

대전광역시 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 / 정성욱 대한건설협회 대전광역시회 회장

신성호 대전광역시 도시주택국 국장

이종범 대전광역시 건설도로과 과장

권경영 대전광역시 건설부 부장

백명흠 대전도시공사 사업이사

문경원 대전대학교 교수

전일표 대한건설협회 대전광역시회 감사

윤동호 대한건설협회 대전광역시회 운영위원

김용관 대한건설협회 대전광역시회 운영위원

박재원 대한건설협회 대전광역시회 운영위원

황경식 대한건설협회 대전광역시회 사무처장

참여연구진 / CERiK

Construction & Economy Research Institute of Korea

한국건설산업연구원

박용석 산업정책연구실장

김영덕 연구위원

나경연 부연구위원

전영준 부연구위원

최은정 부연구위원

이가진 연구원



정경석 책임연구위원

이범규 선임연구위원

염인섭 책임연구위원

지남석 연구위원

안영웅 위촉연구원

※ 자문단의 직위는 자문회의 개최 시점의 직위임.

차 례

요 약(Executive Summary)	i
제1장 연구의 목적 및 기대효과	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구 범위 및 구성	6
(1) 연구의 범위	6
(2) 연구의 구성	7
3. 기대효과	9
(1) 본 연구의 특성	9
(2) 연구의 파급효과	10
제2장 대전지역 현황 및 여건분석	11
1. 일반현황 분석	11
(1) 대전지역 사회·경제 현황	11
(2) 대전지역 도시안전 실태	16
(3) 대전시 재정 운용 현황	19
2. 지역민의 삶의 질과 인프라	23
(1) 한국의 삶의 질 수준 진단	23
(2) 시민의 행복과 인프라	28
3. 대전시민의 삶의 질 수준과 인프라	32
(1) 대전시민의 삶의 질 수준	32
(2) 대전지역 인프라 분야별 현황	46
제3장 해외 인프라 투자 정책 동향	63
1. 국가별 인프라 추진 정책 동향	63
(1) 국가별 인프라 투자 추이	63
(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향	69
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례	82
(1) 미국	82



(2) 프랑스	96
(3) 독일	103
(4) 영국	105
(5) 아일랜드 더블린	108
(6) 벨기에	109
(7) 일본	114
(8) 싱가포르	119
3. 요약 및 시사점	122
(1) 요약	122
(2) 시사점	123
제4장 지역 인프라 실태 진단	125
1. 지역 인프라 실태	125
(1) 상수도	125
(2) 하수도	128
(3) 교량	131
(4) 도로	132
(5) 공동주택	134
(6) 문화예술시설	136
(7) 전통시장	148
(8) 재난방재	152
(9) 소방시설	156
(10) 산업단지	159
(11) 교육시설	161
2. 진단결과 요약 및 시사점	165
(1) 진단결과 요약	165
(2) 시사점	169
제5장 지역 인프라 투자 정책 진단	171
1. 지역 인프라 투자 현황	171

(1) 총괄현황	171
(2) 주요 부문별 인프라 투자 현황	174
(3) 중기 인프라 투자 정책 전망	183
2. 주요 인프라 사업 추진 현황	189
(1) 인프라 사업 총괄	189
(2) 부문별 인프라 사업 추진현황	189
3. 대전지역 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점	194
(1) 인프라 투자 정책의 문제점	194
(2) 인프라 사업 추진의 문제점	196
 제6장 지역 인프라 투자 수요 분석	199
1. 지역 설문조사	199
(1) 설문조사 개요	199
(2) 설문조사 내용	200
2. 설문조사 결과	201
(1) 응답자 기본 정보	201
(2) 대전시 인프라 만족도 평가	201
(3) 시사점	226
 제7장 지역 인프라 투자 방향 및 핵심사업 발굴	229
1. 지역 인프라 투자정책의 기본방향	229
(1) 지역 인프라 투자 축소에 따른 문제점	229
(2) 지역 인프라 투자 정책의 기본방향	230
2. 지역 인프라 투자정책 및 프로젝트	233
(1) 첨단 과학기반 경제도시의 인프라 기반 구축	233
(2) 지역 경쟁력 제고를 위한 교통·물류 인프라 혁신	244
(3) 건강하고 안전한 시민 삶의 공간 조성	257
(4) 시민 행복 증진을 위한 생활공간의 재창조	266
3. 부문별 프로젝트 요약 및 기대효과	285
(1) 부문별 인프라 정책 및 프로젝트 요약	285



(2) 인프라 프로젝트 추진의 경제적 효과 분석	287
제8장 정책과제 및 시사점	287
1. 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언	287
(1) 적정 수준의 인프라 투자자원 확보	287
(2) 인프라 사업 발굴 및 투자관리 조직 보완, 관련 기관별 협력체계 구축	302
(3) 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축	304
(4) 도시재생 사업 추진 확대를 위한 투자자원 다변화 필요	307
2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제	312
(1) 대전지역 건설산업의 위상과 현황	312
(2) 지역건설산업 활성화 관련 제도·정책 운영 현황	316
(3) 지역건설산업 활성화를 위한 정책과제	321
참고문헌	325
부록 1. 설문지	329
부록 2. 대전시 주요 인프라 추진 및 예정사업 현황	339
부록 3. 세미나 발표자료	345

표 차례

표 1-1 내진보강 기본계획 1단계 추진실적(2015년 12월말 기준)	4
표 1-2 연구 범위	6
표 1-3 연구의 구성	7
표 2-1 대전시 주요 인구통계	13
표 2-2 지역별 GRDP 추이	14
표 2-3 특광역시 자연재해 피해(금액) 현황	16
표 2-4 대전시의 사회적 재난 유형별 추이	17
표 2-5 지자체별 인구 10만명당 자살률	24
표 2-6 지자체별 인구 10만명 교통사고 발생건수 및 사망자수	25
표 2-7 통근 및 통합 소요시간 현황	27
표 2-8 인프라 시설의 삶의 질 및 행복증진의 효과	29
표 2-9 대전시 교통수단 이용만족도 추이	40
표 2-10 대전시 도로 유형별 연장 추이	47
표 2-11 타 광역시 대비 도로율 비교	47
표 2-12 대전시 도로시설물 현황	47
표 2-13 대전시 도로시설물의 가설년도별 현황	48
표 2-14 대전시 산업단지 현황	48
표 2-15 타 특광역시 대비 상수도 현황	49
표 2-16 대전시 수도관 총연장 현황	50
표 2-17 대전시 전체 상수관로의 부설 경년별 현황	50
표 2-18 대전시 하수관로 설치 현황	51
표 2-19 대전시 공연시설 수 추이	55
표 2-20 대전시 체육시설 수 추이	57
표 2-21 타 특광역시 대비 노후 주택 비중	58
표 2-22 대전시 지역별 노후 건축물 비율 현황	58
표 2-23 대전시 경과년수별 용도별 건축물 현황	59
표 2-24 대전시 건축물 중 멸실 건축물 현황	59
표 2-25 30년 이상 1, 2종 시설물 현황 및 전망	60
표 2-26 지자체 소규모 취약시설 안전점검 결과	61



표 2-27 대전시 소규모 취락시설의 안전점검 결과 조치 현황	62
표 3-1 독일의 SOC 예산 규모	66
표 3-2 독일의 부문별 SOC 배분 현황	66
표 3-3 호주의 인프라 투자 규모	67
표 3-4 호주의 교통 부문별 투자 규모	68
표 3-5 일본의 SOC 예산 규모	69
표 3-6 일본의 부문별 SOC 예산	69
표 3-7 미국 부문별 정부 예산 계획	70
표 3-8 영국 2016~17년 분야별 인프라 프로그램과 규모	74
표 3-9 FTIP 2030의 목표 및 세부 전략	76
표 3-10 FTIP 2030의 교통분야별 투자 계획	77
표 3-11 호주의 인프라 투자 계획	80
표 3-12 도크랜드 각 지구별 특징	106
표 3-13 브뤼셀 도시재생 관련 기관	112
표 3-14 Remourban 도시재생 프로젝트 도시	113
표 3-15 동경시 도시재생사업 추진 사례	116
표 3-16 싱가포르 건설산업 예측(2017~22)	120
표 4-1 대전시 연도별 상수관로 설치 현황(2017년 기준)	125
표 4-2 대전시 사용연수별 상수관로 설치 현황(2017년 기준)	126
표 4-3 대전시 상수도 유지관리 관련 예산투입현황	126
표 4-4 대전시 연도별 누수발생 현황	127
표 4-5 대전시 상수도사업 특별회계 주요 투자 사업	127
표 4-6 대전시 하수관로 설치 현황	128
표 4-7 사용연수별 대전시 하수관로 설치 현황	128
표 4-8 대전시 하수도 정비사업 예산투입현황	129
표 4-9 대전시 하수도 사업 특별회계 주요 투자사업	130
표 4-10 대전시 관리주체별 교량 현황(2018년 기준)	131
표 4-11 대전시 설치연도별 교량 현황(2018년 기준)	131
표 4-12 대전시 교량 유지보수 예산투입현황	132
표 4-13 대전시 포장도로 현황(도로법 명시된 도로)	132

표 4-14 연차별 대전시 도로면적 현황	133
표 4-15 대전시 포장도로 관리예산 투입현황	133
표 4-16 대전시 공동주택현황(30세대 이상 주택)	134
표 4-17 대전시 공동주택 유지관리사업 예산투입현황	135
표 4-18 대전시 문화예술 시설 현황	136
표 4-19 대전시 문화예술 시설 건축물 사용승인 연도별 현황	137
표 4-20 대전시 전통시장 현황	148
표 4-21 대전시 개설연도별 전통시장 현황	149
표 4-22 대전시 전통시장 화재발생 현황	149
표 4-23 대전소방본부 관리 전통시장 화재안전등급현황	151
표 4-24 연차별 대전시 시장 시설 현대화 예산 현황	151
표 4-25 대전시 침수저감시설(저수지, 유수지, 저류지) 설치현황	152
표 4-26 대전시 침수저감시설 노후시설 현황	154
표 4-27 대전시 침수저감시설 유지보수 예산 편성 추이	154
표 4-28 대전시 풍수해 피해 현황	155
표 4-29 대전시 소방관서 건물현황(2017년 기준)	156
표 4-30 대전시 소방관서 산개축 사업 현황	158
표 4-31 대전시 산업단지 현황	159
표 4-32 대전시 산업단지 토지이용 현황	160
표 4-33 산업단지별 입주업체 현황	160
표 4-34 대전시 학교시설 현황	161
표 4-35 대전시 학교시설 노후 현황	162
표 4-36 대전시 학교시설 시설물 안전평가 현황	162
표 4-37 대전시 학생안전사고 현황	162
표 4-38 대전시 학교시설 유지보수사업 집행 예산 추이	164
표 5-1 대전본청 세입 결산 현황	173
표 5-2 대전시 특별 회계 운영 현황	174
표 5-3 도로 및 교통 주요부문별 예산 편성 추이	174
표 5-4 도시철도 및 철도 예산 편성 추이	175
표 5-5 신규 도로사업 추진 현황	175



표 5-6 주요 도로시설물의 내진설계 반영 현황	176
표 5-7 산업 및 경제 인프라의 주요 부문별 예산 편성 추이	176
표 5-8 신규 산업단지 조성사업계획 현황	177
표 5-9 도시개발분야 주요 부문별 예산 편성 추이	177
표 5-10 주요 원도심 활성화 사업 추진 현황	178
표 5-11 공원녹지 주요 부문별 예산 편성 추이	179
표 5-12 공원녹지 조성사업 추진 현황	179
표 5-13 환경분야 주요 인프라 부문별 예산 편성 추이	180
표 5-14 하천정비사업 추진 현황	180
표 5-15 미집행 도시공원 현황	180
표 5-16 문화관광 및 체육분야 주요 인프라 부문별 예산 편성 추이	181
표 5-17 대전시 2018~2022년 중기지방재정계획	183
표 5-18 중기 SOC 예산 투입 계획	184
표 5-19 중기 SOC 예산의 부문별 재정계획	184
표 5-20 산업경제분야 주요 인프라 사업 추진계획	185
표 5-21 문화관광체육분야 주요 인프라 사업 추진계획	186
표 5-22 도시재생분야 주요 인프라 사업 추진계획	186
표 5-23 환경녹지분야 주요 인프라 사업 추진계획	187
표 5-24 도로교통분야 주요 인프라 사업 추진계획	187
표 5-25 대중교통분야 주요 인프라 사업 추진계획	188
표 5-26 도시개발사업 추진현황	188
표 5-27 대전시 인프라사업 총괄 현황	189
표 5-28 대전시 2018년 준공 예정 도로사업 현황	190
표 5-29 대전시 도로사업 중 계속사업 현황	190
표 5-30 신규 도로사업 추진계획	190
표 5-31 2018년 준공 예정 하수관로 정비사업 현황	191
표 5-32 대전시 하수관로 정비사업 중 계속사업 현황	191
표 5-33 2018년 준공 예정 공원녹지조성사업 현황	192
표 5-34 2018년 준공 예정 문화 및 공공시설 현황	193
표 5-35 대전시 문화 및 공공시설 건설사업 중 계속사업 현황	193

표 6-1	지역민 설문조사 개요	200
표 6-2	응답자의 인구통계학적 특성	201
표 7-1	4차 산업혁명특별시 육성 관련 주요 인프라 프로젝트	236
표 7-2	대전산업단지 추진경과	239
표 7-3	대전산업단지 재생사업의 토지이용계획 및 주요기반시설계획	241
표 7-4	교통시설(도로)계획	242
표 7-5	대전산업단지 재생사업의 사업비 계획	242
표 7-6	대전시 순환도로의 사업비 현황	247
표 7-7	대전 도시철도 2호선 개요	250
표 7-8	현재 추진 중인 하수시설 개량 및 건설사업 현황	259
표 7-9	대전 상수관로 설치 현황	260
표 7-10	대전시 구별 상수관의 부설경년별 현황	261
표 7-11	대전시 누수발생 현황	261
표 7-12	대전시 2017년 내진성능평가 대상 시설물 현황	262
표 7-13	2017 도로시설물 내진성능평가 결과	263
표 7-14	본 연구의 인프라 프로젝트 개요	286
표 8-1	SOC 예산상 신규사업 예산 편성 추이	291
표 8-2	지방재정 중앙투자심사 대상 지자체 사업의 자원조달 현황	296
표 8-3	사업종류별 국가재정분담 비율 현황	297
표 8-4	지자체 노후 기반시설 성능개선 촉진 조례의 내용 비교	306
표 8-5	도시재생사업의 유형 구분	308
표 8-6	조세담보금융 활용 사례	309
표 8-7	광역시자체별 상위 5위 내 산업 생산 현황	312
표 8-8	전국 대비 대전시 건설수주액(경상)	313
표 8-9	전국 광역 시도별 역내 공사 수주 비중 추이	314
표 8-10	전국 광역 시도별 역내 공사 수주의존도 추이	315
표 8-11	종합심사낙찰제 심사방법 중 지역경제기여도 심사 산식	317
표 8-12	전국 지방자치단체 지역건설산업 활성화 지원 조례 제정 현황(광역 시도 기준)	319
표 8-13	광역 시도별 지역건설사업 의도공공도급 및 하도급비율	320
표 8-14	고용노동부 선정 강소기업 지원내용	322



그림차례

그림 1-1	우리나라의 과거 SOC 예산 추이	1
그림 1-2	중기국가재정운용계획상 정부 SOC예산 추이	2
그림 1-3	우리나라의 1시간 이상 통근 인구비율	3
그림 2-1	대전시 추계인구수 추이	11
그림 2-2	대전시의 인구의 순 증감 추이	12
그림 2-3	세종시 추계인구 수 추이	12
그림 2-4	대전시 지역내총생산액(GRDP) 추이	13
그림 2-5	전국 대비 대전시의 서비스업 비중 추이	14
그림 2-6	전국 대비 대전시의 경제활동참가자 추이	15
그림 2-7	전국 대비 대전시 구인배수 추이	16
그림 2-8	특광역시 인구 1만명당 화재발생건수	18
그림 2-9	특광역시 인구 10만명당 범죄발생건수 추이	18
그림 2-10	대전시 예산 규모 추이	19
그림 2-11	대전시 전체 수입 예산 대비 지방세 수입 비중	19
그림 2-12	대전시 기능별 세출 예산 추이	20
그림 2-13	특광역시 재정자립도 추이	21
그림 2-14	특광역시 재정자주도 추이	21
그림 2-15	특광역시 전국 대비 대전시 1인당 지방세 부담액 추이	22
그림 2-16	OECD 회원국가의 삶의 만족도	23
그림 2-17	OECD 회원국 인구 10만명당 자살률	24
그림 2-18	OECD 회원국 인구 10만명당 교통사고 발생건수	25
그림 2-19	국민 삶의 질 종합지수 추세	26
그림 2-20	부문별 삶의 질 지수 현황	26
그림 2-21	지자체별 통학 및 통근 소요시간 현황	27
그림 2-22	도시 및 농어촌 주민의 7대 부문별 만족도	28
그림 2-23	인프라와 행복 간 관계	29
그림 2-24	우리나라 국민의 개인별 24시간 활용 현황	30
그림 2-25	국가 및 지자체의 역할 및 인프라 구축방향	30
그림 2-26	우리나라 국민의 시간 활용의 바람직한 방향	31

그림 2-27 국가 및 지자체의 역할 및 인프라 구축방향	31
그림 2-28 대전시 1인당 개인소득 추이	32
그림 2-29 소득수준 만족도 및 소비생활 만족도	33
그림 2-30 소득수준 만족도 변화 추이	33
그림 2-31 대전시 직업 현황	34
그림 2-32 대전시 취업자의 직장 유형별 현황(2017년)	34
그림 2-33 대전시 30~39세 미취업 이유	35
그림 2-34 대전시 직업 만족도	35
그림 2-35 학력별 취업률 추이	36
그림 2-36 거주지역의 교육환경에 대한 만족도	36
그림 2-37 교육시설 개선 필요 분야	37
그림 2-38 연면적별 주택 비중 추이	38
그림 2-39 2010년 대비 거주형태별 현황(2015년)	38
그림 2-40 대전시 자가비율 전국 및 타 광역시 평균 대비 현황	39
그림 2-41 주거환경에 대한 만족도 현황	39
그림 2-42 대전시 대중교통수단별 1일 이용객수 추이	40
그림 2-43 1인 1일당 에너지 사용량 추이	41
그림 2-44 에너지원별 사용량 현황(2015년 기준)	41
그림 2-45 2010년 대비 에너지원별 사용비율 현황(2015년)	42
그림 2-46 전력사용량 및 용도별 사용량 현황(2016년)	42
그림 2-47 대전시 1인 1일 가정용수 사용량 추이	43
그림 2-48 타 특광역시 대비 1인당 평균 가정용수 사용량 현황	43
그림 2-49 대전시 녹지율 현황	43
그림 2-50 타 특광역시 대비 녹지율 현황	44
그림 2-51 향후 필요한 공공시설	44
그림 2-52 이웃 및 세대 간 소통 정도	45
그림 2-53 대전시민의 삶에 대한 행복감 인식도(2017년)	46
그림 2-54 대전시민의 삶에 대한 전반적인 만족도(2017년)	46
그림 2-55 타 광역시 대비 하수도 보급률 현황	50
그림 2-56 노인 천명당 노인여가복지시설수 현황	52



그림 2-57 대전시 노인복지시설의 유형별 현황	52
그림 2-58 타 특광역시 대비 사회복지시설 수 현황	53
그림 2-59 인구천명당 의료기관 병상 수 현황	53
그림 2-60 대전시 등급별 병원 현황	54
그림 2-61 타 특광역시 대비 인구 십만명당 문화기반시설 수 현황	54
그림 2-62 타 특광역시 대비 1인당 도서관 좌석 수 비교	55
그림 2-63 지자체 인구 천명당 도시공원 조성면적 현황	56
그림 2-64 타 특광역시 대비 인구십만명당 체육시설 수	56
그림 2-65 타 특광역시 대비 주거용 건축물의 유형별 현황	57
그림 3-1 미국의 총지출 대비 SOC 투자 규모	64
그림 3-2 미국의 부문별 SOC 자원 배분	64
그림 3-3 영국의 부문별 SOC 자원배분 현황	65
그림 3-4 호주의 인프라 분야별 기성 추이	68
그림 3-5 영국 2016~21년까지의 부문별 인프라 투자계획	73
그림 3-6 영국 2020~2021년까지 경제적 인프라와 사회적 인프라에 대한 투자 비중	75
그림 3-7 FTIP의 예산 배분	77
그림 3-8 Sound Transit(시애틀 시 전철 시스템)의 미래 계획	88
그림 3-9 벨트라인 프로젝트	92
그림 3-10 실리콘밸리 내 고용, 인구 및 주택공급 증가율	93
그림 3-11 실리콘밸리 교통 정체 상승분	94
그림 3-12 LA의 향후 40년간 지하철 및 고속도로 건설과 투자계획	95
그림 3-13 Measure M 투자계획	96
그림 3-14 마세나 남부 재개발 지역	98
그림 3-15 Zac Clichy-Batignolles 재개발 지역	99
그림 3-16 BAT	101
그림 3-17 개발 완료 후 그랑모또 휴양지 풍경	102
그림 3-18 독일 철도 프로젝트 사업별 예산 조달 현황	103
그림 3-19 Stuttgart 21 도심지 개발 계획	104
그림 3-20 개발 전후의 워핑지구 광경	106
그림 3-21 영국 세인트오스텔시의 에덴 프로젝트	107

그림 3-22 더블린 디지털 허브 내 집적한 우수 글로벌 기업	109
그림 3-23 브뤼셀 주택개발 및 재생강화지구 현황도	111
그림 3-24 오테마치지구 재생 1-1개발사업 구역	117
그림 3-25 도쿄 미드타운 전경	117
그림 3-26 토라노몬 릴즈 전체 구역 개념도 및 재생 개념	118
그림 3-27 오모테산도힐즈 전경	119
그림 3-28 싱가포르 건설산업 가치와 성장률 예측	121
그림 4-1 대전시 상수관로 정비 공사	126
그림 4-2 대전시 하수관로 정비 공사	128
그림 4-3 대전시 교량 설치 현황	131
그림 4-4 대전시 포장도로 설치 작업	133
그림 4-5 대전시 공동주택 재건축 현황	134
그림 4-6 대전시 공동주택 노후 현황도	135
그림 4-7 대전시 문화예술시설 설치 현황	136
그림 4-8 대전시 공연장 노후현황도	138
그림 4-9 대전시 야외공연장 노후현황도	139
그림 4-10 대전시 영화관 노후현황도	140
그림 4-11 대전시 박물관 노후현황도	141
그림 4-12 대전시 미술관 노후현황도	142
그림 4-13 대전시 화랑 노후현황도	143
그림 4-14 대전시 도서관 노후현황도	144
그림 4-15 대전시 작은도서관 노후현황도	145
그림 4-16 대전시 문화원 노후현황도	146
그림 4-17 대전시 기타 문화예술시설 노후현황도	147
그림 4-18 대전시 전통시장 현대화 사업 추진 현황	148
그림 4-19 대전시 전통시장 노후현황도	150
그림 4-20 대전시 저수지 현황	152
그림 4-21 대전시 침수저감시설 노후현황도	153
그림 4-22 대전시 주요 소방서 시설 현황	156
그림 4-23 대전시 소방관서 노후현황도	157



그림 4-24 대전시 신규 산업단지 조성 조감도	159
그림 4-25 대전시 교육시설 설치 현황	161
그림 4-26 대전시 학교시설 노후현황도	163
그림 5-1 대전시 인프라 예산 편성 추이	171
그림 5-2 수송 및 교통 예산 편성 추이	172
그림 5-3 국토 및 지역개발 예산 추이	172
그림 5-4 세입예산 중 지방세 수입 비중 추이	173
그림 5-5 지방세 수입의 증가율 추이	174
그림 5-6 대전역세권 개발 구상도	178
그림 5-7 옛 충남도청사 부지 전경	178
그림 5-8 안영생활체육시설 집적단지 조감도	182
그림 5-9 대전시 예산 편성 추이	194
그림 5-10 2013~17년 중기지방재정계획 대비 수송 및 교통분야 실제 투자액 현황	195
그림 5-11 2013~17년 중기지방재정계획 대비 사회복지분야 실제 투자액 현황	196
그림 6-1 대전시 구별 인프라 성능 수준 평가 결과	202
그림 6-2 각 인프라 시설별 성능 수준 평가 결과	202
그림 6-3 도로부문에 대한 대전시 구별 평가 결과	203
그림 6-4 공원녹지부문에 대한 대전시 구별 평가 결과	203
그림 6-5 공원녹지부문에 대한 대전시 구별 평가 결과	204
그림 6-6 대전시 구별 인프라 시설 수준과 지역경쟁력 강 연관성 평가 결과	204
그림 6-7 대전시 인프라 시설별 지역경쟁력과 연관성 평가	205
그림 6-8 대전시 구별 의료 및 교육시설과 지역경쟁력 간 연관성 평가	206
그림 6-9 대전시 구별 인프라 시설과 삶의 질간 연관성에 대한 평가	207
그림 6-10 대전시 연령별 인프라 시설과 삶의 질간 연관성에 대한 평가	207
그림 6-11 대전시 인프라 시설별 삶의 질과의 연관성 평가 결과	208
그림 6-12 대전시 연령별 철도시설 및 안전시설과 삶의 질 연관성 평가 결과	209
그림 6-13 대전시 구별 터미널/정류장, 공원녹지시설과 삶의 질 연관성 평가 결과	209
그림 6-14 대전시 구별 인프라 시설의 노후도와 안전수준 평가 결과	210
그림 6-15 대전시 연령별 인프라 시설의 노후도와 안전수준 평가	210
그림 6-16 대전시 인프라 시설별 노후도와 안전수준 평가	211

그림 6-17 대전시 구별 인프라 시설의 노후도와 안전수준 평가 결과	211
그림 6-18 대전시 구별 재해방지시설의 노후화와 안전수준 평가 결과	212
그림 6-19 대전시 구별 교량의 노후화와 안전수준 평가 결과	212
그림 6-20 대전시 구별 터널의 노후화와 안전수준 평가 결과	212
그림 6-21 대전시 구별 관광시설의 노후화와 안전수준 평가 결과	213
그림 6-22 대전시 구별 발전소의 노후화와 안전수준 평가 결과	213
그림 6-23 대전시 구별 사회적 재난으로부터의 안전 인식	214
그림 6-24 대전시 연령별 사회적 재난으로부터의 안전 인식	214
그림 6-25 대전시 사회적 재난 유형 중 가장 위협이 되는 재난	215
그림 6-26 대전시 연령별 사회적 재난 유형 중 가장 위협이 되는 재난	215
그림 6-27 대전시 지역별 자연재해로부터의 안전 인식	216
그림 6-28 대전시 자연재해 유형 중 가장 위협이 되는 재해	216
그림 6-29 대전시 연령별 자연재해 유형 중 위협이 되는 재해	217
그림 6-30 대전시 구별 자연재해 유형 중 위협이 되는 재해	217
그림 6-31 대전시 구별 현행 인프라시설 투자 수준에 대한 평가	218
그림 6-32 대전시 인프라 시설별 투자 수준에 대한 평가	219
그림 6-33 대전시 인프라 시설 중 지하철에 대한 투자 수준 평가	219
그림 6-34 대전시 인프라 시설 중 의료시설에 대한 투자 수준 평가	220
그림 6-35 대전시 지역별 인프라 시설 관련 정책과 제반활동에 대한 평가	220
그림 6-36 인프라 시설 사업 추진을 위한 재원에 대한 인식	221
그림 6-37 대전시민의 사용료 현실화 방안에 대한 인식	222
그림 6-38 타 특광역시 대비 대전시의 인프라 시설의 충족도 인식	222
그림 6-39 대전시의 인프라 시설의 충족도가 부족하다는 인식의 사유	223
그림 6-40 대전시의 지속가능한 성장을 위한 정책 현안에 대한 평가	223
그림 6-41 대전시의 지역발전을 위해 우선적인 인프라 투자 분야	224
그림 6-42 대전시의 지역발전을 위해 우선적인 인프라 투자 분야에 대한 평가	224
(1순위 한정)	
그림 6-43 대전시 인프라 정책 현안의 우선순위 평가	225
그림 7-1 인프라 투자 축소의 문제점	230
그림 7-2 지역 인프라 투자 정책의 목표 및 정책방향	232



그림 7-3	산업·경제부문 인프라 투자 목표와 전략	233
그림 7-4	4차 산업혁명특별시 육성 프로젝트 개요	234
그림 7-5	대전시 4차 산업혁명특별시 육성 전략 관련 인프라 조성계획	235
그림 7-6	4차 산업혁명특별시 주요 프로젝트 위치도	237
그림 7-7	대전산업단지 전경	240
그림 7-8	교통·물류부문 인프라 투자 목표 및 전략	244
그림 7-9	대전시 순환도로 현황 및 구축계획	246
그림 7-10	대전 도시철도 2호선 위치도	250
그림 7-11	충청권 광역철도 1단계 위치도	253
그림 7-12	유성광역복합센터 위치도	255
그림 7-13	환경·안전부문 인프라 투자 목표 및 전략	257
그림 7-14	고도정수처리시설 조감도	264
그림 7-15	주거·도시·문화 부문 인프라 목표 및 전략	266
그림 7-16	라온바이오유압의학연구원 조감도	268
그림 7-17	대전의료원 위치 및 배치계획(안)	270
그림 7-18	민간의 어린이재활병원 전경	272
그림 7-19	옛 충남도청 이전 부지 전경	274
그림 7-20	대전 국제전시컨벤션센터 위치도	275
그림 7-21	대전 국제전시컨벤션센터 공모 당선작	276
그림 7-22	대전역세권 개발 계획(안)	278
그림 7-23	대전역세권 개발 부지 현황	279
그림 7-24	신탄진 차량정비창 이설 사업 계획(안)	281
그림 7-25	경제적 효과 분석 결과	288
그림 8-1	지자체 자체사업 대비 보조사업 비중 추이	295
그림 8-2	민간투자사업 추진 건수 및 금액 추이	301
그림 8-3	공공투자사업 추진절차	303
그림 8-4	저소득층주택 세금감면 프로그램 개념도	310
그림 8-5	대전시 공중별(건축, 토목) 건설수주액 추이	313
그림 8-6	부실, 부적격업체 퇴출을 위한 정책방안에 대한 설문조사 결과	323

요 약(Executive Summary)

Part 1 : 연구의 배경 및 개요

- 정부는 2018년 SOC 예산을 2017년의 22.1조원보다 20% 감소한 17.7조원으로 계획했고, 국회는 동 예산을 19.0조원(전년대비 14.0% 감소)으로 최종 확정하며 급격히 축소
- 대전 지역의 지속가능한 성장과 도민의 삶의 질 향상을 위한 인프라 환경에 대한 실태 진단을 통해 인프라 투자의 필요성 제시
 - 지역의 노후인프라 실태에 대한 진단과 인프라 투자 정책에 대한 종합적 검토
 - 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선방향 도출
 - 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 대전지역의 인프라 투자 및 개선 유도
 - 인프라 투자 및 지역 건설산업 관련 정책과 제도 개선을 촉진
- 본 과제의 실효성 있는 수행을 위하여 한국건설산업연구원은 대전세종연구원과 협력 연구를 통해 인프라 실태 파악, 투자수요 진단, 투자 방향, 정책 과제 등에 대한 조사와 분석을 수행
 - 대전의 사회, 경제 현황과 인프라 수요 분석 : 사회·경제적 환경 변화와 인프라 수요 분석
 - 부문별 인프라 실태 진단 : 주요 인프라 시설별(도로 및 철도, 상·하수도, 주택, 산업단지, 문화·관광·체육시설 등) 실태 및 문제점 분석
 - 대전시 인프라 정책에 대한 진단 : 인프라 투자정책 현황 및 부문별 인프라사업 현황 진단, 중장기 인프라 투자전망
 - 대전시민의 인프라 수요 진단 : 인프라의 지역경쟁력 및 삶의 질에 대한 영향도, 인프라의 노후화 및

성능 평가, 향후 인프라 공급의 우선순위 등

- 향후 인프라의 투자방향 및 부문별 핵심 인프라 프로젝트(정책) : 산업·경제, 교통·물류, 환경·안전, 주거·교육·관광 등
- 인프라 투자정책방향 및 재원조달 방안

Part 2 : 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설

- 대전시는 최근 사회·경제적인 변화에 따라서 생활과 지역경제성장과 직결된 인프라 수요가 증대될 것으로 예상

- 대전지역 인구는 2015년부터 감소세로 전환. 2010년까지 10년 간 0.8%의 지속적 성장세에서 2012년부터 본격 둔화¹⁾
- 지역내총생산(GRDP)은 지속 증가, 그러나 실제 증감률은 2010년 이후 지속적으로 축소²⁾
- 대전의 산업구조는 제조업 위축, 서비스업 중심으로 빠르게 전환. 그러나, 첨단 제조업 비중은 증가하고 있는 추세³⁾
- 경제활동인구 및 고용률 모두 전국 평균보다 낮음. 사업체 수 감소로 일자리 여건은 전혀 개선되고 있지 못함.⁴⁾
- 타 지역에 비해 연구개발 투자는 높은 반면, 실질적으로 지역경제에 기여하는 정도는 낮아, 실질 연구개발의 성과는 크지 않은 상황

→ 인구 감소 및 경제성장세 둔화로 지역경제 활성화를 위한 기반시설 투자 확대 필요성 증대 예상
→ 높은 연구개발 투자에도 불구하고, 지역 내 경제성장세의 기여는 낮아 산업화를 위한 산업·경제 기반시설에 대한 관심 증대

- 대전의 자연재해 및 사회적 재난 등에 대비하는 지역 안전에 대한 수요는 여전히 큰 상황

- 대전지역은 전국 7대 특·광역시 중 자연재해 발생 건수가 가장 적고, 피해금액으로도 2007~16년까지 대구 다음으로 적은 피해 발생

1) 2014년에서 2016년까지 최근 3년 간 대전시의 순 인구감소는 4만 85명.

2) 최근 5년 간 연평균 증가율은 3.7%로서 전국 평균 4.0% 하회. 6대광역시 중 4번째.

3) 최근 7년 간(2011년~2017년) 대전지역 서비스업의 연평균 GRDP 대비 비중은 76.0%. 전체 지역내총생산액 대비 서비스업의 연평균 비중은 59.1%.

4) 최근 10년 간 경제활동참가율 60.0%(전국 평균 62.0%), 고용률 58.9%(전국 평균 60.8%) 구인배수(신규 구인인원/신규 구직건수) 변화 : 2007~2011년 연평균 0.42 → 2012~2016년 0.42

- 그러나, 대전의 경우 원자력시설 및 각종 연구시설들이 많이 위치하고 있어, 자연재해 안전등급은 4등급으로 낮은 수준
- 사회적 재난(화재*, 교통사고**, 범죄, 안전사고*** 등)으로 인한 인적, 물적 피해도 지속⁵⁾
- 특히, 대전의 동구, 중구 등 지역은 도시 노후화로 인해 안전등급이 낮은 지역(화재, 교통, 안전사고 등 대부분의 지표에서 4등급)
- 최근 5년간 재정자립도, 재정자주도 모두 여전히 7대 특별·광역시에 비해 낮은 상황(2017년 재정자립도 57.1%, 재정자주도 74.3%). 1인당 지방세 부담액은 7대 특별·광역시 평균에 비해 크게 낮은 상황⁶⁾

- 지속되고 있는 자연재해에 대한 위험성 및 높은 사회적 재난 피해 등을 감안 시, 방재 시설 및 시설물 안전에 대한 관심 필요
- 도시의 노후화 증가로 인하여 각종 자연재해, 사회적 재난 피해 우려
- 낮은 재정자립도 및 재정자주도, 1인당 지방세 부담의 감소 등을 감안할 때, 산업·경제분야 인프라 투자 확대 필요

- 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 정주 생활기반시설, 충분한 문화·여가 활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 인프라 투자 필요⁷⁾[인프라 투자와 지역민의 삶의 질]

5) * 대전지역 5년 간 연평균 화재발생건수는 1,300여 건, 인구 1만명당 화재발생건수로도 7대 특별·광역시 중 부산, 울산 다음으로 높은 수준

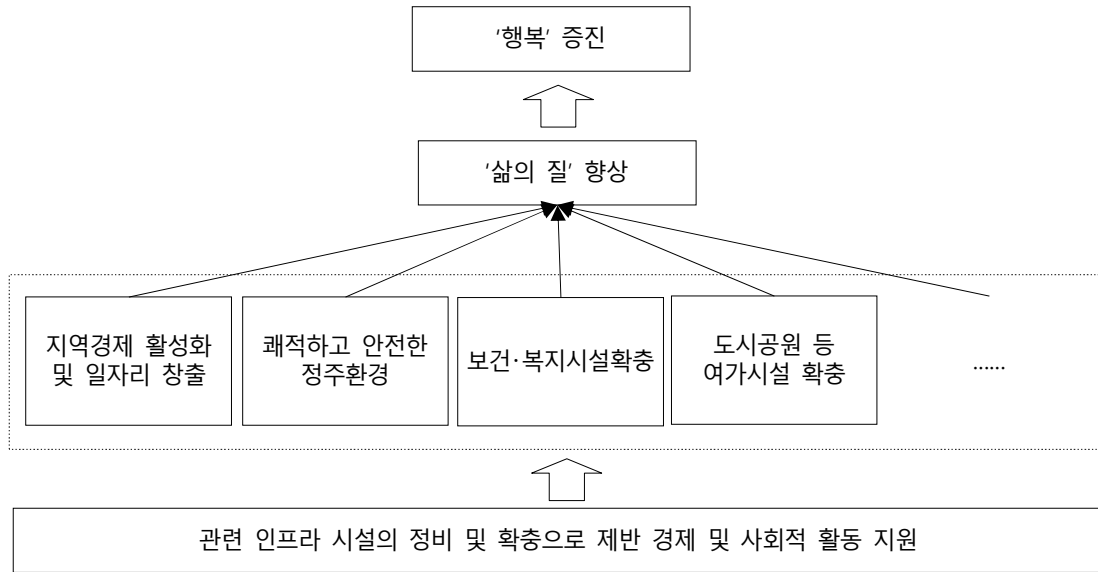
** 교통량 증가로 인하여 교통사고 발생건수는 지속적으로 증가. 자동차 천대당 교통사고 발생건수는 7대 특별·광역시 중 서울 다음으로 높음(※대전 11.63건, 전국 10.13건).

*** 대전지역 안전사고 안전등급은 4등급으로 낮은 수준

6) 대전 1,080천원, 7대 특별·광역시 평균 1,377천원

7) 2017년 대전시 사회조사 결과, 향후 대전시에 필요한 공공시설은 보건·의료시설이 27.8%로 가장 높게 나타남. 다음으로 공원·녹지(21.9%), 국공립 어린이집(14.2%) 등의 순으로 나타남.

<인프라 투자와 지역민의 삶의 질>



- 대전시민들을 대상으로 인프라 투자와 삶의 질, 지역 경쟁력 간의 관계에 대한 주민의 인식을 조사(558명 응답)
 - 인프라 투자가 대전 지역민의 삶의 질에 미치는 영향을 설문조사한 결과, 대전시민들은 3.77점(5점만점)으로 평가해 밀접한 관련이 있다고 인식
 - 또한, 인프라 투자와 지역경쟁력 향상과의 연관성에 대해서도 3.55점으로 평가해 지역경쟁력 향상에 있어 인프라 투자 수준이 깊은 관련이 있다고 인식

Part 3 : 지역 인프라 실태 진단

[도로 및 교통]

- 대전의 도로율은 30.8%로서 6대 광역시 중 가장 높은 수준을 기록. 그러나, 도심 생활권 도로의 평균 주행 속도는 전국 최저. 연간 교통혼잡비용은 1조 2,869억원으로 추정
 - 도로의 지속적인 확충으로 도로율은 타 특별·광역시보다 높은 30.8%를 기록(2015년 기준) ⁸⁾
 - 그러나 자동차가 급속히 증가로 인하여 대전 시내 18개 주요 간선도로의 평균 통행속도는 '16년 기준 시속 22.6km/h임.
 - 가장 큰 원인은 2000년대 초반부터 논의되어 오고 있는 '대전도시철도 2호선'의 착공이 지연되면서 자

8) 서울 22.4%, 광주 24.9%, 대구 23.5%, 부산 21.7%, 울산 17.6% 등.

동차 중심 교통 여건 조성 때문

- 광역시가 관리하는 교량*, 터널** 등 도로시설물의 40.0%가 20년 이상되었고, 30년 이상된 시설물도 14.6%⁹⁾
 - 이에 따라서 도로 및 도로시설물 관련 유지관리비 비용 지출은 지속적으로 증가¹⁰⁾되고 있음.
- 대전시의 대중교통수단은 시내버스와 대전도시철도 1호선이 전부. 대전도시철도 2호선, 충청권 광역철도, 대전~세종 광역 BRT 등 착수 지연으로 대중교통 이용객이 축소되고 지하철에 대한 만족도는 지속적 하락¹¹⁾

- 대전지역의 교통체증 문제에 대한 근본적인 해결 필요
- 도로 및 도로시설물의 안전도 및 성능 향상을 위한 인프라 투자 필요
- 대전지역 내 대중교통수단의 활용 확대를 위한 도시철도 및 철도시설 확충 필요

[산업·경제]

- 대전시에 있는 산업단지로는 대전산업단지, 대덕산업단지, 대덕테크노밸리, 대덕특구 등이 있음. 대전산업 단지는 조성된 지 40년이 가까이 된 상황
- 대덕연구개발특구(3, 4단지), 대전산업단지(1, 2단지)가 사용연수 20년 이상으로 노후 산업단지로 분류 됨.
 - 대전산단은 조성된 지 40년 가까이 됨에 따라 노후화 심각. 2009년 9월, 재정비 우선사업지구로 선정되었지만 사업 추진은 지지부진한 상황
 - 대전지역 산업단지의 총 등록업체 수는 1,380개, 가동업체는 1,264개이며, 가동률은 99.0%
- 대전시 전통시장은 총 41개이며, 점포 수는 총 7,977개로 나타남. 30년 이상된 전통시장이 전체의 53.7% 차지. 특히, 40년 이상이 가장 큰 비중 차지
- 개설 연도별로 보면, 10년 미만이 3개(7.3%), 10년 이상 20년 미만이 8개(19.5%), 20년 이상 30년 미만이 8개(19.5%), 30년 이상 40년 미만이 9개(22.0%), 40년 이상이 13개(31.7%)로 가장 많음.
 - 2017년 전통시장 30개소의 화재 안전등급평가 결과 C등급 이하가 16개소로 나타남. D등급도 5개소임.¹²⁾

9) * 대전광역시 관리하는 교량 200개 중 45.5%인 91개소가 20년 이상. 30년 이상도 18.0% 차지

** 대전광역시 내 42개 터널 중 30.9%가 20년 이상된 터널이고, 30년 이상도 2개가 있음.

10) 포장도로 유지보수 예산은 2013년 6,606백만 원에서 2016년 38,055백만 원의 급등.

11) 대중교통 이용객수는 2014년을 기점으로 지속적으로 감소하고 있으며, 지하철에 대한 만족도는 2013년 3.32점 → 2017년 3.25점 (2017년 사회조사 결과).

12) 최근 8년 동안 발생한 전통시장 화재 6건 중, 전기적 결함 4건

- 노후 산업단지에 대한 정비가 조속히 필요함. 특히, 조성된 지 40년이 된 대전산업단지 재생 조속 추진 필요
- 전체 산업단지 가동률이 100%에 가까운바, 신규 산업단지 우선적 공급
- 전통시장의 종합적 방재사업 추진 필요

[환경 및 안전]

- 대전 상수도의 경년관 현황을 살펴보면, 2010년 697.4km에서 2017년에는 1,258.0km로 560.6km 증가
 - 경년관 비율은 2011년 16.4%에서 2017년 31.7%로 급증
 - 사용연수별로 보면, 2021~2025년 647.8km(16.7%), 2026~2030년 378.8km(9.8%), 30년 이상 261.3km(6.7%) 등
 - 그럼에도 불구하고, 상수관로 유지관리 예산은 전체 상수도 예산의 17.4%에 불과¹³⁾
- 하수도 시설은 20년 이상 하수관로가 전체의 64.4%를 차지하여 노후화 심각
 - 총연장 3,567km 중 2016년도 기준 사용연수별 하수관로 현황은 10년 미만 418km(11.7%), 10년 이상 20년 미만 853km(23.9%), 20년 이상 2,296km(64.4%)임.
 - 그럼에도 불구하고, 불량관로 정비 예산은 미미한 증가세만 보이고 있는 상황¹⁴⁾
- 대전시 우수유출 저감시설은 총 26개소로 동구 1개소, 서구 8개소, 유성구 17개소가 분포되어 있으며, 중구, 대덕구의 경우 시설이 조성되어 있지 않음.
 - 2017년 기준 사용연수 40년 이상 저수지는 대전시에 10개소이며, 용량은 17만 1,000m³으로 나타남
 - 2017년 대전시 저수지의 53.8%가 준공 후 50년 이상 지나서 내구연한을 초과¹⁵⁾
- 소방시설(소방서 및 119안전센터) 중 20년 이상 30년 미만의 소방서가 12개소로 가장 많고, 10년 미만이 7개소, 30년 이상 40년 미만 5개소 등임.
- 2015년 말 기준으로 대전시의 인구 천명당 도시공원 조성 면적은 16.64천m²로서 전국 평균인 18.23천m²에 비해 부족한 실정

13) 예산 투입 현황 : 2010년 15,577백만원 → 2013년 14,672백만원 → 2015년 17,510백만원 → 2016년 25,635백만원 → 2017년 22,734백만원.

14) 불량관로 정비 예산 투입 현황 : 2011년 21,914백만원 → 2013년 29,080백만원 → 2015년 28,533백만원.

15) 일반적으로 저수지의 내구연한은 50년으로 축조(저수지 노후화 현황과 대응방안, 배민식).

- 상·하수도의 노후화가 심각한 상황. 방치 시 향후 노후화는 더욱 심각 예상. 우선 정비가 필요한 구간부터 조치를 위한 적정 예산 편성 필요
- 우수저감시설 및 소방시설 등의 노후화에 대한 대응 필요

[문화 및 경제]

- 2016년 기준으로 인구 십만명당 문화기반시설 수는 8대 특별·광역시 중 세종, 광주 다음으로 높으나, 전국 평균인 5.14개소에 비해서는 여전히 부족한 상황임.
 - 대전지역의 도서관은 모두 24개소로서 연면적은 73천㎡로서 8대 특별·광역시 중에서 세종, 울산, 광주 다음으로 적게 보유한 상황
 - 문화시설 중 공공 공연장은 2015년 현재 29개소, 민간 공연장은 30개소로서 민간의 성장세에 비해 공공 공연장은 저조한 증가세
 - 또한 미술관은 5개소, 문예회관은 3개소로 최근 6년 간 증가 없음.
- 인구 십만명당 체육시설 수는 112.52개소로서 전국 평균 규모의 체육시설을 보유하고 있는 상황
 - 그러나, 상대적으로 공공 체육시설의 증가는 크지 않은 상황으로 민간 체육시설이 큰 역할을 담당

→ 도서관, 공공 공연장 등 문화예술 관련 시설, 공공 체육시설 등 문화/체육시설의 확충 필요

[주거 및 생활]

- 대전시의 학교시설 중 30년 이상 건물 수는 300개동으로서 전체의 19.4%를 차지
 - 대전시 학교시설 안전평가 현황을 살펴보면 A등급 665동(43.1%), B등급 809동(52.5%), C등급 67동(4.3%), D등급 1동(0.1%) 등임.
 - 대전시 학생 안전사고 발생건수는 2017년 2,488건으로 2010년(1,723건) 대비 약 44% 증가한 추세¹⁶⁾
- 대전시 내 공동주택 중 30년 이상된 공동주택은 전체 885동 중 184동으로서 16.7% 차지
 - 대전시 내의 주택 중 20년 이상 주택이 전체 주택의 51.5%를 차지. 30년 이상 주택도 13.1%에 달하는 실정으로 향후 주택의 노후화가 타 지역에 비해 심각할 것으로 전망됨.*¹⁷⁾
 - 대전시의 빈집은 2만 6,000호로서 전체 주택의 5.6%를 차지. 전국 평균 6.5%보다는 낮으나, 7대 특별·

16) 2017년 사회지표 조사 결과, 학교시설의 개보수 필요에 대한 의견은 2013년 16.87%에서 2017년 20.6%로 증가

17) 전국적으로 20년 이상된 주택은 43.8%로, 대전의 경우 7대 특별·광역시 중 최고치임.

광역시 중에서 부산 다음으로 많은 상황

- 대전시 내 주요 생활 편의시설(노인여가복지시설, 사회복지시설, 의료기관 등)의 부족 문제도 지속
 - 경로당이 전체 노인여가복지시설의 대부분(96.7%)을 차지. 복지관 등 타 시설은 절대 부족
 - 사회복지시설, 의료기관도 6대 광역시 평균 수준

- 학교시설 중 안전평가에서 C등급 이하 판정을 받은 학교시설에 대해 우선적 조치 필요
- 주택의 노후화가 지속되고 있는바, 이에 대한 대응 정책 마련
- 주거 유형에서 공동주택이 차지하는 비중이 매우 높아, 공동주택 노후화 문제에 대한 대응 필요

[시설물 노후화]

- 대전시 내에 소재한 건축물 중 연면적 기준으로는 81.7%(24만 6,838㎡), 건물 수 기준으로는 64.7%(8만 1,459개동)가 20년 이상된 건축물임.
 - 특히, 지역별로 노후 건축물의 비율이 차이(연면적 기준)*를 보이는데, 중구지역 78.1%, 동구지역 76.2%가 20년 이상된 노후 건축물임.¹⁸⁾
- 1·2종 시설물 중 30년 이상된 시설물은 68개소로 전체 시설물의 3.2%에 불과한 데다 전국 평균인 4.0%를 하회함. 그러나, 2030년 기준으로 추정된 30년 이상 지난 1·2종 시설물은 787개소로서 전체의 37.2%에 이를 전망(전국 36.9%)
 - 또한, 대전 지역 내 소규모 취약시설(옹벽, 육교, 전통시장, 지하도 등)에 대한 안전점검 결과, 점검시설 313개 시설 중 103개 시설이 미흡 혹은 불량 판정(32.9%)을 받음. 이는 7대 특별·광역시 중 부산 다음으로 높음.
 - 반면, 후속조치 대상 시설 중 2016. 9월 기준으로 95.8%가 미조치된 상황으로 대응이 미흡

- 노후 건축물의 비중이 지속적으로 증가하고 있는바, 건축물 노후화에 대한 대응 필요
- 특히, 1·2종 시설물의 노후화에 대한 조기 대응이 필요. 향후 늘어나는 노후시설물에 대한 단계적 대응책 마련 필요

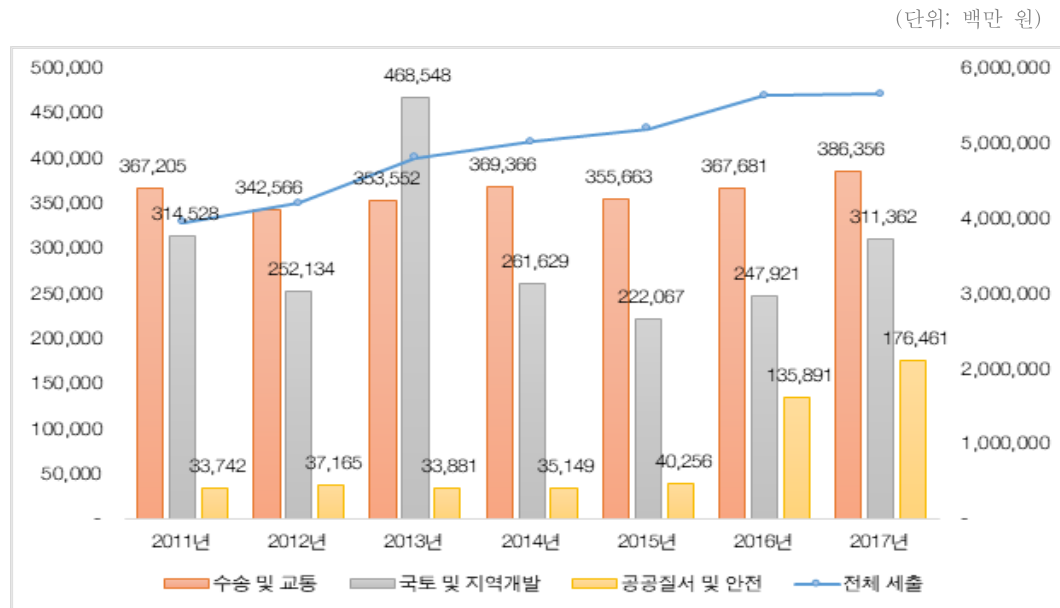
18) 반면, 유성구는 32.3%, 서구 및 대덕구는 각각 64.2%, 65.1%.

Part 4 : 지역 인프라 투자 정책 진단

[총괄 현황]

- 대전의 인프라 예산 편성은 지속적으로 축소. 지난 7년 동안 ‘수송 및 교통’예산은 연평균 0.7%p씩 증가에 불과. ‘국토 및 지역개발’예산은 연평균 7.4%p씩 감소
- 특히, 국토 및 지역개발 예산 중 최근 수자원, 산업단지 등 예산의 감소세가 뚜렷. 이는 대전시가 추구하는 ‘과학기반 경제도시’과는 거리가 먼 상황

<대전시 인프라 예산 편성 추이>

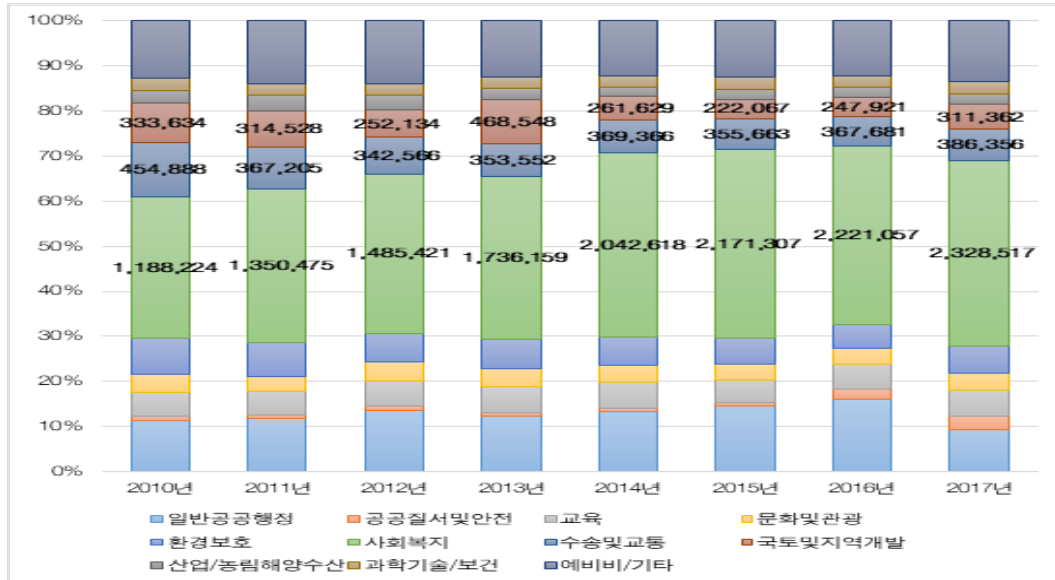


자료 : 지방재정 365

- 이러한 인프라 예산의 축소편성은 사회복지 지출 증가에 따른 것으로 분석됨.

<대전시 예산 편성 추이>

(단위 : 백만 원)



자료 : 지방재정 365

[부문별 인프라 투자 현황]

- 현재 추진 중인 대전지역 내 인프라 사업은 37개사업, 사업비 1조 1,616억원 규모

<대전시 인프라 사업 총괄 현황>

분야	사업 수	사업비	비고
도로기반 시설 확충	15개	642,577백만 원	
하수시설 정비	6개	157,982백만 원	
녹색 생활환경 조성	5개	70,365백만 원	
문화 및 공공시설 확충	13개	290,700백만 원	

자료 : 2018년 대전시 업무계획.

- 주요 도로 및 교통 관련 예산은 지속적으로 축소. 특히, 유지관리 위주의 예산 편성으로 신규 도로건설 예산 감소 뚜렷
 - 신규 도로건설 예산은 2014년 375억원에서 2018년 111억원으로 크게 감소한 상황¹⁹⁾
 - 이는 도로관리 및 도로시설물 관리에 소요되는 예산의 증가에 따른 것으로 분석됨.²⁰⁾
 - 현재 교량 및 터널 등 도로시설물의 내진설계가 미반영된 시설 97개소 중 내진성능을 만족하는 49개

19) 도로건설 예산 편성 추이 : 2014년 375억원 → 2016년 284억원 → 2018년 111억원

20) 도로관리 예산 편성 추이 : 2014년 109억원 → 2016년 160억원 → 2018년 311억원

시설을 제외하고, 내진보강을 실시한 도로시설물은 교량 3건에 불과²¹⁾

- 이와 같은 상황에도 2018년 내진보강 관련 예산은 2개 시설에 대한 내진보강만 반영

- 산업단지의 경우, 노후산단 재생사업 관련 예산을 2016년부터 본격 반영하고 있으나, 그 규모가 작아 조속한 노후산단 재생이 어려운 상황²²⁾
- 축소하던 원도심 활성화 관련 예산 및 주거환경개선 관련 예산을 최근 확대 편성. 그러나, 2014년 이전 수준에 불과
 - 2018년 원도심 활성화를 위해 128억원을 편성했으나 2014년의 139억원에 비해 낮은 수준
 - 주거환경개선 예산도 2016년 50억원까지 축소되었다가 2017년 108억원, 2018년 243억원으로 되었으나, 2014년의 191억원 수준임.
- 공원·녹지 관련 예산은 2018년 크게 확대 편성. 대규모 도시공원(도시 숲) 조성 등에 따른 것임.
 - 중촌시민고원, 장동문화공원, 효동근린공원 등 사업비가 1,100억원 수준. 기존 공원의 재생 등에 대한 예산 편성은 미흡
- 대전의 3대 하천정비와 관련된 예산 편성이 축소되고 있어, 현재 추진 중인 생태하천조성사업과 신동천 등 하천정비사업의 원활한 추진에 장애 우려

<환경분야 주요 인프라 부문별 예산 편성 추이>

(단위: 억원)

사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
생태하천조성사업	62	77	77	85	21
지방하천/소하천관리	87	113	80	48	91
계	149	190	157	133	112

주 : 각년도 본예산 기준.
자료 : 대전광역시 재정공시.

- 노후 하수관로 정밀조사 결과, 대전시의 보수 대상 구간은 총연장 161km로서 약 2,000억원이 소요 예정²³⁾
- 현재 상수관로 경년관은 1,258km에 달하고 있으나, 2018년 예산에 편성된 노후 상수관 정비 구간은 13.4km에 불과 ⇒ 향후 노후화 진전에 대한 대응책 마련 시급
 - 2018년 관련 예산은 노후관 개량공사 66억, 블록구축정비사업 24억, 상수도 정비공사 26억 등 116억원 편성

21) 내진보강 필요 도로시설물 현황 : 교량 44개소, 지하차도 1개소

22) 산업단지 관련 예산 편성 추이 : 2014년 2억원 → 2016년 21억원 → 2018년 19억원

23) 긴급구간 52km 774억원 소요 예정. 일반구간 109km 1,284억원 소요 예정.

[중기 인프라 투자 전망]

- 중기지방재정계획상 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 투자는 전체 예산 대비 각각 10.7%, 6.7% 비중 전망
 - 수송 및 교통 예산은 연평균 17.0%의 증가율을 기록할 전망이지만, 이는 도시철도 2호선 트램 도입에 대한 예산 반영이 큰 비중을 차지하기 때문
 - 국토 및 지역개발 예산은 연평균 25.0%씩 감소시킬 예정

<중기 SOC 예산의 부문별 재정 계획>

(단위 : 십억원, %)

구분	중기재정계획					합계	비중
	2018	2019	2020	2021	2022		
수송 및 교통	436	528	645	779	816	3204	10.7
도로	120	140	190	207	381	1,039	3.5
대중교통·물류 등 기타	59	124	223	340	216	962	3.2
국토 및 지역개발	256	263	232	231	218	1,201	4.0
수자원	529	405	483	411	167	1,996	6.7
지역 및 도시	24	26	24	16	16	106	0.4
산업단지	479	347	409	376	150	1,761	5.9

자료 : 대전광역시 2018~22년 중기지방재정계획

- 4차 산업혁명특별시 육성 관련 예산을 집중 편성할 계획이나, 실제 사업이 추진되는 데까지 다양한 난제들이 많은바, 투자 계획의 실행력 부족 우려
- 도로 관련 예산도 신규보다는 기존 도로의 완공, 그리고 사업 착수가 지연 중인 사업 위주로 편성

<도로교통분야 주요 인프라 사업 추진 계획>

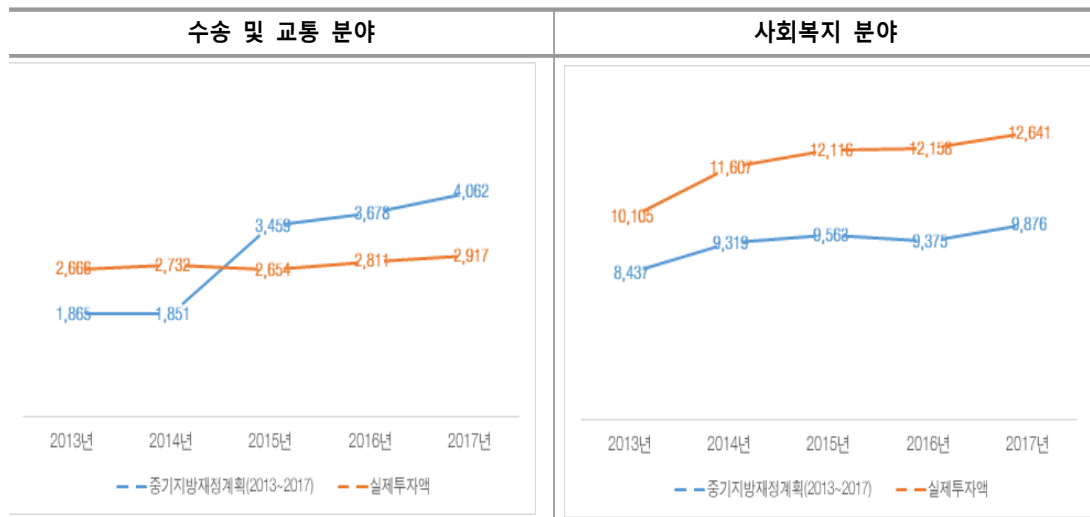
사업명	사업 기간	사업비	비고
홍도동 과선교 개량공사	2010 ~ 19	971억원	1.0km
용운주공2단지 주변도로 개설	2018 ~ 21	150억원	0.43km
서대전IC ~ 두계3가 확장	2017 ~ 22	553억원	5.54km
대도주유소 ~ 신탄진변전소간 도로 확장	2020 ~ 24	90억원	760m
백골1길 확장	2015~19	77억원	650m
정림중~버드내교간 도로 개설	2019~23	827억원	2.4km
시도안~세동간 광역도로 개설	2017~20	50억원	1.9km
용수골~남간정사 도로 개설	2018~23	300억원	450m
경부고속도로 회덕 IC 연결도로	2018~23	721억원	840m
도안대로	2015~19	884억원	1.9km
신갈마로 지중화사업	2016~18	73억원	-
관내 도로포장 정비사업	2018~22	201억원	

자료 : 대전광역시 2018~22년 중기지방재정계획.

[인프라 투자 정책의 문제점]

- 사회복지 투자 확대를 위해 인프라 투자 예산을 지속적으로 축소하고 있어 지역 발전 저해 우려
 - 2011년에서 2017년까지 7년 간 국토 및 지역개발 지출은 연평균 2.8%씩 감소 편성하였고, 수송 및 교통 지출도 마찬가지로 연평균 7.2%씩 감소
 - 반면, 2011~17년까지 7년 간 사회복지 예산은 연평균 9.0%씩 증가
- 인프라 정책 부재로 당초 인프라 투자 예산도 실행력이 부재하여 의도한 인프라 투자 목표 달성 미흡
 - 2013~17년 중기지방재정계획 대비 실제 투입된 수송 및 교통 분야와 사회복지 분야 투자 추이를 비교해보면, 수송 및 교통 분야 예산은 축소 실행하였고, 사회복지 예산은 오히려 확대 편성

<2013~17년 중기지방재정계획 대비 수송 및 교통 분야, 사회복지 분야 실제 투자액 현황>



자료 : 중기지방재정계획 및 각년도 예산서.

- 인프라 분야 투자의 일관성 저하로 인프라 사업들의 공기 지연²⁴⁾ 및 사업 지연²⁵⁾ 발생. 조기 안전 확보 미흡
 - 2013~17 중기지방재정계획상 핵심 도로 인프라 투자사업들이 시행되지 못하였거나 공기가 늦어짐.
 - 도로사업뿐만 아니라 여타 부문의 인프라 사업들도 마찬가지로 지연
 - ‘중촌근린공원’과 ‘장동문화공원’ 조성사업의 경우, 당초 2016년 준공예정이었으나, 각각 2018년, 2019년으로 미루어진 상황

24) ‘대도주유소~신탄진변전소간 도로 확장’사업은 당초 공사기간이 2015~2018년이었으나, 현재 착공도 못하고 있는 상황(※2018~2022 중기지방재정계획상 2020년 착공하여 2024년 준공 예정, 동 사업의 경우, 지속적으로 착수 연기).

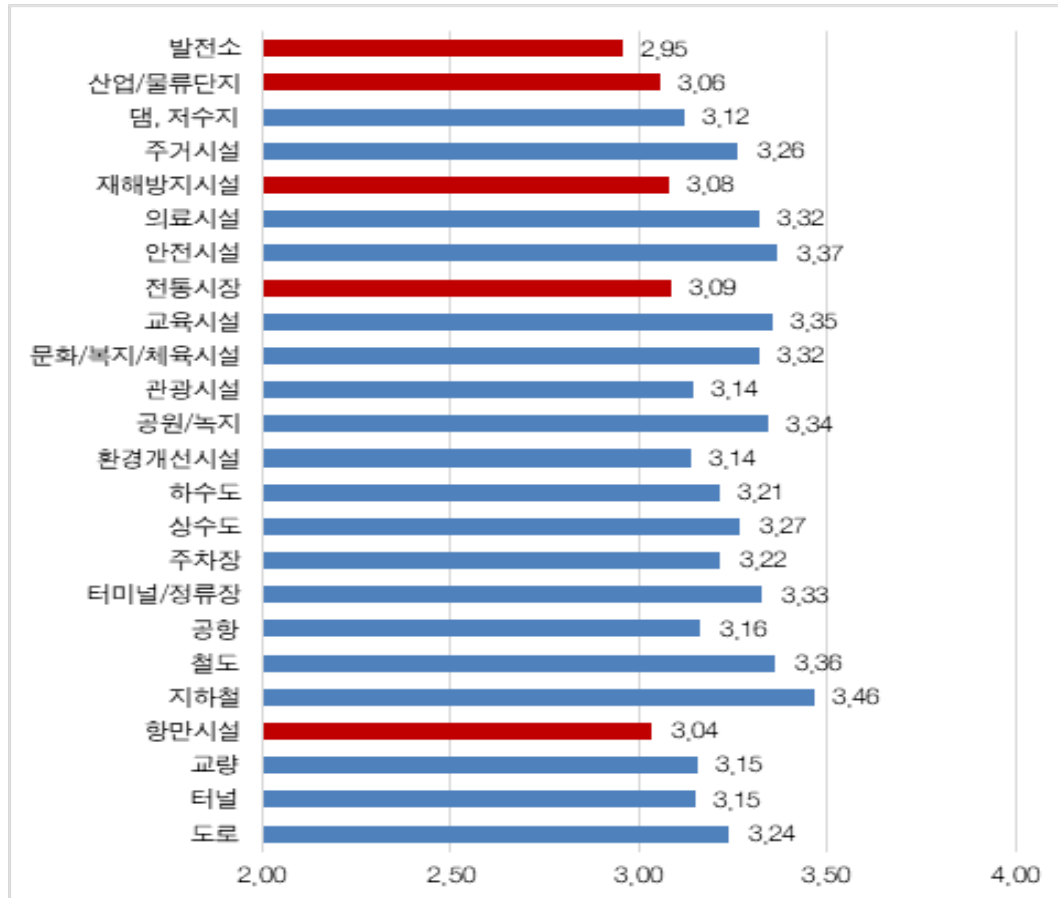
25) ‘천동지하차도~천동차도간 확장 공사’는 당초 2015년 준공을 목표로 하였으나, 2018년 중 준공 예정, ‘가오동길 확장사업’, ‘외삼~유성북합터미널 연결도로 건설사업’ 등도 1년 이상 공기 연장.

- ‘안영생활체육시설단지 조성 사업’의 경우, 당초 2020년을 목표로 하였으나, 현재 추진 상황상 2023년 이후 준공 예정
- ‘전통시장 현대화 사업도 당초 2017년까지 31개소를 완료할 예정이었으나, 2014년 이후 예산 부족으로 지지부진(2017년 국비 확보를 계기로 본격 추진 예정)
- 각종 도시개발사업도 마찬가지로 당초 계획 대비 사업완료 시점이 지속적으로 늦어져 최소 2년에서 3년 이상 사업 종료 시점이 연장되고 있는 상황
 - 학하지구 도시개발 사업 : 당초 2006~20년 → 2006~22년(2년 연장)
 - 구룡지구 도시개발 사업 : 당초 2010~17년 → 2010~22년(5년 연장)
 - 평촌지구 도시개발 사업 : 당초 2007~18년 → 2007~21년(3년 연장)

Part 5 : 지역민 설문조사

- 대전시민을 대상으로 한 설문 조사 결과(558명), 지역 경쟁력 향상을 위해 인프라 시설의 필요성이 매우 높으나, 만족도와 안전도는 그에 비해 상대적으로 낮아 인프라 투자가 더욱 필요하다고 인식
- 인프라 성능 및 인프라의 노후도 및 안전수준에 대해서는 보통의 평가를 하나, 지역별로 큰 차이를 보이고 있음.
 - 인프라 성능 : 5점 만점에 3.32점으로 보통 이상으로 평가. 그러나, 지역간 격차가 커 대덕구는 2.91점으로 보통이하 평가
 - 인프라 안전 수준 : 5점 만점에 3.10점으로 보통 정도로 평가
 - 그러나, 지역별로는 큰 차이를 보여 동구(2.88점), 대덕구(2.79점)에서는 보통 이하로 평가
 - 시설별로도 발전소, 산업물류단지, 재해방지시설, 전통시장 등 시설에 대해서는 상대적으로 안전도를 낮게 평가

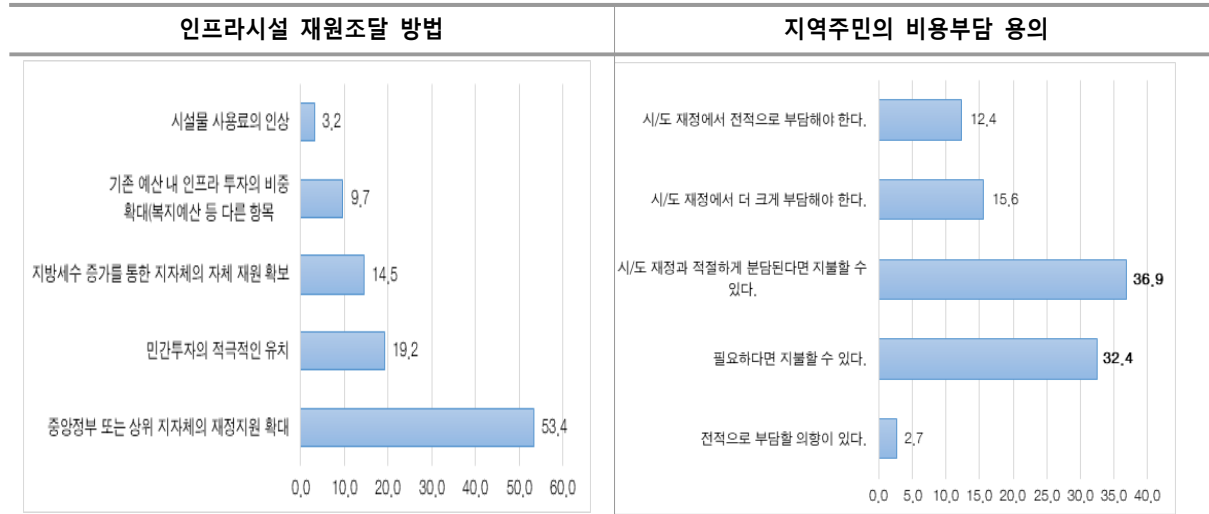
<대전시 인프라 시설별 노후도와 안전수준 평가 결과>



- 대전지역의 인프라 투자 수준에 대해서는 낮게 평가해 인프라 시설이 충분하지 못하다고 평가
 - 인프라 투자 수준 : 5점 만점에 2.88점에 불과해 인프라 시설이 충분하지 못하다고 평가
- 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도
 - 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타 사고 등)에 대한 안전도는 5점 만점에 3.13점으로 보통 평가, 자연재해(지진, 풍수해 등)에 대한 안전도 역시 5점 만점에 3.16점으로 보통 평가
- 비용 부담용의 및 자원조달 방법
 - 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 의견이 36.9%로 가장 높음.
 - 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대가 우선되어야 한다는 의견이 53.4%로 가장 높았으며, 민간투자의 적극적인 유치가 2순위인 19.2%로 나타남.

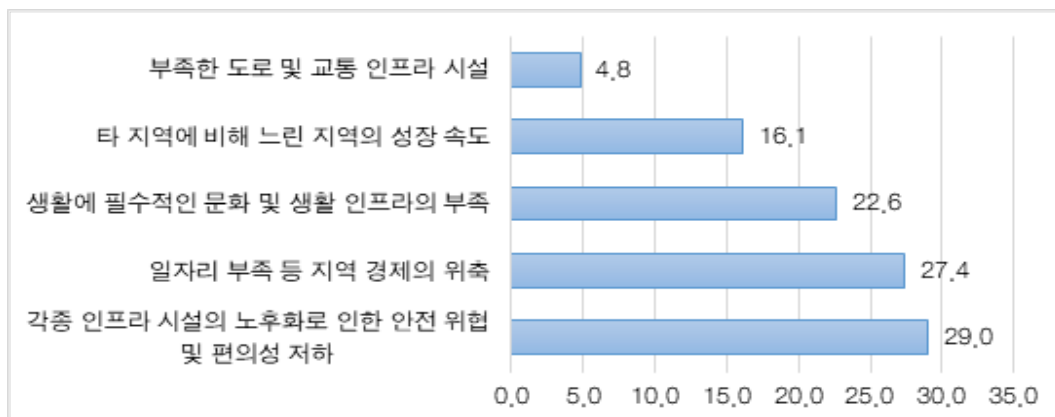
<지역 주민의 비용 부담용의 및 재원조달 방법 평가>

(단위 : %)



- 타 지역에 비한 대전지역 인프라 시설의 충족도에 대해서는 부족하다고 인식(부족하다 22.2%, 충분하다 19.2% 등). 부족하다는 인식의 가장 큰 원인은 ‘각종 인프라 시설의 노후화로 인한 안전 위협 및 편의성 저하’
- 구체적으로 살펴보면 ‘각종 인프라 시설의 노후화로 인한 안전 위협 및 편성 저하’가 29.0%로 가장 많았고, 다음으로 ‘일자리 부족 등 지역경제의 위축’ 27.4%, ‘생활에 필수적인 문화 및 생활 인프라의 부족’ 22.6%의 순

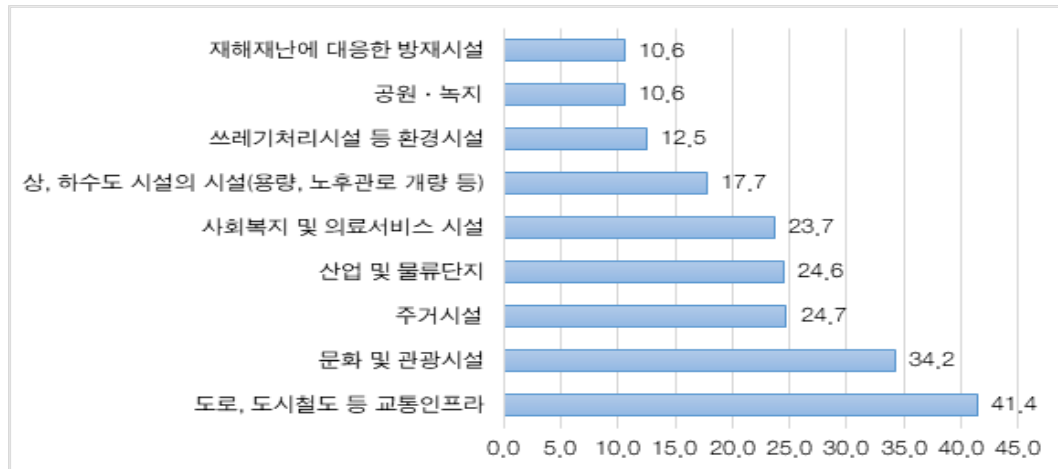
<대전시 인프라시설의 충족도가 부족하다는 인식의 사유>



- 대전에서 가장 우선적으로 집중해야 할 인프라 투자 분야에 대해 ‘도로, 도시철도 등 교통인프라’가 41.4%로서 가장 우선순위가 높게 나타남.

- 다음으로 ‘문화 및 관광시설’ 34.2%, ‘주거시설’ 24.7%, ‘산업 및 물류단지’ 24.6%, ‘사회복지 및 의료서비스 시설’ 23.7% 순

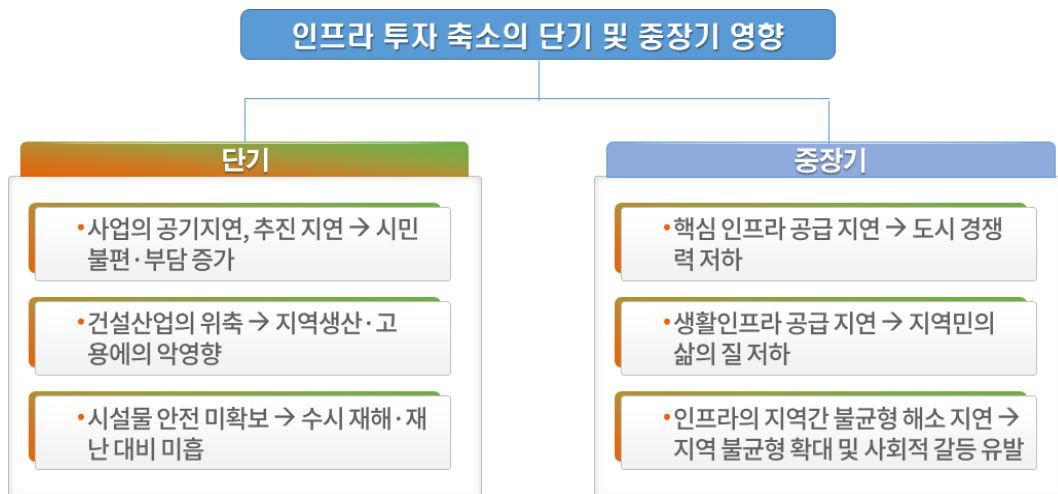
<대전시의 지역발전을 위해 우선적인 인프라 투자 분야>



Part 6 : 지역 인프라 투자 방향 및 핵심사업 발굴

- 대전지역에서 인프라 투자 저하는 단기적으로 지역민 불편 및 부담 증가, 지역생산 및 고용에의 악영향 등을 유발하고, 중장기적으로는 지역민의 삶의 질 저하와 지역경쟁력 저하 등을 유발할 우려가 있음.

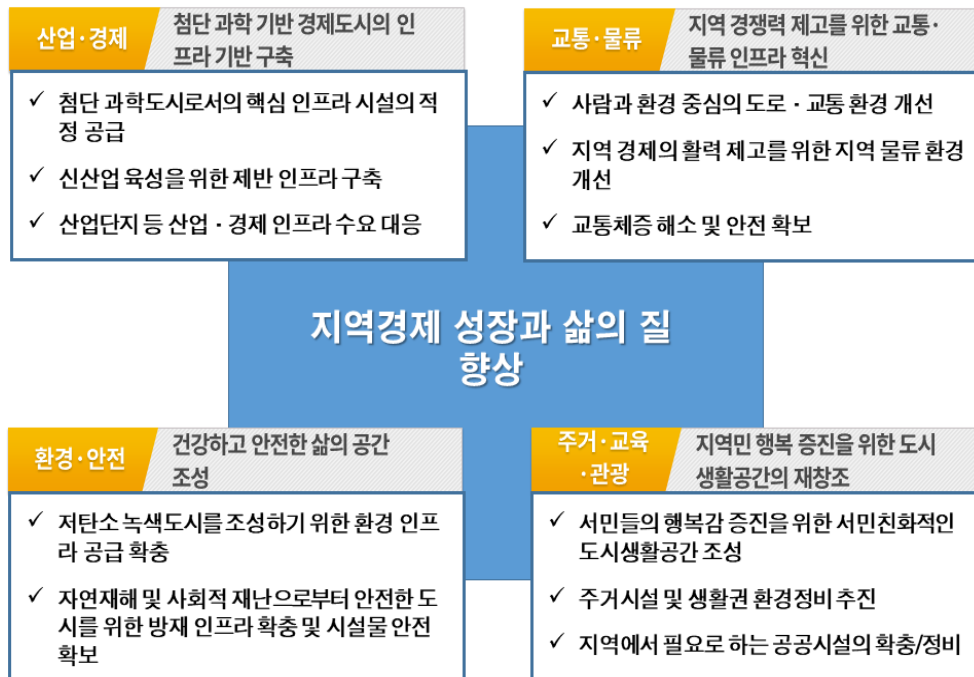
<인프라 투자 축소의 문제점>



- 대전의 인프라 실태진단, 인프라 투자정책, 설문조사 결과 등을 종합·검토하여 도출된 인프라 투자 방향은 다음과 같음.

- 첫째, 지역의 경쟁력 제고를 위한 교통·물류 분야의 혁신적인 인프라 전략이 요구됨.
- 둘째, 대전시가 향후 발전모델로 지향하고 있는 첨단 과학기반의 경제도시 실현을 위한 인프라의 투자가 필요
- 셋째, 환경 친화적이고 안전한 삶의 공간 확보를 위한 인프라 투자의 확대가 필요
- 넷째, 지역민들의 행복 증진을 위한 지역민 친화적인 정주공간 조성을 위한 인프라 투자가 필요

<지역 인프라 투자 정책의 목표 및 정책방향>



- 본 연구에서는 다음과 같은 분야별 핵심 프로젝트를 제시하였음. 총 프로젝트 수는 35개 프로젝트이며, 총 금액은 7조 6,107억원 규모임.

- 산업 및 경제분야, ‘4차 산업혁명 특별시 육성 프로젝트’ 등 19개, 1조 9,344억원
- 교통 및 물류분야, ‘충청권 광역철도 1단계 사업 조기 착수’ 등 4개, 2조 3,903억원
- 환경 및 안전분야, ‘도로시설물 내진성능 보강사업’ 등 4개 사업 4,155억원(노후 상수관로 개선 사업 및 도로시설물 내진성능 보강사업 예산은 제외)
- 주거 및 도시분야, ‘라온바이오융합의학연구원 설립’ 등 9개, 3조 7,561억원

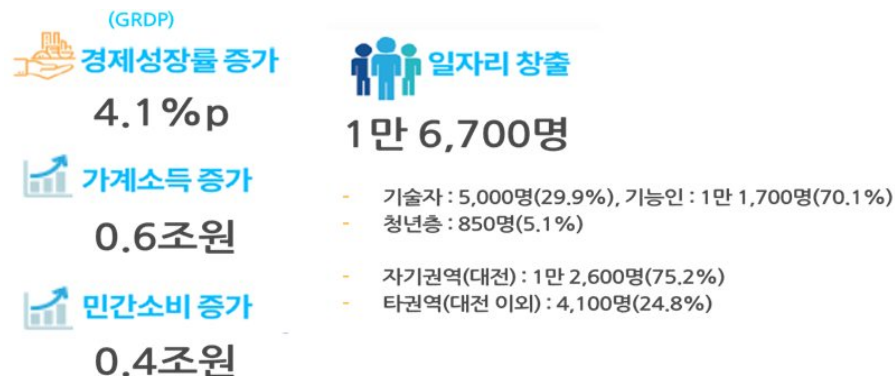
<본 연구의 인프라 프로젝트 개요>

분야	사업명		사업기간	사업비	비고
산업 · 경제	4차 산업혁명 특별 시 육성 프로젝 트	유전자의약산업 진흥센터 건립	2017 ~ 21	500	
		로보틱 실버타운 시범단지 조성		3,000	
		바이오 농업치유센터 조성		400	
		국방 ICT 첨단산업 육성		1,021	
		융복합 콘텐츠 미니클러스터		900	
		미래 핵심소재산업 융합플랫폼		1,400	
		IoT기반 첨단센서 산업 육성		1,014	
		대덕특구 융합 공동연구 활성화		681	
		연구소기업 종합지원센터 건립		540	
		스마트 제조혁신 기술센터 건립		480	
		빅데이터&클라우드 컴퓨터 융합센터 구축		1,000	
		AI 특화 SW산업 융합캠퍼스		500	
		4차 산업혁명 전용 국가산단		-	
		신기술 Test-Bed 융복합 콤플렉스		1,000	
		친환경 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축		1,480	
		4차 산업혁명 체험·전시관	2018 ~ 20	244	
		IoT기반 스마트 빌리지	2017 ~ 21	940	
		스마트 스트리트 조성	2017 ~ 19	100	
		메이커 문화 플랫폼 구축	미정	366	
	대전산업단지 재생사업			3,778	
	소계			19,344	
교통 · 물류	대전 외관순환도로 교통망 구축		2018 ~ 22	11,197	
	도시철도 2호선 트램 조기 착공		2014 ~ 25	6,407	
	충청권 광역철도 1단계 조기 착수		2016 ~ 21	2,107	
	유성광역복합센터 건립		2013 ~ 20	4,192	
	소계			23,903	
환경 · 안전	하수시설 개량 및 건설사업		2017 ~ 20	2,334	
	노후 상수관로 개선사업		2018 ~	-	
	도로시설물 내진성능 보강사업		2018 ~	-	
	고도정수처리시설 조기 도입		2018 ~ 21/2023 ~ 26	1,821	
	소계			4,155	
주거 · 도시 · 문화	라온바이오융합의학연구원 설립		2019 ~ 23	5,361	
	대전의료원 설립		2018 ~ 21	1,315	
	국립 어린이재활병원 건립		미정	416	
	옛 충남도청 이전부지 조기 활용		미정	800	
	국제컨벤션센터 건립		2019 ~ 21	954	
	대전역세권 개발		2018 ~ 25	16,958	
	신탄진 차량 정비창 이설사업		2018 ~ 20	380	
	중앙로 프로젝트		2018 ~ 20	360	
	맑은 물 재생센터 조성		2021 ~ 25	11,017	
	소계			37,561	

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 부담비율 상향 조정 방안 검토 필요
 - * 특히 조건부 보조금(Matching Fund) 운영에 따른 사업비 반납 사례 최소화 필요
- 지자체 스스로 재정수요를 감당할 수 있도록 지방세 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정운영과 주민요구의 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 계약방식을 통해 공동 추진하는 지역발전투자협약제도의 활성화 검토
 - 도시재생 사업 추진 활성화와 안정적 재원 마련을 위해 도시재생 특별회계 및 기금의 설치 운용 필요
 - ※ 현재 서울시와 경기도의 경우 「도시재생법」에 의거 특별회계(기금) 운영 중
 - ※ 이 외에도 노후인프라 성능개선을 위한 ‘시설안전 특별회계’ 설치 검토 가능
- 정부와 지자체의 의지와 신뢰구축을 통한 정부·지자체와 민간의 협력사업인 민간투자사업 정상화 필요
 - 민자 대상 사업을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환하는 것이 필요
 - 정부고시사업(민간투자 사업 사전 고시) 활성화 필요
 - 부족한 SOC 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발 유형의 민자사업 활성화 필요
- 노후인프라의 체계적 진단과 개량·재투자 실행체계 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)
 - 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토

- 지역 건설 산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화
 - 대전의 건설산업은 지역경제의 약 11.4%를 차지. 지역 내 건설업 종사자수는 약 6만 2천여명으로 전체 종사자 중 8.0%를 차지하는 지역경제 중추 산업
 - 최근 대전 건설기업의 경우 수주물량 감소와 더불어 역내 발주 공사를 수주하지 못하는 이중고(二重苦) 현상 만연
- 대전 건설기업은 타 광역시의 업체보다 역내 발주공사 의존도가 높은 수준(36.0%)이나, 최근 7년 평균 역내 공사 수주 비중은 34.7%에 불과
 - 수주물량 감소와 함께 대전지역 내에서 발주되는 공사임에도 불구하고 지역건설기업이 해당 공사를 수주하지 못하고 있어 지역건설산업 육성을 위한 다각적인 노력 필요
 - 실질적인 시공참여 유도 등으로 지역의무공동도급제도 내실화, 공공 공사 분할 발주 등을 통해 역량 있는 지역 중소건설업 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 방안을 포함하는 등 조례 내용의 실효성 제고
- 대전 지역 핵심 인프라 투자 프로젝트 추진 시 경제적 파급효과
 - 현 인프라 프로젝트 중 사업비가 확정된 사업들의 추진으로 1년에 1만 6,700명의 고용 창출 효과 예상
 - 지역경제 성장에 있어 1년에 4.1%p 증대 효과 발생 예상



주 : 취업유발계수는 한국은행(2017), 2014년 기준 지역산업연관표를 이용해 추정.

Part 8 : 핵심 프로젝트

1) 산업경제 : 4차 산업혁명 특별시 육성 프로젝트

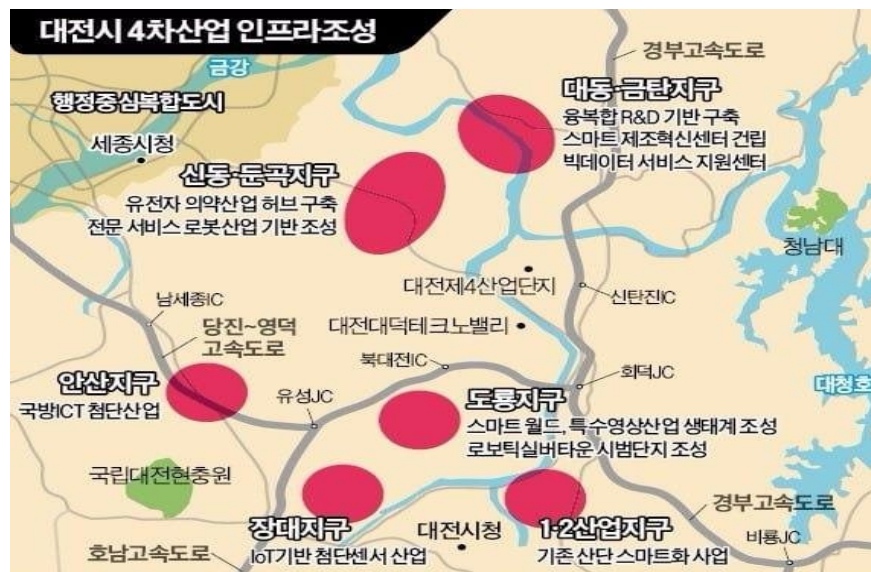
[사업추진 배경]

- 문재인 대통령은 대전을 ‘대한민국 4차 산업혁명 특별시’로 육성하는 것을 대전시의 대표 공약으로 제시하였음.
- 이에 따라 2017년 12월, 대전시는 「4차 산업혁명 특별시, 대전 비전」을 발표하였음. 주요 내용은 다음과 같음.
- 대전시는 2017년 7월, 본격적인 4차 산업혁명 특별시 육성을 위하여 전국 최초로 「4차산업혁명 추진위원회」를 출범시켰음.
- 4차 산업혁명 특별시 조성과 관련한 인프라 시설 수요는 다양한 형태로 발생될 것으로 예상됨. 산업 및 기업 지원을 위한 연구 및 행정 건축물 수요와 기업들의 집적이 가능한 산업단지의 수요가 대표적임.
- “문재인 정부 국정운영 5개년 계획”에 반영된 ‘4차 산업혁명 특별시 육성’에 있어서는 ‘스마트 융복합 첨단 과학산업단지 조성’ 그리고 ‘스마트시티 실증화단지 조성’ 등이 제시됨.
- 대전시를 ‘4차 산업혁명 특별시’로 육성하고자 하는 계획이 대전시의 실질적인 경쟁력 향상으로 이어지게 하기 위해서는 다음과 같은 전제조건이 이루어질 필요가 있음.
 - 첫째, ‘국가산업’으로서 지속적인 국가 재정투자가 안정적으로 이루어질 수 있도록 해야 함. 이를 통해 시급하게 추진해야 할 과제들에 대해서는 정부 예산이 우선 배정될 수 있도록 유도해야 함.
 - 둘째, 사업의 우선순위에 있어서는 경제적인 시너지 효과가 큰 산업단지 등 사업기반 시설 수요를 우선적으로 고려할 필요가 있음.
 - 셋째, 재정적 한계와 사업의 성과를 높이기 위해서 민간의 창의와 자원을 적극적으로 활용할 필요가 있음.

4대 전략	혁신 생태계 조성	미래형 신산업 육성	지원 인프라 구축	실증화 구현
24개 과제 (안)	① 대학(청년) 혁신 창업 Start-up 타운 조성 ② 기술 아이디어 융합 네트워크 구축 ③ 4차 산업혁명 국제 박람회 개최 ④ AI기반 맞춤형 인재 양성·연결 시스템 마련 ⑤ 스마트 지방행정 서비스 4.0 추진 ⑥ 4차 산업혁명 전용펀드 조성	① 바이오 의약산업 허브 구축 ② 국방 ICT 첨단 산업 육성 ③ 융복합 콘텐츠 미니 클러스터 조성 ④ 미래 핵심소재산업 융합 플랫폼 구축 ⑤ IoT 기반 첨단센서 산업 육성 ⑥ IoT 기반 에너지 공유 거래시장 선점	① 대덕특구 융합 공동연구 활성화 ② 연구소기업 종합 지원센터 건립 ③ 중소기업 스마트 제조 혁신 기술 센터 건립 ④ 빅데이터 클라우드 컴퓨팅 융합 센터 구축 ⑤ AI 특화 SW산업 융합캠퍼스조성 ⑥ 4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성	① 신기술 테스트베드 융·복합 콤플렉스 조성 ② 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축 ③ 4차산업혁명 전시·체험관 운영 ④ IoT 기반 스마트 빌리지 조성 ⑤ 스마트 스트리트 조성 ⑥ 메이커 문화플랫폼 조성

[사업내용]

- ‘4차 산업혁명 특별시 대전 비전’의 24개 과제 중에서 인프라와 관련한 개별사업은 총 19개 사업들로서 전체 사업비 1조 4,566억원(산업단지 조성비 민자 1조 1,666억원 미포함) 규모임.



