

Original Article

<https://doi.org/10.12985/ksaa.2026.34.2.029>

ISSN 1225-9705(print) ISSN

2466-1791(online)

중부권 거점 청주국제공항 활성화 특별법(안)의 집행 아키텍처 연구 - 통제된 가속 관점에서 본 시행령·시행규칙 설계와 실효성 확보 -

김영천*, 박원태**, 임동균**

A Study on the Enforcement Architecture of the Proposed Special Act for Revitalizing Cheongju International Airport as a Central-Region Hub

- Designing the Enforcement Decree and Enforcement Rule through a Controlled Acceleration Lens -

YoungChun Kim*, Wontae Park**, DongKyun Im**

ABSTRACT

Cheongju International Airport, which is shared by the civilian and military, is restricted from developing routes and developing around the airport due to uncertainty in slot management. The proposed special law includes a legal definition of a civilian aircraft-only runway, a special agreement on preliminary feasibility review, an action plan-oriented deemed permit mechanism, and a multi-layered governance body. This paper defines "executive architecture" as the integrated design of actors, central-local allocation, planning and execution workflows, financing and private engagement mechanisms, governance restructuring, and advances control acceleration models so that enforcement rules operate by legalizing standardized forms, evidence requirements, submission protocols, and data governance. The paper concluded that the effect depends on an institutionally verifiable structure to speed up safely rather than on the speed itself and a post-enactment roadmap for sub-legal drafting.

Key Words : Cheongju International Airport(청주국제공항), Proposed Special Act(특별법안), Enforcement Architecture(집행 아키텍처)

1. 서 론

1.1 연구배경

청주국제공항은 중부권 이동 수요를 배후로 하는 거점 공항으로 기능할 잠재력이 크다(MOLIT, 2021). 그

러나 운항의 관점에서 공항 경쟁력은 '시설의 존재'가 아니라 '운영 가능한 용량(capacity)'의 안정적 제공에 의해 결정되고, 특히 공동사용 공항에서는 그 용량이 군 작전과 공역·활주로·슬롯(slot) 배분 규칙에 의해 실질적으로 제한된다(ICAO, 2018). 이 점에서 청주국제공항이 직면한 핵심 문제는 단순한 인프라 부족이 아니라, 민간항공 운항을 예측가능하게 보장하는 권 청주국제공항은 중부권 산업·물류 수요와 생활한·철차·책임의 법 ensuring 구조가 충분히 정형화되어 있지 않다는 규범적 결함으로 이해할 필요가 있다(McGill University Press, 2017).

Received: 22. Jan. 2026, Revised: 6. Feb. 2026,

Accepted: 19. Feb. 2026

* 서강전문학교 경찰행정학과 교수

** 청주대학교 항공운항학과/항공기제공학과 교수

연락처자 E-mail : flywt@cju.ac.kr

연락처자 주소 : 충북 청주시 청원구 오창읍 원리여천길 32-7

중부권 거점 청주국제공항 활성화 특별법(안)은 민간항공기 전용 활주로 건설을 활성화의 핵심 수단으로 제시하면서 사업을 “효율적이고 신속하게” 추진한다는 목표를 목적 조항에 직접 내장하고 있다(National Assembly Bill Information, 2025). 그러나 법정책적으로 ‘신속’이 곧 ‘절차 축소’로 오인되는 순간, 특별법(안)은 입법 단계에서 정당성 비용을 치르고 집행 단계에서 분쟁 비용을 치르게 된다(University of California Press, 1984). 따라서 본 연구는 특별법(안)의 신속성을 속도 그 자체가 아니라 법치적 안정과 책임 귀속을 전제로 한 “통제된 가속(controlled acceleration)”으로 재정의 하고, 이를 가능하게 하는 집행 아키텍처의 설계 기준을 제시하고자 한다(University of California Press, 1984; OECD Publishing, 2014).

