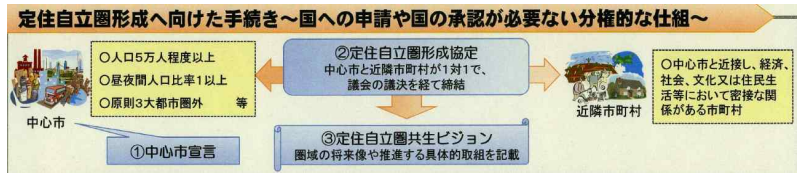
Q. 지역행복생활권 정책도입 당시, 일본의 정주자립권이나 영국의 LEP 정책 등 해외사례를 벤치마킹하였음. 우리나라도 2013년 도입한 지역행복생활권 정책을 추진하고 제도화하는 단계에서, 일본이 2009년이후 추진해온 정주자립권 정책에 대한 중간평가와 제도적 조치, 제도개선 방향(혹시 있다면), 향후 추진계획을 알고 싶음

○ **(정주자립권 구상 도입배경)**
- 일본 정부는 1990년대 초반 시정촌 합병을 강하게 추진했음. 메이지유신과 이후 1955년경 두 번 째로 시정촌 합병을 집행하였음. 지방분권이라는 큰 틀에서 행정개혁 측면에서 시정촌 합병을 추진하였음. 재정적 우대조치도 있었으나 자발적인 움직임이 있었고, 그 결과 1989년 당시 3900여개에 달하던 시정촌이 현재는 1700개가 약간 넘는 수준으로 합병 추진
- 사회적 상황, 재정, 정치상황 등을 이유로 합병이 추진이 안 되는 지역도 꽤 있음. 이러한 여건 속에서 시정촌 합병이 현실적으로 큰 영향력이 있는 정책은 아니며 저출산, 고령화 및 인구감소가 심각한 상황에 직면하면서 새로운 정책 대응 모색이 필요

○ **(정주자립권 중심시 형성 요건)**
- 인구 5만명 이상, 주야간 인구 비율이 1이상, 3대 도시권 이외 등이 정주자립권 중심시의 요건으로 제시되고 있음

- 일본의 경우, 3대도시권에 인구가 밀집되어있음. 그런 의미에서 정주자립권 선언한 중심시와 도도부현에 현청이 모인 곳이 지역인구 가장 많고, 그 다음 많은 곳이 중심시로서의 역할을 하고 있다고 봄

〈정주자립권 형성요건 및 절차〉



Q. 일본은 지역간 연계협력을 위해 다양한 정책수단(시정촌합병, 광역연합 등)이 있는 것으로 알고 있음. 이들 지역간 연계협력정책과 정주자립권 일환으로 추진하는 지역간 연계협력 정책과의 차별성은? 혹은 연계성을 확보하는 수단은 있는지?
- 시정촌합병, 광역연합 등 기존 지역간 연계협력 정책수단 추진과 관계

○ 지금까지 일본이 시정촌 합병에 많은 힘을 쏟아왔음. 재정적 조치가 있는데 특례채 교부 등은 시정촌 합병에 있어 정책적으로 큰 혜택이었음. 당시 한 지역 안에서 행정수요가 얼마나 되는지 파악 후 재정조치를 하려 했었는데, 그런 재정조치는 일정기간을 두고 지원하는 제도였음. 기간 안에 합병하지 않으면 재정지원 없다고 홍보함. 그 결과 시정촌 수가 반으로 줄은 것은 행정 조치로서는 효율적이었다고 봄
- 시정촌 합병이후, 정주자립권 정책이 나왔는데 이미 많은 에너지를 쏟았기에 정책 전환입장에서는 많은 투자는 힘든 상황. 전체적 교부세, 특별교부금 같이 재정 보조 파이를 늘리는 방법도 있으나, 정책 하나 하나에 대한 부분에 대한 에너지를 쏟는 것도 정책전환에서 필요한 부분이라고 생각됨
- 정주자립권 하나만 보면, 정책지원을 많이하는 게 맞긴 하나 시정촌 합병이라는 큰 정책을 지금까지 이끌어온 상황에서 많은 에너지를 쏟는 것은 힘든 상황임.