자료 : 한국경제신문, 2017.5.23.

- 4차 산업혁명 특별시 대전 비전과 관련된 주요 인프라 관련 사업은 다음과 같음.

- 미래형 신산업 육성에는 바이오의약산업 허브 구축, 국방 ICT 첨단산업 육성, 특수영상과 융복합 콘텐츠산업 조성, 사물인터넷(IoT) 기반 첨단센서 산업 육성 등의 인프라 사업 예정.
- 지원 인프라 구축에 있어서는 대덕특구 융합 공동연구 활성화, 연구소기업 종합지원센터 건립, 중소기업 스마트제조 혁신센터 건립, 빅데이터&클라우드 컴퓨터 융합센터 구축, AI 특화 SW산업 융합캠퍼스 조성, 4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성 등을 추진할 계획
- 실증화 구현을 위해서는 신기술 테스트베드 융·복합 콤플렉스 조성, 친환경 에너지제로시티 시범도시 조성, 4차 산업혁명 체험·전시관 운영, IoT 기반 스마트 빌리지 조성, 스마트 스트리트 조성, 메이커 문화플랫폼 조성 등 추진.

(단위 : 억원)

	사업명	사업비	위치	비고
1	유전자약산업 진흥센터 건립	500	둔곡	
2	라온바이오 융합의학원 설립	2,000	신동	
3	바이오 농업치유센터 조성	400	대동·금탄	
4	국방 ICT 첨단산업 육성	1,021	안산	
5	융복합 콘텐츠 미니클러스터	900	도룡	
6	미래 핵심소재산업 융합플랫폼	1,400	대동·금탄	
7	IoT기반 첨단센서 산업 육성	1,014	장대	
8	대덕특구 융합 공동연구 활성화	681	대덕특구	
9	연구소기업 종합지원센터 건립	540	대덕특구	
10	스마트 제조혁신 기술센터 건립	480	대덕특구	
11	빅데이터&클라우드 컴퓨터 융합센터 구축	1,000	둔곡	
12	AI 특화 SW산업 융합캠퍼스 조성	500	둔곡	
13	4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성	-	대동·금탄	
14	신기술 Test-Bed 융복합 콤플렉스 조성	1,000	대동·금탄	
15	친환경 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축	1,480	대전시 일원	
16	4차 산업혁명 체험·전시관 운영	244	도룡	
17	IoT기반 스마트 빌리지	940	도룡	
18	스마트 스트리트 조성	100	도룡	
19	메이커 문화플랫폼 구축	366	충남도청사 부지	
	계			

- 4차 산업혁명 특별시 육성을 위한 추진 과제에 소요되는 총사업비는 1조 8,000억원임. 국비가 9,584억원이며, 나머지는 시비 및 민자사업을 통하여 조달한다는 계획임.



자료 : 대전시.

[사업추진 방향]

- 사업의 특성상 국비의 안정적인 지원이 없을 경우, 사업 추진에 애로가 많을 것으로 예측되는바 국비 조달을 위한 지속적 노력이 필수적이라 할 수 있음.
 - 이를 위해 정부의 대전시 ‘4차 산업혁명 특별시 육성’에 대한 구체적인 지원 방안 마련 유도 필요
- 사업별로는 2023년까지 가는 장기적인 프로젝트로서 조기에 사업의 성과가 나타날 수 있도록 유도 필요
 - ⇒ 지원 인프라의 차질 없는 사업 추진이 무엇보다 중요
- 대전시는 4차 산업혁명 특별시 종합계획을 수립하여 4차 산업혁명에 효과적으로 대응할 수 있는 새로운 연관 사업 발굴 및 4차 산업혁명 특별시 육성을 위한 관계 기관과의 협업 및 토론회 개최로 사업 추진에 대한 대 시민 공감대 형성을 지속적으로 추진 예정

[기대 효과]

- 4차 산업혁명의 선도 도시로서 연구, 실증, 산업화를 연계한 4차 산업혁명의 선점으로 지역경제 성장 도모
- 4차 산업혁명의 성공모델 창출로 대한민국의 신성장 동력 창출 및 4차 산업혁명 관련 산업 육성을 통한 일자리 창출 등 미래 먹거리 확보
- 의료, 환경, 복지, 안전 등 행정 서비스 개선으로 시민들의 삶의 질 향상

2) 주거·도시 문화 : 대전 역세권 개발사업

[사업추진 배경]

- 대전역 인근 원도심은 충청도청을 비롯한 행정기관이 내포신도시로 이전함에 따라 쇠락의 길을 걷기 시작하면서, 대전시는 이 지역을 다시 활성화시키기 위해 촉진지구 지정을 비롯해 새로운 개발사업을 유도하고 있음.
- ‘대전역세권지구’는 대전지역 8개 재정비촉진지구 중 하나로 2007년 지정. 대상지역은 동구 삼성동, 소재동, 신안동, 정동, 원동, 대동 일원의 88만 7,000㎡임.
- 대전시는 촉진계획을 수립하며 ‘대전역 주변 낙후지역을 미래형 명품 복합도시’로 개발하겠다고 천명. 계획이 출발할 당시 둔산권 개발과 서남부 개발로 소외된 동구와 중구의 지역민들은 기대감이 고조된 상태였음.
- 그러나, 대전역세권 개발의 핵심으로 초고층 상업시설이 꼽히는데, 수많은 유동인구가 역세권을 방문해 지역경제 활성화까지 누릴 수 있을 것으로 기대되었으나, 민자 유치가 번번이 불발되며 사업이 10년이 넘도록 사업이 진행되고 있지 못한 상황
- 대전역세권 개발의 한 축을 담당할 철도 관련 인프라 유치도 쉽지 않은 상황으로 대전시가 국립철도박물관을 대전에 건립하기 위해 유치전에 나섰지만 아직까지 뚜렷한 성과가 없음.
 - 대전역세권지구 개발은 2025년으로 목표연도 연기

[사업 내용]

- 대전역세권 개발은 크게 3가지로 예정되어 있음. 대전역 복합 2구역 개발사업과 복합환승센터 건립부지 확보, 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업 등임.
- 대전역 복합 2구역 개발사업은 1조 4,900억원 규모로 대전역 동광장에 민자유치를 통하여 지역균형 개발을 추진하는 것으로 53층 규모 랜드마크 건물을 유치하는 것임.
- 복합환승센터 건립부지 확보는 560억원의 기부채납 형태로 진행되는 사업인데, 부지 면적 1만 5,000㎡ 추진계획에 따른 부지 확보가 우선되어야 함. 기반시설은 국비와 시비를 지원하여 진행할 예정
- 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업은 동구 신안동 일원 60,000㎡에 철도박물관 유치를 위한 부지를 확보하는 것과 철도 문화유산인 철도 관사촌 일부 40여 동을 복원하는 사업임.



자료 : 대전시.

- 2019년까지 현재 진행 중이거나 새롭게 추진될 6개 사업에 약 1조 6,958억원을 선도적으로 집중 투자하여 대전역세권 개발을 촉진하겠다는 방침으로 있으나, 구체적인 시행 방안은 아직 미흡

-
- ① 대전역 복합2구역 개발사업 : 1조 4,900억원(민자 유치) / 2015.6 ~ 19.12
 - 대전역 동광장에 민자유치로 53층 규모 랜드마크를 지역균형 개발 차원에서 추진
 - 현재 재정비촉진계획(변경) / 상반기 결정(대전시) 후 민자유치 공모(철도공사)
 - ② 복합환승센터 건립부지 확보 : 560억원(기부채납)
 - 부지 면적 : 15,000㎡ / 촉진계획(변경)에 따른 부지 확보(560억원, 철도공사)
 - (계획) 공공시설 및 대전~세종간 BRT 가종점 / 기반(도로)시설 국·시비 지원
 - ③ 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업 추진
 - 동구 신안동 일원 60,000㎡ / 지리적 입지 등 상대적으로 유리, 지가 부담
 - 철도 문화유산인 철도 관사촌 일부 복원사업 / 40여 동 / 복원화 계획 수립
-



- 대전시가 적극적으로 나설 필요가 있는 상황으로 53층 초고층 랜드마크를 짓는 복합2구역 이외에 복합1구역도 사업 여건이 안 돼 어려운 상황에 있는바, 이에 대한 실행력 있는 계획 수립과 적극적인 이행이 요구됨.

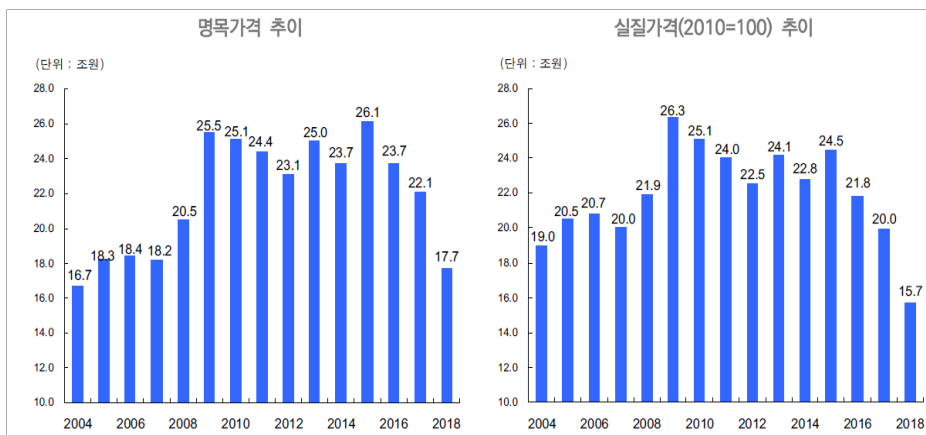
[기대 효과]

- 대전역세권 개발은 원도심 개발에 있어 핵심 사업으로서 대전역의 개발을 통하여 동서의 균형적인 개발을 도모할 수 있을 것으로 기대되고 있음.

제1장 연구의 목적 및 기대효과

1. 연구의 배경 및 목적

- 정부는 2018년도 SOC예산²⁶⁾을 2017년도의 22.1조원보다 20%나 감소한 17.7조원²⁷⁾으로 계획하였으며, 국회에서 19.0조원(전년대비 14.0% 감소)으로 최종 확정함.
- 과거 우리나라는 2010년대 중반 까지 연간 약 25조원 수준의 SOC 예산 규모를 유지하였음.



주 : 추경이 포함된 예산 추이이며, 실질가격은 한국은행 GDP 디플레이터(2010=100)를 사용.
자료 : 박용석 외(2017).

26) 본 보고서에서는 '인프라(infrastructure)' 또는 '인프라 시설' 이라는 용어를 통일하여 사용한다. 하지만 정부 예산에서는 'SOC예산'이 공식적으로 사용되고 있으므로, 정부 예산에 대한 논의 부분에서는 'SOC' 라는 단어를 사용하기로 함.

27) 이는 과거 14년(2004년~18년)간 최저 수준임.

그림 1-1

우리나라의 과거
SOC예산 추이
(2004~2018)

1.
연구의 배경
및 목적

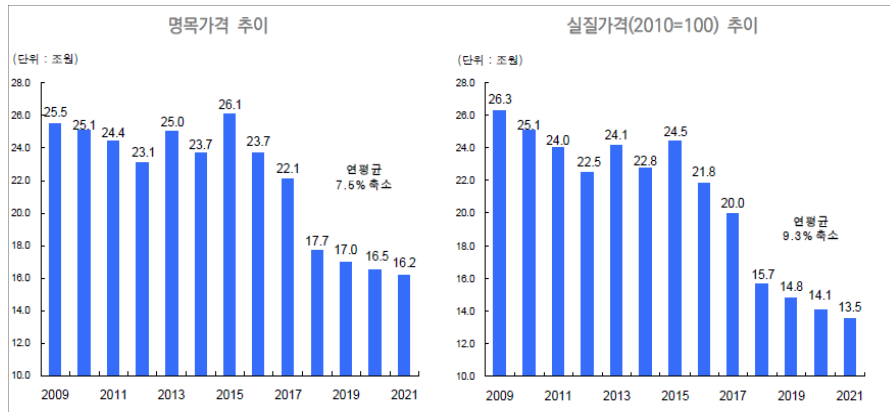
1.

연구의 배경 및 목적

- 우리나라 정부가 SOC 예산을 급격하게 감축하고 있는 원인은 SOC 스톡의 규모가 충분히 갖추어 졌으므로 투자를 줄여도 된다는 시각 때문임.
- 정부는 2019년 이후에도 SOC 예산을 지속적으로 감소시키는 중기 재정운 영계획을 발표함.
- 우리나라의 ‘국토면적당 SOC 연장’은 G20 국가 중 고속도로 1위, 국도 3 위, 철도 6위로 상당히 높은 수준으로 보일 수 있음.
- 하지만 ‘국토면적당 SOC 연장’ 지표는 혼잡도(인구밀도)와 시설물(노후화 정도를 포함한) 실제 시설물의 성능을 반영하지 못하므로 SOC 스톡의 충 분성을 비교하기 위한 지표로 사용하는 데 한계가 있음.

그림 1-2

중기국가재정운용
계획상
정부 SOC예산
추이



주 : 추경이 포함된 예산 추이, 실질가액은 한국은행 GDP 디플레이터(2010=100)를 사용, 2017~2018년 물가성장률 1.9% 가정 (2017년 7월 한국은행 전망치), 2019년 이후는 2%의 물가성장률 가정.
자료 : 박용석 외(2017).

- 우리나라는 SOC의 양적 투자성고가 과대평가 되었으므로 인프라 투자를 급속하게 줄이면 안된다고 보는 시각이 다수 있음.
- 우리의 ‘국토계수당 도로밀도²⁸⁾’ 순위는 OECD 국가 중 최하위로 위 평가와 상반된 결과임.
- 2016년 기준 세계은행이 평가한 ‘Global Rankings 2016’에서 우리나라의 인프라 평점은 3.79로 20위로 평가됨.²⁹⁾
- 동 순위에서 물류 경쟁력은 더 떨어지는 3.69점으로 25위 수준으로 타 아

28) 도로 연장(km)을 $\sqrt{\text{인구수} \times \text{국토면적}}$ 으로 나누어서 산출한 지수.

29) 이는 싱가포르(4.2), 홍콩(4.1), 일본(4.1) 등과 비교하여 매우 떨어지는 수준이며, 이태리, 중국, 아일랜드 등과 유사한 수준임.

- 시아 선진국인 싱가포르, 홍콩, 일본에 비해 매우 열악한 수준으로 평가됨.
- 2015년 기준 우리나라의 교통혼잡비용은 33.4조원으로, GDP 대비 2.13%에 이름.
 - 2014년 기준으로 우리나라 평균 통근시간은 58분으로 OECD 주요국 출근 소요시간 중 가장 길게 조사됨.
 - 특히, 1시간 이상 통근·통학하는 인구 비율이 95년 이후 꾸준히 증가하고 있다는 통계는 아직 우리나라의 인프라가 충분하지 않다는 것을 반증함.

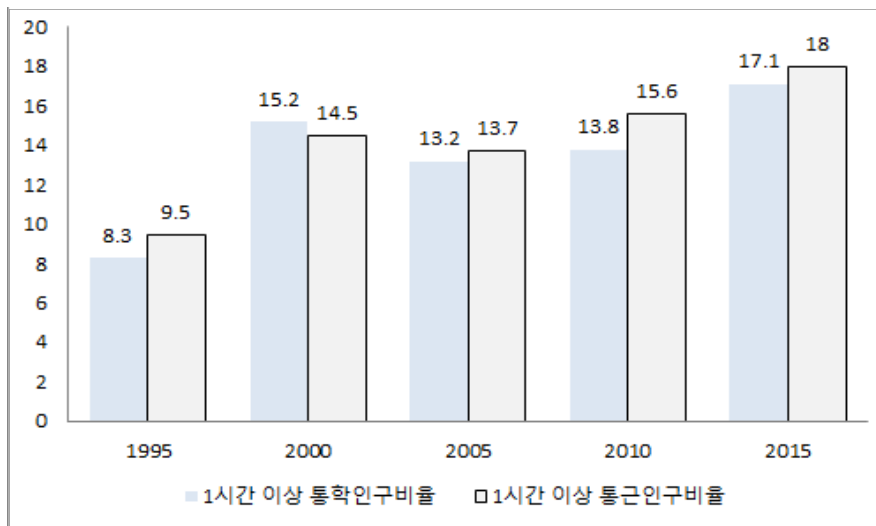


그림 1-3

우리나라의
1시간 이상 통근
인구 비율

자료: 통계청, e-나라지표(1시간 이상 통근통학 인구 비율).

- 인프라에 대한 예산을 지속적으로 삭감하여 충분한 투자재원이 확보되지 못할 경우, 미래 경제성장 동력 상실, 단기 산업생산액 및 일자리 감소, 지역경제 위축 등 문제가 심각해 질 것으로 예상됨.
- 따라서, 상향 방식(bottom-up)에 의하여 현장에서 주민이 체감하는 실질적인 인프라 투자수요를 조사하고, 합리적인 인프라 투자방향을 검토해 볼 필요가 있음.
- 이와 함께 사회기반시설의 급속한 고령화에 따라 지금까지 경험해 보지 못한 규모로 재투자과 개량의 시대가 도래 함.
 - 우리나라 인프라 시설물은 1970~80년대 경제성장과 함께 단기간에 걸쳐

1. 연구의 배경 및 목적

1.

연구의 배경 및 목적

건설되면서, 40여년이 지난 현재 ‘고령화’가 급속히 진행 중임.

- 현대경제연구원(2013)에 따르면 2014년 1월 기준, 재령 30년 이상의 시설물은 전체의 9.6%수준이며, 2024년에는 21.5%로 급속한 고령화가 예상된다.
- 서울시를 예로 들면, 하수관로(총 10,392Km) 중 사용연수 30년 이상의 노후 하수관로가 48.3%에 해당하는 약 5,000Km이고, 연간 평균 260km씩 증가함(50년 이상인 노후 하수관로도 3,173Km(30.5%)에 달함).
- 서울시 상수관로의 총연장길이는 13,793km(2013년말 기준)로, 사용 연수 20년 이상인 노후 상수관로는 약 7,054km로 51.1%에 달하며, 매년 평균 438km씩 증가하고 있음.

- 더 심각한 문제는 (구법인 시·특법의 1·2종 시설물에 해당되지 않은) 종외 시설물들은 정확한 실태파악 조차 미흡한 실정임.
- 전국적으로 7만 6천여 개의 소규모취약시설³⁰⁾이 있는 것으로 추정되지만, 시설 점검을 받은 시설물은 1만 4천여 개에 불과함.

- 지방자치단체는 예산 부족으로 인하여 내진보강 기본계획 추진실적이 중앙정부 보다 저조함.
- 「1단계(2011~2015) 기존 공공시설물 내진보강 기본계획」의 재정투자 실적은 그나마 중앙정부가 계획대비 54.7% 인데 비하여 지방자치 단체는 계획대비 7.8%에 불과함.

(단위 : 백만 원, %)

표 1-1

내진보강
기본계획 1단계
추진실적
(2015년 12월말 기준)

기관별	계획금액	추진실적						달성율
		계	2011	2012	2013	2014	2015	
중앙부처	825,300	473,599	109,322	145,320	74,692	61,468	82,794	57.4%
지자체	2,199,824	171,061	49,134	32,971	21,434	37,395	30,126	7.8%

- 이에 본 연구는 각 지방자치단체 별로 인프라 투자정책을 파악하고 투자 필요사업을 발굴하고 제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시하고자 함.
- 예산배분 결과에 따라 인프라 투자수요를 파악하는 하향식(top-down) 방

30) 사회복지시설, 전통시장, 농어촌 도로 및 교량, 육교, 지하도, 옹벽, 절토사면 등

식이 아닌, 상향식(bottom-up) 방식에 의하여 인프라 투자수요를 조사하고, 이 결과를 이해관계자들과 공유함으로써 인프라 투자의 필요성을 일깨울 수 있을 것으로 기대함.

- 자문회의 및 세미나 등을 통하여 지역별 인프라 실태 분석과 미래상을 제시함으로써 핵심 의사결정자들과의 커뮤니케이션 수단을 제공함.

- 2018년은 지방선거 이후 신규 인프라 투자 및 노후 인프라 투자 대책에 대한 연구결과의 활용도가 높을 것으로 예상됨.

- 또한, 각 지방자치단체와 직접적인 이해관계나 연고를 배제한 객관적 평가와 분석을 기반으로 바람직한 지역별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시하고자 함.

- 지역 별 건설업 실태 조사내용을 기반으로 하여 건설 관련 정책과 제도 개선을 유도함³¹⁾.

- 양이 아닌 질적 성과 달성을 위한 투자 방향과 우선투자과제 제시함.

- 지역 주민들이 일상생활에서 느낄 수 있는 삶의 질 수준을 높일 수 있는 인프라 투자정책 및 투자우선 순위에 대한 연구결과를 제공할 것으로 기대됨.

- 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자 필요시설 정보를 제공함으로써 시민안전 향상 및 재정절감에 기여함.

- 우리나라의 인프라 시설은 고도 성장기에 집중적으로 건설되어 노후화가 빠르게 진행되고 있으므로, 도시의 기능 및 경쟁력 유지를 위하여 인프라 기능을 주기적으로 복원하는 정책을 시작할 필요가 있음.

☞ 안전사고에 대한 선제적 대응을 통하여 지역주민들의 기본적인 권리인 ‘안전한 생활을 할 권리’를 보장할 수 있으며, 시설물의 선제적인 유지·관리 및 개량을 통하여 총 유지관리 예산(생애 주기 비용) 절감이 기대됨.

31) ‘지역 건설산업 활성화 조례’ 개정 또는 ‘노후 인프라 성능개선 조례’ 신설 등이 그 사례임.

2.

연구의 범위 및 구성

2. 연구의 범위 및 구성

(1) 연구의 범위

- 지역별 인프라 실태 진단을 통해 인프라 시설물 별 신규 건설 또는 성능개선
소요를 종합적으로 진단함.
- 분석 대상 인프라의 범위는 전통적 인프라 시설인 도로, 철도, 수자원, 안
전, 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
사항을 충족시키기 위한 투자 대상을 시설물 별로 파악함.
- 실효성 있는 지역발전사업 추진을 위해 그 동안 중앙정부 및 각 지역에서
검토해 온 각종 발전계획을 비롯해 선거공약 등을 통해 나타난 지역 숙원
사업 등을 종합적으로 분석함.
- 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자
필요시설 정보를 제공함.
- 지역 건설 산업 활성화 조례 개선 등 지역 내 주요 건설정책 방안 개선 등과
지방자치단체의 재원마련 방안, 정부의 효율적 지원 전략, 현행 건설 정책·제
도의 합리화 방안 등을 모색하여 제시함.

표 1-2

연구의 범위

구 분	연구 범위
지역경제와 건설산업	<ul style="list-style-type: none"> • 지역경제 일반현황 및 동향 분석 • 인프라 투자의 필요성 및 지역 건설산업의 현황 <ul style="list-style-type: none"> - 지역 인프라 투자동향 - 인프라 투자의 지역경제 성장기여도 - 지역 건설 산업의 이슈 등
지역별 인프라 실태 및 문제점	<ul style="list-style-type: none"> • 인프라 유형별 현황 진단 <ul style="list-style-type: none"> - 도로, 철도, 안전, 환경, 상·하수도, 문화·관광, 생활 인프라 등 • 지역 인프라 스톡의 수요 파악 및 노후 인프라 재투자 필요성 진단

구 분	연구 범위
지역 인프라 정책 진단	<ul style="list-style-type: none"> • 지역 인프라 유형별 투자 정책 및 추이 분석 • 지역 핵심 인프라사업 추진 현황 분석 • 국내외 지역 인프라 정책 및 투자 사례 벤치마킹 • 지역 인프라 건설 정책 또는 제도 진단 <ul style="list-style-type: none"> - 조례, 투자/예산제도, 지역건설 육성 및 투자 확대와 관련된 문제점 등
지역 인프라 투자 정책 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 지역 인프라 정책 기본방향 및 인프라 유형별 투자 방향 제시 <ul style="list-style-type: none"> - 유형별 인프라 투자 및 주요 시설물의 안전 및 성능제고 관련 과제 제시 - 인프라 투자 및 개량계획의 수립 및 재원 확보 등 실행력 제고 방안
핵심 인프라 투자 프로젝트 제안	<ul style="list-style-type: none"> • 지역경제 활성화 및 지역 주민 삶의 질 향상을 위한 신규 및 노후 인프라 투자 프로젝트 제안 <ul style="list-style-type: none"> - 핵심 프로젝트 수행을 위한 우선 투자대상 제안 - 프로젝트별 사업내용 예시

표 1-2

연구의 범위(계속)

(2) 연구의 구성

- ‘지역별 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구’는 다음과 같은 순서로 보고서가 구성됨.

장(Chapter)	핵심내용
I. 연구의 목적 및 기대효과	<ol style="list-style-type: none"> 1. 지역발전과 인프라 2. 연구의 배경과 목적 3. 연구 범위 및 구성
II. 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설	<ol style="list-style-type: none"> 1. 지역 일반현황 : 지역 일반현황 검토 2. 지역경제 성장과 인프라 : 인프라 투자가 지역경제 성장이 미치는 영향 이론적 고찰 3. 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라 : 효율적 인프라 투자가 주민의 삶의 질 향상을 통하여 행복 수준을 증가시킬 수 있음을 연구

표 1-3

연구의 구성

2.

연구의 범위
및 구성

2.

연구의 범위 및 구성

표 1-3

연구의 구성(계속)

장(Chapter)	핵심내용
Ⅲ. 해외 인프라 투자정책 및 사례	해외 인프라 투자정책과 프로젝트 사례 조사를 통하여 벤치마킹 시사점 도출
Ⅳ. 지역 인프라 실태 분석	다음 7가지 시설 그룹별로 인프라 실태 (양적·질적 KPI ³²⁾) 파악 → 신규투자 및 노후시설 수요 파악 1. 교통 물류부문 2. 산업, 경제시설 부문 3. 환경시설 부문 4. 교육, 의료, 복지 부문 5. 문화, 관광, 체육시설 부문 6. 도시 및 생활환경 부문 7. 안전부문 및 노후시설 현황
Ⅴ. 지역인프라 투자 정책 진단	1. 지역 인프라 예산 분석 2. 지역 인프라 정책의 현안 파악 3. 노후인프라 개량 및 재투자 정책 도출
Ⅵ. 지역 인프라 투자 수요 분석	설문조사를 통하여 지역주민이 체감하는 인프라 만족도 및 수요를 조사하고 투자정책의 기본방향 제시
Ⅶ. 지역 인프라 핵심 프로젝트와 정책과제	다음 7가지 시설물 그룹별로 지역발전과 주민행복 증진을 위한 핵심 투자 프로젝트 제시 1. 교통 물류부문 2. 산업, 경제시설 부문 3. 환경시설 부문 4. 교육, 의료, 복지 부문 5. 문화, 관광, 체육시설 부문 6. 도시 및 생활환경 부문 7. 안전부문 및 노후시설 현황
Ⅷ. 정책과제 및 시사점	1. 핵심 인프라 투자대상 요약 및 기대효과 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제

32) KPI : Key Performance Indicator

3. 기대효과

(1) 본 연구의 특성

- 그동안의 지역의 인프라 연구 및 실행계획들은 부족한 인프라의 확충과 인프라 수요에만 초점을 맞추어 왔기 때문에 인프라 투자 정책의 실질적인 필요성을 설명하고, 지역민의 수요에 특화된 맞춤형 인프라 투자 정책을 개발하는데 한계가 있었음.
- 기존 인프라 공급 정책 및 실행계획들은 ‘제4차국토종합 수정계획(2011~20)’, ‘국가도로종합계획’ 등 국가상위계획과 ‘2030 대전 그랜드 플랜’, ‘2030 도시기본계획’, ‘대전광역시 도시재생추진전략’, ‘대전시환경보전중기종합계획’, ‘문화산업육성 중장기종합계획’, ‘대전시주택종합계획’, ‘대전시 2018~22 중기지방재정계획’ 등 대전시 자체 계획 등에서 제시되어져 왔음.
- 그러나, 이러한 기본계획 및 실행계획들은 대부분 그 수립범위가 단일 시설물(관광 등) 대상 이거나, 대규모 전통 SOC(도로, 항만, 공항) 시설의 신규 사업에만 초점이 맞추어 있어, 노후시설 성능개선 및 기타 시설물(생활인프라 등)의 사업계획은 상대적으로 부실하였음.
- 본 연구는 이러한 기본계획 및 실행계획들이 상대적으로 부족한 지역적인 수요의 파악 및 실태에 대한 정확한 진단을 통하여 구체적인 정책과제와 실행 프로그램을 개발, 제시하고자 함.
- 이를 통하여 지자체에는 향후 지역 내 인프라 정책의 방향을 수립할 수 있도록 하고, 국가에는 지역균형발전 차원에서의 정책 수립 및 사업 실행에 있어 우선적으로 추진해야 할 정책과제와 사업들에 대한 지역적 수요를 파악할 수 있는 기초자료를 제공하고자 함.

3.

기대효과

(2) 연구 결과의 파급 효과

- 본 연구를 통하여 지자체에 있어서는 지역 내의 다양한 인프라 시설의 실태를 파악할 수 있도록 하고, 향후 지역의 인프라 정책방향에 대한 지역 주민과의 커뮤니케이션 수단이 될 수 있을 것으로 기대됨.
- 또한, 지역경제에 있어 중요한 핵심 산업인 건설산업의 역할 확대 방향과 건설산업의 활성화에 대한 정책과제를 도출하게 함으로써 궁극적으로 지역경제 활성화에 기여할 수 있을 것임.
- 또한, 생활인프라, 경제 및 산업기반 인프라, 안전 인프라 등 다양한 인프라에 대한 종합적인 검토를 통하여 지역민에게 필요한 다양한 측면의 인프라 공급 정책을 균형적으로 수립토록 유도할 것으로 기대함.
- 보다 구체적으로는 대전지역의 인프라에 대한 실태 조사 및 수요 조사를 포함하고 있는 바, 향후 인프라 정책 수립에 큰 도움을 줄 것으로 기대되며, 지역 인프라 공급에 있어 가장 중요한 자원인 중앙정부로부터의 재정 확보 방향 수립에 도움이 될 것임.
- 중앙정부에는 지역별 특성에 맞는 인프라 정책을 수립하는데 있어 유용한 정책자료집으로서의 기능도 할 것으로 예측되며, 향후 지속가능한 지역발전전략 수립에 있어 보다 지역민 친화적이고 지역의 발전에 직결된 인프라 정책 추진을 유도할 수 있을 것으로 기대됨.

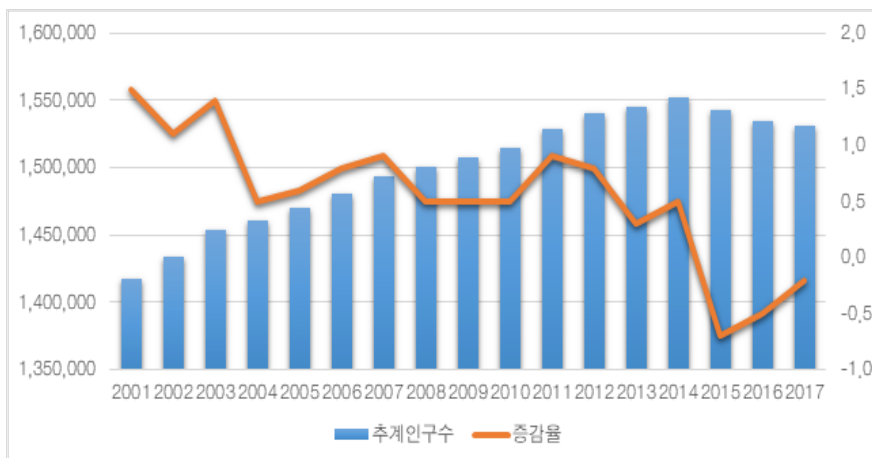
제2장 대전지역 현황 및 여건분석

1. 일반현황 분석

(1) 대전지역 사회·경제 현황

1) 대전시의 사회 여건 변화

- 대전시의 경우, 2015년부터 인구가 감소 추세로 돌아선 상황
 - 2010년까지 지난 10년간 0.8%의 지속적인 증가세를 보이던 인구는 2012년부터 본격적으로 둔화되기 시작하여 2015년부터는 감소세를 보이고 있음.



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

그림 2-1

대전시
추계인구수 추이

1. 일반현황 분석

1.

일반현황

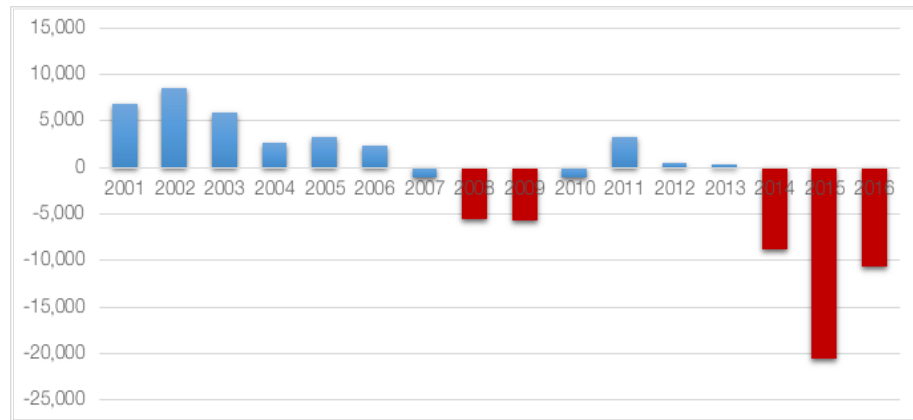
분석

그림 2-2

대전시의 인구의
순증감 추이

- 2014년에서 2016년까지 최근 3년간 대전시의 순감소인구는 4만 85명으로 나타나고 있음.

단위 : 명



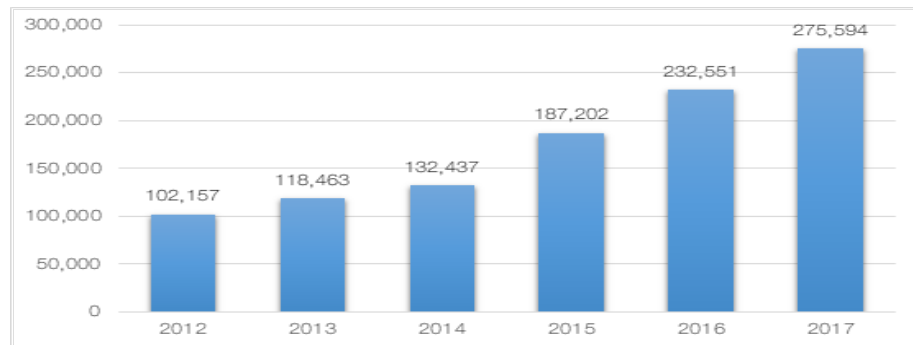
자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 반면, 세종시의 경우에는 급격하게 인구가 증가하고 있음. 특히, 세종시로 전입하는 사람의 약 40% 이상이 대전시 인구인 점을 감안할 때, 대전시의 감소는 세종시의 성장과 깊은 관련성이 있음.
- 세종시의 경우, 최근 5년간 연평균 22.4%의 성장세를 보였음.

단위 : 명

그림 2-3

세종시
추계인구수 추이



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 대전시의 2016년 현재 추계인구는 1,534,974명임.
- 대전시의 저출산 경향도 심화되고 있는데, 2000년 합계출산율이 1.488명, 2007년 1.268명에서 2016년 1.192명으로 축소되었음.

- 전국적으로 나타나고 있는 도시 사회의 고령화가 대전에서도 나타나고 있고, 가구 형태와 구성의 다양화, 외국인과 다문화 가정의 증가로 인한 가구구성 의 사회적 다양성이 나타나고 있음.
 - 실제로 노인인구비율은 10.4%로서 고령화 사회에 이미 진입한 상황
 - 특히, 1인 가구의 비율은 25.3%로서 7대 특, 광역시 중 1위를 기록하고 있음.
- 특히, 대전시의 경우, 청년세대 비중이 타 특·광역시들 보다 높은 상대적으로 젊은 도시임.
 - 2015년 기준으로 청년인구 비중은 21.8%로서 7대 특·광역시 중 2번째로 높은 상황.

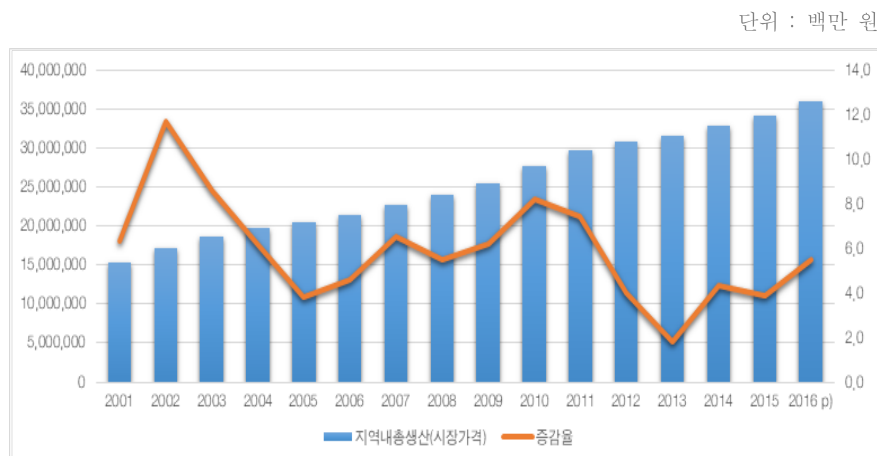
구분	내용
총인구수	1,534,974명
합계출산율	1.192명
노인비율	11.3%
1인가구	29.1%

표 2-1

대전시 주요
인구통계

2) 대전시의 경제 여건 변화

- 대전의 지역내총생산액은 지속적으로 증가하고 있으나, 실제로 증감률은 2010년 이후 지속적으로 축소되고 있는 상황



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

그림 2-4

대전시
지역내총생산액
(GRDP) 추이

1.

일반현황

분석

1.

일반현황

분석

- 대전의 지역내총생산액은 2016년 기준으로 35조 9,221억원으로 전국의 2.2%를 차지하고 있으며, 6개 광역시 중 광주 다음으로 낮은 상황임.
- 또한, 최근 5년간 연평균 증가율은 3.7%로서 전국 평균에 4.0%에 비해 낮고, 6대 광역시 중 4번째를 차지하고 있음.

(단위 : 십억원)

표 2-2

지역별 GRDP
추이

	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2012 ~ 2016년
대전	29,684	30,884	31,456	32,799	34,062	35,922	3.7
서울	303,812	313,478	318,607	328,661	344,426	357,081	3.2
부산	66,648	67,999	70,338	73,673	78,238	81,198	3.9
대구	41,448	43,021	44,753	46,524	48,869	49,673	3.6
인천	61,854	62,208	64,654	69,501	75,675	80,862	5.2
광주	27,789	28,914	29,763	31,295	32,516	33,670	3.8
울산	68,748	70,783	68,347	67,018	69,674	71,236	0.7
전국	1,330,888	1,377,040	1,430,255	1,485,505	1,565,248	1,635,555	4.0

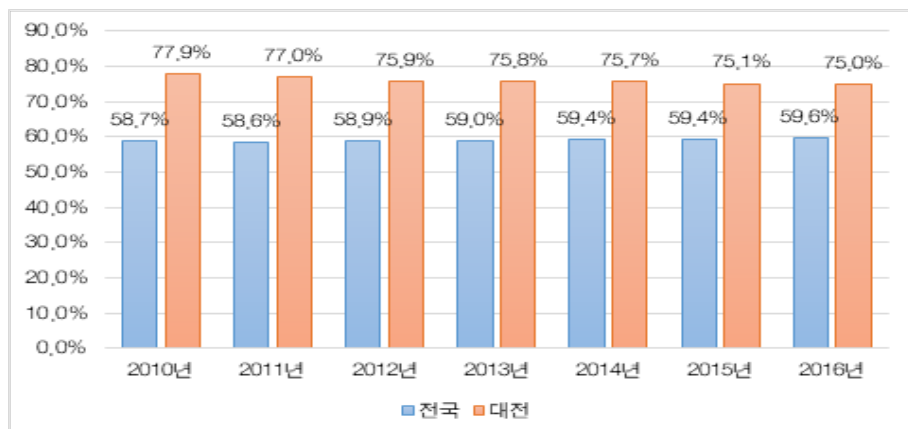
자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 대전시의 산업구조는 전체 산업생산의 약 70%이상이 서비스업이 큰 비중을 차지하고 있음. 이는 타 도시들에 비하여 매우 높은 서비스 산업에의 의존도를 보이고 있는 것임.
- 최근 7년간(2011년~2017년) 대전지역 서비스업의 연평균 지역내총생산액 대비 비중은 76.0%임. 전체 지역내총생산액 대비 서비스업의 연평균 비중은 59.1%임.

(단위 : %)

그림 2-5

전국 대비 대전시
서비스업 비중
추이



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 그러나, 최근 전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비제조업 등 첨단제조업의 비중은 증가추세에 있음.
- 대전지역의 경제활동참가자는 2017년 12월 기준으로 79만 1천명으로 61.0%를 차지하고 있으며, 최근 10년간 연평균 60.0%으로 전국 62.0%에 비해 낮은 수준에 있음.

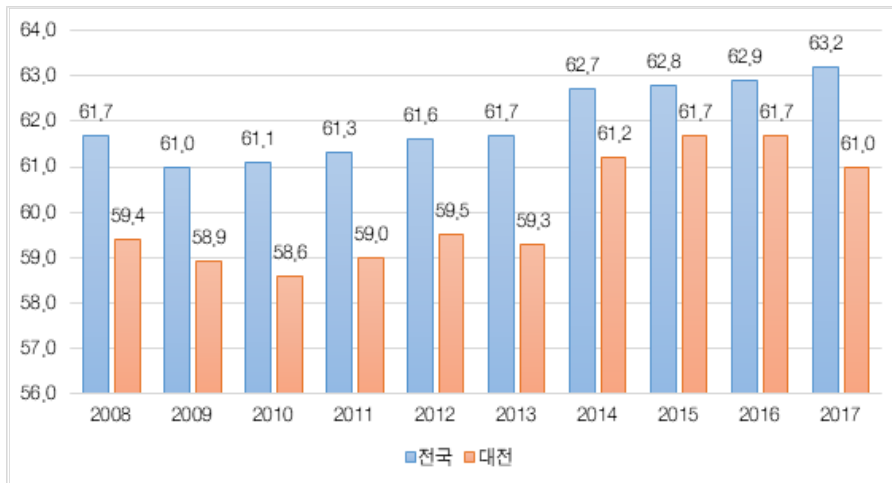


그림 2-6

전국 대비
대전시의
경제활동참가자
수 추이

자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 2017년 기준으로 대전지역의 고용률은 58.9%로 전국의 고용률 60.8% 보다 낮음.
- 일자리를 나타내고 있는 구인배수(신규구인인원/신규구직건수)를 볼 때, 2007~2011년 연평균 0.42에 비해 2012~2016년까지 최근 5년간 0.42로서 일자리가 전혀 개선되고 있지 못한 상황
- 전국 대비 대전지역의 일자리는 여전히 미흡한 상황. 2016년 기준으로 전국의 구인배수는 0.62인데 비하여 대전은 0.40을 나타내고 있음.
- 대전지역은 타 지역에 비해 연구개발 투자는 높은 반면, 실질적으로 지역경제에 기여하는 정도는 낮아, 실질적으로 연구개발의 성과는 크지 않은 상황에 있음.

1.

일반현황

분석

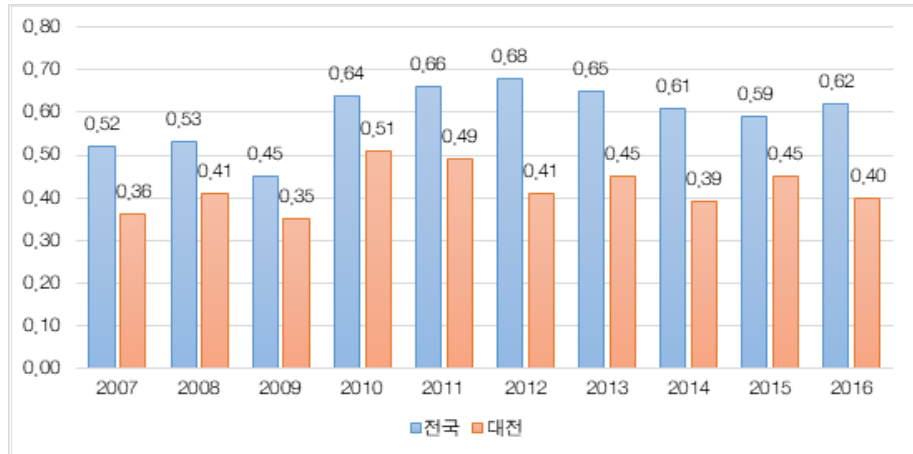
1.

일반현황

분석

그림 2-7

전국 대비 대전시
구인배수 추이



자료 : 국가통계포털

(2) 대전지역 도시안전 실태

1) 자연재해 현황

- 대전지역은 전국 7대 특·광역시 중 발생건수는 가장 적은 발생건수를 보이고 있으며, 피해금액으로도 2007~2016년까지 지난 10년간 대구 다음으로 적은 피해 발생

(단위 : 백만 원)

표 2-3

특·광역시 자연재
피해금액

지역	태풍	호우	대설	강풍	지진	풍랑	계
서울	5,318	50,631	-	-	-	-	55,949
부산	29,788	139,597	6,016	1,338	61	2,862	179,662
대구	101	675	3	-	-	-	779
인천	10,559	11,562	582	1,893	-	1,915	26,511
광주	17,847	2,950	509	805	-	-	22,111
대전	342	5,237	101	71	-	-	5,751
울산	67,096	9,778	1,440	220	695	993	80,222

자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 자연재해 피해 중에서는 호우에 따른 피해가 가장 큰 것으로 나타나고 있으며, 특히, 2009년과 2011년에는 피해액 규모가 가장 컸음. 2016년에도 3억 6,984만원의 피해 발생

- 계절적으로는 여름철에 자연재해가 집중되는 것으로 나타나고 있음. 특히, 대전의 경우, 원자력 시설 및 각종 연구시설들이 많이 위치하고 있어 각종 자연재해에 대응한 철저한 대비가 중요

2) 인적·사회적 재난 현황

- 대전지역은 타 특, 광역시에 비해 상대적으로 자연재해가 적은 반면, 인적·사회적 재난은 최근 증가하는 추세를 보이고 있음. 특히, 재난·안전사고의 유형이 다양화되고 있음.
- 대표적인 도시형 재난인 도로교통사고, 환경오염 등의 사고가 증가하고 있는 상황임.
 - 특히, 최근에 들어와서 가스, 폭발, 산불, 환경오염 등 과거 나타나지 않던 재난사고가 발생하고 있음.

(단위 : 건)

	화재	산불	가스	폭발	도로교통사고	환경오염
2008년	1,550	11	-	-	5,484	-
2009년	1,397	-	-	-	5,948	-
2010년	1,438	1	-	-	5,870	-
2011년	1,352	4	-	-	5,983	-
2012년	1,388	3	-	-	5,571	5
2013년	1,265	6	-	-	5,408	-
2014년	1,291	9	3	2	5,837	10
2015년	1,254	12	2	1	6,831	5

표 2-4

대전시의 사회적
재난 유형별 추이

자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 대전의 경우, 화재사고가 줄어는 들고 있으나, 여전히 매년 1천여건 이상의 화재사고가 발생하고 있는 바, 대응 필요
 - 최근 제천, 밀양 등지에서의 대형 화재사건들로 인하여 도심 내 재난사고에 대한 대응 필요성이 증가하고 있는 시점으로 다수가 이용하는 다중이용시설의 안전 문제가 지속 제기
 - 2016년 974건으로 다소 축소되었으나, 2017년 1,059건으로 다시 증가한 상황임.
 - 특히, 2017년 기준으로 인구 1만명당 화재발생건수는 부산, 울산 다음으로

1. 일반현황 분석

1.

일반현황

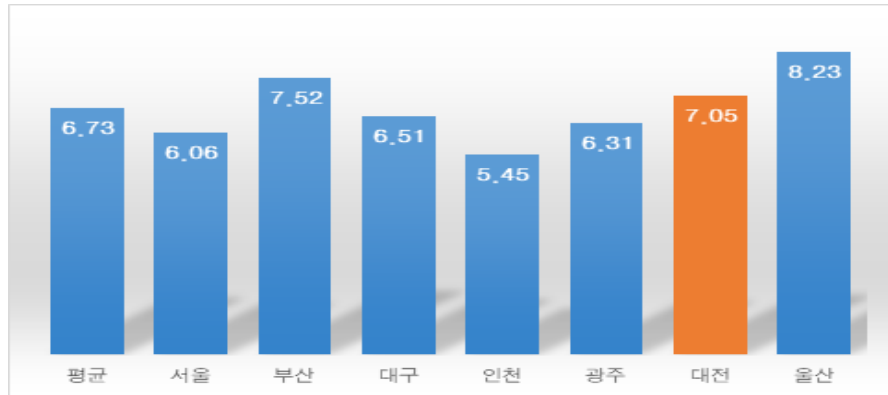
분석

그림 2-8

특·광역시 인구
1만명당
화재발생건수

높아 화재발생빈도가 높은 편임.

(단위 : 건)

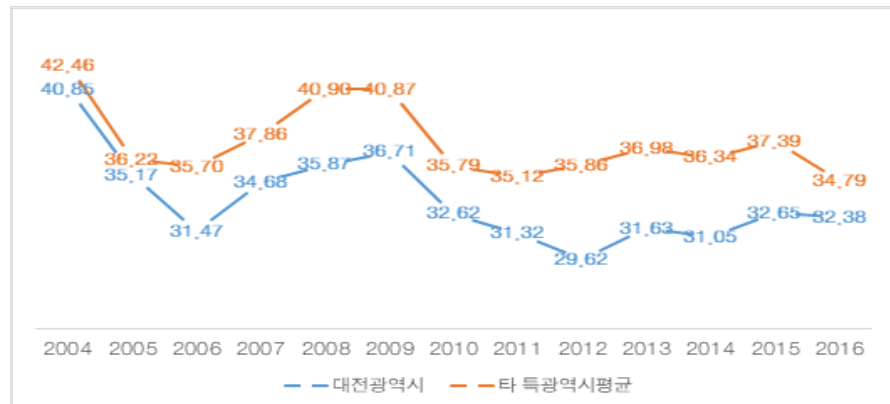


- 대전의 교통량이 지속적으로 증가함에 따라서 도로교통사고가 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있음.
 - 대전은 최근 차량의 증가와 도로의 통행량 증가로 인하여 도로 교통량이 지속적으로 증가하고 있기 때문
 - 교통사고 중 지역특성상 철도사고 발생빈도는 타 도시에 비해 높은 편임.
- 대전시의 경우, 타 시도에 비해 범죄발생건수가 높은 편은 아니나, 최근들어 지속적으로 증가하고 있는 상황임.

(단위 : 건)

그림 2-9

특·광역시 인구
십만명당
범죄발생건수
추이



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

(3) 대전시 재정 운용 현황

1) 예산규모

- 대전시의 2017년 예산규모는 5조 6,605억원으로 2010년 이후 2017년까지 지난 8년간 연평균 증가율은 5.5%임.
- 최근 대전시의 예산규모의 성장률은 점차 축소되고 있음.

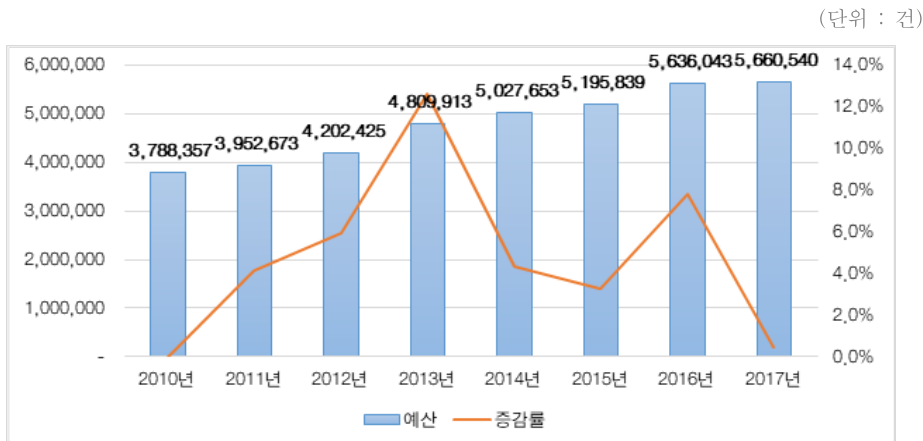


그림 2-10

대전시 예산 규모
추이

자료 : 대전시청

- 지자체의 수입에 있어 큰 비중을 차지하는 지방세 수입의 경우, 대전시는 약 40%수준을 유지하고 있음. 특히 최근 2년간 지방세 수입은 45% 수준임.

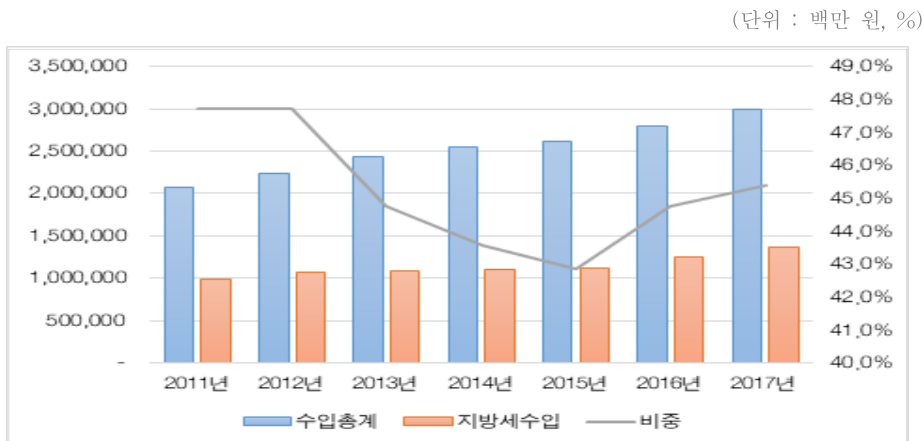


그림 2-11

대전시 전체 수입
대비 지방세 수입
비중

자료 : 지방재정 365

1.
일반현황
분석

1.

일반현황

분석

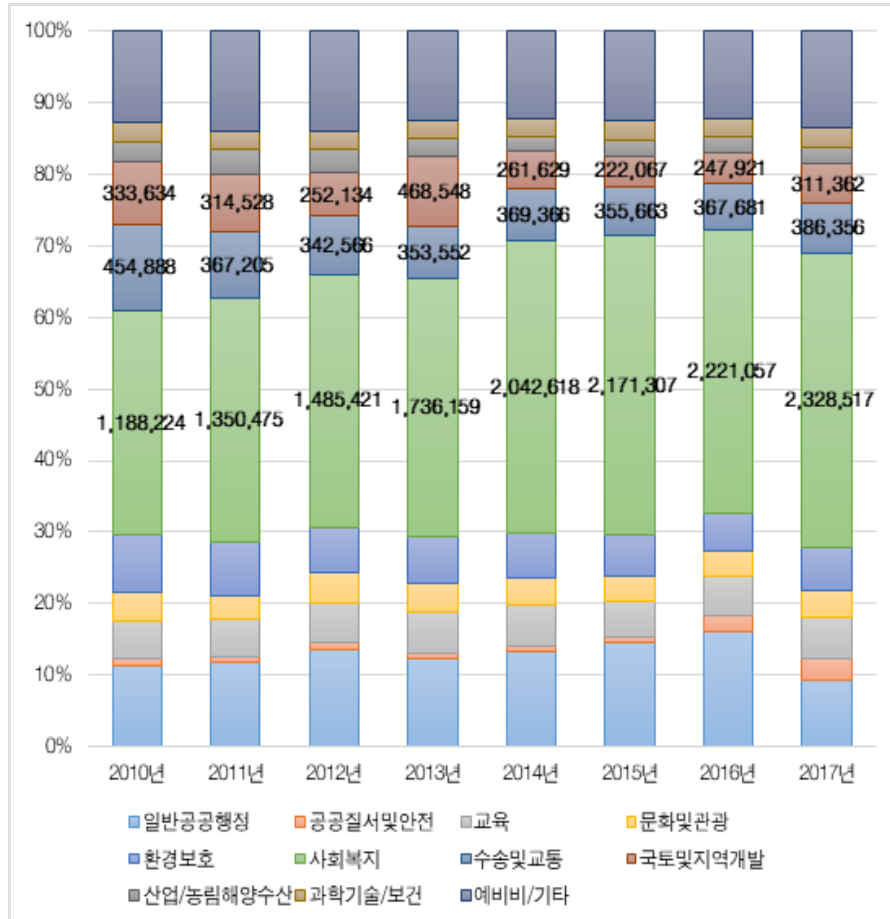
- 2011년에서 2014년까지 지방세수입 비중이 지속적으로 감소하다가 2015년 이후 다시 상승세를 나타내고 있음.

- 지출 측면에서는 사회복지분야 지출이 눈에 띄게 증가하고 있음. 반면, 상대적으로 SOC 예산으로 분류되어지는 국토 및 지역개발, 수송 및 교통 분야 지출은 축소되는 경향을 보이고 있음.

(단위 : 백만 원)

그림 2-12

대전시 기능별
세출 예산 추이



자료 : 지방재정 365

- 사회복지 분야의 지출은 2011년에서 2017년까지 지난 7년간 연평균 9.0%의 증가률을 보인 반면, 국토및지역개발 지출은 연평균 -2.8%, 수송및교통 지출은 연평균 -7.2%를 보이고 있음.
- 결국, 타 분야의 지출에 큰 변동이 없는 바, SOC 지출을 감소를 통해 사회복지 지출을 증가시키고 있는 것으로 분석되어짐.

2) 재정여건

- 대전시의 최근 5년간 재정자립도³³⁾는 2015년까지 악화되다가 2016년 이후 다소 회복세에 있음.

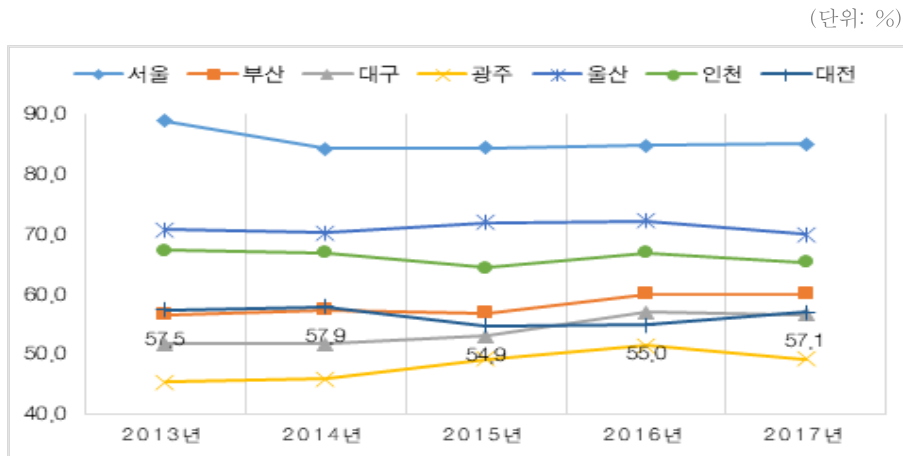


그림 2-13

특·광역시
재정자립도 추이

자료 : 지방재정 365

- 대전시의 재정자립도는 타 특, 광역시와 비교할 때, 낮은 편에 속함. 광주 다음으로 낮은 재정자립도를 가지고 있음.

- 대전시의 최근 5년간 재정자주도 또한 2016년 이후 회복되는 양상을 보이고 있음.

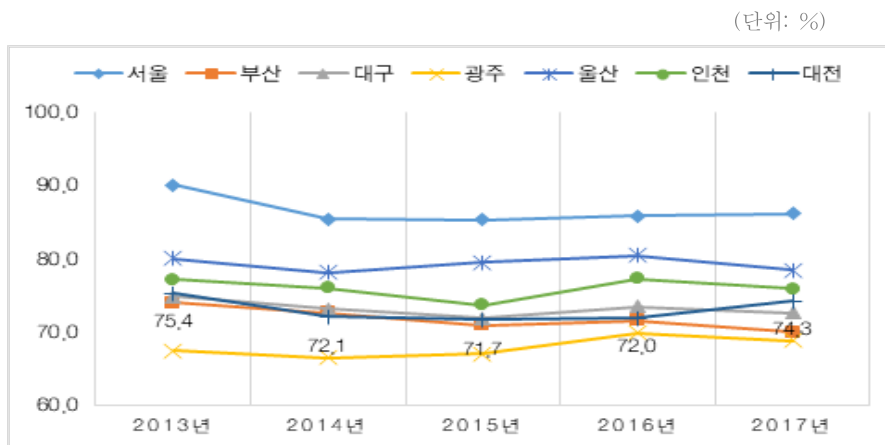


그림 2-14

특·광역시
재정자주도 추이

자료 : 지방재정 365

33) 재정자립도는 지방세와 세외수입을 재원으로 하는 자체 재원을 일반회계 세입으로 나눈 값으로 나타낼 수 있음. 즉, 지방세수입과 세외수입을 합계에서 지방채를 제하고 일반회계 세입으로 나눔.

1.

일반현황

분석

1.

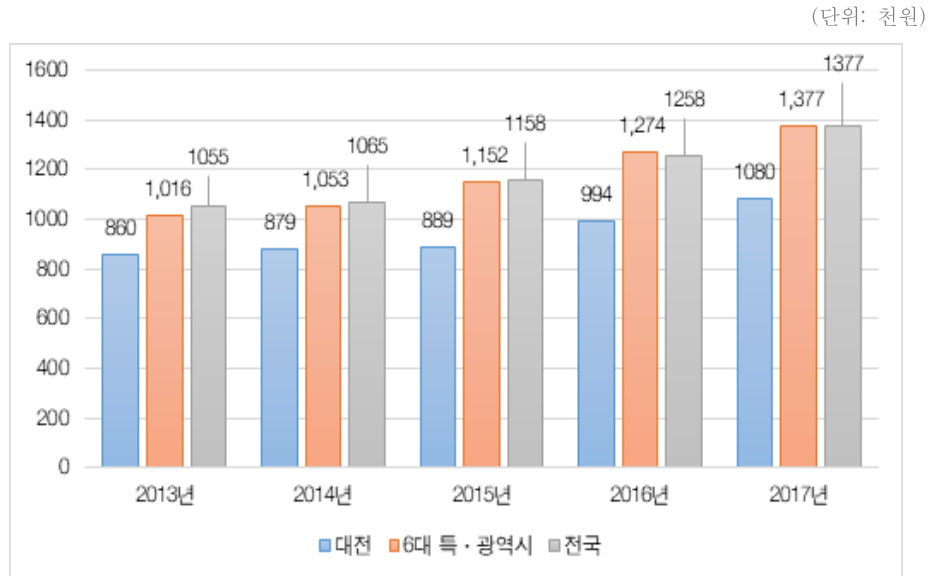
일반현황

분석

그림 2-15

특·광역시, 전국
대비 대전 1인당
지방세 부담액
추이

- 대전지역 주민 1인당 지방세 부담액은 2017년 기준으로 1백8만원으로 지역 전체 주민 1인당 지방세 부담액 대비 다소 낮게 나타나고 있음.



자료 : 지방재정 365

- 또한 대전시를 제외한 특, 광역시 평균 주민 1인당 부담액 대비해서도 높지 않은 상황임.
- 이상을 종합해 볼 때, 대전시의 재정여건은 타 지역에 비해 안전성 측면에서 높지 않다고 평가되어짐. 특히, 1인당 지방세 부담액이 타 지역에 비해 상대적으로 낮아, 향후 재정여건의 개선 여지가 높지 않음.

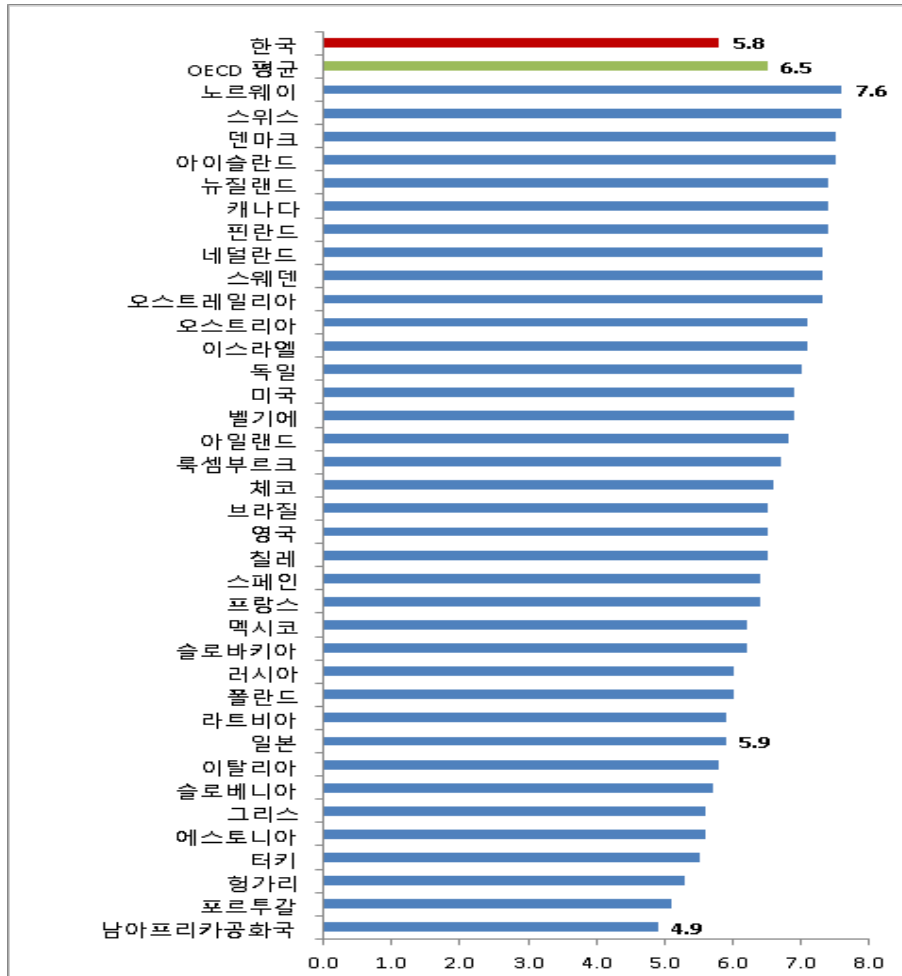
2. 지역민의 삶의 질과 인프라

(1) 한국인의 '삶의 질' 수준 진단

1) 삶의 만족도

- 한국인의 삶의 만족도는 OECD 회원 국가의 평균에도 미치지 못함.
- OECD 회원국을 대상으로한 2016년도 삶의 만족도 조사에서 한국은 10점 만점에 5.8점으로 OECD 회원국 평균 6.5점에 미치지 못하였고, 조사대상 38개국 중 30위로 최하위권에 속함.

단위: 10점 만점



자료 : 통계청(www.kosis.kr)

그림 2-16

OECD
회원국가의 삶의
만족도

2.
지역민의
삶의 질과
인프라

2.

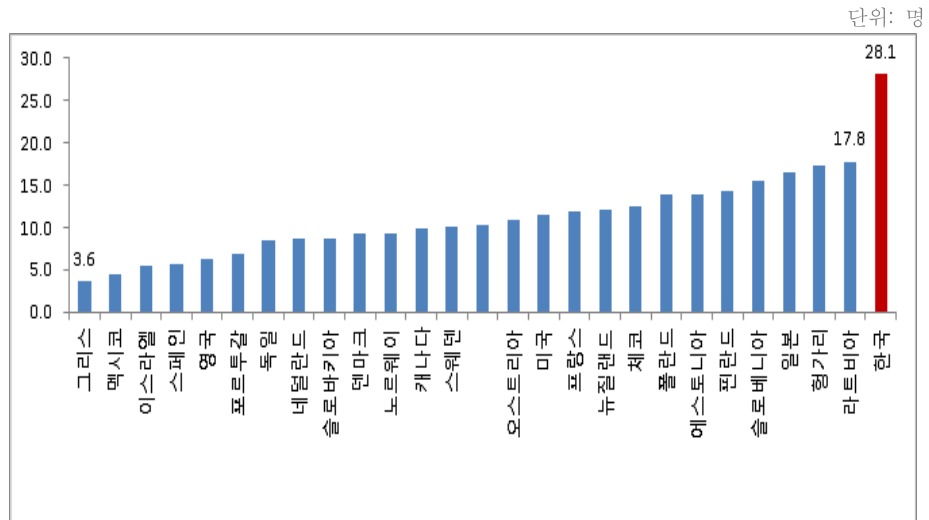
지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-17

OECD 회원국
인구 10만명당
자살률

2) 자살율과 교통사고 사망률

- 인구 10만명당 자살률은 2016년에 25.6명으로 2013년 28.1명 보다 줄기는 했지만, OECD 회원국 중 가장 높은 수준을 보이고 있음.



자료 : 통계청(www.kosis.kr)

표 2-5

지자체별 인구
10만명당 자살률

단위: 명

구분	2014년	2015년	2016년
전국 평균	27.3	26.5	25.6
서울특별시	24.7	23.2	23.0
부산광역시	28.7	29.0	27.2
대구광역시	25.2	26.8	24.2
인천광역시	29.1	27.4	26.5
광주광역시	23.8	21.4	23.2
대전광역시	26.8	27.0	24.8
울산광역시	25.4	24.3	23.5
세종특별자치시	18.1	22.5	23.9
경기도	25.7	25.3	23.0
강원도	36.8	35.3	32.2
충청북도	31.5	30.4	32.8
충청남도	36.5	35.1	32.1
전라북도	28.8	26.6	28.5
전라남도	29.4	30.8	29.7
경상북도	28.4	27.5	28.8
경상남도	26.5	26.3	27.2
제주특별자치도	27.2	24.5	24.0

자료 : 통계청(www.kosis.kr)

- 도로의 신설, 선형개선, 도로안전투자 확대 등으로 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 2005년 13.2명에서 2016년 8.4명으로 획기적으로 줄어듦.
- 그러나 2015년 기준으로 한국은 9.1명으로 OECD 회원국 중 칠레(11.9명), 미국(10.9명) 다음으로 매우 높은 수준임
- 지역별로 보면, 인구 10만명당 교통사고 발생건수는 제주(747건), 사망자수는 전남(19명), 부상자수는 제주(1,160명)가 가장 높게 나타남.

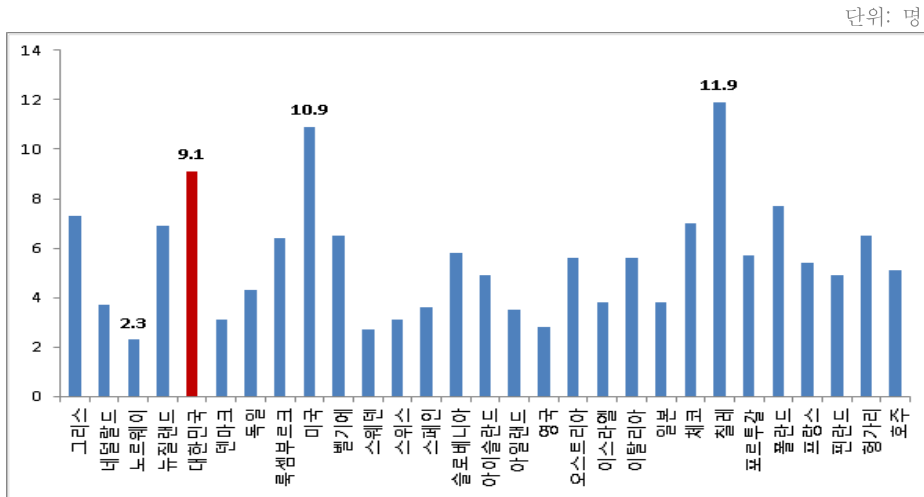


그림 2-18

OECD 회원국
인구 10만명당
교통사고
발생건수

자료 : 도로교통공단(www.koroad.or.kr)

순위	발생건수		사망자수		부상자수	
	시도	발생(건)	시도	사망(명)	시도	부상(명)
평균	-	434.86	-	8.45	-	652.97
1	세종	229.21	서울	3.54	세종	348.43
2	인천	292.85	부산	4.69	인천	433.53
3	부산	359.79	인천	4.94	부산	493.95
4	경남	379.82	광주	5.6	경남	553.77
5	울산	392.04	경기	6.23	서울	566.05
6	서울	407.12	대전	6.46	울산	587.71
7	경기	407.48	대구	6.69	경기	627.08
8	충남	425.82	울산	7.06	충남	631.85
9	전북	436.08	세종	11.00	전북	681.11
10	광주	484.73	경남	11.31	대전	737.91
11	대전	491.39	제주	13.48	대구	766.59
12	대구	534.68	강원	14.49	광주	788.72
13	전남	541.58	충북	14.74	경북	846.39
14	경북	553.58	전북	15.78	전남	883.88
15	강원	585.10	충남	18.44	충북	966.62
16	충북	599.48	경북	18.73	강원	983.38
17	제주	747.15	전남	19.20	제주	1,160.16

자료 : 도로교통공단(www.koroad.or.kr)

표 2-6

지자체별 인구
10만명 교통사고
발생건수 및
사망자수

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

2.

지역민의 삶의 질과 인프라

3) 삶의 지표

- 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 가치있게 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, 사회복지, 종합지수 개선을 견인하지만, 가족·공동체, 고용·임금, 주거 등의 영역은 낮은 증가율을 보임

그림 2-19

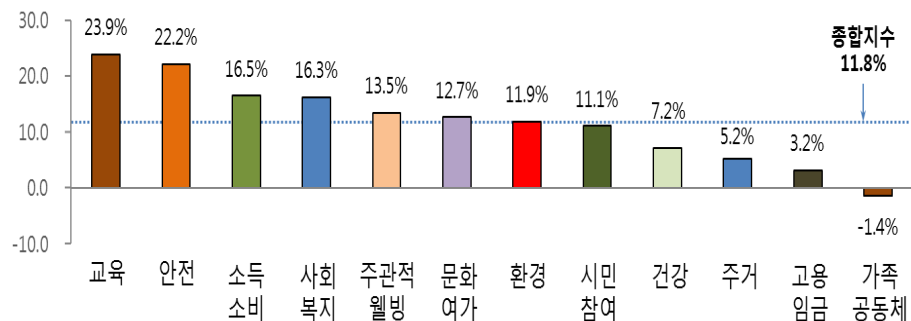
국민 삶의 질
종합지수 작성
결과 추이



자료 : 통계청, 보도자료(국민 삶의 질 종합지수 작성결과), 2017.3.15

그림 2-20

부문별 삶의 질
지수 현황



자료 : 전개서

- 1인당 주거면적은 2014년 33.5㎡에서 2016년 33.2㎡로 0.3㎡ 감소
 - 최저주거기준에 미치지 못하는 가구 비율 2016년에 5.4%(102만 7천 가구)로 2014년과 동일
- 통학 및 통근 소요시간은 2015년 30.9분으로 2010년 1.7분 증가
 - 통근·통학시간은 개인의 하루 일과중 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

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

표 2-7

통학 및 통근
소요시간 현황

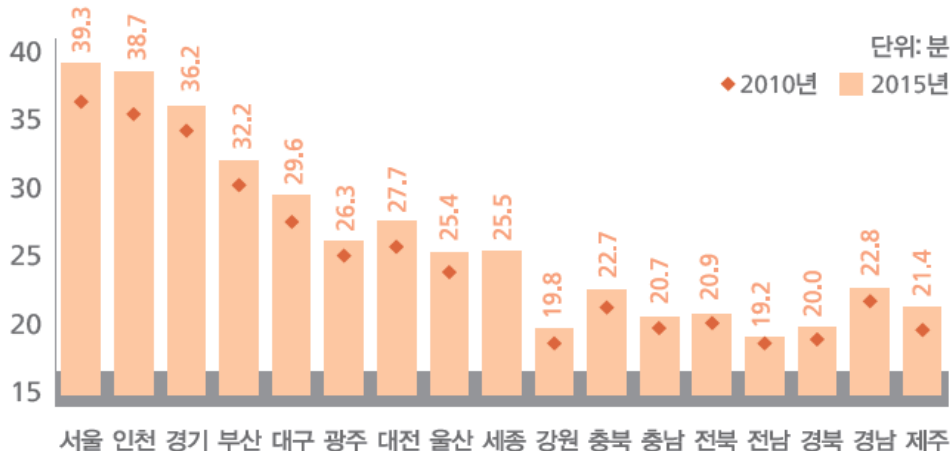


그림 2-21

지자체별 통학 및
통근 소요시간
현황

- 국민들의 '삶의 질' 개선에 있어서 '경제적 요인'과 이를 지원하는 '인프라' 부문도 상당 부문 포함, '인프라 개선'은 삶의 질 개선에 있어 매우 중요한 역할을 하고 있음.
 - 1인당 소득, 빈곤율, 소득만족도, 고용률, 실업률, 일자리 만족도, 1인당 주거면적, 통근·통학 소요시간, 주거비용, 주거환경만족도, 도로사망율, 1인당 도시공원 면적, 하수도 보급률 등

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

2.

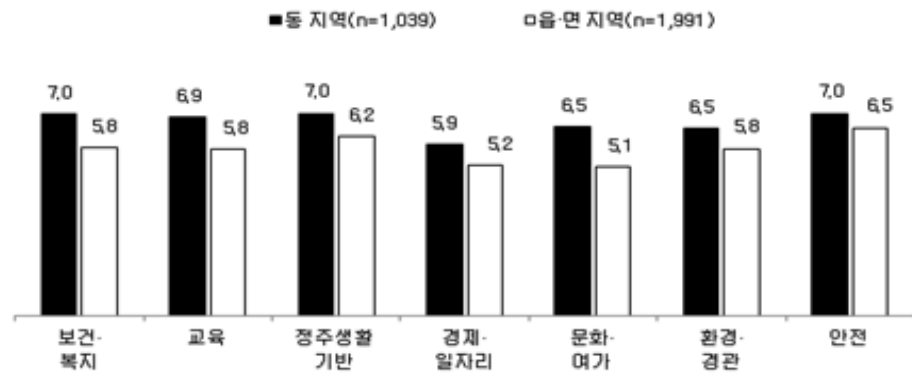
지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-22

도시 및 농어촌
주민의 7대 부문
만족도 현황

4) 삶의 질에 대한 도시와 농촌 비교

- 삶의 질 위원회는 2017년도 도시 및 농어촌 주민의 7대 부문 만족도 조사를 실시, 모든 부문에 있어서 농촌주민이 도시주민에 비해 만족도가 낮은 것으로 조사됨.
- 보건·복지(격차 1.2), 교육(1.1), 정주생활기반(0.8), 경제·일자리(0.7), 문화·여가(1.4), 환경·경관(0.7), 안전(0.5) 등 7대 부문 모두 농어촌 주민이 도시 주민들에 비해 만족도가 낮음
- 농어촌 지역의 경우, 문화·여가시설 및 관련 프로그램 구축과 응급상황 의 료서비스, 양육보호지원, 통학의 편리함 등 대책 마련이 필요



자료 : 삶의 질 향상위원회(<http://rurallife.krei.re.kr>)

(2) 시민의 행복과 인프라

1) 행복 / 삶의 질과 인프라 관계

- 시민들의 ‘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 시민들의 소득 확충에 기여하고 이는 행복 증진에 영향을 미치는데, 인프라 시설은 지역경제 활성화 및 일자리 확보에 결정적 기여를 할 수 있음.

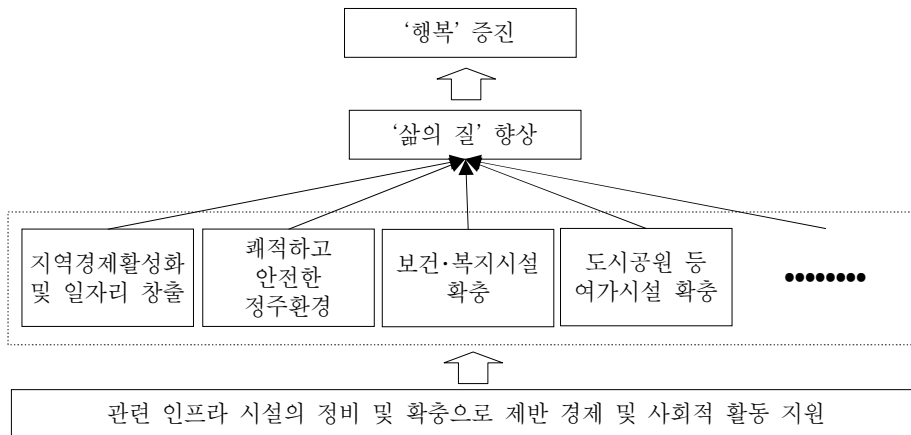


그림 2-23

인프라와 행복 간
관계

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

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

표 2-8

인프라 시설의
삶의 질 및 행복
증진의 효과

2.
지역민의
삶의 질과
인프라

2.

지역민의 삶의 질과 인프라

2) 시민의 행복을 위한 지자체·국가의 역할

- 시민, 각 개인의 24시간을 활용함에 있어 그 질을 높여 행복감을 증진시키려면, 개인의 노력과 더불어 지자체 및 국가가 제공해야할 서비스 및 시설이 필요
- 통근·통학 소요시간이 시민들의 이동시간의 큰 부분을 차지하고 있는바, 양질의 교통인프라를 확충하고, 저렴하게 이용할 수 있는 문화시설을 생활권내에 공급하는 것이 하나의 예가 될 수 있음.

그림 2-24

우리나라 국민의
개인별 24시간
활용 현황

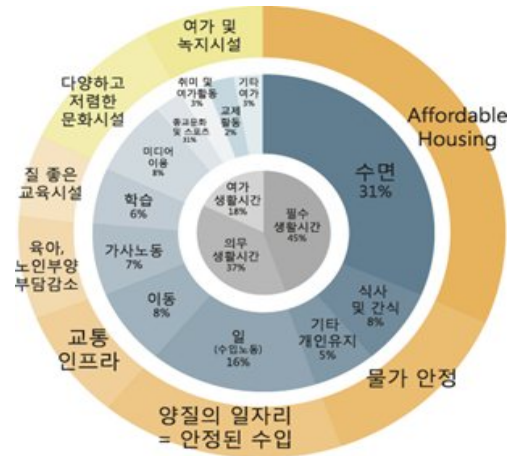
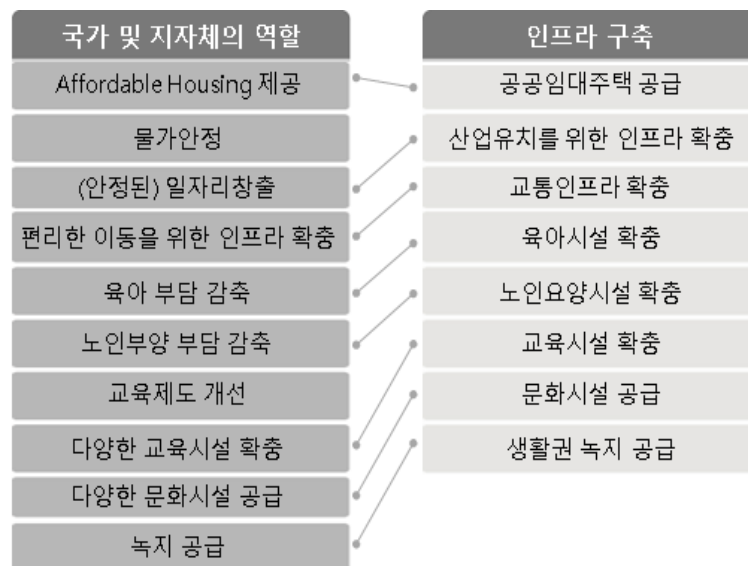


그림 2-25

국가 및 지자체의
역할 및 인프라
구축방향



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

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

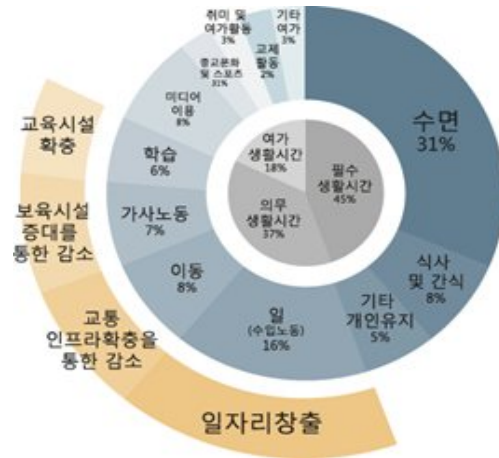
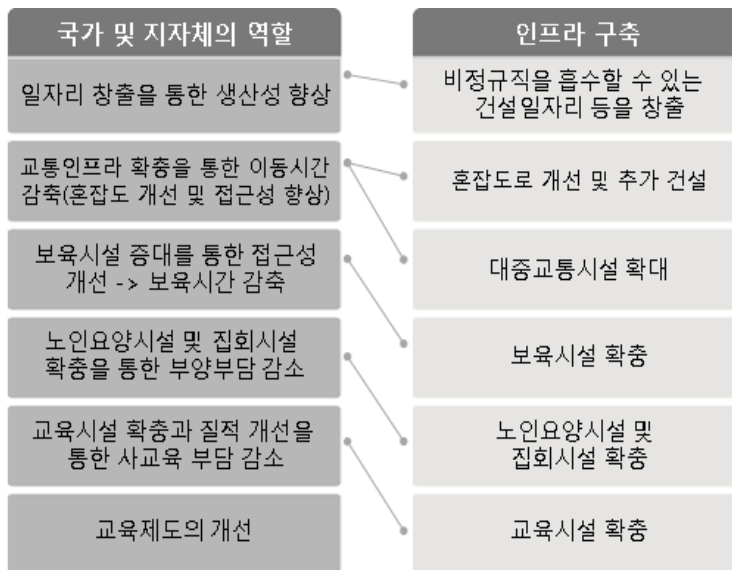


그림 2-26
우리나라 국민의
시간 활용의
바람직한 방향



자료 : 전개서

그림 2-27
국가 및 지자체의
역할 및 인프라
구축방향

- 이와 같이 시민들의 '행복'에 있어 '인프라'의 역할이 매우 중요한바, 인프라 시설의 적정 공급과 운영을 위한 지자체 및 국가의 역할이 매우 중요

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

3. 대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

(1) 대전시민의 삶의 질

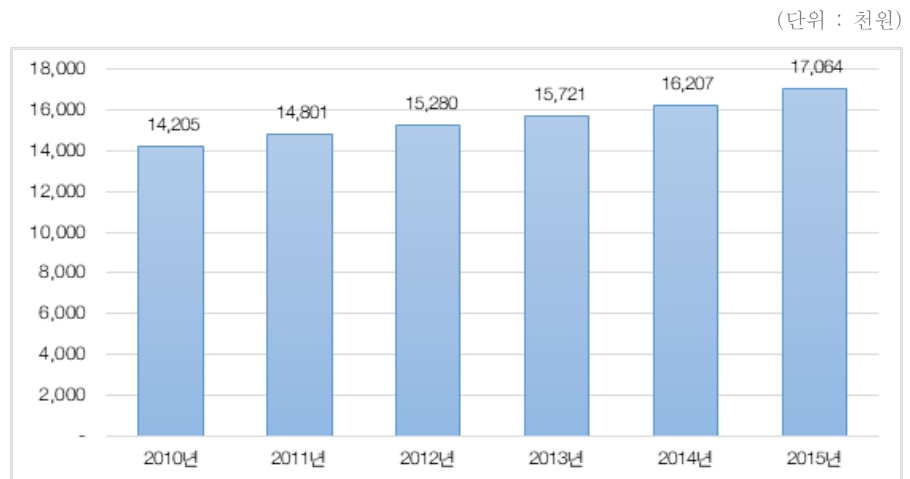
1) 경제 분야

① 소득 및 소비생활

- 대전시민의 1인당 GRDP(30,682천원)는 2015년 기준으로 전국 72.0% 수준에 머물렀으나, 1인당 개인소득은 전국의 99.1% 수준으로 7대 특, 광역시 중 4위를 차지하고 있음.
- 대전시의 생산구조 상 ‘서비스 및 기타 업종(76.6%)’이 타 광역시 보다 높은 상황에 있음.

그림 2-28

대전시 1인당
개인소득 추이



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

- 2017년 사회조사결과에서 본인 소득수준에 대한 만족도는 5점 만점으로 평균 2.95점으로 나타났으며, 만족하는 비율은 만족이 22.6%, 불만족이 25.1%로서 여전히 만족도가 높지 않음.
- 반면, 소비생활의 만족도는 만족이 20.4%로 불만족 18.3%보다 2%p 가능하게 나타남.

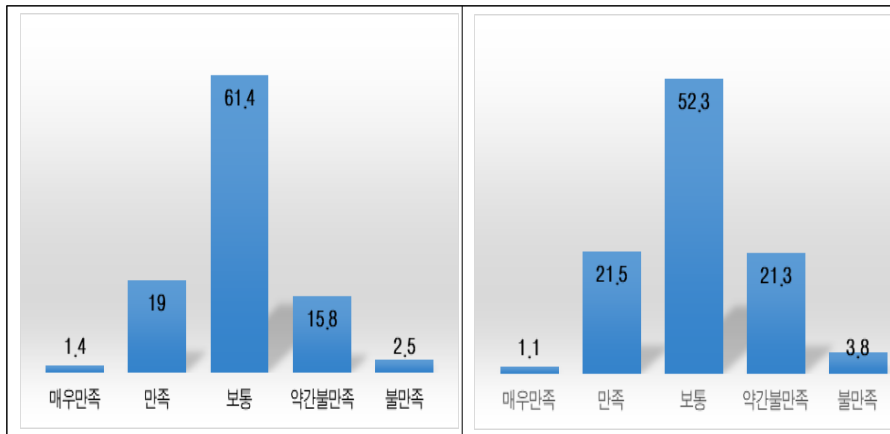


그림 2-29

소득수준 만족도
및 소비생활
만족도

자료 : 대전시 2017년도 사회조사결과

- 그러나, 대전시민들의 소득에 대한 만족도는 2015년과 2016년 대비 다소 개선되었음.

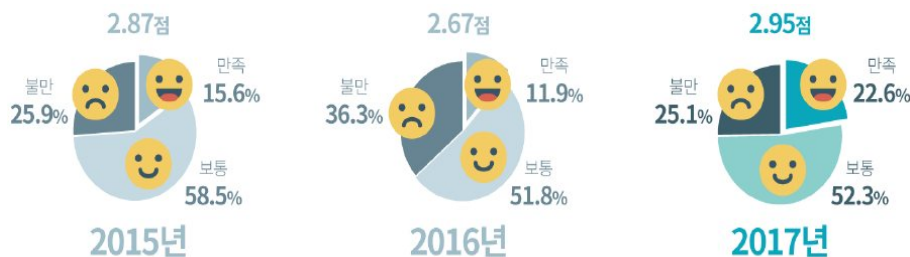


그림 2-30

소득수준 만족도
만족도 변화 추이

자료 : 대전시 2017년도 사회조사결과

- 2017년 월평균 가구 소득은 '300만원 이상'에서 대비 감소한 반면, '100만원 미만'(14.9%)과 '200~300만원미만'(19.3%)의 가구 비중 소폭 상승
- 결국, 물가상승과 더불어 1인당 소득액은 매년 증가하지만, 1인 가구 증가 및 평균 가구원 수 감소로 인해 100만원 미만의 저소득가구는 증가한 반면, 300만원이상의 고소득가구 감소
- 대전 시민의 41.3%가 가계 부채가 있으며, 가장 주된 부채의 이유는 '주택임차 및 구입'로 나타남.
 - 다음으로 '사업·영농자금(11.4%)', '교육비(9.7%)' 순임. 특히, 5년전인 2013년에 비해 '사업·영농자금' 마련 목적이 더욱 커짐.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

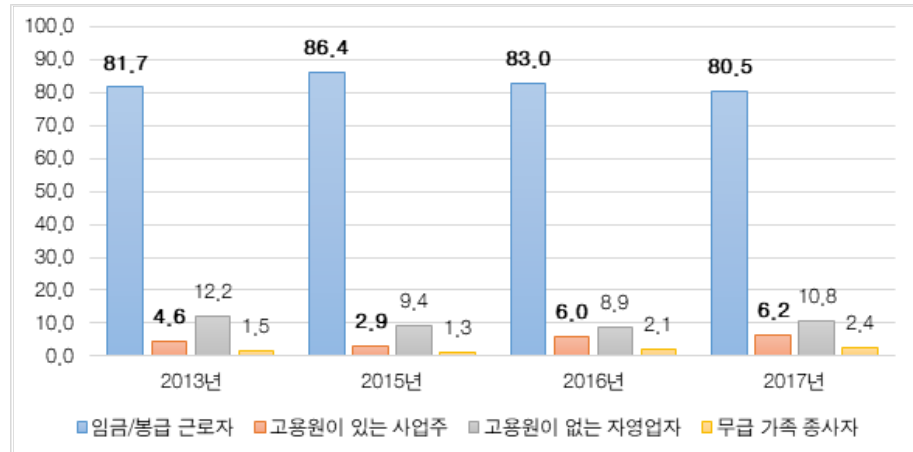
그림 2-31

대전시 직업 현황

② 일자리

- 2017년 기준으로 대전시민 중 직업을 가지고 있는 시민은 58.3%이고, 이중 임금 근로자가 전체의 80%를 차지함.

