

요약본

「지역별 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴 연구」

2018. 4.

||| 목 차 |||

I. 연구 개요	1
II. 지역 인프라 실태 및 투자 현황	3
III. 주민 인식조사 결과	14
IV. 지역 핵심 프로젝트	19
V. 정책 제언	26

I. 연구 개요

1. 추진배경 및 연구 주요 내용

- (배경) 지역 건설산업은 지역경제의 중추 산업이나, 지역 내 건설투자가 지속적으로 축소 중
 - 지역 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 18.6%*를 차지, 약 193만 여명의 근로자가 종사하는 지역경제 중추 산업
 - 최근 지역 건설투자의 감소는 지자체별 취약한 재정 여력에 그 원인이 있으나, 인프라에 대한 정확한 현황 인식 부재 및 인프라 투자에 대한 그릇된 인식이 근본 원인
 - (실태분석) 인프라에 대한 지역민의 인식 수준과 실제 지역별 유형별 인프라 실태에 대한 진단 실시
 - 전통적 인프라 시설인 도로·교통, 환경·에너지, 수자원 외에도 생활형 인프라를 포함하며, 지역적 특성을 감안하여 조정
 - 지역별 인프라 실태 진단을 통해 인프라 시설물별 신축 및 성능 개선 소요 종합 진단
 - (핵심 프로젝트 제시) 국민 안전 및 지역경쟁력 제고를 위해 지역별 핵심 프로젝트 발굴하고 인프라 투자 정책 방향 제시
 - 지역경제 활성화 및 지역 주민 삶의 질 향상을 위한 신규와 노후 관리를 포괄하는 핵심 인프라 프로젝트 제안
 - 최근 국민 안전과 삶의 질 향상에 대한 관심 증대에 발맞추어 도시재생 및 노후 인프라에 대한 투자 유도 전략 제시
 - 신규 수요 및 노후 인프라 현황, 지역 숙원 사업 등이 상이한 지역 특성을 고려하여 15개 시·도별 맞춤형 연구결과 도출*
- * “서울시 인프라 투자 방향 연구”, “인프라 시설의 안전 및 성능 개선을 위한 정책 방향 연구” 등 2차례 우리 연구원에서 인프라 관련 연구를 진행한 바 있음

며, 서울시 조례에 반영되는 등 일정 성과를 거두었고 최근의 변동사항에 대해서 추가 연구 중임.

2. 연구 주요 방법론

- (지역 내 기관과 공동 연구) 지자체 소속 연구소 및 지역 거점 연구기관 등과의 공동 연구 추진을 통한 연구결과 신뢰성 제고 및 전문성 보완, 구체적인 연구 결과 도출

지역	공동 연구기관	지역	공동 연구기관
부산광역시	부산발전연구원	경기도	대한교통학회 (아주대, 경기연구원)
대구광역시	대구경북연구원	강원도	강원연구원
경상북도		충청북도	충북연구원
인천광역시	도로학회 (인천발전연구원)	충청남도	충남연구원
광주광역시	광주전남연구원	전라북도	전북연구원
전라남도		경상남도	경남발전연구원
대전광역시	대전세종연구원	제주도	제주연구원
울산광역시	울산발전연구원		

- (상향식 투자수요 조사) 예산배분 결과에 따라 인프라 투자수요를 파악하는 하향식(top-down) 방식이 아닌, 상향식(bottom-up) 방식에 의하여 인프라 투자수요 조사
 - 전국 8,000여명을 대상으로 한 지역별 설문조사를 통하여 인프라에 대한 인식(성능, 중요도, 안전도, 투자수준 등) 및 수요 조사
 - 지역 내 주요 건설관련 관계자 및 전문가를 대상으로 지역별 자문단 구성
- (세미나, 정책간담회 개최) 보고서와 함께 실질적으로 정책화를 유도하기 위한 지역별 세미나, 정책간담회 등 정책활동 연계

II. 지역 인프라 실태 및 투자 현황

부산광역시

□ 인프라 현황 및 실태

- 생활 편의성 제고를 위하여 미집행 도로 사업 추진이 시급함.
 - 전체 미집행 및 실효제 대상 도로는 4,012개소, 1,235km², 5조 8,111억 원에 달함(2016년).
- 하수도 보급률이 60.8%로 8개 특별·광역시 중 가장 낮으며, 차 상위인 울산광역시에 비해서도 20%p 정도 낮음(2015년).
 - 16년 이상 된 노후관로가 전체의 약 93%로 매우 높아 구조적 상태 파악을 통한 개·보수 및 교체가 시급

□ 투자 현황

- 2017~2021년 중기지방재정계획에 따르면, 도로 부문 총 사업비 중 도로 유지 관리에는 총 사업비의 6.7%, 도로의 보수보강 및 도로시설의 효율적 관리에는 3.7% 정도만 계획됨.
- 향후 2025년까지 계획된 투자계획은 교통시설(76.9%)과 산업/경제시설(13.1%) 중심으로 집중되어 있고, 노후화가 심각한 하수도시설 및 재해예방 물관리시설에 대한 투자 비중이 낮음.

대구광역시

□ 인프라 현황 및 실태

- 절대적 도로면적과 국토면적당 도로면적 모두 전국 여타 광역시에 비해 낮은 수준인 것으로 나타나며, 자동차당 도로 연장은 인천 다음으로 낮은 2.48(km/천대)에 불과함(2017년).
- 대구와 경북지역의 유일한 관문공항인 대구국제공항은 조만간

수용능력 포화 상태에 이를 것으로 예상됨.

- 최근 저가항공 유치 및 커few타임(Curfew Time) 축소, 항공 물류 수요 증가 등으로 이용객 수와 화물 수송 수요가 큰 폭으로 증가
- 산업단지 중 상당 부분이 1960-70년대에 조성되어 노후화 정도가 매우 심각한 수준임.
- 녹지 및 도로용지, 주차장, 물품 적재공간 등의 공용공간이 부족하며, 입주업체 종사자들을 지원하기 위한 제반 인프라의 부족·노후화 정도가 매우 심각

□ 투자 현황

- 1인당 인프라(SOC) 예산은 58.7만원으로 전국 평균 72.5만원에 크게 못 미치며, 전국 17개 시·도 중 최저 수준임(2017년).
- 2010년 대비 2015년 인프라 예산의 비중 변화는 16개 시·도 중 (세종시 제외) 대구시가 가장 감소폭(- 41.1%)이 컸음.

인천광역시

□ 인프라 현황 및 실태

- 자동차당 도로연장은 2.05(km/천대), 국토계수당 도로연장은 1.67(km/√면적·인구)으로 7대 도시 중 최하위 수준임(2017).
- 지하철/철도 수송분담률은 8.0%로 광역시 중 부산시(10.7%) 다음으로 높지만, 인당 철도연장 및 정거장 수는 광역시 평균에도 미치지 못하여 매우 혼잡한 상황임(2016).
- 상수도 누수율은 6.4%로, 7대 주요 도시와 비교하였을 때 광주 10.1%, 울산 6.9%에 이어 세 번째로 높음(2015).

