

광주광역시 인프라 투자 정책방향 및 핵심 프로젝트 발굴 연구



발 간 사 _ 실수요자 시각의 인프라 연구가 정책에 적극 반영되기를

건설산업은 지역내총생산(GRDP)의 18.6%를 차지하고 200만여 명의 근로자가 종사하는 지역경제의 중추 산업입니다. 그러나, 지역 내 건설투자가 지속적으로 축소되면서 지역경제를 악화시키고 있습니다. 지역 건설물량 감소의 직접적인 원인은 지자체의 취약한 재정 환경과 중앙정부의 지속적인 인프라 예산 축소 때문입니다. 정부의 인프라 예산 축소는 인프라가 적정 스톡을 확보하여 지역경제와 지역민의 삶의 질 개선 효과가 과거에 비해 낮다는 근거에 바탕하고 있습니다.

이러한 판단의 근거가 객관적인 실태조사에 기반하고 있는지는 의문스럽습니다. 인프라 스톡에 관한 실태를 제대로 파악하기 위해서는 주민들의 생각, 양적·질적 인프라 현황, 투자 수준 등이 복합적으로 진단되어야 하지만, 중앙 정부의 국정 방향에 따라 인프라 관련 예산 등 정책이 좌우되어 왔습니다. 이에 본 연구에서는 지역민들이 현재의 인프라에 대해 정말 만족하는지, 얼마나 인프라를 중요하게 생각하는지 등 현장의 목소리를 설문조사를 통해 담았습니다. 또한, 인프라 재고의 양적 지표뿐만 아니라 성능과 안전이라는 질적 측면의 분석 또한 수행하였습니다. 더불어 현재의 투자 상황이나 앞으로의 투자 계획이 과연 적절한지도 함께 연구하였습니다.

그동안 부족했던 종합적인 관점의 인프라 진단이 본 연구에서 이루어진 것에 대해 기쁘게 생각합니다. 무엇보다 본 연구는 중앙정부가 아닌 실수요자인 지역민의 시각으로 인프라 실태를 파악하려 했다는 점에서 의미를 가집니다. 본 연구에서 나타난 바와 같이 지역민들은 인프라를 삶의 질과 보다 맞닿아 있고 지역에 보다 밀착되어 있는 시설로 인식하고 있습니다. 이는 경제 활성화 측면을 강조해 온 과거 방식의 시각이 변화해야 하며, 중앙 주도의 획일적 투자 방식도 변화가 이루어져야 한다는 점을 알려주고 있습니다. 앞으로는 지역의 특수성을 이해하고, 지역민들의 수요를 파악해서, 지역민들이 체감할 수 있는 방식으로 인프라 투자가 이루어져야 할 것입니다.



그런 측면에서, 본 연구에서 제시하고 있는 인프라 프로젝트들은 큰 의미를 가집니다. 기존의 top-down 방식이 아니라 bottom-up 방식으로 연구가 진행되었고 지역에서부터 프로젝트의 논의가 시작되어 최종적으로 본 연구에서 선정되었습니다. 본 연구에서 제시되고 있는 지역의 의견이 적극 반영된 프로젝트들이 빠르게 실현되면 지역민들이 느끼는 인프라 개선 효과는 극대화될 것으로 판단됩니다. 향후 지역민의 삶의 질 개선과 함께 지역의 지속가능한 성장도 함께 기대할 수 있을 것입니다.

아무쪼록 이번 『인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴 연구』 발간을 계기로 중앙정부의 정치적 시각이 아닌 지역 실수요자의 입장에서 인프라 실태를 종합적으로 진단하고 파악하는 계기가 되길 바라며, 향후 인프라 관련 예산 등 정책 수립에 적극 반영되기를 기대합니다.

2018년 7월
대한건설협회 회장 유주현

발 간 사 _ 지역 발전, 국민 안전과 삶의 질 높이는 연구 성과 기대돼

한국건설산업연구원에서 『지역별 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴 연구』 보고서를 발간하게 된 것을 매우 기쁘게 생각합니다. 제한된 시간과 자원에도 불구하고 이 보고서가 발간될 수 있도록 연구에 힘써 주신 이상호 원장님을 비롯한 연구진에게 감사의 말씀을 전합니다.

이 연구는 지역별 인프라 실태를 진단하고 핵심 인프라 프로젝트를 제시하는 한편, 제도 개선 과제와 인프라 재원 확보 방안 등 향후 정책 방향을 모색하고 있습니다. 연구는 전국 모든 지역의 각종 인프라 시설을 광범위하게 포괄하고 있으며, 연구의 일환으로 실시한 지역 연구기관과의 공동 연구, 연구자문단 운영, 인프라 인식에 관한 설문조사, 정책화를 위한 활동 등으로 연구 결과가 한층 내실화되었다고 생각합니다.

우리나라 경제와 인프라는 서로 밀접한 영향을 미치며 성장, 발전하여 왔습니다. 이 과정에서 건설산업이 기여한 바는 새삼 재론할 필요가 없을 것입니다. 그러나 정부 SOC 예산이 매년 감소하는 데서 여실히 드러나듯, 최근 정부 정책과 예산의 우선순위에서 인프라 투자는 후순위로 밀려나고 있는 실정입니다. 이러한 상황에서 이 연구는 시의 적절하고 연구원 본연의 목적에도 부합하는 것입니다.

인프라 예산의 축소는 그 영향이 비단 건설업계의 일감 문제에만 머무는 것이 아닙니다. 일자리 감소와 지역민의 삶의 질 저하를 가져오고, 더 나아가 미래 성장동력 상실로 이어질 수도 있습니다. 그래서 인프라에 대한 인식, 인프라의 노후화, 지역별 인프라 편차, 인프라 부족의 장기적인 영향 등을 세부적이고 다양한 관점에서 고찰한 이 연구 결과가 더욱 의미 있다고 하겠습니다.



본 연구는 정부 예산과 관련되고 지역민의 삶과 직결되어 정부 사업으로 추진되었어야 할 일입니다. 정부의 관심과 여력이 미치지 못하여 건설업계의 지원을 받아 수행되었지만, 이 연구가 건설업계만의 사업으로 오해되거나 가치가 절하되어서는 안 될 것입니다. 정부의 정책 결정과 예산 운용에 연구 성과가 요긴하게 활용될 수 있기를 바랍니다.

앞으로 연구원과 건설업계는 풍부한 근거 자료와 정치한 논리를 개발하고, 정책 당국자들과 국민을 대상으로 인프라의 실상에 대한 정확한 정보를 제공하고 올바른 인식을 확산하는 노력도 병행해 나가야 하겠습니다.

아무쪼록, 이번 연구가 지역 발전과 국민의 안전과 삶의 질을 향상하는 계기가 되기를 기대합니다. 끝으로, 한국건설산업연구원이 건설산업과 국가 경제의 발전에 이바지하며 일진월보(日進月步)해 나가기를 진심으로 기원합니다.

감사합니다.

2018년 7월
건설공제조합 이사장 박승준

소 개 글 _ 지역 인프라 실태를 기반으로 한 정책과 투자 필요

지역 인프라 투자 확대의 필요성과 급감하는 SOC 예산이 뜨거운 화두가 되고 있습니다. 인프라에 대한 상반된 시각과 오해가 존재하는 가운데 급증하는 사회복지 예산과 줄어드는 인프라 예산 간의 격차는 갈수록 커지고 있습니다. 정부의 기본적 시각은 인프라는 이제 충분하기 때문에 더 중요하고 시급한 곳에 재정을 투입해야 한다는 것입니다. 우리 사회 일부에서는 인프라 투자를 건설업계만의 이익을 위한 것으로, 복지와 반대되는 것으로, 사람이 아니라 콘크리트에 투자하는 구시대적 발상으로 매도하는 경향도 있습니다. 우리 연구원에서는 그간 우리 사회에 만연해 있는 인프라에 대한 허상을 다양한 경로로 밝혀 왔습니다.

지금까지 인프라에 대한 논의는 거시경제적 맥락에서 복잡한 수치에 기반한 연구들이 많았습니다. 이제는 지역별로 주민들의 실제 일상생활 영역에서 절실한 인프라가 무엇인지, 그 인프라가 얼마나 부족한지, 일반 국민들이 인프라에 대해 갖고 있는 생생한 목소리와 눈높이는 무엇인지를 알아야 합니다.

본 연구는 바로 지금까지 논의되지 못했던, 어쩌면 가장 중요한 주제를 처음으로 포괄적인 연구를 통해 실증적인 대안을 제시했다는 점에서 큰 의미가 있습니다. 이처럼 지역 인프라 실태를 조사하고 연구할 기회를 주신 대한건설협회 유주현 회장님과 건설공제조합 박승준 이사장님께 이 자리를 빌려서 다시 한 번 감사를 드립니다.

본 연구는 16개 시도별로 삶의 질과 지역 경쟁력 향상을 위해 가장 필요하다고 생각하는 프로젝트를 선별하여 제시하고 있습니다. 이 프로젝트들은 몇 차례에 걸쳐 연구진과 지역 전문가들의 협의를 통해 선정했습니다. 이만큼 많은 프로젝트에 투자가 필요하다는 것은 오랫동안 우리 정부가 추진해 온 '완공위주 집중투자' 정책의 폐해로 볼 수 있습니다. 여전히 지역의 인프라는 부족하며 시급히 추진되어야 할 프로젝트가 산적해 있기 때문입니다. 이번에 제시된 지역별 투자 프로젝트는 인프라 예산 확대의 근거가 될 뿐만 아니라 정부의 '완공위주' 투자정책을 바꾸는 기초 자료가 될 수도 있습니다.



이번 연구를 많은 참여자들과 협업을 통해 수행했다는 것도 큰 성과입니다. 대한건설협회와 건설공제조합의 적극적 지원은 물론이고, 건설협회 시도회, 지역 연구원, 지자체 공무원, 지역 학계 등과 적극적으로 소통하고 협력해 온 경험과 네트워크는 향후의 연구와 정책 활동에서도 큰 힘이 될 것입니다.

8,500명이 넘는 일반 국민들의 인식을 보고서에 담은 것도 중요한 성과입니다. 우리 인프라의 성능과 안전도는 보통 수준에 불과하며, 특히 인프라 정책과 투자 수준은 보통 수준에도 미치지 못한다는 결과를 얻었습니다. 인프라 정책도 ‘국민 눈높이’에서 추진되어야 합니다. ‘국민 눈높이’를 못 따라가는 인프라 정책과 투자는 삶의 질을 위협하고 지역 경쟁력을 저하시키게 될 것입니다.

인프라 연구는 이번 보고서 발간으로 마무리되었다고 생각하지 않습니다. 지역 프로젝트에 대한 실질적 투자가 이루어지도록 노력해야 하고, 그렇게 되기 위해서는 인프라에 대한 사회적 인식의 획기적인 전환을 도모해야 합니다. 인프라의 중요성과 가치에 대한 인식이 바뀌지 않는다면, 아무리 재원이 많더라도 인프라에 투자가 되지 않기 때문입니다. 우리 연구원은 인프라에 대한 사회적 인식의 전환을 통해 적절한 투자를 유도하고, 우리 국민의 삶의 질을 개선하면서 일자리 창출과 국가와 산업의 경쟁력을 높이는 데 기여할 수 있도록 끊임없이 노력하겠습니다.

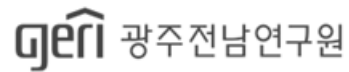
감사합니다.

2018년 7월
한국건설산업연구원장 이상호

발주기관 /



연구참여기관 /



후원기관 /





자 문 단 / 이권수 대한건설협회 광주광역시 회장

이 연 광주광역시 교통건설 국장

백봉기 광주광역시 도시재생 국장

김민중 광주광역시의회 산업건설위원

이정기 한국토지주택공사 본부장

김시원 전남대학교 교수

김흥식 호남대학교 교수

(건축학회광주전남지회장)

조상필 광주전남연구원 도시기반연구실장

김영주 (주)태호 대표이사

김명기 국제건설(주) 대표이사

문제춘 유성건설(주) 대표이사

황인일 뉴삼원종합건설(주) 대표이사

김경군 대한건설협회 광주광역시회

사무처장

참여연구진 / CERiK

Construction & Economy Research Institute of Korea

한국건설산업연구원

박용석 산업정책연구실장

김영덕 연구위원

나경연 부연구위원

전영준 부연구위원

최은정 부연구위원

이가진 연구원

gjeri 광주전남연구원

양철수 책임연구위원

임형섭 선임연구위원

정하옥 선임연구위원

민인철 책임연구위원

박현주 전문연구원

임영길 도시교통기술연구원

원장(비상임)

오상목 스페이스이오건축사

사무소 대표(비상임)

이경재 (주)날리지바인

대표이사(비상임)

※ 자문단의 직위는 자문회의 개최 시점의 직위임.

차 례

요 약(Executive Summary)	i
제1장 연구의 목적 및 기대효과	1
1. 연구의 목적	1
(1) 연구의 배경 및 필요성	1
(2) 연구의 목적	4
2. 연구 범위	5
(1) 공간적/시간적 범위	5
(2) 내용적 범위	5
(3) 연구의 구성 및 추진 체계	7
제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라	9
1. 광주광역시의 일반현황	9
(1) 사회적 여건 변화	9
(2) 지역 경제 동향	16
2. 지역민의 삶의 질과 인프라	21
(1) 지역민의 행복과 인프라	21
(2) 삶의 질 결정요인과 지역민 인식	25
(3) 인프라와 지역경제성장	30
3. 광주 지역민의 삶의 질과 인프라	32
(1) 광주 지역민 삶의 질과 인프라	32
(2) 광주의 지역 경쟁력 향상과 인프라	35
제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례	39
1. 국가별 인프라 추진 정책 동향	39
(1) 국가별 인프라 투자 추이	39
(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향	45
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례	57
(1) 미국	57



(2) 프랑스	71
(3) 독일	78
(4) 영국	80
(5) 아일랜드 더블린	83
(6) 벨기에	84
(7) 일본	89
(8) 싱가포르	94
3. 요약 및 시사점	97
(1) 요약	97
(2) 시사점	98
제4장 지역 인프라 실태 진단	101
1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단	101
(1) 인프라 시설물 현황 총괄	101
(2) 교통 및 물류	109
(3) 산업·경제	115
(4) 문화관광·교육	118
(5) 주택·도시·보건	122
(6) 방재·환경	127
2. 시설물 진단결과 및 시사점	131
(1) 시설물 노후화 심화	131
(2) 인프라 부문별 시사점	135
제5장 지역 인프라 투자 정책 진단	141
1. 지역 인프라 투자 현황	141
(1) 총괄 현황	141
(2) 인프라 투자 정책의 문제점	143
(3) 향후 인프라 투자 전망	149
2. 주요 인프라 사업 추진 현황	151
(1) 인프라 사업 추진 현황	151

(2) 인프라 사업 추진의 문제점	156
3. 지역 건설산업 현황 및 주요 현안	157
(1) 지역 건설산업 현황 및 위상	157
(2) 인프라 투자 관련 지역 건설산업의 주요 현안	158
제6장 지역 인프라 투자 수요분석 및 대응방향	167
1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석	167
(1) 설문조사 개요	167
(2) 광주 지역 인프라 평가	168
2. 광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석	178
(1) 삶의 질-안전 지수(LSI)	179
(2) 지역민의 수요-안전 지수(DSI)	180
(3) 인프라 수요 종합 지수(IDI)	181
제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴	183
1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향	183
(1) 지역 인프라 투자의 목표	183
(2) 인프라 투자 정책 방향	185
(3) 추진 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 개요	189
2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트	190
(1) 삶의 질 향상	190
(2) 지역 중심지 활력 증진	197
(3) 사회적 혼잡 비용 절감	204
제8장 정책과제 및 시사점	217
1. 지역인프라 정비 및 확충을 위한 자원 확보 방안	217
(1) 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망	217
(2) 지역 인프라 투자 자원 확보를 위한 정책과제	224
2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제 및 경제적 파급효과	243



참고문헌	247
부록 1. 설문지	251
부록 2. 광주광역시 핵심 프로젝트 리스트	261
부록 3. 광주광역시 인프라 관련 조례 현황	265
부록 4. 광주광역시 『노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례』 (안)	269
부록 5. 세미나 발표자료	273

표 차례

표 1-1 연구 범위	6
표 1-2 보고서의 구성	7
표 2-1 구별 인구·세대 현황(2015년)	11
표 2-2 재정 규모 추이(2009~16년)	17
표 2-3 광주 중기재정 계획(2017년~21년)	17
표 2-4 최근 3년간 광주의 구별 GRDP 규모	18
표 2-5 2016년 고용인구 현황	18
표 2-6 광주의 산업별 사업체수 및 종사자수	19
표 2-7 시도별 고용 및 1인당 GRDP	20
표 2-7 교통부문 인프라 투자에 따른 사회·경제적 효과의 유형	22
표 2-8 통근 및 통학 소요시간	28
표 2-9 지역별 1인당 인프라 자본 축적 수준 비교	31
표 2-10 지역별 1인당 GRDP 비교	31
표 2-11 인프라와 생활 및 삶의 질과의 관계	32
표 2-15 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관)	33
표 2-16 공원/녹지	34
표 2-17 주거시설(주택, 아파트 등)	34
표 2-18 상수도	34
표 2-19 안전시설(소방서, 경찰서 등)	34
표 2-20 인프라와 지역경쟁력 간의 관계	35
표 2-21 공원/녹지	36
표 2-22 교육시설(유치원, 초/중/고등학교)	37
표 2-23 의료시설(병원, 요양원 등)	37
표 2-24 주거시설(주택, 아파트 등)	37
표 2-25 터미널/정류장	38
표 3-1 독일의 SOC 예산 규모	42
표 3-2 독일의 부문별 SOC 배분 현황	42
표 3-3 호주의 인프라 투자 규모	43
표 3-4 호주의 교통 부문별 투자 규모	44



표 3-5 일본의 SOC 예산 규모	45
표 3-6 일본의 부문별 SOC 예산	45
표 3-7 미국 부문별 정부 예산 계획	46
표 3-8 영국 2016~17년 분야별 인프라 프로그램과 규모	50
표 3-9 FTIP 2030의 목표 및 세부 전략	52
표 3-10 FTIP 2030의 교통 분야별 투자 계획	53
표 3-11 호주의 인프라 투자 계획	56
표 3-12 지구별 특징	81
표 3-13 브뤼셀 도시 재생 관련 기관	87
표 3-14 Remourban 도시재생 프로젝트 도시	88
표 3-15 동경시 도시재생사업 추진 사례	91
표 3-16 싱가포르 건설산업 예측 (2017~22)	95
표 4-1 우리나라의 시특법 1·2종 시설물현황(2017.11월 기준)	102
표 4-2 6대 광역시의 시특법 1·2종 시설물현황(2017.11월 기준)	103
표 4-3 안전등급별 상태 및 조치기준	104
표 4-4 광주의 시특법 상 1, 2종 시설물의 안전등급 종합 현황	105
표 4-5 광주의 특정관리대상 시설물의 안전등급 종합 현황	108
표 4-6 도로 현황	110
표 4-7 광주 자동차 등록 현황	110
표 4-8 도심부와 외곽지역 소통상태 비교	111
표 4-9 광주의 도로시설물 현황	111
표 4-10 도로교량의 안전등급	112
표 4-11 연차별 주차장 확보현황(2016년12월기준)	112
표 4-12 광주 지하철 1호선의 사업 구간 및 사업비	113
표 4-13 도시철도 2호선 사업계획(안)	114
표 4-14 광주 지역 내 산업단지 현황	115
표 4-15 경제협력권 산업육성 사업	116
표 4-16 지목별 토지이용 현황	117
표 4-17 광역도시별 1인당 용도지역현황 비교	117
표 4-18 광주 유형별 문화기반시설 현황	118

표 4-19 광주 관광개발계획 추진실적	119
표 4-20 양림동 역사문화마을 조성사업 추진 현황	119
표 4-21 광주 공원 현황	120
표 4-22 체육시설	121
표 4-23 광주 교육기관 현황	122
표 4-24 연도별 주택수 및 보급률	122
표 4-25 광주 도시재정비사업 현황	123
표 4-26 자치구별 현황	123
표 4-27 상하수도 시설 및 사용년수	124
표 4-28 상하수도 길이	124
표 4-29 연간 총급수량	124
표 4-30 광주 상수도 세출 현황	125
표 4-31 광주의 하수처리 구간 및 사업비	125
표 4-32 광주 의료기관 현황	125
표 4-33 광주 의료인력 현황	126
표 4-34 광주 사회복지시설(보건복지부부 중심 시설)	126
표 4-35 광주 사회복지시설 (여성가족부 중심 시설)	127
표 4-36 2016년 공사 준공 실적	128
표 4-37 공사추진 현황	128
표 4-38 광주 공공시설물 내진 현황	128
표 4-39 시특법 상 1, 2종 시설물의 노후화 정도	131
표 4-40 특정관리대상시설 중 시설물의 노후화 정도	133
표 4-41 정관리대상시설 중 건축물의 노후화 정도	134
표 5-1 광주 2018년 세출 현황	141
표 5-2 광주의 기능별 예산 현황	142
표 5-3 2016년 지역별 세출결산액 대비 사회복지분야 결산액 비중	143
표 5-4 광주의 주요 재정지표	144
표 5-5 친환경자동차 부품클러스터 조성사업 예산	145
표 5-6 공원 확보율	146
표 5-7 지역 연계 교통망 문제점	146



표 5-8 광주 도로소음 측정결과(2016년 기준)	147
표 5-9 광주 공동주택 주변 방음시설 실태조사 결과	147
표 5-10 서울 및 광역시 누수율	148
표 5-11 내진설계 대상시설물 현황	149
표 5-12 중기 재정계획상 분야별 투자 계획	150
표 5-13 부문별 인프라 사업 투자 현황	151
표 5-14 도로 분야사업 투자 현황	152
표 5-15 하천 분야사업 투자 현황	153
표 5-16 건축 분야사업 투자 현황	154
표 5-17 기타분야 사업 투자 현황	155
표 5-18 종합건설업 현황	157
표 5-19 전문건설업 현황	157
표 5-20 서울 및 전남, 부산, 대구의 조례 비교	159
표 5-21 지역 건설업체 육성 제도	164
표 6-1 설문조사 응답 수 및 비중	168
표 6-2 인프라 시설물별 성능 수준 평가	170
표 6-3 인프라 시설물별 노후도 및 안전수준 평가	172
표 6-4 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도	173
표 6-5 인프라 시설물별 수요(필요성)	174
표 6-6 인프라 투자의 비용 부담용의	175
표 6-7 인프라 투자의 자원 확보 방안	176
표 6-8 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 관계	177
표 6-9 노후 인프라 조례 제정이 지역 경제 성장에 도움이 되지 않는 이유	177
표 7-1 구별 자전거도로 설치 현황(2015년)	192
표 7-2 주요도시별 자전거 수단분담률 현황	192
표 7-3 보도폭원 현황	194
표 7-4 보행 인프라 개선사업 투자계획	196
표 7-5 지역 중심지 활력 증진을 위한 주요 인프라 프로젝트	197
표 7-6 국립아시아문화전당 및 푸른길 주변 정비예정구역 현황	198
표 7-7 하남일반산업단지 개요(2017년 9월)	202

표 7-8 사회적 혼잡 비용 절감을 위한 주요 인프라 프로젝트	204
표 7-9 농산물도매시장 비교	208
표 7-10 서부 농수산물 도매시장 시설 현황	213
표 8-1 2017~2021 국가 재정운용계획	218
표 8-2 전체 지자체 세출예산 추이(명목, 추경포함)	221
표 8-3 지역별 SOC예산 비중 및 SOC 예산 감소분	224
표 8-4 재원확보 미흡으로 사업이 지연된 지역 인프라 사업 사례	225
표 8-5 국토교통부 SOC 예산 중 신규 사업 예산	226
표 8-6 2015년 전국 지자체 세입재원별 결산 내역	230
표 8-7 2015년 특별교부세 교부대상 및 재원규모	231
표 8-8 2016년 제1차 지방재정 중앙 투자심사 중 주요결과	232
표 8-9 도시재생사업의 유형	239
표 8-10 미국의 TIF 사례	240



그림차례

그림 1-1	연구의 추진 체계	7
그림 2-1	인구 및 세대 증가율	11
그림 2-2	전국의 추계 인구 비교	11
그림 2-3	전국의 경제활동참가율 비교	13
그림 2-4	전국의 소비자물가지수 비교	14
그림 2-5	전국의 광공업생산지수 비교	15
그림 2-6	전국의 서비스업생산지수 비교	16
그림 2-7	광주의 산업별 종사자수 비중	19
그림 2-8	행복과 인프라 관계도	21
그림 2-9	지역민들의 24시간 필요한요소들	23
그림 2-10	지역민들의 필요 요소에 대한 지원 인프라 구축	23
그림 2-11	지역민들의 의무생활시간 감소를 위한 행복감 증대	24
그림 2-12	지역민들의 의무생활시간 감소를 위한 지원 인프라 구축	24
그림 2-13	확장적 재정지출에 관한 OECD의 권고	25
그림 2-14	OECD(2017)의 우리나라의 삶의 질 수준	26
그림 2-15	국민 삶의 질 종합지수 추세	27
그림 2-16	'삶의 질' 부문별 기준년도(2006년) 대비 2015년 증감율	28
그림 2-17	시도별 통근·통학 소요시간	28
그림 2-18	인프라 자본의 축적 정도와 삶의 질 간 상관관계	29
그림 2-19	1인당 GRDP와 1인당 인프라 자본의 상관관계	30
그림 2-20	시설물별 생활 및 삶의 질과의 연관성	33
그림 2-21	시설물별 지역경쟁력과의 연관성	36
그림 3-1	미국의 총지출 대비 SOC 투자 규모	40
그림 3-2	미국의 부문별 SOC 자원 배분	40
그림 3-3	영국의 부문별 SOC 자원배분 현황	41
그림 3-4	호주의 인프라 분야별 기성 추이	44
그림 3-5	영국 2016~21년까지의 부문별 인프라 투자 계획	49
그림 3-6	영국 2020~21년까지 경제적 인프라와 사회적 인프라에 대한 투자 비중	51
그림 3-7	FTIP의 예산 배분	53

그림 3-8 Sound Transit (시애틀 시 전철 시스템)의 미래 계획	63
그림 3-9 벨트라인 프로젝트	67
그림 3-10 실리콘밸리 내 고용, 인구 및 주택공급 증가율	68
그림 3-11 실리콘밸리 교통 정체 상승분	69
그림 3-12 LA의 향후 40년간 지하철 및 고속도로 건설과 투자 계획	70
그림 3-13 'Measure M'의 인프라	70
그림 3-14 마세나 남부 재개발 지역	72
그림 3-15 Zac Clichy - Batignolles 재개발 지역	74
그림 3-16 BAT	76
그림 3-17 개발 완료 후 그랑모또 휴양지 풍경	77
그림 3-18 독일 철도 프로젝트 사업별 예산 조달 현황	78
그림 3-19 Stuttgart 21 도심지 개발 계획	79
그림 3-20 개발 전후의 워핑 지구 광경	81
그림 3-21 영국 세인트오스텔시의 에덴 프로젝트	82
그림 3-22 더블린 디지털 허브 내 집적한 우수 글로벌 기업	84
그림 3-23 브뤼셀 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR) 현황도	86
그림 3-24 오테마치지구 재생 1-1개발사업 구역	92
그림 3-25 도쿄 미드타운 전경	92
그림 3-26 토라노몬 힐즈 전체 구역 개념도 및 재생 개념	93
그림 3-27 오모테산도힐즈 전경	94
그림 3-28 싱가포르 건설 산업 가치와성장률 예측	96
그림 4-1 6대광역시별 시설물 비중	102
그림 4-2 특정관리대상 시설물 중 시설물 세부 비중	106
그림 4-3 특정관리대상 시설물 중 건축물 세부 비중	107
그림 4-4 광주의 도로망 체계	109
그림 4-5 광주의 2013~16년간(4년) 도로보수 비용	113
그림 4-6 광주 하수처리장	125
그림 4-7 광주 내진적용 공공시설물 현황	129
그림 4-8 광주 내진 미적용 공공시설물 현황 및 사유	129
그림 4-9 광주의 지역안전등급	130



그림 4-10 시특법 상 1, 2종 시설물의 노후화 전망	132
그림 4-11 특정관리대상시설 중 시설물의 노후화 전망	133
그림 4-12 특정관리대상시설 중 건축물의 노후화 전망	134
그림 4-13 우리나라 주요 도시의 아파트 비중(2006년과 2016년)	137
그림 4-14 시도별 문화기반시설 및 사회복지시설 현황	138
그림 5-1 광주 기능별 세출총괄 비중	142
그림 5-2 지역별 1인당 사회복지 예산액(2016년 기준)	143
그림 5-3 중기 재정계획상 분야별 투자 계획	150
그림 5-4 전국 대비 광주 건설수주액 증감율 추이	158
그림 5-5 광주 지역 공종별 기성액 추이	158
그림 6-1 연령별 및 세부 거주 지역별 응답자(%)	168
그림 6-2 인프라 시설물별 성능의 상대적 수준	169
그림 6-3 인프라 시설물별 노후도 및 안전의 상대적 수준	171
그림 6-4 인프라 시설물별 수요(필요성)의 상대적 수준	175
그림 6-5 인프라 투자의 비용 부담용의	176
그림 6-6 인프라 투자의 재원 확보 방안	176
그림 6-7 IDI(인프라 수요 종합 지수)를 이용한 인프라 수요의 우선순위 산정 과정	179
그림 6-8 LSI (Life-Safety Index)를 이용한 인프라 수요 : 1단계	180
그림 6-9 DSI(Demand-Safety Index)를 이용한 인프라 수요 : 2단계	181
그림 6-10 IDI(Infrastructure Demand Index)를 이용한 인프라 수요 : 3단계	182
그림 7-1 지역인프라 투자정책의 추진 목표	184
그림 7-2 지역인프라 투자정책의 추진 방향	189
그림 7-3 광주 자전거도로 현황	191
그림 7-4 주요도시별 자전거 수단분담률 비교	192
그림 7-5 자전거도로 개선방안	194
그림 7-6 유효보도 폭 미확보 및 보도턱 보도시설 현황	194
그림 7-7 보행도로 인프라 개선방안	195
그림 7-8 원도심 활성화를 위한 도심재생 방안	199
그림 7-9 연계순환형 관광루트 형성(안)	200
그림 7-10 각화농산물도매시장 현황	208

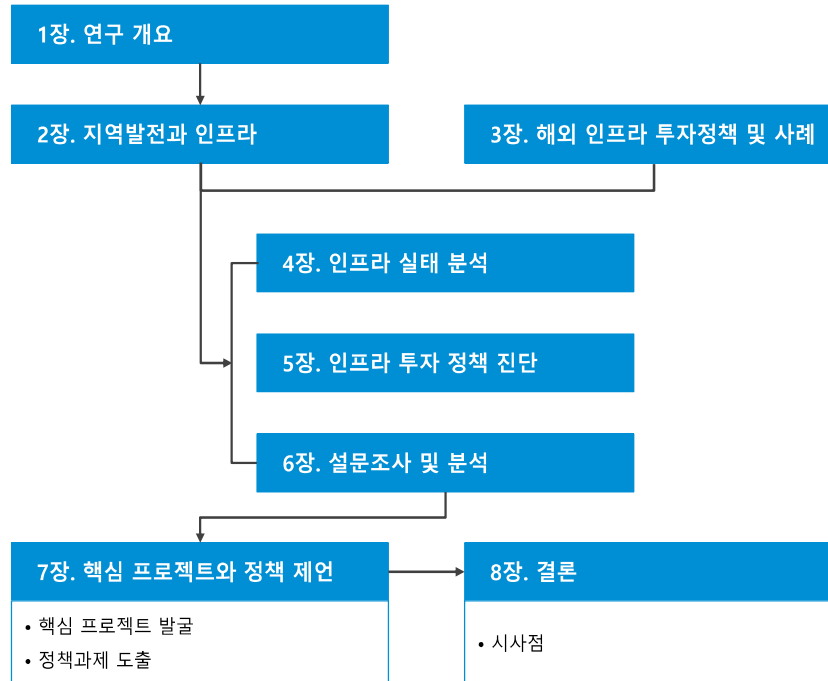
그림 7-11 친환경 부품 클러스터 조성사업	210
그림 7-12 물류지원 융복합 Complex 조성	212
그림 7-13 서부 농수산물 도매시장 주차공간 확보	213
그림 7-14 사업 대상지	215
그림 8-1 SOC 예산 추이(2007~18)	218
그림 8-2 2009~21년 SOC 및 사회복지 예산 추이	219
그림 8-3 2009~21년 SOC 및 사회복지 예산의 전체예산 대비 비중	220
그림 8-4 지자체 SOC와 사회 복지 예산비중 추이	222
그림 8-5 2015년 시도별 SOC 예산 비중	222
그림 8-6 지자체별 SOC 예산 2010~15 년간 증감율	222
그림 8-7 재정자립도 및 재정자주도 추이	229
그림 8-8 지자체 국고보조사업 및 자체사업 비중	230
그림 8-9 민간투자사업의 총투자비 및 사업 건수 추이	235
그림 8-10 LIHTC 프로그램의 세액공제 및 지분 투자 흐름	241
그림 8-11 광주 지역 핵심인프라 투자 프로젝트 집행 시 경제적 파급효과(연평균)	246

요 약(Executive Summary)

Part 1 : 연구의 배경 및 개요

- 정부는 2018년 SOC 예산을 2017년의 22.1조원보다 20% 감소한 17.7조원으로 계획, 국회에서는 동 예산을 19.0조원(전년 대비 14.0% 감소)으로 최종 확정하며 급격히 축소
- 광주 지역의 열악한 인프라 환경에 대한 실태 및 문제점을 바탕으로 인프라 투자의 필요성 제시
 - 지역의 노후 인프라 실태에 대한 진단과 인프라 투자 정책에 대한 종합적 검토
 - 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선 방향 도출
 - 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 광주 지역의 인프라 투자 및 개선 유도
 - 인프라 투자 및 지역 건설산업 관련 정책과 제도 개선을 촉진
- 본 과제의 실효성 있는 수행을 위하여 한국건설산업연구원은 광주전남연구원과 협력 연구를 통해 인프라 실태 파악, 투자 수요 진단, 투자 방향, 정책 과제 등에 대한 조사와 분석을 수행함.

<연구 진행 프로세스>

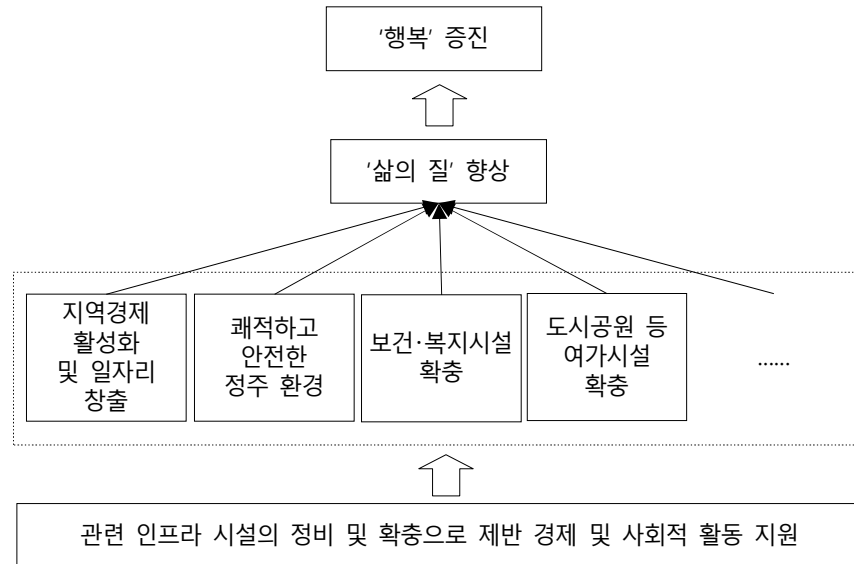


Part 2 : 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설

- 광주는 1인당 지역내총생산(GRDP)이 2,159만원으로 대구와 더불어 전국 최하위 수준
 - 경제활동인구비율은 60.7%(전국 평균 63.5%), 고용률은 58.8%(전국 평균 61.2%)로 고용 지표도 전국 평균을 하회
 - 2017년 기준, 광주의 재정자립도는 40.7%로 6대 광역시 중 최하위임. 재정자주도¹⁾ 역시 61.5%로 타 광역시에 비해 열악(6대 광역시 평균 63.4%)
- 지역민들이 체감하는 ‘행복’의 중요한 요인은 ‘삶의 질’ 향상이며, 이는 ‘인프라’와 매우 밀접한 관계를 갖고 있음.
 - ‘삶의 질’ 향상을 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리, 쾌적하고 안전한 정주생활기반 시설, 충분한 문화·여가활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 인프라 투자 필요

1) 재정자주도란 지방세·세외수입·지방교부세 등 지방자치단체 재정수입 중 특정 목적이 정해지지 않은 일반 재원의 비중임. 재정자주도가 클수록 지자체가 재량껏 사용할 수 있는 예산의 폭이 넓음. (자체수입+자주자원)/지자체 예산 규모×100%.

<인프라 투자와 지역민의 삶의 질>



- 광주 지역민을 대상으로 인프라 투자와 삶의 질, 지역 경쟁력 간의 관계에 대한 주민의 인식을 조사(553명 응답)
 - 62.6%(48.5% 밀접, 14.1% 매우 밀접)는 인프라 투자가 지역민의 삶의 질에 영향을 크게 미친다고 응답함. 밀접하지 않다고 응답한 비율은 3.1%에 불과
 - 52.3%(44.7% 밀접, 7.6% 매우 밀접)는 인프라 투자가 지역 경쟁력 향상에 영향을 크게 미친다고 응답함. 반면에 밀접하지 않다고 응답한 비율은 6.0%에 불과함.

Part 3 : 지역 인프라 실태 진단

[시설물 안전등급]

- 「시특법」상 시설물의 안전등급²⁾ 실태
 - C등급 : 조속한 보수·보강 이행 필요, D등급 : 긴급한 보수·보강 및 사용제한 여부 판단이 요구, E등급 : 사용 금지 및 개축이 필요한 시설로서 보수·보강하는 것보다 철거나 재가설하는 것이 경제적

2) 「시특법」상 1~2종 시설물은 교량, 터널, 항만, 댐, 건축물, 하천, 상·하수도, 옹벽 및 절토사면, 공동구로 분류됨.

1종 시설물은 2종에 비해 규모가 큰 시설물임. (1종 시설물 예시: (연장 기준) 교량 및 터널 500미터 이상, 방파제 1,000미터 이상, (면적 기준) 건축물 5만 제곱미터 이상)

3종 시설물 중 대분류로 시설물은 도로시설, 식도, 궤도, 유원시설, 대형토목공사장으로 분류되며, 건축물은 공공업무시설, 공동주택, 중소형건축물, 대형건축물, 대형광고물, 건축공사장으로 분류됨. 3종 시설물은 「재난 및 안전관리 기본법」의 특정관리대상시설물이었으나 2018년 1월 「시특법」 체계로 편입됨.

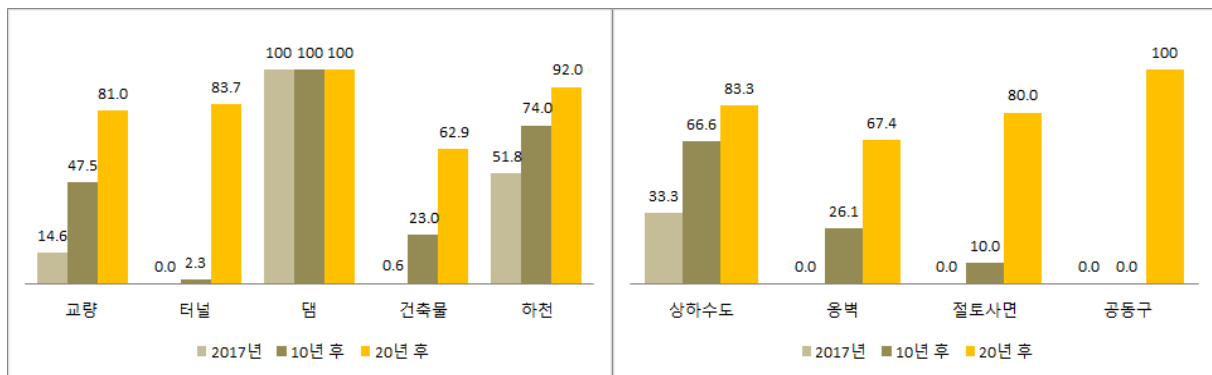
- 보수·보강이 요구되는 C등급 이하 시설물이 총 199개소에 달함.
 - 1종 11개소(7.0%)
 - 2종 75개소(3.4%)
 - 3종(특정관리대상 시설물) 113개소(4.4%)(C등급 103개소, D등급 8개소, E등급 2개소)
- 2017년 기준, 행정안전부의 지역 안전등급³⁾ 현황에 따르면 교통 및 안전시설 확충이 요구됨.
 - 교통, 범죄, 감염병 부문이 하위 등급인 4등급을 기록함. 또한 안전사고도 3등급으로 좋지 않음.

[시설물의 급격한 노후화]

- 모든 시설물에서 노후화 비중이 기하급수적으로 증가할 것으로 전망됨.

〈광주의 시특법 대상 1,2종 시설물의 노후화 전망〉

단위 : %

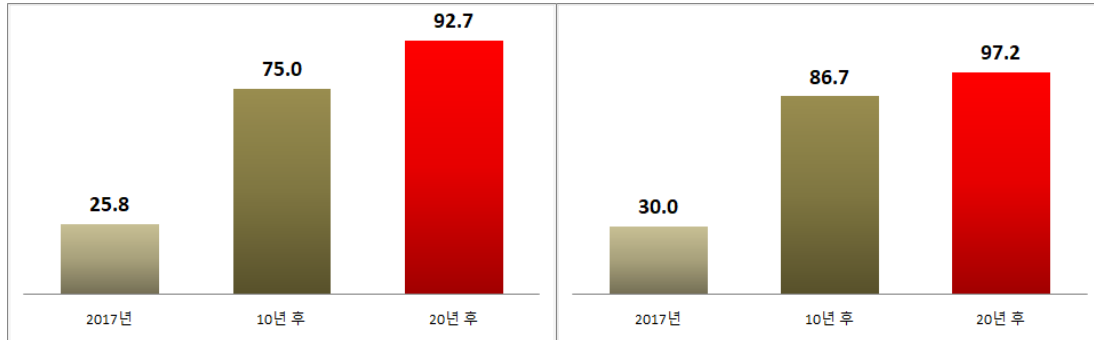


- 「시특법」 상 1, 2종 시설물 : 30년 이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 47.5%, 댐 100%, 건축물 23%, 하천 74%, 상하수도 66.6%, 옹벽 26.1%, 절토사면 10.0%에 이를 것으로 전망됨.

3) 지역 안전등급은 1등급이 가장 안전한 수준임. 행정안전부에서 상대등급(1~5등급)으로 부여함. 1등급(10%), 2등급(25%), 3등급(30%), 4등급(25%), 5등급(10%)임.

〈광주의 시책법 대상 3종 시설물(左) 및 건축물(右)의 노후화 전망〉

단위 : %



- 특정관리대상시설(3종) : 3종 시설물은 향후 10년 후에 75% 이상, 20년 후에는 90% 이상, 3종 건축물은 향후 10년 후에 85% 이상, 20년 후에는 약 95% 이상의 건축물이 노후화될 것으로 전망됨.

〈폭설로 인한 포트홀 긴급 복구 현장〉



자료 : 남도일보, 2018.1.18.

〈폭우로 인한 광주천 장애인 사망사고 현장〉



자료 : 남도일보, 2017.8.22.

[교통 인프라]

- 신도시의 증가와 도심 생활권의 확대에 따라 핵심 생활권과 주요 부도심 간 간선도로의 비효율 및 생활권 평균 주행속도의 급격한 감소로 인한 교통난 증대
 - 2015년 평균 주행속도는 도심부 32.97km/h, 외곽지역 52.63km/h로 도심부와 외곽지역 편차가 크게 나타남. 2013년 대비 도심부, 외곽지역 모두 주행속도 및 여행속도가 감소한 것으로 나타남.
 - 광주시를 중심으로 인근 시·군 지역 간의 생산유발시설 연계를 위해 사람 중심·환경 중심 교통 인프라 구축 필요

[정주 환경]

- 도심 기능의 쇠퇴와 공동화에 따른 지역상권 쇠퇴가 발생. 구도심 지역 부근에 공·폐가 증가 추세
 - 향후 아파트의 노후화 문제가 크게 대두될 것으로 예측되는데, 2017년 기준 20년 이상 주택 비중은 44.6%에 달함.
 - 자치구 중 원도심 지역인 동구와 남구의 인구 감소로 노후 건축물 비율은 지속 증가 추세

[생활 인프라]

- 광주 지역의 상수도 유수율은 85.9%로 서울 등 특별·광역시 가운데 가장 낮고, 누수율은 10.44%로서 높은 상황 → 상수관로 노후화로 인한 급수난 및 누수 피해 지속
 - 질 좋은 수돗물을 각 가정에서 전달하기 위해 노후관 교체가 필요
 - 인구 십만 명당 문화기반시설 수는 3.8개로서 전국 평균인 5.0개보다 낮은 상황. 사회복지시설도 마찬가지로 전국 평균보다 미흡
 - 1인당 도시공원 공급면적은 6.2㎡로서 서울(8.0㎡), 인천(11.3㎡), 대전(8.6㎡), 울산(8.6㎡) 등 주요 도시들에 비해 낮은 수준

[산업 단지]

- 9개의 산업단지가 있으나, 이 중 5개 단지가 1990년 이전에 조성된 노후 산업단지로서 안전사고, 환경 피해 등이 우려되는 상황
 - 산업단지의 인프라 부족 및 노후화로 인해 도로·주차장 등 기반시설 부족 및 노후화, 문화·복지·편의 시설 부족
 - 산업단지 고도화 모델 및 정책 개발이 필요하고, 문화재생·문화요소 도입 등 근로환경 개선을 포함한 산업단지 전반의 인프라 환경 개선으로 사업 범위 확대 필요

[방재 인프라]

- 광주시의 내진설계 대상 시설물은 총 1,017동이며, 내진 적용 비율은 61.3%에 불과함.
 - 내진 비율이 낮은 시설물로는 도로시설물 67.5%, 건축물 51.1%, 수도시설 28.0% 순으로 분석됨.
 - 지방하천 33개소의 개수율은 89.2%에 불과함.

Part 4 : 지역 인프라 투자 정책 진단

[광주광역시 인프라 예산 분석]

- 세출규모 4조 5,139억원 중 사회복지가 36.9%로 가장 많은 부분을 차지
 - 일반공공행정 13.2%, 수송 및 교통 9.6%, 환경보호 7.2%, 교육이 7.1%를 차지
 - 전체 예산에서 인프라(도로·교통·환경·공원·주택·주택관리) 관련 예산이 차지하는 비중은 2011년 27.3%에서 2016년 23.4%로 급격히 축소
 - 반면, 사회복지 예산은 2011년 29.8%에서 2016년 35.5%로 대폭 확대
 - 광주의 사회복지 분야 예산은 1인당 1,766원으로 서울을 포함한 광역시 중 가장 높음.

<1인당 사회복지 예산액>



- 광주는 다른 광역시에 비하여 인프라 예산 비중도 절대적으로 작고, 상대적으로도 미약
 - 중앙정부로부터의 사회 인프라 및 SOC 투자 예산 지원이 상대적으로 미약하였으며, 따라서 도로, 철도, 하천, 생활 시설물 등의 인프라에 대한 투자가 지속 감소

[광주광역시의 인프라 정책 방향]

- 광주시의 ‘중기지방재정계획’에 따르면, 재정 수요는 연평균 4.4%의 신장세가 전망됨.
 - 사회복지 분야에 31.4%, 수송·교통 분야에 17.2%, 일반행정 분야에 12.7% 등으로 재원 배분
 - 하지만 도시철도 2호선 건설에 소요되는 2조 579억원 이외에 실질적인 인프라(수송 및 교통, 국토 및 지역 개발) 투자는 오히려 축소되었고, 공공질서 및 안전 예산은 미미한 증가 예상

- 핵심 교통 인프라 투자 사업들이 시행되지 못하였거나 지연 또는 표류 중이며, 각종 도시정비사업도 당초 계획 대비 사업 완료 시점이 지속적으로 지연되고 있는 실정
 - 대표적으로 광주도시철도 2호선의 경우, 2002년 노선 기본계획 수립 후 15년 이상 착공 지연
- 산업 인프라 확대를 통한 재정자립도 및 재정자주도 증대 필요
 - 산업기반 확충으로 세수기반을 확보하고, 중앙에 의존하는 이전 재원이 차지하는 비중을 점진적으로 축소
 - 특히, 원도심 지역의 문화·관광 인프라 구축, 노후 산업단지의 기능 개선, 농산물 도매시장 시설 현대화, 산업단지 내 공동물류센터 조성, 물류 인프라 확충 등 산업 인프라 확대를 통한 지역 경쟁력 제고 필요
- 삶의 질 향상을 위한 생활 인프라에 대한 적극적인 투자 필요
 - 광주의 생활 인프라(상·하수도, 공원, 주차장 등)는 타 광역시 대비 열악하며, 지역 주민의 기본적 삶의 영위를 위한 생활 인프라에 대한 지속적인 투자와 보급률 향상 방안이 시급
 - 예를 들어 주차장 확보 비율은 98.9%로 국가 최저기준에도 미달함(국가 최저기준 100%). 도시공원도 지역민 1인당 공원면적이 5.8㎡로 국가 최저기준에 미달함(국가 최저기준 1인당 9㎡).
 - 장애인·고령자 등 교통약자의 경우 시내버스 이용에 많은 어려움을 호소. 반면, 도시철도의 분담률은 2014년 기준으로 2.8%에 불과한 실정
 - 차량 중심의 운영 체계, 불법 주차, 전신주 등 보행 교통에 불리한 보행 환경에 다년간 노출됨. 휠체어 통행이 어려운 폭원 2.0m 미만의 보행도로가 65.6% (346.4km), 보도 미설치 구간이 7.6%(40.1km)에 이르는 것으로 나타남.

<광주시의 열악한 보행 인프라 현황>



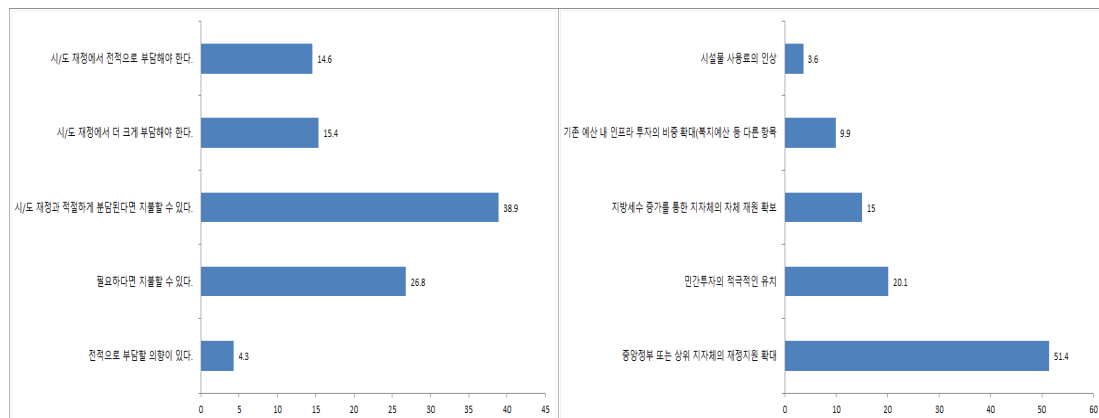
자료 : 광주전남연구원.

- 지역 연계 교통·물류 인프라 확대 및 안전 인프라 예산 확보 필요
 - 광주권 거점도시들을 연결하는 철도시설의 부재로 도로 교통량이 집중되는 실정임. 친환경 교통 인프라 투자를 바탕으로 광주 근교지역의 광역 생활권·경제권 구축을 통해 지역 경쟁력 강화 필요
 - 노후화된 산업단지 및 도매시장 등을 중심으로 물류 인프라 확충 필요
 - 교통 체계 확충을 통한 정주 여건 개선 및 인구 유입 유도
 - 공공 시설물의 내진 설계 및 보강에 대한 투자 재원 마련 필요

Part 5 : 지역민 설문조사 및 인프라 투자 추진 방향 설정

- 광주 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과(553명), 지역 경쟁력 향상을 위해 인프라 시설의 필요성이 매우 높으나, 체감하는 만족도와 안전도는 그에 비해 상대적으로 낮아 인프라 투자가 더욱 필요하다고 인식함.
 - 인프라 성능 : 100점 만점으로 56.1점
 - 인프라 안전 수준 : 100점 만점으로 54.1점
 - 인프라 투자 수준 : 100점 만점으로 46.8점에 불과해 인프라 시설이 충분하지 못하다고 평가
- 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도
 - 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타 사고 등)에 대한 안전도는 100점 만점으로 53.5점에 불과하며, 자연재해(지진, 풍수해 등)에 대한 안전도 역시 100점 만점으로 52.8점에 불과

<지역주민의 비용 부담 용의 및 재원조달 방법 평가>



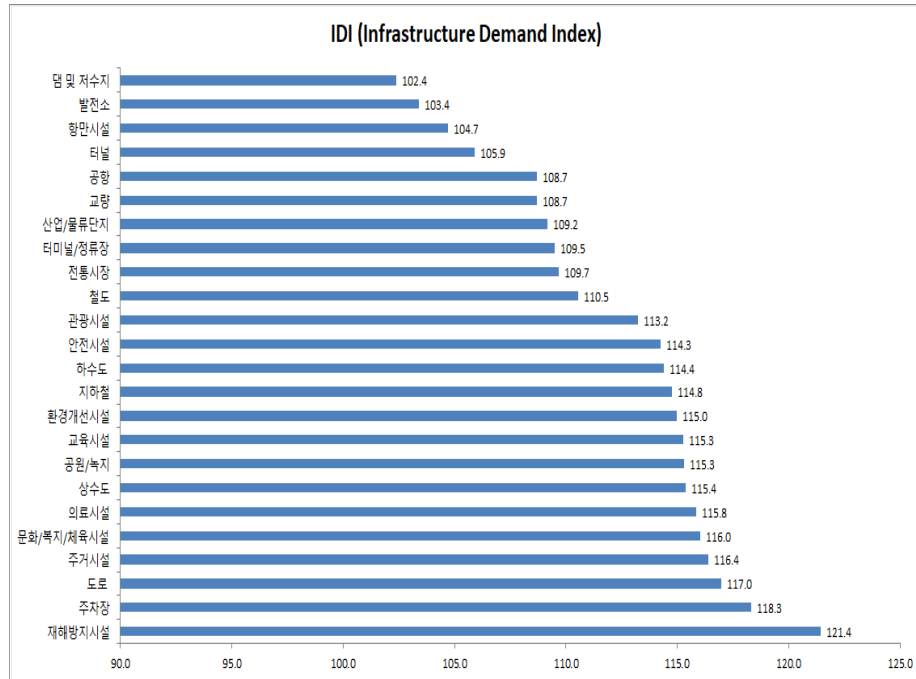
- 비용 부담 용의 및 재원조달 방법
 - 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 의견이 38.9%로 가장 높음.
 - 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대가 우선되어야 한다는 의견이 51.4%로 가장 높음. 민간투자의 적극적인 유치가 2순위인 20.1%로 나타남.
- 노후 인프라 조례 제정 시 기대효과
 - 노후 인프라 조례 제정과 지역경제 성장 간 관계에 대한 의견을 조사한 결과, 도움이 될 것이다(도움 + 매우 도움)라는 인식이 62.1%로 나타남.
 - 반면, 지역 경제에 도움이 되지 않을 것이라는 부정적 인식은 3.0%에 불과
- 인프라 투자에 대한 우선순위를 의미하는 인프라 수요 종합지수(IDI : Infrastructure Demand Index) 산정 결과
 - 인프라 수요 종합지수(IDI)가 큰 시설물은 안전 수준('Safety'), 삶의 질('Life'), 지역민의 수요('Demand')를 종합적으로 반영했을 때, 상대적으로 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물로 해석됨.

< 인프라 수요 종합지수(IDI)를 이용한 우선순위 산정 과정>



- 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물은 재해방지시설, 주차장, 도로, 주거시설, 문화/복지/체육시설, 의료시설, 상수도, 공원/녹지 순으로 도출됨.
- 상대적으로 투자의 우선순위가 낮은 인프라 시설물은 댐 및 저수지, 발전소, 항만시설, 터널, 공항 순으로 도출됨.

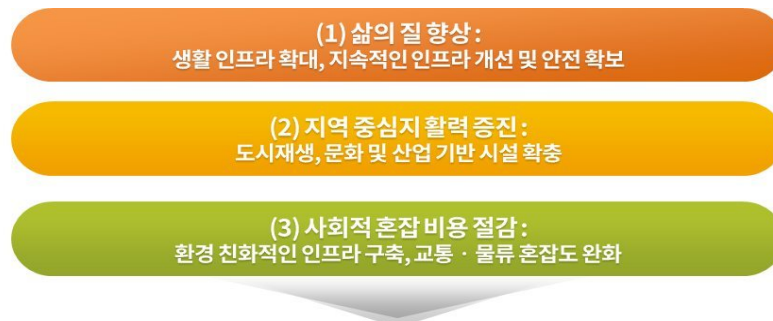
< 인프라 수요 종합지수를 이용한 인프라 투자의 우선순위 >



Part 6 : 지역 인프라 투자 방향 및 핵심 사업 발굴

- 광주시 인프라 실태 진단, 인프라 투자 정책, 설문조사 결과 등을 종합·검토하여 도출된 인프라 투자 관련 추진 목표 및 투자 방향은 다음과 같음.

< 광주광역시 인프라 투자 방향 >



**광주 지역민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진' 과
'일자리 창출'**

- 광주시 인프라 투자 방향에 부합하는 사업 중에서 부문별 핵심 사업 발굴 결과를 요약하면 다음 표와 같음
(Part 8. 사업별 리스트 참조).

< 광주광역시 핵심 사업 요약>

01 삶의 질 향상	<ul style="list-style-type: none"> • 도심생활권 주변 지역민을 위한 녹색 공간 확충 • 자전거도로 확충 및 정비 • 보행 인프라의 지속적 개선 및 확충 	<ul style="list-style-type: none"> • 명상숲 조성 • 도심 소공원 조성 • 주민친화형 건강숲길 조성 	<ul style="list-style-type: none"> • 자전거인프라 확충 • 생활교통형 개선사업 • 보행인프라 개선 및 확충
02 지역 중심지 활력 증진	<ul style="list-style-type: none"> • 아시아문화전당 도시재생시범사업 • 아시아문화전당 주변 기반시설 확충 • 광주광역시 공-폐가 도시재생추진 • 산업단지 노후화 개선 및 역량강화 	<ul style="list-style-type: none"> • 원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생 • 도시재생시범사업 지속 추진 • 테마가 있는 특화거리 조성 • 구도심지역 근현대 건축물 보존 및 자원화 • 광주 폴리활성화 • 문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축 	<ul style="list-style-type: none"> • 공-폐가 활용 문화 민박촌 조성 • 원도심에 활력 불어넣기 사업 추진 • 동자내몰림 방지를 위한 대책 마련 • 업종 고도화에 따른 공간재편 • 산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충 • 업종 고도화를 위한 혁신역량강화 • 근로자 복지환경 개선
03 사회적 혼잡 비용 절감	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도 2호선 조기 착공 • 광주-전남권 광역철도망 구축사업 • 광주~대구 달빛 내륙철도 건설 • 물류시설 확충 및 개선 	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도 2호선 조기 착공 • 광주~화순간 광역철도 • 광주~나주(빛가람혁신도시)간 광역철도 • 화순~나주(빛가람혁신도시)간 철도 • 광주역~광주송정역 복선전철화 • 광주역 지하 대합실 플랫폼, 주차장 등 조성 	<ul style="list-style-type: none"> • 각화농산물도매시장 시설 현대화 • 빛그린 산업단지 공동물류센터 조성 • 하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충 • 물류시설 기능개선 • 하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화

- 주요 추진 사업 총 30건, 총 5조 1,800억원 규모
• 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모 산정에서 제외

○ 삶의 질

- 중점 사업 3건, 주요 추진 사업 6건, 투자 규모 170억원

중점 사업	No.	주요 추진 사업
도심생활권 주변 지역민을 위한 녹색공간 확충	1	명상숲 조성사업
	2	도심 소공원 조성사업
	3	주민친화형 건강숲길 조성
광주시 자전거도로 확충 및 정비를 통한 이용효율 제고	4	자전거 인프라 확충
광주시 보행 인프라의 지속적 개선 및 확충	5	생활교통형 개선사업 검토기준 설정
	6	보행 인프라 개선 및 확충

○ 지역 중심지 활력 증진

- 중점 사업 4건, 주요 추진 사업 13건, 투자 규모 1,330억원

중점 사업	No.	주요 추진 사업
국립아시아문화전당 도시재생시범사업	1	원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생 추진
	2	도시재생시범사업 지속 추진
	3	테마가 있는 특화거리 조성
아시아문화전당 주변 기반시설 확충	4	구도심 지역 근현대 건축물 보존 및 자원화
	5	광주 폴리 활성화
	6	문화예술 스마트시티 플랫폼 구축
광주광역시 공·폐가 도시재생 추진	7	공·폐가 활용 문화 민박촌 조성
	8	원도심에 활력 불어넣기 사업 추진
	9	등지내몰림 방지를 위한 대책 마련
산업단지 노후화 개선 및 역량강화 사업	10	업종 고도화에 따른 공간 재편
	11	산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
	12	업종 고도화를 위한 혁신 역량강화
	13	근로자 복지환경 개선

○ 사회적 혼잡 비용 절감

- 중점 사업 5건, 주요 추진 사업 11건, 투자 규모 5조 300억원

중점 사업	No.	주요 추진 사업
지하철2호선 조기 착공	1	지하철 2호선 조기 착공
광주권 광역철도망 구축사업	2	광주~화순간 광역철도
	3	광주~나주(혁신도시)간 광역철도
친환경 철도망 조기 구축 및 확대	4	화순~나주(혁신도시)간 철도
광주~대구 달빛내륙철도 사업	5	광주역~광주송정역간 복선전철화
	6	광주역 지하에 대합실 플랫폼, 지하철차장 등 조성
물류시설 확충	7	각화농산물도매시장 시설 현대화
	8	빛그린 산업단지 공동물류센터 조성
	9	하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충
	10	물류시설 기능 개선
	11	하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화

Part 7 : 정책과제 및 시사점

- 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산 유지 노력 필요
 - 지역 핵심 교통 인프라의 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요
 - 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 방식의 도입 필요
 - 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 중앙정부의 분담비율 상황 조정 방안 검토 필요
- 지자체 스스로 재정 수요를 감당할 수 있도록 지방세 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정 운영과 주민 요구의 대응능력 제고 필요
 - 국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 부여 권한 이양 등에 대해 지속 추진 필요
 - 지방채 운영의 효율성과 안정성 유지를 위해 지방채 발행 효율화 필요
 - 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정하고 계약 방식을 통해 공동 추진하는 지역발전투자협약제도의 활성화 검토
- 정부와 지자체의 의지와 신뢰 구축을 통한 정부·지자체와 민간의 협력사업인 민간투자사업 정상화 필요
 - 민자 대상 사업을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환
 - 정부고시사업(민간투자사업 사전 고시) 활성화 필요
 - 부족한 SOC 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발 유형의 민자사업 활성화 필요
- 노후 인프라의 체계적 진단과 개량·재투자 실행 체계 구축
 - 정부 차원에서 현재 의원입법으로 제안(2017.11.15)되어 있는 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정 필요
 - 지방자치단체 차원에서 노후 인프라 개선을 위한 조례 제정 추진 필요(서울, 부산, 대구, 전남은 기 제정)
 - 노후 인프라 개선을 위한 안정적 투자 재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토
- 지역 건설산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화
 - 실질적인 시공 참여 유도 등으로 지역의무공동도급제도 내실화, 공공공사 분할 발주 등을 통해 역량 있는 지역 중소 건설업 보호·육성 정책 운영 필요
 - 공사비 정상화 및 공사 품질 확보 : 적정 수준의 기초금액 산정 및 예정가격 작성 시 합리적 이유 없는

금액 삭감 금지, 기초금액이 부당하게 산정된 경우에 대한 이의신청 허용

- 지역 건설업 활성화를 위한 조례의 실효성 제고 : 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 실시해 그 결과를 행정에 반영하고, 정기적인 계획 수립·이행 체계 및 안정적 재원 확보 방안을 포함하는 등 조례 내용의 실효성 제고

- 광주 지역 핵심 인프라 투자 프로젝트 추진 시 경제적 파급효과

- 인프라 투자 규모 추정 : 5조 1,800억원(5년 동안 연평균 1조 400억원 규모)



Part 8 : 주요 핵심 사업 예시

프로젝트 예시		
보행 인프라의 지속적 개선 및 확충		
	현황 및 실태 <ul style="list-style-type: none"> • 차량중심의 운영체계, 불법주차, 전주등 보행교통에 불리한 보행환경에 다년간 노출됨. • 주요 간선도로 보도폭원현황 조사결과, 전체 노선 연장중 폭원이 2.0m 이상인 구간이 26.82%인 141.62km로 나타남. • 휠체어 통행이 어려운 구간인 2.0m 미만은 346.38km, 보도 미설치 구간은 40.05km로 조사되었음. 	사업 목표 및 추진방향 <ul style="list-style-type: none"> • 대중교통, 자전거 등의 친환경교통수단과의 연계 활성화 • 보행자편의 증진을 위한 보행교통망 확충으로 보행권 확보
	추진 체계 <ul style="list-style-type: none"> • 블록단위, 생활권 등 지구단위중심의 보행환경개선사업추진 • 보행자도로 인프라 개선을 위한 생활교통형 보행환경 정비체계구축 	
주요 사업 내용	주요사업 계획 <ul style="list-style-type: none"> - 녹도 설치(남문로, 회재로) - 생활교통형 보행환경 정비(흑석동, 봉선동, 소태동, 일곡동, 풍암동) - 보행환경개선지구(상무지구) - 보행길조성사업(상무지구 공원 연결길, 풍영정 천 산책길) - 푸른길 단절구간 정비(보행데크 설치, 고원식 횡단보도) 	
	보행 인프라 개선 및 확충 <ul style="list-style-type: none"> - 노후되고 파손된 보행자도로를 개선하고 이와 연계한 보행길 조성 등을 통한 보행 인프라 확충 - 부적합 보도폭원, 보도의 단절, 보도턱의 회복을 통한 자전거 및 보행교통 연속성 제고 - 차량통행, 불법주정차 등으로부터 안전하고 쾌적한 보행인프라 구축 	
	생활교통형 개선사업 검토기준 설정 <ul style="list-style-type: none"> - 생활교통형 개선사업지구 지정을 위한 적정 판단 및 지침 선정 - 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통해 보행환경을 개선하고자 지역내 생활교통형 개선사업지구 지정 	

프로젝트
예시

산업단지 노후화 개선 및 역량강화 사업

현황 및 실태

- 하남일반산업단지는 광주광역시 광산구 장덕, 오선, 안청, 도천동 일원에 위치해 있으며, 1981.1월에 착공하여 1991.3월에 준공함
- 전체면적은 5,944천㎡이며, 가동업체수 990개, 종사자수 25,144명임(2017년 9월말 기준)
- 산업단지의 노후화 및 경쟁력 저하에 따른 산업단지 신활력 여건조성 필요

사업 목표 및 추진방향

- 4차산업 선도 산업단지 육성
- 주변 지역의 성장을 견인할 수 있는 도시성장의 거점
- 근로자와 기업이 모두 행복한 복합산업거점

추진 체계

- 하남산업단지 재생사업추진단 구성
- 광주광역시와의 적극적인 참여와 관련 유관기관, 입주기업, 주민들과의 네트워크가 중요함: 추진협의회 구성(하남산업단지개선사업실무추진팀, 근로환경개선사업실무추진팀 구성)

주요
사업
내용

- 업종 고도화에 따른 공간재편
 - 휴폐업 업체에 대한 관리, 휴폐업 부지(민간부지)를 활용하여 융복합집적지 조성
 - 신성장 유망업종의 유치를 위한 공간재편
- 산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
 - 교통체계의 정비 및 확충
 - 산업단지의 새로운 이미지 창출을 위한 가로 경관 개선
- 업종 고도화를 위한 혁신역량강화
 - 성장유망산업을 중심으로 산업단지 내 연구소 설치
 - 신성장 유망업종의 고도화를 위한 기업지원시설 도입
- 근로자 복지환경 개선
 - 근로자 건강센터, 문화복지시설 등 안전·편의 시설 확충
 - 근로자 기숙사 및 복합된 근로자 주거지원시설 건립을 통하여 정주지원 및 복지 및 편의기능 확충

프로젝트
예시

물류시설 확충 및 개선: 각화농산물도매시장 시설 현대화

현황 및 실태

- 거래량 대비 시설 협소: 유사한 거래실적이 있는 타광역시 비교부지면적 협소
- 시설의 노후화 및 도매시장거래량증가에 따른 처리한계 발생
- 시설공간 부족에 따른 주차공간침범, 주차면감소(464 → 429면)
- 주차장 부족으로 화물터미널 130면 임대사용

사업 목표 및 추진방향

- 종합물류기능 수행 및 수요 대응력 강화, 중소 소매업체·유통업체 등 연계 강화
- 친환경 농수산물 공급 기회확대 및 사회경제적 파급효과 증대로 지역경제 활성화
- 시설 현대화로 하역비 등 유통비용 절감



추진 체계

- 시설 이전에 따른 재정부담해소 및 기존상권 유지를 위한 재건축 검토

주요
사업
내용

- 위치: 現 각화농산물도매시장 일원(일반상업지역)
- 규모: 기존 도매시장 부지 56,206㎡(재건축)
- 확장부지: 21,000㎡, 광주 북구 동문대로 238-8일원(준주거지역, 국유지 사유지 혼재)
- 사업비: 850억원(부지 매입비 490억원, 시설재건축비 360억원)
- 재원조달방안: 공영도매시장 시설현대화 사업 공모



제1장 연구의 목적 및 기대효과

1. 연구의 목적

(1) 연구의 배경 및 필요성

1) 재해 및 안전사고, 노후 인프라 시설물로 인한 지역민의 불안감 가중

- 국내 SOC(social overhead capital, 사회간접자본) 시설물은 경제 성장기인 1970~80년대에 집중적으로 건설되었으며, 노후화가 심각하게 진행되고 있음.
 - 2015년 기준 교량, 터널, 항만, 댐, 건축물, 하천, 상하수도, 옹벽, 절토사면 등 주요 9가지 인프라 71,109개 가운데 30년을 초과한 시설은 2,862개로 고령화율은 4.02%임.⁴⁾
- 2017년 8월에 광주시 집중호우로 인한 하천내 산책로에서의 장애인 사망 사건 등과 같은 하천 방류시설에 대한 보완 대책이 시급하게 마련되어야 하는 상황임.

2) 글로벌화에 따른 지역의 경쟁력 제고

4) 현대경제연구원은 인프라 고령화(Infrastructure Aging)의 기준을 법정 내용연수(耐用年數)의 하한인 30년으로 정하고, 인프라 고령화율은 전체 시설 가운데 30년 이상 경과한 시설의 비중으로 정의함 (현대경제연구원, 「인프라 고령화의 실태와 개선 과제」, 『경제주평』, 2013.4.26.)

- 글로벌화에 따라 국가 간 경쟁을 넘어 지역, 도시 간 경쟁력이 중요해지고, 세계는 도시 경쟁력 확보가 핵심과제로 등장하고 있음.
- 사람과 자본의 공간적 이동이 자유로워지면서 기업과 자본, 산업 인프라 등을 확보하기 위해 도시간의 경쟁이 치열해지고 있으며 지역의 경쟁력이 국가 경쟁력으로 만드는데 사활을 걸고 있음.
- 하지만 종합적인 지역의 인프라 투자정책의 수립 및 평가에 과학적 분석적 기초가 부족한 실정임.
 - 광주광역시의 지역적 분석과 지역단위 개발계획 수립을 효과적으로 지원하기 위해서는 지역의 경쟁력을 비교·평가할 수 있는 인프라 현황 조사가 마련되어 함.
 - 지역 간 경쟁력의 비교분석 및 지역 주민의 인식을 토대로 지역 인프라 투자를 위한 재정지원 및 지역개발정책에 활용할 수 있는 기초 분석 자료가 요구됨.

3) 지역 내 노후 인프라 대응을 위한 지역자산 파악이 중요

- 최근 주요 선진국은 물론, 우리 정부 그리고 지자체들도 인프라 투자 및 인프라 시설의 노후화 문제에 정책적 대응을 활발히 진행 중임.
- 최근 미국의 트럼프 행정부에서는 낙후된 도심재개발, 고속도로 등 인프라에 1조 달러를 투자할 방침
 - 2017년 4월, 트럼프 대통령은 미중정상회담에 앞서 1조 달러 투자를 재천명
- 일본도 2013년 ‘국토 강인화(強忍化) 계획’에 이어 2016년 ‘21세기 인프라 정비사업’ 등에서 노후 인프라 정비를 핵심 정책으로 추진 중임.
- 우리나라에서도 ‘도시재생 뉴딜정책’을 발표한 바 있고, 국회를 중심으로 현재 노후 인프라 정비에 대한 국가 차원의 법안이 논의 중임.
 - 정부의 ‘도시재생 뉴딜정책’은 매년 100곳씩 5년간 500곳의 노후주거지에 대한 주거환경 개선사업임.

- 지자체 중 서울시는 최초로 2016년 7월, 「노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」를 제정함.
- 조례에 따라 2017년 예산에 노후사회기반시설 정비 예산이 4,110억 원 증액 편성됨.
- 광주 지역내 분포된 주요 시설물에 대해 인프라 유형에 따른 노후화와 성능 개선을 위한 지역의 주요 정책 이슈 파악이 시급
 - 향후 인프라 개선 대책에 대해 중·장기적 로드맵을 통해 대응 방안을 수립하는 것이 필요
- 또한, 광주 지역에서의 수요자 니즈를 반영한 광주 지역 핵심 프로젝트 발굴 및 현 인프라 투자 정책에 대한 개선 필요
 - 먼저 광주 지역의 인프라 실태에 대한 종합적 진단과 현재까지의 인프라 투자정책에 대한 분석을 통해 지역 인프라에 대한 올바른 투자 필요성 제시 필요
 - 최근 지역민의 안전과 삶의 질 향상에 대한 관심 증대에 발맞추어 도시재생 및 노후 인프라에 대한 국가 차원의 투자 유도 전략 필요

4) 지역내 중추 산업으로서의 건설산업의 위상 제고

- 광주 지역의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 14.5%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 5천여 명으로 전체 종사자 중 8.8%를 차지하는 지역경제 중추 산업임.
 - 광주 지역 내 건설산업 종사자는 제조업, 교육서비스업, 도·소매업, 보건·사회복지서비스업 다음으로 높음.
- 그러나 최근 광주 지역의 경제성장률 저하와 3차 산업 중심에서 제조업 등 2차 산업으로 빠른 전환 추세임을 감안할 때 인프라 투자는 여전히 부족한 수준이며, 기존 인프라 시설 노후화 및 구도심의 쇠퇴 문제 등 인프라 관련 문제의 지속 제기 예상
 - 지역내총생산(GRDP)의 증가율 감소 : 2010년 9.9% → 2012년 4.6% → 2014년 3.9%

1.

연구의 목적

- 2015년 기준 지역내총생산액(GRDP)은 전국 최저 수준 : 32조 5,163억 원 (16개 시·도 중 15위)
- 2015년 기준 GRDP에 대한 건설투자 규모는 전국 최저 수준 : 4조 5,163억 원(16개 시·도 중 15위)

(2) 연구의 목적

- 광주 지역의 지역경쟁력 제고 및 지역민의 안전과 생활편의성 향상을 위해 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선 방향 도출
- 광주광역시의 노후인프라 실태에 대한 진단과 지역의 인프라 투자정책에 대한 분석을 통해 지역 인프라에 대한 투자 필요성 제시
- 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 광주광역시 지역의 인프라 투자 유도
- 구체적으로 광주 지역의 인프라 투자 현황을 파악하고, 필요사업을 발굴 및 제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시
 - 자문회의 및 세미나 등을 통하여 지역별 인프라 실태 분석과 미래상을 제시하여 핵심 의사결정자들과의 커뮤니케이션 수단을 제공함.
- 지역민의 인프라 수요, 삶의 질에 미치는 영향, 인프라 안전도를 기반으로 바람직한 지역별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시
 - 지역 건설업 현안 내용을 기반으로 하여 건설 관련 정책과 제도 개선을 유도함⁵⁾.
 - 인프라 투자의 양이 아닌 질적 성과 달성을 위한 투자 방향과 우선투자과제 제시함.

5) '지역 건설산업 활성화 조례' 개정 또는 '노후 인프라 성능개선 조례' 신설 등이 그 사례임.

2. 연구 범위

(1) 공간적/시간적 범위

- 광주광역시 전체를 대상으로 실시
- 지역 주민 대상 설문조사 : 2018년 2월 22일~3월 7일(2주간)

(2) 내용적 범위

- 지역의 노후 인프라 정책 개관
 - 최근 지역 내 노후 인프라 노후 인프라 관련 정책 및 이슈, 지자체 차원의 노후 인프라 대응 논의 동향 등
- 주요 시설물 현황
 - 계량적 현황(면적, 길이 등), 설치 경과년수(5, 10년 단위), 시설별 관리주체 등
- 주요 인프라 세부 대응 동향
 - 예산 투입현황, 관련 조례 등 법규, 기타 노후 인프라 관련 주요 정책 이슈 등
- 주요 시설물 또는 인프라 유형별 노후화(성능 개선) 대응 사업추진 현황, 대책 및 계획
 - 현재 추진사업 및 개선 대책(계획 등)의 사업내용(추진시기, 자원조달 등 포함)
- 구체적으로 지역별 인프라 실태 진단을 통해 인프라 시설물별 개선 소요를 종합적으로 진단
 - 분석 대상 인프라의 범위는 전통적 인프라 시설인 도로, 철도, 수자원, 안전, 환경 외에도 생활형 인프라 및 노후 인프라 시설 등을 대상으로 하며, 지역적 특성을 감안하여 조정함.
- 지역 간 필수 인프라 격차 해소 및 주민안전과 삶의 질 향상 등 사회적 요구

2.

연구 범위

사항을 충족시키기 위한 투자 대상을 시설물별로 파악

- 실효성 있는 지역발전사업 추진을 위해 그 동안 중앙정부 및 각 지역에서 검토해 온 각종 발전계획 등을 종합적으로 분석함.
- 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자 필요시설 정보를 제공함.

- 지역 건설산업 활성화 조례 개선 등 지역 내 주요 건설정책 방안 개선 등과 지방자치단체의 재원마련 방안, 정부의 효율적 지원 전략, 현행 건설 정책·제도의 합리화 방안 등을 모색하여 제시함.

표 1-1

연구 범위

구 분	주요 내용
지역경제와 건설산업	·광주 지역경제 동향 및 문제점 ·광주 지역 건설산업 현황 및 중요성 -광주 건설산업 동향 -광주 건설산업의 위상 등
광주 지역의 인프라 실태 및 문제점	·인프라 유형별 현황 진단 -도로·교통, 안전, 환경·에너지, 상·하수도, 문화·관광, 주택·생활 인프라 등 ·노후 인프라 및 지역 인프라 시설의 양적/질적 수요 조사
광주 인프라 정책 진단	·광주의 인프라 투자 추이 분석 ·광주 지역 인프라사업 추진 현황 분석 ·국내외 지역 인프라 정책 및 ·투자 사례 벤치마킹 ·광주의 건설산업 정책·제도 현안 -조례 등 정책 현황, 지역건설 육성 및 투자 확대와 관련된 문 제점 등
인프라 투자 정책 방향	·인프라 정책 기본방향 및 인프라 유형별 투자 방향 -유형별 인프라 투자 및 주요 시설물 관리(안전 및 성능제고) 관련 정책·제도 개선 과제 -인프라 투자계획의 수립 방향 및 재원 확보 등 실행력 제고방 안
핵심 인프라 투자 프로젝트 제안	·지역경제 활성화 및 지역 주민 삶의 질 향상을 위한 인프라 투 자 프로젝트 제안 -핵심 프로젝트 수행을 위한 투자 규모 예측 -프로젝트별 사업내용, 경제적 효과 등

(3) 연구의 구성 및 추진 체계

- ‘지역별 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구’는 다음과 같은 분석 순서로 구성됨. 각 단계별 분석 결과 및 시사점을 기반으로 하는 순차적 접근 방법을 통해 보고서의 구성을 체계화



그림 1-1

연구의 추진 체계

장(Chapter)	핵심내용
I. 연구의 목적 및 기대효과	연구의 목적 연구 범위 및 추진 체계
II. 지역발전 및 주민행복과 인프라	지역 일반현황 : 지역 일반현황 검토 지역경제 성장과 인프라 : 인프라 투자가 지역경제 성장이 미치는 영향 고찰 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라 : 효율적 인프라 투자가 주민의 삶의 질 향상을 통하여 행복 수준을 증가시킬 수 있음을 연구
III. 해외 인프라 투자정책 및 사례	해외 인프라 투자정책과 프로젝트 사례 조사를 통하여 벤치마킹 시사점 도출
IV. 지역 인프라 실태 진단	시설물 그룹별로 인프라 실태 파악 → 신규투자 및 노후시설 수요 파악 - 교통 및 물류 부문 - 산업, 경제시설 부문 - 문화, 관광, 교육 부문 - 주택, 도시, 보건 부문 - 방재, 환경 부문
V. 지역인프라 투자 정책 진단	지역 인프라 예산 분석 지역 인프라 사업 추진 현황 파악 지역 건설산업 현황 및 주요 현안

표 1-2

보고서의 구성

VI. 지역 인프라 투자 수요 분석 및 대응방향	설문조사를 통하여 지역주민이 체감하는 인프라 만족도 및 수요를 조사하고 투자정책의 기본방향 제시
VII. 지역 인프라 투자 방향 및 핵심 사업	지역발전과 주민행복 증진을 위한 핵심 투자 프로젝트 제시 - 추진 목표 - 추진 방향 - 지역 핵심 인프라 프로젝트 리스트 발굴
VIII. 정책과제 및 시사점	핵심 인프라 투자를 위한 재원확보 방안 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제 경제적 파급효과

- ‘광주광역시 지역별 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구’는 효과적이고 체계적인 수행을 위해 한국건설산업연구원은 광주전남연구원과 협력하여 광주지역 인프라 실태 및 투자현황, 투자계획에 대한 조사 및 분석을 수행함.
 - 또한 본 연구는 연구진 외에도 광주 지역의 인프라 전문가로 구성된 ‘인프라 정책 자문위원단’을 구성하여 연구의 신뢰도를 제고하고자 하였음.
 - 인프라 정책 자문위원단은 관·산·학·연 다양한 분야에서 총 11명이 참여함.
- 본 연구의 수행 과정에서 전문가 자문회의를 통해 연구 수행 방향 및 분석 내용에 대한 의견을 수렴하였으며, 정책자문단의 역할은 다음과 같음.
 - 광주 발전을 위한 인프라 투자 방향의 바람직한 방향성 자문
 - 광주 발전을 위한 핵심 인프라 투자 프로젝트 발굴 및 우선순위 선정 관련 아이디어 자문
 - 광주 인프라 투자 확대 관련 제약요인 확인 및 개선방안에 대한 아이디어 제공을 통한 연구 결과의 실행가능성 제고

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

1. 광주광역시의 일반현황

(1) 사회적 여건 변화

1) 지리적 여건

○ 호남권의 중핵(中核)

- 지리적으로 대한민국 국토 3각 거점의 한 정점에 해당하여 서남권의 중핵으로서 위치
- 광주를 기점으로 하여 나주·무안·목포로 연결되는 광목선, 영암·해남·완도를 연결하는 광완선, 화순·순천·여수로 연결되는 광려선, 담양·순창·남원의 광남선, 장성·정읍·전주를 연결하는 광전선, 영광·고창·부안으로 연결되는 광부선 등 6개 방향의 중심축 역할
- 국도 1호선이 나주·함평·장성을, 국도 13호선이 나주와 담양을, 국도 22호선이 화순과 함평을, 국도 24호선이 함평과 담양을, 국도 29호선이 화순과 담양을 관통하며 호남고속도로가 장성과 담양을 관통하므로써, 화순·나주 구간을 제외한 생활권 내 지자체 간 접근성 양호

1.

광주광역시 일반현황

○ 편리한 접근성

- 서울로부터 320km, 부산으로부터 260km, 대구로부터 220km, 대전으로부터 185km의 거리에 위치해 있어 항공, 철도, 고속도로를 이용하여 1~4시간대에 주요 도시에서 접근할 수 있는 거리에 위치
- 항공교통 여건은 2015년 기준 약 160만 5천명이 광주시내에 위치한 광주공항을 이용하였으며, 약 31만 2천명이 이용한 무안국제공항까지는 고속도로로 30분 소요
- 2015년 개통된 용산-목포를 잇는 호남선 고속전용철도가 건설되면서 서울 용산역에서 광주송정역까지 1시간 30분 소요되어, 수도권과 충청권에서의 접근성 더욱 개선
- 2016년 1월 광주대구고속도로(구 88고속도로)가 왕복 4차선으로 확장 개통함에 따라 경상권에서의 접근성 개선

2) 인구 변화

○ 인구 및 세대 변화

- 광주광역시 인구는 주민등록인구 기준으로 2006년 141만 5천명에서 2015년 146만 9천명으로 연평균성장률(CAGR) 0.5%로 점진적으로 증가해 왔음.
- 광주광역시 세대수는 2006년 495,065세대에서 2015년 580,427세대로 연평균성장률(CAGR) 1.6%로 세대수는 증가해 왔으나, 세대 당 인구는 2006년 2.86명에서 2015년 2.56명으로 축소되고 있음.
- 2015년 남녀별 인구수를 살펴보면 남자가 49.6%인 739,676명 여자가 50.4%인 750,971명으로 여자가 11,295명 많음.
- 인구밀도는 2,974명/㎢로 구별로는 서구가 6,419명/㎢로 가장 높고 광산구가 1,842명/㎢로 가장 낮게 나타남.
- 세대 수는 구별로 북구가 178,735세대로 가장 많고 동구가 46,860세대로 가장 적게 나타나고 있으나, 세대 당 인구는 광산구가 2.8명으로 가장 많고 동

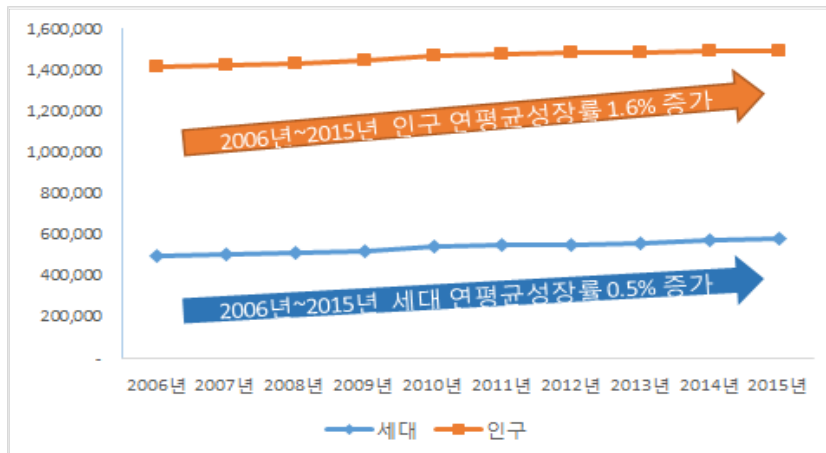
구가 2.2명으로 가장 적게 나타남.

구분	세대	세대당 인구(명)	인구		
			계	남	여
광주	580,427	2.6	1,490,647	739,676	750,971
동구	45,860	2.2	99,883	49,888	49,995
서구	120,107	2.6	306,717	150,759	155,958
남구	87,473	2.5	222,741	107,650	115,091
북구	178,735	2.5	450,749	223,977	226,772
광산구	148,252	2.8	410,557	207,402	203,155

자료 : 광주광역시 통계연보

표 2-1

구별 인구·세대
현황(2015년)

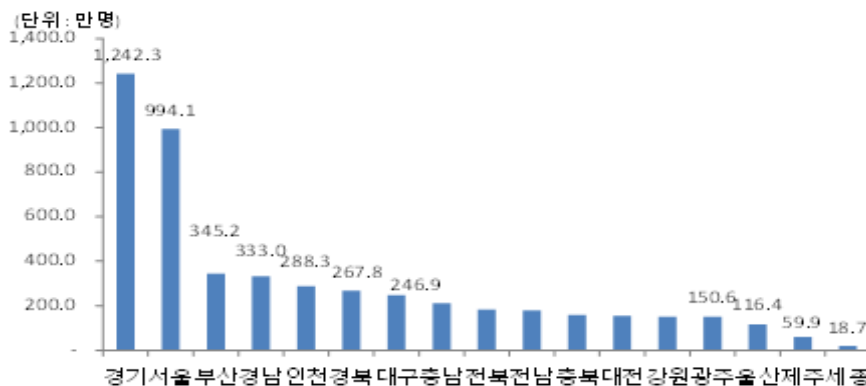


자료 : 광주광역시 2015 시정 백서

그림 2-1

인구 및 세대
증가율

- 2015년 기준 통계청의 추계 인구로 광역시 중에서는 울산 다음으로 하위권을 기록함.



자료 : 통계청

그림 2-2

전국의 추계 인구
비교

1.
광주광역시
일반현황

- 인구수의 증가추이를 감안할 때, 향후 2030년대까지는 인구 증가에 대응한 인프라 수요가 예상되며 관련 정책이 수반되어야 할 것임.
- 인구 증가를 감당하기 위한 주택 및 교통 인프라 수요가 필요
- 또한 관련 에너지 설비 시설 등 필요한 유효 인프라 수요가 지속될 것으로 예상됨.
- 다만, 이러한 인구 유입을 지속적으로 유인할 수 있도록, 일자리 창출 및 사업 환경을 마련해 줄 필요가 있는 것으로 사료됨.

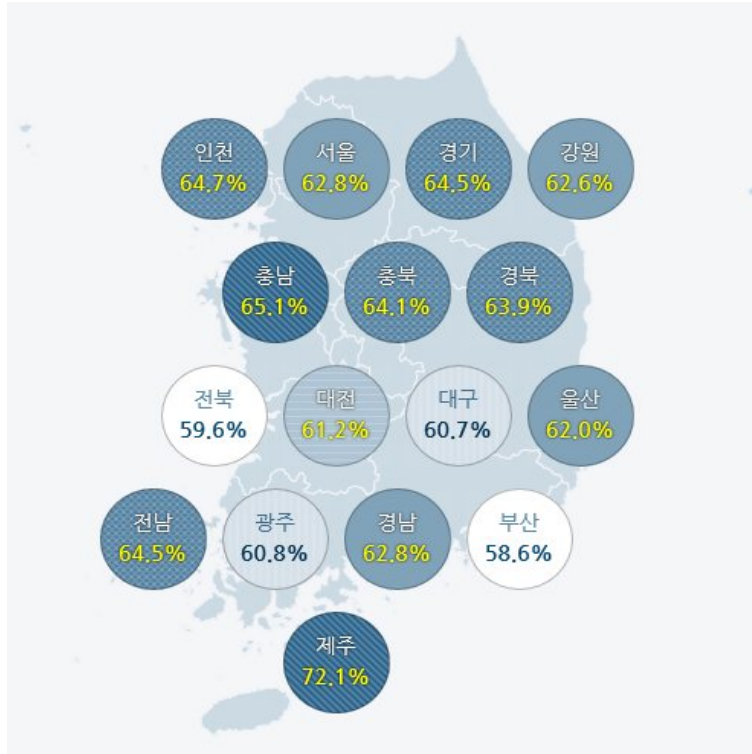
3) 기타 사회·경제 지표

① 경제활동참가율

- 광주의 경제활동참가율은 2017년 기준, 60.8%로 부산, 전북 대구 다음으로 하위권을 기록함.
- 경제활동참가율은 만 15세 이상 인구 중 경제활동인구(취업자+실업자)가 차지하는 비율을 말함. 총인구나 15세 이상 인구의 규모가 같더라도 경제활동참가율이 다르면 노동시장에 공급되는 전체 노동력은 달라짐.
- 경제활동참가율이 높을수록, 실업여부와 상관없이 일단 일하고자 하는 사람이 많다는 것을 의미하며 이는 그 지역의 노동시장이 건전하다는 것을 말해줌.
- 경제활동참가율은 산업구조, 여성의 취업에 관한 사회의 인식, 청소년의 진학률, 여자들의 결혼연령과 출산자녀의 수, 가사노동에 대한 부담의 정도, 자녀들에 대한 육아 및 유아교육시설의 보급 정도 등 사회경제적 요인 및 사회기반시설(인프라) 등에 의해 영향을 받음.
- 경제활동참가율이 광주는 하위권으로 나타나 비경제활동인구를 경제활동인구로 유입 시킬 수 있는 관련 정책의 도입이 요구되며, 이에 따른 인프라의 투자 계획 마련이 요구됨.

그림 2-3

전국의 경제활동
참가율 비교



자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

② 소비자물가지수

- 광주의 소비자물가지수는 2017년 기준, 104.25로 제주, 대구, 부산 다음으로 상위권을 기록함.
 - 소비자물가지수는 가구에서 일상소비생활을 영위하기 위해 구입하는 상품과 서비스의 가격변동을 측정하기 위하여 작성한 지수임. 따라서 동일한 명목소득을 기준으로 비교 할 시 타 지역에 비해 실질소득이 낮음을 의미함.
- 즉, 광주 지역민의 구매력(purchasing power)은 동일한 조건에서 상대적으로 낮음을 의미함.
- 지역민의 구매력을 증가시키기 위한 방안은 가처분소득을 증대 시키는 방안들로 연결되며 결국 일자리 창출이라는 목표와 직접적으로 연관됨.

1

광주광역시
일반현황

1.