1.2 연구목적

본 연구의 목적은 특별법(안)의 패키지형 특례가 단기적 ‘가속’으로 끝나지 않고 장기적 ‘성과’로 이어지도록, 하위법령 단계에서 집행 아키텍처를 설계하는 데 있다(University of California Press, 1984; National Assembly Bill Information, 2025). 이를 위해 첫째, 예비타당성조사(예타) 특례를 ‘면제’로 이해하는 접근을 배제하고, 예타가 수행하던 공공투자 통제 기능을 대체 절차로 재구성해야 한다는 규범적 판단을 제시한다(National Finance Act, 2026). 둘째, 실시계획 승인과 인허가 의제(deemed authorization/permit)의 결합 구조가 실무에서 작동하기 위해서는 시행령이 결정절차(협의 개시 - 보완 - 이견 조정 - 종결)를 법정화하고, 시행규칙이 그 적법성을 입증할 서식·증빙·데이터 프로토콜을 요건화해야 함을 제시한다(MOLEG, 2022; National Assembly Bill Information, 2025). 셋째, Civil - Military 공동사용 조건에서 활성화의 핵심 산출물은 시설 준공이 아니라 운항 예측가능성의 제도화라는 점을 강조하고, 추진단 협의기구를 단순 ‘협의체’가 아니라 ‘종결을 생산하는 결정절차’로 설계해야 한다는 제안을 제시한다(ICA0, 2018; National Assembly Bill Information, 2025).

나아가 정의 규정이 말하는 “민간전용 활주로”는 물리적 시설의 구분을 넘어, 권한·운영·절차의 우선순위

를 법정화하라는 입법적 신호로 해석되어야 한다. 따라서 본 연구는 정의 규정 - 기본계획 - 실시계획 - 협의 - 종결 - 고지 - 성과환류가 하나의 집행 사슬로 연결되도록 시행령·시행규칙의 문장 설계 원칙을 제시한다(OECD Publishing, 2014; National Assembly Bill Information, 2025).

1.3 연구범위·방법

본 연구는 “국내외 선행연구가 제한적이라” 대신에 법령·입법자료·정부 문서·국제기구 가이드 및 정책집행 이론을 근거로 규범 설계 연구를 수행하였다(University of California Press, 1984; OECD Publishing, 2014; SAGE Publications, 2014; ICAO, 2018; MOLIT, 2021). 분석 범위는 특별법(안)의 핵심 메커니즘(정의 규정, 예타 특례, 실시계획 승인, 인허가 의제, 주변개발예정지역, 추진단·협의기구, 재정지원 및 감독·제재)과 위임 체계로 한정하며, 특히 인허가 의제에서 분쟁이 실제보다 절차 적법성에 집중되는 점을 고려하여 하위법령의 통제지점(control points)을 중심으로 논증을 전개한다(MOLEG, 2022; Pakyoungsa, 2023).

본 연구는 통제지점을 (가) 의제 선택 가능성, (나) 보완요구의 범위·효과, (다) 미회신 처리와 간주 규칙, (라) 이견 조정과 종결 확인의 문서화, (마) 조건·부담 고지 및 성과지표 환류로 설정하고, 이를 시행령(결정절차)과 시행규칙(증빙 인프라)의 기능 분업으로 흡수하는 설계안을 제시한다(OECD Publishing, 2014; MOLEG, 2022; National Assembly Bill Information, 2025).

1.4 논문구성

제2장은 특별법(안)의 기대효과를 법치적 실효성 조건으로 재정의하고, 통제된 가속을 구성하는 집행 아키텍처의 설계 원리를 제시한다(Fig. 1).

제3장은 시행령과 시행규칙의 역할 분업을 전제로 결정절차의 법정화와 증빙 인프라의 요건화를 중심으로 하위법령 문장 설계 방향을 제시한다(Fig. 2, 3).

제4장은 특별법(안)의 국회 통과 이후 무공백 하위법령 제정 로드맵과 활성화의 최소 성공조건을 결론으로 정리한다(MOLEG, 2022; National Assembly Bill Information, 2025).