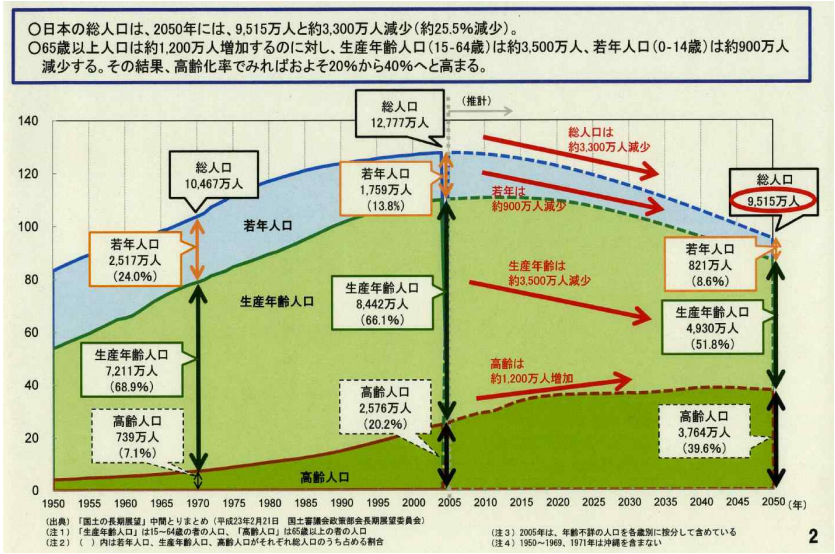
○ 이러한 상황에서 향후 10년을 내다보는 것을 정주자립권 차원에서 시도하는 게 정책적으로 의미가 크다고 할수 있음
- 일본의 인구는 2004년을 정점으로 급격한 인구감소 추세의 진전이 예상될 뿐만아니라 생산가능인구의 감소와 노령화율의 증가로 2050년 고령인구비율이 39.6에 달할 것으로

전망 됨. 이러한 추세가 진행된다면 지방권은 세부담 증가, 재정악화 및 긴축재정, 유출인구 증가, 세부담 증가라는 악순환을 야기할 것으로 우려되면서 지방에 머무를수 있는 조건의 정비가 정책과제로 대두됨

○ 최근 일본 총인구의 장기추세와 생산가능인구 감소 등이 정책현안 과제로 대두되면서 정책적 대응방안 모색할 필요

- 향후 100년 보면 급격히 주는 추세. 25.5%가 2050년 감소할 것이라는 전망, 생산가능인구는 줄고, 고령자 인구 증가

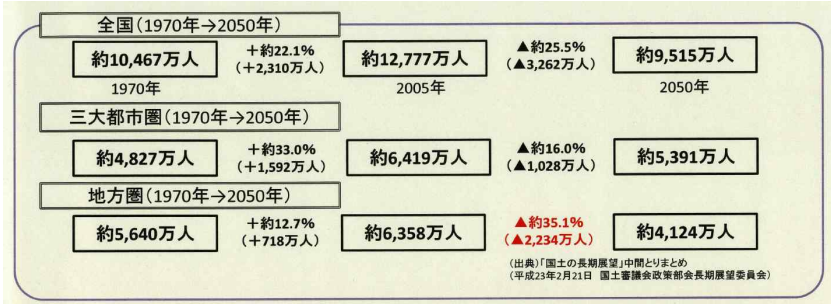
〈일본의 장기인구추이 및 생산가능인구 추이 전망〉



- 3대도시는 약 16%로 감소가 비교적 적은편이지만, 지방권은 35.1%의 감소율로 꽤 큰 폭의 감소 추세가 전망됨. 이에따라 3대도시권 이외의 도시, 특히 인구 20만 이상의 도시를 어찌 중심지 형성해서 정책을 이끌지가 핵심 포인트임
- 정주자립권 정책은 인구 5만정도의 지역에 대한 정책이며, 과소지역에 대해서는 집락네트워크 전략을 추진 중임. 즉, 생활에 필요한 기능을 중심시에 모으고, 네트워크를 통해 주변의

주민들이 이용할 수 있게끔 연결하는 것이 정주자립권 제도의 핵심임

〈일본의 지역간(도시권-지방권) 인구추이 전망〉



○ **(정주자립권 현황 및 지원시책)** 정주자립권의 지원책, 특별교부세를 보면 2014년부터 대폭 지원하였음. 중심시가 4천만 엔에서 8500만엔으로, 주변은 1천만엔에서 1500만엔으로 증액

- 전국 82개 권역, 386개 단체가 정주자립권 구성에 참여

<정주자립권 도입 지자체 변화 추이>

구분	2009년	2014년	비고
중심시 선언을 마친 지자체	16개 지자체	97개 지자체	요건을 갖춘 전국 262개 시의 37.0% 해당
정주자립권 협성 협정체결/방침 책정 권역	5개 권역	82개 권역	386개 시정촌 포함
정주자립권 공생비전 책정 지자체	1개 지자체	82개 지자체	