(단위 : %)

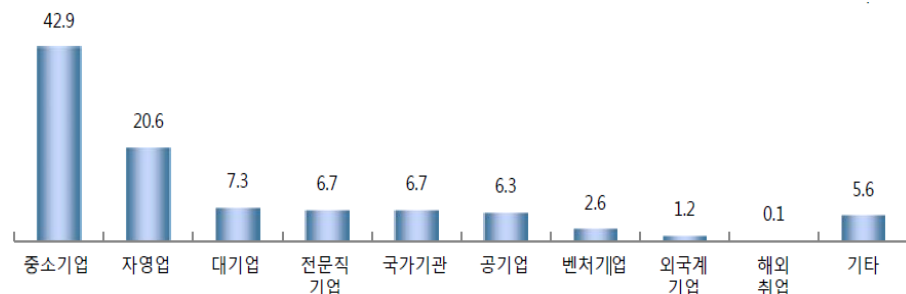


자료 : 대전시 2017년도 사회조사결과

- 직무별로는 관리자가 30.0%, 전문가 및 관련종사자가 13.4%, 사무직 종사자가 전체의 22.9%임.
- 임금 근로자의 유형별로는 상용근로자가 85.8%를 차지하고 있으며, 임시 근로자와 일용근로자는 각각 10.2%, 4.0%를 차지하고 있는 상황임.
- 대전시민들이 종사하는 직장의 유형별로는 전체의 약 42.9%가 중소기업에 종사하고 있으며, 자영업자는 20.6%를 차지. 대기업에 종사하는 비중은 7.3%임.

그림 2-32

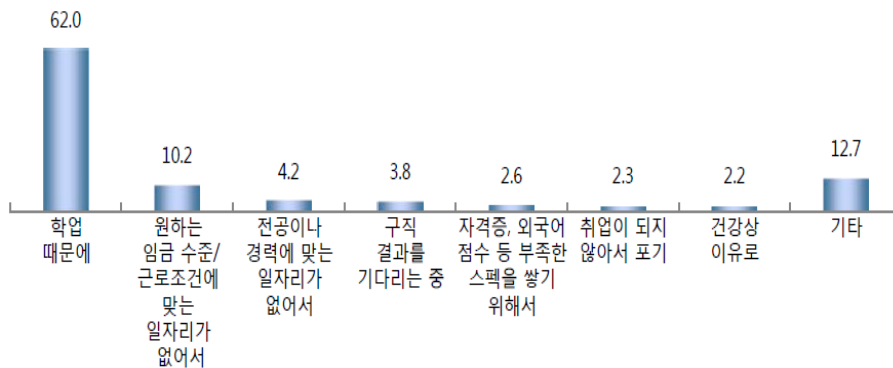
대전시 취업자의
직장 유형별
현황(2017년)



자료 : 대전시 2017년도 사회조사결과

- 청년세대(30~39세) 중 미취업 사유로는 '원하는 임금수준/근로수준 맞는 일자리가 없어서'가 전체 응답자의 31.0%이고, 만 65세 이상 고령인구 중 미취업자들은 '나이가 많아 받아주는 곳이 없어서'가 전체 응답자의 47.7%를 차지하고 있음.

(단위 : %)



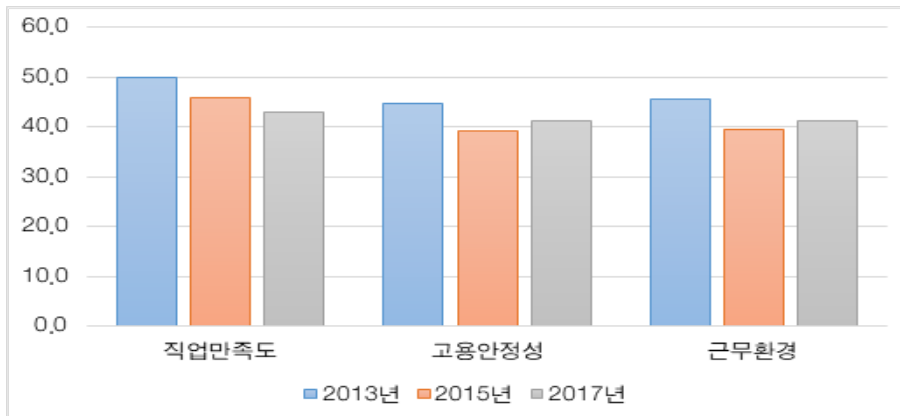
자료 : 대전시 2017년도 사회조사결과

그림 2-33

대전시 30~39세
미취업 이유

- 직업에 대한 만족도는 2017년 조사에서 만족한다는 의견이 43.0%로서 불만족 13.0%를 크게 와서고 있으나, 최근년도에 있어 오면서 근무환경, 고용의 안전성 등 및 종합적인 만족도는 감소하고 있음.

(단위 : %)



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

그림 2-34

대전시 직업
만족도

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

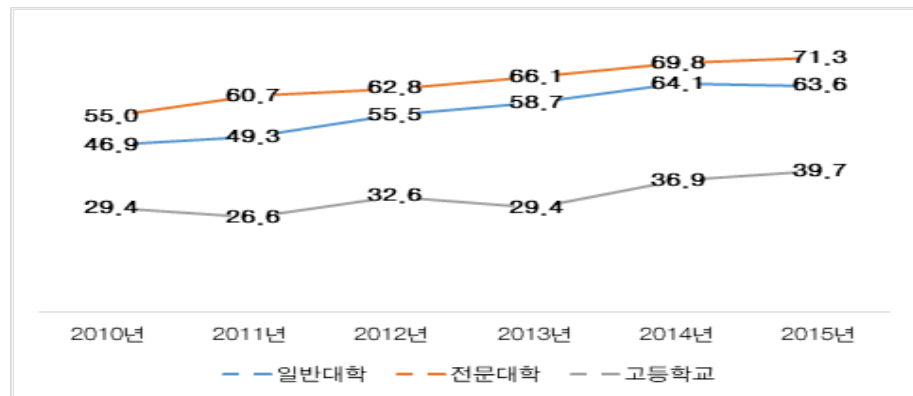
대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

2) 정주 환경

① 교육

- 2015년 현재, 학교별 졸업생 취업률은 4년제 일반대학은 63.6%, 전문대학은 71.3% 그리고 고등학교는 39.7%로 나타나고 있음.
- 2010년 이후 지속적으로 상승하고 있으나, 최근 들어와서 4년제 일반대학의 취업률이 상대적으로 감소하고 있어, 청년 실업의 문제가 증가하고 있는 것으로 분석됨.

(단위 : %)

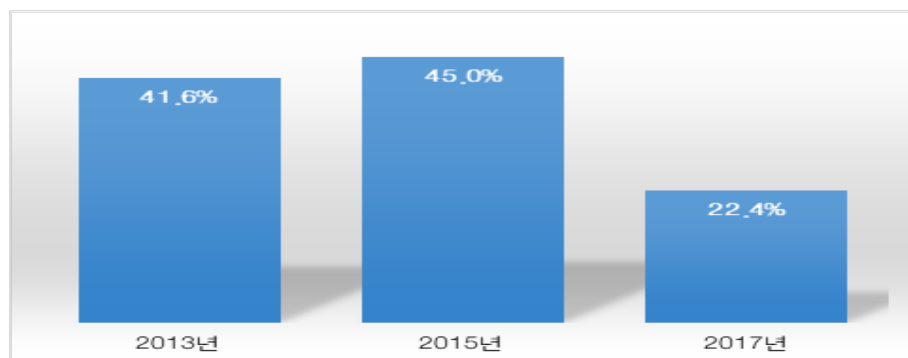


자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

- 거주지역의 교육환경에 대한 만족도는 만족한다는 의견이 22.4%, 불만족이 14.7%로 나타나고 있으나, 만족도는 최근 5년사이 50%가까이 감소하고 있는 상황

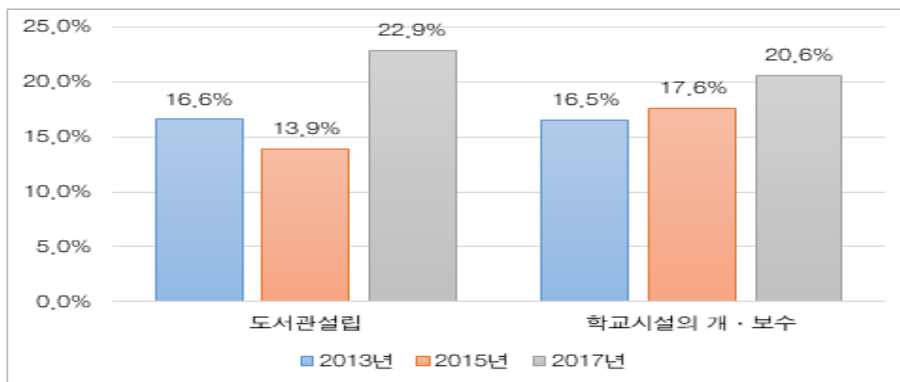
그림 2-36

거주지역의
교육환경에 대한
만족도



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

- 교육환경 개선과 관련하여는 2017년 조사에서 ‘도서관 설립’이 가장 큰 비중을 차지(22.6%)하였고, ‘학교주변 유해업소의 정비(20.9%)’, ‘지역내 다양한 사설학원의 설립(20.9%)’ 그리고 ‘학교시설의 개·보수(20.6%)’ 순으로 나타났음.
- 특히, 다른 개선 항목에 대해서는 5년전인 2013년에 비해 상대적으로 감소하고 있는 반면, ‘도서관의 설립’과 ‘학교시설의 개·보수’에 대한 개선의견은 지속적으로 커지고 있음.
- 이러한 결과는 상대적으로 학교 등 교육시설에 대한 개선 수요가 증가하고 있음을 시사



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

그림 2-37

교육시설 개선
필요 분야

② 주거

- 대전시 거주기간은 2017년 기준으로 평균 29.3년으로 2015년 대비 2.7년 증가하였음.
- 거주기간별로 보면, ‘20~40년 미만’이 39.9%로 가장 높았으며, 다음으로 ‘10~20년 미만(19.8%)’, ‘50년 이상(14.8%)’ 등의 순임
- 평균 거주기간은 연령대에 맞게 정비례하여 고른 분포를 이룸
- 구별로는 신도심 지역인 서구(17.6%)에서 ‘10년미만’ 응답 비율이 가장 높게 나타남.
- 대전시민의 68.3%는 향후 3년 후에도 대전에 거주할 의향이 있는 것으로 나타난 반면, 거주 의향 없음 응답은 4.1%(전혀그렇지않다0.8% + 그렇지않은 편이다3.3%)로 낮게 나타남.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

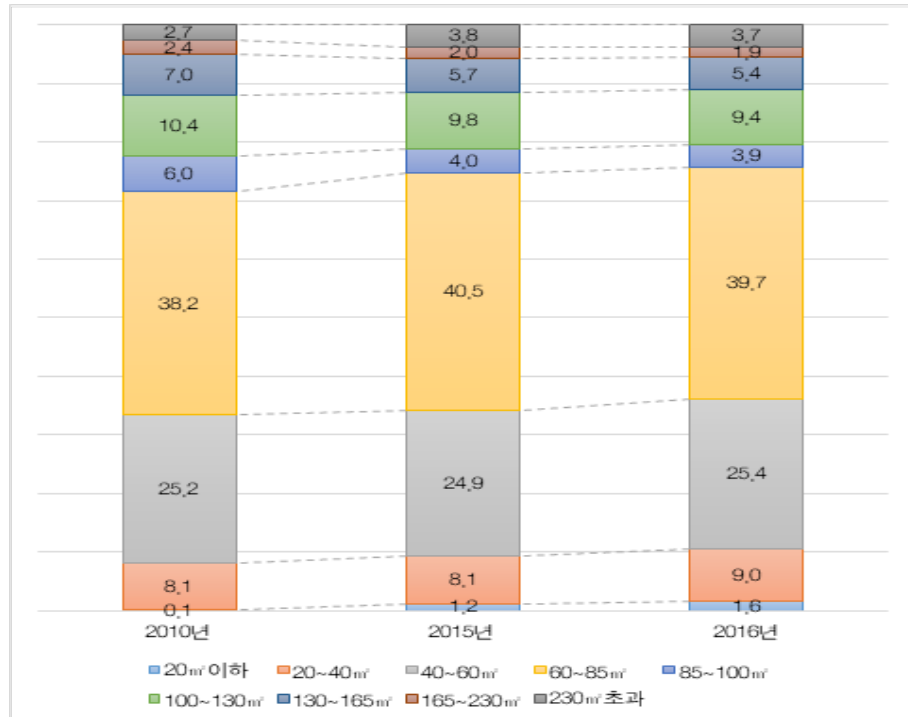
대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-38

연면적별 주택
비중 추이

- 대전시의 연면적별 주택을 보면, 국민주택규모가 '60㎡초과-85㎡이하' 구간의 주택비율이 39.7%로 가장 높게 나타남.

(단위 : %)

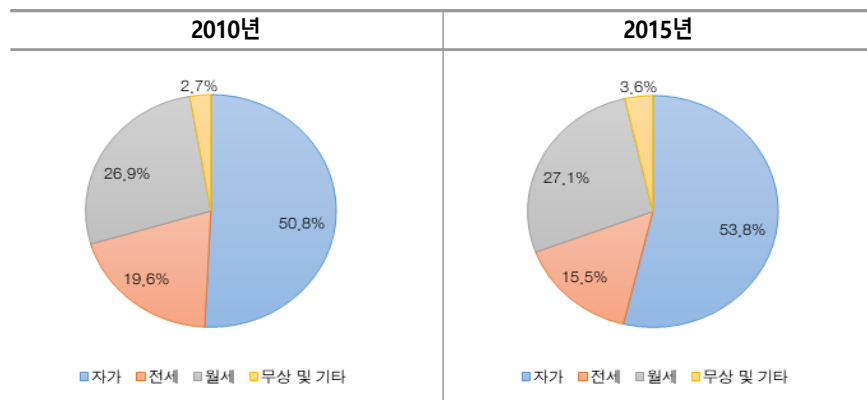


자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

- 거주형태로는 자가 비율이 53.8%를 기록. 2010년 대비 3.0%p 증가한 것으로 나타남.
- 한편, '월세' 비율은 27.1%로 2010년(26.9%) 대비 0.2%p 증가한 반면, '전세'는 2010년(19.6%) 대비 4.1%p 감소, 지속적인 감소추세를 나타냄.

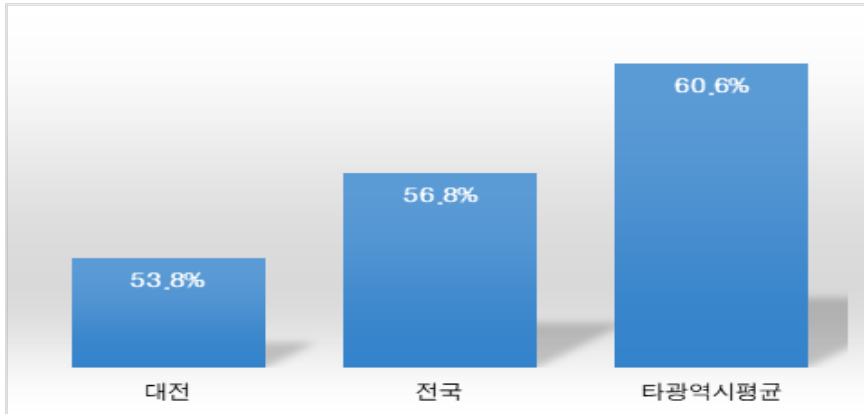
그림 2-39

2010년 대비
거주형태별 현황
(2015년)



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

- 그러나, 자가비율은 여전히 전국 및 타 광역시들에 비하여 낮은 상황. 2015년 기준으로 전국의 자가 비율 56.8%, 타 5개 광역시 평균 60.6%로서 전국에 비해서는 3%p, 5개 광역시에 비해서는 약 7%p 낮음.

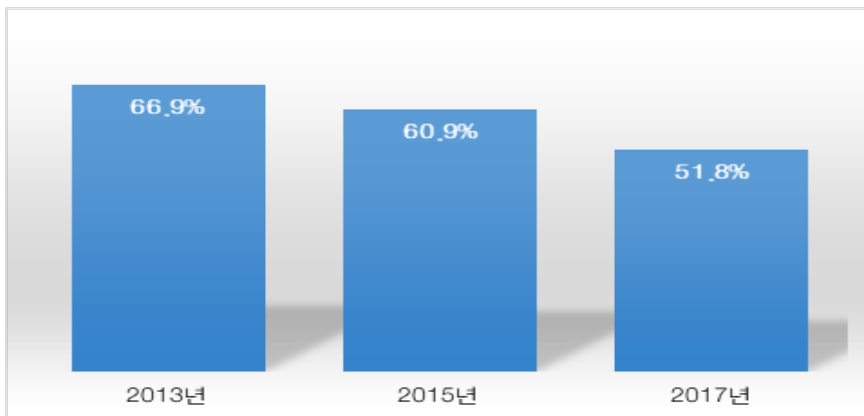


자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

그림 2-40

대전시
자가비율 전국 및
타 광역시 평균
대비 현황

- 그러다 보니, 주거환경에 대한 만족도는 지속적으로 하락하고 있는 상황임. 5년전인 2013년에 비해 약 14.4% 감소하였음.



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

그림 2-41

주거환경에 대한
만족도 현황

- 주차장 확보율은 지속적으로 증가하고 있으나, 주차장에 대한 만족도는 40% 수준에 불과함.
 - 주차장 확보율 : 2010년 81.5% ⇒ 2013년 98.8% ⇒ 2016년 105.4%
 - 주차 공간 만족도를 점수로 환산하면 5점 만점 평균 3.20점으로 나타남.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-42

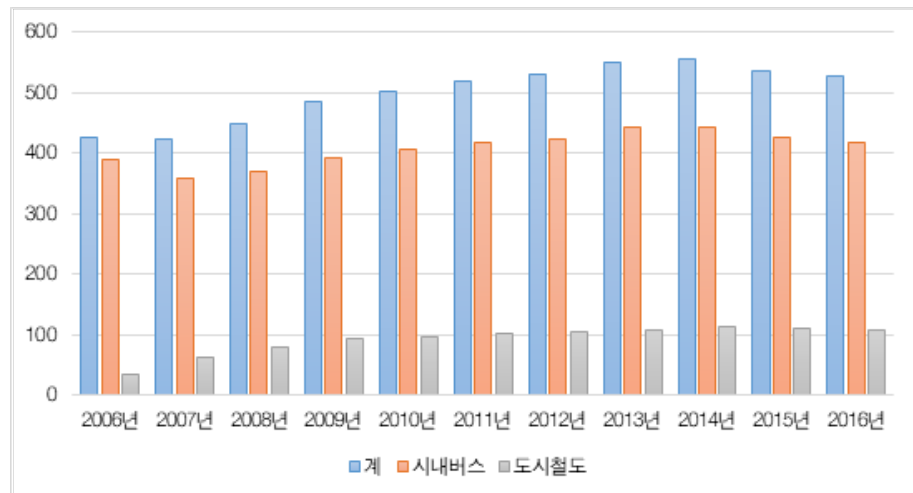
대전시
대중교통수단별
1일 이용객수
추이

‘만족’비율은 40.7%(매우만족10.5% + 약간만족30.1%), ‘불만족’비율은 24.6%(매우불만족7.0% +약간불만족17.6%)로 나타남

③ 교통

- 2016년 기준으로 대전시의 대중교통 1일 이용객수는 52만 6천명으로 2014년 이후 지속적으로 감소하고 있는 상황. 상대적으로 시내버스의 이용객 수가 더욱 감소

(단위 : 천명)



자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

- 교통수단 이용만족도는 2013년 이후 지속적으로 감소하고 있는 상황으로 나타나고 있음. 특히, 지하철의 만족도가 더 낮은 상황으로, 2017년 조사결과, 5점만점에 버스는 3.47점, 지하철은 3.25점을 기록

표 2-9

대전시 교통수단
이용만족도 추이

	시내버스	지하철	택시
2013년	3.66	3.32	3.27
2015년	3.58	3.24	3.14
2017년	3.47	3.25	3.24

주 : 5점만점

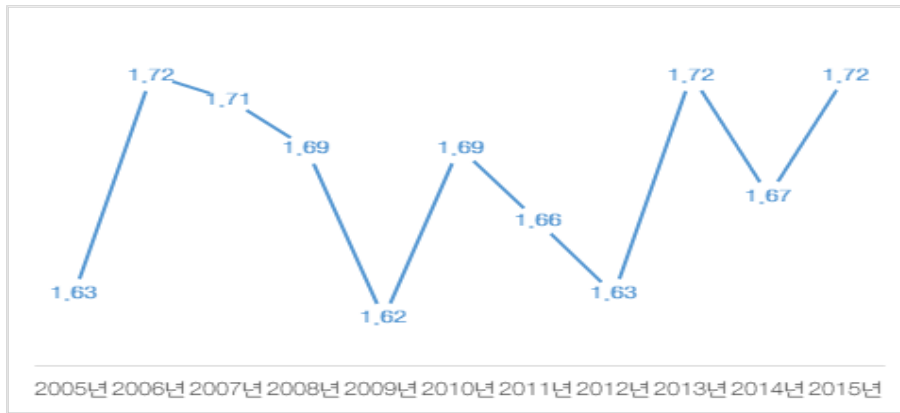
자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

3) 환경·사회적 관계 분야

① 환경

- 에너지의 사용량은 다소간의 등락폭은 있으나, 전반적으로 증가하고 있는 상황임.

(단위 : TOE)



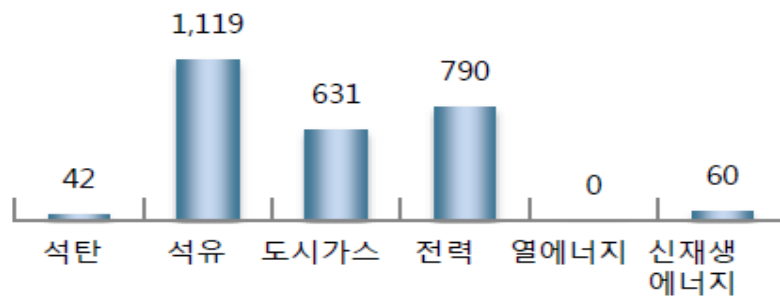
자료 : 대전시 각 년도 사회조사결과

그림 2-43

1인 1일당
에너지 사용량
추이

- 2015년 에너지원별 소비구량은 ‘석유’(1,119천TOE), ‘전력’(790천TOE), ‘도시가스’(631천TOE) 순으로 높게 나타남.

(단위 : 천TOE)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

그림 2-44

에너지원별
사용량 현황
(2015년 기준)

- 2010년에 비해 석탄 소비량은 축소되고, 석유 및 신재생에너지 사용량이 증가. 전력사용량도 증가하였음.

3.

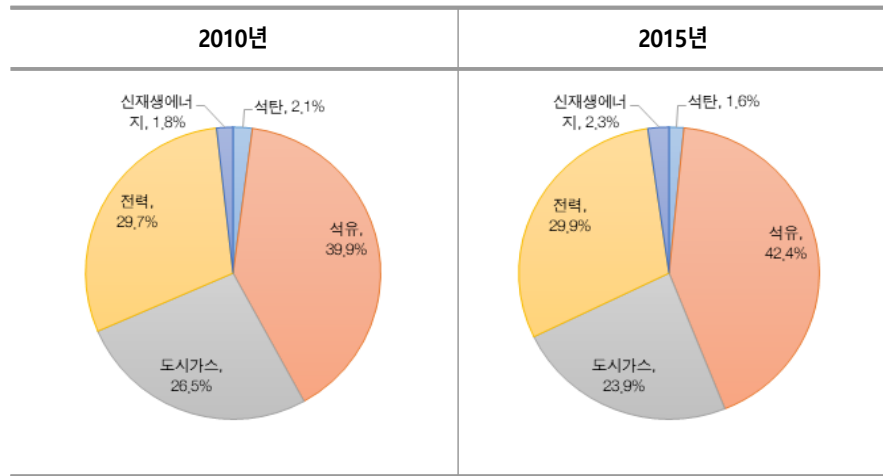
대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-45

2010년 대비
에너지원별
사용비율
현황(2015년)

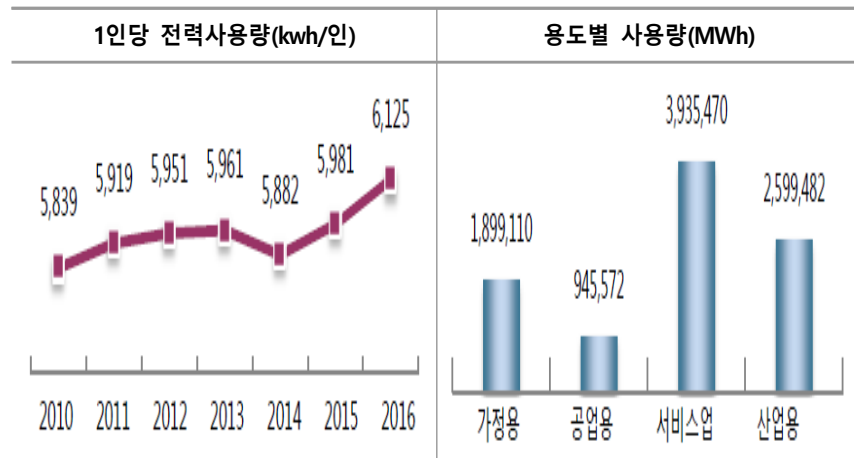


자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

- 2016년 전체 전력 사용량은 937만 9,633MWh으로 2010년에서 2016년 사이 꾸준히 증가하고 있는 상황임.
- 용도별 현황을 살펴보면, '서비스업' 용도로 가장 많이 사용하고 있으며, 산업용, 가정용 순임.

그림 2-46

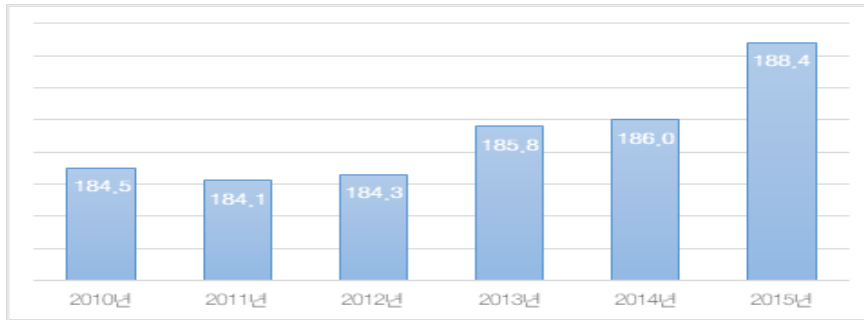
전력사용량 및
용도별 사용량
현황(2016년)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

- 2015년 대전시의 1인 1일 가정용수 사용량은 188.4L인 것으로 나타나고 있으며, 2010년 이후 지속적으로 증가하고 있음.

(단위 : L/인/일)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

- 이는 전국 1인당 평균(180.3L) 보다 높은 1인 188.4L로서 8대 특·광역시 중 두번째로 많은 상황

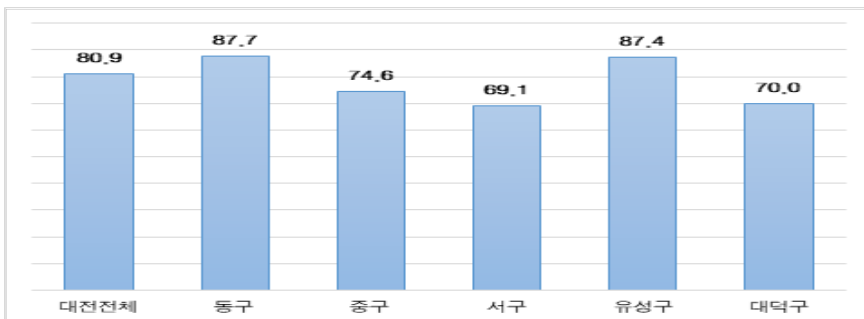
(단위 : L/인/일)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

- 2016년 기준으로 대전시의 녹지율은 80.9%로서 전국 평균 71.7% 보다 높고, 8대 특·광역시 중 가장 높은 녹지율을 보이고 있음. 그러나, 대전시 내의 구별로는 큰 차이를 보이고 있는 상황임.

(단위 : %)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

그림 2-47

대전시 1인 1일
가정용수 사용량
추이

그림 2-48

타 특광역시 대비
1인당 평균
가정용수 사용량
현황

그림 2-49

대전시 녹지율
현황

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

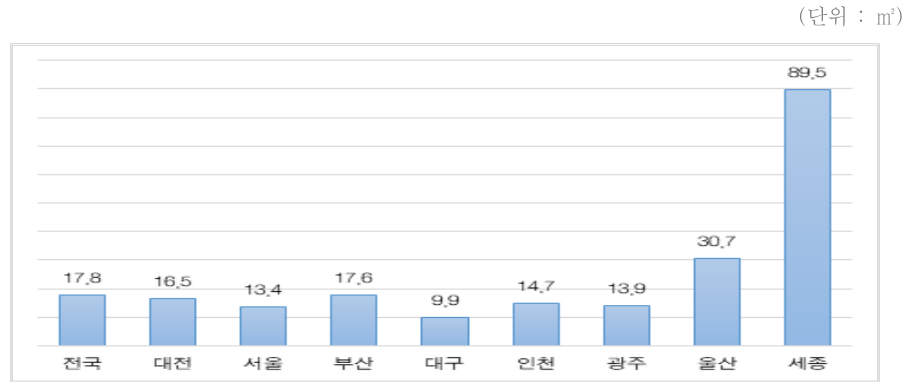
3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-50

타 특광역시 대비
녹지율 현황

- 대전시는 타 도시들에 비해 높은 녹지율을 보이고 있으나, 공원으로 조성된 면적은 적어, 대전시의 1인당 공원면적은 전국 평균인 17.83천㎡에 비해 낮은 16.46천㎡를 나타내고 있음.



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

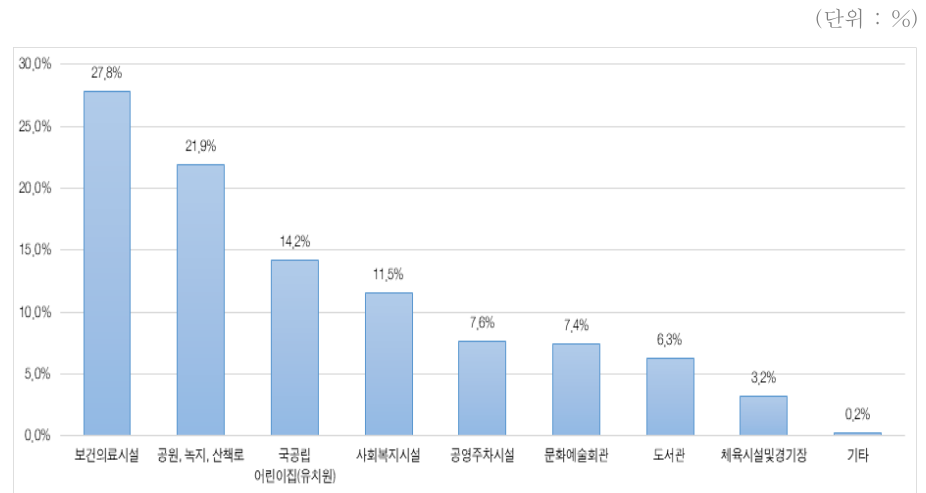
- 대전시 내에서도 지역별로 큰 차이를 보이고 있는데, 서구 13.19천㎡, 유성구 13.28천㎡인 반면, 동구 2.23천㎡, 중구 1.88천㎡, 대덕구 6.83천㎡를 나타내고 있음.

② 공공시설

- 2017년 사회조사결과, 대전시에서 향후 필요한 공공시설에 대해서는 ‘보건 의료시설’이 27.8%(1+2순위45.4%)로 가장 높게 나타났음.

그림 2-51

향후 필요한
공공시설



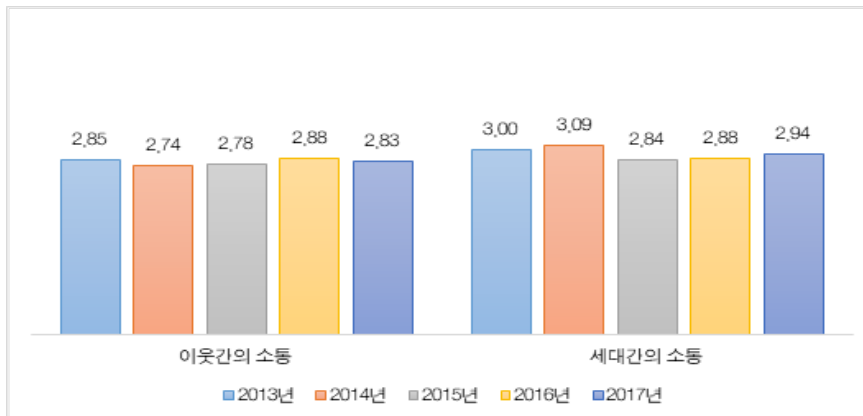
자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

- ‘공원, 녹지, 산책로’ 21.9%(1+2순위37.3%), 국공립어린이집(유치원) 14.2%(1+2순위19.3%), 사회복지시설(장애인·노인복지시설등) 11.5%(1+2순위34.5%) 등의 순으로 나타남.

③ 사회 관계 및 시민 행복도

- 이웃 간의 소통 정도에 대해서는 긍정적 응답 비율은 26.4%, 부정적 응답비율은 33.8%로 나타남. 5점 만점으로는 2.83점으로 ‘보통’ 수준임. 세대 간 소통 정도에 대해서는 26.7%가 긍정적, 26.3%가 부정적 의견임. 5점 만점으로는 2.94점으로 ‘보통’ 수준임.
- 지난 5년동안 이웃 및 세대간 소통은 개선되고 있지 못한 상황임.

(단위 : 5점 만점)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

그림 2-52

이웃 및 세대 간
소통 정도

- 대전 시민의 일반인에 대한 신뢰 비율은 14.5%(매우 기대 2.2% + 약간 기대 12.3%)임. 2012년 이후 지속적으로 개선되고 있음.
- 대전시민의 절반 정도가 삶에 대하여 행복감을 느끼고 있음. 그러나, 보통이하의 평가가 전체의 50.1%를 차지. 연령대별로는 60세이상과 10대와 50대에서 상대적으로 행복하지 않다고 느낌.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

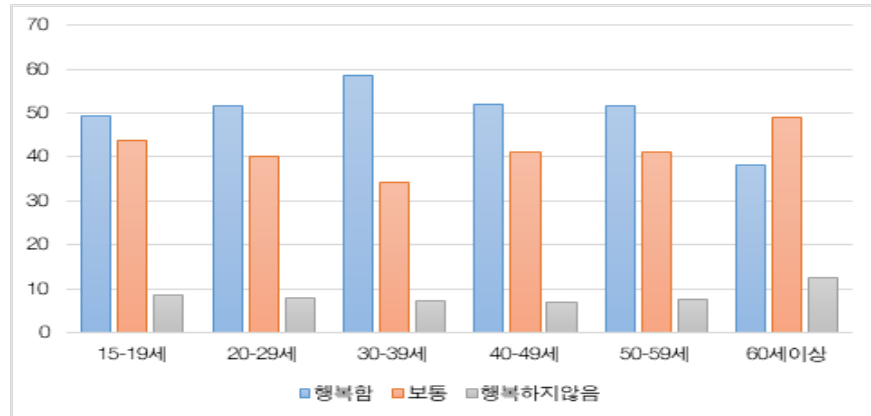
3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-53

대전시민의 삶에
대한 행복감
인식도(2017년)

(단위 : %)



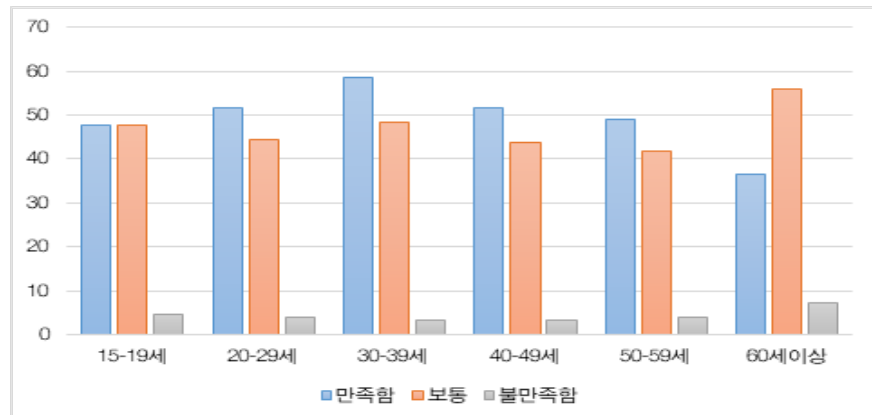
자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

- 삶에 대한 전반적인 만족도는 대전시민의 48.9%가 만족하고 있으며, 불만족은 4.5%에 불과 그러나, 연령대별로 차이가 있는바, 특히, 상대적으로 60대 이상, 10대와 50대에서 만족하지 않는 비중이 큼.

그림 2-54

대전시민의 삶에
대한 전반적인
만족감(2017년)

(단위 : %)



자료 : 대전시 2017년 사회조사결과

(2) 대전지역 인프라 분야별 현황

1) 도로·도로시설물

- 대전시의 2016년말 현재 도로 총 연장은 2,115km로서 광역시도가 전체의

91.0%를 차지하고 있음.

(단위 : km, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016
계	1,929	2,078	2,066	2,076	2,115
고속국도	76	76	76	76	76
일반국도	84	84	84	84	84
광역시도	1,739	1,888	1,876	1,886	1,925
국가지원지방도	30	30	30	30	30
도로율	28.8	29.4	29.4	30.8	30.8

자료 : 대전광역시청

표 2-10

대전시 도로
유형별 연장 추이

- 대전시의 2016년말 현재 도로율은 30.8%로서 6대 광역시 중 가장 높은 도로율을 보이고 있음.

인천	대구	대전	광주	울산	부산
30.19%	23.88%	30.8%	24.9%	17.6%	21.75%

자료 : 대전광역시청

표 2-11

타 광역시 대비
도로율 비교

- 2015년말 현재, 계획도로율은 38.5%로서 도로 개설율은 80.0%임.

- 대전시의 총 교량 및 터널 등 도로시설물은 총 260개소로서 이중 교량이 200개소, 터널이 42개소임.

(단위 : 개소, m)

구분		계		1종		2종		기타	
		개소	연장	개소	연장	개소	연장	개소	연장
합계		260	70,001.3	49	20,746.9	120	45,183.0	91	4,071.4
교량	소계	200	41,791.9	42	14,862.9	67	22,857.6	91	4,071.4
	도로	149	20,002.7	24	7,587.7	42	8,650.7	73	3,764.3
	일반교량	149	20,002.7	24	7,587.7	42	8,650.7	73	3,764.3
	교량	34	7,063.6	16	4,565.2	10	2,191.3	8	307.1
	차도육교	34	7,063.6	16	4,565.2	10	2,191.3	8	307.1
복개구조물		17	14,725.6	2	2,710	15	12,015.6	-	-
터널	소계	42	21,256.7	7	5,884	35	15,372.7	-	-
	도로터널	17	8,951.5	7	5,884	10	3,067.5	-	-
	지하차도	25	12,305.2	-	-	25	12,305.2	-	-
옹벽	도로옹벽	17	6,252.7	-	-	17	6,252.7	-	-
사면	절토사면	1	700	-	-	1	700	-	-

자료 : 대전광역시청

표 2-12

대전시
도로시설물 현황

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

표 2-13

대전시
도로시설물의
가설년도별 현황

- 이 중 40.0%인 104개소의 시설물이 20년이상 되었고, 30년 이상된 시설물도 14.6%를 차지하고 있음.

(단위 : 개소)

구분		가설년도(개소)					비고
		계	10년 미만 (2007.1.1 ~16.12.31)	10년~19년 (1997.1.1 ~06.12.31)	20년~29년 (1987.1.1 ~96.12.31)	30년 이상 (1986.12.31 이전)	
합계		260	94	62	66	38	
교량	소계	200	62	47	55	36	
	도로교량	149	49	38	39	23	
	일반교량	149	49	38	39	23	
	차도육교	34	13	8	8	5	
복개구조물		17		2	7	8	
터널	소계	42	20	9	11	2	
	도로터널	17	11	2	2	2	
	지하차도	25	9	7	9	-	
옹벽	도로옹벽	17	11	6	-	-	
시면	절토시면	1	1	-	-	-	

자료 : 대전광역시청

2) 산업단지

- 대전시에는 산업단지는 대전산업단지, 대덕산업단지, 대덕테크노밸리, 대덕특구 등이 있음. 대전산업단지는 조성된지 40년이 넘는 상황임.

(단위 : m²)

표 2-14

대전시
산업단지 현황

단지별		조성기간	면 적(천m)						
			계	산업용지	지원용지	공공용지	녹지구역	주거지역	기 타
계			69,065	5,818	1,495	2,182	42,329	3,292	13,949
소 계			1,256	977	57	222			
대전 산업	1단지	1969~73	479	333	17	129			
	2단지	1975~79	777	644	40	93			
소 계			3,113	2,176	178	599	130	30	
대덕 산업	3단지	1990~92	1,234	847	47	286	54		
	4단지	1991~98	1,879	1,329	131	313	76	30	
D T V		2001~09	4,270	1,335	588	1,090	597	660	
대덕특구		2001~	60,426	1,330	672	271	41,602	2,602	13,949

자료 : 대전광역시청

- 대전산단은 조성된지 40년 가까이 됨에 따라서 노후화가 심각한 상황으로
지난 2009년 9월, 노후산업단지 재정비 우선사업지구로 선정되었으나, 사업
추진이 지지부진한 상황
- 2016년 8월, 대전산업단지 재생사업지구 지정 및 재생시행계획이 승인, 고시
되었으나, 재생사업의 실질적인 추진을 아직까지 추진되고 있지 못한 상황에
있음.

3) 상수도

- 대전시의 유수율은 2015년 기준으로 대전시의 유수율은 92.3%로서 8대 특,
광역시 중 2번째로 높고, 누수율은 4.6%로서 8대 특·광역시 중 3번째로 낮
은 상황임.

지역	급수보급률 (%)	1인1일 급수량(L)	유수율 (%)	누수율 (%)	생산원가 (원/m ³)	현실화율 (%)
전국	98.8	335	84.3	10.9	881.7	77.5
대전	100.0	308	92.3	4.6	539.0	97.5
서울	100.0	301	95.1	2.4	639.0	89.6
부산	100.0	281	91.7	4.4	908.0	79.1
대구	100.0	308	91.2	5.4	683.0	93.9
인천	100.0	333	89.1	6.4	656.8	102.5
광주	99.9	319	85.9	10.1	634.0	90.0
울산	99.4	288	89.9	6.9	857.0	101.0
세종	95.4	315	80.1	19.9	1,161.9	63.7

자료 : 대전광역시청

표 2-15

타 특·광역시
대비 상수도 현황

- 대전시의 상수도 보급율은 2016년 기준으로 총인구 1,531,405명에 대비
급수인구는 1,529,882명으로 99.9%임.

- 2015년 현재 대전시의 수도관 총 연장은 3,912,911m로서 도수관 23,115m,
배수관 2,560,506m, 급수관 1,268,017m로 구성되어져 있음.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

표 2-16

대전시 수도관 총
연장 현황

(단위 : m)

총계		m	3,912,911
도수관	소계	m	23,115
	관로	m	19,263
	터널	m	3,852
송수관		m	-
배수관		m	2,599,081
급수관		m	1,290,715

자료 : 대전광역시청 상수도통계

- 경년별로는 전체수도관 중 6.7%가 30년을 초과한 상태이며, 32.9%가 20년을 초과한 상태임.

(단위 : m)

표 2-17

대전시 전체
상수관로의 부설
경년별 현황

구분	계	부설경년별						
		1~5년	6~10년	11~15년	16~20년	21~25년	26~30년	31년이상
합계	3,912,911	801,246	452,742	757,757	613,149	647,780	378,865	261,373
도수관	23,115	680	-	1,595	1,281	9,431	1,221	8,907
배수관	2,599,081	605,312	238,073	495,240	324,094	472,395	305,790	158,177
급수관	1,290,715	195,253	214,668	260,922	287,774	165,954	71,854	94,289

자료 : 환경부

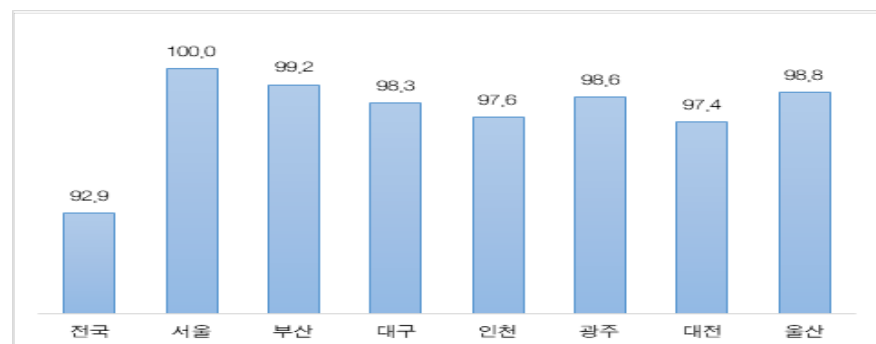
4) 하수도

- 2015년 기준으로 하수도 보급률은 97.4%로서 전국 평균 92.9%를 초과하고 있으나, 7대 특광역시 중 최하위를 기록하고 있음.

(단위 : %)

그림 2-55

타 광역시 대비
하수도 보급률
현황



자료 : 환경부

- 또한, 현재 대전시의 하수관로 연장은 계획연장 대비 96.0%를 보급하고 있어 타 특·광역시에 비해서는 높은 설치율을 보이고 있음.

(단위 : m, %)

지역	총 관로정비 계획 연장(m)	총 계획연장 (m)	총 시설연장 (m)	보급율(%)
전국	155,951,582	171,803,332	137,193,210	79.9
서울	10,615,726	10,615,726	10,615,726	100.0
부산	9,903,464	14,006,366	8,515,566	60.8
대구	5,963,415	6,454,865	5,809,392	90.0
인천	5,151,844	5,560,723	4,928,364	88.6
광주	4,017,700	4,947,433	4,252,388	86.0
대전	3,474,737	3,646,237	3,500,928	96.0
울산	5,022,784	5,134,339	4,128,722	80.4

자료 : 환경부

표 2-18

대전시 하수관로
설치 현황

- 하수관로의 노후화가 지속되고 있고, 악취저감을 위해 하수관로의 정비의 필요성이 증대
- 이를 위해 2016년 1월, 2016년부터 2018년에 걸쳐 연차별로 하수도사용료를 인상³⁴⁾ 및 업종통합 및 사용구간 조정 등을 골자로 하는 하수도사용조례 개정, 시행

5) 사회복지시설

- 노인 천명당 경로당, 노인복지관, 노인교실 등 노인여가복지시설수는 2016년 기준으로 8대 특·광역시 중에서는 세종, 광주, 울산 다음으로 많으나, 전국 평균에 크게 못미치는 것으로 나타나고 있음.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

34) 2016년 2월부터 2016년 18.4%, 2017년 19.9%, 2018년 12.5% 인상 적용

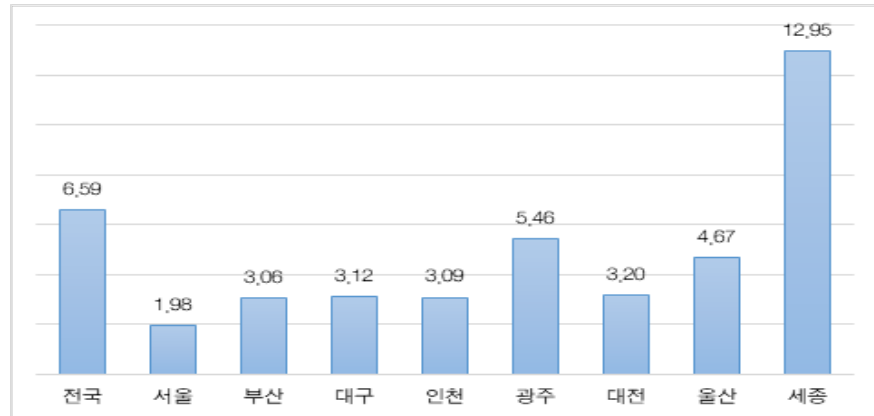
3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-56

노인 천명당
노인여가복지시
설수 현황

(단위 : 개소)



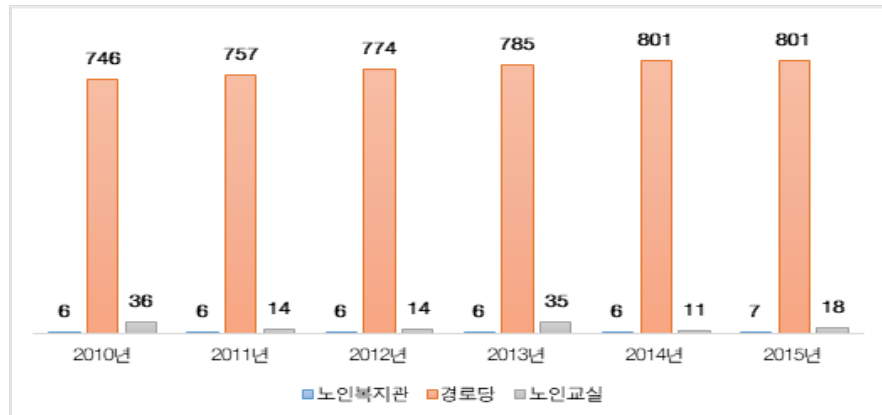
자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 2015년 기준으로 노인여가복지시설 826개 중 경로당이 801개로 절대적으로 많은 상황임. 실제로 노인복지관은 절대적으로 부족

그림 2-57

대전시
노인복지시설의
유형별 현황

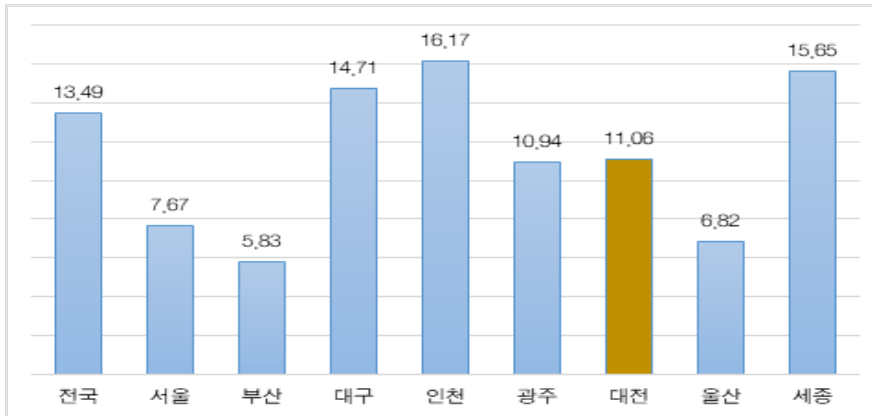
(단위 : 개소)



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 2016년 기준으로 사회복지시설도 마찬가지로 8대 특·광역시 중에서는 4번째로 많으나, 전국 평균에는 못 미치는 상황임.

(단위 : 개소)



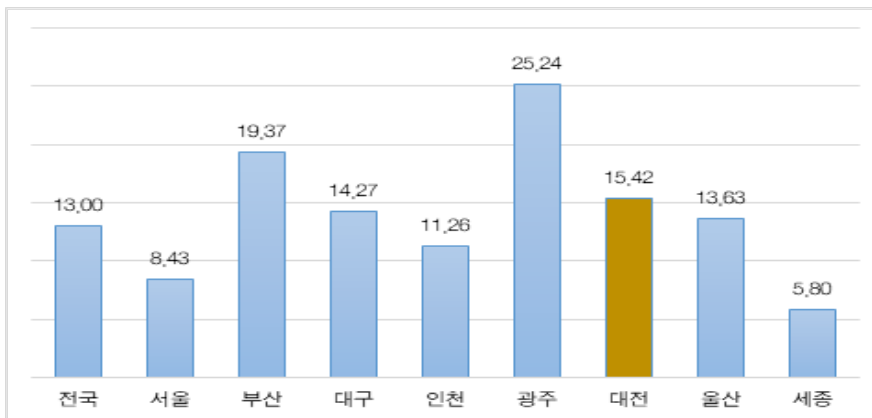
자료 : 국가통계포털 e-지방지표

그림 2-58

타 특광역시 대비
사회복지시설 수
비교

- 2015년 기준으로 대전시의 인구 천명당 의료기관 병상수는 15.42개로서 8대 특·광역시 중 광주, 부산 다음으로 많은 상황으로 전국 평균 13.00개보다 많은 상황

(단위 : 개)



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

그림 2-59

인구 천명당 의료
기관 병상수 현황

- 그러나 상급종합병원 등 종합병원의 수는 10개에 불과하여 타 지역에 비해 많은 편은 아님.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

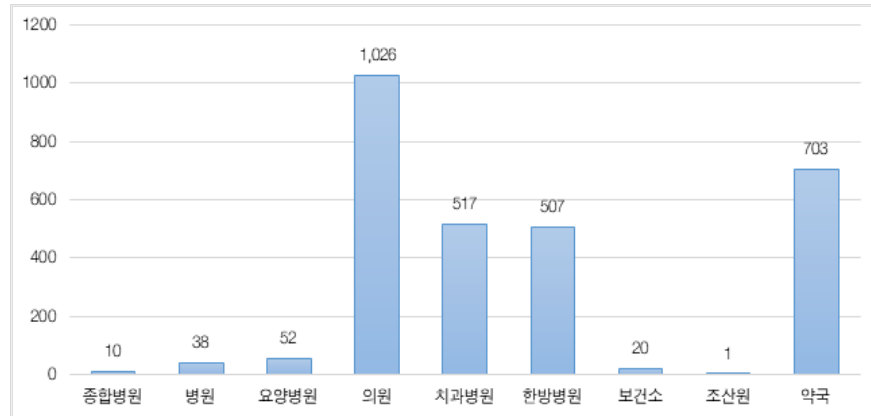
3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-60

대전시 등급별
병원 현황

(단위 : 개)



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

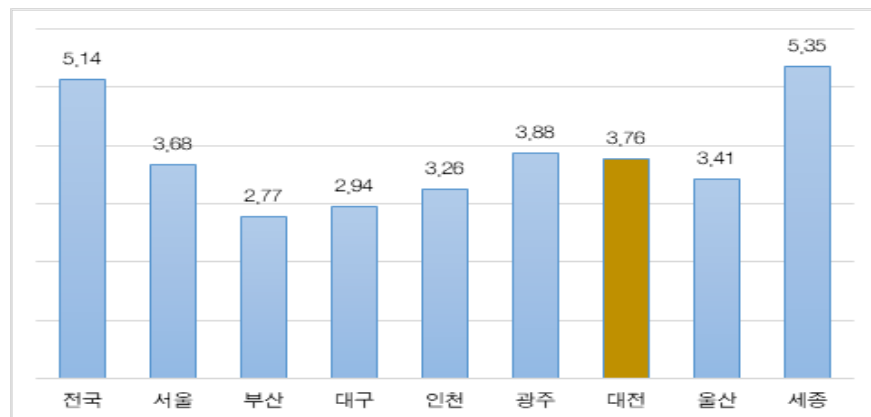
6) 문화예술·공원

- 2016년 기준으로 인구 십만명당 문화기반시설수는 8대 특·광역시 중 세종, 광주 다음으로 높으나, 전국 평균인 5.14에 비해서는 여전히 부족한 상황에 있음.

그림 2-61

타 특광역시 대비
인구 십만명당
문화기반시설수
현황

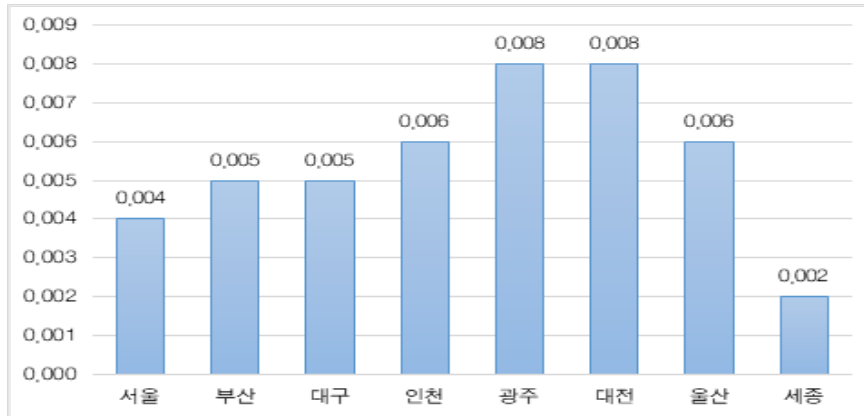
(단위 : 개)



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 대전지역의 도서관은 모두 24개소로서 연면적은 73천㎡로서 8대 특·광역시 중에서 세종, 울산, 광주 다음으로 낮게 보유하고 있는 상황. 그러나 1인당 도서관 좌석 수는 0.008개로 가장 많음.

(단위 : 개)



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

그림 2-62

타 특광역시 대비
1인당 도서관
좌석수 비교

- 문화시설 중 공연시설 중 공공공연장은 2015년 현재 29개소, 민간공연장은 30개소로서 민간의 성장세에 비해 공공공연장은 증가하고 있지 않음.

(단위 : 개소)

구분	공연시설				전시실		지역문화 복지시설
	공공공연장	민간공연장	영화상영관	계	미술관	화랑	문예회관
2010년	27	14	11	52	5	40	2
2011년	27	14	11	52	5	38	2
2012년	25	20	10	55	6	34	3
2013년	25	21	10	56	5	34	3
2014년	28	25	10	63	5	34	3
2015년	29	30	10	69	5	33	3

자료 : 대전시 2017 사회조사결과

표 2-19

대전시
공연시설 수 추이

- 또한, 대전시의 미술관은 5개소, 문예회관은 3개소로 최근 6년간 증가하고 있지 않은 상황

- 2015년말 기준으로 대전시의 인구천명당 도시공원 조성면적은 16.64천㎡로서 전국 평균 18.23천㎡에 비해 부족한 실정

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

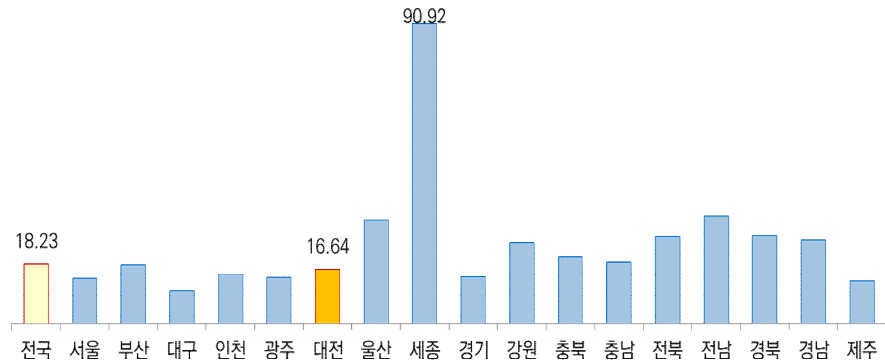
3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

그림 2-63

지자체 인구
천명당 도시공원
조성면적 현황

(단위 : m²)



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

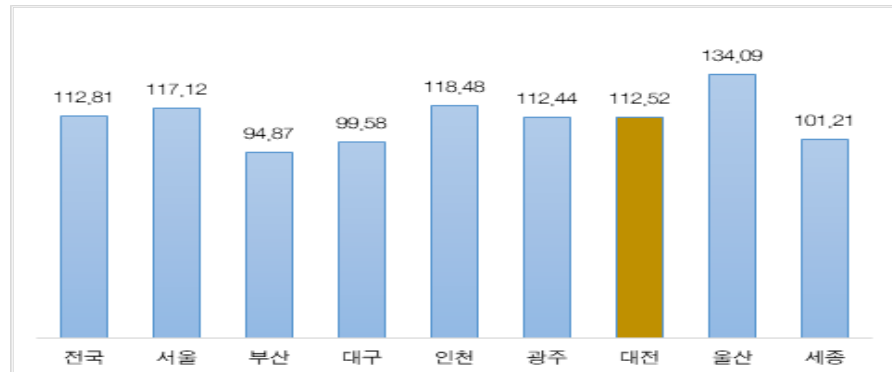
7) 체육시설

- 2016년 기준으로 인구 십만명당 체육시설수는 112.52개소로서 전국 평균 규모의 체육시설을 보유하고 있는 상황. 8대 특·광역시 중에서는 울산, 인천, 서울 다음으로 4번째로 체육시설을 보유

(단위 : 개소)

그림 2-64

타 특광역시 대비
인구십만명당
체육시설 수



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

- 그러나, 상대적으로 공공체육시설의 증가는 크지 않은 상황으로 민간체육시설이 큰 역할을 담당

(단위 : 개)

구분	계	공공	민간(신고체육시설)
2012년	1,946	343	1,603
2013년	1,991	384	1,607
2014년	1,941	344	1,597
2015년	2,082	379	1,703

표 2-20

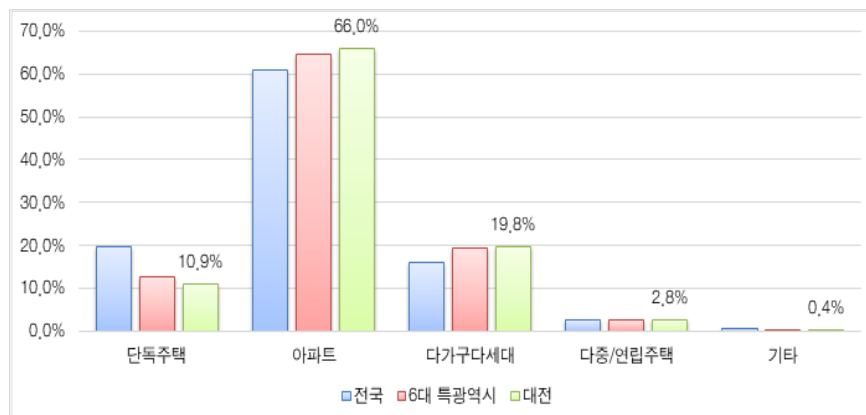
대전시
체육시설 수 추이

자료 : 대전시 2017 사회조사결과

8) 건축물

- 대전시는 주거용 건축물 중 아파트 비중이 2016년말 연면적 기준으로 전체 주택의 66.0%에 달해 17개 광역시·도 중 광주 다음으로 높은 비중(세종시 제외)을 차지
- 아파트의 높은 비중은 전국 평균 61.1% 및 6대 특·광역시 평균 64.6%를 앞서고 있음.

(단위 : %)



자료 : 대전시 2017 사회조사결과

- 대전시 내의 주택 중 20년 이상 주택이 전체 주택의 52.7%를 차지하고 30년 이상 주택도 14.4%에 달하는 실정으로 주택의 노후화 정도가 타 지역에 비해 심각

그림 2-65

타 특광역시 대비
주거용 건축물의
유형별 현황

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

표 2-21

타 특광역시 대비
노후 주택 비중

(단위 : 천호, %)

구분	주택	20년 이상된 주택		30년 이상된 주택	
		주택수	비율	주택수	비율
전국	16,367	7,164	43.8	2,669	16.3
서울	1,164	1,173	42.0	373	13.4
부산	738	546	46.9	248	21.3
대구	942	339	45.9	116	15.8
인천	487	425	45.1	105	11.2
광주	358	205	42.2	70	14.4
대전	469	241	51.5	62	13.1
울산	358	149	41.7	38	10.7
세종	81	15	18.0	8	9.4
경기	3,694	1,252	33.9	269	7.3
강원	570	278	48.7	130	22.8
충북	557	269	48.4	111	20.0
충남	754	317	42.1	162	21.4
전북	687	360	52.4	176	25.6
전남	748	439	58.8	254	33.9
경북	995	528	53.0	272	27.3
경남	1,135	536	47.2	232	20.4
제주	195	90	46.2	44	22.7

자료 : 통계청 2015 인구주택총조사

- 대전시의 주거용, 상업용 등 모든 건축물 중세서 20년 이상 건축물은 64.8%로서 나타나고 있으며, 특히, 중구 및 동구 지역의 경우 평균을 크게 상회하는 노후화를 보여주고 있음.

(단위 : 호, %)

표 2-22

대전시 지역별
노후 건축물 비율
현황

지 역	2016년 노후건축물비율(%)	총건축물수	노후건축물수
대전광역시 중구	78.11	26,947	21,047
대전광역시 동구	76.02	28,580	21,727
대전광역시 대덕구	65.05	20,525	13,351
대전광역시 서구	64.21	29,066	18,663
대전광역시 유성구	32.33	20,635	6,671

자료 : 국민안전처

- 건축물의 노후화가 진전됨에 따라서 멸실 건축물도 증가하고 있는 상황임. 특히, 건축물의 건축연도가 오래될 수록 멸실 건축물도 크게 증가하고 있는 것으로 나타나고 있음.

(단위: m³)

시도	합계	주거용	상업용	공업용	문교,사회용	기타
합계	301,901	163,801	104,259	7,032	18,117	8,691
10년미만	6,770	807	5,395	492		76
10 ~ 15년 미만	20,411	6,721	6,613	599	5,602	878
15 ~ 20년 미만	27,882	13,773	10,964	1,585	200	1,360
20 ~ 25년 미만	56,191	21,530	28,883		3,926	1,853
25 ~ 30년 미만	38,529	23,991	11,555	848	466	1,668
30 ~ 35년 미만	62,737	38,219	20,978	489	1,977	1,074
35년 이상	89,381	58,761	19,872	3,019	5,946	1,782

자료 : 2016년 건축물대장 집계

- 대전시의 주택 중에서 빈집도 늘어나고 있는데, 대전시의 빈집은 2만6천호로서 전체 주택의 5.6%를 차지하여 전국 평균 6.5%보다는 낮으나, 7대 특광역시 중에서 부산 다음으로 많은 상황임. 또한, 30년 이상된 빈집도 5천호에 이르고 있어 18.1%를 차지

(단위 : 천호, %)

구분	주택	빈집		30년 이상된 빈집	
		주택수	비율	주택수	비율
전국	16,367	1,069	6.5	314	29.3
서울	1,164	79	2.8	17	21.8
부산	738	87	7.4	22	25.8
대구	942	30	4.0	7	22.5
인천	487	47	5.0	8	17.5
광주	358	27	5.5	7	25.1
대전	469	26	5.6	5	18.1
울산	358	21	6.0	3	15.9
세종	81	16	20.3	1	3.9
경기	3,694	145	3.9	14	10.0
강원	570	59	10.4	17	28.4
충북	557	55	9.9	16	28.3
충남	754	74	9.8	23	30.7
전북	687	74	10.8	30	40.3
전남	748	103	13.8	51	49.0
경북	995	108	10.9	50	46.3
경남	1,135	99	8.7	40	40.4
제주	195	18	9.5	4	20.0

자료 : 통계청 2015 인구주택총조사

표 2-23

대전시
경과연수별
용도별 건축물
현황

표 2-24

대전시 건축물 중
멸실 건축물 현황

3. 대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

9) 시설물 노후화

- 2015년 현재 대전 소재 전체 1·2종 시설물 중 30년 이상된 시설물은 68개소로 전체 시설물의 3.2%로 전국평균보다 낮음. 그러나 2030년 기준으로 추정된 대전지역의 30년 이상 1·2종 시설물은 787개소에 달해 전체 1·2종 시설물의 37.2%를 차지할 전망

(단위 : 개소, %)

표 2-25

30년 이상 1, 2종
시설물 현황 및
전망

지역명	2015년		2030년(추정)	
	개수	비율	개수	비율
광주	82	3.7	1,011	45.6
서울	728	7.1	4,427	43.1
부산	165	3.2	2,218	43.0
대구	94	2.8	1,361	40.1
제주	16	8.1	79	39.9
인천	65	1.7	1,472	39.3
경북	327	8.0	1,535	37.5
대전	68	3.2	787	37.2
경기	176	0.9	7,123	35.8
강원	198	7.7	906	35.3
전북	148	5.6	890	33.9
전남	195	6.7	921	31.8
충북	172	7.9	674	30.8
충남	130	4.4	908	30.4
경남	231	5.0	1,390	29.8
울산	52	3.2	479	29.6
세종	15	3.1	28	5.7
합계	2,862	4.0	26,209	36.9

주: 1. 2030년 기준 30년 이상 시설물 비율이 높은 지역순으로 나열함.
 2. 2016년 이후 신축되는 건물은 포함하지 않음.
 3. 비율=30년 이상된 1·2종시설물 수/전체 1·2종시설물 수
 자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 작성

- 대전시에 소재하고 있는 1, 2종 시설물 중 2030년이 되면 약 40% 가까이가 노후시설물이 될 것으로 예측

- 최근 5년간('11년~'15년) 대전 지역 내 소규모 취약시설(옹벽, 육교, 전통시장, 지하도 등)에 대한 안전점검 결과, 점검시설 313개 시설 중 103개 시설

이 미흡 혹은 불량 판정(32.9%) → 7대 특·광역시 중 부산 다음으로 높은 비중을 차지

(단위 : 개, %)

지역	점검시설	미흡+불량	미흡·불량 비율
세종	29	13	44.8
충남	471	195	41.4
강원	507	182	35.9
경북	553	195	35.3
부산	498	171	34.3
경남	637	213	33.4
대전	313	103	32.9
인천	539	163	30.2
전북	483	133	27.5
울산	118	28	23.7
충북	522	118	22.6
경기	2,186	494	22.6
제주	138	31	22.5
대구	367	82	22.3
전남	589	121	20.5
광주	309	53	17.2
서울	1,909	309	16.2
합계	10,168	2,604	25.6

주: 미흡, 불량 비율이 높은 지역순
자료 : 국회예산정책처

표 2-26

지자체 소규모
취약시설
안전점검 결과

- 이러한 점검 결과에 따른 지자체 후속조치 대상 시설 중 대전의 후속조치 대상 96개 시설임. 이중에서 2016년 9월까지의 후속조치 현황을 보면, 대전은 95.8%가 미조치된 상황

※ 지자체들이 소규모 취약시설에 대한 후속조치가 미흡한 것은 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」상 보수·보강 관련 의무이행의 구속력이 약하기 때문으로 판단됨.

3.

대전시민의
삶의 질
수준과
인프라

3.

대전시민의 삶의 질 수준과 인프라

표 2-27

대전시 소규모
취약시설의
안전점검 결과
조치 현황

(단위 : 개, %)

	조치 대상 (A)	미조치 (B)	일부 조치 (c)	조치 완료	기타	미조치+ 일부조치 (D=B+C)	비율 (D/A)
제주	40	39	0	1	0	39	97.5
부산	141	134	2	5	0	136	96.5
울산	26	25	0	1	0	25	96.2
광주	50	48	0	2	0	48	96.0
대전	96	90	2	4	0	92	95.8
충북	99	90	4	4	1	94	94.9
경기	357	333	3	21	0	336	94.1
인천	117	103	7	7	0	110	94.0
경북	186	170	4	12	0	174	93.5
강원	142	126	6	9	1	132	93.0
경남	176	158	4	14	0	162	92.0
충남	145	131	1	13	0	132	91.0
전남	142	123	6	13	0	129	90.8
서울	322	285	5	32	0	290	90.1
전북	133	119	0	14	0	119	89.5
대구	95	83	1	10	1	84	88.4
세종	16	13	1	2	0	14	87.5
합계	2,283	2,070	46	164	3	2,116	92.7

주: 1. 2008년부터 2016년 9월까지의 후속조치 현황임.

2. 미조치 및 일부조치 시설비율이 높은 지역순으로 나열함.

자료: 한국시설안전공단 FMS 자료를 바탕으로 국회예산정책처 작성

제3장 해외 인프라 투자 정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향³⁵⁾

(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.
- 이와 같이 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

35) 「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

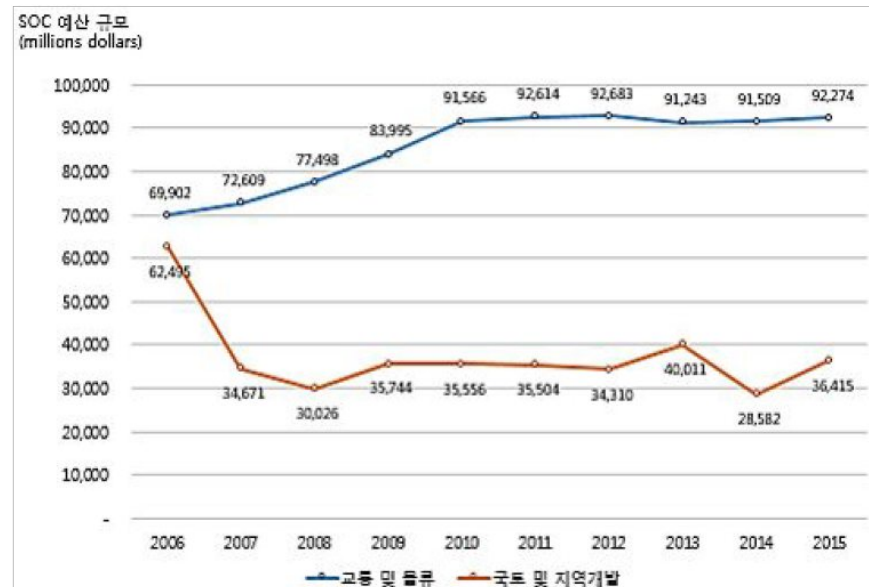
투자는 71.7%까지 증가하였음(<그림 3-2> 참조).



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 투자 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.

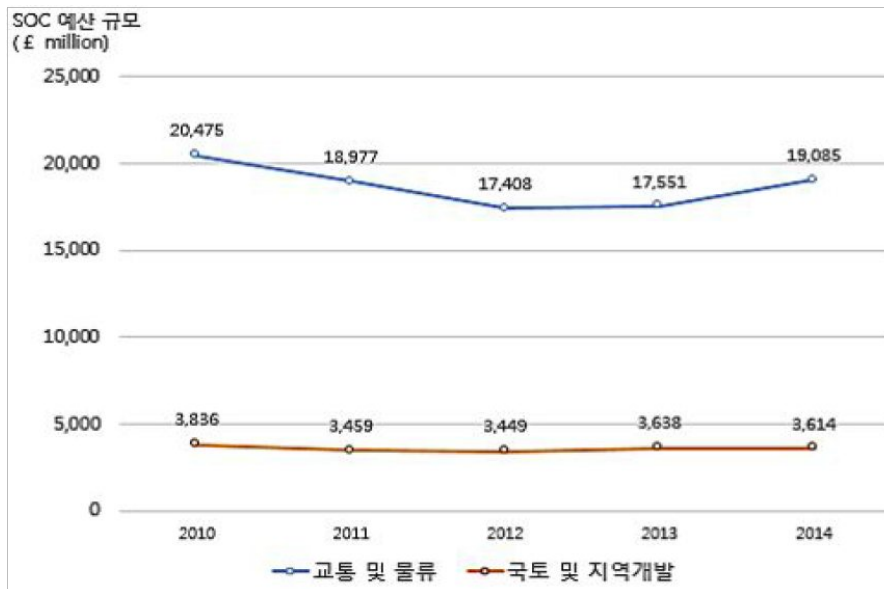


그림 3-3

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 나타남.
 - 2014년에 SOC의 투자 비중이 다소 감소하였지만 이후 지속적으로 증가하는 추세임.
 - 특히, 2016년 SOC 예산은 크게 증가하여 전체 예산에서 7.1%를 차지하고 있음.

1.

국가별
인프라 추진
정책 동향

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-1

독일의 SOC 예산
규모

- 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 차지함.
 - 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 차지함.
- 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	25,463
	가스	1,681	1,831	1,805	2,019	2,227
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 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

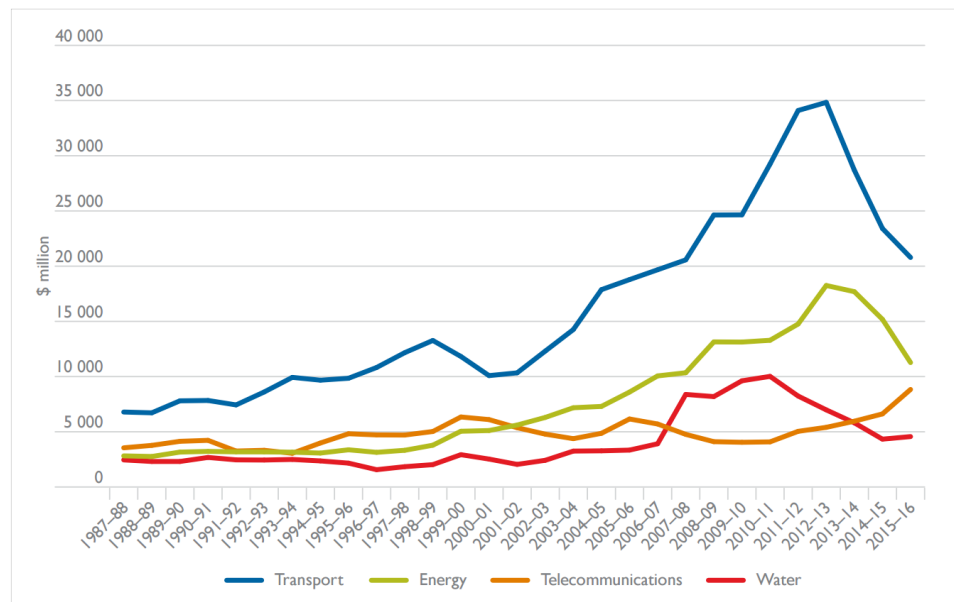
호주의 교통
부문별 투자 규모

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.

표 3-6

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.³⁶⁾

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 나타났다.³⁷⁾
- 이처럼 미국은 현재 기존 인프라의 노후화와 품질 저하 등으로 이에 대한 재건의 필요성이 증대되고 있는 상황임.³⁸⁾

(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.³⁹⁾

36) White House Council of Economic Advisers(2016), 2016 Economic Report of President, p.259: World Economic Forum, Global Competitiveness Report Survey.

37) 강상혁 · 이영환, 영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입 방향, 연구보고서, 한국건설산업연구원. 2013.

38) 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.⁴⁰⁾
- 예산 투자 계획은 장기적인 관점에서 향후 10년 동안의 목표로 설정되었음.⁴¹⁾
 - ▶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 제시함.

39) 조정식 의원(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책 자료집.
 40) ARTBA(American Road & Transportation Builders Association, 2016), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation : 1쪽.
 41) OMB(Office of Management and Budget), Investing in American Infrastructure.

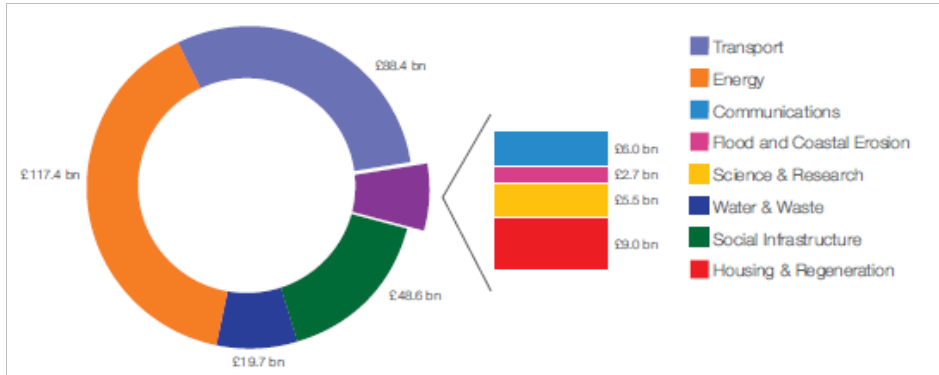
1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

- 미국은 사회 인프라가 노후화 되어 주요 인프라 시설 노후 연수가 평균 27년에 달하고 있는 상황으로(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.



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

- 한편, 영국 정부는 인프라 투자 계획의 중기적(2020-2021년까지), 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.⁴²⁾
- National Infrastructure Commission(NIC)경우 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.

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

그림 3-5

영국
2016~21년까지
의 부문별 인프라
투자 계획

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

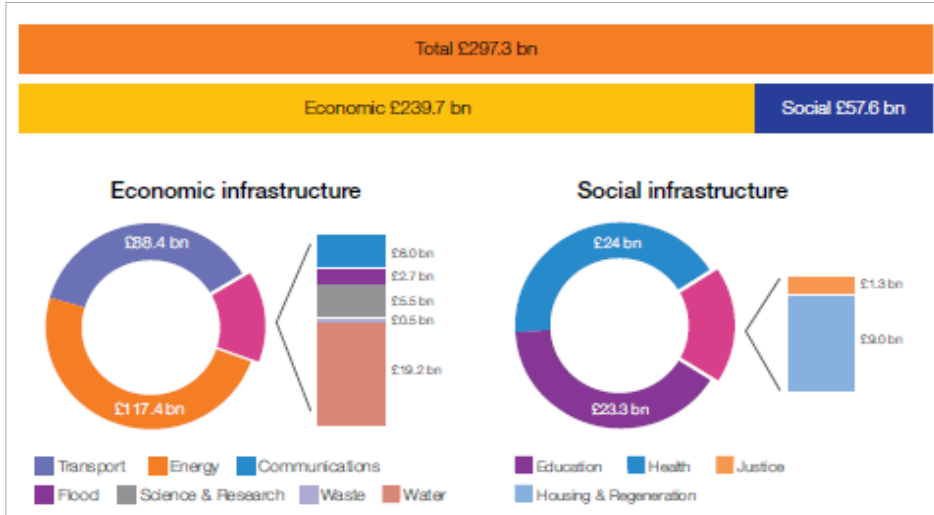
표 3-8

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 Delivery 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 재건, 2000년대에는 주요 도시의 연결 등 부분적으로만 교통 인프라를 구축하는 데 초점을 두었다면, FTIP는 독일의 교통 인프라 개발을 위한 종합적인 전략을 제시하고 있음.
- FTIP 2030은 <표 IV-9>에서와 같이 '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, 2011~15년에 도로의 유지 보수 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.

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-9

FTIP 2030의
목표 및 세부
전략

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

- 즉, 새로운 인프라를 건설하는 것 뿐만 아니라 기존 인프라를 유지·보수하고 대체하는 데에도 투자를 강화하고 있음.

- FTIP 2030에서도 인프라 투자의 최우선 순위로 기존 인프라 시설의 유지·보수 및 대체를, 다음으로 새로운 인프라의 구축을 꼽았음.

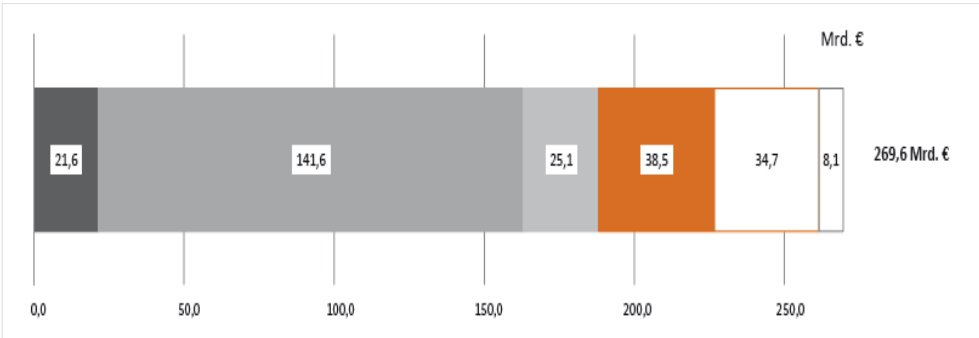
- 이때, 새로운 프로젝트를 추진함에 있어 FTIP 2030에서는 첫째, 교통 체증을 해결할 수 있는 최우선 프로젝트가 무엇인지, 둘째, 지속적으로 계획이 필요한 프로젝트가 무엇인지의 기준을 바탕으로 공사 프로젝트를 선정하고 있음
- FTIP 2030에서는 <표 3-10>에서와 같이 2,696억 유로의 자금 투자 계획을 가지고 있음.
- 이 중 2,267억 유로는 기존 시설물의 유지관리와 성능 향상 및 최우선 프로젝트로 선정된 신규 인프라에 투자될 예정임.
- 구체적으로 살펴보면, FTIP에서는 2030년까지 기존 시설물의 유지관리 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.



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 계획임. 신규 투자 또한, 도로와 철도 인프라에 예산의 90% 이상이

표 3-10
FTIP 2030의
교통 분야별
투자 계획

그림 3-7
FTIP의 예산 배분

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

배정되어 있음.

- 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 1980~1990년대의 인프라 재건 정신을 강조하고 있음.
- 국민들의 삶의 질 향상을 위해 새로운 인프라에 대한 투자 또한 병행하여 추진 중임.
 - 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.⁴³⁾
 - 호주 정부는 2015~16년부터 2019~20년까지 사회의 생산성 향상 등을 위해 인프라에 약 400억 달러(AUD)를 투자할 계획임.

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

- 특히, 교통 및 기반 시설에 많은 투자를 할 것으로 예상됨.
- 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 전망되고 있음.
- 철도는 도로를 대체하기 위한 수단으로 투자를 늘릴 예정인데 2030년까지 현재 대비 2/3가 증가할 것으로 예측되고 있음.
 - 경제연구소인 딜로이트 액세스 이코노믹스(Deloitte Access Economics)는 현재 철도의 민영화를 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 온 성장의 약 2배 이상 성장할 것으로 전망됨.
- 대중교통은 2004년 이후부터 모든 수도권에서 급속히 성장해 왔는데 2030년까지 이용객이 현재보다 30% 이상이 증가할 것으로 예상됨.⁴⁴⁾
- 이처럼 빠른 인구 성장 등으로 인해 교통수단은 향후 20년 내에 현재의 2배 이상 활성화될 것으로 예측됨.
- 이에 따라 호주의 인프라 분야별 향후 투자 계획은 육상 교통에 대한 투자가 전체 투자 금액의 50% 이상을 차지하고 있음(<표 3-11> 참조).

44) 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(2003~07), 제2차 계획(2008~12), 제3차 계획(2012~16)이 추진되었으며, 2015년부터 국토형성계획의 구체화를 위해 제4차 계획(2015~20)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.⁴⁵⁾

45) 일본 관련 내용은 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집의 내용을 요약·정리함.

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 해당되는 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 기함⁴⁶⁾.
 - 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 자율적 선택에 의하여 부과함.

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

- 요금의 결정방식은 이용차량의 속도 또는 시간대에 따른 가변요금제⁴⁷⁾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 기여함⁴⁸⁾.
- 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 설명함⁴⁹⁾.
 - 추가적으로, 민간투자사업을 수행하는 장점으로 향상된 운영(톨링 시스템 운영방식)방식의 효율성, 계획과 설계방식의 개선⁵⁰⁾ 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 파트너십을 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 경우 민간제안을 통한 개발도 가능함.

47) 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.

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

49) 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.

50) 버지니아 주는 제도적으로 민간제안방식을 허용함

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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 있음. 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(Private 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.
- 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), 맥쿼리 홀딩스(Macquarie Financial Holding Limited)
 - 시공사 : 스칸스카 미국법인(Skanska USA Civil Southeast, Inc.), 키윗(Kiewit Construction Company), 익스마린(Weeks Marine, Inc.)
 - 총사업비 : 20.89억불
 - 주요 사업 내용
 - ▶ 엘리자베스 강을 가로지르는 새로운 미드타운 터널(New Midtown Tunnel) 신설⁵¹⁾
 - ▶ 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)⁵²⁾
 - 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.

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

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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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(州)

- 2017년 기준 워싱턴 주의 경우 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 확보를 꾀함.
 - 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

- ▶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, 적절한 비용의 교통수단을 선택할 수 있도록 하여 차량 소유에 대한 대안을 제시함.
 - 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 목표로 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 제공함을 목적으로 관련 사업을 추진 중임.
 - 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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

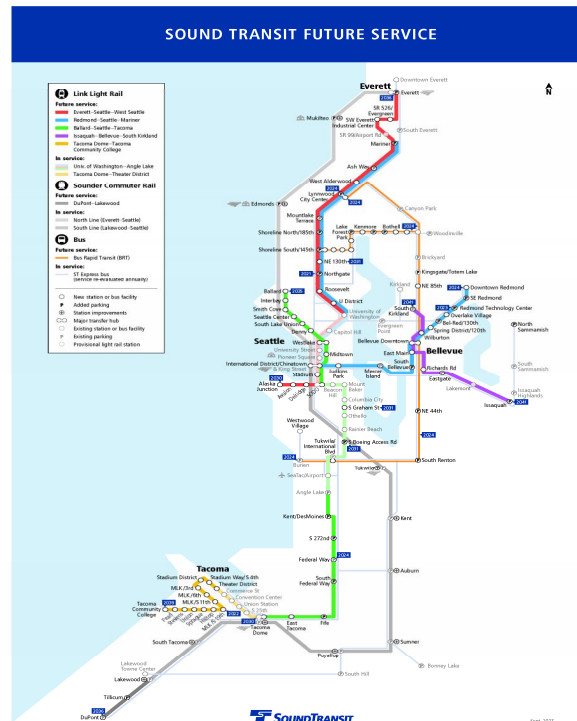
2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- ▶ 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



자료 : Sound Transit Future Service

- 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 투자를 확대함.
 - 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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 부담금은 재산세를 통해 납부되며, 시애틀의 중위 가격(\$450,000) 주택 소유주들은 연간 약 \$275의 추가 부담(세율 약 0.06%)⁵³⁾

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.
 - 정부 입장에서는 초기 투자비용 부족 문제를 해결할 수 있으며, 건설비용 및 기간초과 위험을 민간에 이전할 수 있는 장점을 가지게 됨.

53) 기존 교통부담금은 Bridging the Gap이며 명명되었으며, 마찬가지로 9년간 3억6천5백만 달러의 교통 부담금을 조성함. 2015년 말에 종료됨. 당시 시애틀의 중간 가격 주택 소유주들에게 연간 약 \$1300이 부과됨(세율 약 0.03%).

- 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) 애틀랜타 벨트라인(Atlanta BeltLine) 사업

- 애틀랜타 벨트라인 사업은 애틀랜타 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 애틀랜타 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 애틀랜타 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.

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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.⁵⁴⁾
 - 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 인재 풀, 혁신기업가 정신의 결합으로 여타의 지역에 비해 빠르게 성장하는 지역임.

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

- 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)

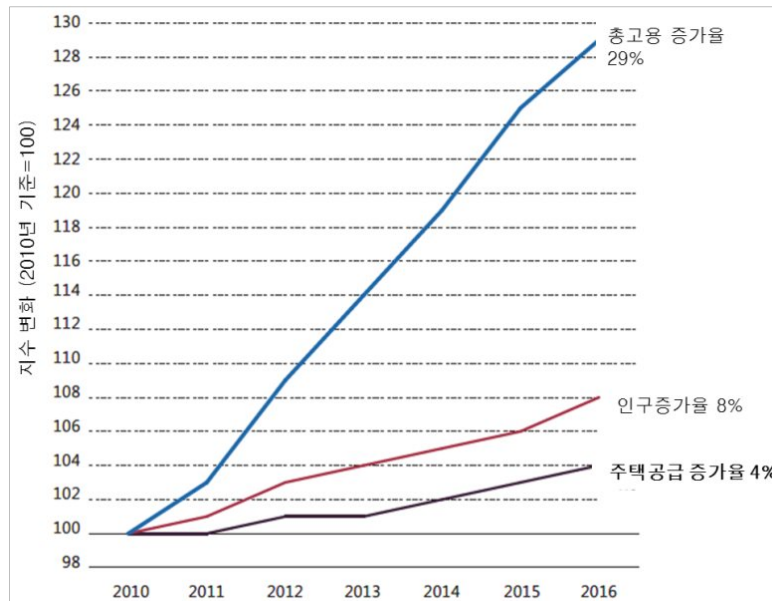


그림 3-10

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 기록⁵⁵⁾

55) 미국 인구 통계국(US Census Bureau).

2.

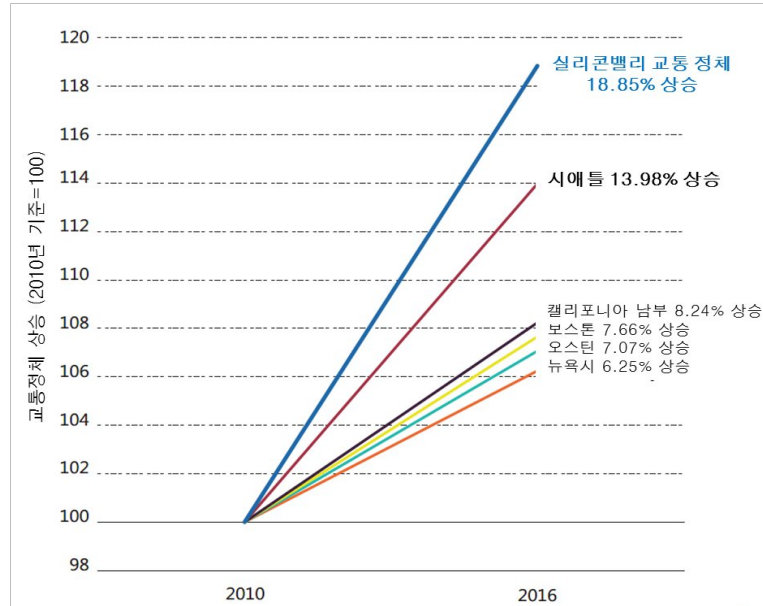
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-11

실리콘밸리 교통
정책 상승분



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

② LA의 인프라 확장을 위한 재원조달 사례

- 캘리포니아 남부의 로스앤젤레스(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' 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 추가 재원을 확보하게 됨.
 - 'Measure M⁵⁶⁾'은 표면적으로는 교통인프라 투자 재원 마련을 위한 증세

정책이지만 실질적으로는 지하철, 고속도로 등 교통인프라 건설 및 운영을 포함하는 장기교통정비계획으로 보는 것이 적절함.



그림 3-12

LA의 향후
40년간 지하철 및
고속도로 건설과
투자 계획

주 : 실선은 운영노선, 점선은 건설 예정인 노선을 나타냄.

- 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.
 - 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 얻어낸 것으로 평가함.

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

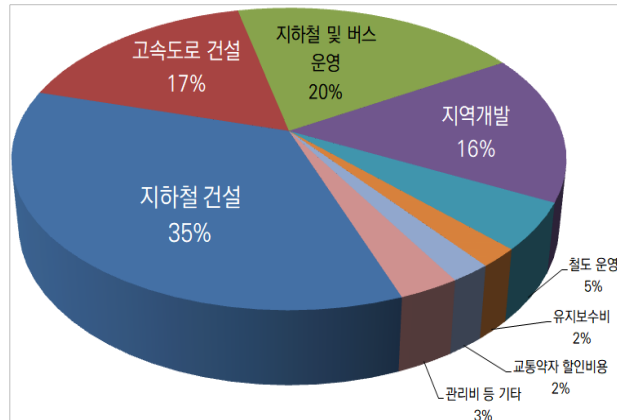
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-13

‘Measure M’
투자계획

- 참고로 본 정비계획을 통해 향후 40년간 캘리포니아 남부지역에 46만 개 이상의 일자리가 창출되고 793억 달러의 경제적 가치를 창출할 수 있을 것으로 분석됨.