□ 투자 현황

- 전체 예산은 2008년 7조 5,785억원에서 2017년 12조 5,595억원 수준으로 증가하였으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문

예산 비중은 2009년 32.9%에서 2017년 17.3%까지 감소

광주광역시

□ 인프라 현황 및 실태

- 「시특법」상 1, 2종 시설물의 경우, 30년 이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 47.5%, 댐 100%, 건축물 23%, 하천 74%, 상하수도 66.6%, 옹벽 26.1%, 절토사면 10.0%에 이를 것으로 전망됨.
- 문화선도도시를 지향하고 있으나 인구 10만명당 문화기반시설 수는 3.8개로서 전국 평균인 5.04개에 미치지 못함(2015년).
- 9개의 산업단지가 있으나, 이중 5개 단지가 90년 이전에 조성된 노후 산업단지임.

□ 투자 현황

- 세출규모 4조 5,139억 원 중 사회복지가 36.9%로 가장 많은 부분을 차지하고 있음.
 - 광주의 사회복지분야 예산은 1인당 1,766원으로 서울을 포함한 광역시 중 가장 높음.
- 인프라 예산 비중 및 규모가 매우 낮은 수준임.
 - 광주 도시철도 2호선의 경우, 2002년 노선 기본계획 수립 후 15년 이상 착공 지연

대전광역시

□ 인프라 현황 및 실태

- 도심 생활권 도로의 평균주행속도는 전국 최저 수준으로, 대전 시내 18개 주요 간선도로의 평균 통행속도는 시속 22.6km/h임(2016년).

- 대전도시철도 2호선, 충청권광역철도, 대전-세종 광역 BRT 등 착수 지연에 따라 도로 상황 악화
- 내구연한이 지난 상수도 경년관은 2010년 697.4km에서 2017년 1,258.0km로 560.6 km 증가하였으며, 비율은 2011년 16.4%에서 2017년 31.7%로 급증함.
- 하수도 시설은 20년 이상 하수관로가 전체의 64.4%를 차지하여 노후화가 심각한 수준임.

□ 투자 현황

- 사회복지 투자 확대를 위해 인프라 투자 예산을 지속적으로 축소하고 있어 지역 발전에 저해 요인이 될 가능성이 존재함.
 - 2011년에서 2017년까지 국토 및 지역개발 지출은 연평균 2.8%씩 감소 편성하였고, 수송 및 교통 지출도 연평균 7.2%씩 감소
 - 동기간 사회복지예산은 연평균 9.0%씩 증가
- 2013~2017년 중기지방재정계획 대비 실제 투입된 수송 및 교통 분야 예산은 축소 실행됨.
 - 계획 4,062억원, 집행 2,917억원(2017년)
 - 인프라 사업들의 공기지연 및 사업지연 발생

울산광역시

□ 인프라 현황 및 실태

- 울산의 대중교통수단 부담률(버스+철도)은 7대 특별·광역시 중 최하수준인 18.6%임. 반면 교통혼잡비용 증가율은 10년간 연평균 5.1%로 가장 높아 대체 교통수단 및 교통망 공급을 통한 개선이 시급함.
- 5년 후 사용연수 20년 이상인 관로 비율은 상수관로의 경우 45.6%, 하수관로의 경우 55.7%까지 증가할 것으로 예상됨.

- 석유화학단지 업체들의 노후화가 심각하며, 지하배관 중 화학관의 35.0%, 가스관의 55.9%, 송유관의 45.6%가 20년 이상 경과하였음.

□ 투자 현황

- 인프라 관련 예산(수송 및 교통, 국토 및 지역개발 등)은 2011년 이후 증가폭이 점차 둔화되고 있음.
- 2012년 울산시의 세출규모가 1조 9,353억 원에서 2016년 2조 5,968억 원으로 연평균 7.6% 증가하였으며, 동기간 SOC 관련 항목의 증가율은 이보다 낮은 양상을 보임.
 - 수송 및 교통 : 3,102억원('12년) → 3,373억원('16년), 연평균 2.1%
 - 국토·지역개발 : 983억원('12년) → 1,726억원('16년), 연평균 15.1%

경기도

□ 인프라 현황 및 실태

- 서울 인근 지역과 외곽지역 간의 불균형이 심화되어 있음.
 - 31개 시·군별로 산업 및 경제시설(지역 내 사업체) 수 비교 결과, 최상위와 최하위의 차이는 20배, 1인당 GRDP 차이는 3배
 - 도로시설 수준은 연천군, 철도 및 지하철 접근성은 경기 남동부가 열악
- 경기도민의 평균 통근·통학 소요시간은 72.4분(왕복기준)으로 전국 평균인 61.8분 보다 월등히 높은 수준임.
 - 서울과 타 시·도 통근·통학자의 비율이 42.2%나 되며, 이들의 평균 통근·통학 시간은 166분(왕복기준)에 이름.

□ 투자 현황

- 경기도 총 예산 규모는 서울을 제외한 16개 시·도 중 가장 크지만, 1인당 SOC 예산은 평균인 72.5만원에 못 미치는 58.7만

원으로 도 지역 중 최하위임.

- 전체 예산은 2010년 33조 6,983억원에서 2017년 50조 5,498억원 수준으로 증가하였으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문 예산 비중은 2008년 23.6%에서 2017년 14.9%까지 감소

강원도

□ 인프라 현황 및 실태

- 원주, 강릉, 춘천 등에 도로연장 중 45.7% 집중되어 있어 기타 지역의 주민들은 양질의 교통 인프라 서비스를 제공받지 못하고 있음.
- 일반도로의 총 연장 1,946km 중 67.3%(1,309km)가 내구연한을 초과한 상황으로 노후도는 전국 최고 수준임.
- 강원도 지역의 2015년 기준 하수관 보급률은 74.4%로 전국 평균인 79.9%에도 미치지 못한 전국 13위 수준
 - 시군별 하수관 보급률은 강릉시가 51.7%로 가장 낮으며 강원 평균 하수관로 보급률인 74.4%에 미치지 못하는 시·군이 9개임.

□ 투자 현황

- 강원도의 예산 편성 추이를 보면, SOC 예산으로 분류되는 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 관련 예산은 2012년 전체 13.7%에서 2018년 9.3%까지 축소되었음.
 - 반면에 사회복지 예산 비중은 2012년 27.0%에서 2018년에는 34.6%를 기록함.
- 평창 동계올림픽 수요로 건설투자 증가율이 2012년 이후 3% 이상 증가하였으나 2015년 이후 건설투자 증가율이 하락(2015년 9.7%, 2016년 3.5%)하고 있음.
 - 건설투자 증가율의 하락은 평창 올림픽 관련한 강원지역의 건설 특수가 점차적으로 감소하고 있다는 의미

충청북도

□ 인프라 현황 및 실태

- 충북 내 도로 중 4차로 이상 비율은 약 27%로 강원, 전북 다음으로 낮은 수준임.
- 청주국제공항은 2015년 연간 이용객 수 200만 명을 돌파하였으나, 중부권 거점공항으로서 위상을 갖기에는 다소 미약함.
- 철도는 총 5개 노선(고속철도 1개, 일반철도 4개)이 통과하나 수도권 연계, 충남 지역 연계(천안 등), 철도 고속화, 공항연계 노선 등이 필요한 상황임.