자료: 총무성 자료(2014.10.1. 기준), 2014.11.17. 총무성 내부자료

○ (정주자립권의 구성형태)

<정주자립권 형성 촉진에 대한 총무성의 재정·지원조치 내용>

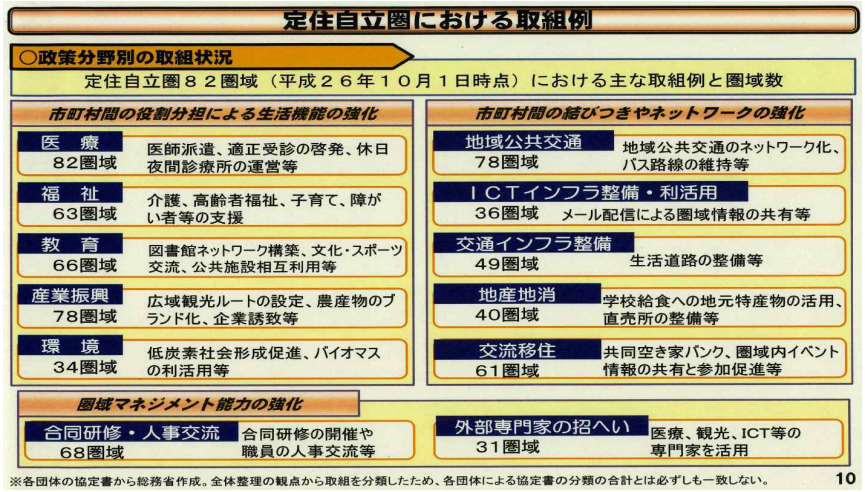
구분	지원목적	지원대상	조치액
중심시 및 주변 지자체의 대응에 대한 포괄적 재정조치(특별교부세)	정주자립권 공생비전에 의해 추진하는 사업, 공생비전 간담회 소요비용	정주자립권 협정체결 및 공생비전 책정 중심지와 주변지자체	-중심시: 1시당 8,500만엔 정도를 기본으로 하고 인구, 면적 등을 감안하여 상한액을 산정 -주변 지자체: 1지자체당 연간 1,500만엔 상한 ('14.10.1 자료)
지역활성화사업채의 충당	정주자립권 추진사업을 대상	권역 전체에 필요불가결한 인프라 정비에 충당	충당율 90% 교부세 산입률 30%
외부인재의 활용에 대한 재정조치(특별교부세)	권역 외로부터 전문성을 가진 인재 활용:상한 700만엔(최대 3년간 지원) 신진 기업인 지역교류 프로그램 : 신진 기업인의 유치에 필요한 경비에 대해 1인당 상한 350만엔		

구분	지원목적	지원대상	조치액
정주자립권 민간활력 창출펀드 형성사업	공익법인 등이 민간사업자 등에 융자, 채무보증 또는 투자위한 자금 :중심시나 주변 시정촌이 출자 또는 대부를 행하고, 원칙적으로 하나의 펀드를 형성하는 사업(지방단독사업) 대상	정주자립권 협정체결 및공생비전 책정 중심지와 주변지자체	펀드 형성에 일반단독사업 채를 충당(90%), 상환이자의 50%에 특별교부세
지역종합정비자금 (고향융자)의 취급	공생비전에 의거한 대응관련 사업을 실시하는 민간사업자 고향융자 한도 및 융자비율 인상(대부한도 증액) – 융자비율을 20%(일반지역)에서 25%(정주자립권)으로 인상 *용지취득비는 설비취득 등에 관한 비용의 1/3 한도로 산입 가능		
개별 시책에서의 재정조치	– 병원진료 연대·제휴 등에 의한 지역의료 확보에 대한 재정조치 – 벽지 원격의료에 대한 특별교부세 조치율의 인상 : 일반지역 0.6, 정주자립권 0.8 (상한액 800만엔)		
기타	– 정주자립권 형성에 대응한 변지(邊地)도 점수의 산정요소 추가: 중심시까지의 거리를 산정 가능		