광주광역시 일반현황

그림 2-4

전국의 소비자
물가지수 비교



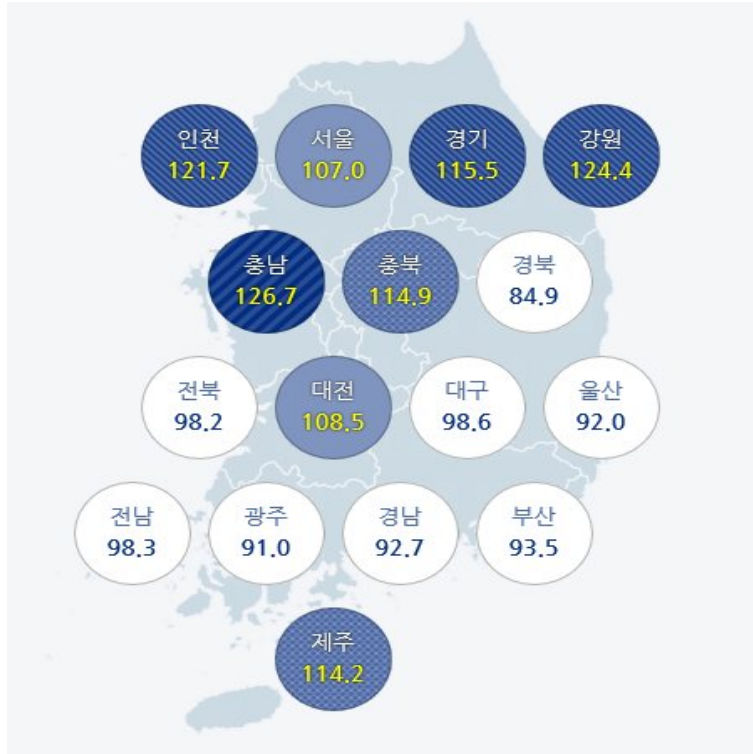
자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

③ 광공업생산지수

- 광주의 광공업생산지수는 2017년 기준, 91.0으로 경북 다음으로 하위권을 기록함.
 - 광공업생산지수는 광업, 제조업 및 전기·가스업에 대한 생산 활동의 수준과 그 변동을 측정하기 위해 작성하는 지수임.
 - 광주는 산업 구조적 측면에서 타 지역에 비해 광업, 제조업 및 전기·가스업에 의존하는 비중이 낮음을 의미함.
 - 이는 산업 구조적 측면에서 지역경제 활성화를 위해 제조업을 육성시키기 위한 전략은 상대적으로 비교우위(comparative advantage)가 높지 않음을 시사함.

그림 2-5

전국의 광공업
생산지수 비교



자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

④ 서비스업생산지수

- 광주의 서비스업생산지수는 2017년 기준, 117.2로 중상위권을 기록함.
- 서비스업생산지수는 서비스업 전체 및 개별 업종의 생산 활동을 종합적으로 파악하기 위해 개별 업종의 상대적 중요도인 부가가치 기준 가중치를 적용하여 지수화한 것임.
- 광주는 산업 구조적 측면에서 서비스업에 의존하는 비중이 다소 높다는 것을 의미함.
- 이는 산업 구조적 측면에서 지역경제 활성화를 위해 비제조업을 육성시키기 위한 전략은 상대적으로 비교우위(Comparative advantage)가 높음을 시사함.

1.

광주광역시
일반현황

1.

광주광역시 일반현황

그림 2-6

전국의 서비스업
생산지수 비교



자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

(2) 지역 경제 동향

1) 재정 현황

① 광주광역시 재정 현황

- 2016년도 최종 예산규모는 4조 3,290억 원으로 일반회계 3조 3,479억 원 (77.3%), 특별회계 9,811억 원(22.7%)으로 편성

- 총 재정규모는 2015년도에 비해 1.5% 감소
- 최근 5년간(2012~2016년) 연평균증가율(CAGR)은 4.4% 수준으로 나타남.

단위: 억 원, %

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
재정규모 총계	31,061.6	35,028.2	35,780.5	39,078.2	40,734.5	43,945.0	43,290.9
증가율	△7.6	12.8	2.1	9.2	4.2	7.9	△1.5
일반회계 총계	2,3620.6	26,564.7	28,014.0	31,807.2	32,897.2	35,976.4	33,479.3
증가율	△6.1	12.5	5.5	13.5	3.4	9.3	△6.9
특별회계 총계	7,441.0	8463.5	7766.4	7271.0	7837.2	7968.7	9811.6
증가율	△12	13.7	△8.2	△6.4	7.8	1.7	23.1

자료 : 광주광역시 시정 백서(2017)

표 2-2

재정 규모 추이
(2009~16년)

② 중기재정 총규모(2017~2021년)

- 일반회계는 세입여건, 중앙의존재원 증가율 등 고려 3.3% 전망
 - 공기업특별회계는 하수처리장 개선사업 종료 등으로 소폭 감소 전망
 - 지역개발기금이 특별회계에서 기금으로 전환됨에 따라 소폭 증가 예상

단위 : 억 원, %

구 분	2017	2018	2019	2020	2021	구성비	연평균 신장률
총규모	47,332	51,043	53,283	55,015	56,229	100	4.4
일반회계	36,812	38,958	40,072	41,218	41,971	75.7	3.3
특별회계	7,781	9,375	10,412	10,985	11,314	19	9.8
기금	2,739	2,709	2,800	2,812	2,944	5.3	1.8

자료 : 광주광역시 중기지방재정계획(2017)

표 2-3

광주
중기재정 계획
(2017~21년)

2) 산업 및 고용 현황

- 지역내 총생산액의 증가
 - 광주광역시 2013년 지역내총생산(GRDP)은 29조 7,631억 원으로 최근 3년간 꾸준히 증가
 - 특히, 산업단지가 집중해 있는 광산구의 경우 증가세를 유지

1.

광주광역시
일반현황

1.

광주광역시 일반현황

표 2-4

최근 3년간
광주의 구별
GRDP 규모

단위 : 백만원, %

구분	2011년			2012년			2013년		
	총생산액	구성비	성장률	총생산액	구성비	성장률	총생산액	구성비	성장률
광주	27,788,989	100	3.7	28,913,806	100	0.9	29,763,198	100	1.7
동구	2,466,179	8.9	0.2	2,566,523	8.9	3.8	2,467,773	8.3	-3.9
서구	6,883,139	24.8	7.3	7,057,983	24.4	-0.4	7,035,552	23.6	-1.7
남구	2,203,422	7.9	-0.2	2,303,259	8	-1.9	2,290,924	7.7	0.6
북구	6,850,585	24.7	1	7,153,243	24.7	0.8	7,553,008	25.4	5.4
광산구	9,385,665	33.8	5.1	9,832,798	34	1	10,415,941	35	3.2

자료 : 광주광역시청 홈페이지, 2017

- 전국, 서울 대비 경제활동인구 비율 및 고용률⁶⁾ 하회
 - 2016년기준, 광주광역시의 경제활동 인구는 약 77만 2천명으로 취업자 74만 8천명, 경제활동 참가율 60.7%, 실업률 3.1%를 기록
 - 고용률은 58.8%로 전국 평균 수준을 하회

표 2-5

2016년 고용인구
현황

구분	경제활동	취업자(명)	경제활동 인구비율(%)	실업률(%)	고용률(%)
전국	27,263,000	26,559,000	63.5	3.6	61.2
서울	5,382,000	5,161,000	63.1	4.1	60.5
광주	772,000	748,000	60.7	3.1	58.8

자료 : 국가통계포털, 2016

- 서비스산업 중심 도시
 - 통계청 국가통계포털(2016)에 따르면, 2015년 2월 기준 사회간접자본 및 기타서비스업에 약 614,000명(82.2%)이 종사하고 있으며, 2차 산업인 제조업과 광공업에 110,000명(14.8%), 1차 산업인 농림어업에 약 20,000명(3%)이 종사하는 것으로 조사됨에 따라 전형적인 서비스 산업 중심 도시의 모습을 나타냄.
 - 전 산업에서 차지하는 사업체 수 비중이 가장 높은 산업은 도매 및 소매업, 숙박 및 음식점업 순으로 나타남.

6) 15세 이상 생산가능인구 중 취업자가 차지하는 비율로 실질적인 고용 창출 능력을 나타냄. 예를 들어, 고용률이 70%라고 하면 100명 중 70명이 취업자라는 것임. 이러한 고용률은 실업률 통계에서 제외되는 비경제활동인구 수를 포함해 계산하므로 구직을 단념했거나 노동시장에 빈번히 들어오고 나가는 반복실업 등에 의한 과소 추정 문제 해결할 수 있음.

- 건설업의 사업체 수 비중은 4.2%, 종사자 수 비중은 8.8%로 나타남.
- 전 산업에서 종사자 수 비중이 가장 높은 산업은 도매 및 소매업, 제조업, 숙박 및 음식점업, 보건업 및 사회복지 서비스업, 건설업 순으로 나타남.

산업 구분	사업체수 (개)	종사자 수 (명)	사업체 수 비중	종사자수 비중
농업, 임업 및 어업 (01 ~ 03)	22	343	0.0	0.1
광업 (05 ~ 08)	10	65	0.0	0.0
제조업 (10 ~ 33)	8,524	84,344	7.3	14.4
전기, 가스, 증기 및 수도사업 (35 ~ 36)	86	1,450	0.1	0.2
하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원 업 (37 ~ 39)	153	1,820	0.1	0.3
건설업 (41 ~ 42)	4,855	51,789	4.2	8.8
도매 및 소매업 (45~47)	31,640	91,955	27.3	15.7
운수업 (49~52)	10,520	28,254	9.1	4.8
숙박 및 음식점업 (55 ~ 56)	19,330	58,287	16.7	10.0
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업 (58 ~ 63)	815	7,721	0.7	1.3
금융 및 보험업 (64 ~ 66)	1,497	24,462	1.3	4.2
부동산업 및 임대업 (68 ~ 69)	4,735	18,669	4.1	3.2
전문, 과학 및 기술 서비스업 (70 ~ 73)	2,991	17,359	2.6	3.0
사업시설관리 및 사업지원 서비스업 (74 ~ 75)	1,735	29,138	1.5	5.0
공공행정, 국방 및 사회보장 행정(84)	269	17,285	0.2	3.0
교육 서비스업(85)	6,688	50,499	5.8	8.6
보건업 및 사회복지 서비스업(86~87)	4,583	58,080	3.9	9.9
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업(90~91)	3,947	12,213	3.4	2.1
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업 (94~96)	13,646	31,753	11.8	5.4
전체 산업	116,046	585,486	100.0	100.0

표 2-6

광주의 산업별
사업체수 및
종사자수

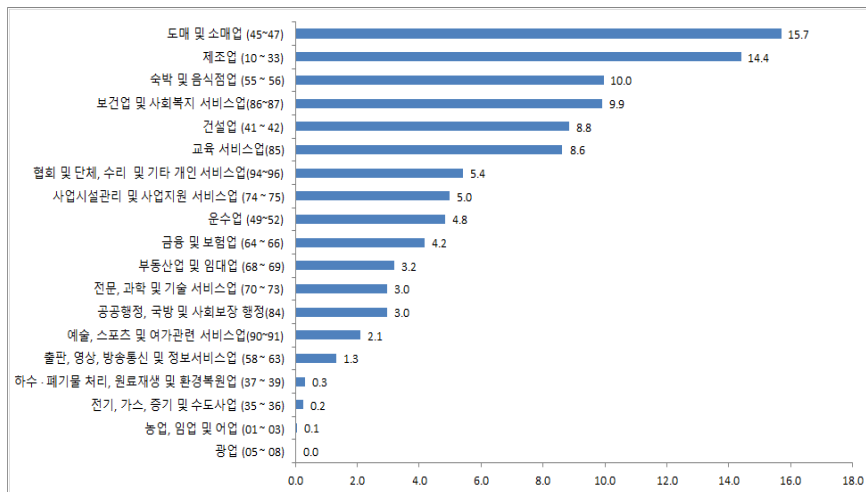


그림 2-7

광주의 산업별
종사자수 비중

자료 : 통계청 e-지방지표, 산업별 종사자수 비중, 2016년 기준

1. 광주광역시 일반현황

1.

광주광역시 일반현황

- 첨단 산업 도시

- 광산업과 정보가전, 자동차산업, 그린에너지, 문화산업 등 5대 주력산업을 육성하여 생산거점으로 집적화되고, 연구개발 관련기관과 기업지원기관, 에너지신산업 등 새로운 신성장동력산업을 육성하여 세계적 융·복합 첨단 과학산업단지를 목표로 하고 있음.
- 광주광역시의 산업단지는 국가산업단지 2개소(광주첨단과학산업단지, 빛그린산업단지), 일반산업단지 6개소(본촌, 소촌, 송암, 진곡, 평동, 하남), 농공단지 1개소(광산 소촌농공단지), 외국인투자기업전용산업단지 1개소(평동외국인투자지역(평동일반산업단지 내))로 총 10개소가 있음.

3) 기타 지표

- 1인당 GRDP는 광역시 중 대구 다음으로 가장 낮음.
- 고용률은 광역시 중 부산 다음으로 가장 낮음.
- 주택가격(매매가격, 전세가격)의 경우, 전반적으로 수도권 및 광역시의 주택가격이 높게 나타나는 가운데 광주의 평균 매매 가격은 광역시 중에서 가장 낮음.

표 2-7

시도별 고용 및
1인당 GRDP

시도별	고용률(2015) (%)	1인당 GRDP(2014) (백만원)	주택매매가격 (2016.10) (만원)	주택전세가격 (2016.10) (만원)
전국	60.3	29.46	30,446	20,639
서울	60.0	33.23	52,085	33,747
부산	55.9	21.59	24,478	15,560
대구	59.2	18.91	26,009	18,043
인천	60.9	24.32	22,012	15,605
광주	58.4	20.64	20,705	15,094
대전	60.1	21.22	21,351	14,540
울산	58.7	58.88	25,597	16,774
세종	—	—	23,384	13,664
경기	61.4	26.84	31,267	22,670
강원	57.5	24.76	16,965	11,651
충북	62.2	31.81	17,044	11,398
충남	62.4	47.60	18,148	12,788
전북	58.5	24.62	16,189	11,386
전남	61.5	35.52	13,988	9,374
경북	62.0	35.11	16,129	11,325
경남	60.0	30.87	22,987	14,478
제주	67.9	24.24	—	—

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

(1) 지역민의 행복과 인프라

1) 행복 / 삶의 질과 인프라 관계

- 지역민들이 느끼는 ‘행복’의 중요한 요인은 ‘삶의 질’ 향상이며, 이는 ‘인프라’와 매우 밀접한 관계를 갖고 있음.
- ‘삶의 질’ 향상을 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리, 쾌적하고 안전한 정주생활기반 시설, 충분한 문화·여가활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 인프라 투자와 매우 밀접한 관계를 갖고 있음.
- 지역경제 활성화 및 일자리 확보는 지역민들의 소득 확충에 기여하고, 이는 행복 증진에 영향을 미치는데, 인프라 시설은 지역경제 활성화 및 일자리 확보에 결정적 기여를 할 수 있음.

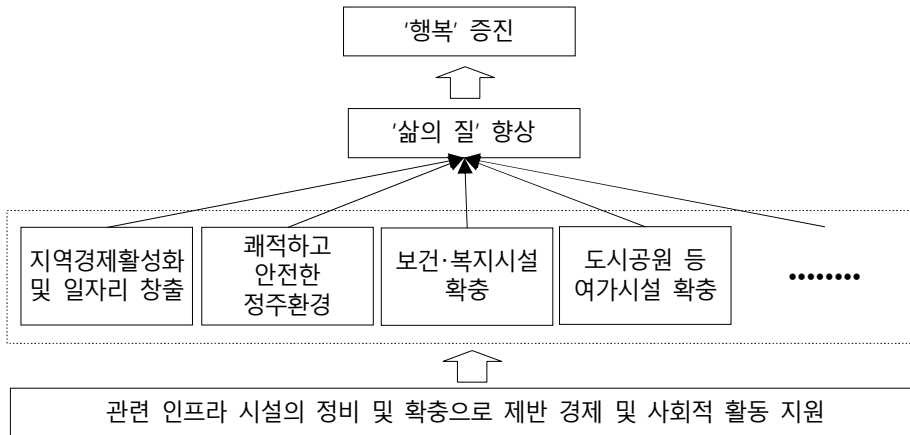


그림 2-8

행복과 인프라
관계도

- 예를 들어, 도로·철도·항만·공항과 같은 교통 인프라 투자를 확대하면 결과적으로 지역경제 활성화, 일자리 창출로 지역민들의 ‘삶의 질’과 ‘행복’ 증진을 기대할 수 있음.
- 직접적으로 수송비 절감, 수송시간 절감, 교통 편리성 향상, 교통사고 감소 등 수송여건의 개선으로 관련 지역의 경제 활성화를 기대할 수 있음
- 간접적으로 교통 인프라 주변의 개발을 유도하고, 공장입지의 확대, 관광지 개발 등 지역경제의 활성화에 기여를 함

2.
지역민의
삶의 질과
인프라

2.

지역민의 삶의 질과 인프라

표 2-7

교통부문 인프라
투자에 따른
사회·경제적
효과의 유형

구분	항 목	내 용
직접 효과	수송비 절감	- 거리단축, 도로여건 개선으로 인한 유류, 인건비 등의 절감 효과
	수송시간 단축	- 교통시설개선에 의한 통행시간 단축
	교통사고 감소	- 안전시설에 의한 각종 교통사고의 감소
	교통공해의 변화	- 자동차 배기가스, 소음 등의 지역적 이전 또는 감소
	교통편리성 향상	- 안락감, 쾌적감, 신뢰도 증진
간접 효과	주변의 개발과 토지이용의 변화	- 접근도 향상지역의 토지의 전용, 지가의 상승, 생활권의 변화
	공장입지의 확대와 지역경제의 활성화	- 공사로 인한 효과, 공업입지의 확대, 지역경제의 특화, 농외소득의 증대와 생활시설의 확충
	유통구조의 변화	- 시장권의 확대, 산업의 특화
	관광지 개발	- 지역의 관광지 개발 촉진
	주민의 교류확대와 사회의식의 변화	- 지역간 인적 교류 촉진, 주민의 지방정착 기반 조성, 문화 및 사회가치관의 변화
	지방재정	- 지방세 수입의 증가

자료 : 양지청, 사회간접자본론, 서울프레스, 1994

2) 지역민의 행복을 위한 국가 및 지자체의 역할

- 지역민, 각 개인이 24시간을 활용함에 있어 그 질을 높여 행복감을 증진시키려면, 개인의 노력과 더불어 지자체 및 국가가 제공해야할 서비스 및 시설이 필요
 - 통근·통학 소요시간이 지역민들의 이동시간의 큰 부분을 차지하고 있는바, 양질의 교통 인프라를 확충하고, 저렴하게 이용할 수 있는 문화시설을 생활권내에 공급하는 것이 하나의 예가 될 수 있음.
 - 국가는 사회적 비용으로서 혼잡비용, 물류비용 등의 절감을 통해 ‘생산성 증대 → 일자리 창출’이라는 선순환 구조를 유도할 필요가 있음.
 - 따라서 World Bank (2008)에서도 인프라 투자는 민간 투자에 대한 기회 의 폭과 수익률을 확대시켜주는 성장의 핵심요소로 지적하고 있음.⁷⁾

7) World Bank (2008), The growth report: Strategies for sustained growth and inclusive development, "Investment in infrastructure is key for growth and development because it expands the range of opportunities for and returns on private investment."

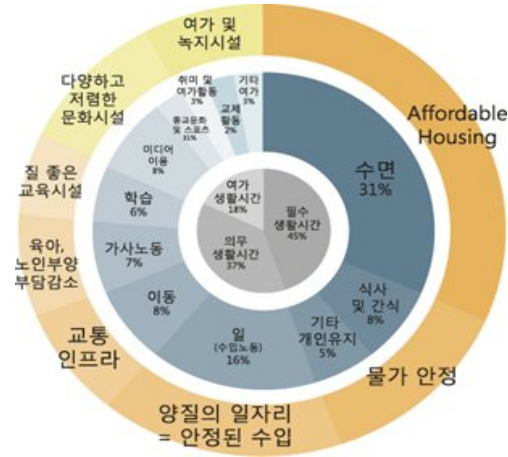


그림 2-9

지역민들의 24시간 필요한 요소들

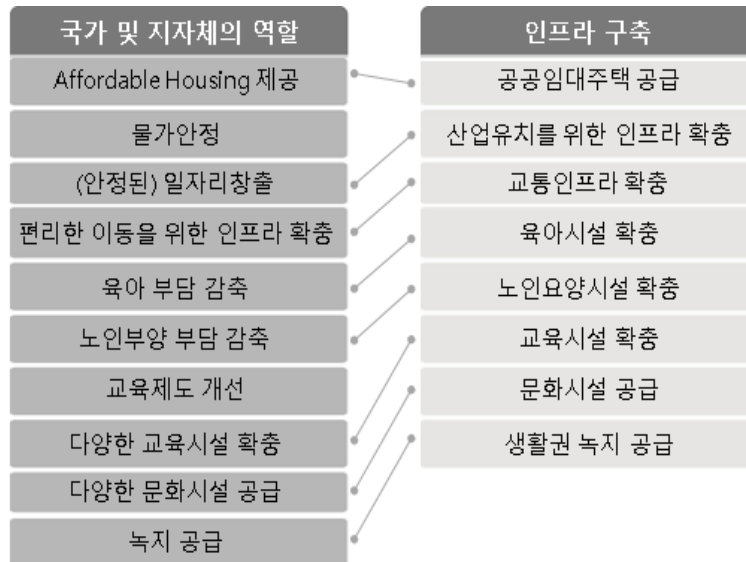


그림 2-10

지역민들의 필요 요소에 대한 지원 인프라 구축

자료 : 한국건설산업연구원·서울대학교, 서울시의 인프라 투자 방향 연구, 2013.8

- 지역민들의 시간 활용의 효율적 증대를 위해서는 필수 생활시간을 제외한 구성요소 중 여가시간 증대를 위해 의무생활시간 감축을 구상해야 함.
- 근무시간은 노동생산성을 향상시켜 단축 가능, 이동시간 감소는 혼잡구간의 도로 및 교통시설의 확충으로 혼잡도 개선 및 접근성 확대로 가능
- 생활에 필요한 가사노동을 제외하면 보육과 노인부양이 큰 부분을 차지, 이는 보육시설과 노인요양시설 확충을 통해 감축 가능

2.

지역민의 삶의 질과 인프라

2.

지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-11

지역민들의 의무생활시간 감소를 위한 행복감 증대

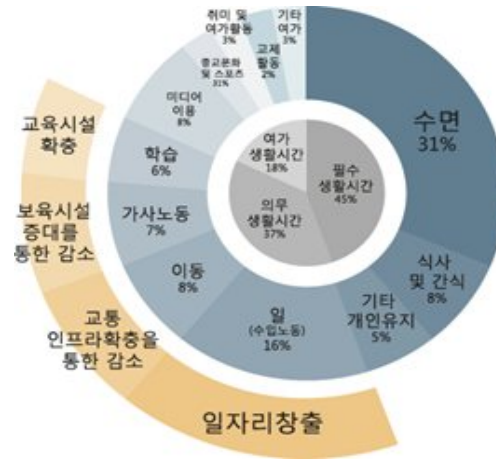
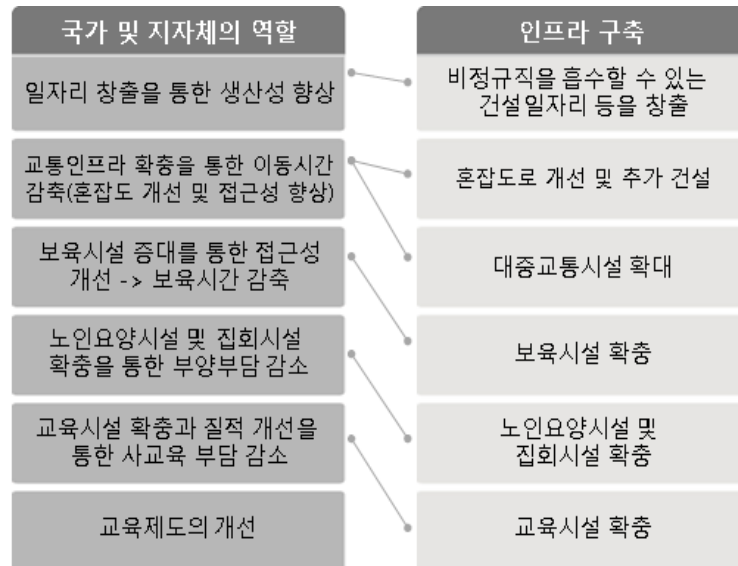


그림 2-12

지역민들의 의무생활시간 감소를 위한 지원 인프라 구축



자료 : 전개서

- 소득 개선 및 인프라 투자 확대의 맥락에서 OECD (2016)에서도 우리나라에 확장적 재정지출을 권고하면서, 우선 지출 분야로 교육, 인프라 투자, R&D 등을 제시함.
- 인프라 투자는 경제 성장뿐만 아니라 빈곤층의 소득 개선에 긍정적이라고 밝힘.

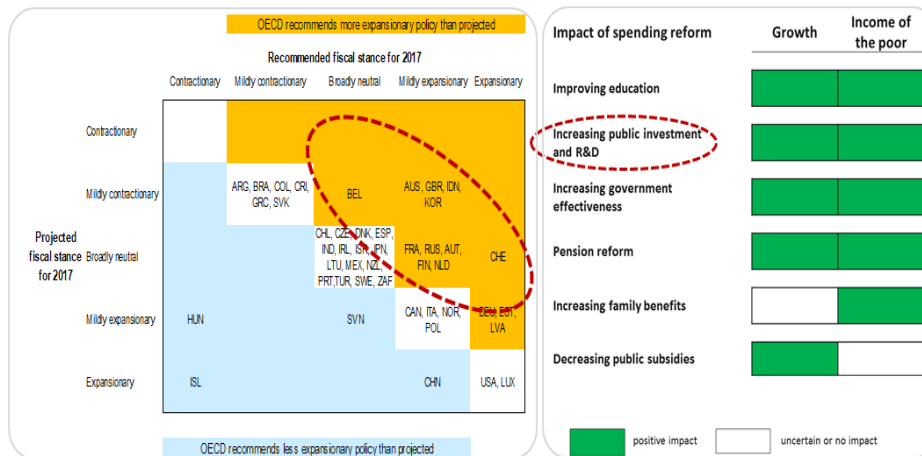


그림 2-13

확장적
재정지출에 관한
OECD의 권고

자료: OECD(2016), Economic Outlook Special Chapter, "Using fiscal levers to escape the low growth trap"

(2) 삶의 질 결정요인과 지역민 인식

1) OECD(2017)의 삶의 질 지수(BLI, Better Life Index)

- OECD는 Better Life Initiative 사업의 일환으로 "How's Life? 2017: Measuring Well-being" 보고서를 발간하고 2017년 "Better Life Index"를 함께 공표함.⁸⁾
 - OECD는 2011년부터 회원국의 웰빙 동향을 파악한 BLI(Better Life Index, 주거, 소득, 직업, 공동체, 교육, 환경, 지역민참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형 등 11개 영역의 24개 지표로 구성)를 매년 발표
- BLI를 구성하는 11개 영역 점수에 동일 가중치를 부여하여 단순 평균한 값을 토대로 국가별 순위를 시산해 볼 때, 2017년 우리나라의 BLI 순위는 조사 대상 38개국 중 29위로 나타남.
 - 2013년 27위 → 2014년 25위 → 2015년 27위(이상 36개국 중) → 2016년 28위 → 2017년 29위(38개국 중)

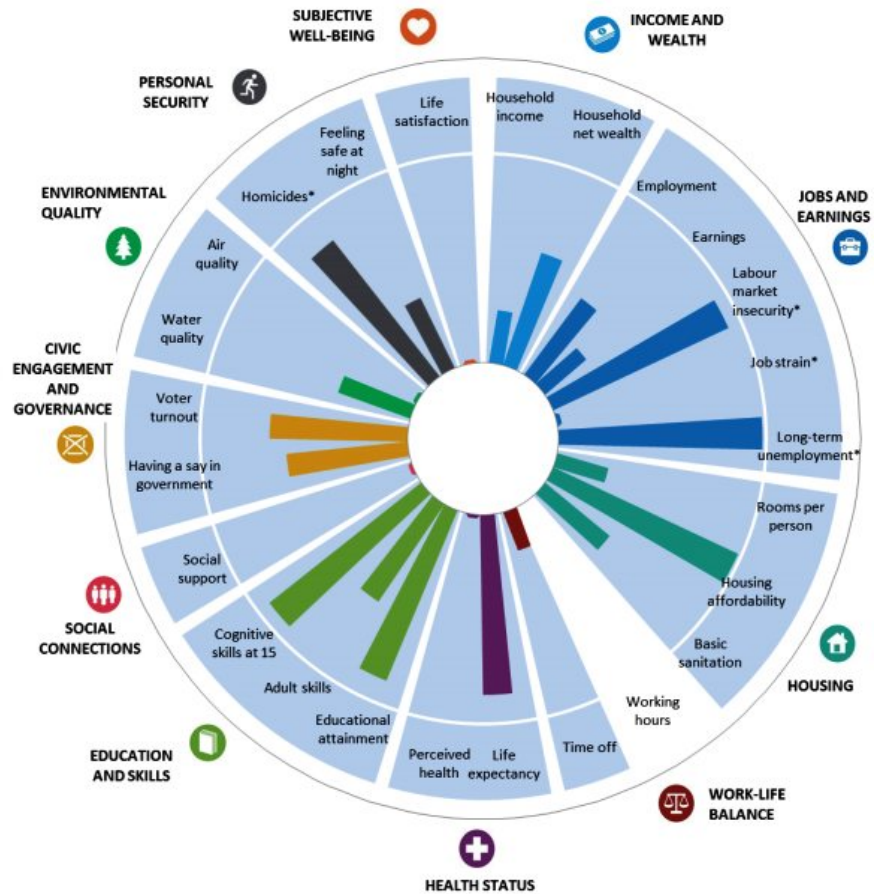
8) 이하에서는 OECD(2017), How's Life? How's Life? 2017: Measuring Well-being 결과 참조. <http://www.oecd.org/social/how-s-life-23089679.htm>

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

- 11개 영역 중 주거(6위), 교육(10위), 지역민 참여(10위) 등은 상위권에 분포되었으나 공동체(38위), 환경(36위), 삶의 만족(30위), 일과 삶의 균형(35위) 등은 낮은 순위에 그침.

- 한편 노르웨이(1위), 덴마크(2위), 호주(3위), 스웨덴(4위), 캐나다(5위)가 조사대상 38개국 중 상위 1~5위를 차지

그림 2-14
OECD(2017)의
우리나라의
삶의 질 수준



주 : 막대가 길수록 타 국가에 비해 양호함을 나타냄.
자료 : OECD(2017)

- 주요 영역별로 살펴보면, 우리나라 가계의 소득 및 순자산 보유 정도는 OECD 평균을 하회
 - 순가처분소득(1인당): \$21,723(OECD \$30,620), 순자산(가구당): \$273,867 (OECD \$331,132)
 - 1인당 순가처분소득은 OECD 평균의 70.9%, 가구당 순자산은 82.7%에 그침.

- 주거여건은 개인당 방(room) 수와 기본시설 보유 측면에서는 OECD 평균을 하회하는 반면 주거관련지출은 양호
- 기대수명은 만 82세로 OECD 평균보다 높았으며, 건강은 건강상태가 "양호(fair)"하다고 응답한 비중이 50%로 OECD에서 가장 높은 반면 " 좋음" 또는 "매우 좋음"으로 인식하는 비중은 32%로 평균을 하회
- 교육과 기술 영역에서는 여타국 대비 강점을 갖고 있지만, 사회적 지원(공동체) 및 환경(대기 질 등) 영역은 OECD 국가 중 하위권임.

2) 인프라와 삶의 질 간 연관 관계

- 통계청은 2006년부터 '삶의 질'을 측정하기 위해 총 12개 영역의 80개 지표에 대한 조사를 시행하고 이들 지표와 측정결과를 매년 발표하고 있음
 - '삶의 질'은 삶을 가치 있게 만드는 요소를 포괄하는 개념으로 객관적인 생활조건과 이에 대한 시민들의 주관적 인지 및 평가로 구성
 - 12개 영역은 물질부문(소득·소비·자산, 고용·노동, 사회복지, 주거)과 비물질(건강, 교육, 문화·여가, 가족·공동체, 시민참여, 안전, 환경, 주관적 웰빙) 부문으로 나누어 평가
- 한국인의 '삶의 질' 지수는 2006년 100을 기점으로 2015년 118으로 꾸준히 개선되고 있음
 - 영역별로 보면, 교육, 안전, 소득·소비, 사회복지는 종합지수 개선을 견인하지만, 가족·공동체, 고용·임금, 주거 등의 영역은 낮은 증가율을 보임



그림 2-15

국민 삶의 질
종합지수 추세

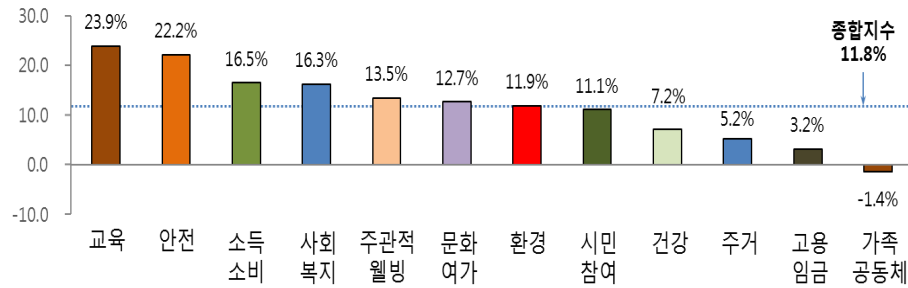
2.

지역민의
삶의 질과
인프라

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-16

'삶의 질' 부문별
기준년도(2006년)
대비 2015년
증감율



자료 : 통계청, 국민 삶의 질 종합지수 작성결과, 2017.3.15.

- 1인당 주거면적은 2014년 33.5㎡에서 2016년 33.2㎡로 0.3㎡ 감소
 - 최저주거기준에 미치지 못하는 가구 비율은 2016년에 5.4%(102만 7천 가구)로 2014년과 동일
- 통학 및 통근 소요시간은 2015년 30.9분으로 2010년 대비 1.7분 증가
 - 통근·통학시간은 개인의 하루 일과 중 중 매일 반복되는 시간으로 장시간 출퇴근은 개인의 삶의 질에 부정적 영향을 미치고 있음.
 - 통근·통학소요 시간이 가장 긴 지역은 서울, 인천, 경기와 같은 수도권과 부산, 대구, 대전, 광주와 같은 대도시 지역으로 조사되고 있는바, 이들 지역 주민들의 삶의 질 개선을 위한 조치가 필요

표 2-8

통근 및 통학
소요시간

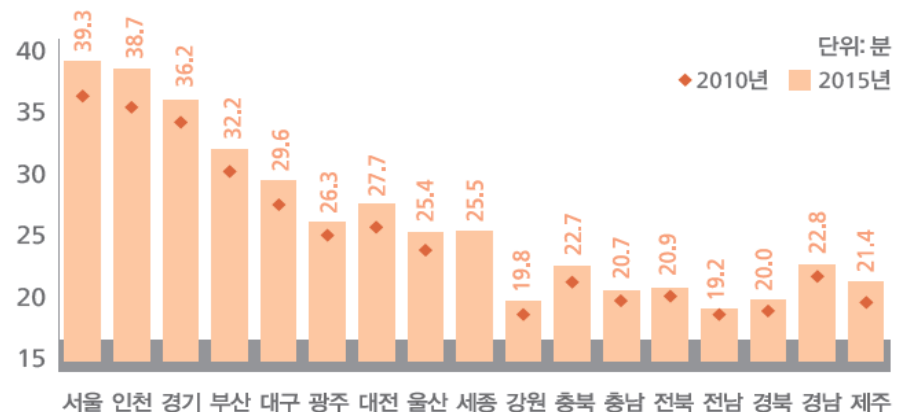
단위: 분

구분	전국	읍면부	동부	수도권	비수도권
2010년	29.2	20.4	31.1	35.4	23.1
2015년	30.9	21.1	33.2	37.7	24.2

자료 : 통계청, 국민 삶의 질 2017, 2017.12

그림 2-17

시도별 통근·통학
소요시간



- 국민들의 '삶의 질' 개선에 있어서 '경제적 요인'과 이를 지원하는 '인프라' 부문도 상당 부문 포함됨, '인프라 개선'은 삶의 질 개선에 있어 매우 중요한 역할을 하고 있음.
- 인프라 부문과 직·간접적으로 관련된 지표는 1인당 소득, 빈곤율, 소득만족도, 고용률, 실업률, 일자리 만족도, 1인당 주거면적, 통근·통학 소요시간, 주거비용, 주거환경만족도, 도로사망율, 1인당 도시공원 면적, 하수도 보급률 등임.
- 통계청에서 공표하는 지역별 삶의 만족도와 지역 소득(GRDP)에서 차지하는 인프라 자본의 비중 간에는 양의 상관관계를 나타냄.
- 소득 대비 인프라의 축적 정도와 삶의 질 만족도 간 상관계수는 0.3으로 통계적으로 유의한 것으로 도출됨.
- 다른 사항이 동일하다는 전제하에, 0.3이라는 상관계수는 삶의 질에 영향을 미치는 소득 대비 인프라 자본의 탄력성(30%)으로도 해석될 수 있음.
- 즉, 소득의 증가 속도보다 인프라 자본이 축적 되는 속도가 빠를수록 삶의 질이 빠르게 개선되는 것으로 지역민에게 인식될 수 있음을 의미함.

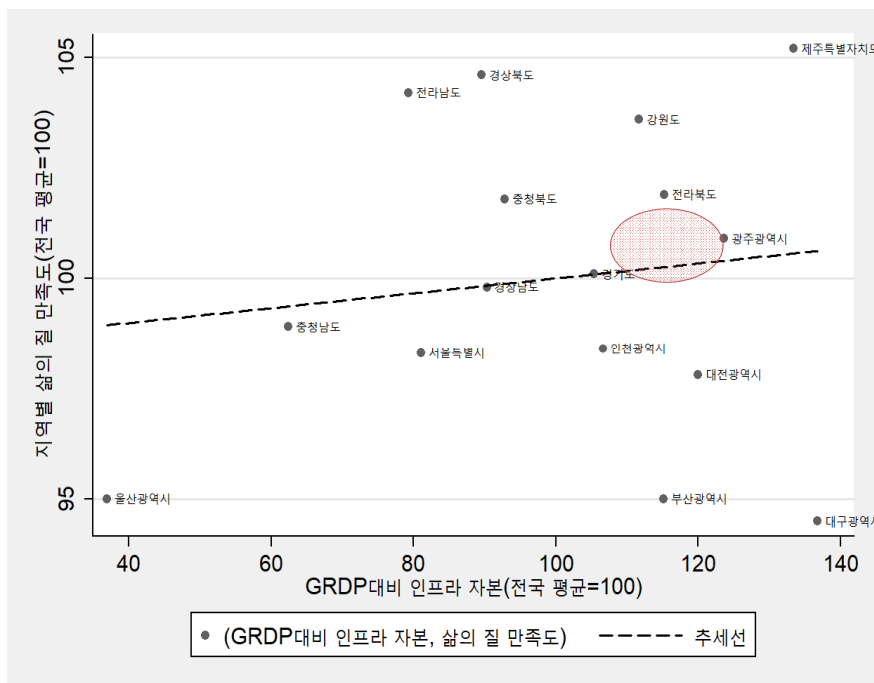


그림 2-18

인프라 자본의
축적 정도와 삶의
질 간 상관관계

2.

지역민의
삶의 질과
인프라

자료 : 통계청 e-지방지표 및 한국건설산업연구원(2017)을 이용해 작성

2.

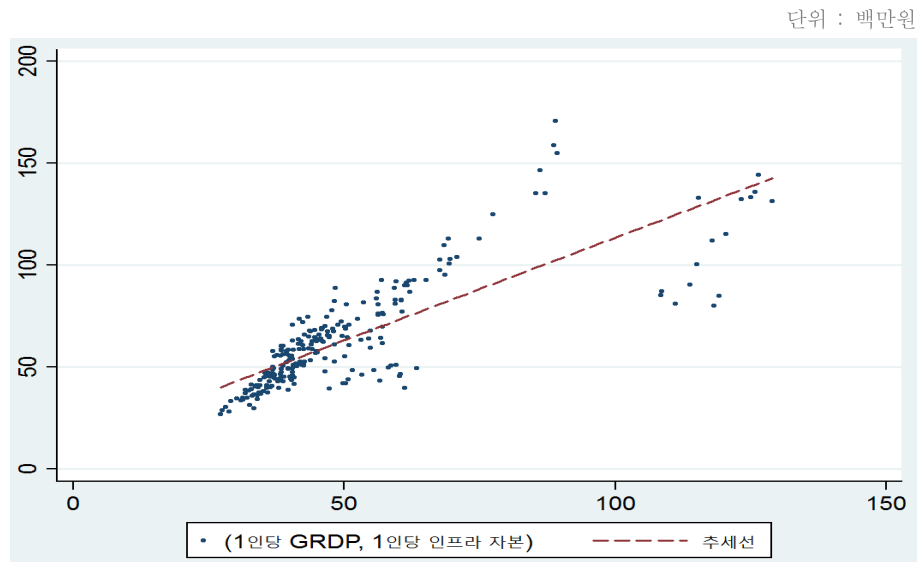
지역민의 삶의 질과 인프라

(3) 인프라와 지역경제성장

- 한국건설산업연구원(2017)은 성장회계(Growth accounting)모형을 이용해 지역별 인프라 자본의 축적이 지역 경제성장률에 미치는 영향을 연구함.
 - 또한, 총요소생산성(Total Factor Productivity, TFP)이 지역경제 성장에 어떤 파급효과를 가져오는지에 대하여 분석함.
- 인구 1인 당 인프라 투자를 증가시킬 경우 1인당 소득이 증가하는 경향이 있다는 분석결과를 제시
 - 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터를 바탕으로 분석한 결과, 1인당 GRDP는 1인당 인프라 자본의 투입량과 상당한 양의 상관관계를 보임.

그림 2-19

1인당 GRDP와
1인당 인프라
자본의 상관관계



주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임. 가로축은 1인당 GRDP이며, 세로축은 1인당 인프라 자본임.

자료 : 한국건설산업연구원(2017)

- 분석기간(2011 ~ 2015년) 동안 1인당 인프라 자본을 16개 지역별로 비교하여 보면 광주는 대구와 더불어 가장 낮은 수준인 것으로 나타남.
 - 그리고, 인구 1인당 GRDP도 인프라 자본 순위와 유사한 패턴을 보이며, 광주는 16개 지역 중 아래에서 4번째로 최하위권에 위치
- 이 결과로 볼 때, 광주는 1인당 인프라 자본 투자를 더 높일 경우 1인당

GRDP를 더 증가시킬 수 있는 가능성이 높다는 것을 알 수 있음.

단위 : 백만원, %

지역	1인당 인프라 자본	전국평균=100.0 대비
충남	116.1	181.3
울산	109.8	171.4
전남	82.4	128.7
경북	78.0	121.7
충북	72.2	112.8
강원	66.0	103.0
경남	63.1	98.6
경기	62.0	96.7
인천	56.1	87.6
전북	53.5	83.6
대전	49.7	77.6
제주	47.8	74.6
부산	46.0	71.8
서울	45.8	71.5
광주	40.8	63.7
대구	35.4	55.3
전국 평균	64.0	100.0

주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임. 상대적으로 높은 순으로 정렬함.

자료 : 한국건설산업연구원(2017)

표 2-9

지역별 1인당
인프라 자본 축적
수준 비교

단위 : 백만원, %

지역	1인당 GRDP	전국평균=100.0 대비
울산	118.5	233.1
충남	72.9	143.4
전남	60.5	118.9
서울	55.8	109.7
경북	53.7	105.6
경남	50.9	100.1
충북	50.5	99.3
경기	43.7	86.0
강원	42.7	83.9
인천	42.5	83.5
전북	40.7	80.1
부산	38.0	74.7
광주	37.6	73.9
대전	37.5	73.8
제주	36.3	71.4
대구	31.8	62.5
전국 평균	50.9	100.0

주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임. 상대적으로 높은 순으로 정렬함.

자료 : 한국건설산업연구원(2017)

표 2-10

지역별 1인당
GRDP 비교

2.

지역민의
삶의 질과
인프라

3.

광주지역민의 삶의 질과 인프라

3. 광주 지역민의 삶의 질과 인프라

(1) 광주 지역민 삶의 질과 인프라

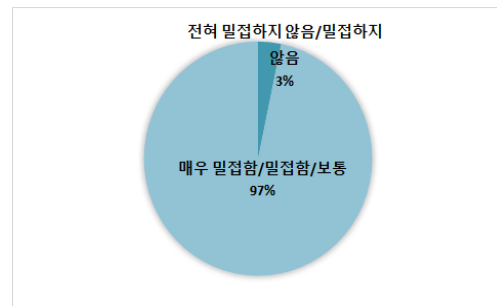
- 광주 지역민의 생활 및 삶의 질은 인프라 투자와 밀접
 - 광주 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과⁹⁾에서도 인프라 투자가 생활 및 삶의 질 측면에서 상호 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 광주 지역민의 약 62.6%(48.5%는 밀접하다고 응답하였으며, 14.1%는 매우 밀접하다고 응답)는 인프라 투자가 광주 지역민의 ‘생활 및 삶의 질’에 영향을 미친다고 응답함.
 - ‘보통이다’라고 중립적인 응답을 한 비율은 34.2%였음.
 - 반면, 인프라가 생활 및 삶의 질과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 3.1%에 불과함.

표 2-11

인프라와 생활 및 삶의 질과의 관계

사례수(개)	553
전혀 밀접하지 않다	0.2
밀접하지 않다	3.1
보통이다	34.2
밀접하다	48.5
매우 밀접하다	14.1
계(%)	100
평균(5점)	3.73

단위: %



- 광주 지역민의 삶의 질과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물 들은 교육시설, 의료시설, 공원 및 녹지, 문화/복지/체육시설, 터미널 및 정류장 등이었음.
 - 반면에 발전소, 항만시설, 댐 및 저수지 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임.
 - 시설물별 삶의 질과의 연관성에 대한 응답점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음.

9) 지역민을 대상으로 한 설문조사에 대해서는 후술하는 6장에서 자세히 설명함.

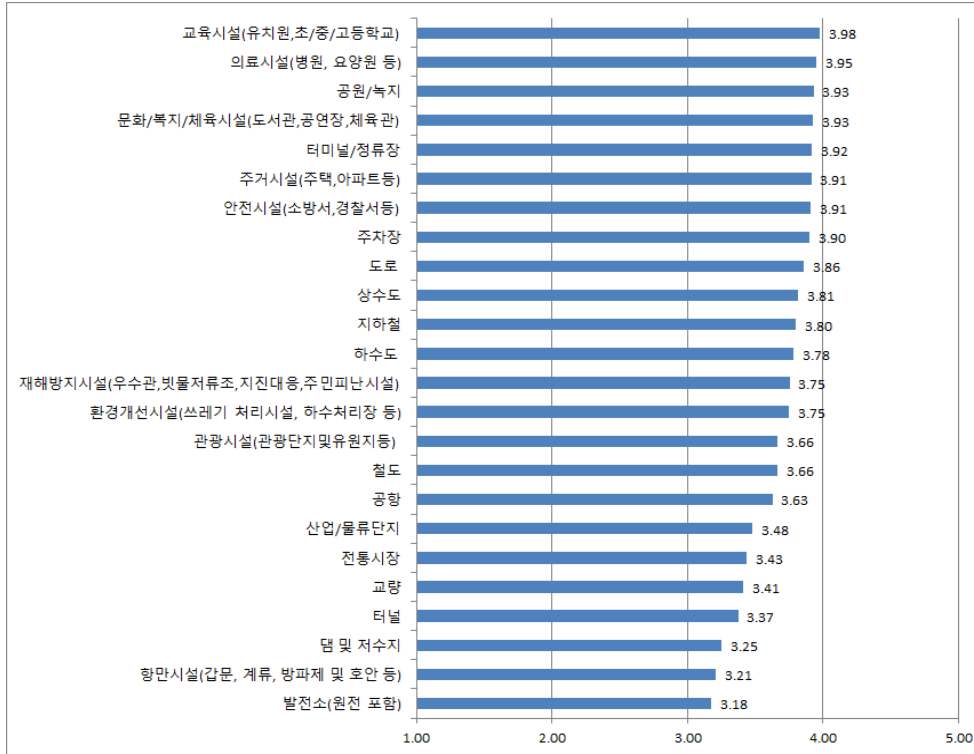


그림 2-20

시설물별 생활 및 삶의 질과의 연관성

주 : 5점은 매우밀접 하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.73점

- 광주 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과, 총 24가지 시설물 분류 중 광주 지역민의 생활 및 삶의 질에 중요하다고 응답한 시설물 5가지에 대해 순위별로 제시함.

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	0.7
중요하지 않다	4.7
보통이다	22.2
중요하다	45.0
매우 중요하다	26.8
해당사항 없음	0.6
계(%)	100
평균(5점)	3.93

단위: %

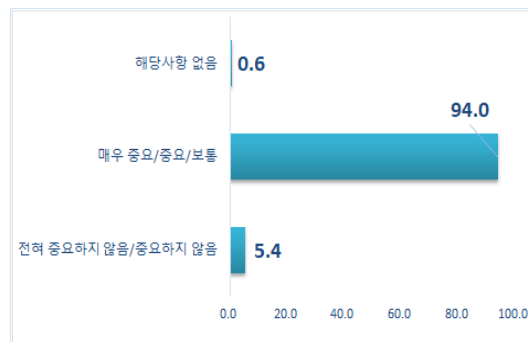


표 2-15

문화/복지/체육 시설(도서관, 공연장, 체육관)

3.

광주지역민의 삶의 질과 인프라

3.

광주지역민의 삶의 질과 인프라

표 2-16

공원/녹지

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	0.7
중요하지 않다	5.1
보통이다	23.1
중요하다	42.5
매우 중요하다	28.4
해당사항 없음	0.2
계(%)	100
평균(5점)	3.93

단위: %

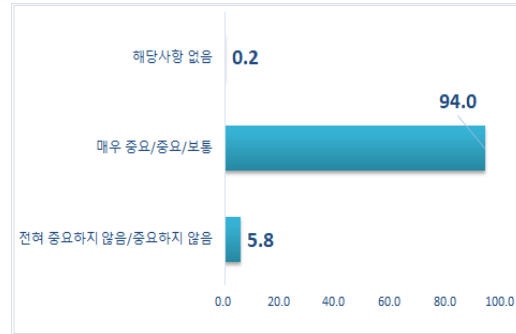


표 2-17

주거시설(주택, 아파트 등)

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	1.3
중요하지 않다	4.3
보통이다	22.8
중요하다	44.5
매우 중요하다	26.6
해당사항 없음	0.5
계(%)	100
평균(5점)	3.91

단위: %

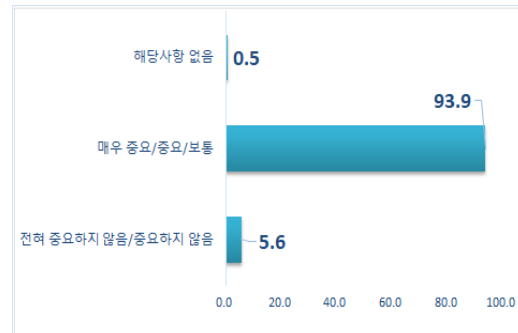


표 2-18

상수도

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	1.3
중요하지 않다	4.0
보통이다	30.0
중요하다	40.3
매우 중요하다	23.3
해당사항 없음	1.1
계(%)	100
평균(5점)	3.81

단위: %

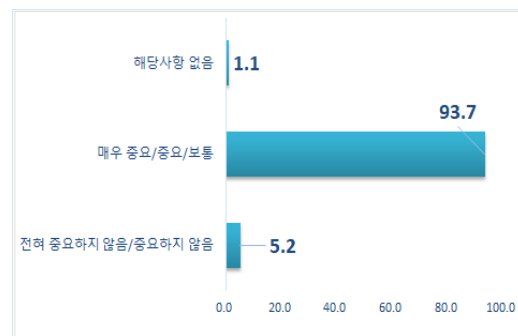
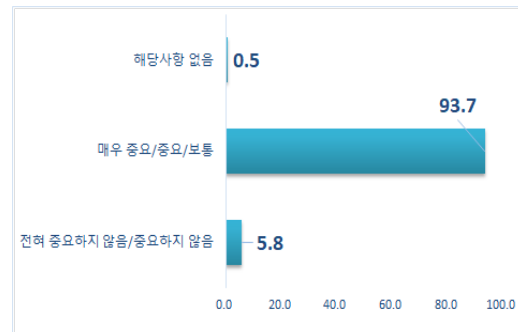


표 2-19

안전시설(소방서, 경찰서 등)

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	0.5
중요하지 않다	5.2
보통이다	23.7
중요하다	43.2
매우 중요하다	26.8
해당사항 없음	0.5
계(%)	100
평균(5점)	3.91

단위: %



(2) 광주의 지역 경쟁력 향상과 인프라

- 광주 지역의 지역 경쟁력과 인프라 투자는 밀접한 연관
 - 광주 지역민은 인프라 투자가 지역경제성장과 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 광주 지역민의 약 52.3%(44.7%는 밀접하다고 응답하였으며, 7.6%는 매우 밀접하다고 응답)은 인프라 투자가 광주의 지역 경쟁력 향상에 영향을 미친다고 응답함.
 - ‘보통이다’라고 중립적인 응답을 한 비율은 41.8%였음.
 - 반면, 인프라가 지역 경쟁력 향상과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 6%에 불과함.

단위: %

사례수(개)	553
전혀 밀접하지 않다	0.5
밀접하지 않다	5.4
보통이다	41.8
밀접하다	44.7
매우 밀접하다	7.6
계(%)	100
평균(5점)	3.53

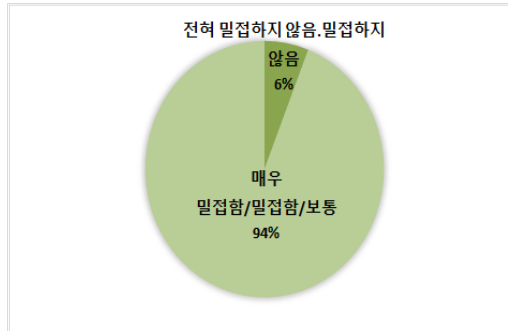


표 2-20

인프라와
지역경쟁력 간의
관계

- 광주의 지역 경쟁력 향상과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 교육시설, 공원 및 녹지, 의료시설, 주거시설, 터미널 및 정류장 등이 있음.
 - 반면에 발전소, 항만시설, 댐 및 저수지 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임.
 - 시설물별 경제성장 연관성 응답점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음.

3.

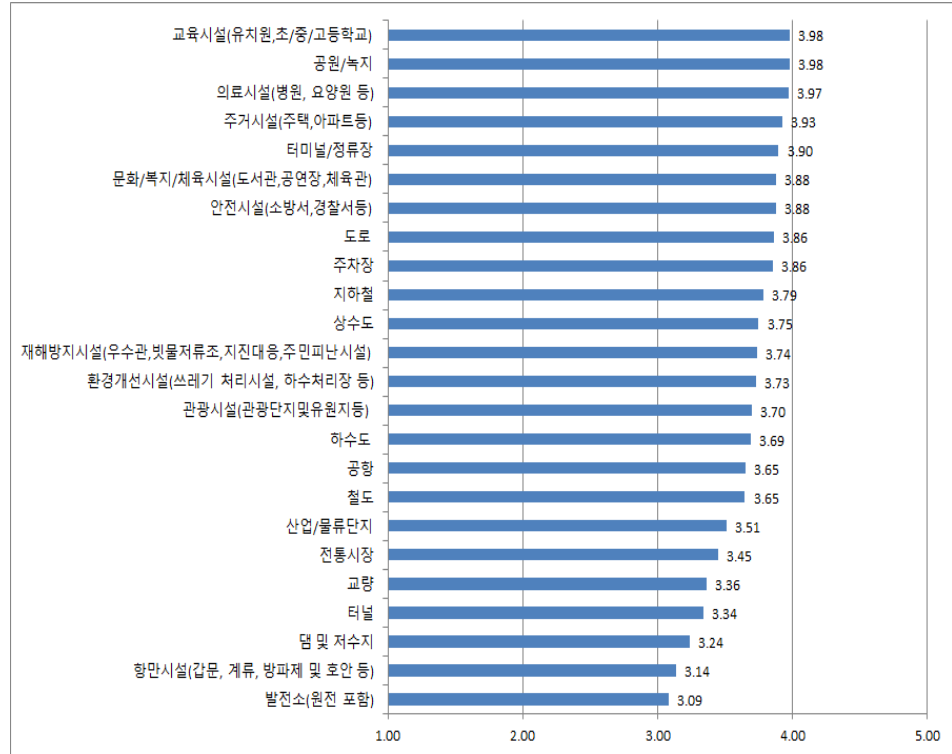
광주지역민
의 삶의 질과
인프라

3.

광주지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-21

시설물별
지역경쟁력과의
연관성



주 : 5점은 매우밀접 하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.53점

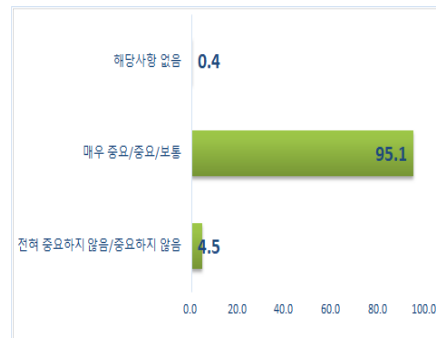
- 광주 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과, 총 24가지 시설물 분류 중 광주의 지역 경쟁력 향상에 중요하다고 응답한 시설물 5가지 대해 순위별로 제시함.

표 2-21

공원/녹지

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	0.7
중요하지 않다	3.8
보통이다	20.4
중요하다	46.7
매우 중요하다	28.0
해당사항 없음	0.4
계(%)	100
평균(5점)	3.98

단위: %



사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	553
중요하지 않다	0.9
보통이다	3.6
중요하다	21.7
매우 중요하다	43.6
해당사항 없음	29.7
계(%)	0.6
평균(5점)	3.98

단위: %

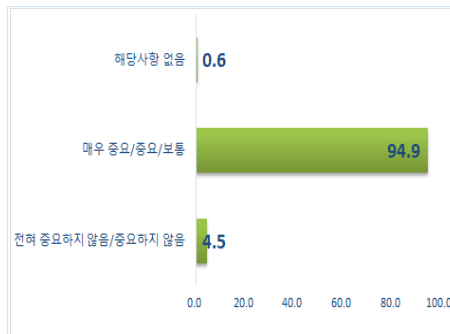


표 2-22

교육시설(유치원,
초/중/고등학교)

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	1.3
중요하지 않다	3.4
보통이다	19.2
중요하다	48.6
매우 중요하다	26.9
해당사항 없음	0.5
계(%)	100
평균(5점)	3.97

단위: %

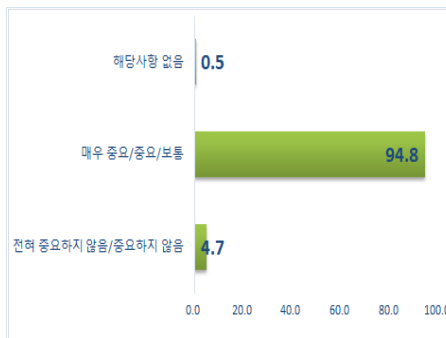


표 2-23

의료시설(병원,
요양원 등)

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	1.1
중요하지 않다	4.0
보통이다	22.4
중요하다	45.9
매우 중요하다	26.2
해당사항 없음	0.4
계(%)	100
평균(5점)	3.93

단위: %

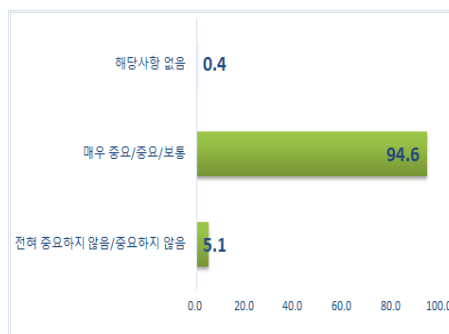


표 2-24

주거시설(주택,
아파트 등)

3.

광주지역민
의 삶의 질과
인프라

3.

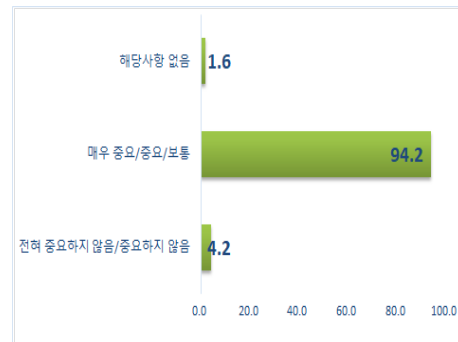
광주지역민의 삶의 질과 인프라

표 2-25

터미널/정류장

사례수(개)	553
전혀 중요하지 않다	1.1
중요하지 않다	3.1
보통이다	23.7
중요하다	47.4
매우 중요하다	23.1
해당사항 없음	1.6
계(%)	100
평균(5점)	3.90

단위: %



- 광주 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과, 지역 경쟁력 및 삶의 질에 영향을 주는 시설물별 우선순위는 거의 일치하는 것으로 도출됨(상관계수 0.99).
- 결국 인프라 시설물 측면에서 지역 경제발전과 삶의 질 향상을 도모하는 시설물 종류가 상당히 일치하고 있다는 주민 인식이 반영된 결과로 요약됨.

제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향¹⁰⁾

(1) 국가별 인프라 투자 추이

1) 미국

- 미국은 2006년부터 2008년까지 전체 예산에서 SOC가 차지하는 비중이 감소해 왔음.
 - 그 후 경제 활성화와 고용 창출을 위해 2009년부터 SOC에 대한 투자를 확대하기 시작하였으나 2012년 글로벌 경제위기로 인하여 SOC 투자는 다시 감소하였음.
- 미국은 경기 변동에 따라 SOC 투자에 대한 증감을 반복해 왔는데 2015년부터는 기존 인프라의 재건을 위해 다시 투자를 늘리고 있는 추세임(<그림 3-1> 참조).
 - 분야별 SOC 투자 현황을 살펴보면, 미국은 2009년에 「미국의 복구 및 재투자법(ARRA : American Recovery and Re-investment Act)」을 제정해 교통 및 물류 부문에 중점 투자하기 시작하였음.
 - 이로 인해 2006년에는 교통 및 물류와 국토 및 지역개발에 대한 투자액이 각각 52.8%, 47.2%로 거의 차이가 없었으나, 2015년 교통 및 물류 부문의

10) 「한국건설산업연구원(2017), 4차 산업혁명 시대 인프라의 질적 제고 방향과 전략」에서 발췌 및 정리

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

그림 3-1

미국의 총지출
대비 SOC 투자
규모

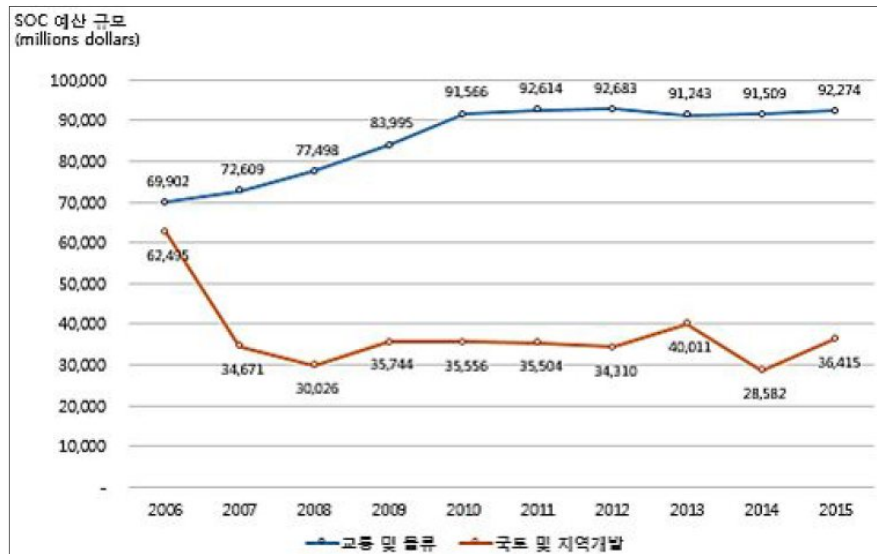
투자는 71.7%까지 증가하였음(<그림 3-2> 참조).



자료: 미국 예산관리국(2015), 국토연구원(2016)에서 재인용.

그림 3-2

미국의 부문별
SOC 자원 배분



자료: 미국 예산관리국(2015), 국토연구원(2016)에서 재인용.

2) 영국

- 영국은 글로벌 금융위기 이후 재정 악화로 인해 전체 지출에서 SOC 투자의 비중을 2010년 3.4%에서 2012년 2.9%로 감소시킴.
 - 그러나 2013년 이후에는 SOC 투자 비중이 다시 증가하기 시작하였으며 2014년에는 전체 예산의 3.1%까지 회복됨.
- 부문별 SOC 자원 배분 현황을 살펴보면, 교통 및 물류 부문에 대한 투자가 전체 예산의 80% 이상으로 대부분을 차지함(<그림 3-3> 참조).
 - 특히, 교통 부문에서 철도가 전체 예산의 약 30%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 지방도로가 약 24%, 국가 도로가 약 16%, 대중교통이 약 12%임.

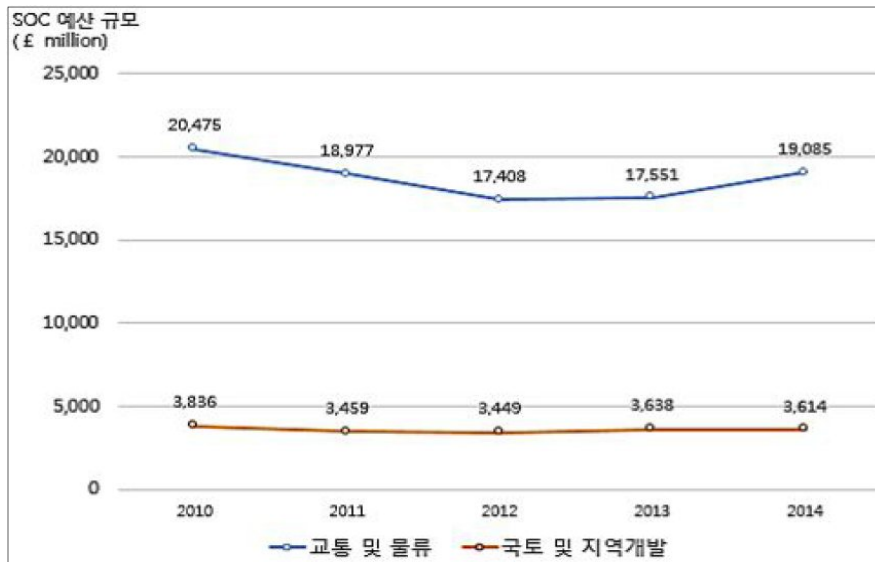


그림 3-3

영국의 부문별
SOC 자원배분
현황

3) 독일

- 독일은 전체 예산에서 SOC 투자 비중이 2013년 6.2%, 2014년 5.9%, 2015년 6.3%로 평균 6% 수준인 것으로 나타났음.
 - 2014년에 SOC의 투자 비중이 다소 감소하였지만 이후 지속적으로 증가하는 추세임.
 - 특히, 2016년 SOC 예산은 크게 증가하여 전체 예산에서 7.1%를 차지하고 있

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-1
독일의 SOC 예산 규모

- 음.
- 이는 전년 대비 19.2% 증가한 것으로 독일의 SOC 투자가 지속적으로 증가하고 있음(<표 3-1> 참조).

(단위 : 백만 유로(€), %)

구분	2013	2014	2015	2016
SOC 예산	18,200	18,212	18,972	22,607
총지출 대비 비중	6.2	5.9	6.3	7.1
SOC 예산 증감률	-	0.1	4.2	19.2

주 : 2016년은 추정 값을 사용함.

자료 : 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집.

- SOC 예산의 부문별 투자 현황을 살펴보면, 교통에 대한 투자가 전체 예산의 60% 이상을 차지하고 있음.
 - 특히, 도로가 SOC 전체 예산의 40% 이상을 차지해 가장 많으며, 다음으로 철도 및 대중교통이 20% 정도임.
 - 반면, 주거, 지역 계획, 지역 공동체 서비스 등에 대한 투자는 10%대로 낮은 비중을 차지하고 있음.
- 한편, 에너지 및 수자원 공급 서비스 관련한 투자는 2013년 21.4%에서 2016년 26.4%로 증가하는 양상임(<표 3-2> 참조).

(단위 : 백만 유로(€), %)

표 3-2
독일의 부문별 SOC 배분 현황

구분		2013		2014		2015		2016	
		금액	비중	금액	비중	금액	비중	금액	비중
SOC 예산		18,200	100.0	18,212	100.0	18,972	100.0	22,607	100.0
교통	도로	7,399	40.7	7,852	43.1	7,859	41.4	8,786	38.9
	철도 및 대중교통	4,597	25.3	4,274	23.5	4,953	26.1	5,349	23.7
	소계	11,996	65.9	12,126	66.6	12,812	67.5	14,135	62.5
주거, 지역 계획, 지역 공동체서비스		2,304	12.7	2,010	11.0	2,004	10.6	2,502	11.1
에너지 및 수자원 공급, 거래, 서비스		3,900	21.4	4,076	22.4	4,156	21.9	5,970	26.4

주 : 2016년은 추정 값을 사용함.

자료 : 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집.

4) 호주

- 호주의 전체 GDP 예산에서 인프라 투자 금액은 최근 6년 간 약 10%를 차지하고 있음.
- 특히, 도로, 철도 등 교통 분야는 전체 인프라 투자 금액의 50% 가까이로 가장 높은 비중이었으며, 다음으로 전기통신이 약 30%, 에너지가 약 20%를 차지하고 있음.

(단위 : 백만 호주달러, %)

분야	2011-12년	2012-13년	2013-14년	2014-15년	2015-16년
교통	73,044	75,538	75,105	74,323	74,811
에너지	전기	25,771	25,576	24,973	25,141
	가스	1,681	1,831	1,805	2,019
전기통신	42,321	41,983	42,905	46,968	50,214
상하수도	16,454	16,912	16,460	16,674	17,068
GDP	1,509,109	1,545,932	1,584,578	1,621,350	1,668,711
GDP 대비 인프라 투자 비중	10.6	10.5	10.2	10.2	10.2

자료 : Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016.

표 3-3

호주의 인프라
투자 규모

- 교통 분야의 경우 도로에 대한 투자가 가장 많았는데 2014~15년에는 전체 교통 투자 금액의 30.3%인 227억 호주달러(AUD)를 지출함.
- 다음으로, 운송 수단 및 철도 등에 대한 투자가 뒤를 이음.
- 전체 GDP에서 인프라가 차지하는 비중은 2010년 이후 10% 수준을 유지하여 왔는데, 이 중 교통 분야의 투자가 차지하는 비중은 4%대로 절반 정도를 차지함.
- 최근 6년 간 추이를 살펴볼 때 교통 분야에 대한 투자가 다소 줄어들고 있으나 여전히 인프라 투자에서 중요한 부분을 담당하고 있음.
- 호주 통계청(Australian Bureau of Statistics, ABS)이 발간한 'Engineering Construction Act Activity'에서 인프라 분야별 기성 추이를 분석하면, 2001년 이후 교통, 수자원, 에너지 관련 인프라가 급속히 증가한 것으로 나타났음.
- 교통 인프라의 경우 2009~10년부터 2011~12년까지 성장한 뒤 2012년 이

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

후 감소하였음.

- 수자원 부문의 기성 규모는 2007~08년에 급격히 증가한 후 2010년까지 꾸준히 증가하였으나 ‘South East Queensland Water Grid’ 등의 공사 완료 후 그 규모가 감소하였음.

(단위 : 백만 호주달러, %)

표 3-4

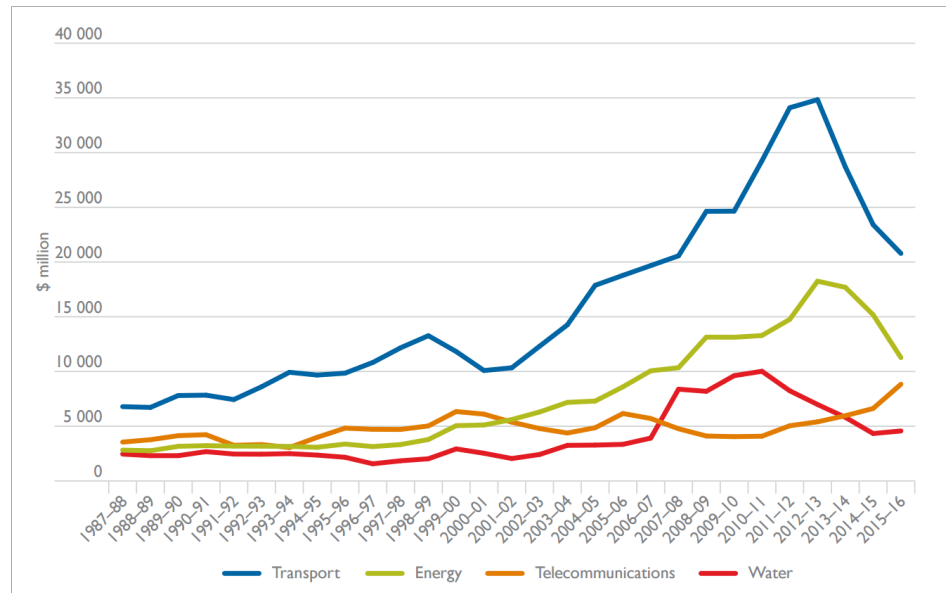
호주의 교통
부문별 투자 규모

분야	2011-12년	2012-13년	2013-14년	2014-15년	2015-16년
교통	73,044	75,538	75,105	74,323	74,811
도로	22,661	22,578	23,040	22,790	22,693
공항	6,818	6,854	6,758	6,746	7,230
철도 등 기타 교통수단	10,507	10,994	10,940	11,398	11,127
운송	33,085	35,151	34,367	33,389	33,760
GDP	1,509,109	1,545,932	1,584,578	1,621,350	1,668,711
GDP 대비 교통 투자 비중	4.8	4.9	4.7	4.6	4.5

자료 : Australian Government, Australian infrastructure statistics 2016.

그림 3-4

호주의 인프라
분야별 기성 추이



자료 : Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016.

5) 일본

- 일본의 SOC 예산 비중은 2009년부터 2012년까지 감소하였으나, 2013년부터 증가하기 시작하여 2013년 기준 전체 예산의 약 5%를 차지하고 있음.
- 부문별 투자를 살펴보면, 교통 부문이 7조 7,500억엔으로 SOC 투자 금액의 약 75%를 차지하고 있으며, 다음으로 커뮤니티 발전부문이 2조 1,500억엔으로 21%를 차지하고 있음.
- 교통 부문에 대한 높은 투자는 일본의 노후 인프라 문제를 해결하기 위한 것이라 할 수 있음.

(단위 : 백만엔(¥), %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
SOC 예산	10,054,300	9,273,500	9,125,200	9,067,400	10,118,200
총지출 대비 비중	5.1	4.7	4.6	4.5	5.0
SOC 예산 증감률	-	-0.077	-0.015	-0.006	0.115

자료 : 국토연구원(2016) ; 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 국정감사 정책 자료집.

표 3-5

일본의 SOC 예산
규모

(단위 : 백만엔(¥), %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
SOC 예산	10,054,300	9,273,500	9,125,200	9,067,400	10,118,200
교통	7,371,000	6,657,400	6,895,800	6,906,700	7,756,500
수자원 공급	274,800	197,700	186,500	186,000	201,800
커뮤니티 발전	2,408,500	2,418,400	2,042,900	1,974,700	2,159,900

자료 : 국토연구원(2016) ; 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 국정감사 정책 자료집.

표3-6

일본의 부문별
SOC 예산

(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향

1) 미국

- 세계경제포럼(WEF)에 의하면, 미국 인프라의 질적 수준은 2006년 6.2점에서 2016년 5.9점으로 소폭 하락하였음.
- 또한, 2016년 기준으로 교통 분야별 질적 수준 점수는 7점 만점을 기준으로 항공 6.2점, 항만 5.7점, 도로 5.7점, 철도 5.0점임.¹¹⁾

11) White House Council of Economic Advisers(2016), 2016 Economic Report of President, p.259.: World

1.

국가별
인프라 추진
정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

- 미국토목학회(American Society of Civil Engineers, ASCE)에서 발간한 인프라 평가 보고서에서도 2013년 미국의 인프라 투자 수준은 ‘D+’ 등급으로 여전히 미흡한 것으로 나타났음.¹²⁾
- 이처럼 미국은 현재 기존 인프라의 노후화와 품질 저하 등으로 이에 대한 재건의 필요성이 증대되고 있는 상황임.¹³⁾

(단위 : 백만 달러)

표 3-7

미국 부문별 정부 예산 계획

분야	2017 (추정)	2018 (추정)	2019 (추정)	2020 (추정)	2021 (추정)
교통					
육상	78,503	91,645	94,619	103,861	100,471
항공	19,779	19,701	20,058	20,313	21,195
수자원	10,045	10,247	10,484	10,731	10,991
기타	496	503	516	525	534
소계	108,823	122,096	125,677	135,430	133,191
도시 및 지역 개발					
도시 개발	4,492	4,268	4,351	4,438	4,526
지역 개발	13,040	3,058	3,128	3,218	3,251
재난 구조 및 사회보장	12,067	5,625	5,998	6,323	6,485
소계	29,599	12,951	13,477	13,979	14,262

자료 : 미국 예산관리국(Office of Management and Budget, OMB).

- 미국의 예산관리국(Office of Management and Budget, OMB)에서 발표한 미 연방정부의 예산 계획을 살펴보면, 교통부문에 대한 투자가 주를 이루고 있음.
- 특히, 도로 등과 같은 육상 교통수단에 대한 투자가 전체 교통부문에서 70% 이상으로 가장 높은 비중을 차지함.
- 교통 분야와 관련, 미국은 2015년 국가교통 예산법인 「육상교통정비법(Fixing America's Surface Transportation, FAST)」을 제정해 2016년부터 2020년까지 약 5년 간 약 3,050억 달러를 도로, 안전, 대중교통, 철도, 연구개발 등의 분야에 투자하기로 하였음.¹⁴⁾

Economic Forum, Global Competitiveness Report Survey.

- 12) 강상혁 · 이영환, 영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입 방향, 연구보고서, 한국건설산업연구원. 2013.
- 13) 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집.
- 14) 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집.

- 향후 미국의 인프라 투자는 ‘21세기청정교통계획(21st Century Clean Transportation Plan)’ 기조 하에 이뤄지고 있음.
 - 즉, 미국의 장기적 발전을 위해 새롭고 더 깨끗하고 지속 가능한 교통 시스템을 구축하는 것을 목표로 하고 있음.
 - 이를 위해 2017년 예산에 교통 인프라 개선을 위해 전년 대비 196억 달러가 증가한 총 730억 달러가 편성되었는데, 인상분의 대부분인 179억 달러가 ‘21세기청정교통계획’에 투자되었음.¹⁵⁾
 - 예산 투자 계획은 장기적인 관점에서 향후 10년 동안의 목표로 설정되었음.¹⁶⁾
 - ▶첫째, 일상생활에서 교통 체증을 감소하기 위해 10년 동안 매년 200억 달러를 투자할 예정임. 도심, 시골 등에 교통 시스템을 확대할 예정으로 이를 위해 ‘경제 회복을 위한 교통 투자(Transportation Investment Generating Economic Recovery, TIGER)’ 프로그램을 도입할 예정임.
 - ▶둘째, 이산화탄소 감소, 효율성 극대화, 공공투자에 대한 수익 극대화를 위해 10년 동안 매년 100억 달러를 투자해 스마트하고, 더 깨끗한 지역 사회를 만들 수 있는 교통 시스템을 구축할 예정임.
 - ▶셋째, 스마트하고 깨끗한 운송 수단을 개발하기 위해 10년 동안 매년 20억 달러를 투자할 예정임. 이는 민간 협력을 통해 이루어질 계획으로 2020년까지 전기자동차, 저탄소 운송 수단 등 현재의 교통 연료 수단의 대체기술 개발을 목표로 함.
 - ▶새롭게 변화하는 기술이 교통 시스템에 안전하게 통합될 수 있도록 10년 동안 매년 4억 달러를 투자할 예정임. 전기 자동차, 무인 자동차 등이 빠르게 우리 사회에 적용되고 있는데 사용자들이 안전하게 이용할 수 있도록 사용기준 등을 만들 것임.
 - ▶그 외 새로운 에너지 개발에 투자하기 위해 현재 정유 회사에 배럴당 10달러의 세금을 부과하는 방안 등이 모색되고 있음.
- 한편, 트럼프 미 대통령은 선거 과정에서부터 인프라 투자를 강조하였고 향후 10년 간 1조 달러 규모의 인프라 투자를 공약으로 제시하였음.
- 미국은 주요 인프라 시설 노후 연수가 평균 27년에 달하고 있는 상황으로

15) ARTBA(American Road & Transportation Builders Association, 2016), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation : 1쪽.

16) OMB(Office of Management and Budget), Investing in American Infrastructure.

(2015년 기준 도로 및 고속도로 28.4년, 상수도 25.6년, 하수도 26.5년) 트럼프 인수위는 이미 대통령 취임 이전 전국주지사연합(National Governor's Association)으로부터 해결이 시급한 인프라 프로젝트 목록을 받아 1,375억 달러 규모의 50개 주요 인프라 프로젝트 리스트를 작성한 바 있음.

2) 영국

- 영국은 글로벌 금융위기를 극복하고 인프라 개선을 위해 2010년부터 ‘국가 인프라 투자계획(National Infrastructure Plan, 이하 NIP)’을 수립하였음.
 - NIP에 따라 인프라 투자를 위해 2005~06년부터 2009~10년까지 420억 파운드를, 2010~11년부터 2014~15년까지는 약 17% 증가한 490억 파운드가 지출되었음.
 - 영국은 2010년 이후부터 인프라에 총 2,500억 파운드 이상을 투자해 왔음.
 - 그 결과 주요 도로와 지역 교통, 수백 개의 전철 등 약 3,000개의 프로젝트가 완료되었음.
 - 이후 2016년에 영국 정부는 NIP를 NIDP(National Infrastructure Delivery Plan)라는 이름으로 바꾸면서 2020~21년까지 인프라 개발을 위해 600개가 넘는 프로젝트에 4,830억 파운드를 투자한다는 계획을 발표하였음.
 - 영국은 이 계획에 처음으로 사회적 인프라(학교, 병원, 교도소)와 함께 대규모 주택 재건 사업도 포함하고 있으며, 2020~21년까지 5년 동안 전체 예산에서 약 3,000억 파운드를 에너지, 교통, 사회적 인프라 등에 집중적으로 투자할 계획임(<그림 3-5> 참조).
 - 2016년부터 향후 5년 간 인프라 투자를 부문별로 살펴보면, 에너지 부문에 대한 투자(1,174억 파운드)가 가장 높으며, 다음으로 교통(884억 파운드), 사회 인프라(486억 파운드), 수자원(197억 파운드) 부문임.

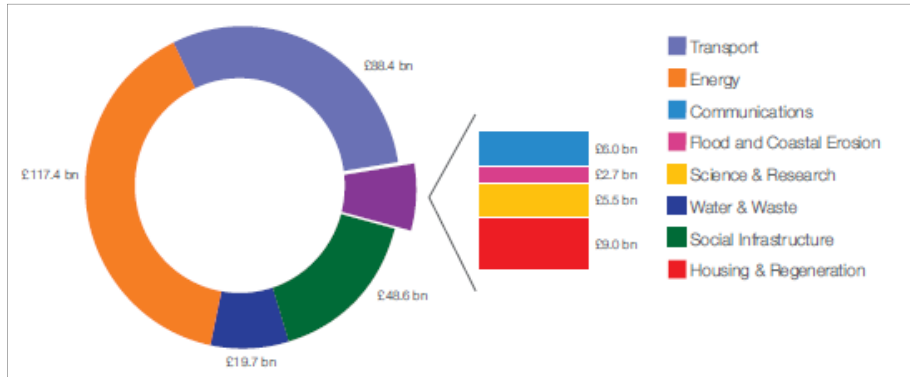


그림 3-5

영국
2016~21년까지
의 부문별 인프라
투자 계획

자료 : Infrastructure and Projects Authority, Major Infrastructure Tracking Unit, "National Infrastructure Delivery Plan 2016~2021".

- 한편, 영국 정부는 인프라 투자 계획의 중기적(2020~21년까지), 장기적(2050년까지) 관리를 위해 2016년 1월에 'Infrastructure and Projects Authority(IPA)'와 'National Infrastructure Commission'이라는 2개의 기관을 설립하였음.
 - IPA는 2016년 1월 정부의 주요 인프라 관련 사업의 효율적 운영과 감독, 자금 조달을 위해 Infrastructure UK(IUK)와 Major Project Authority(MPA) 두 기관을 합병하여 출범시킨 조직임.
 - IPA는 경제 계획의 일환으로 2016년 3월 1,630억 파운드 규모의 중장기적 관점의 건설 전략인 'UK Government Construction Strategy 2016~2020'을 발표하였음.
 - 이는 2011년 발표된 '건설전략 2011~2015'의 2차적인 성격을 가지는데 영국 정부는 '건설전략 2011~2015'를 통해 발주자로서 산업 참여자들과의 협력 관계를 구축했다는 평가를 받고 있음.¹⁷⁾
- 한편, National Infrastructure Commission(NIC)는 2015년 10월 효과적인 장기 인프라 계획을 위한 독립 기관으로 설립되었음.
 - NIC는 미래에 필요한 인프라가 무엇인지에 대한 명확한 청사진을 제공하는 역할을 하는데 이를 위해 ① 스마트 전력(Smart Power), ② 세계적 도시를 위한 교통(Transport for a World City), ③ 장기 계획을 위한 북쪽의 도로와 철도의 연결(High Speed North)이라는 3대 도전 과제를 만들었음.

17) National Infrastructure Delivery Plan 2016~2021 ; 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집.

1. 국가별 인프라 추진 동향

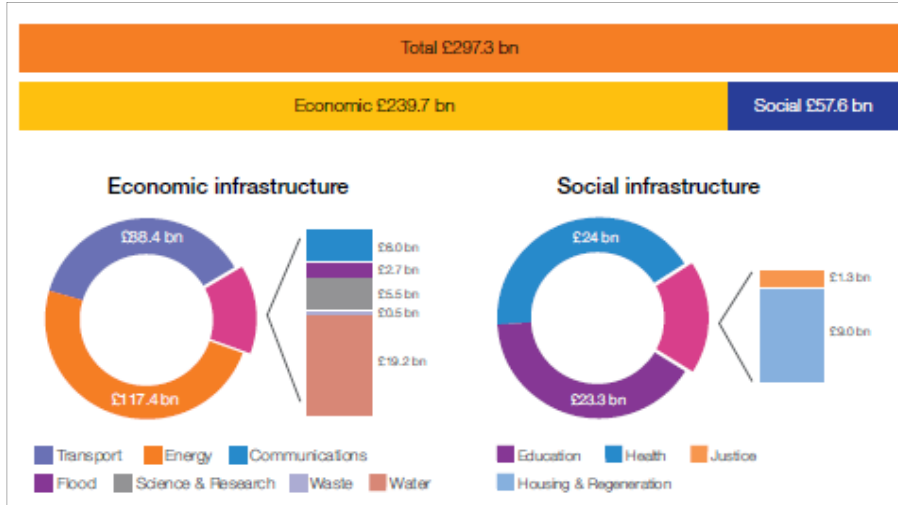
표 3-8

영국 2016~17년
분야별 인프라
프로그램과 규모

- 여기에는 600개가 넘는 프로젝트가 있으며, 그 규모는 약 4,250억 파운드에 달하는 것으로 나타났음(사회적 인프라는 제외).
- 구체적으로 살펴보면 <표 3-8>과 같이 교통, 에너지, 커뮤니케이션, 재난, 수자원 등의 분야에서 약 4,000억 파운드의 인프라 투자 계획을 세웠음.

분야	프로젝트(개수)	프로그램(개수)	투자 규모 (십억 파운드)
커뮤니케이션	2	4	6.0
에너지	109	58	255.7
방재	6	23	4.1
과학 및 연구	25	7	5.5
교통	166	163	134.5
폐기물처리	10	0	0.5
수자원	1	28	19.3
전체	319	283	425.6

- NIDP에 따르면 영국은 연평균 590억 파운드씩 2020~21년까지 총 2,970억 파운드를 인프라에 투자할 계획임.
- 전체 투자 금액인 2,970억 파운드 중 2,397억 파운드(80.7%)가 경제적 인프라에 집중되어 있는 것으로 나타났음.
- 사회적 인프라(주택 개조, 교육, 교도소 등)의 경우 약 580억 파운드가 지출될 예정임.
- 영국 정부의 인프라 투자 계획상으로는 프로젝트의 50%가 2020~21년까지 완료될 것으로 예상됨(<그림 3-6>참조).



자료 : Infrastructure and Projects Authority, Major Infrastructure Tracking Unit, National Infrastructure Delillery Plan 2016~2021.

그림 3-6

영국
2020~21년까지
경제적 인프라와
사회적 인프라에
대한 투자 비중

3) 독일

- 독일은 2030년까지 교통부문 인프라에 대한 투자를 늘릴 계획으로 이를 위해 2003년 'FTIP(Federal Transport Infrastructure Plan)'를 수립함.
 - 기존의 교통 전략이 1980년대에는 철도 네트워크 개발, 1990년대에는 도시 개건, 2000년대에는 주요 도시의 연결 등 부분적으로만 교통 인프라를 구축하는 데 초점을 두었다면, FTIP는 독일의 교통 인프라 개발을 위한 종합적인 전략을 제시하고 있음.
 - FTIP 2030은 '교통 이용자의 이동성 촉진', '재화 공급의 명확화 및 기업의 경쟁력 강화', '교통수단의 안정성 강화', '오염 배출 물질의 감소', '자연 보호', '소음 방지 등 삶의 질 향상'을 목표로 제시하고 있으며, 이를 위해 각 목표별 세부 전략을 제시하고 있음.
 - 독일의 경우도 여타 선진국과 마찬가지로 노후 인프라에 대한 투자를 늘리고 있는 추세임.
 - 연방정부의 교통부문 인프라 투자를 살펴보면, 2011~2015년에 도로의 유지보수 관련 지출 비중은 증가한 반면, 도로의 새로운 건설 및 교체에 대한 투자는 감소하였음.
 - FTIP에서도 2001년부터 2015년까지 연간 약 100억 유로씩 총 1,500억 유로를 철도, 도로, 수로의 인프라에 투자하고 있음.
 - 즉, 새로운 인프라를 건설하는 것 뿐만 아니라 기존 인프라를 유지·보수하

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-9

FTIP 2030의
목표 및 세부
전략

고 대체하는 데에도 투자를 강화하고 있음.

목표	세부 전략
교통 이용자의 이동성 촉진	인프라 시설물의 유지 보수, 교체 및 현대화 교통 흐름 개선 및 병목현상 해결 교통의 접근성 향상
재화 공급의 명확화 및 기업의 경쟁력 강화	인프라 시설물의 유지 보수, 교체 및 현대화 교통 인프라 구축 원가 감소 교통 흐름 개선 및 병목현상 해결 교통수단 운영의 신뢰성 향상 공항, 항구 등 각종 운송 수단을 통합한 허브 구축
교통수단의 안정성 강화	인프라 시설물의 유지 보수, 교체 및 현대화 높은 수준의 안정성을 가진 교통수단으로 이동
오염 배출 물질의 감소	교통 흐름 개선 및 병목현상 해결 오염 물질 배출을 낮추는 교통수단으로 이동 인프라 시설물의 유지 보수, 교체 및 현대화
자연 보호	토지 개발 제한
소음 방지 등 삶의 질 향상	소음 방지

- FTIP 2030에서도 인프라 투자의 최우선 순위로 기존 인프라 시설의 유지·보수 및 대체를, 다음으로 새로운 인프라의 구축을 꼽았음.
- 이때, 새로운 프로젝트를 추진함에 있어 FTIP 2030에서는 첫째, 교통 체증을 해결할 수 있는 최우선 프로젝트가 무엇인지, 둘째, 지속적으로 계획이 필요한 프로젝트가 무엇인지의 기준을 바탕으로 공사 프로젝트를 선정하고 있음
- FTIP 2030에서는 <표 3-10>에서와 같이 2,696억 유로의 자금 투자 계획을 가지고 있음.
- 이 중 2,267억 유로는 기존 시설물의 유지관리와 성능 향상 및 최우선 프로젝트로 선정된 신규 인프라에 투자될 예정임.
- 구체적으로 살펴보면, FTIP에서는 2030년까지 기존 시설물의 유지관리 및 교체를 위해 1,416억 유로를 투자할 계획임.
- 그러나 이와 같은 예산은 FTIP가 당초 세운 계획 대비 약 69% 정도만 달성할 수 있는 금액으로 독일 정부가 이에 대한 보완을 위해 830억 유로를 추가적으로 더 편성할 예정임.
- 기존 시설물의 유지관리 및 교체는 도로(670억 유로)와 철도(584억 유로)에 집중되어 있는데 이들 인프라에 대한 투자가 전체 예산의 90% 가까이 차지하고 있음.

(단위 : 십억 유로)

분야	총 투자	기타 투자 (2016 ~ 2030)	시설물 유지/교체 (2016 ~ 2030)	성능 향상 및 신규 인프라(2016 ~ 2030) (시설물 유지/교체 제외)		성능 향상 및 신규 인프라 '준비' (2031년 이후)
			시설물 유지관리 및 교체 투자	지속적이고 명확히 계획된 프로젝트	일정 기준을 바탕으로 선정된 프로젝트	시설물 유지 및 교체가 포함된 새로운 프로젝트
간선 도로	132.8	12.0	67.0	15.8	18.3	19.6
철도 인프라	112.3	7.4	58.4	8.4	18.3	19.7
운하	24.5	2.2	16.2	0.9	1.8	3.5
전체 교통 수단	269.6	21.6	141.6	25.1	38.5	42.8

자료 : Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan.