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

(2) 프랑스

1) 마세나(Zac Massena) 재개발 사업

- 파리시는 파리 내부와 외곽의 개발 불균형이 심함.
 - 파리시는 서울의 두 개구 정도의 크기(105km²)에 200만명 정도가 살고 있는 도시임.
 - 파리시의 경계는 외곽순환도로에 의해 파리 내부와 외부가 분리되어 있으며, 외곽순환도로 내외부의 불균형적인 개발이 이루어 지고 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.
 - 특히 에펠탑이 위치한 7지구와 개선문이 위치한 8지구는 파리시의 중심부로 교통체증이 매우 심각함에도 불구하고 오래된 건축물들로 인해 도로 확장이 불가능한 상황임.
 - 이에 파리는 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(Zac⁵⁷⁾ 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.
 - 파리는 오랜 개발로 인해 큰 규모의 새로운 부지 확보는 거의 불가능한 도시임.
 - 마세나 재개발 지역의 북쪽은 Christian de Portzamparc에 의해 마스터플랜이 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.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

57) Zac은 불어로 재개발 지역을 뜻함.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-14

마세나 남부 재개발 지역



- 마세나 북부 재개발지역은 파리시가 15년 전에 낸 공모전을 통해 계획된 재개발지역임.⁵⁸⁾
 - 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 외부로 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 진

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

행하였음.

- 하지만 이러한 비용은 외곽순환도로 부지가 완성되고 투자자들이 부지를 매입하면 충분히 보상받을 수 있는 금액으로 예측하고 있음.
- 현재까지 캐나다의 여러 투자자들로 구성된 단체와 파리시내 투자자들의 관심이 집중되고 있음.
- 부지조성과 주변 인프라가 완성되면 소규모 부지단위의 공모전이 이루어질 계획임.
- 이 사업은 그랑프랑 계획의 큰 목적과 일관성을 가지며 파리 내·외곽 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 파리시 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.

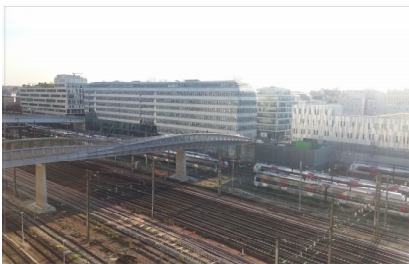


그림 3-15

Zac Clichy -
Batignolles
재개발 지역

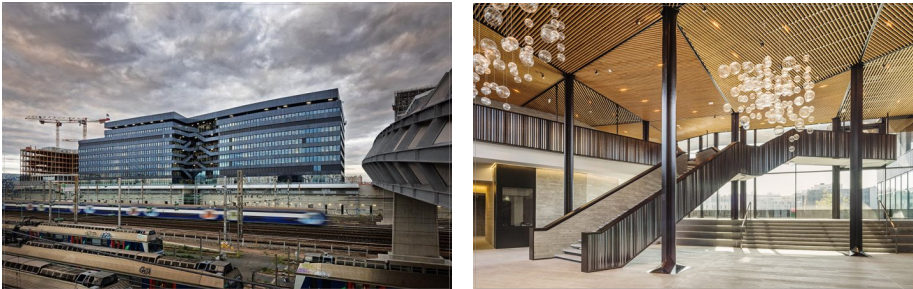
2.
주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 파리의 경우 주택매매에 있어 매매가의 약 10%가 수수료로 소요되어 부동산 매매가 활발하지 않음.
 - 파리시내의 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, 하자와 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 보일 수 있으나 내부에는 휴식공간을 포함한 다양한 공간적 체험을 가능케 함.
- 프랑스 설계사무소에서는 대부분 CAD 대신 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.
- 또한 모든 오피스 건물은 태양열을 이용하여 일정량의 에너지를 생산하여 야 하며, 빗물처리에 대한 특수조항도 있음.
- 이러한 조건들은 파리 모든 건물에 해당하는 것이 아닌 Zac Clichy-Batignolles지역에만 해당하는 것임.



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

그림 3-16

BAT

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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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, 그랑모도로의 용이한 접근성 확보를 위해 도로망과 항구·국제공항·몽펠리에 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)
- 그랑모도 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

그림 3-17

개발 완료 후
그랑모도 휴양지
풍경



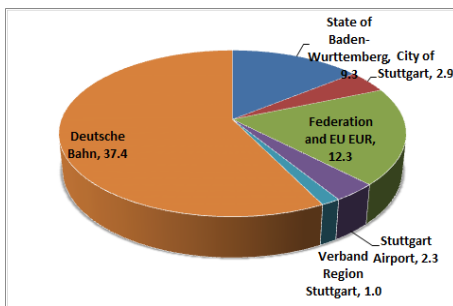
자료 : 정영수(2010), 지역 개발 사례와 경험

(3) 독일

1) 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트

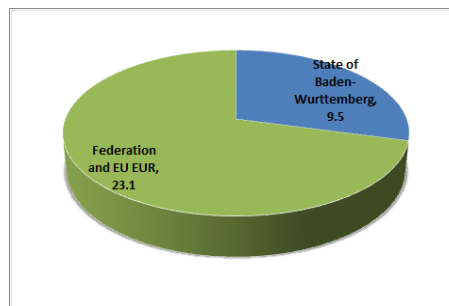
- 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트는 크게 슈투트가르트 21(Stuttgart 21)과 벤들링엔-울름(Wendlingen-ULM) 구간의 선로 사업으로 구성된 독일 남서부 바덴 뷔르템베르크(Baden-Württemberg) 주와 슈투트가르트의 핵심 인프라 프로젝트임.
- 슈투트가르트 21은 총 57km의 철로를 신설 및 개량하는 프로젝트임. 총 철로 구간 중 20km는 고속철도로 건설되며, 18개의 교량과 16개의 터널이 신설됨.
- 벤들링엔-울름 구간 사업은 31km의 고속철로를 포함한 총 60km 철도공사 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 2021년 개통을 목표로 사업이 진행 중임.

(단위: 억 유로)



<Stuttgart 21, 총 65.3억 유로>

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



<Wendlingen-ULM, 총 32.6억 유로>

그림 3-18

독일 철도
프로젝트 사업별
예산 조달 현황

- 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·

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

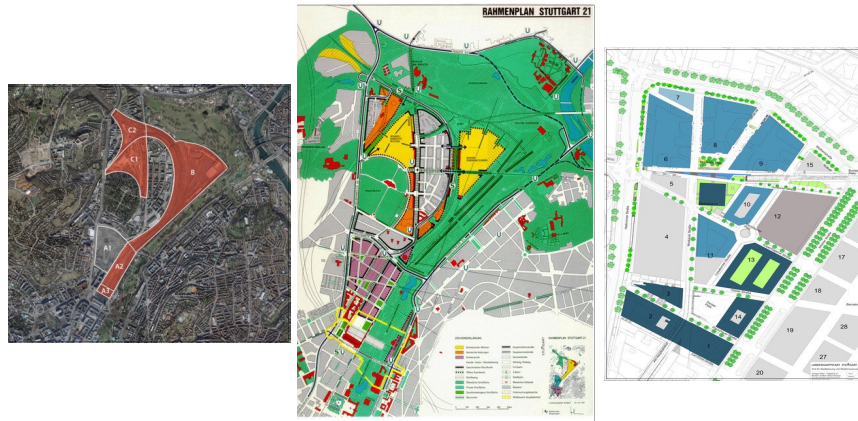
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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.

그림 3-19

Stuttgart 21
도심지 개발 계획



<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.

- 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, 향후 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 요구가 이를 촉진
 - 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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

표 3-12

도크랜드
각 지구별 특징

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
아일오브 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

- 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 창출해내는 것은 물론 도시생산성 극대화에 성공한 사례로 개발의 함의가 큼.

그림 3-20

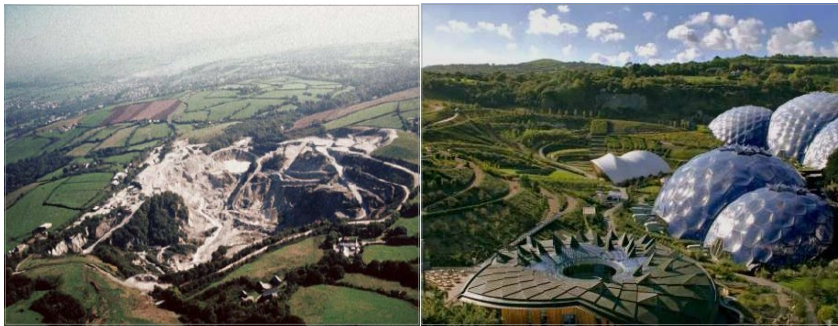
개발 전후의 워핑
지구 광경



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

2) 세인트오스텔시 사례

- 세인트오스텔시는 영국 남서쪽 콘월반도의 끝 부근(런던에서 열차로 5시간 거리에)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).



자료 : 온라인 검색 결과

- 동 프로젝트로 인해 2013년까지 전 세계에서 1,600만명 이상의 관광객이 동 지역을 방문함으로써, 1억 5천만 달러 이상의 경제적 부가가치가 지역 안에서 창출되었으며, 획기적인 환경 개선 또한 이루어짐.

그림 3-21

영국
세인트오스텔시
의 에덴 프로젝트

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

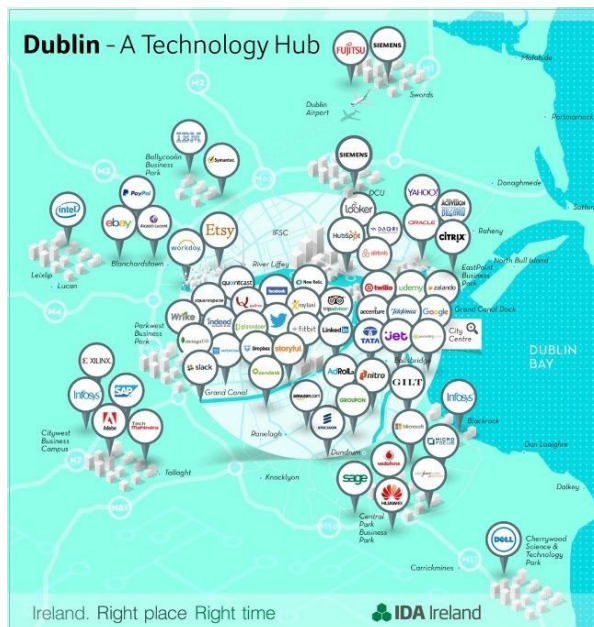
- 동 사례는 지역개발사업이 해당 지역이 가진 위치 그리고 역사적 장점과 결합되어 지역의 성장경로를 바꾼 중요한 사례라고 할 수 있음.

(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 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)⁵⁹⁾
- 또한, 일자리를 찾아 해외 이민을 택한 아일랜드인이 모국의 경제성장 이후 역이민 하는 사례가 증가



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

그림 3-22

더블린 디지털
허브 내 집적한
유수 글로벌 기업

- 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 진행하고 있음.

⁵⁹⁾ Organization for Economic Co-Operation and Development, 2012

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

- 지역개발 계획을 통해 도시 재생의 방향과 목적을 수립하고, 세부적인 계획을 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 프로그램⁶⁰⁾

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(산업부

60) 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 Region, Brussels-Capital Region 등을 참고하여 작성

지, 도로 등 거주지가 아닌 곳은 지정 대상에서 제외)하여 브뤼셀의 경우 도심 지역 13개 구 안에 거주 환경이 가장 좋지 않은 주택블록을 EDRLR로 지정함.

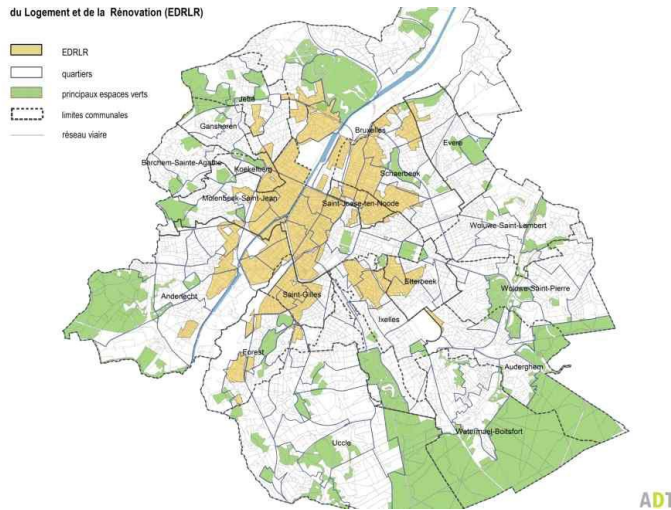


그림 3-23

브뤼셀 주택개발
및 재생강화지구
(EDRLR) 현황도

- 2002년 기준으로 EDRLR 지역은 약 33.4만명 인구로 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.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

표 3-13

브뤼셀 도시 재생
관련 기관

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 SISP의 운영 지원
공공 서비스 협회 (SISP)	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)과 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(AISs)	주택 소유자의 재산권을 관리할 수 있도록 지원, 세입자 선택, 임대료 수급, 리노베이션 지원 처리 등의 운영 지원. 주택 소유자들은 AISs에 자신의 소유 재산 정보를 알려주고, AISs는 임대 관리 지원 및 정부 보조금 지원

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.

- 규정을 통해 지역 구청이 구체적인 재생 목표를 세우고, 세부적인 실행 계획

도 함께 수립하도록 함.

- 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 Remorban⁶¹⁾ 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.

Lighthouse 도시	 Valladolid	 Nottingham	 Tepebasi
Follower 도시	 Seraing	 Makao	

표 3-14

Remorban
도시재생
프로젝트 도시

- 세렝시의 도시재생 마스터플랜(master plan)

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

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 세련은 산업혁명 시기 유럽 전역에 철강을 수출하던 철강 산업의 기지였음. 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 첫 번째 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. 금융 강화, 도시재생, 규제완화임.

1) 일본의 도시재생 정책

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

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 메인테넌스 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

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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

- 동경(tokyo)의 도시재생은 버블붕괴 이후 동경 지가 급락, 불량 채권 증가 이후 지역 활성화를 위한 ‘미치즈쿠리’ 개념이 도입되면서 태동됨.
- 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 체계 하에서 사업이 진행되었고 성공함.
- 록본기힐스 사업 중 법류 지원이 이루어지면서 이후 사업에서는 상당한 시간 단축 등 지원 효과를 발휘함은 물론 사회적 인식 전환의 계기를 마련함.

표 3-15

동경시
도시재생사업
추진 사례

내용	비 고
오오테마치	중심업무지구 연쇄형 재개발
니혼바시 무로마치	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 특색 있는 상업시설 개발
오모테산도힐즈,히카리에	복합 시설 프로젝트 성공 사례

- 오오테마치: 동경 지요다구 오오테마치지구 재생 개발 사업
 - 1590년, 에도시대(도쿠가와 이에야스) 이후 현재의 마루노우치와 중심지역
 - 사업추진방식은 기존 정부 청사 부지를 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

- ▶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



자료: 모리빌딩도시기획 제공

그림 3-24

오테마치지구
재생 1·2차 개발
사업 구역

- 도쿄 미드타운

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



자료: 모리빌딩도시기획 제공

그림 3-25

도쿄 미드타운
전경

2.

주요 도시 및
지역별
인프라 정책
사례

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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

취득에서 착공까지 2년 3개월이 소요

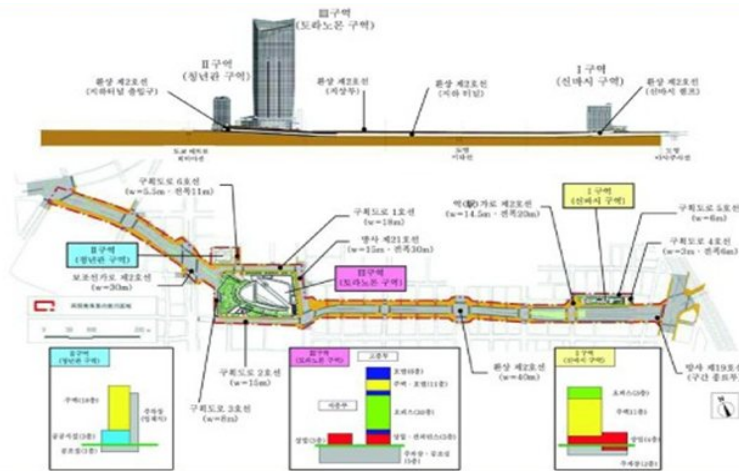
- 부지의 약 50%를 녹지공간으로 조성, 도심속 휴식공간을 제공하는 등 일본 전통적인 정원을 이미지화함.
- 좁은 도심부지와 높은 땅값이라는 악조건에도 불구하고, 자연과 쇼핑의 완벽한 조화로 도심지 휴양지로서의 기능 부여

- 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 방식⁶²⁾ 적용: 도쿄도는 토지를 제공하고, 모리빌딩은 설계/건설 후 지분 87%를 받음.
- 도시재생특별지구 지정을 통한 프로젝트 추진으로, 도심공동화 지역에 활기 부여

그림 3-26

토라노몬 힐즈
전체 구역 개념도
및 재생 개념



자료: 모리빌딩도시기획

- 오모테산도 힐즈

- 일본 최초 아파트 재개발사업으로, 총사업비 181억엔, 6,051m² 규모로

62) 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.

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(주변 환경과의 조화, 옛것과 새것의 조화)가 사업의 주요 컨셉



자료: 모리빌딩도시기획

그림 3-27

오모테산도힐즈
전경

(8) 싱가포르

- 싱가포르는 정부차원에서 수립한 도시 및 인프라 계획을 안정적으로 수행
 - 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.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 보다 스마트하고 지속가능한 도시를 위한 노력 진행
 - 도심 과밀화 방지를 위한 교외화(decentralization): 도심의 과밀화로 인한 혼잡비용 증가 등을 막기 위해 항만과 가까운 서쪽 지역인 Jurong Lake District(JLD)를 개발, 과학과 기술의 요충지로서 새로운 도심을 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 계획
 - 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. 2018~22년 평균 성장률은 약 2.7%일 것으로 추정됨.
 - 싱가포르 건설 산업의 가치는 향후 약 100년간 지속적으로 증가할 것으로 예상됨.

표 3-16

싱가포르
건설산업 예측
(2017~22)

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

- 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.
- 싱가포르의 위험이 낮고, 위험에 따른 보상도 낮은 편에 속함.

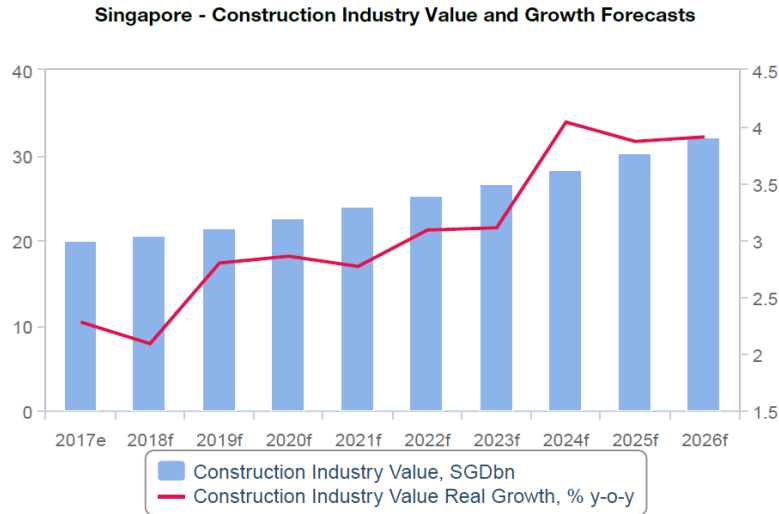


그림 3-28

싱가포르 건설
산업 가치와
성장률 예측

- 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.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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 세렝시의 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 전략적인 투자를 실시함.
 - 아베노믹스와 연계한 SOC 시설물의 정비 등 대규모 사업들에 대한 추진을 계획중에 있음.
 - 아베 정권의 도시 관련 정책은 크게 금융 강화, 도시재생, 규제완화로, 동경시에서는 특구지역을 중심으로 용적률 인센티브를 적용 사업을 추진하고 있음.

- 아베노믹스 이후 인프라의 신설, 개선사업에 PPP 방식에 대한 검토 의무화를 도입하는 등 관련 시장이 급성장하고 있음.
- 싱가포르의 정부차원에서 도시 및 인프라 계획을 장기적 관점에서 수립하고, 안정적으로 수행 중에 있음.
 - 인구 증가로 인한 도심과밀화에 대비한 교외화 사업과 인프라 시설의 공급량 확대를 위한 사업이 활발히 추진 중임.
 - 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 삶의 질 확보 측면에서 검토해야 필요한 시점임.

3.

요약 및 시사점

3.

요약 및 시사점

- 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.

제4장 지역 인프라 실태 진단

1. 지역 인프라 실태

(1) 상수도

- 대전시 상수관로의 설치 현황은 2010년 4,249.8km에서 2017년 3,966.2km로 축소되었음.
- 2011년(4,308.7km)을 정점으로 2014년(3,797.6km) 까지 511.1km가 감소되었으며, 그 이후 증가하고 있음.
- 연도별 경년관 현황을 살펴보면 2010년 697.4km(16.4%)에서 2017년 1258.0km(31.7%)로 560.6km 증가하였으며 경년관 비율도 16.4%에서 31.7%로 15.3% 증가하였음.

(단위: km, %)

사용 연수	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
총 연장	4,249.8	4,308.7	3,805.0	3,835.1	3,797.6	3,851.6	3,913.0	3,966.2
경년관 연장(비율)	697.4 (16.4%)	828.7 (19.2%)	1006.2 (26.4%)	116.6 (29.1%)	1279.6 (33.7%)	1369.6 (35.6%)	1288.0 (32.9%)	1258.0 (31.7%)

자료 : 대전광역시 상수도사업본부 시설과
경년관 : 일정기준(약 20년) 사용연수가 지난 수도관

표 4-1

대전시 연도별
상수관로 설치현황
(2017년 기준)

1.
지역 인프라
실태

1.

지역 인프라 실태

그림 4-1

대전시 상수관로
정비 공사



- 대전시 상수관로의 사용연수별 현황은 2017년 기준 사용연수 11~15년이 757.7km(19.7%), 1~5년 751.1km(19.4%), 21~25년 647.8km(16.7%), 16~20년 613.1km(15.9%), 6~10년 452.7km(11.8%), 26~30년 378.8km(9.8%), 30년 이상 261.3km(6.7%)순으로 나타남.

표 4-2

대전시
사용연수별
상수관로 설치
현황
(2017년 기준)

(단위: km, %)

사용 연수	1~5년	6~10년	11~15년	16~20년	21~25년	26~30년	30년 이상
연장	751.1	452.7	757.7	613.1	647.8	378.8	261.3
비율	19.4	11.8	19.7	15.9	16.7	9.8	6.7

자료 : 대전광역시 상수도사업본부 시설과

- 연차별 대전시 상수관로 유지관리 관련 예산 투입현황을 살펴보면 2016년 25,635백만 원, 2012년 24,160백만 원, 2011년 23,696백만 원, 2017년 22,734백만 원, 2015년 17,510백만 원, 2010년 15,577백만 원, 2014년 14,744백만 원, 2013년 14,672백만 원 순으로 나타남.
- 2010~2017년 상수도 전체 예산에서 유지관리에 관련된 예산의 평균비율은 17.4%로 나타남.

표 4-3

대전시 상수도
유지관리 관련
예산투입현황

(단위: 백만 원)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	합계
상수도 전체예산	106,000	101,100	110,000	113,300	109,000	114,200	120,070	139,150	912,820
유지관리	15,577	23,696	24,160	14,672	14,744	17,510	25,635	22,734	158,728
비율	14.7%	23.4%	22.0%	12.9%	13.5%	15.3%	21.4%	16.3%	17.4%

자료 : 대전상수도사업본부

- 대전시 상수도 누수발생 현황을 살펴보면, 2010년 2,147건에서 2017년 1,344건으로 매년 누수건수가 줄어드는 추세를 보임.

(단위: 건)

연도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
누수건수	2,147	2,147	2,260	1,845	1,840	1,744	1,751	1,344
지상누수	1,316	1,363	1,474	1,349	1,420	924	989	778
지하누수	831	784	786	496	420	820	762	566

자료 : 대전광역시 상수도사업본부 시설과

표 4-4

대전시 연도별
누수발생현황

- 대전시 2018~2022년 중기지방재정계획상의 상수도사업 특별회계 주요 투자 사업을 살펴보면 총 6건이며 사업비는 7,773억 원, 기투자비는 2,803.3억 원으로 계획됨.

(단위: 억 원)

사업명	기간	총 사업비	기투자	중기재정계획					
				소계	2018	2019	2020	2021	2021이후
세종시 2단계 용수공급사업	'15~'18	400.0	297.7	102.2	102.2	0	0	0	0
중리천취수장~월평천취수 장 제2도수관로 부설공사	'17~'22	780.0	51.6	728.3	104.0	156.0	156.0	156.0	156.3
월평정수장 1단계 고도정수처리사업	'14~'21	582.0	126.5	455.4	50.0	145.0	149.0	111.4	0
상수도고도정수 처리시설 (3단계) 설치공사	'18~'24	1239.0	0	1239.0	32.0	169.0	135.0	117.0	786.0
노후관 개량사업	'03~'22	4590.5	2327.5	2263.0	321.0	484.0	484.0	484.0	490.0
검침업무민간위탁	매년	181.5	-	181.5	34.3	35.3	36.4	36.9	38.6
합계	-	7,773	2,803.3	4,969.4	643.5	989.3	960.4	905.3	1,470.9

자료 : 대전시 2018~2022 중기지방재정계획

표 4-5

대전시
상수도사업
특별회계 주요
투자 사업

1.

지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

(2) 하수도

- 대전시 하수관로 설치 현황은 2016년 기준 3,567.0km로 2010년부터 6년간 672.7km 증가하였음
- 하수도관은 매년 꾸준히 증가해 왔으며, 가장 많이 증가된 해는 2011년도 (2,896.3km)에서 2012년도(3,400.8km)사이로 총 504.5km가 증가됨.

표 4-6

대전시 하수관로
설치 현황

(단위: km)

년도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
연장	2,894.3	2,896.3	3,400.8	3,432.3	3,500.7	3,500.9	3567.0

자료 : 대전시 맑은물정책과

그림 4-2

대전시 하수관로
정비 공사



- 2016년도 기준 사용연수별 하수관로 현황은 10년 미만 418km(11.7%), 10년 이상 20년 미만 853km(23.9%), 20년 이상 2,296km(64.4%)로 나타남.

표 4-7

사용연수별
대전시 하수관로
설치 현황

(단위: km)

사용연수	총연장	10년 미만	10년이상 20년 미만	20년 이상
연장	3,567	418	853	2,296

자료 : 대전시 맑은물정책과

- 대전시 하수관로 정비사업(불량관로 정비, 처리장) 예산투입현황을 살펴보면 2011년 29,266백만 원에서 2015년 93,109백만 원으로 63,843백만 원 (318.1%) 증가하였음.
- 2011부터 5년간 하수도 정비사업 예산투입 추세를 살펴보면 2013~2014년도 사이에 대폭(221.8%) 상승한 것으로 나타남.

(단위: 백만 원)

구분	2011	2012	2013	2014	2015
불량관로 정비	21,914	26,159	29,080	28,153	28,533
처리장	7,352	6,554	10,377	59,400	64,576
합계 (전체예산 대비 비율)	29,266	32,713	39,457	87,553	93,109

자료 : 대전시 맑은물정책과

표 4-8

대전시 하수도
정비사업
예산투입현황

- 대전시 2018~2022 중기지방재정계획상의 하수도 사업 특별회계 주요 투자 사업을 살펴보면 총 14건으로 총 사업비는 855,832백만 원, 기투자 198,388백만 원으로 계획됨.

1.

지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

표 4-9

대전시 하수도
사업 특별회계
주요 투자사업

(단위: 백만 원)

사업명	기간	총사업 비	기투자	중기재정계획					
				소계	2018	2019	2020	2021	2021 이후
하수관로정비 임대형 민자사업(1단계)	2011~31	276,990	87,319	66,581	13,164	13,238	13,314	13,392	136,563
하수관로정비 임대형 민자사업(2단계)	2013~33	226,836	39,421	55,014	10,821	10,909	11,000	11,094	143,591
하수슬라지처리시 설 설치사업	2010~18	44,286	41,880	2,406	2,406	0	0	0	0
대덕연구단지일원 하수관로 정비사업	2013~18	6,372	4,192	2,180	2,180	0	0	0	0
가수원동 일원 하수관로 정비사업	2015~18	5,606	3,883	1,723	1,723	0	0	0	0
장동처리분구 하수관로 정비사업	2016~18	6,203	4,280	1,923	1,923	0	0	0	0
신탄진 처리분구 하수관로 정비사업	2016~19	19,668	9,970	9,698	5,538	4,160	0	0	0
노후 하수관로(1단계 긴급보수) 정비사업	2017~19	28,115	3,330	24,785	5,000	19,785	0	0	0
대전 1, 2산단 하수관로 분류화사업	2017~20	48,451	2,061	46,390	9,070	19,111	18,209	0	0
대전천 좌안 옥계동 상류 하수관로정비사업	2017~20	46,105	2,052	44,053	8,050	21,900	14,103	0	0
노후 하수관로(2단계 긴급보수) 정비사업	2018~20	24,600	0	24,600	2,500	11,300	10,800	0	0
서구 복수동 일원 하수관로 정비사업	2018~21	23,700	0	23,700	1,667	7,340	7,347	7,346	0
서구 내동 일원 하수관로 정비사업	2018~22	49,520	0	49,520	2,262	11,815	11,813	11,813	11,817
대덕구 오정동 일원 하수관로 정비사업	2018~22	49,380	0	49,380	2,278	11,760	11,781	11,781	11,780

자료 : 대전시 2018~22 중기지방재정계획

(3) 교량

- 2018년 기준 대전시 관리주체별 교량설치현황을 살펴보면 건설관리본부 167개, 유성구청 40개, 동구청 37개, 서구청 14개, 중구청 12개, 대덕구청 8개, 천변고속화도로 5개, 차도육교 46개로 총 329개 설치되어있음.

(단위: 개)

관리주체	동구	중구	서구	유성구	대덕구	천변	차도육교	합계
개소	37	12	14	40	8	5	46	329

자료 : 대전시 건설도로과

표 4-10

대전시
관리주체별 교량
현황(2018년기준)

- 대전시 설치연도별 교량 현황을 살펴보면 1990~99년 84개소, 2000~09년 82개소, 2010년 이후 74개소, 1980~89년 40개소, 1971~79년 31개소, 1970년 이전 18개소 순으로 나타남.

(단위: 개)

설치연도	1970년 이전	1971~ 79년	1980~ 89년	1990~ 99년	2000~ 09년	2010년 이후	합계
개소	18	31	40	84	82	74	329

자료 : 대전시 건설도로과

표 4-11

대전시
설치연도별 교량
현황(2018년기준)



그림 4-3

대전시 교량 설치
현황

1.

지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

- 연도별 대전시 교량 유지보수예산 투입현황을 살펴보면 2013년 25,977백만 원, 2014년 13,540백만 원, 2015년 22,326백만 원, 2016년 59,677백만 원, 2017년 33,159백만 원으로 나타남.
- 2013~17년의 평균 투입액은 30935.8백만 원이며 가장 많이 투입된 해는 2016년으로 59,677백만 원 투입되었음.

표 4-12

대전시 교량
유지보수
예산투입현황

(단위: 백만 원, %)

연도별	2013	2014	2015	2016	2017	합계
총액	97,977	101,659	123,821	139,844	105,348	568,649
투입액	25,977	13,540	22,326	59,677	33,159	154,679
비율	26.5%	13.3%	18.0%	42.7%	31.5%	27.2%

자료 : 대전시 2013~2017 세출(건설도로과, 건설관리본부, 소방안전특별회계)

* 시 관리 교량(시특법 1종,2종,3종 + 20m이하 도로위의 교량)에 한함

* 총액(대전시 건설도로과, 건설관리본부, 소방안전특별회계의 그해 마지막 추경 총액)

* 투입액(대전시 건설도로과, 건설관리본부, 소방안전특별회계 상의 교량 개설·유지·보수 관련 예산)

(4) 도로

- 2017년 기준 대전시 포장도로 현황을 살펴보면 총 길이는 2,136km이며 이중 1차로 11%(240km), 2차로 58%(1,241km), 4차로 15%(316km), 6차로 10%(213km), 8차로 이상 6%(126km)로 나타남.

표 4-13

대전시 포장도로
현황 (도로법
명시된 도로)

(단위: km, %)

구분	계	1차로	2차로	4차로	6차로	8차로	10차로 이상
길이(km)	2,136	240	1,241	316	213	82	44
백분율	100%	11%	58%	15%	10%	4%	2%

자료 : 대전시 건설도로과



그림 4-4

대전시 포장도로
설치 작업

- 2017년 기준 대전시 도로면적은 32,143.6km²로 2013년도 26,815.9km²보다 5,327.7km² 증가함.
- 2013년부터 4년간 도로면적 증가 추세를 살펴보면 2016년도(28,873.6km²)에서 2017년도(32,143.6km²)사이가 증가폭이 가장 크며 3269.9km² 증가함.

(단위: m²)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
도로면적 (m ²)	26,815,802	28,218,906	28,771,534	28,873,694	32,143,657

자료 : 대전시 건설도로과

표 4-14

연차별 대전시
도로면적 현황

- 연도별 대전시 포장도로 관리예산 투입현황을 살펴보면 2013년 8,003백만 원, 2014년 19,068백만 원, 2015년 21,832백만 원, 2016년 20,505백만 원, 2017년 40,597백만 원으로 2013년 대비 32,594백만 원 증가함.

(단위: 백만 원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
포장도로 유지보수예산	6,606	17,419	20,156	18,472	38,055
제설대책 추진예산	1,397	1,649	1,676	2,033	2,542
합계	8,003	19,068	21,832	20,505	40,597

자료 : 대전시 건설도로과

표 4-15

대전시 포장도로
관리예산
투입현황

1. 지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

(5) 공동주택

- 2017년 기준 대전시 공동주택 현황을 살펴보면 사용연수 10년 미만의 건물이 251동(28.4%)으로 가장 많았으며, 10년 이상 20년 미만 243동(27.5%), 20년 이상 30년 미만 243동(27.5%), 30년 이상 40년 미만 140동(15.8%), 40년 이상 8동(0.9%)순으로 나타남.

(단위: 동, %, 2017년 기준)

표 4-16

대전시 공동주택
현황(30세대이상
주택)

사용연수	10년 미만	10년이상 ~ 20년미만	20년이상 ~ 30년미만	30년이상 ~ 40년미만	40년이상	합계
합계 (전체대비 비율)	251 (28.4)	243 (27.5)	243 (27.5)	140 (15.8)	8 (0.9)	885
동구	35	40	28	30	3	136
중구	37	36	39	40	5	157
서구	57	72	95	25	-	249
유성구	108	75	28	2	-	213
대덕구	14	20	53	43	-	130

자료 : 대전시 주택정책과 (2017년 공동주택 현황)

그림 4-5

대전시 공동주택
재건축 현황



- 대전시 공동주택 유지관리사업 예산투입현황을 보면 2017년 사업비 총액은 2371백만 원으로 2015년도(729.5백만 원) 대비 1641.5백만 원 증가하였음.

(단위: 건 / 백만 원)

사업명	연도	2015	2016	2017
노후 공공임대주택 시설개선사업	합계	466	622	2,121
	국비	326	311	251
	시비	140	311	251
	도시공사	-	-	1,619
노후 공동주택 공용시설 지원사업	합계	263.5	250	250
	시비	263.5	250	250
	도비	-	-	-
합계		729.5	872	2,371

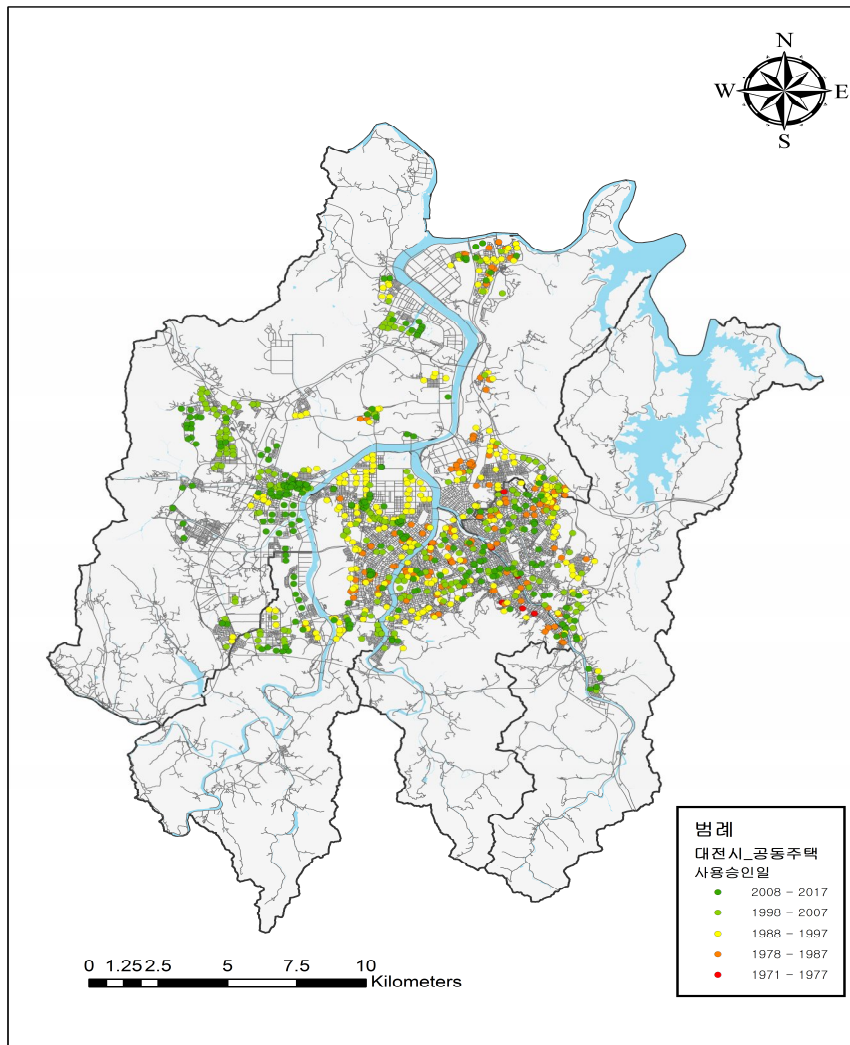
자료 : 대전시 주택정책과

표 4-17

대전시 공동주택
유지관리사업
예산투입현황

그림 4-6

대전시 공동주택
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

(6) 문화예술시설

- 문화예술시설의 종류는 총 11가지로 공연장, 영화관, 박물관, 미술관, 화랑, 도서관, 문화원, 국악원, 전수회관, 문학관, 예술창작센터로 구분됨
- 대전시 문화예술시설은 총 388개이며, 종류별로 공연장 66개, 영화관 11개, 박물관 14개, 미술관 5개, 화랑 43개, 도서관 237개, 문화원 5개, 기타 7개로 총 388개의 문화예술시설이 분포되어 있음
- 문화예술시설의 지역별 분포현황을 살펴보면 유성구 97개, 중구 87개, 서구 86개, 동구 60개, 대덕구 58개 순으로 나타남

표 4-18

대전시
문화예술시설
현황

(단위: 개)

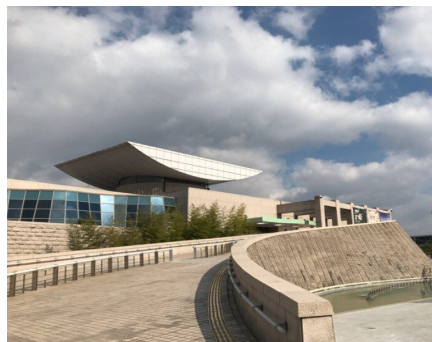
구분	합계	문화시설							
		공연장	영화관	박물관	미술관	화랑	도서관	문화원	기타
합계	388	66	11	14	5	43	237	5	7
동구	60	7	3	3	-	2	41	1	3
중구	87	17	1	1	-	14	53	1	-
서구	86	22	4	1	3	13	41	1	1
유성구	97	9	3	6	2	10	65	1	1
대덕구	58	11	-	3	-	4	37	1	2

자료 : 대전의통계(대전광역시 문화예술 시설현황 2017.12. 31기준)

기타 : 국악원, 전수회관, 문학관, 예술창작센터

그림 4-7

대전시
문화예술시설
설치 현황



- 문화예술시설의 건축물 사용승인 년도를 살펴보면 10년 이상 20년 미만 141개(36.3%), 20년 이상 30년 미만 98개(25.3%), 10년 미만 73개(18.8%), 30년 이상 40년 미만 33개(8.5%), 40년 이상 25개(6.4%), 미상 18개(4.6%) 순으로 나타남

(단위: 개, %)

사용연수		10년 미만	10년 이상~ 20년 미만	20년 이상~ 30년 미만	30년 이상~ 40년 미만	40년 이상	미상	총합
합계	개수	73	141	98	33	25	18	388
	%	18.8%	36.3%	25.3%	8.5%	6.4%	4.6%	100.0%
동구	개수	16	16	12	6	4	5	59
	%	27.1% (4.1)	27.1% (4.1)	20.3% (3.1)	10.2% (1.5)	6.8% (1.0)	8.5% (1.3)	100.0% (15.2)
중구	개수	7	20	26	14	16	5	88
	%	8.0% (1.8)	22.7% (5.2)	29.5% (6.7)	15.9% (3.6)	18.2% (4.1)	5.7% (1.3)	100.0% (22.7)
서구	개수	17	37	26	5	1	0	86
	%	19.8% (4.4)	43.0% (9.5)	30.2% (6.7)	5.8% (1.3)	1.2% (0.3)	0.0% (0.0)	100.0% (22.2)
유성구	개수	25	51	13	3	0	5	97
	%	25.8% (6.4)	52.6% (13.1)	13.4% (3.4)	3.1% (0.8)	0.0% (0.0)	5.2% (1.3)	100.0% (25.0)
대덕구	개수	8	17	21	5	4	3	58
	%	13.8% (2.1)	29.3% (4.4)	36.2% (5.4)	8.6% (1.3)	6.9% (1.0)	5.2% (0.8)	100.0% (14.9)

자료 : 대전의통계(대전광역시 문화예술 시설현황 2017.12. 31기준)

건축물사용승인 : 새움터 건축물대장

()는 대전시 전체 비율

표 4-19

대전시
문화예술시설
건축물 사용승인
연도별 현황

1. 지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

그림 4-8

대전시 공연장
노후현황도

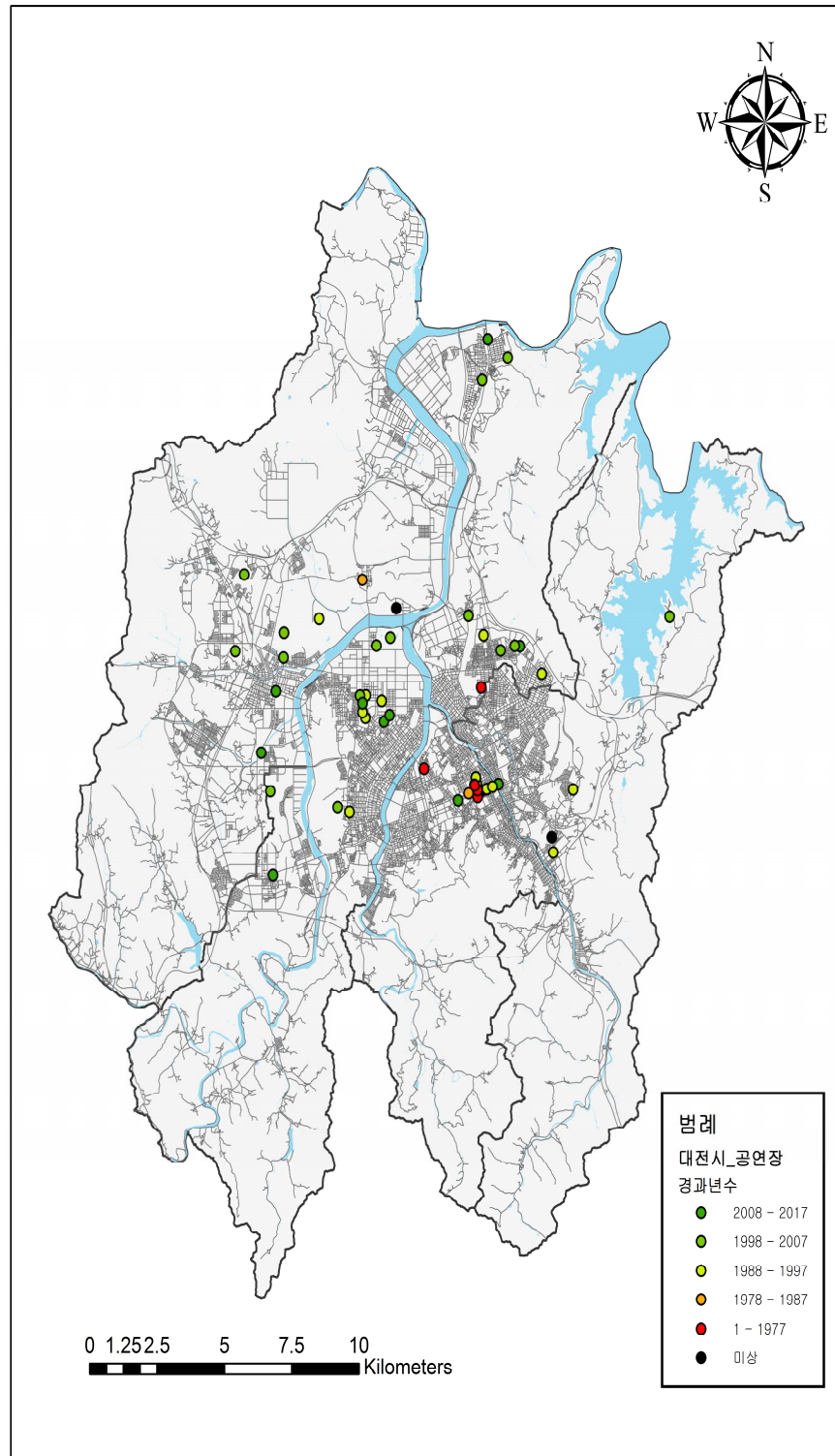
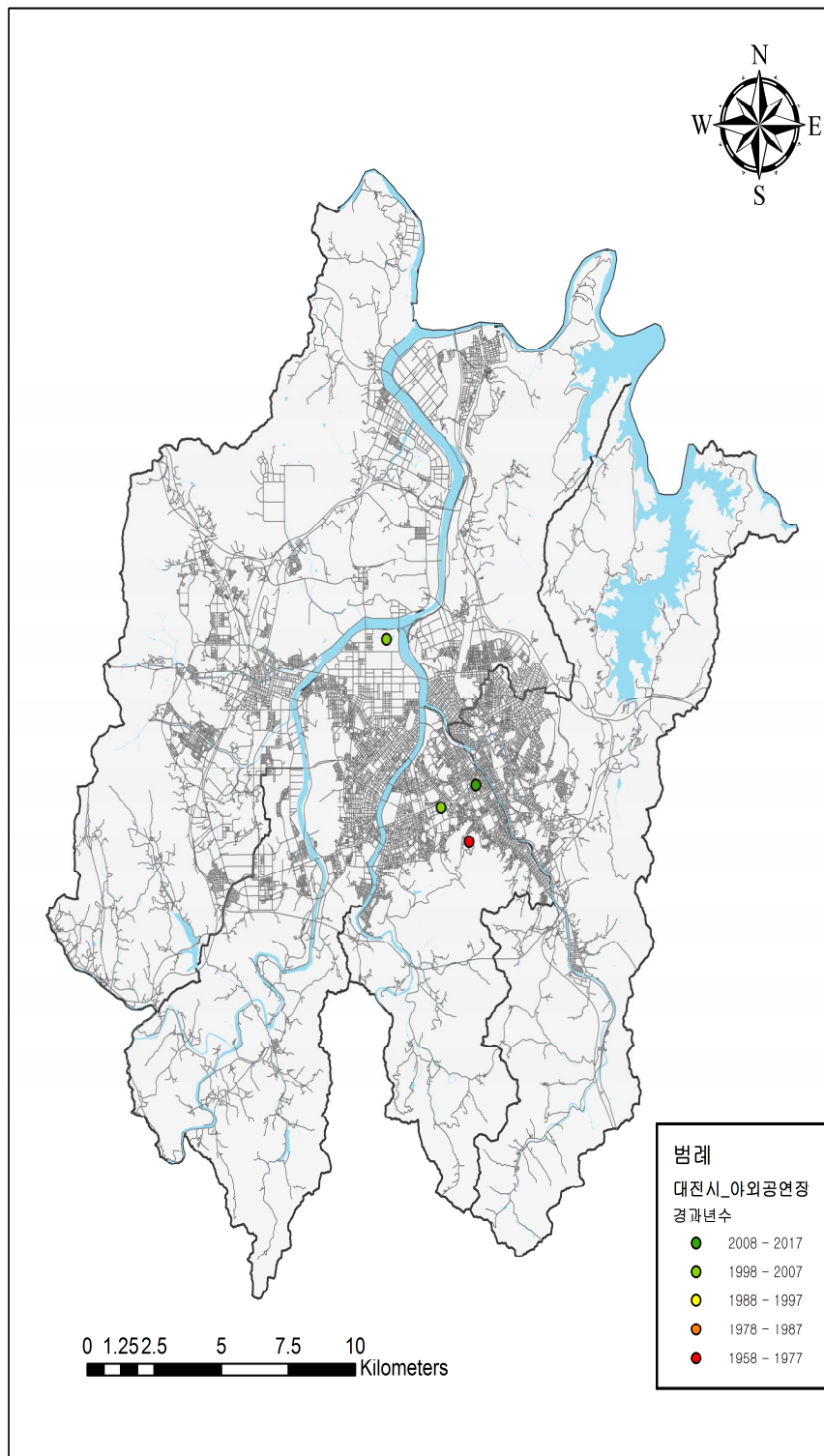


그림 4-9

대전시
야외공연장
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

그림 4-10

대전시 영화관
노후현황도

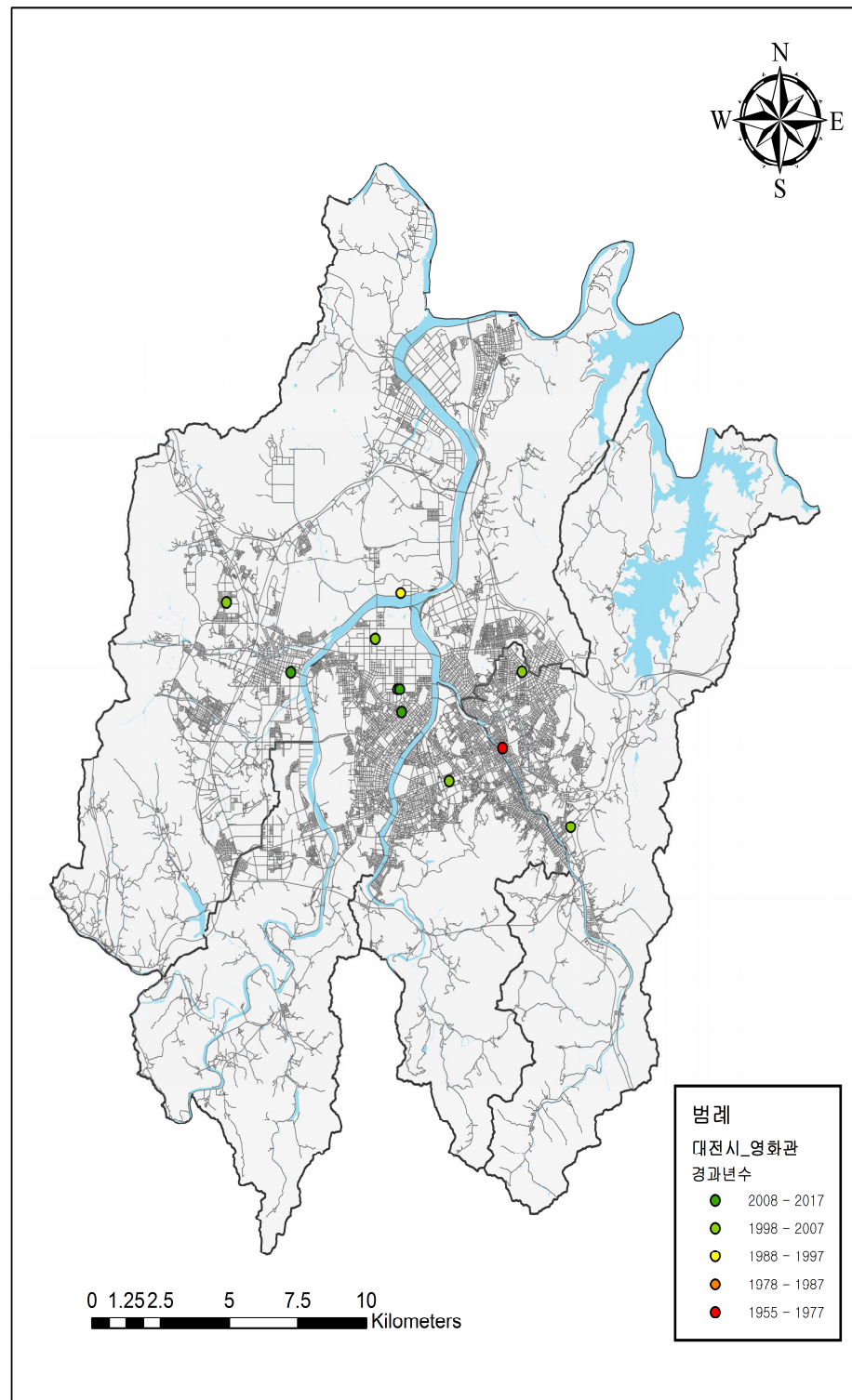
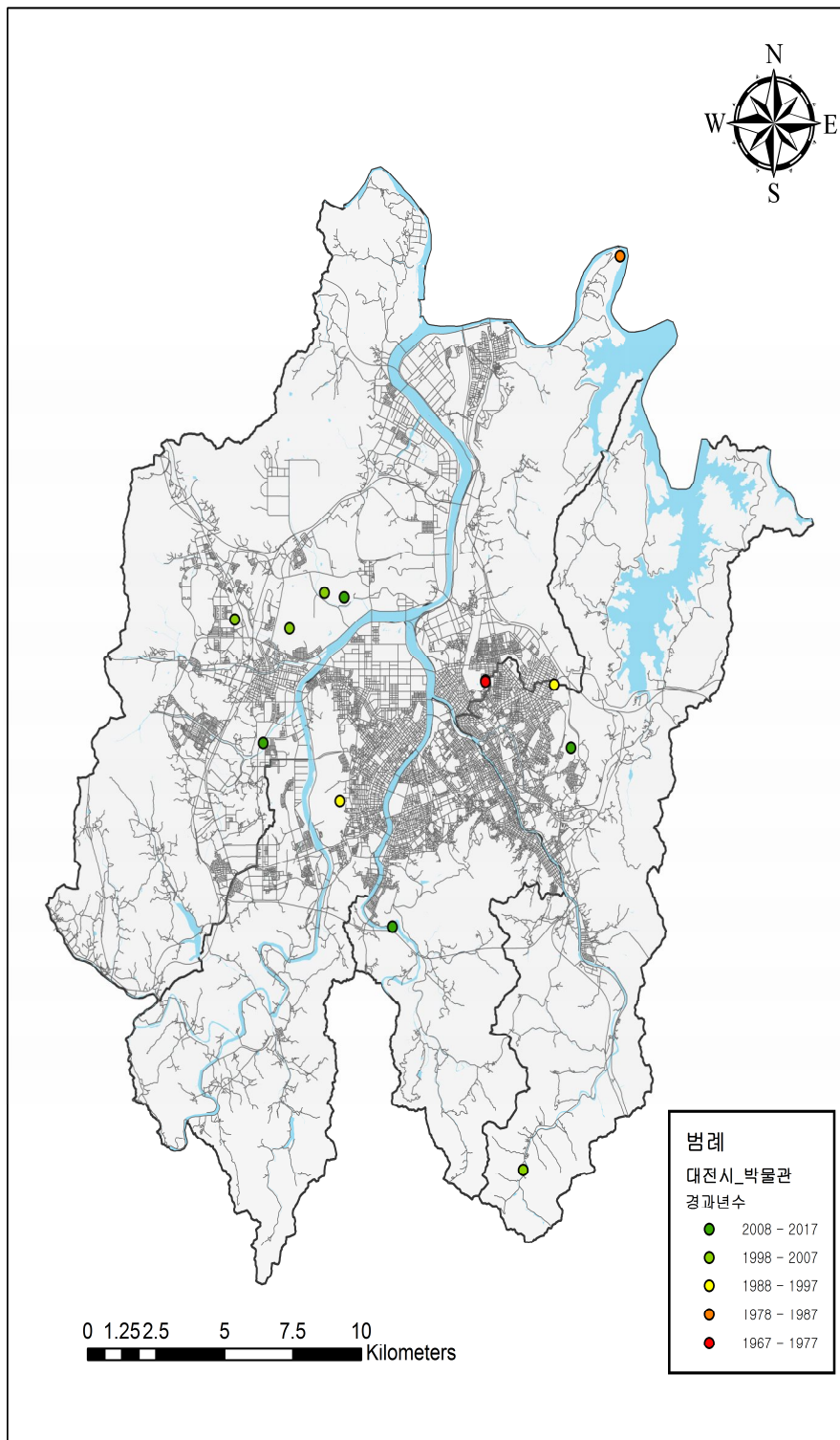


그림 4-11

대전시 박물관
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

그림 4-12

대전시 미술관
노후현황도

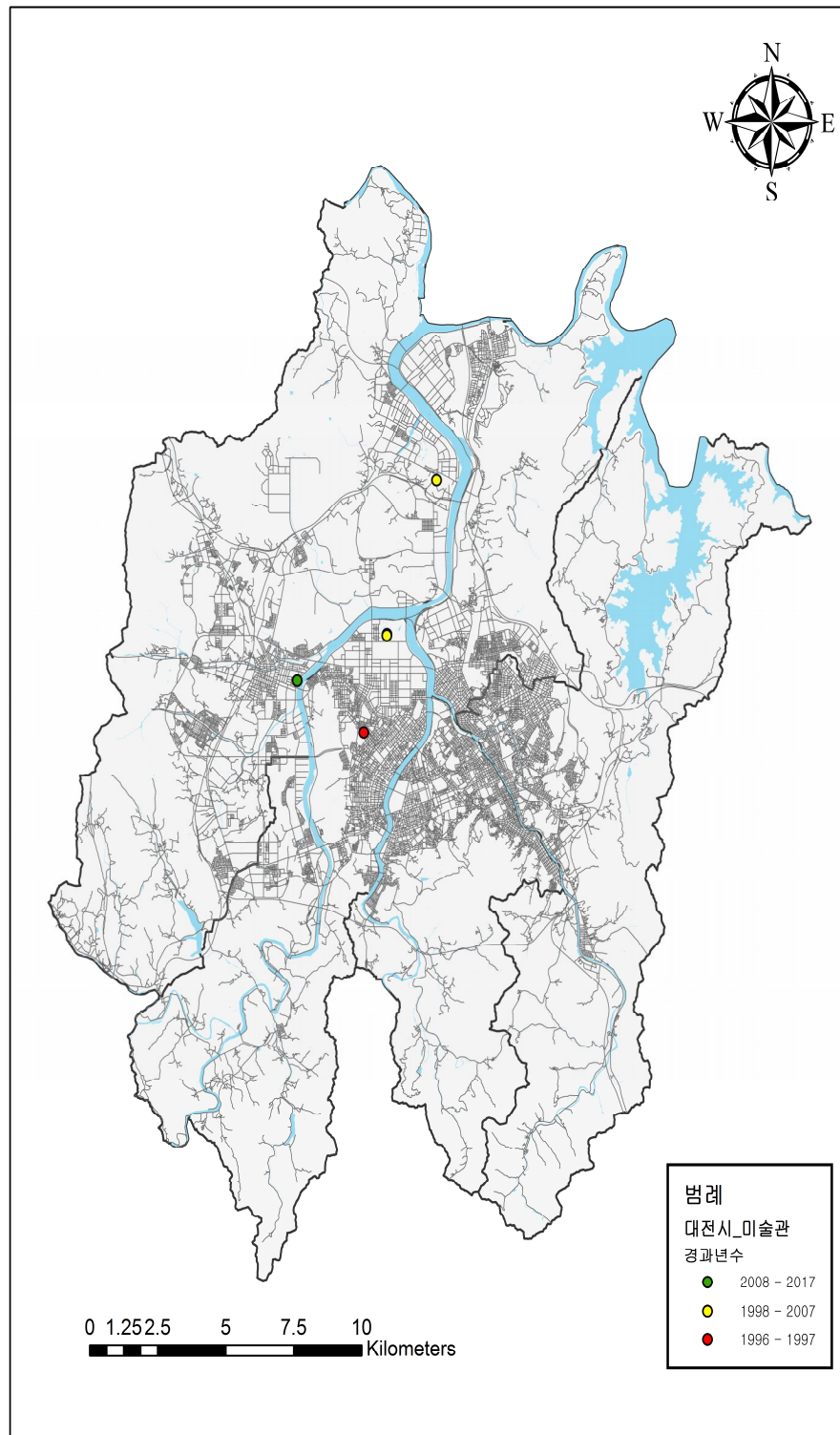
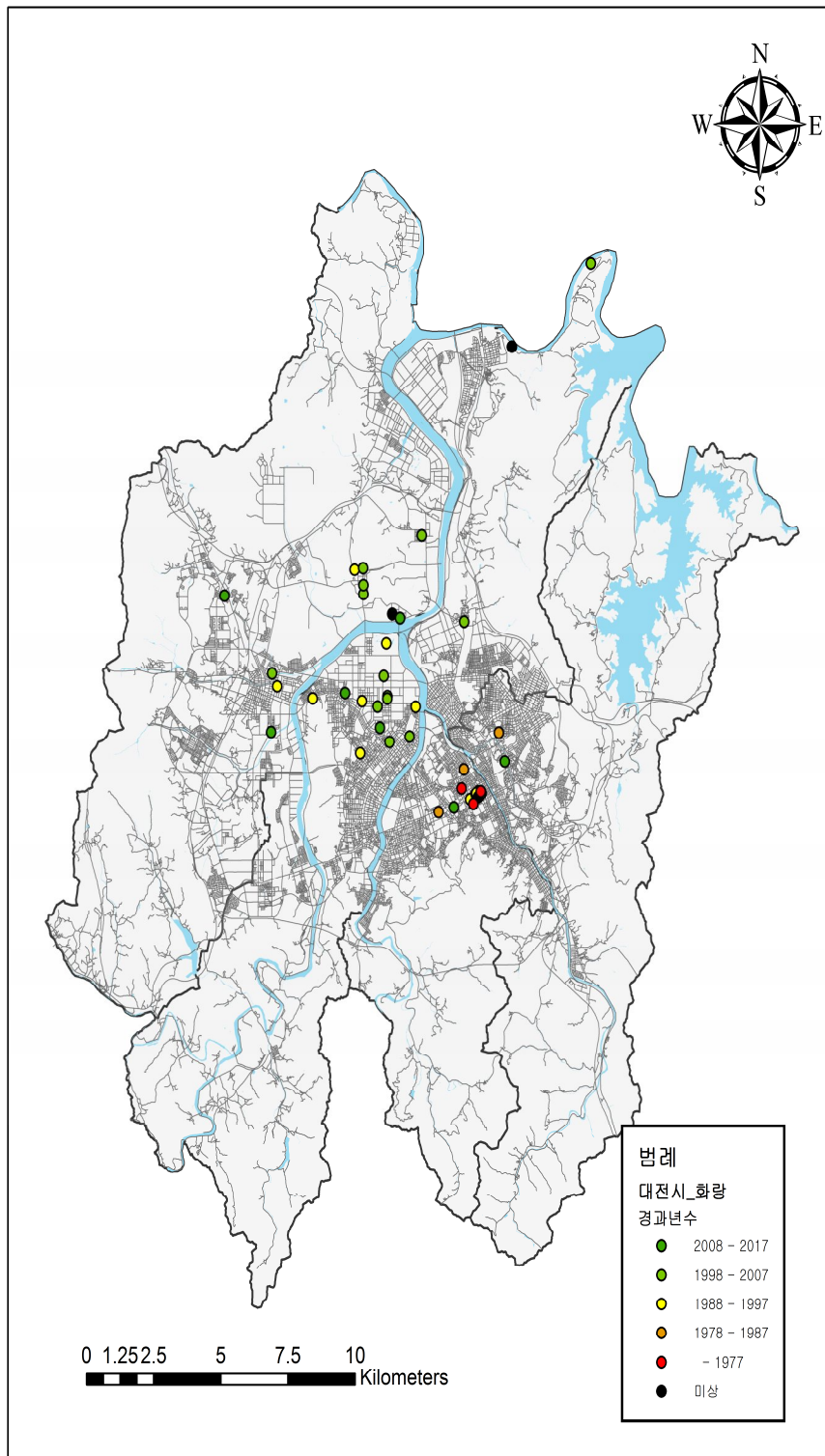


그림 4-13

대전시 화랑 노후
현황도



1. 지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

그림 4-14

대전시 도서관
노후현황도

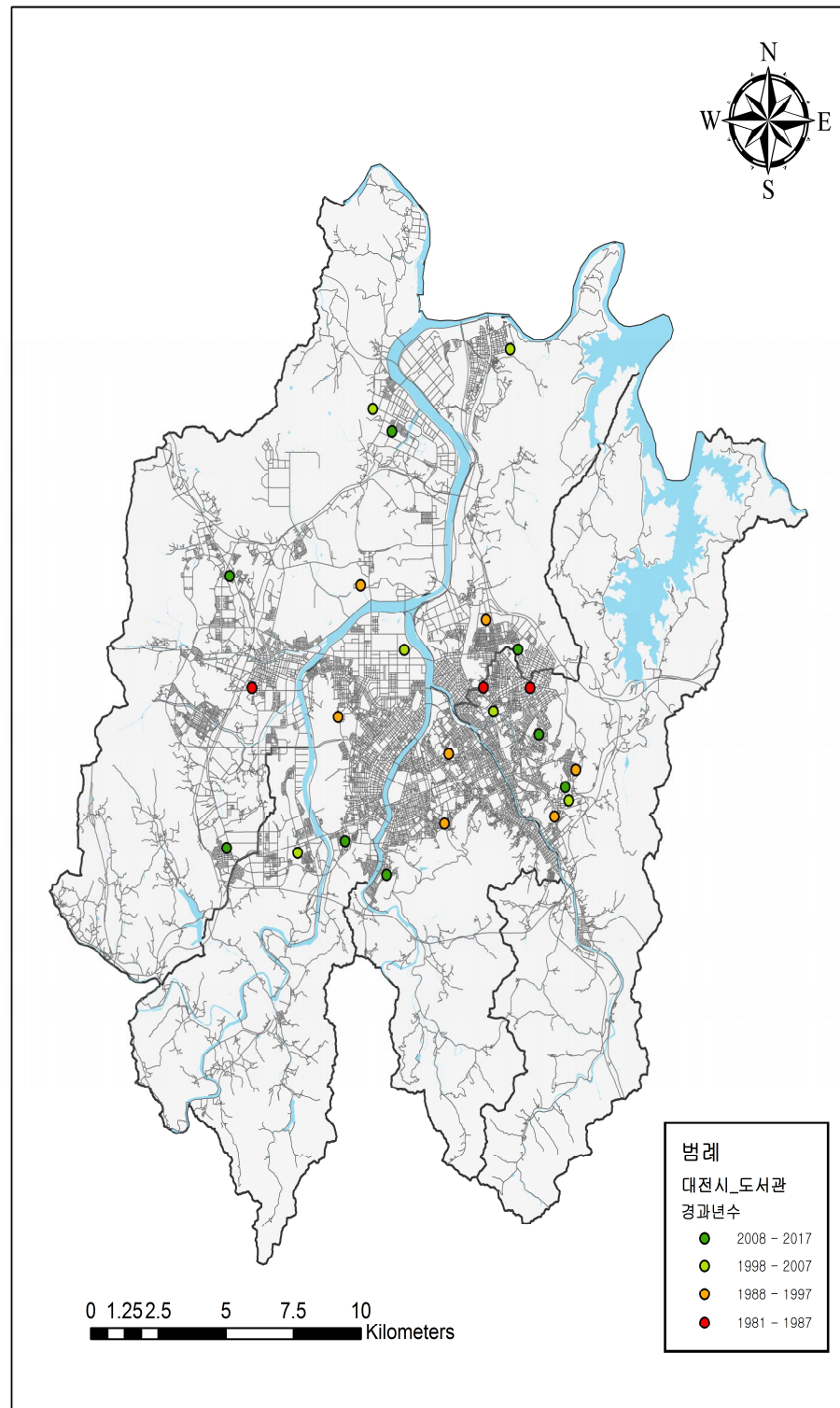
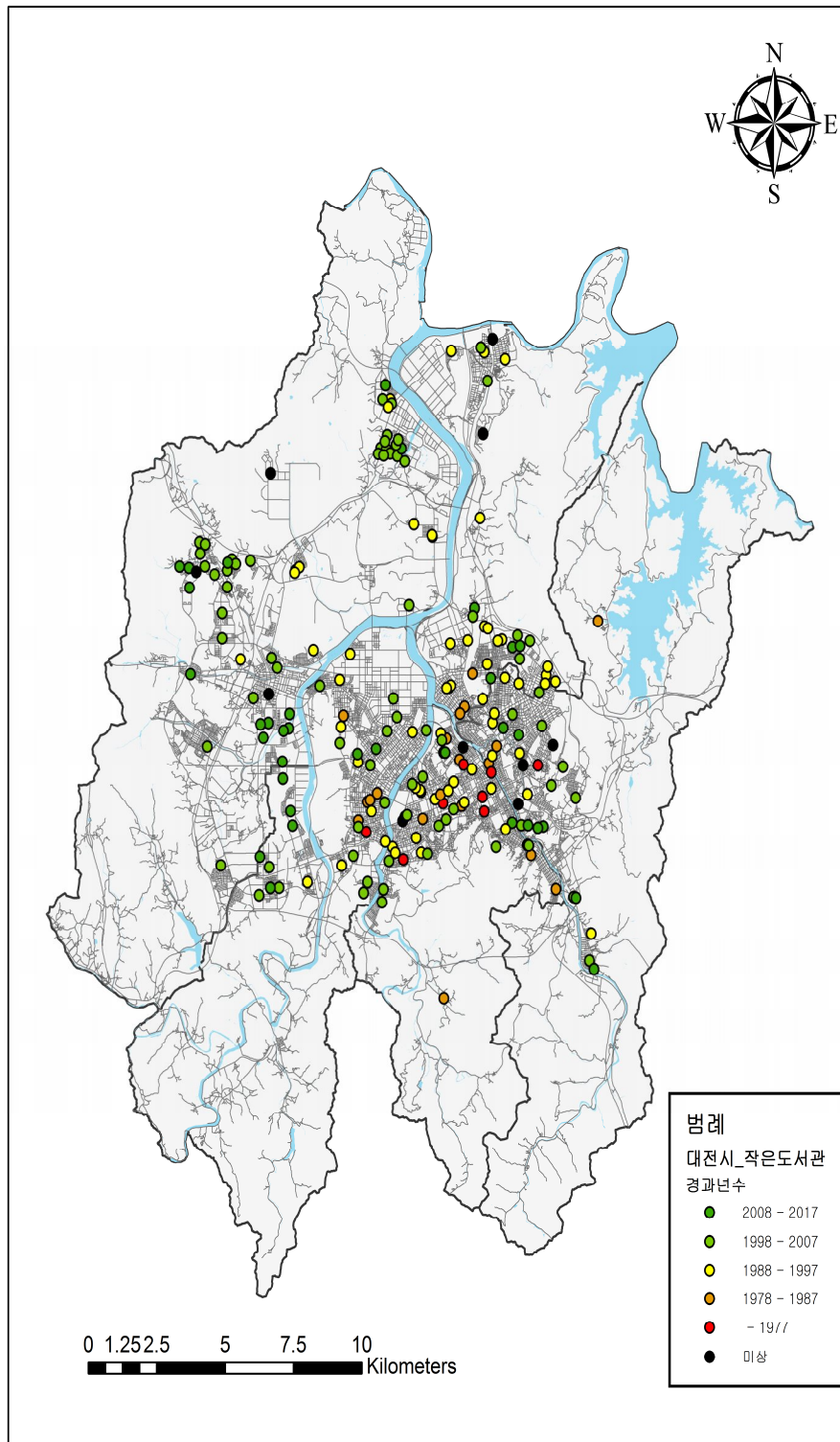


그림 4-15

대전시 작은
도서관
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

그림 4-16

대전시 문화원
노후현황도

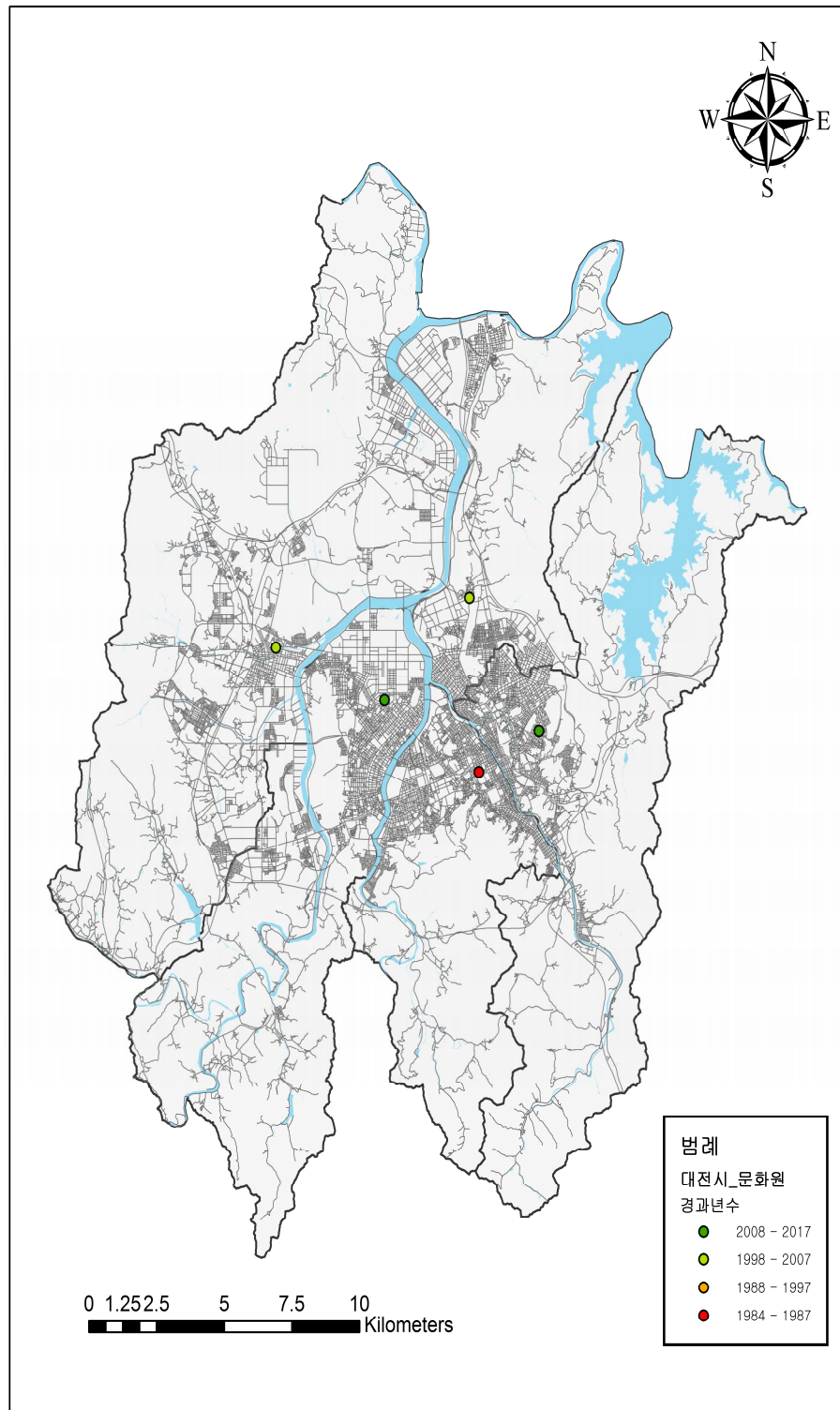
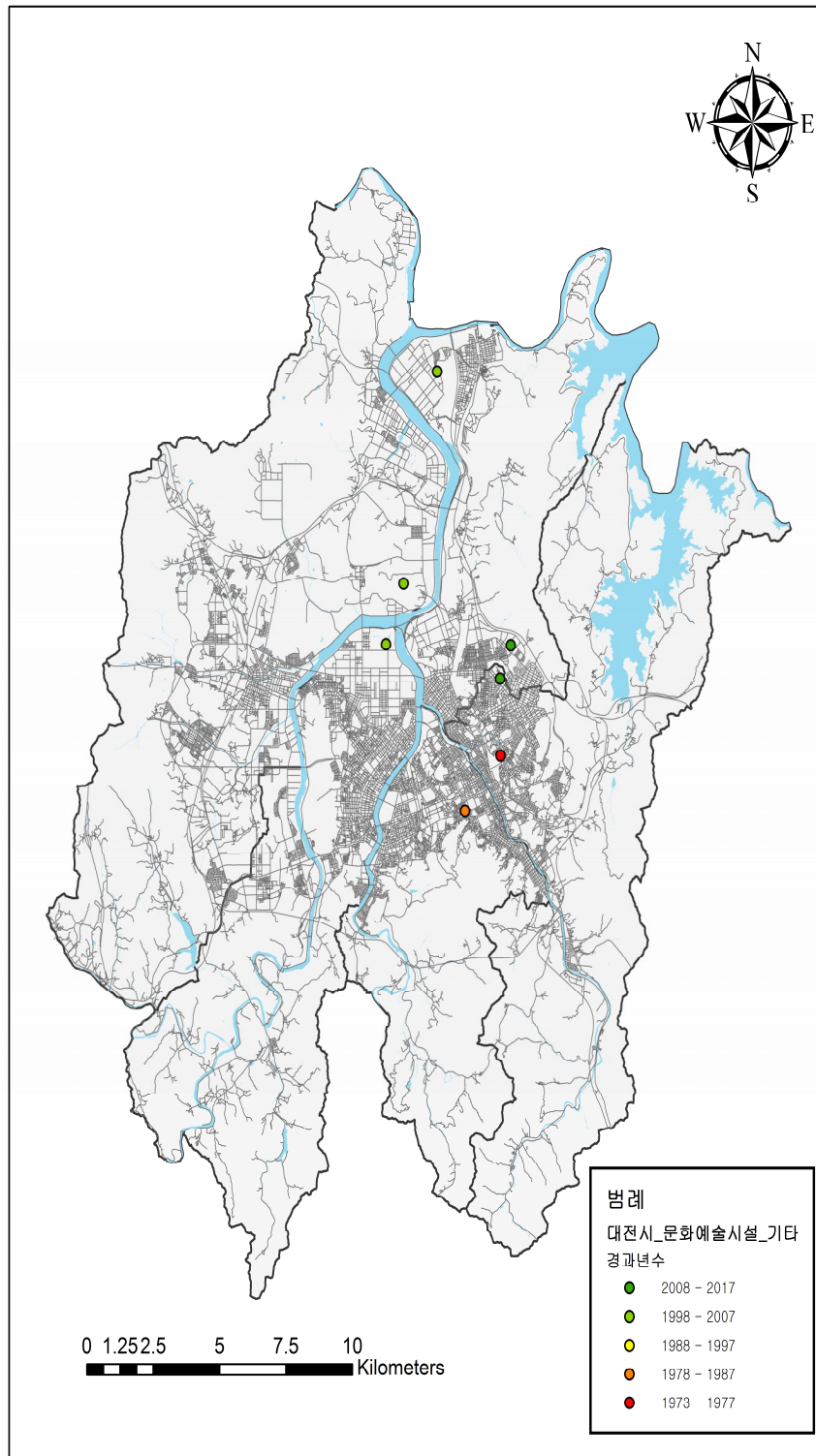


그림 4-17

대전시 기타
문화예술시설
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

(7) 전통시장

- 대전시 전통시장은 총 41개이며, 점포수는 총 7,977개로 나타남.
- 전통시장 분포를 지역별로 살펴보면 동구 16개, 중구13개, 대덕구 6개, 서구 4개, 유성구 2개 순으로 나타났으며, 구도심인 동구(16), 중구(13)가 신도심인 서구(4), 유성구(2)보다 상대적으로 많이 분포되어 있음.

(단위: 개)

표 4-20

대전시 전통시장
현황

구분	전통시장	점포수
동구	16	2,015
중구	13	1,890
서구	4	1,524
유성구	2	488
대덕구	6	2,060
합계	41	7,977

자료 : 대전시 경제정책과 (2017년도 전통시장 현황)

그림 4-18

대전시 전통시장
현대화 사업 추진
현황



- 개설연도별 현황을 살펴보면 10년 미만이 3개(7.3%), 10년 이상 20년 미만이 8개(19.5%), 20년 이상 30년 미만이 8개(19.5%), 30년 이상 40년 미만이 9개(22.0%), 40년 이상이 13개(31.7%)로 가장 많이 나타남.

(단위: 개, %)

사용연수		10년 미만	10년 이상 ~ 20년 미만	20년 이상 ~ 30년 미만	30년 이상 ~ 40년 미만	40년 이상
합계	개수	3	8	8	9	13
	%	7.3%	19.5%	19.5%	22.0%	31.7%
동구	16	2	-	1	5	8
중구	13	-	3	4	3	3
서구	4	-	1	1	1	1
유성구	2	-	1	-	-	1
대덕구	6	1	3	2	-	-

자료 : 대전시 경제정책과 (2017년도 전통시장 현황)

표 4-21

대전시
개설연도별
전통시장 현황

- 최근 2010년~17년간 대전시 전통시장 화재발생 건수는 총 6건으로 2011년 2건, 2012년 2건, 2015년 1건, 2017년 1건으로 나타남.
- 발화요인은 주로 전기적인 요인이 4건(66.7%), 화학적 1건(16.6%), 부주의 1건(16.6%)으로 나타남.

(단위: 건, 천원)

연도	계	전기적	기계적	화학적	가스 누출	교통 사고	부주의	기타	미상
2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	2	1	-	1	-	-	-	-	-
2012	2	1	-	-	-	-	1	-	-
2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2014	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015	1	1	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	1	1	-	-	-	-	-	-	-
합계	6	4	-	1	-	-	1	-	-

자료 : 발생건수(소방청 국가화재정보센터)

표 4-22

대전시 전통시장
화재발생 현황

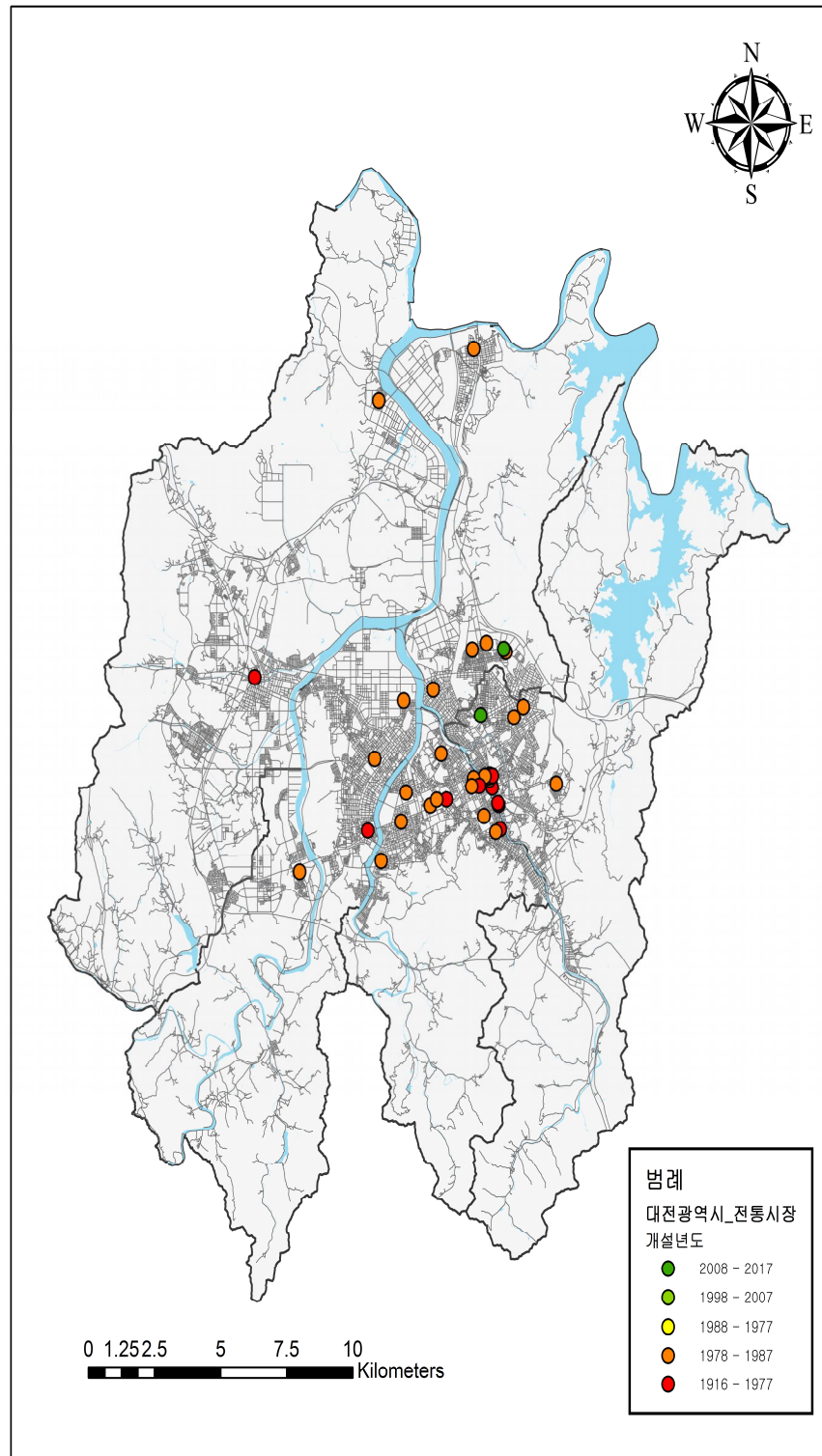
1.

지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

그림 4-19

대전시 전통시장
노후현황도



- 2017년 대전시 소방본부에서 시행한 소방본부 관리 전통시장 30개소의 화재 안전등급평가 결과 B등급 14개소, C등급 11개소, D등급 5개소 순으로 나타남.

(단위: 개소)

구분	총계	A	B	C	D	E
발생건수	30	0	14	11	5	0

자료 : 대전시소방본부(2017년도 대전시소방본부 관리 전통시장 화재안전등급)

표 4-23

대전소방본부
관리 전통시장
화재안전등급현
황(2017)

- 2010~2017년도 대전시 전통시장 시장 시설현대화 예산 현황을 살펴보면 2013년 5,494백만 원, 2014년 4,494백만 원, 2015 4,909백만 원, 2016년 3,466백만 원, 2017년 16,473백만 원으로 나타남.

(단위: 백만 원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
사업비 (백만 원)	5,494	4,494	4,909	3,466	16,473

자료 : 대전시 예산·재정(2013~2017 경제정책과, 일자리정책과 세출)

표 4-24

연차별 대전시
시장 시설현대화
예산 현황

1.

지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

(8) 재난 방재

- 2017년 기준 대전시 저수지 분포 현황을 살펴보면 총 13개소로 유성구 6개소, 동구 3개소, 대덕구 2개소, 중구 1개소, 서구 1개소 순으로 나타남.
- 대전시 우수유출저감시설은 총 26개소로 동구 1개소, 서구 8개소, 유성구 17개소가 분포되어 있으며, 중구, 대덕구의 경우 시설이 조성되어 있지 않음.

(단위: 개소, 천m³)

표 4-25

대전시
침수저감시설
(저수지, 우수지,
저류지) 설치현황

구 분	저수지		우수유출저감시설(우수지, 저류지)	
	개수	용량	개수	용량
동구	3	46	1	1.6
중구	1	232	-	-
서구	1	15	8	123.6
유성구	6	135	17	456.0
대덕구	2	19	-	-
합계	13	446.9	26	581.2

자료 : 대전광역시 재난관리과

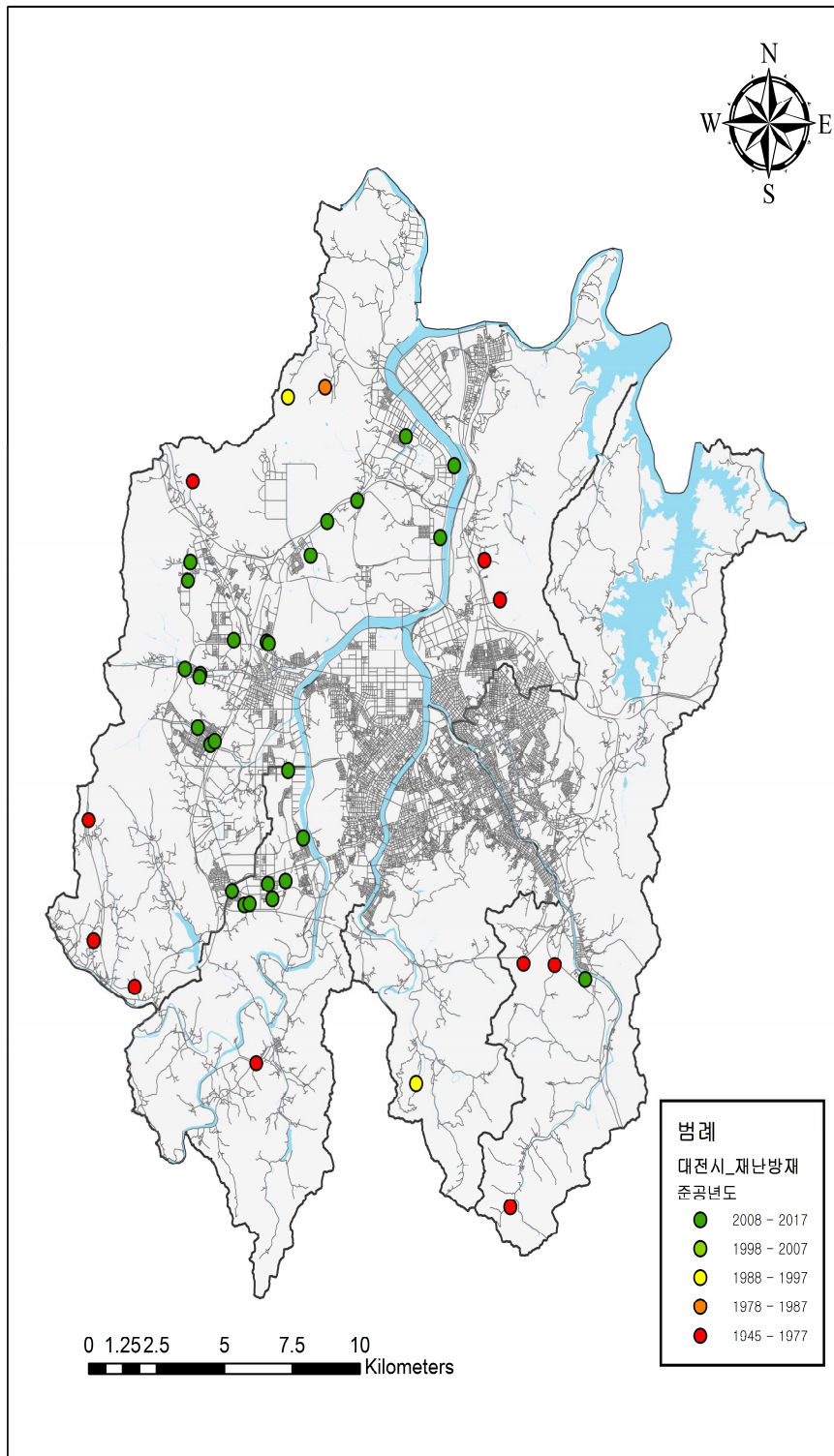
그림 4-20

대전시 저수지
현황



그림 4-21

대전시
침수저감시설
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

- 2017년 기준 사용연수 40년 이상 저수지는 대전시에 10개소이며 용량은 171,000m³으로 나타남.
- 일반적으로 거론되는 저수지의 내구연한은 50년으로 축조되는데(저수지 노후화 현황과 대응방안. 배민식) 2017년 대전시 저수지의 53.8%가 준공 후 50년 이상 지났음.

표 4-26

대전시
침수저감시설
노후시설 현황

(단위: 개소, 천m³)

구 분	저수지				우수유출저감시설(유수지, 저류지)			
	개소	20년 미만	20년 이상 40년 미만	40년 이상	개소	10년 미만	10년 이상 20년 미만	20년 이상
동구	3	-	-	3	1	1	-	-
중구	1	-	1	-	-	-	-	-
서구	1	-	-	1	8	8	-	-
유성구	6	-	2	4	17	17	-	-
대덕구	2	-	-	2	-	-	-	-
합계	13	-	3	10	26	26	-	-

자료 : 대전광역시 재난관리과

- 연도별 침수저감시설 유지보수 예산을 살펴보면 2013년 91백만 원, 2014년 25백만 원, 2015년 25백만 원, 2016 37백만 원, 2017년 645백만 원 으로 집행됨.

표 4-27

대전시
침수저감시설
유지보수 예산
편성 추이

(단위: 백만 원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
저수지	66	0	0	17	625
우수유출저감시설	25	25	25	2	2
합계	91	25	25	37	645

자료 : 대전시 재난관리과

- 대전시 연차별 풍수해 피해 현황을 살펴보면 2011년 이후 사망 및 실종, 이

재민 발생건수가 없으며, 2016년도 호우에 의한 피해 370백만 원이 발생한 것으로 나타남.