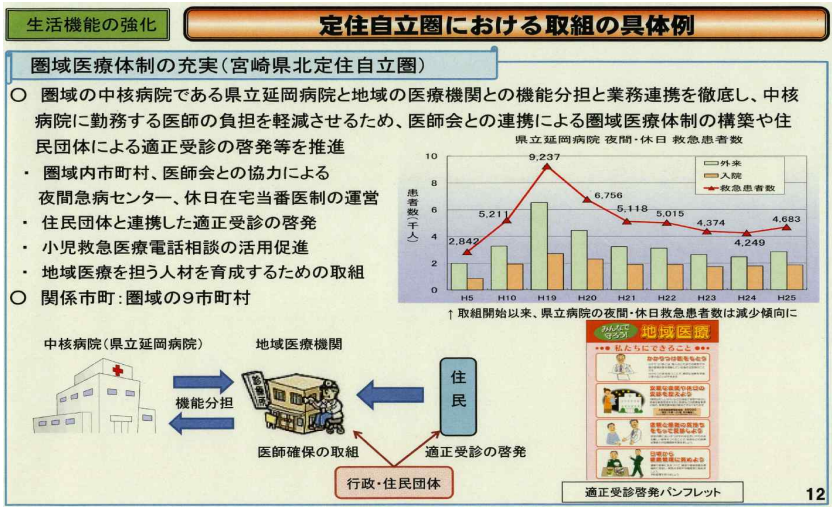
구분		일반지역	정주자립권
일반시설	도도부현.지정도시	24억엔	37.5억엔
	시정촌	6억엔	9.3억엔
복합시설	도도부현.지정도시	36억엔	56억엔
	시정촌	9억엔	14억엔

○(정주자립권의 구성분야)

- 2014년 10월, 전국 82권역이 정주자립권 형성. 의료분야의 경우에는 모든 권역에서 실시 중으로, 그 외 복지, 지역공공 및 교통분야도 같이하고 있음

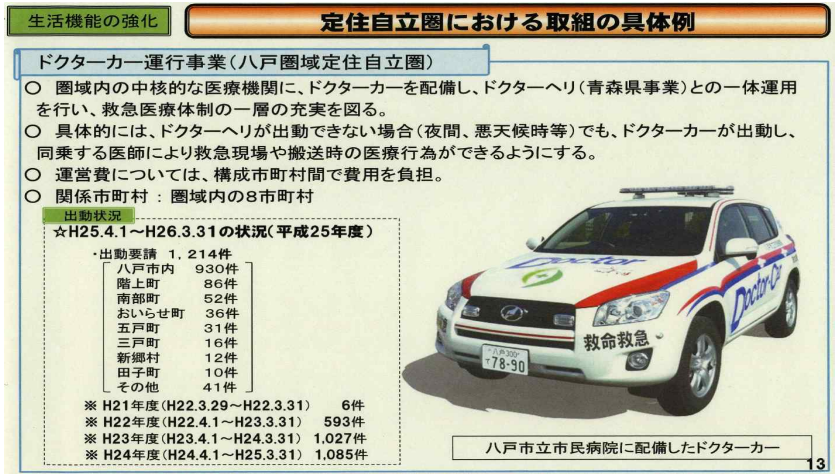


○(정주자립권 운영사례) 이아자키현의 의료체제 구축운영사례

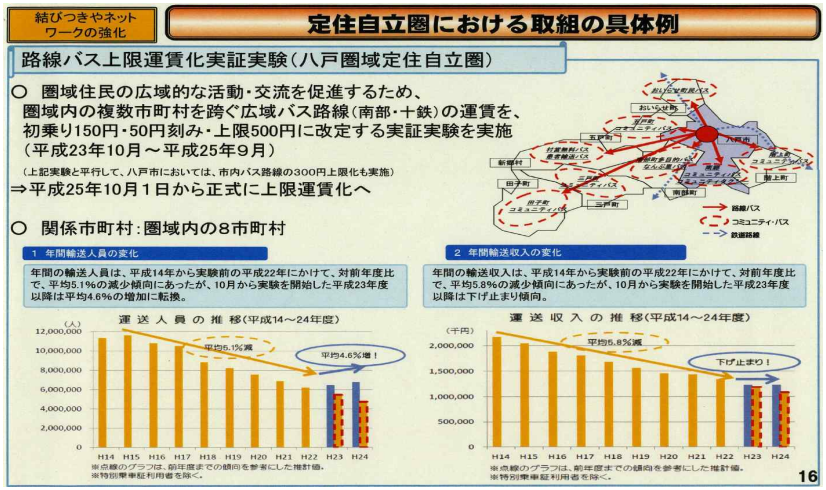


○(정주자립권 운영사례) 닥터카 공동 운영사례

- 이 권역의 경우 헬리콥터 사업이 별도로 있으나, 악천후에는 운행이 불가하여 닥터카를 통해 운행할 수 있게끔 사업 운영. 닥터카 운영 사례의 경우, 2010년(H22)에는 593건, 2011년(H23)에는 1,027건. 2012년(H=24)에는 3.31 기준 1,085건의 이용 실적을 기록