표 3-10

FTIP 2030의
교통 분야별 투자
계획

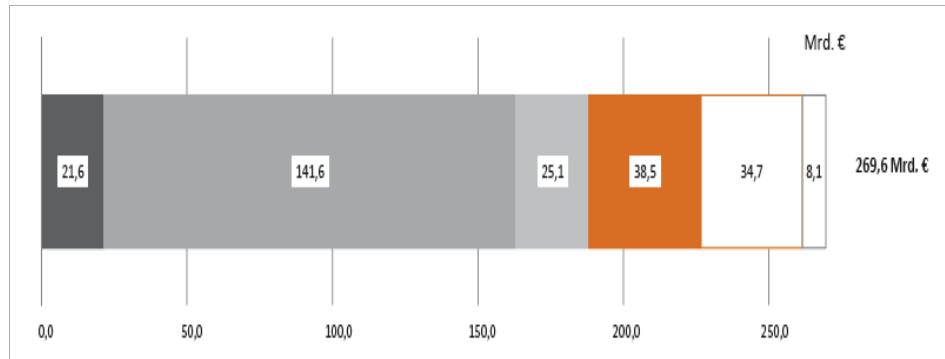


그림 3-7

FTIP의 예산 배분

주 : 왼쪽부터 2030년까지 기타 투자액, 2030년까지 지속적이고 명확히 계획된 프로젝트에 대한 투자액, 2030년 이후 투자액(성능 향상 및 신규 인프라), 2030년까지 유지보수 투자액, 일정 기준을 바탕으로 선정된 프로젝트 투자액, 2030년 이후 투자액(유지보수 투자액).

자료 : Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan.

- 한편, 성능 향상 및 신규 인프라 투자(시설물 유지관리 및 교체 제외)에도 총 636억 유로의 예산이 배정되어 있음.

- 이 중 251억 유로는 지속성이 있고 명확히 계획된 프로젝트에, 나머지 385억 유로는 위에서 언급한 2가지의 기준을 바탕으로 선정된 프로젝트에 투자될 계획이다. 신규 투자 또한, 도로와 철도 인프라에 예산의 90% 이상이 배정되어 있음.

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

- 종합해보면, 전체 예산에서 49.4%가 도로에, 41.3%는 철도에, 9.3%는 운하에 투자될 계획임.
- 2030년까지 인프라 중 교통부문에 대한 투자에 집중할 예정임.
- 특히, 독일의 교통부는 새로운 프로젝트를 추진하는 대신 현재의 인프라를 개선(예산의 약 70% 배정됨)하는 데에 주력할 계획임.

4) 호주

- 호주 정부는 향후 급변하는 환경 변화에 맞춰 인프라의 자동화와 첨단화, 그리고 인프라의 재건과 투자를 위한 장기 계획의 필요성을 강조하고 있음.
 - 호주는 ‘Infrastructure Australia Act 2008’ 발표를 시작으로 후속 계획을 계속 발표하고 있음.
 - 특히, 인프라의 재건은 호주의 인프라 계획에서 가장 중요한 부분으로 호주 정부는 1980~90년대의 인프라 재건 정신을 강조하고 있음.
- 국민들의 삶의 질 향상을 위해 새로운 인프라에 대한 투자도 병행하고 있음.
 - 예를 들면, ITS(Intelligent Transport System)를 새로운 교통 체계의 핵심으로 인식하고 있음.
- 호주 인프라의 재건 계획은 ① 생산적 도시와 지역(Productive Cities, Productive Regions), ② 효율적 인프라 시장(Efficient Infrastructure Markets), ③ 지속 가능하고 공정한 인프라(Sustainable and Equitable Infrastructure), ④ 보다 나은 의사결정과 조달 (Better Decisions and Better Delivery) 등의 목표 하에 향후 15년 간 각종 사업이 이루어질 전망이다.
 - 호주 정부는 인프라 사업의 우선순위 선정 과정을 통해 인프라 투자의 효율성, 생산성, 그리고 당면한 현안을 해결할 수 있을 것으로 내다보고 있음.¹⁸⁾
 - 호주 정부는 2015~16년부터 2019~20년까지 사회의 생산성 향상 등을 위해 인프라에 약 400억 달러(AUD)를 투자할 계획임.
 - 특히, 교통 및 기반 시설에 많은 투자를 할 것으로 예상됨.

18) Australian Government (2016. 2), Australian Infrastructure Plan.

- 도로의 경우 호주의 내국인이 이용하는 교통수단의 70%를 차지할 정도로 중요한 역할을 하고 있음.
 - 향후에도 도시 내 이용객과 물류 운송의 주요 수단이 될 것으로 예측되는데 Trends Infrastructure and Transport to 2030(2014)에 따르면, 트럭을 이용한 교통수단은 2030년에 현재보다 약 50% 증가할 것으로 전망됨.
- 철도는 도로를 대체하기 위한 수단으로 투자를 늘릴 예정인데 2030년까지 현재 대비 2/3가 증가할 것으로 예측됨.
 - 경제연구소인 딜로이트 액세스 이코노믹스(Deloitte Access Economics)는 현재 철도의 민영화로 통해 9,200만 호주달러(AUD)의 수익을 얻고 있지만 2030년에는 약 2.3억 달러까지 수익이 증가될 것으로 전망하였음.
- 향후 2030년까지 항공 교통의 규모는 현재보다 120% 이상 성장할 것으로 예상하고 있음.
- 해양 교통의 경우 지난 십수 년 간 급속히 증가해 왔는데 향후 2030년까지 현재까지 해 운 성장의 약 2배 이상 성장할 것으로 전망되고 됨.
- 대중교통은 2004년 이후부터 모든 수도권에서 급속히 성장해 왔는데 2030년까지 이용객이 현재보다 30% 이상이 증가할 것으로 예상됨.¹⁹⁾
- 이처럼 빠른 인구 성장 등으로 인해 교통수단은 향후 20년 내에 현재의 2배 이상 활성화될 것으로 예측되고 됨.
- 이에 따라 호주의 인프라 분야별 향후 투자 계획은 육상 교통에 대한 투자가 전체 투자 금액의 50% 이상을 차지하고 있음(<표 3-11> 참조).

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

19) Australian Government (2014), Trends Infrastructure and Transport to 2030.

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-11

호주의 인프라 투자 계획

(단위 : 만 호주달러)

구분	2015 ~ 16년	2016 ~ 17년	2017 ~ 18년 (추정)	2018 ~ 19년 (추정)	2019 ~ 20년 (추정)
교통 보안 (Transport security)	70,489	71,357	70,945	69,516	70,834
육상 교통 (Surface transport)	454,759	499,336	512,569	518,832	524,125
도로 안전 (Road safety)	24,918	24,068	18,881	18,447	18,830
항공(Air transport)	289,935	329,847	290,455	234,635	231,744
소계	840,101	924,608	892,850	841,430	845,533

자료 : Infrastructure and Regional Development Portfolio(2016), Portfolio Budget Statements 2016~17 Budget related paper No. 1. 13.

5) 일본

- 일본은 2012년 제3차 사회자본정비중점계획(2012~2016)을 수립하여 SOC 정책과 관련해 총 9개 과제 18개 시책을 제시해 전략적인 투자를 실시하고 있음.
 - ‘사회자본정비중점계획’은 제1차 계획(2003~2007), 제2차 계획(2008~2012), 제3차 계획(2012~2016)이 추진되었으며, 2015년부터 국토형성계획의 구체화를 위해 제4차 계획(2015~2020)이 추진 중임.
 - 이는 2020년 도쿄올림픽·패럴림픽 일정에 맞춘 것으로 일본은 인프라에 대한 전략적 투자를 계획하고 있음.
- 지속가능한 사회자본 정비의 기본 방침은 ‘사회자본 스톡효과 최대화를 목표로 한 전략적 인프라 관리’임.
 - 지진으로 인한 피해 복구, 노후화된 인프라의 보수, 기후재해, 인구 감소에 따른 문제점 발생, 국가 경쟁력 강화 등에 대응하기 위한 사업을 실시하고 있음.
 - 일본은 아베노믹스가 추진되면서 경기 부양 및 자연 재해 대처를 위해 ‘국토강인화계획’을 수립해 향후 10년 간 200조엔을 도로 및 항만 부문에 집중적으로 투자할 계획임.
 - 이에 따라 2016년 8월, 28조엔 규모의 경기 부양책을 제시, 2016년 제2차 추가경정 예산에 반영하여 인프라 정비 등 대규모 공공사업의 적극적 추진을 계획하고 있음.
 - 이번 정책으로 도쿄와 나고야, 오사카를 잇는 차세대 고속철인 리니어 중앙 신칸센의 조기 개통 등 ‘21세기형 인프라 정비’ 사업에 10조 7,000억엔이 투입될 예정임.²⁰⁾

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

(1) 미국

1) 버지니아 주

- 미국은 인프라 재건을 위하여 연방 정부 및 주 정부의 재정 투입과 더불어 민간자본 유치가 활발히 진행됨.
 - 주정부 차원에서 교통인프라 재원조달을 위해 여러 가지 지원계획을 마련하고 있지만, 매년도 배정되는 예산규모는 감소하는 추세임.
 - 버지니아주는 유류세 부과방식을 종량제로 변경함.
 - 버지니아주 인프라 개선의 필요성에 대하여 사회적 공감대가 형성되었으며, 5~7%에 해당하는 부가세(Sales tax)를 0.5% 수준 증가시켜 인프라 개선을 위한 추가재원으로 사용함.
 - ‘SMART SCALE’ 프로그램 시행: B/C분석을 수행하여 타 부문에서 사용되는 예산을 절감하고 교통부문 예산 사용의 효율성을 증가시키려는 노력을 기함²¹⁾.
 - 추가적으로 부족한 재원은 P3 프로그램 활성화를 통해 민간부문으로부터 조달하기 위하여 노력함.
 - ‘PUBLIC SECTOR OPTION ANALYSIS’를 통하여 민간투자대안(PFI)과 정부투자대안(PSC)간의 비교분석과, 시장테스트를 동시에 수행하고 있으며 이 테스트를 반복적으로 수행해 나가는 과정에서 최적 사업구조 및 정부의 보조금 지급규모를 결정함.
- 인프라에 대한 요금결정 정책은 다소 복잡한 메커니즘을 가지고 있으며 다른 이용수단에 대한 옵션을 제공하고 있지만, 사용하는 주민들의 비판의견(요금 저항)이 다소 있는 것으로 보임.
 - P3방식으로 건설되는 도로라도 무료로 이용되는 라인과 유료라인을 함께 적용하여, 요금을 내는 통행자는 시간을 단축하기 위한 ‘급행료’ 개념으로

20) 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집

21) SMART SCALE은 Virginia DOT에서 자체적으로 수행하는 프로그램이므로 교통사업의 평가와 투자 우선순위 결정에만 사용됨.

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

자율적 선택에 의하여 부과함.

- 요금의 결정방식은 이용차량의 속도 또는 시간대에 따른 가변요금제²²⁾를 적용하여, 속도가 빠르게 갈 수 있는 서비스를 제공하는 ‘대가’의 방식으로 부과함.
- 그리고, 3인 이상이 함께 동승하면 무료로 통행시켜주는 옵션을 제공하여 버지니아 및 D.C 인근 교통혼잡 완화에 크게 기여함²³⁾.

- 버지니아주의 P3는 수요위험을 민간투자자에게 모두 전가하는 방식인 DBFMO(Design-Build-Finance-Operate-Maintain) 형태의 계약을 추진함.
- 버지니아 도로국장의 의견으로는 “민간투자자본을 활용하는 가장 큰 장점은 정부가 지고 있던 수요(재무)위험을 민간투자자에게 이전하는 것”으로 설명함²⁴⁾.
- 추가적으로, 민간투자사업을 수행하는 장점으로 향상된 운영(톨링 시스템 운영방식)방식의 효율성, 계획과 설계방식의 개선²⁵⁾ 등이 있다고 강조함.
- 버지니아주를 포함한 미국의 P3 시장에 한국 기업이 성공적으로 진출하기 위해서는, 미국의 P3 사업자 선정방식을 먼저 잘 이해하고 이를 따를 필요가 있으며, 미국 현지의 파트너쉽을 구축하여 함께 업무를 추진하는 것이 필수적임.
- 2~3개월 전에 National Chamber와 한국 대사관 등이 주관하여 미국의 P3 정책 및 프로젝트 설명회를 가진 적이 있는데, 이런 기회를 잘 활용하는 것이 유용할 것으로 보임.
- VDOT 및 US DOT 홈페이지에 ‘PPTA IMPLEMENTATION MANUAL’이 게재되어 있으므로 이러한 매뉴얼을 잘 숙지할 필요가 있음.
- 정기적으로 구상중인 프로젝트에 대한 뉴스가 공시되므로 미국 진출을 원하는 한국 기업들은 이를 계속 검토할 필요가 있으며, 좋은 프로젝트의 경

22) 빠른 속도를 제공하면 자동적으로 높은 요금을 부과하는 원칙으로 예를 들면 우리나라의 출퇴근 시간처럼 차량 통행량이 많은 시간대에는 높은 요금을 부과하고 그 외의 시간에는 상대적으로 낮은 요금을 부과하는 방식임.

23) 부과되는 요금에 대하여 사용자가 선택할 수 있는 대안으로는 카풀을 사용하거나, 대중교통을 활용하는 대안이 있을 수 있으며 실제로 이 두가지 대안을 선택하는 비율이 크게 늘었다고 함.

24) 반면, 메릴랜드 주의 정책은 AP(Availability Payment) 방식을 추구하고 있으며, 이 방식이 건설비용 및 일정초과 위험과 운영비용 초과위험을 민간투자자가 부담하는 것만으로도 중요한 의미가 있다고 느끼고 있음. 또한 비록 미래 정부부채가 확정되더라도 정부 재정지출의 불확실성이 제거되는 것만으로도 큰 의미가 있다고 보는 관점을 가지고 있음.

25) 버지니아 주는 제도적으로 민간제안방식을 허용함

우 민간제안을 통한 개발도 가능함.

- 아직 미국에 P3 프로젝트가 많지 않지만 심각한 인프라 상황에 비하여 투자재정 부족이 심각하여 앞으로 많은 프로젝트(특히 재투자 분야)가 필요할 것으로 예상됨.
 - 버지니아 주의 경우 Hampton 지역과 Northern Virginia 지역에 심각한 교통체증이 존재하여 이 지역의 신규 인프라 건설을 위한 추가적인 세금을 징수하고 있어 지속적으로 사업이 만들어질 것으로 예상되므로 한국 기업들은 이를 주시할 필요가 있음.
 - 외국 기업들이 미국에 진출하기 위해서는 현지 사정을 잘 알고 인적 네트워크가 구축되어 있는 현지 기업들과 파트너십을 구축할 필요가 있음.
 - 또는 초기에는 소수지분의 투자파트너로 참여하고, 실적과 경험을 쌓아가면서 점차 사업을 주도하는 역할로 성장해 나가는 것이 현실적임.
- 주 정부의 인프라 투자재원 마련을 용이하게 하기 위하여 연방정부 차원에서 지원하는 재무적 수단 중 대표적인 사례가 TIFIA(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act)와 PABs(Public Activity Bonds)임.
- 미국의 자본시장이 잘 발달되어 있으며, 정부의 지원 프로그램이 다양하여 차입금 조달은 크게 어렵지 않지만 초기의 개발자본 투자자가 매우 드물다는 것이 문제라고 인식하고 있음.
 - 투자자본 뿐 아니라 프로젝트 개발 및 실행능력을 갖춘 회사가 소수에 불과하므로 시장 경쟁이 잘 이루어지지 않고, 이로 인하여 요구수익률이 높은 것을 문제라고 생각함.

2) 버지니아 주 노퍽(Norfolk)시와 포츠머스(Portsmouth)시 터널 프로젝트

- 버지니아주 노퍽(Norfolk)시와 포츠머스(Portsmouth)시를 연결하고 있었던 미드타운 및 다운타운 터널이 노후화와 용량 부족으로 정체가 심화됨에 따라, 노후화 된 터널을 개량 및 확장하고 연결도로를 추가로 건설하는 프로젝트임.
- 버지니아 주정부는 대규모 투자를 한꺼번에 감당할 만한 재정적 여력이 부족했으므로 대규모의 복잡한 사업을 PPP로 우선적으로 추진하는 전략을 추진함.

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 프로젝트의 주요 내용을 요약하면 다음과 같음.
 - 위치 : 버지니아주 노퍽(Norfolk) 및 포츠머스(Portsmouth) 시
 - 주주(지분 출자 참여사) : 스칸스카 인프라 개발(Skanska Infrastructure Development, Inc), 맥커리 홀딩스(Macquarie Financial Holding Limited)
 - 시공사 : 스칸스카 미국법인(Skanska USA Civill Southeast, Inc.), 키윇(Kiewit Construction Company), 워스마린(Weeks Marine, Inc.)
 - 총사업비 : 20.89억불
 - 주요 사업 내용
 - ▶ 엘리자베스 강을 가로지르는 새로운 미드타운 터널(New Midtown Tunnel) 신설²⁶⁾
 - ▶ 노퍽(Norfolk)방향 진입구간 확장 및 인터체인지 개선
 - ▶ 포츠머스(Portsmouth) 방향 진입구간 확장 및 인터체인지 개선,
 - ▶ MLK 확장을 통한 런던블러버드(London Boulevard)로부터 I-264까지 고속도로 연결 및 개량,
 - ▶ 기존의 미드타운 터널 및 다운타운 터널 개량
 - 계약방식 : 민간투자사업(DBFOM/ Toll Concession)²⁷⁾
 - 계약기간
 - ▶ 건설기간 : 55개월(2012년 4월~2016년 12월)
 - ▶ 운영기간 : 개통 후 58년
- 요금은 시간별로 다른 수준을 징수하는 가변요금 체계이며, 최근 교통량은 예측치의 80% 수준을 약간 상회하는 수준임.
- 매년 향후 5년간의 수선 및 유지비용을 예측하여 이익배당 전에 별도의 적립 계좌에 적립하도록 하고 있으며 그 비율은 예측 차년도 100%~4년 후 25% 까지 차등적으로 적용함.
 - 사용자로부터 징수하는 요금의 사용 순서는 건설과 운용비용 사용 → PABs 원리금 지급 → TIFIA에 대한 원리금 지급 → 유지보수 예비비 적립 → 배당금과 투자금 지급 → 초과이익 배분(버지니아주 정부와 배분)임.

26) 기존에 존재하던 동일 루트의 터널은 개·보수 하여 확장된 2개 차로로 사용

27) 민간투자자가 설계, 건설, 자금조달, 운영 및 유지관리를 담당하는 방식임

- ERC를 사용하는 지역주민의 대다수는 큰 불만 없이 본 노선을 사용하지만 약 20%에 해당되는 지역주민은 반대의사를 가지고 있는 것으로 파악되며, 10%에 해당되는 주민들은 요금 지불마저 거부하는 층으로 파악되고 있음.

3) 워싱턴 주

- 현재 국제공항과 워싱턴대학교를 남북으로 연결하는 경전철 시스템을 확대 건설할 예정임.
 - 도심지에 자전거 도로를 확장하고 보행자 중심 도시를 조성
 - 기후변화에 대비해 화석연료를 대체할 전기 자동차 충전시설을 시 전체에 설치
 - 자동차 속도 제한을 지속적으로 추진하여 교통사고 사망자 감소를 추진
- 시애틀의 교통 부담금(안)에 따른 “Move Seattle”는 총 9년 동안의 투자 계획으로 구성됨 : 총 4개의 부문별 목표 및 투자액 제시, ① “안전한 도시”, ② “살 만한 도시”, ③ “상호 연결된 도시”, ④ “활기찬 도시”
- 안전한 도시(9년 동안 3억5천만 달러) : 심각하고 치명적인 사고를 없애기 위한 노력을 하고 취약한 교량을 지진에 견디도록 보강하여 시애틀 주민과 여행객들의 안전 확보
 - 시애틀의 도로에서 심각하고 치명적인 사고를 없애기 위한 프로그램 시행
 - ▶ 12-15개의 주요 수송 경로에 대한 안전 프로젝트를 완료하여, 사고가 많은 도로 모두에 대해 이용자들의 안전 개선
 - ▶ 안전교육과 함께, 매년 9-12개의 안전한 통학로(Safe Routes to School) 프로젝트를 완수하여, 시애틀의 모든 공립학교에서 보행 안전 및 자전거 통학 안전 확보
 - ▶ 횡단보도 재도색 주기를 4년으로 축소하여, 모든 횡단보도가 선명하게 표시되도록 함.
 - 가장 취약한 보행자 및 자전거 이용자를 보호
 - ▶ 약 50마일의 새로운 자전거 보호 도로, 60마일의 그린웨이를 건설하여, Bicycle Master Plan에 따른 시 전역 네트워크의 절반 이상을 완료
 - ▶ 도심과 마을의 손상된 보도에 대해 최대 225개 블록까지 수리

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- ▶시 전역의 교차로 최대 750개까지 연석 경사로와 횡단보도 개선
- ▶발라드(Ballard) 지역 버크-길먼 트레일의 단절 구간 공사 완료
- 교량의 안전 강화
 - ▶교량에서 부분별 보수가 필요했지만 미뤄왔던 부분의 공사를 마무리
 - ▶16개의 취약한 교량에 대해 내진 성능 보강
 - ▶시애틀의 마지막 남은 목재 교량(페어뷰 애비뉴 소재)을 교체하여, 시의 최대 직업 안내 센터 두 곳을 연결
 - ▶우선순위가 높은 교량 교체 공사를 2024년 이후에 개시하도록 계획 및 설계
- 살만한 도시(9년 동안 2억7천5백만 달러) : 지금 유지보수에 투자함으로써 훗날 시애틀 주민들에게 더 큰 비용 부담을 주지 않도록 하며, 적정한 비용의 교통 수단을 선택할 수 있도록 하여 차량 소유에 대한 대안을 제시
 - 가장 통행량이 많은 도로 중 250 lane-mile에 대해 유지보수 및 현대화 실시
 - ▶간선도로를 최대 180 lane-mile까지 재포장하여, 시애틀에서 여객과 물자 대부분을 수송하는 가장 붐비는 도로의 35%를 정비 및 현대화
 - ▶시 소속 팀에 의해 수행되는 수리 및 유지보수 프로그램을 통해 매년 목표 정한 65곳을 재포장. 연 평균 7-8 lane-mile의 간선 도로에 해당
 - 차량을 소유하지 않고도 사람들이 이동할 수 있도록 지원
 - ▶기업들과의 협력을 통해, 직원들의 대중교통용 패스, 바이크 세어 및 카 세어 멤버십 이용 기회 증진
 - ▶신축 건물의 주민, 건물주 및 개발업자가 협력하여 대중교통, 카 세어, 바이크 세어 및 기타 이동 수단에 대한 이용 기회 보장
- 상호 연결된 도시(9년 동안 1억7천만 달러) : 이용하기 쉽고 신뢰할 수 있는 교통체계를 제공하여, 이용자들에게 그들이 원하는 이동 수단 옵션을 그들이 원할 때 제공
 - 구식 도로를 현대화하여 사람들에게 비용 부담이 적고 편리한 이동 수단 옵션 제공
 - ▶7-10개의 다중 수송 경로(multimodal corridor) 프로젝트 완료. 주요 도로를 재설계하여 보행자, 자전거, 자가운전자 또는 대중교통 이용자

- 등 모든 이용자를 위한 연결성과 안전성 개선
- ▶ 종합적인 대중교통 개선 프로그램을 통해 버스 서비스의 신뢰성을 높임으로써, 주요 위치에서의 병목 현상 제거
- ▶ 매년 시 전역의 주요 수송 경로 5곳에 대해 교통 신호 타이밍을 최적화하여, 교통 흐름을 개선하고 자가용, 트럭, 자전거, 대중교통 이용자 및 보행자들에게 편의 제공
- ▶ 양질의 BRT 루트 7개 신설
- 경전철에 대한 연결성 개선
 - ▶ 시애틀 남동부 그레이엄 스트리트(Graham Street)에 새로운 연결(Link) 경전철역을 위한 재정 지원
 - ▶ 노스게이트(Northgate)에서 경전철로 연결하는 I-5에 대해 보행자 및 자전거용 교량을 위한 자금 지원
 - ▶ 보행자 및 자전거의 경전철역 연결부 구축

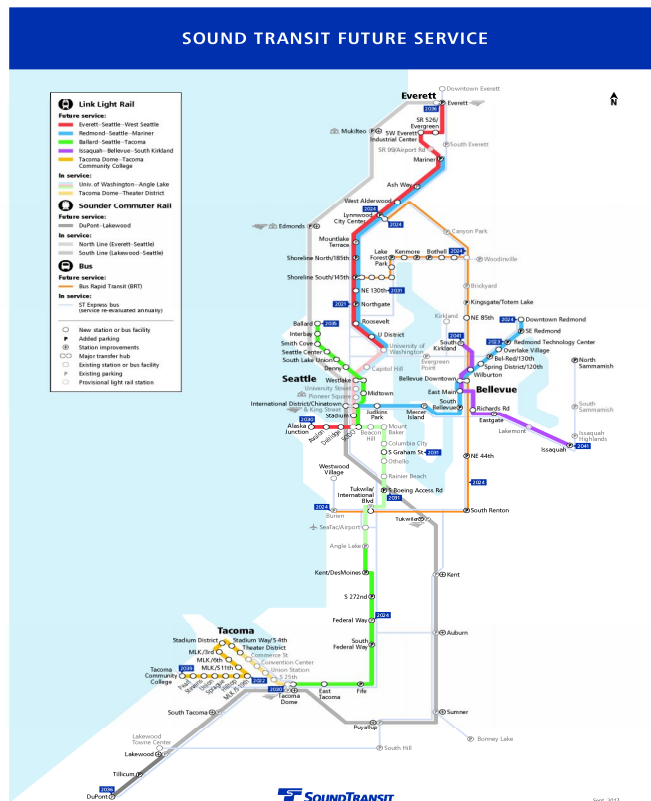


그림 3-8

Sound Transit
(시애틀 시 전철
시스템)의 미래
계획

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

자료 : Sound Transit Future Service

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 더욱 편리해지는 보행과 자전거 이용
 - ▶ 100블록에 달하는 신규 보도를 구축함으로써, 시의 주요 대중교통 경로 중에서 보도가 단절된 부분의 50%를 메움
 - ▶ 보도가 없는 주택가 도로를 보행하기에 더 안전하고 더 편안해 지도록 조성
 - ▶ 시 전역에 1500개의 신규 자전거 보관소 설치
- 활기찬 도시(9년 동안 1억5백만 달러) : 경제 및 사회적 활동으로 활기가 넘치도록 도로와 보도에 투자
 - 화물 및 배달 차량을 위한 이동성 개선
 - ▶ 지역 자금을 지원하여 랜더 스트리트 고가도로(Lander Street Overpass) 설계 및 건설
 - ▶ 시애틀의 중량물 운송망의 주요 경로인 이스트 마지널 웨이(East Marginal Way) 수송 경로 구축
 - ▶ 지역 우선 프로젝트에 투자
 - ▶ 20-35개의 지역 우선 프로젝트를 완수하여, 그들 지역에서의 안전, 이동성, 접근성 및 삶의 질 개선
 - 도심의 숲을 가꾸고 범람하기 쉬운 지역에 배수 시설을 확충
 - ▶ 질병이나 안전상의 문제로 나무를 한 그루 뽑을 때마다 2그루를 새로 심음.
 - ▶ 신규 가로수 관리 직원 총원. 가지치기가 필요한 곳에 신속 대응하고(예: 자전거를 타거나 걷는 사람들을 위해서, 그리고 대중교통 정류장에서의 정돈 작업) 신호등과 표지판을 가리지 않도록 하는 작업에 중점을 둠.
 - ▶ 시애틀 공공사업부(Seattle Public Utilities)와 협력하여 도로를 포장하고 새로운 보행자용 인프라와 횡단보도를 제공하며, 범람하기 쉬운 사우스 파크(South Park) 및 브로드뷰(Broadview) 지역에서의 배수 시설 문제 처리.
- 재원조달 방안
 - 기존의 교통 부담금을 대신하여 기존보다 약 2배 인상하는 Move Seattle (Transportation Levy to Move Seattle) 교통 부담금 신규 조성

- 제안된 부담금 징수는 9년간 지속될 것이며, 연간 9천5백만 달러로 총 약 9억 달러의 재원을 조성
- 부담금은 재산세를 통해 납부되며, 시애틀의 중위 가격(\$450,000) 주택 소유주들은 연간 약 \$275의 추가 부담(세율 약 0.06%)²⁸⁾

4) 워싱턴 D.C. 퍼플 라인(Purple Line) 프로젝트

- Purple Line은 워싱턴 D.C의 북부 외곽을 순환하는 16mile(25.7km) 길이의 경전철 노선이며, 워싱턴 D.C의 중심부로 들어가는(종축) 4개 메트로 노선을 동-서 축으로 연결함.
 - 건설은 2017년부터 시작되었으며, 운영은 2022년 봄부터 시작될 것으로 계획됨.
 - 예상수요는 완공이후 2030년까지 64,500명/일, 2030년 이후 2040년까지 74,000명/일로 추정됨.
 - 대중교통 수요가 많은 하절기에는 7.5분에 1대가 운영되고, 적은 동절기에는 10~11분에 1대가 운영될 계획임.
 - 워싱턴 D.C의 북부 구간을 횡축으로 연결하는 대중교통수단을 제공함으로써 시내 중심부로 들어가는 구간의 교통(도로)혼잡을 완화할 것으로 기대됨.
- 사업자 구성은 다음과 같음.
 - 사업비는 약 20억불이 소요될 예정임.
 - 지분투자 회사는 Meridiam Infrastructure Purples(70%), Fluor Enterprises, Inc.(15%), Star America Purple Line, LLC (15%) 임.
 - 건설은 Fluor Enterprises, Inc.(50%), Lane Construction Corporation(30%), Traylor Bros, Inc.(30%)를 담당함.
- P3 계약방식은 AP(Availability Payment)이므로 수요위험을 정부가 부담하는 구조이며, 계약기간은 총 36년(건설 6년+운영 30년)임.
 - 민간사업자의 창의적인 제안으로 약 1억불 가량의 비용절감을 가져올 수 있을 것으로 예상됨.

28) 기존 교통부담금은 Bridging the Gap이며 명명되었으며, 마찬가지로 9년간 3억6천5백만 달러의 교통 부담금을 조성함. 2015년 말에 종료됨. 당시 시애틀의 중간 가격 주택 소유주들에게 연간 약 \$130이 부과됨(세율 약 0.03%).

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

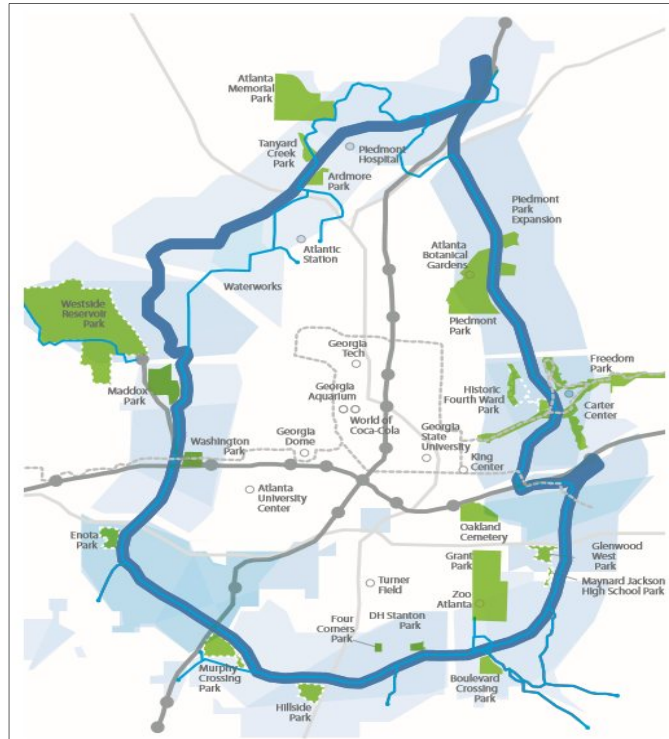
- 정부 입장에서는 초기 투자비용 부족 문제를 해결할 수 있으며, 건설비용 및 기간초과 위험을 민간에 이전할 수 있는 장점을 가지게 됨.
- 특히, 운영 및 수선·유지경비를 포함하여 미래 소요될 정부의 비용을 확정 지을 수 있으므로 예산편성의 용이성이 확보될 수 있음.
- 민간투자자가 건설과 운영을 모두 담당하므로 전체 투자기간에 대한 운영과 비용을 최적화 할 수 있는 장점이 있으며, 시설물의 품질과 운영을 시공자가 30년간 보증하는 것과 같은 효과를 낼 수 있음.
- 시설물의 운영이 요구 수준에 부합하지 못할 경우 페널티 조항에 따라 정부가 지급금을 감액할 수 있으므로, 서비스 수준을 높게 관리할 수 있는 장점이 있음.

5) 애틀란타 벨트라인(Atlanta BeltLine) 사업

- 애틀란타 벨트라인 사업은 애틀란타 중심 지역의 외곽을 둘러싼 22마일(약 35km)의 오래된 도시철도 선로와 다용도 전차, 현대식 노면전차 등을 활용해 인근 45개 지역 간 교통연계성을 강화하는 한편, 역 주변을 중심으로 공원, 주택, 공공 예술·문화 공간을 확충함으로써 애틀란타 주변 지역의 활성화를 도모하기 위한 종합개발사업임.
- 동 사업에 대한 아이디어는 1999년 건축학 및 도시계획학을 전공하던 학생 Ryan Gravel이 처음 자신의 논문에서 제시하였는데, 이후 동 아이디어가 지역 정치인들과 시민들의 공감을 얻으면서 2005년에 시 정부에서 「Atlanta BeltLine Redevelopment Plan」이 수립되고, 사업 추진을 위한 합자회사 Atlanta BeltLine Partnership이 처음 설립됨으로써 2006년부터 본격 사업이 추진되기 시작
- 특히 「Atlanta BeltLine Redevelopment Plan」의 수립과 더불어 2005년 11월에 제정된 「The City of Atlanta Ordinance 05-0-1733」으로 애틀란타 개발청(Atlanta Development Authority)가 사업추진 책임을 맡게 되었으며, 사업지구를 조세채권의 발행이 가능한 조세할당지구(Tax Allocation District) 사업을 주도하는 한편, 연방정부의 적극적인 자금지원(2013년 7월 기준 총 2,400백만 달러) 등 정책적인 지원이 이루어짐.

그림 3-9

벨트라인
프로젝트



자료 : 온라인 검색결과

- 동 사업은 현재에도 진행 중인 미국 내 가장 큰 종합 도시개발(재생)사업이며, 최종 완료연도는 2030년으로 예정되어 있으나, 이미 2016년도까지 지역 내에서 총 7,200개의 정규일자리와 26,600개의 건설 일자리, 37억불의 외부 민간 투자자본 유입 등 긍정적인 경제효과를 나타내고 있음.²⁹⁾
 - 향후 동 사업이 완료될 경우 역 내에서 3만개 이상의 정규 일자리와 최대 20억불의 투자유입, 5,600채의 안락한 주택건설이 이루어질 것으로 전망

6) 캘리포니아 주

① 실리콘밸리 : 적시 인프라 투자가 이뤄지지 않을 경우 성장 위협 사례

- 미국 실리콘밸리는 일자리 창출의 선두 지위를 차지하고 있으나 주거비용 상승 및 교통난 발생으로 인해 ‘실리콘밸리 엑소더스’ 발생 우려가 제기됨.
 - 실리콘밸리는 벤처캐피탈 투자의 용이함, 우수 대학의 집적 및 광범위한 인재풀, 혁신기업가 정신의 결합으로 여타의 지역에 비해 빠르게 성장하

29) Atlanta BeltLine, Inc.(2017) 「Annual Report 2016」 내용 참고

2.

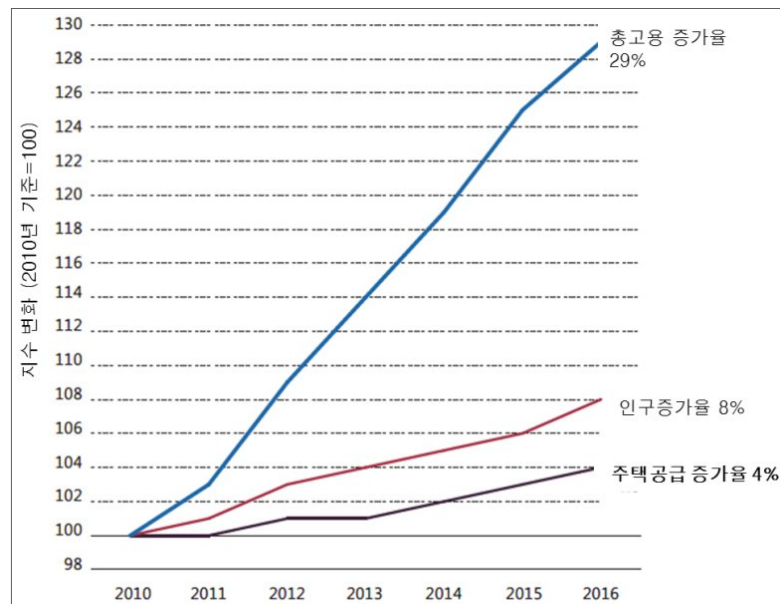
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

는 지역임.

- 그러나 실리콘밸리 내 일자리 증가분에 비해 주택공급 증가가 저조하고 주택비용 또한 상승하여 실리콘밸리 경제를 위협하고 있음
 - 2010~2016년 기간 실리콘 밸리 내 고용 증가 및 인구 증가는 각각 29%, 8%를 기록하였으나 동 기간 주택 공급 증가는 4%에 불과
 - 특히 주택 가격과 임대료를 합한 실리콘밸리 내 중위 주거비용은 2017년 한 해에만 10%가 올랐으며, 시애틀(9%), 텍사스 오스틴(6%), 뉴욕(5%), 보스턴(4%) 및 남부 캘리포니아 (3%)등과 비교해도 높은 상승률을 기록
 - 2010~2014년 사이 고용증가율과 주택공급 증가율 격차는 17%포인트에 불과하였으나 2010~2016년 사이 격차는 25%포인트로 확대되었으며 인구 증가율과 주택증가율 격차는 같은 기간 3%포인트에서 4%포인트로 확대
 - 한편, 2010~2016년 내 실리콘밸리의 평균 통근시간은 18.9% 늘어난 것으로 나타나 통근 시간에 매일 72분이 소요(뉴욕시 근로자 평균 통근시간은 74분)

그림 3-10

실리콘밸리 내
고용, 인구 및
주택공급 증가율



자료 : Silicon Valley Leadership Group(2018), Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project

- 이로 인해 실리콘밸리 거주자 2천548명이 2016년, 캘리포니아의 다른 지역이나 다른 주로 이주했고 새로 유입된 인구는 2천506명에 불과하여 순 감소를 기록³⁰⁾

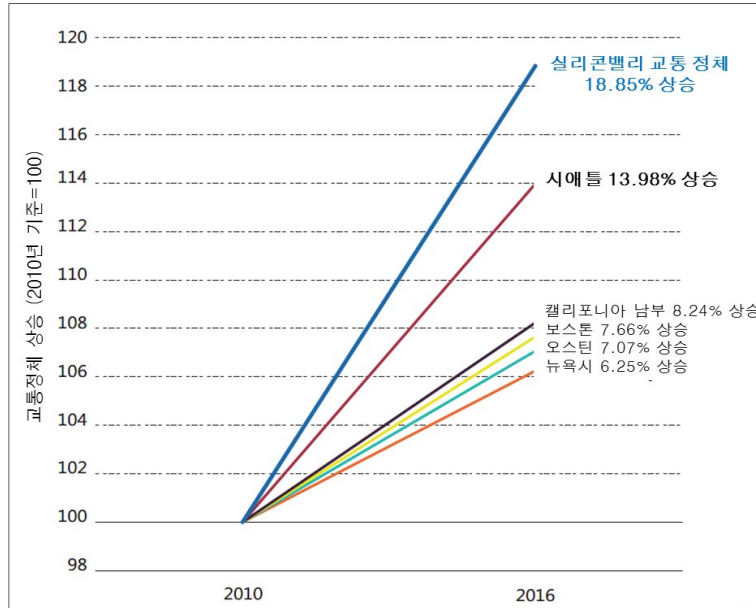


그림 3-11

실리콘밸리 교통
정체 상승분

자료 : Silicon Valley Leadership Group(2018), Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project

② LA의 인프라 확장을 위한 재원조달 사례

- 캘리포니아 남부의 로스엔젤레스(이하, 'LA')에서는 지속적인 인구 증가에 따른 심각한 교통 체증을 겪고 있으며, 연간 교통체증으로 인해 소비되는 시간이 1인당 약 81시간에 달하는 것으로 분석됨.
 - LA 카운티의 인구는 현재 1천 20만 명 규모에서 향후 40년간 230만 명이 증가할 것으로 전망되고 있으며, 이에 따른 교통체증 및 공기 오염은 더욱 심각해질 것으로 예상됨.
 - 교통 체증 완화와 공기 오염 저감을 위한 고속도로 정비 및 확대, 대중교통망 확대를 위한 인프라 구축 및 재원조달 방안에 대한 다양한 대책이 검토됨.
- 2016년 11월, 미국 LA 카운티는 교통인프라 확장 예산 확보를 위한 소비세 증세 주민투표 결과, 71.15%의 찬성으로 새로운 증세제도 'Measure M(매저 엠)' 통과를 발표함.
 - 이에 따라 도입된 증세 규모는 소비세 1달러 당 0.5센트, 비율로는 0.5% 인상에 해당되며, LA카운티는 연간 8억 6,000만 달러(약 9,600억원)의 추

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

30) 미국 인구 통계국(US Census Bureau).

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-12

LA의 향후
40년간 지하철 및
고속도로 건설과
투자 계획

가 재원을 확보하게 됨.

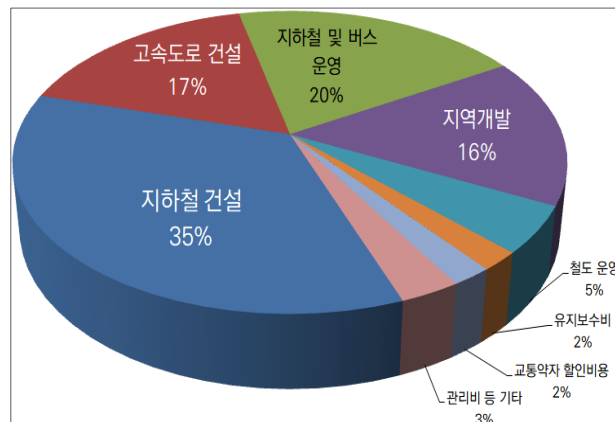
- ‘Measure M³¹⁾’은 표면적으로는 교통인프라 투자 재원 마련을 위한 증세 정책이지만 실질적으로는 지하철, 고속도로 등 교통인프라 건설 및 운영을 포함하는 장기교통정비계획으로 보는 것이 적절함.



주 : 실선은 운영노선, 점선은 건설 예정인 노선을 나타냄.

그림 3-13

‘Measure M’의
인프라



자료 : <http://theplan.metro.net/#measurem>.

- LA 카운티에서 수립한 장기교통정비계획 및 ‘Measure M’ 투자계획에 따르면 지하철 건설이 35%로 가장 크고, 지하철 및 버스 등 대중교통 운영이 20%, 고속도로 건설에 17%를 투자하고, 16%는 지역개발에 투자할 예정임.
- ‘Measure M’은 앞으로 40년간 고속도로 정비 및 확장 건설사업 18개, 지하철 연장 및 신규 역사 건설사업 19개 등 37개 사업을 지원할 예정임.

31) 향후 40년간의 지하철 노선과 고속도로 확장 계획을 담고 있음.

- LA 카운티의 대중교통 기획, 건설, 운영 주체인 LA County Metropolitan Transportation Authority(LACMTA)가 동 사업의 총괄 집행 및 관리를 수행하고 있음.
- 소비세 인상안의 통과를 이끌어내기 위해 관련 정부기관들은 주민들을 대상으로 교통인프라 정비 측면보다는 다음 세대를 위한 지속가능한 환경(대기오염 저감 등) 확보를 강조하고 홍보하였으며, 효과가 높았던 것으로 평가함.
- ‘Measure M’ 정책은 교통체증 완화 및 교통흐름 개선, 대중교통 접근성 향상 및 편의성 개선, 도로 포장 정비, 일자리 창출, 오염 저감 등 다양한 기대효과를 가져올 것으로 예상됨.
- 그러나 장기적으로 보다 깨끗하고 편리한 도시 및 주거환경을 확보하기 위한 근간이 된다는 점이 71.15%라는 높은 주민 찬성을 얻어낸것으로 평가함.
- 참고로 본 정비계획을 통해 향후 40년간 캘리포니아 남부지역에 46만 개 이상의 일자리가 창출되고 793억 달러의 경제적 가치를 창출할 수 있을 것으로 분석됨.

(2) 프랑스

1) 마세나(Zac Massena) 재개발 사업

- 파리는 파리 내부와 외곽의 개발 불균형이 심함.
- 파리는 서울의 두 개구 정도의 크기(105km²)에 200만명 정도가 살고 있는 도시임.
- 파리의 경계는 외곽순환도로에 의해 파리 내부와 외부가 분리되어 있으며, 외곽순환도로 내외부의 불균형적인 개발이 이루어지고 있음.
- 약 15년전 계획된 ‘그랑파리 계획’의 경우 파리시 인근 외곽지역의 종합적인 발전을 위해 세워진 계획이나, 최근 들어 실질적인 개발이 이루어지고 있음.
- 파리 시내 교통 체증은 매우 심각한 수준이나 건축물 보존과 관련한 법이 매우 강하여 도로 확장은 힘든 상황임.
- 파리 시내 차량의 평균속도는 약 14km/h정도로 서울보다 훨씬 더 심각한 수준임.

2.

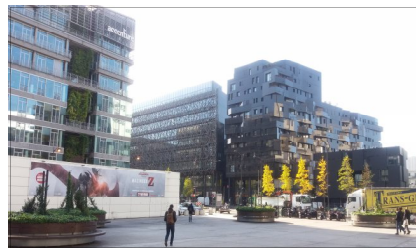
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 특히 에펠탑이 위치한 7지구와 개선문이 위치한 8지구는 파리시의 중심부로 교통체증이 매우 심각함에도 불구하고 오래된 건축물들로 인해 도로 확장이 불가능한 상황임.
 - 이에 파리시는 인프라 확충보다는 주차요금 인상, 자전거 사용 독려 등 차량을 줄이는 방향으로 교통문제를 해결하고자 하고 있음.
 - 지하철 노선은 매우 잘 되어 있으나 노후화 정도가 매우 심각함.
- 마세나 재개발 지역(Zac³²⁾ Massena)는 파리시 남동쪽에 위치한 13지구에 최근에 완성된 재개발 지역임.
- 마세나 재개발 지역은 약 200년 된 철도 역사 주변을 재개발한 사례로, 기존 철로 및 지원시설 위에 슬라브를 만들어 상판에 새로운 땅을 만들고 개발한 사업임.
 - 파리시는 오랜 개발로 인해 큰 규모의 새로운 부지 확보는 거의 불가능한 도시임.
 - 마세나 재개발 지역의 북쪽은 Christian de Portzamparc에 의해 마스터 플랜이 계획되고 완공되었으며, 남쪽 지역은 Yves Lion에 의해 계획되고 현재 공사가 진행 중에 있음.
 - 완공된 북쪽 지역은 대학, 도서관 등의 공공시설을 중심으로 상업시설과 주거지역이 조화를 이루고 있음.
 - 예술의 도시로 알려진 파리를 포함한 프랑스의 경우 설계 미적 기준이 매우 높아 모든 건물들이 개성이 있음. 또한, 파리 시민들은 고층건물을 기피하는 성향이 있어 건물들의 층수가 20층을 넘어가는 경우가 드뭄.

그림 3-14

마세나 남부
재개발 지역



- 마세나 북부 재개발지역은 파리시가 15년 전에 낸 공모전을 통해 계획된 재

32) Zac은 불어로 재개발 지역을 뜻함.

개발지역임.³³⁾

- 기존 파리시는 이 지역을 녹지화하려는 공모전을 냈으나, Yves Lion은 파리 외곽순환도로 하부를 연결하는 제안을 해서 당선되었음.
 - 외곽순환도로 내부에는 약 200만명이 거주하나, 순환도로 인근지역을 합치면 약 1,200만명이 거주함. 하지만 외곽순환도로를 기준으로 내외부 지역은 철저히 분리되어 있음.
 - 파리시는 Yves Lion의 제안이 있기 전 파리시 외부를 내부로 끌어드리려는 노력이 없었음.
- 파리시는 전통적으로 보수당이, 그리고 외곽지역은 사회주의당이 집권하여 의견수렴에 난항을 겪었음.
- 15년 전에 공모전에 당선되었으나, 두 지역의 정치적 문제로 인해 사업이 지연되고 있었으나, 최근 들어 사업의 중요성을 서로 인식하고 사업이 활발히 진행되고 있음.
- 프랑스 시민들은 대부분 고층 빌딩에 대해 좋지 않은 시각을 보이고 있지만, 이 개발지역에는 몇 개의 고층빌딩을 계획하고 있음.
- Yves Lion 외곽순환도로 하부에 길을 내고 상권을 만들고 순환도로 외부에 고층빌딩을 건설하는 계획을 가지고 있음.
 - 외곽순환도로는 파리시의 가장 중요한 인프라 중 하나로 도로를 막을 수 없는 환경이었음.
 - 이에 파리시는 막대한 금액을 들여 임시용 도로를 설치하고 하부작업을 진행하였음.
 - 하지만 이러한 비용은 외곽순환도로 부지가 완성되고 투자자들이 부지를 매입하면 충분히 보상받을 수 있는 금액으로 예측하고 있음.
- 현재까지 캐나다의 여러 투자자들로 구성된 단체와 파리 시내 투자자들의 관심이 집중되고 있음.
- 부지조성과 주변 인프라가 완성되면 소규모 부지단위의 공모전이 이루어질 계획임.

33) 마세나 북부 재개발지역 마스터플랜과 관련한 자료는 진행 중인 사업으로 파리시의 승인이 있어야 공유될 수 있음. 파리시와 연락 후 자료 공유 가능여부를 알려주기로 함.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 이 사업은 그랑프랑 계획의 큰 목적과 일관성을 가지며 파리 내외곽 지역의 정치적 합의를 이끌어 냈다는 점에서도 매우 중요한 사업으로 인식되고 있음.
- 정부의 강한 의지와 참여하는 주체(개발업자 등)간의 협업이 이루어져야 함.

2) Zac Clichy-Batignolles 재개발 사업

- Zac Clichy-Batignolles은 파리지 17구의 철도역사 주변을 재개발하고 있는 사업임.
- 13구역에 기 개발된 Massena 재개발 지역과 유사하게 철도역사 주변에 슬라브를 덮어 개발업자에게 분양하는 사업임.
- 이 지역의 경우 철도를 중심으로 두 지역이 분리되어 있는 문제점을 해결하고자 보행자 전용 다리를 설치하는 등 연계성을 중요시하고 있음.
- 이 개발지역은 중앙 공원을 중심으로 주거지역이 형성되어 있으며, 기 완공된 파리 중앙법원을 비롯하여 다양한 오피스 시설이 공사 중에 있음.
- 현재 파리에서 가장 비싼 지역으로 알려져 있음.

그림 3-15

Zac Clichy -
Batignolles
재개발 지역



- 파리의 경우 주택매매에 있어 매매가의 약 10%가 수수료로 소요되어 부동산 매매가 활발하지 않음.
- 파리지내의 부동산 매매가는 매우 비쌌 뿐만 아니라 높은 수수료 문제로 인해 청년층의 자가 보유율은 매우 낮음.
- 프랑스는 감리제도가 존재하지 않고 건축가가 해당 공사과정을 감독하고 준공 후 10년까지 하자에 대한 책임을 지고 있음.
- 설계를 담당한 설계사무소는 현장 관리 책임을 가지고 있어, 설계도서와

시공과정을 점검함.

- 준공 후 10년 책임이 제도적으로 명시되어 있어 해당 보험제도(Inherent Defects Insurance 등)가 발달되어 있음.
- 설계비의 약 10%가 보험비로 지급되며, 하자과 관련한 법적 소송 또한 빈번함.

- 프랑스의 경우 기부체납은 존재하지 않음.

- 국내와 달리 프랑스 건물 외부가 보도와 인접하여 있으며, 대부분의 녹지 공간은 내부에 중정 형태로 만들어짐.
- 이로 인해 외부형태는 단순하게 보일수 있으나 내부에는 휴식공간을 포함한 다양한 공간적 체험을 가능케 함.

- 프랑스 설계사무소에서는 대부분 CAD대신 BIM(Building Information Modeling) 프로그램으로 설계를 진행함.

- 국내와 같이 일정 규모 이상 공공사업에 BIM사용 의무조항은 없으나 업계의 필요에 의해 BIM이 활용되고 있음.
- BIM 프로그램으로 설계를 하지만 3D 모델 납품에 대한 의무사항이 없어 납품은 2D로 이루어짐.
- 발주자가 BIM 모델을 요구할 시 설계자는 별도의 비용을 청구함.
- 즉, 프랑스의 BIM을 활용한 설계는 강제가 아닌 사용자의 필요에 의해 이루어지고 있어 국내와의 차이가 있음.
- 비록 설계사무소에서 CAD대신 BIM을 사용하고 있으나, MEP와 같은 협력업체의 수준은 아직 2D를 주로 사용하는 등 문제점이 있음.
- 국내 설계업계에 BIM사용 활성화를 위해 프랑스 사례를 보다 깊게 살펴볼 필요가 있음.

- BAT는 Zac Clichy-Batignolles내 Chartier-Dalix에서 설계한 준공을 앞둔 오피스 건물임.

- Zac Clichy-Batignolles에서는 모든 오피스 건물에 에어컨 설치를 금하고 있는 특별한 조건이 있음.
- 이에 건축가들을 식물과 환기를 이용하여 에어컨 없이 항상 26도 이하의 온도를 유지할 수 있는 설계를 하였음.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

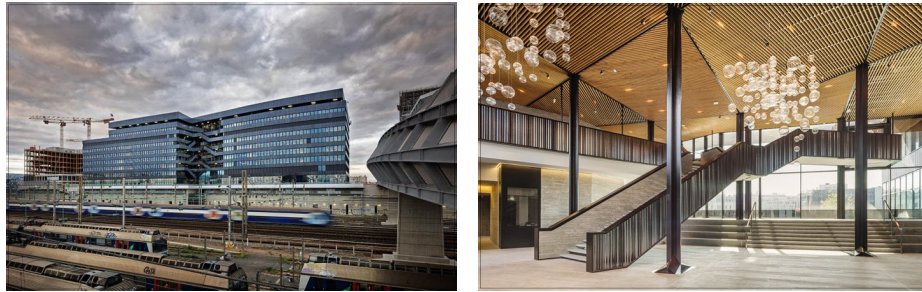
2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-16

BAT

- 또한 모든 오피스 건물은 태양열을 이용하여 일정량의 에너지를 생산하여야 하며, 빗물처리에 대한 특수조향도 있음.
- 이러한 조건들은 파리 모든 건물에 해당하는 것이 아닌 Zac Clichy-Batignolles지역에만 해당하는 것임.



자료: Chartier-Dalix 홈페이지(<http://chartier-dalix.com>)

3) 그랑모토 재개발

- 프랑스 남부지방 그랑모토는 ‘가치없는 땅’으로 인식되었으나, 관광도시로 개발됨.
 - 1960년대 자국민이 대부분 스페인에서 휴가를 보내 관광수지 적자가 지속적으로 증가하였고, 이에 드골 정부는 지역균형개발 계획을 세워 당시 소득수준이 상대적으로 낮았던 프랑스 남부지역을 관광지로 조성하겠다는 계획을 수립
 - 이후 5,200ha(약 1,560만 평)에 이르는 ‘랑독·루시옹 개발계획’을 수립하였으며, 대상지역 6개 중에서 첫 번째로 그랑모토 개발에 착수하여 프랑스 남부지방 그랑모토에서부터 스페인 국경지역에 이르는 180km 해안 지역을 개발
 - 1963년 개발 계획 공개 후 여론으로부터 거센 비난에 직면하였으나, 프랑스 정부는 지속적으로 프로젝트를 추진하였으며, 조지 폼피두 수상이 직접 피에르 라신(Pierre Racine)을 책임자로 임명하고 건축가 장 발라드가 건축공사의 책임을 맡아 통일성과 독창성을 발휘하여 개발을 진척
 - 1974년 랑독·루시옹지역에서 처음 그랑모트라는 관광도시를 선보임.
-
- 프로젝트 시행 결과 연간 1천만 명의 관광객과 49억 유로(약 6조 원, 2007년 기준)의 관광수입을 창출하는 관광벨트지역으로 변화에 성공함.

- 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 정부가 지속적으로 관심을 기울여, 그랑모토로의 용이한 접근성 확보를 위해 도로망과 항구·국제공항·몽뻐리에 철도역을 건설
 - 1960년까지만 해도 ‘늪지대이고 모기가 많아 가치 없는 땅’으로 인식되었던 지역을 녹지를 확보한 쾌적한 도시(도심 내 녹지공간 비율 20% 차지)로 조성
 - 정주여건을 갖추어 경제활동이 지속적으로 이루어질 수 있도록 도시를 개발함으로써 비수기 기간의 공동화 현상을 방지 (2004년 기준, 그랑모트 거주 인구는 8,500여 명에 이름)
- 그랑모토 개발은 정부와 지자체의 전폭적 지원에 기반한 인프라 투자를 통해 지역 접근성을 향상하여 경제성장과 일자리 창출에 성공한 대표적인 사례라고 할 수 있음.
- 프랑스는 국토개발특별법을 제정해 도시개발을 전폭적으로 추진하였으며, 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 막대한 지원을 단행
 - 자국민의 관광 수요 흡수 및 북유럽 관광객까지 유인에 성공



자료 : 정영수(2010), 지역 개발 사례와 경험

그림 3-17

개발 완료 후
그랑모토 휴양지
풍경

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

(3) 독일

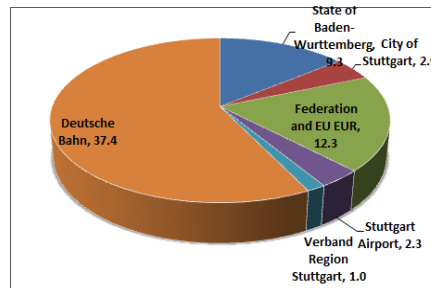
1) 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트

- 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트는 크게 슈투트가르트 21(Stuttgart 21)과 벤들링엔-울름(Wendlingen-ULM) 구간의 선로 사업으로 구성된 독일 남서부 바덴 뷔르템베르크(Baden-Württemberg) 주와 슈투트가르트의 핵심 인프라 프로젝트 임.
 - 슈투트가르트 21은 총 57km의 철로를 신설 및 개량하는 프로젝트임. 총 철로 구간 중 20km는 고속철도로 건설되며, 18개의 교량과 16개의 터널이 신설됨.
 - 벤들링엔-울름 구간 사업은 31km의 고속철로를 포함한 총 60km 철도공사 사업임. 이 사업에는 37개의 교량과 9개의 터널이 신설됨.
- 슈투트가르트 21의 총 사업비는 약 65.3억 유로이며, Wendlingen-ULM 구간은 32.6억 유로 규모의 프로젝트로 두 사업 모두 2020년 개통을 목표로 사업이 진행 중임.

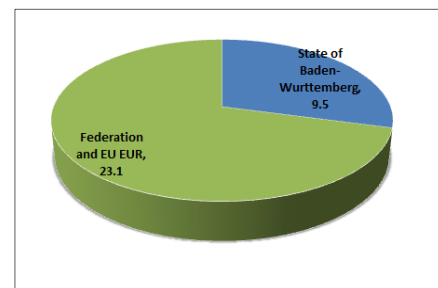
(단위: 억 유로)

그림 3-18

독일 철도
프로젝트 사업별
예산 조달 현황



<Stuttgart 21, 총 65.3억 유로>

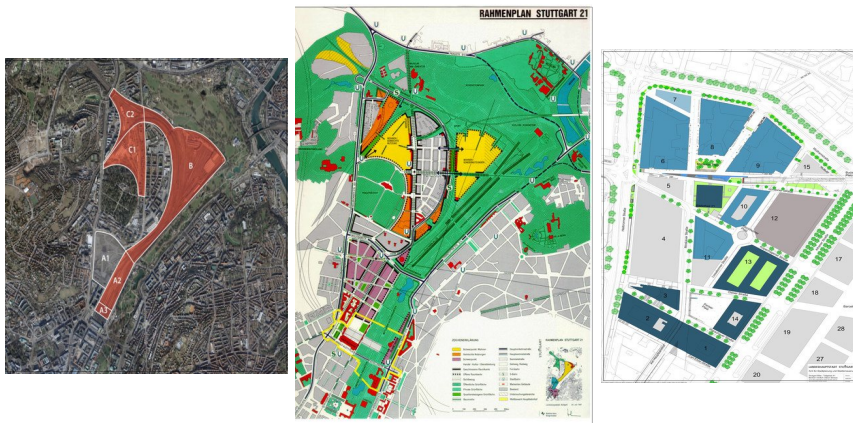


<Wendlingen-ULM, 총 32.6억 유로>

자료 : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/>

- 슈투트가르트 21은 기존 도심지에 위치한 지상 철로를 지하화 함으로써 기존 철로 부지에서 재개발 부지를 확보함.
 - 철로 지하화를 통해 슈투트가르트 중심지에 약 100헥타르의 재개발 부지를 확보하고, 부지의 약 20%를 공원화하는 계획을 하고 있음.

- 부지의 약 80%는 도서관 등의 공공시설은 공공에서, 그리고 상업·오피스·주거지역은 민간 개발업자가 개발 중에 있음.
- 도심지 개발 부지는 크게 6개 구역으로 구분되며, 현재 사업이 활발히 진행 중임.
 - 개발사업의 전체 기본계획에 해당하는 ‘Rahmenplan Stuttgart 21’은 1997년 수립되었으며, 인프라, 각 구역의 용도 및 녹지공간 계획을 포함하고 있음.
 - ‘Europa District’으로 명칭 되는 A1지역은 중앙역 부근에 위치하는 재개발 사업의 중심부에 해당하며, 완공된 슈투트가르트 시립 도서관을 비롯한 다양한 사업들이 진행되고 있음.



<재개발 부지>

<기본계획>

<A1 지역개발계획>

자료 : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/>

- 슈투트가르트-울름 철도 프로젝트는 최고 250km/h의 고속기차를 운행하여 인근 주민의 이동성을 제고하며, 일자리 창출 등에 큰 효과가 있음.
- 슈투트가르트 중앙역과 공항 구간 이동시간이 기존 27분에서 8분으로 단축되는 등 이동성이 향상됨.
- 프로젝트가 진행 중인 바덴 뷔르템베르크 주는 약 만 명의 일자리가 창출될 것으로 예상함.
- 고속기차 운행으로 인해 약 1,800만 명의 이동수단이 자동차에서 기차로 대체될 것으로 예상되며, 이는 연간 약 70,000톤의 이산화탄소 배출을 저감할 수 있음.

그림 3-19

Stuttgart 21

도심지 개발 계획

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 슈투트가르트 21의 도심지 개발 사업은 대지가 부족한 복잡한 도심지에 기존 인프라의 재배치를 통해 대규모 공간을 시민들에게 환원해줄 수 있는 좋은 사례로 볼 수 있음.

(4) 영국

1) 도크랜드(Dockland) 개발 사례

- 도크랜드는 런던 도심의 동쪽 템즈 강가와 워터프론트 일대로, 대영제국 시대부터 20세기 초까지 세계 제일의 항구였으나, 20세기 중반 이후 쇠퇴가 지속됨.
 - 20세기 이후 대형 선박과 컨테이너 산업의 발달로 인해 얕은 수심을 가진 도크랜드 항구는 경쟁력을 상실
 - 이후 시설 노후, 수송형태의 변화, 인구 감소 등의 이유로 도크랜드는 점점 쇠퇴하여 1981년에는 부두의 기능을 완전히 상실하게 되었고, 그후 10년간 일자리가 15만 개 감소하여 지역 실업률이 15%에 육박
 - 인구 감소 이후 도로 및 철도 등 인프라 또한 낙후화
- 영국 정부는 고용 창출을 위해 1976년 이후 도크랜드 재개발 계획을 추진함.
 - 당시 실업문제 해결이 사회의 가장 큰 이슈였으며, 도크랜드 건설을 통해 새로운 일자리 창출의 필요성이 증대되었고 쇠퇴한 지역 경제 활성화 요구도 컸음.
 - 낙후된 도크랜드 지역 개발과 관련해 민간 투자자들의 투자를 유도하기 위한 별도 기구인 LDDC (London Docklands Development Corporation)가 「중심시가지 재개발법」(1978년 제정)에 근거해 1981년도에 설립
 - 조달된 재원 규모는 총 126억 파운드, 공공분야에서 39억 파운드, 민간분야에서 87억 파운드 조성되었으며, 공공분야의 재원은 LDDC 48%, London Transport 25%, the Isle of Dogs Enterprise Zone 27%로 구성
 - 총면적 약 2200ha(665만 평), 시설면적 230ha(70만 평)의 도크랜드 지역을 5개 지구로 조성하였으며, 주요 인프라 중심으로 공적자금을 투입함으로써 대규모 민간 부문의 투자를 유도하여 1988년 3월까지 민간투자 44억 파운드 유도

지구	특징
카나리워프 (Canary Wharf)	• 50층 규모 금융센터 빌딩 및 92.9만㎡ 규모의 업무 시설, 400실 규모의 호텔과 상가, 레스토랑, 주점, 기타 위락 시설이 입주
아일 오브 도크(Isle of Docks)	• 1만2500석 규모의 대규모 실내 스포츠 센터인 London Arena와 해양레포츠 센터 등이 입주
로얄 도크 (Royal Docks)	• 런던시티공항, 3000세대 이상의 주택 등을 건설하여 21세기 형 신 도시를 조성 • 8만4000㎡ 규모의 쇼핑센터 및 요트장, 23만2064㎡ 규모의 과학 및 상업 단지, 2만3000석 규모의 다목적 실내 스타디움, 2만㎡ 규모의 전시관, 500실 규모 호텔 등이 입주
워핑 (Wapping)	• 18세기에 건립된 창고를 이용한 대규모 복합 쇼핑·레스토랑 센터를 입주시켜 연간 200만 명의 관광객을 유치
설리 도크 (Surrey Docks)	• 빅토리아 왕조 시대의 창고를 개축해 주택 3500가구를 건설 • 2만 명의 상주인구가 거주할 수 있는 '런던 브리지 시티' 오피스와 쇼핑센터 등을 조성하여 상업·주거시설을 일체화한 형태로 개발

표 3-12

각 지구별 특징

- 1,400여 개의 국내외 기업이 신규 진입하여 일자리의 숫자도 1981년 2만 7,200명에서 1998년까지 7만여 명으로 증가함,
- 런던 도크랜드 개발 사례는 지속적인 쇠퇴 경험 이후 정부의 공공 인프라 투자 확대에 따라 성장경로가 급격히 바뀌어, 누구나 거주하고 싶어 하는 지역으로 탈바꿈한 대표적인 사례라고 할 수 있음.
 - 또한 집단재개발을 통해 주거·업무·상업기능을 이상적으로 결합하여 쾌적한 주거환경을 창출해 내는 것은 물론 도시생산성 극대화에 성공한 사례로 개발의 함의가 큼.



자료 : 국토교통부 혁신도시(<http://innocity.molit.go.kr>)

그림 3-20

개발 전후의 워핑 지구 광경

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

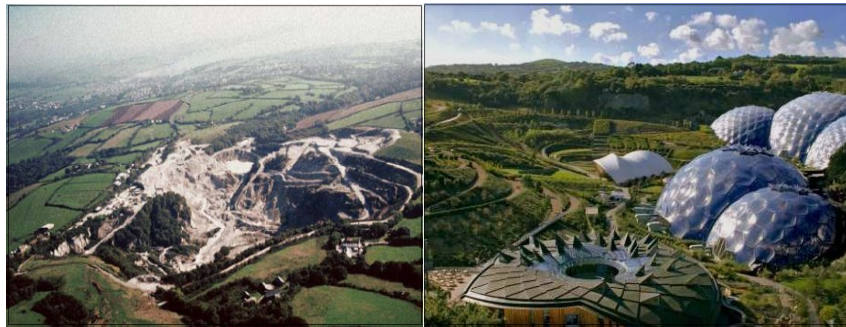
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2) 세인트오스텔시 사례

- 세인트오스텔시는 영국 남서쪽 콘월반도의 끝 부근(런던에서 열차로 5시간 거리)에 위치한 舊 탄광도시로, 19세기를 거치면서 탄광산업의 몰락과 더불어 영국 내 주민 소득수준이 가장 낮은 빈곤지역으로 전락함.
 - 영국에서 가장 따뜻한 도시이고, 여러 가지 역사적 유물이 많으며, 해안에 가깝다는 지리적 장점에도 불구하고, 탄광 폐기물의 처리 곤란으로 인해 지역 발전에 큰 어려움을 경험
- 1987년에 세인트오스텔시로 이사한 성공한 사업가 팀 스미트가 1차 세계대전 후 폐허가 된 ‘Heligan 공원’(18세기 건축)을 복원, 1992년에 일반에 공개하면서 동 공원이 관광명소로 떠오르기 시작함.
- 이에 고무된 Tim Smit는 지역 건축가인 조나단 볼과 함께 1994년부터 세인트오스텔시 내 버려진 고령토 폐광을 온실식물원으로 바꾸는 사업(일명 ‘에덴 프로젝트’)을 구상, 1998년부터 영국 복권기금과 남서부 지역개발공사로부터 대규모 투자를 받아 개발사업을 진행했으며 2001년에 처음으로 식물원을 개관함(1999년부터 2006년까지 총 투자 금액은 한화로 약 2천 7백억원).

그림 3-21

영국
세인트오스텔시의
에덴 프로젝트



자료 : 온라인 검색 결과

- 동 프로젝트로 인해 2013년까지 전세계에서 1,600만명 이상의 관광객이 동 지역을 방문함으로써, 1억 5천만 달러 이상의 경제적 부가가치가 지역 안에서 창출되었으며, 획기적인 환경 개선 또한 이루어짐.
- 동 사례는 지역개발사업이 해당 지역이 가진 위치 그리고 역사적 장점과 결

합되어 지역의 성장경로를 바꾼 중요한 사례라고 할 수 있음.

(5) 아일랜드 더블린

- 아일랜드는 1980년대 이전까지 취약한 산업기반으로 인해 일자리를 찾아 미국으로 취업 이민을 택하는 국민이 다수를 이룸.
 - 1970년대 오일쇼크 이후 인플레이션을 막기 위한 고금리 정책의 부작용으로 인해 경제위기가 발생
 - 1980~90년대 대학 졸업 이후에도 자국에서 직업을 갖지 못해 아일랜드인은 해외로 이민을 선택
- 이에 아일랜드는 아일랜드 개발청(IDA)을 설립하여 전략산업을 육성하였으며, 특히 IT 인프라를 확충하고 클러스터를 구축하였음.
 - 경제 위기 극복을 위해 아일랜드 정부는 소프트웨어 산업을 전략산업으로 육성하는 목표를 설정하였으며, 기업 활동에 근간이 되는 인프라 확충 시 차별화된 전략적 접근을 시행
 - 아일랜드가 취약한 교통 인프라 확충에는 장시간이 소요되므로, 아일랜드 정부는 IT 관련 인프라를 획기적으로 확충하고 지역 투자 촉진을 위해 핵심적 인프라를 획기적으로 개선하여 기업 유치 및 투자 촉진 전략을 수립
- 특히 아일랜드 정부는 디지털 허브(Digital Hub) 구축 전략 수립과 성공을 통해 2008년 글로벌 금융 위기 또한 쉽게 극복함.
 - 아일랜드 정부는 1990년대 후반 약 33억 유로를 투자하여 당시 유럽에서 가장 빠르고 값싼 통신망이라 평가되는 'feature rich'를 구축하였으며, 디지털 허브 개발청(Digital Hub Development Agency, 연간 약 65억 원 운영비 소요)을 2003년 설립하여 디지털 허브 개발에 박차를 가함.
 - 디지털 허브 내 입주 업체는 유럽 최고 통신 인프라인 MAN(Metropolitan Area Network) 연결 광섬유망 및 네트워크를 활용할 수 있으며, 통신 음성 및 광역 데이터 활용이 가능
 - 이에 미국 Microsoft, Oracle, Google, Facebook 社, 독일 SAP社 등 등 다수 글로벌 기업이 아일랜드 디지털 허브 내에 몰려들었으며, 아일랜드는 유럽에서 판매되는 패키지 소프트웨어의 40%, 비즈니스 소프트웨어의

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

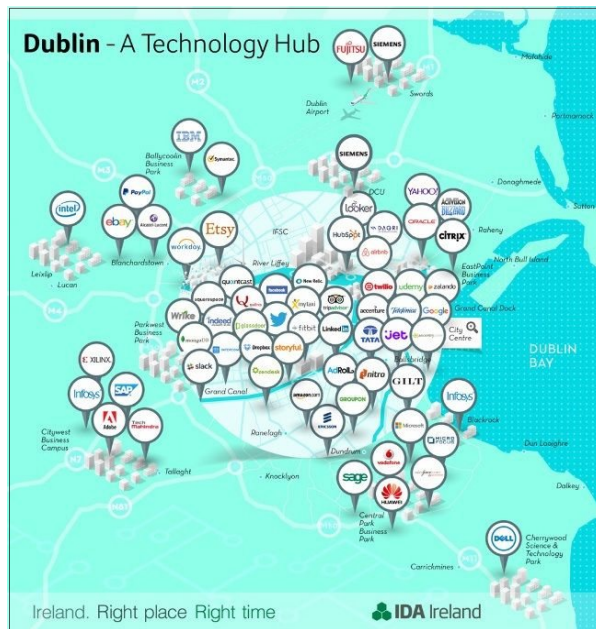
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

60%를 생산

- 1990년대 말 소프트웨어 산업 고용자 수와 수출액 모두 1990년대 초 대비 3배 이상 증가 (고용자 수 및 수출액: '91년 7,793명/2,044백만 유로, '99년 24,891명, 6,520백만 유로)³⁴⁾
- 또한, 일자리를 찾아 해외 이민을 택한 아일랜드인이 모국의 경제성장 이후 역이민하는 사례가 증가

그림 3-22

더블린 디지털
허브 내 집적한
유수 글로벌 기업



자료 : 아일랜드 개발청(<https://www.idaireland.com/>)

- 더블린의 디지털 허브 구축 사례는 지역에 적합한 인프라 투자 전략 수립과 확대를 통해 해당 지역에 기업 집적을 유도하고 클러스터를 성공적으로 조성한 대표적인 사례라고 할 수 있음.

(6) 벨기에

- 벨기에의 도시 재생은 지방 정부 주도로 추진하며 다양한 관련 기관이 협력하여 도시재생사업을 진행함.
- 지역개발 계획을 통해 도시 재생의 방향과 목적을 수립하고, 세부적인 계획

34) Organization for Economic Co-Operation and Development, 2012

을 더하여 여러 조직 간 유기적 협력을 통해 사업을 추진함.

- 특히, 도시의 물리적 재생뿐만 아니라 사회경제적 재생도 함께 포함하여 도시재생 정책을 수립·추진하고 있음.

1) 브뤼셀 도시정책 및 프로그램³⁵⁾

① 지역개발계획(The Regional Development Plan(PRD))

- 브뤼셀 지방정부는 1992년부터 지역개발계획(The Regional Development Plan(RDP)) 수립을 시작으로, 1995년 제도화를 이끌어 냄.
 - 지역개발계획(PRD)은 5년 단위로 수립되며, 도시 계획과 경제, 사회, 문화, 환경, 교통계획까지 포괄하는 상위개념의 개발계획임.
 - 도시 외곽화, 실업률, 교육시설 부족, 소득 불균형, 지역 계층화 등 브뤼셀 지역의 실질적인 지역 문제들을 반영하는 포괄적인 계획을 수립하고, 다양한 인구 구성원들의 안정화와 경제 성장을 통한 도시 삶의 질을 향상시키는 것이 목적임.
 - 재정기반은 세금 수입을 기반으로 추진되고 있으며, 주택 공급과 공공 공간의 개선, 사회 보장 정책을 통해 시민들이 외곽으로 떠나지 않고 브뤼셀 도심 지역에서 생활할 수 있도록 지원하고 있음.
 - 또한, 일부 주택 개발 및 재생 관련 투자에 난항을 겪고 있는 지역을 주택 개발 및 재생강화지구(Reinforced Housing and Renovation Development Area(EDRLR))로 별도 지정하여 추가 지원함.
 - 이에 따라 다양한 공공기관에서 EDRLR 지역 개선에 초점을 맞추어 사업을 추진하고 있으며, 지역 간 사회경제적 균형을 맞출 수 있도록 지원함.
- 주택개발 및 재생강화지구(The Reinforced Housing and Renovation Development Area, EDRLR)
 - ‘주택개발 및 재생강화지구(EDRLR)’는 지역 재생을 위해 계획적으로 선택된 지역으로 지구는 거주지로 등록된 주택 블록을 기준으로 지정(산업부지, 도로 등 거주지가 아닌 곳은 지정 대상에서 제외)하여 브뤼셀의 경우

35) 김준우(2015), 벨기에 브뤼셀 도시재생정책, 한국도시설계학회 Urban Review 및 Brussels-Capital Region, Regional Secretariat for Urban Development(2007), Brussels is changing : 10 years of urban policy in the Brussels-Capital Regional, Brussels-Capital Region 등을 참고하여 작성

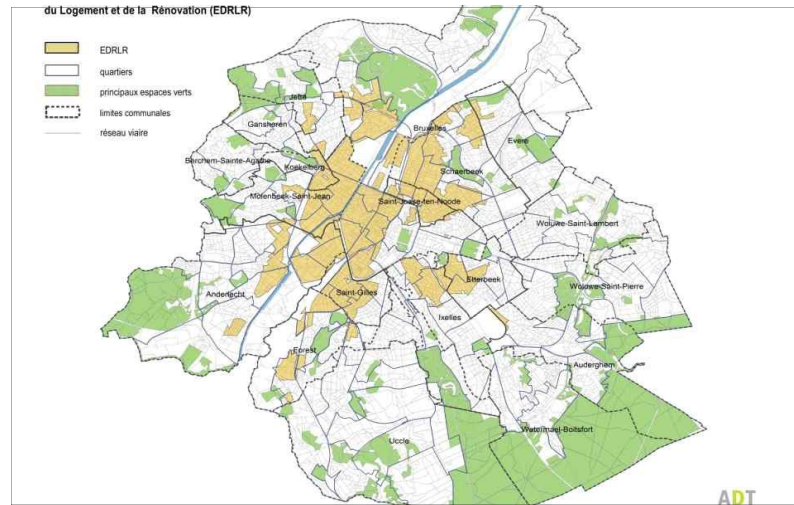
2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-23

브뤼셀 주택개발
및 재생강화지구
(EDRLR) 현황도

도심 지역 13개 구 안에 거주 환경이 가장 좋지 않은 주택블록을 EDRLR로 지정함



- 2002년 기준으로 EDRLR 지역은 약 33.4만명 인구가 브뤼셀 전체 인구의 34.2%에 해당하며, 브뤼셀 전체 면적에 13.8%에 해당하는 지역을 지정함.
- 해당 지역은 남부 유럽 및 터키, 모로코 이민자들의 집단 주거지로 노동 가능 계층 비율이 평균보다 높으며, 실업률 또한 높은 지역을 지정함.
- 또한 60년대부터 80년대까지 이 지역에 기반을 둔 공장시설이 떠나거나 문을 닫아 일자리가 적은 지역이기에 다른 지역과 비교하여 소득 수준이 낮고, 주택의 상태 또한 노후화된 지역임.
- EDRLR 지역을 개선하기 위해 지방정부 및 지자체 차원, 연방 정부차원에서 지원책을 마련하였으며, 구체적으로 그 내용을 살펴보면, 지방정부 및 지자체는 주택 리노베이션과 건축입면 개선을 위해 보조금 지원 확대, 주거의 목적으로 주택 구입 시 세금 면제 혜택을 확대하였으며, 연방 정부 차원에서는 주택 리노베이션 작업에 세금축소, 6년간 토지로 인한 부동산 수입을 동결하였음.
- 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR)의 계획은 지구 협약(District Contracts)을 기초로 하고 있으며, 지구 협약은 지역 재생, 경제 환경 개선, 공공 공간 및 사회 통합 증대를 위해 지방정부와 지자체 간의 4년 단위 협약을 통해 사업이 추진됨.

② 지구 협약(District Contracts)

- 지구 협약은 지방 정부가 주도했던 지역 개선 작업이 지역 구청의 협조 없이 진행이 어렵다는 것을 인지하고 시작한 방식임.
- 1991년 도심에서 일어난 폭동 이후에 지방 정부는 새로운 방식의 도시 재생을 찾고자 하였고, 지구 협약방식을 대안으로 하여 지역에 기반을 둔 재생사업을 추진하기 시작함.

기관	주요업무
지역 개발 및 주택관리청(AATL)	지역 및 주택 개발에서 정부의 정책 실현에 책임을 가지고 있는 조직으로 재정 및 개발행정, 도시 재생 사업 및 건축 보존을 담당
지역 관리 기관 (APL)	지방정부 재정을 지자체로 배분하는 역할과 공공성을 고려한 투자를 기초로 3년 단위로 진행(지역단위 조직의 관리도 병행)
브뤼셀 지방 주택협회(SLRB)	일반적인 소득 수준으로도 거주 가능한 임대 주택에 대한 투자, SLRB는 임대 주택 촉진뿐만 아니라 SISF의 운영 지원
공공 서비스 협회 (SISF)	브뤼셀 내 39,000호의 임대주택 관리 및 운영, 예산 범위 내 공공 서비스 지원, 임대 주택의 임대료 저리 대출 진행
주택 기금(FDL)	일반 소득수준 가구의 주택 구입 및 임대 지원. 지방 정부는 이 기금을 활용하여 주택공급을 위한 투자도 진행. 저금리의 주택 구입 모기지 및 임대 지원 방안에 따른 임대 주택 공급으로도 활용
브뤼셀 지방정부개발 협회 (SDRB)	지역 경제 성장 및 도시 재생을 위한 개발 진행. 주택 공급과 지역 상권을 위해 건물의 활용과 거래를 유도. 낙후 지역 및 보존이 필요한 지역에 주택 개발 및 관리 담당
도시기반시설 및 교통 관리청(AED)	지방정부의 도시 재생 정책을 실현 지원. 대중교통, 공공 관리, 교통, 공공 공간의 재개발, 상하수도 관리, 건축물 보존 등의 업무 담당, 대중교통 및 기반시설 건설 및 관리 보수, 자전거 도로 등의 관리를 통해 도시 재생 프로젝트 지원
브뤼셀 환경 협회(Brussels Environment-BGE)	환경 조성뿐만 아니라 도심 낙후 공간에 공원 조성 및 관리 등의 도시 재생의 역할 수행. 친환경 건물 제도 및 건축물 에너지 운영 담당. 에너지 보너스 제도, 환경 라이선스 제도, 토지 오염 관리 담당.
연방 교통 공공 서비스부 산하 교통 시설국 (DIT/SPFMT)	연방 정부가 추진하는 도로 터널 등의 주요 기반시설 건설 담당. 연방 정부와 지방 정부 간의 협약을 통해 사업 진행하며 낙후된 지구에 대한 투자 및 지구 협약(District Contracts)와 연계하여 지구 개선 사업에도 참여
사회복지센터 (CPAS)	지역 기반의 복지 지원 기능 및 도시 재생을 위해 부적합 주택의 리노베이션, 철거, 재건축 지원
사회 재산권 에이전시(AISSs)	주택 소유자의 재산권을 관리할 수 있도록 지원, 세입자 선택, 임대료 수금, 리노베이션 지원 처리 등의 운영 지원. 주택 소유자들은 AISSs에 자신의 소유 재산 정보를 알려주고, AISSs는 임대 관리 지원 및 정부 보조금 지원

표 3-13

브뤼셀 도시 재생
관련 기관

- 규정을 통해 지역 구청이 구체적인 재생 목표를 세우고, 세부적인 실행 계획도 함께 수립하도록 함.

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 지역 주민의 참여가 필수적으로 요청되는 지역 통합 개발 위원회(Local Integrated Development Committee(CLDI))를 만들고, 이들과 함께 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR)별 재생사업을 진행하도록 규정함.

2) 세렝(Seraing)시의 Remorban 프로젝트

- 에너지, 교통, ICT를 도시재생에 접목하여 지속가능한 스마트 도시재생을 이루고자 Remorban³⁶⁾ 프로젝트가 유럽에서 2015년 시작됨. 세 개의 “lighthouse” 도시 및 두 개의 “follower” 도시가 지정되어 계획이 진행되고 있음.
- 1단계 사업인 lighthouse 도시재생은 사업 모델을 구축하고 평가하는 일종의 시범사업 형태로 진행되고 있으며, 2단계 사업인 follower 도시 사업은 lighthouse 모델의 경험을 복제(replication)하는 작업임.
- 이를 통해 도시재생 사업 모델을 표준화하여 많은 다른 도시들에 적용하는 것을 궁극적 목적으로 하고 있음.
- 2단계 사업에 벨기에 세렝시가 포함되어 있음.

표 3-14

Remorban
도시재생
프로젝트 도시

Lighthouse 도시	 Valladolid	 Nottingham	 Tepebasi
Follower 도시	 Seraing	 Miskolc	

- 세렝시의 도시재생 마스터 플랜(master plan)

- 세렝은 산업혁명 시기 유럽 전역에 철강을 수출하던 철강 산업의 기지였

36) 스마트 도시 변화를 가속화 하는 도시재생 모델을 의미하는 REgeneration MOdel for accelerating the smart URBAN transformation의 약어임.

음. 그러나 과거 산업이 쇠퇴하고 도시의 경제가 불황에 접어들게 되자 경제적, 사회적 도시재생을 진행해야 할 상황에 이름.

- 마스터플랜 대상이 되는 지역의 면적은 800헥타르 정도이며 공개 공지, 산업, 상업 및 업무 공간을 유기적으로 연결하는 공간 개발전략을 수립함. 계획의 목표는 주민의 삶의 질 향상, 경제 개발, 민간 투자 유치, 고용 창출임.
- 도시재생을 위한 첫번째 작업은 도시 내 도로 구축으로, 도시의 동서를 관통하는 도로망인 ‘urban Boulevard’임.
 - ▶ 이를 통해 도시재생을 위한 물자 및 인력의 이동이 원활해지고, 도로 체계가 공간 계획을 통해 도시 요소(urban element)들을 계획·배치함.
 - ▶ 다른 계획에 선행하여 물리적 기반시설을 신설·정비하는 것은 도시재생에서 매우 중요한 요소임.
 - ▶ 현재 1단계 공사가 완료되어 개통함.
- 중앙도로 건설 2단계 사업은 2018년부터 진행될 예정임.
 - ▶ Transenster 지역으로부터 Ougrée, Saint-Lambert로 연결됨.
 - ▶ Cockerill Street 와 같이 통합적 녹지 시설, 자전거 도로, 보행자 도로가 조성될 예정임.
- 마스터플랜 상 도로망 구축 다음 순서는 시청에 인접한 Cockerill Street 재개발임.
 - ▶ 보행로, 자전거 도로, 대중 교통망, 주차 시설을 확충·정비
 - ▶ 유럽지역개발기금(European Regional Development Fund (ERDF))로부터 자금을 지원받아 2016년에 착공

(7) 일본

- 아베 정권의 도시 관련 정책은 3가지 방향으로 이루어지고 있음. 금융강화, 도시재생, 규제완화임.

1) 일본의 도시재생 정책

- 일본의 정책 핵심은 “기업하기 좋은 곳”을 만드는 것이며, 이러한 관점 하

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

에서 도시재생이 충분조건은 아니지만, 필요조건임을 의미함.

- 도시재생을 통해 주거와 업무의 근접성을 높여, 여성이 일하기 좋은 환경을 만들고 이에 따라 생산성 향상을 기대할 수 있음.

- 도시재생과 아베노믹스

- 아베노믹스에서 도시재생이 절대적인 정책은 아님. 고이즈미 시절부터 도시재생은 중요했고 연속선상에 있음. 다만, '특구 정책' 등을 활용하여 도시재생 사업을 적극적으로 수행하고 있는 것은 사실임.
- 용적률 인센티브를 적극적으로 활용하여 기존 용적률 800%지역을 1500%까지 상향시켜 줌에 따라 일정 수준의 사업성 확보가 가능한 구도를 형성해 줌.
- 용적률 인센티브는 모든 지역에 적용하는 것은 아니면, 대부분 특구지역에 한정됨. 또한, 역사성, 지역포용성 등 다양한 기여를 바탕으로 하여 부여하고 있음.
- 다만, 특구는 중앙정부 차원, 지방정부 차원 등 다양한 형태로 진행되고 있음.

- 아베노믹스 이후 PPP시장 급성장

- 아베정권 이전에는 급식소 등 건축물 중심의 제한적 PPP시장 형성하였으나, 최근에는 누적 PPP시장 4조엔 수준으로 급성장함.
- 아베 정부 인프라의 신설, 갱신 등에 대해서 선행적으로 PPP 혹은 PFI 방식 검토를 의무화

- 해외 진출을 위한 기술 수출 전략

- '인프라 메인터넌스 국민 회의'라는 민·관 공동 거버넌스를 창설하여 공동 대응하고 있음.
- 국민회의 형식의 포럼 만들어 공공과 민간의 교류·협력 도모
- 국민회의가 컨설턴트의 역할을 하고 기술개발을 촉진하는 오픈 이노베이션을 도입하여 자발적인 스터디 그룹·교류회의 활동을 지원하는 공인포럼제도 등의 도입으로 해외 진출 극대화 도모
- 해외 진출을 통해 일본 건설 인력의 활용 도모 목적도 존재함.
- ODA 사업이 아닌 경우 고급 기술을 함께 원하는 중견국가 많아지고 있음.
- 베트남의 경우 중견국가로 승격됨에 따라 유상국가로 전환됨. 이에 따라

고급 기술 전수할 때 수주가 가능한 국가로 변화고 있음.

- 이에 따라 일본은 4~5년 전부터 “고급 기술을 통한 해외 인프라 진출”이라는 방식을 고민하고 있음.

2) 동경의 도시재생사업 추진 사례

- 동경의 도시재생은 버블붕괴 이후 동경 지가 급락, 불량 채권 증가 이후 지역활성화를 위한 ‘미치즈쿠리’ 개념이 도입되면서 시작
 - 당시장기 저성장에 따라 경제 활성화가 절실하던 시기로, 특히, 2003년 록본기힐스가 성공하면서 사회적 인식이 바뀐 영향이 상당함.
 - 2001년 도시재생 관련 법률이 크게 바뀌었는데 록본기힐스는 이전 법 체계하에서 사업이 진행되었고 성공함.
 - 록본기힐스 사업 중 법류 지원이 이루어지면서 이후 사업에서는 상당한 시간 단축 등 지원 효과를 발휘함은 물론 사회적 인식 전환의 계기를 마련함.

내용	비고
오오테마치	중심업무지구 연쇄형 재개발
니혼바시 무료마치	민간주도 도시재생특구
마루노우치, 유라쿠초	도쿄역 인근 도시재생 지구
긴자6	최근 복합쇼핑몰 도시재생 사례
미드타운	최대규모의 도심재개발
토라노몬 힐즈	민관합동 입체도로제도 활용 프로젝트
다이칸야마 (Log Road, T-Site)	도심주거지 재생 및 소규모 특색있는 상업시설 개발
오모테산도힐즈,히카리에	복합 시설 프로젝트 성공 사례

표 3-15

동경시
도시재생사업
추진 사례

- 오오테마치: 동경 지요다구 오테마치지구 재생 개발 사업
 - 1590년, 에도시대(도쿠가와 이에야스) 이후 현재의 마루노우치와 중심지역
 - 사업추진방식은 기존 정부 청사부지를 개발하여 건물을 건축하고, 주변 노후 건물 소유주들이 새 건물에 입주, 매입한 노후 건물을 다시 재건축 하는 ‘연쇄형 재개발방식’ 임
 - 사업의 성공요인: 공공과 민간의 파트너십, 민간지주, 도쿄도와 지요다구, 도시재생본부와 도시재생기구가 추진체를 구성 협의를 통해 문제점 최소화
 - 2006년 도시재생 특별지구로 지정

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- ▶ 오테마치지구전체 개발지역의 평균 용적률 1,200%, 1·2차 재개발지역은 각각 1,590%와 1,470%의 인센티브 용적률이 적용 민간 자본이 관심을 끌 만한 지역으로 변모
- ▶ 각종 인허가 절차를 간소화한 것도 사업이 활기를 띌 수 있었던 배경
- ▶ 순환(연쇄)형 개발방식을 채택해 아직도 개발 중인 상태
- ▶ 오테마치지구는 닛케이빌딩과 JA본사 빌딩, 게이단렌 빌딩 등이 들어서면서 대도시 도쿄에서도 가장 세련된 지역으로 자리매김

그림 3-24
오테마치지구
재생 1-1개발사업
구역



자료: 모리빌딩도시기획 제공

- 도쿄 미드타운
 - 옛 방위성 부지를 6개의 SPC가 개발, 넓은 녹지 공간과 5개의 건물(미드타운 타워, 미드타운 이스트, 미드타운 웨스트, 가든테라스, 파크레지던스)로 구성된 복합도시

그림 3-25
도쿄 미드타운
전경



자료: 모리빌딩도시기획 제공

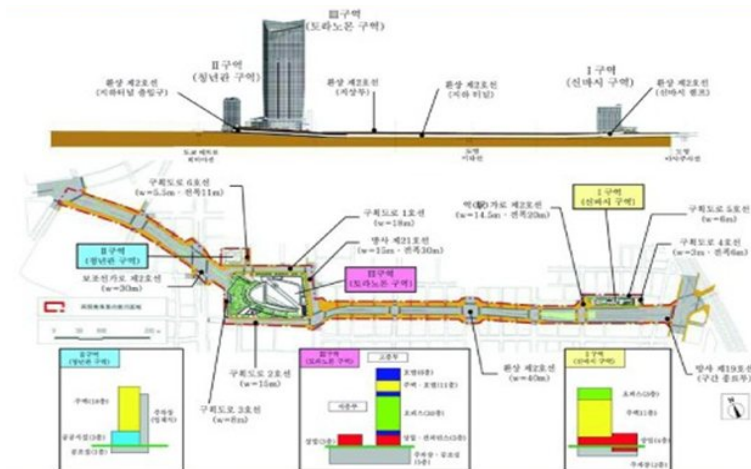
- 총사업비 3,700억엔, 전체 면적 102,000m² 으로 2007년 3월 준공됨.
- 민간에 의한 국유지(방위청 용지) 최대규모의 도심재개발 사업으로 토지취

득에서 착공까지 2년 3개월이 소요

- 부지의 약 50%를 녹지공간으로 조성, 도심속 휴식공간을 제공하는 등 일본 전통적인 정원을 이미지화함.
- 좁은 도심부지와 높은 땅값이라는 악조건에도 불구하고, 자연과 쇼핑의 완벽한 조화로 도심지 휴양지로서의 기능 부여

- 토라노몬 힐즈

- 도로사업과 재개발사업의 일체형 프로젝트: 입체도로제도에 의거, 수도환상2호선 상부와 인접부지를 통합하여 재개발을 추진한 도시재생프로젝트
- 사업비 2,300억엔(약 2조3천억원), 전체면적 17.069m² 로 2014년 5월에 준공됨.
- 민관합동 개발 방식³⁷⁾ 적용: 도쿄도는 토지를 제공하고, 모리빌딩은 설계/건설후 지분 87%를 받음.
- 도시재생특별지구 지정을 통한 프로젝트 추진으로, 도심공동화 지역에 활기 부여



자료: 모리빌딩도시기획

그림 3-26

토라노몬 힐즈
전체 구역 개념도
및 재생 개념

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

37) 건축물의 기획, 건설, 운영에 관한 지식과 노하우가 있는 민간사업자를 지정하여, 시행자와 권리자와의 파트너(코디네이터)로서 사업의 초기단계부터 재개발 계획에 대해 조언, 제안, 정보공유 등을 실시하여 사업을 진행하는 방식.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 오모테산도 힐즈

- 일본 최초 아파트 재개발사업으로, 총사업비 181억엔, 6,051m² 규모로 2006년 1월에 준공됨.
- 설계당시부터 '재건'에 초점을 맞춰 주변지구의 도시적 컨텍스트에 맞춰 재생한 대표적인 도시상업재생 프로젝트
 - ▶ 상업시설과 주거시설이 공존하며 주변지구(하라주쿠)와 어울리는 도시공간 재생을 목표로 한 재개발 사업
 - ▶ 재생(아파트와 도시의 기억을 재생)과 조화(주변환경과의 조화, 옛것과 새것의 조화)가 사업의 주요 컨셉

그림 3-27

오모테산도힐즈
전경



자료: 모리빌딩도시기획

(8) 싱가포르

- 싱가포르는 정부차원에서 수립한 도시 및 인프라 계획을 안정적으로 수행함.
 - 싱가포르는 한 정부의 장기 집권으로 인해 계획의 일관성이 있으며, 계획을 실제로 실행에 옮기는 데에 방해가 되는 정치적 불확실성이 거의 없음.
 - 40~50년 단위의 Concept plan과 그에 맞는 10-15년 단위의 Master plan을 지속적으로 수립하고 있음.
- 글로벌 허브로서의 싱가포르의 역할을 위해 큰 규모의 인프라 사업 투자 진행 활발함.
 - 창이 국제공항(Changi Airport) 터미널 4&5 건설 : 공항의 현재 수용력(capacity)이 2배로 증가할 예정임.
 - 투아스 신항만(Tuas Port) 개발 : 싱가포르 서쪽 Tuas를 매립, 도심에 위치한 항만을 확장, 이전할 예정임
 - 투아스 신항만은 6500만TEU 처리가 가능한 대규모 항만임.