(단위: 인, 백만 원)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
사망 및 실종(인)	-	1	-	-	-	-	-
이재민(인)	-	119	50	-	-	-	-
피해액(백만 원)	-	3,507	346	-	-	-	370

자료 : 대전광역시 풍수해저감종합계획, 국민안전처 통계연보

표 4-28

대전시 풍수해
피해 현황

1. 지역 인프라 실태

1.

지역 인프라 실태

(9) 소방시설

- 2017년 기준 대전시 소방시설(소방서 및 119안전센터)은 대전소방본부 산하 5개(동부, 중부, 서부, 남부, 북부)의 소방서로 이루어져 있으며 소방서 포함 총 26개의 119안전센터가 분포되어 있음.
- 119안전센터의 지역별 분포는 서구 6개소, 유성구 6개소, 동구 5개소, 대덕구 5개소, 중구 4개소로 되어 있음.
- 소방시설(소방서 및 119안전센터)의 사용 연수별 현황을 살펴보면 20년 이상 30년 미만의 소방서가 12개소로 가장 많이 나타났으며, 10년 미만이 7개소, 30년 이상 40년 미만 5개소, 10년 이상 20년 미만 2개소 순으로 나타남.

표 4-29

대전시 소방관서
건물현황
(2017년 기준)

(단위: 개소)

사용연수	합계	10년 미만	10년이상 ~ 20년미만	20년이상 ~ 30년미만	30년이상 ~ 40년미만
개소 (총동대비비율)	26	7	2	12	5
동구	5	1	-	3	1
중구	4	1	-	1	2
서구	6	2	1	2	1
유성구	6	2	-	4	-
대덕구	5	1	1	2	1

자료 : 대전소방본부

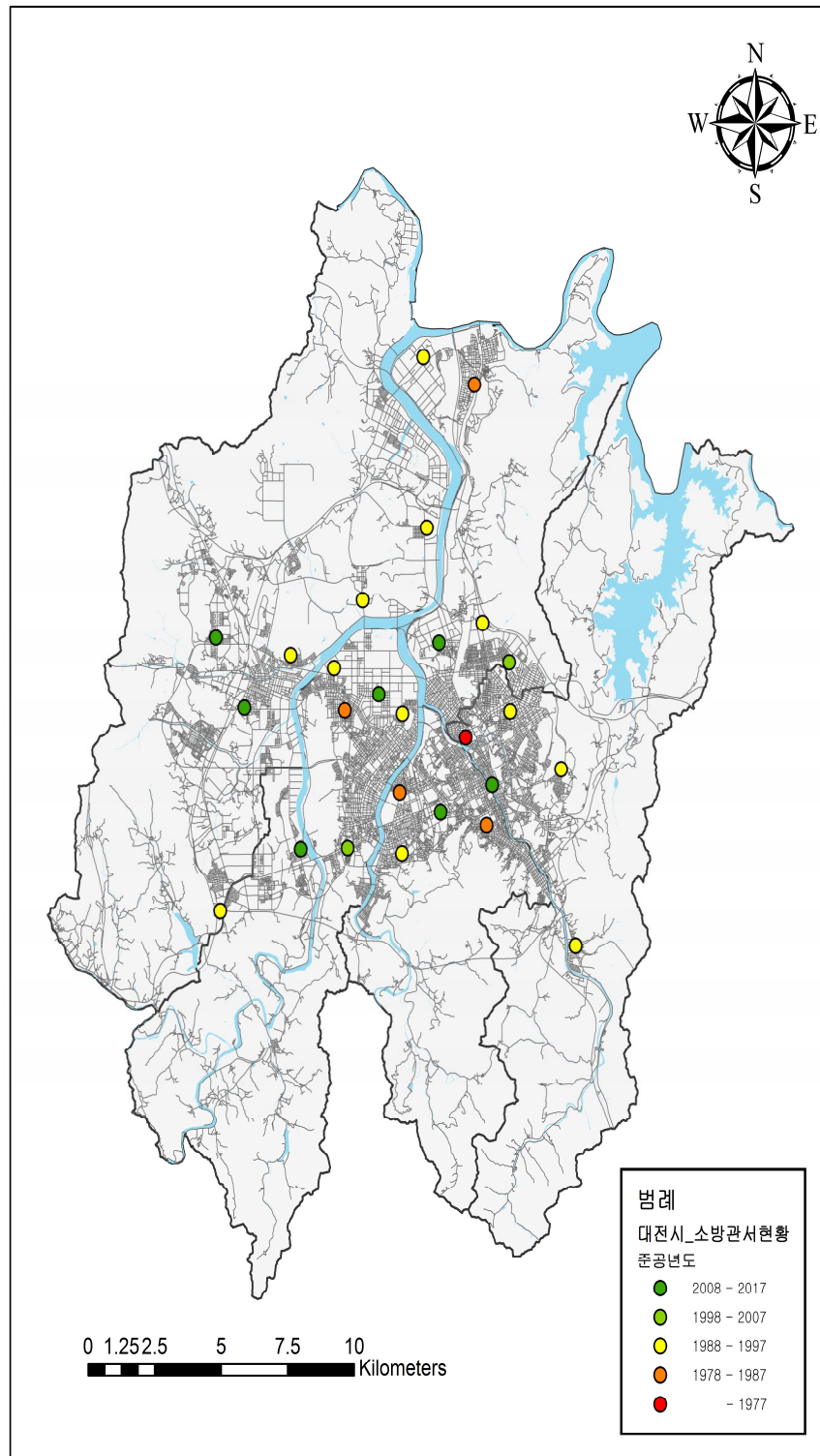
그림 4-22

대전시 주요
소방서 시설 현황



그림 4-23

대전시 소방관서
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

- 2010년도 이후 대전시 소방시설(소방관서) 신·개축 사업 건수는 총 10건이며, 총 사업비는 41,396백만 원으로 나타남.
- 2009년부터 2017년 사이에 총 4개소의 소방관서가 건립되었으며 총 사업비는 10,242백만 원으로 나타남.
- 아직 완료되지 않은 사업은 총 4건이며 총 사업비는 31,154백만 원으로 계획됨.

표 4-30

대전시 소방관서
신·개축 사업
현황

(단위 : m², 백만 원)

사업명	사업기간	규모	부지	총사업비
대화119안전센터 건립공사	2011.01.01 ~ 12.07.31	지하1/지상3층	750m ²	1,506
둔산119안전센터 건립공사	2012.11.29 ~ 13.10.24	지하1/지상3층	820m ²	1,926
구암119안전센터 건립공사	2014.12.30 ~ 16.01.23	지상3층	1,288.14m ²	3,129
구암119안전센터 건립공사 (기계·전기·통신·소방)	2015.02.25 ~ 16.01.30	지상3층	1,288.14m ²	988
가수원119안전센터 건립공사	2016.12.12 ~ 17.09.13	지하PT/지상3층	1,337.9m ²	1,875
가수원119안전센터 건립공사 (기계·전기·통신·소방)	2016.12.12 ~ 17.10.07	지하PT/지상3층	1,337.9m ²	818
중부소방서	2014.10.11 ~ 18.11.30	지하1/지상4층	3,603.0m ²	20,861
119특수구조단	2016.09.01 ~ 18.10.31	지상2층	6,629m ²	3,592
태평119안전센터	2017.01.01 ~ 18.12.31	지상3층	718m ²	3,558
덕암119안전센터	2017.01.01 ~ 18.12.31	지하층/지상3층	876m ²	3,143

자료 : 소방안전본부 소방정책과, 소방행정과

(10) 산업단지

- 2017년 기준 대전시 산업단지는 총 4개로 국가산업단지 1개, 일반산업단지 3개가 조성되어 있고 일반산업단지 중 하소친환경 일반산업단지 조성 중, 평촌 일반산업단지 미개발 상태임.
- 국가산업단지인 대덕연구개발특구의 면적이 67,809천㎡로 대전지역 전체 산업단지의 97.7%를 차지함.
- 대덕연구개발특구(3,4단지), 대전산업단지(1,2단지)가 사용연수 20년 이상으로 노후산업단지로 분류됨.

(단위: 년, 천㎡, 개, 명)

구분	단지명		상태	조성기간	면적(천㎡)
국가	대덕연구개발특구	대덕특구	조성중	2001 ~	60,426
		대덕산업단지	3단지	완료	1990 ~ 92
			4단지	완료	1991 ~ 98
		DTV	완료	2001 ~ 09	4,270
일반	대전산업단지	1단지	완료	1969 ~ 73	479
		2단지	완료	1975 ~ 79	777
	하소친환경 일반산업단지		조성중	-	-
	평촌 일반산업단지		미개발	-	-
	합계		-	-	69,065

자료 : 대전시 과학경제국 기업지원과 (대전의 통계 2016)

표 4-31

대전시 산업단지
현황



그림 4-24

대전시 신규 산업
단지 조성 조감도

1.

지역 인프라
실태

1.

지역 인프라 실태

표 4-32

대전시 산업단지
토지이용 현황

(단위: 천㎡)

단지별			계	산업용지	지원용지	공공용지	녹지구역	주거지역	기 타
대덕 연구 개발 특구	대덕특구		60,426	1,330	672	271	41,602	2,602	13,949
	대덕 산업 단지	3단지	1,234	847	47	286	54	-	-
		4단지	1,879	1,329	131	313	76	30	-
	DTV		4,270	1,335	588	1,090	597	660	-
	소계		67,809	4,841	1,438	1,960	42,329	3,292	13,949
대전 산업 단지	1단지		479	333	17	129	-	-	-
	2단지		777	644	40	93	-	-	-
합계			69,065	5,818	1,495	2,182	42,329	3,292	13,949

자료 : 대전시 과학경제국 기업지원과 (2016년 1분기 산업단지현황 조사서)

- 대전지역 산업단지의 입주업체 현황을 살펴보면 총 등록업체 수는 1,380개, 가동업체 1,264개이며, 가동율은 99.0%로 나타남.
- 2016년 1분기 총 근로자수는 31,249명이며, 생산액 38,276억 원, 수출액 1,026.9백만 달러로 집계됨.

표 4-33

산업단지별
입주업체 현황

(단위: 개사, 명, 억 원, 백만 불)

단지별			등록 업체	가동 업체	가동율 (%)	근로자	생산액(억원)		수출액(백만불)	
							분기	누계	분기	누계
대덕 연구 개발 특구	대덕 산업 단지	3단지	103	100	99.0	5,553	5,647	5,647	183.5	183.5
		4단지	197	196	100	6,732	13,162	13,162	360.1	360.1
	DTV		875	773	100	15,170	10,902	10,902	339.1	339.1
	소계		205	195	99.7	3,794	8,565	8,565	144.2	144.2
대전 산업 단지	1단지		110	102	95.3	1,530	1,298	1,298	48.4	48.4
	2단지		95	93	97.9	2,264	7,267	7,267	95.8	95.8
합계			1,380	1,264	99.4	31,249	38,276	38,276	1,026.9	1,026.9

자료 : 대전시 과학경제국 기업지원과 (2016년 1분기 산업단지현황 조사서)

(11) 교육시설

- 2018년 3월 기준 대전시 학교시설 현황을 살펴보면 1,542동으로 유치원 10동(0.6%), 초등학교 687동(44.6%), 중학교 414동(26.8%), 고등학교 407동(26.4%), 특수학교 24동(1.6%)으로 나타남.
- 지역별 학교시설 분포는 서구 397동(25.7%), 중구 335동(21.7%), 유성구 323동(20.9%), 동구 244동(15.8%), 대덕구 243동(15.8%) 순으로 나타남.

(단위: 동, %)

구분	총계	유치원	초등학교	중학교	고등학교	특수학교
전체	1,542 (100.0%)	10 (0.6%)	687 (44.6%)	414 (26.8%)	407 (26.4%)	24 (1.6%)
동구	244 (15.8%)	3	86	69	77	9
중구	335 (21.7%)	3	153	65	114	-
서구	397 (25.7%)	1	172	133	85	6
유성구	323 (20.9%)	3	135	72	112	1
대덕구	243 (15.8%)	-	141	75	19	8

자료 : 대전시교육청 시설과

표 4-34

대전시 학교시설
현황



그림 4-25

대전시 교육시설
설치 현황

- 연차별 학교시설 노후현황을 살펴보면 10년 미만 523동(33.9%), 10년 이상 20년 미만 408동(26.5%), 20년 이상 30년 미만 311동(20.2%), 30년 이상

1.

지역 인프라
실태

1. 지역 인프라 실태

표 4-35

대전시 학교시설
노후현황

40년 미만 184동(11.9%), 40년 이상 50년 미만 102동(6.6%), 50년 이상 14동(0.9%)순으로 나타남.

(단위: 동, %)

사용 연수	합계	10년 미만	10년이상~20년미만	20년이상~30년미만	30년이상~40년미만	40년이상~50년미만	50년이상
건물동수 (%)	1542 (100.0%)	523 (33.9%)	408 (26.5%)	311 (20.2%)	184 (11.9%)	102 (6.6%)	14 (0.9%)

자료 : 대전시교육청 시설과

- 대전시 학교시설 안전평가현황을 살펴보면 A등급 665동(43.1%), B등급 809동(52.5%), C등급 67동(4.3%), D등급 1동(0.1%)로 나타남.

(단위: 동, %)

구분	합계	A등급	B등급	C등급	D등급	E등급
건물동수 (%)	1542 (100.0%)	665 (43.1%)	809 (52.5%)	67 (4.3%)	1 (0.1%)	-

자료 : 대전시교육청 시설과

- 대전시 학생안전사고 발생현황을 살펴보면 2010년도부터 2016년도 까지 학생안전사고가 꾸준히 증가하다가 2017년에 약간 감소하였음 .
- 2017년 2,488건으로 2010년(1,723건) 대비 약 44% 증가한 추세를 보임.

(단위: 건)

표 4-37

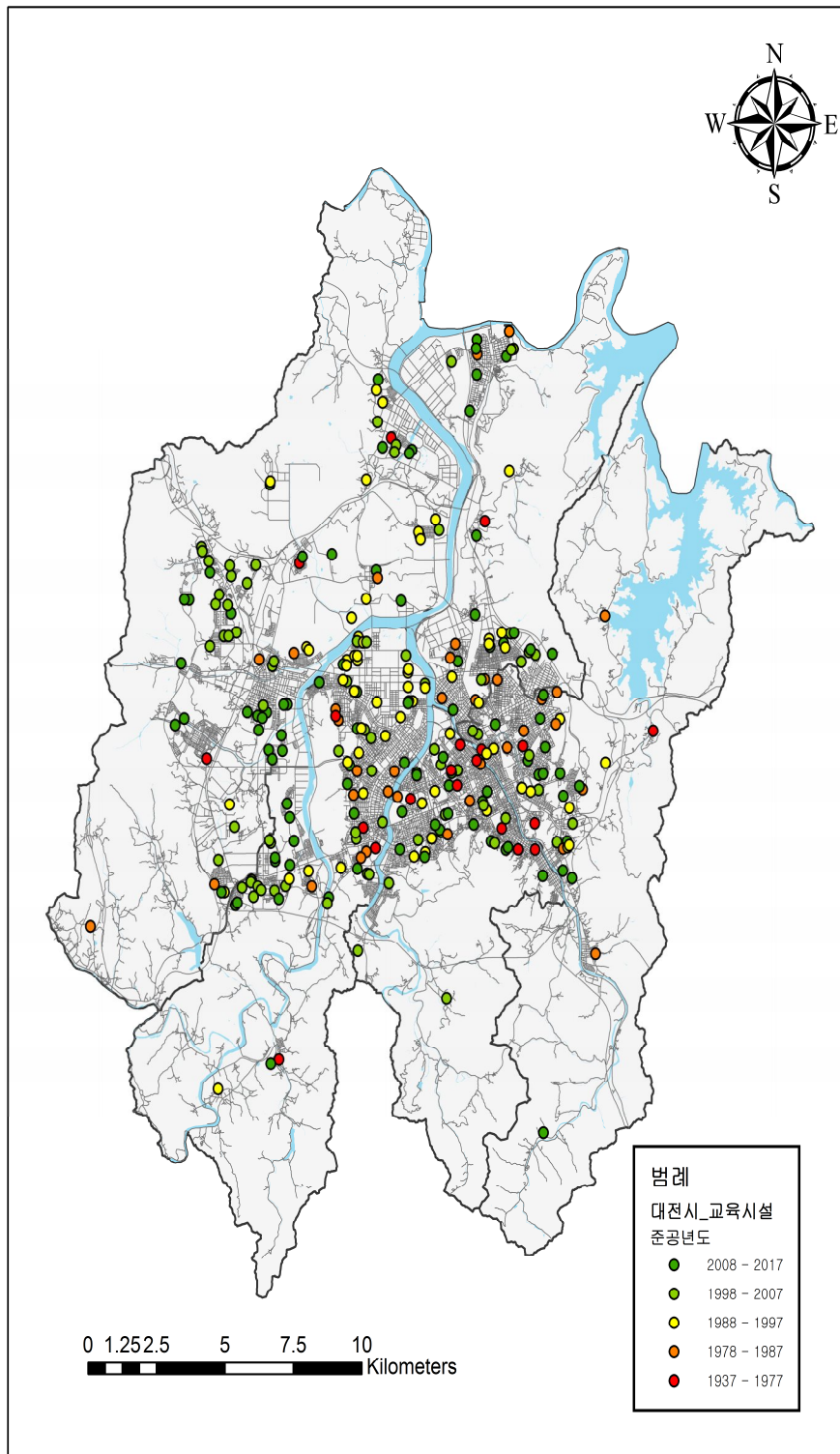
대전시
학생안전사고
현황

연도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
발생건수	1,723	1,822	2,057	2,191	2,371	2,498	2,505	2,488

자료 : 대전시교육청 안전총괄과

그림 4-26

대전시 학교시설
노후현황도



1. 지역 인프라 실태

1. 지역 인프라 실태

- 대전시 학교시설 유지 보수 관련 사업 집행 예산 현황을 살펴보면 2012년 54,618백만 원에서 2017년 150,036백만 원으로 95,418백만 원 증가함.
- 2017년 기준 학교별 예산 현황은 초등학교 58,978백만 원(39.3%), 고등학교 56,561백만 원(37.7%), 중학교 30,453백만 원(20.3%)순으로 나타남.

(단위: 백만 원)

표 4-38

대전시 학교시설
유지보수사업
집행 예산 추이

구분		2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
연도별 예산		54,618	41,525	24,033	43,294	74,125	150,036
학교별	초등	23,875	17,306	4,851	14,242	29,879	58,978
	중학	12,525	8,022	2,765	7,357	12,688	30,453
	고교	16,962	13,821	11,445	18,174	24,728	56,561
예산별	본예산	34,570	17,594	10,591	18,546	34,125	67,221
	추경예산	20,048	23,930	13,441	24,748	39,999	82,814
	특별교부금	3,534	4,310	4,580	3,342	2,118	10,795
	도지원금	-	-	-	-	-	2,000
	예비비	-	-	300	-	-	3,700

자료 : 교육청 교육시설과

* 학교시설유지보수사업: 학교교육환경개선사업을 대상으로 자료 작성

* 학교별예산 중 유치원, 특수학교, 기관 및 기타사업은 제외

* 특별교부금, 시지원금, 예비비예산은 본예산, 추경예산과 별도로 분리 작성

2. 진단결과 요약 및 시사점

(1) 진단결과 요약

1) 상수도

- 사용년수가 20년 이상된 수도관인 경년관의 비율은 2010년 16.4%에서 2017년 31.7%로 늘어나, 노후화가 진전되고 있음. 사용년수별로도 21~25년 647.8km(16.7%), 16~20년 613.1km(15.9%), 6~10년 452.7km(11.8%), 26~30년 378.8km(9.8%), 30년 이상 261.3km(6.7%)임.
- 이에 따라서 유지관리 관련 예산은 지속적으로 증가하고 있는 상황으로 이에 대한 대응책 마련이 시급한 상황임.
- 이러한 가운데, 중기지방재정계획 상 상수도 특별회계의 주요 투자사업 예산은 노후관 개량사업으로 비중은 여전히 낮은 상황.

2) 하수도

- 하수관 설치는 지속적으로 증가하고 있으며, 이에 따라서 사용년수가 20년 이상된 노후하수관의 비중도 지속적으로 커지고 있음. 20년 이상 하수관은 전체 3,567km 중 2,296km로서 비중은 64.4%를 차지하고 있음.
- 이에 따라서 하수관로 정비사업 예산은 지속적으로 증가하고 있는 상황임. 특히, 최근 6년간 318%나 예산 비중이 증가하고 있는 상황
- 2018~2022년 중기지방재정계획 상 주요 하수도 관련 투자사업의 기투자 금액 비중이 25% 수준인 바, 향후 꾸준한 예산 투입이 필요한 상황. 트강, 긴급 노후하수관로 정비사업에 대한 예산이 2018년에서 2020년 사이에 대부분 편성이 되어 있다는 점에서 예정된 대로 투입되지 않을 경우, 사업이 지연될 가능성이 높음.

2. 진단결과 요약 및 시사점

3) 교량

- 교량의 설치년도 현황을 보면, 1980~1989년 40개소, 1971~1979년 31개소, 1970년 이전 18개소 순으로 많은 비중을 차지하고 있는바, 교량의 성능 개선 투자가 필요한 상황
- 유지보수를 위한 예산편성을 보면 전체 교량 관련 사업비 중에서 최근 5년동안 연평균 27.2%를 차지하였음. 다만, 2016년 596억원이 집중 투자 된 이후 2017년 다시 축소되고 있으나, 교량의 설치년도 상 유지보수의 필요성이 증대될 것으로 예측되는 바, 예산 감소는 우려됨.

4) 도로

- 대전시의 도로 수요는 여전히 지속적으로 증가하고 있음. 특히, 2016년에서 2017년 사이에 전체 증가분 5,327.7km² 중 3,269.9km²나 증가하였는 바, 지속적으로 도로 확장 및 신설 필요성이 증가하고 있음.
- 포장도로 관리 예산은 지속적으로 증가하고 있는 바, 2017년에는 380억까지 증가한 상황. 특히, 최근 증가세가 매우 빠르게 나타나고 있는바, 도로의 포장도로 관련 정비에 대한 예산 소요가 증가하고 있음을 의미

5) 공동주택

- 대전시 전체 공동임대주택 중 20년 이상 30년 미만 주택은 243동(27.5%), 30년 이상 40년 미만 140동(15.8%) 등 전체 공동주택의 43.3%를 차지하고 있는 상황
- 이에 따라 공공임대주택 유지관리사업 예산은 지속적으로 증가하고 있는 바, 2016년 6.2억원에서 2017년 21.2억원으로 크게 증가하였음.

6) 문화예술시설

- 문화예술시설은 지역별로 매우 차등적으로 분포하고 있는바, 유성구, 중구와 서구에 집중적으로 분포되어 있음.
- 특히, 중구지역의 경우, 40년 이상된 시설이 16개시설로 18.2%를 차지하고 있으며, 30년 이상~40년 미만 시설물도 전체의 15.9%로서 중구지역에 노후 문화예술시설이 집중 위치해 있음.

7) 전통시장

- 대전시 전통시장의 수는 41개로서 동구와 중구 지역에 29개소가 있어 집중적으로 배치되어 있음.
- 이중에서도 동구와 중구지역에 소재한 전통시장 중 11개소가 40년 이상되어 노후된 전통시장이 많이 소재해 있음.
- 이에 따라 전통시장의 화재발생 사건은 계속되고 있는데, 주로 전기적인 요인에 의해 발생되고 있는 상황. 특히, 2017년 전통시장 30개소에 대한 화재안전점검결과 C등급이 11개소, D등급이 5개소로서 50% 이상이 하위 등급을 받았음.
- 이러한 가운데 전통시장 현대화 사업의 예산은 지속적으로 축소되고 있어 대응이 필요한 상황

8) 재난방재

- 대전시 우수유출저감시설 총 26개소가 유성구(17개소)와 서구(8개소) 등에 집중 분포되어 있는 반면, 중구, 대덕구의 경우에는 시설이 조성되어 있지 않음.

- 2017년 기준 사용연수 40년 이상 저수지는 대전시에 10개소이며 용량은 171,000m³으로 나타남. 조성시설 중 저수지의 경우 대부분이 40년 이상된 상태로서 저수 용량 및 기능 상 투자가 필요한 상황
- 일반적으로 거론되는 저수지의 내구연한은 50년으로 축조되는데(저수지 노후화 현황과 대응방안. 배민식) 2017년 대전시 저수지의 53.8%가 준공 후 50년 이상 지났음.

9) 소방시설

- 2017년 기준 대전시 소방시설(소방서 및 119안전센터)은 대전소방본부 산하 5개(동부, 중부, 서부, 남부, 북부)의 소방서로 이루어져 있으며 소방서 포함 총 26개의 119안전센터가 분포되어 있음.
- 119안전센터의 지역별 분포는 서구 6개소, 유성구 6개소, 동구 5개소, 대덕구 5개소, 중구 4개소로 되어 있음.
- 소방시설(소방서 및 119안전센터)의 사용 연수별 현황을 살펴보면 20년 이상 30년 미만의 소방서가 12개소로 가장 많이 나타났으며, 10년 미만인 7개소, 30년 이상 40년 미만 5개소, 10년 이상 20년 미만 2개소 순으로 나타남.

10) 산업단지

- 조성되어 있는 4개의 산업단지는 2016년 1분기 기준 총 면적 69,065천m² 중 산업용지 5,818천m², 지원용지 1,495천m², 공공용지 2,182천m², 녹지구역 42,329천m², 주거지역 3,292천m², 기타 13,949천m²로 조성되어 있음.
- 대전지역 산업단지의 입주업체 현황을 살펴보면 총 등록업체 수는 1,380개, 가동업체 1,264개이며, 가동율은 99.0%로 나타남.

- 가동률을 감안할 때, 산업단지의 신규 조성이 빠르게 이루어질 필요가 있으며, 노후 산업단지의 재정비를 통한 산업단지의 기능을 고도화하고 집적화하는 노력이 필요

11) 교육시설

- 학교시설 노후현황을 살펴보면 10년 미만 523동(33.9%), 10년 이상 20년 미만 408동(26.5%), 20년 이상 30년 미만 311동(20.2%), 30년 이상 40년 미만 184동(11.9%), 40년 이상 50년 미만 102동(6.6%), 50년 이상 14동(0.9%)으로 나타남.
- 대전시 학생안전사고 발생현황을 살펴보면 2017년 다소 감소되었으나, 2010년도부터 2016년도 까지 학생안전사고가 꾸준히 증가하고 있다는 점에서 시설에 대한 유지보수가 필요
- 이에 따라 유지보수가 필수적이나 예산 배정은 한계가 있어 조속한 학교시설의 안전 확보에 어려움이 있음.

(2) 시사점

- 대전지역에 있어 도로 부문의 인프라의 정책적 이슈는 지속적인 도로 확충을 통하여 지역 경제의 활성화 및 산업입지로서의 대전지역의 기능을 확대해 나갈 필요가 있음.
- 특히, 교통체증으로 인한 도시의 교통 및 물류 기능 저하에 대비하여 도로의 확충을 위한 노력이 필요함.
- 또한, 지속적인 정비를 위한 도로 및 교량 등 도로시설물에 대한 유지보수 및 관리에 대한 적정 예산의 확보가 필요

2. 진단결과 요약 및 시사점

2.

진단결과 요약 및 시사점

- 상, 하수도 시설의 노후화가 많이 진전되어 있음에 따라 예산 배정을 통해 정비사업이 원활하게 진행되도록 해야 함. 특히, 적정 예산의 미 배정 시 정비 시간이 많이 소요된다는 점에서 대응계획이 수립과 철저한 이행이 무엇보다 중요
- 전통시장의 노후화에 대응한 종합적인 정비 및 현대화사업의 필요성은 지속적으로 증대될 것으로 예측되며, 이를 위해 지자체에서는 지속적인 투자를 위한 안정적 예산의 확보가 중요함.
- 공공임대주택의 노후화도 급속히 진전되고 있는 상황으로 적정 예산 배정을 통하여 공공임대주택 시설의 안전도 제고 활동을 적극적으로 추진할 필요성이 있음.
- 학교, 문화예술시설 등 공공시설의 노후화에 대응한 시설 성능 개선을 위한 투자가 필요
- 대전의 지역적 특성상 연구기능의 활용성을 높이기 위한 산업단지 투자의 확대도 중요

제5장 지역 인프라 투자 정책 진단

1. 지역 인프라 투자 현황

(1) 총괄 현황

1) 인프라 관련 예산 편성 추이

- 인프라 시설과 밀접한 ‘수송 및 교통’, ‘국토 및 지역개발’ 부문의 세출의 증가는 미미한 상황. ‘공공질서 및 안전’ 예산도 2016년 소방 예산 증액을 제외하면 미미한 증가세

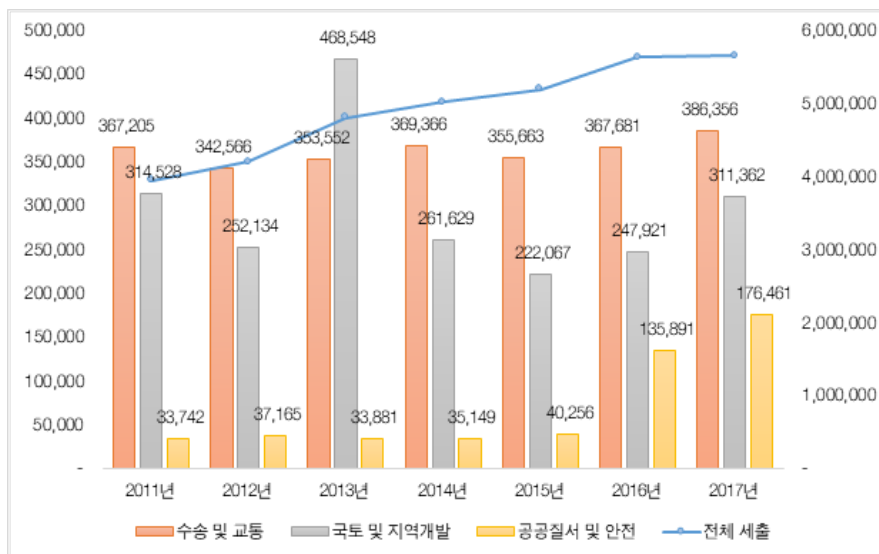


그림 5-1

대천시
인프라 예산 편성
추이

1. 지역 인프라 투자 현황

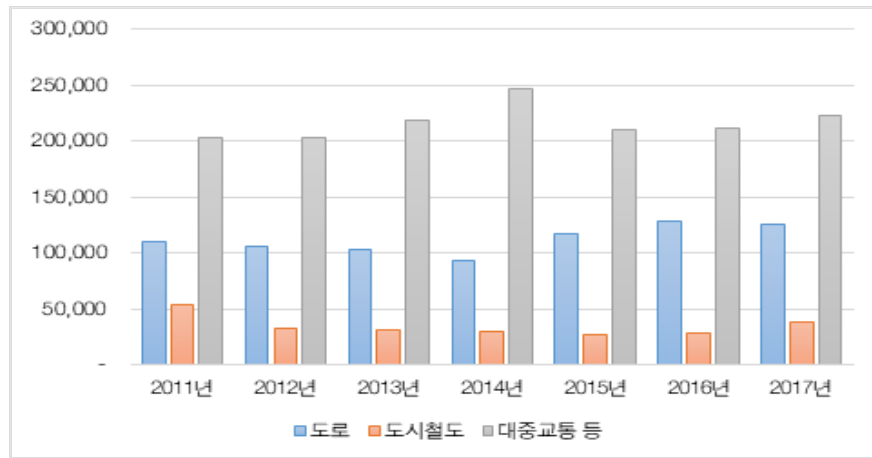
1. 지역 인프라 투자 현황

- SOC 예산으로 분류되어지는 수송 및 교통 예산은 최근 7년동안 연평균 0.7% 상승하는데 그쳐 전체 세출 예산의 연평균 성장률 7.7%에 크게 못치고 있음.
- 특히, 국토 및 지역개발 예산의 경우에는 최근 7년동안 7.4%p씩 감소되고 있는 상황

- 수송 및 교통 예산 중에서는 2014년까지 지속적으로 축소되던 도로 예산은 2015년 이후 다소 증가하고 있는 상황. 도시철도 관련 예산은 지속적으로 감소하고 있음.

그림 5-2

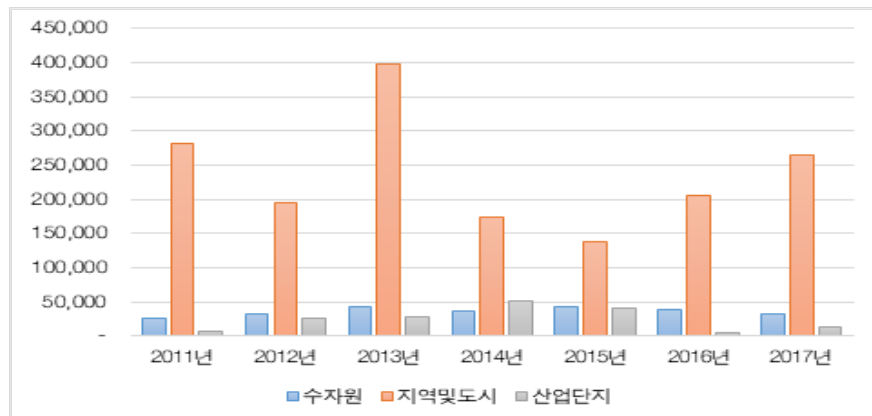
수송 및 교통 예산 편성 추이



- 국토 및 지역개발 예산 중에서는 최근 수자원, 산업단지 등 예산의 감소세가 뚜렷한 상황

그림 5-3

국토 및 지역개발 예산 추이



2) 인프라 투자 자원 현황

- 대전시의 세입 예산의 구성내역을 보면, 자체수입인 지방세 수입, 세외수입과 보조금, 지방교부세 등으로 구성되는 이전수입으로 구성되어 있음.
- 2016년 대전본청의 세입 결산액은 4조 7,768억원으로 2015년 대비 4.7% 증가. 자체수입(지방세 수입, 세외수입) 37.6%, 이전수입(지방교부세, 조정교부금, 보조금 등) 37.3% 그리고 기타로 구성

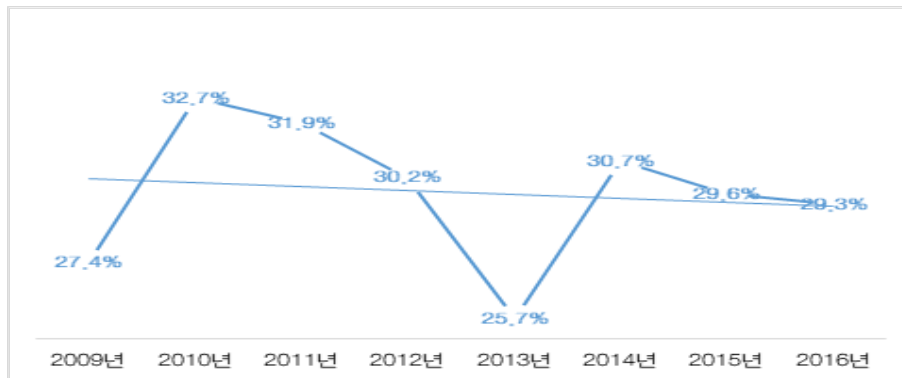
구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
총괄	3,612,474	3,976,762	4,198,637	4,552,207	4,776,884
지방세수입	1,089,298	1,020,287	1,287,619	1,348,821	1,398,617
세외수입	1,106,577	1,214,025	381,168	361,953	399,001
지방교부세	518,784	517,772	527,912	513,114	640,272
국고보조금등	763,865	908,087	976,802	1,033,449	1,026,733
국내차입금	133,949	316,591	127,577	277,252	115,342
보전수입등및 내부거래	-	-	897,559	1,017,619	1,196,921

자료 : 지방재정 365

표 5-1

대전본청
세입결산 현황

- 자체 수입의 주 수입원인 지방세 수입의 경우, 지난 8년간 정체 상태에 있거나 다소 감소 중



자료 : 지방재정 365

그림 5-4

세입예산 중
지방세 수입 비중
추이

- 자체 수입의 가장 큰 비중을 차지하는 지방세 수입 증감률은 2010년 ~ 2013년까지 감소세를 보이다가 2014년 큰 폭의 상승 이후 다소 감소하고 있는 중임.

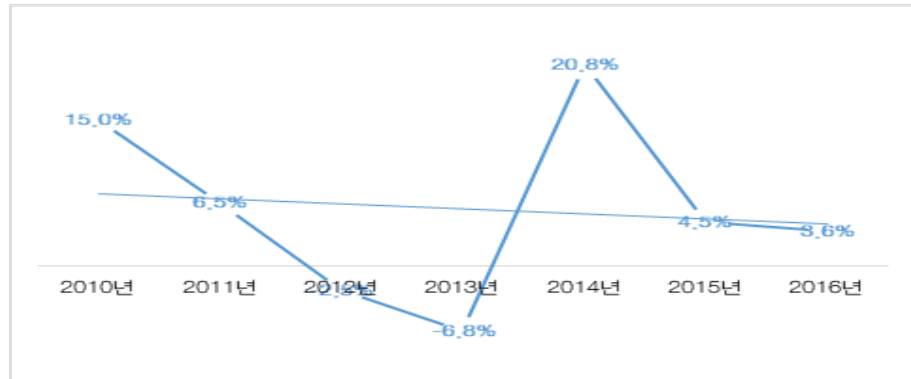
1. 지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

그림 5-5

지방세 수입의
증감을 추이



자료 : 지방재정 365

- 대전시가 관리하고 있는 인프라 관련 특별회계는 산업단지 특별회계 등 11개의 기타 특별회계와 상·하수도 등 2개의 공기업특별회계 총 13개의 특별회계가 운영 중

표 5-2

대전시 특별 회계
운영 현황

구분	회계명	개수
기타 특별회계	산업단지, 경부고속철도변정비사업, 교통사업, 광역교통시설, 도시철도사업, 기반시설, 장기미집행, 주택사업, 도시개발, 학교용지부담금, 도안지구2단계정비사업	11개
공기업 특별회계	상수도사업, 하수도사업	2개

(2) 주요 부문별 인프라 투자 현황

1) 도로 및 교통

- 2018년 도로 예산은 969억원, 이중 신규 도로건설예산은 111억원으로 11.5% 차지

표 5-3

도로 및 교통
주요부문별 예산
편성 추이

	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
도로예산전체	761	991	1,039	895	969
도로건설운영	375	475	284	234	111
도로관리운영	109	153	160	192	311
광역교통망(BRT)건설	-	-	279	160	200
도로시설물관리	32	41	21	35	35

주 : 각년도 본예산 기준

자료 : 대전광역시청 예산/재정

- 최근 5년간 대전시의 예산 편성을 보면, 신규 도로건설 예산의 감소 추세에 있는 반면, 도로 및 도로시설물 관리 예산의 증대 등 유지관리 위주의 예산 편성을 하고 있음.
- 2016년부터 광역 대중교통망 구축사업인 '외삼~유성복합터미널 광역 BRT' 연결도로 건설사업 착수
 - 동 사업은 외삼동에서 구암동까지 총 6.6km에 8~10차선 도로를 2019년 까지 건설하는 사업으로 사업비 1,263억원(국비 631.5, 시비 631.5)이 투입되는 사업임.
- 2018년 도시철도/철도 예산은 355억원으로 대전도시철도 운영비의 증가와 충청권 광역철도 1단계 착수 등으로 최근 증액되고 있는 상황임.

	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
도시철도/철도	275	244	261	361	355

표 5-4

도시철도 및 철도
예산 편성 추이

- 대전도시철도 2호선 트램 구축사업은 여전히 불투명한 상태. 2018년 홍보 활동에 주력 예정
- ※ 현재 추진계획 상으로 기본 및 실시설계(18~20), 공사(20~25년) 진행 예정.
2022년 충청권 광역철도와 동시 개통 목표

- 신규 도로건설 예산의 축소로 인하여 현재 추진 중인 가오동길 확장, 서대전 IC~두계3가 도로확장 사업 등 기존 사업들의 원활한 추진과 '정림중~버드내교간 도로개설사업' 등 순환·간선 도로망 구축사업 추진 차질 우려

사업명	시기	사업비	비고
정림중~버드내교간 도로개설사업	17.6~	827억원	예타중
대덕특구 동측진입로 개설	미정	692억원	18년 상반기 예타 신청
경부고속도로 회덕IC 연결	18.2~23.12	721억원	
중촌 시민공원 진입로 개설	17.5~18.12	214억원	
신도안~세동간 광역도로	17.1~19.12	190억원	
용수골~남간정사 도로	18.1~21.12	300억원	

표 5-5

신규 도로사업
추진 현황

- 교량, 터널, 지하차도 등 도로시설물 내진보강이 필요한 시설물에 대한 내진 보강이 진행 중이 조속한 사업추진을 위한 예산 반영이 필수적임.

1. 지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

표 5-6

신규 도로사업 추진 현황

시설물	합계	내진설계 반영	내진설계 미반영				비고
			소계	보강완료	내진성능 만족	보강필요	
합계	224	127	97	3	49	45	
교량	182	101	81	3	34	44	
터널	17	12	5	-	5	-	
지하차도	25	14	11	-	10	1	

자료 : 2018년 대전시 업무계획보고자료

- 보강이 필요한 45개 시설의 내진보강에 필요한 예산은 309억원. 2018년에는 2개 시설만 반영
- 도심지 교통혼잡 완화에 있어 핵심 사업인 대전권 순환교통망 구축 사업의 조속 추진 필요.
 - 현 정부의 국정운영 5개년 계획에 반영된 사업
 - 현재 ‘정림중~버드내교간 도로개설’ 사업이 예타가 진행 중인 상황. 이외 3개 외관순환노선과 1개 내부 순환노선 조속히 추진 필요

2) 산업 및 경제

- 최근 대전시의 산업 및 경제 관련 시설 예산은 기존 산업단지의 재생, 신규 산업단지 조성 및 신성장산업 육성 관련 사업에 예산을 집중 배정하고 있는 상황

표 5-7

산업 및 경제 인프라의 주요 부문별 예산 편성 추이

	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
산업단지	2	2	21	42	19
대덕연구개발특구 육성	31	30	32	67	73
신성장산업 진흥 육성	230	193	164	227	275
과학도시 전략 육성	45	101	132	122	153
시장현대화	46	5	33	36	60

- 대전시의 산업 관련 시설사업은 다음과 같음. 아직까지 산업단지 재생사업이 본격적으로 진행되지 않고 있어 예산 투입이 적은 상황
 - 노후산업단지 재생사업은 대화·읍내동 일원 2,313천㎡ 면적에 2,493억원을 투입할 예정 ⇒ 기반시설사업 보상 및 공사 추진 중, 서측 진입도로 건설공사

'18.12 착공 예정

- 또한, 신규 산업단지 조성사업이 계획이 수립되어 진행 중이나, 본격적인 착수가 이루어지지 않고 있음.

단지명	조성기간	면적	금액	추진현황
신동·둔곡지구 과학벨트	2014~19	3,445천㎡	9,483억	단지조성 및 기반시설공사 추진 중
대동·금탄지구 : 스마트융합복합단지	2016~22	2,700천㎡	13,000억	공기업 예타추진 중
안산지구 : 첨단국방융합단지	2015~21	1,347천㎡	7,417억	공기 예타 통과, GB, 군사시설보호구역 해제 추진
장대지구 : 첨단센서단지	2015~21	105천㎡	658억	산업단지계획(안)수립 및 GB해제 추진
평촌지구 : 일반산업단지	2016~21	858천㎡	2,444억	지방공기업 예타 통과 및 보상 추진('18.12)

표 5-8

신규 산업단지
조성사업계획
현황

- 전통시장 현대화 사업의 경우, 최근 예산을 증액 편성하고 있는 상황. 최근 재래시장 화재안전 문제와 연결되어 종합적인 방재사업으로 확대하는 노력 필요

3) 도시·주택

- 대전시의 최근 도시재생의 가장 큰 정책방향은 원도심의 활성화 및 노후 및 낙지역의 주거 환경을 정비하는데 있음.

	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
원도심활성화	139	16	63	36	128
주거환경개선	191	105	50	108	243

표 5-9

도시개발분야
주요 부문별 예산
편성 추이

- 원도심 활성화 사업은 원도심 기능회복 및 새로운 가치를 창출함으로써 도시의 균형발전을 도모하는데 있음.
- 현재 추진되고 있는 대표적인 원도심 활성화 사업들은 옛 대전형무소 부지 정비사업, 대전천변 보도교 커플브리지 건설사업, 선화동 예술과 낭만의 거리 조성, 대전역 주변 재생 프로젝트가 추진 중

1. 지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

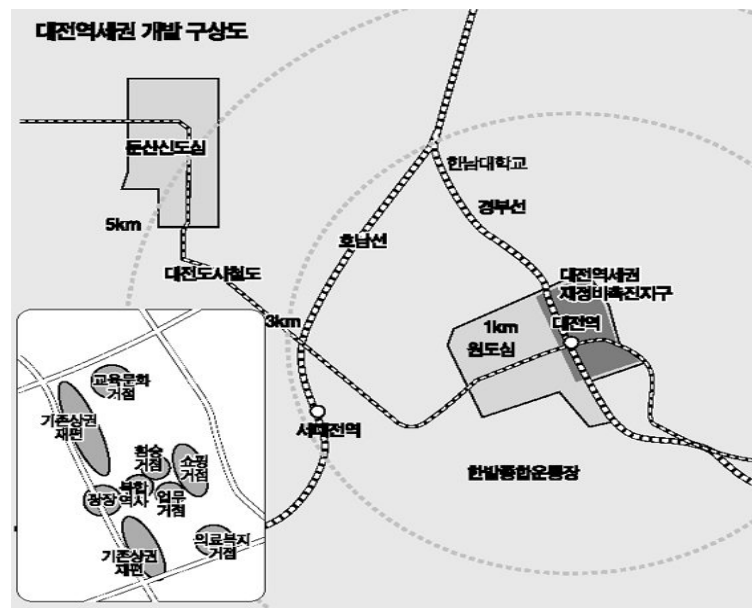
표 5-10

주요 원도심
활성화 사업 추진
현황

단지명	조성기간	위치	금액	추진현황
구 대전형무소 부지 역사체험공간 조성	2016.1 ~ 18.12	중구 목중로	9.4억	공사 추진 중
보도교 커플브리지 건설	2017.1 ~ 19.8	대전천서로 415일원	30억	실시설계 용역 중
선화동 예술과 낭만의 거리 조성사업	2015 ~ 19	1,347중오 로 76번길 일원	48억	특성화가로 조성 및 지중화공사 진행 중
대전역 주변 재생 프로젝트	2017 ~ 20	원동, 정동, 중동 등	83억	대전역 주변 과학, 문화, 예술 관광자원화 추진

그림 5-6

대전역세권 개발
구상도



- 대전시는 원도심 활성화의 핵심지역인 옛 충남도청사 이전 부지의 개발을 문화체육관광부와 함께 본격 추진 예정

그림 5-7

옛 충남도청사
부지 전경



자료 : 대전시청

- 현재 국가등록문화재인 관계로 임시 활용 중
 - 본관동의 공공행정기관 유치, 신관 뒤편 메이커 문화 플랫폼 조성 등 복합개발 추진
- 철도변 정비사업, 2, 3단계주거환경 개선 사업 그리고 선화·용두지구 등 8개 사업지구 재정비촉진사업, 오류동 및 성남동, 인동 등지 공공임대주택 건립 사업 등 추진 중

4) 공원·녹지

- 대전시는 최근 대규모 도시공원(도시 숲) 조성, 미집행 도시공원 해소, 공원 녹지 및 도심공원 조성을 위해 예산 투입을 확대함.

사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
공원녹지조성	45	39	286	149	654
도심녹화사업	54	47	61	65	82

표 5-11

공원녹지 주요
부문별 예산 편성
추이

- 현재 추진 중인 공원녹지조성사업은 도시공원·녹지 조성 및 산림 인프라 확충 사업 등임.
- 푸른도시 가꾸기, 가로녹지대 정비, 녹색복지 나눔숲 등 ‘푸르고 아름다운 도시 생활 숲’ 조성 총 5종 26개사업(103억원) 추진
 - 대규모 도시공원(도시 숲) 조성사업 추진 현황

사업명	조성기간	사업비	비고
중촌시민공원	2007 ~ 19	790억원	3단계 토지보상 추진 중
장동문화공원 조성	2013 ~ 19	192억원	85천㎡, 2018년 30억원 투입
식장산문화공원 조성	2016 ~ 18	28억원	전망데크, 산책로 조성
가양비래공원 주차장 조성	2016 ~ 18	21억원	주차장 300면 조성
상소오토캠핑장(2단계) 조성	2016 ~ 18	42억원	야영장 40면 조성, 2018년 25억
사정소류지 생태습지 조성	2016 ~ 18	20억원	습지원, 산책로 등 조성
호동근린공원	2016 ~ 20	300억원	에코에듀시설, 치료숲길 조성

표 5-12

공원녹지
조성사업 추진
현황

자료 : 대전시 2018년 업무계획

- 대전숲체원(2015 ~ 19, 200억원), 치유의 숲(2015 ~ 18, 125억원), 2개 휴양림(장태산, 만인산) 조성(30억원) 등 추진 중

1. 지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

표 5-13

환경분야 주요
인프라 부문별
예산 편성 추이

5) 환경

- 대전시의 주요한 환경 사업으로는 대전의 3대 하천정비 등 하천정비사업과 상하수도 등 물 환경개선임.

(단위 : 억 원)

사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
생태하천조성사업	62	77	77	85	21
지방하천/소하천관리	87	113	80	48	91
폐기물처리시설 조성	155	193	255	118	107
상하수도·수질	15	7	8	13	32

- 하천정비사업은 도심 내 생태하천조성사업을 중심으로 재해예방과 치수시설 보강에 초점을 맞춘 하천정비사업이 추진 중임.

(단위 : 억 원)

표 5-14

하천정비사업
추진 현황

유형	구분	조성기간	사업비	비고
	사업명			
생태하천조성사업	대전천 생태하천조성	2009 ~ 18	122	L=1.9km, 호안 및 하상시설물 정비
	용호천 생태하천조성	2013 ~ 19	209	L=4.4km, 식생 호안, 여울 설치 등
하천정비사업	화산천 정비	-	108	2018년 8억원
	신동천 정비	-	82	2018년 8억원
	주원천 정비	-	288	2018년 13.4억원
	대동천 정비	-	250	2018년 2억원
	대전천 정비	-	296	2018년 9.3억원

- 미집행 도시공원 26개소를 시 재정투자와 민간재원을 통하여 조성 추진 중

표 5-15

미집행 도시공원
현황

구분	미집행 도시공원 현황			비고
	계	재정투자	민간재원	
공원수 (천㎡)	26개 공원 (9,050)	18개 공원 (5,882)	8개 공원/10개소 (3,168)	사유지 77천㎡ 별도

- 폐기물처리시설 수요가 지속적으로 증가함에도 불구하고, 최근 3년간 폐기물 처리시설 조성 예산은 지속적으로 축소
- 노후 하수관로에 대한 대책은 지난 2016~17년에 걸친 정밀조사결과를 바탕

으로 보수대상 161km에 대하여 2026년까지 2,058억원을 투입하여 정비할 계획

- 긴급보수 구간 : 1차 ~ 3차 (2017년~21년) / L=52.6km, 77,412 백만 원
- 일반보수 (1순위) 구간 : 4차~8차 (2020년~26년) / L=108.8km, 128,435 백만 원

- 하수관로 정비사업 추진 : 29개 사업, 694억 원
 - 대전천 좌안 등 6개 계속사업(285억원), 내동 일원 등 4개 신규사업(85억 원) 추진
 - 하수도 긴급수선 등 자치구 지원 17개 사업(84억 원), BTL 1.2단계 민자사업(240억 원)
- 노후 상수관에 대해서는 2018년중 노후 상수관 13.4km 정비 추진 중
 - 세부적으로는 노후관 개량공사 11건에 66억6000만 원, 블록구축 정비사업 15건에 24억2000만 원, 상수도 정비공사 2건에 26억600만 원이 투입
- 그러나, 시민들의 깨끗한 물 환경 조성이라는 측면에서 현재의 노후 상수관 정비 및 수질개선사업 예산은 여전히 부족한 상황

5) 문화·관광 및 체육

- 대전시의 경우, 문화·관광, 체육 관련 투자의 방향이 프로그램 등 소프트웨어적인 투자에 집중하고 있는 바, 시설 투자는 크지 않은 상황. 청소년 수련시설의 확충사업이 마무리 단계에 있음.

	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
청소년수련시설확충	212	160	64	43	43
문화재시설조성/정비	17	18	19	20	28
체육시설확충/관리	237	314	443	457	428

- 현재 추진 중인 문화시설 확충 사업으로는 원신흥복합문화도서관, 월평도서관 건립사업이 추진 중
 - 원신흥복합문화도서관 건립 : 공사 착공(2017. 8.), 공사 준공(2018.12.),

표 5-16

문화관광 및 체육 분야 주요 인프라 부문별 예산 편성 추이

1.

지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

지하1/지상3층, 연면적 3,700㎡, 총사업비 14,242백만 원(국 3,200, 시 2,400, 구 8,642)

- 월평도서관 건립 : 설계용역 완료(2017.12.), 공사 착공 (2018. 3.), 공사 준공(2019.3.), 지하1 / 지상3층, 연면적 3,500㎡, 총사업비 9,800백만 원 (국 3,920, 시 2,940, 구 2,940)

- 대전시는 계족산성 종합정비사업 등 문화재 보수정비 및 관리를 통한 관광자원화 추진 중

- 2012년부터 추진 중인 계족산성 종합정비사업은 탐방로 및 휴게시설 조성, 성벽정비 등을 2019년까지 마무리 예정
- 지방문화재 보존을 위한 보문산성 보수, 단재생가지 주변 정비, 남간정사 경관조명 설치 등 사업 추진 중

- 체육시설 인프라 사업에 있어서는 안영생활체육시설 집적단지 조성사업, 작은 체육관 조성사업 등이 추진 중

- 대단위 안영생활체육시설(1단계) 집적단지 조성사업 : 사업부지 보상 마무리(18.12월말 준공)

그림 5-8

안영생활체육시설
집적단지 조감도



- 작은 체육관 조성 (10개소), 체육시설 확충 (다목적체육관, 운동장) 등 생활권역 내 체육시설 확충

(3) 중기 인프라 투자 정책 전망

1) 중기지방재정계획 상 부문별 지출계획

- 2018~22년 중기지방재정계획 상 향후 5년동안 재정규모는 연평균 3.1%의 성장률을 예상하고 있음.

단위 : 십억원, %

구분	중기재정계획					합계	비중	연평균 신장률
	2018	2019	2020	2021	2022			
합계	5,612	5,753	5,978	6,148	6,336	29,829	100.0	3.1
일반공공행정	1,075	1,067	1,096	1,060	1,045	5,343	17.9	-0.7
공공질서 및 안전	341	352	362	372	377	1,804	6.0	2.5
교육	288	282	293	293	294	1,449	4.9	0.5
문화 및 관광	204	223	205	339	462	1,435	4.8	22.7
환경보호	350	442	411	368	421	1,992	6.7	4.7
사회복지	1,620	1,653	1,664	1,712	1,889	8,539	28.6	3.9
보건	76	79	79	84	211	530	1.8	29.3
농림해양수산	56	51	47	44	43	241	0.8	-6.6
산업·중소기업	117	159	190	193	109	768	2.6	-1.8
수송 및 교통	436	528	645	779	816	3,204	10.7	17.0
국토 및 지역개발	529	405	483	411	167	1,996	6.7	-25.0
과학기술	82	70	53	38	33	275	0.9	-20.4
예비비	85	88	88	88	88	440	1.5	0.4
기타	349	353	361	365	379	1,809	6.1	2.1

자료 : 대전시청

- 연평균 신장률로 보건분야 29.3%, 문화 및 관광 분야 22.7% 그리고 수송 및 교통 분야 17.0% 순으로 높음
- 2013~17년 지난 5년간 기능별 세출비중을 보면, 사회복지 33.6%, 지역경제(농림해양수산, 산업·중소기업, 국토 및 지역개발, 과학기술 포함) 15.5% 등 사회복지에 예산이 집중적으로 투입
- 향후 5년간에는 사회복지 분야에의 투자를 다소 축소시키고 타 분야(수송 및 교통, 산업·중소기업 등)에 대한 투자를 확대한다는 방침임.

표 5-17

대전시
2018~2022년
중기지방재정계획

1. 지역 인프라 투자 현황

1. 지역 인프라 투자 현황

- 지역경제 활성화를 위한 중소기업 육성 및 창업지원 및 자생적 지역경제 생태계 조성에 초점을 맞추고 있어 산업 분야 투자를 확대하는데 따른 것으로 분석됨.

2) 중기 인프라 부문 투자 계획

- 향후 5년간의 분야별 예산 운용계획에 있어 수송 및 교통 분야의 예산은 보다 확대할 방침으로 있으나, 국토 및 지역개발 분야의 경우, 지출을 축소할 예정임.

표 5-18

중기 SOC 예산
투입 계획

구분	중기재정계획					합계	비중	연평균 신장률
	2018	2019	2020	2021	2022			
수송 및 교통	436	528	645	779	816	3204	10.7	17.0
국토 및 지역개발	529	405	483	411	167	1,996	6.7	-25.0

자료 : 대전시 중기지방재정계획

- 세부적으로는 도로 및 도시철도 예산을 확대할 방침으로 있는 바, 2020년 이후부터 급격한 지출 확대를 예정. 반면, 지역 및 도시, 산업단지, 수자원 등 국토 및 지역개발 분야의 지출은 모두 축소 예정

표 5-19

중기 SOC 예산의
부문별 재정계획

구분	중기재정계획					합계	비중	연평균 신장률
	2018	2019	2020	2021	2022			
수송 및 교통	436	528	645	779	816	3204	10.7	17.0
도로	120	140	190	207	381	1,039	3.5	33.3
도시철도	59	124	223	340	216	962	3.2	38.3
대중교통·물류 등 기타	256	263	232	231	218	1,201	4.0	-3.9
국토 및 지역개발	529	405	483	411	167	1,996	6.7	-25.0
수자원	24	26	24	16	16	106	0.4	-8.9
지역 및 도시	479	347	409	376	150	1,761	5.9	-25.2
산업단지	27	32	50	19	1	128	0.4	-53.5

- 산업단지, 지역 및 도시 관련 예산의 감소가 뚜렷. 5년동안 연평균 25.2%씩 감소 예정

3) 주요 부문별 중기 인프라 투자 계획

① 산업·경제 분야

- 대전시는 향후 5년간 산업·경제 분야의 인프라 투자에 있어서는 대덕특구를 중심으로 한 과학도시 조성 그리고 첨단 산업단지 조성으로 신성장동력을 발굴하고, 4차 산업혁명 관련 신성장산업 발전을 위한 기반 조성에 초점을 맞출 계획임.
- 주요한 인프라 사업으로는 대덕특구 융합공동 연구센터, 첨단센서플랫폼 기반 구축, 수소연료전지 자동차 충전 인프라 구축 등이 대표적임.

(단위 : 억 원)

사업명	사업기간	사업비	비고
대덕과학문화의거리 조성	2018 ~ 20	100	
대덕특구 융합공동연구센터 조성	2018 ~ 21	680	
첨단센서플랫폼 기반 구축	2017 ~ 19	129	
소프트웨어 융합 클러스터	2016 ~ 20	200	
수소연료전지 자동차 충전인프라 구축	2018 ~ 22	176	
수소산업전주기 제품안전성 지원센터	2018 ~ 21	400	
반려동물 지원센터/복지센터	2016 ~ 20	160	각 102억원, 58억원 등

자료 : 대전시 중기지방재정계획

표 5-20

산업경제분야
주요 인프라 사업
추진계획

② 문화관광체육 분야

- 대전시는 향후 5년간 문화관광체육 분야에 있어서는 광역시 규모에 맞는 대규모체육시설 확충, 생태관광자원 인프라 확충 및 관광자원개발에 초점을 맞출 계획임.
- 대표적인 인프라 사업으로는 1단계 착수 중인 안영생활체육시설단지 조성사업을 비롯하여 충청유교문화권 광역관광 개발사업, 시립미술관 개방형 수장고 건립공사 등이 있음.

1. 지역 인프라 투자 현황

1.

지역 인프라 투자 현황

표 5-21

문화관광체육분
야 주요 인프라
사업 추진계획

(단위 : 억 원)

사업명	사업기간	사업비	비고
안영생활체육시설단지 조성사업	2012 ~ 23	1,094	2018년 1단계 사업 완료 예정
시·유관기관 직장운동 경기부 통합숙소	2018 ~ 19	82	
계족산성 종합정비사업	2012 ~ 19	65	
충청유교문화권 광역관광 개발사업	2017 ~ 21	322	
이사동유교민속마을 조성	2016 ~ 25	199	
보문산대사지구 광장 조성	2018 ~ 19	860	
시립미술관 개방형 수장고 건립공사	2018 ~ 19	89	

자료 : 대전시 중기지방재정계획

③ 도시재생분야

- 도시재생분야에 있어서는 향후 5년간 원도심의 경제기반 확충을 위한 인프라 사업, 주거환경의 개선 그리고 주요 정비사업지구의 기반시설의 확충에 초점을 맞출 계획
- 대표적인 도시재생 관련 인프라 사업으로는 도시경제기반형 도시재생사업 (국가재정), 대전역세권 및 상서·평촌, 신탄진, 유성시장, 선화·용두 등지의 재정비 촉진사업 등이 대표적임.

(단위 : 억 원)

표 5-22

도시재생분야
주요 인프라 사업
추진계획

사업명	사업기간	사업비	비고
커플브리지 관광자원화 사업	2017 ~ 18	30	보도교 건설
도시경제기반형(마중물 사업) 도시재생 사업	2016 ~ 21	360	대전역·옛충남 도청
대전역세권 재정비 촉진사업	2006 ~ 20	1,486	기 지정 재정비촉진사 업
상서·평촌 재정비 촉진사업	2007 ~ 20	262	
신탄진 재정비 촉진사업	2007 ~ 20	199	
유성시장 재정비 촉진사업	2007 ~ 20	2,373	
선화·용두 재정비 촉진사업	2007 ~ 20	1,518	
유성도룡지구 재정비 촉진사업	2008 ~ 20	52	
도마·변동 재정비 촉진사업	2007 ~ 20	2,000	
신흥지구 재정비 촉진사업	2007 ~ 20	121	
공공임대주택(누리보듬) 건립	2012 ~ 19	580	
주거환경 개선사업 지원	2006 ~ 19	1,601	

자료 : 대전시 중기지방재정계획

④ 환경녹지분야

- 향후 5년간 환경녹지분야에서는 저탄소 도시, 건강한 물순환 선도도시, 녹색 도시 등 환경친화도시 조성 및 폐기물 자원화 시설 확충, 수돗물 공급시설의 정비 및 고도정수처리시설 확충 등을 통해 안전하고 깨끗한 물 공급 기반시설 조성에 중점을 둘 계획임.
- 주요사업으로는 물순환 선도도시 조성사업, 치유의 숲 조성, 중촌근린공원, 신일동소각장 소각시설 설치 등을 추진할 계획

(단위 : 억 원)

사업명	사업기간	사업비	비고
물순환 선도도시 조성사업	2018 ~ 20	280	2.56km
치유의 숲 조성	2015 ~ 18	125	1,722천㎡
중촌근린공원 조성	2007 ~ 18	790	84천㎡
장동문화공원 조성	2013 ~ 19	192	85천㎡
신일동 소각장 소각시설 설치	2017 ~ 20	326	160톤/일

자료 : 대전시 중기지방재정계획

표 5-23

환경녹지분야
주요 인프라 사업
추진계획

⑤ 도로·교통 분야

- 도로 및 교통분야에 있어서는 교통관리의 첨단화, 대중교통수단의 다양화 등 대중교통에 대한 투자에 중점을 둘 예정. 인프라 측면에서는 도로망 확충을 통한 원활하고 안전한 도로환경 조성, 미래형 첨단 교통 기반 조성에 초점을 맞출 예정
- 먼저 도로사업으로는 홍도동 과선교 개량공사, 정림중~버드내교간 도로개설 사업 등 순환도로 사업 등에 중점을 둘 예정임.

(단위 : 억 원)

사업명	사업기간	사업비	비고
용운주공2단지 주변도로 개설	2018 ~ 21	150	0.43km
대도주유소~신탄진변전소간 도로 확장	2020 ~ 24	90	760m
정림중~버드내교간 도로 개설	2019 ~ 23	827	2.4km
신도안~세동간 광역도로 개설	2017 ~ 20	50	1.9km
용수골~남간정사 도로개설	2018 ~ 23	300	450m
경부 고속도로 회덕 IC 연결도로	2018 ~ 23	721	840m

자료 : 대전시 중기지방재정계획

표 5-24

도로교통분야
주요 인프라 사업
추진계획

1.
지역 인프라
투자 현황

1. 지역 인프라 투자 현황

표 5-25

대중교통분야
주요 인프라 사업
추진계획

- 대중교통분야에 있어서는 도시철도 2호선 트램 건설의 본격적 추진, 충청권 광역철도 건설, 광역교통망 BRT 건설 등을 통해 도심 내 교통난 해소 및 지형 균형발전을 도모하고자 함.

(단위 : 억 원)

사업명	사업기간	사업비	비고
도시철도 2호선 건설	2015 ~ 25	6,649	37.4km
대전트램 시범노선 건설	2015 ~ 20	446	2.7km
외삼 ~ 유성복합터미널 도로 건설	2015 ~ 19	1,263	6.6km
충청권 광역철도 1단계 건설	2016 ~ 21	2,107	35.2km
대전 ~ 오송 신교통수단(BRT)	2010 ~ 19	740	5.54km

자료 : 대전시 중기지방재정계획

⑥ 도시주택분야

- 다양한 주택수요에 부응하는 안정적 주택공급 및 주거복지 실현, 수요자 중심의 도시관리계획 정비를 위해 도시주택분야에 있어서는 도시개발사업의 원활한 추진에 목표를 두고 있음.
- 현재 추진 중에 있는 학하, 구봉, 평촌지구 도시개발사업 및 친수구역 조성사업의 추진을 2022년까지 마무리할 계획

(단위 : 억 원)

표 5-26

도시개발사업
추진현황

사업명	사업기간	사업비	비고
도안 갑천지구 친수구역 조성사업	2012 ~ 20	5,958	934km ²
학하지구 도시개발	2006 ~ 22	3,858	1,812천m ²
구봉지구 도시개발	2010 ~ 22	598	155천m ²
평촌지구 도시개발	2007 ~ 21	699	199천m ²

자료 : 대전시 중기지방재정계획

2. 주요 인프라 사업 추진 현황

(1) 인프라 사업 총괄

- 대전시가 현재 추진 중에 있는 인프라 사업들은 안전하고 쾌적한 인프라 확충을 통한 지역경제의 활력 도모와 시민편의를 제고하는데 중점을 두고 있음.
- 현재 추진 중인 대전지역 인프라 사업은 총 39개 사업이 추진 중에 있음. 총 사업비는 1조 1,616억 규모임.

(단위 : 백만 원)

분야	사업수	사업비	비고
도로기반 시설 확충	15개	642,577	
하수시설 정비	6개	157,982	
녹색생활환경 조성	5개	70,365	
문화 및 공공시설 확충	13개	290,700	

표 5-27

대전시
인프라사업 총괄
현황

(2) 부문별 인프라 사업 추진 현황

1) 도로 확충

- 현재 도로기반시설 확충 사업은 총 15개 사업으로 6,426억원 규모임. 이중 2018년 준공예정사업은 5개 사업으로 1,293억원 규모이고, 중장기 계속사업은 10개 사업, 신규 착수사업은 3개 사업임.
- 먼저 2018년 준공사업은 삼가로, 신안동길 등 대전역세권 도로 확장사업이 5월 완료 예정이고, 기타 사업이 4건임.

2. 주요 인프라 사업 추진 현황

2.

주요 인프라 사업 추진 현황

표 5-28

대전시 2018년
준공 예정
도로사업 현황

(단위 : 백만 원)

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	가오동길 확장	L=0.72km, B=15→25m	2016.08. ~ 18.10.	10,037
2	중촌시민공원 진입로 개설	L=1.36km, B=25m	2010.01. ~ 18.10.	21,358
3	대전역세권 도로(삼가로, 신안동길) 확장	L=1.56km, B=21 ~ 35m	2012.10. ~ 18.05.	86,582
4	동서대로(유성대로) 접속구간 확장	L=0.58km, B=10→13.25 ~ 16.75m	2017.02. ~ 18.12.	1,500
5	천동지하차도 ~ 천동초교 간 확장	L=0.23km, B=12→25m	2012.03. ~ 18.02.	9,873

자료 : 대전시 2018년 업무계획

- 계속사업은 홍도과선교의 지하화 사업 등 10개사업으로 사업비는 5,132억원 규모임.

(단위 : 백만 원)

표 5-29

대전시 도로사업
중 계속사업 현황

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	홍도과선교 개량(지하화)	L=0.82km, B=37.4 ~ 45.9m	2010.07. ~ 20.02	97,100
2	하소 산업단지 지원도로 개설	L=3.50km, B=10 ~ 13m	2014.01. ~ 19.06.	45,897
3	하소 산업단지 진입로 확포장	L=1.06km, B=10 ~ 13m	2014.01. ~ 19.12.	3,619
4	백골1길(산성동 ~ 동물원진 입도로) 확장	L=0.65km, B=6→15 ~ 18m	2015.07. ~ 19.12.	7,700
5	도안대로 개설	L=1.90km, B=50m	2015.09 ~ 19.12..	88,400
6	대전산단 서측 진입도로 개설	L=0.42km, B=23 ~ 30m	2016.06. ~ 21.11.	44,600
7	외삼 ~ 유성복합터미널 BRT 연결도로 건설	L=6.58km, B=40 ~ 50m	2014.05. ~ 19.12.	126,326
8	대전역세권 동광장길 조성	L=1.02km, B=21 ~ 42m	2016.12. ~ 20.12.	32,185
9	대전 산단 기반시설(도로) 건설	L=9.86km, B=8 ~ 28m	2016.12. ~ 20.04.	23,320
10	평촌산업단지 진입도로 개설	L=3.80km, B=10m	2017.01. ~ 21.12.	44,080

자료 : 대전시 2018년 업무계획

- 2018년 신규 사업으로는 용수골 ~ 남간정사간 도로 개설사업 등 3건으로 1,711억원 규모

(단위 : 억 원)

표 5-30

신규 도로사업
추진계획

사업명	사업기간	사업비	비고
용운주공2단지 주변도로 개설	2018 ~ 21	150	0.43km
용수골 ~ 남간정사 도로개설	2018 ~ 23	300	450m
경부 고속도로 회덕 IC 연결도로	2018 ~ 23	721	840m

자료 : 대전시 중기지방재정계획

2) 하수관로 정비

- 대전시가 현재 추진하고 있는 하수관로 정비사업은 총 6개 사업이며, 1,580억원 규모임.
- 2018년 준공예정인 사업은 '대청호 하수관로 확장(2단계)사업' 등 2개 사업으로 사업비는 12,148백만 원임.

(단위 : 백만 원)

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	대청호 하수관로 확장(2단계)	관로신설 L=3.9km 배수설비정비 397개소	2017.01. ~ 18.04.	4,000
2	과학벨트 거점지구 오.폐수 관로 건설	차집관로 신설 L=7.5km	2016.08. ~ 18.12.	8,148

자료 : 대전시 2018년 업무계획

표 5-31

2018년 준공
예정 하수관로
정비사업 현황

- 중장기 계속사업으로 '신탄진 처리 분구 하수관로 정비 공사'를 포함하여 총 4건으로 사업비는 145,834억원임.

(단위 : 백만 원)

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	신탄진 처리 분구 하수관로 정비	관로정비 . 신설 L=19.4km 배수설비정비 1,310개소	2016.01. ~ 19.12	19,668
2	노후 하수관로 1단계(동구, 서구, 유성) 정비	노후하수관 개량 L=19.4km	2017.01. ~ 19.12.	28,115
3	대전천 좌안, 옥계동 상류 하수관로 정비	관로정비 . 신설 L=48km 배수설비정비 4,460개소	2017.01. ~ 19.12	49,610
4	대전 1,2산단 하수관로 분류화 정비	관로정비 . 신설 L=43.6km 배수설비정비 1,150개소	2017.01. ~ 20.12.	48,441

자료 : 대전시 2018년 업무계획

표 5-32

대전시 하수관로
정비사업 중
계속사업 현황

3) 공원녹지 조성

- 현재 수행 중인 공원녹지 사업은 학하지구 공원 조성사업 등 총 5개사업으로 총사업비는 70,365백만 원임.
- 이중 2018년 준공예정 사업은 학하지구 공원 조성사업을 비롯하여 4개로서

2.

주요 인프라
사업 추진
현황

2.

주요 인프라 사업 추진 현황

표 5-33

2018년 준공
예정 공원녹지
조성사업 현황

44,985백만 원 규모임.

(단위 : 백만 원)

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	학하지구 공원(잔여분) 조성	공원 10개소	2017.03. ~ 18.12.	3,990
2	상소 문화공원(2단계) 조성	조성면적 26,230m ²	2016.05. ~ 18.12.	4,200
3	중촌 근린공원(3단계) 조성	조성면적 41,187m ²	2017.02. ~ 18.12.	36,000
4	옛 대전형무소 관광자원화 조성	조성면적 9,264m ²	2017.11. ~ 18.11.	795

자료 : 대전시 2018년 업무계획

- 계속사업으로는 ‘명암 근린공원 조성사업’이 2019년 12월까지 진행될 예정 (조성면적 28,900m², 사업비 25,380백만 원)

4) 문화 및 공공시설 확충

- 대전시가 현재 추진하고 있는 문화 및 공공시설은 13개 사업으로 방재시설 4개 시설, 청소년수련시설 2개 시설, 체육시설 등 기타 7개 사업으로 총 사업비는 290,700백만 원임.
- 2018년 준공예정 사업은 대전 중부소방서 신축 등 8개 사업으로 총 사업비는 35,425백만 원 규모임.

(단위 : 백만 원)

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	대전 중부소방서 신축	지하 1층, 지상 4층 연면적 5,446.8㎡	2015.10. ~ 18.11.	15,229
2	대전 추모공원 제3봉안당 건립	지상 4층, 연면적 1,791㎡	2015.01. ~ 18.10.	3,972
3	대전청소년수련마을 다목적강당 증축	지상 2층, 증축면적 1,024㎡	2015.01. ~ 18.10.	3,972
4	대전청소년수련마을 다목적강의실 증축	증축면적 318㎡	2017.01. ~ 18.02.	998
5	덕암 119안전센터 신축	지상 3층, 연면적 789㎡	2017.02. ~ 18.12.	3,143
6	태평 119안전센터 신축	지상 3층, 연면적 766㎡	2017.01. ~ 18.12.	3,519
7	119 특수구조단 신축	지상 2층, 연면적 1,431㎡	2017.04. ~ 18.12.	3,592
8	옛 성산교회 리모델링	지하1층, 지상4층 연면적 1,421㎡	2017.11. ~ 18.10.	1,000

자료 : 대전시 2018년 업무계획

- 계속사업으로는 안영 생활체육시설 단지 조성 사업 등 5개 사업, 사업비는 255,275백만 원 규모

(단위 : 백만 원)

No.	사업명	사업개요	사업기간	사업비
1	안영 생활체육시설 단지 조성	A=164,520㎡	2012.01. ~ 23.12.	109,400
2	대전디자인센터 건립	지하 1층, 지상 3층 연면적 4,060㎡	2016.08. ~ 19.12.	22,400
3	반려동물복지센터 신축	지상 2층, 연면적 2,000㎡	2017.05. ~ 19.01.	5,075
4	대전국제전시컨벤션 센터 건립	지하 2층, 지상 2층 연면적 40,970㎡	2017.09. ~ 21.06.	95,400
5	도심형산업지원플랫폼	지하1층, 지상5층 5,817m2 지하1층, 지상6층 7,029m2	2015.12. ~ 20.06.	23,000

자료 : 대전시 2018년 업무계획

표 5-34

2018년 준공예정
문화 및 공공시설
현황

표 5-35

대전시
문화 및 공공시설
건설사업 중
계속사업 현황

2.

주요 인프라
사업 추진
현황

3.

대전지역 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점

3. 대전지역 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점

(1) 인프라 투자 정책의 문제점

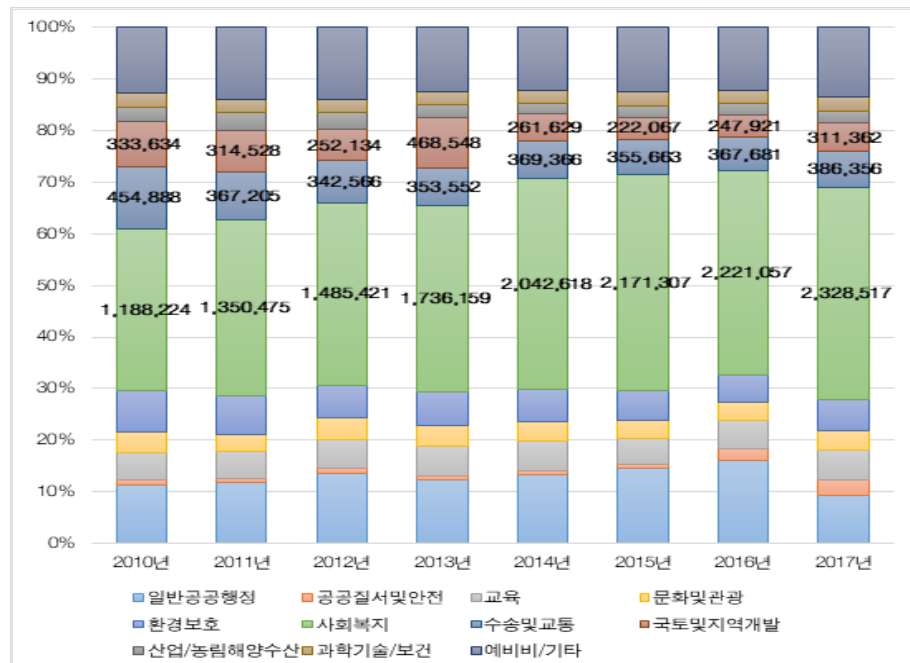
1) 인프라 투자 예산의 지속적 축소

- 대전시는 SOC 투자 분야 ‘수송 및 교통’ 그리고 ‘국토 및 지역개발’ 분야에 대한 투자를 지속적으로 축소시켜 왔음.
- 2011년에서 2017년까지 지난 7년간 국토 및 지역개발 지출은 연평균 2.8%, 씩 감소 편성하였고, 수송 및 교통 지출도 마찬가지로 연평균 7.2%씩 감소 시켜왔음.
- 이러한 SOC 예산의 감소는 앞에서 살펴본 바와 같이 대전시의 예산 편성 기조가 사회복지 투자를 늘려 왔기 때문임. 즉, SOC 예산 감축은 사회복지 예산 증가로 나타나고 있음.
 - SOC 예산과는 달리 2011~17년까지 지난 7년간 사회복지 예산은 연평균 9.0%씩 증가해 왔음.

(단위 : 백만 원)

그림 5-9

대전시 기능별
세출 예산 추이

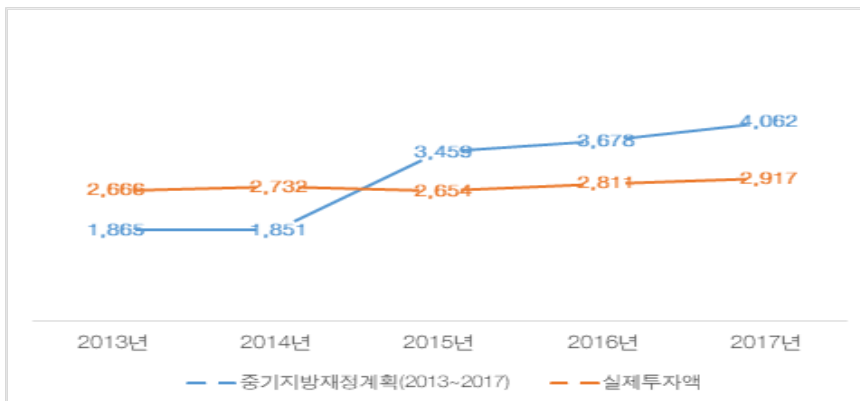


자료 : 대전시청

- 이러한 SOC 예산 감축은 전술한 바와 같이 인프라 시설에 대한 지속적인 수요와는 반대로 지역경쟁력의 핵심요소인 인프라 공급을 더디게 하는 원인이 되고 있음.

2) 인프라 정책 부재로 목표 달성 미흡

- 인프라에 대한 투자는 전술한 바와 같이 지역경제의 경쟁력 향상을 위해 필수적이나, 인프라 투자의 목표를 명확히 세우지 않아 왔음.
- 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.
- 아래 그림에서 보는 바와 같이 2013~17년 중기지방재정계획상 수송 및 교통 부문의 투자계획과 실제투자액 간의 격차가 크게 나타나는 것을 볼 수 있음.



주 : 대전시 중기지방재정계획 및 각결산자료를 토대로 작성

- 수송 및 교통 부문이 실제투자액이 투자계획에 미치지 못하는 반면, 사회복지 분야는 계획 대비 실제 투자액 격차가 커지고 있음.

그림 5-10

2013~17년
중기지방재정계획
대비 수송 및
교통 분야 실제
투자액 현황

3.

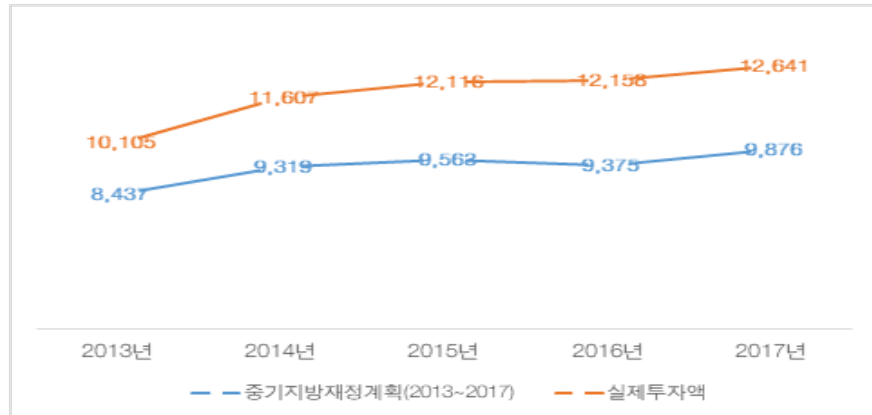
대전지역
인프라 투자
정책 및
사업의
문제점

3.

대전지역 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점

그림 5-11

2013~17년
중기지방재정계획
대비 사회복지
분야 실제 투자액
현황



주 : 대전시 중기지방재정계획 및 각결산자료를 토대로 작성

(2) 인프라 사업 추진의 문제점

1) 인프라 사업의 공기지연 및 사업 추진 미흡

- 2013~17 중기지방재정계획 상 핵심 도로 인프라 투자사업들이 시행되지 못하였거나 공기가 늦어져 현재까지 추진되고 있는 사례가 빈번히 나타나고 있음.
 - ‘천동지하차도~천동차도간 확장 공사’는 당초 2015년 준공을 목표로 하였으나, 2018년중 준공 예정
 - ‘가오동길 확장사업’, ‘외삼~유성복합터미널 연결도로 건설사업’ 등도 1년 이상 공기 연장
 - ‘대도주유소~신탄진변전소간 도로 확장’사업은 당초 공사기간이 2015~18년이었으나, 현재 착공도 못하고 있는 상황(※2018~22 중기지방재정계획 상 2020년 착공하여 2024년 준공 예정, 동 사업의 경우, 지속적으로 착수 연기)
- 도로사업뿐만 아니라 여타 부문의 인프라 사업들도 마찬가지로 지연되고 있는 상황
 - ‘중촌근린공원’과 ‘장동문화공원’ 조성사업의 경우, 당초 2016년 준공예정이었으나, 각각 2018년, 2019년으로 미루어진 상황
 - ‘안영생활체육시설단지 조성 사업’의 경우, 당초 2020년을 목표로 하였으

나, 현재 추진상황 상 2023년 이후 준공 예정

- 전통시장 현대화 사업도 당초 2017년까지 31개소를 완료할 예정이었으나, 2014년 이후 예산 부족으로 지지부진(2017년 국비 확보를 계기로 본격 추진 예정)

- 각종 도시개발사업도 마찬가지로 당초 계획 대비 사업완료시점이 지속적으로 늦어져 최소 2년에서 3년이상 사업 종료 시점이 연장되고 있는 상황
 - 학하지구 도시개발 사업 : 당초 2006~20 → 2006~22(2년 연장)
 - 구봉지구 도시개발 사업 : 당초 2010~17 → 2010~22(5년 연장)
 - 평촌지구 도시개발 사업 : 당초 2007~18 → 2007~21(3년 연장)

2) 신규 인프라 사업 추진 미흡

- 2018~22 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, 시민들의 안전과 직결된 노후 상,하수관로의 정비는 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. 대전지역 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점

제6장 지역 인프라 투자 수요 분석

1. 지역민 설문조사

(1) 설문조사 개요

1) 조사 목적

- 본 설문조사는 대전시에 소재한 인프라 시설의 실제 사용자인 대전 시민이 체감하는 인프라 실태와 만족도를 파악하고 향후 인프라 투자 방향에 대한 의견을 조사하기 위해 실시함.
- 이는 인프라 시설에 대한 대전시민의 다양한 의견을 수렴하여 중앙정부 및 광역·기초자치단체 차원의 관련 정책과 개발계획의 수립 시 기초자료로 활용하기 위함임.

2) 조사 설계

- 본 조사는 2018년 2월 22일부터 3월 7일까지 2주간 전문조사기관인 (주)리서치뱅크를 통해 온·오프라인 패널을 활용한 온라인 조사를 시행함.
- 조사대상의 경우 2017년 12월 기준 대전시의 주민등록상 시민⁶³⁾을 모집단

1. 지역민 설문조사

1.

지역민 설문조사

표 6-1

지역민 설문조사
개요

으로 하여 5개구별 1차 층화추출을 통해 표본을 설정하였으며, 2차 층화추출의 어려움으로 연령 분포는 보조지표로 활용하여 총 558명이 응답함.

구분	내용
조사대상	대전시 5개구 시민 전체
표본 수	558(유효 응답부수 기준), 4개구 인구비중으로 할당
조사방법	온라인 방식 자기 기입식 조사
조사기간	2018년 2월 22일 ~ 3월 7일
조사기관	조사대행 : (주)리서치뱅크, 조사분석 : 한국건설산업연구원

(2) 설문조사 내용

- 지역 내 주요 인프라 시설의 전반적인 성능
- 부문별 지역 내 인프라 시설의 지역 경쟁력 향상 연계 정도
- 부문별 지역 내 인프라 시설의 지역 주민 생활 및 삶의 질 영향 정도
- 부문별 지역 내 인프라 시설의 전반적 노후도 및 안전 수준
- 지역 내 인프라 시설의 현행 투자 적정 수준
- 부문별 지역 내 인프라 시설의 향후 투자방향
- 인프라 시설 관련 정책과 제반 활동 평가
- 주요 자원 확보 방안 및 시설물 사용료 현실화 방안에 대한 의견
- 전반적인 인프라 시설의 충족도 및 부족하다고 느끼는 이유
- 대전시의 지속가능한 성장을 위한 가장 중요한 현안
- 지역 성장에 있어 가장 우선적으로 해결해야 할 인프라 투자
- 지역 인프라 정책 현안 및 향후 인프라 투자 정책 방향

63) 행정안전부, 주민등록인구현황

2. 설문조사 결과

(1) 응답자 기본 정보

- 전술한 조사 설계방법에 따라 총 558명의 유효설문을 표본으로 선정하여 설문조사를 시행함.

		사례수	%
전체		558	100.0
성별	남자	287	51.4
	여자	271	48.6
연령별	20대	51	9.1
	30대	207	37.1
	40대	191	34.2
	50대	87	15.6
	60대	22	3.9
거주지역	대전	558	100.0
세부지역	동구	85	15.2
	중구	92	16.5
	서구	183	32.8
	유성구	131	23.5
	대덕구	67	12.0

표 6-2

응답자의
인구통계학적
특성

(2) 대전시 인프라 만족도 평가

○ 대전시 주요 인프라 시설의 전반적 성능(품질, 용량, 편의성) 수준 평가

- 거주 지역의 주요 인프라 시설의 전반적인 성능(품질, 용량, 편의성) 수준에 대해 리커트 5점 척도 분석 결과, 3.32점으로 나타나 보통 이상으로 성능 수준을 평가하고 있음.
- 지역별로는 성능 수준에 대한 평가가 차이를 보이고 있음. 대덕구에서 인프라 시설의 전반적인 성능에 대해 2.91점으로 상대적으로 낮게 평가하고 있으며, 서구 및 유성구 지역 응답자들의 평가 점수는 각각 3.51점과 3.55점으로

2. 설문조사 결과

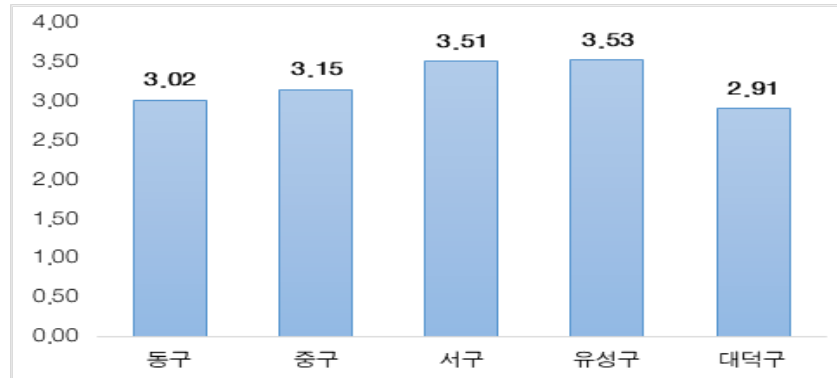
2.

설문조사 결과

그림 6-1

대전시 구별
인프라 성능 수준
평가 결과

서 인프라 시설의 전반적인 성능에 대해 가장 긍정적으로 평가



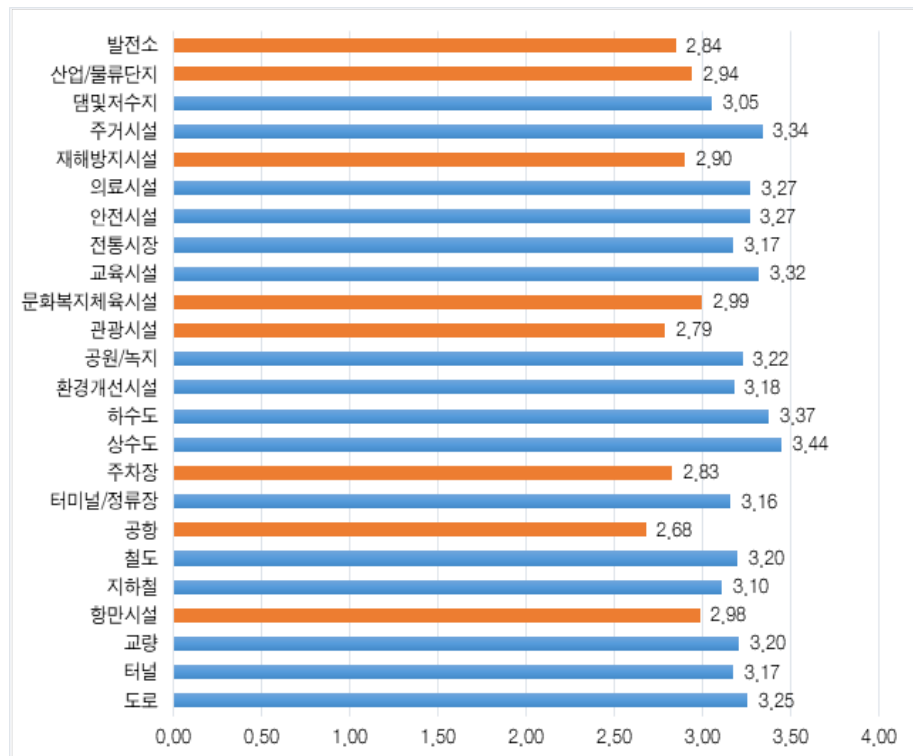
주 : 5점 만점

○ 대전시 부문별 인프라 시설의 전반적 성능(품질, 용량, 편의성) 수준 평가

- 각 부문별로 인프라 시설에 대한 성능 수준을 평가할 결과, 상대적으로 산업/물류단지, 발전소, 관광시설 등 산업·경제 관련 인프라 시설에 대해서는 낮게 평가

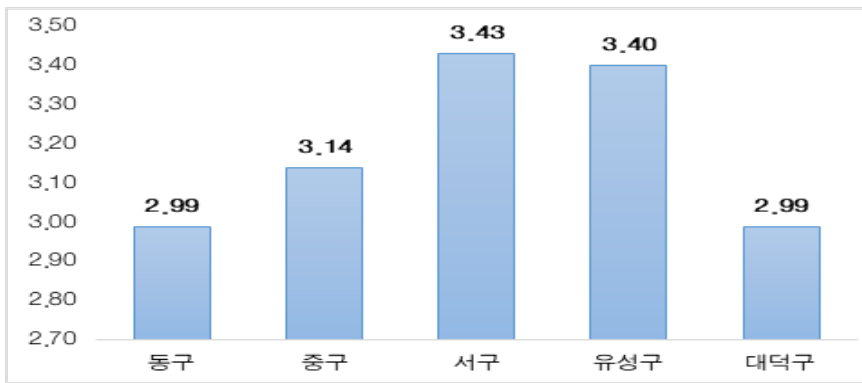
그림 6-2

각 인프라 시설별
성능 수준 평가
결과



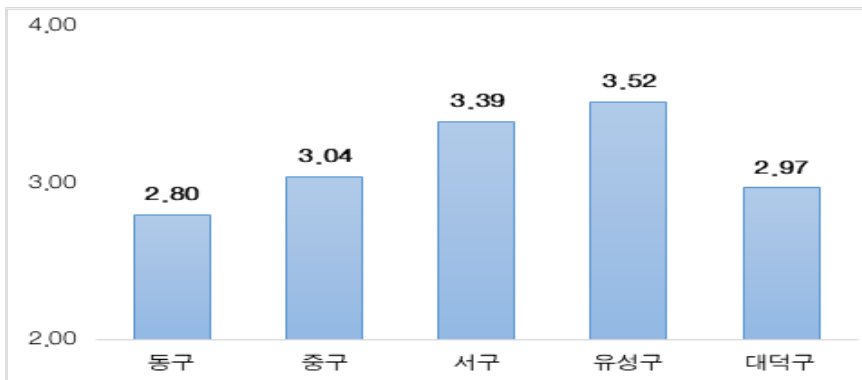
주 : 5점 만점

- 항만, 공항 등 지역 내 없는 시설을 제외하고 도로·교통 관련 인프라의 경우에는 비교적 양호. 다만 터미널/정류장, 주차장 시설 성능에 대해서는 다소 부정적
 - 재해방지시설에 대해서도 보통 이하의 평가
- 각 부문별 인프라 시설에 대한 평가에서 대전시 내의 구별로 차이가 큰 시설들이 있음.
- 도로부문의 경우, 보통이상인 3.25점으로 평가하고 있으나, 지역별로는 동구, 대덕구에서 상대적으로 낮게 평가



주 : 5점 만점

- 또한, 공원/녹지의 경우에도 상대적으로 동구, 대덕구 지역민들은 성능 수준에 대해 부정적 의견



주 : 5점 만점

그림 6-3

도로부문에 대한
대전시 구별 평가
결과

그림 6-4

공원녹지부문에
대한 대전시 구별
평가 결과

2. 설문조사 결과

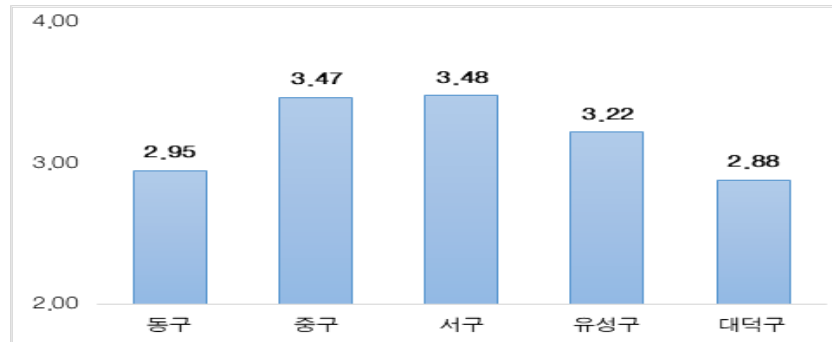
2.