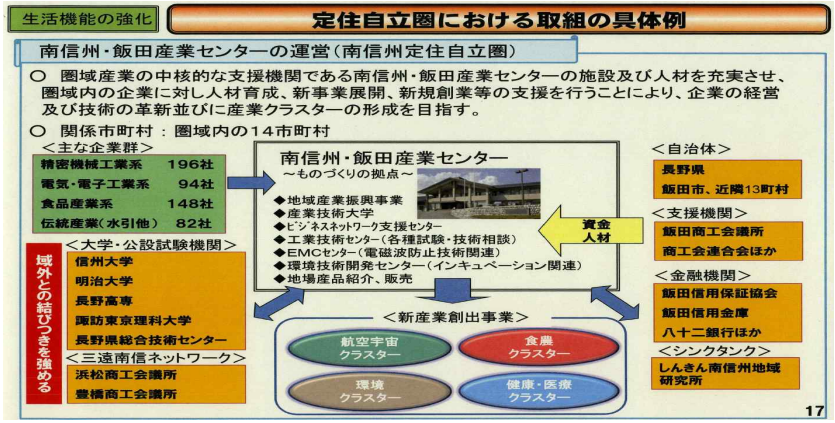


○(정주자립권 운영사례) 노선버스 운영사례



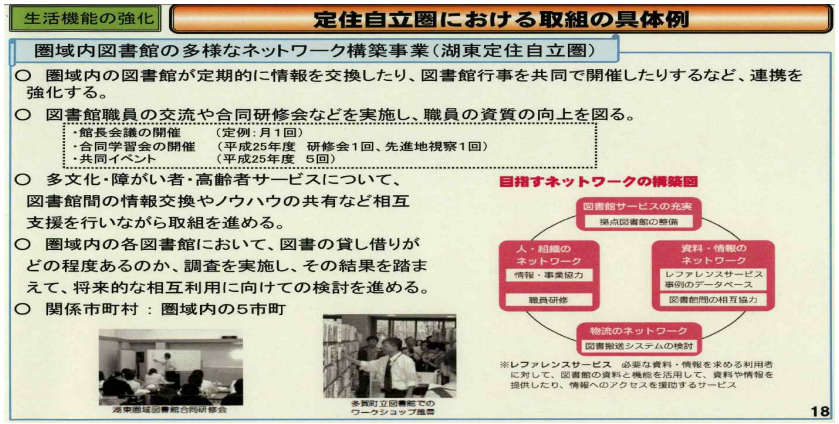
○ **(정주자립권 운영사례)** 미나미신슈 산업센터 운영사례

- 이 사업은 권역 내의 산업을 중심적으로 지원하는건데, 미나미신슈와 나가노현내 지역의 기업경영, 기술혁신 등의 산업클러스터 지원 사례



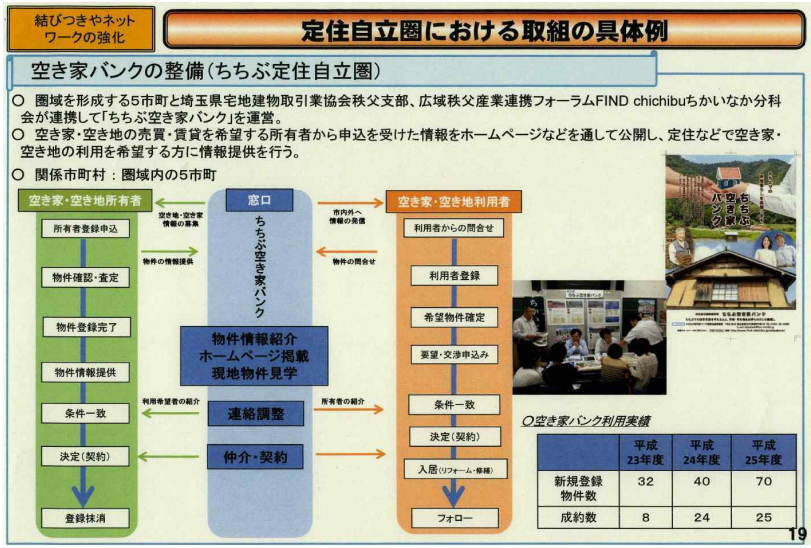
○ **(정주자립권 운영사례) 권역내** 도서관간 네트워크 구축 사례

- 권역내의 도서관이 전자문서 정보공유, 행사 공동개최 등 도서관 연계 강화. 구체적으로는 도서관직원의 교류,합동연수회 등으로 직원자질 향상을 꾀하는 사업. 그 외에도 다문화, 장애자, 고령자를 지원.그 외에도 권역내 각 도서관 대출현황 등을 같이 조사해서 장래의 상호이용에 대한 검토 같이하는 등



○ **(정주자립권 운영사례)** 빈집 및 은행 공동운영사례

- 사이타마현에 서쪽 끝 산속 위치한 지역으로, 자연환경이 좋으나 빈집이 있는 게 큰 과제였음. 권역형성 5개 현과 사이타마 현 치치부 지부가 치치부 빈집 뱅크 운영을 한 사례이다. 구체적으로 빈집, 공터를 임대 매매 희망자 신청 받아 홈피에 정보제공. 정보제공이 핵심. 실질적으로 빈집이용실적, 2013년 25건.



▲ 회의장면

▲ 회의장면

▲ 회의 후 기념촬영

▲ 회의장면

3. 방문기관: 내각관방 지역 · 사람 · 일자리 창생본부

ㅇ기관 소개
- ‘지역·사람·일자리 창생법안’(2014년 9월 29일 국회제출)이후 내각관방 외 각 부처 등으로 구성한 범부처 조직
- 지역의 경쟁력을 높여 인구 분산을 유도하고, 인구감소에 대응하고자 구성 됨