- Singapore-Kuala Lumpur High-Speed Rail(HSR) 건설: 싱가포르와 말레이시아 KL을 잇는 철도를 건설함으로써 현재 자동차로 약 6시간이 걸리는 거리를 1시간 반 만에 이동할 수 있게 함.
- 보다 스마트하고 지속가능한 도시를 위한 노력을 진행 중임.
 - 도심 과밀화 방지를 위한 교외화(decentralization): 도시의 과밀화로 인한 혼잡 비용 증가 등을 막기 위해 항만과 가까운 서쪽 지역인 Jurong Lake District(JLD)를 개발, 과학과 기술의 요충지로서 새로운 도시를 구축하고 있음.
 - 녹지공간을 위한 지하 공간 활용: 지하공간의 활용을 높임으로써 공원 등을 비롯한 녹지공간을 증가시키고자 함.
 - 차량이 적은 도시를 위한 대중교통 개발: car-lite city를 만들기 위해 지하철(MRT)과 버스 노선을 지속적으로 확충하고, 자전거 이용 등에 편리한 환경을 제공함.
 - Land Transport Master Plan 2013에 따르면 10명 중 8명이 도보 10분 이내에 역에 접근이 가능하고, 대중교통을 통한 이동거리가 20km미만인 경우 85%가 60분 내에 목적지에 도착하며, 혼잡시간대 대중교통 이용 비율이 75%가 되는 것을 목표로 함.
- 데이터를 이용한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획함.
 - Urban Lab에서는 정보를 기반으로 한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획을 위한 대규모의 정보 수집, 모델링, 시뮬레이션 등을 수행하고 있음.
- 싱가포르 건설 산업
 - 싱가포르 건설 산업은 2018년 2.1% 성장할 것으로 예상됨. 2018-2022년 평균 성장률은 약 2.7%일 것으로 추정됨.
 - 싱가포르 건설 산업의 가치는 향후 약 100년간 지속적으로 증가할 것으로 예상됨.

Table: Five-Year Forecast Scenario (Singapore 2017-2022)

	2017e	2018f	2019f	2020f	2021f	2022f
Construction industry value, SGDbn	19.94	20.61	21.60	22.75	23.95	25.29
Construction Industry Value, Real Growth, % y-o-y	2.28	2.09	2.80	2.86	2.77	3.09
Construction Industry Value, % of GDP	4.8	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7

e/f = BMI estimate/forecast. Source: Singapore Department of Statistics, BMI

표 3-16

싱가포르
건설산업 예측
(2017~22)

2.

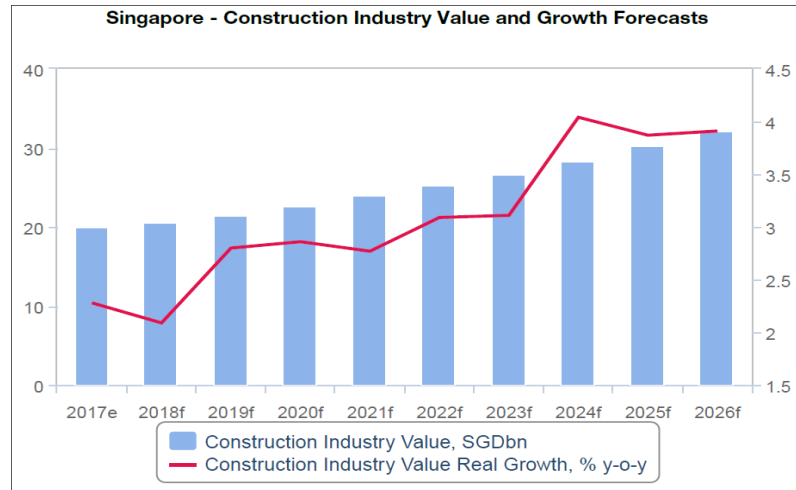
주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-28

싱가포르
건설 산업 가치와
성장률 예측



- 싱가포르 인프라 투자 리스크 분석
 - 싱가포르는 성장 기회가 제한되어 있는 선진국임에도 불구하고, 리스크가 매우 낮은 매력적인 인프라·건설 시장을 보유하고 있음.
 - 법과 제도가 비즈니스를 수행하기에 용이하도록 형성되어 있음.
 - 싱가포르는 위험이 낮고, 위험에 따른 보상도 낮은 편에 속함.

- 싱가포르 정부는 건설프로젝트를 수행함에 있어 BIM의 활용을 강제(연면적 5,000㎡)하고 있으나, 실제로는 BIM의 활용이 제한적임.
 - 발주청 제출 서류는 BIM 결과물이지만, 실제 현장에서 아직 2D 도면의 활용이 보급화되어 있음.
 - 건설현장의 노동자들은 대부분 외국인 노동자들로, BIM을 잘 활용할 만큼 숙련되어 있지 못함.
 - 2D 도면과 BIM 도면의 불일치성이 존재하여 주요 공정 간의 간섭 현황 검토 수준으로 활용되고 있음.
- 창이공항 터미널5의 기초공사에 BIM이 활용됨.
 - BIM Doctor 기업은 BasisSoft와의 합작법인을 구성, 창이공항 터미널 5의 기초공사에서 BIM을 활용함.
 - 토목공사 중심으로 BIM 기술이 적용되고 있고, 단위 패키지 규모도 상당함.
- 4차 산업혁명시대 건설사업에 BIM 기술 가치 창출 제고

- 현재 프로젝트 수행 인력 및 인프라 수준이 BIM 기술 적용에 한계가 있음.
- BIM 기술에 의한 결과물의 정합성 제고를 위한 노력은 여전히 필요함.
- 가령 BIM을 통한 도면에 부재 간 중첩 및 불일치성을 관련 실무자가 검토 작업이 필요한 상황임.

3. 요약 및 시사점

(1) 요약

- 최근 미국, 영국 등 주요 선진국들의 SOC 투자 추이를 살펴볼 때, 국가별 투자부문 및 우선순위에 차이가 존재하지만 투자 증가 추세를 보임.
 - 각 국가들은 기존 SOC 시설물의 노후화로 인한 유지보수 등 개선과 기존 인프라 대체, 미래 인프라 수요에 대비한 신규 인프라 구축을 위한 중장기적인 계획을 수립하고, 우선순위별 투자가 이루어짐.
- 미국은 주요 인프라의 노후화가 상당히 진행된 상황으로(2015년 기준 평균 27년) 이에 대한 인프라 투자 계획을 마련 사업을 활발히 추진되고 있음.
 - 인프라 개선 필요성에 대한 사회적 공감대를 통해 부가세 및 교통 관련 세금을 인상하여 추가 재원으로 활용함.
 - 노퍽시와 포트머스시 터널 프로젝트 사례에서와 같이 대형 사업의 경우 재정부족의 문제는 PPP 활용을 통해 해결함.
- 유럽의 주요 도시들은 대부분 도시 쇠퇴 현상을 보이고 있고, 이를 차단하고 지역경제에 활력을 불어넣기 위한 인프라 투자가 주로 이루어짐.
 - 독일 슈투트가르트-울름 사업은 복잡한 도심지내에서 인프라의 재배치를 통해 시민에게 넓은 공간을 제공하여 삶의 질을 확보하고, 고속철도 운행으로 이동성을 제고하고, 일자리 창출의 효과까지 기대하고 있음.
 - 벨기에 세렌시의 Remorban사업은 도시재생에 에너지, 교통, ICT를 접목하여, 주민의 삶의 질 향상, 경제개발, 고용창출 등을 목표로 진행함.
- 일본의 경우 국가차원의 정책 수립을 통해 국가와 지역 계획을 연계하여 전

3. 요약 및 시사점

략적인 투자를 실시함.

- 아베노믹스와 연계한 SOC 시설물의 정비 등 대규모 사업들에 대한 추진을 계획중에 있음.
- 아베 정권의 도시관련 정책은 크게 금융강화, 도시재생, 규제완화로, 동경 시에서는 특구지역을 중심으로 용적률 인센티브를 적용 사업을 추진하고 있음.
- 아베노믹스 이후 인프라의 신설, 개선사업에 PPP 방식에 대한 검토 의무화를 도입하는 등 관련 시장이 급성장하고 있음.

- 싱가포르 정부는 정부차원에서 도시 및 인프라 계획을 장기적 관점에서 수립하고, 안정적으로 수행중에 있음.
- 인구 증가로 인한 도심과밀화에 대비한 교외화 사업과 인프라 시설의 공급량 확대를 위한 사업이 활발히 추진중임.
- 사업의 효율성 확보를 위해 관련 데이터 수집, 모델링, 시뮬레이션 등 다양한 기법을 활용하여 인프라 계획을 수립함.

(2) 시사점

- 국가별 인프라 투자 추이를 살펴본 결과, 인프라 투자가 늘어나고 있는 추세임을 알 수 있음.
- 미국은 경기 변동에 따라 SOC 투자에 대한 증감을 반복해 왔는데 2015년부터는 기존 인프라의 재건을 위해 다시 투자를 늘리고 있는 추세임.
- 영국은 글로벌 금융위기 이후 재정 악화로 인해 전체 지출에서 SOC 투자의 비중을 감소하다, 2013년 이후 다시 증가하였음.
- 독일은 2014년에 SOC의 투자 비중이 다소 감소하였지만 이후 지속적으로 증가하는 추세임. 특히, 2016년 SOC 예산은 크게 증가하여 전체 예산에서 7.1%를 차지하고 있음.
- 일본의 SOC 예산 비중은 2009년부터 2012년까지 감소하였으나, 2013년부터 증가하기 시작함.
- 이러한 주요 선진국들의 SOC 투자 증가세는 최근 SOC 투자 예산을 지속적으로 감축하고 있는 우리 정부에게 시사하는 바가 큼.

- 해외 선진 국가 혹은 도시가 국민의 안전을 위한 노후화된 인프라의 성능 개선 및 신규투자 뿐만 아니라 향후 급변하는 환경에 대비한 투자도 병행하여 추진하고 있음.
 - 인프라 투자를 양적 측면보다는 시민의 삶의질 확보 측면에서 검토해야 필요한 시점임.
- 도시쇠퇴 현상을 보이는 지역에서는 이를 차단하고 지역 경제에 활력을 불어넣기 위하여 정책수단으로 지역의 현실 및 잠재력에 부합하는 전략적 투자가 이루어져야 제대로 된 투자 효과가 나타남을 알 수 있음.
 - 인프라 투자의 적절한 시기도 매우 중요함.
 - 도시쇠퇴가 지나치게 진행되기 전에 충분한 투자가 이루어질 경우 도시쇠퇴의 흐름을 억제하는데 효과적일 수 있음. 이미 지역 내의 잠재력이 대부분 소실된 상황에서는 인프라 투자의 효과가 나타나기 어려움.
 - 지역별 인프라의 노후화와 인구변동 등에 대비한 필요 인프라 투자 부문을 확인하고, 이에 대한 적절한 투자가 이루어질 수 있는 재정적·제도적 여건을 조성하기 위한 전략 마련이 반드시 필요함.

3.

요약 및 시사점

제4장 지역 인프라 실태 진단

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

(1) 인프라 시설물 현황 총괄

1) 전국

- 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」(이하 시특법) 대상 시설물은 국토교통부에 의해 1종, 2종 시설물로 나누어 관리하며 이에 대한 자체 점검은 시설물 관리주체가 수행함.
 - 1종, 2종 시설물의 경우 대형 시설물 위주로 관리되고 있음.
 - 2018년부터 3종 시설물이 시특법으로 편입되었으나 시설물관리 데이터베이스에 기 편입되지 않았고, 연구 기간을 고려해 2017년 기준 기존의 법령상 시설물 분류 체계를 토대로 분석함.
- 2017년 12월 기준으로 조사된 결과에 의하면 1종 9,299개소, 2종 78,284개소로 총합 87,594개소로 나타남.
 - 1종 시설물의 경우, 교량이 4,358개소로 전체의 47%를 차지하며, 2종 시설물의 경우 건축물이 57,981개소로 전체의 66%를 차지하고 있음.
 - 2종 시설물의 경우 1종에 비해 건축물의 비중이 71.3%로 압도적으로 높음.

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-1

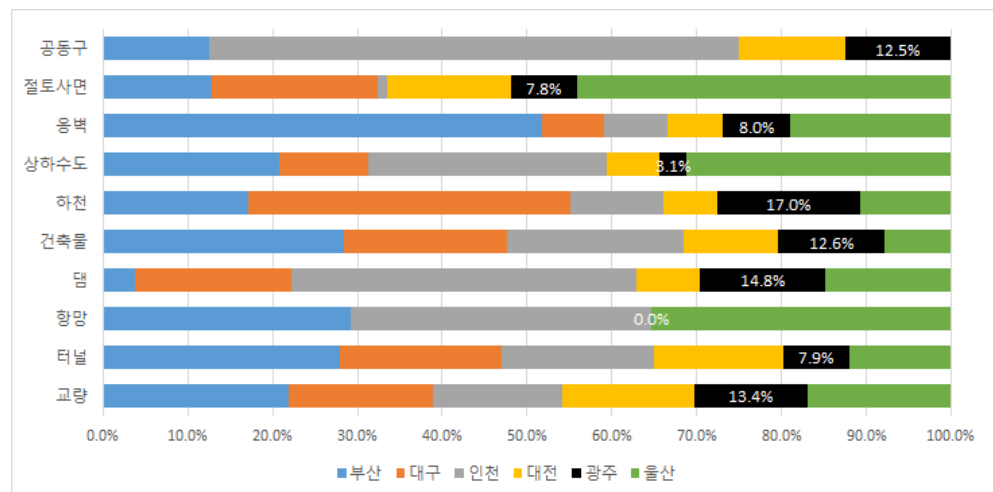
우리나라의
시특법 1·2종
시설물현황
(2017.11월 기준)

구분	1종 시설물		2종 시설물		계	
	개소	비중	개소	비중	개소	비중
교량	4,358	46.9%	6,814	8.7%	11,173	12.8%
터널	1,633	17.6%	1,901	2.4%	3,534	4.0%
항만	110	1.2%	350	0.4%	460	0.5%
댐	80	0.9%	513	0.7%	593	0.7%
건축물	2,167	23.3%	55,804	71.3%	57,981	66.2%
하천	527	5.7%	5,108	6.5%	5,635	6.4%
상하수도	424	4.6%	1,447	1.8%	1,871	2.1%
옹벽	0	0.0%	2,398	3.1%	2,398	2.7%
절토사면	0	0.0%	3,914	5.0%	3,914	4.5%
합계	9,299	100.0%	78,284	100.0%	87,594	100.0%

- 광주광역시의 「시특법」 상 총 시설물은 6대 광역시 전체에서 차지하는 비중은 12.1%로 나타남.
- (16~20% 수준) 하천 1종
- (10~15% 수준) 교량1종/2종, 댐 2종, 건축물 2종, 공동구 2종
- (1~9% 수준) 터널 1종/2종, 건축물 1종, 상하수도 1종/2종, 옹벽 1종, 절토사면 2종
- 광주는 타 광역시에 비해 상대적으로 하천(17.0%), 댐(14.8%), 교량(13.4%), 이 많이 분포된 것으로 나타남.

그림 4-1

6대광역시별
시설물 비중



단위 : 개소, %

구분	종류	광역시 계	평균	광주	부산	대구	인천	대전	울산
교량	1종	653	108.8	82 (12.6%)	138 (21.1%)	122 (18.7%)	134 (20.5%)	89 (13.6%)	88 (13.5%)
	2종	691	115.2	98 (14.2%)	157 (22.7%)	106 (15.3%)	70 (10.1%)	121 (17.5%)	139 (20.1%)
터널	1종	416	69.3	35 (8.4%)	137 (32.9%)	92 (22.1%)	84 (20.2%)	43 (10.3%)	25 (6.0%)
	2종	229	38.2	16 (7.0%)	43 (18.8%)	31 (13.5%)	32 (14.0%)	55 (24.0%)	52 (22.7%)
항만	1종	38	6.3	0 (0.0%)	10 (26.3%)	0 (0.0%)	14 (36.8%)	0 (0.0%)	14 (36.8%)
	2종	126	21.0	0 (0.0%)	38 (30.2%)	0 (0.0%)	44 (34.9%)	0 (0.0%)	44 (34.9%)
댐	1종	2	0.3	0 (0.0%)	1 (50.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (50.0%)
	2종	25	4.2	4 (16.0%)	0 (0.0%)	5 (20.0%)	11 (44.0%)	2 (8.0%)	3 (12.0%)
건축물	1종	599	99.8	30 (5.0%)	256 (42.7%)	74 (12.4%)	132 (22.0%)	55 (9.2%)	52 (8.7%)
	2종	16,291	2715.2	2,091 (12.8%)	4,531 (27.8%)	3,180 (19.5%)	3,388 (20.8%)	1,838 (11.3%)	1,263 (7.8%)
하천	1종	286	47.7	59 (20.6%)	44 (15.4%)	107 (37.4%)	29 (10.1%)	28 (9.8%)	19 (6.6%)
	2종	297	49.5	40 (13.5%)	56 (18.9%)	114 (38.4%)	35 (11.8%)	9 (3.0%)	43 (14.5%)
상하수 도	1종	86	14.3	2 (2.3%)	22 (25.6%)	6 (7.0%)	34 (39.5%)	9 (10.5%)	13 (15.1%)
	2종	106	17.7	4 (3.8%)	18 (17.0%)	14 (13.2%)	20 (18.9%)	3 (2.8%)	47 (44.3%)
옹벽	1종	-	-	-	-	-	-	-	-
	2종	675	112.5	54 (8.0%)	349 (51.7%)	50 (7.4%)	50 (7.4%)	44 (6.5%)	128 (19.0%)
절토 사면	1종	-	-	-	-	-	-	-	-
	2종	179	29.8	14 (7.8%)	23 (12.8%)	35 (19.6%)	2 (1.1%)	26 (14.5%)	79 (44.1%)
공동구	1종	-	-	-	-	-	-	-	-
	2종	8	1.3	1 (12.5%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)	5 (62.5%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)

표 4-2

6대 광역시의
시특법 1·2종
시설물현황
(2017.11월 기준)

- 정부는 안전혁신마스터플랜(2015.3.30.)을 통해 국토교통부의 시특법과 국민안전처의 재난법으로 이원화되어 있는 시설물 관리체계를 국토부로 일원화하여 안전관리를 강화하도록 시설물 관리 정책방향을 제시함
- 시특법 상의 1종, 2종 시설물의 안전관리는 제도 정착으로 상당히 진전되었으나 재난법상의 특정관리대상시설은 여전히 예산 및 인력부족으로 안전

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

에 취약한 실정임에 따라 보다 강화된 정책 시행의 필요성이 증대됨

- (3종 시설물 신설) 시설물 안전관리 주체 일원화 정책에 따라 기존 1종·2종 시설물에 재난법의 특정관리대상시설을 3종 시설물로 신설하여 시특법에 편입
 - 특정관리대상시설 중 가스·전기·레저시설 등은 기존 개별법에서 관리하고 있는 시설은 소관부처에 이관하고 시특법의 3종 시설물 편입에서 제외
 - 3종 시설물도 기존 1·2종 시설물과 동일하게 안전관리체계를 적용함으로써 3종 시설물의 안전관리를 강화함.
- 시설물의 안전등급은 5단계(A~E)로 나누어 평가하며 A~C등급을 ‘중점관리 대상시설’, D/E 등급을 ‘재난위험시설’로 분류함.
 - 「특정관리대상시설 안전등급 평가 매뉴얼(‘15.1월)」에서 정한 바에 따라 매년 일제조사를 통해 안전등급을 산정하며 차년도 관리대상을 확정함
 - 안전등급이 D, E등급으로 산정되거나, 육안점검결과 재난위험요인이 있는 경우 안전진단 전문기관 또는 해당분야 전문기술자(건축구조기술사 등)에게 정밀점검 및 정밀안전진단을 거쳐 최종 안전등급을 확정함.

표 4-3

안전등급별 상태
및 조치기준

안전등급	상 태	비고
A 등급	○ 문제점이 없는 최상의 상태이나 정기점검 필요	○ 이상이 없는 시설 ⇒ 안전시설
B 등급	○ 보조부재에 경미한 손상이 있는 양호한 상태	○ 지속적 관찰이 필요한 시설 ⇒ 간단한 보수정비 필요
C 등급	○ 보조부재에 손상이 있는 보통의 상태	○ 보수·보강이 이행되어야 할 시설로서 현재 결함상태가 지속될 경우 주요부재의 결함을 유발할 우려가 있는 시설 ⇒ 조속한 보수 또는 보강 필요
D 등급	○ 주요부재에 진전된 노후화 또는 구조적 결함상태(강재의 피로균열, 콘크리트의 전단균열, 침하 등)	○ 조속히 보수·보강하면 기능을 회복할 수 있는 시설이지만 현재의 결함상태가 지속되면 단면손실 등으로 기능상실 우려가 있는 시설 ○ 보수·보강 이행 시까지 결함의 진행 상태를 수치적 계속 관리가 필요한 시설 ○ 결함사항의 진전이 우려되어 사용제한 등의 안전조치 검토가 필요한 시설 ⇒ 긴급한 보수·보강 및 사용제한 여부 판단 필요
E 등급	○ 주요부재에 심각한 노후화 또는 단면손실이 발생하였거나 안전성에 위험이 있는 상태	○ 적정 유지보수 시기를 일실한 시설물로서 보수·보강하는 것보다 철거, 재가설하는 것이 경제적이라고 판단되는 시설 ○ 철거, 재가설 전까지 재난조짐 상태의 수치적 계속관리가 필요한 시설 ○ 붕괴사고 예방을 위하여 긴급 보강 등 응급조치와 사용제한·금지조치가 필요한 시설 ⇒ 사용금지 및 개축 필요

자료 : 2017년 특정관리대상시설등 지정·관리 지침

2) 광주³⁸⁾

- 광주광역시 시특법 대상 1, 2종 시설물은 2,359개(1종 158개, 2종 2,201개)로 조사됨.
- 이 중 C등급 이하는 1종 11개, 2종 75개로 나타남.
 - 1종에서 C등급 이하는 교량 4.3%(3개), 터널 3.3%(1개), 건축물 17.9%(5개), 하천 7.1%(2개) 임.
 - 2종에서 C등급 이하는 교량 33.7%(32개), 터널 7.7%(1개), 댐 50.0%(1), 건축물 20.0%(40개) 임.

구분	1종						2종								총합계
	소계	A등급	B등급	C등급	양호	무등급	소계	A등급	B등급	C등급	D등급	보통	양호	무등급	
총합계	158	15	124	11	7	1	2,201	67	1648	74	1	26	327	58	2,359
교량	수	69	10	55	3	1	95	6	47	32	1		9		164
	비중	43.7%	14.5%	79.7%	4.3%	1.4%	4.3%	6.3%	49.5%	33.7%	1.1%		9.5%		
터널	수	30	2	27	1		13	6	5	1			1		43
	비중	19.0%	6.7%	90.0%	3.3%		0.6%	46.2%	38.5%	7.7%			7.7%		
댐	수	1		1			2		1	1					3
	비중	0.6%		100.0%			0.1%		50.0%	50.0%					
건축물	수	28	2	19	5	1	1	2008	31	1551	40		26	302	2,036
	비중	17.7%	7.1%	67.9%	17.9%	3.6%	3.6%	91.2%	1.5%	77.2%	2.0%		1.3%	15.0%	
하천	수	28	1	20	2	5		22	5	16			1		50
	비중	17.7%	3.6%	71.4%	7.1%	17.9%		1.0%	22.7%	72.7%			4.5%		
상하수도	수	2		2				4	1	3					6
	비중	1.3%		100.0%				0.2%	25.0%	75.0%					
옹벽	수							46	15	21			10		46
	비중							2.1%	32.6%	45.7%			21.7%		
절토사면	수							10	2	4			4		10
	비중							0.5%	20.0%	40.0%			40.0%		
공동구	수							1	1						1
	비중							100.0%	100.0%						

표 4-4

광주의 시특법 상
1, 2종 시설물의
안전등급 종합
현황

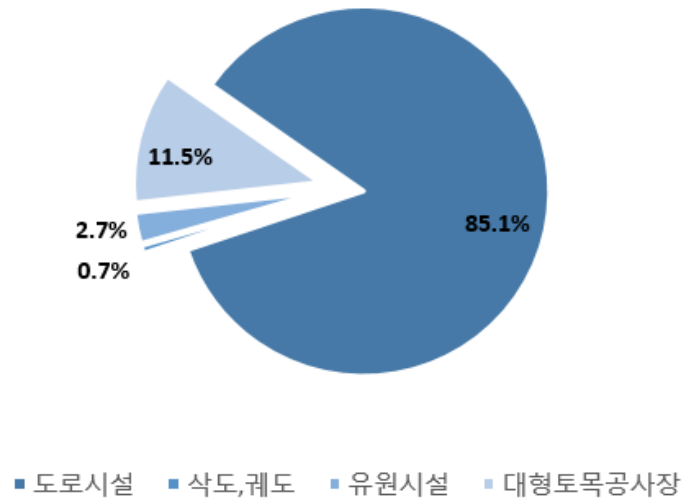
1.
주요 인프라
시설 현황 및
진단

38) 광주 지역 전반에 걸친 시설물 현황 자료는 광주전남연구원에서 취합된 자료를 기반으로 작성함.

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

- 광주광역시 시특법 대상 1종 시설물 중에서는 안전등급 측면에서 상대적으로 건축물이 가장 위험도가 높은 것으로 나타남.
- 광주광역시 시특법 대상 2종 시설물 중에서는 안전등급 측면에서 댐과 교량이 가장 위험도가 높은 것으로 나타남.
 - 하지만 댐의 경우, 개수가 적어 통계적으로 유의하지는 않음.
- 2018년 현재 3종 시설물로 편입된 광주시의 특정관리대상시설은 2,561개소로 시설물 148개소, 건축물 2,384개소로 나타남.
 - 시설물의 경우 148개소 중 도로시설 85.1%(126개소), 대형공사장 11.5%(17개소), 유원시설 2.7%(4개소), 삭도·궤도 0.7%(1개소)로 나타남.
 - 건축물의 경우 2,384개소 중 공동주택 66.0%(1,574개소), 중소형건축물 22.8%(543개소), 대형광고물 6.0%(142개소), 건축공사장 2.2%(53개소), 공공업무시설 1.8%(44개소), 대형건축물 1.2%(28개소) 순으로 나타남.

그림 4-2
특정관리대상
시설물 중 시설물
세부 비중



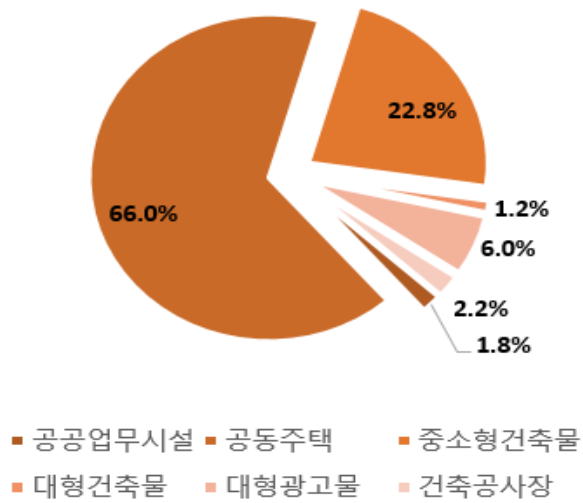


그림 4-3

특정관리대상
시설물 중 건축물
세부 비중

- 특정관리대상시설을 등급별로 살펴보면, A등급 629개소, B등급 1819개소, C등급 103개소, D등급 8개소, E등급 2개소로 나타남.
 - D등급은 공동주택 6개소와 판매시설 1개소, 자체관리대상건축물 1개소가 있음.
 - E등급은 아파트 2개소로 나타남.

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-5

광주의
특정관리대상
시설물의
안전등급 종합
현황

유형			등급				
분야	유형		A	B	C	D	E
전체 2,561개소			629 (24.6)	1,819 (71.0)	103 (4.0)	8 (0.3)	2 (0.1)
시설물 148 (5.8)	소계 148개 (5.8)		74 (50.0)	59 (39.9)	15 (10.1)		
	도로 시설	교량	15	38	12		
		터널	1				
		육교	32	17	3		
		지하차도	5	3			
	삭도, 궤도		1				
	유원시설		4				
	대형토목공사장		16	1			
건축물 2,384 (93.1)	소계 2,384개 (93.1)		549 (23.0)	1,738 (72.9)	88 (3.7)	7 (0.3)	2 (0.1)
	공공업무시설		29	12	3		
	공동 주택	아파트	5	1,379	44	4	2
		연립주택		111	27	2	
	중소형 건축물	판매시설	9	24	1	1	
		숙박시설	56	1			
		운수시설		1			
		공연장	2	1			
		집회장	2	3	1		
		관람장	1				
		전시장	1				
		의료시설	74	40			
		장례식장	1				
		종교시설	165	63			
		수련시설	1	5			
		노유자시설	24	21	1		
	운동시설	35	8	1			
	대형건축물		17	11			
	대형광고물		85	56	1		
	건축공 사장	대형공사장	40	1	8		
		중단된 공사장	2	1	1		
자체관리대상건축물 29개 (1.1)			6 (20.7)	22 (75.7)		1 (3.4)	

(2) 교통 및 물류

1) 도로

① 광주의 도로망 체계

- (광역도로망) 국도 1호선·13호선·29호선 등이 나주에서부터 장성, 담양으로 연결되어 있으며, 국지도 55호선·60호선 등이 나주에서부터 광주를 연결하여 순창, 곡성으로 연결
- (내부가로망) 일반국도의 일교통량은 1,272대/일~48,800대/일 수준으로 나타나고 있음.

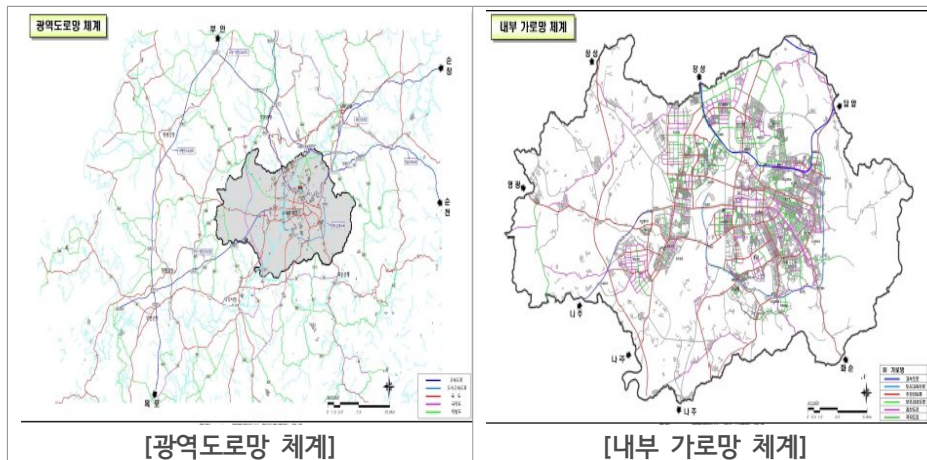


그림 4-4

광주의 도로망
체계

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-6
도로 현황

구분		2012	2013	2014	2015	증가율(%)
전체	총계 (m)	2,334,673	2,336,196	2,346,343	2,350,506	0.17%
	포장 (m)	1,643,080	1,651,235	1,662,130	1,685,324	0.64%
	포장률 (%)	100.0	100.0	99.8	100.0	0.00%
	미개통 (m)	691,593	684,961	684,213	665,182	-0.97%
고속도로	소계 (m)	27,628	27,628	27,628	27,628	0.00%
광역시도	소계 (m)	560,048	560,048	564,468	562,888	0.13%
	포장 (m)	416,335	428,225	435,339	439,436	1.36%
	포장률 (%)	100.0	99.5	99.5	100.0	0.00%
	미개통 (m)	143,713	131,823	129,129	123,452	-3.73%
일반국도	소계 (m)	86,569	86,569	86,569	86,569	0.00%
	포장 (m)	86,569	86,569	86,569	86,569	0.00%
	포장률 (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	0.00%
구도	연장 (m)	1,660,428	1,661,951	1,667,678	1,673,421	0.20%
	포장 (m)	1,112,548	1,108,813	1,112,594	1,131,691	0.43%
	포장률 (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	0.00%
	미포장 (m)	-	-	-	-	
	미개통 (m)	547,880	553,138	555,084	541,730	-0.28%
도로율(%)		23.0	23.6	24.3	24.4	1.72

자료 : 광주광역시 통계연보(각연도)

② 교통 소통

- 광주시의 자동차등록대수는 2015년 611,280대에서 2016년 633,375대로 전년대비 3.61% 증가하였으며, 용도별로 승용차 518,440대로 4.56%, 화물차는 90,018대로 0.57%, 특수차는 2,157대로 2.96% 증가하였음.

표 4-7

광주 자동차 등록
현황

차 종 별		계	승용차	승합차	화물차	특수차
2016년말 기준	등록대수	633,375	518,440	22,760	90,018	2,157
	증감대수	22,095	22,065	-1,083	511	62
	증 감 율	3.61%	4.56%	-4.54%	0.57%	2.96%

- 2014년 평균주행속도는 도심부 32.97km, 외곽지역 52.63km/h로 도심부와 외곽지역 편차가 크게 나타남.

- 도심부, 외곽지역 모두 주행속도 및 여행속도가 감소한 것으로 나타남.

구분		2013년		2014년		증감(2013년대비)			
		도심	외곽	도심	외곽	도심		외곽	
						증감속도	증감율	증감속도	증감율
총 평균	주행속도	43.06		42.8		-0.60% (-0.26km/h)			
	여행속도	31.76		30.43		-4.19% (-1.33km)			

자료 : 2015년 교통기초조사자료 분석치

표 4-8

도심부와
외곽지역
소통상태 비교

③ 도로 시설물

- 도로 시설물

- 광주시 도로시설물은 2012년대비 증감율은 차이가 없음.
- 자동차 등록 대수는 꾸준히 증가한데 비해 교통 소통을 원활하게 하는 시설물, 보행자의 안전을 고려한 시설물의 확충 등 체계적 대응이 부진한 실정임.

도로 시설물별	항목	2012	2013	2014	2015	증가율
보도육교	시설수 (개)	79	71	69	67	-4.0%
	연장 (m)	2,617	2,425	2,451	2,406	-2.1%
	면적 (㎡)	9,732	9,121	9,511	9,288	-1.2%
지하보도	시설수 (개)	9	9	9	9	0.0%
	연장 (m)	486	486	486	486	0.0%
	면적 (㎡)	2,687	2,687	2,687	2,687	0.0%
지하차도	시설수 (개)	17	17	17	17	0.0%
	연장 (m)	6,546	6,821	6,821	6,821	1.0%
	면적 (㎡)	268,813	274,213	274,213	274,213	0.5%
고가도로	시설수 (개)	13	13	13	13	0.0%
	연장 (m)	6,209	6,209	6,209	6,209	0.0%
	면적 (㎡)	101,593	101,593	101,593	101,593	0.0%
지하상가	시설수 (개)	2	2	2	2	0.0%
	연장 (m)	752	752	752	752	0.0%
	면적 (㎡)	4,133	4,133	4,133	4,133	0.0%
터널	시설수 (개)	23	23	23	23	0.0%
	연장 (m)	10,023	10,023	10,023	10,023	0.0%
	면적 (㎡)	116,557	117,189	117,189	117,189	0.1%
광주천변 확장구조물	시설수 (개)	39	39	39	39	0.0%
	연장 (m)	10,810	10,659	10,659	10,659	-0.4%
	면적 (㎡)	195,822	168,554	168,554	168,554	-3.7%
가로등	시설수 (개)	48,967	52,190	52,356	54,180	2.6%

자료 : 광주광역시 통계연보(각연도)

표 4-9

광주의
도로시설물 현황

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

- 시특법 상 1, 2 종에 해당하는 도로 시설물 중 도로 교량의 안전등급을 살펴 보면, C등급 이하는 22%를 차지함.
- C등급은 보수.보강이 이행되어야 할 시설로서 현재 결함상태가 지속될 경우 주요부재의 결함을 유발할 우려가 있는 시설임. D등급은 조속히 보수.보강하면 기능을 회복할 수 있는 시설이지만 현재의 결함상태가 지속되면 단면손실 등으로 기능상실 우려가 있는 시설임.
- 도로 교량의 경우, 대형 사고와 직결되는 시설물로서 안전 관리 강화 필요

표 4-10
도로교량의
안전등급

종별	등급					양호
	A	B	C	D	E	
1종	9	52	3			1
2종	6	44	30	1		9

④ 광주시 소유 공영주차장 현황

- 총 21개소(유료 20개소, 무료 1개소) 운영 중에 있음
- 광주시의 자가용 승용차는 갈수록 증가하고 주차질서 의식 개선은 나아지지 않고 있어 주차난이 더욱 심화되고 있음.

표 4-11
연차별 주차장
확보현황
(2016년12월
기준)

구 분	주차시설현황								자동차	주차장
	계		노상주차장		노외주차장		부설주차장		대 수	확보율
	개소	면수	개소	면수	개소	면수	개소	면수	(B)	(A/B)
'05년	20,808	335,390	530	13,842	602	26,717	19,676	294,831	436,044	77%
'06년	22,552	356,262	529	13,855	589	26,654	21,434	315,753	449,911	79.20%
'07년	24,114	378,367	531	13,857	605	27,218	22,978	337,292	462,456	81.80%
'08년	23,865	425,779	532	14,307	620	27,821	22,713	383,651	474,105	89.80%
'09년	25,350	466,024	532	13,416	632	28,136	24,186	424,472	494,460	94.20%
'10년	26,665	476,172	520	13,236	639	29,038	25,506	433,898	518,477	91.80%
'11년	28,303	488,870	521	13,240	658	30,059	27,124	445,571	535,812	91.20%
'12년	30,018	501,763	529	13,133	684	30,301	28,815	458,329	550,821	91.10%
'13년	34,719	518,190	519	13,131	707	29,461	33,493	475,598	568,054	91.2%
'14년	33,568	549,009	516	12,789	750	35,031	32,302	501,189	592,676	92.60%
'15년	36,090	604,750	519	12,826	841	36,373	34,730	555,551	611,280	98.93%
'16년	39,281	720,102	520	12,861	858	31,021	37,903	676,220	633,375	113.69 %

- 광주의 '13년~'16년간(4년) 도로보수 비용
 - 2013~2016년간 도로보수비용 연평균성장률 13.9%로 지속적으로 증가해 왔음.
 - 노후화된 도로가 증가함에 따라 도로보수에 대한 비용은 향후 빠른 속도로 증가할 것으로 예측됨.

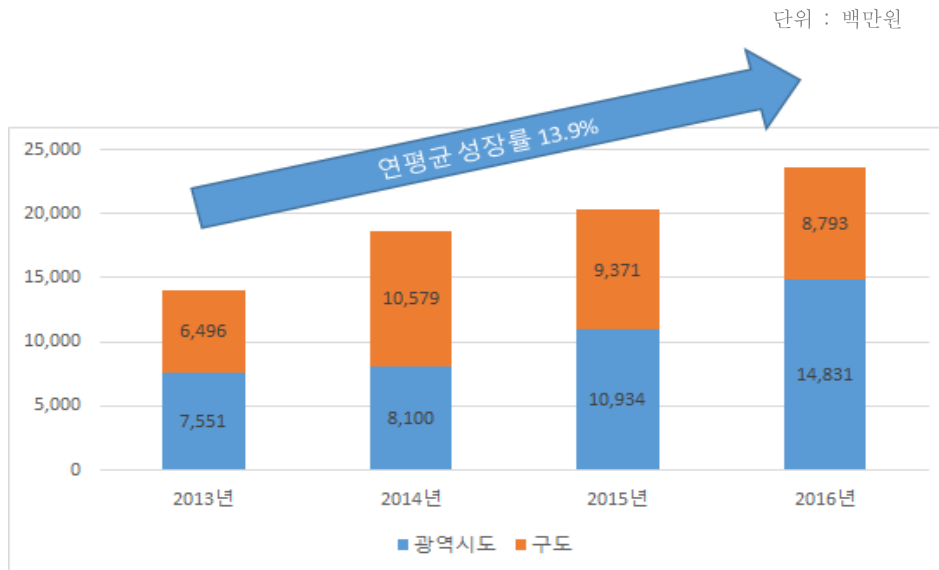


그림 4-5

광주의 '13년~'16
년간(4년) 도로
보수 비용

3) 철도

- 도시철도 1호선
 - 광주시 도시철도 1호선은 용산동에서 옥동까지 총 20.1km로 총 사업비 1조 5,863억 원이 소요되었음.

	1구간	2구간
구간(연장)	용산동~마복도(11.96km)	마복도~옥동(8.14km)
사업기간	1998.8 ~ 2003.12(7년 4개월)	2007.4 ~ 2007.12(7년 9개월)
사업비(억원)	10,439억원	5,424억원

표 4-12

광주 지하철
1호선의 사업
구간 및 사업비

1.

주요 인프라
시설 현황 및
진단

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

- 도시철도 2호선 사업계획
 - 도시철도 2호선 사업은 노선설정에 대한 의견수렴 과정에 진통을 겪고 있으며, 확정된 구간은 시청~효천역임.
 - 사업단계는 총 3단계로 진행되며 총 41.90km, 총 사업비 2조 579억원(국비 60%/시비 30%, 지방채 10%)임.

표 4-13

도시철도 2호선
사업계획(안)

구분	구간	연장	사업비 (억원)	건설기간 (개통년도)	비고
1단계	차량기지~시청~상무역~월드 컵경기장~백운광장~조선대~ 광주역	17.06km	11,195	2018~ 2022 (2023)	정거장 20개소, 차량기지 1개소
2단계	광주역~전남대~일곡~첨단~ 수완~운남~차량기지	20.00km	7,299	2019~ 2023 (2024)	정거장 18개소
3단계	백운광장~효천역	4.84km	2,085	2022~ 2024 (2025)	정거장 6개소, 주박기지 1개소
합 계		41.90km	20,579		

(3) 산업·경제

1) 산업단지

- 광주 지역 내 산업단지는 총 10개의 산업단지(국가3, 일반6, 농공1)조성되어 있음.
- 20년 이상의 일반산업단지를 중심으로 분포되어 있음.
- 일반산업단지는 산업의 적정한 지방 분산을 촉진하고 지역 경제의 활성화를 위하여 조성되는 산업 단지로, 시·도지사 또는 대통령령이 정하는 시장이 지정함.

단지명	조성주체	준 공	조성 면적	공장용지 비율(%)	
총 계	국가3	-	26,520	63.9	
	일반6				
	농공1				
소 계 (조성완료)	국가2	-	24,673	63.9	
	일반5				
	농공1				
① 본촌산단	시	'83.12	937	81.4	
② 송암산단	시	'83.12	415	73.2	
③ 하남산단	시	'91. 3	5,944	76.6	
④ 소촌산단	구	'83. 5	189	56.1	
⑤ 소촌농공	시·구	'88.12	324	80.9	
⑥ 평 동 산 단 [1차,2차]	시	'10.11	4,965	66.3	
	일반산단	시	'10.11	4,866	65.5
	월전외투	시	'10.11	99	100
⑦⑧첨단과학산단	국가	'12.12	9,991	24.6	
	[1단계]	국가	'03.12	7,931	21.6
	[2단계]	국가	'13. 9	2,060	36
⑨진곡산단	시	'16. 3	1,908	52.3	
소 계 (조성중)	국가1 일반1	준공 예정일	18,417	63.9	
빛그린산단	국가	'18.12	1,847		

표 4-14

광주 지역 내
산업단지 현황

- 광주시는 전략산업으로서 광산업, 자동차산업, 가전산업, 에너지산업 분야 중심으로 육성하고 있으며, 광역경제협력권 산업으로는 에너지부품과 광·전

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-15

경제협력권
산업육성 사업

자 융합산업이 시범사업으로 운영되고 있음.

협력산업	협력권		협력산업	협력권	
	주관	참여		주관	참여
① 조선해양플랜트	경남 부산	전남 울산	④ 기계부품	충남	세종
② 화장품	충북	제주	⑤ 광·전자융합	광주	대전
③ 의료기기	강원	충북	⑥ 기능성하이테크섬유	대구	경북, 부산
⑧ 로하스헬스케어	제주	강원	⑦ 친환경자동차부품	전북	광주
⑨ 이차전지	충남	충북	⑩ 바이오활성소재	전남	전북, 강원
⑩ 기능성화학소재	대전	충남	⑪ 자동차융합부품	경북	대구, 울산
⑪ 지능형기계	경북	대구, 대전	⑫ 차량부품	부산	경남
⑫ 에너지부품	광주	전북	⑬ 나노융합소재	울산	경남, 전남

2) 토지이용

- 2014년 기준 지목별 토지이용현황은 임야가 38.0%로 가장 많은 면적을 차지하고 있으며, 농경지 25.2% 순으로 이용되고 있음.
- 1995~2014년까지 도시개발로 인하여 농경지가 40.38㎢로 가장 많이 감소하였으며, 그 다음으로 임야 14.48㎢ 순이며, 증가한 용도는 대지 19.54㎢를 비롯한 도로, 공장, 학교 등 도시적 용도가 두드러지고 있음.
 - 전반적으로 주민 생활과 직결된 생활 인프라로 활용되는 토지 이용 비중은 낮은 편임. 일례로 공원의 비중은 1.3%로 나타남.

단위 : km², %

구분	1995년		2000년		2005년		2010년		2014년	
	면적	구성비	면적	구성비	면적	구성비	면적	구성비	면적	구성비
농경지	166.72	33.3	151.95	30.3	144.66	28.9	132.43	26.4	126.34	25.2
임야	204.92	40.9	200.71	40	197.74	39.4	194.81	38.9	190.44	38
택지	45.72	9.1	57.95	11.6	62.67	12.5	68.81	13.7	72.67	14.5
대지	38.19	7.6	46.85	9.3	50.8	10.1	55.59	11.1	57.73	11.5
공장용지	7.53	1.5	11.1	2.2	11.87	2.4	13.22	2.6	14.94	3
공공용지	33.66	6.7	42.44	8.5	47.04	9.4	55.39	11.1	58.06	11.6
학교용지	6.2	1.2	7.89	1.6	8.21	1.6	8.81	1.8	8.97	1.8
종교용지	0.3	0.1	0.44	0.1	0.61	0.1	0.78	0.2	0.89	0.2
체육용지	0.27	0.1	0.36	0.1	0.79	0.2	0.9	0.2	0.93	0.2
도로,철도	24.42	4.9	29.35	5.9	32.46	6.5	38.34	7.6	40.16	8
수도용지	0.68	0.1	0.68	0.1	0.79	0.2	0.78	0.2	0.78	0.2
공원	1.79	0.4	3.72	0.7	4.18	0.8	5.78	1.2	6.33	1.3
잡종지	10.49	2.1	9.31	1.9	9.56	1.9	9.79	2	11.41	2.3
기타	39.79	7.9	39.08	7.8	39.74	7.9	40.01	8	42.26	8.4
계	501.28	100	501.44	100	501.41	100	501.24	100	501.18	100

자료 : 광주광역시 통계연보, 각년도

표 4-16

지목별 토지이용
현황

- 광역시별 1인당 용도지역 현황은 주거지역과 공업지역이 타도 시에 비해 높은 편임. 시가화가 대부분 주거위주로 개발되고 있음.
- 1인당 녹지지역도 울산, 대전에 이어 매우 높은 편임.

단위 : m²

지표	광주	서울	부산	대구	인천	대전	울산
주거지역	50.67	30.88	40.06	46.45	39.86	45.8	57.11
상업지역	6.07	2.57	6.84	7.47	8.05	5.78	6.5
공업지역	15.99	2.64	17.03	15.92	21.5	9.42	67.24
녹지지역	252.52	23.94	157.63	24.818	99.18	262.3	442.66

자료 : 2014 통계청 용도지역 현황, 행정구역별(시군구) (외국인제외)

표 4-17

광역시별 1인당
용도지역현황
비교

1.

주요 인프라
시설 현황 및
진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

(4) 문화·관광·교육

1) 문화기반 시설

- 광주광역시 내 유형별 문화기반시설은 2015년 현재 총 672개소로, 이중 도서관이 396개소로 가장 많고, 다음으로 공연시설이 145개소, 전시시설이 73개소, 지역문화 복지시설이 48개소이며, 문화보급 전수 시설이 10개소로 가장 적음.

표 4-18

광주 유형별
문화기반시설
현황

공연시설(145개소)					전시시설(73개소)				도서시설(396개소)		지역문화 복지시설(48개소)			문화보급 전수시설(10개소)		
종합공연장	일반공연장	소공연장	야외공연장	영화상영관	박물관	미술관	화랑	조각공원	도서관	작은도서관	문화의집	복지회관	청소년수련시설	문화원	전수회관	전통문화학교
1	11	15	7	111	10	10	52	1	19	377	5	33	10	6	3	1

자료 : 광주전남연구원(2015), 「광주의 문화예술 창조도시 전략연구」, p.15

2) 관광

- 광주시의 관광개발계획 중 핵심전략사업으로 양림동 역사문화마을 관광자원화 사업 등 6개 사업이 추진되고 있으나, 일부 사업 평가에서 미흡하다는 의견이 있음.
- 원인으로는 사업계획의 구체성 부족과 사업추진체계 미확립, 이해관계자들 간의 공감대 형성 불충분 등이 지적됨.

사업명	도입시설	사업기간	사업비 (백만원)
양림동 역사문화마을관광자원화 사업	양림동 근대문화유산의 보존사적공원 생태숲 조성근대문화거리 박물관아시아 민예공방 타운	2012~2014	15,400
중외문화공원 연계명소화사업	용봉저수지 문화생태공원주변 테마거리	2012~2016	18,000
사적공원.광주공원관광 명소화사업	포크뮤직특화거리조성, 팔각정, 전망타워, 리모델링사적공원.광주공원 테마길	2012~2015	15,000
우치공원 및패밀리랜드명품화사업	자연생물형 동물 테마파크패밀리랜드 리모델링	2013~2016	50,000
영산강.황룡강생태관광 자원개발사업	영산강 강변예술갤러리영산강 정(亭)문화회랑황룡강변 누리길	2012~2016	10,000
오월길 조성사업	오월길 코스오월길 U-Road오월길 방문자센터	2016 1~10	5,000

자료 : 광주권 관광개발사업계획(2017)

표 4-19

광주시
관광개발계획
추진실적

- (어등산 관광단지) 45년간 군 포사격장으로 황폐화된 어등산 일원에 총 사업비 3,400억원(약 2,736천㎡)을 들여 친환경적 관광단지 조성 사업을 진행 중
- (양림동 역사문화마을) 근대 서양식 문화유적 보존사업 진행 중

구분	1차사업(완료)	2차사업(완료)	3차 사업 (추진 중)
사업내용	순교자기념공원 문학소공원 선교사 사택 보수	근대 사립학교 기념관 양림숲 조성 개선사업	커뮤니티센터 역사문화길 조성 마을공동체 회복
소요 예산	307억원 (국 127억, 시 127억, 민 53억원)	40억원(민자 53억 별도)	60억원
사업 기간	2009년 ~ 2017년	2010.3 ~ 2010	2010.4 ~ 2012.12

표 4-20

양림동
역사문화마을
조성사업 추진
현황

3) 도시공원

○ 도시공원 현황

- 광주시 결정공원은 총 601개소(지정면적 19.69㎢)이며, 이중 생활권 공원으로 총 582개소(17.04㎢) 지정

1.

주요 인프라
시설 현황 및
진단

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

- 무등산 국립공원은 자연공원법에 의하여 별도 관리되는 공원으로서 공원녹지기본계획 공원현황 및 계획 내용에서 제외
- 광주시의 조성된 공원은 373개소 면적은 56,238km²이며, 어린이공원을 중심으로 조성계획이 수립되어 있음.
- 다만, 미조성된 공원이 비중이 36.7%에 달함.

표 4-21

광주
공원 현황

단위 : m²

구 분		계		조 성		조성중		미조성		
		개소	면 적	개소	면 적	개소	면 적	개소	면 적	
합 계		621	67,398,847	373	56,238,319	20	523,305	228	10,637,222	
자 연 공 원		1	47,654,000	1	47,654,000	-	-	-	-	
도 시 공 원	계	620	19,744,847	372	8,584,319	20	523,305	228	10,637,222	
	생활권공원	소계	601	17,092,061	359	6,048,514	14	406,325	228	10,637,222
		근린공원	122	16,167,820	81	5,418,830	13	404,262	28	10,344,728
		어린이공원	402	825,298	258	616,617	1	2,063	143	206,618
		소공원	77	98,943	20	13,067	-	-	57	85,876
	주제공원	소계	19	2,652,786	13	2,535,806	6	116,980	-	-
		역사공원	6	190,463	4	149,433	2	41,030	-	-
		문화공원	2	11,546	1	5,547	1	5,999	-	-
		묘지공원	3	1,805,190	3	1,805,190	-	-	-	-
		수변공원	5	576,732	3	542,440	2	34,292	-	-
		체육공원	3	68,855	2	33,196	1	35,659	-	-

자료 : 광주광역시 홈페이지(2016. 1.1.기준)

4) 체육시설

- 광주시의 체육 시설은 체육회를 중심으로 운영되고 있으며, 등록된 체육 시설은 29개에 불과한 실정임.
- 국민의 안전 확보를 위해 안전등급에 따른 행정 조치뿐만 아니라 공공 체육시설 내 유해성 우레탄 트랙, 인조잔디 시설 개보수 관련 비용 확보가 요구됨.

표 4-22
체육시설 현황

시설명	부지면적	건물연 면적	시설 년도	관리주체
	(㎡)	(㎡)		
용산정구장	4,378		'07	동구청
광주실내수영장	16,570	8,741	'93	광주광역시도시공사
염주골프센터	10,669	1,572	'97	"
광주실내빙상장	9,920	4,117	'96	"
무등경기장 야구장	35,997	2,840	'65	광주광역시체육회
월드컵경기장(주.보조)	470,278	69,459	'02	"
중흥정구장	2,975	192	'76	"
국궁장 (관덕정)	5,866	189	'65	"
올림픽기념 국민생활관	70,637	8,615	'91	"
염주테니스장(장애인겸용)	7,373	23	'94	"
승마장	26,084	2,825	'87	"
검도장	1,576	795	'97	"
전천후테니스장	126,304	3,715	'06	"
염주종합체육관	16,000	22,588	'87	"
서향순양궁장	19,500	463	'07	"
빛고을체육관	10,140	5,612	'07	"
수완인라인 롤러경기장	19,233	1,250	'07	"
광주광역시체육회관	7,220	9,059	'15	"
광주국제양궁장	45,109	2,970	'15	"
염주파크골프장	11,847	128	'08	광주광역시장애인체육회
광주광역시장애인국민체육센터	3,004	3,761	'15	"
전천후게이트볼경기장	8,265	4,113	'06	광주광역시생활체육회
동림다목적 체육관	7,124	1,740	'11	"
첨단대상파크골프장	69,956	130	'09	"
진월 국제테니스장	56,672	21,782	'15	"
보라매축구공원	58,000		'15	"
남부대시립국제수영장	50,000	19,398	'15	학교법인우암학원
광주여대시립유니버시아드체육관	55,000	27,732	'15	광주여자대학교
광주 기아챔피언스필드	88,636	57,646	'14	기아타이거즈(주)

자료 : 광주시 내부자료(2016년)

5) 교육 환경

- 광주의 교육기관 수는 699개교로 총 학생수는 35.6만명이며, 교원당 학생수는 18명임.
- 구체적으로 학교시설에서 특별교실, 실내체육시설, 도서실, 보건실 등의 확보비율이 수도권에 비해 낮음.

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-23

광주광역시 교육기관 현황

단위: 개교, 명

구 분	학교수 (개교)	학생수(명)	학생수당 학교수(교)	교원수(명)	교원당 학생수(명)
총 계	699	356,356	509.8	23,069	18
유치원	321	24,790	77.2	2,213	13
초등학교	153	89,095	582.3	6,613	15
중학교	90	51,511	572.3	4,073	14
고등학교	67	62,357	930.7	4,623	15
대학교	17	113,615	6,683.2	4,460	79
기타학교	7	1,051	50.1	412	3

주1) 대학교는 전문대학 포함

주2) 기타학교는 고등기술학교·특수학교·외국인학교 등

자료: 광주광역시 통계연보(2017)

(5) 주택·도시·보건

1) 주택

- 2015년 기준으로 광주의 주택보급률은 103.5%(총 567,157호)이며, 주택 유형별로는 아파트 376,731호(64.2%), 단독주택 194,148호(33.1%), 다세대 8,517호(1.4%), 연립주택 7,396호(1.3%) 순으로 높은 비중을 차지함.
- 연도별 주택보급률은 2008년 101.5%에서 2015년 103.5%로 연평균성장률 0.24%로 증가해 왔음.

단위: 호, %

표 4-24

연도별 주택수 및 보급률

연도	가 구	주 택 수					보급률
		계	단 독	아파트	연 립	다세대	
2015	567,157	586,792 (100%)	194,148 (33.1%)	376,731 (64.2%)	7,396 (1.3%)	8,517 (1.4%)	103.5
2014	570,020	593,299 (100%)	209,917 (35.4%)	372,568 (62.8%)	5,800 (1.0%)	5,014 (0.8%)	104.1
2013	556,308	574,071	203,401	360,480	5,337	4,853	103.2
2012	543,060	556,487	196,445	351,248	4,682	4,112	102.5
2011	530,256	544,944	188,003	349,649	4,235	3,057	102.8
2010	515,855	528,063	183,227	335,438	5,278	4,120	102.4
2009	485,112	502,821	166,607	326,521	5,479	4,214	103.7%
2008	479,565	486,556	164,629	312,259	5,455	4,213	101.5%

주1) 단독주택 = 단독주택 + 다가구주택(가구수)

주2) 통계청 인구주택총조사 방식 변경(현장방문→등록센서스)으로 2015년부터 주택 보급률 산정 방식 변경

자료 : 광주광역시 내부자료(2017)

2) 도시정비 사업

- 광주광역시 124개소/7,647,445㎡ 도시정비사업이 추진되고 있음
 - 주택재개발 28, 주택재건축 16, 도시환경정비 7, 가로주택 1, 주거환경개선 72개소임.
- 자치구별로는 동구 31개소, 남구/북구 각각 25개소, 서구 23개소, 광산구 20개소임.
 - 동구는 주택재개발사업과 주거환경개선사업의 비중이 높으며, 서구는 주거환경개선사업 중심으로 진행 중임.
 - 남구는 주거환경개선사업과 주택재건축사업 중심으로 진행 중이며, 북구와 광산구는 주거환경개선사업 중심으로 진행 중임.

단위: 구역/면적, ㎡

구 분	계	주택 재개발	주택 재건축	도시환경 정비	주거환경 개선	가로주택 정비
합 계	124 7,647,445	28 2,457,918	16 813,127	7 507,726	72 3,861,433	1 7,241
준 공	3 286,287	2 92,148	1 194,139	- -	- -	- -
공사중	54 2,567,932	5 222,687	2 123,680	- -	47 2,221,565	- -
관리처분인가	1 97,197	1 97,197	- -	- -	- -	- -
사업시행인가	11 789,403	9 722,368	- -	- -	2 67,035	- -
조합설립 인가	11 1,368,541	3 768,693	3 297,435	4 295,172	- -	1 7,241
추진위구성	9 654,479	6 459,431	1 26,040	2 169,008	- -	- -
정비구역지정	14 807,627	1 55,109	- -	- -	13 752,518	- -
추진준비	21 1,075,981	1 40,286	9 171,834	1 43,546	10 820,315	- -

자료: 광주광역시 내부자료(2017)

표 4-25

광주
도시재정비사업
현황

단위: 개소

구 분	광주	동구	서구	남구	북구	광산구
합 계	124	31	23	25	25	20
주택재개발사업	28	13	3	2	7	3
주택재건축사업	16	-	4	10	1	1
도시환경정비사업	7	3	-	-	3	1
주거환경개선사업	72	15	16	13	13	15
가로주택정비사업	1	-	-	-	1	-

표 4-26

자치구별 현황

1.
주요 인프라
시설 현황 및
진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-27

상하수도 시설 및
사용년수

3) 상하수도

- 광주의 상하수도 시설물은 6개임(1종 2개소, 2종 4개소).
- 상수도 사용년수는 10년미만 16.7%(1개소), 11년~20년 16.7%(1개소), 21년~30년 33.3%(2개소), 31년이상 33.3%(2개소) 임.

구분	항목	기간			
		~10년	11~20년	21~30년	31년이상
상하수도 6개	소계	1 (16.7)	1 (16.7)	2 (33.3)	2 (33.3)
	공공하수처리시설 3개	1	1	1	
	지방상수도 3개			1	2

- 광주에서 관리하는 상수도관의 총 길이는 3,847,664km임.

표 4-28

상수도관 길이

구분	도수관	송수관	배수관	급수관	연장합계
총연장(km)	55,947	45,756	2,973,676	772,285	3,847,664
비중(%)	1.5%	1.2%	77.3%	20.1%	100.0%

- 광주의 연간 총 급수량은 173,271㎥이며 유수율은 85.9%, 누수율은 10.1%임.
 - 국가상수도정보시스템(2015년)에 따르면, 광주는 급수전당 하루 1인당 7리터의 누수량으로 추정됨.

표 4-29

연간 총 급수량

단위 : 천㎥/년

연간 총 급수량	유효수량				무효수량			
	소계	유수수량	유효무수량	유수율	소계	조정감액수량	누수량	누수율
173,271	155,739	148,895	6,844	85.9	17,532	4	17,528	10.1

- 광주광역시 상수도 세출현황을 보면 유지관리비 50.3%(599억원), 공사비 32.1%(383억원), 기타(이월금) 17.1%(204억원), 원리금상환액 0.3%(4억원) 순임.
 - 상수도 유지관리비의 비중이 50.3%로 전국보다 다소 높음.

단위 : 억원

구 분	총 세출	공사비	유지관리비	원리금상환액	기타(이월금)
전 국	69,623 (100%)	18,255 (26.2%)	31,928 (45.9%)	2,274 (3.3%)	17,165 (24.7%)
광주광역시	1,190	383 (32.1%)	599 (50.3%)	4 (0.3%)	204 (17.1%)

자료 : 환경부, 상수도통계(2015)

표 4-30

광주 상수도 세출
현황

- 광주시 하수처리장은 광주하수처리장 600천톤, 송대하수처리장 120천톤, 효천하수처리장 16천톤으로 총 736천톤/일 처리시설을 갖추고 있음.

	1구간	2구간
구간(연장)	용산동~마륙도(11.96km)	마륙도~옥동(8.14km)
사업기간	1998.8 ~ 2003.12(7년 4개월)	2007.4 ~ 2007.12(7년 9개월)
사업비(억원)	10,439억원	5,424억원

표 4-31

광주의 하수처리
구간 및 사업비



그림 4-6

광주
하수처리장

3) 의료 및 사회복지 시설

- 의료기관 현황

- 광주시는 종합병원 22개소를 포함하여 2,069개소 39,947병상의 의료기관에 23,261명의 의사, 간호사 등 의료 인력이 근무하고 있음.

단위: 개소

구 분	계	종합 병원	병 원 (특수병원포함)	요양 병원	의 원	치 과 병.의원	한 방 병의원	부속 의원	조산원
의료기관	2,069	22	73	55	903	597	405	11	0
병상수	3,9947	7,260	8,005	14,416	3,048	9	6,619	0	0

자료: 광주광역시 통계연보(2017)

표 4-32

광주 의료기관
현황

1.
주요 인프라
시설 현황 및
진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-33

광주 의료인력
현황

단위: 명

의료인력 (계)	의사	치과의사	한 의사	약사	조산사	간호사	간호 조무사	의료기사	의무 기록사
19,667	3,382	875	600	232	18	5,483	5,286	3,673	118

자료: 광주광역시 통계연보(2017)

- 광주시의 사회복지시설은 2016년기준 3,466개소임. 종사자수는 18,960명이
며 노인을 대상으로 한 복지시설이 압도적으로 많이 있으나 75%가 경로당임.

표 4-34

광주
사회복지시설
(보건복지부
중심 시설)

대상자별	형태	시설종류		시설수	종사자수
노인	총계			3,466	18,960
	생활	소계		1,625	5,718
		양로시설		3	34
	이용	요양시설		105	1,883
		재가노인복지시설		203	3,569
		노인복지관		11	193
		경로당		1,297	-
		노인보호전문기관		1	9
노인일자리지원기관		5	30		
아동	소계			340	976
	생활	양육시설		10	195
		공동생활가정		26	57
		아동일시보호시설		1	35
		자립지원시설		1	2
		이용	아동시설(수련원)		1
	지역아동센터		301	685	
	장애인		소계		
생활		거주시설		23	483
		공동생활가정		39	54
		단기거주시설		3	19
		이용	지역사회 재활시설	장애인복지관	7
장애인주간보호시설				28	118
수화통화센터				1	20
생활이동지원센터				1	14
장애인체육관				1	5
직업재활 시설			장애인보호작업장	16	76
	장애인근로작업장	4	42		
	장애인생산물판매시설		1	4	
정신 질환자	소계			14	145
	생활	정신요양시설		4	112
		사회복귀시설		3	9
	이용	사회복귀시설		7	24
노숙인	소계			2	23
	생활	노숙인재활시설		1	20
		노숙인자활시설		1	3
지역주민	이용	사회복지관		19	169
기 타	이용	지역자활센터		9	82

- (보건복지부 중심시설) 노인을 대상으로는 1,625개소, 아동 340개소, 장애인 124개소, 정신질환자 14개소, 노숙인 2개소, 지역주민 사회복지관 19개소, 지역자활센터 9개소임.
- (여성가족부 중심시설) 성매매피해자 5개소, 성폭력피해자 13개소, 가정폭력피해자 14개소, 한부모가족 5개소, 다문화 4개소, 청소년 28개소가 있음.

대상자별	형태	시설종류	시설수	종사자수
성매매 피해자	소계		5	25
	생활	일반지원시설	1	5
		청소년지원시설	1	5
		자립지원공동생활시설	1	2
	이용	자활지원센터	1	6
		성매매피해상담소	1	7
성폭력 피해자	소계		13	45
	생활	피해자보호시설	2	8
	이용	성폭력피해상담소	11	37
가정폭력 피해자	소계		14	48
	생활	피해자보호시설	4	13
	이용	가정폭력상담소	10	35
한부모 가족	소계		5	19
	생활	모자가족복지시설	2	9
		미혼모자가족복지시설	3	10
다문화	소계		4	81
	이용	다문화가족지원센터	4	81
청소년	소계		28	246
	생활	쉼터	5	26
	이용	수련시설(수련관, 문화의 집)	11	117
		상담복지센터	5	71
		활동진흥센터	1	11
		학교밖 청소년지원센터	6	21

표 4-35

광주
사회복지시설
(여성가족부 중심
시설)

(6) 방재·환경

1) 하천

- 광주시의 국가하천은 3개소(영산강, 황룡강, 지석천) 42.95km, 개수율은 100%이며, 지방하천은 33개소이며 168.93km, 개수율은 89.22%임.
- 2016년 하천관련사업 추진 현황 3건이 진행되었으며, 총 사업비 420억원 소요됨.

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-36

2016년 공사
준공 실적

공 사 명	위 치	연 장	사업비	공사기간
계	3개 사업	12.16km	42,027	
장등천 개수공사 조성공사	북구 장등동~청옥동	2.16km	5,598	'13. 8~'16. 3
석곡천 생태하천 조성공사	북구 화암동~운정동 (시 경계)	7.10km	29,684	'11. 4~'15. 12
풍영정천 고향의강 조성공사	광산구 수완동 (하남대교~골웃교)	2.90km	6,745	'12. 10~'16. 03

단위 : 백만원

표 4-37

공사추진 현황

공 사 명	위 치	연 장	사업비	공사기간
계	7개사업	5.31km	76,361	
광주천 물순환형 수변도시조성사업	광주천 일원		29,758	'12. 9~'17. 9
서창천 고향의 강 조성공사	서구 사호보(북개종점) ~벽진교	2.10km	36,040	'14. 12~'17. 11
송산천 개수공사	광산구 도덕동~송산천	1.0km	4,895	'16. 5~'18. 5
운정천 개수공사	북구 운정동~청옥동	2.21km	5,668	'16~'18

2) 내진 현황

- 광주시 내진설계 대상시설물은 총 1,017동이며, 내진적용비율은 61.3%(496동)임

표 4-38

광주 공공시설물
내진 현황

구 분	내진 설계 대상	내진 적용	내진 미적용				내진 비율 (%)	비 고
			소 계	내진 양호	내진보강 완료	내진보강 필요		
계	1,017	496	521	127	0	394	61.3	
건축물	354	138	216	43	-	173	51.1	
도로시설물	311	194	117	16	-	101	67.5	교량·터널
도시철도	48	4	44	37	-	7	85.4	
수도시설	25	7	18	-	-	18	28.0	
일반댐	3	2	1	-	-	1	66.7	
폐기물처리시설	7	7	-	-	-	-	100	
공공하수처리시설	58	18	40	27	-	13	77.6	
유기시설	48	1	47	-	-	47	2.1	
병원시설	163	125	38	4	-	34	79.1	

- 내진비율이 높은 시설물로는 폐기물처리시설 100%, 도시철도 85.4%, 병원시설 79.1%, 공공하수처리시설 77.6%, 도로시설물 67.5%(교량 터널) 순으로 높음
- 내진비율이 낮은 시설물로는 건축물 51.1%, 수도시설 28.0%, 유기시설 2.1% 순으로 낮음.

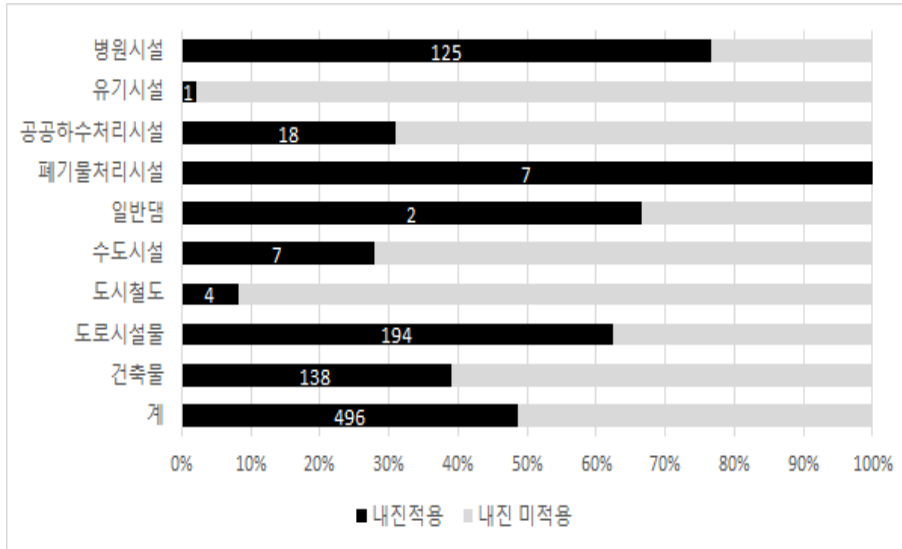


그림 4-7

광주 내진적용
공공시설물
현황

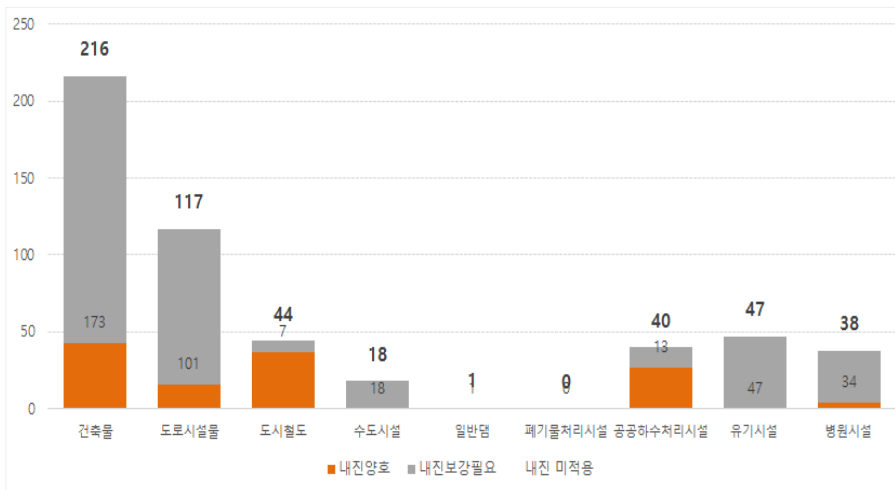


그림 4-8

광주 내진 미적용
공공시설물 현황
및 사유

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1.

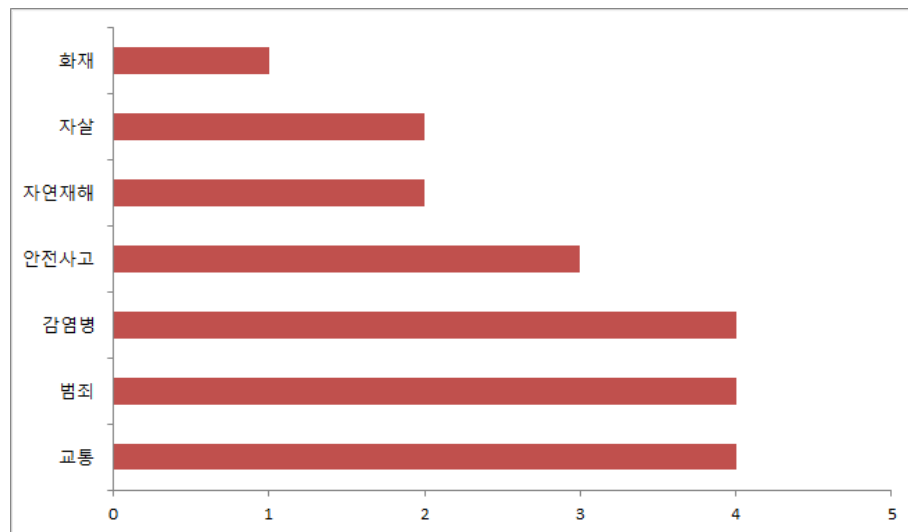
주요 인프라 시설 현황 및 진단

3) 지역안전 부문

- 지역의 안전 부문에 대한 종합적인 지수로 행정안전부의 재난안전통계연보에서는 지역안전등급현황을 발표하고 있음.
 - 지역안전등급은 행정안전부에서 지역안전지수를 상대등급(1-5등급)으로 부여함.
 - 이때, 등급별 세부 비율로는 1등급(10%), 2등급(25%), 3등급(30%), 4등급(25%), 5등급(10%)임.
 - 재난 및 안전과 관련된 통계를 기반으로 화재, 교통, 자연재해, 범죄, 안전 사고, 자살, 감염병 부문에 대해 각각 안전등급을 부여함.
- 2017년 기준 광주의 부문별 안전등급을 살펴보면 다음과 같음.
 - 화재는 최상위 안전 수준인 1등급이며, 안전 사고는 보통인 3등급임.
 - 감염병, 범죄, 교통 부문이 하위등급인 4등급을 기록함.
 - 즉, 인프라와 직접적으로 관련된 부문으로는 교통 시설 개선, 감염병 방재 시설 확충, 안전 시설 확충 등 이들 부문에 개선이 요구됨.

그림 4-9

광주의 지역안전등급



주 : 등급이 낮을수록 안전하다는 의미임. 즉, 5등급은 지역민의 안전에 가장 취약한 부문을 의미함.
 자료 : 행정안전부(2017), 지역안전등급 현황, 재난안전통계연보

2. 시설물 진단결과 및 시사점

(1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 상 1, 2종 시설물의 기간에 따라 10년미만 34.5%(815개), 11년~20년 39.8%(939개), 21년~30년 22.8%(537개), 31년이상 2.9%(68개)로 나타남.

구분	항목	기간			
		~10년	11~20년	21~30년	31년이상
전체 : 2,359개(비중)		815(34.5)	939(39.8)	537(22.8)	68(2.9)
교량 164개	소계	31(18.9)	55(33.5)	54(32.9)	24(14.6)
	도로교량 155개	31	53	51	20
	철도교량 2개		2		
	복개 구조물 7개			3	4
터널 43개	소계	7 (16.3)	35 (81.4)	1 (2.3)	
	도로터널 23개	4	18	1	
	지하차도 8개	3	5		
	철도터널 12개		12		
댐 3개	소계				3(100)
	지방상수도전용댐 2개				2
	용수전용댐 1개				1
건축물 2,036개	소계	755(37.1)	812(39.9)	456(22.4)	13(0.6)
	판매시설 28개		20	7	1
	철도역시설 20개		20		
	지하도상가 1개			1	
	공동주택 1,815개	704	703	408	
	노유자시설 3개	3			
	대형건축물 60개	19	22	14	5
	문화집회시설 21개	5	8	4	4
	수련시설 2개		1	1	
	숙박시설 7개		4	2	1
	운동시설 7개	4	3		
	의료시설 61개	18	23	18	2
	종교시설 11개	2	8	1	
하천 50개	소계	4(8.0)	9(18.0)	11(22.2)	26(51.8)
	제방 6개				6
	수문 통문 37개	3	5	10	19
	배수 펌프장 7개	1	4	1	1
상하수 도 6개	소계	1 (16.7)	1 (16.7)	2 (33.3)	2 (33.3)
	공공하수처리시설 3개	1	1	1	
	지방상수도 3개			1	2
옹벽 46개	소계	15 (32.6)	19 (41.3)	12 (26.1)	
	건축물옹벽 25개	1	12	12	
	철도옹벽 1개		1		
	도로옹벽 20개	14	6		
절토사 면 10개	소계	2 (20.0)	7 (70.0)	1 (10.0)	
	도로사면 10개	2	7	1	
공동구 1개	소계		1 (100)		
	공동구 1개		1		

표 4-39

시특법 상 1, 2종
시설물의 노후화
정도

2. 시설물 진단결과 및 시사점

2.

시설물

진단결과 및 시사점

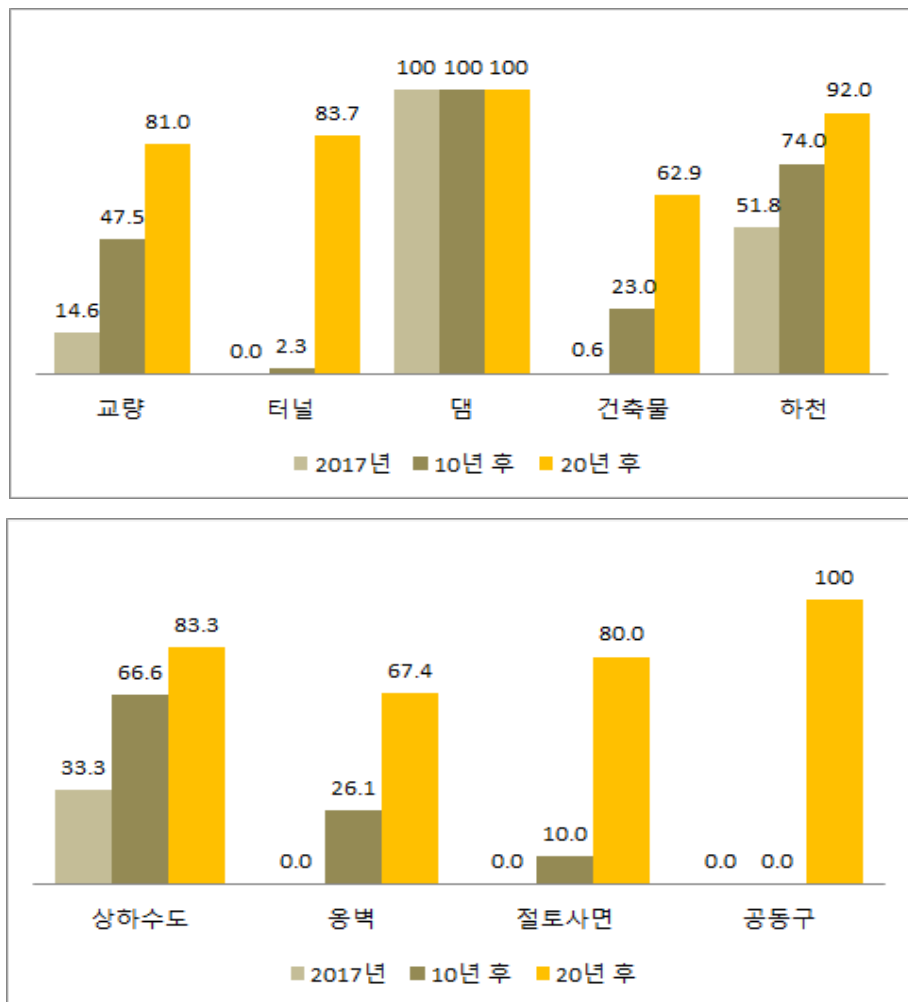
- 31년이상 시설물로는 교량 14.6%(24개), 댐 100%(3개), 건축물 0.6%(30개), 하천 51.8%(26개), 상하수도 33.3%(2개) 임.

- 모든 시설물에서 노후화가 기하급수적으로 증가하는 모습이 관찰됨.
- 세부 부문별로 살펴보면, 30년이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 47.5%, 댐 100%, 건축물 23%, 하천 74%, 상하수도 66.6%, 옹벽 26.1%, 절토사면 10%에 이를 것으로 추정됨.
- 20년 후인 2037년에는 더 심화되어 교량 81%, 터널 83.7%, 댐 100%, 건축물 62.9%, 하천 92%, 상하수도 83.3%, 옹벽 67.4%, 절토사면 80%, 공동구 100%에 이르는 것으로 추정됨.

단위 : %

그림 4-10

시특법 상 1, 2종
시설물의 노후화
전망



- 광주광역시 특정관리대상시설 중 시설물의 경우, 준공년 기준으로 10년미만 7.3%(9개소), 11년~20년 17.7%(22개소), 21년~30년 49.2%(61개소), 31년 이상 25.8%(32개소)로 향후 10년후에는 약 75%이상의 시설물이 30년이 경과할 것으로 예상됨.

유형		기간				
		~10년	11년~20년	21년~30년	31년~	기타
시설물	소계 148개	9 (7.3)	22 (17.7)	61 (49.2)	32 (25.8)	24 (19.4)
	도로 시설	교량	7	22	25	11
		터널	1			
		육교	12	35	4	1
		지하차도	1	1	2	4
	삭도, 궤도				1	
	유원시설		1	3		
	대형토목공사장	9				8

표 4-40

특정관리대상시설 중 시설물의 노후화 정도

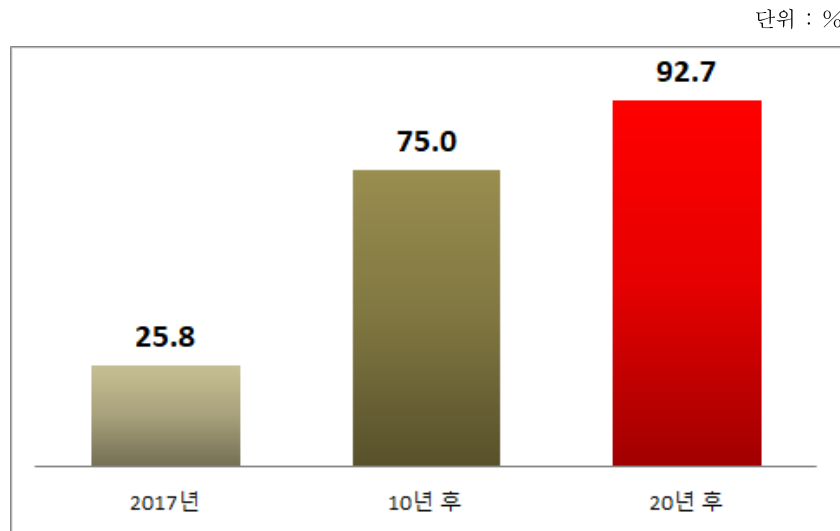


그림 4-11

특정관리대상시설 중 시설물의 노후화 전망

- 광주광역시 특정관리대상시설 중 건축물의 경우, 준공년 기준으로 10년미만 2.7%(59개소), 11년~20년 10.5%(227개소), 21년~30년 56.7%(1,221개소), 31년이상 30.0%(646개소)로 향후 10년후에는 약 85%이상의 건축물이 30년이 경과할 것으로 예상됨.

2.

시설물
진단결과 및
시사점

2.

시설물 진단결과 및 시사점

표 4-41

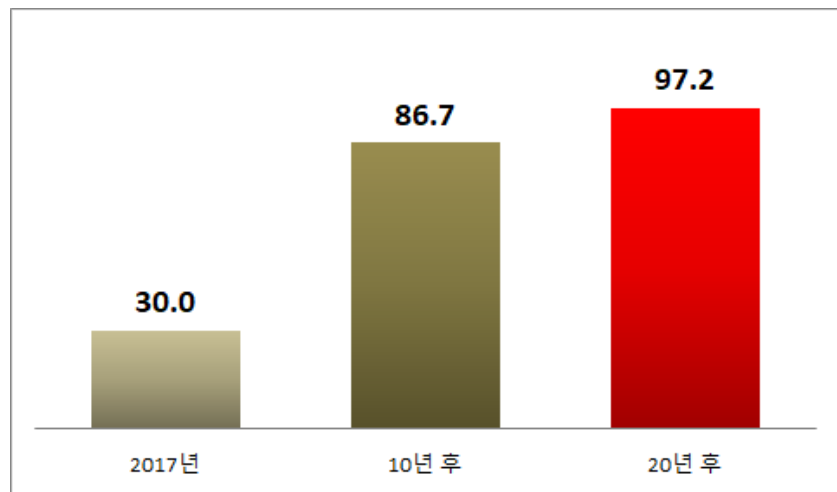
특정관리대상시
설 중 건축물의
노후화 정도

유형		기간					
		~10년	11년~ 20년	21년~ 30년	31년~	기타	
건 축 물	소계 2,384개		59 (2.7)	227 (10.5)	1,221 (56.7)	646 (30.0)	231 (10.7)
	공공업무시설		3	8	25	8	
	공동주택	아파트	3	1	901	467	62
		연립주택			50	89	1
	중소형건축물	판매시설		7	11	15	2
		숙박시설		28	19		10
		운수시설				1	
		공연장		1		2	
		집회장		1	4	1	
		관람장		1			
		전시장		1			
		의료시설	18	32	32	14	18
		장례식장		1			
		종교시설	8	38	93	41	48
		수련시설	1	4	1		
		노유자시설	1	7	29	4	5
		운동시설	7	18	6		13
	대형건축물		2	3	16	3	4
	대형광고물		11	74	33	1	23
	건축공사장	대형공사장	5	1			43
		중단된 공사장		1	1		2

단위 : %

그림 4-12

특정관리대상시설
중 건축물의
노후화 전망



(2) 인프라 부문별 시사점

- 최근 광주 지역의 경제성장을 저하와 3차산업 중심에서 제조업 등 2차 산업으로 빠른 전환 중임을 감안할 때 인프라 스톡은 여전히 부족한 수준이며, 기존 인프라 시설 노후화 및 구도심의 쇠퇴 문제 등 인프라 관련 문제의 지속 제기 예상
 - 광주시는 ‘아시아문화중심도시’와 호남권 중심도시로서의 기능을 지향하고 있음에도 불구하고, 지향하는 목표를 효과적으로 달성하기 위한 인프라는 여전히 부족한 상황.
- 특히, 구도심의 쇠퇴와 상·하수도, 포장도로 등 생활 인프라 및 산업단지 등의 노후화 등에 대한 대응이 필요

1) 교통 인프라

- 최근 신도시의 증가와 도심 생활권의 확대에 따라 핵심 생활권과 주요 부도심간 간선도로의 비효율 및 생활권의 평균주행속도의 급격한 감소로 인한 교통난 증대
 - 호남권 중심 도시 기능 수행에 있어 핵심사업인 ‘광주-완도 고속도로(남북축)’, ‘광주-고흥 고속도로(동남축)’등 추진 요원. 국도의 용량 초과 문제, 동서축 도로의 상대적 미흡
 - 특히, 상무지구 생활권과 첨단지구 생활권 등에서 교통량의 초과현상 심화 → 미개설도로의 조기 개설 및 신규노선 추가 개설 필요
 - 2015년 12월 기준으로 도심부의 평균주행속도는 34.25km/h에 불과, 외곽지역은 51.05km/h로서 지역 간 편차가 매우 큰 상황
- 미연결구간 및 미개설도로이 여전히 많은 상황 → 도심교통량 증가의 원인
 - 도로의 지속적인 확충으로 도로율은 타 광역시와 비슷한 24.9%(2015년 기준)를 기록 : 2012년 23.0% → 2015년 24.9%
 - 그러나, 자동차 증가로 인해 자동차 1대당 도로연장(m/대)은 지속 감소 추세 : 2012년 4.24대 → 2015년 3.84대

2.

시설물

진단결과 및 시사점

- 구(舊) 도심지역의 경우, 평균교차 및 단선구간, 선형 불량 등으로 기능이 저하 현상 심화
- 대중교통 중 시내버스의 수송분담율이 높은 반면, 도시철도의 분담율은 2014년 기준으로 2.8%에 불과한 실정. 광주 2호선의 조기 완공 추진 필요
- 철도시대에 대비한 광주역의 기능에 대한 재정립과 활용 강화, 향후 항공 수요 증가에 대응한 광주공항의 역할 재정립 필요
- 국가기간망 및 광역교통체계에 대응하는 교통 인프라 구축
 - 국가기간망 도로에 대응하는 연계도로망의 조기구축 및 정비를 통해 도심 통과 교통량을 분산 유도
- 도시미래상 및 장래교통수요에 대응하는 간선도로망 정비
 - 장래 토지이용계획 변경 및 도시발전 방향에 부합한 가로망의 정비
 - 신규 대규모 택지개발 등 개발계획과 관련계획의 지원가능 도로망의 조기 정비
 - 광주광역시를 중심으로 한 대도시권 주변 유발시설 연계 추진
- 도심 교통난 해소와 교통분산을 위한 가로망 정비
 - 교통난 분산을 위한 국가간선망, 국도대체 우회도로, 혼잡도로 등 개설 추진
- 인간중심·환경중심 도로건설 추진
 - 친환경적·친보전적, 도로건설의 정책방향의 전환
- 도로의 관리체계개선 및 선진화, 지능화, 정보화 추진
 - 지능형 교통체계(ITS) 추진으로 도로효율성 제고
 - 도로운영 및 관리체계를 과학화를 통한 소통 개선
- 도로건설 및 보수를 위한 재원의 안정적 확보를 위한 방안 검토가 필요

2) 정주환경

- 광주는 전국에서 아파트 거주 비중이 가장 높은 지역. 주택 중 20년 이상된 주택 비중은 44.6%, 30년 이상 주택 비중은 14.4%임.
- 광주는 전국에서 아파트 거주 비중이 가장 높은 지역으로 향후 아파트의 노후화 문제가 크게 대두될 것으로 예측

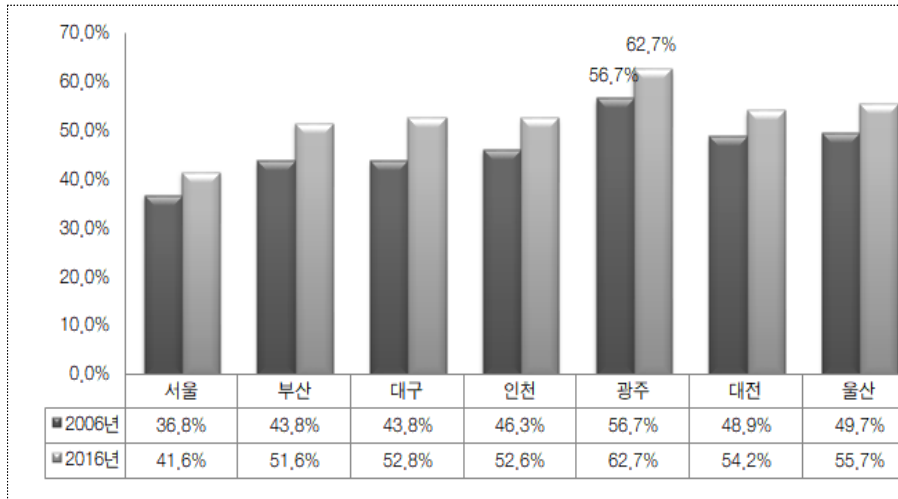


그림 4-13

우리나라 주요
도시의 아파트
비중(2006년과
2016년)

자료 : 통계청 2016년 인구주택총조사 조사결과

- 도심기능의 쇠퇴와 공동화에 따른 지역상권 쇠퇴가 발생. 구도심 지역 부근에 공·폐가 증가 추세
- 자치구 중 원도심 지역인 광주광역시 동구와 남구의 인구 감소로 노후건축물 비율은 지속 증가 추세

3) 생활 인프라

- 2015년 기준으로 광주 지역의 상수도 유수율은 85.9%로 서울 등 특, 광역시 가운데 가장 낮고, 누수율은 10.44%로서 높은 상황 → 상수관로 노후화로 인한 급수난 및 누수 피해 지속
- 2016년말 기준으로 광주의 1인당 도시공원 공급면적은 6.2㎡로서 서울(8.0㎡), 인천(11.3㎡), 대전(8.6㎡), 울산(8.6㎡)등 주요 도시들에 비해 낮은 수준

2.