□ 투자 현황

- 2015~2017년 충북의 평균 지방재정 증가율은 3.50%로 전국 5.63% 대비 낮은 수준을 기록하고 있음.
- SOC 관련 세출의 경우 2008년 16.7%에서 2017년 11.5%로 지속적으로 감소(연평균 약 0.6%)하였으며, 사회복지 세출은 2008년 21.1%에서 2017년 28.7%로 증가(연평균 0.8%)함.
- 2013~2016년 사이 SOC 관련 예산의 계획 대비 집행(결산) 현황을 보면, SOC 집행률은 연평균 약 9.2%가 감소함.

충청남도

□ 인프라 현황 및 실태

- 시·군도의 포장률이 낮고, 폭원도 좁은 상황임.
 - 시도는 76.9%, 군도는 80.5%의 포장률을 나타냄.
 - 폭원별로는 폭원이 12m 미만 소로가 전체의 48.0%이고, 중로(12~25m)를 포함할 경우, 전체의 80.4% 차지(2016년)
- 하수도 보급률은 73.2%로서 전국 평균 79.9% 대비 크게 부족한

상황임(2015년).

□ 투자 현황

- 제조업 중심의 충남 특성에도 불구하고, 산업단지 예산의 급감 및 지역 및 도시 관련 예산의 축소 편성은 노후 건축물 증대 등을 감안할 시 지역발전을 저해할 우려가 있음.
 - 산업단지 예산은 2011~2017년 간 연평균 5.5%p씩 감소
 - 지역 및 도시예산은 2011~2017년 간 연평균 17.0%p씩 감소
- 노후 상수도 및 노후 하수관거 정비 예산 투입 중이나, 현행 예산으로는 조속한 정비가 어려운 상황임.

전라북도

□ 인프라 현황 및 실태

- 도로연장 중 46.8%가 중추도시권에 집중되어 있어 지역균형발전을 고려한 도로 사업 추진이 필요함.
- 주택보급률이 100%를 초과함에도 불구하고 자가 주택은 절반 수준(57.3%)에 그치고 있어 주거비용 부담이 전국 최고 수준임.
- 노후 경년관이 전체 관로의 30%에 달하고 있고 22.3%에 달하는 높은 누수율 개선이 필요함(2016년).
 - 상수도 인프라 시설 효율이 낮아 전국 최고 수준의 상수도 요금 부과 중 (평균 단가가 최저가인 대전의 1.73배)

□ 투자 현황

- 인프라 투자의 예산을 지속적으로 축소 운영하고 있음.
 - 2012~2016년 사이 전체 예산은 연평균 5.8% 증가하였으나, 수송 및 교통 분야 6.4% 감소, 국토 및 지역개발 분야 3.2% 감소
 - 새만금 사업 등 대형 국책사업 추진에 따른 관련 예산 증가분을 제외할 경우 신규 인프라 투자 급감, 계속사업 지연 현상 발생

- 인프라 투자정책 목표의 불확실성·불투명성으로 인해 단기적 정책 현안 및 이슈에 대응하는데 급급한 실정임.
- 중기지방재정계획 시 수립한 인프라 투자계획 대비 크게 부족한 수준의 실제 투자 시행 (2016년 중기계획 1,886.9억원, 실제 세출 1,266.2억원)

전라남도

□ 인프라 현황 및 실태

- 광역간선도로의 부족, 전남 지역 내 권역간 연계망 미흡, 물류 기능의 핵심인 철도의 절대적 부족 문제가 지속되고 있음.
- 하수도 보급률은 76.1%로 전국 평균 92.9% 대비 현저하게 낮으며, 상수도 누수율 또한 26.1%로 전국 평균 11.1%을 크게 상회하고 있음(2017년).
- 공공건축물의 내진설계 대상 2,531개소 중 내진설계가 적용된 건축물은 33.2%에 불과함.

□ 투자 현황

- 세출규모 6조 7,508억 원 중 사회복지가 34.4%로 가장 많은 부분을 차지
 - 전남의 사회복지분야 예산은 1인당 2,197원으로 전체 광역 지자체 중 가장 높음.
- 중기지방재정계획에 따르면, 2016~2020년 간 중기지방재정 규모 39조원 중 인프라 투자액은 6조원 규모로 전망됨(15.3%).

경상북도

□ 인프라 현황 및 실태

- 경북지역 내 도로는 1,149km가 내구연한을 초과, 강원지역

(1,309km)에 이어 도로 노후화가 두 번째로 심각한 지역임.

- 전국에서 두 번째로 많은 교량(총 4,430개소)을 보유하고 있고, 1987년 이전에 준공된 교량이 10%에 이르는 424개(2016년)임.
- 철도망은 수도권과 부산·경남 경제권으로의 연결성은 비교적 양호하나, 전라북도 및 동해안 지역과의 접근성 측면에서는 한계를 보이고 있음.

□ 투자 현황

- 사회복지 및 보건 예산은 2008년 2.6조원에서 매년 0.1~0.5조원 증액되어 2017년에는 5.6조원을 기록함.
 - SOC 예산은 2008년 2.1조원에서 2017년 3.0조원으로 증가
- 2015년 이후 도청 이전 및 혁신도시 등 신도시 건설 수요와 지역 내 교통 및 물류 연계성 확대 등으로 SOC 예산이 증가하기 시작함.

경상남도

□ 인프라 현황 및 실태

- 경상남도에는 10개 국가하천과 671개의 지방하천이 있으며, 총 연장길이 4,178.47km로 전국 하천의 13.83%에 해당함.
 - 홍수로 인한 피해가 심한 지역임에도 불구하고 개수율이 42.82%로 개선이 시급함.
- 30년 이상 된 노후 주거시설이 전체의 약 42.2%, 특히 단독주택 81.8%가 30년이 넘는 노후 주거시설로 분석됨.
- 경상남도 댐은 총 62개, 저수지는 3,080개로 조사되었으며, 이중 20년 이상 경과된 시설물은 각각 83.6%, 94.0%로 노후화가 심각한 수준임.

□ 투자 현황

- 총 예산이 2008년 13.2조원에서 2017년 19.0조원으로 43.7% 증가하였으나, SOC 예산은 2008년 2.7조원에서 2017년 2.5조원으로 6.4% 감소하였음.
- 동기간 SOC 예산 규모가 가장 컸던 2009년(3.0조원)과 비교하면 2017년 SOC 예산은 16.6% 감소한 규모임.
- 지난 10년간 경상남도의 총 예산 대비 SOC 예산 비중은 전국 평균보다 항상 낮았음.

제주도

□ 인프라 현황 및 실태

- 제주 지역의 교통수단은 타 지역에 비해 상대적으로 열악함.
 - 도로의 확충 및 유지관리 예산 확보가 용이하지 못한 상황임.
 - 2030년을 기점으로 30년 이상 된 도로가 전체의 50% 이상을 차지할 것으로 예상됨.
- 항공시설은 2015년을 기점으로 여객터미널의 물리적 수용력 규모(연간 2,547만 명)를 초과하였으며, 운항 횟수 또한 한계치(연간 17.2만회)에 이르는 상황임.
- 상수도 유수율 43.2%, 누수율 43.0%로 전국 최하위임(2017).