Fig. 1. Terms and conditions for the effectiveness of the special act on Cheongju International Airport



Fig. 2. Design of enforcement decree of special law of Cheongju International Airport



Fig. 3. Design of enforcement rules of special law of Cheongju International Airport

II. 특별법(안)의 실효성 조건과 집행 아키텍처

2.1 신속성 재정의: 법적 안정성

특별법(안)은 공항 용량 제약 해소, 노선 확대, 중부권 균형발전이라는 정책 기대효과를 전제한다(National Assembly Bill Information, 2025). 그러나 운항·투자 현실에서 성과의 원천은 ‘절차 단축’ 자체가 아니라 ‘분쟁 억제에 기반한 집행 안정성’에 있다(University of California Press, 1984). 즉 ‘신속’은 “빨리 승인하는 기술”이 아니라 “빨리 집행해도 다투어 지지 않는 구조”로 재정의 되어야 한다. 이 구조가 결여된 신속성은 단기 가속을 제공하는 대신 장기 지연을 생산한다(Pakyoungsa, 2023). 항공사 역시 불확실성이 큰 공항에 정기 노선과 기재를 배치하지 않으며, 불확실성의 상당 부분은 법적 권한-절차-책임 귀속의 불명확성에서 발생한다(ICAO, 2018).

첫째, 예타 특례는 ‘면제’의 선언만으로 정당화될 수 없다. 예타가 수행하던 공공투자 통제 기능(사전 검증, 사업 범위·비용 변경에 대한 책임 질문, 사후 평가와 환류)을 무엇으로 대체할 것인가가 정당성 판단의 본질이기 때문이다. 국가재정법상 예타는 대규모 재정사업의 필요성·경제성·정책성을 사전에 검증하고, 총사업비 변경과 범위 확장을 둘러싼 책임의 구조를 통제하는 관문으로 기능한다(National Finance Act, 2026). 따라서 특별법(안)이 예타 특례를 둔다면 하위법령은 특례의 요건을 재량에 방치하지 말고, 예타 통제 요소를 ‘대체 절차’로 재구조화해야 한다. 이 대체 절차는 (가) 총사업비 변경 관리, (나) 단계 게이트(stage-gate)에 따른 재검증, (다) 성과지표 기반 사후평가 및 환류를 포함하는 시간축 통제로 구성되어야 한다(ICAO, 2018) 법정책적으로 이는 “즉시 통과”가 아니라 “통제의 재배치”이며, 통제의 재배치가 결여되면 특례는 통과 가능성과 집행 안정성을 동시에 훼손한다(University of California Press, 1984).

둘째, 실시계획 승인과 인허가 의제를 결합한 one-stop 구조는 ‘절차 생략’이 아니라 ‘절차 표준화·증빙화’로 설계되어야 한다(National Assembly Bill Information, 2025). 통합이 강해질수록 절차 하자가 발생했을 때 하자 범위가 확대되어 분쟁 파급효과가 커진다. 그러므로 하위법령은 통합의 편익을 유지하면서 하자 확산을 차단할 통제지점을 문장으로 고정해야 한다(Pakyoungsa, 2023). 실무에서 one-stop이 작동하는 조건은 협의의 시작 - 진행 - 종결이 문서로 증명 가능한 법률사실로 귀결되는지에 달려 있다. 이는 시행규칙의 서식·증빙 인프라 없이는 성립하기 어렵다(MOLEG, 2022).

셋째, Civil - Military 공동사용 조건에서 활성화의 핵심 산출물은 시설 준공 자체가 아니라 운항 예측가능성의 제도화다. 슬롯·운항시간·공역 조정의 예측가능성이 확보될 때 항공사는 노선을 확대하고 지역은 배후 기능을 집적할 수 있다(ICAO, 2018). 따라서 추진단·협의기구 “협의의 장”이 아니라 “종결을 생산하는 결정절차”로 설계되어야 하며, 그 법정화가 하위법령의 책무다(National Assembly Bill Information, 2025).