시설물
진단결과 및
시사점

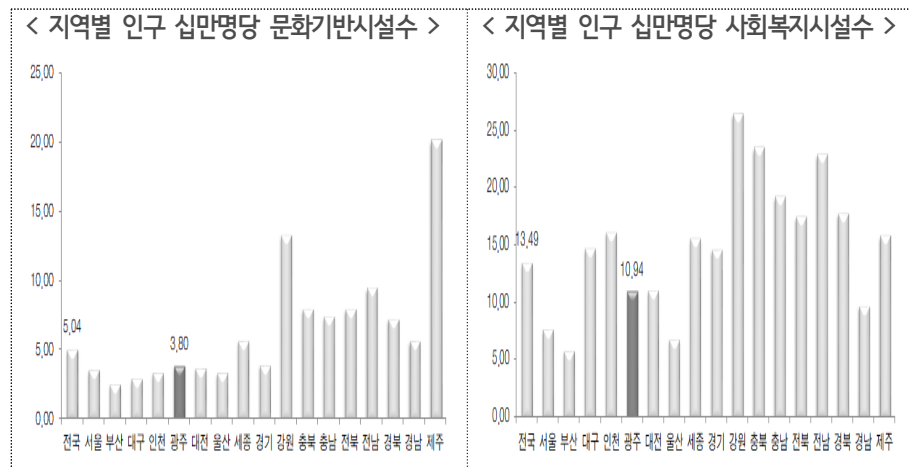
2.

시설물 진단결과 및 시사점

- 광주의 깨끗한 원수와 정수처리로 생산된 질 좋은 수돗물을 각 가정에서 전달하기 위해 노후관 교체가 필요
 - 광주시는 도수터널 건설, 정수장 시설 개량 공사에 예산이 집중 투입됨에 따라 노후 수도관 교체 등 유수율 제고사업에 대한 투자가 상대적으로 미흡
 - 문화선도도시를 지향하고 있으나, 2015년 기준으로 인구 십만명당 문화기반시설수는 3.8개로서 전국 평균인 5.04개보다 낮은 상황. 사회복지시설도 마찬가지로 전국 평균보다 미흡

그림 4-14

시도별
문화기반시설 및
사회복지시설
현황



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

4) 산업단지

- 광주 지역의 경우, 9개의 산업단지가 있으나, 이중 5개 단지가 90년 이전에 조성된 20년 이상된 노후 산업단지로서 안전사고, 환경 피해 등이 우려되는 상황
 - 2003년에서 2013년까지 지난 10년 동안, 입주기업이 1,082개 증가하는데 그쳐, 5.7% 증가로 전남(5.6%) 다음으로 낮은 입주업체 증가율을 보이고 있음(전국 평균 9.2%)
 - 광주 지역 산업단지는 가동업체 증가율 6.0%, 고용증가율 5.6%, 생산 증가는 10.0%로 각각 전국 평균 9.5%, 6.6%와 12.0% 비해 낮은 상황
- 산업단지의 인프라 부족 및 노후화로 인해 도로·주차장 등 기반시설 부족 및

- 노후화, 문화·복지·편의시설 부족으로 생산·근로환경이 열악함
- 임차업체 증가 등에 따라 입주기업이 증가함에도 불구하고 주차장, 공원 등 기반시설과 편의시설의 확충이나 개선은 미흡
 - 불법주차 및 불법 편의시설의 증가로 산단 내 근로 환경 악화
- 기반시설을 관리하는 지자체의 예산 부족으로 유지관리가 적기에 이루어지지 않아 산업단지의 생산성이 저하
- 도로의 파손 및 변형, 파손된 기반시설의 방치사례 발생
- 도시와 연결하는 교통 인프라 미흡과 단지 내 대중교통 부족으로 인해 근로자들이 통근통행 수단으로 자가용을 이용함에 따라 주차 문제 심각
- 도시화에 따른 주변 지역과의 갈등 발생
- 도시외곽에 있던 산업단지가 도시로 편입되면서 환경문제가 이슈로 대두됨
 - 교통체증, 악취·분진·소음 발생으로 민원이 증가함에 따라 도시 내 혐오시설로 인식
- 지속적인 환경개선 노력에도 불구하고 청년층은 편의시설 부족, 교통불편, 환경오염 등의 이유로 산단 내 취업을 기피함
- 청년층을 중심으로 삶의 질에 대한 요구가 높으나, 공장 위주의 시설배치, 문화·복지·편의시설 부족으로 취업 기피현상 발생
- 도심에 편입된 노후산단의 경우 비싼 용지가격에 걸맞은 고부가가치 산업 위주 및 고밀도 토지이용이 요구됨
- 산업단지의 종합적 쇠퇴에 따른 문제점의 복합적인 작용으로 산업단지의 기능이 상실될 수 있음
- 노후산단의 경우 입주기업의 활력도가 떨어지고 경쟁력 저하가 발생
 - 기업의 고용성장성, 혁신성과, 첨단업체 비율, 수출비중 등 혁신역량 전반에서 격차가 발생함
 - 입지수요와 투자효율성을 고려할 때 노후산단 리모델링에 대한 정부 지원의 확대가 필요

2.

시설물 진단결과 및 시사점

2.

시설물

진단결과 및

시사점

- 산업환경 변화와 노후산단의 지속적인 증가에 효과적으로 대응하기 위한 산업단지 고도화 모델 및 정책 개발이 필요
- 산업구조 고도화를 위한 소프트웨어사업의 강화와 사업의 다양화 확보가 필요
 - 문화재생·문화요소 도입, 근로환경 개선 등 산업단지 전반의 인프라 환경개선으로 사업범위 확대 필요

제5장 지역 인프라 투자 정책 진단

1. 지역 인프라 투자 현황

(1) 총괄 현황

- 세출규모 4조 5,139억원중 사회복지가 36.9%를 가장 많은 부분을 차지하고 있고, 일반공공행정 13.2%, 수송 및 교통 9.6%, 환경보호 7.2%, 교육이 7.1%를 차지하고 있음

단위: 억원, %

구분	2018년		2017년		증감	
		구성비		구성비		증감률
총계	45,135	100.00%	40,398	100.00%	4,741	11.74%
일반공공행정	5,971	13.22%	5,114	12.66%	852	16.66%
공공질서 및 안전	615	1.36%	617	1.53%	△2	△0.35%
교육	3,226	7.14%	2,792	6.91%	429	15.38%
문화 및 관광	2,512	5.58%	2,052	5.08%	467	22.74%
환경보호	3,253	7.21%	3,146	7.79%	108	3.44%
사회복지	16,843	37.34%	14,884	36.84%	1,971	13.24%
보건	820	1.86%	677	1.68%	164	24.19%
농림해양수산	403	0.91%	489	1.21%	△78	△16.04%
산업·중소기업	1,677	3.72%	1,372	3.40%	305	22.24%
수송 및 교통	4,326	9.62%	3,807	9.42%	534	14.04%
국토 및 지역개발	2,062	4.64%	2,074	5.14%	22	1.05%
과학기술	84	0.18%	81	0.20%	2	1.99%
예비비	200	0.26%	368	0.91%	△252	△68.50%
기타	3,143	6.96%	2,923	7.24%	220	7.53%

표 5-1

광주 2018년
세출 현황

1.
지역 인프라
투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

- 광주시 전체 예산에서 인프라(도로·교통·환경·공원·주택·주택관리) 관련 예산이 차지하는 비중은 '11년 27.3%에서 '16년 23.4%로 축소
- 반면, 사회복지 예산은 동기간인 '11년 29.8%에서 '16년 35.5%로 확대됨

표 5-2

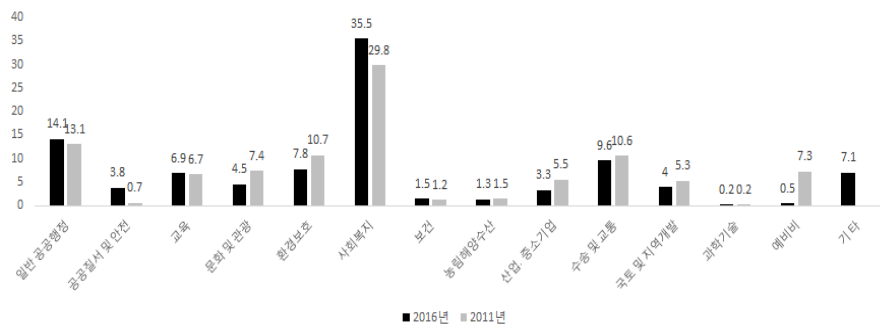
광주의 기능별
예산 현황

항목	2016년		2011년	
	금액(억원)	비중(%)	금액(억원)	비중(%)
총 계	40,604	100	31,703	100.0
일반 공공행정	5,739	14.1	4,153	13.1
공공질서 및 안전	1,541	3.8	245	0.7
교육	279,8	6.9	2,115	6.7
문화 및 관광	1,814	4.5	2,348	7.4
환경보호	3,165	7.8	3,383	10.7
사회복지	14,408	35.5	9,447	29.8
보건	600	1.5	382	1.2
농림해양수산	515	1.3	473	1.5
산업·중소기업	1,355	3.3	1,741	5.5
수송 및 교통	3,914	9.6	3,362	10.6
국토 및 지역개발	1,609	4	1,671	5.3
과학기술	69	0.2	74	0.2
예비비	208	0.5	2,308	7.3
기 타	2,864	7.1		

자료: 광주광역시 각년도 예산서

그림 5-1

광주 기능별
세출총괄 비중



자료 : 광주광역시 각년도 예산서

- 광주시의 사회복지분야 예산규모는 34.37%로 전국 평균 29.44%, 광역시 평균 32.41%보다 상대적으로 더 많은 투자가 되고 있음
 - 광주시는 사회복지비 예산 투자 전국 2위로서, 세출결산액 3조 5,145억 원 중 사회복지분야 결산액은 1조 80억 원으로 1인당 1,766원의 복지예산이 투입됨.

지역	사회복지분야 결산액(억원)	세출결산액(억원)	사회복지비 비율(%)
전국 평균	18,579	60,532	29.44%
광역시 평균	14,913	45,825	32.41%
광주광 역시	12,080	35,145	34.37%

자료 : 광주복지재단, 광주 사회복지예산분석보고서(2017년)

표 5-3

2016년 지역별
세출결산액 대비
사회복지분야
결산액 비중

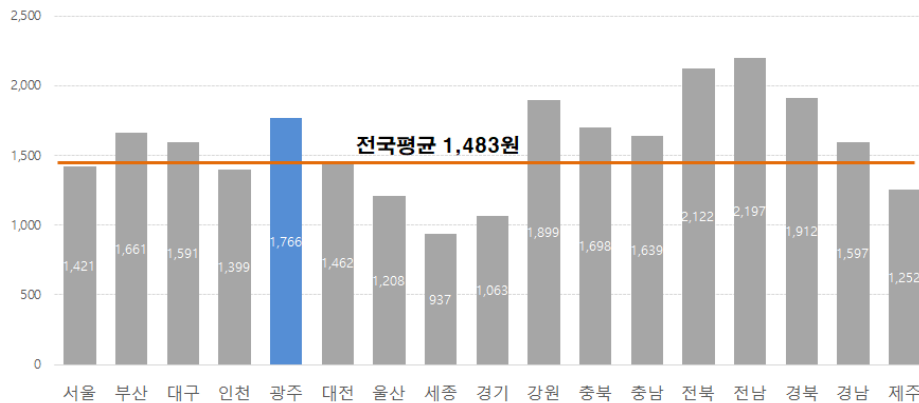


그림 5-2

지역별 1인당
사회복지 예산액
(2016년 기준)

- 사회복지 지출분야의 대폭 확대로 인해 광주광역시는 타 광역시도에 비해 인 프라 예산 비중도 절대적으로 작고, 상대적으로도 미약

(2) 인프라 투자 정책의 문제점

1) 정책 목표달성을 위한 예산 확보 미비

① 광주광역시의 예산규모 열악

- 광주광역시는 지속적으로 사업규모가 양적·질적으로 증가하고 있으나, 재정자립도³⁹⁾가 40.7%로 6대 광역시 중 최저 수준임. 다양한 세원확보가 필요한 상황

39) 지방자치단체의 일반회계세입 중에서 자체 재원이 차지하는 비율임. 즉, 재정자립도란 지방정부가 재정활동에 필요한 자금을 어느 정도나 조달하고 있는가를 나타내는 지표임. 따라서 재정자립도는 지방세와 세외수입을 재원으로 하는 자체 재원을 일반회계 세입으로 나눈 값으로 나타낼 수 있음.

1.

지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

- 재정자립도가 취약해 지자체 주도 사업의 재원조달에 어려움을 겪고 있음.
- 이에 광주광역시에서는 재정자립도보다 61.5%에 이르는 재정자주도⁴⁰⁾ 강화를 통해 재정확보의 어려움을 해소하고 있음

- 하지만 광주광역시의 재정지표 및 규모를 살펴보면, 인프라 투자/관리 예산 확보의 어려움에 따라 목표 달성에 한계가 있을 것으로 예상
- 재정규모, 재정자립도, 재정자주도 모두 타 광역시에 비해 열악

표 5-4

광주의 주요
재정지표

지표별	부산	대구	인천	광주	대전	울산
재정규모(백만원)	10,091,139	7,085,800	8,316,642	4,039,754	3,170,181	3,247,105
	①	③	②	④	⑥	⑤
재정자립도(%)	49.2	46.9	59.6	40.7	47.0	57.8
	③	⑤	①	⑥	④	②
재정자주도(%)	59.0	62.8	67.8	61.5	66.3	62.9
	⑥	②	①	⑤	③	④

주 : 원으로 표시한 숫자는 각 부문별 순위를 나타냄.

② 광주시 대형 국책 사업 지연 및 표류

- 광주시의 ‘친환경자동차부품클러스터 조성사업’은 2012년 대통령 공약사업으로 발주돼 추진해온 ‘자동차 100만대 생산기지’ 조성사업으로 지역 최대현안 사업이었음
 - (위치) 빛그린산단
 - (사업규모) 완성차 전용단지 면적 2,495천㎡, 부품기업 전용단지 면적 1,573천㎡, 인프라시설 면적 33천㎡
- 하지만 대통령 공약사업임에도 불구하고 예비타당성조사 미완료사업으로 분류돼 국비지원을 받을 수 없었음.
 - 2016년 예비타당성 조사가 통과되고 총사업비가 최종 결정되었음.
 - 그러나, 지역 신성장 산업밸리 조성 등 제4차산업혁명 시대를 대비한 지역형 미래먹거리 사업이 다수 포함되고, 계획되어 있어 재정적인 문제로 인

40) 재정자주도란 지방세·세외수입·지방교부세 등 지방자치단체 재정수입 중 특정 목적이 정해지지 않는 일반 재원 비중을 뜻함.

해 목표달성에 대한 불확실성이 증가함.

단위: 억원

구분	①계획안	②정부안	③최종안	증감	
				①-②	②-③
계	3,032	3,030	3,030	-2	0
국비	2,011	983	1431	-1,028	+448
시비	855	1883	1405	+1028	-478
민자	166	164	194	-2	+30

표 5-5

친환경자동차
부품클러스터
조성사업 예산

2) 인프라 정책 부재로 인프라 부문의 정책목표 불투명

- 인프라에 대한 투자는 전술한 바와 같이 지역경제의 경쟁력 향상을 위해 필수적이거나, 인프라 투자의 목표를 명확히 세우지 않아 왔음.
 - 지자체장 및 주무부서의 인프라에 대한 정책목표 제시가 선결적으로 요구됨
- 이러한 인프라 투자정책의 정책목표의 불투명성은 결과적으로 그때 그때의 사회, 경제적 필요성에 의한 단기적인 정책 현안 및 이슈, 단기적인 인프라 시설 수요에 대응하는데 급급해 왔음.
- 그러다보니, 당초 재정계획 상 인프라 투자 목표를 달성하는데 한계를 가지고 있음.
 - 예를 들어 주차장은 98.9%로 국가최저기준에도 미달함. 국가적 최저기준은 자동차 1대당 주차장면수 1개 적용, 주차장을 100%임.
 - 도시공원도 지역민 1인당 공원면적 5.8㎡로 국가최저기준에 미달함. 국가 최저기준인 1인당 9㎡ 보다 많이 미흡한 상태이며, 지속적인 공원조성이 필요함.

1.

지역 인프라 투자 현황

1. 지역 인프라 투자 현황

표 5-6
공원 확보율

공원 확보율		지역민 1인당 공원면적 (2015년 인구기준 1,490천명 적용)		비율(%)	
행정구역면적	501.18km ²	도시공원 지정면적 기준	13.2m ²	도시공원 조성율	43%
공원지정면적	67.39km ²				
자연공원	47.65km ²	자연공원 면적포함 기준	45.2m ²	조성중 포함 조성율	46%
도시공원	19.74km ²	도시공원 조성면적 기준	5.8m ²		

자료: 광주광역시 통계연보(2016년)

3) 지역연계 시설 확대 필요

① 지역 연계 교통망 확충

- 광주시의 대중교통 시설의 부재 또는 기능 저하로 대중교통 이용률이 낮으므로, 이에 대한 시설확충이 필요
 - 장성축의 지방도 734호선의 교통량 급증 및 담양축의 국지도60호선 병목(4→2차선) 현상에 따른 용량 확보 필요
- 광주외곽에 위치한 대규모 개발지구의 유발 광역통행에 대비하여 대중교통 및 환승시설 확충 필요

표 5-7
지역 연계 교통망 문제점

축구분	문 제 점
장성축	호남선의 광역교통기능 결여 및 광역버스 이동성 저하
담양축	철도시설 부재 및 고서면 방면 버스노선 집중
화순축	경전선의 노후화 및 광역교통 기능 결여 승용차 대비 과다한 버스 통행시간에 따른 대중교통 이용률 저조
나주축	광주전남공동혁신도시 입주에 따른 대중교통수요 급증 호남선의 광역교통기능 결여
함평축	대중교통시설 부족 및 승용차 대체 수단 미흡

- 실효성 있는 핵심사업 추진을 위한 방안
 - 집약적 투자를 통한 계속사업 추진
 - 적기 사업추진을 위한 예산의 안정적 확보

② 도로 방음시설 확충

-도로 방음시설에 대해 주민들의 집단민원에 따라 소음저감 방음시설에 보강 및 추가 시설이 필요

적용대상지역		측정소음도							
		낮(06:00~22:00)					밤(22:00~06:00)		
		9	12	16	20	평균	23	1	평균
가	녹지지역	65	65	64	62	64	58	56	57
가	종합병원지역	58	59	58	54	57	51	48	50
가	학교지역	67	67	66	68	67	61	60	60
가	평균	63	64	62	61	62	57	55	56
나	일반주거지역	65	65	65	64	65	60	57	59
나	준주거지역	66	67	66	65	66	62	60	61
나	평균	65	65	65	64	65	61	58	60
다	상업지역	65	64	65	62	64	60	58	59
다	준공업지역	69	68	68	67	68	64	61	63
다	평균	67	66	67	65	66	62	59	61
라	일반공업지역	70	70	70	68	70	65	64	64
라	평균	70	70	70	68	70	65	64	64

주: 가) 녹지지역, 전용주거지역, 종합병원, 학교

나) 일반주거지역, 준주거지역

다) 상업지역, 준공업지역

라) 일반공업지역, 전용공업지역

자료 : 국가소음정보시스템(2016년)

표 5-8

광주 도로소음
측정결과
(2016년 기준)

- 광주 공동주택 도로 방음시설 조사결과, 동문대로와 제2순환도로 교통소음에 대한 저감시설 대책 시행이 필요

도로명	총 연장(m)	총 높이(m)
빛고을대로	264.667	5.52083
무진대로	367.714	3.31429
영광로22호선	273.333	2.66667
사암로	201.143	6.64286
국지도49호선	180.25	2.3
동문대로	60	0.8
제2순환도로	412.4	1.91
회재로	200	2

자료: 광주광역시, 광주광역시 공동주택 주변 방음시설 운영방안 연구(2017년)

표 5-9

광주 공동주택
주변 방음시설
실태조사 결과

1.

지역 인프라
투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

표 5-10

서울 및 광역시
누수율

4) 사회적 비용(낭비) 요소 제거 및 안전 인프라 예산 확보 필요

① 누수율

- 광주시의 누수율은 10.9%로 다른 특·광역시 평균 대비 높은 편이며, 이에 대한 수돗물 관리가 필요한 실정임. 누수율의 주된 원인은 불량한 노후관으로 지적되고 있음.

구분	연간 총 급수량	무효수량			
		소계	조정감 액수량	누수량	누수율(%)
전국	6,278,745	694,075	6,995	687,080	10.9
서울	1,156,808	27,977	-	27,977	2.4
부산	368,904	16,281	-	16,281	4.4
대구	288,920	15,589	-	15,589	5.4
인천	357,180	22,813	7	22,806	6.4
광주	173,271	17,532	4	17,528	10.1
대전	186,696	8,651	-	8,651	4.6
울산	125,513	8,594	61	8,533	6.9

② 공공시설물 내진 보강

- 광주시는 내진설계 대상은 1,028개소이며, 내진설계 적용된 공공시설물은 524개소로서 보강이 필요한 공공시설물은 453개소에 달함.
- 내진 설계 및 보강에 대한 투자 자원 마련 필요

단위: 개소

구분	내진설계 대상	내진설계 적용	내진설계 미적용		비고
			평가양호 /보강시행	보강필요	
계	1,028	524	51	453	
공공건축물	351	160	2	189	
일반댐	3	0	2	1	
도로 시설	교량	288	187	0	101
	터널	23	7	0	16
도시 철도	교량	5	0	5	0
	터널	12	0	12	0
	역사	31	11	20	0
수도시설	25	6	1	18	
매립 시설	저류시설	2	2	0	0
	치수시설	2	2	0	0
	처리시설	2	2	0	0
	부대시설	14	4	0	10
	매설관로	1	1	0	0
하수처리시설	58	18	0	40	
유기 시설	건축물	8	1	0	7
	유기기구	40	0	0	40
병원시설	163	123	9	31	

자료: 국민안전처, 기존 공공시설물 내진보강 기본계획(2015년)

표 5-11

내진설계 대상
시설물 현황

(3) 향후 인프라 투자 전망

- 광주시의 ‘중기지방재정계획’에 따르면, 재정수요는 연평균 4.4%의 신장세가 전망됨.
 - 투자우선순위는 사회복지분야에 31.4%, 지역민이 안전하고 편리한 교통체계 구축을 위한 수송·교통분야에 17.2%, 지역민중심의 소통형 협치모델 구축을 위한 일반행정분야에 12.7% 등으로 자원 배분
- 사회복지분야는 기초연금 등 기본적 복지비 증가, 저출산·고령사회를 대비한 노인사회활동지원 및 영유아보육사업 확대, 장애인활동지원, 긴급복지 등 복지서비스 다양화, 복지사각지대 해소를 위한 동 복지허브화 확대 추진 등으로 수요가 지속적으로 증가할 전망
- 수송·교통분야는 도시철도2호선 건설, 송정역복합환승센터 건립, 시내버스준공영제 재정지원, 호남고속도로 동광주~광산IC간 확장공사, 북부순환도로 개설공사, 네트워크 간선도로망 구축으로 향후 투자수요 증가 예상

1.

지역 인프라
투자 현황

1. 지역 인프라 투자 현황

- 도시 안전체계 강화를 통해 안전 선진도시 도약을 위하여 스마트 가로등 설치 운영, 지역민 안전 인프라 구축 부문의 투자도 지속적으로 증가 예상
- 하지만 도시철도 2호선 건설에 소요되는 1조 9,053억원 이외에 실질적인 인프라(수송 및 교통, 국토 및 지역개발) 투자는 오히려 축소. 또한, 공공질서 및 안전 예산은 미미한 증가 예상
 - 2017~2021년까지 도시철도 2호선 건설에 따라 수송 및 교통 분야 연평균 신장률 32.6%를 예정하고 있으나, 공공질서 및 안전 분야의 연평균 신장률은 0.8% 및 국토 및 지역개발 분야는 11.0% 축소 예정

단위: 억원, %

표 5-12

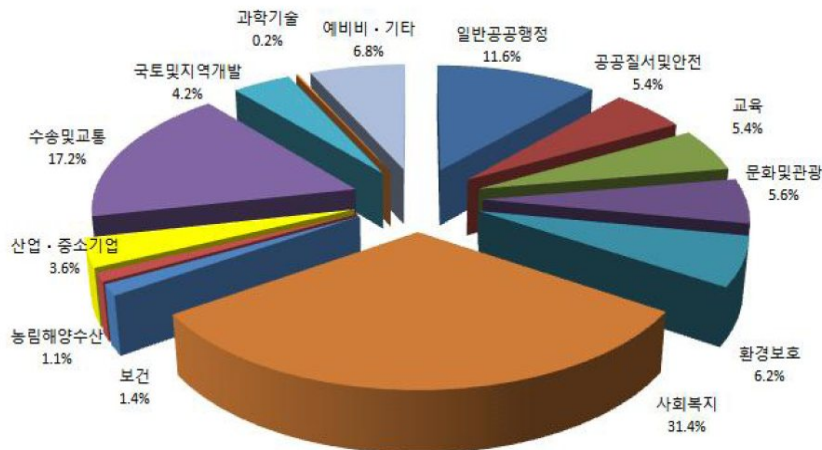
중기 재정계획상
분야별 투자 계획

구 분	중기재정계획						구성비	연평균 신장률
	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
총계	47,332	51,043	53,283	55,015	56,229	262,902	100	4.4
일반공공행정	5,681	5,757	6,046	6,302	6,674	30,460	11.6	4.1
공공질서및안전	2,709	2,876	2,968	2,748	2,795	14,096	5.4	0.8
교육	2,772	2,746	2,827	2,910	2,996	14,251	5.4	2.0
문화및관광	3,113	2,987	3,234	3,011	2,362	14,707	5.6	-6.7
환경보호	3,410	3,619	3,205	3,053	2,914	16,201	6.2	-3.8
사회복지	15,892	16,123	16,417	16,911	17,297	82,640	31.4	2.1
보건	735	731	815	675	673	3,629	1.4	-2.2
농림해양수산	837	525	511	513	472	2,858	1.1	-13.4
산업,중소기업	2,109	2,128	2,017	1,559	1,558	9,371	3.6	-7.3
수송및교통	4,196	7,024	9,343	11,693	12,983	45,239	17.2	32.6
국토및지역개발	2,476	2,962	2,223	1,836	1,552	11,049	4.2	-11.0
과학기술	133	79	69	69	70	420	0.2	-14.7
예비비,기타	3,268	3,486	3,609	3,736	3,882	17,981	6.8	4.4

자료: 중기 재정계획상 분야별 투자 구성비

그림 5-3

중기 재정계획상
분야별 투자 계획



2. 주요 인프라 사업 추진 현황

(1) 인프라 사업 추진 현황

1) 인프라 사업 총괄

- 2016년 기준 총 56건, 총사업비 2조 4,390억원, '16예산 2,765억 원 규모임.
- 인프라 사업의 건수 비중으로는 건축, 도로, 하천 부문 순으로 높으며, 낮은 부문은 단지조성, 도시철도, 기타분류 순임.
- 인프라 사업의 총사업비 비중으로는 도로, 건축, 하천 부문 순으로 높으며, 낮은 부문은 녹지분야, 도시철도, 단지조성 순임.
- 인프라 사업의 2016년 예산비중으로는 건축, 도로, 단지조성 부문 순으로 높으며, 낮은 부문은 도시철도, 녹지분야, 기타분류 순임.

단위 : 억원, %

구분	건수	총사업비	16년 예산	건수 비중	총사업비 비중	16년 예산 비중
도로	12	5,590	631	21.4	22.9	22.8
하천	12	2,459	338	21.4	10.1	12.2
건축	17	2,869	939	30.4	11.8	34.0
단지조성	1	659	375	1.8	2.7	13.6
녹지분야	5	180	33	8.9	0.7	1.2
상수도	4	1,367	219	7.1	5.6	7.9
도시철도	1	254	12	1.8	1.0	0.4
기타분류	4	1,008	213	7.1	4.1	7.7
계	56	24390	2765	100.0	100.0	100.0

표 5-13

부문별 인프라
사업 투자 현황

2.

주요 인프라
사업 추진
현황

2.

주요 인프라 사업 추진 현황

2) 세부 부문별 인프라 사업비 투입 및 비중 현황

① 도로 분야

- 12건, 총 사업비 5,590억원, '16년 예산 631억원

표 5-14

도로 분야
사업 투자 현황

구분	사 업 명	사업규모	총사업비 (16예산)	사업기간
도로 분야	1.북부순환도로 개설	L=6.74km B=20~35m	177,935 (15,000)	2007. 12 2017. 12
	2.송정1교~나주시계간도로 확장	L=5.7km B=18→35m	70,949 (11,530)	2010. 05 2017. 07
	3.하남산단외곽도로 개설	L=5.5km B=35m	171,526 (5,766)	2009. 06 2016. 11
	4.늘재로 보도 설치	L=0.76km B=2~3m	1,009 (249)	2004. 11 2016. 12
	5.양산제~첨단산단2단계간 개설	L=0.46km B=20m	7,042 (1,000)	2011. 01 2018. 12
	6.송정지하차도 경사 완화	L=300m S=7→4%	8,000 (1,500)	2015. 01 2018. 12
	7.농성지하차도 경사 완화	L=300m S=8→4%	9,600 (4,339)	2015. 01 2017. 12
	8.동곡로 확장(2구간)	L=0.36km B=35m	7,453 (5,453)	2010. 05 2018. 12
	9.소촌건널목 입체화	L=0.25km B=8→19m	26,200 (5,186)	2010. 05 2018. 07
	10.송정시가지우회도로 개설	L=0.98km B=35m	22,300 (-)	2009. 04 2016. 07
	11.광주 R&D특구 연결도로 개설	L=0.55km B=30m	44,000 (10,000)	2016. 03 2018. 12
	12.평동3차 진입도로 개설	L=1.3km B=20m	13,000 (3,120)	2015. 04 2017. 12
	소계(백만원)		559,014 (63,143)	

② 하천 분야

- 12건, 총 사업비 2,459억원, '16년 예산 338억원

구분	사 업 명	사업규모	총사업비 (16예산)	사업기간
하천분야	13.석곡천 생태하천 조성	하천정비 L=7.1km	29,684 (1,070)	2008. 09 2016. 04
	14.광주천 물순환형 수변도시 조성	취수시설 L=2.54km	30,000 (6,100)	2011. 11 2016. 11
	15.서창천 고향의강 조성	하천정비 L=2.1km	36,040 (4,870)	2010. 12 2017. 12
	16.장등천 개수	하천개수 L=2.16km	6,148 (479)	2013. 08 2016. 03
	17.송산천 개수	하천정비 L=1.0km	5,234 (2,350)	2013. 06 2017. 12
	18.광주천 수질정화시설 설치	하상여과 12,000m ² /일	10,895 (2,577)	2012. 06 2016. 12
	19.극락천 유역비점오염저감 시설	저류시설 60,000m ²	44,812 (-)	2009. 07 2016. 08
	20.극락천유역 하수관로 정비	신설, 확장 L=10.7km	47,837 (5,038)	2010. 05 2017. 12
	21.극락천 비점오염 저감시설 이송관로 설치	L=2.54km	15,400 (7,378)	2009. 07 2016. 09
	22.그린빗물 인프라 조성	빗물침투및 저류시설	4,200 (1,900)	2016. 01 2017. 12
	23.용봉·서방천 수질 개선	오수관로 L=6.5km	15,000 (1,667)	2016. 01 2018. 12
	24.원지교 주변 차집관로 보수	차집관거 L=0.57km	729 (429)	2015. 10 2016. 12
	소계(백만원)		245,979 (33,858)	

표 5-15

하천 분야
사업 투자 현황

2.
주요 인프라
사업 추진
현황

2.

주요 인프라 사업 추진 현황

표 5-16

건축 분야
사업 투자 현황

③ 건축 분야

- 17건, 총 2,869억원, '16년 예산 939억원

구분	사 업 명	사업규모	총사업비 (16예산)	사업기간
건축 분야	25.광주지식산업센터 건립	지하1~지상6 11,650㎡	22,200 (4,100)	2013. 06 2016. 06
	26.평동종합비즈센터 건립	지하1~지상4 4,798㎡	11,000 (-)	2015. 07 2016. 12
	27.시립청소년직업체험센터	지하1~지상6 5,256㎡	11,300 (8,735)	2014. 12 2015. 11
	28.119특수구조단 청사 건립	지상2층 1,280㎡	2,700 (2,700)	2016. 01 2016. 12
	29.치과용 소재부품 기술지원 센터 건립	지상3층 6,301㎡	10,373 (9,469)	2015. 07 2017. 02
	30.김치 전통발효식품단지 조성	발효가공시설	8,000 (7,500)	2015. 08 2017. 12
	31.시립 청소년 문화의집 건립	공연장 등	3,800 (2,128)	2015. 01 2017. 10
	32.본촌동 청사 영화촬영장고 증축	증축 496㎡	600 (-)	2015. 07 2016. 03
	33.역사문화마을 관광자원화시설 (주차장 건립)	지하1~ 지상2층	4,113 (-)	2012. 02 2016. 03
	34.시립 제2요양병원 리모델링	증개축 563㎡	800 (-)	2015. 10 2016. 03
	35.제2 남도학숙 건립	기숙사 304실 등	46,600 (18,441)	2015. 09 2017. 12
	36.상수도사업본부 남부사업소 청사 건립	지상3층 750㎡	1,722 (1,722)	2016. 01 2016. 09
	37.어린이전문병원 건립	지하1~지상7 9,057㎡	22,000 (10,420)	2010. 08 2017. 09
	38.광주여대시립유니버시아드 부설 주차장	5,934㎡	1,637 (1,637)	2016. 02 2016. 05
	39.하남2지구 보금자리주택 건립	2개동 414세대	31,070 (8,625)	2014. 02 2017. 02
	40.농성동 보금자리주택 건립	4개동 498세대	43,370 (10,375)	2015. 12 2017. 07
	41.광주역 행복주택 건립	700세대	65,638 (8,100)	2016. 03 2018. 12
	소계(백만원)		286,923 (93,952)	

④ 기타 분야

- 단지조성 : 1건, 총 사업비 659억원, '16년 예산 375억원
- 녹지분야 : 5건, 총 사업비 180억원, '16년 예산 33억원
- 상수도 : 4건, 총 사업비 1,367억원, '16년 예산 219억원
- 도시철도 : 1건, 총 사업비 254억원, '16년 예산 12억원
- 기타분류 : 4건, 총 사업비 1,008억원, '16년 예산 213억원

구분	사 업 명	사업규모	총사업비 (16예산)	사업기간
단지 조성	42.하남3지구 도시개발사업 부지조성	A=611천m ²	65,954 (37,522)	2007. 01 2017. 06
녹지 분야	43.아시아전통문화역사공원조성	A=2,984m ²	5,077 (-)	2015. 04 2016. 05
	44.광주 100년 숲길 조성	테마별 숲길	10,000 (1,200)	2016. 01 2020. 12
	45.가족야영장 조성	야영장 30면	800 (-)	2015. 12 2016. 12
	46.쌍암호수공원 생태체험관	생태체험시설	1,500 (1,500)	2016. 01 2016. 12
	47.시청사 지역민열린광장 조성	산책로, 정원	665 (665)	2016. 01 2016. 07
상수 도	48.동북계통 자연유하식 도수 터널	도수터널 L=12.0km	84,534 (7,925)	2009. 10 2016. 06
	49.용연지원정수장시설개량	Q=24만톤/일 →30만톤/일	44,910 (9,516)	2010. 05 2016. 06
	50.지원정수장 배수지 전환	상수관로 L=4.14km	6,600 (4,100)	2015. 07 2016. 08
	51.화순 원수공급 관로 부설	상수관로 L=0.91km	680 (371)	2014. 09 2016. 06
도시 철도	52.도시철도2호선 1단계 건설기본 및 실시설계용역	L=17.06km 정거장44	25,442 (1,218)	2013. 01 2018. 06
기타	53.가연성폐기물 연료화사업	연료화시설 800톤/일	92,944 (21,323)	2011. 01 2016. 11
	54.금남로 보차도 정비	L=0.50km	3,136 (-)	2015. 12 2016. 09
	55.제2순환도로 풍암 방음터널	L=0.25km	2,500 (-)	2015. 07 2016. 05
	56.오월길 조성	5.18유적지 27개소	2,270 (-)	2016. 01 2016. 10

표 5-17

기타분야 사업
투자 현황

2.

주요 인프라
사업 추진
현황

(2) 인프라 사업 추진의 문제점

- 광주시 중기지방재정계획 상 핵심 교통 인프라 투자사업들이 시행되지 못하였거나 지연 또는 표류되어 현재까지 추진되고 있는 사례가 빈번히 나타나고 있음.
 - 각종 도시개발사업도 마찬가지로 당초 계획 대비 사업완료시점이 지속적으로 늦어져 최소 2년에서 3년이상 사업 종료 시점이 연장되고 있는 상황
 - 중기지방재정계획을 보면, 대부분 기존 진행 중인 인프라 사업들의 완공에 초점을 맞추고 있음.
- 현재 추진되고 있는 사업들이 대부분 중장기 사업들로서 향후에도 지속적인 예산 투입이 불가피하다는 점에서 새로운 신규 인프라 수요에 대하여 적절한 대응이 어려운 상황
- 최근 도시 안전과 관련된 관심 증대로 인하여 노후 인프라 시설물에 대한 정비 및 재생의 필요성이 늘어나고 있으나, 이에 대한 적절한 인프라 사업 추진 애로
 - 특히, 지역민들의 안전과 직결된 노후 상·하수관로의 정비 등은 시급히 해결해야 할 사업이나 현실적으로 정비사업의 범위가 광범위하여 이에 대응한 적절한 사업 예산 확보가 어려움.
 - 또한, 최근 지진 등 자연재해와 화재 등 사회적 재난의 지속적인 발생으로 인하여 방재시설의 지속적인 확충이 필요한 상황이나, 이에 대응한 사업의 추진이 쉽지 않음.

3. 지역 건설산업 현황 및 주요 현안

(1) 지역 건설산업 현황 및 위상

○ 건설산업 현황

- 광주시는 종합건설업 264개 업체 294개 업종, 전문건설업은 1,645개 업체 2,126개 업종이 있음

업종	등록수	업종	등록수
계	294		
토목공사업	11	산업환경설비공사업	4
건축공사업	180	조경공사업	24
토목건축공사업	75		

표 5-18

종합건설업
현황

업종	등록수	업종	등록수
계	2,126		
실내건축공사업	217	조경식재공사업	130
토목공사업	82	조경시설물설치공사업	63
미장·방수·조적공사업	97	강구조물공사업	15
석공사업	17	철강재설치공사업	-
도장공사업	62	비계·구조물해체공사업	69
금속구조물·창호공사업	201	삭도설치공사업	-
지붕·판금건축물조립공사업	22	승강기설치공사업	21
철근·콘크리트공사업	157	가스시설시공업 1종	39
기계설비공사업	203	가스시설시공업 2종	133
상하수도설비공사업	121	가스시설시공업 3종	51
보링·그라우팅공사업	10	난방시공업 1종	58
철도궤도공사업	2	난방시공업 2종	106
포장공사업	43	난방시공업 3종	3
수중공사업	1	시설물유지관리법	212

표 5-19

전문건설업 현황

- 광주 지역의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 14.5%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 5천여명으로 전체 종사자 중 8.8%를 차지하는 지역경제 중추 산업임.
- 광주 지역 내 건설산업 종사자는 제조업, 교육서비스업, 도·소매업, 보건·사회복지서비스업 다음으로 높음.

3.

지역

건설산업

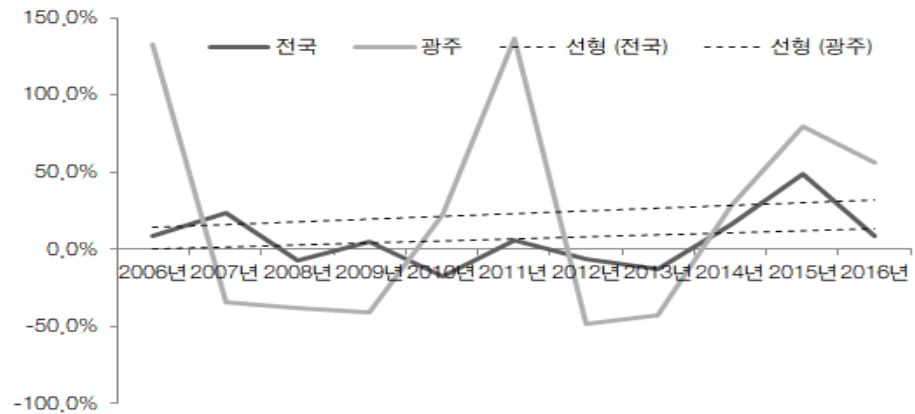
현황 및 주요

현안

3. 지역 건설산업 현황 및 주요 현안

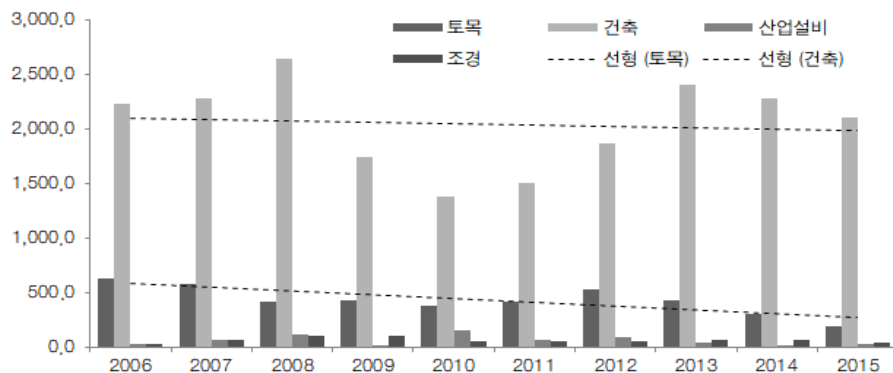
그림 5-4
전국 대비 광주
건설수주액
증감율 추이

- 최근 광주 지역 내 건설수주액은 2014년을 기점으로 건축공사 중심으로 물량 증가로 인하여 2015~16년 증가율면에서 전국을 상회하여 크게 증가
 - 건설수주액 추이 : 2008년 6,270억 → 2010년 6,291 → 2012년 7,256억원 → 2015년 11,251억원 → 2016년 12,641억원



- 그러나, 건축공사를 제외한 토목공사 부문은 축소 혹은 정체 상태에 있음.

그림 5-5
광주 공종별
기성액 추이



(2) 인프라 투자 관련 지역 건설산업의 주요 현안

1) 인프라 관리를 위한 조례 제정

○ 서울 및 전남, 부산, 대구의 조례 비교

- 서울시 및 전남도, 부산시, 대구시에서는 지자체 내 시설의 안전도 개선을 위한 조례를 제정하여, 인프라 성능 개선을 위한 제도적 기반을 마련하였음.
- 서울시는 2016년 7월 전국 지자체 중 최초로 「노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」를 제정하고 '서울인프라 다음 100년 프로젝트'를 추진하여 지역민의 삶의 질 제고를 위한 노력을 지속
- 전남도에서도 서울시 조례를 준용하여 2017년 11월 「노후 사회기반시설의 성능개선 촉진 조례」를 제정하여 시설물의 안전성을 제고하고자 함.
- 부산시에서도 2017년 11월 「노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례」를 제정하여 지역민 안전에 기여하고자 함.
- 한편 대구시의 경우 지역민의 안전·쾌적한 생활환경 조성을 목적으로 2017년 12월 「주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」를 제정하였으며, 주요시설물 관리에 관한 사항을 세세히 규율하는 특징을 보임.

구분	서울	전남	부산	대구
제정 시기	2016.7	2017.11	2017.11	2017.12
적용 대상	시특법 ⁴¹⁾ 2조1호 시설물 및 간선 이상 하수관로 중 완공 후 30년 경과 시설물		시특법 2조1호에 따른 시설물 중 30년이 지난 시설물	시특법 2조1항 시설물, 도로법 및 도로교통법에 따른 도로와 부속물, 교통안전시설 등, 무인교통단속용장비 시설, 지능형교통체계 시설, 하천법에 따른 하천시설과 하천복개구조물, 하수도법에 따른 공작물 등
실태평가 보고서 작성	규정	규정	실태조사는 규정 보고서 작성 미 규정	미규정
종합관리 계획의 수립	규정	규정	규정	‘종합관리계획’과 유사한 ‘시설물 안전 및 유지관리계획’ 수립을 규정
성능개선 위원회 구성·운영	규정	규정	별도로 규정하지 않음	별도로 규정하지 않음
실무협의 회 구성 및 운영	규정	규정	규정	조정협의회 구성·운영 등에 관한 규정이 있으나 조항의 목적이 관리자를 지정하기 위함임
의회보고	규정	규정	별도로 규정하지 않음	교통관리계획 수립 시 보고하도록 규정되었으나 이외 시설물에는 보고 규정이 별도로 없음

표 5-20

서울 및 전남,
부산, 대구의
조례 비교

3.
지역
건설산업
현황 및 주요
현안

3.

지역

건설산업

현황 및 주요

현안

① 서울특별시 「노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」 제정과 후속 조치 이행

- 한국건설산업연구원에서 수행한 ‘서울시 인프라 시설의 실태 파악과 성능개선 연구’ 이후 서울시는 2016년 7월 「서울특별시 노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」를 제정함.
- 서울시는 2017년 1월 ‘노후기반시설 실태평가보고서 등 작성지침서’ 마련 용역을 발주하여 노후기반시설 관리 조치를 체계적으로 이행하고 있음.
 - 조례 5조 1항을 바탕으로 최초 실태평가보고서를 2019년 12월 31일까지 작성할 계획이며, 평가보고서를 기반으로 2020년까지 종합관리계획을 수립할 계획임.
 - 지침서의 완성도 제고를 위해 14개 시설물별 관리부서의 협업을 추진하고 있으며, 민관협력 ‘성능개선위원회’ 구성을 통해 심의·자문을 실시하고 시설물 종류별 관리계획과 중장기 투자전략 등 노후시설물 종합관리 정책 수립에 관한 객관적 지표를 도출할 계획임.
- 서울시는 행정적 조치만으로 끝내지 않고 2017년 노후 인프라 정비 예산을 4,110억 원 증액 편성하여 예산을 뒷받침하고 있음.
- 또한 서울시에서는 2017년 6월, ‘서울인프라 다음 100년 프로젝트’를 마련하여 i) 선제적 유지관리를 위한 제도적 기반을 조성하고 ii) 선제적 유지관리기술을 고도화하며 iii) 종합적 투자우선순위설정을 위한 자원 마련 방안과 iv) 협업시스템 구축 등에 관한 내용을 체계화하는 한편 향후 5년간 약 7조 원의 투자를 제시함.
 - i) 선제적 유지관리를 위한 제도적 기반 조성: 30년이 넘는 시설물(교량, 터널, 상하수도 등) 전체에 대해 ‘실태평가 보고서’ 작성을 의무화하고 5년 주기로 업데이트하며, 보고서를 기반으로 서울시 14개 관리부서간 협업을 통한 노후 기반시설 대상 연차별 투자계획을 담은 ‘종합관리계획’을 2020년 6월까지 수립하는 것이 주된 내용을 이루고 있음. 이와 관련해 서울시에서는 지자체 최초로 「서울특별시 노후기반시설의 성능개선 및 장수명화

41) 시설물의 안전관리에 관한 특별법(이하 시특법이라 표기)

촉진조례」('16. 7.)를 제정하여 제도적 기반을 조성

- ii) 선제적 유지관리기술 고도화: 빅데이터 분석과 같은 최신 ICT 기술을 접목하여 2018년 상반기까지 빅데이터 기술을 활용해 시설물 관리정보 데이터베이스(DB)를 구축·활용하여 각 시설물의 상태변화, 유지관리비용 등을 예측·분석해 최적의 보수·보강시점을 산출해내는 '미래예측모델' 기술을 개발할 계획을 포함하고 있음. 이를 위해 2015년에 선도적으로 도입한 '동공탐사장비'와 같은 첨단기술을 교량, 터널 등 분야에도 추가로 발굴·활용할 예정임.
- iii) 종합적 투자우선순위 설정을 위한 효과적 자원마련: 서울시는 2017년 2월부터 재정 TFT를 가동하여 2017년 7월까지 중장기 투자계획('18.~'22.)을 마련하였으며, 초기투입비용은 순세계잉여금을 일부 활용하고 국고보조 등을 통해 재원을 확보한다는 계획을 수립하였음. 시는 선제적 유지관리를 위해 향후 5년간('17년~'22년) 약 7조6백억 원의 투자가 필요하다고 판단하고 있으며, 이 가운데 86%(6조6백9억 원)는 자체적으로 재원확보가 가능한 것으로 분석
- 협업시스템 구축: 중앙정부, 지역민·전문가, 유관기관과의 긴밀한 협조를 통해 도시인프라 유지관리의 효과를 극대화하고자 하며, 서울시 예산만으로는 향후 급증하는 유지관리예산을 감당하는 데 한계가 있고 시설물 노후화는 서울만의 문제가 아닌 전국적인 문제인 만큼 중앙정부 차원의 제도·재정 지원을 적극 건의한다는 계획임.

② 전라남도 「노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」 제정

- 전라남도는 도 내 30년 이상 노후 시설물⁴²⁾을 대상으로 시설물의 안전성 및 운영 효율성을 높이하고자 2017년 11월 2일 조례를 제정하여 시행에 착수함.
- 실태평가보고서 작성 및 종합관리계획의 수립, 위원회 구성과 운영, 실무협의회 운영 및 의회 보고 등에 있어서 서울특별시 노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진조례를 준용하고 있음.
- 치명적 손상이 발생하기 전에 구조와 내구 성능을 정비하는 것을 조례의

42) 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」 2조 1호 시설물 및 준공인가 또는 사용승인을 받은 후 30년이 경과한 시설물을 대상으로 함

핵심 내용으로 하고 있으며 이를 위해 노후 사회기반시설에 대한 실태조사를 5년마다 작성하고 이를 근간으로 하는 종합관리계획을 5년마다 수립하도록 하였음. 종합관리계획에는 중장기 재원확보 방안과 투자우선순위 선정, 연차별 투자계획 등을 포함함.

- 또한 실태평가보고서와 종합관리계획의 타당성을 검증할 수 있도록 '성능개선위원회'등 실무협의회를 구성하고 운영할 수 있도록 하여 조례의 실효성을 제고함.

- 증가하는 노후 사회기반시설에 대해 체계적으로 관리할 수 있는 제도적 장치를 광역지자체 중 전국에서 두 번째로 마련했다는 의미가 있음.

③ 부산광역시 「노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례」 제정

- 시 내 노후시설물⁴³⁾의 성능개선을 통해 운영의 안전성과 효율성을 높여 지역민 안전에 기여하고자 부산광역시는 2017년 11월 1일 부산광역시 노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례를 제정하여 2018년 5월 1일부터 시행할 예정임.
- 노후시설물에 관한 실태조사, 유지관리 및 성능개선 기본계획 수립, 실무협의회 구성 및 운영 등 큰 틀에 있어서는 서울시 조례와 유사하나 시장에게 상당한 재량을 부여한 것이 특징임.
 - 부산시가 노후 기반시설에 대한 실태조사를 실시하고 이를 기반으로 하는 노후시설물의 유지관리 및 성능개선 기본계획을 5년마다 수립하도록 하였음
 - 기본계획에 노후시설물의 유지관리 현황, 성능개선을 위한 계획 중·장기 재원 확보방안, 노후시설물의 투자우선순위 설정, 연차별 투자계획 등을 포함

④ 대구광역시 「주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」 제정

- 지역민의 안전과 쾌적한 생활환경 조성을 위해 시 내 주요시설물 유지관리에 필요한 사항을 규정하고 안전관리 사각지대를 해소하며 효율적이고 내실 있

43) 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」 2조 1호에 따른 시설물 중 30년이 지난 시설물

는 시설물 관리를 위한 목적으로 대구광역시 2017년 12월 27일 조례를 제정하여 2018년 1월 1일부터 시행 중에 있음.

- 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 시설물을 대상으로 안전 및 유지관리계획의 수립·시행, 안전점검 실시 등에 관련된 사항을 조례에서 세세히 규정하여 시설물 노후화에 선제적으로 대응하는 것이 특징

⑤ 시사점

- 서울을 비롯하여 전남, 부산, 대구에서는 주요 시설물의 안전 관련 조례를 제정하여 지역민의 안전한 삶 구축을 위한 제도적 기반을 조성함.
- 서울, 전남 및 부산의 조례는 인프라 장수명화에, 대구는 시설물의 안전 및 유지 관리에 초점을 두고 있으며 특히 서울은 후속 조치를 체계적으로 이행하고 있음.
- 타 지자체에서도 관련 조례를 제정하여 제도적 틀을 마련하고 이를 통해 노후 인프라 개선과 지역민의 안전한 삶을 확보하는 것이 필요

2) 지역업체 참여 확대

- 지역의무 공동도급제도는 공사계약에서 해당 시·도에 소재한 업체와 일정비율(40~49%) 이상으로 공동 계약의 체결을 의무화하는 제도
 - 이 제도는 지역업체 보호 및 지역경제 활성화, 공동도급을 통한 자발적 기술이전 유도, 중소기업체 수주율 향상을 위해 운영되고 있음.
- 또한 정부는 공공공사의 경우 지역 중소 건설업체의 수주 기회를 확대하기 위해 지역제한 제도, 지역 가점 등의 제도를 운영하고 있음.

3.

지역 건설산업 현황 및 주요 현안

3.

지역

건설산업

현황 및 주요

현안

표 5-21

지역 건설업체 육성 제도

구분	제도개요	적용대상
지역제한	해당 시·도에 소재한 업체만 입찰에 참여할 수 있도록 제한	지방 : 100억원 미만 국가 : 87억원 미만
지역의무 공동도급	해당 시·도에 소재한 업체와 일정 비율 이상 공동계약 체결을 의무화하는 제도	지방 : 15개 시·도 262억원 미만(울산시, 세종시, 시·군·구 금액제한 없음) ※ 지방계약법 개정(2013.5.22.)으로 시행일(2013.11.23.) 이후 금액제한 없음(15개 시·도) 국가 : 87억원 미만 - 지자체 : 40~49% - 국가 : 30%
지역업체 시공참여 가점	지역업체 참여비율이 일정비율 이상인 경우 적격심사 시 취득 점수에 일정 비율 가산	지방 : 40~45% 시 12% 가산 ※ 지역제한, 지역의무공동도급이 적용된 공사는 적용 제외

자료 : 안전행정부(2013.7), 지역의무 공동도급제 금액 제한 철폐 보도자료

- 건설공사 발주가 대형화됨에 따라 대·중소, 수도권·지방업체간 수주 편중 심화
 - 최근 몇 년간 지속된 지역건설업계의 경영난은 자재·장비 등 연관 산업에도 악영향
 - 지역내에서 발주하는 대형공사에 대해 수도권 등 대형업체의 수주 확대는 지역 경제 활성화 및 건설산업의 균형있는 발전에 부정적 영향 우려

3) 공사비 정상화 및 불공정 관행 해소

- 지난 10년간 '실적공사비 제도 운용'과 '표준품셈 하향조정' 등으로 공사비 단가 지속 하락
 - 실적공사비 단가는 '04년 이후 36.5%나 하락하고, 실적공사비 대신 도입한 표준시장단가도 정부의 단가상승 억제방침으로 실제 시공단가의 약88%에 불과
 - 표준품셈 단가는 지난 20년간 평균 28%나 하락(건축 △29.9%, 토목△26.1%)
- 또한, 적격심사제(300억미만) 낙찰하한율(예정가격의 80~87.8%)을 지난 17년간 유지한 결과 실질낙찰률 대폭 하락
 - 300억원이상 종합심사낙찰제공사도 저가유인 장치, 예산절감 기조 및 업체간 과당경쟁으로 인해 평균낙찰률(78.3%)이 지속하락, 최저가낙찰제수준

(약75%)으로 가고 있음

- 81.4%('16년 1분기) → 79.8%('16년 2분기) → 78.4%('16년 3분기) → 78.3%('17년 2분기)
- 기술형입찰공사는 공사비 과소산정, 입찰비용 부담 등으로 업체들이 입찰을 꺼리면서 유찰이 급격히 증가, '14년이후에는 발주건수의 절반 이상이 1회이상 유찰
- 연도별 유찰비율 : ('12) 6.8% → ('13) 17.8% → ('14) 53.1% → ('15) 52% → ('16) 51.5%

- 건설공사 각 단계(설계부터 준공까지)에서 사실상 공공 발주기관에 의한 우월적 지위남용 등에 따른 불공정관행 지속
 - 특히, 예정가격 과소산정(발주단계), 부당한 추가공사 및 업무 전가는 물론 건설사에 책임없는 공기연장으로 인한 추가비용 미지급(시공단계), 각종 이의신청 불인정 및 보복조치(준공단계)
 - 공기연장에 따른 추가비용 소송현황 : 179건 6,100억원('17.10월기준)

3.

지역

건설산업

현황 및 주요

현안

제6장 지역 인프라 투자 수요분석 및 대응방향

1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

(1) 설문조사 개요

- 광주 내 지역별/연령별 인구 비중을 고려하여 조사 실시
 - 광주 지역민이 체감하는 인프라에 대한 만족도를 알기 위하여 설문조사를 실시함.
 - 2018년 2월 22일부터 3월 7일까지 약 2주간 조사를 시행함.
 - 2017년 12월 총인구(행정안전부, 주민등록인구현황)를 모집단으로 시군구별 층화추출을 통해 표본을 설정함.
 - 다만, 2차 층화추출의 어려움으로 연령분포는 보조적 비율로 고려함.
- 총 553명의 지역민이 조사에 응답함. 부문별 응답비중을 살펴보면, 남자 42.3%, 여자 57.7%로 나타남.
 - 연령대별로는 30대가 36.3%로 가장 많고, 60대가 3.3%로 가장 적음.
 - 기초 지자체인 구별로는 북구가 29.8%로 가장 많고, 동구가 6.5%로 가장 적음.

1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

1.

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-1

설문조사 응답 수
및 비중

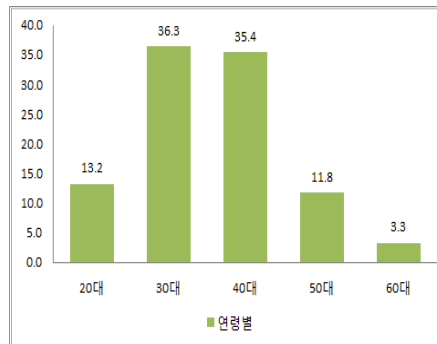
단위: 명, %

전체(개)		553	100.0
성별	남자	234	42.3
	여자	319	57.7
연령	20대	73	13.2
	30대	201	36.3
	40대	196	35.4
	50대	65	11.8
	60대	18	3.3
세부지역	동구	36	6.5
	서구	117	21.2
	남구	83	15.0
	북구	165	29.8
	광산구	152	27.5

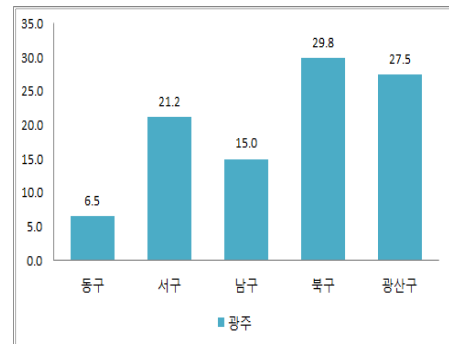
그림 6-1

연령별 및 세부
거주 지역별
응답자(%)

<연령별 응답자(%)>



<세부 거주지역별 응답자(%)>



(2) 광주 지역 인프라 평가

- 설문은 5점 리커트형(likert) 척도로 조사됨. 따라서 3점이 보통 수준임을 의미함.
 - 설문의 해석을 용이하게 하기 위해 보조지표로서 상대점수 및 절대점수를 도출함.
 - 상대점수는 각 시설물별 응답 값을 전체 평균으로 나눠서 100점이 전체 평균값으로 도출됨. 즉, 100점 이상이면 상대적 우선순위가 높고, 100점 미만이면 상대적 우선순위가 낮은 것으로 해석됨. 이후 상대점수에 따라 우선순위를 도출함.
 - 절대점수는 응답 점수가 의미하는 절대적 수준도 고려하기 위해 각 시설물

별 응답 점수 중 5점을 100점으로, 1점을 0점으로 환산한 점수임.⁴⁴⁾ 즉, 3점이 50점을 의미하며, 50점 이상이면 보통 이상, 50점 미만이면, 보통 미만으로 구분됨.

1) 인프라 성능 평가

- 광주 지역민의 각 인프라 시설에 대한 전반적인 성능 수준 평가 결과, 비교적 양호한 시설물이 더 많은 것으로 나타남.
 - 철도, 산업/물류단지, 발전소(원전포함), 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안등), 재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 주차장, 지하철, 관광시설(관광단지 및 유원지등)의 시설은 성능이 우수하지 않다고 지역 주민이 인식하는 것으로 나타남.
 - 반면, 가장 우수하다고 인식하는 시설물은 터미널/정류장, 상수도, 하수도, 주거시설(주택, 아파트등), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교) 순으로 도출됨.
 - 다만, 성능이 양호하다고 느끼는 시설물의 경우에 지역주민이 인식하는 성능은 100점 만점으로 대부분 60점 이하에 몰려있어 상당히 우수하다고 판단하기에는 부족한 실정임.

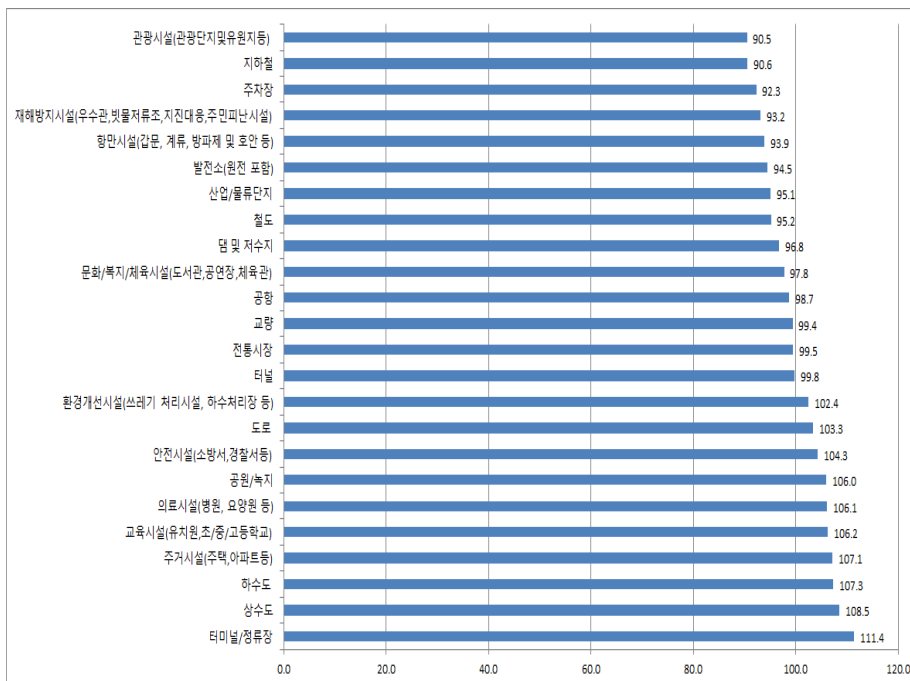


그림 6-2

인프라 시설물별
성능의 상대적
수준

1.
지역민의
지역 인프라
평가 및 수요
분석

44) 절대점수는 (응답점수-1)×25=100점만점으로 도출됨.

1.

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-2

인프라 시설물별
성능 수준 평가

내 용	전반적인 성능 (품질, 용량, 편의성)	순위	상대점수 (평균=100)	절대점수 (만점=100)
터미널/정류장	3.48	1	111.4	62.1
상수도	3.39	2	108.5	59.8
하수도	3.36	3	107.3	58.9
주거시설(주택,아파트등)	3.35	4	107.1	58.7
교육시설(유치원,초/중/고등학교)	3.32	5	106.2	58.1
의료시설(병원,요양원등)	3.32	6	106.1	58.0
공원/녹지	3.31	7	106.0	57.8
안전시설(소방서,경찰서등)	3.26	8	104.3	56.6
도로	3.23	9	103.3	55.8
환경개선시설(쓰레기처리시설, 하수처리장등)	3.20	10	102.4	55.1
터널	3.12	11	99.8	53.0
전통시장	3.11	12	99.5	52.8
교량	3.11	13	99.4	52.7
공항	3.09	14	98.7	52.2
문화/복지/체육시설(도서관,공 연장,체육관)	3.06	15	97.8	51.4
댐 및 저수지	3.03	16	96.8	50.7
철도	2.98	17	95.2	49.4
산업/물류단지	2.97	18	95.1	49.3
발전소(원전포함)	2.96	19	94.5	48.9
항만시설(갑문,계류,방파제및호 안등)	2.94	20	93.9	48.4
재해방지시설(우수관,빗물저류 조,지진대응,주민피난시설)	2.91	21	93.2	47.8
주차장	2.89	22	92.3	47.2
지하철	2.83	23	90.6	45.8
관광시설(관광단지및유원지등)	2.83	24	90.5	45.7

주 : 순위가 높은순으로 정렬함, 5점=매우우수하다, 1점=전혀우수하지않다

2) 인프라 시설의 노후도 및 안전수준

- 광주 지역민의 각 인프라 시설에 대한 노후도 및 안전수준 평가 결과, 비교적 양호(보통 수준의 안전도)하다고 인식하는 것으로 나타남.
- 관광시설, 환경개선시설, 터널, 전통시장, 댐 및 저수지, 교량, 산업/물류단지, 재해방지시설, 항만시설, 발전소의 시설은 타 시설에 비해 상대적으로 안전하지 못하다고 인식하는 것으로 나타남.
- 반면, 가장 안전하다고 인식하는 시설물은 터미널/정류장, 안전시설(소방서, 경찰서등), 공원/녹지, 교육시설(유치원, 초/중/고등학교), 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관) 순으로 도출됨.
- 다만, 지역주민이 인식하는 안전도는 100점 만점으로 대부분 50점 이상 60점 이하에 몰려있어 전적으로 안전하다고 판단하기에는 무리가 있음.
- 또한, 향후 기하급수적(exponentially)으로 증가하는 노후 시설물에 대한 부분이 반영된 것이 아닌 조사시점인 현재 기준 시설물 상태에 관한 지역민의 인식임을 주지할 필요가 있음.

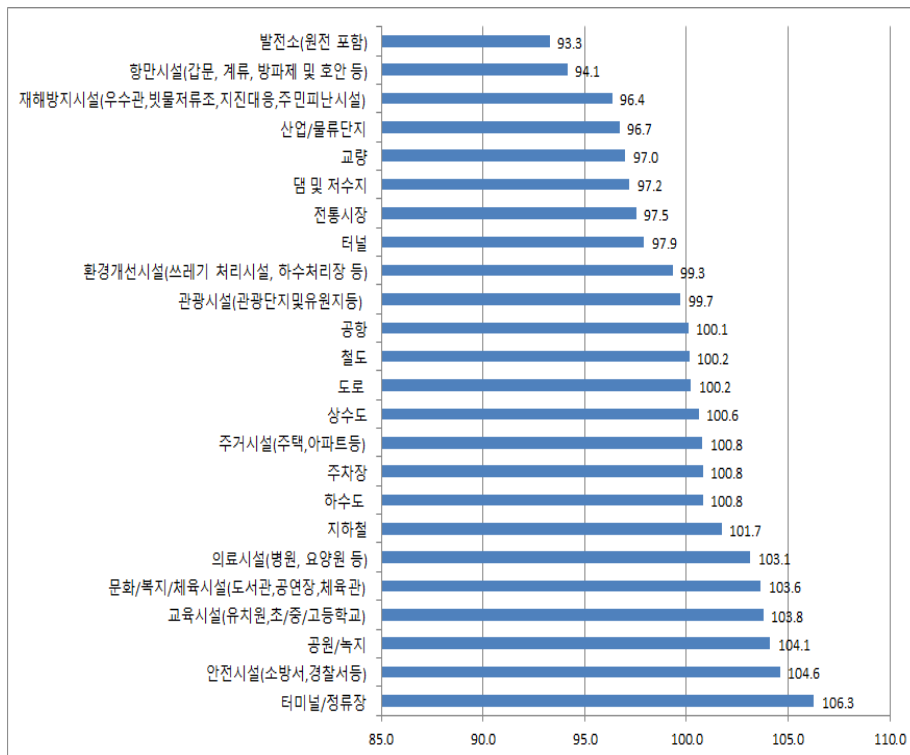


그림 6-3

인프라 시설물별
노후도 및 안전의
상대적 수준

1.
지역민의
지역 인프라
평가 및 수요
분석

1.

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-3

인프라 시설물별
노후도 및
안전수준 평가

내 용	노후도 및 안전수준	순위	상대점수 (평균=100)	절대점수 (만점=100)
터미널/정류장	3.42	1	106.3	60.6
안전시설(소방서,경찰서등)	3.37	2	104.6	59.2
공원/녹지	3.35	3	104.1	58.8
교육시설(유치원,초/중/고등 학교)	3.34	4	103.8	58.6
문화/복지/체육시설(도서관, 공연장,체육관)	3.34	5	103.6	58.5
의료시설(병원,요양원등)	3.32	6	103.1	58.0
지하철	3.28	7	101.7	56.9
하수도	3.25	8	100.8	56.2
주차장	3.25	9	100.8	56.2
주거시설(주택,아파트등)	3.25	10	100.8	56.2
상수도	3.24	11	100.6	56.0
도로	3.23	12	100.2	55.7
철도	3.23	13	100.2	55.6
공항	3.22	14	100.1	55.6
관광시설(관광단지및유원지 등)	3.21	15	99.7	55.3
환경개선시설(쓰레기처리시 설,하수처리장등)	3.20	16	99.3	55.0
터널	3.15	17	97.9	53.9
전통시장	3.14	18	97.5	53.5
댐 및 저수지	3.13	19	97.2	53.3
교량	3.12	20	97.0	53.1
산업/물류단지	3.12	21	96.7	52.9
재해방지시설(우수관,빗물저 류조,지진대응,주민피난시설)	3.10	22	96.4	52.6
항만시설(갑문,계류,방파제및 호안등)	3.03	23	94.1	50.8
발전소(원전포함)	3.00	24	93.3	50.1

주 : 순위가 높은순으로 정렬함, 5점=매우안전하다, 1점=전혀안전하지않다

- 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등) 및 자연재해(지진, 풍
수해 등)로부터 안전도

• 사회적 재난에 대한 안전도 조사 결과, 5점 척도로 3.14, 100점 만점으로

53.5점에 불과한 것으로 나타남.

- 마찬가지로 자연재해에 대한 안전도 조사 결과, 5점 척도로 3.11, 100점 만점으로 52.8점에 불과함.
- 즉, 지역민들은 사회적 재난 또는 자연재해로부터 보통 수준의 안전도를 체감하고 있음.

구분	노후도 및 안전수준	절대점수(만점=100)
사회적재난(화재,교통사고,오염,붕괴,기타사고등)	3.14	53.5
자연재해(지진,풍수해등)	3.11	52.8

표 6-4

사회적 재난 및
자연재해로부터
안전도

주 : 5점=매우안전하다, 1점=전혀안전하지않다

3) 인프라 수요

- 광주 지역민의 각 인프라 시설에 대한 수요(필요성) 조사결과, 시설물 모두 필요하다고 인식하는 것으로 나타남.
 - 모든 시설물이 5점척도 중 3점 이상을 기록함.
 - 지역주민이 상대적으로 더 필요성을 느끼는 시설물은 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 공원/녹지, 안전시설(소방서, 경찰서등), 재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 주차장으로 나타남.
 - 반면, 필요하지만 상대적으로 덜 필요하다고 느끼는 시설물은 터널, 댐 및 저수지, 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등), 발전소(원전포함)로 나타남.
 - 다만, 지역주민이 인식하는 인프라 수요는 100점 만점으로 대부분 50점 이상 70점 이하에 몰려있음.

1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

1.

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-5

인프라 시설물별
수요(필요성)

내 용	인프라 수요(필요성)	순위	상대점수 (평균=100)	절대점수 (만점=100)
문화/복지/체육시설(도서관,공 연장,체육관)	3.82	1	107.4	70.4
공원/녹지	3.80	2	107.1	70.1
안전시설(소방서,경찰서등)	3.79	3	106.7	69.7
재해방지시설(우수관,빗물저 류조,지진대응,주민피난시설)	3.78	4	106.5	69.6
주차장	3.78	5	106.5	69.6
의료시설(병원,요양원등)	3.75	6	105.4	68.7
교육시설(유치원,초/중/고등학 교)	3.73	7	105.0	68.2
지하철	3.72	8	104.7	68.0
도로	3.69	9	103.9	67.3
상수도	3.66	10	103.1	66.5
하수도	3.65	11	102.7	66.2
주거시설(주택,아파트등)	3.64	12	102.6	66.1
환경개선시설(쓰레기처리시 설,하수처리장등)	3.61	13	101.6	65.3
관광시설(관광단지및유원지 등)	3.61	14	101.6	65.2
터미널/정류장	3.58	15	100.7	64.4
철도	3.47	16	97.6	61.7
전통시장	3.45	17	97.2	61.4
교량	3.38	18.5	95.2	59.5
공항	3.38	18.5	95.2	59.5
산업/물류단지	3.32	20	93.6	58.1
터널	3.31	21	93.1	57.7
댐 및 저수지	3.16	22	88.9	54.0
항만시설(갑문,계류,방파제및 호안등)	3.14	23	88.5	53.6
발전소(원전포함)	3.03	24	85.4	50.9

주 : 순위가 높은순으로 정렬함, 5점=매우필요하다, 1점=전혀필요하지않다

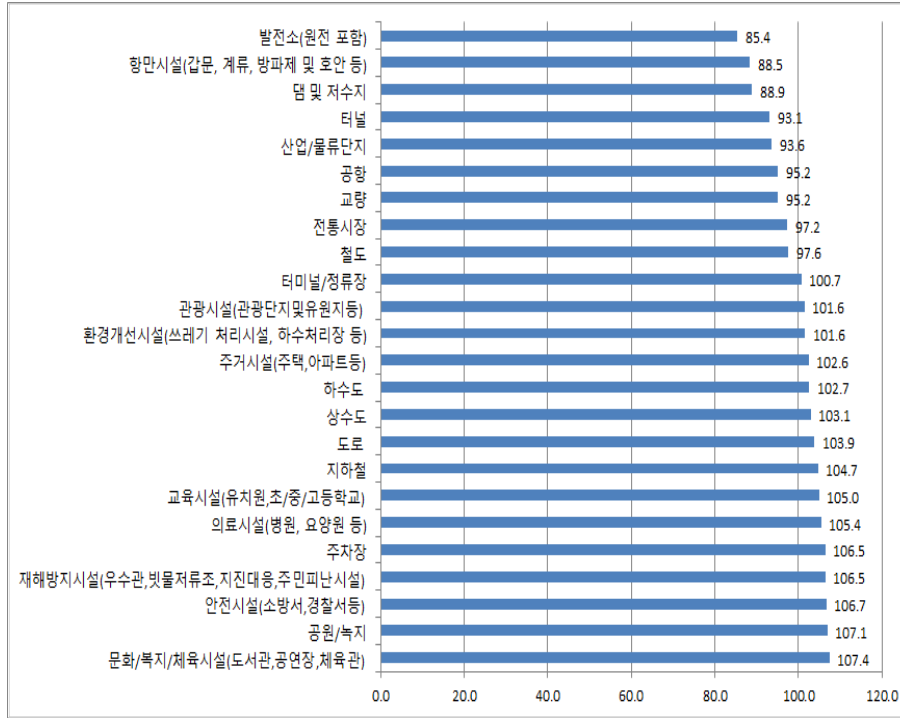


그림 6-4

인프라 시설물별
수요(필요성)의
상대적 수준

4) 비용 부담 용의 및 재원조달 방법

- 인프라 투자의 비용 부담 용의(willingness to pay)에 대한 조사결과, 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 인식이 38.9%로 가장 높음.
 - 시/도 재정에서 (크게+전적으로) 부담해야 한다는 의견은 30.0%로 나타남.
 - 반면, 비용 부담 용의가 (필요시+전적으로) 있다는 의견은 31.1%로 나타남.

사례수(개)	553
전적으로 부담할 의향이 있다.	4.3
필요하다면 지불할 수 있다.	26.8
시/도 재정과 적절하게 분담된다면 지불할 수 있다.	38.9
시/도 재정에서 더 크게 부담해야 한다.	15.4
시/도 재정에서 전적으로 부담해야 한다.	14.6
계(%)	100

표 6-6

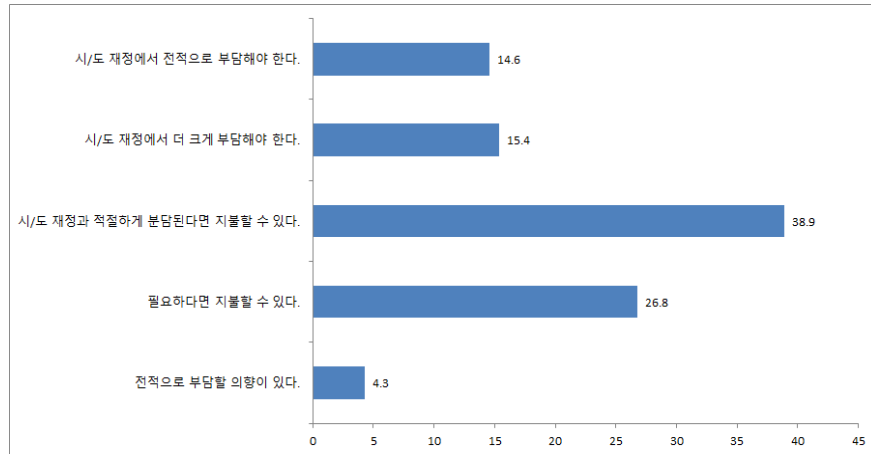
인프라 투자의
비용 부담용의

1.
지역민의
지역 인프라
평가 및 수요
분석

1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

그림 6-5

인프라 투자의 비용 부담용의



- 인프라 투자의 재원 확보 방안에 대한 조사결과, 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대가 우선되어야 한다는 인식이 51.4%로 가장 높음.
- 민간투자의 적극적인 유치가 2순위인 20.1%로 나타남.
- 반면, 시설물 사용료의 인상은 3.6%에 불과해 상대적으로 가장 우선순위가 낮은 재원 확보 방안으로 조사됨.

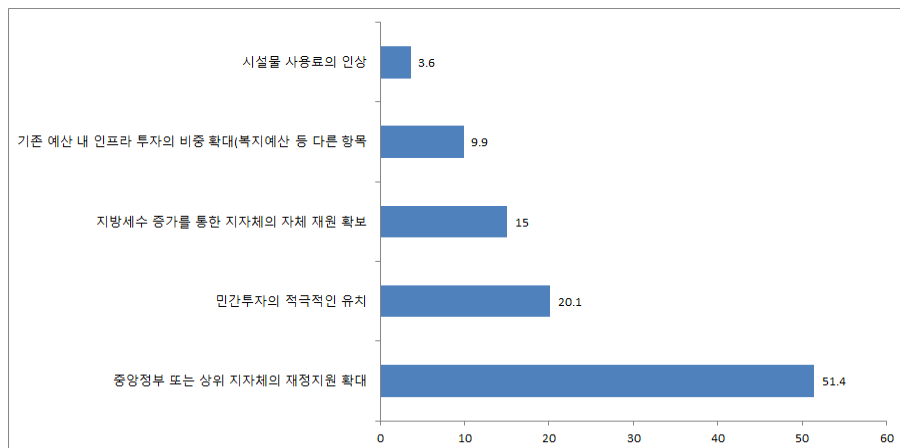
표 6-7

인프라 투자의 재원 확보 방안

사례수(개)	553
중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대	51.4
민간투자의 적극적인 유치	20.1
지방세수 증가를 통한 지자체의 자체 재원 확보	15.0
기존 예산 내 인프라 투자의 비중 확대(복지예산 등 다른 항목)	9.9
시설물 사용료의 인상	3.6
계(%)	100

그림 6-6

인프라 투자의 재원 확보 방안



5) 노후 인프라 조례 제정 시 기대효과

- 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 관계에 대한 조사결과, 도움이 될 것이다(도움+매우 도움)라는 인식이 62.1%로 나타남.
- 반면, 지역 경제에 도움이 되지 않을 것이라는 부정적 인식은 3.0%에 불과한 것으로 조사됨.

사례수(개)	553
전혀 도움이 되지 않을 것이다	0.5
도움이 되지 않을 것이다	2.5
보통이다	34.9
도움이 될 것이다	54.1
매우 도움이 될 것이다	8.0
계(%)	100
평균(5점)	3.66

표 6-8

노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 관계

- 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 도움이 되지 않을 것이라는 응답의 경우 이유를 조사한 결과, 하위 법령에 속하는 조례의 한계를 41.2%로 가장 큰 요인으로 꼽음.
- 다만, 부정적 인식으로 응답한 인원은 17명에 불과해 통계적 유의성은 부족함.
- 그럼에도 불구하고, 중앙정부 차원의 상위 법령 제정 및 조례 내용 자체의 실효성 제고를 위해 중앙정부와 지방정부 간 협조(coordination) 등 보완이 필요할 것으로 사료됨.
- 또한, 지역민의 실질적인 소득 향상 및 지역 경제 활성화에 기여하도록 지속적인 일자리 창출 등 지역경제 발전을 위한 실효성 확보 방안이 필요할 것으로 판단됨.

사례수(개)	17
그 동안의 다른 조례들의 성과가 크지 않기 때문	41.2
지역민들의 실질적인 소득 향상에 기여하지 못하기 때문	35.3
지역경제 활성화에 크게 도움이 되지 못하기 때문	23.5
계(%)	100

표 6-9

노후 인프라 조례 제정이 지역 경제 성장에 도움이 되지 않는 이유

1.

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

2.

광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

2. 광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

- 본 절에서는 ① 삶의 질에 영향을 크게 미치는 인프라 시설, ② 시설물별 안전 수준, ③ 지역민의 인프라 수요를 종합적으로 반영한 인프라 투자의 우선순위를 도출하고자 함.
 - 이하에서는 지역민의 인프라 수요(필요성)에 대해 'Demand'로 삶의 질에 영향을 미치는 부분은 'Life', 안전도에 관한 부분은 'Safety'로 총칭하고자 함.
- 특히, 인프라 투자의 우선순위로서 종합 지수 산정 시 국민의 안전 부문에 대한 중요성을 감안하여 시설물의 안전도 부문은 지역민의 인프라 수요 부문과 삶의 질에 미치는 영향 부문에 비해 2배의 가중치(weight)를 부여함.
 - 총 3단계 접근을 통해 종합 지수를 산정함.
 - 1단계는 삶의 질인 Life 점수와 안전 수준인 Safety 점수의 비율을 백분율로 도출함. 1단계에서 도출된 값은 LSI(Life-Safety Index)로 인프라 시설물의 안전 수준을 반영 했을 때, 삶의 질에 더 큰 영향을 미치는 인프라 시설의 우선순위를 의미함.
 - 2단계는 지역민의 인프라 수요인 Demand 점수와 안전 수준인 Safety 점수의 비율을 백분율로 도출함. 2단계에서 도출된 값은 DSI(Demand-Safety Index)로 인프라 시설물의 안전 수준을 반영 했을 때, 지역민의 인프라 수요가 더 큰 인프라 시설의 우선순위를 의미함.
 - 3단계는 1단계 및 2단계의 점수를 종합하여 인프라 수요에 대한 종합 지수인 IDI(Infrastructure Demand Index)를 산정함. 그리고 IDI에 따라 인프라 시설물별 수요의 우선순위를 도출함. 이는 상술한 바와 같이 안전(Safety) 수준이 타 부문(삶의 질(Life), 지역민의 인프라 수요(Demand))에 비해 1단계와 2단계를 거치는 과정에서 2배의 가중치를 부여한 것으로 해석됨.
 - 즉, 본 연구에서는 1단계와 2단계의 가중치로서 0.5(1단계 LSI와 2단계 DSI의 평균)를 이용함.

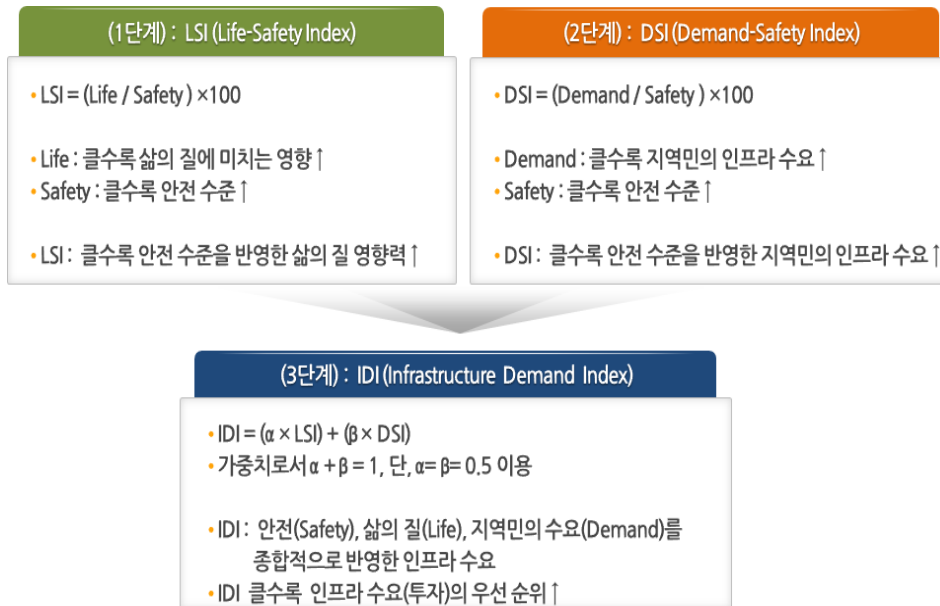


그림 6-7

IDI(인프라 수요
종합 지수)를
이용한 인프라
수요의 우선순위
산정 과정

(1) 삶의 질-안전 지수(LSI)

- LSI는 모든 경우에서 100이상으로 나타남, 광주의 경우 모든 시설물에서 안전 수준 1점 당 삶의 질에 미치는 영향의 크기가 1점 이상을 상회하는 것으로 나타남.
 - LSI 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 삶의 질에 영향을 크게 미치는 인프라 시설물로 해석됨.
- LSI가 상대적으로 큰 인프라 시설물은 재해방지시설, 주차장, 도로, 문화/복지/체육시설, 지하철 순으로 도출됨.
- LSI가 상대적으로 작은 인프라 시설물은 댐 및 저수지, 항만시설, 발전소, 터널, 교량 순으로 도출됨.

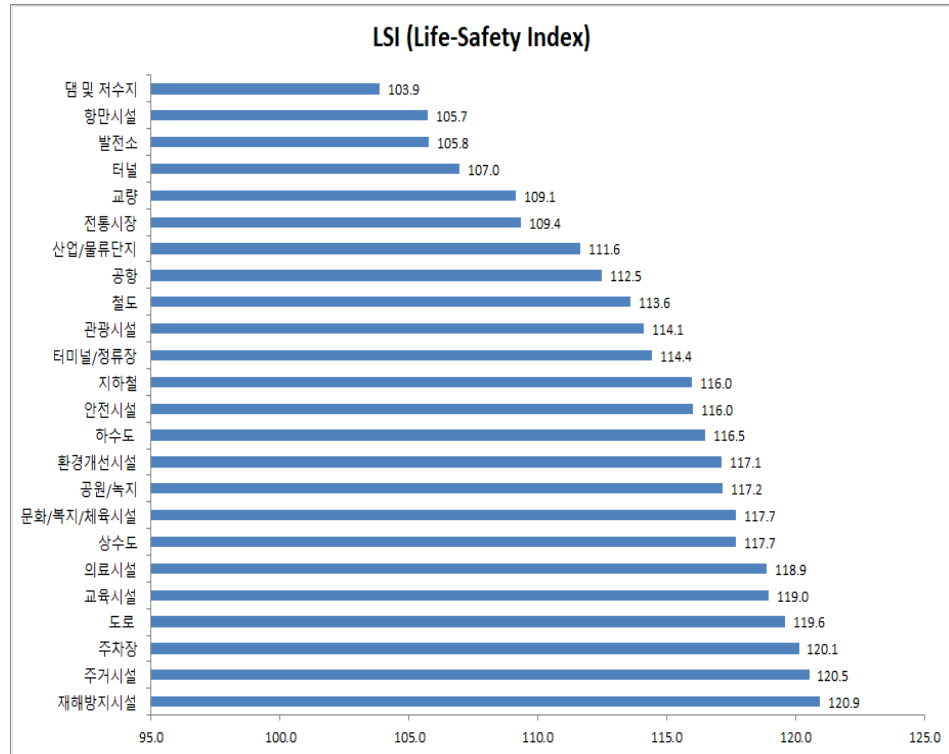
2. 광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

2.

광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

그림 6-8

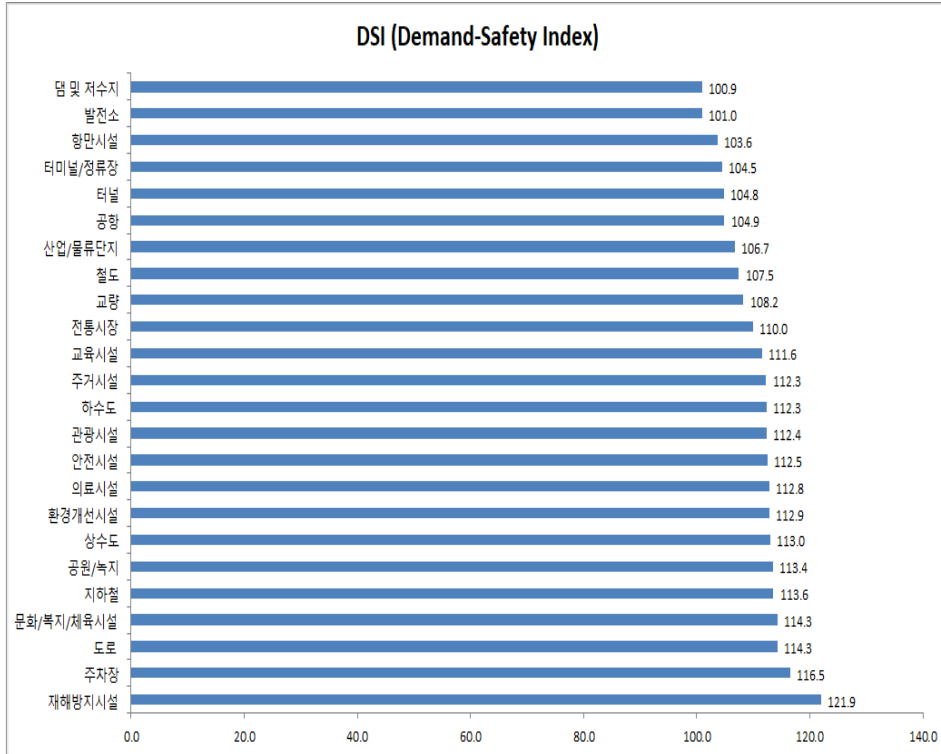
LSI (Life-Safety
Index)를 이용한
인프라 수요 :
1단계



주 : 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 삶의 질에 영향을 크게 미치는 인프라 시설물로 해석됨.

(2) 지역민의 수요-안전 지수(DSI)

- DSI는 모든 경우에서 100이상으로 나타남, 광주의 경우 모든 시설물에서 안전 수준 1점 대비 인프라 수요(필요성)는 1점 이상을 상회하는 것으로 나타남.
 - DSI 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 지역민의 수요가 큰 인프라 시설물로 해석됨.
- DSI가 상대적으로 큰 인프라 시설물은 재해방지시설, 주거시설, 주차장, 도로, 교육시설 순으로 도출됨.
- DSI가 상대적으로 작은 인프라 시설물은 댐 및 저수지, 발전소, 항만시설, 터미널/정류장, 터널 순으로 도출됨.



주 : 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 지역민의 인프라 수요가 큰 인프라 시설물로 해석됨.