설문조사 결과

그림 6-5

의료시설에 대한
대전시 구별 평가
결과

- 의료시설도 전체적으로는 보통이상의 점수를 받았으나, 지역 간 격차가 크게 나타나고 있는 바, 대덕구, 동구는 각각 2.88점과 2.95점으로 나타나, 상대적으로 낮게 평가



주 : 5점 만점

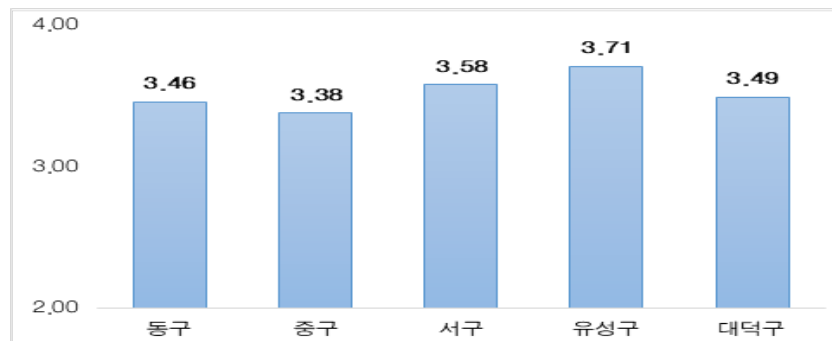
- 종합적으로 볼 때, 상대적으로 서구의 응답자들이 인프라 성능 수준에 대해 대체로 높은 평가를 하고 있음. 이는 둔산지구 등 상대적으로 신도심이 위치해 있기 때문으로 판단됨.

○ 대전시 인프라 시설과 지역경쟁력과의 연관성 정도에 대한 평가

- 지역 내 인프라 시설의 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 설문(리커트 척도 5점만점), 3.55를 보여 많은 대전시민들이 인프라 시설들이 지역 경제 성장 등 경쟁력 향상에 밀접한 연관이 있다고 인식
- 대전시 모든 구단위에서 지역경쟁력과 인프라 시설간 밀접한 연관이 있다고 지적하였는데, 특히, 유성구의 경우, 상대적으로 가장 연관이 높다고 평가

그림 6-6

대전시 구별
인프라 시설
수준과
지역경쟁력 간
연관성 평가 결과

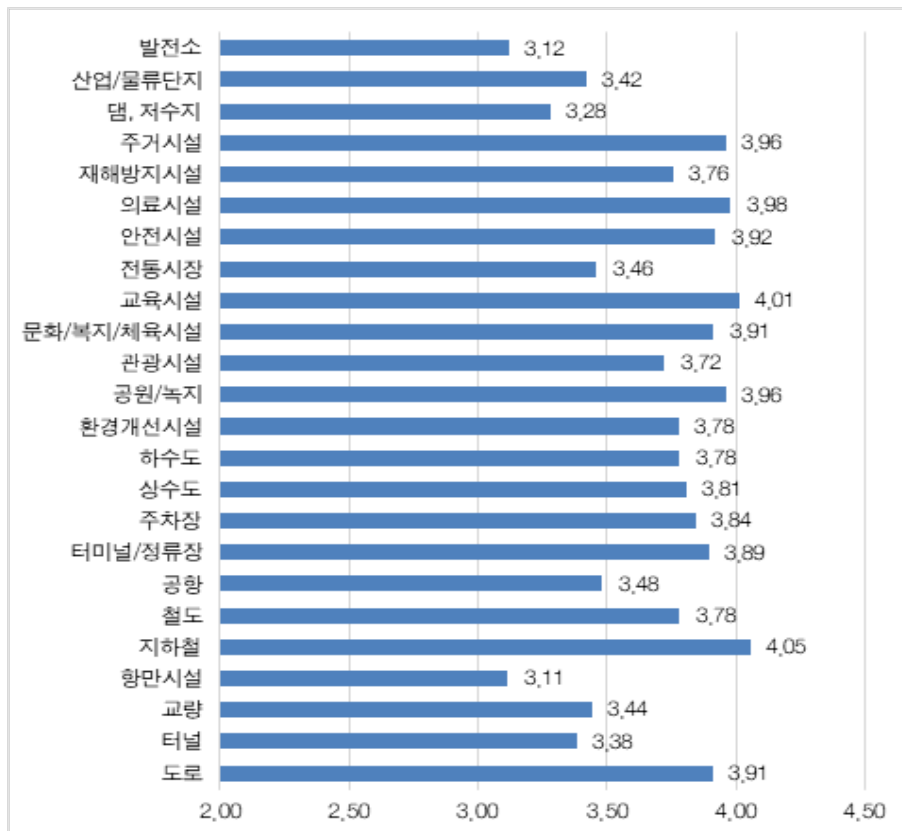


주 : 5점 만점

- 특히, 연령별로는 60대, 20대, 50대가 상대적으로 지역경쟁력과 인프라 시설간 관계가 높다고 평가

○ 대전시 인프라 시설물별 지역 경쟁력과 연관성에 대한 평가

- 모든 인프라 시설물에 대하여 보통 이상의 지역경쟁력과 밀접한 연관이 있다고 평가하고 있음. 특히, 지하철, 교육시설, 의료시설, 공원·녹지, 주거시설 등의 시설이 지역 경쟁력과 밀접한 연관이 있다고 평가함.



주 : 5점 만점

그림 6-7

대전시 인프라
시설별
지역경쟁력과
연관성 평가

- 발전소, 산업/물류단지 그리고 댐, 저수지 등의 전통적인 산업 경제와 관련된 시설보다 교통, 의료, 교육 및 환경시설 등이 지역 경쟁력에 더 깊은 연관성이 있다고 인식하는 것은 지역 경쟁력에 있어 생활과 직결된 기본적인 인프라가 더 중요하다고 인식하는 것으로 해석됨.
- 또한, 지하철의 경우는 모든 지역에서 지역 경쟁력과 깊은 관련이 있다고

2. 설문조사 결과

2.

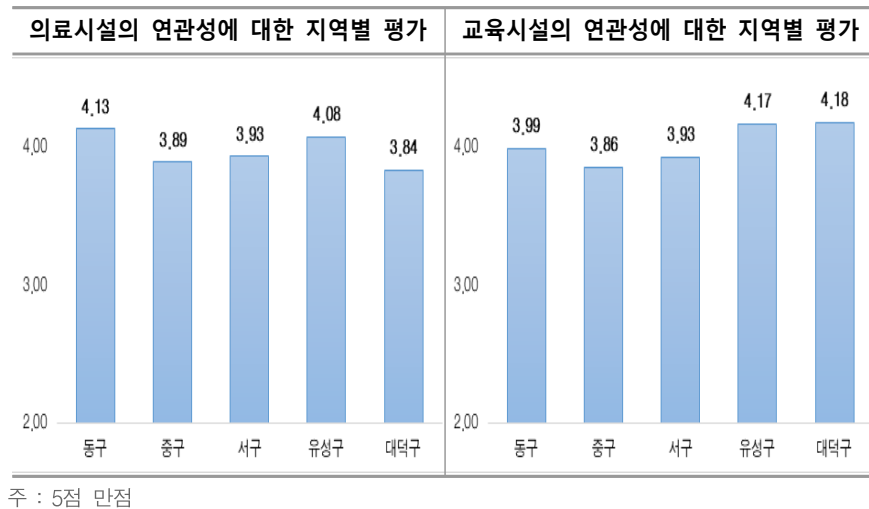
설문조사 결과

그림 6-8

대전시 구별

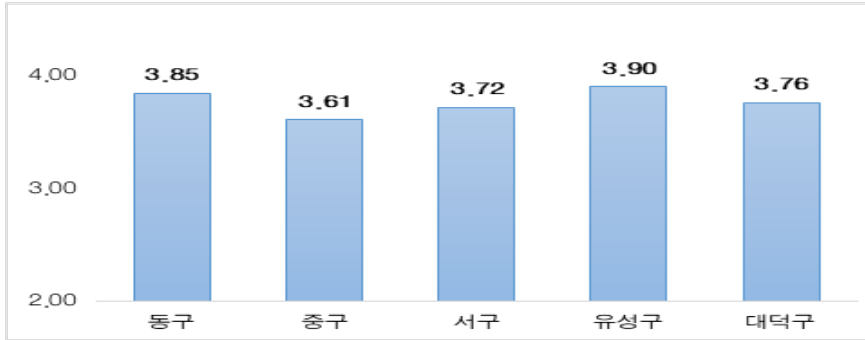
의료 및
교육시설과
지역경쟁력 간
연관성 평가

- 평가하고 있음.
- 특히, 의료시설, 교육시설 등은 지역간 격차가 상대적으로 크게 나타나고 있는데, 이는 지역적인 인프라 시설물에 대한 수요가 차등이 있다는 것을 보여줌.



○ 대전시 인프라 시설 수준과 삶의 질(행복수준)과 연관성 정도

- 대전시민들은 대전시에 위치한 인프라 시설의 수준이 대전시민들의 생활 또는 삶의 질과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 설문 결과, 3.77점으로서 매우 높게 인프라 시설 수준과 생활 또는 삶의 질과 연관성이 있다고 평가하고 있음.
- 특히, 앞의 설문에서 인프라의 성능 수준과 지역경쟁력 간의 연관성에 대한 평가점수인 3.55점 보다 높게 나타나 대전시민들은 인프라 시설이 삶의 질에 더 큰 영향을 미치는 것으로 인식하고 있다고 분석됨.
- 지역별로는 유성구와 동구에 사는 대전시민들이 더욱 인프라 시설의 수준이 삶의 질과 연관성이 있다고 인식해 인프라 시설에 대한 수요가 더 높은 것으로 분석됨.

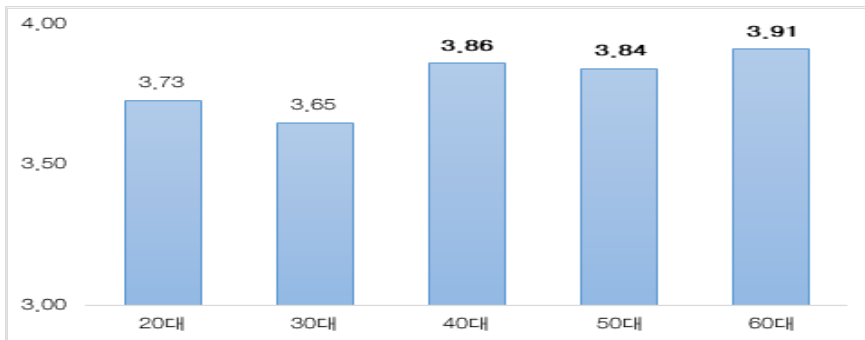


주 : 5점 만점

그림 6-9

대전시 구별
인프라 시설과
삶의 질간
연관성에 대한
평가

- 연령별로는 60대→40대→50대 등 40대 이상에서 상대적으로 삶의 질과 인프라 시설 수준간에 연관성이 높다고 인식하고 있음.



주 : 5점 만점

그림 6-10

대전시 연령별
인프라 시설과
삶의 질간
연관성에 대한
평가

○ 대전시 부문별 인프라 시설 수준과 삶의 질(행복수준)과 연관성 정도

- 보다 구체적으로 살펴보기 위해 인프라 시설별로 그 수준이 삶의 질(행복수준)과 얼마나 밀접한 연관성이 있는지를 설문한 결과, 모든 시설물들이 보통(3.0) 이상을 응답하여 대전시민 대다수가 삶의 질과 인프라 시설 간에 밀접한 연관이 있다고 인식하고 있음.
- 그러나, 시설물별로는 삶의 질과 인프라 시설간의 연관성에 대한 인식에 있어 차이를 보이고 있는데, 교육시설, 지하철, 주거시설, 안전시설, 주차장, 공원·녹지, 문화·복지·체육시설 그리고 도로 등 인프라 시설물들이 상대적으로 더 삶의 질과 연관성이 높다고 평가하고 있음.

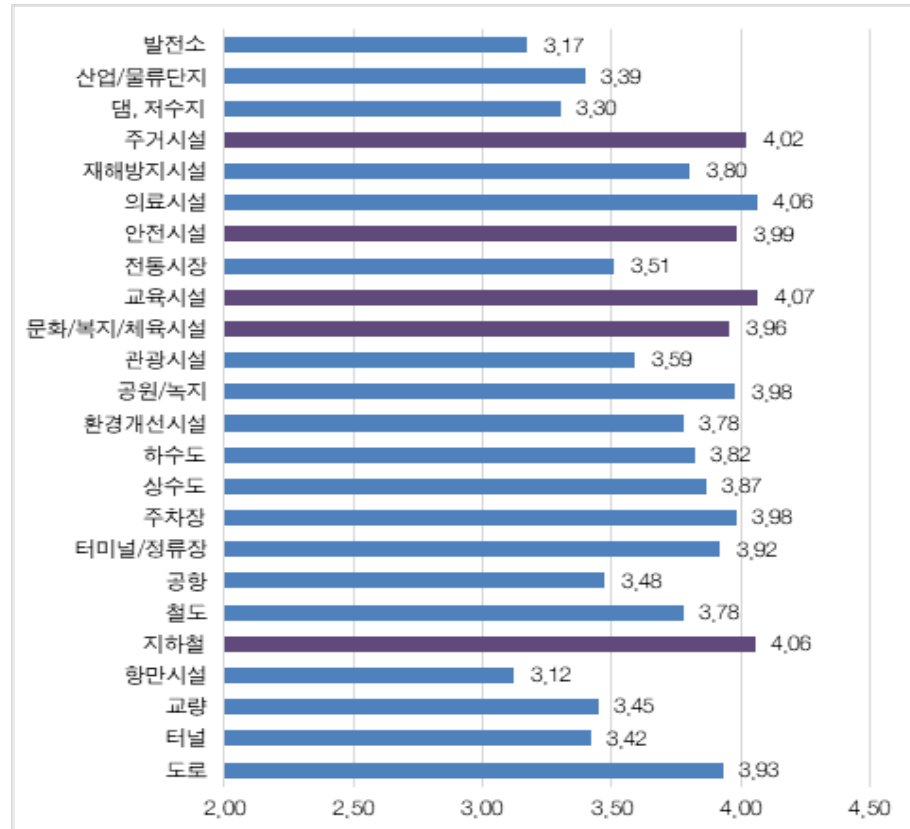
2. 설문조사 결과

2.

설문조사 결과

그림 6-11

대전시 인프라
시설별 삶의
질과의 연관성
평가 결과



주 : 5점 만점

- 또한, 상, 하수도, 환경개선시설, 재해방지시설 등 환경관련 시설에 대해서도 삶의 질에 있어 중요하다고 인식하고 있음.
- 또한 연령별로는 각 시설물들에 대하여 삶의 질과의 연관성에 대하여 다소 시각상 차이를 보이고 있음.
 - 도로, 지하철 및 철도 등 교통 관련 시설 그리고 발전소, 산업/물류단지 등 산업·경제시설에 대하여 20대에 있어 상대적으로 높게 삶의 질과 연관되어 있다고 하고 있음.
 - 반면, 40~60대 연령에서는 안전시설, 교육시설, 의료시설 그리고 문화·복지·체육시설 그리고 공원·녹지 등 시설물들이 상대적으로 삶의 질에 연관되어 있다고 인식하고 있음.

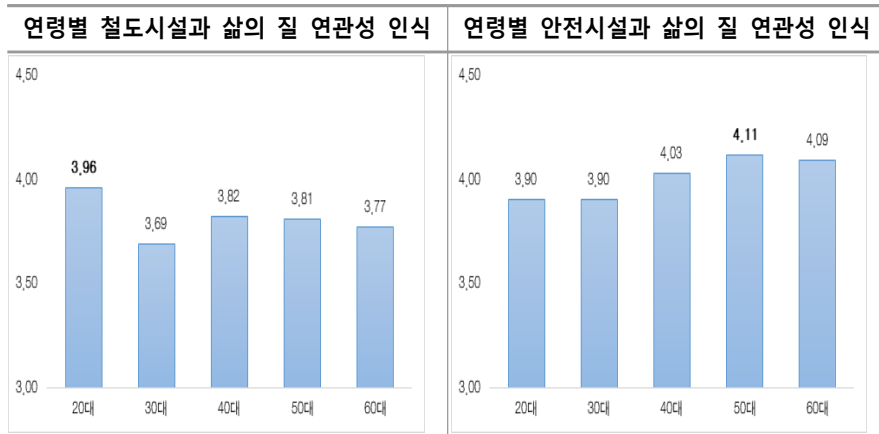


그림 6-12

대전시 연령별
철도시설 및
안전시설과 삶의
질 연관성 평가
결과

주 : 5점 만점

- 터미널/정류장, 공원·녹지 등의 시설물들은 거주 지역에 따라 삶의 질과 연관성에 대한 시각이 크게 차이를 보였음.

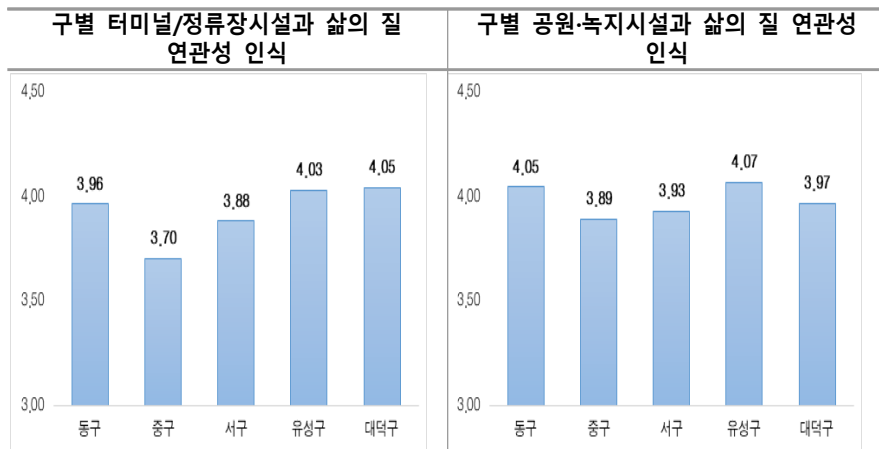


그림 6-13

대전시 구별
터미널/정류장,
공원·녹지시설과
삶의 질 연관성
평가 결과

주 : 5점 만점

○ 대전시 인프라 시설의 전반적인 노후도 및 안전수준에 대한 평가

- 거주지역의 주요 인프라 시설물의 전반적인 노후도와 안전수준에 대한 설문 의 리커트 척도 5점 척도 분석 결과, 대전시민들은 3.10점으로 비교적 양호 하게 평가를 하였음.

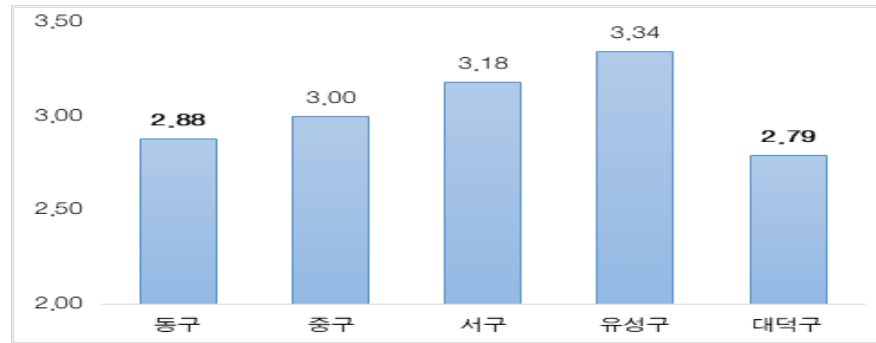
2. 설문조사 결과

2.

설문조사 결과

그림 6-14

대전시 구별
인프라 시설의
노후도와
안전수준 평가
결과

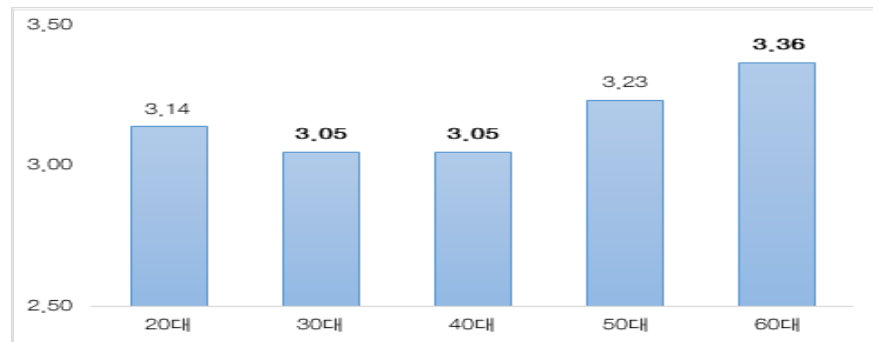


주 : 5점 만점

- 또한, 30~40대의 인프라 시설에 대한 전반적 노후도와 안전수준 평가는 다른 연령대에 비해 상대적으로 낮았음.

그림 6-15

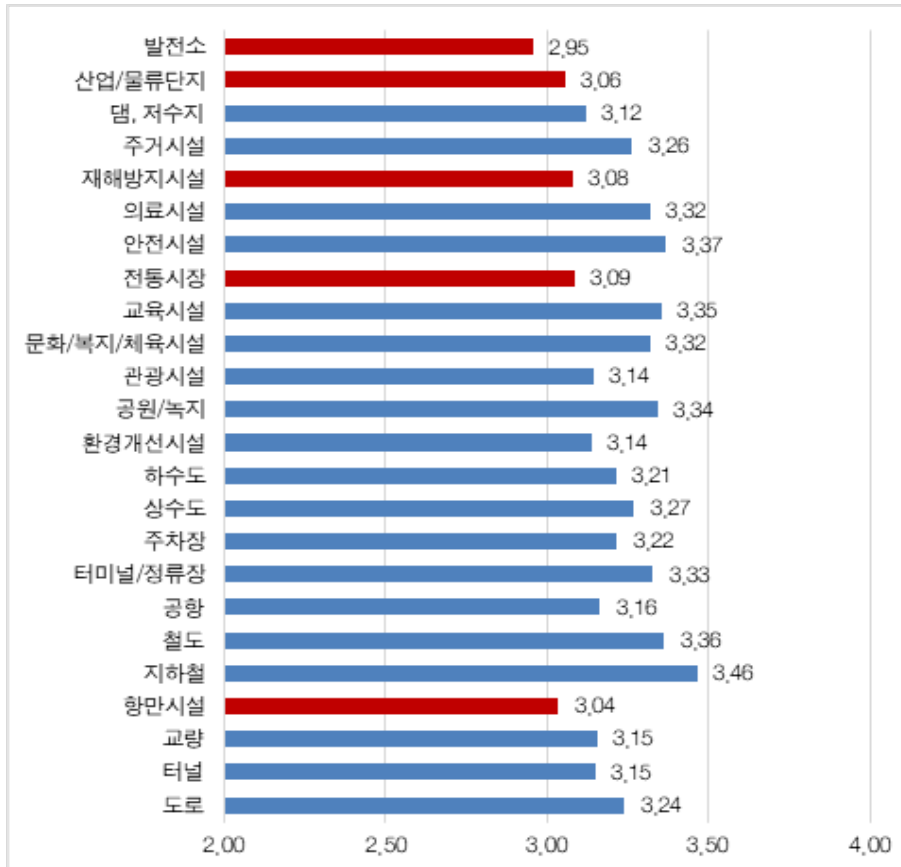
대전시 연령별
인프라 시설의
노후도와
안전수준 평가
결과



주 : 5점 만점

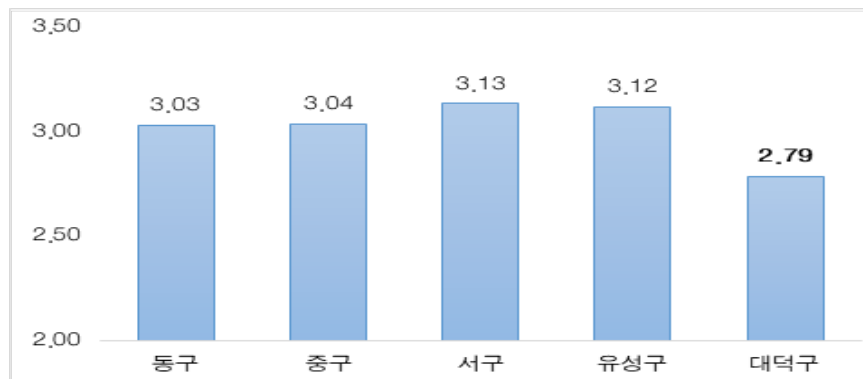
○ 대전시의 인프라 시설별 노후도 및 안전수준에 대한 평가

- 거주지역의 인프라 시설별 노후도 및 안전수준에 대한 평가의 질문의 경우, 발전소 시설에 대하여 보통 이하의 평가를 하였고, 상대적으로 산업/물류단지(3.06), 재해방지시설(3.08), 전통시장(3.09) 등의 시설이 전반적인 인프라 시설에 대한 평가(3.10)에 비해 낮게 평가되었음.



주 : 5점 만점

- 특히, 산업/물류단지의 경우, 대덕구 지역의 경우 더욱 노후도와 안전수준에 대하여 낮게 평가하여 산업/물류단지에 대하여 노후화되었고, 안전하지 못하다고 인식하고 있었음.



주 : 5점 만점

그림 6-16

대전시 인프라
시설별 노후도와
안전수준 평가
결과

그림 6-17

대전시 구별
인프라 시설의
노후도와
안전수준 평가
결과

2.

설문조사
결과

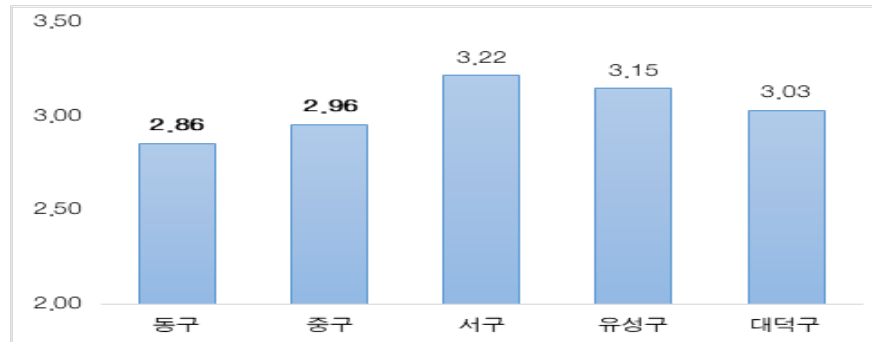
2.

설문조사

결과

그림 6-18

대전시 구별
재해방지시설의
노후화와
안전수준
평가결과

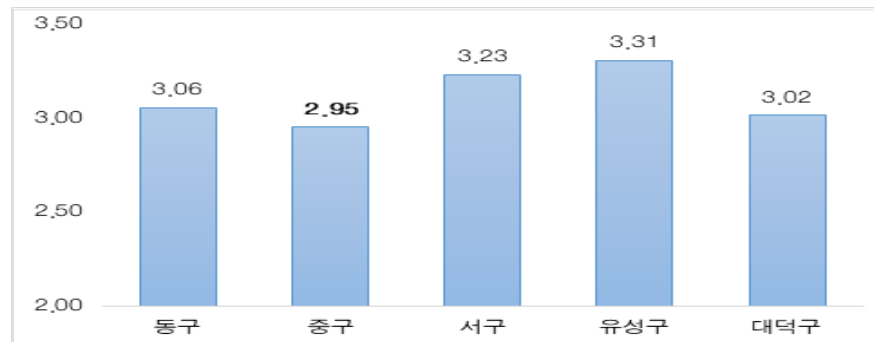


주 : 5점 만점

- 또한, 교량의 경우, 중구 지역(2.95) 그리고 터널의 경우에는 대덕구(2.98)와 중구(2.99) 지역에서 보통 이하로 평가하여 중구와 대덕구에 있는 교량 및 터널 등이 상대적으로 노후화되었고, 안전하지 못하다고 인식하고 있었음.

그림 6-19

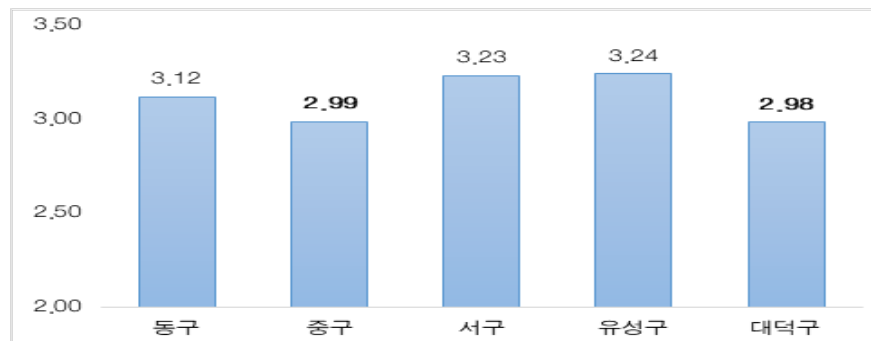
대전시 구별
교량의 노후화와
안전수준
평가결과



주 : 5점 만점

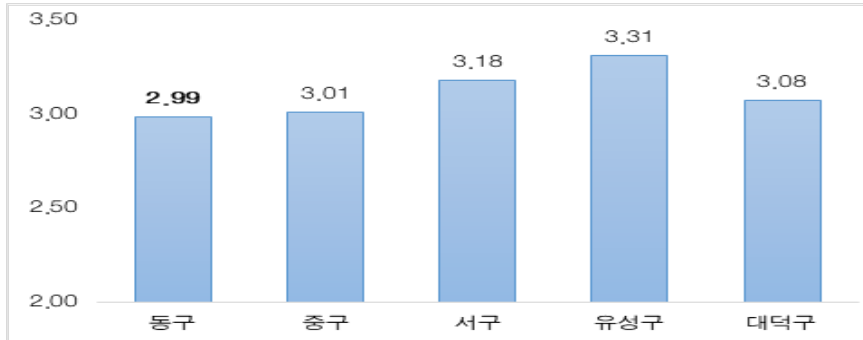
그림 6-20

대전시 구별
터널의 노후화와
안전수준
평가결과



주 : 5점 만점

- 관광단지 및 유원지 등 관광시설의 경우에는 동구(2.99) 지역에서 노후화 및 안전수준에 대하여 보통 이하의 평가를 내리고 있음.

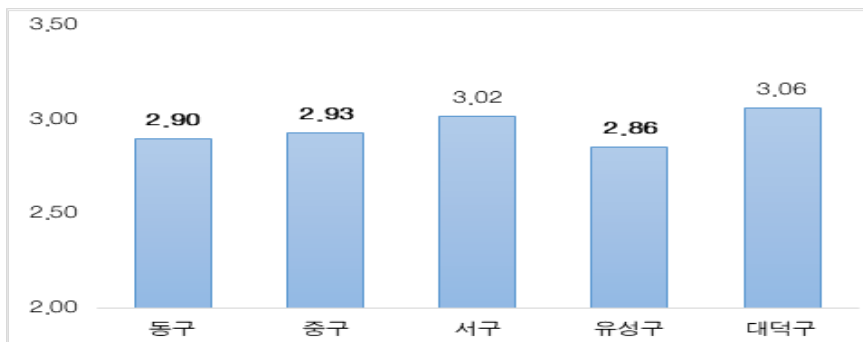


주 : 5점 만점

그림 6-21

대전시 구별
관광시설의
노후화와
안전수준
평가결과

- 발전소 시설에 대해서는 유성구, 동구, 중구 지역에서 노후와 및 안전수준에 대하여 보통 이하의 평가를 내리고 있음.



주 : 5점 만점

그림 6-22

대전시 구별
발전소의
노후화와
안전수준
평가결과

○ 대전시 인프라 시설의 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등)으로부터의 안전에 대한 인식

- 대전시의 주요 인프라 시설의 화재, 교통사고 등 사회적 재난으로부터 얼마나 안전한가에 대한 질문의 결과, 3.13으로 보통 이상으로 안전한 것으로 인식하고 있었음.

2. 설문조사 결과

2.

설문조사 결과

그림 6-23

대전시 구별
사회적재난으로부
터의 안전 인식

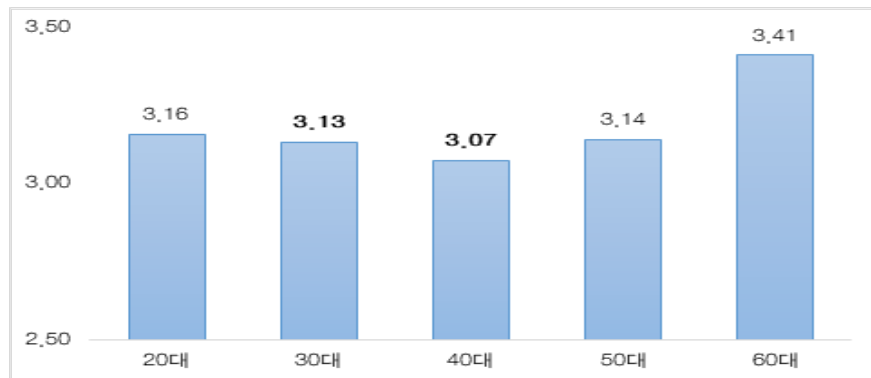


주 : 5점 만점

- 또한, 연령별로는 상대적으로 30~40대가 인프라 시설들이 사회적 재난으로부터 안전하지 않다고 인식하고 있는 것으로 나타남.

그림 6-24

대전시 연령별
사회적재난으로부
터의 안전 인식



주 : 5점 만점

- 사회적 재난의 유형별로 우려되는 재난에 대한 인식을 질문한 결과, ‘대형 교통사고’ 61.3%(복수응답), ‘산업단지, 전통시장 등에서의 폭발이나 화재’ 58.6%, ‘환경오염(폐수 유출, 화학물질 유출 등)’ 45.0% 순으로 나타났음.

(단위 : %)

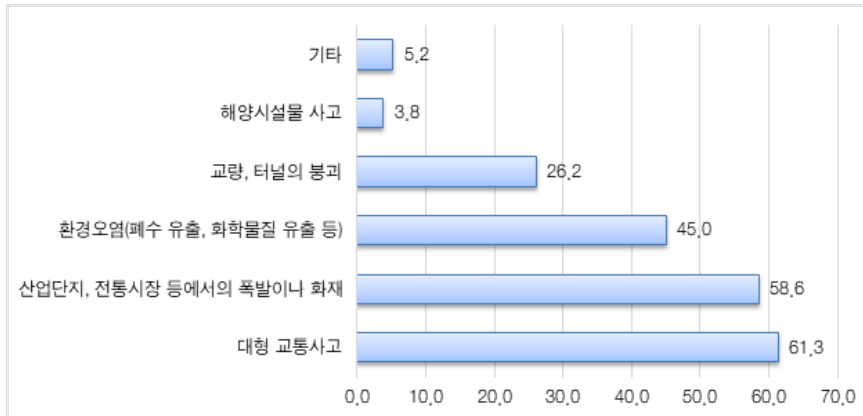


그림 6-25

대전시 사회적
재난 유형 중
가장 위협이 되는
재난

- 연령대에 따라서는 다소 차이가 있는 결과가 나왔는 바, 20대의 경우에는 ‘산업단지, 전통시장 등에서의 폭발이나 화재’가 64.7%로 가장 많이 응답하였음.
- 또한, 30대의 경우에는 ‘대형 교통사고’(64.3%), 40대의 경우에는 ‘산업단지, 전통시장 등에서의 폭발이나 화재’(60.2%)와 ‘대형 교통사고’(62.0%)가 가장 많았음.
- 특히, 50대, 60대의 경우에는 ‘환경오염(60.9%)’이 ‘대중교통사고(60.9%)’와 함께 응답 비율이 높았고, 60대 이상에서는 ‘교량, 터널의 붕괴(50.0%)’도 높은 비율 차지

(단위 : %)

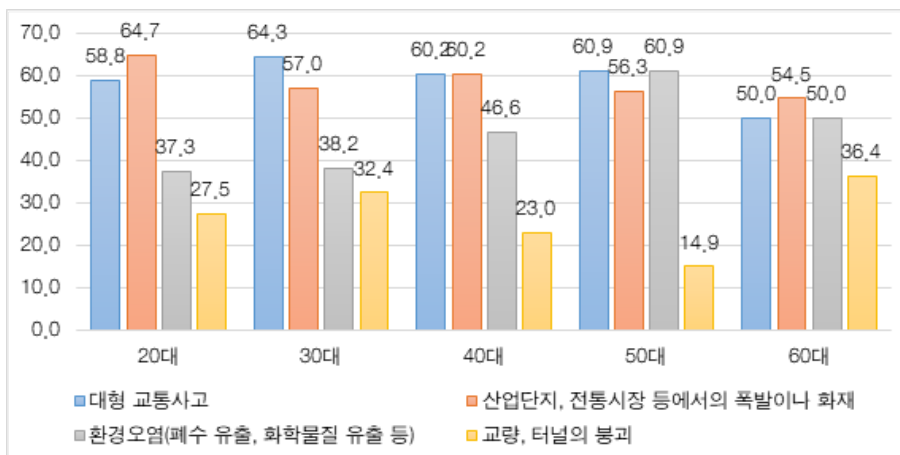


그림 6-26

대전시 연령별
사회적 재난 유형
중 가장 위협이
되는 재난

2.

설문조사 결과

2.

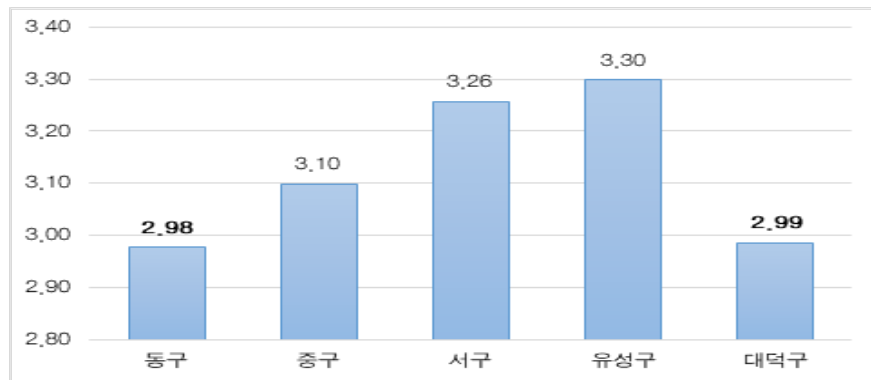
설문조사 결과

○ 대전시 인프라 시설의 자연재해(지진, 풍수해 등)으로부터의 안전에 대한 인식

- 대전시의 주요 인프라 시설의 지진, 풍수해 등 자연재해로부터 얼마나 안전한가에 대한 질문의 결과, 3.16으로 보통 이상으로 안전한 것으로 인식하고 있었음.
- 지역별로는 인식의 차이가 보여지는 바, 동구(2.98), 대덕구(2.99) 지역에서는 상대적으로 인프라 시설들이 자연재해로부터 안전하지 않다고 인식하고 있는 것으로 나타남

그림 6-27

대전시 지역별
자연재해로
부터의 안전 인식



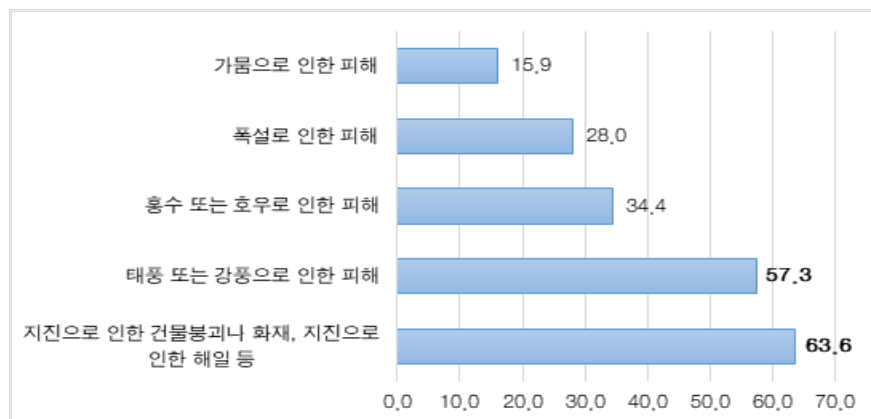
주 : 5점 만점

- 시설물의 안전과 관련하여 위협이 되는 자연재해가 무엇인지에 대한 질문에 대하여는 ‘지진에 따른 건물붕괴나 화재, 지진으로 인한 해일 등(63.6%)’이 가장 위협이 되는 자연재해로 인식하고 있으며, 다음으로 ‘태풍 또는 강풍으로 인한 피해(57.3%)’, ‘홍수 또는 호우로 인한 피해(28.0%)’의 순으로 나타났음.

(단위 : %)

그림 6-28

대전시 자연재해
유형 중 가장
위협이 되는 재해



- 연령대에 따라서는 다소 차이가 있는 결과가 나왔는 바, 20대와 50대, 60대에 있어서는 ‘태풍 또는 강풍으로 인한 피해’가 각각 64.7%, 63.2% 그리고 63.6%로 가장 위협이 되는 자연재해로 지적함.

(단위 : %)

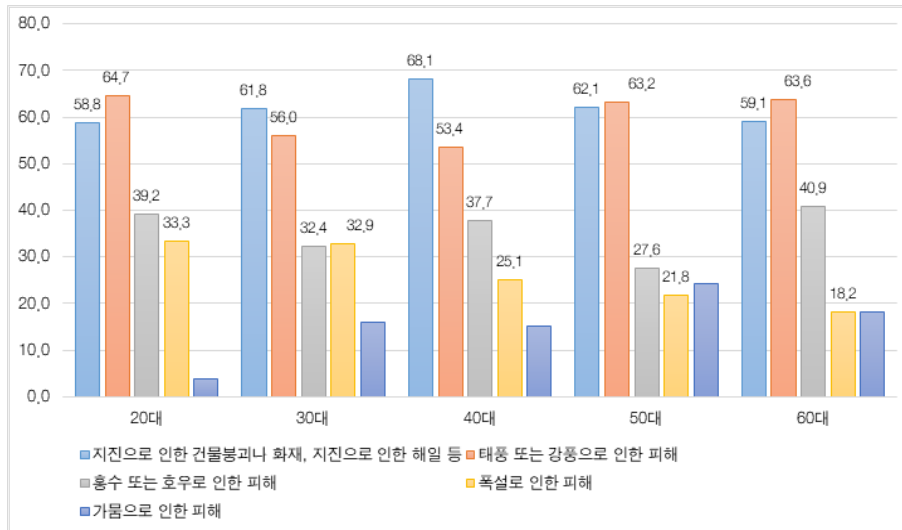


그림 6-29

대전시 연령별
자연재해 유형 중
위협이 되는 재해

- 또한, 자연재해 유형에 대해 지역별로도 다소간의 차이를 보여주고 있는데, 서구지역의 경우에는 ‘태풍 또는 강풍으로 인한 피해’가 더 위협이 된다고 제시하고 있으며, 지진으로 인한 피해에 대한 인식 정도도 지역별로 다소 차이를 보여주고 있음.

(단위 : %)

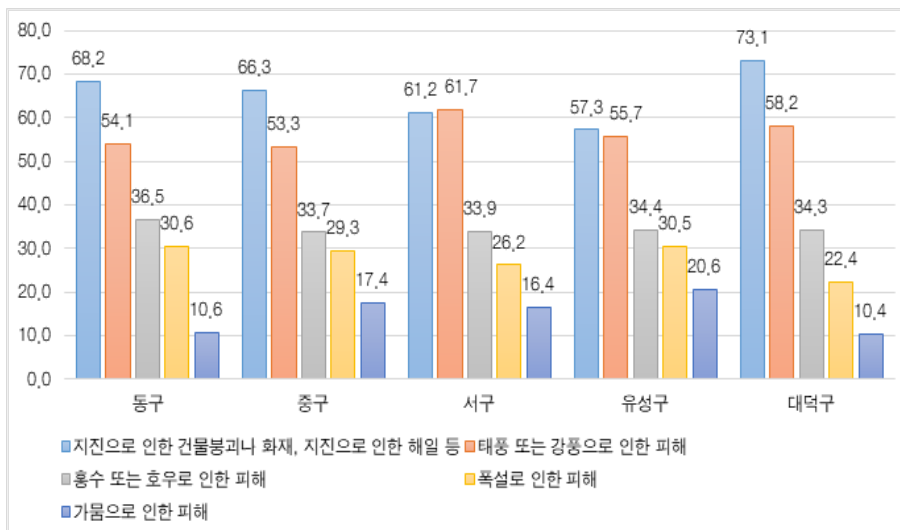


그림 6-30

대전시 구별
자연재해 유형 중
위협이 되는 재해

2.

설문조사 결과

2.

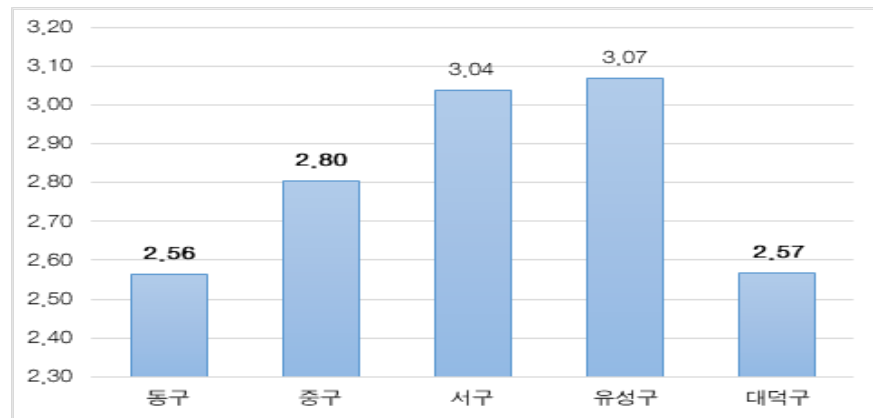
설문조사 결과

○ 대전시 현행 인프라 시설 투자수준에 대한 평가

- 대전시민들은 지역의 인프라 시설의 현행 투자 수준에 대하여 2.88점으로 평가하여 보통 이하로 평가하고 있음.
- 지역별로는 인프라 시설의 현행 투자 수준에 대한 평가는 다소 차이를 나타내었는데, 유성구(3.07), 서구(3.04)가 보통 이상의 평가하고 하고 있으나, 반대로 동구, 대덕구, 중구에서는 보통 이하로 낮게 평가

그림 6-31

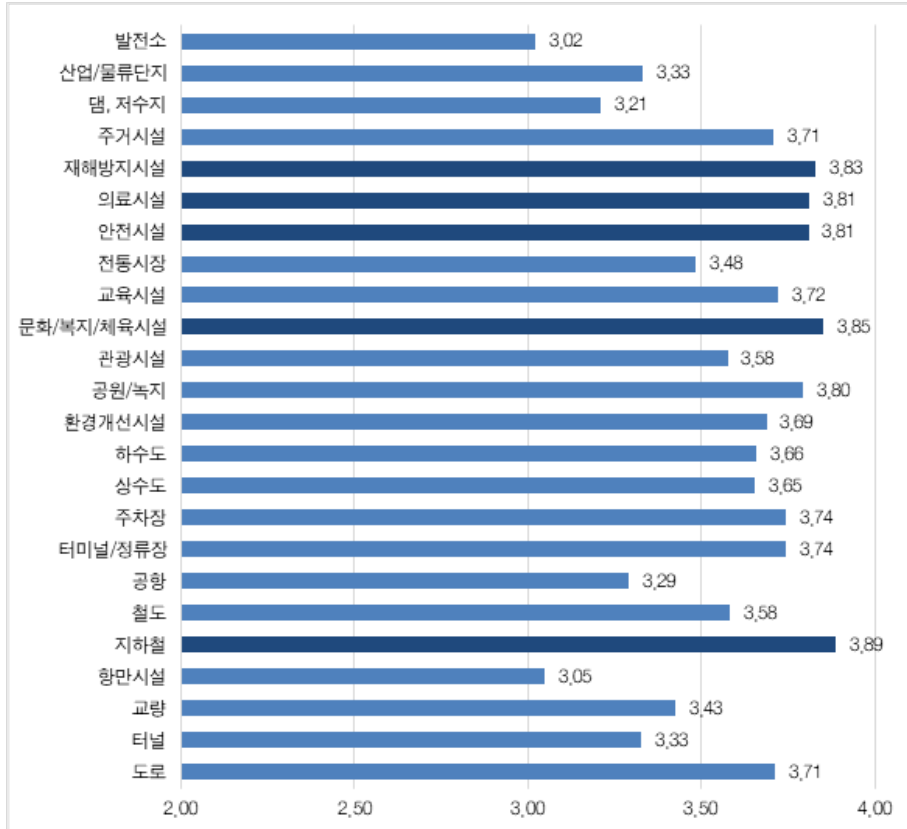
대전시 구별 현행
인프라 시설 투자
수준에 대한 평가



주 : 5점 만점

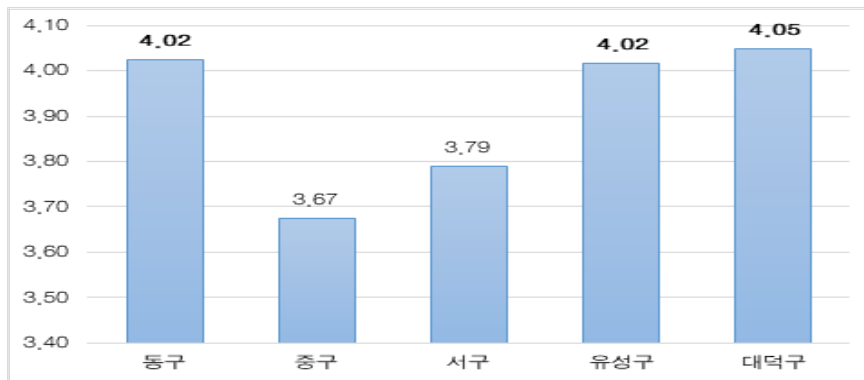
○ 대전시 인프라 시설별 향후 투자 필요성에 대한 평가

- 현재 거주하고 있는 지역의 인프라 시설별로 향후 투자의 필요성에 대한 설문 결과, 모든 인프라 시설에 대해 보통 이상으로 투자가 필요하다고 인식하고 있음.
- 특히, 대전시민들은 지하철, 문화/복지/체육시설, 재해방지시설, 의료시설 및 안전시설에 대하여는 상대적으로 인프라 투자가 더 필요한 시설로 인식하고 있었음.



주 : 5점 만점

- 지역별로는 시설물이 투자 필요성에 대하여 다소 차이를 보이고 있음.
- 지하철의 경우 상대적으로 대덕구(4.05), 동구(4.02), 유성구(4.02)에서는 투자 필요성에 대하여 높게 평가하였음.



주 : 5점 만점

그림 6-32

대전시 인프라
시설별 투자
수준에 대한 평가

그림 6-33

대전시 인프라
시설 중 지하철에
대한 투자 수준
평가

2.

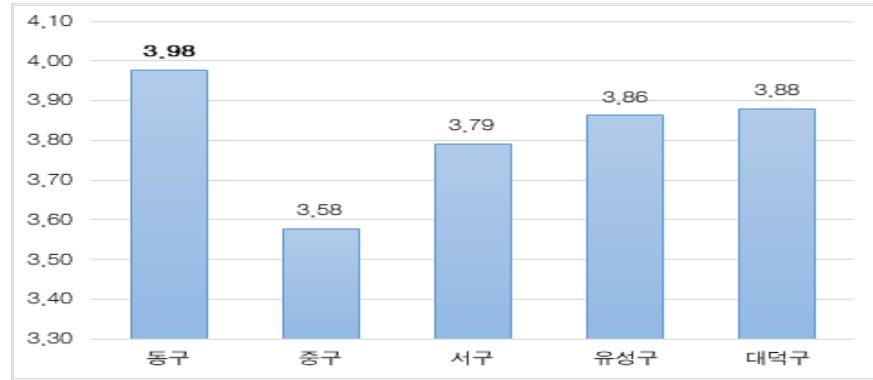
설문조사 결과

2.

설문조사 결과

그림 6-34

대전시 인프라
시설 중
의료시설에 대한
투자 수준 평가



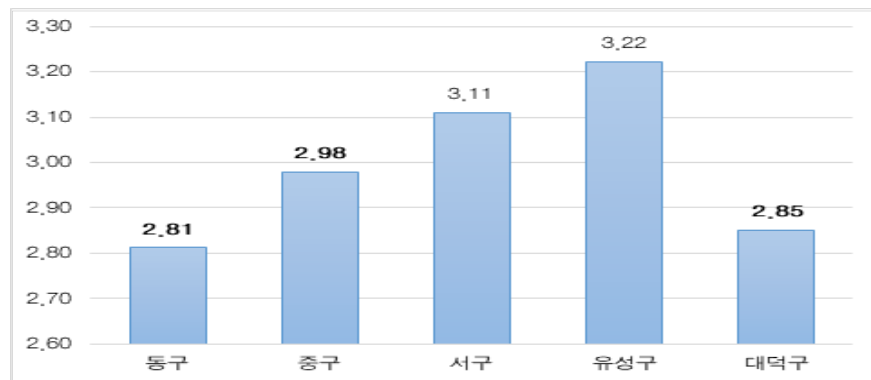
주 : 5점 만점

○ 대전시의 주요 인프라 시설 관련 정책과 제반활동에 대한 평가

- 대전시의 주요 인프라 시설과 관련한 정책과 제반 활동에 대한 평가에 있어서는 3.04점으로 보통 정도의 평가를 하고 있음.
- 그러나 지역별로는 인프라 시설 관련 정책과 제반활동에 대하여 평가에 차이를 나타내고 있는데, 동구(2.81), 대덕구(2.85), 중구(2.98)에서는 상대적으로 보통 이하의 평가를 하고 있음.

그림 6-35

대전시 지역별
인프라 시설 관련
정책과 제반활동에
대한 평가



주 : 5점 만점

○ 인프라 시설 사업 추진을 위한 자원 확보 방안에 대한 의견

- 대전시에서 인프라 시설물을 위한 사업 추진 시 우선적으로 고려해야 할 자원 확보방안에 대한 설문 결과, ‘중앙정부 및 상위 지자체 재정지원 확대’가 53.4%로 가장 우선적으로 고려해야 할 자원조달 방안으로 제시하고 있음.
- 다음으로 ‘민간투자의 적극적인 유치(19.2%)’, ‘지방세수 증가를 통한 지자체의 자체 자원 확보(14.5%)’의 순으로 나타남.
- 반면, ‘시설물 사용료의 인상’에 대해서는 3.2%로서 매우 낮게 평가하고 있음.

(단위 : %)

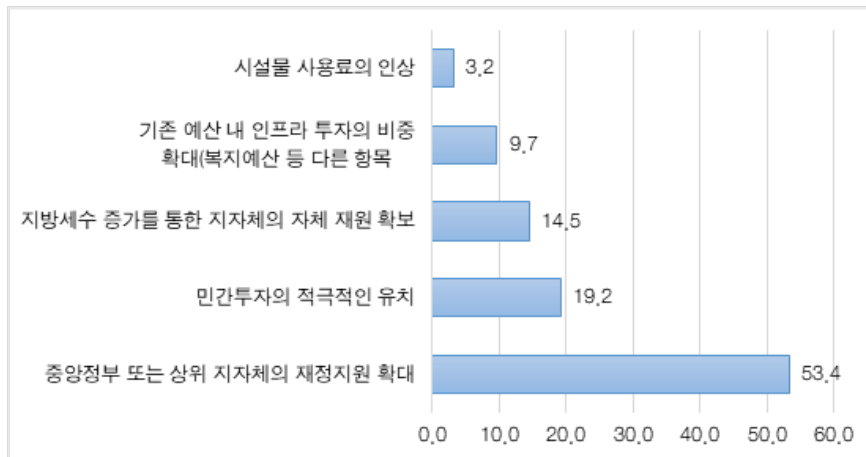


그림 6-36

인프라 시설 사업
추진을 위한
재원에 대한 인식

- 주요 인프라 시설의 안전 및 성능 제고를 위한 자원 확보를 위하여 시설물 사용료를 현실화하는 방안(고속도로 통행료 등)에 대하여는 ‘시/도 재정과 적절하게 분담된다면 지불할 수 있다’는 응답이 36.9%로 가장 많았으며, 다음으로 ‘필요하다면 지불할 수 있다’는 응답이 32.4% 차지
- ‘시/도 재정에서 전적으로 부담해야 한다(12.4%)’나 ‘전적으로 부담할 의향이 있다(2.7%)’는 상대적으로 적게 응답하여 전적으로 시/도나 개인의 부담에 대해서는 부정적 의견을 가지고 있음.

2.

설문조사 결과

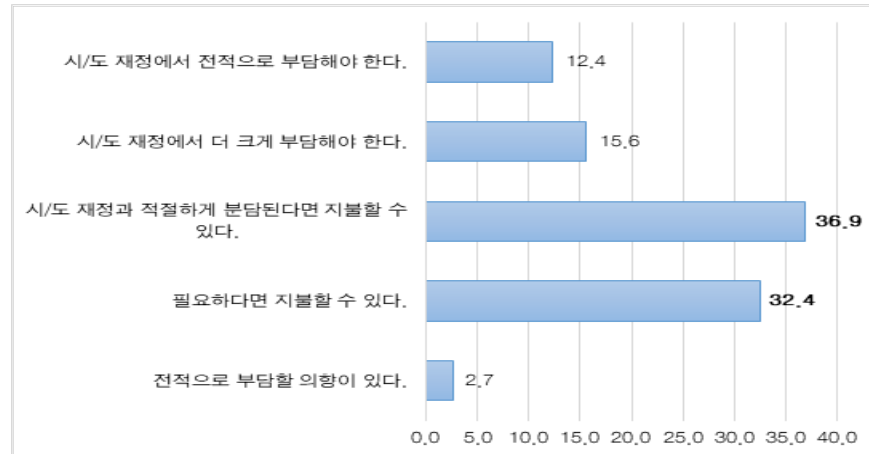
2.

설문조사 결과

그림 6-37

대전시민의
사용료 현실화
방안에 대한 인식

(단위 : %)



주 : 5점 만점

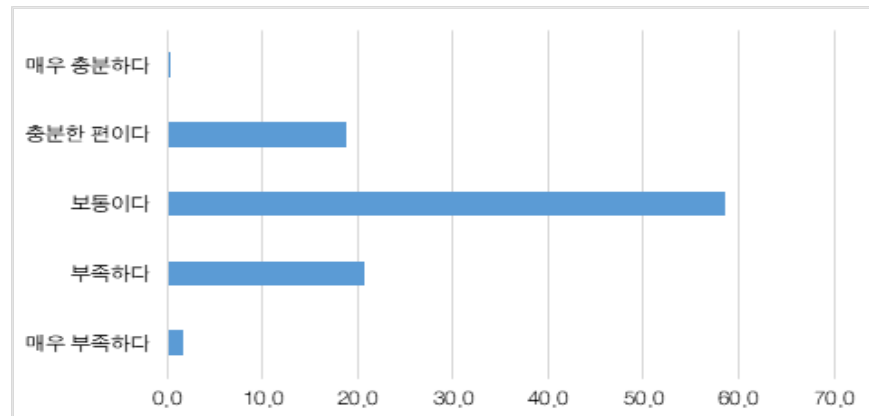
○ 타 특·광역시 대비 대전시의 인프라 시설의 충족도

- 타 특·광역시에 비해 전반적인 인프라 시설의 충족도가 어느 정도라고 생각하는지에 대한 설문 결과, 충분한 편이라는 응답은 19.2%인데 반하여 부족하다는 의견이 22.2%로 나타나 부족하다고 인식하고 있음.
- 5점 만점의 리커드 척도로 측정한 값은 2.96으로서 보통 이하로 평가하고 있음.

(단위 : %)

그림 6-38

타 특광역시 대비
대전시의 인프라
시설의 충족도
인식



- 부족한 편이라고 느끼는 주된 이유에 대해서는 ‘각종 인프라 시설의 노후화로 인한 안전 위협 및 편의성 저하’가 29.0%로 가장 많았고, 다음으로 ‘일자리 부족 등 지역 경제의 위축’ 27.4%, ‘생활에 필수적인 문화 및 생활인프라

의 부족' 22.6% 순임.

(단위 : %)

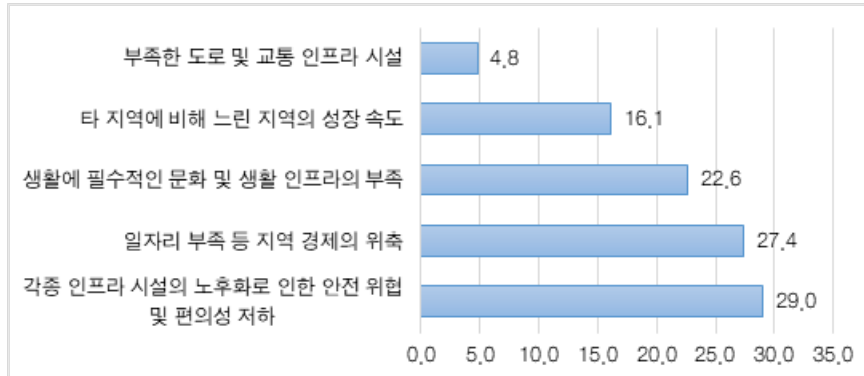


그림 6-39

대전시의 인프라 시설의 충족도가 부족하다는 인식의 사유

○ 대전시의 지속가능한 성장을 위한 중요한 정책 현안

- 대전시의 향후 지속가능한 성장을 위해 가장 중요한 현안은 무엇인지에 대한 설문 결과, '일자리 창출과 경제 활성화를 위한 신산업 육성 등 산업발전 유도'가 43.7%로 가장 중요한 현안으로 제시

• 다음으로 '문화·관광 유·무형 콘텐츠 강화로 문화관광 중심 도시 성장' 13.6%, '미래를 대비한 쾌적한 도시 환경 조성' 11.5% 그리고 '재난재해로부터 안전한 스마트 안전도시 창조' 10.6% 순

(단위 : %)

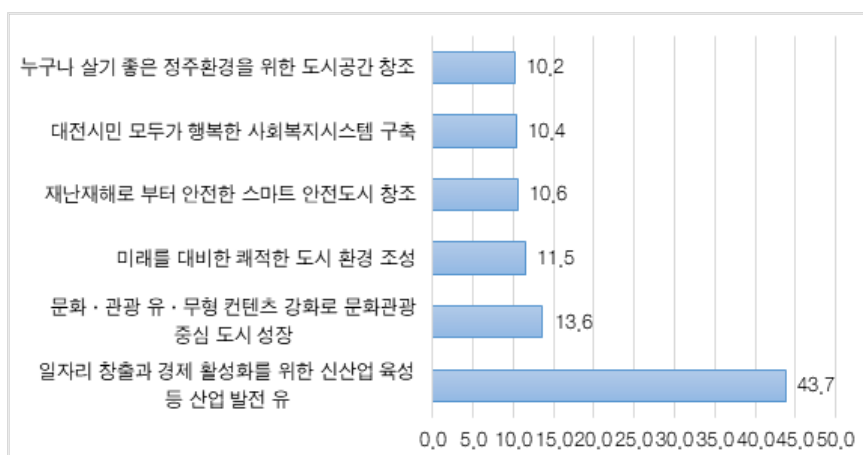


그림 6-40

대전시의 지속가능한 성장을 위한 정책 현안에 대한 평가

2.

설문조사 결과

2.

설문조사 결과

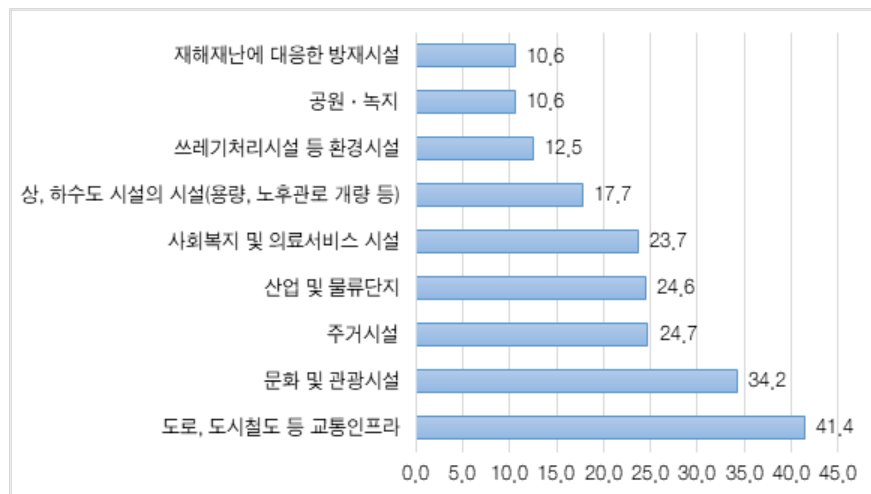
○ 대전시가 지역 발전을 위해 우선적인 인프라 투자 분야

- 대전시가 중부권 중심도시로의 기능 확대와 국제과학도시 조성을 위해 우선적으로 해결해야 할 인프라 투자는 무엇이라고 생각하는지에 대한 설문 결과, ‘도로, 도시철도 등 교통인프라’가 41.4%로서 가장 우선순위가 높게 나타남.
- 다음으로 ‘문화 및 관광시설’ 34.2%, ‘주거시설’ 24.7%, ‘산업 및 물류단지’ 24.6%, ‘사회복지 및 의료서비스 시설’ 23.7% 순

(단위 : %)

그림 6-41

대전시의
지역발전을 위해
우선적인 인프라
투자 분야



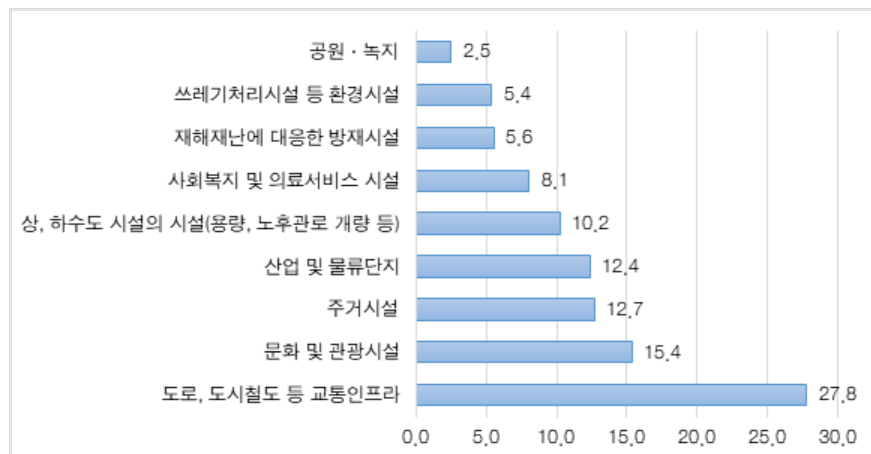
주 : 1순위와 2순위 합계

- 1순위로만 한정할 경우, ‘상, 하수도 시설(용량, 노후관로 개량 등)’이 10.2%로 상대적으로 우선순위가 높게 나타남.

(단위 : %)

그림 6-42

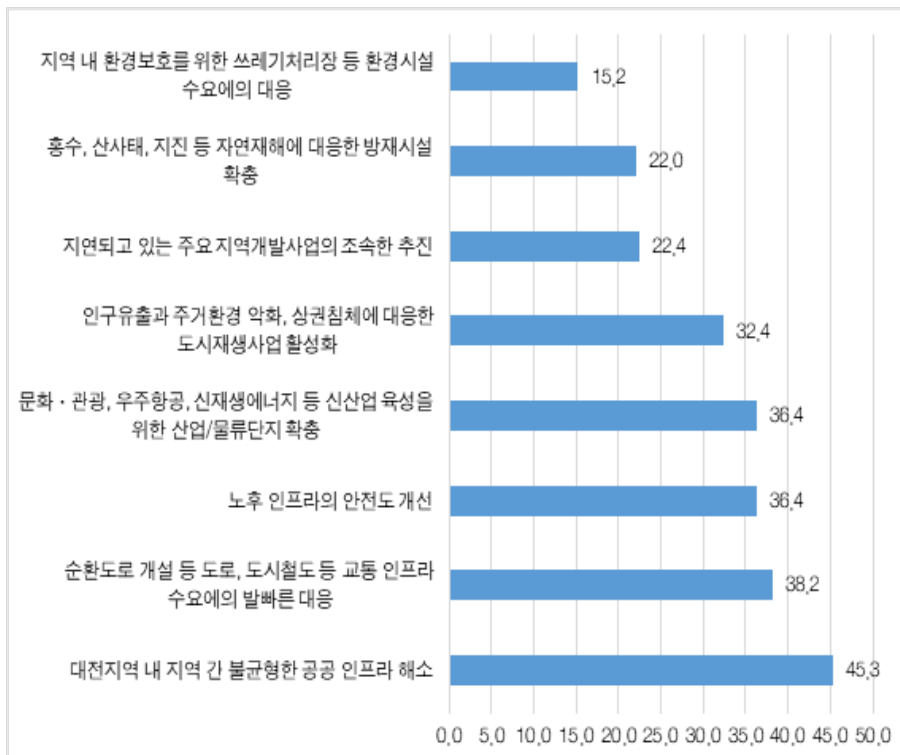
대전시의
지역발전을 위해
우선적인 인프라
투자 분야에 대한
평가(1순위 한정)



○ 대전시의 인프라 정책 현안의 우선순위 평가

- 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자정책 방향은 무엇이라고 생각하는지에 대한 설문 결과, ‘대전지역 내 지역간 불균형한 인프라 해소’가 45.3%로 가장 많았음.
- 다음으로 ‘순환도로 개설 등 도로, 도시철도 등 교통 인프라 수요에의 발빠른 대응’ 38.2%, ‘노후 인프라(노후 상하수도, 노후건축물 및 도로시설물 등)의 안전도 개선’ 36.4%, ‘문화·관광, 우주항공, 신재생에너지 등 신산업 육성을 위한 산업 및 물류단지 확충’ 36.4% 순

(단위 : %)



주 : 복수 응답

그림 6-43

대전시 인프라
정책 현안의
우선순위 평가

2.

설문조사 결과

(3) 시사점

- 대전시에 소재한 인프라 시설의 실제 사용자인 대전시민이 체감하는 인프라 실태와 만족도를 파악하고 향후 인프라 투자 방향에 대한 구체적 의견을 조사하기 위해 시행한 본 설문조사 결과, 대전시민은 지역 내 소재한 인프라 실에 대한 전반적인 성능 수준에 대해 보통 이상으로 평가하고 있음(5점 만점의 3.32점).
- 그러나, 지역별로는 성능 수준에 대한 평가가 차이를 보이고 있는데, 특히, 대덕구가 상대적으로 낮게 평가(2.91점)하여 서구(3.51점) 및 유성구(3.55점) 응답 결과와 대조를 보였음.
- 다음으로 대전시민의 경우 대다수가 인프라 시설 수준이 지역경쟁력(지역경제 성장 등)과 밀접한 연관성이 있다고 인식하고 있으며, 이 중에서는 정주환경과 밀접한 연관성이 있는 생활인프라(의료시설, 교육시설) 및 환경 인프라 등이 지역경쟁력과 밀접한 연관성이 있다고 인식하고 있음.
- 삶의 질 향상과 인프라 시설간의 연계성과 관련한 시민 의식조사 결과 삶의 질 향상을 위해서는 인프라 시설 확충이 중요하다고 인식하고 있으며, 특히, 교육시설, 지하철, 주거시설, 안전시설, 주차장, 공원·녹지, 문화/복지/체육 시설, 도로 등의 인프라 시설물들이 상대적으로 삶의 질과 연관성이 높다고 인식하고 있음.
- 대전시에 위치한 인프라 시설물의 안정성에 대한 평가 결과, 보통 이상으로 양호하게 평가하고 있으나, 지역간에는 큰 차이를 보여 동구지역과 대덕구 지역은 인프라 시설물의 전반적인 노후도와 안전수준에 대해 낮게 평가하였음.
- 또한, 경제활동이 가장 많은 30~40대 연령층에서 인프라 시설에 대한 전반적인 노후도와 안전수준에 대하여 다른 연령대에 비해 상대적으로 낮게 평가하고 있었음.
- 화재, 교통사고, 오염, 붕괴 등 사회적 재난으로부터의 인프라 시설물의 안전에 대한 인식조사 결과, 보통 이상(3.13점)으로 안전한 것으로 인식하고 있음.

- 나, 대덕구(2.91점), 동구(2.95점) 지역에서는 상대적으로 안전하지 못하다고 인식하고 있었음. 유형에 있어서는 대형 교통사고, 산업단지, 전통시장 등에서 폭발이나 화재, 환경 오염 순으로 대전시민들이 재난이 발생할 우려가 있다고 인식하고 있었음.
- 자연재해에 대해서는 보통 이상(3.16점)으로 안전하다고 인식하고 있었음. 그러나 사회적 재난과 마찬가지로 대덕구(2.99점)와 동구(2.98점) 지역에서는 상대적으로 낮게 평가하고 있음. 또한, 가장 우려되는 재해로서는 지진에 따른 피해로 나타났음.
 - 대전시의 현행 지역 인프라 시설 투자에 대해 시민 대다수가 부족하다고 인식하고 있는 것으로 나타났으며, 특히, 시설물 중에서 지하철, 문화/복지/체육시설, 재해방지시설, 의료시설 및 안전시에 대해 인프라가 필요하다고 인식하고 있었음.
 - 자원 확보에 있어 대전시민들은 중앙정부 및 시 차원의 재정 지원 확대가 우선적으로 고려되어야 한다고 지적함. 또한, 인프라 시설물의 사용료 현실화에 대하여 시도 재정과 일정 부분에서 분담된다면 지불할 의사가 있다고 응답하고 있음.
 - 대전시민들은 타 특, 광역시들에 비해 인프라 시설이 부족한 편으로 인식하고 있으며, 특히, 각종 인프라 시설의 노후화로 인한 안전 위협 및 편의성 저하에서 인프라 시설 투자의 부족함을 인식하고 있음.
 - 향후 대전시의 지속가능한 성장에 있어 핵심적인 정책은 일자리 창출과 경제활성화를 위한 신사업 육성 등 산업발전 유도 정책이 가장 중요한 정책 현안이라고 지적하고 있는 바, 경제적 측면의 정책 추진이 중요한 정책 현안으로 인식하고 있음.
 - 특히, 대전시의 인프라 투자 정책에 있어서 가장 우선적으로 고려해야 할 인프라 시설 분야에 대해 도로, 도시철도 등 교통 인프라 확충이 가장 우선순위가 있어 높은 시설 투자 분야로 인식하고 있음.

2.

설문조사 결과

2.

설문조사 결과

- 인프라 정책적인 측면에서는 대전지역 내 지역간 불균한 인프라 시설의 해소를 가장 우선되어야 할 정책과제로서 제시하고 있으며, 교통 인프라 수요에의 발빠른 대응, 노후 인프라의 안전도 개선 등에 인프라 정책의 방향을 맞추어야 한다고 지적함.
- 종합적으로 볼 때, 대전시민의 경우, 인프라 시설 사업에 따른 지역경제 활성화 및 시민의 삶의 질 향상 등에 있어 긍정적 인식을 가지고 있는 것으로 분석되어지며, 특히, 도로·교통 인프라, 노후 시설물의 성능 개선을 통한 안전도 제고 등에 대해 우선적으로 투자해야 한다고 인식하고 있는 것으로 분석되어짐.
- 또한 중요한 시사점은 인프라 시설에 대한 만족도, 시설 충족도, 안전도 등 제반 요소에 있어 대전시 내에서도 지역별도 매우 차등적이라는 점에서 지역간 인프라 시설의 불균형 해소가 중요한 인프라 정책 방향이라고 할 수 있으며, 대전시민들도 이부분에 대해 많이 인식하고 있다는 점에서 중요하게 고려해야 할 인프라 정책임.

제7장 지역 인프라 투자 방향 및 핵심사업 발굴

1. 지역 인프라 투자정책의 기본방향

(1) 지역 인프라 투자 축소에 따른 문제점

- 지역에 있어 인프라 투자의 축소는 장, 단기적으로 지역 성장에 악영향을 끼칠 수 있음.
- 단기적으로는 다음과 같은 문제점들이 있음.
 - 첫째, 추진 중인 인프라 사업들의 만성적 공기지연을 초래하고, 추진 예정인 사업들의 추진이 원활하지 않음에 따라 지역민의 불편을 초래하고, 추가적인 공사비 등 부담도 증가
 - 둘째, 건설산업의 위축에 따라 지역 내 생산, 고용에의 부정적 영향으로 단기적인 지역경제 위축 우려
 - 셋째, 도시안전에 필수적인 시설물 안전 확보 미흡으로 수시로 발생하는 재해 및 재난 대비 미흡
- 중장기적으로는 다음과 같은 문제점들이 있음.
 - 첫째, 인프라 축소에 따른 도시 경쟁력의 저하임. 글로벌 도시들의 경쟁력에 있어 인프라는 핵심적인 요소로서 인프라 투자 축소는 도시의 경쟁력을 저하 시킴.

1. 지역 인프라 투자 정책의 기본방향

1.

지역 인프라 투자 정책의 기본방향

- 둘째, 인프라 투자 축소에 따른 지역민의 삶의 질 저하의 문제임. 생활환경과 관련된 제반 인프라의 공급이 원활하지 않을 경우, 실질적인 지역민의 삶의 질 저하를 초래함.
- 셋째, 지속적인 인프라 투자가 이루어지지 않을 경우, 현재의 지역 내의 인프라 불균형 문제가 해소되지 않아, 지역의 균형적 발전과 사회적 갈등의 요인이 됨.

그림 7-1

인프라 투자
축소의 문제점



(2) 지역 인프라 투자 정책의 기본방향

- 대전시가 향후 추진하고자 하는 발전계획의 방향과 인프라 실태, 향후 지역의 경제, 사회적 변화를 고려하고, 설문조사를 통하여 조사된 인프라에 대한 수요를 종합적으로 고려
- 이를 위해 향후 대전시의 인프라에 대한 투자방향은 다음과 같이 네가지를 지향할 필요가 있음.
 - 첫째, 지역의 경쟁력 제고를 위한 교통·물류 분야의 혁신적인 인프라 전략이 요구됨.
 - 지역의 삶의 질 향상을 위해 사람과 환경을 중심으로 하는 도로·교통 환경

개선 추진

- 지역 경제의 활력 제고를 통해 물류 환경 개선 추진
 - 교통 및 물류 분야의 인프라의 전략적 투자로 지역경제의 경쟁력 향상과 지역민 의 삶의 질 향상 추구
 - 만성적인 교통체증과 안전을 위협하는 도로 및 도로시설물의 개선 그리고 물류 인프라 확대 필요
- 둘째, 대전시가 향후 발전모델로 지향하고 있는 첨단 과학기반의 경제도시 실현을 위한 인프라의 투자가 필요
- 대전시가 경제적 강점은 연구단지를 중심으로 하는 첨단 과학 도시로서의 기반을 가지고 있다는 점임.
 - 대전시의 GRDP 및 부가가치생산을 높일 수 있는 산업, 경제의 성장 기반 구축 필요
 - 이러한 목표를 달성하기 위한 인프라 즉, 산업단지, 신산업 육성을 위한 연구 및 산업진흥 센터 등 인프라 구축 그리고 의 협력 유도를 위한 집적 산업입지 구축 등이 필요
- 셋째, 환경 친화적이고 안전한 삶의 공간 확보를 위한 인프라 투자의 확대가 필요
- 향후 인프라 투자에 있어 지역민의 건강하고 안전한 삶의 공간을 조성하기 위한 전략적인 투자는 인프라 정책의 핵심이 되어야 함.
 - 저탄소 녹색도시를 조성하기 위해 상·하수도 시설 개선 등 환경 인프라 확충 필요
 - 자연재해와 사회적 재난으로 부터 안전한 도시를 만들기 위한 방재 인프라의 확충과 지역민들이 이용하는 시설물들의 안전을 확보하기 위한 인프라 투자 확대 필요
- 넷째, 지역민들의 행복 증진을 위한 지역민 친화적인 정주공간 조성을 위한 인프라 투자가 필요
- 지역민 특히, 서민들이 행복감을 느낄 수 있는 서민친화적인 도시 생활공간을 마련할 필요가 있음.
 - 우선적으로 생활의 터전이 되는 주거시설 및 생활권 환경 정비가 필요

1. 지역 인프라 투자 정책의 기본방향

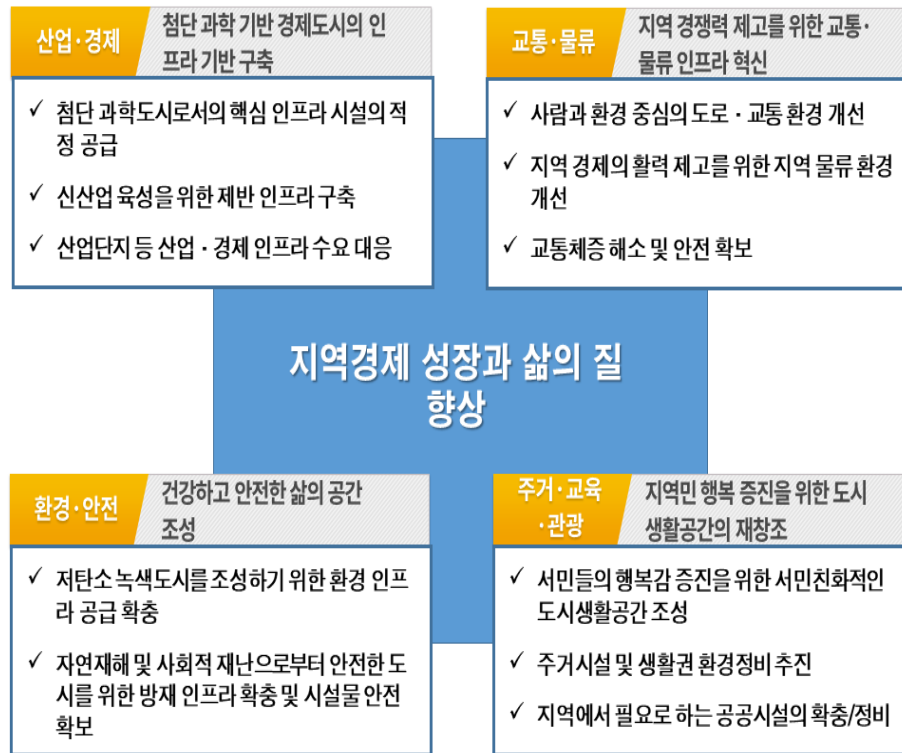
1.

지역 인프라 투자 정책의 기본방향

그림 7-2

지역 인프라 투자
정책의 목표 및
정책방향

- 지역민들이 지역생활에 있어 필요로 하는 공공 복지, 의료 시설물의 확충 및 정비 필요



2. 지역 인프라 투자정책 및 프로젝트

(1) 첨단 과학기반 경제도시의 인프라 기반 구축

1) 추진 목표

- 기존 산업 인프라의 재생 ⇒ 산업 육성 기능의 활성화 및 고도화
- 신산업 육성 촉진을 위한 핵심 인프라 공급 ⇒ 새로운 지역 경제 성장동력의 발굴
- 4차 산업혁명 선도 도시로서의 과학·산업 인프라 구축

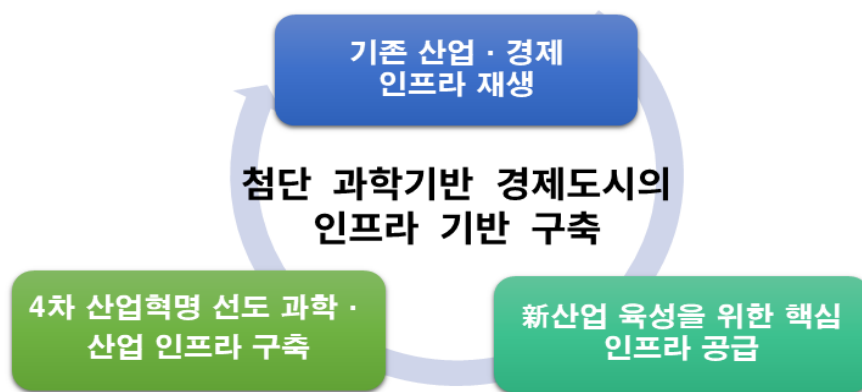


그림 7-3

산업·경제부문
인프라 투자 목표
및 전략

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2) 추진 정책 및 프로젝트

산업·경제

4차 산업혁명 특별시 육성 프로젝트

○ 사업추진 배경

- 문재인 대통령은 대전을 ‘대한민국 4차 산업혁명 특별시’로 육성을 대전시의 대표 공약으로 제시하였음.
- 이에 따라 2017년 12월, 대전시는 「4차 산업혁명 특별시, 대전 비전」을 발표하였음. 주요 내용은 다음과 같음.

그림 7-4

4차 산업혁명
특별시 육성
프로젝트 개요

4대 전략	혁신 생태계 조성	미래형 신산업 육성	지원 인프라 구축	실증화 구현
24개 과제 (안)	① 대학(청년) 혁신 창업 Start-up 타운 조성 ② 기술아이디어 융합 네트워크 구축 ③ 4차 산업혁명 국제 박람회 개최 ④ AI기반 맞춤형 인재 양성·연결 시스템 마련 ⑤ 스마트 지방행정 서비스 4.0 추진 ⑥ 4차 산업혁명 전용펀드 조성	① 바이오 의약산업 허브 구축 ② 국방 ICT 첨단 산업 육성 ③ 융복합 콘텐츠 미니클러스터 조성 ④ 미래 핵심소재산업 융합 플랫폼 구축 ⑤ IoT 기반 첨단 센서 산업 육성 ⑥ IoT 기반 에너지 공유 거래시장 선점	① 대덕특구 융합 공동 연구 활성화 ② 연구소기업 종합 지원센터 건립 ③ 중소기업 스마트 제조 혁신 기술 센터 건립 ④ 빅데이터 클라우드 컴퓨팅 융합 센터 구축 ⑤ AI 특화 SW산업 융합캠퍼스 조성 ⑥ 4차산업혁명 전용 국가산업단지 조성	① 신기술 테스트 베드 융·복합 콤플렉스 조성 ② 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축 ③ 4차 산업혁명 전시·체험관 운영 ④ IoT 기반 스마트 빌리지 조성 ⑤ 스마트 스트리트 조성 ⑥ 메이커 문화플랫폼 조성

- 대전시는 2017년 7월, 본격적인 4차 산업혁명 특별시 육성을 위하여 전국 최초로 「4차산업혁명 추진위원회」를 출범시켰음.

- 4차 산업혁명 특별시 조성과 관련한 인프라 시설 수요는 다양한 형태로 발생될 것으로 예상됨. 산업 및 기업 지원을 위한 연구 및 행정 건축물 수요와 기업들의 집적이 가능한 산업단지의 수요가 대표적임.
- “문재인 정부 국정운영 5개년 계획”에 반영된 ‘4차 산업혁명 특별시 육성’에 있어서는 ‘스마트 융복합 첨단과학산업단지 조성’ 그리고 ‘스마트시티 실증화 단지 조성’ 등이 제시됨.
- 대전시를 ‘4차 산업혁명 특별시’로 육성하고자 하는 계획이 대전시의 실질적인 경쟁력 향상으로 이어지도록 하기 위해서는 다음과 같은 전제조건이 이루어질 필요가 있음.
 - 첫째, ‘국가산업’으로서 지속적인 국가 재정투자가 안정적으로 이루어질 수 있도록 해야 함. 이를 통해 시급시 추진해야 할 과제들에 대해서는 정부 예산이 우선 배정될 수 있도록 유도해야 함.
 - 둘째, 사업의 우선순위에 있어서는 경제적인 시너지 효과가 큰 산업단지 등 사업기반 시설 수요를 우선적으로 고려할 필요가 있음.
 - 셋째, 재정적 한계와 사업의 성과를 높이기 위해 민간의 창의와 자원을 적극적으로 활용할 필요가 있음.

○ 사업내용



자료 : 한국경제신문, 2017.5.23일자

그림 7-5

대전시 4차
산업혁명특별시
육성전략 관련
인프라 조성계획

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 4차 산업혁명 특별시 대전비전의 24개 과제 중에서 인프라와 관련한 개별사업은 총 19개 사업들로서 전체 사업비 1조 4,566억원(산업단지 조성비 민자 1조 1,666억원 미포함) 규모임.
- 4차 산업혁명 특별시 대전 비전과 관련된 주요 인프라 관련 사업은 다음과 같음.

표 7-1

4차 산업혁명
특별시 육성 관련
주요 인프라
프로젝트

	사업명	사업비	위치	비고
1	유전자의학산업 진흥센터 건립	500	둔곡	
2	라온바이오 융합의학원 설립	2,000	신동	
3	바이오 농업치유센터 조성	400	대동·금탄	
4	국방 ICT 첨단산업 육성	1,021	안산	
5	융복합 콘텐츠 미니클러스터	900	도룡	
6	미래 핵심소재산업 융합플랫폼	1,400	대동·금탄	
7	IoT기반 첨단센서 산업 육성	1,014	장대	
8	대덕특구 융합 공동연구 활성화	681	대덕특구	
9	연구소기업 종합지원센터 건립	540	대덕특구	
10	스마트 제조혁신 기술센터 건립	480	대덕특구	
11	빅데이터&클라우드 컴퓨터 융합센터 구축	1,000	둔곡	
12	AI 특화 SW산업 융합캠퍼스 조성	500	둔곡	
13	4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성	-	대동·금탄	
14	신기술 Test-Bed 융복합 콤플렉스 조성	1,000	대동·금탄	
15	친환경 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축	1,480	대전시 일원	
16	4차 산업혁명 체험·전시관 운영	244	도룡	
17	IoT기반 스마트 빌리지	940	도룡	
18	스마트 스트리트 조성	100	도룡	
19	메이커 문화 플랫폼 구축	366	충남도청사 부지	
사업비계		14,566		

- 미래형 신 산업 육성에는 바이오 의약 산업 허브 구축, 국방 ICT 첨단 산업 육성, 특수 영상과 융복합 콘텐츠 산업 조성, 사물 인터넷(IoT) 기반 첨단 센서 산업 육성 등의 인프라 사업이 예정됨.

- 지원 인프라 구축에 있어서는 대덕 특구 융합 공동 연구 활성화, 연구소 기업 종합 지원 센터 건립, 중소기업 스마트 제조 혁신 센터 건립, 빅 데이터&클라우드 컴퓨터 융합 센터 구축, AI 특화 SW 산업 융합 캠퍼스 조성, 4차 산업 혁명 전용 국가 산업 단지 조성 등을 추진할 계획
 - 실증화 구현을 위해서는 신 기술 테스트 베드 융·복합 콤플렉스 조성, 친환경 에너지 제로 시티 시범 도시 조성, 4차 산업 혁명 체험·전시관 운영, IoT 기반 스마트 빌리지 조성, 스마트 스트리트 조성, 메이커 문화 플랫폼 조성 등을 추진함.
- 4차 산업혁명특별시 육성과 관련된 추진과제에 소요되는 총 사업비는 1조 8천억로서 이에 대한 조달에 있어서는 국비가 9,584억원, 시비 및 민자사업을 통하여 조달한다는 계획임.



자료 : 대전시

그림 7-6

4차
산업혁명특별시
주요 프로젝트
위치도

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

○ 사업추진방향

- 사업의 특성상, 국비의 안정적 지원이 없을 경우, 사업 추진에 애로가 많을 것으로 예측되는 바, 국비의 조달을 위한 지속적인 노력이 필수적이라 할 수 있음.
 - 이를 위해 정부의 대전시 ‘4차 산업혁명 특별시 육성’에 대한 구체적인 지원방안 마련 유도 필요
- 사업별로는 2023년까지 가는 장기적인 프로젝트로서 조기에 사업의 성과가 나타날 수 있도록 유도 필요 ⇒ 지원 인프라의 차질없는 사업 추진이 무엇보다 중요
- 대전시는 4차 산업혁명 특별시 종합계획 수립하여 4차 산업혁명에 효과적으로 대응할 수 있는 새로운 연관 사업 발굴 및 4차 산업혁명 특별시 육성을 위한 관계기관과의 협업 및 토론회 개최로 사업 추진에 대한 대전시민 공감대 형성을 지속적으로 추진 예정

○ 기대 효과

- 4차 산업혁명의 선도도시로서의 연구, 실증, 산업화를 연계한 4차 산업혁명의 선점으로 지역 경제 성장 도모
- 4차 산업혁명의 성공모델 창출로 대한민국의 신성장 동력 창출 및 4차 산업혁명 관련 산업 육성을 통한 일자리 창출 등 미래 먹거리 확보
- 의료, 환경, 복지, 안전 등 행정서비스 개선으로 시민들의 삶의 질 향상

○ 사업추진 배경

- 대전 1, 2 산업단지는 1970년대에 조성된 제조업을 바탕으로 하는 산업단지로서 지역경제 발전에 크게 기여해 왔음.
- 그러나, 1990년대 중반부터 대전의 중심지 이전과 산업구조 변화라는 시대적 변화에 적응하지 못하고 기반시설 노후화 등이 겹치면서 지속적으로 쇠퇴해왔었음.
- 대전산업단지는 지난 1970년대 조성된 노후산업단지로 도시 확산으로 도심과 인접해 입지하게 돼 토지이용의 마찰 그리고 도로 및 주차장 등 기반시설이 부족, 지역주민과의 마찰 발생 등 다양한 문제가 야기되고 산업단지 경쟁력이 저하됨에 따라 산업단지의 경쟁력 강화를 위한 노후산업단지 재생의 필요성이 대두됨.
- 대전시의 재정여건 상 대규모의 재정비사업 추진이 지지부진한 가운데, 노후 산업단지에 대한 2009년 국가재정 지원이 법제화되면서 대전산업단지의 재생사업이 본격 추진되었음.