- http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/
- 문의처: yamato.shimokawa@cas.go.jp

□ 일시 및 장소: 2014. 11. 19(수), 내각관방 지역·사람·일자리 창생본부

□ 면담자: Tohdo KOUTA 주사 (국토교통성 파견 공무원)

□ 주요 논의내용

Q. 최근 일본 정부가 ‘마을.사람.일자리창생본부(이하 창생본부)’ 설립 준비중으로 알고있음. 구체적으로 ‘창생본부’를 설립하게 된 배경과 정책목표, 그리고 정책수단(조직, 예산 등)에 대해 설명 부탁
- 범부처 기구인 ‘창생본부’를 설치하게 된 배경과 목적
- 창생본부의 위상과 권한(인사권, 예산권, 부처 조정권 등), 한시조직 여부 등

ㅇ **(설립 배경과 목적)**
- ‘마을 사람, 일자리 창생본부(이하 창생본부)’의 가장 큰 설립 목적은 인구 감소에 대응하기 위한 조치임
- 도쿄를 중심으로 인구 극집중이 심하고, 저출산 문제로 연결되게 되는데 인구감소를 방지하기 위한 방책 중 하나로, 지방지역의 매력을 높여서 인구를 분산시키려 하고 있음
- 범부처 조직인 이 조직의 역할은 국토교통성, 경제산업성, 농림청 등 여러 성이 자기 영역만 신경을 쓰므로 각 성 간의 연계를 통한 지역활성화를 지원하기 위한 기본 방향 지침 마련 등을 주요 업무로 하고 있음

ㅇ **(창생본부의 조직 구성)**
- 내각관방에 ‘지역활성화 통합 본부’가 내각관방에 있음에도 불구하고 별도의 조직을 구성하

였는데, 창생본부의 조직인원은 90명 정도로 10명은 지역활성화 본부 출신으로 이 일과 그쪽일도 하고 있음

-창생본부가 보다 넓은 시각에서 일을 하고 그 중 일부가 창생본부와 지역활성화 본부의 시책 연계들을 해서 시책 간에 차이가 나지 않도록 하는 역할을 담당하고 있음.