그림 6-9

DSI(Demand-Safety Index)를
이용한 인프라
수요 : 2단계

(3) 인프라 수요 종합 지수(IDI)

- IDI(인프라 수요 종합 지수)는 1단계 LSI와 2단계 DSI의 평균 값으로 도출함.
 - IDI 지수가 클수록 안전 수준, 삶의 질, 지역민의 수요를 종합적으로 반영했을 때, 상대적으로 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물로 해석됨.
- 결과적으로 인프라 투자에 대한 우선순위를 의미하는 종합 지수(IDI)가 상대적으로 큰 인프라 시설물은 재해방지시설, 주차장, 도로, 주거시설, 문화/복지/체육시설, 의료시설, 상수도, 공원/녹지 순으로 도출됨.
- 인프라 수요 종합 지수(IDI)가 상대적으로 작은 인프라 시설물은 댐 및 저수지, 발전소, 항만시설, 터널, 공항 순으로 도출됨.

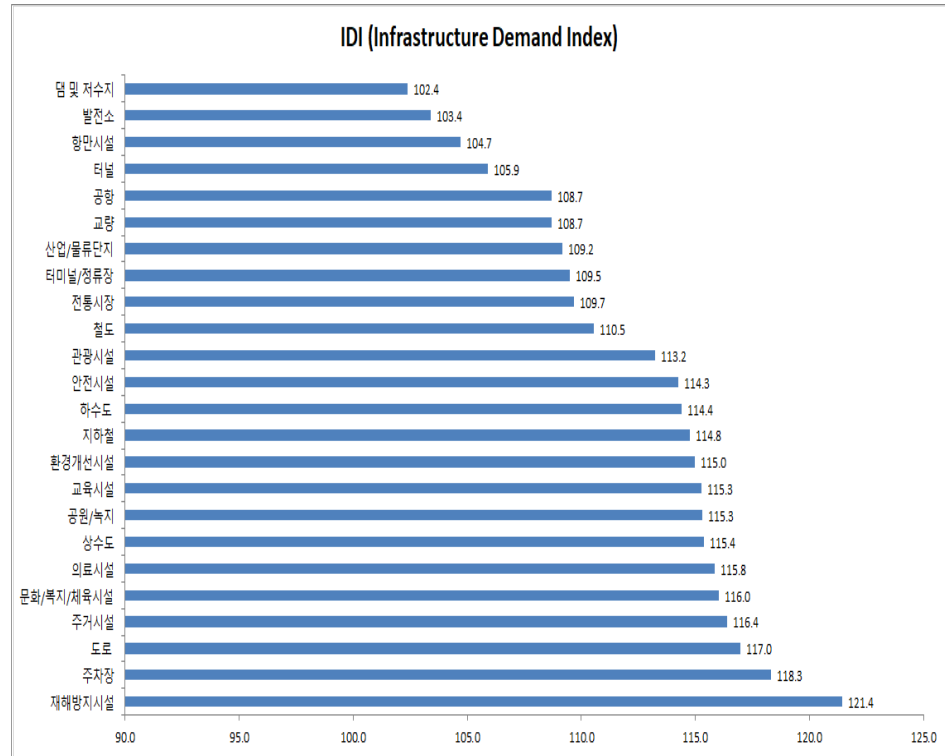
2. 광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

2.

광주 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

그림 6-10

IDI
(Infrastructure
Demand Index)
를 이용한 인프라
수요 : 3단계



주 : 지수가 클수록 안전 수준, 삶의 질, 지역민의 인프라 수요를 종합적으로 반영했을 때, 상대적으로 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물로 해석됨.

제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴

1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

(1) 지역 인프라 투자의 목표

1) 목표 설정을 위한 고려 사항

① 국민의 시설안전 관심 증가

- 국민 삶의 질 향상 및 안전사회 구현에 관한 요구는 증가하나, 시설안전망에 관한 국민의 불안감은 증가
- 한국사회 메가 트렌드 중 하나가 안전 위험성으로부터 적극 보호되는 안전 사회의 구현이나, 시설안전에 관한 국민 불만족율 증가('12년 21.5% → '14년 51.7% → 16년 34.1%)
- 인프라 시설물의 노후화 급격한 도래로 안전하고 오래 사용하는 시설물을 조성하기 위한 성능개선

② 산업 고도화 및 일자리 창출 요구에 대응

1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

1.

지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

- 경제 활성화 차원에서 SOC 편익 증진과 함께 관련 산업 육성을 통한 일자리 창출 요구 대두
- 점차 노후화되고 있는 시설물의 성능개선에 소요되는 막대한 비용 충당을 위해서는 정부재원뿐만 아니라 다양한 자원 조달방안 강구 필요
- 산업의 부가가치 및 일자리 추가 창출 또는 물류비 감소 등 SOC 본연의 사회적 편익에 의한 경제 활성화, 재정여력 확보, 시설물 안전 및 유지관리 투자촉진으로 이어지는 선순환에 의한 비용 충당

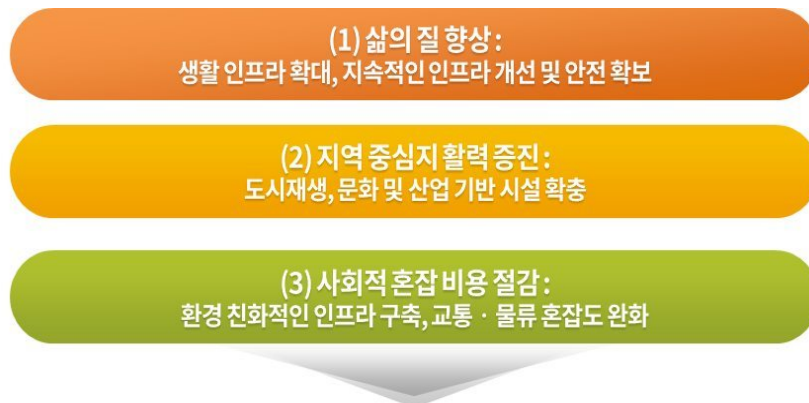
③ 4차산업혁명에 대응하는 미래지향적인 지역 산업환경 조성

- 친환경/스마트 인프라 구축 등을 통해 전문인력 육성, 기술 또는 서비스 융·복합을 촉진하여 고부가가치 산업기반 구축 및 양질의 일자리 여건 조성
- 인프라 구축을 통해 광주 지역 내 도심·비도심, 구도심·신도심 간 균형발전 도모

2) 추진 목표

○ 추진 목표 : 광주 지역민의 안전 및 삶의 질 증진과 일자리 창출

그림 7-1
지역인프라
투자정책의 추진
목표



**광주 지역민의 ‘안전 확보’ 및 ‘삶의 질 증진’ 과
‘일자리 창출’**

(2) 인프라 투자 정책 방향

1) 삶의 질 향상

① 추진 방향 설정의 배경

- 광주광역시의 개발제한구역 면적은 247.25km²으로 광주광역시 전면적의 49.3%를 차지하고 있으나 40여 년간 엄격한 토지이용규제로 생활과 생업에 많은 불편을 호소하고 있는 실정임
- 기초수급자에 적합한 단독주택유형의 임대주택이 필요하며, 최근 독신자, 독거노인, 학생 등 1~2인 가구의 소규모 가구가 꾸준히 증가하고 있어 소형주택 등 다양한 유형의 주택 수요 증대
- 도심공원 내 기 조성된 산책로의 시설물이 노후 되었으며 많은 이용객으로 인하여 노면훼손이 심각
- 농촌마을의 경우 고지대이거나 지하수 고갈, 오염 등으로 상수원 확보가 어려움
 - 영산강을 비롯한 지천의 경우 생활하수로 인해 수질 오염이 심각함
- 1988년 준공된 노후 구조물인 송정지하차도는 저지대 상습 침수지역에 있어, 매년 시간당 30~40mm의 집중호우에도 침수가 발생해 주민 및 차량 통행 제한이 필요
- 교통 선진화의 일환으로써 교통사고 위험요소가 상존하는 위험도로인 남구청 앞 대남대로, 농성지하차도, 송정지하차도 등의 선형개량, 경사완화 필요
- 자동차 중심의 교통정책 추진으로 보행자의 통행환경이 상시 위험에 노출
 - 육교·지하도 등에 의한 통행 불편, 입간판·전신주 등 보행 장애물 난립
 - 장애인·고령자 등 교통약자의 경우 일반 시내버스 이용에 많은 어려움

1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

1.

지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

② 추진 방향

- 지역민 편의 증진을 위한 생활 인프라를 우선적으로 확충하여 삶의 질 제고
 - 개발제한구역 주민지원 및 안전하고 쾌적한 도시공간 조성
 - 지역민의 안정적인 주거환경 조성을 위한 임대주택 및 행복주택 공급
 - 광주 풀리 둘레길 & 생태탐방길 조성을 통한 경관개선 및 문화전당주변 정비
- 농업생산기반 구축 및 농촌생활환경 정비를 통한 도시와 농촌지역 간 균형발전 도모
- 교통사고 예방 및 안전도시 인프라 확충
 - 도로구조 개선과 도로의 부속시설물을 정비하여 보행자와 운전자의 안전 확보 및 교통사고 예방
- 하천 정비를 통한 생태계 문화의 보전과 홍수피해 예방으로 지역민의 생명과 재산을 보호하는 한편 삶의 질 제고
 - 하천제방 축조로 자연재해 예방
- 전통시장을 활성화하기 위해 노후화된 시설개선과 기반시설 설치

2) 지역 중심지 활력 증진

① 추진 방향 설정의 배경

- 광주의 경제적, 사회적, 문화적 중심지로서 다양한 삶의 흔적과 역사를 담는 도시재생 전략 필요
- 주거지 정비 위주의 사업 추진으로 인해 도시가 직면한 지역산업 및 경제쇠퇴, 양극화, 복지 등 포괄적 문제 해결에 한계
 - 원주민 재정착 저하(gentrification)⁴⁵⁾, 주민 간 갈등 유발 등 삶의 터전으로서의 기능복원 필요성 증가

45) 낙후됐던 구도심이 번성해 중산층 이상의 사람들이 몰리면서, 임대료가 오르고 원주민이 내몰리는 현상을 이르는 용어

② 추진 방향

- 도심지역의 다양한 공공용지를 확보하여 문화·여가 공간으로 조성하는 한편 주거, 상업, 업무 등 복합용도에 의한 토지이용 도모
 - 도심의 중추성장거점 기능을 강화하기 위해 행정, 문화관광, 교육, 쇼핑 기반을 조성
 - 도시 활력 증진을 위해 주거지재생 등 정주여건을 개선하여 서민들의 삶의 질 향상
- 도심 내 문화·역사성을 지닌 건축물, 문화공간, 국립아시아문화전당 등 문화 인프라 활용을 통한 도심 활력 증진
 - 도시경관, 가로경관, 색채 등 경관형성을 통한 도심 활력 증진

3) 사회적 혼잡 비용 절감

① 추진 방향 설정의 배경

- 지역 산업 활성화 등에 의한 교통수요 급증으로 교통체증이 심화되고 있어 광역교통축 기능 개선을 위한 도로확장 시급
 - 광주 대도시권의 교통난을 해소하기 위하여 도시권 내 병목구간 등 도심혼잡 구간을 우회할 수 있는 순환도로 체계 구축 및 고속도로 등 주요 간선 도로망과의 연계 필요
- 도심 내 상습 지·정체구간의 교통량 분산을 위한 광주 순환고속도로(2구간) 건설 필요
 - 대도시권 중심의 생활양식으로 도심 내 상습 지·정체 구간 증간
 - 광주 도시외곽에 고속도로를 건설하여 주요 간선도로와의 유기적인 연계를 통해 교통량 분산
- 노면의 교통악화를 해소하고 도시철도 1호선과 연계할 수 있도록 도시철도의 공급 확대 필요
 - 교통수단으로써 승용차 이용객이 지속적으로 증가하는 추세이나 도로확장

1.

지역 인프라
투자 정책의
기본 방향

1.

지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

의 한계로 교통 혼잡 가중

- 국내 유일의 단선 구간인 경전선 광주 송정~순천 구간(113km) 개선의 필요성 대두
- 시가지내 공영차고지 확보를 통해 주차난 해소
 - 화물자동차 운수사업자에게 주차공간을 제공하여 영세사업자의 차고지난 완화
 - 도시 내 불법 주·정차에 따른 민원예방 및 사고위험을 미연에 방지

② 추진 방향

- 광주시와 인접한 시군을 연계하는 생활기반 도로 네트워크 확충
 - 광주시를 중심으로 순환·방사형 광역도로망 구축으로 교통체증 해소 및 물류비용 절감, 인근 시·군 간 교통접근성 개선
 - 도심 교통정체 해소를 위한 도로 개설
- 도시철도 2호선 조기 착공 및 역사 내 스크린도어 설치를 통한 안전도시 구현
- 친환경 교통망 확충을 위한 경전선(광주~순천) 전철화, 순환고속도로(2구간) 건설, 광역자전거도로 네트워크 구축
- 인근 시·군 간 협력체계 구축으로 대중교통 이용편의 증진 및 활성화 도모

(3) 추진 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 개요

01 삶의 질 향상	<ul style="list-style-type: none"> • 도심생활권 주변 지역민을 위한 녹색 공간 확충 • 자전거도로 확충 및 정비 • 보행인프라의 지속적 개선 및 확충 • 명상숲 조성 • 도심 소공원 조성 • 주민친화형 건강숲길 조성 • 자전거 인프라 확충 • 생활교통형 개선사업 • 보행 인프라 개선 및 확충
02 지역 중심지 활력 증진	<ul style="list-style-type: none"> • 아시아문화전당 도시재생시범사업 • 아시아문화전당 주변 기반시설 확충 • 광주광역시 공-폐가 도시재생추진 • 산업단지 노후화 개선 및 역량강화 • 원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생 • 도시재생시범사업 지속 추진 • 테마가 있는 특화거리 조성 • 구도심지역 근현대 건축을 보존 및 자원화 • 광주 폴리 활성화 • 문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축 • 공-폐가 활용 문화 민박촌 조성 • 원도심에 활력 불어넣기 사업 추진 • 동자내몰림 방지를 위한 대책 마련 • 업종 고도화에 따른 공간재편 • 산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충 • 업종 고도화를 위한 혁신역량강화 • 근로자 복지환경 개선
03 사회적 혼잡 비용 절감	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도 2호선 조기 착공 • 광주-전남권 광역철도망 구축사업 • 광주~대구 달빛 내륙철도 건설 • 물류시설 확충 및 개선 • 도시철도 2호선 조기 착공 • 광주~화순간 광역철도 • 광주~나주(빛가람혁신도시)간 광역철도 • 화순~나주(빛가람혁신도시)간 철도 • 광주역~광주송정역 복선전철화 • 광주역 지하 대합실 플랫폼, 주차장 등 조성 • 각화농산물도매시장 시설 현대화 • 빛그린 산업단지 공동물류센터 조성 • 하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충 • 물류시설 기능개선 • 하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화

그림 7-2

지역인프라
투자정책의 추진
방향

1.

지역 인프라
투자 정책의
기본 방향

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

(1) 삶의 질 향상

- 중점 사업 3건, 주요 추진 사업 6건, 투자 규모 170억 원
- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

표 7-1

삶의 질 향상을
위한 주요 인프라
프로젝트

중점 사업	No.	주요 추진 사업
도심생활권 주변 지역민을 위한 녹색공간 확충	1	명상숲 조성사업
	2	도심 소공원 조성
	3	주민친화형 건강숲길 조성
자전거도로 확충 및 정비	4	자전거 인프라 확충
보행 인프라의 지속적 개선 및 확충	5	생활교통형 개선사업
	6	보행 인프라 개선 및 확충

1) 도심생활권 주변 지역민을 위한 녹색공간 확충

① 현황 및 실태

- 광주시 결정공원은 총 601개소(지정면적 19.69km²)이며, 이중 생활권 공원으로 총 582개소(17.04km²)가 지정됨
- 조성된 공원은 373개소 면적은 56,238km²이며, 어린이공원을 중심으로 계획이 수립되어 있음
- 광주시의 도시공원은 지역민 1인당 5.8m²로 국가최저기준인 1인당 9m² 보다 많이 미흡해, 지속적인 공원 조성이 필요함

② 사업 목표 및 추진방향

- 원도심 조성시 체계적인 도시계획 수립 없이 추진되어 공원 등 녹지공간 부족
- 도심 생활권 주변 주민들이 안전하게 산책할 수 있는 산책로 등 녹지공간 확충

③ 주요 사업 내용

- 명상숲 조성사업
 - 학교 및 유휴공간에 숲조성을 통해 생활권 지역주민들에게 녹색쉼터 제공
 - 지역주민들을 위한 힐링공간 확보
- 도심 소공원 조성사업
 - 공·폐가를 활용 쌈지공원 조성
 - 중심상업지역 차없는 거리로 조성
- 주민친화형 건강숲길 조성
 - 생활권 주변 옛길 복원
 - 도심 소공원을 연결한 숲길 네트워크 형성

2) 자전거도로 확충 및 정비를 통한 이용효율 제고

① 현황 및 실태

- 자전거도로 노선체계 비효율성이 크고 노후 및 파손에 의한 보수가 필요함.
 - 강변축(영산강변, 광주천) 자전거도로 외 대부분의 자전거도로는 겸용도로 (76.7%)임
 - 자전거도로 설치 현황은 연장 621.09km, 279개 노선으로 설치되어 있음



그림 7-3

광주 자전거도로
현황

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

표 7-1

구별 자전거도로
설치 현황
(2015년)

구 분	자전거도로 설치(km)									
	계		전용도로		전용차로		겸용도로		우선도로	
	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장
계	293	765.27	24	134.62	3	9.51	261	594.5	5	26.64
동 구	31	45.82	3	2.73	0	3	25	41.22	3	1.87
서 구	51	138.82	4	27.24	1	0.81	46	110.77	0	0
남 구	44	129.31	6	19.51	0	0	36	85.7	2	24.1
북 구	76	232.76	5	40.29	1	3.84	70	188.63	0	0
광산구	91	218.56	6	44.85	1	4.86	84	168.18	0	0

자료 : 광주광역시(2016.08)

- 자전거인프라 부족으로 자전거 이용율(수송분담율)이 저조함
 - 2014년 기준 전국 평균 자전거 수단분담률은 4.28%로 나타났으며, 광주광역시 경우 3.25%로 나타남
 - 서울을 비롯한 7대 특.광역시 중 울산광역시와 대구광역시, 인천광역시의 뒤를 이어 네 번째로 높은 분담률을 보이고 있음

표 7-2

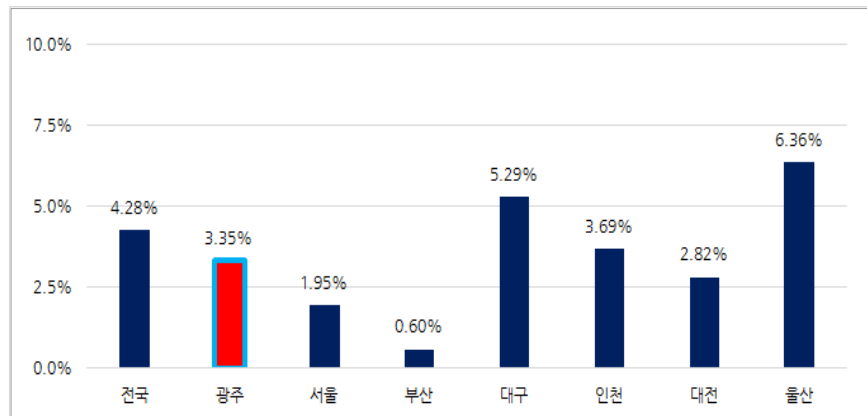
주요도시별
자전거
수단분담률 현황

구 분	전국	광 주	서 울	부 산	대 구	인 천	대 전	울 산
자전거수단분담률(%)	4.28	3.35	1.95	0.60	5.29	3.69	2.82	6.36

자료 : 국가교통DB센터, 『교통수단 이용실태조사 연구』 도보 제외, 2014

그림 7-4

주요도시별
자전거
수단분담률 비교



② 사업 목표 및 추진방향

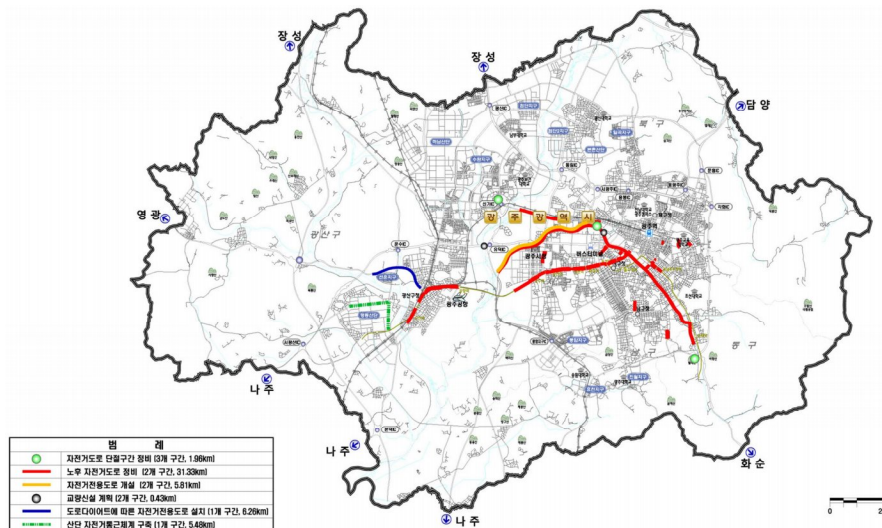
- 자전거 이용활성화를 통한 자전거교통 운영체계 재구축
- 자전거도로 연계성제고를 위한 자전거도로 건설, 단절구간 정비 및 부대시설 설치

③ 추진 체계

- 자전거 관련 전담부서 신설 및 자전거도로의 이용율제고를 위한 체계적인 운영체계 구축
- 사업아이디어 발굴이나 운영관리 등에 있어서 지역주민과 상호 협력체계 구축

④ 주요 사업 내용

- 자전거 인프라 확충
 - 자전거도로 미연계구간 건설 및 노후도로 정비
 - 쾌적하고 안전한 보행환경 인프라구축을 통한 생활교통형 교통환경 조성



자료 : 광주광역시 도시교통정비 중기계획

그림 7-5
자전거도로
개선방안

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

3) 보행 인프라의 지속적 개선 및 확충

① 현황 및 실태

- 차량중심의 운영체계, 불법주차, 전주 등 보행교통에 불리한 보행환경에 다년간 노출됨.
- 주요 간선도로 보도폭원 현황 조사 결과
 - 전체 노선 연장 중 폭원이 2.0m 이상인 구간이 26.82%인 141.62km로 나남.
 - 휠체어 통행이 어려운 구간인 2.0m 미만은 346.38km, 보도 미설치 구간은 40.05km안 것으로 조사되었음.

표 7-3

보도폭원 현황

구 분	폭원 적합노선 (2.0m 이상)	폭원 2.0m 미만	보도미설치	계
연장(km)	141.62	346.38	40.05	528.05
구성율(%)	26.82	65.60	7.58	100.00

자료 : 제3차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 지나친 보도턱에 의한 보도단절 등으로 자전거 및 보행자의 연계성과 안전성 미흡
- 차량 진·출입구 및 도로 접속부, 횡단보도 설치지점 조사 결과
 - 경계석 단차가 2cm 이하로 설치되어야 하며 조사결과 구도심 지역이 2cm 이상인 지점이 많아 휠체어 이동이 어려운 것으로 조사되었음

그림 7-6

유효보도 폭
미확보 및 보도턱
보도시설 현황



② 사업 목표 및 추진방향

- 대중교통, 자전거 등의 친환경교통수단과의 연계 활성화
- 보행자편의 증진을 위한 보행교통망 확충으로 보행권 확보

③ 추진 체계

- 블록단위, 생활권 등 지구단위중심의 보행환경개선사업 추진
- 보행자도로 인프라 개선을 위한 생활교통형 보행환경 정비체계 구축

④ 주요 사업 내용

- 생활교통형 개선사업 검토기준 설정
 - 생활교통형 개선사업지구 지정을 위한 적정 판단 및 지침 선정
 - 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 자동차 통행억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통해 보행환경을 개선하고자 지역내 생활교통형 개선사업지구 지정 검토

보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제9조(보행환경개선지구의 지정)

① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.

1. 보행자 통행량이 많은 구역
2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
3. 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

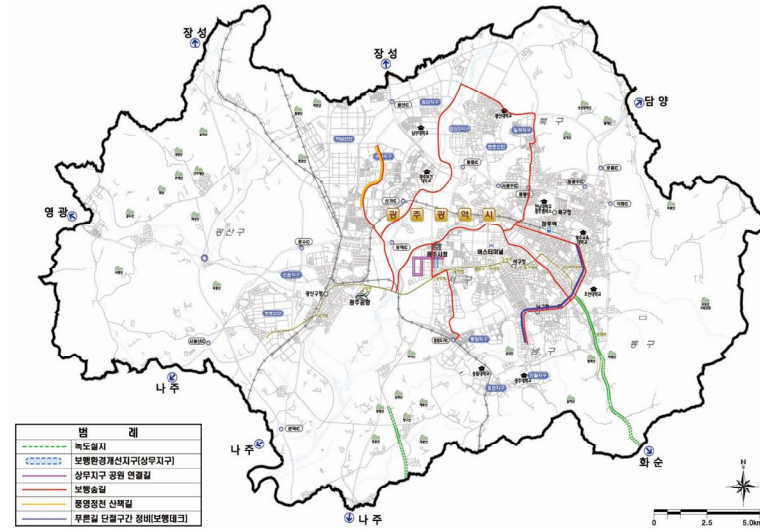
- 보행 인프라 개선 및 확충
 - 노후되고 파손된 보행자도로를 개선하고 이와 연계한 보행길 조성 등을 통한 보행 인프라 확충
 - 부적합 보도폭원, 보도의 단절, 보도턱의 회복을 통한 자전거 및 보행교통 연속성 제고
 - 차량통행, 불법주정차 등으로부터 안전하고 쾌적한 보행인프라 구축

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 주요사업 계획

- 녹도설치(남문로, 회재로)
- 생활교통형 보행환경 정비(흑석동, 봉선동, 소태동, 일곡동, 풍암동)
- 보행환경개선지구(상무지구)
- 보행길조성사업(상무지구 공원 연결길, 풍영정천 산책길)
- 푸른길 단절구간 정비(보행데크 설치, 고원식 횡단보도)

그림 7-7

보행도로 인프라
개선방안

자료 : 광주광역시 도시교통정비 중기계획

표 7-4

보행 인프라
개선사업
투자계획

단위 : 백만원

사업명	사업기간	규모	사업비
계 (10개 사업)	-	-	4,920
녹도설치(남문로, 회재로)	2018 ~ 2020년	L = 10.98km	2,097
보행환경개선지구(상무지구)	2018 ~ 2020년	L = 0.35km	220
상무지구 공원 연결길	2018 ~ 2020년	L = 7.0km	522
풍영정천 산책길	2018 ~ 2020년	L = 10.0km	750
푸른길보행데크 설치	2019 ~ 2020년	L = 35m	700
푸른길 고원식 횡단보도 설치(3개소)	2017 ~ 2020년	1식	11
보행육교 엘리베이터 설치(운천육교)	2019년	1식	260
보행육교 엘리베이터 설치(보훈육교)	2020년	1식	260
보행육교 철거(신흥육교)	2017년	1식	50
보행육교 철거(계림제1육교)	2018년	1식	50

(2) 지역 중심지 활력 증진

- 중점 사업 4건, 주요 추진 사업 13건, 투자 규모 1,330억 원
 - 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

중점 사업	No.	주요 추진 사업
아시아문화전당 도시재생 사업	1	원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생추진
	2	도시재생시범사업 지속 추진
	3	테마가 있는 특화거리 조성
아시아문화전당 기반시설 확충	4	구도심지역 근현대 건축물 보존 및 자원화
	5	광주 폴리(Folly) 활성화
	6	문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축
광주광역시 공·폐가 도시재생 추진	7	공·폐가 활용 문화 민박촌 조성
	8	원도심에 활력 불어넣기 사업 추진
	9	동지내몰림 방지를 위한 대책 마련
산업단지 노후화 개선 및 역량강화 사업	10	업종 고도화에 따른 공간재편
	11	산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
	12	업종 고도화를 위한 혁신역량강화
	13	근로자 복지환경 개선

표 7-5

지역 중심지 활력 증진을 위한 주요 인프라 프로젝트

1) 아시아문화전당 도시재생시범사업

① 현황 및 실태 주변

- 아시아문화전당과 인근 주변지역과의 부조화
 - 문화전당지구의 행정구역은 동구 충장로(금남로, 충장동, 중앙로 일원) 내에 위치
 - 국립아시아문화전당, 금남로, 충장로 및 주변지역을 중심으로 한 기존도심지역에는 종합적인 도심재생사업을 실시하여 도심활성화를 도모하고 문화예술기능 및 권역 중심기능의 확충을 지속적으로 추진
 - 금남로 일원은 국립아시아문화전당을 기반으로 광역적인 문화·예술의 중심지 기능을 담당하고 있음

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

표 7-6

국립아시아문화
전당 및 푸른길
주변
정비에정구역
현황

- 푸른길 주변과 이면도로변의 노후시가지 산재
 - 광주역~남광주역 길이 3.8km의 푸른길이 위치하고 있음
 - 국립아시아문화전당 주변에 위치한 학동2 도시환경정비사업과 서남2, 서남3 주거환경 개선사업을 도시재생 활성화지역과 연계하여 계획 수립 추진

구분	연번	사업명	구역명	위치	면적(m ²)	정비 유형	비고
국립아시아 문화전당	D3	도시환경정비	학동2	남광주역 일대	34,225	전면	재선정
	D8	주거환경개선	서남2	서석동 106번지 일대	8,178	수복	재선정
	D9	주거환경개선	서남3	서석동 470-23번지 일대	13,693	수복	재선정
	-	도시환경정비	충장2	충장로5가49번지 일대	310,880	혼합	해제
푸른길	D4	주거환경개선	동명2	동명동 170번지 일대	63,233	수복	재선정
	D5	주거환경개선	동명3	동명동 50번지 일대	23,330	수복	재선정
	-	도시환경정비	충장2	충장로5가49번지 일대	310,880	혼합	해제
	-	주거환경개선	지산1동1	지산동 673번지 일대	25,899	전면	해제

② 사업 목표 및 추진방향

- 국립아시아문화전당 및 푸른길을 거점으로 주변지역의 재생
 - 문화도시로서의 역량 강화를 위해 아시아음식문화거리 조성, 플리마켓, 주민참여 예술행사 등 다양한 행사 개최를 통해 지역 활성화
 - 푸른길 주변에 위치한 지역 자원 및 동구청 주변의 동명동 카페거리, 공방 등 문화공간을 활용하여 국립아시아문화전당 주변 구도심지역의 활력증진 도모
- 도심지역의 활력제고를 위한 도시경제 및 근린생활형의 맞춤형 도시재생
 - 도심 공동화에 따른 활성화 방안으로 도시 재생 수단과 접목 도심 내 브랜드가 있는 도심거점 구축

③ 추진 체계

- 민·관·전문가·시범사업전문가 등으로 TF팀을 구성하여 지역민주도형 추진체계 구축
- 민간·행정 역할분담을 통한 지역여건에 맞는 맞춤형 도시재생 추진

④ 주요 사업 내용

- 원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생추진
 - 원도심 상주인구 증가와 방문객 증진을 촉진하기 위한 중심시가지 정비
 - 금남로, 충장로 등 원도심 지역의 정비를 통해 관광상품 개발 및 홍보 방안 마련
 - 아시아 음식문화거리 및 음식테마 관광지구(골목길) 조성
 - 원도심의 기능증진을 위해 기 조성 되어있는 아시아음식문화거리를 정비하고 활성화를 위해 이면도로 내 음식테마 골목길을 조성하여 볼거리 제공 및 방문객 유입
 - 음식문화지구 내 위치 한 골목길의 자원 활용 ‘味 소롯길’ 조성 (맛+골목길)
 - 도시재생시범사업 지속 추진
 - 전일빌딩, 동부경찰서 등 개발가능지를 활용한 창조문화시설의 도입
 - 국립아시아문화전당 주변의 유희시설 등 개발가능지를 활용 창조문화시설 도입
 - 아시아 문화전당 및 푸른길 공원주변 재생사업과 연계한 지역 상권활성화 및 주거환경개선



그림 7-8
원도심 활성화를
위한 도심재생
방안

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 테마가 있는 특화거리 조성
 - 마을 공동체 협력센터(주민 커뮤니티센터)의 건립 및 운영지원

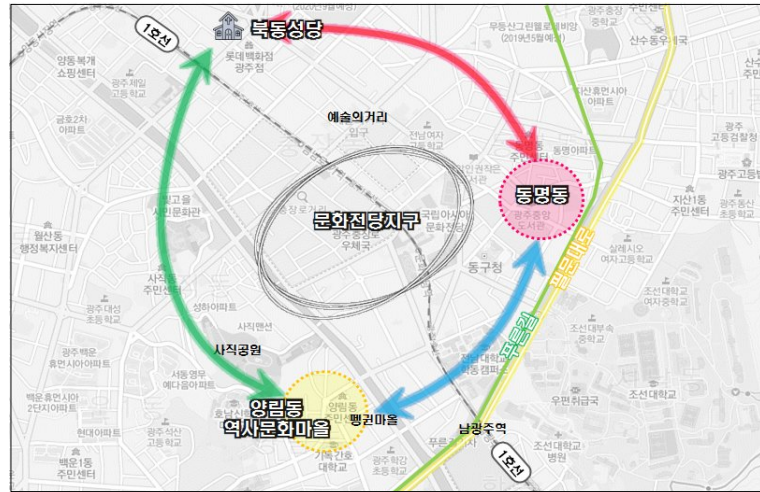
2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 재생사업 지원을 위해 마을 공동체 협력센터 조성
- 주민역량강화를 위해 재생사업 관련 강좌를 개설하고, 주민 참여 유도를 통해 지역민의 커뮤니티형성
- 재생지역 주변의 동명동 내에 위치한 근대역사문화자원 및 북동성당, 양림동 역사문화마을 연계방안 마련

그림 7-9

연계순환형 관광루트 형성(안)



2) 아시아문화전당 주변 기반시설 확충

① 현황 및 실태

- 아시아문화중심도시조성사업의 일환으로 추진되고 있는 7대문화권(문화전당권, 아시아문화교류권, 아시아신과학권, 아시아전승문화권, 문화경관·생태환경보존권, 교육문화권, 시각미디어문화권) 사업 중 문화전당권 사업의 효과가 기대보다 크지 않음.
- 아시아문화전당권은 공동화가 심한 구도심과 연계되어 활성화되어야 하나 주변과의 연계성이 아직 미약함

② 사업 목표 및 추진방향

- 문화전당 주변 문화관광기반 시설 확충을 통해 문화전당과 연계한 도심관광의 거점공간 기능을 수행할 수 있게 조성 필요
- 문화전당과 연계한 예술체험 관광지구 조성을 통해 예술관광 활성화에 기여

③ 주요 사업 내용

- 광주 폴리 활성화⁴⁶⁾
 - 폴리 유지를 위한 안정적 시스템 구축
 - 도시재생사업과 연계해 지속적으로 추진
- 문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축
 - 무료 WiFi 존 조성, 스마트앱 무료주차 안내 시스템과 연동된 주차장 건설
 - 문화예술서비스를 제공하는 스마트 시설물(건축물) 등으로 플랫폼 범위 확대

3) 광주광역시 공·폐가 도시재생 추진

① 현황 및 실태

- 광주시 공·폐가는 비도시구역인 광산구를 제외한 4개 구에서 총 2,045채, 연면적 184,970㎡에 달함(동구 549, 서구 371, 남구 546, 북구 579채)
- 도시쇠퇴현상이 가속화되는 원도심을 중심으로 공·폐가 밀도가 집중되어 있으며, 인구유출, 지역상권 침체 등의 도심공동화 현상이 심화되고 있음

② 사업 목표 및 추진방향

- 주거지역으로 형성되었으나 쇠퇴하고 있는 공·폐가 밀집도가 높은 지역 중심으로 도시재생 추진

46) 광주폴리는 2011년 광주디자인비엔날레 개막을 앞두고 광주 구도심 곳곳에 11점의 소형 건축물을 조성한 특별 프로젝트이다. 폴리(Folly)의 건축학적 의미는 '본래의 기능을 잃고 장식적 역할을 하는 건축물'을 뜻함.

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 2025 광주광역시 도시재생전략계획에서 제시된 지산유원지 지역자원을 활용한 특화마을 조성 및 노후 주거지 정비에 따른 도시재생 뉴딜사업 추진

③ 주요 사업 내용

- 공·폐가 활용 문화 민박촌 조성
 - 공·폐가를 활용해 공동 라운지, 취사장, 야외 공간을 갖춘 민박 시설 조성
 - 유희시설 등을 활용한 창조문화공간 조성
- 원도심에 활력 불어넣기 사업 추진
 - 지역민들을 위한 복합문화공간으로 한옥 체험관 조성
- 등지내몰림 방지를 위한 대책 마련
 - 등지내몰림 방지를 위한 조례 제정을 통해 지역상권 및 지역공동체 보호

4) 산업단지 노후화 개선 및 역량강화 사업

① 현황 및 실태

- 하남일반산업단지는 광주광역시 광산구 장덕, 오선, 안청, 도천동 일원에 위치해 있으며, 1981.1월에 착공하여 1991.3월에 준공함.
- 전체면적은 5,944천㎡이며, 가동업체수 990개, 종사자수 25,144명임 (2017년 9월말기준)
 - 주요업종은 기계, 석유화학, 음식료임(가동업체수 기준)

표 7-7

하남일반
산업단지 개요
(2017년 9월)

구분	착공연도	준공연도	면적(천㎡)	생산액	위치
하남일반	1981.1	1991.3	5,944	9조 6천억 원	광주광역시 광산구
	가동업체수		종사자수		주요업종
	990		25,144		기계, 석유화학, 음식료

자료: 하남산업단지관리공단

- 산업단지의 노후화 및 경쟁력 저하에 따른 산업단지 신활력 여건 조성 필요

② 사업목표 및 추진방향

- 4차산업 선도 산업단지 육성
- 주변 지역의 성장을 견인할 수 있는 도시성장의 거점
- 근로자와 기업이 모두 행복한 복합산업거점

③ 추진체계

- 하남산업단지 재생사업추진단 구성
 - 하남산업단지 재생사업의 성공적인 추진과 사업의 실현성 확보를 위해서는 광주광역시의 적극적인 참여와 관련 유관기관, 입주기업, 주민들과의 네트워크가 중요함
- 추진협의회 구성
 - 하남산단개선사업 실무추진팀, 근로환경개선사업 실무추진팀 구성

④ 주요 사업 내용

- 업종 고도화에 따른 공간재편
 - 주력업종의 전략적 집적화
 - 휴폐업 업체에 대한 관리, 휴폐업 부지(민간부지)를 활용하여 융복합집적지 조성
 - 신성장 유망업종의 유치를 위한 공간재편
- 산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
 - 교통체계의 정비 및 확충
 - 산업단지의 새로운 이미지 창출을 위한 가로 경관 개선
- 업종 고도화를 위한 혁신역량강화
 - 성장유망산업을 중심으로의 연구소 수요를 검토하여 산업단지 내 연구역량 강화

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 신성장 유망업종의 고도화를 위한 기업지원시설 도입
 - 중소기업체들의 혁신역량을 강화 할 수 있는 지원방안 마련
- 근로자 복지환경 개선
- 근로자 건강센터, 문화복지시설 등 안전·편의 시설 확충
 - 근로자 기숙사 및 복합된 근로자 주거지원시설 건립을 통하여 정주지원 및 복지 및 편의기능 확충

(3) 사회적 혼잡 비용 절감

- 중점 사업 5건, 주요 추진 사업 11건, 투자 규모 5조 300억 원
- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

표 7-8

사회적 혼잡 비용
절감을 위한 주요
인프라 프로젝트

중점 사업	No.	주요 추진 사업
도시철도 2호선 조기착공	1	도시철도 2호선 조기착공
광주권 광역 철도망 구축사업	2	광주~화순간 광역철도
	3	광주~나주(혁신도시)간 광역철도
친환경 철도망 조기 구축 및 확대	4	화순~나주(혁신도시)간 철도(모노레일)
광주~대구 달빛내륙철도 사업	5	광주역~광주성정역간 복선전철화
	6	광주역 지하에 대합실 플랫폼, 지하주차장 등 조성
물류시설 확충	7	각화농산물도매시장 시설 현대화
	8	빛그린 산업단지 공동물류센터 조성
	9	하남산단 재생사업에 따른 물류 인프라 확충
	10	물류시설 기능개선
	11	하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화

1) 광주권 광역철도망 구축사업

① 현황 및 실태

- 국토공간 광주권 거점도시간을 연결하는 철도시설의 부재로 도로교통량이 집중되는 실정
- 광주 도시철도 1호선과 혁신도시간을 각각 연계하는 광주~화순, 광주~나주 간 광역철도망 시설의 확충이 요구됨
- 기존 호남광역권 추진전략에서 수요부족에 따른 경제성 미흡으로 검토 단계에서 중지됨

② 사업 목표 및 추진방향

- 사업목표 : 지난 2015 파리기후협약에 따른 국가 온실가스 감축을 위하여 철도중심 녹색간선철도망을 구축하여 적극적으로 온실가스 감축 추진
- 사업방향 : 광주~나주(혁신도시), 광주~화순간 대도시권 광역철도 시행계획 및 제4차 국가철도망 구축계획에 수정·반영

③ 추진체계

- 중앙정부의 대규모 재정지원이 필요한 사업으로서 광주광역시와 전라남도와의 상호 협력체계를 구축하여 추진

④ 주요 사업내용

- 광주~화순간 광역철도
 - 사업내용 : 광주~화순간 철도 12.4km
 - 위치/사업비 : 소태역(광주) ~ 화순읍 ~ 화순전남대병원 / 5,225억원
 - 모노레일 등 친환경수단 도입 및 기 구축된 광주시철도 연장 검토
- 광주~나주(혁신도시)간 광역철도
 - 사업내용 : 광주~혁신도시간 철도 21km
 - 위치/사업비 : 효천역~남평읍~혁신도시~나주역 / 8,770억원

2) 광주~전남 광역철도망 조기 구축

① 현황 및 실태

- 추진 상황

- 호남권 광역경제발전계획(물류망연계사업)에 반영: '09. 04.
- 광역철도건설 타당성조사용역 완료(노선 선정): '10. 04.
·용역명: 광주~혁신도시, 화순간 광역철도 건설 타당성 조사용역 (B/C=0.56)
- 제3차 국가철도망구축계획('16~'25) 고시 <미반영>: '16. 06.
- 제3차 대도시권광역교통시행계획('17~'20) 반영 건의(시 → 국토부): '16. 11
- 제3차 대도시권광역교통시행계획('17~'20) 고시: '17. 02.
·광역교통시설 후보 대안으로 '광주~나주간 광역철도 건설사업' 선정
- 문재인 정부 '광주·전남 지역공약' 채택: '17. 05.

- 문제점

- 사전 타당성조사 용역('10. 04.) 결과 경제성이 낮아 예비타당성 조사 통과가 쉽지 않은 실정. 예비타당성 조사 면제 후 국가주도 정책 사업으로 추진 건의
·근거규정 : 2017년 예비타당성조사 운영지침 제11조
- 관련지자체 의견
·(전라남도) 광역철도는 운영비를 전액 지자체가 부담해야 함에 따라 사업 추진에 소극적
·(나주시) 광역철도연결에 따른 인구 및 지역상권 유출 우려로 반대 입장
- 「제3차 국가철도망구축계획('16~'25)」및 「제3차 대도시권광역교통시행계획 ('17.~'20.)」을 수정·건의하여 해당 사업을 추가 반영함이 최우선

② 사업 목표 및 추진방향

- 광주와 광주 근교지역의 광역생활권·경제권 구축을 통해 지역경쟁력 강화
- 광주의 산업 기반, 문화시설, 의료시설 등 주요 시설을 광주 근교지역이 공

동 활용할 수 있도록 하여 자원의 활용도 제고 및 주민 편의 증진

- 광주와 빛가람혁신도시, 화순 전남대병원 등 주요 거점 간 연계 강화 및 지역민 편의성 증대를 위한 광역대중교통 인프라 구축
 - 빛가람혁신도시, 화순간 대중교통수요 충족 및 광주전남 연계발전 유도
- 빛가람혁신도시 정주여건 개선
 - 빛가람혁신도시 교통체계 확충을 통한 정주여건 개선 및 인구유입 유도

③ 추진 체계

- 사업주체: 국토교통부
- 지원근거: 2017년 '제3차 대도시권광역교통시행계획('17~'20)' 고시
 - 문재인 정부 국정과제 반영 내용: (도로·철도 공공성 강화) 일반철도 간선망 구축 등 교통 네트워크 효율화

④ 주요 사업 내용

- 광주~빛가람혁신도시간 철도
 - 광주 효천역~남평읍~혁신도시~나주역 (L=21 km)
 - 친환경 태양광 동력 기차를 도입하여 스마트에너지 활용 극대화
- 광주~화순간 철도
 - 광주 소태역~화순읍~화순전남대병원 (L=12.4 km)
 - 모노레일 도입 및 기 구축된 도시철도 연장 검토
- 화순~빛가람혁신도시간 철도
 - 화순읍~앵남역~남평읍 (L=8.2 km)
 - 기존 경전선(광주송정~순천) 단선전철화 할 경우, 화순~남평 구간만 전철화 또는 기존선을 활용한 모노레일 도입하여 화순전대병원~빛가람혁신도시간 연계
 - 現, 화순~빛가람혁신도시 (버스: 1시간 20여분(환승2회) 소요)

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

3) 물류시설 확충⁴⁷⁾

① 각화농산물도매시장 시설 현대화

- 필요성 및 목적
 - 시설의 노후화 및 도매시장 거래량 증가에 따른 처리 한계 발생
 - 농산물 물류 및 유통 효율화 제고
- 현황 및 문제점
 - 거래량 대비 시설 협소
 - 유사한 거래 실적이 있는 타 광역시 비교 부지면적 협소

표 7-9

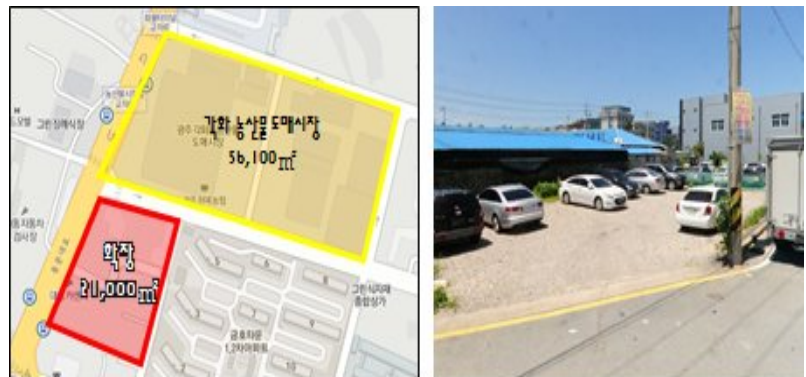
농산물도매시장
비교

구분	부지면적	연면적	연간 거래실적(톤)	개장일	비고
부산반여	151,642	77,820	158,483	200.12.22	
인천삼산	107,912	58,194	213,970	2001.05.09	
광주각화	56,206	35,672	234,918	1991.02.27	
대전오정	68,499	43,223	233,127	1989.11.02	'13.10 시설현대화

- 주차공간 부족
 - 시설공간 부족에 따른 주차공간 침범, 주차면 감소(464 → 429면)
 - 주차장 부족으로 화물터미널 130면 임대사용

그림 7-10

각화농산물
도매시장 현황



47) 광주광역시, 광주광역시 지역물류기본계획 수립용역, 2017

- 사업 개요

- 시설 이전에 따른 재정부담 해소 및 기존 상권 유지를 위한 재건축 검토
- 위치 : 現 각화농산물도매시장 일원(일반상업지역)
- 규모 : 기존 도매시장 부지 56,206㎡(재건축)
·확장부지 : 21,000㎡, 광주 북구 동문대로 238-8일원
(준주거지역, 국유지 사유지 혼재)
- 사업비 : 850억원(부지 매입비 490억원, 시설 재건축비 360억원)
- 재원조달방안 : 공영도매시장 시설현대화 사업 공모
- 사업기간 : 2020년~ 2024년

- 기대효과

- 종합 물류기능 수행 및 수요 대응력 강화, 중소 소매업체·유통업체 등 연계 강화 및 생산자와 소비자의 욕구 충족 등 다양한 수요에 대한 경쟁력 제고
- 친환경 농수산물 공급 기회 확대 및 사회 경제적 파급효과 증대로 지역경제 활성화
- 시설 현대화로 하역비 등 유통비용 절감

② 빛그린 산업단지 공동물류센터 조성

- 필요성 및 목적

- 자동차부품 업체 등 입주기업의 물류비 절감을 위한 인프라 확충 필요
- 산단 내 공동 물류센터 조성을 통해 입주기업 경쟁력 강화

- 현황 및 문제점

- 빛그린산단 내 친환경 부품 클러스터 조성사업 추진
·규모 1,420천㎡ / 사업비 3,030억원
·기술지원센터, 글로벌 비즈니스 센터 등 신설
- 물류비용 과다 등 자동차 부품업체의 입주 및 활성화에 빨간불
·전남대학교 연구팀의 실태조사 결과 빛그린산단 내 입주 의사 가 있는 기업은 20.1%에 불과
·입주 의사가 없는 이유로 ‘물류비용 과다’ 20.7%, ‘다른 곳으로 이전’ 15.6%, ‘이전비용 부담’ 14.8% 등으로 조사됨
·정부와 지자체 특별지원, 부품기업의 집적화 등 요구

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 주차공간 부족

- 시설공간 부족에 따른 주차공간 침범, 주차면 감소(464 → 429면)

- 주차장 부족으로 화물터미널 130면 임대사용

- 사업 개요

- 빛그린 산단의 자동차 부품 클러스터 조성에 따른 공동물류센터 조성

- 공동물류센터 조성으로 입주기업 경쟁력 강화('15년 광주금형특화단지 사례 참조)

- 위치 : 빛그린 산업단지 내(함평군 월야면 외치리 124 일원, 지원시설용지)

- 지원시설용지 이면서 진출입이 용이하며 1공구, 2공구에 접근성 양호

- 규모 : 부지면적 10,000㎡, 연면적 7,500㎡

- 재원조달방안 : 뿌리산업 특화단지 지정, 지원 사업 공모(산통부)

- 사업비 : 114억원 (국비 30%, 시비 30%, 민자 20% 국비융자 20%)

- 부지 12억원 + 시설 건축비 102억원

그림 7-11

친환경 부품
클러스터
조성사업



- 기대효과

- 자동차부품업체들의 물류효율화를 통한 경쟁력 제고

- 화물자동차 통행량 감소를 통한 교통 혼잡 완화와 환경오염 개선

- 친환경 자동차부품 클러스터의 경쟁력 강화

③ 하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충

- 필요성 및 목적
 - 30년 이상된 노후산업 단지로서 화물수송을 위한 산단 내 물류 인프라 (지원시설) 확충 필요
 - 하남산업단지 경쟁력 강화를 위한 산단 내 지원시설 확충
 - 기업 및 제조활동에 편리한 산업환경 창출
- 현황 및 문제점
 - 하남고속도로 광산 IC와 인접하여 광역적 접근성 우수
 - 사업장 위치에 대해 만족하고 있는 기업 39.8%(고속도로, 시내 접근 편리성 등)
 - 지역 내 가장 노후화된 산업단지
 - 1단지 1983년, 2단지 1987년, 3단지 1991년 조성되어 35년 이상 경과
 - 건축, 교통 및 복지 기반이 열악한 노후산업단지로서 근로환경 및 정주환경 열악
 - 하남산업단지 재생사업지구 지정('17.12. 재정비 방식)
 - 기반시설과 지원시설 및 편의시설 등을 확충·개량하여 복합산업공간 조성
 - 복합용지 도입을 통한 산업시설, 주거, 상업 등의 복합단지 조성 추진
 - 산업입지개발법 개정에 따라 새로 도입된 복합용지 설정기준 마련(국토부)
- 사업 개요
 - 하남산단 재생사업과 연계하여 물류지원 융복합 Complex 조성
 - 하남산업단지 내 부족한 편의시설 및 지원시설을 확충하고 근무여건 개선
 - 위치 : 1단지 내 안청공원 부지 활용(광산구 하남산단9번로 62) 공유지
 - 규모 : 지하3층, 지상8층, 부지면적 5,000㎡
 - 사업비 : 643억원(융복합컴플렉스 398억원, 도로개선 245억원)
 - 사업추진방안
 - 물류지원 융복합 Complex 조성
 - 도로구조개선 및 확폭

2.

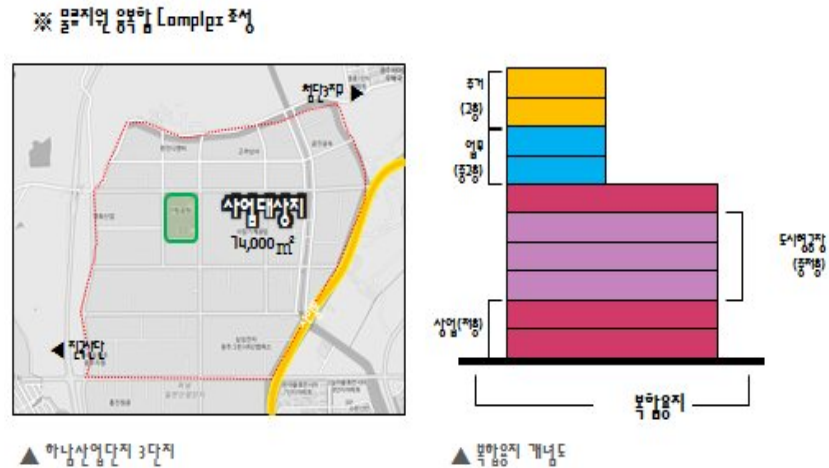
지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

그림 7-12

물류지원 융·복합
Complex 조성



- 기대효과

- 지원시설 확충 및 구조고도화를 통한 산업단지 물류경쟁력 상승
- 편의 및 지원시설 확충으로 근로자 근무여건 개선

4) 물류시설 기능개선

① 서부 농수산물 도매시장 시설 개선

- 필요성 및 목적

- 시설 노후화 및 도매시장의 규모 확장으로 물량 처리 용량 부족
- 화물차량의 대형화·다양화에 따른 진출입 도로 협소
- 시설·장비 개선 및 도매시장 내 교통환경을 개선하여 농수산물 물류 및 유통 효율화 제고

- 현황 및 문제점

- 서부 농수산물 도매시장 시설 현황
 - 규모 : 부지면적 111,201m², 건축연면적 61,696m²
 - 주차장 : 1,130대(지상 842, 지하 247, 장애인 31, 임산부 10)
 - 1일 평균 이용객 12,000명, 이용차량 10,000대

계	청과물동	채소동	수산물동	관리동	쓰레기처리동 외
61,696㎡	31,839㎡	9,158㎡	12,830㎡	4,784㎡	3,085㎡

표 7-10

서부 농수산물
도매시장 시설
현황

- 지속적인 성장과 물동량의 꾸준한 증가로 경매장과 주차시설 부족
 - 채소경매장 : 규모 협소, 진출입 복잡(경매 2회 실시)
 - 부족한 공간으로 인해 경매장 밖에서 농산물을 하차하게 되어, 교통 정체와 민원발생
 - 화물차량들의 규격은 대형화되는 반면 경매장 진출입구의 높이가 낮음 (3.5m) → 화물차량 진출입에 어려움 발생
- 사업 개요
- 주차빌딩 조성
 - 협소한 경매장 공간 및 주차공간 확보를 위해 주차빌딩 조성
 - 위치 : 도매시장 주차장 내
 - 규모 : 부지면적 2,000㎡, 연면적 6,000㎡ (지상 4층)
 - 사업비 : 19억원
 - 사업기간 : 2019~2023년



그림 7-13

서부 농수산물
도매시장
주차공간 확보

- 채소동 확장

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 주차빌딩을 건설하고 일부 주차공간에 채소경매장 확장 부지로 활용
- 위치 : 도매시장 내 채소동 주차공간
- 규모 : 연면적 9,158㎡ → 12,158㎡ (3,000㎡ 확장)
- 사업비 : 38억원
- 사업기간 : 2023년~2024년

• 진출입 동선 개선

- 도매시장 시설 개선 및 조업차량의 조업 동선 구축 및 공간 마련을 위해 진출입 및 내부동선 검토
- 사업비 : 2억원
- 사업기간 : 2022년

- 기대효과

- 도매시장 시설개선을 통해 도매시장의 기능 및 유통 활성화
- 소비자에게 안전하고 우수한 품질의 농산물 공급 기회 확대

② 하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화

- 필요성 및 목적

- 국가물류시행계획에 따른 철도 물류산업 경쟁력 강화를 위한 하남역CY의 활성화 방안 마련 필요
- 철도 광역인프라 구축 후 철도물류산업 활성화의 기반 조성
- 열악한 운영환경 개선을 위한 지원, 편의 시설 조성

- 현황 및 문제점

- 물동량 감소로 인한 CY 기능 상실
 - 연간 취급능력은 114,067TEU이지만, 현재 50% 수준으로 운영
 - 계약열차제, 운송할증 등으로 인한 경제적 문제로 운송중지('14.10)
→ 현재 100% 육상운송
- CY 운영 여건 열악
 - 화물차 운전자, 물류기업 직원 등 약 100여명의 근로자가 이용
 - 컨테이너를 사무실로 개조, 이용(전기시설의 경우 기업이 자비로 설치·이용)

- 철도 물류 서비스 개선을 위한 인프라 구축 노력
 - ‘철도물류산업 육성 및 지원에 관한 법률’(‘16.3)을 제정
 - 전국적 철도인프라 활용을 통한 택배화물 운송확대
- 호남과 연계된 광역철도망 구축 예정
 - 경전선 전철화 및 광주~대구 내륙철도 구축 예정
 - 광역철도망 구축시 철도물류 인프라 확대로 서비스 개선 전망



그림 7-14

사업 대상지

- 사업 개요
 - 운영환경 개선으로 기존기업 근무여건 개선 및 경쟁력 강화, 신규 기업 유치
 - 사업비 : 5억원(국비)
 - 사업기간 : 2020년 ~ 2022년
 - 규모 : 부지 면적 1,000㎡, 지상3층
 - 주요시설 : 매점, 휴게소, 수면실 등 기타 편의시설
- 기대효과
 - 광역철도망 구축과 철도물류 인프라 확대에 따른 철도물류 활성화 기여
 - 하남역 CY의 운영환경 개선을 통해 기존 물류기업의 근무여건 개선 및 경쟁력 강화를 통한 신규 물류기업 유치

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

제8장 정책과제 및 시사점

1. 지역인프라 정비 및 확충을 위한 자원 확보 방안

(1) 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

1) 정부의 SOC 예산 추이 및 전망

- 2018년도 정부 예산은 428.8조원으로 전년대비 28.3조원이 증액된 7.1% 증가했지만, SOC 예산은 19조원으로 전년대비 -14.2%로 가장 많이 감소
 - 정부는 공공부문 일자리 확충, 아동수당 신설 및 노인 기초연금 인상, 저소득층 기초생활보장 확대 등 소득주도 성장 등에 최우선적으로 예산을 배정
 - 이에 비해 도로, 철도와 같은 SOC 시설, 수리시설 개보수와 같은 농업생산 시설, 하수관로 정비 등의 환경기초시설 등 구조조정 추진
- 정부는 SOC 예산을 대폭 감소시킨 것은 그동안 축적된 SOC 스톡을 고려하여 신규 사업을 최소화하였다고 함.
 - 신규 건설 대신 기존 시설 활용도를 높이고, 설계 적정성 검토를 통해 고규격 과잉설계를 지양하고, 계속사업은 집행 시설 및 투자성으로 우선순위와 연차별 소요를 재점검할 계획
- 정부는 SOC 투자에 대한 관심과 중요성 모두 낮아지고 있음
 - 전체 세출예산에서 SOC 예산이 차지하는 비중은 2007년에 11%에서 2018년 4.4%으로 대폭 축소

1. 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

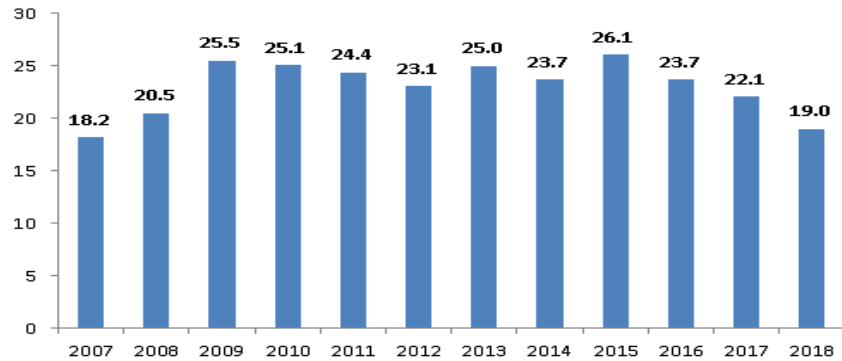
1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

그림 8-1

SOC 예산
추이(2007~18)

단위 : 조원



- 2017~2021년 국가재정운용계획을 보면, 재정의 적극적 역할 강화로 우리 사회의 구조적 문제를 해결하는데 역점을 두고 있음.
 - 전체 재정지출 규모는 2018년 429조원에서 2021년 500조원으로 연평균 5.8% 증가를 계획
 - 청년일자리 창출, 실업급여 단계적 확대, 아동수당 도입 등 일자리 중심과 소득주도 성장을 지향
- 경제분야의 경우 그동안의 투자 스톱을 감안하여 전체적인 투자규모는 줄이는 것으로 계획
 - 특히, SOC 예산은 연평균 7.5%씩 축소시켜 2021년에는 16.2조원 수준으로 축소할 계획

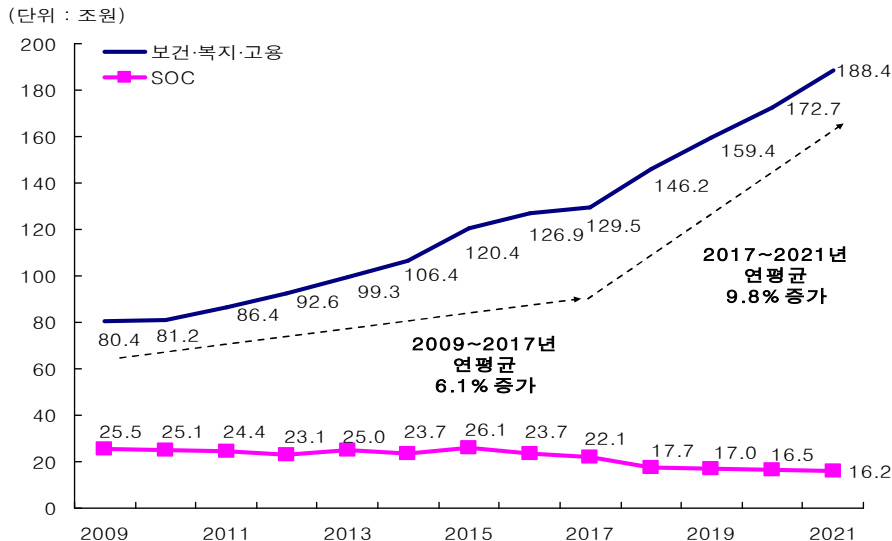
표 8-1

2017~21 국가
재정운용계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2017~21 연평균
◆ 총지출	400.5	429.0	453.3	476.7	500.9	5.8
1. 보건·복지·노동	129.5	146.2	159.4	172.7	188.4	9.8
2. 교 육	57.4	64.1	68.1	72.7	75.3	7.0
3. 문화·체육·관광	6.9	6.3	6.4	6.5	6.6	-1.0
4. 환 경	6.9	6.8	6.7	6.6	6.5	-1.6
5. R&D	19.5	19.6	19.7	19.8	20.0	0.7
6. 산업·중소기업·에너지	16.0	15.9	15.7	15.4	15.1	-1.5
7. SOC	22.1	17.7	17.0	16.5	16.2	-7.5
8. 농림·수산·식품	19.6	19.6	19.5	19.4	19.2	-0.5
9. 국 방	40.3	43.1	45.3	47.7	50.4	5.8
10. 외교·통일	4.6	4.8	4.9	5.0	5.0	2.3
11. 공공질서·안전	18.1	18.9	19.0	19.2	19.5	1.9
12. 일반·지방행정	63.3	69.6	74.2	77.9	81.3	6.5

자료: 대한민국정부, 2017~2021년 국가재정운용계획, 2017.10.19.

- SOC 예산과 사회복지 예산간 격차가 향후 더욱 벌어져 SOC 예산이 복지 예산의 1/10 수준으로 축소될 것으로 예상
 - 2009~2017년 동안 사회복지 예산은 연평균 6.1% 증가, 2017~ 2021년 동안에는 연평균 9.8% 급등할 것으로 나타나고 있음
 - 이에 따라 SOC 예산과 사회복지 예산의 격차는 2009년 54.9조원에서 2017년 107.4조원, 2021년 172.2조원으로 확대될 계획
- 사회복지 예산은 2016년 전체 세출예산의 31.3%를 기록해 30%를 초과하기 시작하여 2021년에는 37.6% 수준이 될 것으로 계획
 - SOC 예산은 2018년에 처음으로 5% 이하로 떨어져, 4.4%를 기록했고, 2021년에는 3.2%가 될 것으로 전망
 - SOC 예산은 2017년부터 2021년까지 1/3이 삭감되며, 2021년 SOC 예산 규모는 사회복지 예산의 1/10 수준으로 위축될 것으로 예상



자료 : 국회예산정책처 “대한민국 재정 2017”, 기획재정부 보도자료(2017.8.29.); 박용석 외, SOC 예산 감소가 국내경제에 미치는 파급효과 및 정책과제, 한국건설산업연구원, 2017.10, p.9 재인용

그림 8-2

2009~21년 SOC
및 사회복지 예산
추이

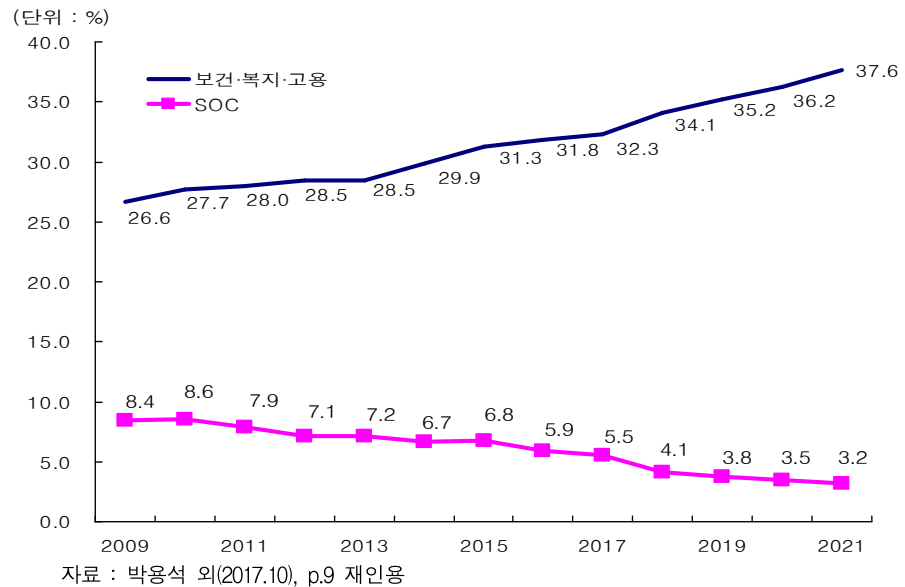
1. 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

그림 8-3

2009~21년 SOC
및 사회복지
예산의 전체예산
대비 비중



2) 지방자치단체 SOC 예산 추이

- 지방자치단체(이하 지자체) 세출예산 중 SOC 분야는 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문으로 볼 수 있음
 - 수송 및 교통 예산은 도로, 도시철도, 해운·항만, 항공·공항, 대중교통·물류 등 5개의 세부항목, 국토 및 지역개발 예산은 수자원, 지역 및 도시, 산업 단지로 구분됨
- 추가경정예산을 포함하여 전체 지자체의 세출 예산은 2008년 161.2조원에서 2015년 234조원으로 7년간 72.8조원 증가
 - 사회복지 예산은 같은 기간동안 33.9조원에서 72.7조원으로 가장 많이 증가했고, 일반 공공행정은 20.2조원에서 26.8조원으로 6.6조원 증가
 - 하지만, 국토 및 지역개발이 16.2조원에서 15.5조원으로 0.7조원, 수송 및 교통은 19.3조원에서 18.8조원으로 0.5조원, 과학기술이 0.7조원에서 0.6조원으로 0.1조원 감소
 - 결과적으로 지자체 세출예산 중 SOC 부문의 감소를 보이는 추세를 보임

단위 : 조원, %

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	161.2	178.1	183.2	185.5	198.9	208.9	220.3	234.0
일반공공행정	20.2	20.7	21.8	22.6	23.8	24.3	25.2	26.8
공공질서 및 안전	2.4	2.5	2.9	3.1	3.7	3.8	3.5	3.8
교육	7.1	8.1	8.4	9.2	10.2	10.3	10.0	10.4
문화 및 관광	7.1	8.4	9.2	8.5	9.1	9.6	9.8	10.4
환경보호	17.2	18.3	19.2	19.7	20.3	20.7	21.3	22.3
사회복지	33.9	38.0	42.1	45.2	49.0	55.8	65.6	72.7
보건	2.5	2.6	2.9	2.7	2.9	3.3	3.4	3.9
농림해양수산	11.7	13.2	14.1	14.3	15.1	15.6	15.9	16.5
산업·중소기업	3.1	3.5	3.8	3.8	4.2	3.9	3.8	4.0
수송 및 교통	19.3	22.2	20.2	18.3	19.1	18.8	18.4	18.8
국토 및 지역개발	16.2	18.4	16.8	15.4	16.6	16.4	15.8	15.5
과학기술	0.7	0.8	0.5	0.3	0.5	0.6	0.6	0.6
예비비	2.2	2.4	2.2	2.3	3.1	3.1	3.0	3.4
기타	17.4	19.0	19.3	20.1	21.4	22.6	23.8	25.0

자료 : 지방재정통합공개시스템 ; 박철한 외, 지역 SOC 예산 분석 및 시사점, 한국건설산업연구원, 2017, p.15 재인용

표 8-2

전체 지자체
세출예산 추이
(명목, 추경포함)

- 전체 세출예산에서 차지하는 비중을 보면, 사회복지는 2008년 21%에서 2015년 31.1%로 10.1%p 증가
 - 이에 비해 수송 및 교통은 12%에서 8%로 -4%p, 국토 및 지역개발은 10%에서 6.6%로 -3.4%p로 이 2개 부문을 합친 SOC 예산은 22%에서 14.6%로 7.4%p 감소
- 2015년 기준으로 각 광역지자체의 전체 세출예산에서 국토 및 지역개발이 차지하는 비중은 세종시가 21.9%가 가장 높고, 대부분의 지역은 최소 3%에서 9.5% 수준을 보여주고 있음
 - 수송 및 교통의 경우 부산이 14.4%로 가장 높고, 광역도의 경우 대부분 5% 내외의 비중을 보이고 있음
 - 2010년과 2015년의 SOC 예산의 증감율을 광역 지자체별로 비교하면 다음과 같다. 대전과 충남이 각 36.5%, 28.2%로 감소폭이 가장 큰 반면, 울산의 경우 16.7% 증가한 것으로 나타남

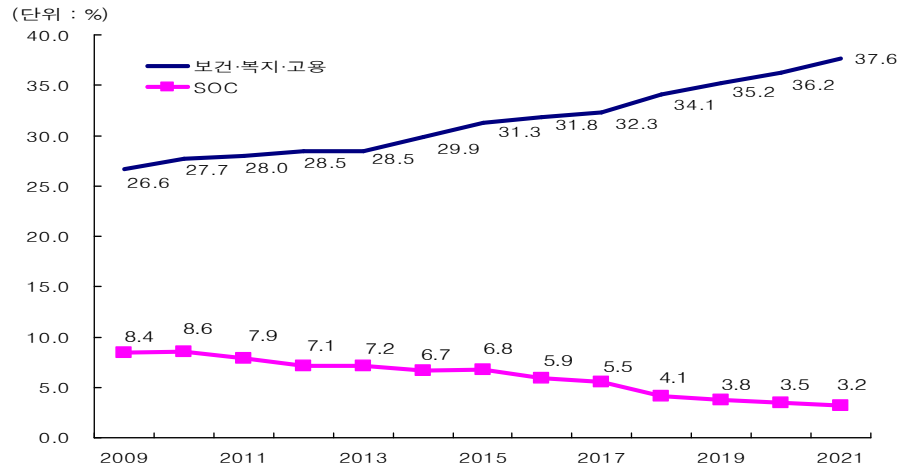
1. 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

그림 8-4

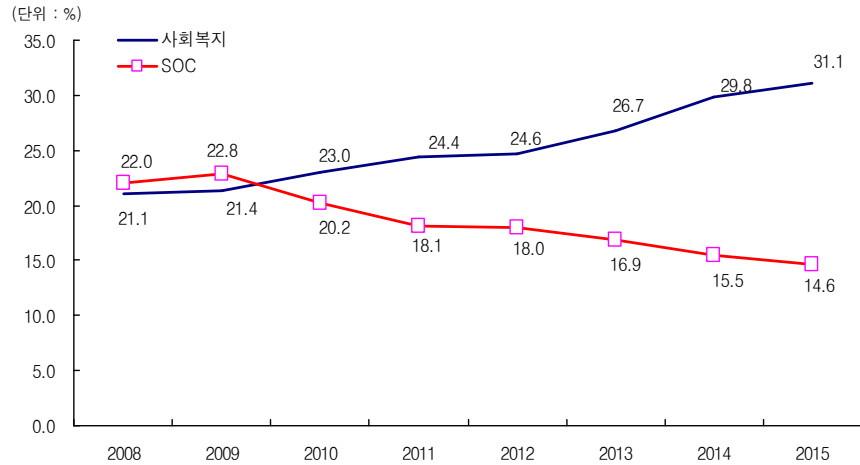
지자체 SOC와
사회 복지
예산비중 추이



자료 : 전개서, p.26

그림 8-5

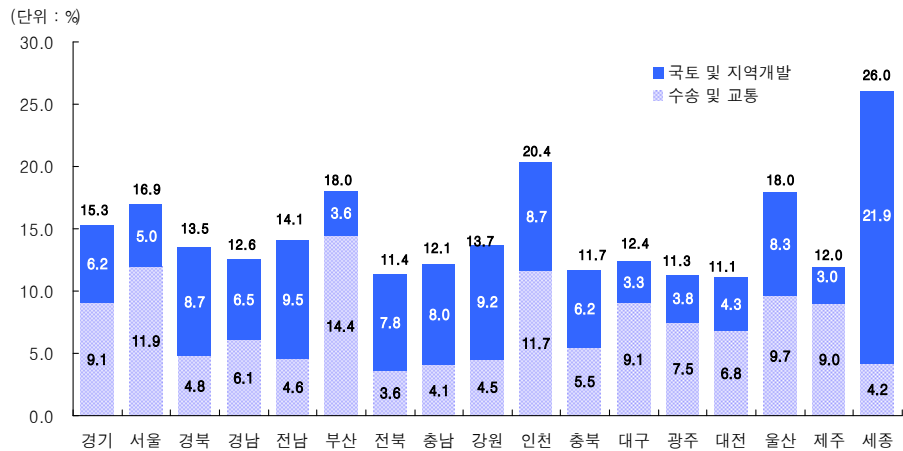
2015년 시도별
SOC 예산 비중



자료 : 상계서, p.25

그림 8-6

지자체별 SOC 예
산 2010~2015 년
간 증감율



주 : 지역산업연과표 계수가 없는 세종시는 계산에서 제외됨.

자료 : 상계서, p.53

3) 정부와 지자체 SOC 예산간의 관계

- 통상적으로 중앙정부의 SOC 예산이 증가하면 지자체 SOC 예산이 증가하고, SOC 예산이 감소하면 지자체 SOC 예산은 감소하게 됨
- 최원구 외(2014.3)⁴⁸⁾는 2014년 정부 예산 편성이 지자체 각 부문별 예산에 미치는 효과를 분석
 - 2014년도 정부 예산중 복지부문은 8.7% 증가했고, SOC는 -4.3% 감소
 - 정부 예산은 지자체의 각 부문별 예산이 세출 탄력성에 의해 증가 또는 감소하는 것으로 분석
 - 2008~2013년 광역 지자체를 대상으로 분석한 결과, SOC(교통 및 물류) 분야에서 중앙정부 예산 대비 광역 지자체의 세출 탄력성은 0.58로 분석
 - 이는 정부 SOC 예산이 1% 감소하면 광역 지자체 SOC 예산은 0.58% 감소하는 것을 의미
- 나경연 외(2017.12)⁴⁹⁾은 2018년도 SOC 예산의 감소분 3.1조원을 광역 지자체 16개 전체 SOC 예산의 합에서 각 지자체별 SOC 예산 비중에 따라 배분된다고 가정하고 각 지자체에 미치는 영향을 분석
 - 16개 전체 광역 지자체의 SOC 예산에서 가장 큰 비중을 차지하는 지역은 경기, 서울, 경북 순이며, 가장 낮은 지역은 제주, 대전, 광주 순
 - 2018년 SOC 예산 3.1조원이 감소한 것을 지역별 SOC 예산 비중에 따라 지역별로 배분하면 경기 6,100억원, 서울 5,600억원, 경북 2,400억원순으로 분석

48) 최원구 외, 재정여건변화에 대응한 지방자치단체 세출예산 조정 방향, 한국지방세연구원, 2014.3, pp. 69~70

49) 나경연 외, 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원, 2017.12, pp.22~23

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

표 8-3

지역별 SOC예산
비중 및 SOC
예산 감소분

단위 : 조원, %

지역	SOC 예산 비중	SOC 예산 감소분(3.1조원) 추정 ^e
강원	4.69	0.15
경기	19.76	0.61
경남	6.71	0.21
경북	7.64	0.24
광주	1.85	0.06
대구	3.33	0.10
대전	1.70	0.05
부산	7.12	0.22
서울	18.09	0.56
울산	2.40	0.07
인천	6.88	0.21
전남	6.42	0.20
전북	4.30	0.13
제주	1.34	0.04
충남	4.53	0.14
충북	3.26	0.10
전국 합계	100.00	3.10

주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널데이터(panel data)자료를 이용한 결과, e는 추정치
자료 : 나경연 외(2017.12), p.23

(2) 지역 인프라 투자 재원 확보를 위한 정책과제

1) 기본방향

- 본 연구에서 제시하는 지역 핵심 인프라사업은 지역 스스로 중요하다고 판단하는 사업들로 중앙정부 추진 사업, 중앙정부의 보조를 받아 지자체가 추진하는 사업, 지자체 자체 추진사업 등으로 구분할 수 있음
 - 중앙 정부가 추진 주체인 사업이라 하더라도 지자체가 중요하다고 판단하는 사업이면 지역 핵심 인프라 사업이라 할 수 있음
- 지역 핵심 인프라 사업의 추진이 어려운 것은 제도적 요인, 민원 등 다양한 요인을 찾을 수 있지만 대부분 재원 확보가 가장 큰 문제로 지적되고 있음

지역	사업명	지연사유 등
부산시	금강공원 재정비	재원확보 등으로 사업지연
대전시	유성시장 재정비촉진지구 선도사업	2016년 이후 국시비 보조금 중단으로 사업중단
부천시	역곡문화체육센터 건립	예산확보 및 보상협의 등으로 사업지연
	성심고가교 확장공사	재원 미확보로 사업지연
거제시	거제 동서간 연결도로 건설	가용재원 부족에 따른 예산확보 문제로 사업지연

주 : 2013~2016년 기간 동안 투자심사가 완료된 총사업비 500억원 이상 사업

자료 : 지방재정 365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

표 8-4

재원확보
미흡으로 사업이
지연된 지역
인프라 사업 사례

- 지역 인프라 사업의 투자 재원은 중앙정부 자원, 중앙정부의 보조와 함께 투입되는 지자체 자원, 민간자본 등으로 구분할 수 있음
 - 중앙정부 재원으로 투입되는 사업은 정부 주도의 국책사업
 - 지자체가 주도하지만 중앙정부의 사업 선정 및 보조금 지원의 가이드라인에 따라 추진되는 사업
 - 지자체 재원으로 투입되는 사업으로 지자체 주도의 사업
 - 민간자본으로 추진되지만 중앙정부 및 지자체의 재정 보조, 인센티브 등 일부 역할이 필요한 사업
 - 조세담보금융제도(TIF), 저소득층주택세액공제(LIHTC) 등 투자지원 정책을 통한 자원 조달
- 본 연구는 위와 같이 다양한 유형의 지역 인프라의 개선과 확충을 위한 재원의 확보와 이를 원활히 할 수 있는 지원방안을 모색할 것임

2) 국가 차원의 정책과제

① 중앙정부 SOC 예산의 적정 수준 유지

- 국가 차원에서 국토의 균형발전과 경쟁력 향상을 위한 교통 및 물류 부문의 투자확대는 지자체 입장에서도 지역의 핵심적 사안이 되고 있음
 - 교통·물류시설들은 대부분 국가가 주도해야 할 사업으로 궁극적으로 중앙정부의 지속적인 투자는 지역발전에 매우 중요함
- 지자체의 핵심 지역인프라 사업인 교통 및 물류 부문 등 대규모 사업을 제대로 추진하기 위해서는 중앙정부의 SOC 투자 정책의 기조를 안정적으로 유

1. 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

지해야 함

- 대통령 공약 사업을 포함한 지역 핵심사업의 추진 및 적정 기한 내 완료 등을 고려할 때 신규 SOC 재정투자의 확대는 필요
- 지역발전을 위한 인프라 정비 및 확충에 필요한 재원의 조달을 위해서는 SOC 재정투자는 안정적으로 유지되어야 함
 - SOC 예산의 급격한 감축으로 지역 필수시설을 포함한 신규 인프라사업의 추진에도 상당 부분 부정적 영향을 미칠 것으로 우려
 - 정부의 SOC 예산 축소는 지자체의 SOC 사업을 위축하는 부정적 연쇄효과가 불가피 함
- 국토교통부 SOC 예산상의 신규사업 예산은 2012년 5,624억원을 기록한 이후 지속적으로 감소 추세
 - 2015년 이후에는 신규 사업 예산이 1,000억원대에 머물러 있으며, 2018년에는 383억원에 불과

표 8-5

국토교통부 SOC
예산 중 신규
사업 예산

단위 : 건, 억원

구분	전체		도로		철도		기타	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
2012	78	5,624	24	683	-	-	-	-
2013	96	2,506	33	1,055	4	175	59	1,276
2014	82	2,072	17	153	6	345	59	1,574
2015	28	1,898	24	846	4	1,052	-	-
2016	45	1,030	22	359	2	221	21	450
2017	60	1,845	22	1,080	6	269	32	496
2018	32	383	3	6	-	-	29	377

자료 : 국토교통부 각 연도별 보도자료

② 교통·에너지·환경세의 존치

○ 현황 및 문제점

- 휘발류와 경유를 과세 대상으로 하는 교통·에너지·환경세는 교통 인프라 시설 확충에 소요되는 재원 마련을 위해 1994년에 목적세인 교통세로 도입되어 2018년 12월 31일에 폐지될 예정
 - 정부는 2012년 목적세 폐지 방침에 따라 교통세 뿐만 아니라 농어촌특별세, 교육세 폐지를 추진했지만, 교육세는 영구세로 전환되었고 농어촌특별세는 2024년 6월까지 일몰기한이 연장됨

- 교통·에너지·환경세는 1994년에 도입될 때에는 2.5조원이 징수되었다가 2016년 14.2조원(예산안 기준) 규모로 확대됨.
- 2007년부터 세수의 80%는 교통시설특별회계로 전입, 15%는 환경개선특별회계, 3%는 에너지·자원사업특별회계, 2%는 국가균형발전특별회계로 전입
- 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계는 2016년에 16.4조원⁵⁰⁾ 규모로 교특회계 예산의 평균 80% 이상이 교통·에너지·환경세로부터 전입
- 교통·에너지·환경세법이 폐지될 경우 교특회계의 핵심 재원이 없어지므로 지역 인프라의 핵심사업으로 지적되고 있는 도로, 철도, 항만 등 교통 인프라의 투자 재원 조달에 어려움이 발생할 것으로 우려됨

○ 정책과제

- 교통·에너지·환경세의 지속 존치 필요
- 지역 핵심 교통 인프라의 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요
- 교통·에너지·환경세의 조세 체계는 단일세로 농특세나 교육세와 같이 다른 세액에 부과(sur-tax)하지 않으며, 세입과 세출의 연계가 어느 정도 일치하여 목적세 고유의 기능을 유일하게 발휘하고 있음
- 미국, 독일 등에서도 SOC 예산의 안정적 확충을 위해 1950년대부터 현재까지 목적세를 유지하고 있음⁵¹⁾

50) 기획재정부(2016), 『2016 나라살림』, p.205.