넷째, 공항경제권(aerotropolis) 연동은 촉진만으로는 지속가능하지 않다. 배후 개발은 속도 조절, 누적영향 관리, 조건부 승인과 결합될 때 정책 일관성과 수용

성이 동시에 확보되며, 이를 규범으로 설계하는 것은 특별법(안)의 실효성을 구성하는 핵심 요소다(Farrar, Straus and Giroux, 2011).

2.2 집행 아키텍처의 정의와 설계 원리: 권한-절차-증빙의 3층 구조

본 연구에서 ‘집행 아키텍처(enforcement architecture)’란 특별법(안)의 정책 목표가 선언에 머무르지 않고 실질적 활성화로 구현되도록 하기 위해 설계된 (가) 집행 주체의 체계, (나) 중앙정부 - 지방자치단체 간 권한·책임 배분, (다) 기본계획 및 시행계획 수립·집행 절차, (라) 재정지원 및 민간 참여 방식, (마) 이를 조정·통합하는 거버넌스 구조의 총체를 의미한다(SAGE Publications, 2014). 이는 “실효성은 구조에서 나온다”는 규범적 판단을 전제로 한다. 따라서 집행 아키텍처는 권한(누가 결정하는가), 절차(어떤 문턱을 통과하는가), 증빙(무엇으로 적법성을 입증하는가)의 3층 구조로 분해되어야 한다(University of California Press, 1984).

이 3층 구조는 시행령·시행규칙의 기능 분업으로 재결합되어야 한다. 시행령은 권한과 절차의 골격을 재량이 아닌 규범으로 규정하고, 시행규칙은 그 절차가 실제로 작동했음을 입증할 서식·증빙·데이터 프로토콜을 권고가 아닌 요건으로 규정해야 한다(OECD Publishing, 2014). 이러한 분업이 구현될 때에만 one-stop은 선언이 아니라 집행 현장에서 검증 가능한 제도로 작동한다(MOLEG, 2022).

집행 단계에서 반복되는 분쟁 경로는 권한 중첩에 따른 책임 회피, 협의 지연 및 종결 불명확, 조건·부담 고지 미흡, 정보 접근·권익 갈등, 성과·안전·환경 지표 부재에 따른 사후 책임 공방으로 요약된다(ICA0, 2018; University of California Press, 1984; Pakyoungsa, 2023). 그러므로 시행령은 종결을 생산하는 결정절차를 통해 지연과 책임 회피를 차단해야 하고, 시행규칙은 고지·증빙·데이터를 통해 절차 적법성과 환류 가능성을 확보해야 한다(MOLEG, 2022; OECD Publishing, 2014). 통제된 가속이란 속도를 내기 위해서가 아니라 속도가 분쟁으로 전환되는 메커니즘을 사전에 차단하기 위한 법 설계다(University of California Press, 1984).

III. 하위법령 설계: 시행령-시행규칙의 규범적 문장 설계

3.1 시행령 설계: 결정절차의 법정화(종결을 생산하는 규범)

시행령은 특별법(안)의 속도를 올리는 장치가 아니다. 시행령은 속도가 분쟁으로 전환되지 않도록 “결정 절차를 법정화”하는 장치여야 한다. 운항 관점에서 결정절차는 예측가능성의 법적 기반이며, 행정법 관점에서 결정절차는 적법성 분쟁의 예방 장치다(ICA0, 2018; Pakyoungsa, 2023). 따라서 시행령의 핵심은 조직·권한의 나열이 아니라, 결정을 생산하고 종결을 보장하는 규범 규정이다(OECD Publishing, 2014).

첫째, 예타 특례는 대체 통제의 절차로 고정되어야 한다(National Finance Act, 2026). 즉 예타를 생략하는 대신 (가) 총사업비 변경 관리 기준, (나) 단계 가이드에 따른 재검증 절차, (다) 운영 단계 성과지표에 대한 사후평가 및 환류 규범을 시행령 문장으로 고정해야 한다(ICA0, 2018). 이는 재정통제의 약화가 아니라 재정통제의 재배치이며, 이 재배치 없이는 특례는 “정당성 공백”으로 해석되어 통과 가능성과 집행 실효성을 동시에 손상시킨다(University of California Press, 1984).