- '지역화성화 통합 본부'는 국토교통, 산업 위주로 지역 활성화에 초점을 두고, 그 목표 하에서 사업을 진행하고 있는 반면, 창생본부의 경우는 '인구감소 방지'라는 뚜렷한 목표를 가지고, 후생성 복지 육아 등 좀 더 넓은 범위를 다루고 있음
- (Q) 자료를 보니 도쿄 1극 집중, 일본의 경우 수도권 이전 시책을 안하겠다고 선언한 걸로 아는데, 동경 집중 완화로 포기한게 아니었는지? 여전히 극 집중 현상이 나오고 있고 이전문제도 다시 제기되서 타당성 검토 중인 것으로 알고 있음

○ (창생본부의 정책수단 및 범위(예산권 및 인사권 등))

- 창생본부는 예산권 및 인사권을 가지고 있지 않는 한시조직임. 한시적인 조직이긴 하지만, 여기서 종합전략을 세우는데 5년 계획으로 적어도 5년간은 운영이 될 예정으로, 이후는 정권에 따라 결정될 것임
- 인사권, 예산권은 없으나 아베 총리가 말해서 생긴 조직으로 부처간에 협력적으로 운영되고 있음. 아베노믹스가 경제선순환 산업을 어찌할지 경제적인 거에 초점을 두는 데에 비해 창생본부에서 추진하는 것은 인구감소에 대응하는데 초점을 두고 있음

○ (정주자립권 정책과의 관계)

- 2009년부터 일본 정부가 추진하고 있는 정주자립권과 관계 있음. 육아지원, 결혼지원, 여성의 사회진출, 지방교통 편리성 등 여러개 가운데 정주자립권은 연결이 됨

○ (창생본부의 대표시책)

- 현재 창생본부에서는 종합계획 및 전략을 만드는 중이기는 하지만, 그 중 하나가 '시티매니져' 제도임, 이는 국가의 직원이 인구가 적은 지방에 가서 이 지역을 어떻게 할지 리딩하는 지방공무원 파견제도임
- 지방이 신청을 하면 중앙의 직원을 필요한 곳에 파견하는 형태로, 시티매니져의 역할은 응모한 지역에 가서 지역에 있는 사람들을 '종합적 시각에서 계획 및 전략을 세울 수 있도록' 정부가 다른 지자체 사례제시 등 지역에 맞는 정책들을 중앙정부 공무원이 도와주는 형태가 될 것임.

- 시티매니져의 위상은 꽤 높은 레벨로, 장 다음의 넘버 2, 3 정도 될 것. 위상이 높음
- 메인은 사실 각 성청의 역할 조정인데, 새로운 게 아니고 각 성청을 연계하는 것으로 시티매니져는 새로 시작하는 것이라는 점에서 메인이라고 얘기할 수 있을 듯

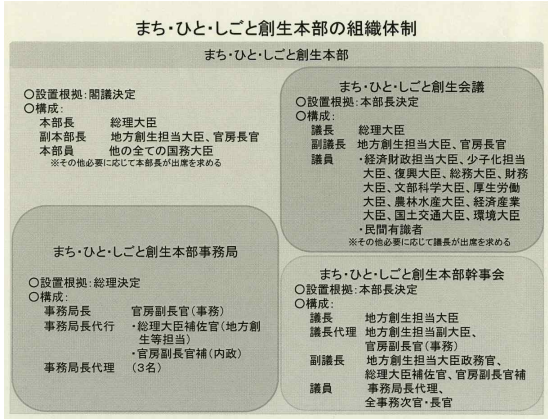
Q. 중앙정부 각 부처가 준비단계에 참여하는 것으로 알고 있는데, 창생본부 설치이후 중앙정부 각 부처 내지 지자체와의 관계 설정·유지 방법

- 지역발전 관련시책은 중앙정부 다수부처 및 지자체, 주민 등 다양한 추진주게간 협력이 필수적이나 칸막이 행정이 존재하는게 현실임. 부처간 칸막이를 해소하여 협력을 유도하기 위한 정책적 노력을 소개 부탁함

○ (창생본부와 각 성청 간, 지자체간의 관계)

- 지역발전 관련시책은 중앙정부 다수부처 및 지자체, 주민 등 다양한 추진주체 간 협력이 필수적이나 칸막이 행정이 존재하는 게 현실임. 부처간 칸막이를 해소하여 협력을 유도하기 위한 정책적 노력이 있음
- 창생본부의 구성을 보면, 본부장이(아베 총리), 부본부장(창생본부 장관, 내각관방 장관), 본부원(각 성청 장관)으로 구성됨. 전체 17-18명 정도로 전체 부처를 다 포함하고 있으며, 총리가 얘기하면 각 성청까지 전해져 내려가는 식으로 정부부처 간 긴밀하게 연결됨.
- 지자체와의 연결은, 지자체 연합이 월 1회 있는데, 그 때 지자체에서는 정부에 대한 요구 등도 하고 정부 정보도 파악하고 의견을 나누고 있음. 도도부현 등 레벨이 다른 시정촌간 하는 것도 월 1회 정도 진행하는데, 이런 연락망을 통해 정보교류도 하고, 의견도 듣고 있음