51) 미국은 1956년부터 연료세, 자동차세, 타이어세를 재원으로 특별회계를 운영, 독일은 1955년부터 휘발유세, 자동차세를 재원으로 특별회계 운영중

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

③ 예비타당성조사 방식 개선

○ 현황 및 문제점

- 지역 핵심 인프라사업의 상당수는 예비타당성조사를 거쳐 수행되는 대형 국책사업이 상당부분 포함되어 있음
- 예비타당성조사 수행에 적용되는 방법론과 기본 가정들은 학계, 실무계 및 정책담당자 등의 검증과 공청회 등을 거쳐 정기적으로 개선될 필요가 있음
 - 경제성분석 기간의 결정, 사회적 할인율 수준, AHP설문 대상의 범위 등은 예비타당성조사의 결론을 바꿀 수 있는 중요한 항목들로 이러한 사항들에 대한 공식적인 의견수렴 또는 검증 절차가 부재함
 - 구축물의 내용연수(40년~50년)에 비하여 타당성분석의 내용연수(도로 및 철도 평균 30년)가 너무 짧으므로 편익이 과소평가 될 가능성이 존재함
→ 편익기간 과소산정에 의한 과소투자 우려

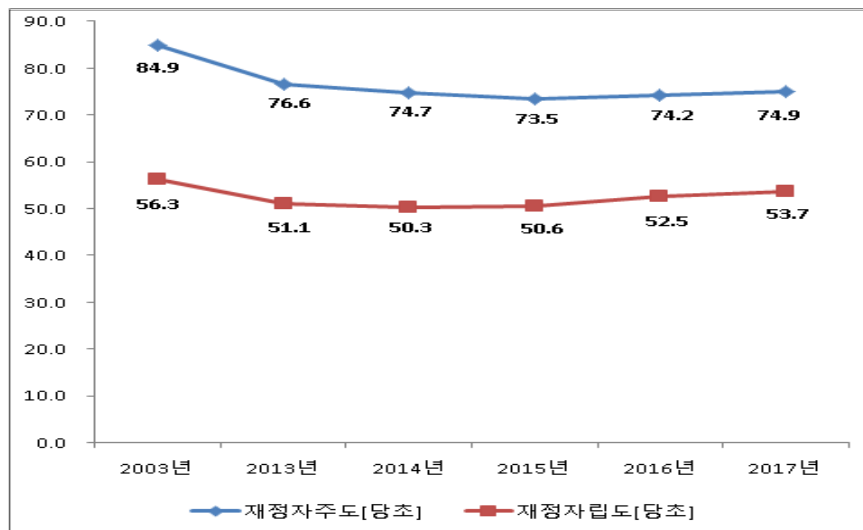
○ 개선과제

- 평가방법론을 개선하기 위하여 공식적으로 학계, 전문가, 정책담당자, 시민 단체 등의 의견을 수렴하는 과정을 정기적으로 가질 필요가 있음.
- 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능이 미달되는 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 상향식 투자 의사결정 방식 도입 필요
 - 예를 들어 도로의 경우 구간별 속도, 안전도, 쾌적성 등 성능지수를 실사를 통하여 측정하여, 성능이 미달되는(정체, 노후화 또는 사고위험) 구간부터 투자의 우선순위를 결정해 나가는 방식임

3) 지방자치단체의 자주적 투자자원 확대

① 현황 및 문제점

- 지역인프라 사업은 지자체가 우선적으로 완공되기를 원하는 지역개발사업으로 지자체가 주도적으로 사업추진을 활성화해야 하는 사업
 - 중앙정부의 사업을 제외하고 지자체가 주도적으로 지역 스스로의 가용 재원으로 계획하고 추진하는 것이 바람직
- 우리나라의 지자체 여건상 지자체가 자체적으로 지역 인프라 사업을 추진하는 것은 매우 어려운 실정
 - 지자체의 평균 재정자립도⁵²⁾는 2003년 56.3%에서 2017년 53.7% 수준으로 지속적으로 감소, 재정자주도⁵³⁾의 경우에도 2003년 84.9%에서 2017년 74.9%로 하락하는 추세
 - 2016년도 기준으로 재정자립도 50% 이상인 지자체가 전체 243개중 11개로 4.5%에 불과, 나머지 95.5%는 자체수입으로 지자체 예산의 절반을 충당하지 못하고 있음
 - 특히, 59개 지자체는 재정자립도가 10% 미만으로 재정의 대부분을 중앙정부의 지방교부세 및 국고보조금과 같은 이전재원에 의존하고 있는 실정



자료 : 지방재정 365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

52) 지방자치단체의 전체 재원에 대한 자주재원의 비율, 자체수입/지자체 예산규모×100%
 53) 지방자치단체의 세입중 자체수입과 자주재원의 비율, 재정자주도가 높을수록 지자체가 재량껏 사용할 수 있는 예산의 폭이 넓음, 자체수입+자주재원/지자체 예산규모×100%

그림 8-7

재정자립도 및
재정자주도 추이

1.
정부 및
지자체 SOC
예산 추이 및
전망

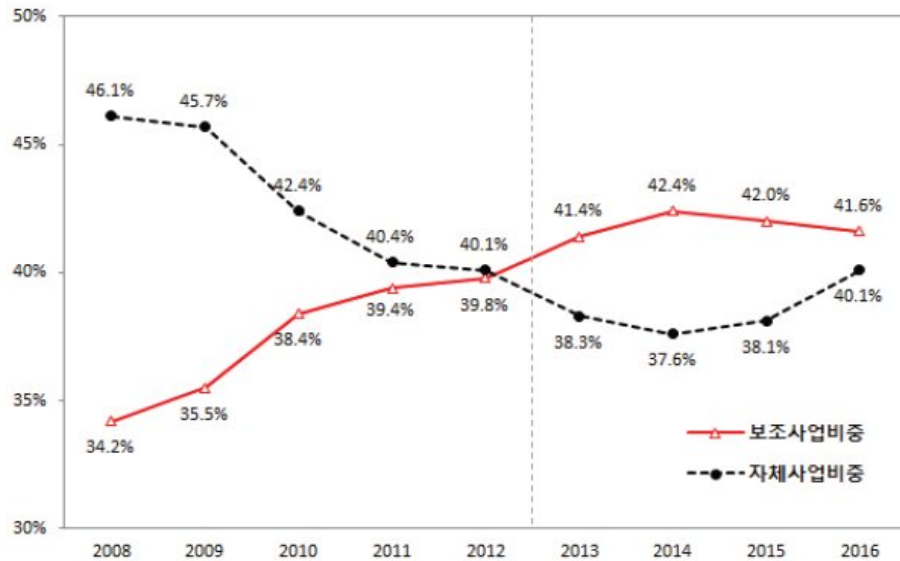
1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

그림 8-8

지자체
국고보조사업 및
자체사업 비중

- 지자체 전체 예산 중 지역개발을 위해 자율적으로 시행할 수 있는 자체사업 비중은 지속적으로 하락, 이에 비해 중앙정부에 의존적인 국고보조사업 비중은 증가하여 지방자치에 역행하는 예산구조 추이를 보이고 있음



주 : 일반회계 + 특별회계 순계 당초예산을 기준으로 계산
자료 : 행정자치부(지방재정연감) / 하능식 외, 중장기 지방세제 발전방안, 한국지방세연구원, 2017.6

- 2015년 기준, 국세 대 지방세 비중은 75.4 : 24.6로 재원조달 책임성인 지방세 비율은 24.6% 수준
- 지방교부세, 국고보조금 등 이전재원 조정 후 지방(지방교육 포함)의 실질 재정사용액(재정지출책임성)은 58.1%로 재원조달과 재정지출의 균형을 이루지 못하고, 지자체 재정의 중앙정부 의존성이 고착화되고 있음

표 8-6

2015년 전국
지자체
세입재원별 결산
내역

세입항목	금액(조원)	비중(%)	연평균증가율(2003~2015)
합계	227.5	100.0	5.3
△ 자체수입	95.0	41.8	
- 지방세	71.0	31.2	6.6
- 세외수입	24.0	10.6	
△ 이전수입	79.5	34.9	7.4
- 지방교부세	35.1	15.4	5.0
- 국고보조금	44.4	19.5	9.9
△ 보전수입 등 내부거래	46.9	20.6	
△ 지방채	6.1	2.7	6.6

주 : 일반회계 + 특별회계 결산 순계 기준
자료 : 행정자치부(지방재정연감) / 전개서

② 검토과제⁵⁴⁾

- 지자체의 재정 능력을 보강하기 위해서는 직접적으로 국세와 지방세를 조정하는 방안을 검토할 수 있으나 이는 중장기적으로 개선방안을 모색해야 함
 - 이에 따라 현실적으로 가능한 방안으로서 현행 지방재정조정과 관련된 제도를 보다 내실있는 방향으로 재조정하는 방안 검토가 필요

○ 지역 인프라 사업 추진시 중앙정부 지원 확대

- 지방교부세 중 보통교부세는 재원이 부족한 지자체에 대해서 재원을 보장하는 것을 주된 목적으로 하고 있는바, 기준 재정수입액이 기준재정수요액을 상회하는 재원 초과 지자체 대해서는 보통교부세가 교부되지 않음
 - 2015년의 경우 서울, 수원, 성남, 고양, 과천, 용인, 화성 등 7개 지자체에 대해서는 보통교부세가 교부되지 않음
 - 보통교부세는 상대적으로 저개발지역에 그 지원액이 집중되기 때문에 비수도권에 대한 이전재원의 지원을 집중시키는 효과를 보이고 있음
- 지방교부세 중 지자체별로 특별한 재정수요에 대응하여 배분하는 임의적 교부금의 성격을 갖고 있음

구분	비율(%)	규모(억원)	비고
총 계	100	9,874	
△ 지역현안수요	40	3,950	지자체의 지역현안사업 등
△ 시책수요	10	987	국가적 행사 및 국가적 장려사업 행정, 재정 운영실적 우수단체 인센티브 등
△ 재난안전수요	50	4,931	재난복구 및 예방사업 등

주 : 재난안전수요는 2015년부터 국민안전처에서 교부·운영

자료 : 행정자치부, 2015년 지방교부세 산정해설

- 지방재정조정제도는 각각의 특성에 따라 목적과 운영방식이 다르지만 지역 인프라의 개선과 확충과 같이 실제 운영할 때 대부분 조건부 보조금으로 운영되는 사례가 많음
 - 특히, 국고보조금의 경우 사업별 매칭펀드(Matching Fund) 방식으로 운영되어, 재정 지원의 불균형과 지자체 부담이 가중되는 문제를 내포

54) 윤영선·박용석, 지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진현황과 지원방안, 한국건설산업연구원, 2002을 기반으로 작성

표 8-7

2015년
특별교부세
교부대상 및
재원규모

1. 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

- 일부 지자체의 경우 경지정리사업, 관광개발사업, 농업기반사업 등에 대해 지자체 부담 능력이 없어 사업비를 반납하는 사례가 발생하고 있음
- 현실적으로 지자체가 추진하는 지역 인프라 개발사업에 있어서 중앙정부에 대한 자원 의존도는 매우 높은 상황
- 지자체 차원에서 대규모 투자사업에 해당하는 총사업비 200억원 이상인 시·도의 신규투자사업 또는 총사업비 100억원 이상인 시·군·구의 신규 투자사업은 지방재정 중앙투자심사를 거쳐야 하는데, 중앙정부가 대부분의 사업을 지원하고 있음
- 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역 인프라의 개선 및 확충 사업 추진시 중앙정부의 부담비율을 상향 조정하고, 배분에 있어 재정력이 낮거나 저개발 수준이 높은 지자체에는 보조금을 차등 지원하는 방안의 검토 필요

표 8-8

2016년 제1차
지방재정 중앙
투자심사 중
주요결과

지역	사업명	총사업비 (억원)	재원조달(억원)					
			국비	시 (도)비	군 (구)비	민자	채권	기금
서울	통합선착장 조성	300	150	150	-	-	-	-
부산	식만~사상간 도로건설사업	3,132	1,396	1,736	-	-	-	-
대구	대구국가산업단지 블록형 마치크로그리드 구축사업	490	265	30	-	195	-	-
	대구권 광역철도 건설사업	1,197	762	141	-	-	77	217
인천	(동구) 복합문화체육센터 건립	324	100	75	146	-	-	-
광주	용두-담양대전간 도로확장	300	77	223	-	-	-	-
경기	해양안전체험관 건립	403	300	100	3	-	-	-
	(수원) 수원야구장 리모델링	470	135	57	278	-	-	-
강원	(정선) 급경사지 붕괴위험지역 정비사업	241	120	24	97	-	-	-
충북	(제천) 제3산업단지 조성사업	1,184	-	70	160	954	-	-
충남	(천안) 천안지역단위 가축분뇨통합관리센터 설치	228	140	10	10	68	-	-
전북	(전주) 서곡광장~송천동 간 중로(1-10) 개설공사	378	-	5	303	-	70	-
전남	영암·해남 관광레저형 기업도시 진입도로 개설	3,036	1,518	1,518	-	-	-	-
	(광양) 기능성 화학소재 클러스터 구축	398	207	75	85	26	-	-
경북	(포항) 구 포항역~효자역 구간 폐철도부지 공원화	132	50	15	67	-	-	-
	(안동) 경북 생강 출하조절센터 건립	290	60	18	42	170	-	-
경남	(밀양) 가축분뇨 공공처리시설 설치사업	150	120	10	11	-	-	9
제주	한국생산기술연구원 제주지역본부 건립	440	264	132	-	-	-	44

자료 : 지방재정 365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

○ 지역 인프라 사업 예산 확보를 위한 지방채 발행의 효율화

- 지방채 발행에 관한 지자체의 재량권을 수익성이 있는 사업들에 중심으로 확대하는 방안을 검토
 - 현재, 우리나라의 경우 실질적인 지방채 시장이 존재하지 않음⁵⁵⁾
 - 지자체의 지역 인프라 개발의 필요 재원은 장기자금 형태로 소요되므로 지방채의 발행을 효율화하는 방안도 적극 모색할 필요가 있는바, 시장 기능을 활용한 지방채 발행을 활성화하도록 유도할 필요가 있음
- 지방채 발행에 있어 중앙정부는 지자체의 재정 여건을 감안하여 지방채 총량 규모를 설정하고, 지자체로 하여금 지방채 운영의 효율성과 안정성을 유지하기 위해서 지방채 계획을 수립하도록 유도
 - 중앙정부는 발행 지방채가 소화될 수 있도록 기금이나 재정투융자 특별회계 등 정부 재정 자금과 시장 공모를 통해서 지방채 인수를 확대하고, 공모채 인수에 대한 세제상 혜택을 강화할 필요가 있음

○ 지역발전투자협약제도 활성화⁵⁶⁾

- 현실적으로 거의 모든 핵심 지역개발사업은 중앙정부와 지방자치단체의 협력 내지 공동의 노력 없이는 추진과 성공이 거의 불가능
 - 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의 조정하고 계약방식을 통하여 공동으로 추진하는 지역발전투자협약제도 활성화 검토 필요
- 지역의 핵심 인프라 개발사업은 중앙정부와 지자체의 공동의 이해관계나 관심이 큰 사업들로서 지역발전투자협약제도의 적용이 필요한 사업
 - 지역발전투자협약제도를 도입하게 되면 중앙정부와 지방자치단체의 관계가 동반자적인 관계로 변하게 되고 투자의 중복을 방지할 수 있음
 - 또한 지역이 원하는 사업에 대하여 심사숙고하여 우선순위를 설정하게 하는 등 전략적 접근 능력을 제고시킬 수 있음

55) 행정안전부, 지방채 시장 활성화 방안, 2010.12

56) 이원섭, 지역발전투자협약제도 실천방안, 국토정책Brief, 국토연구원, 2011.4.11

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

- 지역발전투자협약에 의해 시행되는 지역 인프라 사업은 연차별 투자계획에 따라 중앙정부 및 지자체의 예산반영을 의무화함으로써 협약제도의 신뢰성을 확보해야 함
- 또한 중앙정부는 지자체들이 협약으로 추진하는 다양한 지역발전사업에 대해 우선적인 국비 지원이 필요

○ 지자체의 자주적 자원 확충을 위한 정책과제⁵⁷⁾

- 지자체가 스스로 재정수요를 감당할 수 있도록 지방세의 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정운영과 주민요구의 대응능력 제고 필요
- 국세와 지방세의 세원비중 조정, 세목 신설권(지방세 법정외세) 및 선택권, 세율 결정권, 비과세 및 감면결정권 부여 여부 등에 대한 검토
- 지자체 스스로 별도의 자원확충을 위해 자체적인 신세원 발굴, 국세 이양⁵⁸⁾을 통한 지방세 확충

4) 정부·지자체와 민간의 협력사업 활성화⁵⁹⁾

① 현황 및 문제점

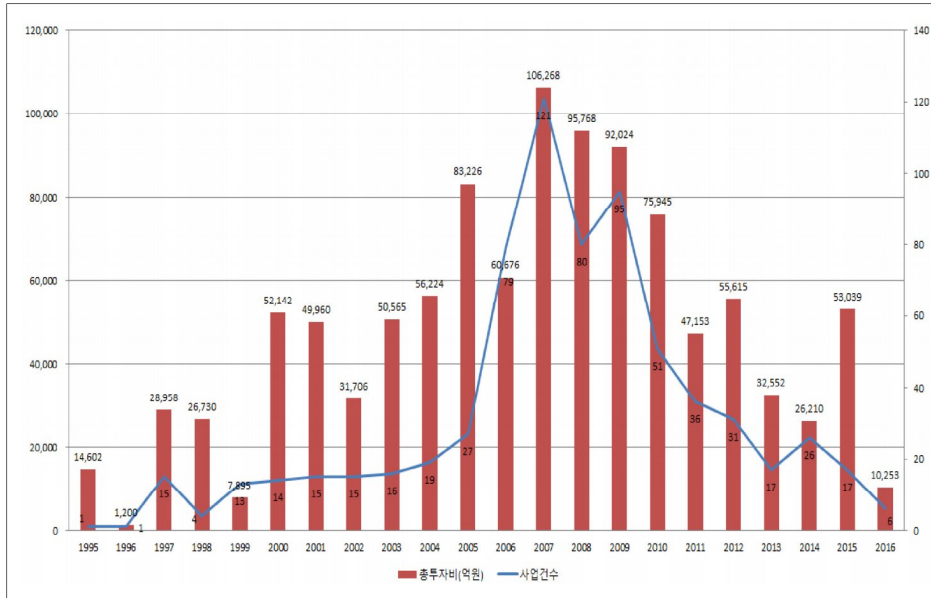
- 민간투자사업(이하 민자사업)은 부족한 정부 재정을 보완하고 사회 기반시설의 적기 공급을 위해 활용되고 있음.
- 2016년 12월 말까지 협약 체결 후 추진 중인 민자사업은 총 699건, 총투자비 106조원 규모
- 총투자비 기준으로, 도로가 45.0조원(42.5%)으로 가장 큰 비중을 차지, 이어 철도 19.8조원(18.7%), 교육 10.0조원(9.5%), 환경 14.0조원(13.3%) 순임
- 민자사업은 부족한 정부의 SOC 재원을 보완하고 지역 경제에 활력을 불어넣을 수 있는 유력한 대안이지만, 현재 축소되어 사업 자체가 위축되어 있음

57) 자세한 내용은 다음을 참조하기 바람. 하능식 외, 중장기 지방세제 발전방안, 한국지방세연구원, 2017.6

58) 현재 논의 차원에서 제시되고 있는 것은 주행분 자동차세의 정액보전금 인상, 담배 등의 개별소비세의 이양, 양도소득세의 이양, 지방소비세의 확대 등이 있음

59) 박용석 외, SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급효과 및 정책과제, 한국건설산업연구원, 2017.10

- 민간투자사업의 사업 건수 및 총투자비 규모는 2007년 사업 건수 121건, 총투자비 10.6조원 규모에서 2016년 6건, 1조원 수준으로 대폭 축소됨



자료 : KDI 공공투자관리센터, 『2015년도 KDI 공공투자관리센터 연차보고서』, 2017.4, p.85.

그림 8-9

민간투자사업의
총투자비 및 사업
건수 추이

② 검토과제

○ 민간투자사업 정상화에 대한 정부와 지자체의 명확한 의지 표명

- 불확실한 정부 리스크를 최소화하여 정부와 지자체를 믿고 투자할 수 있는 정책 환경이 조성되어야 함.
- 민간투자사업은 장기 투자사업으로 정책에 대한 신뢰가 없이는 장기 투자를 유치할 수 없으므로 민간투자 정책에 대한 신뢰성 회복이 필요

○ 민간투자 대상사업 기준 재정립

- 민간투자 대상 사업, 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환 필요
- 우리나라 「민간투자법」은 민간투자 대상 시설을 법률에서 구체적으로 정하는 열거주의 방식(positive system)을 채택하고 급변하는 사회·경제적 환경과 시장 환경을 법률에 탄력적으로 반영하는 데 한계가 있음.

1.
정부 및
지자체 SOC
예산 추이 및
전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

- 열거주의 방식을 적용하더라도 모든 민자사업은 사전에 다양한 검증 단계를 거치므로 무분별한 민자사업의 추진은 제어될 수 있음
- 민자사업으로 제안된 모든 사업들은 적격성 조사를 통과해야 하고, 이후에는 민간투자심의위원회의 심의를 거쳐야 하며, BTL 사업은 주무 부처와의 협의와 기획재정부의 검토를 거쳐 국회에서 사업 한도액 승인을 받아야 함.

○ 정부고시사업 활성화

- 최근 BTO 사업의 정부고시사업이 거의 없음, 민간부문이 투자 재원이 있어도 투자할 수 있는 인프라시설이 고시되어 않아 민간투자가 일어날 수 없음.
- 풀링(Pooling)에 의한 전체 사업 평가와 민간투자 목표예산 사전배분 절차에 의하여 정부가 민간투자사업을 꾸준히 고시하는 의지가 필요함.
- 재정사업과 민자사업의 구분 없이 예비타당성조사 수행 후에 적격성조사(VFM : Value-for-Money)⁶⁰를 통과한 사업에 한하여 일정 비율을 민자사업으로 추진하는 민간투자 목표예산 사전배분과정을 거치는 것이 필요
- 예컨대 금년에 필요로 하는 SOC 투자 규모를 상정하고 목표 예산을 배분, 재정:민자 = 80:20

○ 노후 인프라의 성능개선 추진시 대한 민간투자 방식 적용

- 부족한 SOC 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발(Rehabilitation) 유형의 민간투자 활성화가 필요
- 노후 인프라 시설의 성능개선 사업의 민간투자 방식 적용을 위한 관련 매뉴얼, 사업추진 절차 등의 수립 필요

5) 노후 인프라의 유지관리 및 성능개선

- 노후 인프라에 대한 유지관리 및 성능개선을 위한 재원을 지자체가 자체적으로 조달하는 것은 매우 어려운 것이 현실, 중앙정부의 지원이 필요
- 지자체도 정부의 지원만을 의존하기 보다는 자체적인 자원 확보를 위한 다

60) 정부실행 대안과 비교하여 민간투자 대안이 적격한지의 여부를 판단하는 조사

각적인 대안 확보가 필요

○ 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정

- 현재, 「지속가능한 기반시설관리 기본법」이 의원입법으로 제안(2017.11.15.)되어 있는바, 관련 법의 조속한 제정이 필요
 - 관련 법 제정시 하수도, 수도, 도시철도, 지방하천 등 지자체 노후시설에 대해 정부가 지원할 수 있는 근거가 마련
 - 지자체는 기반시설 사용자에게 대한 사용요금 추가 등으로 자체 재원확보 근거 마련
 - * 도 로 : 프랑스, 일본 등 주요국 통행료를 국내보다 평균 2.9배 부과
 - * 상수도 : 지방상수도 평균요금은 주요국이 국내 보다 평균 3.7배 부과
 - * 하수도 : 하수도 평균요금은 해외 주요도시 보다 평균 6.7배 부과
- 「지속가능한 기반시설관리 기본법」 주요 내용
 - 기반시설 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법」 제2조 제6호에 따른 기반시설 중 공공이 책임지고 관리할 시설로서 사고 시 광범위한 인적·물적 피해가 우려되는 시설 14종
 - * 교통시설(6종) : 도로, 철도, 도시철도, 공항, 항만, 여객터미널
 - * 수자원시설(4종) : 하천, 댐, 수도, 저수지
 - * 환경시설(3종) : 하수도, 공공폐수처리시설, 가축분뇨처리시설
 - * 유통·공급시설(1종) : 공동구
 - 국토교통부는 기반시설 관리에 관한 기본계획 5년 마다 수립하고 기반시설 관리위원회와 국무회의의 심의를 거침
 - 관리감독기관은 기본계획에 따라 소관 기반시설에 대한 관리계획을 5년마다 수립하고 기반시설 유형별로 최소유지관리 기준을 설정·고시
 - 관리주체가 유지관리비용을 지원받으려면 관리계획 수립, 성능개선비용을 지원받으려면 관리계획을 수립하고 성능개선 총당금을 적립
 - 국가 및 지자체는 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위해 관리주체에게 조사·진단, 보수·보강, 성능개선 비용 등을 보조·융자할 수 있음
 - 사용료를 부과하는 관리주체는 기반시설 사용자에게 유지관리 및 성능개선에 필요한 재원 조성을 위한 부담금을 부과·징수할 수 있음
 - 관리주체가 기반시설의 노후화에 대비하여 적립하는 성능개선 총당금은 관

1. 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

리·운영 수익금, 일반회계 및 교통시설특별회계로 부터의 전입금, 공공기관 운영 효율화를 통한 자금 등을 재원으로 함

○ 지자체의 노후 인프라 개선을 위한 조례 제정

- 일부 지자체는 노후 인프라의 체계적 관리를 위한 관련 조례를 제정
 - 「서울특별시 노후 기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」(’16.7.14.)
 - 「전라남도 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」(’17.11.2.)
- 향후 「지속가능한 기반시설관리 기본법」 제정과 관련해서 관련 법 이행에 필요한 규정을 담은 관련 조례 제정을 적극 검토할 필요가 있음
- 이와 관련하여 부록에 「광주광역시 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」(안)을 수록함.

○ 특별회계 설치 / 민자사업 활성화 / 지자체 예산의 우선 배정

- 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토
 - 지자체의 주요 인프라의 안전확보·성능개선을 위한 특별회계 설치
- 시설물 안전 및 성능개선사업에 민자사업 활성화 유도
 - 교량, 도로 등 주요 인프라 시설의 안전 및 성능개선(내진, 노후시설 개선) 사업 추진시 민자사업 활용
 - 학교시설 안전 및 성능개선사업은 BTL 사업으로 추진 → 학교 복합화 및 그린학교사업과 연계
- 시설물 안전 및 성능개선 사업에 지자체 예산의 우선 배정
 - 도시철도, 도로 및 하수관로 등 시민생활에 직결된 주요 인프라 시설의 안전 향상과 성능개선을 위한 예산 항목 조정 검토

6) 도시재생 사업에 대한 지자체의 자주적 투자재원 마련

- 대부분의 광역 지자체는 관내 노후 도심지에 대한 도시재생 사업을 추진하고 있지만 투자재원의 제약이 있는 상태
- 현재, 중앙정부는 「도시재생 뉴딜사업」 추진으로 주거문제 해소, 미래 성장 동력 확충, 지방분권 강화 및 균형발전 도모
 - 정부는 연간 100개로 5년간 500개소 추진을 목표로 연간 10조원(재정 2조 원, 기금 5조원, LH·SH 등 공사 3조원)을 5년간 50조원을 투입할 계획
 - 2016년 16개 지역 선정, 2017년 68개 지역이 선정, 2018년도부터는 매년 90~100개 지역을 지자체, 중앙정부, 공공기관 제안을 통해 선정할 계획

사업목표	노후 주거지 정비		구도심 활력 거점 조성		
대상지역	소규모 저층 주거밀집지역	저층 단독 주택지역	골목상권과 주거지혼재	상업, 창업, 관광, 문화 등	역세권, 산단, 항만 등
면적(m²)	5만 이하	5~10만 내외	10~15만 내외	20만 내외	50만 내외
사업유형	우리동네살리기	주거지 지원형	일반근린형	중심시가지형	경제기반형
선정주체	광역지자체			중앙(국토교통부)	

자료 : 국토교통부, 도시재생 뉴딜 추진방안, 2017.12.14.

표 8-9

도시재생사업의
유형

- 현재, 정부에서 추진하고 있는 「도시재생 뉴딜사업」에 적극 참여하여 중앙정부로부터 도시재생에 필요한 재원을 확보하는 노력이 필요
- 그런데 도시재생사업은 특성상 사업기간이 길고 초기에 사업비가 많이 투자되지만 회수는 사업후반기에 이루어지는 사업특성을 갖고 있어, 공공과 민간의 조화된 협력과 공공의 안정적인 재원조달이 매우 중요
 - 특히, 지자체 차원에서의 자주적 재원조달이 필요한바, 다양한 재원조달 대안 검토가 필요

○ 조세담보금융(Tax Increment Financing, TIF) 도입 검토

- TIF는 도시정비사업 내에서 필요한 재원을 스스로 조달하는 재정기법
 - 노후도심지와 같이 공공이 지원이 없으면 재개발사업을 추진할 수 없는 지역에서 재개발을 촉진하는데 필요한 공공재원을 조달하기 위한 제도

1.

정부 및
지자체 SOC
예산 추이 및
전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

- TIF는 특정지역의 환경개선에 필요한 공공재원을 그 지역이 개발되었을 경우 발생하게 될 미래 세수의 증가분을 활용하여 조달하는 방법

- TIF의 기본 개념⁶¹⁾

- 특정구역의 재개발로 인해 미래에 발생하게 될 총세수를 예측하고, 재개발 이전부터 발생한 기존의 세수를 제외한 세수의 순증가분만을 일정기간 동안 별도로 모아서 그 지역에 재투자하는 방법
- 지자체는 세수의 순증가분을 담보로 수익채권을 발행하여 투자재원을 마련하거나, 개발업자로 하여금 초기 사업비용을 부담하게 한후 개발사업으로 증가된 세수입을 매년 개발업자에게 일정 부분씩 변제할 수도 있음

- 1951년 미국 캘리포니아주가 처음 도입한 이후 대부분의 주정부 입법화

- TIF는 1960~1970년대 중앙정부가 지자체에 지급하던 보조금이 대폭 삭감되면서 지자체들이 새로운 재원조달수단을 모색하는 과정에서 발달
- 세율을 높여 재원을 확충하는데 따른 조세저항을 피하면서 재원을 확보하여 지자체들은 도시환경 정비, 인프라 구축 등을 할 수 있게 됨

표 8-10

미국의 TIF 사례

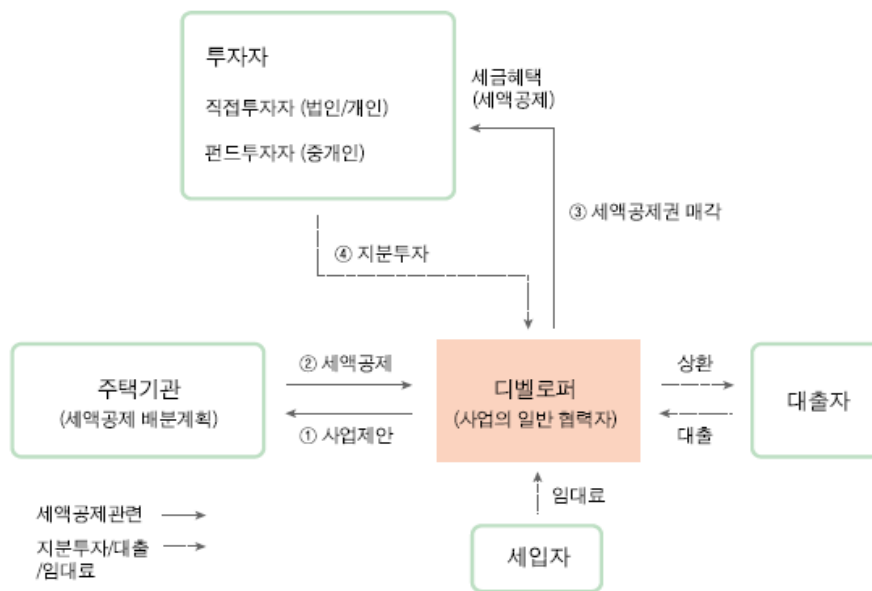
지자체	개 요
클라크카운티 (워싱턴주)	- 대규모 쇼핑센타를 건설하는 민간기업이 자치단체에서 간선도로와 연결하는 접근도로를 정비해주도록 요구 - 자치단체는 도로정비에 소요되는 자금을 수입채(Revenue Bonds)를 발행하여 조달하고 상환재원으로 쇼핑센타로부터 발생될 매상세 세수분을 이용
데이븐포트 (아이오와주)	- 개발지역의 도로, 편익시설의 개량에 필요한 자금을 아이오와주 경제진흥기금(RISE)로 부터 10년 상환조건으로 250만 달러 차입 - TIF세수를 차입금 반환, 도로, 편익시설 공사에 충당하기 위해 TID설정(1986)
프린스조지 카운티 (매릴랜드주)	- 철도주차장 개선, 고속도로 개선 등을 위해 1980년 이후 10지구에 대해 TID를 설정, TIF수입을 담보로 일반보증채권으로 발행 - TIF수입금도 채무상환에 한정되지 않았으며 일반재원으로도 충당, 1987년도 예산가운데 TIF수입 규모는 800만 달러 규모
올란도 (플로리다주)	- 도심재개발에 필요한 하수도, 교통시설 개량 등을 목적으로 지역사회 재개발 트러스트 본드를 설립, 1,900만달러 규모의 수입채권을 상환하기 위해 도심 재개발지역에 569에이커 규모의 TID 지정 - 1981년 1월보다 증가한 재산세의 95%를 기금으로 만들어 채권상환에 충당

자료: 고준환 외, 외국의 도시계획·개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편, 국토연구원, 1996

61) 이삼수 외, TIF와 BID를 활용한 도시재생사업의 자금조달 및 관리운영 방안 연구, 도시행정학보, 제26집 제1호, 2013.3

○ 저소득층주택 세금감면 프로그램(Low Income Housing Tax Credit, LIHTC) 도입 검토

- LIHTC는 정부의 조세정책을 통해 민간부문이 대량의 임대주택 건설을 가능하게 하는 제도
 - 중앙정부 또는 지자체가 저렴주택 개발을 하는 민간 개발업자에게 조세를 감면해 줌으로서 대량의 장기임대주택이 공급되도록 하는 방법
 - LIHTC는 1986년 세금개혁법에 명시되었고, 국세청(Internal Revenue Service)이 Section 42에 근거를 두고 추진하는 프로그램, 2014년까지 280만호 이상의 주택이 LIHTC에 의해 공급됨⁶²⁾
 - 즉, 이 프로그램은 미국의 대표적인 주택건설 보조금정책임.



자료 : US Department of Treasury, 2008 / 장경석(2008) 재인용

- LIHTC의 기본 개념⁶³⁾
 - 미국의 LIHTC제도는 부담가능주택(affordable housing) 건설을 위한 지원금을 연방정부가 직접 지원하기 보다는 공공이 연방소득세를 감면 받을 수 있는 권리(tax credit)를 임대주택 개발업체에 배분
 - * 미국의 경우 국세청(IRS)은 매년 각 주의 대표 주택기관에게 세액공제액을 할

62) 이재춘 외, 주거지원정책 참여자간 협력체계 연구, 국토연구원, 2016.12

63) 장경석, 세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안, 부동산포커스, 한국감정원, 2008

그림 8-10

LIHTC
프로그램의
세액공제 및 지분
투자 흐름

1
정부 및
지자체 SOC
예산 추이 및
전망

1.

정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

당하고, 이를 자격을 갖춘 임대주택 개발업체에 이를 배분

- * 각 주는 2003년 이후 연간 주민 1인당 1.75\$의 비율로 공제액 상한을 설정
- * 예를 들어 인구 1,000만명인 주는 연간 1,750만 달러(약 175억원)에 상당하는 세액 공제액을 연방정부로부터 배분받게 됨
- 개발업체는 조세를 감면 받을 수 있는 권리(예 : 10년간 조세면제)를 투자자에게 매각하여 개발비용을 조달하고, 투자자는 조세감면 권리를 유동화하여 투자상품으로서 투자시장에서 거래할 수 있도록 함

- 향후 우리나라에 적용가능한 LIHTC에 대한 연구와 시범사업 및 관련 법 개정으로 지자체 차원에서 저소득층을 위한 임대주택의 공급 확대를 검토할 필요가 있음

2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제 및 경제적 파급효과

1) 공사비정상화 및 불공정 관행 근절

- 계약목적물 품질 확보를 위하여 적정 수준 기초금액 산정 및 예정가격 작성 시 합리적 이유없는 기초금액 삭감 금지
 - 예정가격, 기초금액 등 용어 정의 및 기초금액 산정시 품질·안전 확보등을 고려하여 적정금액 반영
 - 기초금액 산정근거(삭감시 삭감사유) 공개
- 기초금액이 부당하게 산정된 경우에 대한 이의신청 허용
 - 이의신청 심사과정에 외부 전문가 참여 의무화를 통해 공정한 업무수행 유도
- 발주자가 계약내용 외 추가사항 수행을 지시한 경우 그 비용을 계약금액에 반영
- 계약상대자의 계약상 이익을 부당하게 제한하는 특약(조건) 설정 금지 및 해당부분 무효화 규정 신설
 - 건산법 제22조제5항는 당사자 일방에 현저하게 불공정한 경우 해당부분을 무효화하고 있으며, 이는 민간 및 공공공사 모두에 적용되지만 공공공사 계약 근거법에는 적용 요건을 더욱 완화하여 명시하고 있음. 따라서 공공 발주기관의 불공정계약관행 방지의 실효성 제고 필요
- 정부조달계약 이의신청대상 확대 및 불공정 특약에 대한 이의신청도 허용

2) 인프라 관리체계를 위한 조례 제정 및 실효성 제고

- 광주 지역민의 설문조사 결과에서도 나타나듯이 노후 인프라 관리 및 대응을 위한 조례 제정의 필요성 큼.
 - 조례 제정 시 중앙정부의 「사회적 기반 시설 기본법 제정(안)」와 연계하여 실효성을 높이고, 지자체 차원에서도 인프라 관리 및 개선을 위한 부문에 중장기적 재원 확보가 가능하도록 선제적 고려 필요

2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제

2.

인프라 투자 활성화를 위한 정책과제

- 서울 등 일부 지자체를 빼면 대부분 시·도 조례가 수동적·형식적 계획 수립에 그치고 있음. 조례 재정비와 더불어 정책의 실행을 뒷받침할 수 있는 지자체 내 전담조직 구축 등 관련 인프라 구축 필요
 - 광역 지자체들은 지난 2006년부터 지역건설업체의 수주 기회를 늘리고 지역 건설산업 활성화를 위해 관련 조례를 앞다퉈 제정·운영 중이다. 17개 광역 지자체 외에 고양시 등 기초 지자체 40여곳도 지역 건설업 활성화 조례를 두고 있음.
 - 이는 그만큼 건설업이 지역경제에서 차지하는 비중이 높기 때문임. 건설투자가 지역 내 총생산(GRDP)에서 차지하는 비중은 전국 평균 16.1%에 달함.
- 지역경제 활성화와 일자리 창출을 위해 중앙정부 뿐만 아니라 지자체 차원의 적극적인 대응이 필요
 - 현행 지자체 조례를 보면, 대부분 지역 건설산업 활성화 촉진을 위한 지자체장과 지역건설업체의 책무를 규정하고 있음.
 - 대표적인 지역 건설산업 보호제도로는 지역의무공동도급제와 공공공사 분할발주 확대 등이 있음. 2016년 수주액 기준으로 해당 지역업체의 총수주 금액 중 지역공사 비율은 전국 평균 51%에 달함.
 - 문제는 지자체별로 대응 수준이 다르다는 점임. 경기 등 일부 광역 시·도는 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 실시해 그 결과를 행정에 반영하고 있음.
 - 반면 대다수 시·도에선 정기적인 계획 수립·이행체계가 구축돼 있지 않음. 특히 피드백 없이 수동적·형식적 계획 수립에 그치는 경우가 대부분임.
- 지역 건설업 활성화 정책의 수행조직인 각종 위원회도 이를 실무적으로 지원할 조직이 없어 형식적으로 운영되고 있음.
 - 지역 실정에 맞는 지자체 차원의 인센티브제 도입 등 보다 실효성 있는 정책 운용이 필요
- 지역업체 도시정비사업 참여 시 인센티브 확대
 - 부산(최대 20%), 대전(최대 17%), 대구(최대 15%)의 경우 도시 및 주거환경정비 사업(재개발·재건축 등) 시 지역건설업체 참여 비율에 따른 인센티브(용적률 상향)를 제공하고 있음.⁶⁴⁾

- 반면 광주는 최대 10%의 인센티브만 제공하고 있어 지역건설업체 육성차원에서 타 광역시와의 형평성 제고 노력이 요구됨.
- 구체적으로 도시 및 주거환경기본계획 수립을 통한 지역건설업체(원도급 및 하도급) 참여 시 인센티브 제공 규정(용적률 상향)의 경우 해당 법률에 따라 특별시, 특별자치시, 특별자치도, 광역시의 경우 해당 기본계획을 수립하고 관련 인센티브를 제공할 수 있어 해당 제도의 실효성 확보 방안이 필요함.

3) 경제적 파급효과

- 추정 투자 규모 : 5조 1,800억 원
 - 향후 5년 동안, 광주의 인프라 투자가 연도별로 평탄화되어(smoothing investment cycles) 제안된 프로젝트가 모두 집행된다고 가정
 - 연평균 인프라 투자 규모인 1조 400억 원을 토대로, (연평균) 경제적 파급효과 추정
- 일자리 창출 규모 : 총 2만 3,000명
 - 기술자 6,900명(30%), 기능인 1만 6,100명(70%)
 - 청년층 1,200명(5%)
 - 자기권역(광주) 1만 7,500명(76%)
 - 타권역(광주 이외 지역) 5,500명(24%)
- GRDP 증가율 : 3.3%p 증가
- 가계소득 증가 : 5,000억 원 증가
- 민간소비 증가 : 3,500억 원 증가

64) 「도시 및 주거환경정비법」에 의거한 도시 및 주거환경기본계획 수립 시 지역건설업체 참여에 따른 용적률 인센티브 제공 가능, 이 외에도 부산의 경우 지역건설업체 참여에 따라 '도시주거환경정비기금 차등 운용', '중도급 이주비 집단체출 시 금리 인센티브', '지방세 등 세제감면 혜택', '임대주택 의무 규정 완화' 등 다양한 추가 인센티브 부여를 추진 중이며, 경남의 경우 도시재생사업이나 공원개발 등 공공기관 민간투자 공모 시 지역업체 참여 여부에 따라 가점을 부여하는 방안을 추진 중임.

2.

인프라 투자
활성화를
위한
정책과제

그림 8-11

광주 지역 핵심
인프라 투자
프로젝트 집행 시
경제적 파급효과
(연평균)

 (GRDP)
경제성장을 증가
3.3%p

 가계소득 증가
5,000억 원

 민간소비 증가
3,500억 원

 일자리 창출
2만 3,000명

- 기술자 : 6,900명(30%), 기능인 : 1만 6,100명(70%)
- 청년층 : 1,200명(5%)
- 자기권역(광주) : 1만 7,500명(76%)
- 타권역(광주 이외) : 5,500명(24%)

참 고 문 헌

국내 문헌

- 강상혁, 이영환 (2013) 영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입방향, 연구보고서, 한국건설산업연구원.
- 고준환(1996), 「외국의 도시계획·개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편」, 국토연구원.
- 광주광역시(2017), 「광주광역시 지역물류기본계획 수립용역」
- 국토교통부 보도자료(2016.5.19.), ““지하공간 안전관리 철저하게”...지반침하 예방대책 당부”
- 국토교통부 보도자료(2017.12.14.), “도시재생 뉴딜 추진방안”
- 국토연구원(2016), 「국토교통 사회간접자본 중장기 투자 방향 연구」
- 기획재정부(2016), 「2016 나라살림」
- 김경진·안장기(2001), 「전국교통혼잡비용 산출과 추이 분석」, 수시연구보고서, 교통개발연구원
- 김영진·유동우(2002), 「국내 교량 구조물의 사고 사례 분석과 교훈」, 대한토목학회지 제50권 제8호, 대한토목학회
- 나경연·박철한(2017), 「인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석」, 한국건설산업연구원
- 문화체육관광부 보도자료(2017.1.12.), “2016 국민여가활동조사”
- 박용석·이홍일·박철한·박수진·나경연(2017.10), 「SOC예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책과제」, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원
- 안전행정부 보도자료(2013.7), “지역의무 공동도급제 금액 제한 철폐”
- 이삼수(2013), 「TIF와 BID를 활용한 도시재생사업의 자금조달 및 관리운영 방안 연구」, 도시행정학보, 제26집 제1호.
- 이원섭(2011.4.11.), 「지역발전투자협약제도 실천방안」, 국토정책Brief, 국토연구원
- 이재춘(2016), 「주거지원정책 참여자간 협력체계 연구」, 국토연구원.
- 장경석(2008), 「세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안」, 부동산포커스, 한국감정원.
- 조정식(2016. 9), 「국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안」, 2016년 국정감사 정책자료집
- 최석인·박수진·최수영·최은정·박희대·박철한(2017.6), 「4차산업혁명시대 인프라 질적제고방향과 전략」, 연구보고서, 한국건설산업연구원
- 통계청 보도자료(2017), “국민 삶의 질 종합지수 작성결과”, 2017.3.15.
- 하능식·김필환·이선화·김민정·신미정·이선영(2017.6), 「중장기 지방세제 발전방안」, 연구보고서, 한국지방세연구원

외국 문헌

- 미국 예산관리국(2015), Office of Management and Budget Tables(<https://www.whitehouse.gov/omb/budget/Historicals>)
- 호주 Department of Infrastructure and Regional Development, BITRE, Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016(https://bitre.gov.au/publications/2016/files/BITRE_yearbook_2016_pocket_book.pdf)
- 미국 ARTBA(American Road & Transportation Builders Association, 2016), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation
- 영국 Infrastructure and Projects Authority, Major Infrastructure Tracking Unit, "National Infrastructure Delivery Plan 2016~2021".(<https://www.gov.uk/government/publications/national-infrastructure-delivery-plan-2016-to-2021>)
- 독일 Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html>)
- 호주 Infrastructure and Regional Development Portfolio(2016), Portfolio Budget Statements 2016~17 Budget related paper No. 1. 13(https://infrastructure.gov.au/departments/statements/2016_2017/budget/files/2016-17_PBS.pdf)
- Atlanta BeltLine, Inc.(2017) 「Annual Report 2016」 (<https://beltline.org/>)
- OECD (2016) Economic Outlook Special Chapter, Using fiscal levers to escape the low growth trap
- OECD (2017) How's Life? How's Life? 2017: Measuring Well-being
- Silicon Valley Leadership Group(2018), Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project 2018 (<http://svlg.org/>)
- THE WORLD BANK, Global Rankings 2016(<https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>)

홈페이지

- 국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr/>)
- 국가상수도정보시스템(<https://www.waternow.go.kr/>)
- 국민안전처(<http://www.mois.go.kr/>)
- 국토교통부(<http://www.molit.go.kr/>)
- 국토교통부 혁신도시(<http://innocity.molit.go.kr/>)
- 도시재생 종합정보체계(<http://www.city.go.kr/index.do>)
- 미국 인구 통계국(US Census Bureau, <https://www.census.gov/>)
- 보건복지부(<http://www.mohw.go.kr/>)

서울대학교 행정대학원 정보지식정책연구소 서베이연구센터(<http://ripim.snu.ac.kr/>)

시설물정보관리종합시스템(<http://www.fms.or.kr>)

아일랜드 개발청(<https://www.idaireland.com/>)

지방재정365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

통계청 국가통계포털(<http://kosis.kr/>)

환경부(<http://www.me.go.kr/>)

부록 1. 설문지

주요 인프라 시설의 안전 및 성능에 관한 인식 조사

안녕하십니까?

한국건설산업연구원은 현재 인프라 시설(도로, 교량, 지하철, 상하수도, 학교, 체육 시설 등)의 안전 및 성능 개선을 위한 정책 및 투자 방향 연구를 진행 중에 있습니다. 합리적인 대안 모색을 위해 시민 여러분의 소중한 의견을 수렴하고자, 다음과 같은 설문 조사를 수행 하고자 합니다. 바쁘신 와중에서도 본 설문에 응해 주셔서 진심으로 감사드립니다.

2018. 2.

한국건설산업연구원

조사 개요 [설문 조사지에서는 제외되는 내용입니다]

조사 주관	한국건설산업연구원	설문 방식
■ 조사 대행 기관 : ㈜리서치뱅크		- 조사 대상 : 만 19세 이상 성인 남녀 - 유효 응답자 : [성별, 연령별, 지역별 고려하여 표집] - 조사 기간 : 2018년 2월 22일 - 3월 7일 [2주간] - 조사 방법 : 온라인 설문 조사 - 조사 내용 : 인프라 시설의 안전 및 성능 관련 인식 조사

작성자 개요

성별 ()	1. 남자 2. 여자	나이 ()	1. 20대 이하 2. 30대 3. 40대 4. 50대 5. 60대 이상
거주 지역 ()	_____ 시/도 _____ 시/군/구		

1. 귀하가 거주하는 지역의 주요 인프라 시설의 전반적인 성능(품질, 용량, 편의성) 수준을 어떻게 평가하십니까?

- ① 매우 우수하다
- ② 우수하다
- ③ 보통이다
- ④ 우수하지 않다
- ⑤ 전혀 우수하지 않다

1-1 그렇다면, 귀하는 다음 시설의 성능 수준(품질, 용량, 편의성)에 관해 어떻게 평가하십니까?

내용	① 매우 만족한다	② 만족한다	③ 보통	④ 불만족 한다	⑤ 매우 불만족 한다	⑥ 우리지역 해당사항 없음
1. 도로						
2. 터널						
3. 교량						
4. 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)						
5. 지하철						
6. 철도						
7. 공항						
8. 터미널/정류장						
9. 주차장						
10. 상수도						
11. 하수도						
12. 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)						
13. 공원/녹지						
14. 관광시설(관광단지및유원지등)						
15. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)						
16. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)						
17. 전통시장						
18. 안전시설(소방서,경찰서등)						
19. 의료시설(병원, 요양원 등)						
20. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응,주민피난 시설)						
21. 주거시설(주택,아파트등)						
22. 댐 및 저수지						
23. 산업/물류단지						
24. 발전소(원전 포함)						

2. 귀하가 거주하는 지역의 인프라 시설의 수준이 지역 경쟁력 향상과 얼마나 밀접한 연관이 있다고 생각하십니까?

- ① 매우 밀접하다
- ② 밀접하다
- ③ 보통이다
- ④ 밀접하지 않다
- ⑤ 전혀 밀접하지 않다

2-1 그렇다면, 귀하는 다음 시설의 수준이 지역 경쟁력 향상에 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

내용	① 매우 중요하다	② 중요하다	③ 보통이다	④ 중요하지 않다	⑤ 전혀 중요하지 않다	⑥ 우리지역 해당사항 없음
1. 도로						
2. 터널						
3. 교량						
4. 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)						
5. 지하철						
6. 철도						
7. 공항						
8. 터미널/정류장						
9. 주차장						
10. 상수도						
11. 하수도						
12. 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)						
13. 공원/녹지						
14. 관광시설(관광단지및유원지등)						
15. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)						
16. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)						
17. 전통시장						
18. 안전시설(소방서,경찰서등)						
19. 의료시설(병원, 요양원 등)						
20. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응,주민피난시설)						
21. 주거시설(주택,아파트등)						
22. 댐 및 저수지						
23. 산업/물류단지						
24. 발전소(원전 포함)						

3. 귀하가 거주하는 지역의 인프라 시설의 수준이 지역 주민의 생활 또는 삶의 질과 얼마나 밀접한 연관이 있다고 생각하십니까?

- ① 매우 밀접하다
- ② 밀접하다
- ③ 보통이다
- ④ 밀접하지 않다
- ⑤ 전혀 밀접하지 않다

3-1 그렇다면, 귀하는 다음 시설의 수준이 지역 주민의 생활 또는 삶의 질에 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

내용	① 매우 중요하다	② 중요하다	③ 보통이다	④ 중요하지 않다	⑤ 전혀 중요하지 않다	⑥ 우리지역 해당사항 없음
1. 도로						
2. 터널						
3. 교량						
4. 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)						
5. 지하철						
6. 철도						
7. 공항						
8. 터미널/정류장						
9. 주차장						
10. 상수도						
11. 하수도						
12. 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)						
13. 공원/녹지						
14. 관광시설(관광단지및유원지등)						
15. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)						
16. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)						
17. 전통시장						
18. 안전시설(소방서,경찰서등)						
19. 의료시설(병원, 요양원 등)						
20. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응,주민피난시설)						
21. 주거시설(주택,아파트등)						
22. 댐 및 저수지						
23. 산업/물류단지						
24. 발전소(원전 포함)						

4. 귀하가 거주하는 지역의 주요 인프라 시설에 대한 전반적인 노후도 및 안전 수준을 어떻게 평가하십니까?

- ⑥ 매우 안전하다
- ⑦ 안전하다
- ⑧ 보통이다
- ⑨ 안전하지 않다.
- ⑩ 전혀 안전하지 않다.

4-1 그렇다면, 귀하는 다음 시설의 노후도 및 안전수준에 대해서 어떻게 생각하십니까?

내용	① 매우 안전하다	② 안전 하다	③ 보통 이다	④ 안전 하지 않다	⑤ 매우 안전 하지 않다	⑥ 우리지역 해당사항 없음
1. 도로						
2. 터널						
3. 교량						
4. 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)						
5. 지하철						
6. 철도						
7. 공항						
8. 터미널/정류장						
9. 주차장						
10. 상수도						
11. 하수도						
12. 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)						
13. 공원/녹지						
14. 관광시설(관광단지및유원지등)						
15. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)						
16. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)						
17. 전통시장						
18. 안전시설(소방서,경찰서등)						
19. 의료시설(병원, 요양원 등)						
20. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응,주민피난시설)						
21. 주거시설(주택,아파트등)						
22. 댐 및 저수지						
23. 산업/물류단지						
24. 발전소(원전 포함)						

4-2 귀하가 거주하는 지역의 주요 시설물이 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등)으로부터 얼마나 안전하다고 생각하십니까?

- ① 매우 안전하다
- ② 안전하다
- ③ 보통이다
- ④ 안전하지 않다
- ⑤ 전혀 안전하지 않다

4-3 아래 사회적 재난 유형 중 귀하가 거주하는 지역에서 가장 발생이 우려되는 재난은 무엇입니까?

- | | |
|---------------------------|--------------|
| ① 산업단지, 전통시장 등에서의 폭발이나 화재 | ② 교량, 터널의 붕괴 |
| ③ 대형 교통사고 | ④ 해양시설물 사고 |
| ⑤ 환경오염(폐수 유출, 화학물질 유출 등) | ⑥ 기타() |

4-4 귀하가 거주하는 지역의 주요 시설물은 자연재해(지진, 풍수해 등)로부터의 얼마나 안전하다고 생각하십니까 ?

- ① 매우 안전하다
- ② 안전하다
- ③ 보통이다
- ④ 안전하지 않다
- ⑤ 전혀 안전하지 않다

4-5 귀하가 거주하는 지역의 주요 시설물의 안전과 관련하여 가장 위협이 되는 자연재해는 무엇이라고 생각하십니까 ?

- | | |
|----------------------------------|--------------------|
| ① 지진으로 인한 건물붕괴나 화재, 지진으로 인한 해일 등 | ② 태풍 또는 강풍으로 인한 피해 |
| ③ 홍수 또는 호우로 인한 피해 | ④ 폭설로 인한 피해 |
| ⑤ 가뭄으로 인한 피해 | ⑥ 기타 () |

5. 귀하가 거주하는 지역의 인프라 시설의 현행 투자 수준에 대해 어떻게 평가하십니까?

- ① 매우 충분하다
- ② 충분하다
- ③ 보통이다
- ④ 충분하지 않다
- ⑤ 전혀 충분하지 않다

5-1 그렇다면, 귀하는 아래 시설에 대한 **향후 투자 방향**을 어떻게 평가하십니까?

내용	① 매우 필요하다	② 필요 하다	③ 보통 이다	④ 필요하지 않다	⑤ 매우 필요하지 않다	⑥ 우리지역 해당사항 없음
1. 도로						
2. 터널						
3. 교량						
4. 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)						
5. 지하철						
6. 철도						
7. 공항						
8. 터미널/정류장						
9. 주차장						
10. 상수도						
11. 하수도						
12. 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)						
13. 공원/녹지						
14. 관광시설(관광단지및유원지등)						
15. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관 등)						
16. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)						
17. 전통시장						
18. 안전시설(소방서,경찰서등)						
19. 의료시설(병원, 요양원 등)						
20. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응,주민피난시설)						
21. 주거시설(주택,아파트등)						
22. 댐 및 저수지						
23. 산업/물류단지						
24. 발전소(원전 포함)						

6. 귀하가 거주하는 지역의 주요 인프라 시설과 관련한 **정책과 제반 활동**에 관해 어떻게 평가하십니까?

- ① 매우 만족한다.
- ② 만족하다
- ③ 보통이다
- ④ 만족하지 않는다
- ⑤ 전혀 만족하지 않는다

7. 귀하가 거주하는 지역에서 주요 인프라 시설물을 위한 사업 추진 시 우선적으로 고려해야 할 **재원 확보 방안**은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 지방세수 증가를 통한 지자체의 자체 재원 확보
- ② 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대
- ③ 민간투자의 적극적인 유치
- ④ 시설물 사용료의 인상
- ⑤ 기존 예산 내 인프라 투자의 비중 확대(복지예산 등 다른 항목 예산 비중 축소)

8. 귀하가 거주하는 지역에서 주요 인프라 시설의 안전 및 성능 제고를 위한 재원 확보를 위하여 **시설물 사용료를 현실화하는 방안**에 관해서 어떻게 생각하십니까?

- ① 전적으로 부담할 의향이 있다.
- ② 필요하다면 지불할 수 있다.
- ③ 시/도 재정과 적절하게 분담된다면 지불할 수 있다.
- ④ 시/도 재정에서 더 크게 부담해야 한다.
- ⑤ 시/도 재정에서 전적으로 부담해야 한다.

● 다음은 광주지역의 인프라 현안에 대한 질문입니다. ●

9. 광주 지역은 평균 소득 수준이 타지역에 비해 낮은 편이며, 구도심의 쇠퇴, 최근 인구가 감소하고 있는 실정입니다. 관련하여 **우선적으로 해결**해야 할 인프라 투자는 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 도로, 공항, 항만 등 교통인프라
- ② 주거시설
- ③ 상, 하수도 시설의 시설(용량, 노후관로 개량 등)
- ④ 쓰레기처리시설 등 환경시설
- ⑤ 문화 및 관광시설
- ⑥ 산업 및 물류단지
- ⑦ 사회복지 및 의료서비스 시설
- ⑧ 공원·녹지
- ⑨ 재해재난에 대응한 방재시설

10. 다음은 주요한 광주지역의 인프라 정책 관련 현안입니다. 향후 중점을 두고 추진해야 할 **인프라 투자정책 방향**은 무엇이라고 생각하십니까(복수 응답 가능) ?

- ① 노후 인프라(노후 상하수도, 노후건축물 및 도로시설물 등)의 안전도 개선
- ② 신규 도로, 항만, 공항 등 교통 인프라 수요에의 빠른 대응
- ③ 제조업 및 신재생에너지 등 신산업 육성을 위한 산업 및 물류단지 확충
- ④ 홍수, 산사태, 지진 등 자연재해에 대응한 방재시설 확충
- ⑤ 광주지역 내 지역간 불균형한 공공 인프라(학교, 도시공원, 도서관 등) 해소
- ⑥ 지역의 환경보호를 위한 쓰레기처리장 등 환경시설 수요에의 대응
- ⑦ 원도심의 인구유출과 주거환경 악화, 상권침체에 대응한 원도심 재생사업 활성화
- ⑧ 지연되고 있는 주요 지역개발사업의 조속한 추진

11. 서울과 전남은 노후 사회기반시설의 적절한 유지관리와 성능개선을 통하여 재난을 예방하고, 노후 사회기반시설의 효용을 증대함으로써 지역민의 안전을 도모하는 것을 목적으로 하는 “노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례”가 제정되었습니다. 광주에도 유사한 조례가 제정된다면 향후 지역 경제 성장 측면에 도움이 된다고 생각하십니까?

- ① 매우 도움이 될 것이다
- ② 도움이 될 것이다
- ③ 보통이다
- ④ 도움이 되지 않을 것이다
- ⑤ 전혀 도움이 되지 않을 것이다

12. (3번 질문에서 ④ 혹은 ⑤에 응답한 경우)지역 경제 성장에 도움이 되지 않는다면, 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 신규 사회기반시설 투자가 더 시급하기 때문
- ② 지역경제 활성화에 크게 도움이 되지 못하기 때문
- ③ 그 동안의 다른 조례들의 성과가 크지 않기 때문
- ④ 지역민들의 실질적인 소득 향상에 기여하지 못하기 때문
- ⑤ 기타 ()

- 설문에 응답하여 주셔서 대단히 감사합니다. -

부록 2. 광주광역시 핵심 프로젝트 리스트

1.

교통 물류 및 산업 경제

구 분		중점 사업
교통 물류	신규	도시철도 2호선
	신규	광주~나주(빛가람혁신도시)간 광역철도
	신규	광주~화순간 광역철도
	신규	화순~나주(빛가람혁신도시)간 철도(모노레일 등)
	신규	광주역~광주송정역 복선전철화
	신규	광주역 지하 대합실 플랫폼, 주차장 등 조성
	노후	각화농산물도매시장 시설 현대화
	신규	빛그린 산업단지 공동물류센터 조성
	노후	하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충
	노후	물류시설 기능개선
	노후	하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화
교통/물류 분야 총 11건 : 신규 7건(63.6%), 노후 4건(36.4%)		
산업 경제	노후	업종 고도화에 따른 공간재편
	노후	산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
	노후	업종 고도화를 위한 혁신역량강화
	신규	근로자 복지환경 개선
산업/경제 분야 총 4건 : 신규 1건(25.0%), 노후 3건(75.0%)		

2.

환경 및 주거 복지

구 분		중점 사업
환경	신규	명상숲 조성사업
	신규	도심 소공원 조성사업
	신규	주민친화형 건강숲길 조성
환경 분야 총 3건 : 신규 3건(100%)		
주거 복지	노후	원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생추진
	신규	도시재생시범사업 지속 추진
	신규	테마가 있는 특화거리 조성
	노후	구도심지역 근현대 건축물 보존 및 자원화
	노후	광주폴리 활성화
주거/복지 분야 총 5건 : 신규 2건(40.0%), 노후 3건(60.0%)		

3.

문화 관광 및 기타

구 분		중점 사업
문화 관광	신규	문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축
	노후	공·폐가 활용 문화 민박촌 조성
	노후	원도심에 활력 불어넣기 사업 추진
	노후	동지내몰림 방지를 위한 대책 마련
문화/관광 분야 총 4건 : 신규 1건(25.0%), 노후 3건(75.0%)		
기 타	신규	자전거 인프라 확충
	노후	생활교통형 개선사업 검토기준 설정
	신규	보행 인프라 개선 및 확충
기타 분야 총 3건 : 신규 2건(66.7%), 노후 1건(33.3%)		

부록 3. 광주광역시 인프라 관련 조례 현황 리스트

No.	법 규 명	소관부서	제정개정일
1	광주광역시 투자심사위원회 운영 규칙	예산담당관	2016.01.01.
2	광주광역시 민간투자사업 기본 조례	예산담당관	2017.08.01.
3	광주광역시 재정투자심사위원회 조례	예산담당관	2016.01.01.
4	광주광역시 안전관리위원회 구성 및 운영에 관한 조례	안전정책관	2016.03.01.
5	광주광역시 안전도시 조례	안전정책관	2012.10.15.
6	광주광역시 안전관리 민관협력위원회 구성 및 운영 조례	안전정책관	2015.01.01.
7	광주광역시 비상대비업무 조정통제 규정	안전정책관	2015.04.30.
8	광주광역시 안전관리자문단 구성 및 운영에 관한 조례	재난예방과	2005.04.01.
9	광주광역시 사전재해영향성검토위원회 운영 조례	재난예방과	2015.07.01.
10	광주광역시 지진피해시설물 위험도평가단 구성 및 운영에 관한 조례	재난예방과	2016.07.01.
11	광주광역시 저수지·댐안전관리위원회 구성 및 운영 조례	재난예방과	2013.11.01.
12	광주광역시 민간 건축물 지진 안전성 표시제 운영 조례	재난예방과	2017.07.01.
13	광주광역시 문화도시 조성 기본 조례	문화관광정책실	2015.12.28.
14	광주광역시 아시아문화중심도시 조성에 관한 조례	문화관광정책실	2016.07.01.
15	광주광역시 작은도서관 활성화 지원 조례	문화관광정책실	2015.01.01.
16	광주광역시 문화재 보호 조례	문화관광정책실	2015.12.28.
17	광주광역시 예술의거리 조성 조례	문화관광정책실	2012.01.01.
18	광주광역시 무형문화재 보존 및 지원 조례	문화관광정책실	2012.07.10.
19	광주광역시 공공조형물 설치 및 관리에 관한 조례	문화관광정책실	2015.11.01.
20	광주광역시 관광산업 활성화 조례	관광진흥과	2015.01.01.
21	광주광역시 체육시설 관리운영 조례	체육진흥과	2016.11.01.
22	광주광역시 환경영향평가 조례	환경정책과	2012.11.01.
23	광주광역시 도시공원 및 녹지 등에 관한 조례	공원녹지과	2017.11.15.
24	광주광역시 푸른길공원 시민참여 관리·운영 조례	공원녹지과	2013.01.01.
25	광주광역시 보호수 및 노거수 보호관리 조례	공원녹지과	2015.04.01.
26	광주광역시 하수도사업 설치 조례	생태수질과	2015.10.01.
27	광주광역시 지하수 조례	생태수질과	2010.08.05.
28	광주광역시 개인하수처리시설 지원 조례	생태수질과	2012.10.15.
29	광주광역시 하수도 사용 조례	생태수질과	2017.01.01.
30	광주광역시 물순환 기본 조례	생태수질과	2017.01.01.
31	광주광역시 도시계획 조례	도시계획과	2018.01.01.
32	광주광역시 도시개발 조례	도시재생과	2012.07.10.
33	광주광역시 공공디자인 조례	도시재생정책과	2014.09.05.
34	광주광역시 경관 조례	도시재생정책과	2015.01.01.
35	광주광역시 도시재생 기본 조례	도시재생정책과	2017.03.01.

No.	법 규 명	소관부서	제정개정일
36	광주광역시 빈집 정비 지원 조례	도시재생과	2016.03.01.
37	광주광역시 공동주택건축 심의에 관한 규칙	건축주택과	2009.11.16.
38	광주광역시 공동주택 품질검수단 운영 조례	건축주택과	2013.10.01.
39	광주광역시 주택 조례	건축주택과	2017.11.15.
40	광주광역시 녹색건축물 조성 지원 조례	건축주택과	2015.04.01.
41	광주광역시 건축기본 조례	건축주택과	2015.10.01.
42	광주광역시 건축 조례	건축주택과	2017.11.15.
43	광주광역시 공동주택 내 어린이놀이시설 안전관리 지원 조례	건축주택과	2015.12.28.
44	광주광역시 공동주택 관리 조례	건축주택과	2017.12.15.
45	광주광역시 공동주택 층간소음 방지 조례	건축주택과	2017.01.01.
46	광주광역시 도시 및 주거환경정비 조례	건축주택과	2017.03.01.
47	광주광역시 한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 조례	건축주택과	2017.11.01.
48	광주광역시 주거 기본 조례	건축주택과	2017.11.15.
49	광주광역시 도시재정비 촉진을 위한 조례	건축주택과	2017.11.15.
50	광주광역시 교통안전 조례	교통정책과	2012.07.10.
51	광주광역시 주차장 조례	교통정책과	2017.11.15.
52	광주광역시 교통약자 버스정류소 설치 조례	대중교통과	2012.11.01.
53	광주광역시 지방토지수용위원회 운영 규정	건설행정과	2017.04.06.
54	광주광역시 지역건설산업활성화 촉진 조례	건설행정과	2016.03.01.
55	광주광역시 건설공사 부실방지 조례	건설행정과	2017.03.01.
56	광주광역시 지역건설산업활성화 촉진조례 시행규칙	건설행정과	2011.07.27.
57	광주광역시 순환도로개설 및 포장사업비 지방채 조례	도로과	2015.07.01.
58	광주광역시 도로복구 원인자부담금 등 징수 조례	도로과	2016.10.24.
59	광주광역시 보도구역내 횡단차도설치에 관한 조례	도로과	2015.12.28.
60	광주광역시 도로시설물명등 지정에 관한 조례	도로과	2012.07.10.
61	광주광역시 자동차전용도로와 다른 시설과의 연결 조례	도로과	2015.12.28.
62	광주광역시 자전거이용 활성화에 관한 조례	도로과	2012.10.15.
63	광주광역시 도로조명시설물 설치 및 관리 조례	도로과	2015.12.28.
64	광주광역시 도시가로망정비 지방채 조례	도로과	2015.07.01.
65	광주광역시 도로전기시설물 설치 및 관리규정	도로과	2015.10.20.
66	광주광역시 청사 시설물 운영 및 관리 규정	회계과	2017.05.12.
67	광주광역시 주택 소방시설 설치 기준 조례	방호예방과	2016.03.01.
68	광주광역시 광산업육성 지원 조례	전략산업과	2014.06.30.
69	광주광역시 지역산업 육성 및 지원 조례	전략산업과	2016.01.01.
70	광주광역시 과학기술진흥 조례	미래산업정책관	2013.02.15.

No.	법 규 명	소관부서	제정개정일
71	광주광역시 고령친화산업지원센터 설치 및 운영 조례	미래산업정책관	2016.06.01.
72	광주광역시 고령친화산업 육성 및 지원에 관한 조례	미래산업정책관	2017.03.01.
73	광주광역시 공기산업 육성 및 지원 조례	미래산업정책관	2018.01.01.
74	광주광역시 뿌리산업 진흥 및 육성지원에 관한 조례	자동차산업과	2014.01.01.
75	광주광역시 전자산업육성지원 조례	자동차산업과	2014.06.30.
76	광주광역시 자동차산업 육성 및 지원 조례	자동차산업과	2016.03.01.
77	광주광역시 전기자동차의 보급촉진을 위한 지원조례	자동차산업과	2016.12.15.
78	광주광역시 태양에너지도시 조례 시행규칙	에너지산업과	2014.01.01.
79	광주광역시 태양에너지도시 조례	에너지산업과	2017.12.15.
80	광주광역시 LED조명 보급촉진 지원 조례	에너지산업과	2015.01.01.
81	광주광역시 산업단지 개발 지원 조례	투자유치과	2015.12.28.
82	광주광역시 지역먹을거리 육성 및 지원 조례	생명농업과	2013.08.01.
83	광주광역시 김치산업의 육성 및 명품화 촉진 조례	생명농업과	2014.01.01.
84	광주광역시 친환경농업 육성조례	생명농업과	2014.06.30.
85	광주광역시 우리밀 육성에 관한 조례	생명농업과	2015.01.01.
86	광주광역시 상수도동복댐 관리 규정	상수도사업본부	1990.02.23.
87	광주광역시 수도사업 설치 조례	상수도사업본부	2008.07.01.
88	광주광역시 마을상수도·소규모급수시설관리 조례	상수도사업본부	2015.05.15.
89	광주광역시 수도급수 조례	상수도사업본부	2018.01.01.
90	광주광역시 도로보수 건설기계 운영관리 규정	종합건설본부	2012.02.03.
91	광주광역시 건설공사 품질관리등에 관한 조례	종합건설본부	2016.03.01.

부록 4. 광주광역시 『노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례』(안)

제1조(목적)

이 조례는 광주광역시 내 노후 사회기반시설의 적절한 유지관리와 성능개선을 통하여 재난을 예방하고, 노후 사회기반시설의 효율을 증대함으로써 광주시민의 안전을 도모하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의)

이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “노후 사회기반시설”이란 광주광역시장(이하 “시장”이라 한다)이 관리주체인 다음 각 목의 시설물을 말한다.
 - 가. 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호의 시설물
 - 나. 간선 이상의 하수관로 중 준공인가 또는 사용승인을 받은 후 30년이 지난 시설물
2. “유지관리”란 법 제2조제12호의 활동을 말한다.
3. “성능개선”이란 유지관리 중에 미래의 수요변화 및 다양화에 대응하여 노후 사회기반시설의 제원이나 성능 및 효율을 구조적으로 높이고 내용연수를 연장하는 것을 말한다.
4. “잔존수명”이란 시설물의 구조성능과 내구성을 평가하고 이를 통하여 이론적으로 예측한 남아 있는 내용연수를 말한다.

제3조(다른 조례와의 관계)

노후 사회기반시설의 성능개선에 관하여 다른 조례에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 조례에 따른다.

제4조(시장의 책무)

시장은 노후 사회기반시설의 안전성 확보 및 효율성 증대를 위하여 적극 노력하여야 한다.

제5조(실태평가보고서의 작성)

- ① 시장은 노후 사회기반시설에 대하여 다음 각 호의 사항을 시설물별로 조사·평가한 후 이를 종합하여 실태평가보고서를 5년마다 작성한다.
 1. 시설개요 및 운영현황
 2. 이용수요(또는 용량)의 변화와 미래예측
 3. 내구성능의 변화와 현황
 4. 구조성능의 변화와 현황

5. 보수·보강 등 유지관리 이력과 현황
 6. 잔존수명 평가
 7. 만일의 붕괴나 운영중단 등에 따른 피해영향 평가
 8. 성능개선의 필요성 판단(필요시 기본계획 포함)
 9. 성능개선 및 내용연수 연장에 따른 미래가치
 10. 준공 이후 투입 재정내역 및 성능개선·내용연수 연장을 위한 소요재정 규모
 11. 그 밖에 제7조의 성능개선위원회에서 필요하다고 의결된 사항
- ② 시장은 제1항의 실태평가보고서를 작성할 때 법 제6조부터 제7조의2까지의 규정에 따라 시행한 안전점검 및 정밀안전진단 보고서 등 광주광역시가 발간한 관련 자료를 활용할 수 있다.

제6조(종합관리계획의 수립)

- ① 시장은 제5조의 실태평가보고서를 작성한 후 6개월 이내에 이를 토대로 광주광역시 노후 사회기반시설의 성능개선 및 내용연수 연장을 위한 종합관리계획(이하 “종합관리계획”이라 한다)을 5년마다 수립하여야 한다.
- ② 종합관리계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 노후 사회기반시설의 관리 총괄현황
 2. 성능개선 및 내용연수 연장 촉진 기본계획
 3. 중장기 재원확보 방안
 4. 노후 사회기반시설의 투자우선순위 선정 및 연차별 투자계획
 5. 노후 사회기반시설의 유지관리·성능개선·내용연수 연장 관련 연구·개발 투자계획
 6. 그 밖에 제7조의 성능개선위원회 위원장이 필요하다고 인정하는 사항

제7조(위원회의 구성)

- ① 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 사항을 심의하고 시장의 자문에 응하기 위하여 시장 소속으로 광주광역시 노후 사회기반시설 성능개선위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.
- ② 위원회의 위원은 다음 각 호의 사람 중 30명 이내로 구성한다.
1. 광주광역시의회 해당 상임위원회에서 추천하는 사람
 2. 관련 사무를 담당하는 광주광역시 소속 공무원
 3. 사회기반시설 건설·유지관리 등 관련 산업체·학교·연구기관의 전문가
 4. 사회기반시설 건설·유지관리 등 관련 협회에서 추천하는 전문가
 5. 그 밖에 노후 사회기반시설 성능개선 및 내용연수 연장에 기여한 사람

③ 위원회의 위원장(이하 “위원장”이라 한다)은 행정부시장이 되고, 부위원장은 2명으로 하되 관계 부서의 실·국장과 위촉직 위원 중에서 위원장이 각각 지명하며, 간사 1명은 위원장이 관계 부서 과장 중에 지명한다.

제8조(위원회의 운영)

- ① 위원회 위원의 임기는 2년으로 하되, 연임할 수 있다.
- ② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
 - 1. 제5조의 실태평가보고서 작성을 위한 기본계획 및 성과물의 타당성
 - 2. 종합관리계획 수립을 위한 기본계획 및 성과물의 타당성
 - 3. 그 밖에 노후 사회기반시설의 성능개선 및 내용연수 연장 촉진을 위하여 시장이 요청하는 사항
- ③ 위원회의 회의는 필요한 경우 위원장이 필요하다고 인정하거나 재적위원 3분의 1 이상의 요구가 있을 때 소집하며, 재적위원 과반수 출석으로 개의(開議)하고 출석위원 과반수 찬성으로 의결한다.
- ④ 시장은 위원회가 노후 사회기반시설의 현장을 확인하고자 할 때는 이를 적극 지원하여야 한다.

제9조(실무협의회 운영)

- ① 시장은 위원장에게 제5조의 실태평가보고서 작성과 종합관리계획 수립의 원활한 행정업무 지원을 위하여 기간을 정하여 일시적으로 관계 부서(출자·출연기관을 포함한다)의 담당자 등으로 실무협의회를 구성하고 운영하도록 할 수 있다.
- ② 제1항의 실무협의회의 장은 위원회의 간사가 된다.

제10조(의회 보고)

시장은 종합관리계획을 수립하는 경우 광주광역시의회 해당 상임위원회에 보고하여야 한다.

제11조(시행규칙)

이 조례의 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙(201○.○○.○.) 이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부록 5. 세미나 발표자료

2018. 4. 26.

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단

양 철 수

gjeri 광주전남연구원
Gwangju Jeonnam Research Institute

목 차

제1장 서론

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

제3장 지역 인프라 실태 진단

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

제1장 서론



1. 연구의 배경 및 필요성

- 재해 및 안전사고, 노후 인프라 시설물로 인한 지역민의 불안감 가중
 - 국내 SOC(Social Overhead Capital, 사회간접자본, 이하 인프라) 시설물은 경제 성장기인 1970~80년대에 집중적으로 건설되었으며, 노후화가 심각하게 진행되고 있음
- 글로벌화에 따른 지역의 경쟁력 제고
 - 글로벌화에 따라 국가 간 경쟁을 넘어 지역, 도시 간 경쟁력이 중요해지고, 세계는 도시 경쟁력 확보가 핵심과제로 등장하고 있음
- 지역 내 노후 인프라 대응을 위한 지역자산 파악이 중요
 - 최근 주요 선진국은 물론, 우리 정부 그리고 지자체들도 인프라 투자 및 인프라 시설의 노후화 문제에 정책적 대응을 활발히 진행 중임
 - 최근 미국의 트럼프 행정부에서는 낙후된 도심재개발, 고속도로 등 인프라에 1조 달러를 투자할 방침
- 지역 내 중추 산업으로서의 건설산업의 위상 제고
 - 광주 지역의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 14.5%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 5천여 명으로 전체 종사자 중 8.8%를 차지하는 지역경제 중추 산업임

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 2

제1장 서론



2. 연구의 목적

- 지역의 지역경쟁력 제고 및 지역민의 안전과 생활편의성 향상을 위해 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선 방향 도출
- 노후인프라 실태에 대한 진단과 지역의 인프라 투자정책에 대한 분석을 통해 지역 인프라에 대한 투자 필요성 제시
- 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 지역의 인프라 투자 유도
- 구체적으로 지역의 인프라 투자현황을 파악하고, 필요사업을 발굴 및 제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시
- 지역민의 인프라 수요, 삶의 질에 미치는 영향, 인프라 안전도를 기반으로 바람직한 지역별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 3

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

1) 재정 여건

- 2016년도 최종 예산규모는 4조 3,290억 원으로 일반회계 3조 3,479억 원 (77.3%), 특별회계 9,811억 원(22.7%)으로 편성
 - 총 재정규모는 2015년도에 비해 1.5% 감소
 - 최근 5년간(2012~2016년) 연평균증가율(CAGR)은 4.4% 수준으로 나타남

단위: 억 원, %

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
재정규모 총계	31,061.6	35,028.2	35,780.5	39,078.2	40,734.5	43,945.0	43,290.9
증가율	△7.6	12.8	2.1	9.2	4.2	7.9	△1.5
일반회계 총계	2,3620.6	26,564.7	28,014.0	31,807.2	32,897.2	35,976.4	33,479.3
증가율	△6.1	12.5	5.5	13.5	3.4	9.3	△6.9
특별회계 총계	7,441.0	8463.5	7766.4	7271.0	7837.2	7968.7	9811.6
증가율	△12	13.7	△8.2	△6.4	7.8	1.7	23.1

자료 : 광주광역시 시정 백서(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 4

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

1) 재정 여건

- 일반회계는 세입여건, 중앙의존자원 증가율 등 고려 3.3% 전망
 - 공기업특별회계는 하수처리장 개선사업 종료 등으로 소폭 감소 전망
 - 지역개발기금이 특별회계에서 기금으로 전환됨에 따라 소폭 증가 예상

단위: 억 원, %

구 분	2017	2018	2019	2020	2021	구성비	연평균 신장률
총규모	47,332	51,043	53,283	55,015	56,229	100	4.4
일반회계	36,812	38,958	40,072	41,218	41,971	75.7	3.3
특별회계	7,781	9,375	10,412	10,985	11,314	19	9.8
기금	2,739	2,709	2,800	2,812	2,944	5.3	1.8

자료 : 광주광역시 중기지방재정계획(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 5

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

2) 산업 및 고용 현황

- 지역내 총생산액의 증가
 - 광주광역시 2013년 지역내총생산(GRDP)은 29조 7,631억 원으로 최근 3년간 꾸준히 증가
 - 특히, 산업단지가 집중해 있는 광산구의 경우 증가세를 유지

단위 : 백만원, %

구분	2011년			2012년			2013년		
	총생산액	구성비	성장률	총생산액	구성비	성장률	총생산액	구성비	성장률
광주	27,788,989	100	3.7	28,913,806	100	0.9	29,763,198	100	1.7
동구	2,466,179	8.9	0.2	2,566,523	8.9	3.8	2,467,773	8.3	-3.9
서구	6,883,139	24.8	7.3	7,057,983	24.4	-0.4	7,035,552	23.6	-1.7
남구	2,203,422	7.9	-0.2	2,303,259	8	-1.9	2,290,924	7.7	0.6
북구	6,850,585	24.7	1	7,153,243	24.7	0.8	7,553,008	25.4	5.4
광산구	9,385,665	33.8	5.1	9,832,798	34	1	10,415,941	35	3.2

자료 : 광주광역시청 홈페이지, 2017

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 6

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

2) 산업 및 고용 현황

- 전국, 서울 대비 경제활동인구 비율 및 고용률 하회
 - 2016년 기준, 광주광역시의 경제활동 인구는 약 77만 2천명으로 취업자 74만 8천명, 경제활동 참가율 60.7%, 실업률 3.1%를 기록
 - 고용률은 58.8%로 전국 평균 수준을 하회

구분	경제활동	취업자(명)	경제활동 인구비율(%)	실업률(%)	고용률(%)
전국	27,263,000	26,559,000	63.5	3.6	61.2
서울	5,382,000	5,161,000	63.1	4.1	60.5
광주	772,000	748,000	60.7	3.1	58.8

자료 : 광주광역시청 홈페이지, 2017

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 7

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

2) 산업 및 고용 현황

● 서비스산업 중심 도시

- 통계청 국가통계포털(2016)에 따르면, 2015년 2월 기준 사회간접자본 및 기타서비스업에 약 614,000명(82.2%)이 종사하고 있으며, 2차 산업인 제조업과 광공업에 110,000명(14.8%), 1차 산업인 농림어업에 약 20,000명(3%)이 종사
- 전 산업에서 차지하는 사업체 수 비중이 가장 높은 산업은 도매 및 소매업, 숙박 및 음식점업 순으로 나타남
- 건설업의 사업체 수 비중은 4.2%, 종사자 수 비중은 8.8%로 나타남

산업구분	사업체 수(개)	종사자 수(명)	사업체수 비중	종사자수 비중
농업, 임업 및 어업(01~03)	22	343	0.0	0.1
광업(05~08)	10	65	0.0	0.0
제조업(10~33)	8,524	84,344	7.3	14.4
전기, 가스, 증기 및 수도사업(35~36)	86	1,450	0.1	0.2
하수·폐기물처리, 원료재생 및 환경복원업(37~39)	153	1,820	0.1	0.3
건설업(41~42)	4,855	51,789	4.2	8.8
도매 및 소매업(45~47)	31,640	91,955	27.3	15.7
운수업(49~52)	10,520	28,254	9.1	4.8
숙박 및 음식점업(55~56)	19,330	58,287	16.7	10.0
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업(58~63)	815	7,721	0.7	1.3
금융 및 보험업(64~65)	1,497	24,462	1.3	4.2
부동산업 및 임대업(68~69)	4,735	18,669	4.1	3.2
전문, 과학 및 기술서비스업(70~73)	2,991	17,369	2.6	3.0
사업시설관리 및 사업지원 서비스업(74~75)	1,735	29,138	1.5	5.0
공공행정, 국방 및 사회보장 행정(84)	269	17,265	0.2	3.0
교육서비스업(85)	6,688	50,469	5.8	8.6
보건업 및 사회복지 서비스업(86~87)	4,583	58,080	3.9	9.9
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업(90~91)	3,947	12,213	3.4	2.1
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업(94~96)	13,646	31,753	11.8	5.4
전체 산업	116,046	555,485	100.0	100.0

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 8

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

3) 기타 지표

- 1인당 GRDP는 광역시 중 대구 다음으로 가장 낮음
- 고용률은 광역시 중 부산 다음으로 가장 낮음
- 주택가격(매매가격, 전세가격)의 경우, 전반적으로 수도권 및 광역시의 주택가격이 높게 나타나는 가운데 광주의 평균 매매가격은 광역시 중에서 가장 낮음

시도별	고용률(2015) (%)	1인당 GRDP(2014) (백만원)	주택매매가격 (2016.10) (만원)	주택전세가격 (2016.10) (만원)
전국	60.3	29.46	30,446	20,639
서울	60.0	33.23	52,085	33,747
부산	55.9	21.59	24,478	15,560
대구	59.2	18.91	26,009	18,043
인천	60.9	24.32	22,012	15,605
광주	58.4	20.64	20,705	15,094
대전	60.1	21.22	21,351	14,540
울산	58.7	58.88	25,597	16,774
세종	—	—	23,384	13,664
경기	61.4	26.84	31,267	22,670
강원	57.5	24.76	16,965	11,651
충북	62.2	31.81	17,044	11,398
충남	62.4	47.60	18,148	12,788
전북	58.5	24.62	16,189	11,386
전남	61.5	35.52	13,988	9,374
경북	62.0	35.11	16,129	11,325
경남	60.0	30.87	22,987	14,478
제주	67.9	24.24	—	—

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 9

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



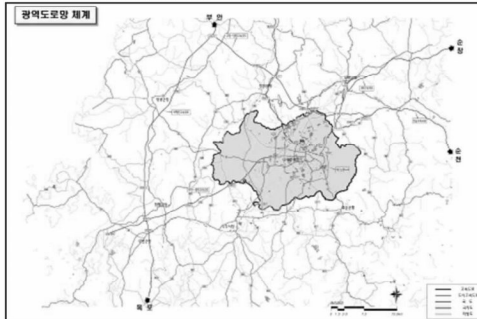
2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

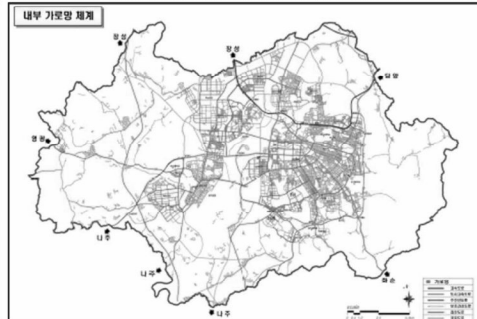
● 광주의 도로망 체계

- (광역도로망) 국도 1호선·13호선·29호선 등이 나주에서부터 장성, 담양으로 연결되어 있으며, 국지도 55호선·60호선 등이 나주에서부터 광주를 연결하여 순창, 곡성으로 연결
- (내부가로망) 일반국도의 일교통량은 1,272대/일~48,800대/일 수준으로 나타나고 있음

[광역도로망 체계]



[내부 가로망 체계]



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 10

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

구분		2012	2013	2014	2015	증가율(%)
전체	총계 (m)	2,334,673	2,336,196	2,346,343	2,350,506	0.17%
	포장 (m)	1,643,080	1,651,235	1,662,130	1,685,324	0.64%
	포장률 (%)	100.0	100.0	99.8	100.0	0.00%
	미개통 (m)	691,593	684,961	684,213	665,182	-0.97%
고속도로	소계 (m)	27,628	27,628	27,628	27,628	0.00%
광역시도	소계 (m)	560,048	560,048	564,468	562,888	0.13%
	포장 (m)	416,335	428,225	435,339	439,436	1.36%
	포장률 (%)	100.0	99.5	99.5	100.0	0.00%
	미개통 (m)	143,713	131,823	129,129	123,452	-3.73%
일반국도	소계 (m)	86,569	86,569	86,569	86,569	0.00%
	포장 (m)	86,569	86,569	86,569	86,569	0.00%
	포장률 (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	0.00%
구도	연장 (m)	1,660,428	1,661,951	1,667,678	1,673,421	0.20%
	포장 (m)	1,112,548	1,108,813	1,112,594	1,131,691	0.43%
	포장률 (%)	100.0	100.0	100.0	100.0	0.00%
	미포장 (m)	-	-	-	-	-
미개통	미개통 (m)	547,880	553,138	555,084	541,730	-0.28%
	도로율(%)	23.0	23.6	24.3	24.4	1.72

자료 : 광주광역시 통계연보(각연도)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 11

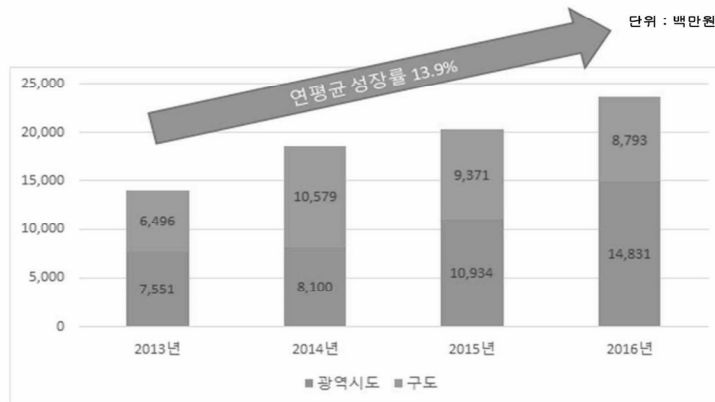
제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

- 2013~2016년간 도로보수비용 연평균성장률 13.9%로 지속적으로 증가해 왔음
- 노후화된 도로가 증가함에 따라 도로보수에 대한 비용은 향후 빠른 속도로 증가할 것으로 예측됨



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 12

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

● 도로 시설물

- 광주시 도로시설물은 2012년 대비 증감률은 차이가 없음
- 자동차 등록 대수는 꾸준히 증가한데 비해 교통 소통을 원활하게 하는 시설물, 보행자의 안전을 고려한 시설물의 확충 등 체계적 대응이 부진한 실정임

도로시설물별	항목	2012	2013	2014	2015	증가율
보도육교	시설수 (개)	79	71	69	67	-4.0%
	연장 (m)	2,617	2,425	2,451	2,406	-2.1%
	면적 (㎡)	9,732	9,121	9,511	9,288	-1.2%
지하보도	시설수 (개)	9	9	9	9	0.0%
	연장 (m)	486	486	486	486	0.0%
	면적 (㎡)	2,687	2,687	2,687	2,687	0.0%
지하차도	시설수 (개)	17	17	17	17	0.0%
	연장 (m)	6,546	6,821	6,821	6,821	1.0%
	면적 (㎡)	268,813	274,213	274,213	274,213	0.5%
고가도로	시설수 (개)	13	13	13	13	0.0%
	연장 (m)	6,209	6,209	6,209	6,209	0.0%
	면적 (㎡)	101,593	101,593	101,593	101,593	0.0%
지하상가	시설수 (개)	2	2	2	2	0.0%
	연장 (m)	752	752	752	752	0.0%
	면적 (㎡)	4,133	4,133	4,133	4,133	0.0%
터널	시설수 (개)	23	23	23	23	0.0%
	연장 (m)	10,023	10,023	10,023	10,023	0.0%
	면적 (㎡)	116,557	117,189	117,189	117,189	0.1%
광주천변확장구조물	시설수 (개)	39	39	39	39	0.0%
	연장 (m)	10,810	10,659	10,659	10,659	-0.4%
	면적 (㎡)	195,822	168,554	168,554	168,554	-3.7%
가로등	시설수 (개)	48,967	52,190	52,356	54,180	2.6%

자료 : 광주광역시 통계연보(각연도)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 13

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

● 광주시 소유 공영주차장 현황

- 총 21개소(유료 20개소, 무료 1개소) 운영 중에 있음
- 광주시의 자가용 승용차는 갈수록 증가하고 주차질서 의식 개선은 나아지지 않고 있어 주차난이 더욱 심화되고 있음

구 분	계		노상주차장		노외주차장		부설주차장		자동차 대 수	주차장 확보율
	개소	면수	개소	면수	개소	면수	개소	면수	(B)	(A/B)
'05년	20,808	335,390	530	13,842	602	26,717	19,676	294,831	436,044	77%
'06년	22,552	356,262	529	13,855	589	26,654	21,434	315,753	449,911	79.20%
'07년	24,114	378,367	531	13,857	605	27,218	22,978	337,292	462,456	81.80%
'08년	23,865	425,779	532	14,307	620	27,821	22,713	383,651	474,105	89.80%
'09년	25,350	466,024	532	13,416	632	28,136	24,186	424,472	494,460	94.20%
'10년	28,665	478,172	520	13,236	639	29,038	25,506	433,898	518,477	91.80%
'11년	28,303	488,870	521	13,240	658	30,059	27,124	445,571	535,812	91.20%
'12년	30,018	501,763	529	13,133	684	30,301	28,815	458,329	550,821	91.10%
'13년	34,719	518,190	519	13,131	707	29,461	33,493	475,598	568,054	91.2%
'14년	33,568	549,009	516	12,789	750	35,031	32,302	501,189	592,676	92.60%
'15년	36,090	604,750	519	12,826	841	36,373	34,730	555,551	611,280	98.93%
'16년	39,281	720,102	520	12,861	858	31,021	37,903	676,220	633,375	113.69%

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 14

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 철도

● 도시철도 1호선

- 광주시 도시철도 1호선은 용산동에서 옥동까지 총 20.1km로 총 사업비 1조5,863억 원이 소요되었음

	1구간	2구간
구간(연장)	용산동~마복도(11.96km)	마복도~옥동(8.14km)
사업기간	1998.8 ~ 2003.12(7년 4개월)	2007.4 ~ 2007.12(7년 9개월)
사업비(억원)	10,439억원	5,424억원

● 도시철도 2호선 사업계획

- 도시철도 2호선 사업은 노선설정에 대한 의견수렴 과정에 진통을 겪고 있음

구분	구간	연장	사업비 (억원)	건설기간 (개통년도)	비고
1단계	차량기지~시청~상무역~월드컵경기장 ~백운광장~조선대~광주역	17.06km	11,195	2018~2022 (2023)	정거장 20개소, 차량기지 1개소
2단계	광주역~전남대~일곡~첨단~수원~운 남~차량기지	20.00km	7,299	2019~2023 (2024)	정거장 18개소
3단계	백운광장~효천역	4.84km	2,085	2022~2024 (2025)	정거장 6개소, 주박기지 1개소
합 계		41.90km	20,579		

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 15

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

2) 산업·경제

- 광주 지역 내 산업단지는 총 10개의 산업단지(국가3, 일반6, 농공1) 조성되어 있음
- 20년 이상의 일반산업단지를 중심으로 분포되어 있음

단지명	조성주체	준 공	조성 면적	공장용지 비율(%)	
총 계	국가3	-	26,520	63.9	
	일반6				
	농공1				
소 계 (조성완료)	국가2	-	24,673	63.9	
	일반5				
	농공1				
① 분촌산단	시	'83.12	937	81.4	
② 송암산단	시	'83.12	415	73.2	
③ 허남산단	시	'91. 3	5,944	76.6	
④ 소촌산단	구	'83. 5	189	56.1	
⑤ 소촌농공	시·구	'88.12	324	80.9	
⑥ 평 동 산 단 [1차,2차]	시	'10.11	4,965	66.3	
	일반산단	시	'10.11	4,866	65.5
	월전외투	시	'10.11	99	100
⑦⑧첨단과학산단	국가	'12.12	9,991	24.6	
	[1단계]	국가	'03.12	7,931	21.6
	[2단계]	국가	'13. 9	2,060	36
⑨진곡산단	시	'16. 3	1,908	52.3	
소 계 (조성중)	국가1 일반1	준공 예정일	18,417	63.9	
빛그린산단	국가	'18.12	1,847		

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 16

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

- 문화기반 시설
- 광주광역시 내 유형별 문화기반시설은 2015년 현재 총 672개소로, 이중 도서관이 396개소로 가장 많고, 다음으로 공연시설이 145개소, 전시시설이 73개소, 지역문화 복지시설이 48개소이며, 문화보급 전수 시설이 10개소로 가장 적음

공연시설(145개소)					전시시설(73개소)				도서관 (396개소)		지역문화 복지시설(48개소)			문화보급 전수시설(10개소)		
종합 공연 장	일반 공연 장	소공 연장	야외 공연 장	영화 상영 관	박물 관	미술 관	화랑	조각 공원	도서 관	작은 도서 관	문화 의집	복지 회관	청소 년수 련시 설	문화 원	전수 회관	전통 문화 학교
1	11	15	7	111	10	10	52	1	19	377	5	33	10	6	3	1

자료 : 광주전남연구원(2015), 「광주의 문화예술 창조도시 전략연구」, p.15

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 17

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 관광

- 광주시의 관광개발계획 중 핵심전략사업으로 양림동 역사문화마을 관광자원화 사업 등 6개 사업이 추진되고 있으나, 일부 사업 평가에서 미흡하다는 의견이 있음
- 원인으로는 사업계획의 구체성 부족과 사업추진체계 미확립, 이해관계자들 간의 공감대 형성 불충분 등이 지적됨

사업명	도입시설	사업기간	사업비(백만원)
양림동 역사문화마을관광자원화 사업	양림동 근대문화유산의 보존사적공원 생태숲 조성근대문화거리 박물관아시아 민예공방 타운	2012~2014	15,400
중외문화공원 연계영소화사업	용봉저수지 문화생태공원주변 테마거리	2012~2016	18,000
사적공원·광주공원관광영 소화사업	포크뮤직특화거리조성, 팔각정, 전망타워, 리모델링사적공원·광주공원 테마길	2012~2015	15,000
우치공원 및패밀리랜드영품화사업	자연생물형 동물 테마파크패밀리랜드 리모델링	2013~2016	50,000
영산강·황룡강생태관광자 원개발사업	영산강 강변예술갤러리영산강 정(亭)문화회랑황룡강변 누리길	2012~2016	10,000
오월길 조성사업	오월길 코스오월길 U-Road오월길 방문자센터	15,400	5,000

자료 : 광주권 관광개발사업계획(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 18

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 공원

- 광주시 결정공원은 총 601개소(지정면적 19.69km²)이며, 이중 생활권 공원으로 총 582개소(17.04km²) 지정
- 광주시의 조성된 공원은 373개소 면적은 56,238km²이며, 어린이공원을 중심으로 조성계획이 수립되어 있음

단위 : m²

구 분		계		조 성		조성중		미조성	
		개소	면 적	개소	면 적	개소	면 적	개소	면 적
합 계		621	67,398,847	373	56,238,319	20	523,305	228	10,637,222
자 연 공 원		1	47,654,000	1	47,654,000	-	-	-	-
도 시 공 원	계	620	19,744,847	372	8,584,319	20	523,305	228	10,637,222
	소계	601	17,092,061	359	6,048,514	14	406,325	228	10,637,222
	생활권	122	16,167,820	81	5,418,830	13	404,262	28	10,344,728
	어린이공원	402	825,298	258	616,617	1	2,063	143	206,618
	소공원	77	98,943	20	13,067	-	-	57	85,876
	주제공	19	2,652,786	13	2,535,806	6	116,980	-	-
	원	6	190,463	4	149,433	2	41,030	-	-
	역사공원	2	11,546	1	5,547	1	5,999	-	-
	문화공원	3	1,805,190	3	1,805,190	-	-	-	-
	묘지공원	5	576,732	3	542,440	2	34,292	-	-
	수변공원	3	68,855	2	33,196	1	35,659	-	-
	체육공원								

자료 : 광주광역시 홈페이지(2016. 1. 1. 기준)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 19

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 체육시설

- 광주시의 체육시설은 체육회를 중심으로 운영되고 있으며, 등록된 체육시설은 29개에 불과한 실정임

시설명	부지면적 (㎡)	건물면적 (㎡)	시설년도	관리주체
용산정구장	4,378		'07	동구청
광주실내수영장	16,570	8,741	'93	광주광역시도시공사
염주골프센터	10,669	1,572	'97	"
광주실내빙상장	9,920	4,117	'96	"
무등경기장 야구장	35,997	2,840	'65	광주광역시체육회
월드컵경기장(주.보조)	470,278	69,459	'02	"
종효정구장	2,975	192	'76	"
국궁장 (관덕정)	5,866	189	'65	"
울림택기념 국민생활관	70,637	8,615	'91	"
염주테니스장(장애인경용)	7,373	23	'94	"
승마장	26,084	2,825	'87	"
견도장	1,576	795	'97	"
전천후테니스장	126,304	3,715	'06	"
염주종합체육관	16,000	22,588	'87	"
서광순양궁장	19,500	463	'07	"
빛고을체육관	10,140	5,612	'07	"
수원인라인 롤러경기장	19,233	1,250	'07	"
광주광역시체육회관	7,220	9,059	'15	"
광주국제양궁장	45,109	2,970	'15	"
염주파크골프장	11,847	128	'08	광주광역시장애인체육회
광주광역시장애인국민체육센터	3,004	3,761	'15	"
전천후개이트볼경기장	8,265	4,113	'06	광주광역시생활체육회
동림다목적 체육관	7,124	1,740	'11	"
첨단대상파크골프장	69,956	130	'09	"
전월 국제테니스장	56,672	21,782	'15	"
보라매축구공원	58,000		'15	"
남부대시립국제수영장	50,000	19,398	'15	학교법인우암학원
광주여대시립유니버시아드체육관	55,000	27,732	'15	광주여자대학교
광주-기아챔피언스필드	88,636	57,646	'14	기아타이거즈(주)

자료 : 광주시 내부자료(2016년)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 20

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 교육시설

- 광주의 교육기관 수는 699개교로 총 학생수는 35.6만명이며, 교원당 학생수는 18명임
- 구체적으로 학교시설에서 특별교실, 실내체육시설, 도서실, 보건실 등의 확보비율이 수도권에 비해 낮음

단위: 개교, 명

구분	학교수(개교)	학생수(명)	학생수당 학교수(교)	교원수(명)	교원당 학생수(명)
총계	699	356,356	509.8	23,069	18
유치원	321	24,790	77.2	2,213	13
초등학교	153	89,095	582.3	6,613	15
중학교	90	51,511	572.3	4,073	14
고등학교	67	62,357	930.7	4,623	15
대학교	17	113,615	6,683.2	4,460	79
기타학교	7	1,051	50.1	412	3

자료: 광주광역시 통계연보(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 21

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 주택

- 2015년 기준으로 광주의 주택보급률은 103.5%(총 567,157호)이며, 주택 유형별로는 아파트 376,731호(64.2%), 단독주택 194,148호(33.1%), 다세대 8,517호(1.4%), 연립주택 7,396호(1.3%) 순으로 높은 비중을 차지함
- 연도별 주택보급률은 2008년 101.5%에서 2015년 103.5%로 연평균성장률 0.24%로 증가해 왔음