둘째, 실시계획 승인과 인허가 의제는 협의의 시작 - 진행 - 종결이 기한과 기록을 갖춘 법정 절차로 작동하도록 해야 한다(National Assembly Bill Information, 2025). 특히 의제 구조에서는 ‘협의를 끝났는지’가 불명확할 때 지연이 누적되므로, 협의의 종결은 관행이 아니라 증명 가능한 법률사실로 사건화되어야 한다(MOLEG, 2022). 따라서 시행령은 협의 개시(기산점), 보완요구(횡수·범위·효과), 기한의 효과(미회신처리), 이견조정(조정회의·기록), 종결확인(종결확인서의 발급·기재사항)이라는 절차 사슬을 “조건 - 기한 - 효과”로 결합해 규정해야 한다(OECD Publishing, 2014; Pakyoungsa, 2023).

셋째, 추진단·협의기구는 협의체가 아니라 결정기구로 설계되어야 한다. ‘설치할 수 있다’는 임의규정만으로는 작동 공백이 발생하므로, 안전 형식·상정 기한·정족수·의결 방식·회의록 작성·종결 규칙·책임 귀속을 내장한 결정절차로 설계되어야 한다(National Ass-

embly Bill Information, 2025). 특히 Civil - Military 거버넌스에서 핵심은 협의의 빈도가 아니라 “협이가 결정으로 전환되는 구조”이며, 공동사용 공항의 운항 예측가능성은 누가 어떤 기준으로 배정하고 이견을 어떻게 종결하는지에 의해 좌우된다(ICA0, 2018).

넷째, 주변개발예정지역은 촉진과 통제의 결합으로 설계되어야 한다. 배후 개발의 단계 승인, 조건부 승인, 누적영향 지표, 속도 조절 구조를 시행령 수준에서 최소한의 틀로 규정해야 지역 수용성과 정책 지속가능성이 동시에 확보된다(Farrar, Straus and Giroux, 2011).

3.2 시행규칙 설계: One-Stop을 증빙 인프라로 만들기

시행규칙은 시행령이 규정한 절차가 실제로 작동했음을 입증하는 증빙 인프라로 설계되어야 한다(MOLEG, 2022). 본 연구는 시행규칙이 최소한 네 묶음을 요건화해야 한다고 본다. 첫째, one-stop 패키지 제출 서식(신청서, 통합 첨부서류 목록, 핵심 심사사항 기재표)이다. 둘째, 협의 절차의 문서 세트(협의요청서 - 보완요구서 - 보완제출서 - 협의의견서 - 종결확인서)이다. 셋째, 승인 이후 조건·부담·준수사항을 고지하는 Notice 프로토콜과 수령확인 절차다(Pakyoungsa, 2023). 넷째, 성과·위험 지표의 데이터 프로토콜(슬롯, 소음, 탄소, 접근교통, 화물흐름, 민원 처리 등)이다(ICA0, 2018; National Finance Act, 2026).

의제 구조에서 제출요건이 불명확하면 보완요구가 반복되어 속도가 늦어지고 그 과정에서 신청인·사업자·주민 모두의 신뢰가 붕괴한다. 따라서 시행규칙은 통합 첨부서류 목록을 권고가 아닌 요건화하고, 서류 수준(안전·환경·교통 관련 최소 항목)을 규정하여 보완요구가 재량적 반복이 아니라 예측 가능한 보정으로 제한되도록 설계해야 한다(MOLEG, 2022).

또한, 고지(notice) 프로토콜은 단순 안내가 아니라 처분의 예측가능성과 적법절차를 강화하는 장치다. 조건·부담·준수사항이 문서로 고지되지 않으면 사후에 인지 가능성을 둘러싼 분쟁이 반복된다. 그러므로 시행규칙은 조건·부담의 표준 문구, 고지 방식(전자·서면), 수령 확인, 변경·추가 고지 절차를 규정하여 ‘인지 가능성’을 제도적으로 확보해야 한다(Pakyoungsa, 2023).