□ 투자 현황

- 제주 지역의 SOC 관련 예산(수송 및 교통, 국토 및 지역개발)은 지속적으로 축소되고 있는 상황임.
 - 2016년 기준 전국 SOC 예산 비중의 평균은 16.1%인 것으로 나타났는데 제주 지역의 경우 이 보다 더 낮은 12.3%를 기록함. 이는 2010년 19.2%에서 6.9%p 감소한 것임.

- 제주의 2018~2028년 중기지방재정계획에 따르면, SOC(수송 및 교통, 국토 및 지역개발)투자는 현행 수준에서 유지될 예정임.
- 수송 및 교통은 연평균 1.5%의 미미한 증가 수준을 보이며, 국토 및 지역개발은 연평균 3.1% 증가할 것으로 계획됨.

Ⅲ. 주민 인식조사 결과

1. 개요

- (개요) 전국 8,547명에게 온·오프라인 패널조사로 인프라 시설에 대한 인식조사를 실시함.
- 표본 크기 : 8,574명(16개 시도 * 500명, 일부 지역 추가 조사 수행)
 - * 전국민이 아니라 지역민의 인식수준 확인을 위하여 시도별 동일 표본을 할당함.
- 조사방법 : 온·오프라인 패널 활용한 온라인 조사
- 조사기간 : 1월 31일 ~ 3월 7일
 - * 경기·인천(1/31~2/13), 서울·부산·대구·광주·대전(2/22~3/7), 울산·강원·경북·경남·충북·충남·전북(2/22~3/9), 전남·제주(2/22~3/12)
- 표본추출 : 2017년 12월 총인구(행정안전부, 주민등록인구현황)를 모집단으로 시군구별 층화추출을 통해 표본을 설정함. 다만, 2차 층화추출의 어려움으로 연령분포는 보조적 비율로 고려함.

2. 결과

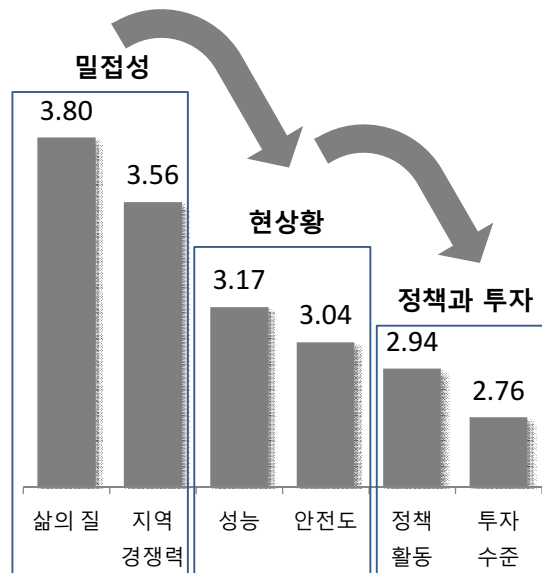
- (종합) 국민들은 인프라 시설에 대해 삶의 질 및 지역경쟁력과 밀접성이 높으나, 현재 성능이나 안전도는 이에 비해 낮고, 정책과 투자 상황은 더욱 충분하지 못한 것으로 평가함.

- * 5점 만점, 1점 : 전혀 우수(밀접, 안전, 충분)하지 않다, 2점 : 우수(밀접, 안전, 충분)하지 않다, 3점 보통이다, 4점 우수(밀접, 안전, 충분)하다, 5점 매우 우수(밀접, 안전, 충분)하다.
- * 인프라시설과 “삶의 질”의 밀접성 문항은 지역별 설문문의 특수성으로 경기 및 인천을 제외한 평가임.

- 국민들은 인프라 시설이 삶의 질(3.80점)과 지역경쟁력(3.56점)에 밀접한 것으로 판단하나, 현재 인프라의 성능(3.17점)과 안전도(3.04점)는 보통 수준으로 평가함. 인프라 관련 정책 활동(2.94점)과 투자(2.76점)는 보통 수준에도 도달하지 못하고 있음.

<국민들의 인프라 시설에 대한 인식 결과>

(단위 : 점(5점 만점))

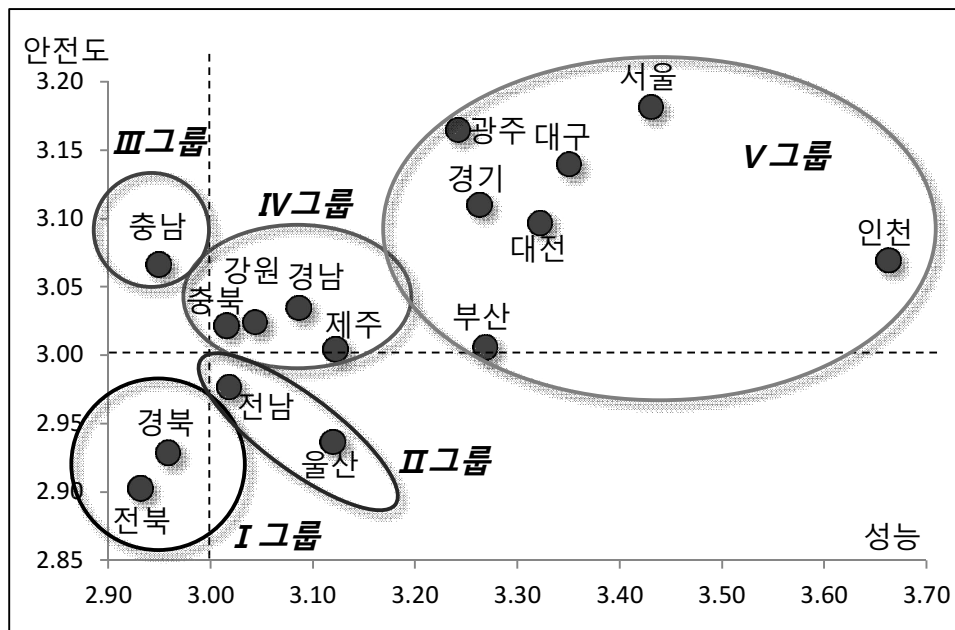


- **(밀접성)** 국민들은 인프라 시설 수준이 지역 경쟁력(3.56점)보다는 주민의 생활과 삶의 질(3.80점)에 더욱 밀접한 것으로 평가함.
 - 모든 지역에서 인프라 시설과 삶의 질의 밀접도는 3.7점 이상이며, 지역별 편차도 크지 않음.
 - 수도권 시민들은 인프라 수준과 지역 경쟁력의 밀접성이 높은 것으로 인식하고 있음.
- **(성능과 안전도)** 인프라 시설의 성능(3.17점)보다는 안전(3.04점)에 대한 평가가 낮음. 수도권과 광역시 시민들이 현재 인프라의 성능과 안전에 대해 상대적으로 양호하게 평가함.