<창생본부와 각 성청 간의 관계도>



○ **(창생본부의 장기비전 및 종합전략 수립 관련)**

- 12월까지 올해 안에 정부의 종합전략은 나오고 , 2015년 안에 모든 시정촌 레벨까지 완료할 예정으로, 이 계획은 법정계획임
- 계획수립을 위해 전체 90명 중에 데이터를 다루는 반이 있는데, 모든 것을 다루는 것은 아니고 아주 구체적인 데이터는 각 성청에서 제공을 받음
- '장기비전'과 '종합전략' 두 개가 있는데 장기비전에서는 2050년을 목표로 장기비전을 내기위해 데이터를 분석함. 국토교통성의 '국토그랜드 디자인 2050'과 비슷하나 그 범위는 훨씬 큼

※ 현재 홈페이지에는 장기비전에 대한 기본자료가 있고, 전체는 향후 수립·제공 예정

▲ 인터뷰 장면

▲ 인터뷰 장면

▲ 인터뷰 장면

▲ 기념촬영

Ⅳ. 시사점

○ 일본의 중앙부처(방문기관)들은 공통적으로 고령화 및 인구감소를 정책현안으로 인식하며, 정책적 대응방안을 모색하며 부처간 공동·협력적 대응하고 있음

- 장기 인구추세 전망에 의하면 2050년 일본과 우리나라의 고령화율 전망치 자체는 큰 차이가 나지 않음에도 불구하고, 우리나라의 경우는 중앙부처 차원에서 적극적인 대응방안 모색이나 부처간 협력적 대응조치가 구체화되지 않은 실정임
- 향후 중앙부처 관련부처들은 고령화, 인구감소에 좀더 적극적인 대응방안 강구할 필요

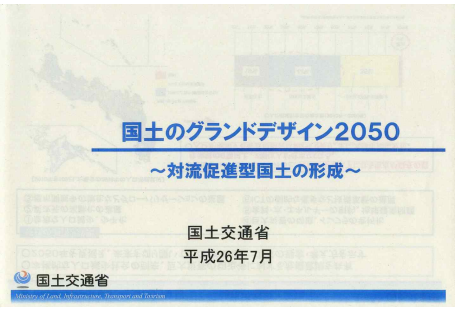
※국토그랜드 디자인 2050은 격자기반의 인구분석 및 전망을 시각적으로 공표함으로써 인구감소에 대응한 정책전환의 필요성과 국민적 공감대·참여 촉진을 도모하고 있음

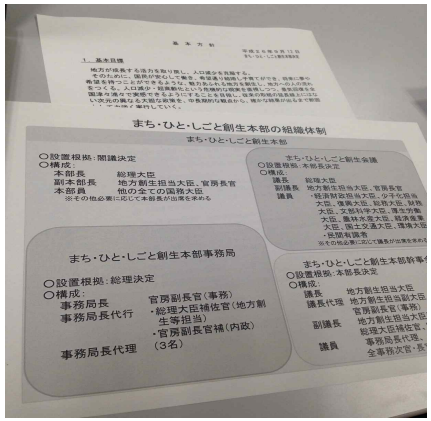
○ 일본의 정주자립권 시책은 당초 시정촌 합병의 후속 내지 대안 방안으로 추진되었으며 시책효과에 대한 긍정적인 평가와 함께, 지역간 연계협력 분야를 확대 추진할 예정

- 박근혜정부의 핵심 지역발전정책인 '지역행복생활권'이 원활히 실현되어 지역간 연계협력 촉진 및 주민 체감도를 제고하기 위해 일본의 정주자립권 운영사례와 성과는 참고할만함
- 특히, 지역행복생활권 지역간 연계협력 사업발굴·기획 및 집행 등에 있어서 체감도가 높은 분야 중심으로 참고토록 함(예: 의료서비스, 노선버스 운영, 도서관 공동운영 등)

Ⅳ. 부록

□ ‘국토그랜드비전 2050’ 소개 자료(11. 17(월), 국토교통성 종합계획과에서 취득)



□ ‘정주자립관 현황 및 사례’ 자료(11. 18(화), 총무성 지역자립응원과에서 취득)

□ ‘지역·사람·일자리 창생본부 조직도’ 등 (11. 19(수), 내각관방 지역·사람·일자리 창생본부에서 취득)