끝으로 데이터 프로토콜은 성과평가의 장치이면서

동시에 정당성의 장치다(ICA0, 2018). 예타 특례와 같은 가속 수단이 존재할수록 정책은 결과로 정당화되어야 한다. 그러므로 시행규칙은 최소 지표와 제출 주기·책임 주체를 규정하여 특별법(안)의 집행이 측정 가능하고 설명 가능한 사업으로 운영되도록 해야 한다(OECD Publishing, 2014; National Finance Act, 2026). 이는 단순 통제가 아니라 환류를 통해 문장 설계를 보정하는 통제된 가속의 핵심 구성요소다(University of California Press, 1984).

아울러 가속 수단이 권익 갈등을 자극하여 집행 지연으로 되돌아오는 것을 방지하기 위해, 정보 접근성·고지·이해지원(교육 자료 포함)의 설계를 절차에 내장하는 권리친화적 집행 설계도 필요하다(NHRCK, 2018).

IV. 결론: 입법 통과 이후 무공백 집행으로 성과를 확보하는 조건

청주국제공항 활성화는 특별법(안)이 국회를 통과해 법률로 성립한 이후에야 집행 아키텍처가 가동될 수 있다(National Assembly Bill Information, 2025). 따라서 집행 설계는 “통과 이후 얼마나 빨리 집행할 것인가”에 앞서 “통과 단계에서 특례가 통제 공백으로 입히지 않게 하는 정당화 논리”와 결합되어야 한다(National Finance Act, 2026). 본 연구는 통과 이후의 속도보다 통과 이전의 정당화 구조가 더 중요하다고 본다. 특례가 ‘면제’로 해석되는 순간 집행 단계에서는 더 큰 저항과 분쟁이 발생하여 신속성은 오히려 지연으로 되돌아오기 때문이다(University of California Press, 1984).

첫째, 예타 특례는 면제로 정당화될수록 통과 가능성을 떨어뜨린다. 따라서 입법 단계에서부터 이를 대체 통제의 의무화로 정당화하고, 하위법령에서 검토 항목·시점·주체·환류를 문장으로 확정해야 한다(National Finance Act, 2026). 둘째, 인허가 의제는 절차 생략이 아니라 절차 표준화·증빙화로 정당화되어야 한다. 협의 종결과 통지·고지를 문서로 증명 가능하게 설계하지 않으면 one-stop은 집행을 촉진하는 장치가 아니라 분쟁을 촉발하는 장치가 될 수 있다(MOLEG, 2022; Pakyoungsa, 2023). 셋째, Civil - Military 공동사용 조건에서 활성화의 핵심은 시설 준공이 아니라 운항 예측가능성의 제도화이므로, 추진단·협의기구

를 결정절차로 재설계하고 기록·종결·책임 귀속을 하위법령으로 강제해야 한다(MOLEG, 2022; Pakyoungsa, 2023; National Assembly Bill Information, 2025). 넷째, 공항배후도시(Aerotropolis) 연동은 촉진과 관리의 결합이 필수이며, 누적영향 지표·조건부 승인·속도 조절·환류 규범을 하위법령에 반영해야 지속 가능하다(Farrar, Straus and Giroux, 2011; OECD Publishing, 2014).

마지막으로, 통과 이후 하위법령 공백은 곧 집행 지연으로 연결된다. 따라서 공포 후 3개월/6개월/12개월의 무공백 제정 로드맵이 필요하다(National Assembly Bill Information, 2025). 공포 후 3개월 이내에는 협의 종결 구조를 규정한 시행령과 표준 문서 세트에 해당하는 시행규칙을 동시에 확정함으로써, 실무 단계에서의 '종결 가능성'을 우선적으로 확보해야 한다(MOLEG, 2022). 이어서 6개월 시점에는 고지 절차와 데이터 프로토콜을 포함한 집행 체계를 구축하여, 제도 집행의 '설명 가능성'을 제고할 필요가 있다(Pakyoungsa, 2023). 나아가 12개월 시점에는 성과·안전·환경·민원·재정 지표에 대한 환류를 통해 문장 설계를 보정함으로써, 통제된 가족이 지속가능하게 작동하도록 해야 한다(ICAO, 2018; National Finance Act, 2026).