- I 그룹_성능·안전 모두 보통 미달 : 전북, 경북
- II 그룹_안전 보통 미달 : 전남, 울산
- III 그룹_성능 보통 미달 : 충남
- IV 그룹_성능·안전 평균 : 충북, 강원, 경남, 제주
- V 그룹_성능·안전 평균 상회 : 광역시(부산, 대전, 광주, 대구), 수도권(서울, 경기, 인천)

<국민들의 인프라 시설 성능과 안전도 평가>

(단위 : 점(5점 만점))



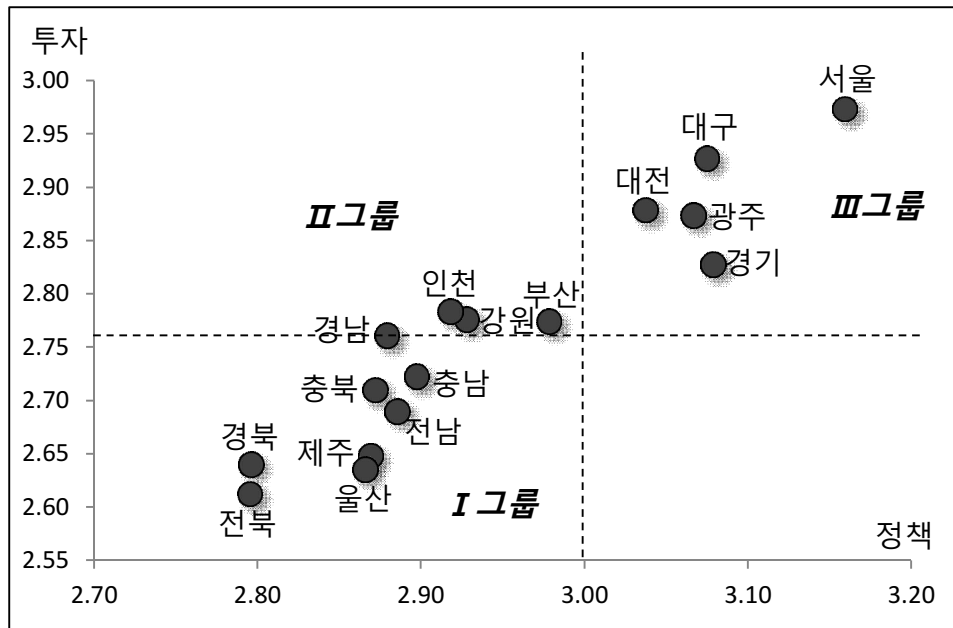
- (정책과 투자) 인프라 시설에 대한 투자는 16개 시도 모두에서 보통 수준에도 미치지 못하는 것(3점 이하)으로 평가함.
- 투자 수준과 정책 활동은 선형의 관계를 형성함. 즉, 투자 수준이 양호한 지역에서 정책 활동도 충분한 것으로 평가됨.
- I 그룹_정책 활동·투자 수준 평균 이하 : 전북, 경북, 제주, 울산, 충북, 전남, 충남
- II 그룹_정책 활동 평균 이하 : 경남, 인천, 강원, 부산
 - * 부산(2.98)은 평균(2.90) 이상이나, 보통(3.00) 이하로 II 그룹으로 분류함.
- III 그룹_정책 활동·투자 수준 평균 이상 : 서울, 경기, 대구, 광주,

대전

- 수도권과 광역시가 전반적으로 양호하나, 인천, 부산, 울산의 시민들은 상대적으로 충분하지 못한 것으로 평가함.

<국민들의 인프라 정책과 투자 수준 평가>

(단위 : 점(5점 만점))

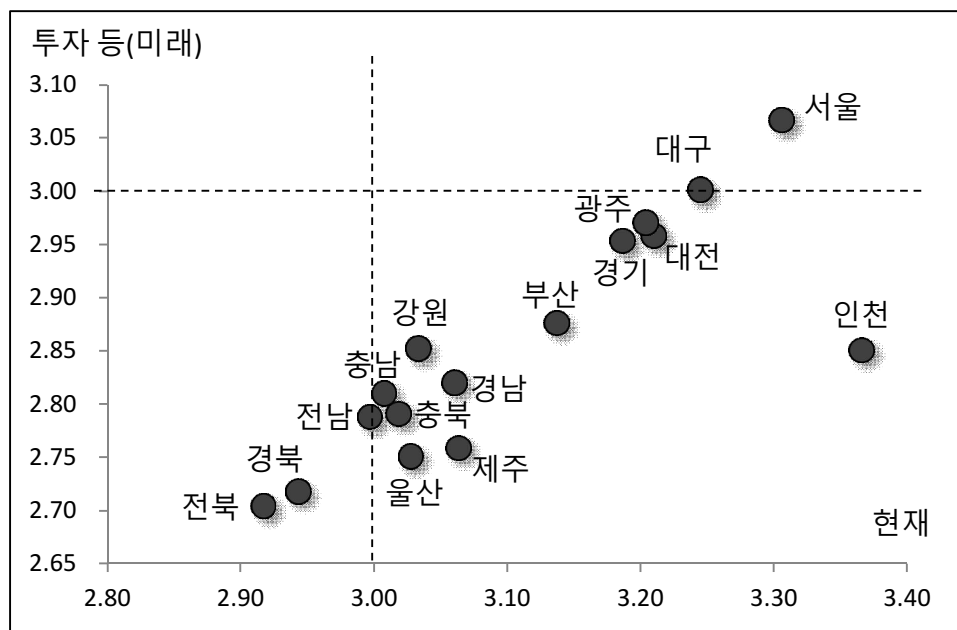


- **(현재와 투자)** 현재와 향후 인프라 시설이 보통 수준을 유지할 수 있는 지역은 서울과 대구에 불과한 것으로 추정됨.
- 현재의 정책 활동과 투자 수준이 미래의 인프라 수준을 결정할 것임. 즉, 정책 활동과 투자 수준이 보통을 유지해야, 향후 인프라 수준도 보통 수준을 달성할 수 있다는 가정임.
 - * 인프라 성과와 안전도의 평균을 현재 인프라의 종합 평가로 정의함. 정책 활동과 투자 수준의 평균은 미래의 인프라 수준으로 정의함.
- 현재 인프라 종합평가가 보통(3점)을 상회하고, 정책 및 투자 수준도 보통을 유지하여 앞으로도 보통 수준을 유지할 수 있는 지역은 서울, 대구에 불과함.
- 인천은 현재 인프라 종합평가는 양호하지만, 정책 및 투자의 영향으로 빠르게 나빠질 가능성이 있는 것으로 판단됨.

- 광역시 중에서는 울산의 평가가 가장 나쁘고, 부산은 정책 및 투자 수준이 다른 지역에 비해 열악한 것으로 인식됨.
- 전북, 경북은 현재 종합평가도 보통에 미달하는데다, 정책 상황도 나빠 시민들이 인식하는 인프라 시설의 성능 및 안전도가 나아질 가능성이 낮음.