시기	추진경과
2009. 9	산업단지 재정비사업 시범산단 선정(국토부)
2012. 9	대전산업단지 재생사업지구 지정 및 지형도면고시
2013. 4	재생사업시행계획 수립용역 착수
2014.12	재생사업 민간사업자 공모
2015. 4	재생사업지구(변경) 및 재생시행계획(부분) 승인신청(도로 선도사업)
2015. 8	재생사업지구(변경) 및 재생시행계획(부분) 승인
2015. 8	재생사업(선도사업-도로) 기공식
2016. 7	산업단지계획심의위원회 심의(조건부 가결)
2016. 8	대전산업단지 재생사업지구계획(변경) 승인 고시

자료 : 대전산업단지협회

표 7-2

대전산업단지
추진경과

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 대전 1, 2 산업단지의 재생사업은 도시 확산에 따른 부조화가 심화되고 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 의거 2012년 9월, 대전산업단지가 재생사업지구로 지정됨에 따라 본격적으로 추진하게 되었음.
- 2015년 착수된 선도사업 2개 노선의 도로사업이 2017.7월 완공되었음.
 - 대전산업단지 삼거리(대전로)에서 한스코 공장까지의 연장 1.6km, 폭 20m의 2개 노선으로 도로확충 및 지중화사업 등을 내용으로 사업비는 121억원임.
- 2016. 8월, 승인·고시된 ‘대전산업단지 재생사업지구(변경) 지정 및 재생시행 계획’에 의거하여 2020년까지 민간 및 공기업 등이 총 4,472억원의 재원을 통하여 단계적으로 시행함.
- 1차적으로 향후 대화동재정비사업지구 내의 28개 도로 노선 및 기반시설 확충 등 사업이 2020년까지 이미 확보된 국비 및 시비 654억원 투입, 진행되어질 예정

○ 사업내용

- 사업대상지는 대덕구 대화동과 읍내동의 2,312,847㎡ 면적임.

그림 7-7

대전산업단지
전경



자료 : 대전시청

- 2016년 변경 고시된 내용을 보면, 사업의 시행자는 대전시에서 대전시와 LH 공사가 공동 수행자로 참여하며, 대전시는 재정비방식으로 사업을 시행하고, LH공사는 수용 후 사용하는 방식으로 진행하게 됨.
- 시행기간은 종전과 같이 2010년~2020년까지 이나, 시행방법에 있어서는 당초 공영개발에서 수용 및 사용방식 그리고 재정비방식으로 시행되게 됨.
- 2016.8월 고시된 대전산업단지재생사업은 총 면적 231만3000㎡의 현 산업단지를 산업시설용지 163만5000㎡, 지원시설용지 9만1000㎡, 공공시설용지 49만㎡, 복합용지 5만9000㎡ 등 모두 6개의 용지로 구분해 토지이용이 계획되었음.

구 분		면적(㎡)			구성비(%)	
		기정	변경	변경후	기정	변경
합 계		2,318,032	-5,185	2,312,847	100.0	100.0
산업시설용지		1,485,783	148,936	1,634,946	64.1	70.7
복합용지		0	58,959	58,959	0.0	2.6
지식산업센터		28,566	-28,566	0	1.2	0.0
물류시설용지		60,994	-60,994	0	2.6	0.0
상업시설용지		11,396	-1,210	10,186	0.5	0.4
지원시설용지		135,256	-44,057	91,199	5.9	4.0
주거시설 용지	소 계	66,933	-39,196	27,737	2.9	1.2
	일반주택용지	27,862	-125	27,737	1.2	1.2
	공동주택용지	39,071	-39,071	0	1.7	0.0
공공시설 용지	소 계	529,104	-39,284	489,820	22.8	21.1
	변전소	3,293	-26	3,267	0.1	0.1
	공원	160,605	-160,605	0	6.9	0.0
	녹지	24,758	118,844	143,602	1.1	6.2
	유수지	0	993	993	0.0	0.0
	주차장	21,880	-7,925	13,955	0.9	0.6
	도로	318,568	9,435	328,003	13.8	14.2

자료 : 대전산업단지 재생사업지구(변경) 및 재생시행계획(부분) 고시

- 업종배치는 대전산업단지 관리기본계획과 연계해 기존 입주기업체의 생산활동을 최대한 유지하면서 도심부적격업종 및 환경오염업종의 이전을 유도할 수 있도록 계획됨.

표 7-3

대전산업단지
재생사업의
토지이용계획 및
주요기반시설
계획

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

표 7-4

교통시설(도로) 계획

- 도로 58개 노선에 대한 신설 및 정비, 주차장 5개, 완충녹지 및 경관녹지 각각 4개와 1개시설, 기타 환경시설의 용량 확대 등의 산업단지 재생사업에 포함되어 있음.

합계			1류			2류			3류		
노선 수	연장 (m)	면적 (㎡)	노선 수	연장 (m)	면적 (㎡)	노선 수	연장 (m)	면적 (㎡)	노선 수	연장 (m)	면적 (㎡)
58	20,872	328,003	18	5,910	104,412	22	9,001	143,423	18	5,961	80,168

자료 : 대전산업단지 재생사업지구(변경) 및 재생시행계획(부분) 고시

- 사업비는 총 4,472억원으로 총 3단계에 걸쳐서 사업비가 투입될 예정 있음. 1단계에서는 공공 예산을 활용하여 기반시설 위주의 사업을 시행하고, 2, 3단계에서는 민자사업 및 민간자력투자 중심으로 하여 전면수용구역의 개발을 진행함.

표 7-5

대전산업단지 재생사업의 사업비 계획

구분	계	기투자	1단계			2단계	3단계	비고
			계	15년	16년	17~18년	19~20년	
계	4,472	210	484	257	227	1,678	2,100	
국비	600	180	187	147	40	116	117	
지방비	600	30	297	110	187	136	137	
민자 (전면수용)	710	-	-	-	-	426	284	
민간자력투자	2,562	-	-	-	-	1,000	1,562	

자료 : 대전산업단지 재생사업지구(변경) 및 재생시행계획(부분) 고시

○ 사업추진방향

- 대전산업단지의 재생사업은 대전시의 20년된 숙원사업임. 또한, 2009년 시범산단으로 지정되었으나, 2015년에 선도사업이 수행되었으며, 2016년 재생시행계획이 승인됨에 따라 본격 추진단계에 돌입하게 됨.
- 대전산업단지 재생사업은 환경유해업체이전을 통하여 환경친화적인 산업단지를 조성하고, 전통제조업과 도시형 첨단업종의 조화를 도모하고 장기적으로 업종 전환을 유도하게 할 것임. 또한, 기반시설 확충 및 정비를 통하여 근로자 거주자들의 편의를 도모하게 될 것임.

- 따라서 재생사업의 목표년도인 2020년까지 사업을 완료하기 위해서는 2018년부터 본격적인 추진이 요구되어짐.
 - 산업단지의 가장 큰 걸림돌이었던 접근성 문제 해결과 관련돼 있어 재생사업인 한샘대교 건설 등은 조속 착수 필요
- 향후 민자사업 및 민간자력투자를 적극 유도하기 위해서는 국비와 시비를 통하여 개발되어지는 기반시설을 공급하는 1단계 사업의 조속한 완료가 필요한 상황에 있음.
- 특히, 동 사업은 대전시의 4차 산업혁명 관련 사업들의 중요한 출발점이고, 최근 도심개발이 한창인 지역과의 균형적인 발전 도모하는 점에서 보다 원활한 추진이 필요

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

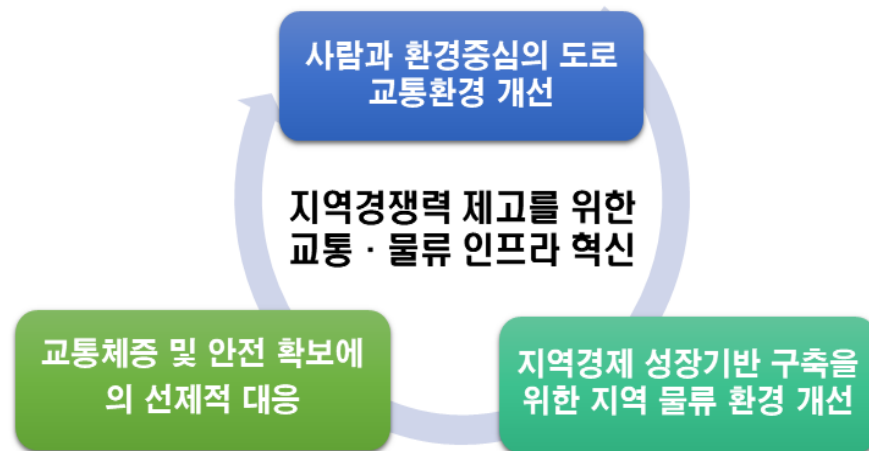
(2) 지역 경쟁력 제고를 위한 교통·물류 인프라 혁신

1) 추진 목표

- 사람과 환경 중심의 도로 및 교통환경 개선 ⇒ 지역민이 바라는 교통 복지 실현
- 지역경제 성장기반 구축을 위한 지역 물류 환경 개선 ⇒ 지역경제 성장을 저해하는 교통 및 물류 환경의 적극적 개선
- 4차 산업혁명 선도 도시로서의 과학·산업 인프라 구축

그림 7-8

교통·물류부문
인프라 투자 목표
및 전략



2) 추진 정책 및 프로젝트

산업·경제

대전 외곽순환도로 교통망 구축사업

○ 사업추진 배경

- 최근 신도시의 증가와 도심 생활권의 확대에 따라 핵심 생활권과 주요 부도심간 간선도로의 비효율 및 단절에 따른 생활권의 평균주행속도의 급격한 감소로 인한 교통난 증대
 - 특히, 대전역 주변, 세종시 유입도로 등은 상습 정체구간으로 교통 혼잡 문제가 지속적으로 제기되고 있음.
 - 또한, 정림중-버드내교 구간(2.4km), 산성동-대사동 구간(4.81km), 비래동-와동 구간(8.9km), 유성대교-화산교 구간(3.2km), 사정교-한밭대교 구간(7.54km) 등은 대표적인 단절 구간임.
- 대전시는 생활권 도로의 평균주행 속도는 전국 최저 수준으로 시민들의 불편이 가중되고 있으며, 지역경제 성장에 걸림돌이 되고 있음.
- 대전의 도로율은 타 특·광역시보다 높은 도로의 지속적인 확충으로 도로율은 타 특·광역시보다 높은 30.8%를 기록(2015년 기준)
 - ※ 서울 22.4%, 광주 24.9%, 대구 23.5%, 부산 21.7%, 울산 17.6% 등
- 그러나, 도시철도 2호선의 착공 지연 등 대중교통 여건의 개선을 위한 노력의 부진과 대전지역 내 자동차 대수의 급속한 증가로 인하여 교통 혼잡을 가중시켰음.
 - 대전시의 자동차 대수는 2012년 59만 4천대에서 2016년 64만 8천대로 연평균 1만3천대씩 증가
- 대전 시내 18개 주요 간선도로의 평균 통행속도는 2016년 기준으로 22.6km/h이고, 출퇴근시간대에는 19.5km/h까지 저하
 - 계룡로 등 주요도심의 평균 차량속도는 20km/h 밑으로 서울(25.2km/h), 광주(29.9km/h), 울산(42.8km/h) 등에 비해 월등히 낮은 상황

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 연간 교통혼잡으로 인한 비용은 2016년 기준으로 연간 1조 2,869억원으로 추정되고 있음.
- 이를 해결하기 위해서는 도심으로 진입하는 도심외곽의 단절구간을 조속히 연결하여 순환도로망을 확충할 필요가 있음.
- 현재 순환하는 고속도로가 있지만, 비용부담을 느끼는 운전자들이 적지 않아 활용도가 크게 떨어지고, 순환고속도로로 일시에 많은 차량이 진입하는 경우 도심 혼잡이 고속도로 혼잡으로 이어지는 악순환도 발생함.

○ 사업추진개요

- 현재 대전시 순환도로망 중 단절 구간은 5개 노선 26.85km임.

그림 7-9

대전시 순환도로
현황 및 구축
계획



자료 : 대전시청

- 단절된 외곽 순환도로로는 정림중~버드내교(2.4km), 산성동~대사동(4.81km), 비래동~와동(8.9km), 유성대로~화산교(3.2km) 등이 있고, 내부 순환도로는 사정교~한밭대교(7.54km)가 있음.
- 사업비는 1조 1,197억원으로 이중 국비는 4,567억원, 시비는 6,630억원으로 구성되어 있음.

구분	사업명	내용(Km)	사업비(억원)		
			계	국비	시비
계		26.85	11,197	4,567	6,630
외부순환	정림중~버드내교	2.4	827	360	467
	산성동~대사동	4.81	2,049	882	1,167
	비래동~와동	8.9	3,265	1,436	1,829
	유성대로~화산교	3.2	1,104	370	734
내부순환	사정교~한밭대교	7.54	3,952	1,519	2,433

자료 : 대전시 의회 업무보고자료(2017년)

표 7-6

대전시
순환도로의
사업비 현황

- 현재 순환도로 125.14km 중 98.29km(78.5%)를 완료하였으나, 예비타당성조사 시 낮은 경제성으로 인하여 지속적으로 거부됨에 따라서 잔여구간 26.85km(21.5%)이 단절되어 있는 상태
- 문재인 대통령은 대통령 선거시에 대전지역의 공약사업으로 대전 외곽순환도로 교통망 구축사업을 제시하였음.
- 대전 외곽순환도로망 구축을 통해 현재의 교통 체증을 완화하고, 향후 건설된 도시철도 2호선 트램 건설에 따른 도심 교통체증이 더욱 심각해질 것으로 예상됨에 따라 그 대비해야 한다는 것임.
- 2017.12.15, 대전시의회는 외곽순환도로 교통망 구축을 추진 중에 있으나 제반여건 상 정부의 적극적인 지원이 필요한 실정으로 외곽순환도로 교통망 구축을 위한 재정지원 등이 필요함을 촉구
- 2017년 5월, 외곽순환도로 중 정림중~버드내교 간 도로개설 사업이 기획재정부 예비타당성조사 대상 사업으로 선정됨에 따라서 외곽순환도로 건설이

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

본격화될 것으로 기대되고 있음.

- 정림중~버드내교 간 도로개설사업은 예비타당성 조사를 통과하면 2018년 기본 및 실시서례 등을 시작으로 추진되어질 예정임.

○ 사업추진방향

- 대전시 외곽순환도로사업의 조속한 추진을 통해 대전지역의 교통난 문제와 지역의 균형적 발전 도모 필요
- 대전시의 교통 체증이 점차 심해지고 있고, 세종시로 인구가 지속적으로 이동됨에 따라서 대전도심으로의 진출입이 용이하게 함으로써 도시기능을 보다 효율화시킬 필요가 있는 바, 조속히 추진 필요
- 정림중~버드내교 사업 착수와 함께 그외 구간 사업들에 대한 조기 착수 노력 필요

○ 기대효과

- 대전시의 교통 체증이 점차 심해지고 있고, 세종시로 인구가 지속적으로 이동됨에 따라서 대전도심으로의 진출입이 용이하게 함으로써 도시기능의 효율화 도모
- 교통 및 물류 환경 개선을 통한 지역 경제성장에의 기여

○ 사업추진 배경

- 대전시는 도시철도망 확충으로 도심교통난 해소 및 지역 균형발전 도모하고, 사람중심의 친환경 교통수단 제공으로 선진교통 서비스 제공하기 위해 도시철도 2호선을 추진해 왔음.
- 대전시의 도시철도 건설사업에 대한 논의는 10년이 넘게 진행되어져 오고 있으나, 현재도 추진이 지지부진한 상황
- 2014년 트램 방식으로 도시철도 2호선의 건설방식을 최종 확정됨에 따라 사업 추진에 가속도가 붙을 것으로 예상하였으나, 충청권 광역철도와의 중복성 등으로 인하여 여전히 논의가 진행중
- 트램은 철도의 정시성과 버스의 접근성을 동시에 가지고 있을 뿐 아니라 어르신과 장애인 등 교통약자의 탑승이 편리하고 가로변 상권 활성화, 관광명소화 등 도심재생 효과도 높음.
- 트램은 1km당 건설비용이 약 200억으로 지하철(1200억)이나 경전철(600억)에 비해 매우 경제적이며, 트램 1량이 승용차 174대, 버스 3대의 수송능력을 갖고 있어 대표적인 친환경·고효율 교통수단으로 손꼽히고 있음.
- 대전 도시철도 2호선 예정구간은 원도심과 구도심을 연결하는 노선으로서 대전지역 주민들의 숙원사업으로서 조속한 추진이 요구되어짐.

○ 사업내용

- 도시철도 2호선의 노선은 서대전역~정부청사~유성온천역~진잠~서대전역에 이르는 순환형으로서 총 연장은 37.4km임.

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 1구간은 서대전역~가수원역(L=32.4km)까지로서 정류장은 32개소이며, 사업비는 5,481억원임. 1구간의 사업기간은 2014~25까지임.
- 2구간은 가수원4가~서대전역(L=5.0km)까지로서 정류장은 4개소이며, 사업비는 926억원임. 사업기간은 2020~25년까지임.

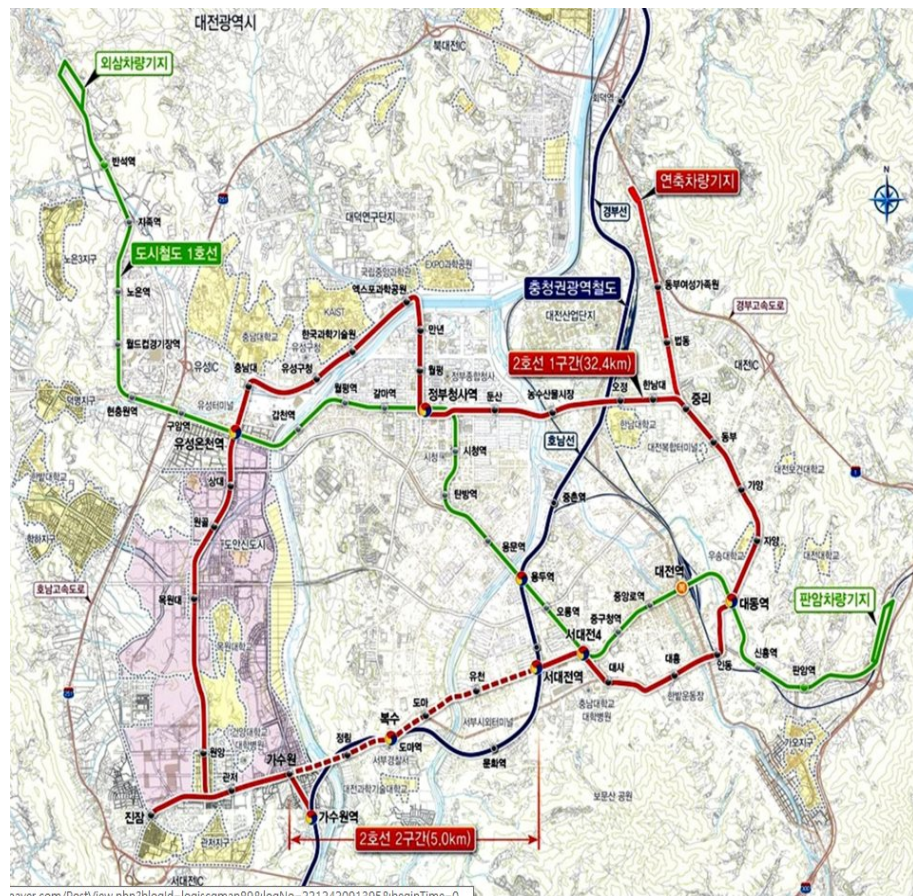
丑 7-7

대전 도시철도 2호선 개요	가수원 ~ 정부청사역	18.0km	16개소	42분	13	
	정부청사역 ~ 가수원역	18.0km	16개소	38분	12	

- 총 사업비는 6,407억원으로 국비 60% 및 지방 40%으로 구성되어짐. 전체 사업기간은 2014~25년(1.2구간 동시 개통)임.

그림 7-10

대전 도시철도
2호선 위치도



- 그동안 추진사항을 보면,
 - 친환경 교통수단인 ‘트램(노면전차)’으로 건설방식 결정(2014.12)
 - 도시철도 2호선 트램 기본계획 변경 용역수립(2015.4~16.7), 노선발표
 - 도시철도 2호선 기본계획 변경(안) 시민공청회.시의회 의견수렴(2016.9)
 - 도시철도 2호선 기본계획 변경(안) 국토교통부 승인 신청(2016.10)
 - 「도시철도법」개정(2016.12) 및 「철도안전법」개정(2017.1)
 - 전략환경영향평가(환경부) 및 사전재해영향성검토(행정안전부) 협의 완료 (2017.9)
 - 국토부, 기획재정부에 총사업비 조정 협의 요청(2017.9)
 - 기획재정부, 총사업비 조정 협의의견 통보(2017.12.29/타당성 재조사 시행)
- 대전시는 중앙부처 협의와 총사업비 조정(타당성 재조사) 및 기본계획 승인 협의(2018년)를 지속적으로 추진 예정
- 아울러 이를 추진하기 위해 현재 심사대기중인 「도로교통법」은 국회 행정안전위원회에 조속히 개정될 수 있도록 정치권과 공조 협력 추진 (2018년 초) 예정

○ 기대효과

- 2호선이 개통이 되면 교통 환경의 개선으로 인접 지역의 발전을 도모할 수 있으며, 해당 지역의 유입인구가 증가하여 지역상권에 발전을 이루게 될 것으로 예상
- 교통약자의 편리한 이용은 물론 도시재생의 기폭제가 될 것으로 기대

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

○ 사업추진 배경

- 충청권 광역철도 건설사업은 충청권 광역연계철도망 구축을 통한 거점 도시 간 접근성 향상에 목표를 두고 추진
- 대전의 경우, 대전도시철도 1·2호선과 연계한 철도 중심의 대중교통망 구축을 통하여 대전시민들의 교통편의를 혁신적으로 개선
- 또한, 2015년 호남고속철도 1단계 개통 이후 낮아지는 국철의 활용성을 제고하기 위해 추진되어져 옴.
- 충청권 광역철도 건설사업은 도시철도 2호선(트램) 건설과 함께 대전시의 오랜 숙원사업으로서 장기간 표류하고 있어 조속한 추진이 필요한 상황

○ 사업 내용

- 충청권 광역철도 건설사업의 1단계 구간은 계룡~서대전~신탄진 구간으로서 연장은 35.2km임.
※ 전 구간 : 논산~청주공항(106.9km)
- 사업규모는 정거장(역) 개량 및 신설 11개소, 선로용량 증설 등임. 기존역은 6개소이고, 신설되는 역은 5개로서 계룡~흑석리~가수원~(도마)~(문화)~서대전~(용두)~(중촌)~회덕~(덕암)~신탄진 등임.
- 선로용량 증설이 필요한 구간은 조차장~회덕(4.2km) 2복선화, 회덕~신탄진(5.6km) 단선 추가 등임.
- 사업기간은 2016년~21년(2022년 개통)까지로서 총사업비는 2,107억원(국비 1,187, 지방비 920)임.

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 2018년 상반기 중 기본계획 확정.고시(2018. 상반기)하고, 중앙재정 투자심사(2018. 상반기)를 통하여 실시설계 용역(2018. 하반기)을 추진하고, 공사 및 시운전(2019~21년)기간을 거쳐 2022년 개통하겠다는 계획

○ 기대효과

- 기존 국철을 활용한 광역교통체계 구축이라하는 장점이 있으며, 대전·충청 상생발전을 도모할 수 있음.
- 대전·충청권 광역교통서비스 제공 및 서대전역 등 역세권 활성화

교통·물류

유성광역복합센터 개발

○ 사업추진 배경

- 현재 운영되고 있는 터미널의 규모와 시설 등이 도시의 규모에 비해 협소하여 낙후되어 있어 터미널 확장에 대한 목소리가 지속
- 대전시의 서부권인 유성에 고속, 시외버스, BRT 그리고 시내버스 등이 환승되는 센터를 건설함으로써 대전 시민의 대중교통 접근성 향상 및 교통의 편의를 증진시킬 필요성 제기
- 환승터미널 뿐만 아니라 주변 시, 군과도 연계할 수 있는 교통, 문화, 쇼핑, 휴식 등 복합적인 기능 요구

○ 사업 내용

- 사업의 위치는 유성구 구암동 119-5번지 일원으로서 도시철도 구암역 옆에 위치에 있음.
- 사업비는 총 4,192억원(국·시비 404 억 원, 도시공사 1,028 억 원, 민자

2,760 억 원/터미널)로서 사업기간은 2013~20년까지임. 시행자는 대전도
시공사 (터미널 민자사업 유치)가 주관이 됨.

- 사업규모는 102,080㎡로서 여객터미널, BRT환승센터, 행복주택, 유성보건소
등을 유치할 계획임.



그림 7-12

유성광역복합센터
위치도

- 그동안 추진상황을 살펴보면 다음과 같음.
 - 유성복합터미널 민간사업자 공모 신청접수 : 3개 기업 (2017.12.8) : (주) KPI&H (서울), (주)헬리스 (대전), (주)하주실업 (서울) 등
 - 2018년 행복주택.환승센터 진입도로 취득 예산 반영 : 150억원
 - 행복주택용지 50억원, 환승센터 진입도로 100억원
 - 토지 및 물건 협의 보상 추진 : 210억원(보상율 31%) 2017.12.22현재
 - 대상 686억원 / 토지 53명(55필지 89,773㎡), 물건 30명(관정 등 675개)
 - 유성광역복합환승센터 개발 실시계획 인가 고시 (12.22) : 승인의 효력은

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

부지공사 발주 및 착공 가능

- 유성복합터미널 사업 우선협상대상자 선정 : (주)하주실업 (2017.12.27.)

- 대전시는 2018년 상반기 중 터미널 사업협약 체결 (도시공사↔터미널사업자)를 실시하고, 2018. 6월, 단지개발공사를 착공할 계획임
- 2018. 8월에는 토지 등 손실 보상 추진 및 소유권 취득 후 터미널 건축공사에 착수할 계획임.

○ 기대효과

- 교통수단간 연계 환승체계 구축으로 교통수요관리를 강화할 수 있으며, 터미널 이용의 쾌적성, 접근성 확보 및 다양한 여객수요 충족이 가능
- 명품 터미널 건설을 통해 고용유발과 부가가치효과 극대화

(3) 건강하고 안전한 시민 삶의 공간 조성

1) 추진 목표

- 저탄소 녹색도시 조성을 위한 환경 인프라 확충 ⇒ 시민의 건강과 도시 이미지 개선
- 도시 방재 인프라 확충 ⇒ 시민들이 안전하게 생활할 수 있는 도시 환경의 조성
- 공공 시설물의 안전 확보를 통하여 시민들의 안전한 삶의 보장 ⇒ 살고 싶은 대전 구현

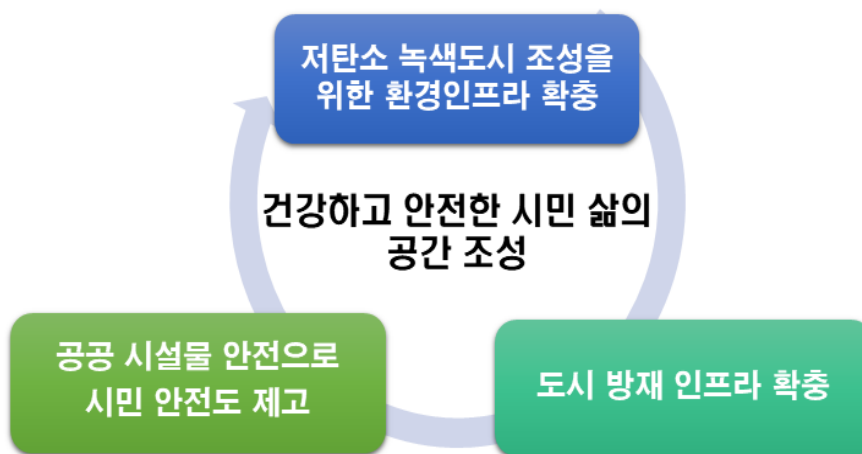


그림 7-13

환경·안전부문
인프라 투자 목표
및 전략

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2) 추진 정책 및 프로젝트

환경·안전

하수시설 개량 및 건설사업

○ 사업추진 배경

- 기상 이변에 따른 국지성 집중 호우에도 문제가 없고, 지반 침하 현상인 싱크홀 발생 역시 예방하는 하수도 기능 개선 사업이 필요
- 시민 불안감 해소와 함께 안전한 도시 기반 시설로 다시 정비해 안전한 하수도 구축 필요
- 하수도 악취 발생과 함께 정화조 청소에 따른 비용으로 이중고에 시달리는 도심지 합류식 하수관로 지역 분류화 사업을 단계별로 추진해 시민 생활 불편 해소와 쾌적한 도시 이미지 구축 필요

○ 사업 내용

- 대전시가 추진하고 있는 노후 하수관로의 정비 필요 구간은 긴급 보수 구간 (19.4km) 및 일반보수 1순위 구간 등 161km임.
- 하수 범람으로 침수 피해가 발생했거나 발생할 우려가 있는 중구 유천동, 서구 둔산동·월평동 3개 지역은 침수 대비 중점 관리 지역으로 지정해 하수도 정비 대책 수립 후 환경부에 중점 관리 지역을 지정 신청해 침수 예방 사업을 실시 예정
- 현재 추진 중(공사 및 설계 중인)인 하수관련 시설의 개선사업은 총 6개 사업으로서 총 사업비는 1,579억원 규모임.

(단위 : 억원)

사업명	위치	내용	기간	사업비	추진 상황
대청호 하수관로 확장	대청동, 미호동 일원	관로정비 및 신설 L=3.9km	2017. 1. ~ 18. 4.	40	공사
과학벨트 거점지구 오페수 관로 건설	신동, 문평동 일원	차집관로 신설 L=7.8km	2016. 5. ~ 18.12.	81	공사
신탄진 처리분구 하수관로 정비	신탄진동, 석봉동 일원	관로정비 및 신설 L=19.4km	2017. 7. ~ 19.12.	197	공사
대전 1,2 산단 하수관로 분류화	대화동, 회덕동, 오정동 일원	관로정비 및 신설 L=43.6km	2017. 1. ~ 20.12.	484	설계
대전천 좌안 및 옥계동 상류 하수관로 정비	석교동, 문창동, 부사동 일원	관로정비 및 신설 L=48km	2017. 1. ~ 19.12.	496	설계
노후관로(1단계) 긴급보수 정비	동구, 서구, 유성구 일원	노후하수관 개량 L=19.4km	2017. 3. ~ 19.12.	281	설계
계		6건		1,580	

표 7-8

현재 추진 중인
하수시설 개량 및
건설사업 현황

자료 : 대전시청

- 향후 현재 2018년 중 용역 착수 6개 사업(서구 내용 일원 하수관로 정비, 대덕구 오정동 일원 하수관로 정비, 서구 복수동 일원 하수관로 정비, 노후관로 긴급보수 정비(2단계), 동구 용운동 일원 하수관로 정비, 중구 유천2지역 도시침수 대응 사업 등)의 차질 없는 추진 필요.
- 신규 6개 사업의 원활한 추진을 위한 2,334억 원의 확보에 있어 국비 확보 노력과 함께 시의 예산의 합리적 배분 필요

○ 기대 효과

- 하천수질 및 악취방지로 주민 생활환경 개선함으로써 환경 친화적인 도시 이미지 제고

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

환경·안전

노후 상수도 성능 개선사업

○ 사업추진 배경

- 2017년 현재 대전에 설치되어 있는 전체 상수도 총 연장 3,966.2km 중 경년관은 1,258.0km로서 전체 상수도의 31.7%를 차지하고 있는 상황
 - 2010년 697.4km(16.4%)에서 2017년 1258.0km(31.7%)로 7년 사이에 560.6km나 증가
 - 30년 이상된 상수관로도 전체의 6.7%를 차지

(단위: km, %)

사용 연수	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
총 연장	4,249.8	4,308.7	3,805.0	3,835.1	3,797.6	3,851.6	3,913.0	3,966.2
경년관 연장(비율)	697.4 (16.4%)	828.7 (19.2%)	1006.2 (26.4%)	1166.6 (29.1%)	1279.6 (33.7%)	1369.6 (35.6%)	1288.0 (32.9%)	1258.0 (31.7%)

자료 : 대전광역시 상수도사업본부 시설과
경년관 : 일정기준(약 20년) 사용연수가 지난 수도관

표 7-9

대전 상수관로 설치현황

- 그동안 지방 상수도의 관리주체인 대전시의 유지보수 투자의 미흡으로 인하여 70~80년대 설치한 지방상수도의 노후화가 급속히 진행 중
- 이로 인하여 2014년 기준으로 대전시의 유수율은 91.3%, 누수율은 5.7%로서 전국 평균에 비해 양호한 편이나, 향후 노후 상수관의 비중이 지속적으로 증가함에 따라서 악화될 가능성 매우 높은 상황
- 대전시의 2011~15년까지 최근 5년간 노후상수관으로 인한 누수 손실액은 376억원 규모임(2016.9월, 국정감사자료). 광역시 중 가장 적은 피해액이나 현재의 급속한 상수관로의 노후화 진전을 볼 때, 빠른 대응이 필요
- 특히, 대전시의 노후관 비중은 타 광역시에 비해 높은 편이라는 점에서 보다 적극적인 대책 마련이 시급
- 대전시 내에서 노후상수관로에 의한 싱크홀 발생도 2014년 0건에서 2015년 12건으로 증가하였음.

○ 사업 내용

- 20년을 초과하는 경년관 1,258.0km에 대한 단계적인 대응책을 마련하여 시행 필요
- 특히, 중구, 동구 등 원도심의 노후 상수관에 대한 교체 작업이 시급히 추진 되어질 필요가 있음.

(단위 : km)

구분	합계	부설경년별						
		1~5년	6~10년	11~15년	16~20년	21~25년	26~30년	31년이상
계	3,912.9	599.1	542.1	715.0	649.8	643.1	474.4	289.4
동구	835.9	133.4	105.9	151.2	105.7	143.2	86.7	109.9
중구	720.2	96.4	106.2	112.9	122.2	126.0	89.9	66.6
서구	850.7	130.3	83.0	127.4	160.4	160.2	149.3	40.2
유성	847.7	155.9	186.5	258.5	112.7	76.4	49.1	8.6
대덕	658.4	83.2	60.5	65.0	148.8	137.3	99.4	64.1

표 7-10

대전시 구별
상수관의
부설경년별 현황

- 또한, 누수건수가 줄어들고는 있으나, 여전히 많이 존재하고 있다는 점에서 누수에 대한 적극적인 대응 마련이 시급

(단위: 건)

연도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
누수건수	2,147	2,147	2,260	1,845	1,840	1,744	1,751	1,344
지상누수	1,316	1,363	1,474	1,349	1,420	924	989	778
지하누수	831	784	786	496	420	820	762	566

자료 : 대전광역시 상수도사업본부 시설과

표 7-11

대전시 누수발생
현황

- 2018년 노후 상수관 13.4km 정비를 위해 예산을 116.8억원을 투입할 예정으로 있음. 그러나, 전술한 바와 같이 노후 경년관이 지속적으로 증가하고 있다는 점에서 현재의 예산만으로는 대응이 불가능한 상황
- 노후상수관 개량사업은 2014~17년까지 959.4억원을 투입하여 213.8km를 시행한 바 있음.
- 현재 노후 상수관이 차지하는 비중이 높아, 금방 유수율이 떨어질 수 있다는 점에서 지속가능한 재정투자가 필수적임.

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

환경·안전

도로시설물 내진성능 보강사업

○ 사업추진 배경

- 대전시의 도로시설물 관리대상물 중 교량, 터널 그리고 지하차도 등 주요 도로시설물에 대한 내진 미반영 구간 조속 정비 필요
- 내진성능평가 결과에서 내진성능 불만족 시설물로 판정된 45개 시설에 대한 내진 보강 사업 우선적 필요
- 특히, 최근 터널, 교량 등 주요 도로시설물에 대한 관심 증가로 인하여 시민들의 불안감을 조기에 해소할 필요가 있음.
- 최근 발생한 지진으로 인하여 시민들의 불안감이 커지고 있는 바, 이에 대한 시 차원의 적극적 대응 필요

○ 사업 내용

- 현재 대전시의 교량, 터널, 지하차도 중 내진설계가 반영된 시설물은 128개 시설이고, 미반영된 시설은 97개임.

(단위 : 개소)

표 7-12

대전시 2017년
내진성능평가
대상 시설물 현황

구분	총계	내진설계 반영여부		'17 내진성능 평가 실시	비고
		반영	미반영		
합계	225	128	97	94	
교량	183	102	81	78	
터널	17	12	5	5	
지하차도	25	14	11	11	

* 도로시설물 관리대상은 260개이며 복개구조물(17개), 옹벽(17개), 사면(1개)은 제외

* 제외 대상 시설물: 신구교, 보문교('16.04. 내진성능평가 완료), 홍도육교(철거중)

- 2017년 4월에서 11월까지 시행한 내진성능평가 결과, 내진성능평가 대상 94개 시설물 중 내진성능 불만족 판정을 받은 시설물은 총 45개 시설물로서

47.9%에 해당

(단위 : 개소)

구분	계	시특법 대상시설				기타시설 (특정)	비고
		1종	2종				
		교량	교량	터널	지하차도	교량	
계	94	12	25	5	11	41	
내진성능 불만족	45	11	23		1	10	
내진성능 만족	49	1	2	5	10	31	

자료 : 대전시청

표 7-13

2017 도로시설물
내진성능평가
결과

- 현재 대전시는 내진성능 보강 대상 시설물에 대한 우선순위에 따라 연차별 보수·보강 공사 추진한다는 방침
- 그러나, 최근 지진에 대한 불안감이 커지고 있다는 점에서 내진보강이 필요한 도로시설물들에 대한 조속한 예산 배정을 통하여 조기에 내진보강을 마무리할 필요가 있음.

○ 기대 효과

- 내진설계가 미반영되거나 강화된 내진설계 기준에 미달된 도로시설물에 대하여 조속한 내진보강 추진을 통한 내진성능 확보로 피해 저감 및 시민생명 보호

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

환경·안전

고도정수처리시설 조기 도입

○ 사업추진 배경

- 고도정수처리란 기존의 정수처리방법(완속여과, 급속여과)으로는 완전히 제거되지 않는 수돗물의 맛, 냄새물질, 미량유해물질, 암모니아성 질소, 내염소성 병원 미생물 등을 제거하기 위하여 일반정수처리공정에 활성탄 처리시설, 오존처리시설, 생물처리시설, 정수용 막여과, 고도산화 등을 추가하여 처리하는 것을 말함.
- 인천시는 2009년부터 도입하여 현재 시설을 운용 중에 있음. 또한 인천시는 2022년까지 고도정수처리시설을 확대 도입하기로 결정. 또한 광주광역시도 2017년 용연정수장이 발주되어 추진 중. 대전시도 조속히 고도정수처리시설 확대 도입하는 것을 검토할 필요가 있음.

○ 사업추진 배경

- 고도정수처리시설은 기존 표준정수처리로 제거되지 않는 맛, 냄새, 소독부산물 여과시설 등을 도입하는 게 핵심으로서 현재 검토 중인 정수장은 월평정수장 60만^m², 송촌정수장 10만^m², 신탄진 정수장 30만^m² 등 총 100만^m² 규모임.

그림 7-14

고도정수처리시설
조감도



자료 : 대전시상수도사업본부

- 소요되는 총 사업비는 2,538억원으로서 국비와 시비가 각각 50%씩 부담하는 매칭펀드방식으로 진행할 예정
- 1단계 사업(송촌 10만㎥)은 예산 330억원을 투입해 2013년부터 시작해 2016년까지 사업 이미 완료한 상태임.
- 사업비 582억원이 투입되는 2단계 사업(월평 20만㎥)은 2017년 12월 말 설계용역 건설기술심의를 완료하고 2018년 상반기 공사 발주를 앞두고 있음. 오는 2021년 3월 준공을 목표로 함.
- 3단계 사업(월평 40만㎥, 송촌 10만㎥)은 상반기 공사 입찰공고를 거쳐 이르면 오는 12월 공사 발주 및 착공에 들어가 예정으로 오는 2024년 준공을 목표로, 1,239억원이 투입됨.
- 2~3단계 사업은 대전시 중기지방재정계획에 반영된 상태임. 4단계에 추진될 신탄진정수장 사업(30만㎥)은 올해 수도정비기본계획에 대한 환경부 승인을 받은 뒤 2023년 3월 착공, 2026년 12월 공사를 마무리한다는 계획임.
- 사업의 원활한 추진을 위해서는 국비 확보가 최대 관건임. 단계적 추진에 따라 연차적으로 예산을 확보하지 못하면 사업이 늦어질 수 밖에 없는 실정에 있음.

○ 기대 효과

- 수도시설의 확충 및 고도화를 통하여 고품질의 수돗물을 안전하게 공급할 수 있는 기반 마련

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

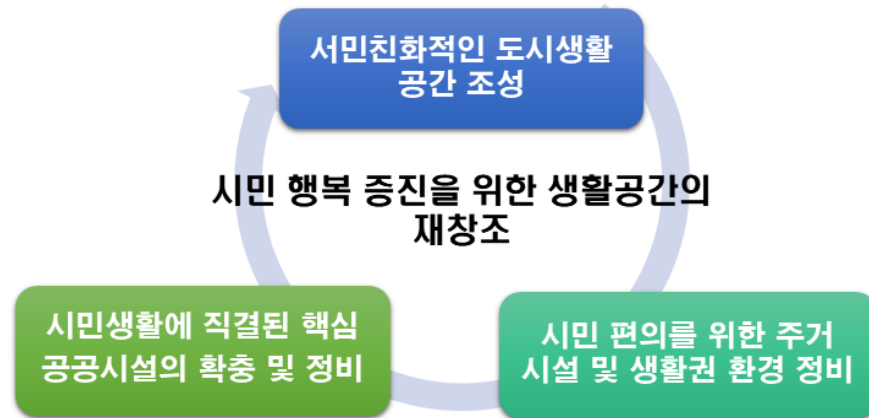
(4) 시민 행복 증진을 위한 생활공간의 재창조

1) 추진 목표

- 서민친화적인 도시생활 공간 조성 ⇒ 서민들의 행복 증진을 위한 생활 공간의 신 패러다임 구축
- 시민 편의를 위한 주거시설 및 생활권 환경 정비 ⇒ 생활권의 환경 정비를 통한 도시 이미지의 제고
- 핵심 공공시설물의 확충 및 정비 ⇒ 시민들이 이용하는 공공시설물의 품격 제고 및 기능 강화 도모

그림 7-15

주거·도시·문화
부문 인프라 목표
및 전략



2) 추진 정책 및 프로젝트

주거·도시·문화

라온바이오융합의학연구원 설립

○ 사업추진 배경

- 중증 암질환 거점치료기관이 부재한 상황으로 방사선 치료의 부작용이 거의 없는 ‘꿈의 치료’라고 불리는 중입자 가속기 치료체계 구축 필요 ⇒ 암치료 의료수요 대응 및 첨단의료산업 허브 육성 필요

- 치료기현황 : 양성자 치료기(국립암센터, 서울삼성병원), 중입자 치료기(연세세브란스 예정 등)
- 의료보험이 적용되면서 양성자 가속기 치료비가 인하(3천→4백)됨에 따라 치료대기 환자가 급증(3개월 이상)하고 있으며, 지방 환자가족의 치료기간 동안 서울 체제비는 약 1,050만원 추산

- 중이온가속기는 탄소, 수소, 우라늄 등 다양한 동위원소 빔을 생성 → 세계적 수준의 희귀암 연구 및 치료 기술 개발 필요
- KAIST와 30년간 축적된 생명과학 및 원자력연구의 세계적 혁신역량을 의학(산업)연구에 활용 : 생명공학(연), 한국원자력(연), 한전원자력연료(주), 한국수력원자력(주), 국가핵융합(연) 등
- 대전은 도심내 원자력시설 입지, 방폐물 장기 저장 등으로 방사능 사고 위험 노출에도 불구하고 지원 전무

○ 사업추진 배경

- 라온바이오 융합의학연구원 설립 사업은 연구 - 치료 - 사업화 시너지를 위해 3개 센터를 건립 운영한다는 계획 : 바이오메디컬 연구센터, (라온)가속기 암 전문 치료센터, 의료방사선 기술사업화센터

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

그림 7-16

라온바이오융합의 학연구원 조감도

- 운영주체는 KAIST(또는 IBS)이고, 치료센터는 충남대병원이 주관 공동운영
- 위치는 과학벨트 거점지구(유성구 신동)의 30,300㎡(10,000평)으로서 사업기간은 2019년 ~ 2023년까지 약 5년간임.



자료 : 대전시

- 사업비는 5,361억원(국비 5,211, 시비 150)임.
- ‘라온바이오메디컬 연구센터’는 물리연구부 및 바이오의료 연구부를 설치하고, ‘라온가속기 암 전문치료 센터’는 연구 및 치료시설을 구축하는 내용이며, ‘라온 의료방사선 사업화 센터’는 방사선 의료기업 육성 및 라온 융합의 학원 개발 의료기술 사업화 및 신사업 창출 등 수행 예정

○ 기대 효과

- 수도권과학벨트(중이온가속기)를 활용한 암치료 및 의료·바이오 기술사업화 등을 통해 삶의 질 향상 및 새로운 일자리 창출
- 중증질환 거점치료(연구)기관 조성을 통해 수도권 의료 쏠림 현상 완화 및 국가 첨단의료산업 허브도시 육성

○ 사업추진 배경

- 전국 광역지자체 중 광주, 울산, 대전만 지방의료원이 없어 공공의료의 수요에 대응하지 못해 왔음.
- 이에 대전시는 공공의료 체계 구축을 통한 시민의 건강권 확보와 의료안전망 구축 및 지역간 의료불균형 해소하는데 기여할 대전의료원 설립을 적극 추진해 왔음.
- 대전시의 핵심현안사업인 대전의료원은 2015년 중기지방재정계획에 반영하여 전담조직을 신설하여 추진하여 왔으나, 그동안 예타 대상사업에의 미선정 등 사업이 원활하게 추진되지 못해 왔음.

○ 사업내용

- 병원의 종류는 종합병원으로서 지방의료원으로 건립이 추진됨. 예정사업지는 대전광역시 동구 용운동 선량마을임.
- 사업규모는 300 병상을 확보하는 것으로 사업비는 약 1,315억원(BTL사업)이 소요예정됨.
- 그동안 추진상황을 살펴보면 다음과 같음
 - 중기 지방재정계획 반영('14.9.), 조례 제정('14.12.), 전담조직 신설(2015.1.)
 - 설립 추진위원회 구성·운영(6회) ⇨ 의료원 설립 규모, 위치 확정
 - 보건복지부와 설립 협의 및 기획재정부 예타 신청('16.11.)
 - 예타 대상사업 미 선정 통보('17.2.) ⇨ 예타 재신청 방침 결정(시정전략회의)
 - 대전의료원 공공성, 사업성, 특성화 확보방안 정책연구 추진('17.3.~7.)

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

그림 7-17

대전의료원 위치
및 배치계획(안)

- 대전의료원 설립 및 의료의 공공성 강화 ⇨ 대통령 공약사업 반영('17.4.)
- 보은·옥천·영동·계룡·금산군과 공공의료 안전망 구축 공동협약 체결('17.7.)
- 보건복지부장관 - 국회 보건복지위원장 - 시장 면담('17.9.)
- 대전의료원 설립 협의 요청서 복지부 제출('17.9.)



자료 : 대전시청

- 대전시는 대전의료원 설립 복지부, 기재부와 협의('18.1.)를 통하여 복지부를 통해 기재부에 예비타당성 조사 신청('18.1.)할 계획임. 기재부 예비타당성조사 대상사업 선정('18.3.~4.)되면, 대전의료원 설립 타당성 분석 및 민간투자적격성 조사 용역('18.7.)을 통해 타당성 조사에 대응한다는 계획임.

○ 기대 효과

- 공공의료 체계 구축을 통한 시민의 건강권 확보와 의료안전망 구축 및 지역 간 의료서비스 불균형 해소 기대

○ 사업추진 배경

- 소아 장애의 경우 조기발견과 치료가 중요하나 서울 이외에 전문 의료기관이 전무하여 국가 차원의 어린이 전문치료 재활병원 건립이 절실한 상황
- 장애아동 이동불편 및 보호자 부담경감 등 접근성을 감안할 때, 중부권 대전이 최우선지임.
- 공공어린이재활병원은 전국 9개 권역에 설립될 예정인데, 치료가 시급한 주증장애아동들이 치료와 재활, 교육과 돌봄을 한 곳에서 받을 수 있는 재활병원으로 건립됨.

○ 사업 내용

- 사업규모는 120병상, 종사자 170명(의사 21, 간호사 53, 치료사 등 96)이 종사하게 됨. 예정지는 복지부 정책방향 및 우리시 여건에 맞는 최적 입지선정을 향후 검토할 필요가 있음.
- 사업비는 416억원(국회예산정책처 건립비용 추계)으로 추정되어지며, 건축비 340억원(약 18,200㎡), 토지매입 13억원(약 3,200㎡), 장비구입 등으로 구성되어짐.
- 그동안 추진상황을 살펴보면 다음과 같음.
 - 국립 어린이재활병원 건립 정책건의(시→보건복지부) : '17. 3월
 - 대통령 공약사업 확정('17. 4.) 및 국정운영 100 대과제선정('17. 7.)
 - 시장의 보건복지부장관 면담, 국립어린이재활병원 건립 건의('17. 9.)
 - 어린이재활병원건립 시민대토론회 개최('17. 11.)
 - 어린이재활병원건립 설계비 국비 확정(복지부) : 8억원 / 시비 별도 확보

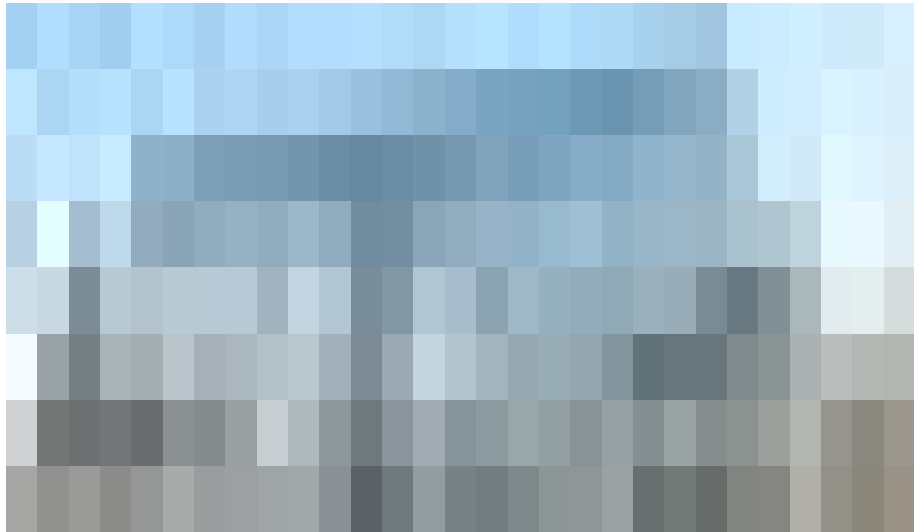
2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

그림 7-18

민간의 어린이
재활병원 전경

- 대전시는 병원규모의 적정성 및 사업비 분담 문제에 대하여 복지부와 지속적
으로 협의할 예정으로 ⇨ 중부권 거점이 되도록 병상규모 조정 및 운영비 등
국비부담률 확대 건의할 예정



자료 : 넥슨 어린이재활병원

- 대전시는 어린이재활병원 건립 추진일정 및 방법 등('18. 1)을 담은 향후 로
드맵을 구축하고, 보건복지부 공모(3월 예정) 준비하고 있음.

○ 기대 효과

- 중부권에 장애의 조기진단 및 적기치료, 장애 부모의 경제적 부담을 줄일수
있는 어린이 재활병원을 조기 건립하여「의료+교육+돌봄」종합서비스 제공할
수 있는 여건 마련
- 대전을 비롯한 세종·충청·전북 등 중부권 장애아동 총 1만3000여명이 혜택을
받을 것으로 예상

○ 사업추진 배경

- 지난 2006년 충남도청이 홍성으로 이전하면서 충남도청사 부지 문제가 현안으로 떠올랐음.
- 충남도는 부지 매각대금을 신청사 건립비 등 재원으로 활용한다는 계획을 세웠으나, 대전시가 재정형편이 여의치 않아 추진에 어려움이 많았음. 이에 따라서 국가가 옛 충남도청사를 매입하고 대전시에 양여하는 방안을 제시
- 문재인 정부에서 옛 충남도청사 이전부지 조기 활용을 대전 공약으로 제시함에 따라서 국비가 확보됨에 따라 대전시는 예산부담을 덜게 되었으나, 향후 조속한 국가 매입 및 활용방안 마련이 시급

○ 사업 내용

- 2018년 예산에 옛 충남도청 이전부지 매입과 관련한 80억원이 정부예산에 포함됨에 따라 탄력을 받을 것으로 예상
- 옛 충남도청 이전부지는 대전 중구 중앙로 101 일원으로서 부지면적은 25,456㎡이고, 건물연면적은 26,186㎡임.
- 부지매입에 소요되는 비용은 약 800억원으로 추정되어지며, 정부가 매입한다는 것을 제시한 바 있음.
- 현재 ‘메이커 문화 플랫폼’ 도입과 공공기관 입주 방안 등이 포함되어진 옛 충남도청 이전부지 활용계획이 수립 중에 있음.
- 문체부의 용역결과에서 제시된 활용방안으로 4차 산업혁명 지식저보와 비즈니스가 융합된 과학문화복합공간이 제시되었음.

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

그림 7-19

옛 충남도청
이전부지 전경

- 문체부가 제시한 디지털 기반의 창작·창업공간인 메이커 라이브러리는 메이커 관련 모든 소재와 정보를 탐구·체험하고 가공·활용법을 익힐 수 있는 '메이커 문화 전문도서관'임.



- 조속히 부지 매입 이후의 옛 충남도청 이전부지 활용계획을 수립, 제시함으로써 국가의 부지매입 추진 동력 마련 필요

○ 기대 효과

- 옛 충남도청 부지이전은 원도심 활성화의 기폭제가 될 수 있는 사업으로서 향후 원도심의 활성화에 크게 기여할 것으로 예상
- 원도심의 문화공간의 창출로 지역경제 활성화에 기여

○ 사업추진 배경

- 대전은 전국 사통팔달 교통중심인 지리적 여건과 더불어 대덕특구를 품고 있어 많은 국제행사가 열리는 곳임.
- 하지만 기존 무역전시관은 1993년 대전엑스포 당시 창고형 임시건축물로 지어져 사용에 많은 불편이 따르는 상황.
- 또한 현재 DCC(대전컨벤션센터)는 규모가 작아 대형 행사를 치르기에 역부족이라는 지적이 많았음.
- 이에 대전시는 엑스포과학공원 재창조사업의 일환으로 중부권 최대 규모 국제전시컨벤션센터 건립을 추진

○ 사업 내용

- 대전국제전시컨벤션센터는 엑스포과학공원 내 무역전시관 부지 국비 286억원, 시비 668억원 등 모두 954억원의 사업비가 투입돼 지상 4층, 지하 2층 규모로 조성될 예정



자료 : 대전시

그림 7-20

대전
국제전시컨벤션센터
위치도

2.
지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

그림 7-21

대전 국제전시컨벤션센 터 공모 당선작

- 사업기간은 2019년에서 2021년까지로서 3년간임. 대전시는 2018년 실시설계를 마치고 2019년 착공한다는 계획임.



자료 : 대전시

- 대전시는 2018년 기본 및 실시설계를 마치고, 2019년 공사에 착공하기 위해서 현재 추진 중

○ 기대 효과

- 대전국제전시컨벤션센터 건립을 통하여 대전시는 중부권 최대의 마이스산업의 중심지로 성장할 수 있는 기반이 마련될 것으로 기대됨.

○ 사업추진 배경

- 대전역 인근 원도심은 충남도청을 비롯한 행정기관이 내포신도시로 이전함에 따라 쇠락의 길을 걷기 시작했음. 대전시는 이 지역을 다시 활성화시키기 위해 축진지구 지정을 비롯해 새로운 개발사업을 유도하고 있음.
- '대전역세권지구'는 2007년 지정돼 대전지역 8개 재정비축진지구 중 하나다. 대상지역은 동구 삼성동, 소제동, 신안동, 정동, 원동, 대동지역 88만 7000㎡임.
- 대전시는 축진계획을 수립하며 '대전역 주변 낙후지역을 미래형 명품복합도시'로 개발하겠다고 천명. 계획이 출발할 당시 둔산권 개발과 서남부 개발로 소외된 동구와 중구의 지역민들은 기대감이 고조된 상태였음.
- 그러나, 대전역세권개발의 핵심으로 초고층 상업시설이 꼽히는데, 수많은 유동인구가 역세권을 방문해 지역경제 활성화까지 누릴 수 있을 것으로 기대되었으나, 민자 유치가 번번이 불발되며 사업이 10년이 넘도록 사업이 진행되고 있지 못한 상황
- 대전역세권개발의 한 축을 담당할 철도관련 인프라 유치도 쉽지 않은 상황으로 대전시가 국립철도박물관을 대전에 건립하기 위해 유치전에 나섰지만 아직까지 뚜렷한 성과가 없음.
- 이에 따라 대전역세권지구 개발은 2025년으로 목표연도가 연기된 상태임.

○ 사업 내용

- 대전역세권 개발은 크게 3가지로 예정되어 있음. 대전역 복합 2구역 개발사업과 복합환승센터 건립부지 확보, 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업 등임.

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 대전역 복합 2구역 개발사업은 1조 4,900억원 규모로 대전역 동광장에 민자 유치를 통하여 지역균형 개발을 추진하는 것으로 53층 규모 랜드마크 건물을 유치하는 것임.
- 복합환승센터 건립부지 확보는 560억원의 기부채납 형태로 진행되는 사업인데, 부지면적 15,000㎡ 촉진계획에 따른 부지 확보가 우선되어야 함. 기반시설은 국비와 시비를 지원하여 진행할 예정
- 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업은 동구 신안동 일원 60,000㎡에 철도 박물관 유치를 위한 부지를 확보하는 것과 철도문화유산인 철도 관사촌 일부 40여동을 복원하는 사업임.

그림 7-22
대전역세권 개발 계획(안)



자료 : 대전시

- 2019년까지 현재 진행 중이거나 새롭게 추진될 6개 사업에 약 1조 6,958억 원을 선도적으로 집중 투자하여 대전역세권 개발을 촉진하겠다는 방침으로 있으나, 구체적인 시행방안은 아직 미흡

- ① 대전역복합2구역 개발사업 : 1조 4,900억원(민자유치) / '15.6 ~ '19.12
 - 대전역 동 광장 민자유치를 통한 지역균형개발 추진 / 53층 규모 랜드마크
 - 현재 재정비촉진계획(변경) 상반기 결정(대전시) 후 민자유치 공모(철도공사)
- ② 복합환승센터 건립부지 확보 : 560억(기부채납)
 - 부지면적 : 15,000㎡ / 촉진계획(변경)에 따른 부지 확보(560억, 철도공사)
 - (계획) 공공시설 및 대전-세종간 BRT 기·종점 / 기반(도로)시설 국·시비 지원
- ③ 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업 추진
 - 동구 신안동 일원 / 60,000㎡ / 지리적 입지 등 상대적으로 유리, 지가 부담
 - 철도문화 유산인 철도 관사촌 일부 복원사업 / 40여동 / 복원화 계획 수립



그림 7-23

대전역세권 개발
부지 현황

- 대전시가 적극적으로 나설 필요가 있는 상황으로 53층 초고층 랜드마크를 짓는 복합2구역 이외에도 복합1구역도 사업여건이 안돼 어려운 상황에 있는 바, 이에 대한 실행력있는 계획 수립과 적극적인 이행이 요구되어짐.

○ 기대 효과

- 대전역세권개발은 원도심 개발에 있어 핵심 사업으로서 대전역의 개발을 통하여 동서의 균형적 개발을 도모할 수 있을 것으로 기대

2.

지역 인프라
투자 정책 및
프로젝트

○ 사업추진 배경

- 신탄진 인입선로는 기차가 수리 정비를 위하여 차량 융합기술단으로 이동하기 위한 선로이며, 1979년 부성되어 약 40년간 지역발전 장애요소로 지목되었음.
- 특히, 신탄진 인입선로는 대전 대덕구를 분단하고, 전국 도심 내 인입선로 7곳 중 유일하게 도로와 평면교차하고 있어 교통체증이 심하고, 안전사고까지 발생하고 있어 인입선로 이설이 시급한 상황
- 최근 5년 간 신탄진 인입선로를 평면교차하는 국도 17호선에서의 안전사고 현황'에 따르면 안전사고는 총 14건이 발생했고 이중 사망 2명, 중상 7명, 경상 9명에 이르면서 이설의 필요성이 제기돼
- 2018년 정부예산에 설계비가 포함됨에 따라 탄력을 받을 것으로 기대되고 있는 상황

○ 사업 내용

- 인입 선로는 기차를 수리·정비하는 차량 융합기술단을 위한 것으로, 신탄진 역과 1.6km 떨어진 곳에 단선 철로로 들어서 있음.
- 신탄진 인입선로의 이설사업에는 총 사업비 380억원이 소요되는 사업으로서 현재 대전시와 대덕구는 와동 회덕 역에서 산을 관통해 차량 융합기술단으로 통하는 선로 개설을 요구하고 있음.
- 정용기 의원실에 따르면, 인입 선로로 인한 주변 도시개발사업 등 지역발전 경제 효과 지연 비용(추계)을 산출한 결과, 신탄진 인입 선로로 인해 평촌지구 도시개발사업구역 1719억 원 등 4개 사업지구에 4626억 원의 경제효과

가 지연되고 있다는 분석임.



자료 : 정용기의원실

그림 7-24

신탄진
차량정비창 이설
사업 계획(안)

- 신탄진 인입 선로 이설을 위해서는 현행 철도건설법의 일부 개정이 필요하기 때문에 현재 법률 개정을 추진 중

○ 기대 효과

- 신탄진 지역이 면적 90% 이상이 개발제한구역으로 지정돼 있어 인입 선로 지역을 비롯해 몇 곳만을 제외하면 개발 사업이 어려워 도시 개발에 있어 큰 전기를 마련할 전망
- 신탄진 지역은 대전에서도 지역 정체가 심한 곳으로 이설 시 큰 경제적 이익이 예상

2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

○ 사업추진 배경

- 중앙로 프로젝트는 국토부 경제기반형 도시재생사업 공모 선정됨에 따라서 사업 추진의 여건 조성됨.
- 원도심에 부족한 경제기반을 확충하여 도시재생 원동력으로 활용

○ 사업 내용

- 사업위치는 중앙동, 대흥동·은행선화동 일원으로서 거리상으로는 대전역 ~ 옛 충남도청 1.1km거리임. 사업기간은 2016. ~ 2020년까지로 2020년까지 사업비 360억원(국비 180, 시비 180)이 투자될 예정임.
- 사업내용은 도심형산업지원 플랫폼 건립 (230억), 중앙로 지하상가연결 (110억), 중앙로 보행환경 개선 (20억) 등임.
- 국토부 경제기반형 도시재생 공모사업 선정 (2015.4.8응모, 2015.12.30선정) 되었고, 대전광역시 의회 의견청취 (원안의결, '17.1.25)를 통하여 국토교통부 도시재생특별위원회 심사통과 ('17.9.25)를 하여 도시재생활성화계획 고시 ('17.11.17)되었음.
- 빠르면 2018년 안에 사업별 공사 계약 및 착공 (2018년)하여 2020년에 준공한다는 계획임.

○ 기대 효과

- 원도심에 새로운 성장동력 도입으로 지역경제 활성화 도모하고, 유동인구 유입 증대로 지상 및 지하상가 활성화와 걷기 좋은 도시 조성

○ 사업추진 배경

- 대전시의 경우, 급속한 도시화로 인한 하수처리장 주변 악취관련 집단민원 해소
- 시민의 문화휴식·체험의 장으로 활용 가능한 친환경적인 선진 하수처리장 건설 필요

○ 사업 내용

- 사업위치는 유성구 금고동 (자원순환단지 인근)으로 사업기간은 2021년에 착수하여 2025년에 완료한다는 방침임.
- 건설되는 재생센터의 시설용량은 65만 톤/일 (지하시설)로서 분뇨처리시설의 용량 900kW/일임.
- 사업비용은 1조 1,017억 원(재정사업 포함) / 민간투자방식(BTO-a)
- 그동안 추진현황을 살펴보면 다음과 같음.
 - 2012. 2. : 하수도정비 기본계획 변경 승인(환경부) / 금탄동 2030년 이전
 - 2013. 6. : '2030 대전 도시기본계획' 반영
 - 2014. 10. : 하수처리장 조기이전 방침결정 / 금고동, 2025년, BTO방식
 - 2016. 2. : 민간투자사업 제안서 접수 / BTO-a방식
 - 2016. 5. : 민간투자 제안서 적격성 검토 의뢰 (PIMAC)
 - 2017. 5. : 하수도정비 기본계획 부분변경 승인(환경부) : 조기 이전계획 반영(2030→2025년), 위치변경(금탄동→금고동)
 - 2017. 9. : 민간투자사업 제안서 철회 및 재 접수(한화건설)
 - 2017. 10. : 민간투자 제안서 적격성 검토 의뢰 (PIMAC)

2.

지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

- 민간투자 적격성 심사를 2018. 상반기(PIMAC) 중 완료할 예정으로 대전시는 적격성 검토 및 특구개발계획 관련부처(기재부, 환경부, 과기정통부) 협의를 진행할 예정임.
- 민투심의, 특구개발계획, GB관리계획 변경, 시행자 지정 및 설계 등을 2018~20년 진행 예정임.

○ 기대 효과

- 도심지 하수처리장 입지에 따른 집단민원의 해소 가능 및 하수처리장 효율 개선

3. 부문별 프로젝트 요약 및 기대효과

(1) 부문별 인프라 정책 및 프로젝트 요약

- 본 연구에서 제안하는 지역 내 핵심 정책 및 프로젝트는 다음과 같은 원칙에 따라 정리하였음.
 - 첫째, 우선순위 측면에서 일자리창출, 지역경제성장 등 지역경제에의 파급 영향이 큰 인프라 프로젝트를 발굴, 제시하였음.
 - 둘째, 그동안 지역 내의 숙원사업이지만, 국가의 정책사업으로 제외된 사업들을 우선적으로 고려하였음.
 - 셋째, 향후 지속적으로 늘어나는 노후 인프라에 대응한 재생과 재정비 등 미래의 인프라 수요를 반영하였음.
 - 넷째, 지역에서 현재까지 추진하고 있는 인프라 정책의 방향에 최대한 부합하는 프로젝트를 제시하여 실행력을 높이하고자 하였음.
 - 다섯째, 지역민의 수요와 연계, 지역 내 균형적인 발전을 고려하여 지역별 안배에 중점을 두었음.
- 제시된 핵심 정책 및 프로젝트는 분야별로 다음과 같음.

3.

부문별 프로젝트 요약 및 기대효과

표 7-14

본 연구의 인프라
프로젝트 개요

(단위 : 억 원)

분야	사업명	사업기간	사업비	비고
산업 · 경제	유전자의약산업 진흥센터 건립	2017 ~ 21	500	
	로보틱 실버타운 시범단지 조성		3,000	
	바이오 농업치유센터 조성		400	
	국방 ICT 첨단산업 육성		1,021	
	융복합 콘텐츠 미니클러스터		900	
	미래 핵심소재산업 융합플랫폼		1,400	
	IoT기반 첨단센서 산업 육성		1,014	
	대덕특구 융합 공동연구 활성화		681	
	연구소기업 종합지원센터 건립		540	
	스마트 제조혁신 기술센터 건립		480	
	빅데이터&클라우드 컴퓨터 융합센터 구축		1,000	
	AI 특화 SW산업 융합캠퍼스 조성		500	
	4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성		-	사업비는 현재 미 정
	신기술 Test-Bed 융복합 컴플렉스 조성		1,000	
	친환경 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축		1,480	
	4차 산업혁명 체험·전시관 운영	2018 ~ 20	244	
	IoT기반 스마트 빌리지	2017 ~ 21	940	
	스마트 스트리트 조성	2017 ~ 19	100	
	메이커 문화 플랫폼 구축	미정	366	옛 충남도청 부지 국가매입과 연계
	대전산업단지 재생사업		3,778	2단계, 3단계만 계상
소계			19,344	
교통 · 물류	대전 외관순환도로 교통망 구축	2018 ~ 22	11,197	
	도시철도 2호선 트램 조기 착공	2014 ~ 25	6,407	타당성재조사 시 행중
	충청권 광역철도 1단계 조기 착수 (계룡 ~ 서대전 ~ 신탄진)	2016 ~ 21	2,107	
	유성광역복합센터 건립	2013 ~ 20	4,192	
	소계		23,903	
환경 · 안전	하수시설 개량 및 건설사업	2017 ~ 20	2,334	
	노후 상수관로 개선사업	2018 ~	-	
	도로시설물 내진성능 보강사업	2018 ~	-	사업비 미정
	고도정수처리시설 조기 도입	2018 ~ 21 2023 ~ 26	1,821	2단계, 3단계 사 업비 계상
	소계		4,155	

분야	사업명	예정사업 기간	사업비	비고
주거 · 도시 · 문화	라온바이오융합의학연구원 설립	2019 ~ 23	5,361	4차 산업혁명특별 시 사업 중 변경사 업 내용
	대전의료원 설립	2018 ~ 21	1,315	
	국립 어린이재활병원 건립	미정	416	복지부 결정 이후 기간 확정
	옛 충남도청 이전부지 조기 활용	미정	800	부지매입비만 계상
	국제컨벤션센터 건립	2019 ~ 21	954	
	대전역세권 개발	2018 ~ 25	16,958	세부 15개사업로 구성
	신탄진 차량 정비창 이설사업	2018 ~ 20	380	평촌지구 도시개발 사업 추진 1,719억 원 창출
	중앙로 프로젝트	2018 ~ 20	360	
	맑은 물 재생센터 조성	2021 ~ 25	11,017	
	소계		37,561	
총계			76,107	

(2) 인프라 프로젝트 추진의 경제적 효과 분석

- 본 연구에서 제시한 인프라 정책 및 프로젝트 추진 경제적 효과를 분석한 결과, 8.5조원의 인프라 투자로 인한 일자리 창출 효과는 연평균 1만 6,700명으로 추정됨.
- 보다 구체적으로 인력의 창출 효과를 구분해 보면, 향후 7년간 연평균 기술자의 일자리 창출은 5,000명, 기능인력은 1만 1,700명임. 특히, 해당 인력 중 청년층 인력의 일자리 창출은 850명으로 나타남.
- 대전지역에서 동일한 금액의 인프라 투자로 인한 투자기간 7년간의 연평균 지역내총생산(GRDP) 증가율은 4.1%p 기대
- 또한, 8.5조원의 인프라 투자 증가로 인한 가계소득의 증가분은 7년간을 기준으로 4.0조원으로 추정되며, 민간소비지출은 2.9조원을 발생시킬 것으로 추정되었음.

3. 부문별 프로젝트 요약 및 기대효과

3.

부문별 프로젝트 요약 및 기대효과

그림 7-25

경제적 효과 분석
결과

(GRDP)
경제성장률 증가

4.1%p

가계소득 증가

0.6조원

민간소비 증가

0.4조원

일자리 창출

1만 6,700명

- 기술자 : 5,000명(29.9%), 기능인 : 1만 1,700명(70.1%)
- 청년층 : 850명(5.1%)

- 자기권역(대전) : 1만 2,600명(75.2%)
- 타권역(대전 이외) : 4,100명(24.8%)

주 : 취업유발계수는 한국은행(2017), 2014년 기준 지역사업연관표 이용 추정

1. 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

(1) 적정 수준의 인프라 투자재원 확보

1) 적정 수준의 인프라 투자재원 확보의 필요성⁶⁴⁾

- 2018년도 정부 예산 총액은 428.8조원으로 전년대비 28.3조원(7.1%)이 증가하였으나, SOC 예산⁶⁵⁾은 19조원으로 전년대비 가장 많이 감소(-14.2%)하였음.
 - 정부는 공공부문 일자리 확충, 아동수당 신설 및 노인 기초연금 인상, 저소득층 기초생활보장 확대 등 소득주도 성장에 최우선적으로 예산을 배정함.
 - 이에 반해 도로, 철도와 같은 SOC 시설, 수시시설 개·보수와 같은 농업생산 시설, 하수관로 정비 등의 환경기초시설 등은 구조조정을 통해 큰 폭으로 감축됨.
- 반면, 앞선 2장에서 살펴보았듯이 대전시는 인프라 투자와 지역경제 성장과 밀접한 연관을 갖고 있는 것으로 분석되었으며, 시민 또한 지역경제 활성화 및 삶의 질 제고를 위해 지속적인 인프라 투자 확충을 요구하고 있어 적정 수준의 인프라 투자 재원 마련이 시급한 실정임.

64) 한국건설산업연구원(미발간), 경기도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구의 내용을 기준으로 전라북도의 실정에 맞게 재작성함.

65) 중앙정부 및 지방자치단체의 예산체계 상 인프라 시설 사업과 관련된 예산 총액을 산정하기가 어렵기에 부문 기준 SOC예산(국토 및 지역개발, 수송 및 교통 부문)을 기준으로 제시함.

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

- 그러나 2017~21년 국가재정운용계획⁶⁶⁾ 상의 SOC 예산에서는 연평균 7.5%씩 축소시켜 2021년에는 16.2조원 수준으로 축소할 계획이기에 향후 국가재정을 활용한 대전시의 인프라 투자재원 마련은 요원한 상황임.
 - 보다 구체적으로 살펴보면, 향후 정부는 2017~21년 기간 동안 SOC 예산을 2017년부터 2021년까지 1/3이 삭감시킬 계획이며, 이에 따라 2021년 SOC 예산 규모는 사회복지 예산의 1/10 수준으로 위축되는 것으로 계획하고 있음.
- 지방재원 또한 전체 예산은 지속적으로 증가하고 있으나, 사회복지 분야 등 타 분야에 예산이 집중적으로 배정되면서 SOC 예산의 비중은 지속적으로 축소되고 있어 현 체계 내에서의 향후 인프라 투자 확대를 위한 자체 재원 조달은 어려운 상황임.
 - 최근 7년간(2011~17년) 대전시의 전체 예산은 연평균 5.5% 증가하였으나, 수송 및 교통 분야 예산은 연평균 0.7% 증가하는데 그쳤으며, 국토 및 지역개발 예산의 경우에는 연평균 7.4% 감소하였음.
 - 대전시의 중기지방재정계획(2018~2022년)에 따르면 전체 재원의 약 17.4%를 투자하도록 계획되어 있으나, 수송 분야의 트램 건설 예산을 제외하면 전국 평균 16.7%를 크게 하회하는 수준으로의 제한적 투자만이 계획되어 있음.
- 그러므로 7장에서 제시한 핵심 인프라 사업을 차질 없이 추진하기 위해서는 적정 수준의 인프라 투자재원을 확보하기 위해 대전시의 다각적 노력이 필요함.
- 지역 인프라 사업의 투자 재원은 중앙정부 재원, 중앙정부의 보조와 함께 투입되는 지방자치단체의 재원, 민간자본 등으로 구분할 수 있기에 본 연구에서는 다음과 같이 각 재원별 투자재원 확보 방안을 제시하였음.

66) 대한민국정부(2017), 2017~21년 국가재정운용계획

2) 적정 수준의 인프라 투자 자원 마련을 위한 국가 차원의 정책과제

① 중앙정부 SOC 예산의 적정 수준 유지

- 국토교통부 SOC 예산상의 신규사업 예산은 2012년 5,624억원을 기록한 이후 지속적으로 감소하는 추세임.
- 2015년 이후에는 신규사업 예산이 1,000억원 대에 머물러 있으며, 2018년의 경우에는 383억원에 불과한 실정임.

(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

표 8-1

SOC 예산상
신규사업 예산
편성 추이

자료 : 국토교통부 각 연도별 보도자료

- 하지만 국가 차원에서 국토의 균형발전과 경쟁력 향상을 위한 교통 및 물류 부문의 투자확대는 앞서 살펴보았듯이 지방자치단체의 입장에서도 지역의 핵심적 사안임.
- 일부 지방자치단체가 관리·운영하는 일부 시설을 제외한 대다수의 교통·물류시설들은 대부분 국가가 주도해야 할 사업으로 궁극적으로 중앙정부의 지속적인 투자를 통해서만이 지역발전을 꾀할 수 있기 때문임.
- 더구나 교통 및 물류 부문은 대부분 광역 간을 연결하는 사업이 대부분으로 지방자치단체의 핵심 지역인프라 사업이기에 이를 제대로 추진하기 위해서는 중앙정부의 SOC 투자 정책의 기조를 안정적으로 유지하는 것이 가장 중요함.
- 대통령 공약 사업을 포함한 지역 핵심사업의 추진 및 적정 기한 내 완료 필요성 등을 고려할 때 신규 SOC 재정투자의 확대는 필수적임.
- 정부의 급격한 SOC 예산 축소는 지방자치단체의 SOC 사업을 위축하는 부

1. 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

정적 연쇄효과가 불가피하기에 지역발전을 위한 인프라 정비 및 확충에 필요한 재원의 조달을 위해 안정적 SOC 재정투자가 유지되어야 함.

② 교통·에너지·환경세의 존치

- 교통 인프라 시설 확충에 소요되는 재원 마련을 위해 지난 1994년 목적세인 교통세로 도입된 교통·에너지·환경세는 2018년 12월 31일 폐지될 예정임.
 - 정부는 2012년 목적세 폐지 방침에 따라 교통세뿐만 아니라 농어촌특별세, 교육세 폐지를 추진하였지만, 교육세는 영구세로 전환되었고, 농어촌특별세는 2024년 6월까지 일몰기한이 연장됨.
- 교통·에너지·환경세는 1994년 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 전입됨.
 - 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계는 2016년에 16.4조원⁶⁷⁾ 규모로 교특회계 예산의 평균 80% 이상이 교통·에너지·환경세로부터 전입됨.
- 이렇듯 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계 재원의 방대함을 고려할 때, 교통·에너지·환경세법이 폐지될 경우 교특회계의 핵심 재원이 없어지므로 지역 인프라의 핵심 사업으로 지적되고 있는 도로, 철도, 항만 등 교통 인프라의 투자 재원 조달에 어려움이 발생할 것은 자명함.
- 따라서 교통·에너지·환경세의 지속적 존치가 필요하며, 이를 위한 노력이 시급히 이루어져야 함.
 - 지역 핵심 교통인프라의 계속적 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요함.
 - 교통·에너지·환경세의 조세 체계는 단일세로 농특세나 교육세와 같이 다른 세액에 부과(sur-tax)하지 않으며, 세입과 세출의 연계가 어느 정도 일치하기에 목적세 고유의 기능을 유일하게 발휘하고 있음.

67) 기획재정부(2016), 2016 나라살림

- 미국, 독일 등에서도 SOC 예산의 안정적 확충을 위해 1950년대부터 현재 까지 목적세를 유지하고 있음⁶⁸⁾.

③ 예비타당성조사 방식 개선

- 지역 핵심 인프라 사업의 상당수는 예비타당성 조사를 거쳐 수행되는 대형 국책사업이 상당부분 포함되어 있어 예비타당성 조사 통과가 사업 추진의 핵심 요소로 작용 중임⁶⁹⁾.
- 이에 따라 예비타당성 조사 수행에 적용되는 방법론과 기본 가정들은 매우 중요하나 현재 다음과 같은 문제점을 안고 있음.
 - 경제성분석 기간의 결정, 사회적 할인율 수준, AHP설문 대상의 범위 등은 예비타당성 조사의 결론을 바꿀 수 있는 중요한 항목들로 이러한 사항들에 대한 공식적인 의견수렴 또는 검증 절차가 부재함.
 - 건축물의 내용연수(40~50년)에 비해 타당성분석의 내용연수(도로 및 철도 평균 30년)가 너무 짧으므로 편익이 과소평가 될 가능성이 존재함.
- 이에 따라 평가방법론을 개선하기 위해 공식적으로 학계, 전문가, 정책담당자, 시민 단체 등의 의견을 수렴하는 과정을 정기적으로 운영할 필요가 있음.
- 또한 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능이 미달되는 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 상향식 투자 의사결정 방식의 도입이 필요함.
 - 예를 들어 도로의 경우 구간별 속도, 안전도, 쾌적성 등의 성능지수를 실사를 통해 측정하여 성능이 미달되는(정체, 노후화 또는 사고위험) 구간부터 투자의 우선순위를 결정해 나가는 방식을 뜻함.

68) 미국은 1956년부터 연료세, 자동차세, 타이어세를 재원으로 특별회계를 운영 중, 독일은 1955년부터 휘발유세, 자동차세를 재원으로 특별회계를 운영 중임.

69) 예비타당성조사 대상사업(건설분야) : 총사업비가 500억원 이상이면서 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 건설사업으로 국가직접시행사업, 국가대행사업, 지방자치단체보조사업, 민간투자사업 등 정부 재정지원이 포함되는 모든 사업을 대상으로 실시함. 기획재정부(2017), 2017년도 예비타당성조사 운용지침

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

④ 지역 인프라 사업 추진 시 중앙정부의 지원 확대

- 지역인프라 사업은 지방자치단체가 우선적으로 완공되기를 원하는 지역개발 사업으로 지방자치단체가 주도적으로 사업추진을 활성화해야 하는 사업적 특성을 갖고 있음.
 - 이에 따라 중앙정부의 사업(국가직접시행사업)을 제외하고는 지방자치단체가 주도적으로 지역 스스로의 가용 재원을 바탕으로 추진하는 것이 바람직함.
- 하지만 우리나라의 지방자치단체의 여건상 지방자치단체가 자체적으로 지역 인프라 사업을 추진하는 것은 현실적으로 매우 어려운 실정임.
 - 지방자치단체의 평균 재정자립도⁷⁰⁾는 2003년 56.3%에서 2017년 51.1% 수준으로 지속적으로 감소하였으며, 재정자립도⁷¹⁾의 경우에도 2003년 84.9%에서 2017년 74.9%로 하락하는 추세임.
 - 이에 따라 2016년 기준으로 재정자립도 50% 이상인 지방자치단체가 전체 243개 중 11개로 4.5%에 불과한 실정이며, 95.5%는 자체수입으로 지방자치단체 예산의 절반도 충당하지 못하고 있음.
 - 특히 59개 지방자치단체는 재정자립도가 10% 미만으로 재정의 대부분을 중앙정부의 지방교부세 및 국고보조금과 같은 이전재원에 의존하고 있는 실정임.
- 이에 따라 지방자치단체 전체 예산 중 지역개발을 위해 자율적으로 시행할 수 있는 자체사업의 비중은 지속적으로 하락하고 있으며, 이에 반해 중앙정부에 의존적인 국고보조사업 비중은 갈수록 증가하여 지방자치에 역행하는 예산구조 추이를 보이고 있음.

70) 지방자치단체의 전체 재원에 대한 자주재원의 비율, (자체수입/지방자치단체 예산규모)×100%

71) 지방자치단체의 세입 중 자체수입과 자주재원의 비율, 재정자립도가 높을수록 지방자치단체가 재량을 갖고 사용할 수 있는 예산의 폭이 넓음, {(자체수입+자주재원)/지방자치단체 예산규모}×100%

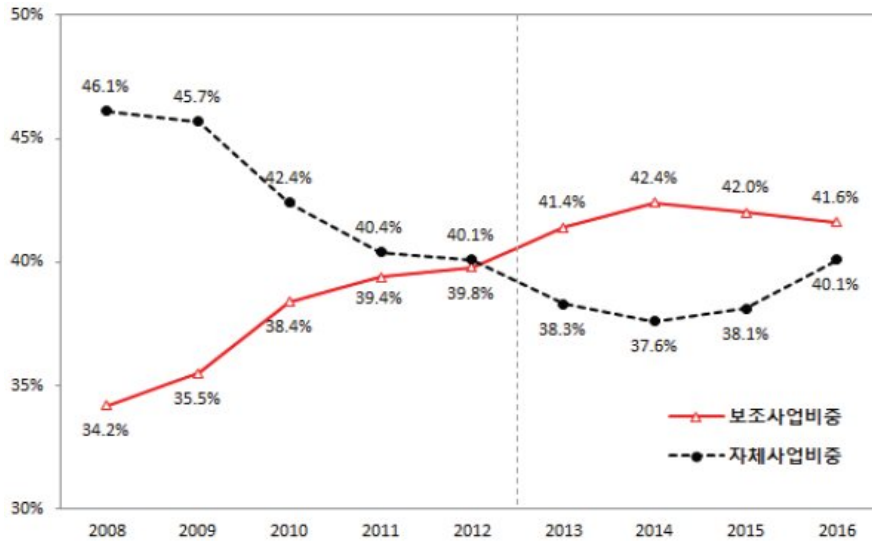


그림 8-1

지자체 자체사업
대비 보조사업
비중 추이

주 : 일반회계 + 특별회계 순계 당초예산을 기준으로 계산

자료 : 행정자치부(지방재정연감) / 하능식 외, 중장기 지방세제 발전방안, 한국지방세연구원, 2017.6

- 더구나 지방교부세, 국고보조금 등 이전재정 후에도 지방(지방교육 포함) 실질재정사용액(재정지출책임성)은 58.1%에 불과하여 재원조달과 재정지출의 균형을 이루지 못하고, 지방자치단체 재정의 중앙정부 의존성이 고착화되고 있는 실정임.
 - 2015년 기준 국세 대 지방세 비중은 75.4 : 24.6으로 재원조달 책임성인 지방세 비율은 24.6% 수준임.
- 따라서 현실적으로 지방자치단체가 추진하는 지역인프라 개발 사업에 있어 중앙정부에 대한 의존도는 매우 높은 상황임.
 - 지방자치단체 입장에서 대규모 투자사업에 해당하는 총사업비 200억원 이상의 광역지방자치단체의 신규투자사업 또는 총사업비 100억원 이상의 기초지방자치단체의 신규 투자사업은 지방재정 중앙투자심사를 거쳐야 하는데, 중앙정부가 대부분의 사업을 지원하고 있음.

1.

인프라 투자
역량 및 투자
확대를 위한
제언

1. 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

표 8-2

지방재정
중앙투자심사
대상 지자체
사업의 재원조달
현황

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 붕괴위험 지역 정비사업	241	120	24	97	-	-	-
충북	(제천) 제3산업단지 조성사업	1,184	-	70	160	954	-	-
충남	(천안) 천안지역단위 가축 분뇨통합관리센터 설치	228	140	10	10	68	-	-
전북	(전주) 서곡광장~송천동 간 중로(1-10) 개설공사	378	-	5	303	-	70	-
경북	(포항) 구 포항역~효자역 구간 폐철도부지 공원화	132	50	15	67	-	-	-
	(안동) 경북 생강 출하조절 센터 건립	290	60	18	42	170	-	-
경남	(밀양) 가축분뇨 공공처리 시설 설치사업	150	120	10	11	-	-	9
제주	한국생산기술연구원 제주 지역본부 건립	440	264	132	-	-	-	44

자료 : 지방재정365

- 이러한 현실을 종합 고려할 때, 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역인프라의 개선 및 확충 사업 추진 시 중앙정부의 분담비율을 상향 조정하고, 배분에 있어 재정력이 낮거나 저개발 수준이 높은 지방자치단체에는 보조금을 차등 지원하는 방안의 검토가 필요함.
- 현행 국고 지원은 사업 유형에 따라 대체적으로 정률로 지원되어 지방자치단체의 재정 여건이 반영되지 못하고 있는 바, 지자체의 재정 여건을 반영하여 차등적인 국비 지원⁷²⁾으로 국고 지원의 형평성을 제고할 필요가 있음⁷³⁾.

72) 국고의 차등 지원의 합리적 기준을 설정하기 위해 재정 지표(재정 규모, 재정 자립도 등), 사회경제적 여건, 개발 낙후도, 사업의 국가적 중요도 등을 고려 가능함.

73) 한국건설산업연구원(2015), 지역 인프라의 실태와 지역경제 활성화를 위한 정책 과제

유 형	상세 구분	지원 기준 및 내용	국가 재정 부담 비율
도 로	고속도로	신설/확장 사업비	50%
	국도대체우회도로 /국가지원지방도	공사비 전액 지원, 보상비가 총공사비의 30% 초과시 초과분 보조	공사비
	광역도로	2개 이상의 시·도에 걸치는 도로	최대 50% (1,000억원 한도)
	대도시권 혼잡도로	대도시권 교통혼잡도로 개선사업 기본 계획에 반영된 사업	공사비 50%
광역교통 시설	주차장, 공영차고지	광역 기능의 주차장 및 「운수사업법」 규정 상의 공영차고지	30%
철도	광역철도	2개 이상의 시·도에 걸쳐 운행	75%
	도시철도	도시교통 권역에서 건설·운영	60%(서울 40%)
공항	공항	공항시설	100%
항만	항만 배후도로	항만 이용 교통량 25% 이상, (B/C) 1.0 이상	최대 50%
	항만 기반시설	지원 가능 항목 및 지원 규정만 제시	지원 규정
산업단지	국가 산단	진입도로	100%
		용수시설	전액 지원 (접경지역 제외한 수도권 제외)
		하·폐수시설	100% (2008년 이후 30%)
	지방 산단	진입도로	면적 30만㎡ 이상 산단, 수도권 제외 지원 기준 : (330만㎡ 미만) 신설 6km(4차로), 확장 6차로 / (330만㎡ 이상) 신설 8km(6차로), 확장 8차로
		용수시설	100%
		하·폐수시설	100% (수도권 50%)
	농공 산단	진입도로	용지 매수비, 도로 포장 및 구조물
		용수시설	공동 이용 건축물, 전력통신, 용수, 기타 시설
		하·폐수시설	일바농어촌 50%, 추가지원농어촌 70%, 우선지원농어촌 100%
			지원 규정
			50 ~ 100%

자료 : 조남건·박종일(2013), 중앙과 지방의 인프라 투자비용 부담 체계 개선 방안, 국토연구원

- 더구나 현 지방재정조정제도는 각각의 특성에 따라 목적과 운영방식이 다르지만, 실제 운영 시에는 대부분 조건부 보조금으로 운영되는 사례가 많아⁷⁴⁾ 일부 지방자치단체의 경우 부담 능력이 없어 사업비를 반납하는 사례까지

74) 특히 국고보조금의 경우 사업별 매칭펀드(Matching Fund) 방식으로 운영되어, 재정 지원의 불균형과 지방자치단체 부담이 가중되는 문제를 안고 있음.

표 8-3

사업종류별
국가재정분담비율
현황

1. 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

발생하고 있기에 중앙정부의 분담비율 상향과 보조금 차등 지원 등의 현실적 대책 마련은 국토균형발전에 있어 꼭 선결해야 할 사항임.

3) 적정 수준의 인프라 투자 자원 마련을 위한 대전시 차원의 정책과제

① 지역발전투자협약제도 활성화⁷⁵⁾

- 현실적으로 거의 모든 핵심 지역개발사업은 중앙정부와 지방자치단체의 협력 내지 공동의 노력 없이는 추진과 성공이 거의 불가능함.
 - 따라서 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의 조정하고 계약방식을 통하여 공동으로 추진하는 지역발전투자협약제도 활성화 검토가 필요함.
- 이는 지역의 핵심 인프라 개발사업의 특성 상 중앙정부와 지방자치단체의 공동의 이해관계나 관심이 큰 사업들로서 지역발전투자협약제도의 적용이 필요한 사업이기 때문임.
 - 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.
- 지역발전투자협약제 시행 시 해당 제도를 통해 시행되는 지역 인프라 사업은 연차별 투자계획에 따라 중앙정부 및 지방자치단체의 예산반영을 의무화함으로써 협약제도의 신뢰성을 확보해야 함.
 - 또한 중앙정부는 지방자치단체들이 협약으로 추진하는 다양한 지역발전사업에 대해 우선적인 국비 지원이 필요함.

② 도시재생 특별회계 및 기금의 설치·운용

- 현행 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에서는 광역지자체의 장의 판단에 따라 자체적으로 도시재생특별회계를 설치·운용할 수 있도록 규정하고

75) 이원섭(2011), 지역발전투자협약제도 실천방안, 국토연구원, 국토정책Brief

있음.

도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법

제28조(도시재생특별회계의 설치 및 운용)

- ① 전략계획수립권자는 도시재생 활성화 및 도시재생사업의 촉진과 지원을 위하여 도시재생특별회계를 설치·운용할 수 있다. 다만, 도지사는 필요한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 도시재생특별회계를 설치·운용할 수 있다.
- ② 도시재생특별회계의 세입은 다음 각 호와 같다.
 1. 「지방세법」 제112조(제1항제1호는 제외한다)에 따라 부과·징수되는 재산세 중 대통령령으로 정하는 일정비율 이상의 금액
 2. 「개발이익환수에 관한 법률」에 따른 개발부담금 중 지방자치단체귀속분의 일부
 3. 「재건축초과이익 환수에 관한 법률」에 따른 재건축부담금 중 지방자치단체 귀속분
 4. 「수도권정비계획법」에 따라 시·도에 귀속되는 과밀부담금 중 해당 시·도의 조례로 정하는 비율의 금액
 5. 일반회계로부터의 전입금
 6. 정부의 보조금
 7. 차입금
 8. 해당 도시재생특별회계 자금의 융자회수금, 이자수익금 및 그 밖의 수익금

- 이에 따라 중앙정부(국토부)의 도시재생지역 선정 유무와는 별개로 서울특별시와 경기도의 경우 자체적으로 도시재생 특별회계를 운영 중에 있기에 전라북도 또한 도시재생특별회계 설치·운용을 통한 도시재생 사업 활성화를 꾀하여야 함.