단위: 호, %

연도	가 구	계	단 독	주 택 수 아파트	연 립	다 세 대	보 급 률
2015	567,157	586,792 (100%)	194,148 (33.1%)	376,731 (64.2%)	7,396 (1.3%)	8,517 (1.4%)	103.5
2014	570,020	593,299 (100%)	209,917 (35.4%)	372,568 (62.8%)	5,800 (1.0%)	5,014 (0.8%)	104.1
2013	556,308	574,071	203,401	360,480	5,337	4,853	103.2
2012	543,060	556,487	196,445	351,248	4,682	4,112	102.5
2011	530,256	544,944	188,003	349,649	4,235	3,057	102.8
2010	515,855	528,063	183,227	335,438	5,278	4,120	102.4
2009	485,112	502,821	166,607	326,521	5,479	4,214	103.7%
2008	479,565	486,556	164,629	312,259	5,455	4,213	101.5%

자료 : 광주광역시 내부자료(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 22

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 상하수도

- 광주의 상하수도 시설물은 6개임(1종 2개소, 2종 4개소)
- 상수도 사용연수는 10년미만 16.7%(1개소), 11년~20년 16.7%(1개소), 21년~30년 33.3%(2개소), 31년이상 33.3%(2개소) 임

구분	항목	기간			
		~10년	11~20년	21~30년	31년이상
상하수도 6개	소계	1 (16.7)	1 (16.7)	2 (33.3)	2 (33.3)
	공공하수처리시설 3개	1	1	1	
	지방상수도 3개			1	2

- 광주에서 관리하는 상수도관의 총 길이는 3,847,664km임

구분	도수관	송수관	배수관	급수관	연장합계
총연장(km)	55,947	45,756	2,973,676	772,285	3,847,664
비중(%)	1.5%	1.2%	77.3%	20.1%	100.0%

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 23

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 상하수도

- 광주의 연간 총 급수량은 173,271㎥이며 유수율은 85.9%, 누수율은 10.1%임

단위 : 천㎥/년

연간 총 급수량	유효수량				무효수량			
	소계	유수수량	유효무수량	유수율	소계	조정감액수량	누수량	누수율
173,271	155,739	148,895	6,844	85.9	17,532	4	17,528	10.1

- 광주광역시 상수도 세출현황을 보면 유지관리비 50.3%(599억원), 공사비 32.1%(383억원), 기타(이월금) 17.1%(204억원), 원리금상환액 0.3%(4억원) 순임

단위 : 억원

구분	총 세출	공사비	유지관리비	원리금상환액	기타(이월금)
전국	69,623 (100%)	18,255 (26.2%)	31,928 (45.9%)	2,274 (3.3%)	17,165 (24.7%)
광주광역시	1,190	383 (32.1%)	599 (50.3%)	4 (0.3%)	204 (17.1%)

자료 : 환경부, 상수도통계(2015)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 24

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 의료 및 사회복지 시설

- 광주시는 종합병원 22개소를 포함하여 2,069개소 39,947병상의 의료기관에 23,261명의 의사, 간호사 등 의료 인력이 근무하고 있음

단위 : 개소

구분	계	종합 병원	병원 (특수병원포함)	요양 병원	의원	치과 병원	한방 병의원	부속 의원	조산원
의료기관	2,069	22	73	55	903	597	405	11	0
병상수	3,9947	7,260	8,005	14,416	3,048	9	6,619	0	0

자료 : 광주광역시 통계연보(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 25

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 의료 및 사회복지 시설

■ 광주시의 사회복지 시설은 2016년 기준 3,466개소임

■ 종 사 자 수 는 18,960명이며 노인을 대상으로 한 복지시설이 압도적으로 많이 있으나 75%가 경로당임

대상자별	형태	시설종류	시설수	종사자수
노인	총계		3,466	18,960
	생활	소개	1,625	5,718
		양로시설	3	34
		요양시설	105	1,883
	이용	재가노인복지시설	203	3,569
		노인복지관	11	193
		경로당	1,297	-
		노인보호전문기관	1	9
		노인일자리지원기관	5	30
	소계		340	976
아동	생활	양육시설	10	195
		공동생활가정	26	57
		아동일시보호시설	1	35
	이용	자립지원시설	1	2
		아동시설(수련원)	1	2
		지역아동센터	301	685
	소계		124	1,020
장애인	생활	거주시설	23	483
		공동생활가정	39	54
		단기거주시설	3	19
	이용	지역사회 재활시설	7	185
		장애인주간보호시설	28	118
		수화통화센터	1	20
		생활이동지원센터	1	14
		장애인체육관	1	5
		장애인보호작업장	16	76
		장애인근로작업장	4	42
		장애인생산품판매시설	1	4
	소계		14	145
경신 결한자	생활	경신요양시설	4	112
		사회복지시설	3	9
	이용	사회복지시설	7	24
노숙인	소계		2	23
	생활	노숙인재활시설	1	20
지역주민	이용	노숙인재활시설	1	3
		사회복지관	19	169
기타	이용	지역자활센터	9	82

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 26

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 의료 및 사회복지 시설

대상자별	형태	시설종류	시설수	종사자수
성매매 피해자	소개		5	25
	생활	일반지원시설	1	5
		청소년지원시설	1	5
		자립지원공동생활시설	1	2
	이용	자활지원센터	1	6
		성매매피해상담소	1	7
성폭력 피해자	소개		13	45
	생활	피해자보호시설	2	8
	이용	성폭력피해상담소	11	37
가정폭력 피해자	소개		14	48
	생활	피해자보호시설	4	13
	이용	가정폭력상담소	10	35
한부모 가족	소개		5	19
	생활	모자가족복지시설	2	9
		미혼모자가족복지시설	3	10
다문화	소개		4	81
	이용	다문화가족지원센터	4	81
청소년	소개		28	246
	생활	쉼터	5	26
		수련시설(수련관, 문화의 집)	11	117
	이용	상담복지센터	5	71
		활동진흥센터	1	11
		학교밖 청소년지원센터	6	21

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 27

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

5) 방재·환경

● 하천

- 광주시의 국가하천은 3개소(영산강, 황룡강, 지석천) 42.95km, 개수율은 100%이며, 지방하천은 33개소이며 168.93km, 개수율은 89.22%임
- 2016년 하천관련사업 추진 현황 3건이 진행되었으며, 총 사업비 420억원 소요됨

공 사 명	위 치	연 장	사업비	공사기간
계	3개 사업	12.16km	42,027	
장등천 개수공사 조성공사	북구 장등동~청옥동	2.16km	5,598	'13. 8~'16. 3
석곡천 생태하천 조성공사	북구 화암동~운정동 (시 경계)	7.10km	29,684	'11. 4~'15. 12
풍영정천 고향의강 조성공사	광산구 수완동 (하남대교~골뚝교)	2.90km	6,745	'12. 10~'16. 03

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 28

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

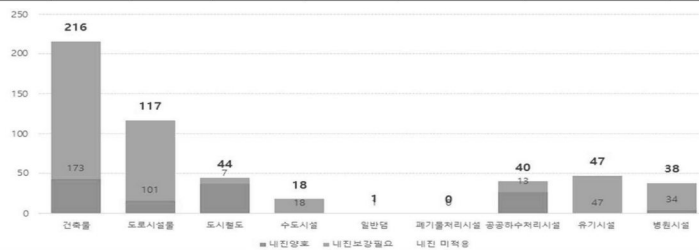


2. 지역 인프라 현황

6) 내진 현황

- 광주시 내진설계 대상시설물은 총 1,017동이며, 내진적용비율은 61.3%(496동)임

구 분	내진설계 대상	내진 적용	소 계	내진양호	내진 미적용 내진보강완료	내진보강필요	내진 비율(%)	비 고
계	1,017	496	521	127	0	394	61.3	
건축물	354	138	216	43	-	173	51.1	교량·터널
도로시설물	311	194	117	16	-	101	67.5	
도시철도	48	4	44	37	-	7	85.4	
수도시설	25	7	18	-	-	18	28.0	
일반댐	3	2	1	-	-	1	66.7	
폐기물처리시설	7	7	-	-	-	-	100	
공공하수처리시설	58	18	40	27	-	13	77.6	
유기시설	48	1	47	-	-	47	2.1	
병원시설	163	125	38	4	-	34	79.1	



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 29

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



3. 지역 인프라 투자 현황

- 세출 예산은 2008년 161.2조원에서 2015년 234조원으로 7년간 72.8조원 증가
 - 사회복지 예산은 같은 기간 동안 33.9조원에서 72.7조원으로 가장 많이 증가
 - 하지만, 국토 및 지역개발이 16.2조원에서 15.5조원으로 0.7조원, 수송 및 교통은 19.3조원에서 18.8조원으로 0.5조원, 과학기술이 0.7조원에서 0.6조원으로 0.1조원 감소

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	161.2	178.1	183.2	185.5	198.9	208.9	220.3	234.0
일반공공행정	20.2	20.7	21.8	22.6	23.8	24.3	25.2	26.8
공공질서 및 안전	2.4	2.5	2.9	3.1	3.7	3.8	3.5	3.8
교육	7.1	8.1	8.4	9.2	10.2	10.3	10.0	10.4
문화 및 관광	7.1	8.4	9.2	8.5	9.1	9.6	9.8	10.4
환경보호	17.2	18.3	19.2	19.7	20.3	20.7	21.3	22.3
사회복지	33.9	38.0	42.1	45.2	49.0	55.8	65.6	72.7
보건	2.5	2.6	2.9	2.7	2.9	3.3	3.4	3.9
농림해양수산	11.7	13.2	14.1	14.3	15.1	15.6	15.9	16.5
산업·중소기업	3.1	3.5	3.8	3.8	4.2	3.9	3.8	4.0
수송 및 교통	19.3	22.2	20.2	18.3	19.1	18.8	18.4	18.8
국토 및 지역개발	16.2	18.4	16.8	15.4	16.6	16.4	15.8	15.5
과학기술	0.7	0.8	0.5	0.3	0.5	0.6	0.6	0.6
예비비	2.2	2.4	2.2	2.3	3.1	3.1	3.0	3.4
기타	17.4	19.0	19.3	20.1	21.4	22.6	23.8	25.0

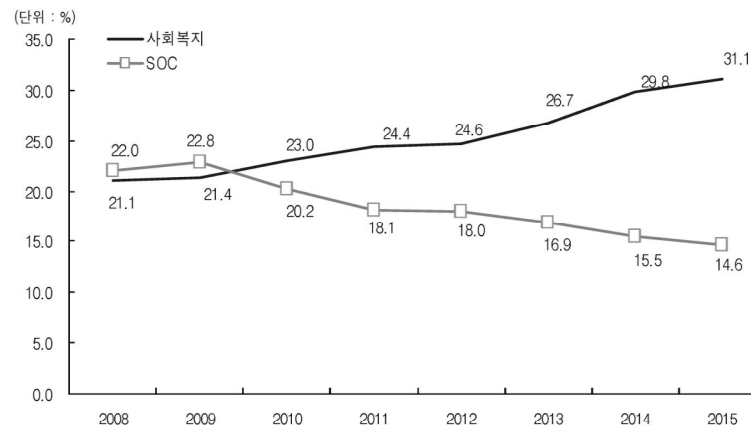
광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 30

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



3. 지역 인프라 투자 현황

- 전체 세출예산에서 차지하는 비중을 보면, 사회복지지는 2008년 21%에서 2015년 31.1%로 10.1%p 증가
 - 이에 비해 수송 및 교통은 12%에서 8%로 -4%p, 국토 및 지역개발은 10%에서 6.6%로 -3.4%p로 이 2개 부문을 합친 SOC 예산은 22%에서 14.6%로 7.4%p 감소



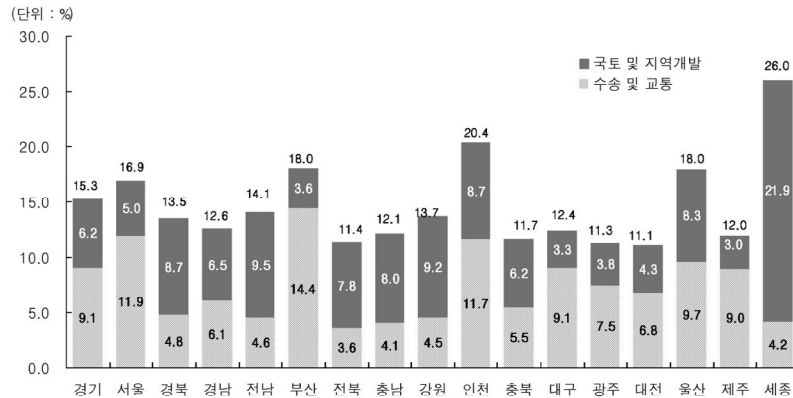
광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 31

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



3. 지역 인프라 투자 현황

- 2015년 기준으로 각 광역지자체의 전체 세출예산에서 국토 및 지역개발이 차지하는 비중은 세종시가 21.9%가 가장 높고, 대부분의 지역은 최소 3%에서 9.5% 수준을 보여주고 있음
- 수송 및 교통의 경우 부산이 14.4%로 가장 높고, 광역도의 경우 대부분 5% 내외의 비중을 보이고 있음



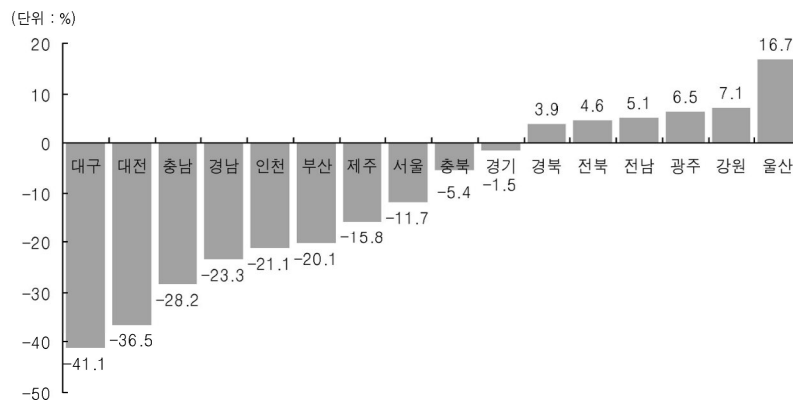
광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 32

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



3. 지역 인프라 투자 현황

- 2010년과 2015년의 SOC 예산의 증감율을 광역 지자체별로 비교
- 대전과 충남이 각 36.5%, 28.2%로 감소폭이 가장 큰 반면, 울산의 경우 16.7% 증가한 것으로 나타남



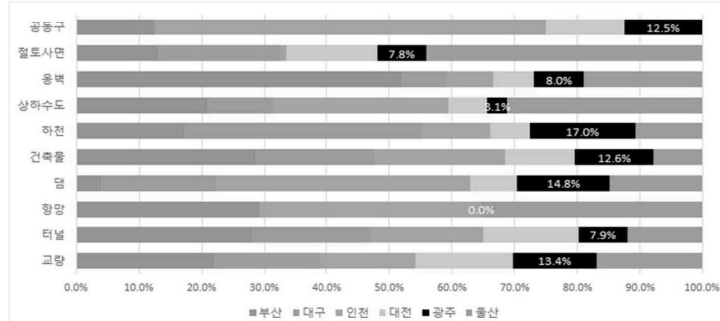
광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 33

제3장 지역 인프라 실태 진단



1. 지역 인프라 실태조사 대상

- 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 대상 1, 2종, 3종 시설물
- 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」(이하 시특법) 대상 시설물은 국토교통부에 의해 1종, 2종 3종 시설물로 나누어 관리하며 이에 대한 자체 점검은 시설물 관리주체가 수행함
- 시특법 대상 1, 2종 시설물은 2,359개 (1종 158개, 2종 2,201개)로 조사됨
- 시특법 대상 3종 시설물은 2018년 기준 2,561개소로 시설물 148개소, 건축물 2,384개소로 나타남
- 광주광역시의 「시특법」상 총 시설물은 6대 광역시 전체에서 차지하는 비중은 12.1%로 나타남



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 34

제3장 지역 인프라 실태 진단



2. 지역 인프라 안전등급 현황

1) 시특법 대상 1, 2종 시설물 안전등급

- C등급 이하는 1종 11개, 2종 75개로 나타남
- 광주광역시 시특법 대상 1종 시설물 중에서는 안전등급 측면에서 상대적으로 건축물이 가장 위험도가 높은 것으로 나타남

단위 : 개소, %

구분		1종						2종						보통		양호		무등급		총합계
		소계	A 등급	B 등급	C 등급	양호	무등급	소계	A 등급	B 등급	C 등급	D 등급								
총합계		158	15	124	11	7	1	2,201	67	1648	74	1	26	327	58	2,359				
교량	수	69	10	55	3	1		95	6	47	32	1		9		164				
	비중	43.7%	14.5%	79.7%	4.3%	1.4%		4.3%	6.3%	49.5%	33.7%	1.1%		9.5%						
터널	수	30	2	27	1			13	6	5	1			1		43				
	비중	19.0%	6.7%	90.0%	3.3%			0.6%	46.2%	38.5%	7.7%			7.7%						
댐	수	1	1					2	1	1						3				
	비중	0.6%		100.0%				0.1%		50.0%	50.0%									
건축물	수	28	2	19	5	1	1	2008	31	1551	40		26	302	58	2,036				
	비중	17.7%	7.1%	67.9%	17.9%	3.6%	3.6%	91.2%	1.5%	77.2%	2.0%		1.3%	15.0%	2.9%					
하천	수	28	1	20	2	5		22	5	16				1		50				
	비중	17.7%	3.6%	71.4%	7.1%	17.9%		1.0%	22.7%	72.7%				4.5%						
상하수도	수	2		2				4	1	3						6				
	비중	1.3%		100.0%				0.2%	25.0%	75.0%										
옹벽	수							46	15	21				10		46				
	비중							2.1%	32.6%	45.7%				21.7%						
철도사면	수							10	2	4				4		10				
	비중							0.5%	20.0%	40.0%				40.0%						
공동구	수							1	1							1				
	비중							100.0%	100.0%											

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 35

제3장 지역 인프라 실태 진단



2. 지역 인프라 안전등급 현황

2) 시특법 대상 3종 시설물 안전등급

- 특정관리대상시설을 등급별로 살펴보면, A등급 629개소, B등급 1819개소, C등급 103개소, D등급 8개소, E등급 2개소로 나타남

분야	유형		A 629 (24.6)	B 1,819 (71.0)	C 103 (4.0)	D 8 (0.3)	E 2 (0.1)	
	전체 2,561개소							
시설물 148 (5.8)	소계 148개 (5.8)		74 (50.0)	59 (39.9)	15 (10.1)			
	도로시설	교량	15	38	12			
		터널	1					
		육교	32	17	3			
		지하차도	5	3				
	삭도, 계도		1					
	유원시설		4					
	대형토목공사장		16	1				
건축물 2,384 (93.1)	소계 2,384개 (93.1)		549 (23.0)	1,738 (72.9)	88 (3.7)	7 (0.3)	2 (0.1)	
	공공업무시설		29	12	3			
	공동주택	아파트	5	1,379	44	4	2	
		연립주택		111	27	2		
		판매시설	9	24	1	1		
		숙박시설	56	1				
		운수시설		1				
		공연장	2	1				
		체육장	2	3	1			
		관람장	1					
		전시장	1					
		의료시설	74	40				
	중소형 건축물	장례식장	1					
		종교시설	165	63				
		수련시설	1	5				
		노유자시설	24	21	1			
		운동시설	35	8	1			
		대형건축물	17	11				
		대형광고물	85	56	1			
		건축 공사장	40	1	8			
		중단된 공사장	2	1	1			
		자재관리대상건축물 29개 (1.1)		6 (20.7)	22 (75.7)		1 (3.4)	

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 36

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 상 1, 2종 시설물의 기간에 따라 10년미만 34.5%(815개), 11년~20년 39.8%(939개), 21년~30년 22.8%(537개), 31년이상 2.9%(68개)로 나타남

구분	항목	기간	~10년 815 (34.5)	11~20년 939 (39.8)	21~30년 537 (22.8)	31년이상 68 (2.9)
전체 : 2,359개(비중)						
교량 164개	소계		31 (18.9)	55 (33.5)	54 (32.9)	24 (14.6)
	도로교량 155개		31	53	51	20
	철도교량 2개			2		
	벽개 구조물 7개				3	4
터널 43개	소계		7 (16.3)	35 (81.4)	1 (2.3)	
	도로터널 23개		4	19	1	
	지하차도 8개		3			
	철도터널 12개			12		
댐 3개	소계					3 (100)
	지방상수도전용댐 2개					2
	원수전용댐 1개					1
	소계		755 (37.1)	812 (39.9)	456 (22.4)	13 (0.6)
건축물 2,036개	판매시설 28개		20	7		
	철도역시설 20개			20		
	지하도상가 1개				1	
	공동주택 1,815개		704	703	408	
	노유자시설 3개		3			
	대형건축물 60개		19	22	14	5
	문화점점시설 21개		5	8	4	4
	수련시설 2개			1	1	
	숙박시설 7개			4	2	1
	운동시설 7개		4	3		
	의료시설 61개		18	23	18	2
	종교시설 11개		2	8	1	
	소계		4 (6.0)	9 (18.0)	11 (22.2)	26 (51.8)
	제방 6개					6
하천 50개	수로 통로 37개		3	5	10	19
	배수 펌프장 7개		1	4	1	1
	소계		1 (16.7)	1 (16.7)	2 (33.3)	2 (33.3)
	공공하수처리시설 3개		1	1	1	
상하수도 6개	지방상수도 3개				1	2
	소계		15 (32.6)	19 (41.3)	12 (26.1)	
	건축물공벽 25개		1	12		
	철도공벽 1개			1		
옹벽 46개	도로옹벽 20개		14	6		
	소계		2 (20.0)	7 (70.0)	1 (10.0)	
	도로사면 10개		2	7	1	
	소계			1 (100)		
광동구 1개	광동구 1개			1		

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 37

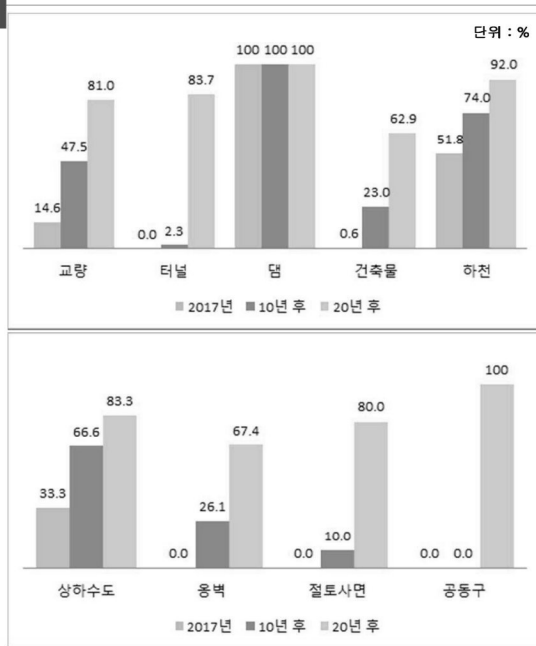
제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 모든 시설물에서 노후화가 기하급수적으로 증가하는 모습이 관찰됨
 - 세부 부문별로 살펴보면, 30년이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 47.5%, 댐 100%, 건축물 23%, 하천 74%, 상하수도 66.6%, 옹벽 26.1%, 절토사면 10%에 이를 것으로 추정됨



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 38

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 3종의 시설물의 경과연수는 10년 미만 7.3%(9개소), 11년~20년 17.7%(22개소), 21년~30년 49.2%(61개소), 31년이상 25.8%(32개소)로 향후 10년후에는 약 75%이상의 시설물이 30년이 경과할 것으로 예상됨

유형		기간				
		~10년	11년~20년	21년~30년	31년~	기타
시설물	소계 148개	9 (7.3)	22 (17.7)	61 (49.2)	32 (25.8)	24 (19.4)
	도로시설	교량	7	22	25	11
		터널	1			
		육교	12	35	4	1
		지하차도	1	1	2	4
	삭도, 궤도				1	
	유원시설		1	3		
	대형토목공사장	9				8

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 39

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시책법 3종 시설물 중 건축물의 경우, 준공년 기준으로 10년미만 2.7%(59개소), 11년~20년 10.5%(227개소), 21년~30년 56.7%(1,221개소), 31년이상 30.0%(646개소)로 향후 10년후에는 약 85%이상의 건축물이 30년이 경과할 것으로 예상됨

유형		~10년	11년~20년	기간 21년~30년	31년~	기타
건축물	소계 2,384개	59 (2.7)	227 (10.5)	1,221 (56.7)	646 (30.0)	231 (10.7)
	공공업무시설	3	8	25	8	
	공동주택	3	1	901	467	62
	아파트			50	89	1
	연립주택			7	11	2
	판매시설		28	19		10
	숙박시설				1	
	운수시설				2	
	공연장		1			
	집회장		1	4	1	
	관람장		1			
	전시장		1			
	의료시설	18	32	32	14	18
	장례식장		1			
	종교시설	8	38	93	41	48
	수련시설	1	4	1		
	노유자시설	1	7	29	4	5
	운동시설	7	18	6		13
대형건축물		2	3	16	3	4
대형광고물		11	74	33	1	23
건축공사장	대형공사장	5	1			43
	중단원공사장		1	1		2
	공사장					

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 40

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

- 교통 인프라
 - 최근 신도시의 증가와 도심 생활권의 확대에 따라 핵심 생활권과 주요 부도심간 간선도로의 비효율 및 생활권의 평균주행속도의 급격한 감소로 인한 교통난 증대
 - 특히, 상무지구 생활권과 첨단지구 생활권 등에서 교통량의 초과현상 심화 → 미개설도로의 조기 개설 및 신규노선 추가 개설 필요
 - 미연결구간 및 미개설도로이 여전히 많은 상황 → 도심교통량 증가의 원인
 - 국가기간망 및 광역교통체계에 대응하는 교통 인프라 구축
 - 도시미래상 및 장래교통수요에 대응하는 간선도로망 정비
 - 장래 토지이용계획 변경 및 도시발전 방향에 부합한 가로망의 정비
 - 도심 교통난 해소와 교통분산을 위한 가로망 정비
 - 교통난 분산을 위한 국가간선망, 국도대체 우회도로, 혼잡도로 등 개설 추진
 - 도로의 관리체계개선 및 선진화, 지능화, 정보화 추진
 - 지능형 교통체계(ITS) 추진으로 도로효율성 제고
 - 도로운영 및 관리체계를 과학화를 통한 소통 개선

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 41

제3장 지역 인프라 실태 진단



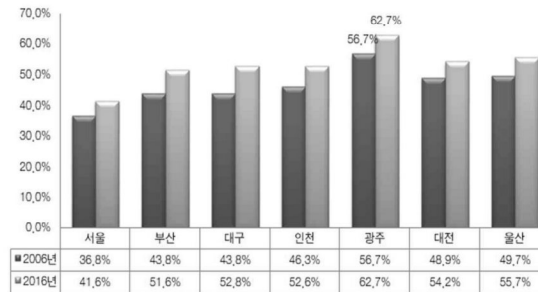
3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 정주 인프라

- 광주는 전국에서 아파트 거주 비중이 가장 높은 지역. 주택 중 20년 이상된 주택 비중은 44.6%, 30년 이상 주택 비중은 14.4%임
- 광주는 전국에서 아파트 거주 비중이 가장 높은 지역으로 향후 아파트의 노후화 문제가 크게 대두될 것으로 예측

- 도심기능의 쇠퇴와 공동화에 따른 지역상권 쇠퇴가 발생. 구도심 지역 부근에 공·폐가 증가 추세
- 자치구 중 원도심 지역인 광주광역시 동구와 남구의 인구 감소로 노후건축물 비율은 지속 증가 추세



자료 : 통계청 2016년 인구주택총조사 조사결과

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 42

제3장 지역 인프라 실태 진단



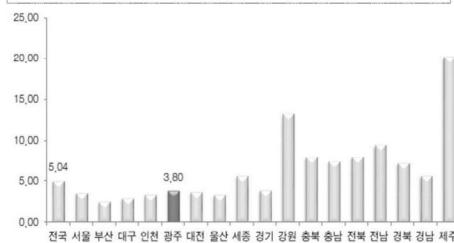
3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 생활 인프라

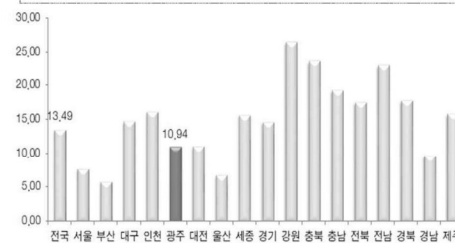
- 2015년 기준으로 광주 지역의 상수도 유수율은 85.9%로 서울 등 특, 광역시 가운데 가장 낮고, 누수율은 10.44%로서 높은 상황 → 상수관로 노후화로 인한 급수난 및 누수 피해 지속
- 2016년말 기준으로 광주의 1인당 도시공원 공급면적은 6.2㎡로서 서울(8.0㎡), 인천(11.3㎡), 대전(8.6㎡), 울산(8.6㎡)등 주요 도시들에 비해 낮은 수준
- 광주시의 깨끗한 원수와 정수처리로 생산된 질 좋은 수돗물을 각 가정에서 전달하기 위해 노후관 교체가 필요

< 지역별 인구 십만명당 문화기반시설수 >



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

< 지역별 인구 십만명당 사회복지시설수 >



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 43

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 산업단지

- 광주 지역의 경우, 9개의 산업단지가 있으나, 이중 5개 단지가 90년 이전에 조성된 20년 이상된 노후 산업단지로서 안전사고, 환경 피해 등이 우려되는 상황
 - 2003년에서 2013년까지 지난 10년 동안, 입주기업이 1,082개 증가하는데 그쳐, 5.7% 증가로 전남(5.6%) 다음으로 낮은 입주업체 증가율을 보이고 있음(전국 평균 9.2%)
 - 광주 지역 산업단지는 가동업체 증가율 6.0%, 고용증가율 5.6%, 생산 증가율은 10.0%로 각각 전국 평균 9.5%, 6.6%와 12.0% 비해 낮은 상황
- 산업단지의 인프라 부족 및 노후화로 인해 도로·주차장 등 기반시설 부족 및 노후화, 문화·복지·편의시설 부족으로 생산·근로환경이 열악함

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 44

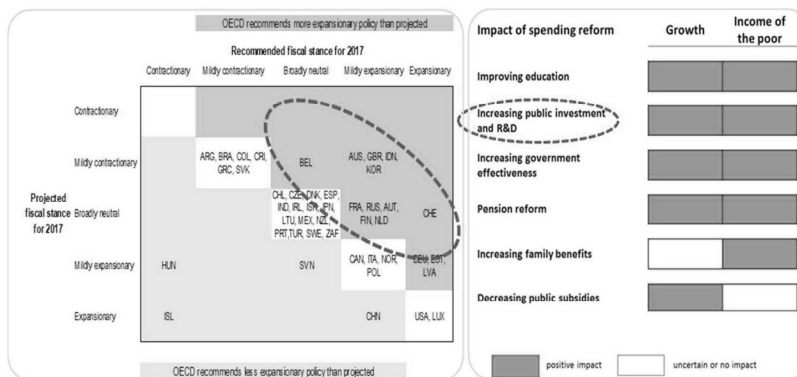
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

1) 지역민의 행복을 위한 지자체·국가의 역할

- 소득 개선 및 인프라 투자 확대의 맥락에서 OECD (2016)에서도 우리나라에 확장적 재정지출을 권고하면서, 우선 지출 분야로 교육, 인프라 투자, R&D 등을 제시함
 - 인프라 투자는 경제 성장뿐만 아니라 빈곤층의 소득 개선에 긍정적이라고 밝힘



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 45

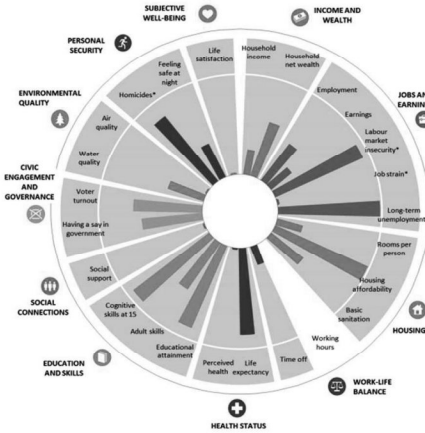
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

2) OECD(2017)의 삶의 질 지수(Better Life Index)

- OECD는 2011년부터 회원국의 웰빙 동향을 파악한 「Better Life Index」(주거, 소득, 직업, 공동체, 교육, 환경, 지역민참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형 등 11개 영역의 24개 지표로 구성)를 매년 발표
- BLI(Better Life Index)를 구성하는 11개 영역 점수에 동일 가중치를 부여하여 단순 평균한 값을 토대로 국가별 순위를 시산해 볼 때, 2017년 우리나라의 BLI 순위는 조사대상 38개국 중 29위로 나타남
- ‘13년 27위 → ‘14년 25위 → ‘15년 27위(이상 36개국 중) → ‘16년 28위 → ‘17년 29위(38개국 중)



주: 막대가 길수록 타 국가에 비해 양호함을 나타냄

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 46

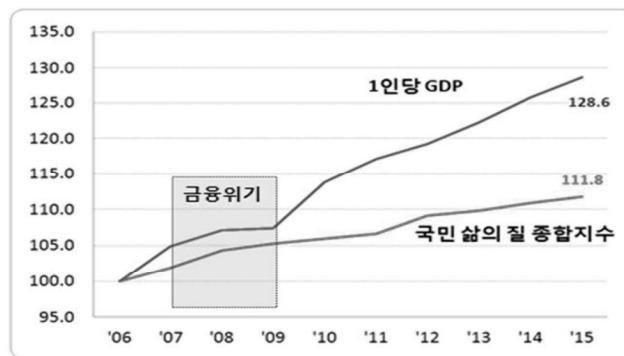
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

3) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

- 통계청은 2006년부터 ‘삶의 질’을 측정하기 위해 총 12개 영역의 80개 지표에 대한 조사를 시행하고, 이들 지표와 측정결과를 매년 발표하고 있음
- 한국인의 ‘삶의 질’ 지수는 2006년 100을 기점으로 2015년 118으로 꾸준히 개선되고 있음



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 47

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

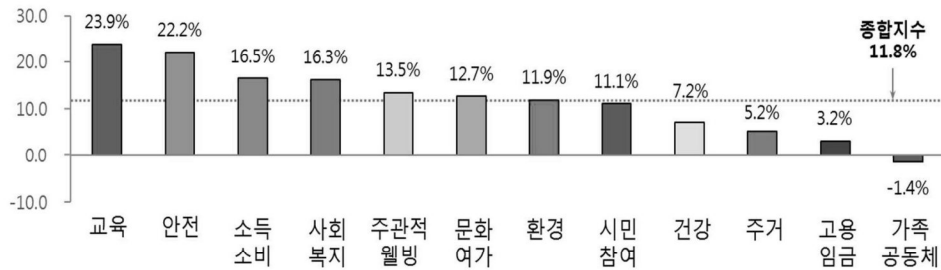


1. 삶의 질과 인프라의 관계

3) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

- 삶의 질 부문별 기준년도(2006년) 대비 2015년 증감율

- 영역별로 보면, 교육, 안전, 소득·소비, 사회복지 등 종합지수 개선을 견인하지만, 가족·공동체, 고용·임금, 주거 등의 영역은 낮은 증가율을 보임



자료 : 통계청, 보도자료(국민 삶의 질 종합지수 작성결과), 2017.3.15.

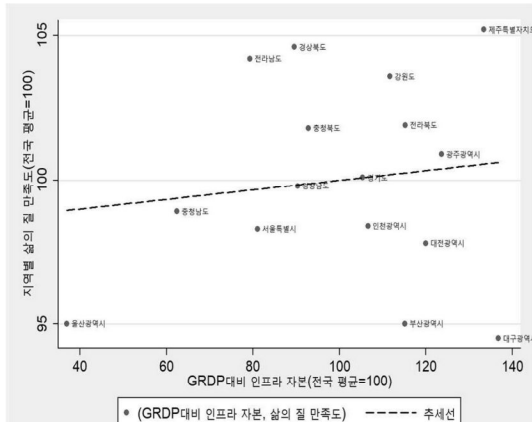
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

3) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

- 국민들의 '삶의 질' 개선에 있어서 '경제적 요인'과 이를 지원하는 '인프라' 부문도 상당 부문 포함됨
- 통계청에서 공표하는 지역별 삶의 만족도와 지역 소득(GRDP)에서 차지하는 인프라 자본의 비중 간에는 양의 상관관계를 나타냄
- 소득 대비 인프라의 축적 정도와 삶의 질 만족도 간 상관계수는 0.3으로 통계적으로 유의한 것으로 도출됨
- 즉, 소득의 증가 속도보다 인프라 자본이 축적 되는 속도가 빠를수록 삶의 질이 빠르게 개선되는 것으로 지역민에게 인식될 수 있음을 의미함



자료 : 통계청 e-지방자료, 한국건설산업연구원(2017)을 이용해 작성

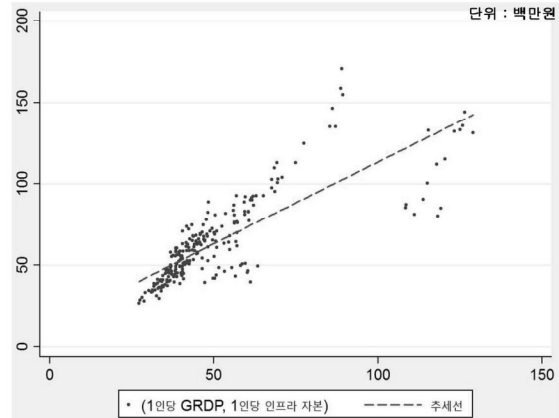
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

4) 인프라와 지역경제성장

- 한국건설산업연구원(2017)은 성장회계(Growth accounting)모형을 이용해 지역별 인프라 자본의 축적이 지역 경제성장률에 미치는 영향을 연구
- 인구 1인 당 인프라 투자를 증가시킬 경우 1인당 소득이 증가하는 경향이 있다는 분석결과를 제시
 - 2001~2015년 16개 지역별 패널데이터를 바탕으로 분석한 결과, 1인당 GRDP는 1인당 인프라 자본의 투입량과 상당한 양의 상관관계를 보임



주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임.
가로축은 1인당 GRDP이며, 세로축은 1인당 인프라 자본임.
자료 : 한국건설산업연구원(2017)

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 50

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



2. 광주 지역민의 삶의 질과 인프라(설문조사)

1) 광주 지역민 삶의 질과 인프라

- 광주 지역민의 생활 및 삶의 질은 인프라 투자와 밀접
 - 광주 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과에서도 인프라 투자가 생활 및 삶의 질 측면에서 상호 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 광주 지역민의 약 62.6%(48.5%는 밀접하다고 응답하였으며, 14.1%는 매우 밀접하다고 응답)는 인프라 투자가 광주 지역민의 '생활 및 삶의 질'에 영향을 미친다고 응답함
 - '보통이다'라고 중립적인 응답을 한 비율은 34.2%였음
 - 반면, 인프라가 생활 및 삶의 질과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 3.1%에 불과함

단위 : %

사례수(개)	553
전혀 밀접하지 않다	0.2
밀접하지 않다	3.1
보통이다	34.2
밀접하다	48.5
매우 밀접하다	14.1
계(%)	100
평균(5점)	3.73



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 51

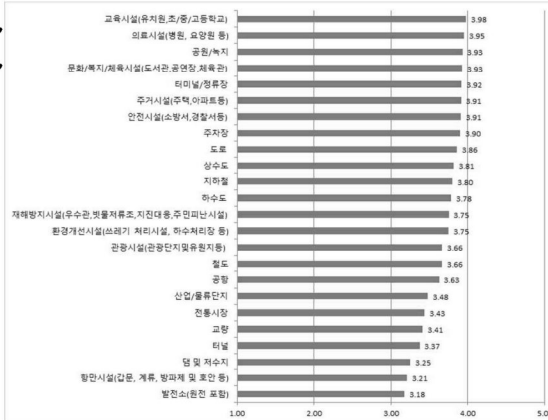
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



2. 광주 지역민의 삶의 질과 인프라(설문조사)

1) 광주 지역민 삶의 질과 인프라

- 광주 지역민의 삶의 질과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 교육시설, 의료시설, 공원 및 녹지, 문화/복지/체육시설, 터미널 및 정류장 등이었음
- 반면에 발전소, 항만시설, 댐 및 저수지 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임
- 시설물별 삶의 질과의 연관성에 대한 응답점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음



주 : 5점은 매우밀접 하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.73점

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 52

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



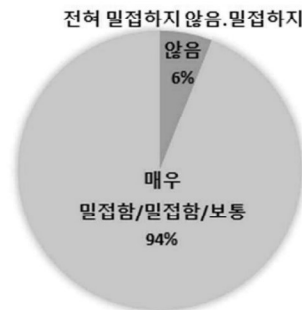
2. 광주 지역민의 삶의 질과 인프라(설문조사)

2) 광주의 지역 경쟁력 향상과 인프라

- 광주 지역의 지역 경쟁력과 인프라 투자는 밀접한 연관
- 광주 지역민은 인프라 투자가 지역경제성장과 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
- 광주 지역민의 약 52.3%(44.7%는 밀접하다고 응답하였으며, 7.6%는 매우 밀접하다고 응답)은 인프라 투자가 광주의 지역 경쟁력 향상에 영향을 미친다고 응답함
- '보통이다'라고 중립적인 응답을 한 비율은 41.8%였음
- 반면, 인프라가 지역 경쟁력 향상과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 6%에 불과함

단위: %

사례수(개)	553
전혀 밀접하지 않다	0.5
밀접하지 않다	5.4
보통이다	41.8
밀접하다	44.7
매우 밀접하다	7.6
계(%)	100
평균(5점)	3.53



광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 53

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



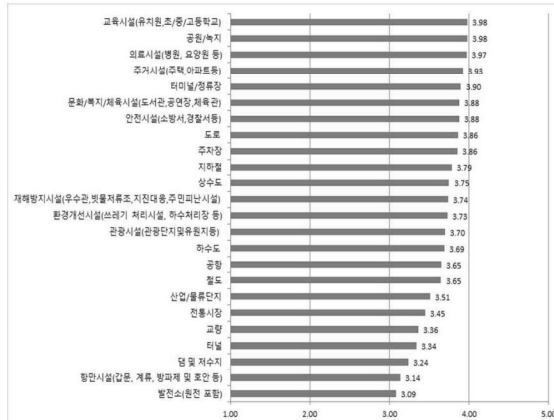
2. 광주 지역민의 삶의 질과 인프라(설문조사)

2) 광주의 지역 경쟁력 향상과 인프라

■ 광주의 지역 경쟁력 향상과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 교육시설, 공원 및 녹지, 의료시설, 주거시설, 터미널 및 정류장 등이었음

- 반면에 발전소, 항만시설, 댐 및 저수지 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임

- 시설물별 경제성장 연관성 응답 점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음



주 : 5점은 매우밀접 하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.53점

광주광역시 인프라 현황 및 실태 진단 | 54

Thank you!



광주광역시 인프라 투자 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 모색

- 지역민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진'과 '일자리 창출' -

2018. 4. 26

나 경 연 부연구위원, Ph.D.

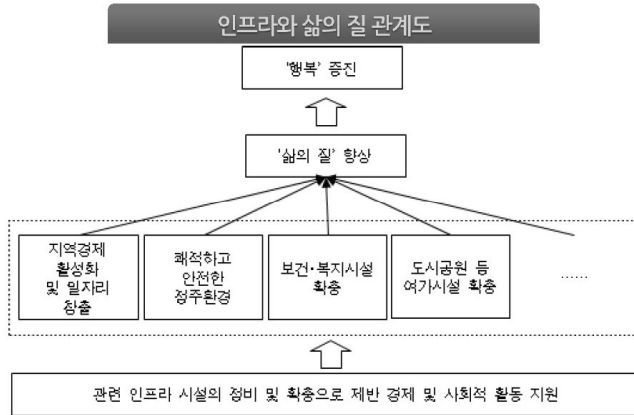
CERiK
Construction & Economy Research Institute of Korea
한국건설산업연구원

목 차

- I. '삶의 질'과 인프라
- II. 주요 선진국의 인프라 투자 정책
- III. 지역민의 인프라 평가 및 수요
- IV. 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업
- V. 정책 과제 및 기대 효과

지역 인프라 확충 및 개선 → 지역민의 '삶의 질' 증진, 지역 경쟁력 향상

- OECD의 삶의 질 지수(Better Life Index) : 주거, 소득, 직업, 공동체, 교육, 환경, 지역민 참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형 등 11개 영역으로 구성
- 통계청, 삶의 질 지수 : 물질 부문(소득·소비·자산, 고용·노동, 사회복지, 주거)과 비물질 부문(건강, 교육, 문화·여가, 가족·공동체, 시민 참여, 안전, 환경, 주관적 웰빙)으로 구성



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

광주 지역민 인식 조사(553명)

- 인프라 투자와 광주 지역민의 삶의 질
 - 긍정적 인식 : 62.6% (48.5% 밀접, 14.1% 매우 밀접)
 - 부정적 인식 : 3.1%에 불과
- 인프라 투자와 광주의 지역 경쟁력
 - 긍정적 인식 : 52.3% (44.7% 밀접, 7.6% 매우 밀접)
 - 부정적 인식 : 6.0%에 불과

02

광주광역시, 교통약자 복지수준 가장 열악한 도시

[조세일보] 구희현 선임기자 ▼

보도 : 2015.02.16 12:31 수정 : 2015.02.16 12:31

우리나라 7개 도시 가운데 이통에 불편을 느끼는 교통약자들이 가장 살기 좋은 곳은 서울과 인천인 것으로 나타났다. 교통수단별로는 항공기에 대한 만족도가 가장 높은 것으로 나타났다.

국토교통부는 16일 7대 특별 광역시를 대상으로 실시한 2014년 교통약자 이동편의 실태조사 결과를 발표했다. 국토부는 특별 광역시와 9개도에 대해서는 격년으로 표본조사를 하고 5년마다 전국을 대상으로 전수조사를 한다.

교통약자를 위한 교통복지 수준을 보여주는 교통복지지수는 도시철도 관련지표를 반영하였을 경우(울산광역시 제외) 서울, 부산, 인천, 대전, 대구, 광주 순으로 나타났으며 도시철도 관련지표를 미반영하였을 경우(울산광역시 포함) 인천, 서울, 부산, 대전, 대구, 광주, 울산 순으로 나타났다.

교통복지 지표에 의한 종합평가 결과를 보면 도시철도를 포함할 경우 서울특별시는 교통수단의 기준적합 설치율, 접근로 보행환경, 저상버스보급률, 교통복지행정에서 상위 수준을 나타내어 교통복지수준이 울산을 제외한 6개 도시 중 가장 높게 평가됐다.

자료 : 조세일보, 2015. 2. 16

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

chosun.com

< 사회 | 전국서 가장 안전한 지역... 경기도 3년 연속 1위 올라 >

사회 일반 ▼

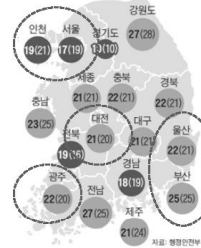
전국서 가장 안전한 지역... 경기도 3년 연속 1위

이해연 기자

입력 : 2017.12.14 08:04

행안부, 범죄·화재 등 평가... 세수, 범죄·생활안전 골짜기

2017년 17개 광역시·도 지역안전지수 발표안은 2016년 집계



전국 17개 광역자치단체 중 교통사고·화재·범죄·자연재해·생활안전·자살·감염병 등 7개 분야 위험요소에서 가장 안전한 지역은 3년 연속 경기도로 나타났다. 교통사고 분야에서 가장 안전한 곳은 서울과 경기도였다. 화재는 대전과 제주, 범죄는 세종과 전북이 가장 안전했다. 자살은 부산과 전남이 수치가 높았다.

행정안전부는 13일 전국 지방자치단체를 대상으로 등급을 매긴 지역 안전지수를 발표했다. 행안부는 2015년부터 매년 전년도 안전 관련 주요 통계를 분석해 7개 분야별로 안전 등급을 내고 있다. 1~5등급으로, 낮을수록 안전하다. 분야별로 인구 1만명당 사망자 수 또는 사고 발생 건수가 적은 상위 10%가 1등급, 하위 10%가 5등급이다.

통계에 따르면 경기도의 7개 분야 안전 등급 합계는 10으로 3년 연속 가장 안전한 지역으로 나왔다. 경기도는 교통사고·자연재해·생활안전·자살·감염병 등 5개 분야에서 모두 1등급을 받았다. 화재는 2등급, 범죄는 3등급이었다.

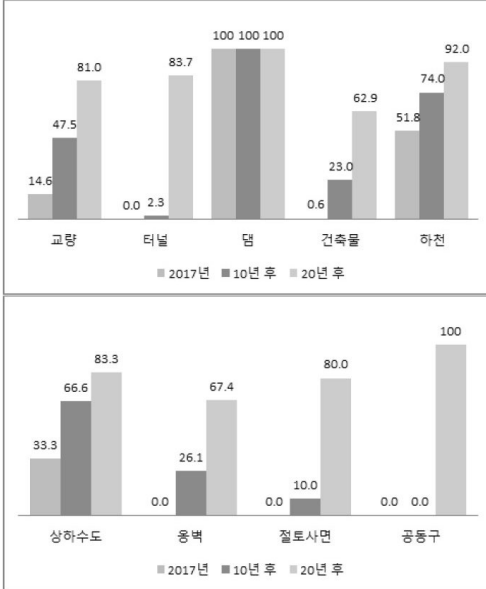
강원도와 전남은 7개 분야 합계가 27을 기록해 최하위를 기록했다. 전남은 범죄 분야에서 2등급을 기록했지만 교통사고와 자살 분야에서 5등급을 받았다. 강원도는 교통사고·생활안전·감염병 분야에서 3등급을 받았지만 화재와 자연재해에서 5등급을 기록하면서 최하위를 면치 못했다.

자료 : 조선일보, 2017. 12. 14

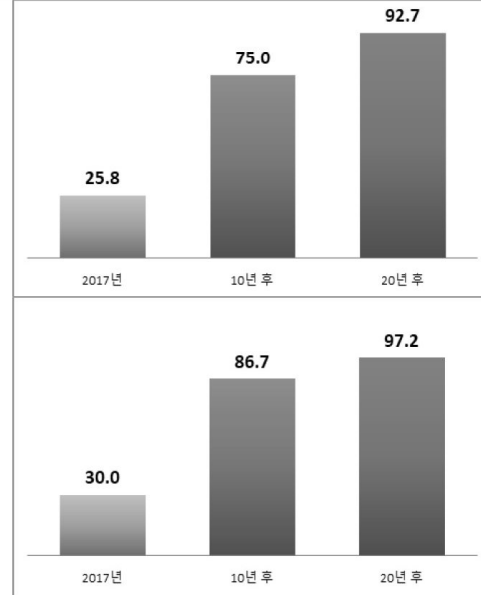
03

광주의 모든 시설물에서 노후화 비중이 기하급수적으로 증가

광주의 시특법 대상 1, 2종 시설물의 노후화 전망(%)



3종 시설물(上) 및 건축물(下)의 노후화 전망(%)



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

04

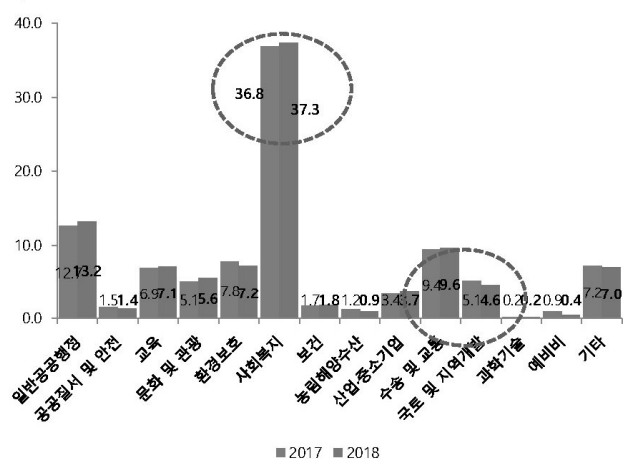
광주의 인프라 예산은 (도시철도 2호선 제외 시) 규모와 비중 모두 축소 추세

광주의 예산 추이 (단위: 억 원, %)

구분	2017	2018	증감	증감률
총계	40,398	45,135	4,737	11.7
일반공공행정	5,114	5,971	857	16.8
공공질서 및 안전	617	615	-2	-0.3
교육	2,792	3,226	434	15.5
문화 및 관광	2,052	2,512	460	22.4
환경보호	3,146	3,253	107	3.4
사회복지	14,884	16,843	1,959	13.2
보건	677	820	143	21.1
농림해양수산	489	403	-86	-17.6
산업·중소기업	1,372	1,677	305	22.2
수송 및 교통	3,807	4,326	519	13.6
국토 및 지역개발	2,074	2,062	-12	-0.6
과학기술	81	84	3	3.7
예비비	368	200	-168	-45.7
기타	2,923	3,143	220	7.5

자료: 전라남도 예산서

광주 예산의 지출 분야별 비중 변화(%)



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

05

경제 성장을 위한 투자 중 인프라 투자는 가장 효과적

- 미국 경제자문회의(White House Council of Economic Advisers, 2016)
 - 인프라 투자는 경제전반에 걸친 생산성 증대효과를 가져오는데 가장 효과적, 1.54의 승수효과
- World Bank(2008)
 - 인프라 투자는 민간 투자에 대한 기회의 폭과 수익률을 확대시켜주는 성장의 핵심요소
 “Investment in infrastructure is key for growth and development because it expands the range of opportunities for and returns on private investment.”
- 국회예산정책처(2014)

정부 지출 1조원당 경제성장을 증가 효과 비교

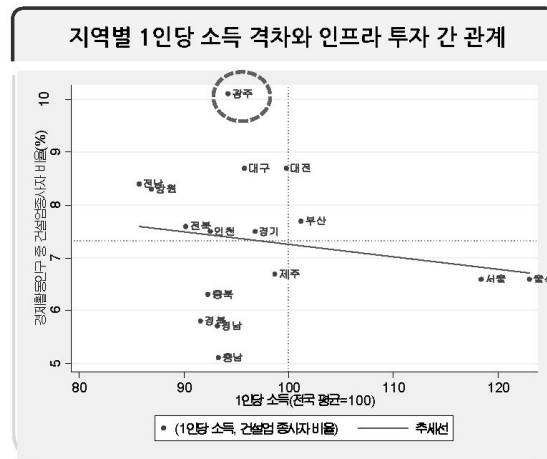
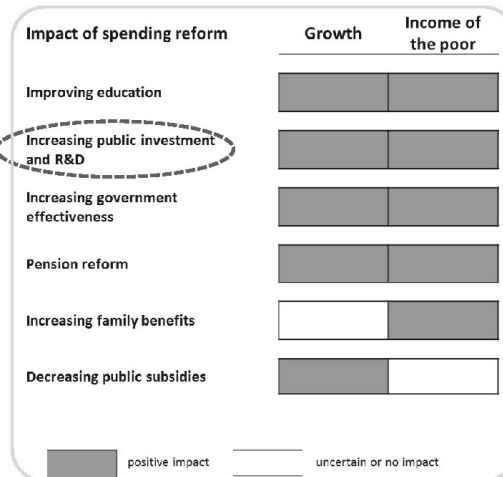
부문	추가 경제성장 효과(%p)	추가 경제성장 효과(인프라=100.0)
인프라	0.076	100.0
공공행정	0.061	80.3
교육	0.057	75.0
보건의료	0.034	44.7
사회복지	0.057	75.0

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

06

인프라 투자는 경제 성장, 빈곤 계층 및 낙후 지역의 소득 개선에 긍정적

- OECD는 한국에 확장적 재정정책 권고
 - 지출 분야로 교육, 인프라 투자, R&D 등을 제시
- 광주 지역은 1인당 개인소득이 전국 하위권 & 건설업 종사자 비율 매우 높음



자료: 통계청 e-나라지표, 국가통계포털 2016년 기준

자료: OECD(2016), “Using fiscal levers to escape the low growth trap”, Economic Outlook Special Chapter

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

07

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

1. 주요국의 인프라 투자 동향

경제 활성화를 위한 주요국의 인프라 투자 확대



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

08

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

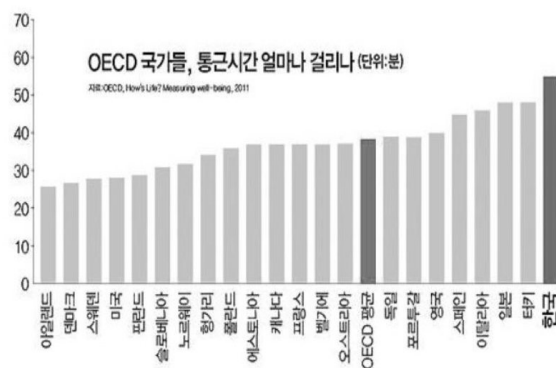
2. OECD의 교통 인프라 투자 동향

우리나라 1인당 교통 인프라 '투자금액'은 OECD 평균의 63% 수준 → 통근 시간 최고

OECD 국가들의 1인당 교통 인프라 투자 (단위 : €)

국가	1인당 교통 인프라 투자	OECD 평균 =100 대비
Australia	1007.1	361.3
Switzerland	928.2	333.0
Norway	803.0	288.1
Luxembourg	654.1	234.7
Canada	458.4	164.5
Denmark	402.0	144.2
Japan	385.4	138.3
Sweden	375.0	134.5
France	321.7	115.4
Finland	293.4	105.2
Austria	240.6	86.3
Spain	228.2	81.9
Germany	201.5	72.3
United Kingdom	189.2	67.9
Korea	175.7	63.0

평균 통근 시간



자료 : OECD Family database(2011)

주 : 미국은 2003년, 일본은 2012년, 한국은 2013년 자료까지 존재, 2012년 기준 자료가 존재하는 OECD 30개국 대상으로 평균 도출, 평균=278.7 (total inland investment and in euros for the road, rail, air, inland waterways and sea components)

자료 : statOECD database

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

09

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

3. 미국과 영국의 인프라 투자 계획

인프라 투자의 공통적인 목표 : 노후화 개선(안전 확보), 혼잡 비용 절감, 소득 증진



향후 10년 동안 \$1.5조 인프라 투자

- 인프라 투자 강조하는 이유
 - 미국 인프라 시설 노후화 : 평균 노후년수 27년
 - 교통 혼잡 비용 : 통근 시간 1982년 18시간 → 2014년 42시간

추진 방안 1

- 연방 정부 인프라 예산 \$2,000억(10년간 약 220조 원 규모) 추가 배정

추진 방안 2

- 민간 자본의 인프라 투자에 인센티브 제공
 - 투자금에 세액 공제율 82% 적용 (13.6%의 투자비용 절감 효과, 미의회예산처(CBO))
 - 해외 유보금에 부과하는 세금의 10%를 인프라 투자에 활용

추진 방안 3

- 인프라 채권 발행(국가 인프라 은행(National Infrastructure Bank) 설립), 국유 자산 매각



- 혼잡 비용 절감, 안전 확보 분야에 중점 투자
 - 2020년까지 GDP의 25%규모를 인프라에 투자할 계획 (£4,600억)

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

10

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

4. 해외 지역 인프라 투자 사업 사례

공공과 민간 부문의 협업 체계 구축, 공공 부문(지자체)의 역할 : 부지 및 기반 인프라 조성에 중점



01

美 버지니아 주

- 인프라 개선의 필요성에 대한 사회적 공감대가 형성 : 5~7%의 부가세(Sales tax) 0.5%p 상향 → 인프라 개선 및 투자를 위한 추가재원으로 한정적 이용
- 부족한 재원은 P3(Public-Private Partnership, 민간투자사업) 활성화를 통해 조달



02

佛 마세나(Massena) 재개발 사업

- 개발 사업을 공모전을 통해 선정 : 외곽순환도로 하부에 도로 건설 및 상권 조성 순환도로 외부에 고층 빌딩을 건설하는 계획
- 공공 부문의 역할 : 부지 조성 및 주변 인프라 구축 → 중소규모 부지단위의 공모전을 통해 사업 추진



03

獨 슈투트가르트(Stuttgart) 철도 프로젝트

- 슈투트가르트의 도심지 개발 사업 : 대지가 부족한 도심지에 인프라의 재배치 및 개선(지하화)을 통해 대규모 공간을 주민들에게 제공
- 역할의 분담 : 공공시설은 공공에서, 그리고 상업·오피스·주거지역은 민간 사업자가 개발 중

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

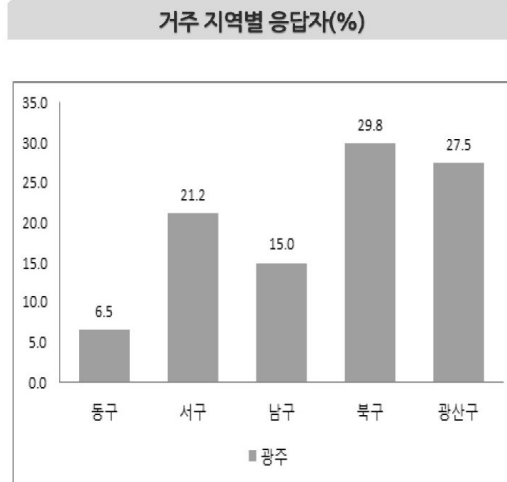
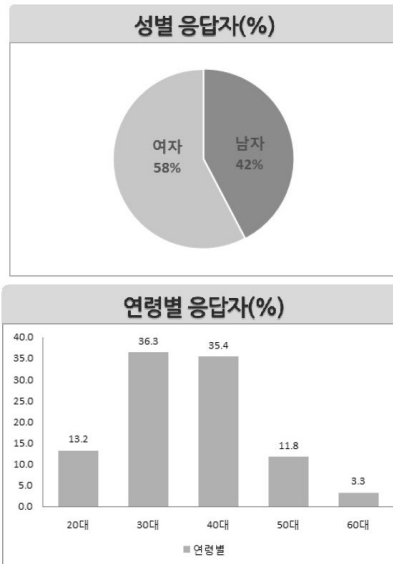
11

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

1. 설문조사 개요

구별 · 연령별 인구 비중 고려, 지역 주민 대상 설문조사 : 553명 응답

- 2018년 2월 22일~3월 7일까지 약 2주간 조사 실시



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

12

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

2. 인프라 성능 평가

인프라 성능 평가 : 56.1점, 지하철, 주차장, 재해방지 시설, 산업/물류단지의 성능 열악

- 인프라의 성능이 상대적으로 좋지 않다고 인식하는 시설물은 관광시설, 지하철, 주차장, 재해방지시설, 산업/물류단지, 철도, 문화/복지 시설 등으로 나타남.



주 : 100점 만점으로 적색 50점 미만, 보라색 50점 이상~60점 미만, 청색 60점 이상

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

지역민의 인프라 시설물별 성능 상대 평가



III 지역민의 인프라 평가 및 수요

3. 인프라 안전수준 평가

인프라 안전 수준 평가 : 54.1점, 재해방지 시설, 산업/물류단지, 전통시장의 안전 수준 열악

- 인프라의 안전 수준이 상대적으로 좋지 않다고 인식하는 시설물은 발전소, 재해방지사설, 산업/물류단지, 전통시장, 환경개선시설, 관광시설, 공항, 철도 등의 시설로 나타남.

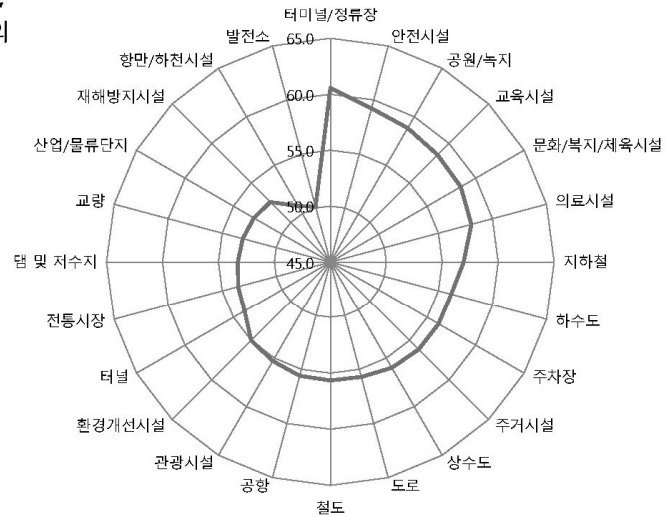
지역민의 인프라 안전수준 평가



주: 100점 만점으로 적색 50점 미만, 보라색 50점 이상~60점 미만, 청색 60점 이상

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

지역민의 인프라 시설물별 안전수준 상대 평가



14

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

3. 인프라 안전수준 평가

사회적 재난에 대한 안전수준 : 53.5점, 자연재해에 대한 안전수준 : 52.8점에 불과

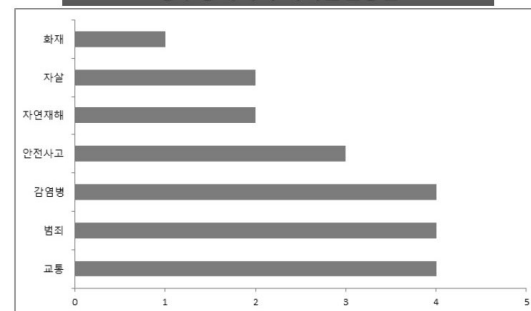
- 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등) 및 자연재해(지진, 풍수해 등)로부터 안전도
 - 사회적 재난에 대한 안전도 인식 조사 결과, 100점 만점으로 53.5점에 불과
 - 또한, 자연재해에 대한 안전도 인식 조사 결과, 100점 만점으로 52.8점에 불과
 - 지역민들은 사회적 재난 또는 자연재해로부터 보통 수준의 안전도를 체감

• 행정안전부의 2017년 기준, 광주 지역 안전등급

- 화재는 최상위 안전 수준인 1등급
- 자살 및 자연재해는 중상위인 2등급
- 교통, 감염병, 범죄 부문이 하위인 4등급
- 또한, 안전사고 부문도 3등급으로 좋지 않음.

→ 인프라와 직접적으로 관련된 교통, 안전 부문의 시급한 개선이 요구됨.

광주광역시의 지역안전등급



주: 등급이 낮을수록 안전, 5등급은 지역민의 안전에 가장 취약한 부문을 의미함.

자료: 행정안전부(2017), 지역안전등급 현황, 재난안전통계연보

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

15

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

4. 인프라 수요(필요성)

인프라 수준 : 46.8점, 공원/녹지, 재해방지시설, 주차장, 지하철, 상하수도의 개선 및 확충 필요

- 모든 구에서 현재 인프라 시설이 부족한 것(50점 미만)으로 평가
- 상대적으로 더 필요하다고 인식하는 인프라 시설은 문화/복지/체육시설, 공원/녹지, 안전시설, 재해방지시설, 주차장, 지하철, 도로, 상수도, 하수도, 주거시설, 관광 시설, 철도 순으로 나타남.

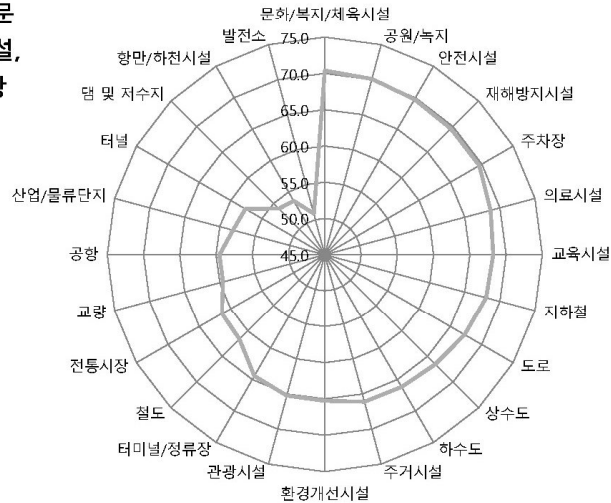
지역민의 인프라 수준 충분/부족 평가



주 : 100점 만점으로 적색 50점 미만, 보라색 50점 이상~60점 미만, 청색 60점 이상

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

지역민의 인프라 시설별 필요성 상대 평가



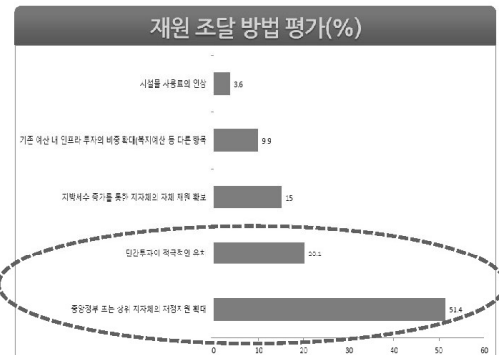
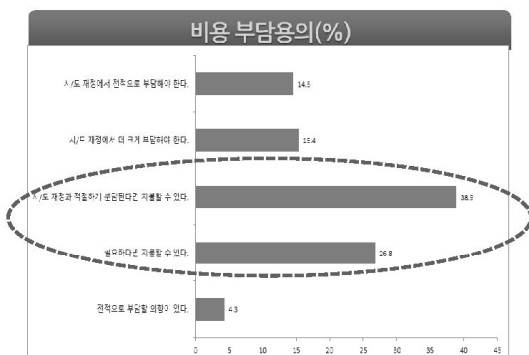
16

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

5. 비용 부담용의 및 인프라 조례 효과

재원 조달 : 중앙정부의 재정지원 확대(1순위), 노후인프라 조례 : 지역경제 성장에 긍정적

- 비용 부담용의 : 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 의견이 38.9%로 가장 높음.
- 재원 조달 방법 : 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대가 우선되어야 한다는 의견이 51.4%로 가장 높음. 민간투자의 적극적인 유치 2순위인 20.1%로 나타남.



- 노후 인프라 조례 제정 시 기대효과 : 노후 인프라 조례와 지역 경제 성장 간 관계에 대한 지역민 인식 조사
 - '도움이 될 것이다(도움+매우 도움)'라는 인식이 62.1%로 나타남.
 - 반면, 지역 경제에 '도움이 되지 않을 것'이라는 부정적 인식은 3.0%에 불과

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

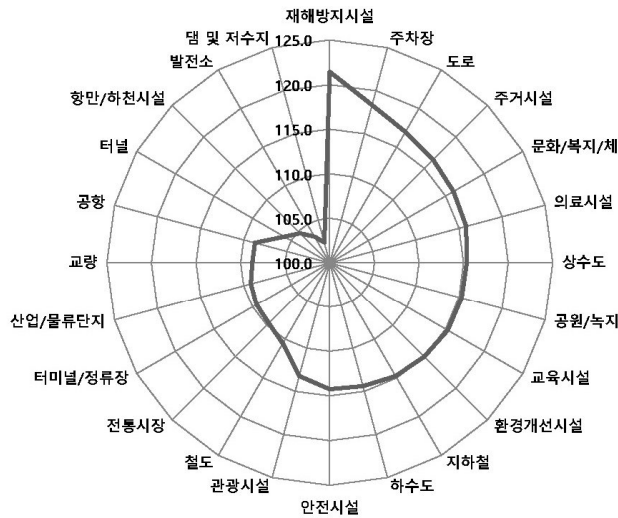
17

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

6. 인프라 투자의 우선 순위

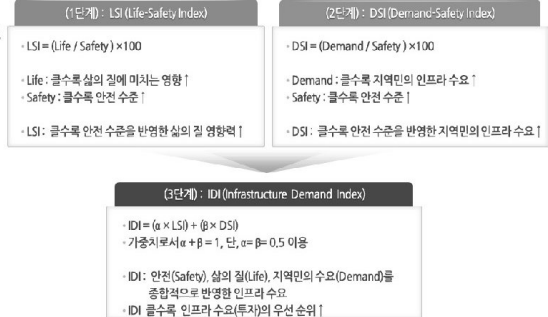
인프라 수요 종합 지수 : ① 안전 수준, ② 삶의 질, ③ 지역민의 수요를 종합적으로 반영

인프라 수요 종합 지수를 이용한 인프라 투자의 우선순위



- 투자 우선순위가 높은 인프라 시설물 : 재해방지시설, 주차장, 도로, 주거시설, 문화시설, 상수도, 공원/녹지, 환경개선시설, 하수도, 관광시설, 철도 순

인프라 수요 종합 지수를 이용한 우선순위 산정 과정



- 글로벌 추세, 중앙 정부의 지원, 인프라 노후화 실태, 지역민이 체감하는 안전도 → 종합적·선제적 고려

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

18

IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

1. 인프라 투자의 추진 목표 및 방향

광주의 ① 인프라 실태진단, ② 인프라 투자정책, ③ 지역민 설문조사 결과를 종합적으로 반영

(1) 삶의 질 향상 :
생활 인프라 확대, 지속적인 인프라 개선 및 안전 확보

(2) 지역 중심지 활력 증진 :
도시재생, 문화 및 산업 기반 시설 확충

(3) 사회적 혼잡 비용 절감 :
환경 친화적인 인프라 구축, 교통 · 물류 혼잡도 완화

광주 지역민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진' 과
'일자리 창출'

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

19

IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

2. 주요 핵심 사업 요약

주요 추진 사업 총 30건, 총 5조 1,800억 원 규모

01

삶의 질 향상

- 도심생활권 주변 지역민을 위한 녹색공간 확충
- 자전거도로 확충 및 정비
- 보행 인프라의 지속적 개선 및 확충

- 명상숲 조성
- 도심 소공원 조성
- 주민친화형 건강숲길 조성

- 자전거 인프라 확충
- 생활교통형 개선행사
- 보행 인프라 개선 및 확충

02

지역 중심지 활력 증진

- 아시아문화전당 도시재생시범사업
- 아시아문화전당 주변 기반시설 확충
- 광주광역시 공-폐가 도시재생 추진
- 산업단지 노후화 개선 및 역량강화

- 원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생
- 도시재생시범사업 지속 추진
- 테마가 있는 특화거리 조성
- 구도심지역 근현대 건축물 보존 및 자원화
- 광주 폴리활성화
- 문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축

- 공-폐가 활용 문화민박촌 조성
- 원도심에 활력 불어넣기 사업 추진
- 동지내몰림 방지를 위한 대책 마련
- 업종 고도화에 따른 공간재편
- 산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
- 업종 고도화를 위한 혁신역량강화
- 근로자 복지환경 개선

03

사회적 혼잡 비용 절감

- 도시철도 2호선 조기 착공
- 광주-전남권 광역철도망 구축사업
- 광주-대구 달빛 내륙철도 건설
- 물류시설 확충 및 개선

- 도시철도 2호선 조기 착공
- 광주-화순간 광역철도
- 광주-나주(옛가림혁신도시)간 광역철도
- 화순-나주(옛가림혁신도시)간 철도
- 광주역-광주송정역 복선전철화
- 광주역 지하 대합실 플랫폼, 주차장 등 조성

- 각화농산물도매시장 시설 현대화
- 빛그린 산업단지 공동물류센터 조성
- 하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충
- 물류시설 기능개선
- 하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

20

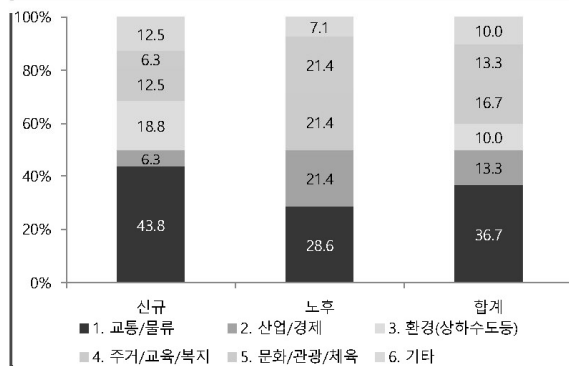
IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

2. 주요 핵심 사업 요약

교통/물류 37%, 주거/복지 17%, 산업/경제 13%, 문화/관광 13%, 환경 10% 순

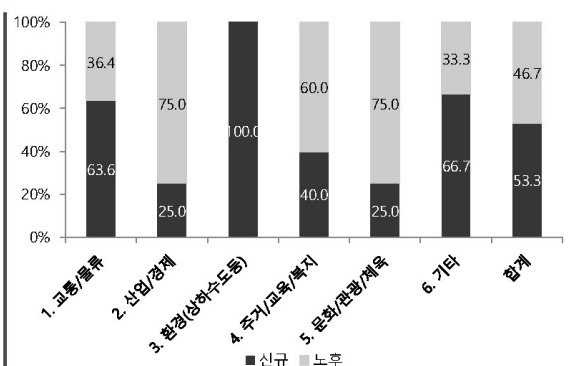
- 신규 인프라 확충 : 노후 인프라 개선 = 53:47
- 신규 : 교통/물류 중점, 노후 : 인프라 전반, 전체 : 교통/물류, 주거/복지 순
- 교통/물류, 환경 → 신규 인프라 확충 중점
- 산업/경제, 주거/복지, 문화/관광 → 노후 인프라 개선 중점

광주 핵심 사업의 신규/노후 부문별 비중



주 : 각 부문별 건수 비중임.

광주 핵심 사업의 인프라 부문별 비중



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

21

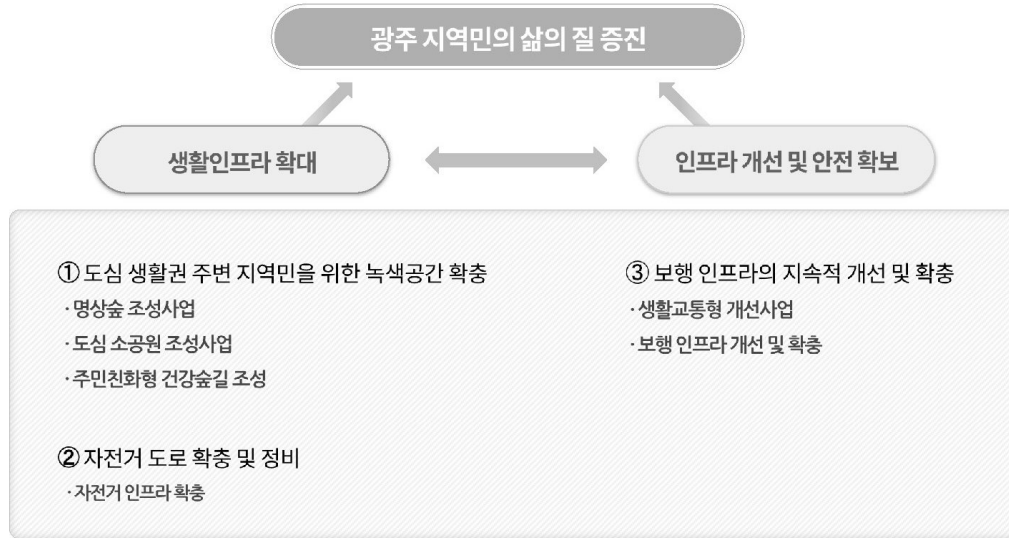
IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

(1) 삶의 질 증진

생활 인프라 확대, 지속적인 인프라 개선 및 안전 확보

- 중점 사업 3건, 주요 추진 사업 6건, 투자 규모 : 170억 원
- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

22

IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

프로젝트 예시

보행 인프라의 지속적 개선 및 확충

현황 및 실태

- 차량중심의 운영체계, 불법주차, 전주 등 보행교통에 불리한 보행환경에 다년간 노출됨.
- 주요 간선도로 보도폭원 현황 조사결과, 전체 노선 연장 중 폭원이 2.0m 이상인 구간이 26.82%인 141.62km로 나타남.
- 휠체어 통행이 어려운 구간인 2.0m 미만은 346.38km, 보도 미설치 구간은 40.05km로 조사되었음.

사업 목표 및 추진방향

- 대중교통, 자전거 등의 친환경교통수단과의 연계 활성화
- 보행자편의 증진을 위한 보행교통망 확충으로 보행권 확보



추진 체계

- 블록단위, 생활권 등 지구단위중심의 보행환경개선사업 추진
- 보행자도로 인프라 개선을 위한 생활교통형 보행환경 정비체계 구축

주요 사업 내용

- 생활교통형 개선사업 검토기준 설정
- 생활교통형 개선사업지구 지정을 위한 적정 판단 및 지침 선정
- 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 교통약자배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통해 보행환경을 개선하고자 지역내 생활교통형 개선사업지구 지정

- 보행 인프라 개선 및 확충
- 노후되고 파손된 보행자도로를 개선하고 이와 연계한 보행길 조성 등을 통한 보행 인프라 확충
- 부적합 보도폭원, 보도의 단절, 보도턱의 회복을 통한 자전거 및 보행교통 연속성 제고
- 차량통행, 불법주정차 등으로부터 안전하고 쾌적한 보행인프라 구축

• 주요사업 계획

- 녹도설치(남문로, 회재로)
- 생활교통형 보행환경 정비(흑석동, 봉선동, 소태동, 일곡동, 풍암동)
- 보행환경개선지구(상무지구)
- 보행길조성사업(상무지구 공원 연결길, 풍영정천 산책길)
- 푸른길 단절구간 정비(보행데크 설치, 고원식 횡단보도)

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

23

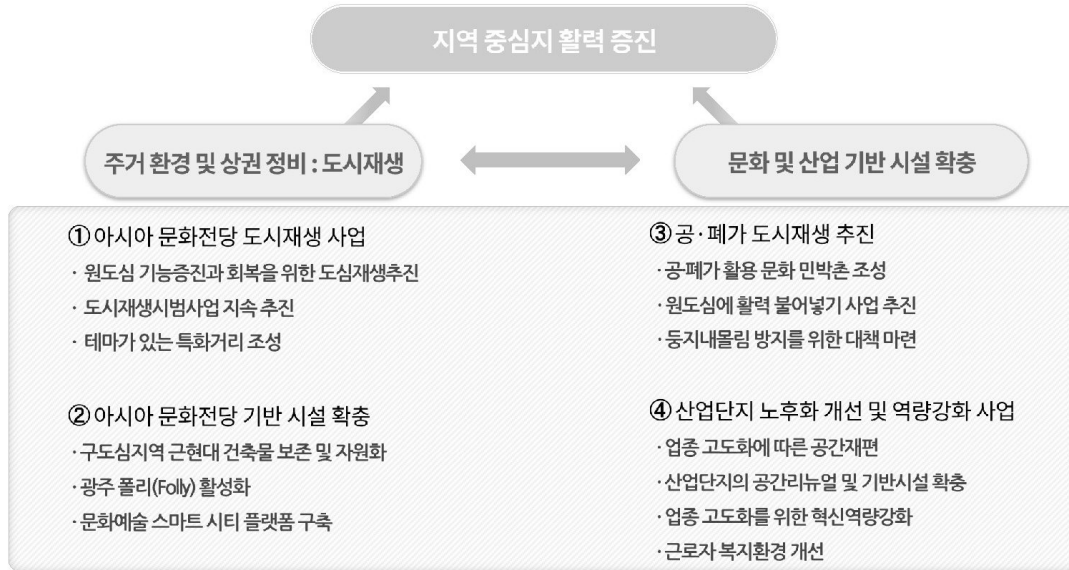
IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

(2) 지역 중심지 활력증진

도시재생, 문화 및 산업 기반 시설 확충

- 중점 사업 4건, 주요 추진 사업 13건, 투자 규모 : 1,330억 원
- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

24

IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

프로젝트
예시

산업단지 노후화 개선 및 역량강화 사업

현황 및 실태

- 하남일반산업단지는 광주광역시 광산구 장덕, 오선, 안청, 도천동 일원에 위치해 있으며, 1981.1월에 착공하여 1991.3월에 준공함
- 전체면적은 5,944천㎡이며, 가동업체수 990개, 종사자수 25,144명임(2017년 9월말기준)
- 산업단지의 노후화 및 경쟁력 저하에 따른 산업단지 신활력 여건 조성 필요

사업 목표 및 추진방향

- 4차산업 선도 산업단지 육성
- 주변 지역의 성장을 견인할 수 있는 도시성장의 거점
- 근로자와 기업이 모두 행복한 복합산업거점

추진 체계

- 하남산업단지 재생사업추진단 구성
- 추진협의회 구성(하남산단개선사업, 근로환경개선사업 팀 구성): 광주광역시의 적극적인 참여와 관련 유관기관, 입주기업, 주민들과의 네트워크가 중요

주요 사업 내용

- 업종 고도화에 따른 공간재편
 - 휴폐업 업체에 대한 관리, 휴폐업 부지(민간부지)를 활용하여 융복합집적지 조성
 - 신성장 유망업종의 유치 위한 공간재편
- 산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
 - 교통체계의 정비 및 확충
 - 산업단지의 새로운 이미지 창출을 위한 가로경관 개선
- 업종 고도화를 위한 혁신역량강화
 - 성장유망산업을 중심으로 산업단지 내 연구소 설치
 - 신성장 유망업종의 고도화를 위한 기업지원시설 도입
- 근로자 복지환경 개선
 - 근로자 건강센터, 문화복지시설 등 안전·편의 시설 확충
 - 근로자 기숙사 및 복합된 근로자 주거지원시설 건립을 통하여 정주지원 및 복지 및 편의기능 확충

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

25

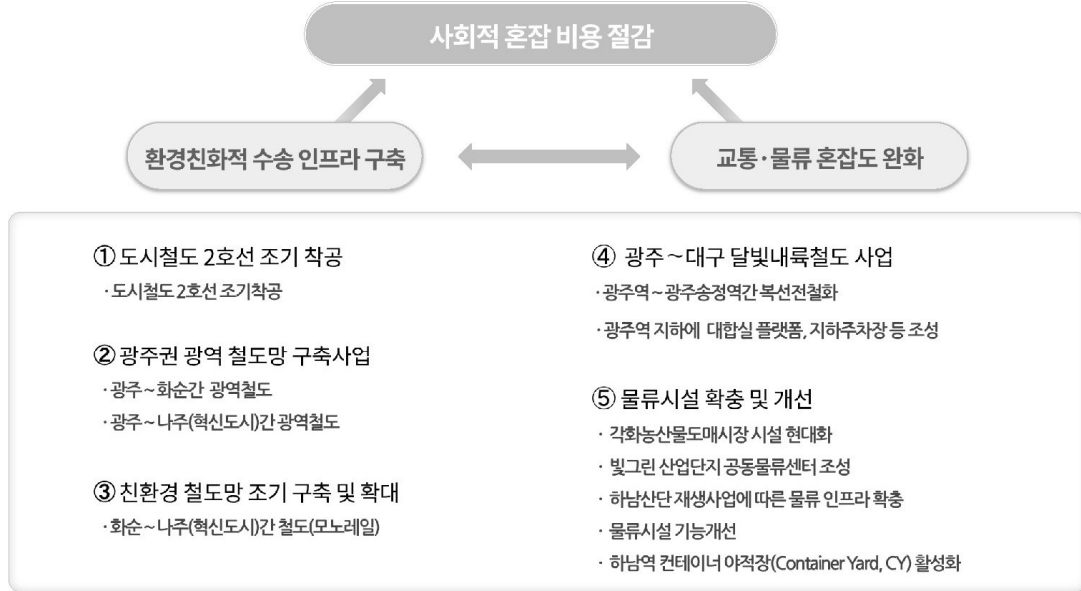
IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

(3) 사회적 혼잡 비용 절감

친환경 수송 인프라 구축, 교통·물류 혼잡도 완화

- 중점 사업 5건, 주요 추진 사업 11건, 투자 규모 : 5조 300억 원



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

26

IV 광주광역시 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

프로젝트 예시

물류시설 확충 및 개선: 각화농산물도매시장 시설 현대화

현황 및 실태

- 거래량 대비 시설 협소: 유사한 거래 실적이 있는 타 광역시 비교 부지면적 협소
- 시설의 노후화 및 도매시장 거래량 증가에 따른 처리 한계 발생
- 시설공간 부족에 따른 주차공간 침범, 주차면 감소(464 → 429면)
- 주차장 부족으로 화물터미널 130면 임대사용

사업 목표 및 추진방향

- 종합 물류기능 수행 및 수요 대응력 강화, 중소소매업체·유통업체 등 연계 강화
- 친환경 농수산물 공급 기회 확대 및 지역 경제 활성화
- 시설 현대화로 하역비 등 유통비용 절감



추진 체계

- 시설 이전에 따른 재정부담 해소 및 기존 상권 유지를 위한 재건축 검토

주요 사업 내용

- 위치: 現 각화농산물도매시장 일원(일반상업지역)
- 규모: 기존 도매시장 부지 56,100㎡(재건축)
- 확장부지: 21,000㎡, 광주 북구 동문대로 238-8일원(준 주거지역, 국유지 사유지 혼재)
- 사업비: 850억 원(부지매입비 490억 원, 시설 재건축비 360억 원)
- 재원조달방안: 공영도매시장 시설현대화 사업 공모



지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

27

V 정책 과제 및 기대 효과

1. 인프라 투자를 위한 정책 과제

중앙정부의 효율적 예산 배분 및 지방정부 지원 확대, 지방정부의 자주권 강화, 민간투자사업 활성화

01

적정 수준의 SOC 예산 유지

- 지역 인프라의 확충과 정비를 위한 **안정적 재정 확보** 장치 필요 : 교통·에너지·환경세 등
- 시설물 종류별 **성능(효율성)지수**를 측정 → **성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분**
- 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 **중앙정부의 분담비율 상향 조정** : 국가보조금, 특별교부세 등

02

민간투자사업 정상화

- 민자 대상 사업의 **현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환**
- **정부고시사업(민간투자 사업 사전 고시) 활성화**
- **부족한 인프라 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발(rehabilitation) 유형의 민자 사업 활성화**

03

지방세 총량과 과세자주권 증대

- **국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 부여** 권한 이양
- 지방채 운영의 효율성과 안정성 유지를 위해 **지방채 발행 효율화**
- **지역발전투자협약제도의 활성화** : 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 **중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정하고 계약방식**을 통해 공동 추진

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

28

V 정책 과제 및 기대 효과

1. 인프라 투자를 위한 정책 과제

노후 인프라 개선을 위한 실효적 법령체계 마련, 공공 부문 불공정 관행 해소, 지역 중소기업 육성

04

노후 인프라의 재투자 실행체계 구축

- 「**지속가능한 기반시설관리 기본법**」의 조속한 제정 : 현재, 의원입법으로 제안(2017.11.15.)
- 노후 인프라 개선을 위한 **조례 제정 필요**(안정적·정기적 **재원 조달** 부문 포함)
- 노후인프라 개선을 위한 **안정적 투자재원 확보** : 지자체 차원에서 「**시설안전 특별회계**」 설치 검토

05

지역 건설 산업의 경쟁력 확보

- 실질적인 시공참여 유도를 위해 **지역의무공동도급제도 내실화, 공공 공사 분할 발주** 등 역량 있는 **지역 중소기업 보호 육성 정책** 운영 필요
- **공사비 정상화** 및 공사 품질 확보 : 적정 수준의 기초금액 산정 및 예정 가격 작성 시 합리적 이유 없는 금액 삭감 금지, 기초금액이 부당하게 산정된 경우에 대한 **이의신청 허용**
- **지역 건설업 활성화를 위한 조례의 실효성 제고** : 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 실시해 그 결과를 행정에 반영 필요, 정기적인 계획 수립·이행체계 및 **안정적 재원확보 방안**을 포함

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

29

(연평균) 광주 GRDP 증가율 3.3%p ↑, 일자리 2만 3천여 개 창출

- 인프라 투자 규모 추정 : 5조 1,800억 원(향후 5년 동안 연평균 1조 400억 원 규모)
- 사회적 취약 계층(건설 기능인력)의 일자리 보호 및 가계 소득 증진에 효과적

광주 지역 핵심 인프라 투자 프로젝트 집행 시 경제적 파급효과(연평균)

(GRDP)
경제성장률 증가
3.3%p

일자리 창출
2만 3,000명

가계소득 증가
5,000억 원

- 기술자 : 6,900명(30%), 기능인 : 1만 6,100명(70%)
- 청년층 : 1,200명(5%)

민간소비 증가
3,500억 원

- 자기권역(광주) : 1만 7,500명(76%)
- 타권역(광주 이외) : 5,500명(24%)

지역민의 삶의 질 증진을 위한 광주광역시 인프라 투자 방향

30

별첨 : 교통물류 및 산업경제

구 분		중점 사업
교통 물류	신규	도시철도 2호선
	신규	광주~나주(빛가람혁신도시)간 광역철도
	신규	광주~화순간 광역철도
	신규	화순~나주(빛가람혁신도시)간 철도(모노레일 등)
	신규	광주역~광주송정역 복선전철화
	신규	광주역 지하 대합실 플랫폼, 주차장 등 조성
	노후	각하농산물도매시장 시설 현대화
	신규	빛그린 산업단지 공동물류센터 조성
	노후	하남산단 재생사업에 따른 물류인프라 확충
	노후	물류시설 기능개선
	노후	하남역 컨테이너 야적장(Container Yard, CY) 활성화
교통/물류 분야 총 11건 : 신규 7건(63.6%), 노후 4건(36.4%)		
산업 경제	노후	업종 고도화에 따른 공간재편
	노후	산업단지의 공간리뉴얼 및 기반시설 확충
	노후	업종 고도화를 위한 혁신역량강화
	신규	근로자 복지환경 개선
산업/경제 분야 총 4건 : 신규 1건(25.0%), 노후 3건(75.0%)		

별첨 : 환경 및 주거복지

구 분		중점 사업
환경	신규	명상숲 조성사업
	신규	도심 소공원 조성사업
	신규	주민친화형 건강숲길 조성
환경 분야 총 3건 : 신규 3건(100%)		
주거 복지	노후	원도심 기능증진과 회복을 위한 도심재생추진
	신규	도시재생시범사업 지속 추진
	신규	테마가 있는 특화거리 조성
	노후	구도심지역 근현대 건축물 보존 및 자원화
	노후	광주폴리 활성화
주거/복지 분야 총 5건 : 신규 2건(40.0%), 노후 3건(60.0%)		

별첨 : 문화관광 및 기타

구 분		중점 사업
문화 관광	신규	문화예술 스마트 시티 플랫폼 구축
	노후	공·폐가 활용 문화 민박촌 조성
	노후	원도심에 활력 불어넣기 사업 추진
	노후	동지내몰림 방지를 위한 대책 마련
문화/관광 분야 총 4건 : 신규 1건(25.0%), 노후 3건(75.0%)		
기 타	신규	자전거 인프라 확충
	노후	생활교통형 개선사업 검토기준 설정
	신규	보행 인프라 개선 및 확충
기타 분야 총 3건 : 신규 2건(66.7%), 노후 1건(33.3%)		

감사합니다.

CERiK
Construction & Economy Research Institute of Korea
한국건설산업연구원