<국민들의 인프라에 대한 현 상황과 정책 평가>

(단위 : 점(5점 만점))

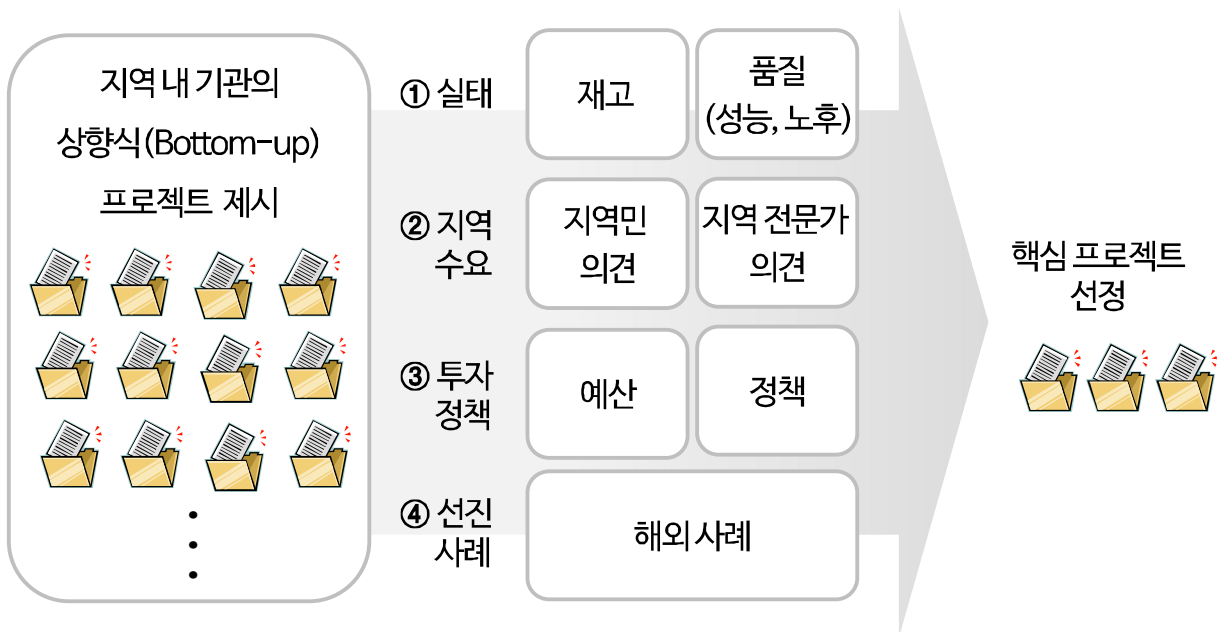


Ⅳ. 지역 핵심 프로젝트

1. 핵심 프로젝트 선정 방법

- (선정 방법) 지역밀착형 프로젝트를 선정하기 위하여 지역 내 기관의 프로젝트 제시 이후 ①실태, ②지역수요, ③투자정책, ④선진사례를 종합적으로 고려하여 핵심 프로젝트를 선정함.
- 먼저, 지역 전문가인 지역 거점 기관에서 경제활성화 사업, 대형 사업, 주민숙원 사업, 민생 사업 등 다양한 형태의 프로젝트를 선별함.
- 다음으로, 지역 인프라의 재고와 품질을 종합한 인프라 실태 진단 이후, 설문과 지역 전문가의 자문회의를 거쳐 지역 수요를 고려함. 이와 함께, 인프라와 관련한 지역의 예산 및 전반적인 정책 상황을 고려하고, 해외의 선진사례를 벤치마킹함.
- 4가지 요인을 종합하여 15개 시도의 핵심 프로젝트를 선정함.

<시도별 핵심 프로젝트 선정 프로세스>

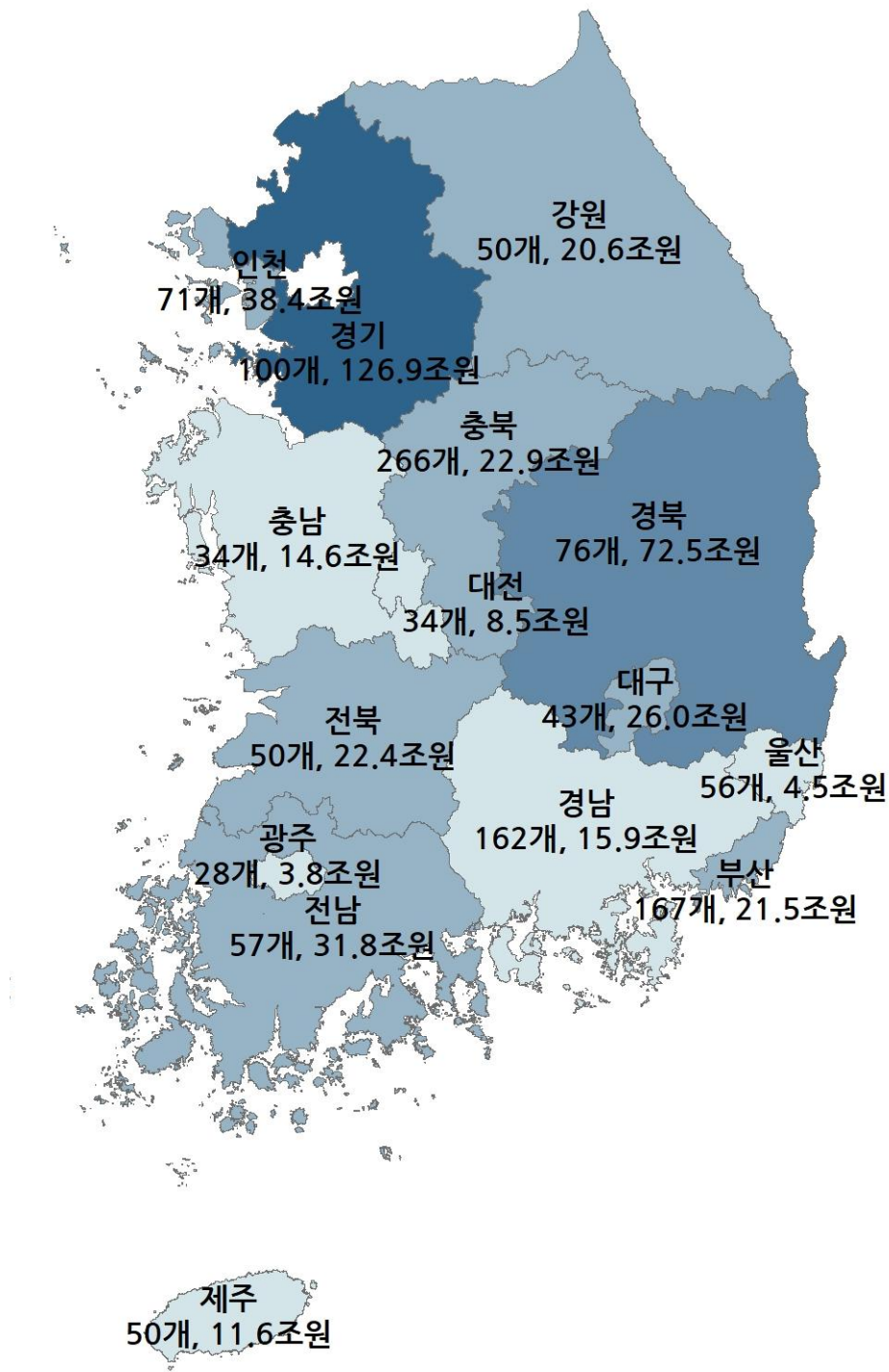


2. 핵심 프로젝트 규모

- (종합) 15개 시도의 핵심 프로젝트는 1,244개 사업이 선정되었고 사업비 규모는 442조원을 상회할 것으로 추정됨.