결론적으로 청주국제공항 활성화의 성공조건은 속도 그 자체가 아니라, 안전하게 빨라지는 구조(통제된 가족)를 하위법령 문장으로 고정하는 데 있다(University of California Press, 1984). 이 구조는 "입법 통과 - 무공백 하위법령 - 증빙 가능한 one-stop - 운항 예측 가능성 - 성과 환류"의 연쇄가 끊기지 않을 때 실현된다(OECD Publishing, 2014; MOLEG, 2022).

References

1. Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT), "The 6th comprehensive airport development plan (2021-2025)", MOLIT, Sejong, Korea, 2021, pp.10-35.
2. International Civil Aviation Organization (ICAO), "Airport Planning Manual (doc 9184)", ICAO, Montreal, Canada, 2018, pp.2-1-2-20.
3. Dempsey, P. S., "Public International Air law", McGill University Press, Montreal, Canada, 2017, pp.1-25.
4. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special Act on Supporting the Revitalization of Cheongju International Airport as a Central-Region Hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.5.
5. Pressman, J. L., & Wildavsky, A., "Implementation", University of California Press, Berkeley, CA, USA, 1984, pp.1-40.
6. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special Act on Supporting the Revitalization of Cheongju International Airport as a Central-Region Hub: Reasons for Proposal and Main Points", Bill No. 2208386, 2025, pp.1-4.
7. Republic of Korea, "National Finance Act", Korea, 2026; World Bank, "Public Investment Management Reference Guide", World Bank, Washington D.C., USA, 2020.
8. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special Act on Supporting the Revitalization of Cheongju International Airport as a central-region hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.9-12.
9. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special act on supporting the revitalization of Cheongju International Airport as a central-region hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.15-16.
10. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special act on supporting the revitalization of Cheongju International Airport as a central-region hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.5-6.
11. Hill, M., & Hupe, P., "Implementing Public Policy", SAGE Publications, London, UK, 2014, pp.1-35.
12. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special Act on Supporting the Revitalization of Cheongju International Airport as a Central-Region Hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.8, 13, 17, 19-22.

13. Republic of Korea, "Framework Act on Administrative Affairs", Korea, 2025; Ministry of Government Legislation (MOLEG), "Q&A Casebook on the Framework act on Administrative Affairs", MOLEG, Sejong, Korea, 2022, pp.62-66.
14. Park, K. S., "Administrative Law", Pak-youngsa, Seoul, Korea, 2023, pp.120-190.
15. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special Act on Supporting The Revitalization of Cheongju International Airport as a Central-Region Hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.9-12.
16. Kasarda, J. D., & Lindsay, G., "Aerotropolis: The Way We'll Live Next", Farrar, Straus and Giroux, New York, NY, USA, 2011, pp.1-50.
17. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), "Recommendation of the Council on Regulatory Policy and Governance", OECD Publishing, Paris, France, 2014, pp.73-95.
18. National Assembly Bill Information (Republic of Korea), "Special Act on Supporting the Revitalization of Cheongju International Airport as a Central-Region Hub", Bill No. 2208386, 2025, pp.15-16.
19. National Human Rights Commission of Korea (NHRCK), "Cyber Human Rights education supplement (understanding human rights)", NHRCK, Sejong, Korea, 2018, pp.28-29.
20. Park, W. T., et al., "Cheongju International Airport Development Comprehensive Plan Establishment Service", 2025.
21. Park, W. T., & Im, D. G., "Study on revitalization plan for Cheongju International Airport: Focusing on airport facilities, access transportation, and flight network", Journal of the Korean Society for Aviation and Aeronautics, 32(1), 2024.