* 핵심 프로젝트 중 사업비가 확정되지 않은 사업이 다수 존재

<시도별 핵심 프로젝트 건수 및 사업비 규모>



- 신규 인프라 관련 사업은 781개, 사업비 규모 422조원이며, 노후 인프라 관련 사업은 463개, 사업비 규모 20조원임.

* 도로확장과 같은 신규와 노후 사업이 동시에 발생하는 프로젝트는 신규 사업으로 일원화하여 분류함.

○ **(지역)** 수도권의 특수성으로 경기의 사업비 규모가 큰 편임.

- 충북, 부산, 경남, 경기는 핵심 프로젝트의 건수가 많고, 경기, 인천, 경북, 전남의 사업비 규모가 비교적 큰 것으로 나타남.

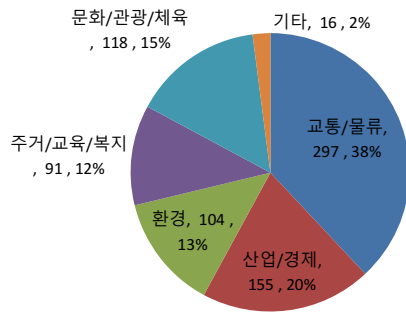
* 지역별 특성에 따라 프로젝트 건수와 사업비 규모가 달라질 수 있으며, 사업비 규모가 확정되지 않은 프로젝트의 비중에 따라서도 사업비 규모의 편차가 존재함.

○ **(부문별)** 핵심 프로젝트에는 교통·물류 관련 인프라가 다수 선정되었고, 사업비 규모로 큰 편임.

- 교통·물류 관련 프로젝트는 373건, 288조원 수준이며, 신규 관련 사업이 297건, 284조원으로 절대 다수가 신규 사업임.
- 사업비를 기준으로 산업·경제, 문화·관광·체육, 기타, 주거·교육·복지, 환경 순으로 선정됨.
- 프로젝트의 건수를 기준으로 환경 관련 사업이 교통·물류 다음으로 많이 선정됨.
- 반면, 노후 인프라 관련 사업 건수는 환경, 교통·물류, 주거·교육·복지, 문화·관광·체육, 기타 순으로 선정됨.
- 지역적 특성에 따라 경기, 부산, 울산, 강원은 산업·경제 관련 프로젝트가 많이 선정되었고 대구, 대전은 주거·교육·복지 부문이 다수 선정됨.

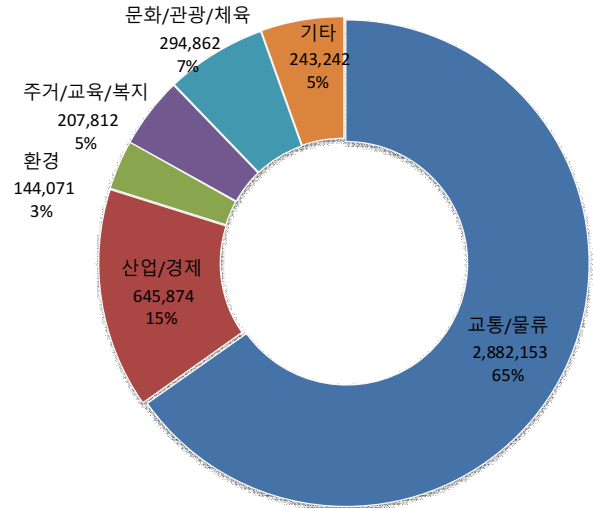
<부문별 신규 건수>

(단위 : 개)



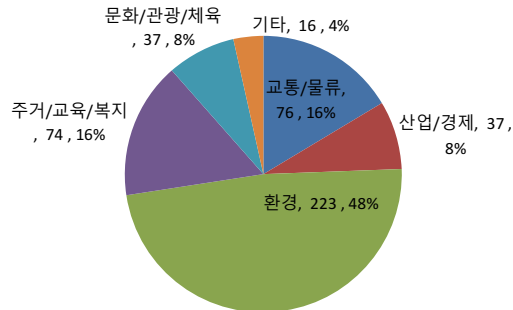
<부문별 사업비 규모>

(단위 : 억 원)



<부문별 노후 건수>

(단위 : 개)



3. 지역별 주요 핵심 프로젝트¹⁾

○ 부산광역시

- 부산 도시철도망 구축 사업, 하단~녹산선/강서선/정관선/송도선/기장선/C-bay~Park선/신정선 등 7개 노선 82km, 3조 8,061억원
- 김해신공항~해운대 대심도 지하 고속도로, 22.8km, 2조 188억원
- 부산 도시재생 뉴딜사업, 4개 지역 추진 외 3개 권역 추가, 1,153억원(4개 지역)

○ 대구광역시

- 대구경북 통합 신공항 건설, K2 군공항 · 민간 대구공항 이전 및 대구경북지역 관문공항 건설, 7조 2,500억원

1) 요약본에 제시된 핵심 프로젝트는 예시이며, 지역별 핵심 프로젝트 리스트는 보고서 참조

- 통합신공항 연결 인프라 조성, 도심공항터미널 신설/공항 주변 도로망 연결, 6조 7,900억원
- 서대구 역세권 개발, 복합환승센터 건립·하폐수 처리장 건설·염색산업단지 정비 등 종합사업 추진, 1조 5,000억원

○ 인천광역시

- 제2외곽순환도로 인천~안산 건설, 인천~안산 19.1km 구간만 사업시행 미확정 상태, 1조 6,921억원
- 서울도시철도 7호선 청라국제도시 연장, 서구 석남동~청라국제도시역 10.6km, 1조 2,381억원
- 준설토 투기장 산업단지 조성사업(북인천 복합단지), 해양산업 선도지역으로 육성, 사업비 미정

○ 광주광역시

- 광주~전남 광역철도망 구축, 광주~빛가람혁신도시(21km)/광주~화순(12.4km)/화순~빛가람혁신도시(8.2km), 사업비 미정
- 산업단지 노후화 개선 및 역량강화 사업, 하남산단 공간 리뉴얼 및 기반시설 확충 등, 사업비 미정
- 물류시설 확충 및 개선, 각화농산물도매시장 현대화/빛그린 산업단지 공동물류센터/하남산단 물류인프라 확충 등, 1,607억원

○ 대전광역시

- 4차 산업혁명 특별시 육성 프로젝트, 국가산업단지 조성 등 24개 과제 중 19개 인프라 사업, 1조 4,566억원
- 대전 외곽순환도로 교통망 구축사업, 핵심생활권과 주요 부도심간 교통 비효율성 제거, 1조 1,197억원
- 대전 역세권 개발사업, 대전역 주변 낙후지역 개발, 1조 5,460억원

○ 울산광역시

- 울산 외곽순환고속도로 건설, 남북축에 비해 부족한 동서축/순환축 도로망 확충, 8,700억원

- 광역시도 및 구/군도 노후도로 포장 보수사업, 1,017억원
- 국가산업단지 지하배관 안전진단 및 개보수사업, 노후 국가산업단지 지하배관 관리센터 건립/안전진단 및 개보수 사업, 330억원

○ 경기도

- 인천~강릉 동서간선철도 사업 중 월곶~판교 구간 건설, 수도권 구간 약 38.6km, 2조 3,178억원
- 경기북부 테크노밸리 조성, 양주/구리·남양주, 4,346억원
- 경원선 남측구간 철도 복원, 기공식 후 중단 상태로 재추진 필요, 1,290억원

○ 강원도

- 제천~삼척 고속도로 건설, 서해안 및 수도권 남부와 동해안 지역 연결 최단 교통망, 4조 7,102억원
- 춘천~철원 고속도로 건설, 통일 북방시대 대비 핵심 교통망, 2조 7,715억원
- 동해선(강릉~제진)철도 건설, 접경지역 개발, 2조 3,490억원

○ 충청북도

- 중부고속도로 확장, 호법~남이 78.5km 6차로 확장, 1조 2억원
- 국가 X축 고속철도망 구축 등 철도 사업, 충북선 고속화 사업/천안~청주공항 복선전철 사업, 1조 5,318억원
- 바이오 국가산업단지 조성, 3조 7,704억원

○ 충청남도

- 천안아산역세권 R&D 집적지구 조성, ICT 융합 R&D 센터 건립 등 세부 7개사업, 3,000억원
- 장항선 복선전철화 사업, 충남 주요도시를 연결하는 유일한 철도인 장항선을 복선전철화, 6,765억원
- 충남지역 하수처리수 재이용 사업, 기 계획된 5개 지역 조기추진 및 추후 확대, 3개 지역 448억원

○ 전라북도

- 전주-김천간 철도 건설, 전북의 동서횡단철도 건설을 통한 화물 물동량 분산 처리, 3조 2,970억원
- 새만금-세종 고속도로 건설, 새만금 개발 가속화에 따라 세종특별 시와의 접근성 개선, 1조 1,571억원
- 전주-새만금 BRT 전용도로 및 전주-익산역 셔틀열차, 익산 KTX 역을 중심으로 군산시와 전주시를 연계하는 노선 구축, 1,247억원

○ 전라남도

- 광역 철도망 구축, 경전선(광주 송정~순천) 전철화 사업, 전라선 (익산~여수) 고속철도 등, 7조 8,000억원
- 비도시지역 주거정비 사업, 세대맞춤형 공공임대주택 건설/6개소 1,650세대, 사업비 미정
- 농산어촌 상하수도 시설 확충, 취약지역 시설 개선 및 확충/상하수도 시설 연계 태양광 발전 사업 등, 사업비 미정

○ 경상북도

- 동서내륙철도망 전개, 대구·광주/중부권 동서횡단/안동-영덕선 등, 19조 800억원
- 기간 도로망 확충, 영일만 횡단 고속도로/국도 31호선 4차로 확장/상주~영천 고속도로 등, 9조 8,800억원
- 원자력 안전-해체산업 클러스터 조성, 원자력기술표준원 설립/방사선융합기술원설립/제2원자력연구원설립 등, 3조 8,200억원

○ 경상남도

- 남부내륙철도 건설, 김천~거제 414km, 4조 6,562억원
- 문화·관광·해양산업 Hub 조성 '글로벌 통영 르네상스', 폐조선소 부지를 활용한 도시재생, 1조 1,041억원
- 해양플랜트 국가산단 조성, 해양플랜트 특화 생산단지 조성, 1조 8,350억원

○ 제주도

- 제주 제2공항 건설, 지역 내 대표 숙원사업, 48,734억원
- 상수도 유수율 제고 및 하수종말처리시설 확충 사업, 전국 최고 누수율 문제 해결, 1조 3,486억원
- 원도심 활성화 사업, 원도심 노후 및 쇠퇴에 대한 환경 개선, 625억원

V. 정책과제 및 제언²⁾

□ 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산 유지

- 「2017-2021 국가재정운용계획」상 인프라 예산은 지속 감소할 전망이며, 이는 지자체들의 인프라 예산에도 부정적인 영향
- 국토 균형발전과 경쟁력 향상을 위해 인프라 투자 재원 성장률을 국가총생산 성장률 이상의 수준으로 유지 필요
- 시설물 종류별 성능(효율성)지수의 측정을 통하여 성능 미달 분야 및 지역부터 투자 우선순위를 배분하는 방식 도입 필요
- 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 국가보조금, 특별교부세 등을 통하여 중앙정부의 부담비율 상향 조정 필요
 - * 조건부 보조금(Matching Fund) 운영에 따른 사업비 반납 사례 최소화 필요
- 지역 핵심 교통 인프라 확충과 정비를 위해 2018년 폐지 예정인 교통·에너지·환경세 존치 필요

□ 지방자치단체의 자주적 인프라 투자 재원 확대

- 국세와 지방세의 세원비중 조정, 세목 신설권(지방세 법정외세) 및 선택권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 등에 대한 권

2) 요약본의 정책과제는 주로 중앙정부 차원의 과제로서 개별 지역별 정책과제는 보고서 참조

한이양 노력을 지속적으로 추진

- 지방채 발행 효율화 및 지방채 시장 활성화를 통한 재정 운영의 효율성과 안정성 제고 필요.
 - * 중앙정부의 지방채 발행한도 설정 및 지방채 발행계획 관리, 지방채 인수 확대를 위한 시장 여건 조성 등
- 인프라 사업으로부터 예상되는 세수 순증가분을 담보로 한 재원조달방안(조세담보금융) 마련
 - * 조세담보금융(Tax Increment Financing, TIF) 도입 등으로 개발사업을 촉진하는 데 필요한 공공재원을 조달하기 위한 제도 지원 필요

□ 중앙정부와 지자체간 협력 방안 모색

- 국가발전과 지역개발 공동 과제를 중앙정부와 지방정부가 합의에 의해 추진하는 지역발전투자협약제도 검토 필요
 - * 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정 후 계약방식을 통해 투자비용과 사업내용을 분담

□ 정부의 의지와 신뢰구축을 통한 민간투자사업 정상화

- 민간투자 추진대상 사업을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환 검토
- 노후 인프라 유지보수 사업을 위해 재개발(Rehabilitation) 유형의 민간투자사업 활성화 필요

□ 노후 인프라의 유지관리 체계 구축

- 정부 차원에서는 현재 의원입법으로 제안(2017.11.15.)되어 있는 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정 필요
- 지방자치단체 차원에서는 노후인프라 개선을 위한 조례제정 필요(서울, 부산, 대구, 전남 기 제정).
- 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토

□ 지역 건설산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화

- 지역 중소건설기업의 경쟁력 향상을 위한 경영관리 역량 강화와 지역별 맞춤형 기술력 확보 지원 정책 추진 필요
 - * ‘지역강소기업인증제도’ 등과 같은 맞춤형 지원 프로그램 필요
- 지역의무공동도급제도 내실화, 공공 공사 분할 발주 등을 통해 역량 있는 지역 중소건설업 보호 육성 정책 운영 필요
- 지역 건설업 활성화를 위한 조례의 실효성 제고
 - * 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 수립하고 그 결과를 행정에 반영 필요. 정기적인 계획수립, 이행체계 및 안정적 재원확보 방안 포함