• 단, 서울특별시와 경기도는 도시재생특별회계 설치 유형이 다음과 같이 상이하기에 이를 종합 고려하여 대전시 재정 현실에 적합한 방안 모색이 필요함.

- 서울특별시는 도시재생기금을 운영하고 있으며, 2018년부터 2022년까지 1,759억원을 사용할 계획임.

• 서울특별시의 도시재생기금은 과밀부담금 시 귀속분 50%(주택사업특별회계 재충계정)를 통해 조성하였음.

• 도시재생기금은 향후 「서울특별시 도시재생기금 설치 및 운영조례」 제6조에 의거한 거점공간 매입 및 활용, 주민협의체 추진 사업 등의 도시재생 활성화지역 및 도시재생사업지를 위해 사용될 예정임⁷⁶⁾.

76) 서울특별시의 도시재생기금 사용계획은 2018년 339억원 → 2019년 355억원 → 2020년 355억원 → 2021년 355억원 → 2022년 355억원이 예정됨.

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

- 경기도의 경우 2018년부터 2022년까지 도시재생특별회계를 통해 4,263.4억원을 집행할 예정이며, 이중 사업을 위해 2,525.2억원을 사용할 예정임.
- 경기도의 도시재생특별회계는 경상적 세외수입, 지역특별보조금, 보전수입 및 내부거래를 통해 조성함.
- 경기도형 도시재생사업 및 도시재생 뉴딜사업 추진과 경기도 도시재생지원센터의 운영을 위해 사용될 예정임⁷⁷⁾.

4) 정부·지자체와 민간의 협력사업(민간투자사업) 활성화를 통한 자원 마련

- 민간투자사업(이하 민자사업)은 부족한 정부 재정을 보완하고 사회기반시설의 적기 공급을 위해 지난 1994년 「사회간접자본시설에 대한 민간자본 유치 촉진법」(현 「사회기반시설에 대한 민간투자법」)이 제정된 이후 현재까지 활용되고 있음.
- 2016년 12월 말까지 우리나라 전체에서 협약 체결 후 추진 중인 민자사업은 총 699건, 총 투자비 106조원 규모임.
- 총 투자비 기준으로, 도로가 45.0조원(42.5%)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 철도 19.8조원(18.7%), 환경 14.0조원(13.3%), 교육 10.0조원(9.5%) 순임.
- 민자사업은 부족한 정부의 SOC 재원을 보완하고 지역 경제에 활력을 불어넣을 수 있는 유력한 대안이지만, 현재 축소되어 사업 자체가 위축되어 있는 실정임.
- 민자사업의 사업 건수 및 총 투자비 규모는 2007년 사업 건수 121건, 총투자비 10.6조원 규모에서 2016년 6건, 1조원 수준으로 대폭 축소됨.

77) 경기도 도시재생특별회계 사용계획은 2018년 163.5억원 → 2019년 451.2억원 → 2020년 719.1억원 → 2021년 566.0억원 → 2022년 625.4억원이 사용될 예정임.

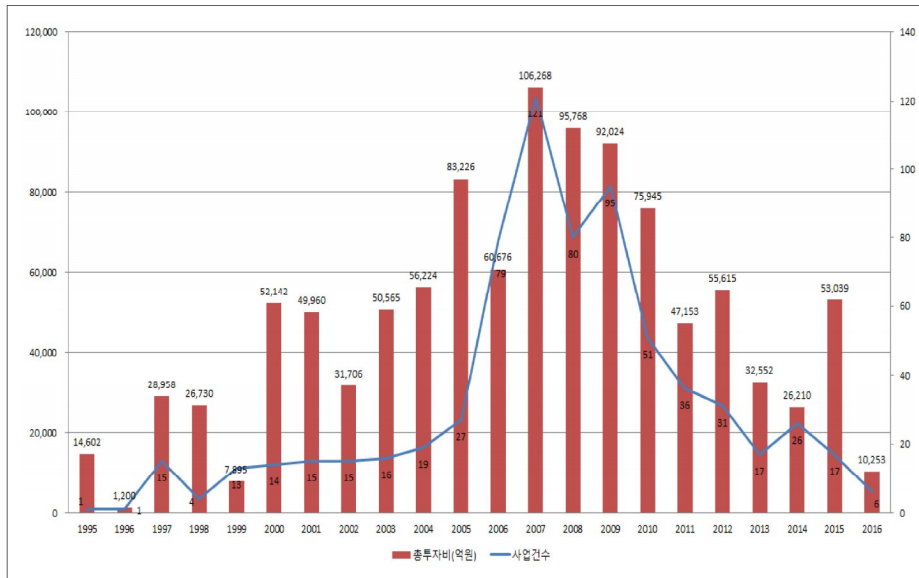


그림 8-2

민간투자사업
추진 건수 및
금액 추이

자료 : KDI 공공투자센터(2017), 2015년도 KDI 공공투자센터 연차보고서

- 이를 개선하고 민자사업 추진 활성화를 꾀하기 위해 다음과 같은 노력이 필요함.

① 민자사업 정상화에 대한 정부와 지자체의 명확한 의지 표명(상호 신뢰구축)

- 불확실한 정부 리스크를 최소화하여 정부와 지자체를 믿고 투자할 수 있는 정책 환경이 조성되어야 함.
 - 민자사업은 장기 투자 사업으로 정책에 대한 신뢰가 없이는 장기 투자를 유치할 수 없으므로 민자정책에 대한 신뢰성 회복이 필요함.

② 민간투자 대상사업 기준 재정립

- 기존 민간투자 대상 사업은 열거주의 방식(positive system)이었으나, 민간의 창의성을 바탕으로 한 사업 활성화를 위해 포괄주의 방식(negative system)으로 전환이 필요함.
 - 우리나라 「민간투자법」은 민간투자 대상 시설을 법률에서 구체적으로 정하는 열거주의 방식(positive system)을 채택하고 있어 급변하는 사회·경제적 환경과 시장 환경을 법률을 통해 탄력적으로 반영하는 데 한계를 내포하고 있음.

1.
인프라 투자
역량 및 투자
확대를 위한
제언

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

- 열거주의 방식을 적용하더라도 모든 민자사업은 사전에 다양한 검증 단계를 거쳐야 함으로 무분별한 민자사업의 추진은 충분히 제어 가능함.
- 민자사업으로 제안된 모든 사업들은 적격성 조사를 통과해야 하고, 이후에는 민간투자심의위원회의 심의를 거쳐야 하며, BTL 사업의 경우는 주무 부처와의 협의와 기획재정부의 검토를 거쳐 국회에서 사업 한도액 승인을 받아야만 사업 추진이 가능하기 때문임.

③ 정부고시사업 활성화

- 최근 BTO 사업에 대한 정부고시사업이 전무한 실정임. 이에 따라 민간부문에서 투자 재원이 마련되어 있어도 투자할 수 있는 인프라 사업이 고시되지 않아 민간투자가 일어날 수 없는 실정임.
- 이에 따라 풀링(Pooling)에 의한 전체 사업 평가와 민간투자 목표예산 사전 배분 절차에 의하여 정부가 민간투자사업을 꾸준히 고시하는 의지가 필요함.
- 재정사업과 민자사업의 구분 없이 예비타당성 조사 수행 후에 적격성 조사(Value-for Money, VFM)⁷⁸⁾를 통과한 사업에 한하여 일정 비율을 민자사업으로 추진하는 형태의 민간투자 목표예산 사전배분과정을 거치는 것이 필요함.
- 예를 들어 당해 연도에 필요로 하는 총 SOC 투자 규모를 상정하고 목표예산을 공공재원과 민간재원으로 구분하여 관리하는 방식(재정:민자 = 80:20)

(2) 인프라 사업 발굴 및 투자관리 조직 보완, 관련 기관별 협력체계 구축

- 대전시의 인프라 투자 정책을 발굴하고 기술적으로 지원할 수 있는 전문 기관인 ‘공공투자관리센터’의 설립이 필요함.
- 이는 인프라 사업 대부분은 계획 및 수립 주체, 추진운영주체가 중앙정부 및 지방자치단체와 관련 산하기관에 흩어져서 사업이 추진되기에 사업의 계획단계에서부터 사후관리단계에 이르기까지 인프라 사업 발굴 및 투자관리 체계의 효율화를 위해 공공투자관리센터 설립이 필요함.

78) 정부실행 대안과 비교하여 민간투자 대안이 적격한지의 여부를 판단하는 조사임.

- 이에 따라 지난 2012년부터 지방자치단체 단위의 공공투자관리센터 설립이 이루어지고 있으며, 2017년 3월 기준 전국 7개 광역시·도에서 지방공공투자관리센터가 운영 중임.
- 서울특별시의 경우 다음의 <그림 8-3>와 같이 공공투자사업 추진절차 별로 서울공공투자관리센터가 사업 추진에 있어 중요한 역할을 하고 있음.

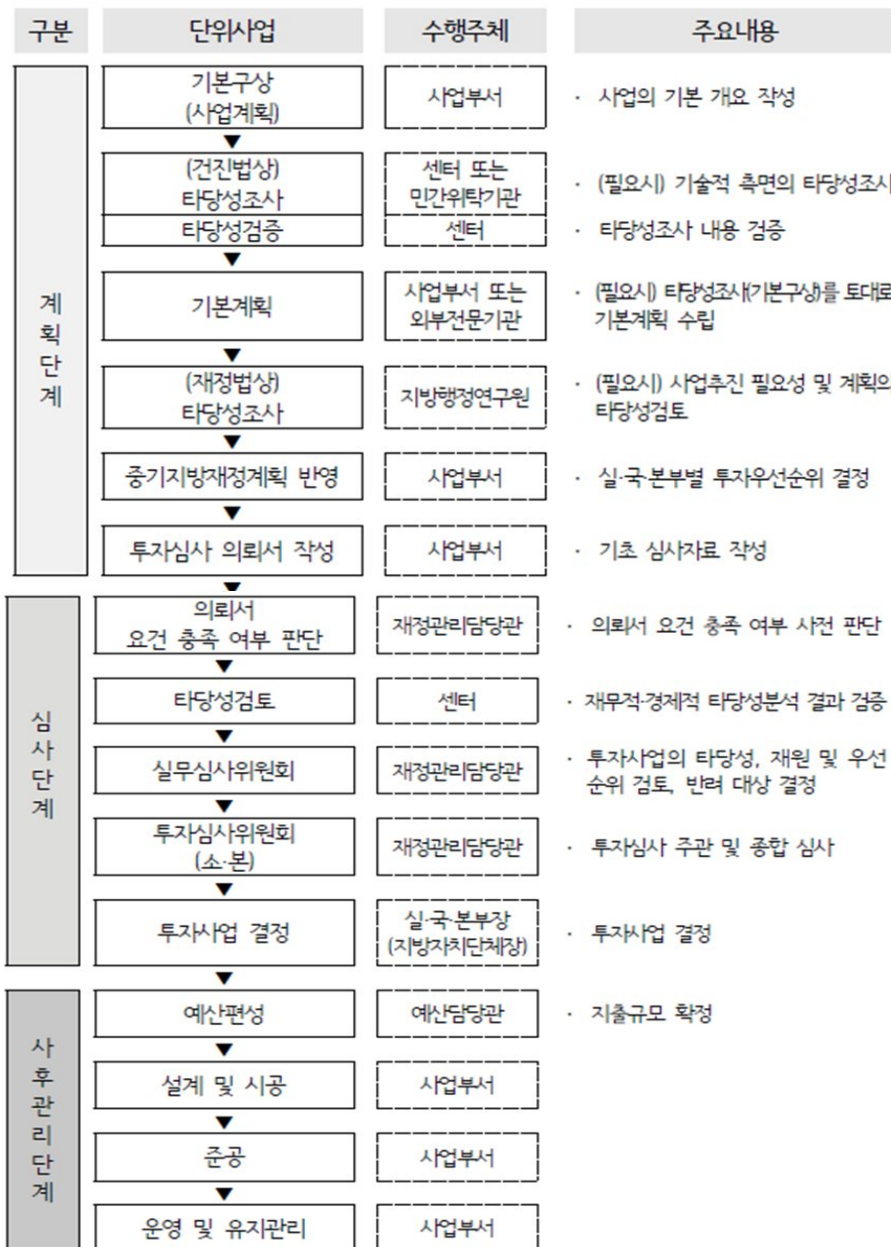


그림 8-3

공공투자사업
추진절차

1. 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

자료 : 박영민·이세구(2015), 서울시 공공투자사업 심사제도 효율화 방안

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

- 하지만 현재 운영 중인 지방자치단체의 공공투자관리센터는 각 센터별로 설립근거, 규모, 주요 역할에 있어 상당한 차이를 보이고 있음.
 - 지방공공투자관리센터의 설립 근거가 조례에 규정된 곳은 3개소(서울, 부산, 제주)가 있으며, 조례를 통해 설치 근거가 마련되어 있지 않은 채 운영 중인 곳은 4개소(경남, 울산, 충북, 대구·경북)가 있음.
 - 조례에 의해 설립 근거를 갖추지 못한 지방공공투자센터의 경우에는 대부분 운영을 위한 예산 확보가 쉽지 않은 상황임.
 - 이에 따라 조례상의 설치근거가 부재한 지방공공투자센터의 경우 대부분 예비타당성 조사와 타당성조사 통과를 주요 지원 업무로 수행하는 상황임.
 - 하지만 이러한 형태의 운영은 검토하는 사업 단위의 용역비 형태로 예산이 지급되기에 수의계약이 어려우므로 안정적인 예산 확보가 어려울 뿐 아니라 예산에 대한 의존도가 높아 독립성을 바탕으로 한 객관적인 의견 개진에 한계를 안고 있음.
- 따라서 대전시의 경우 공공투자관리센터를 조례에 근거해 설립하는 방안 모색이 필요함.
 - 초기에는 대전세종연구원 산하 센터로 설립하여, 경상비 최소화 등을 꾀하는 것을 고려 가능하며, 조직 규모가 일정 수준 이상일 경우 인적 분할 방식으로 별도의 대전시 공공투자관리센터 설립 추진을 꾀할 수 있을 것임.
 - 필요 시 경상남도과 대구광역시 사례와 같이 전라남도 등 인근 광역지방자치단체와 함께 관련 센터 설립 추진 또한 고려 가능함.

(3) 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축⁷⁹⁾

- 노후 인프라에 대한 유지관리 및 성능개선을 위한 재원을 지방자치단체가 자체적으로 조달하는 것은 매우 어려운 것이 현실이기에 중앙정부 차원과 지방자치단체 차원의 노력이 동시에 이루어져야 함.
 - 특히 지방자치단체의 경우 정부의 지원만을 의존하기 보다는 자체적인 재원 확보를 위한 다각적인 대안 확보 노력이 필요함.

79) 한국건설산업연구원(미발간), 경기도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구의 내용을 기준으로 대전시의 실정에 맞게 재작성함.

- 다음은 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축을 위한 중앙정부 및 지방자치단체의 추진 가능 방안임.

① 중앙정부 : 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정 및 노후인프라 시설에 대한 관리 확대

- 2018년 3월 현재 「지속가능한 기반시설관리 기본법」이 의원입법으로 제안(2017.11.15., 조정식 의원 대표발의)되어 있으며, 해당 법률의 주요 내용은 다음과 같음.

- 국토교통부는 기반시설⁸⁰⁾ 관리에 관한 기본계획을 5년 마다 수립하고 기반시설 관리위원회와 국무회의의 심의를 거치도록 규정하고 있으며, 관리감독기관은 기본계획에 따라 소관 기반시설에 대한 관리계획을 5년마다 수립하고 기반시설 유형별로 최소유지관리 기준을 설정·고시하도록 명시되어 있어 기반시설에 대한 관리가 체계적으로 이루어질 전망이다.
- 또한 해당 법률에서는 관리주체가 유지관리비용을 지원받으려면, 관리계획을 수립하도록 규정하고 있고, 성능개선비용을 지원받기 위해서는 관리계획을 수립하고 성능개선 충당금을 적립하도록 규정함.
- 이 외에도 체계적인 인프라 시설 관리를 위해 국가 및 지자체는 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위해 관리주체에게 조사·진단, 보수·보강, 성능개선 비용 등을 보조·융자 가능하도록 규정하고 있으며, 사용료를 부과하는 관리주체의 경우에는 기반시설 사용자에게 유지관리 및 성능개선에 필요한 자원 조성을 위한 부담금을 부과 징수할 수 있도록 규정함.
- 이에 따라 관리주체가 기반시설의 노후화에 대비하여 적립하는 성능개선 충당금의 경우 관리·운영 수익금, 일반회계 및 교통시설특별회계로부터의 전입금, 공공기관 운영 효율화를 통한 자금 등을 재원으로 함.

② 지방자치단체 : 지자체의 노후 인프라 개선을 위한 조례 제정 추진 필요

- 2018년 3월 현재 서울특별시 및 전라남도, 부산광역시, 대구광역시에서는 다

80) 해당 법률에서 정의한 기반시설의 범위는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법」 제2조 제6호에 따른 기반시설 중 공공이 책임지고 관리해야 하는 시설로서 사고 시 광범위한 인적·물적 피해가 우려되는 시설 14종(도로, 철도, 도시철도, 공항, 항만, 여객터미널, 하천, 댐, 수도, 저수지, 하수도, 공공폐수처리시설, 가축분뇨처리시설, 공동구)임.

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

음과 같이 해당 지방자치단체 내 시설의 안전도 개선을 위한 조례를 기 제정하여 운영하고 있어 지역 내 위치한 인프라의 성능 개선을 위한 제도적 기반을 마련하였음⁸¹⁾.

- 서울특별시(2016.7.14. 제정) : 「서울특별시 노후 기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」
- 부산광역시(2017.11.1. 제정) : 「부산광역시 노후 기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」
- 전라남도(2017.11.2. 제정) : 「전라남도 노후 기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」
- 대구광역시(2017.12.27. 제정) : 「대구광역시 주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」

표 8-4

지자체 노후
기반시설
성능개선 촉진
조례의 내용 비교

구 분	서울	전남	부산	대구
적용 대상 시설물	「시특법」 제2조제1호 시설물 및 간선 이상 하수관로 중 완공 후 30년 경과 시설물		「시특법」 제2조제1호에 따른 시설물 중 30년 경과 시설물	「시특법」 제2조제1항 시설물, 「도로법」 및 「도로교통법」에 따른 도로와 부속물, 교통안전시설 등, 무인교통 단속용장비 시설, 지능형교통체계 시설, 「하천법」에 따른 하천시설과 하천복개구조물, 하수도법에 따른 공작물 등
실태평가 보고서 작성	규정	규정	실태조사는 규정, 보고서 작성은 미규정	미규정
종합관리 계획의 수립	규정	규정	규정	‘종합관리계획’과 유사한 ‘시설물 안전 및 유지관리계획’ 수립을 규정
성능개선위원회 구성·운영	규정	규정	미규정	미규정
실무협의회 구성 및 운영	규정	규정	규정	조정협의회 구성·운영 등에 관한 규정에 있으나, 관리자를 지정하기 위한 목적으로 제한
의회보고	규정	규정	미규정	교통관리계획 수립 시 보고토록 규정되어 있으나 이외 시설물은 미규정

- 4장에서 살펴보았듯이 대전시의 경우 또한 노후시설물이 개별 시설물별 급증하고 있는 추세이나, 대부분 시설물이 노후시설물 관리 및 성능개선이 제

81) 기초지방자치단체의 경우 전라남도 순천시가 최초로 「순천시 노후기반시설 조기교체 및 성능개선 촉진 조례」를 지난 2017.3.31. 제정함.

대로 이어지고 있지 않기에, 타 광역시·도 벤치마킹을 통한 해당 조례의 제정과 이를 통한 관리가 필요함.

③ 지방자치단체 : 특별회계 설치, 민자사업 활성화, 지방자치단체 예산의 우선 배정 고려

- 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자재원 확보를 위해 지방자치단체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토가 필요함.
 - 지방자치단체의 주요 인프라의 안전 확보·성능개선을 위한 특별회계 설치를 고려해 볼 수 있음.
- 또한 시설물 안전 및 성능개선사업에 민간투자사업 활용 확대 고려가 필요함.
 - 교량, 도로 등 주요 인프라 시설의 안전 및 성능개선(내진, 노후시설 개선) 사업 추진 시 민자사업 활용을 우선 고려할 수 있음.
 - 학교시설 안전 및 성능개선사업의 경우는 학교 복합화 및 그린학교사업과 연계하여 BTL 사업으로 추진이 가능함.
- 시설물 안전 및 성능개선 사업에 지방자치단체 예산의 우선 배정이 필요함.
 - 도시철도, 도로 및 하수관로 등 시민생활에 직결된 주요 인프라 시설의 안전 향상과 성능개선을 위해 예산 항목 조정 검토 또한 필요한 범위만큼 충분히 이루어져야 함.

(4) 도시재생 사업 추진 확대를 위한 투자재원 다변화 필요

- 현재, 중앙정부는 「도시재생 뉴딜사업」 추진으로 주거문제 해소, 미래 성장동력 확충, 지방분권 강화 및 균형발전을 도모하고 있음.
 - 정부는 연간 100개로 5년간 500개소 추진을 목표로 연간 10조원(재정 2조원, 기금 5조원, LH·SH 등 공사 3조원)을 5년간 50조원을 투입할 계획임.
 - 2016년 16개 지역을 선정, 2017년 68개 지역이 선정, 2018년도부터는 매년 90~100개 지역을 지방자치단체, 중앙정부, 공공기관 제안을 통해 선정할 계획임.

1.
인프라 투자
역량 및 투자
확대를 위한
제언

1.

인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

표 8-5

도시재생사업의
유형 구분

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(m ²)	5만 이하	5~10만 내외	10~15만 내외	20만 내외	50만 내외
사업유형	우리동네 살리기	주거지 지원형	일반근린형	중심시가지형	경제기반형
선정주체	광역지자체			중앙(국토교통부)	

- 이에 따라 대부분의 광역 지방자치단체는 현재 정부에서 추진하고 있는 ‘도시재생 뉴딜사업’에 적극 참여하는 등 관내 노후 도심지에 대한 도시재생 사업을 추진하고 있으나, 투자재원의 제약이 있는 상태임.
- 도시재생사업은 특성상 사업기간이 길고 초기에 사업비가 많이 투자되지만 회수는 사업후반기에 이루어지는 사업특성을 갖고 있어, 공공과 민간의 조화된 협력과 공공의 안정적인 재원조달이 매우 중요함.
- 따라서 앞서 제시한 도시재생특별회계의 적극적 활용과 더불어 지자체 차원에서의 자주적 재원조달이 필요한 바, 다음과 같이 다양한 재원조달에 대한 검토와 제도 신설이 필요함.

① 조세담보금융(Tax Increment Financing, TIF) 도입 검토

- TIF는 도시정비사업 내에서 필요한 재원을 스스로 조달하는 재정기법임.
- 노후도심지와 같이 공공이 지원이 없으면 재개발사업을 추진할 수 없는 지역에서 재개발을 촉진하는데 필요한 공공재원을 조달하기 위한 제도임.
- TIF는 특정지역의 환경개선에 필요한 공공재원을 그 지역이 개발되었을 경우 발생하게 될 미래 세수의 증가분을 활용하여 조달하는 방법임.
- TIF의 기본 개념을 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같음⁸²⁾.
- 특정구역의 재개발로 인해 미래에 발생하게 될 총세수를 예측하고, 재개발 이전부터 발생한 기존의 세수를 제외한 세수의 순증가분만을 일정기간 동안 별도로 모아서 그 지역에 재투자하는 방법임.

82) 이삼수 외(2013), TIF와 BID를 활용한 도시재생사업의 자금조달 및 관리운영 방안 연구, 도시행정학보, 제26집 제1호.

- 지방자치단체는 세수의 순증가분을 담보로 수익채권을 발행하여 투자재원을 마련하거나, 개발업자로 하여금 초기 사업비용을 부담하게 한 후 개발 사업으로 증가된 세수입을 매년 개발업자에게 일정 부분씩 변제할 수도 있음.
- 1951년 미국 캘리포니아주에서 처음 도입한 이후 대부분의 주정부에서는 TIF를 입법화하여 도시재생 사업에서 활용하고 있음.
- TIF는 1960~1970년대 중앙정부가 지방자치단체에 지급하던 보조금이 대폭 삭감되면서 지방자치단체들이 새로운 자원조달수단을 모색하는 과정에서 발달된 제도임.
- 세율을 높여 재원을 확충하는데 따른 조세저항을 피하면서 재원을 확보하여 지방자치단체들은 도시환경 정비, 인프라 구축 등을 할 수 있게 됨.

지자체	개 요
클라크카운티 (워싱턴주)	<ul style="list-style-type: none"> - 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)	<ul style="list-style-type: none"> - 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)	<ul style="list-style-type: none"> - 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
올란드 (플로리다주)	<ul style="list-style-type: none"> - 도심재개발에 필요한 하수도, 교통시설 개량 등을 목적으로 지역사회 재개발 트러스트 본드를 설립, 1,900만달러 규모의 수입채권을 상환하기 위해 도심재개발지역에 569에이커 규모의 TID 지정 - 1981년 1월보다 증가한 재산세의 95%를 기금으로 만들어 채권상환에 충당

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

표 8-6

조세담보금융
활용 사례

1. 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

1.

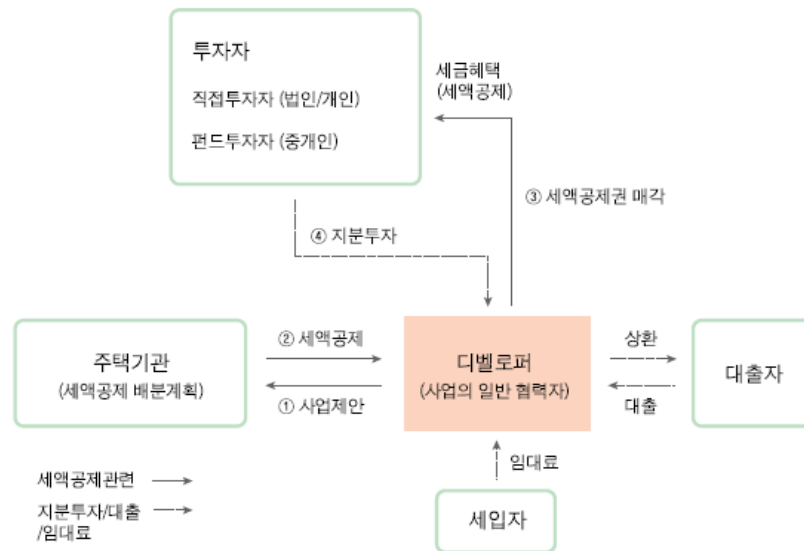
인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

② 저소득층주택 세금감면 프로그램(Low Income Housing Tax Credit, LIHTC) 도입 검토

- 미국의 대표적 주택건설 보조금정책인 LIHTC는 정부의 조세정책을 통해 민간부문이 대량의 임대주택 건설을 가능하게 하는 제도임.
- 중앙정부 또는 지방자치단체가 (상대적으로) 저렴한 주택을 개발하는 민간 개발업자에게 조세를 감면해 줌으로서 대량의 장기임대주택이 공급되도록 하는 방식임.
- 1986년 「세금개혁법」에 명시된 이후 미 국세청(Internal Revenue Service, IRS)이 Section 42에 근거를 두고 추진하여 2014년까지 280만호 이상의 주택이 LIHTC에 의해 공급되었음⁸³⁾.

그림 8-4

저소득층주택
세금감면
프로그램 개념도



- LIHTC의 기본 개념을 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같음⁸⁴⁾.
- 미국의 LIHTC 제도는 부담가능주택(affordable housing) 건설을 위한 지원금을 연방정부가 직접 지원하기 보다는 공공이 연방소득세를 감면 받을 수 있는 권리(tax credit)를 임대주택 개발업체에 배분하는 방식임.
- 미 국세청(IRS)은 매년 각 주의 대표 주택기관에게 세액공제액을 할당하고, 이를 자격을 갖춘 임대주택 개발업체에 이를 배분함.

83) 이재춘 외(2016), 주거지원정책 참여자간 협력체계 연구, 국토연구원

84) 장경석(2008), 세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안, 부동산포커스, 한국감정원

- 각 주(州)는 2003년 이후 연간 주민 1인당 1.75 달러의 비율로 공제액 상한을 설정함(예를 들어 인구 1,000만명인 주는 연간 1,750만 달러에 상당하는 세액 공제액을 연방정부로부터 배분받게 됨).
 - 개발업체는 조세를 감면 받을 수 있는 권리(예: 10년간 조세면제)를 투자자에게 매각하여 개발비용을 조달하고, 투자자는 조세감면 권리를 유동화 하여 투자 상품으로서 투자시장에서 거래할 수 있도록 함.
- 우리나라의 경우 적용 가능한 LIHTC에 대한 연구와 시범사업 및 관련 법 개정을 통해 지방자치단체 차원에서 저소득층을 위한 임대주택의 공급 확대를 가능하도록 검토할 필요가 있음.

1. 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언

2.

지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

- 지금까지 살펴본 바와 같이 대전 지역의 인프라 투자 극대화는 결국 대전시민 삶의 질 개선과 더불어 지역경제 성장에 있어서도 매우 긍정적인 효과를 가져오는 것을 알 수 있음.
- 대부분의 인프라 투자 사업이 국비 보조를 통해 해당 지방자치단체의 예산을 통해서 이루어지는 현실을 고려할 때 지역경제 활성화를 위한 지역건설업 보호·육성은 매우 중요함.
 - 이에 따라 본 절에서는 대전 지역의 건설산업의 현황과 지역건설산업 보호를 위한 제도정책 운영 실태를 되짚어보고 그 내용을 기초로 본 연구에서 제시한 인프라 투자 사업 시행 시 지역경제 파급효과 극대화를 위한 정책 제언을 제시하였음.

(1) 대전지역 건설산업의 위상과 현황

- 건설업은 전국 지역별 격차가 다소 존재하나, 대다수의 광역시·도에서 총생산에서 차지하는 비중이 매우 크기에 지역경제에 차지하는 비중과 역할이 매우 큰 산업임.
- 대전시는 물론 강원도, 제주도 등 대부분의 광역·도의 경우 건설산업은 지역 내 총생산에서 5위안에 드는 업종임.

표 8-7

광역지자체별
상위 5위 내
산업 생산 현황

지역	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
강원도	공공행정 및 국방	건설업	제조업	교육서비스업	부동산 및 임대업
전라남도	제조업	공공행정 및 국방	농림어업	건설업	전기 및 수도
전라북도	제조업	공공행정 및 국방	농림어업	건설업	보건 및 사회복지서비스
경상남도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	부동산 및 임대업	교육서비스업
경상북도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	농림어업	교육서비스업
충청북도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	교육서비스업	부동산 및 임대업

충청남도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	전기 및 수도	농림어업
제주도	공공행정 및 국방	건설업	부동산 및 임대업	도소매업	교육서비스업
대전시	도소매업	제조업	교육서비스업	보건, 사회복지 서비스업	건설업

표 8-7 (계속)

광역시자체별
상위 5위 내
산업 생산 현황

자료 : 한국건설산업연구원(2017), 차기 정부의 건설 및 주택 정책과제

- 더구나 대전시의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 11.4%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 2천여명으로 전체 종사자 중 8.0%를 차지하는 지역 경제 중추 산업임.
- 하지만 대전지역 내 건설수주액은 최근 전국적 건축수주액의 물량 증가에도 불구하고 지난 10년간 정체이거나 하락하고 있는 상태임.

(단위: 조원)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
전 국	112.5	103.9	109.1	89.8	95.3	89.4	77.9	90.6	134.5	145.8
대전시	2.7	2.9	1.3	0.8	2.3	1.1	1.0	0.7	1.8	1.8

표 8-8

전국 대비 대전시
건설수주액(경상)

자료 : 통계청, 건설경기동향조사

- 보다 구체적으로 살펴보면, 지난 6년(2010~15년)간 대전 지역 토목공종 수주액은 지속적으로 축소되어 왔으며, 건축 및 기타 모든 공종들이 정체, 혹은 하락하고 있는 상황임.

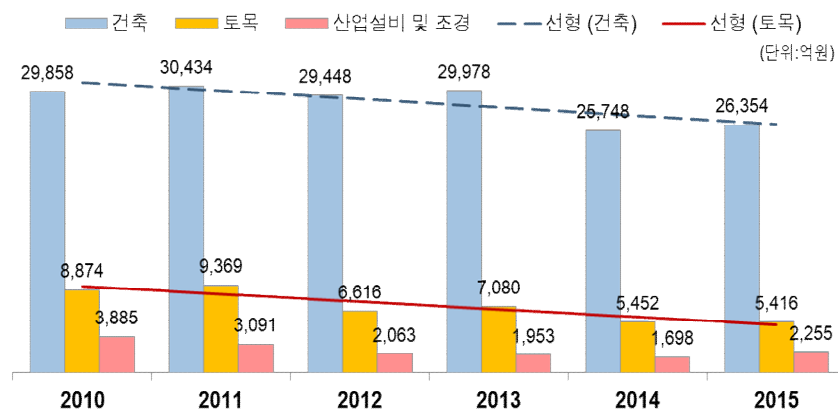


그림 8-5

대전시공종별
(건축, 토목)
건설수주액 추이

2.

지역
건설산업
활성화 지원
정책 과제

2.

지역

건설산업

활성화 지원

정책 과제

표 8-9

전국 광역시·도별
역내 공사 수주
비중 추이

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
서울	73.5%	67.9%	72.3%	70.2%	72.8%	72.9%	72.9%
부산	21.6%	20.5%	24.1%	26.0%	28.2%	19.3%	28.6%
대구	30.5%	33.3%	31.1%	29.6%	30.2%	24.4%	32.1%
인천	43.2%	42.0%	44.0%	57.7%	42.1%	37.1%	50.8%
광주	40.1%	40.8%	33.5%	29.0%	38.8%	42.8%	40.3%
대전	24.5%	31.6%	32.0%	41.4%	36.3%	35.4%	34.7%

자료 : 대한건설협회 종합건설업조사, 한국건설산업연구원(미발간) 강원도 지역건설산업 활성화계획 수립 연구 재인용

- 더구나 대전 지역건설업체의 경우 역내 발주공사의 의존도는 0.36으로 전국 주요 광역시들보다 높게 나타나고 있는바, 지역건설업체 보호와 지역건설산업 활성화를 위한 방안 수립이 매우 시급함.
- 해당 지역 내 위치한 역내업체의 총 수주금액 중 역내업체의 역내공사 수주금액 비를 의미하는 역내공사 수주 의존도⁸⁶⁾의 경우 대전시는 최근 7년 평균 0.36로 지역건설업체 대부분이 지역 내 공사물량에 많은 양을 의존하고 있는 실정임.

$$85) \text{ 역내공사 수주 비중} = \frac{\text{역내업체의 역내공사수주금액}}{\text{역내의 총 발주금액}}$$

$$86) \text{ 역내공사 수주 의존도} = \frac{\text{역내업체의 역내공사수주금액}}{\text{역내의 총 발주금액}}$$

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
서울	0.22	0.22	0.18	0.21	0.25	0.18	0.19
부산	0.55	0.56	0.50	0.62	0.38	0.47	0.54
대구	0.65	0.68	0.56	0.58	0.62	0.57	0.47
인천	0.36	0.23	0.31	0.21	0.26	0.25	0.31
광주	0.52	0.31	0.36	0.38	0.31	0.13	0.27
대전	0.36	0.50	0.46	0.38	0.28	0.27	0.29
울산	0.68	0.60	0.75	0.78	0.79	0.77	0.70
경기	0.45	0.40	0.47	0.50	0.48	0.49	0.51
충북	0.80	0.79	0.77	0.70	0.69	0.74	0.68
충남	0.51	0.45	0.46	0.40	0.44	0.51	0.52
전북	0.77	0.72	0.76	0.65	0.73	0.67	0.62
전남	0.49	0.50	0.44	0.43	0.31	0.28	0.30
경북	0.37	0.48	0.43	0.44	0.38	0.36	0.51
경남	0.65	0.59	0.57	0.62	0.72	0.65	0.72
제주	0.88	0.87	0.90	0.87	0.88	0.85	0.84
강원	0.72	0.74	0.73	0.58	0.77	0.65	0.73

표 8-10

전국 광역시·도별
역내 공사 수주
의존도 추이

자료 : 대한건설협회 종합건설업조사, 한국건설산업연구원(미발간) 강원도 지역건설산업 활성화계획 수립 연구 재인용

- 이러한 현황을 종합하였을 때, 수주물량 확대를 통해 안정적인 지역 건설산업의 성장 기반을 마련하는 것만이 지역건설산업의 건전한 성장을 유도할 수 있으며, 지역의 균형 발전에도 기여할 수 있다고 판단 가능함.
- 하지만 전술한 바와 같이 일부 국책사업을 제외한다면, 인프라 투자 재정 여건 악화에 따라 지역 건설시장 내에서 실질적으로 역내 지역건설업체가 수주할 수 있는 사업영역이 지속적으로 축소되고 있으며, 이를 감안할 때 대전시청을 비롯한 대전 시내 공공발주자의 경우 보다 적극적으로 지역건설산업 활성화를 위한 실질적 지원제도의 발굴이 필요함.
- 1990년대 후반~2000년대 초반부터 운영되어온 지역공동도급, 지역제한입찰 등 지역 건설업체들을 보호하기 위한 제도들의 경우 그간 지역건설산업의 육성을 위한 최소한의 안전장치로 시장에서 큰 역할을 담당해 왔으나, 최근에는 그 제도의 실효성이 크게 저하된 것으로 판단되기에 해당 제도를 뒷받침할 수 있는 지역건설산업 특성 맞춤형 정책지원이 필요한 시점임.

2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

- 특히 사업 역량과 자금여력이 상대적으로 취약한 지역 중소건설업체를 보호·육성하기 위한 다각적인 지원 방안 마련이 이루어져야 함.

(2) 지역건설산업 활성화 관련 제도·정책 운영 현황

1) 지역건설산업 보호·육성을 위한 관련 제도 운영 현황

- 본 절에서는 지역건설산업 보호·육성을 위해 공공공사 발주 시 운영 중인 관련 제도들을 살펴보았음.

○ 종심제·종평제 입찰자 선정 시 지역경제기여도 평가항목 운영

- 지역건설업체 보호를 위해 종합심사낙찰제·종합평가낙찰제(이하 종심제)⁸⁷⁾로 공공공사 발주 시 지역건설업체 보호를 위해 평가항목 중 지역경제기여도 평가 제도를 운영 중임.
- 지역경제기여도 평가 제도란 일반 및 고난이도 공사의 분야별 심사항목 및 배점기준 내 사회적 책임 분야 중 지역경제기여도 항목을 통해 0.6~0.8점 내외의 가점을 부여하는 제도임.
 - 종합심사낙찰제 대상 공사에 응찰한 입찰자가 공동도급을 통해 입찰하였다면, 공동수급체 구성원 중 해당 공사 현장 소재 지역업체의 참여비율에 따라 가점을 부여하기에 지역건설업체 사업 참여 기회 확대가 가능함.

87) 지난 2016년 정부는 300억원 이상 공공공사에 대해 기존 최저가낙찰제를 대신하여 가격뿐만 아니라 공사수행능력, 사회적 책임을 종합적으로 평가하여 낙찰자를 선정하는 종심제·종평제를 도입하여 현재까지 관련 제도를 운영 중임

$$\text{평점} = \frac{\text{지역업체 비율}}{20\% \times A} \times \text{배 점}$$

주 :

- 1) 공동수급체 대표자는 지역업체 비율 산정 시 제외
- 2) A는 발주기관이 해당 공사현장 소재지역의 지역업체 현황과 공사규모 및 난이도를 종합적으로 고려하여 0.25~2 사이에서 결정

표 8-11

종합심사낙찰제
심사방법 중
지역경제기여도
심사 산식

- 현재 대전시에 위치한 공공발주기관은 종합심사낙찰제(종합평가낙찰제) 발주시 해당 평가제도 운영을 통해 지역건설업체 참여기회 확대를 도모하고 있음.

○ 지역의무공동도급제도

- 1994년 도입되어 현재까지 시행 중인 지역의무공동도급제도는 지역제한입찰제도와 함께 실질적으로 지방소재 중소건설업체의 수주 물량 확보를 위한 대표적인 지역건설업체 보호 정책임.
 - 지역의무공동도급제란 해당 공공공사의 추정가격이 고시금액(2014년 이후 245억원) 미만인 사업을 대상으로 공사현장을 관할하는 지방자치단체에 주된 영업소가 있는 자 중 1인 이상을 공동수급체의 구성원으로 하여 공동계약 입찰에 참여토록 하는 제도임⁸⁸⁾.
 - 지역의무공동도급 시 해당 시·도에 소재한 지역업체의 최소 시공참여비율은 40%이며, 지방자치단체의 장이 지역경제 활성화를 위해 필요하다고 인정할 경우에는 최소 시공참여비율을 최대 49%까지 상향할 수 있음.
- 대전시의 경우 「대전시 지역건설산업 활성화 촉진 조례」를 통해 도지사로 하여금 다른 지역의 건설업체가 지역건설사업에 참여하는 경우 지역건설산업체와의 공동도급과 하도급 비율을 높이도록 규정하고 있음.
 - 보다 구체적으로 그 내용을 살펴보면, 대전시청 등 지자체 공공발주공사의 지역건설업체 공동도급 비율을 공사금액의 49% 이상으로 규정하고 있음(제5조의 2항).
 - 또한 법적 의무사항은 아니나 조례를 통해 지자체 공공발주공사의 하도급 또한 공사대금의 50% 이상 지역건설업체가 참여하도록 권고하고 있으며,

2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

88) 「국가계약법」 시행령 제72조 제3항 및 「지방계약법」 제29조 제2항

2.

지역

건설산업

활성화 지원

정책 과제

민간건설공사의 경우 역시 지역건설업체와의 공동도급 및 하도급 비율을 확대하도록 권고하고 있음.

○ 지역제한경쟁입찰제도(지역제한입찰제)

- 지역제한경쟁입찰제도는 일정 금액 미만의 공공 공사에 대하여 해당 공사의 현장이 소재하는 역내 소재 건설업체만이 입찰에 참가할 수 있는 제도임.
 - 국가발주 공사의 지역제한경쟁입찰제 대상 공사는 일반건설공사 82억원, 전문건설공사 7억원임(추정가격 기준).
 - 지방자치단체 발주 공사의 경우에는 일반건설공사 100억원 미만, 전문건설공사의 경우 7억원 미만임. 단, 혁신도시 건설 전문공사의 경우에는 10억원 미만이며, 전기공사 등 「건설산업기본법」에 포함되지 않은 그밖에 공사의 경우 추정가격 5억원 미만임.

- 현재 대전시청 및 대전시에 위치한 국가·지방 공공발주기관의 경우 일부 특수한 경우를 제외하고는 대부분 지역제한경쟁입찰제를 시행하고 있는 것으로 조사됨.

○ PQ 심사 기준 상의 지역건설업체 참여 우대 제도(지역업체참여도 평가)

- 지난 2010년부터 도입된 PQ 심사 기준 상의 지역건설업체 참여 우대 제도는 사전 입찰참가자격 심사(PQ) 시 지역건설업체 공동도급 참여비율에 따라 일정비율의 점수(5점 이내)를 가산해주는 제도임.
 - 지역의무공동도급제 및 지역제한경쟁입찰제가 중소규모의 지역건설업체를 보호해 주는 제도라면, PQ심사 기준 상의 지역건설업체 참여 우대 제도는 종합심사낙찰제에서의 지역경제기여도 심사와 함께 중대형 공사에서의 지역건설업체 참여를 우대하는 제도임.

2) 대전시 지역건설산업 활성화 촉진 조례 검토

- 2018년 현재 대전시를 포함한 전국 17개 광역시·도는 모두 지역건설업체의 수주기회를 확대하고 지역건설산업의 활성화를 촉진하기 위해 관련 조례를 제정하여 운영하고 있음.

구분	조례명	제정일자	최근 개정일자
서울	서울특별시 지역건설산업 활성화에 관한 조례	2010.07.15.	2018.01.04.
부산	부산광역시 지역건설산업 활성화 촉진에 관한 조례	2006.04.12.	2017.11.01.
대구	대구광역시 지역건설산업 활성화 조례	2011.03.10.	2014.03.03.
인천	인천광역시 지역건설산업 활성화 촉진 및 하도급업체 보호에 관한 조례	2008.10.20.	2017.12.29.
광주	광주광역시 지역건설산업활성화 촉진 조례	2007.03.31.	2016.03.01.
대전	대전광역시 지역건설산업활성화 촉진 조례	2016.12.29.	2017.07.07.
울산	울산광역시 지역건설산업 발전에 관한 조례	2008.12.31.	2017.12.28.
세종	세종특별자치시 지역건설산업 활성화 촉진에 관한 조례	2013.05.10.	2016.12.20.
경기	경기도 지역건설산업활성화 촉진 조례	2009.04.21.	2017.11.13.
	경기도교육청 지역건설산업 활성화 지원 조례	2017.09.29.	2017.09.29.
강원	강원도 지역건설산업 활성화 지원 조례	2007.12.28.	2017.12.29.
충북	충청북도 지역건설산업 활성화 지원 조례	2006.11.17.	2013.12.27.
충남	충청남도 지역건설산업 활성화 지원 조례	2007.07.30.	2017.02.28.
전북	전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2008.06.13.	2018.03.30.
	전라북도교육청 지역건설산업 활성화 지원 조례	2015.10.12.	2015.10.12.
전남	전라남도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2007.12.31.	2017.06.20.
경북	경상북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2010.02.25.	2017.03.02.
경남	경상남도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2008.05.08.	2015.08.13.
제주	제주특별자치도 지역건설산업 활성화 촉진에 관한 조례	2007.03.07.	2017.03.29.

표 8-12

전국
지방자치단체
지역건설산업
활성화 지원 조례
제정 현황
(광역시·도 기준)

자료 : 자치법규정보시스템 및 서울특별시 법무행정서비스

- 지난 2016년에 제정된 「대전시 지역건설산업 활성화 촉진 조례」의 주요 내용을 조문을 중심으로 살펴보면, 크게 지역건설산업 활성화 촉진을 위한 대전시장과 지역건설산업체의 책무를 규정하고 있으며, 이를 뒷받침하기 위한 구체적 지역건설산업 보호 제도들을 열거하고 있음.
- 이 외에도 지역건설산업 활성화를 지원하고 이를 추진하기 위한 협의회 운영 구성의 3가지 영역으로 구성되어 있음.

2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

- 조례에서 규정한 세부 내용과 이에 대한 이행 실태를 주요 조문을 중심으로 검토해 보면, 첫째, 대다수 타 시·도의 경우 지역건설산업 활성화 계획 수립 및 이행여부에 대한 정책평가(매년 또는 2년 단위)으로 실시하여 그 결과에 따라 도정(또는 시정)에 반영하는 절차가 조례에 규정되어 있으나, 대전시의 경우 조례에 해당 내용이 부재하여 정기적 계획 수립 및 이행 체계 구축을 위한 기반이 마련되어 있지 못함.
- 둘째, 앞서 살펴본 바와 같이 현행 대전시 조례에서는 지역건설산업 활성화를 위해 공동도급 49% 이상(종합건설업), 지역건설업체와의 하도급 비율 50% 이상(전문건설업), 민간사업인 경우 지역건설업체 공동참여 및 하도급 비율 확대 등을 적극 권장하도록 규정하고 있음.
 - 타 시·도의 경우 현행 상위 규정⁸⁹⁾을 통해 최대 49% 이하의 범위 내에서 최소 시공참여비율을 결정하도록 규정한 지역의무공동도급비율은 모든 시도가 동일하게 명시되어 있음.
 - 그러나 지역업체 하도급비율의 경우 상위 법령에서 별도로 규정하고 있지 않기에 부산을 비롯한 3개 광역시·도의 경우 대전시 조례에서 명시한 60% 보다 높은 지역 업체 우선하도급 비율을 조례로 권장하고 있어 타 시·도 수준으로의 개정 검토가 필요함.

(단위: %)

표 8-13

광역시·도별
지역건설산업
의무 공동도급 및
하도급비율

구 분	강원	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
지역업체 공동도급 비율	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
지역업체 하도급비율	50	X	70	60	60	70	60	60	50	60	50	60	50	70	60	50	60

3) 4차 산업혁명 특별시 육성 프로젝트에의 지역건설사 참여 확대 정책

- 대전시에서 추진하고 있는 역점사업 중에서 4차 산업혁명 특별시 관련 프로젝트는 향후 대전시의 최대 국책사업이 될 것으로 보임. 그에 따라서 지역건설업체들의 참여를 통하여 건설단계에서부터 지역경제 활성화에 큰 역할 수행이 가능하도록 할 필요가 있음.

89) 지방자치단체 입찰 및 계약 집행기준 제7장 공동계약 운영요령 제3절

- 이들 4차 산업혁명 특별시 육성 관련 인프라 사업을 추진하는데 있어 지역업체 우대기준을 적용함으로써 지역업체들이 보다 많이 참여할 수 있는 기반을 마련해야 함.
- 이에 따라 지역건설업체 우대 정책의 실효성 향상을 위해 앞에서 제시한 4차 산업혁명 특별시 육성 관련 인프라 사업들과 직·간접적으로 연계된 연계사업에까지 참여가 가능하도록 함으로써 실질적인 지역업체의 물량 확보로 유도되도록 해야 함.
- 특히, 발주단계에서 대형공사의 분할 발주가 가능한 공사들의 경우, 가급적 소규모 단위로 분리하여 발주함으로써 지역건설사들의 참여를 확대시키는 노력이 필요함.
- 또한, 소규모 주택정비사업 뿐만 아니라 중규모의 도시재생사업에의 참여를 확대하기 위해 지역업체간 공동도급 참여를 적극 유도해야 함.

(3) 지역건설산업 활성화를 위한 정책과제

1) 지역 중소건설기업의 경쟁력 제고

- 현재 대전시에 위치한 종합건설사는 그 규모가 타 지역에 위치한 건설기업에 비해 열악하며, 대부분 중소기업임.
- 이에 따라 지역 중소건설기업에 대한 경영 및 기술 등 간접적인 지원방식 확대 및 지역 내 강소건설기업 육성을 위한 프로그램의 운용이 필요함.
 - 지역 중소건설기업의 경쟁력 향상을 유도하기 위한 경영관리 역량 강화와 지역별 맞춤형 기술력 확보를 지원하는 정책의 마련이 필요함.
 - 지역 중소건설기업이 향후 시장 변화에 맞추어 새로운 시장 및 상품으로의 진출을 적극 모색할 수 있도록 사업전환 및 새로운 시장 진출노력에 대한 자금 및 경영 컨설팅 지원 프로그램 마련이 필요함.

2.

지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

2.

지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

표 8-14

고용노동부 선정
강소기업
지원내용

- 고용노동부의 강소기업 지원과 같이 실질적으로 지역 경제에 긍정적인 효과를 발생시킬 수 있는 지역 내 ‘강소건설기업’을 육성하는 데 초점을 맞추어야 함.
- 지역 내 ‘지역강소기업인증’ 제도를 병행함으로써 강소기업에 초점을 맞춘 지원 프로그램의 운영 검토가 필요함.

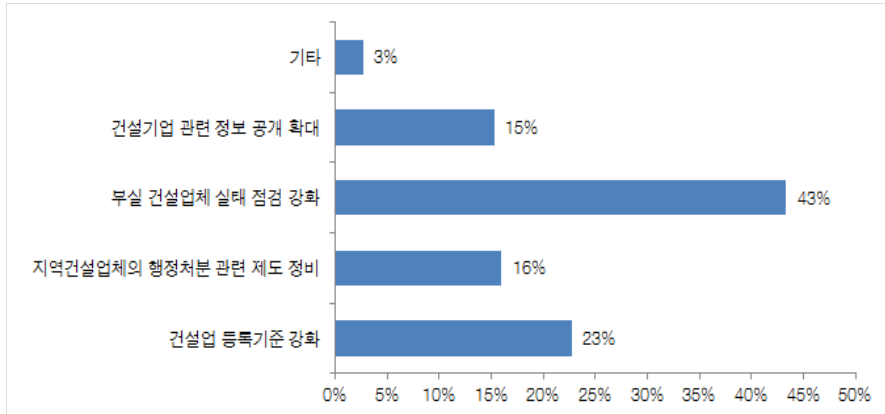
구분	지원사업	지원 내용
취업지원	맞춤형 채용 지원 서비스 제공	■ 청년친화강소기업(강소기업) 일자리정보 별도 DB 관리, 기업정보 제공 등
기업홍보	현장밀착형 맞춤 홍보	■ 청년서포터즈가 직접 기업을 방문하여 청년의 시각에서 현장정보 발굴·홍보
	기업 정보제공 채널 확대	■ 네이버를 통한 기업정보 제공 ■ 워크넷-강소기업 홈페이지를 통한 기업 홍보
재정금융 지원	청년일자리 지원사업 금융우대	■ 강소기업에 신용보증기금의 보증서 발급시 보증우대/보증기간 최장 11년, 보증비율 100%, 보증료 0.2%p이상 차감 등
	고용창출 장려금, 고용 안정장려금 등 지원선정 시 우대	■ 가점(5점)
	산재예방시설 용자금 지원 선정 시 우대	■ 우선 지원(최대 10억원, 연리 1.5%)
	클린사업장 조성지원 우대	■ 산재예방 시설·장비 구입 자금 우선지원 및 1천만원 추가지원
선정선발 우대	청년취업아카데미 참여기업 선정 우대	■ 강소기업을 운영기관으로 선정 시 가점부여 (2개로 인정)
	일학습병행제 참여 기업 선정 시 우대	■ 자격요건 중 부적격 사유 예외(강소기업의 경우 5인 이상 기업까지 예외 적용, 일반기업의 경우 50인 이상만 참여 신청 가능)
	중소기업탐방 기업 선정 시 우대	■ 중소기업 탐방 프로그램 탐방기업 발굴시 우선 배정
	청년채용박람회 참여 우대	■ 우선 참여

자료 : 고용노동부(2018), 강소기업 신청 접수 공고

2) 부실·부적격업체 퇴출

- 부실·부적격업체는 지역 내 한정된 물량으로 인하여 지역 건설산업을 더욱 악화시키는 원인이 되고 있음.
- 이를 개선하기 위해서는 실태점검의 강화가 가장 효과적인 정책방안임.

- 지역 건설산업의 건전화 차원에서 실태점검을 위한 행정인력의 확충과 실질적인 실태조사 활동을 강화할 필요가 있음



주 : 서울 소재 건설기업 대상 설문조사 결과

자료 : 한국건설산업연구원(2016), 서울시 지역 건설산업 활성화 방안 연구, 서울특별시

그림 8-6

부실·부적격업체
퇴출을 위한
정책방안에 대한
설문조사 결과

3) 기타 대전시의 정책적 지원 강화

- 지역건설업체의 수주를 제고 등 지역건설산업 활성화를 위한 대전시청의 다음과 같은 정책적 지원 강화가 필요함.
- 첫째, 지역건설산업의 현황에 대한 명확한 실태파악과 이를 기초로 한 단·중기 지역건설산업 활성화 계획의 체계적 이행을 위해 지역건설산업 활성화 계획 수립 및 이를 점검할 수 있는 실행체계의 구축이 필요함.
- 둘째, 별도 지역건설산업 활성화 정책의 체계적 추진을 위한 조직(전담팀) 신설을 통한 체계적 지원관리 역량 강화가 필요함.
 - 조직 신설 초기에는 건설교통국 지역정책과 내 지역건설활성화팀을 신설하며, 향후 조직의 역할이 확충될 경우 별도 과 신설 수준으로의 격상이 필요함.
 - 전담팀의 역할은 지역건설산업활성화 계획의 수립 및 관리, 지역건설산업 활성화 위원회 운영, 지역업체 수주를 제고를 위한 각종 홍보·지원 활동 발굴 및 추진, 민간공사의 지역건설업체 참여 확대를 위한 인·허가 지원(One-Stop 인·허가 서비스 등), 지역건설업체를 위한 인센티브 등 다양한 정책 마련 등임.

2. 지역 건설산업 활성화 지원 정책 과제

참 고 문 헌

국내 문헌

- 강상혁·이영환, 영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입 방향, 한국건설산업연구원, 2013.
- 감사원, 취약계층 주거공급 실태 감사결과, 감사보고서, 2017.
- 고준환 외, 외국의 도시계획·개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편, 국토연구원, 1996.
- 국정기획자문위원회, 국정운영 5개년 계획, 2017.
- 국토교통부, 2016년 전국 도시 쇠퇴 현황, 2017.
- 국토교통부, 교통량정보제공 시스템 통계 연보 자료(2012~2016), 2018.
- 국토교통부, 도로 및 보수 현황 시스템, 2018.
- 국토교통부, 제1차 국가도로종합계획(2016~2020), 2016.
- 국토교통부, 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025), 2016.
- 국토교통부, 제4차 중기교통시설투자계획(2016~2020), 2016.
- 국토교통부, 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 2016.
- 국토교통부, 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가, 2017.
- 국토교통부·한국토지주택공사, 2016 도시계획현황, 2017.
- 국토해양부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 2001~2020, 2010.
- 국토해양부·인천광역시·경기도·충청남도·전라북도, 서해안권 발전종합계획(변경), 2016.
- 국회입법조사처, 도시재생사업의 추진현황과 개선과제, 2015
- 기획재정부, 2016 나라살림, 2016.
- 김동열, 인프라 고령화의 실태와 개선 과제, 경제주평, 현대경제연구원, 2013.
- 김준우, 벨기에 브뤼셀 도시재생정책, 한국도시설계학회, 2015.
- 나경연·박철한, 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원, 2017.
- 대전광역시, 2020 대전 도시 및 주거환경 정비기본계획, 2011
- 대전광역시, 2030 대전 그랜드 플랜, 2016
- 대전광역시, 2030 대전도시기본계획, 2013
- 대전광역시, 2030 대전도시기본계획(수정), 2017
- 대전광역시, 2013 사회지표조사 결과 보고서, 2014
- 대전광역시, 2014 사회지표조사 결과 보고서, 2015
- 대전광역시, 2015 사회지표조사 결과 보고서, 2016
- 대전광역시, 2016 사회지표조사 결과 보고서, 2017
- 대전광역시, 2017 사회지표조사 결과 보고서, 2018
- 대전광역시, 2016 대전통계연보, 2017
- 대전광역시, 대전광역시 산업입지 공급계획(변경) 요약보고서, 2015
- 대전광역시, 대전광역시 원도심 도시재생활성화계획(안), 2016

대전세종연구원, 대전 자치구별 격차조사(Ⅱ) : 원인과 대책, 2017

대전세종연구원, 브리핑 Vol.88, 대전시 노후주택 정비를 위한 소규모 주거정비사업에 관한 연구, 2015

대전세종연구원, 브리핑 Vol.105, 대전시 여건변화에 따른 주택보급률 검토, 2017

대전세종연구원, 브리핑 Vol.109, 대전시 용도지구의 합리적 운용에 관한 연구, 2017

대전세종연구원, 대전광역시도시재생추진전략, 2013

대전세종연구원, 대전광역시 인구변화와 대응방안, 2015

대전세종연구원, 대전광역시 공간정보체계 활용 및 발전방안에 관한 연구, 2015

대전세종연구원, 2017년 국내의 트렌드 변화와 대전세종의 비전, 2017

대전세종연구원, 대전시 도시재생을 위한 마을공동체 활성화방안 연구, 2016

대한건설협회, 종합건설업 조사, 2017.

대한민국 정부, 2017~2021년 국가재정운용계획, 2017.

대한민국 정부, 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020), 2005.

대한민국 정부, 서해안권 광역관광개발계획, 2007.

문화체육관광부, 2017 전국 문화기반시설 총람, 2017.

문화체육관광부, 관광지·관광단지 현황, 2016.

문화체육관광부, 관광특구 지정현황, 2016.

문화체육관광부, 전국공공체육시설 현황(2016년 말 기준), 2017.

박영민·이세구, 서울시 공공투자사업 심사제도 효율화 방안, 2015.

박용석 외, SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책 과제, 한국건설산업연구원, 2017.

삶의 질 향상위원회, 도시 및 농어촌 주민의 7대 부문 만족도 조사, 2017.

세종특별자치시, 세종특별자치시 비전 2030 중장기발전 전략계획, 2016

세종특별자치시, 2030 세종도시기본계획, 2014

이원섭, 지역발전투자협약제도 실천방안, 국토연구원, 국토정책Brief, 2011.

이재춘 외, 주거지원정책 참여자간 협력체계 연구, 국토연구원, 2016.

장경석, 세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안, 부동산포커스, 한국감정원, 2008.

조남건·박종일, 중앙과 지방의 인프라 투자비용 분담 체계 개선 방안, 국토연구원, 2013.

조정식, 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집, 2016.9.

지역발전위원회, 2017년 균형발전 주요통계집, 2017.

지역발전위원회, 지역발전정책백서, 2017

충청남도, 사회경제 비전 2030, 2016

충청남도, 충남신도시개발방향, 열린충남, 2007

충청남도, 충청남도 지역균형발전사업 분석 및 추진방안, 2016

통계청, 자동차 등록 통계자료(2013~2017), 2018.

하능식 외, 중장기 지방세제 발전방안, 한국지방세연구원, 2017.6.

한국건설산업연구원, 4차 산업혁명 시대 인프라의 질적 제고 방향과 전략, 2017.

한국건설산업연구원, 강원도 지역건설산업 활성화계획 수립 연구, 미발간.

한국건설산업연구원, 경기도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구, 미발간.
 한국건설산업연구원, 서울시 지역 건설산업 활성화 방안 연구, 서울특별시, 2016.
 한국건설산업연구원, 지역 인프라의 실태와 지역경제 활성화를 위한 정책 과제, 2015.
 한국건설산업연구원, 차기 정부의 건설 및 주택 정책과제, 2017.
 한국건설산업연구원·서울대학교, 서울시의 인프라 투자 방향 연구, 2013.
 한국산업단지공단, 산업단지통계(2017년 3분기 전국산업단지현황), 2018.
 한국에너지관리공단, 2017년 에너지통계 핸드북, 2017.
 환경부, 2015 하수도 통계, 2017.
 환경부, 2016 상수도 통계, 2017.
 환경부·한국환경공단, 국가상수도정보시스템, 2018.
 해양수산부, 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020), 2016.
 행정안전부, 지방채 시장 활성화 방안, 2010.
 행정자치부, 2017~2021년 중기지방재정계획, 2017.
 KDI 공공투자센터, 2015년도 KDI 공공투자센터 연차보고서, 2017.
 KDI한국개발연구원, 지역낙후도지수 개선방안, 2013.

외국 문헌

ARTBA(American Road & Transportation Builders Association), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation, 2016.
 Atlanta BeltLine. Inc., Annual Report 2016, 2017.
 Australian Government, Australian Infrastructure Plan, 2016.2.
 Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016, 2017.
 Australian Government, Trends Infrastructure and Transport to 2030, 2014.
 Brussels-Capital Region, Regional Secretariat for Urban Development, 2007
 Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan
 Infrastructure and Regional Development Portfolio, Portfolio Budget Statements 2016~17 Budget, Related Paper No. 1. 13., 2016.
 OECD, National Index of Wellbeing, 2016.
 OMB(Office of Management and Budget), Investing in American Infrastructure
 Silicon Valley Leadership Group, Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project, 2018.
 UN, World Happiness Report(2014~2016), 2017.
 White House Council of Economic Advisers, 2016 Economic Report of President, 2016.
 World Economic Forum, Global Competitiveness Report Survey, 2017.

홈페이지

국가물류통합정보센터, <http://nlic.go.kr>

국소상공인시장진흥공단, 전통시장 통통(전통시장 통계자료), <http://www.sijangtong.or.kr>

국토교통부, 국토교통통계누리, <http://stat.molit.go.kr>

국토교통부, 도로 및 보수 현황 시스템, <http://rsis.kr>

국토교통부, 혁신도시 시즌2 홈페이지, <http://innocity.molit.go.kr/v2>

도로교통공단, TAAS 교통사고 분석시스템, <http://taas.koroad.kr>

대전광역시, 예산/재정, <http://www.daejeon.go.kr/bud/>

서울특별시 법무행정서비스, <http://http://legal.seoul.go.kr>

통계청, 국가통계포털, <http://kosis.kr>

한국시설안전공단, 시설물정보관리종합시스템, <http://www.fms.or.kr>

한국철도공사, 기차역 정보, <http://info.korea.com>

행정안전부, 자치법규정보시스템, <http://elis.go.kr>

행정안전부, 지방재정365(지방재정통합공개시스템), <http://lofin.mois.go.kr>

OECD 홈페이지, <http://www.oecd.org>

Stuttgart - Ulm rail project 홈페이지, <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de>

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 대전지역의 인프라 현안에 대한 질문입니다. ●

9. 대전지역의 타 광역 시, 도에 비해 전반적인 인프라 시설의 충족도는 어느 정도라고 생각하십니까 ?

- ① 매우 충분하다
- ② 충분한 편이다
- ③ 보통이다
- ④ 부족하다
- ⑤ 매우 부족하다

10. (위 문항에서 ④ 또는 ⑤에 응답한 경우) 전반적인 인프라 시설이 부족하다고 느끼는 주된 이유는 무엇입니까 ?

- ① 부족한 도로 및 교통 인프라 시설
- ② 생활에 필수적인 문화 및 생활 인프라의 부족
- ③ 각종 인프라 시설의 노후화로 인한 안전 위협 및 편의성 저하
- ④ 일자리 부족 등 지역 경제의 위축
- ⑤ 타 지역에 비해 느린 지역의 성장 속도

11. 대전시의 향후 지속가능한 성장을 위해 가장 현안은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 일자리 창출과 경제 활성화를 위한 신산업 육성 등 산업 발전 유도
- ② 재난재해로부터 안전한 스마트 안전도시 창조
- ③ 문화·관광 유·무형 콘텐츠 강화로 문화관광 중심 도시 성장
- ④ 미래를 대비한 쾌적한 도시 환경 조성
- ⑤ 누구나 살기 좋은 정주환경을 위한 도시공간 창조
- ⑥ 대전시민 모두가 행복한 사회복지시스템 구축

12. 대전시가 중부권 중심도시로의 기능 확대와 국제과학도시 조성을 위해 우선적으로 해결해야 할 인프라 투자는 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 도로, 도시철도 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

13. 다음은 대전지역의 인프라 정책 관련 현안입니다. 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자 정책 방향은 무엇이라고 생각하십니까(복수 응답 가능) ?

- ① 노후 인프라(노후 상하수도, 노후건축물 및 도로시설물 등)의 안전도 개선
- ② 순환도로 개설 등 도로, 도시철도 등 교통 인프라 수요에의 발빠른 대응
- ③ 문화·관광, 우주항공, 신재생에너지 등 신산업 육성을 위한 산업 및 물류단지 확충
- ④ 홍수, 산사태, 지진 등 자연재해에 대응한 방재시설 확충
- ⑤ 대전지역 내 지역 간 불균형한 공공 인프라(학교, 도시공원, 도서관, 소방서, 기타 복지시설 등) 해소
- ⑥ 지역 내 환경보호를 위한 쓰레기처리장 등 환경시설 수요에의 대응
- ⑦ 인구유출과 주거환경 악화, 상권침체에 대응한 도시재생사업 활성화
- ⑧ 지연되고 있는 주요 지역개발사업의 조속한 추진

- 설문에 응답하여 주셔서 대단히 감사합니다. -

부록 2. 대전시 주요 인프라 추진 및 예정사업 현황

□ 도로 및 철도

	사업명	시기	사업비	비고
도로	홍도동 과선교 개량공사	'10~'19	971억원	1.0km
	하소 산업단지 지원도로 개설	'14~'19	459억원	3.5km
	하소 산업단지 진입로 확포장	'14~'19	36억원	1.0km
	백골1길 확장	'15~'19	77억원	650m
	도안대로	'15~'19	884억원	1.9km
	외삼~유성복합터미널 도로 건설	'15~'19	1,263억원	6.6km
	대전산단 서측 진입도로 개설	16~'21	446억원	0.4km
	대전역세권 동광장길 조성	'16~'20	322억원	1.0km
	대전 산단 기반시설(도로) 건설	'16~'20	233억원	9.9km
	신갈마로 지중화사업	'16~'18	73억원	-
	평촌산업단지 진입도로 개설	'17~'21	441억원	3.8km
	서대전IC~두계3가 확장	'17~'22	553억원	5.54km
	중촌 시민공원 진입로 개설	'17~'18	214억원	
	신도안~세동간 광역도로	'17~'19	190억원	
	정림중~버드내교간 도로개설사업	17.6~	827억원	예타중
	용운주공2단지 주변도로 개설	'18~'21	150억원	0.43km
	경부고속도로 회덕IC 연결도로	'18~'23	721억원	
	용수골~남간정사 도로	'18~'23	300억원	
	대도주유소~신탄진변전소간 도로 확장	'20~'24	90억원	760m
	대덕특구 동측진입로 개설	미정	692억원	18년 상반기 예타 신청
철도 · 기타	도시철도 2호선 건설	'15~'25	6,649억원	37.4km
	(대전트램 시범노선 건설)	'15~'20	446억원	2.7km
	충청권 광역철도 1단계 건설	'16~'21	2,107억원	35.2km
	대전~오송 신교통수단(BRT)	'10~'19	740억원	5.54km

□ 산업·경제 인프라

	사업명	시기	사업비	비고
산업단지	신동·둔곡지구 과학벨트	'14~'19	9,483억	
	대동·금탄지구 : 스마트융합복합단지	'16~'22	13,000억	공기업 예타추진 중
	안산지구 : 첨단국방융합단지	'15~'21	7,417억	공기 예타 통과, GB, 군사시설보호구역 해제 추진
	장대지구 : 첨단센서단지	'15~'21	658억	산업단지계획(안)수립 및 GB해제 추진
	평촌지구 : 일반산업단지	'16~'21	2,444억	공기 예타 통과 및 보상 추진('18.12)
기타 경제시설	도심형산업지원플랫폼	'15~'20	230억원	
	대전디자인센터 건립	'16~'19	224억원	
	대전국제전시컨벤션센터 건립	'17~'21	954억원	
	대덕과학문화의거리 조성	'18~'20	100억원	
	대덕특구 융합공동연구센터 조성	'18~'21	680억원	「4차산업혁명 특별시」육성 프로젝트 관련 사업
	첨단센서플랫폼 기반 구축	'17~'19	129억원	
	소프트웨어 융합 클러스터	'16~'20	200억원	
	수소연료전지 자동차 충전인프라 구축	'18~'22	176억원	
	수소산업전주기 제품안전성 지원센터	'18~'21	400억원	
	반려동물 지원센터/복지센터	'16~'20	160억원	각 102억원, 58억원 등

□ 환경

	사업명	시기	사업비	비고
하수관로 정비	대청호 하수관로 확장(2단계)	'17~'18	40억	관로신설 L=3.9km 배수설비정비 397개소
	과학벨트 거점지구 오.폐수 관로 건설	'16~'18	81억	차집관로 신설 L=7.5km
	신탄진 처리 분구 하수관로 정비	'16~'19	197억	관로정비 . 신설 L=19.4km 배수설비정비 1,310개소
	노후 하수관로 1단계(동구, 서구, 유성) 정비	'17~'19	281억	노후하수관 개량 L=19.4km
	대전천 좌안, 옥계동 상류 하수관로 정비	'17~'19	496억	관로정비 . 신설 L=48km 배수설비정비 4,460개소
	대전 1,2산단 하수관로 분류화 정비	'17~'20	484억	관로정비 . 신설 L=43.6km 배수설비정비 1,150개소
하천정비	대전천 생태하천조성	'09~'18	122억원	L=1.9km, 호안 및 하상시설물 정비
	용호천 생태하천조성	'13~'19	209억원	L=4.4km, 식생 호안, 여울 설치 등
	화산천 정비	-	108억원	2018년 8억원
	신동천 정비	-	82억원	2018년 8억원
	주원천 정비	-	288억원	2018년 13.4억원
	대동천 정비	-	250억원	2018년 2억원
	대전천 정비	-	296억원	2018년 9.3억원
공원 · 녹지	중촌시민공원	'07~'19	790억원	3단계 토지보상 추진 중
	장동문화공원 조성	'13~'19	192억원	85천m ² , '18년 30억원 투입
	식장산문화공원 조성	'16~'18	28억원	전망데크, 산책로 조성
	가양비래공원 주차장 조성	'16~'18	21억원	주차장 300면 조성
	사정소류지 생태습지 조성	'16~'18	20억원	습지원, 산책로 등 조성
	호동근린공원	'16~'20	300억원	에코에듀시설, 치료숲길 조성
	학하지구 공원(잔여분) 조성	'17~'18	40억	공원 10개소
	상소 문화공원(2단계) 조성	'16~'18	42억	조성면적 26,230m ²
	옛 대전형무소 관광자원화 조성	'17~'18	8억	조성면적 9,264m ²
	물순환 선도도시 조성사업	'18~'20	280억원	2.56km
	치유의 숲 조성	'15~'18	125억원	1,722천m ²
기타	신일동 소각장 소각시설 설치	'17~'20	326억원	160톤/일

□ 문화 · 관광 · 체육

	사업명	시기	사업비	비고
체육시설	안영생활체육시설단지 조성사업	'12~'23	1,094억원	'18년 1단계 사업 완료 예정
	시·유관기관 직장운동 경기부 통합숙소	'18~'19	82억원	
관광	계족산성 종합정비사업	'12~'19	65억원	
	충청유교문화권 광역관광 개발사업	'17~'21	322억원	
	이사동유교민속마을 조성	'16~'25	199억원	
	보문산대사지구 광장 조성	'18~'19	860억원	
문화예술	시립미술관 개방형 수장고 건립공사	'18~'19	89억원	

□ 공공건축물

	사업명	시기	사업비	비고
공공건축물	대전 중부소방서 신축	'15~'18	152억원	지하 1층, 지상 4층 연면적 5,446.8㎡
	대전 추모공원 제3보안당 건립	'15~'18	40억원	지상 4층, 연면적 1,791㎡
	대전청소년수련마을 다목적강당 증축	'15~'18	40억원	지상 2층, 증축면적 1,024㎡
	대전청소년수련마을 다목적강의실 증축	'17~'18	10억원	증축면적 318㎡
	덕암 119안전센터 신축	'17~'18	31억원	지상 3층, 연면적 789㎡
	태평 119안전센터 신축	'17~'18	35억원	지상 3층, 연면적 766㎡
	119 특수구조단 신축	'17~'18	35억원	지상 2층, 연면적 1,431㎡
	옛 성산교회 리모델링	'17~'18	10억원	지하1층, 지상4층 연면적 1,421㎡

□ 도시재생 · 주택

	사업명	시기	사업비	비고
주택	공공임대주택(누리보듬) 건립	'12~'19	580억원	
	주거환경 개선사업 지원	'06~'19	1,601억원	
도시 재정비	대전역세권 재정비 촉진사업	'06~'20	1,486억원	
	상서·평촌 재정비 촉진사업	'07~'20	262억원	
	신탄진 재정비 촉진사업	'07~'20	199억원	
	유성시장 재저비 촉진사업	'07~'20	2,373억원	
	선화·용두 재정비 촉진사업	'07~'20	1,518억원	
	유성도룡지구 재정비 촉진사업	'08~'20	52억원	
	도마·변동 재정비 촉진사업	'07~'20	2,000억원	
	신흥지구 재정비 촉진사업	'07~'20	121억원	
도시재생 · 도시개발	도안 갑천지구 친수구역 조성사업	'12~'20	5,958억원	934km ²
	학하지구 도시개발	'06~'22	3,858억원	1,812천m ²
	구봉지구 도시개발	'10~'22	598억원	155천m ²
	평촌지구 도시개발	'07~'21	699억원	199천m ²

부록 3. 세미나 발표자료

대전지역 인프라 실태 진단 및 시사점

2018.4.25

정 경 석 책임연구위원



목차

대전지역 인프라 실태진단 및 시사점 >

연구배경 및 목적 01

연구내용 및 범위 02

대전지역 인프라 실태진단 03

대전시민 도시인프라 인식조사 04

정책적 시사점 종합 05



1 연구의 배경

- 정부는 2018년 SOC 예산을 2017년의 22.1조 원보다 20% 감소한 17.7조 원으로 계획, 국회에서는 동 예산을 19.0조 원(전년대비 14.0% 감소)으로 최종 확정하며 급격히 축소
- 저출산 고령화 등의 인구절벽 및 저성장 기조와 맞물려 국가재정이 복지정책의 구현과 일자리 창출 등에 집중되면서, 상대적으로 사회기반 시설 투자에 대한 관심 저하 및 관련 예산 투입이 축소되는 현상이 가속화
- 적절한 사회기반시설 투자 및 관리에 대한 적시적 대응체계 마련 필요
 - 자칫 사회기반시설의 관리 소홀과 노후화 방치는 국가적 재난 수준의 안전사고 문제와 그 대가로서 천문학적인 사회적 비용 지출을 수반
- 안전은 국민의 삶과 직결되는 문제인 만큼, 안전한 국가, 안전한 도시를 추구하고자 하는 공공의 정책 목표는 한 국가 뿐 아니라 도시의 경쟁력을 제고하는 중요한 삶의 질에 대한 평가요소라 할 수 있음

2 연구의 목적

- 대전지역의 지속가능한 성장과 시민의 삶의 질 향상을 위한 인프라 환경에 대한 실태 진단을 통해 인프라 투자의 필요성 제시
 - 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선방향을 도출
 - 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 대전지역의 인프라 투자 및 개선 유도
 - 인프라 투자 및 지역 건설산업 관련 정책과 제도 개선 촉진

1 주요 연구 내용

- 대전세종연구원과 한국건설산업연구원의 공동 협력 연구를 통해 인프라 실태 파악, 투자수요 진단, 투자 방향, 정책 과제 등에 대한 조사 및 분석을 수행
- 대전의 사회, 경제 현황과 인프라 수요 분석 : 사회·경제적 환경 변화와 인프라 수요 분석
- 각 부문별 인프라 실태 진단 : 주요 인프라 시설별(도로 및 철도, 상·하수도, 주택, 산업단지, 문화·관광·체육시설 등) 실태 및 문제점 분석
- 대전시민의 인프라 수요 진단 : 인프라의 지역경쟁력 및 삶의 질에 대한 영향도, 인프라의 노후화 및 성능 평가, 향후 인프라 공급의 우선순위 등 검토
- 대전시 인프라 정책에 대한 진단 : 인프라 투자정책 현황 및 부문별 인프라사업 현황 진단, 중장기 인프라 투자전망 등 예측
- 향후 인프라의 투자방향 및 부문별 핵심 인프라 프로젝트(정책) : 산업, 경제, 교통, 물류, 환경, 안전, 주거, 교육, 관광 부문 등
- 인프라 투자정책 방향 및 재원조달 방안 등

2 본 발제 범위

- 본 발제 범위로서
 - 대전의 사회, 경제 현황과 인프라 수요 분석
 - 각 부문별 인프라 실태 진단
 - 대전시민의 인프라 수요 진단 및 시사점 도출 등

1 대전시 일반 현황 분석

- 대전지역 인구는 2015년부터 감소세로 전환. 2010년까지 10년간 0.8%의 지속적 성장세에서 2012년부터 본격 둔화
 - 2014년에서 2016년까지 최근 3년간 대전시의 순인구감소는 4만 85명
 - 그러나, 인근 세종시 및 통합청주시의 출범 등으로 대전시를 중심으로 한 대도시권역의 인구는 350만으로 급성장
- 지역내총생산(GRDP)은 지속적으로 증가하고 있으나, 실제 증감률은 2010년 이후 지속적으로 축소
 - 최근 5년간 연평균 증가율은 3.7%로서 전국 평균 4.0% 하회, 6대광역시 중 4번째 수준
 - 대전의 산업구조는 제조업 위축, 서비스업 중심의 도시이기는 하나, 최근 첨단제조업 비중이 점차 증가하는 추세
 - 경제활동인구 및 고용률 모두 전국 평균보다 낮음(최근 10년간 경제활동참가율 60.0%(전국 평균 62.0%), 고용률 58.9%(전국 평균 60.8%)
- 타 지역에 비해 연구개발 투자는 높은 반면, 실질적으로 지역경제에 기여하는 정도는 낮음
- 대전시는 전국 7대 특·광역시 중 자연재해 발생건수가 가장 적고, 피해금액으로도 2007~2016년까지 대구 다음으로 적은 피해 발생
 - 그러나, 원자력 시설 및 각종 연구시설들이 집적되어 있을 뿐 아니라, 자연재해에 대한 예방 대책의 미흡 등으로 자연재해 안전등급은 4등급으로 낮은 수준
 - 특히, 대전의 동구, 중구 등 지역은 도시 노후화로 인해 화재, 교통, 안전사고 부문에서 대체로 4등급지역으로 평가되어 안전에 취약
- 최근 5년간 재정자립도, 재정자주도 등은 여전히 7대 특·광역시에 비해 낮은 상황(2017년 재정자립도 57.1%, 재정자주도 74.3%)
 - 1인당 지방세 부담액 또한 7대 특·광역시 평균에 비해 크게 낮음(대전 1,080천원, 특·광역시 평균 1,377천원)

→ 최근 사회, 경제적인 변화에 따라 생활과 지역경제성장 및 직결된 인프라 수요는 점차 증대될 것으로 예상

→ 지속되고 있는 자연재해에 대한 위험성 및 높은 사회적 재난 피해 등을 감안 시 방재시설 및 시설물 안전에 대한 관심 필요

→ 낮은 재정자립도 및 재정자주도, 1인당 지방세 부담의 감소 등을 감안 시, 산업·경제분야 인프라 투자 확대 전략 마련 필요

3. 대전지역 인프라 실태진단

2 도로/교통

- 대전의 도로율은 30.8%로서 6대 광역시 중 가장 높은 도로율 기록. 그러나, 도심 생활권 도로의 평균주행속도는 전국 최저. 연간 교통혼잡 비용은 1조 2,869억원으로 추정
 - 도로의 지속적인 확충으로 도로율은 타 특별·광역시*보다 높은 30.8%를 기록(2015년 기준)
 - 대전 시내 18개 주요 간선도로의 평균 통행속도는 '16년 기준 시속 22.6km/h**임

<대전시 도로 유형별 연장 추이>

(단위: km, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016
계	1,929	2,078	2,066	2,076	2,115
고속국도	76	76	76	76	76
일반국도	84	84	84	84	84
광역시도	1,739	1,888	1,876	1,886	1,925
국가지원 지방도	30	30	30	30	30
도로율	28.8	29.4	29.4	30.8	30.8

자료: 대전광역시청

- 광역시가 관리하는 교량*, 터널** 등 도로시설물의 40.0%가 20년 이상 되었고, 30년 이상된 시설물도 14.6%
 - *대전광역시가 관리하는 교량 200개중 45.5%인 91개소가 20년 이상, 30년 이상도 18.0%를 차지
 - ** 대전광역시 내 42개 터널 중 30.9%가 20년 이상된 터널이고, 30년 이상도 2개

<대전시 도로시설물의 가설년도별 현황>

(단위: 개소)

구분	가설년도(개소)					비고
	계	10년 미만 (*07.1~*16.12)	10년~19년 (*97.1~*06.12)	20년~29년 (*87.1~*96.12)	30년 이상 (*86.12 이전)	
합계	260	94	62	66	38	
교량	소계	200	62	47	55	36
	도로 일반교량	149	49	38	39	23
	교량 차도육교	34	13	8	8	5
	복개구조물	17		2	7	8
터널	소계	42	20	9	11	2
	도로터널	17	11	2	2	2
	지하차도	25	9	7	9	-
옹벽	도로옹벽	17	11	6	-	-
사면	절토사면	1	1	-	-	-

자료: 대전광역시청

2 도로/교통

- 도로 및 도로시설물 관련 유지관리비 비용지출은 지속적으로 증가*되고 있음
- * 포장도로 유지보수 예산은 2013년 6,606백만원에서 2016년 38,055백만원의 급등

<대전시 포장도로 관리예산 투입현황>

(단위: 백만 원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
포장도로 유지보수예산	6,606	17,419	20,156	18,472	38,055
제설대책추진예산	1,397	1,649	1,676	2,033	2,542
합계	8,003	19,068	21,832	20,505	40,597

자료: 대전시 건설도로과

- 대전시의 대중교통수단은 시내버스와 대전도시철도 1호선이 전부. 대전도시철도 2호선, 충청권광역철도, 대전-세종 광역 BRT 등 착수 지연으로 대중교통 이용객이 축소되고 지하철에 대한 만족도는 지속적 하락
- * 대중교통 이용객수는 2014년을 기점으로 지속적으로 감소
- ** 지하철에 대한 만족도는 2013년 3.32점 → 2017년 3.25(2017년 사회조사결과)

→ 대전지역의 교통체증 문제에 대한 근본적인 해결 필요

→ 도로 및 도로시설물의 안전도 및 성능 향상을 위한 인프라 투자 필요

→ 대전지역 내 대중교통수단의 활용 확대를 위한 도시철도 및 철도 시설 확충 필요

3 산업/경제

- 대전시의 산업단지는 대전산업단지, 대덕산업단지, 대덕테크노밸리, 대덕 특구 등이 있음. 대전산업단지는 조성된지 40년이 가까이 된 상황
- 대덕연구개발특구내 대덕산업단지, 대전산업단지(1,2단지)가 사용연수 20년 이상으로 노후산업단지로 분류
- 대전산업단은 조성된지 40년 가까이 됨에 따라 노후화 심각. 2009년 9월, 재정비 우선사업지구(산단재생사업지구)로 선정, 사업추진은 지 지부진한 상황
- 대전지역 산업단지의 총 등록업체 수는 1,380개, 가동업체 1,264개이며, 가동율은 99.0%

<대전시 산업단지별 입주업체 현황>

(단위: 개사, 명, 억 원, 백만 불)

단지별			등록업체	가동업체	가동율(%)	근로자	생산액(억원)		수출액(백만불)	
							분기	누계	분기	누계
대덕연구개발특구	대덕산업단지	3단지	103	100	99.0	5,553	5,647	5,647	183.5	183.5
		4단지	197	196	100	6,732	13,162	13,162	360.1	360.1
	DTV		875	773	100	15,170	10,902	10,902	339.1	339.1
	소계		205	195	99.7	3,794	8,565	8,565	144.2	144.2
대전산업단지	1단지		110	102	95.3	1,530	1,298	1,298	48.4	48.4
	2단지		95	93	97.9	2,264	7,267	7,267	95.8	95.8
합계			1,380	1,264	99.4	31,249	38,276	38,276	1,026.9	1,026.9

자료: 대전시 과학경제국 기업지원과 (2016년 1분기 산업단지현황 조사서)

3 산업/경제

- 대전시 전통신장은 총 41개이며, 점포수는 총 7,977개로 나타남. 30년 이상된 전통신장이 전체의 53.7% 차지. 특히, 40년 이상이 가장 큰 비중 차지
 - 개설연도별로 보면, 10년 미만 3개(7.3%), 10년 이상 20년 미만 8개(19.5%), 20년 이상 30년 미만 8개(19.5%), 30년 이상 40년 미만 9개(22.0%), 40년 이상이 13개(31.7%)로 가장 많음

<대전시 개설연도별 전통신장 현황>

(단위: 개, %)

사용연수		10년 미만	10년 이상~ 20년 미만	20년 이상~ 30년 미만	30년 이상~ 40년 미만	40년 이상
합계	41	3	8	8	9	13
	%	7.3%	19.5%	19.5%	22.0%	31.7%
동구	16	2	-	1	5	8
중구	13	-	3	4	3	3
서구	4	-	1	1	1	1
유성구	2	-	1	-	-	1
대덕구	6	1	3	2	-	-

(단위: 개소)

구분	총계	A	B	C	D	E
발생건수	30	0	14	11	5	0

자료: 대전시소방본부(2017년도 대전시소방본부 관리 전통신장 화재안전등급)

- 2017년 전통신장 30개소 화재 안전등급평가결과 C등급 이하가 16개소, D등급도 5개소임
 - 최근 8년동안 발생한 전통신장 화재 6건 중, 전기적 결함이 4건

자료: 대전시 경제정책과 (2017년도 전통신장 현황)

- 노후 산업단지에 대한 정비가 조속히 필요. 특히, 40년된 대전산업단지 재생 조속 추진 필요
- 전체 산업단지 가동률이 100%에 가까운 바, 신규 산업단지 우선적 공급
- 전통신장의 종합적 방재사업 추진 필요

4 환경/안전

■ 상·하수도

- 대전의 상수도의 경년관 현황을 보면, 2010년 697.4km에서 2017년 1,258.0km로 560.6km 증가
 - 경년관 비율은 2011년 16.4%에서 2017년 31.7%로 급증

<대전시 연도별 상수관로 설치 현황(2017년 기준)>

(단위: km, %)

사용 연수	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
총 연장	4,249.8	4,308.7	3,805.0	3,835.1	3,797.6	3,851.6	3,913.0	3,966.2
경년관 연장(비율)	697.4 (16.4%)	828.7 (19.2%)	1006.2 (26.4%)	1116.6 (29.1%)	1279.6 (33.7%)	1369.6 (35.6%)	1288.0 (32.9%)	1258.0 (31.7%)

자료: 대전광역시 상수도사업본부 시설과
경년관: 일정기준(약 20년) 사용연수가 지난 수도관

- 사용연수별로 보면, 21~25년 647.8km(16.7%), 26~30년 378.8km(9.8%), 30년 이상 261.3km(6.7%) 등

<대전시 사용연수별 상수관로 설치 현황(2017년 기준)>

(단위: km, %)

사용 연수	1~5년	6~10년	11~15년	16~20년	21~25년	26~30년	30년 이상
연장	751.1	452.7	757.7	613.1	647.8	378.8	261.3
비율	19.4	11.8	19.7	15.9	16.7	9.8	6.7

자료: 대전광역시 상수도사업본부 시설과

■ 상·하수도

- 그럼에도 불구하고, 상수관로 유지관리 예산은 전체 상수도 예산의 17.4%에 불과
- 예산 투입현황 : 2010년 15,577백만원 → 2013년 14,672백만원 → 2015년 17,510백만원 2016년 25,635백만원 → 2017년 22,734백만원

<대전시 상수도 유지관리 관련 예산투입 현황>

(단위: 백만원)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	합계
상수도 전체예산	106,000	101,100	110,000	113,300	109,000	114,200	120,070	139,150	912,820
유지관리	15,577	23,696	24,160	14,672	14,744	17,510	25,635	22,734	158,728
비율	14.7%	23.4%	22.0%	12.9%	13.5%	15.3%	21.4%	16.3%	17.4%

자료: 대전상수도사업본부

- 하수도 시설은 20년 이상 하수관로가 전체의 64.4%를 차지하여 노후화 심각
- 총 연장 3,567km 중 2016년도 기준 사용연수별 하수관로 현황은 10년 미만 418km(11.7%), 10년 이상 20년 미만853km(23.9%), 20년 이상 2,296km(64.4%)임

<대전시 사용연수별 하수도 관련 시설 설치 현황>

(단위: km)

사용연수	총연장	10년 미만	10년 이상~20년 미만	20년 이상
연장	3,567	418	853	2,296
비율	100.00	11.72	23.91	64.37

자료: 대전시 맑은물정책과

■ 상·하수도

- 그럼에도 불구하고, 하수도의 불량관로 정비예산은 미미한 증가세*만 보이고 있는 상황
- 불량관로 정비 예산 투입현황 : 2011년 21,914백만원 → 2013년 29,080백만원 → 2015년 28,533백만원

<대전시 하수도 정비사업 예산투입 현황>

(단위: 백만원)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
불량관로 정비	21,914	26,159	29,080	28,153	28,533
처리장	7,352	6,554	10,377	59,400	64,576
합계 (전체예산 대비 비율)	29,266	32,713	39,457	87,553	93,109

자료: 대전시 맑은물정책과

- 대전시 우수유출저감시설은 총 26개소로 동구 1개소, 서구 8개소, 유성구 17개소가 분포, 중구, 대덕구의 경우 시설이 조성되어 있지 않음

<대전시 침수저감시설(저수지, 유수지, 저류지) 설치 현황>

(단위: 개소, 원㎡)

구 분	저수지		우수유출저감시설(유수지, 저류지)	
	개수	용량	개수	용량
동구	3	46	1	1.6
중구	1	232	-	-
서구	1	15	8	123.6
유성구	6	135	17	456.0
대덕구	2	19	-	-
합계	13	446.9	26	581.2

자료: 대전광역시 재난관리과

4 환경/안전

■ 상·하수도

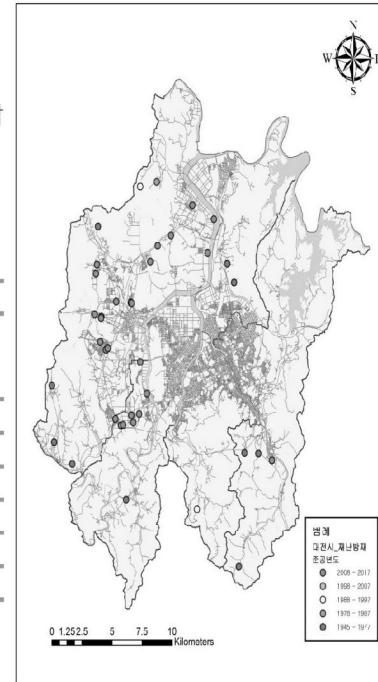
- 2017년 기준 사용연수 40년 이상 저수지는 대전시에 10개소이며 용량은 171,000m³으로 나타남
- 2017년 대전시 저수지의 53.8%가 준공 후 50년 이상 지나서 내구연한을 초과*
- * 일반적으로 저수지의 내구연한은 50년으로 축조(저수지 노후화 현황과 대응방안. 배민식)

<대전시 침수저감시설 노후시설 현황>

(단위: 개소, 천 m³)

구분	저수지				우수유출저감시설(우수지, 저류지)			
	개소	20년 미만	20년 이상 40년 미만	40년 이상	개소	10년 미만	10년 이상 20년 미만	20년 이상
동구	3	-	-	3	1	1	-	-
중구	1	-	1	-	-	-	-	-
서구	1	-	-	1	8	8	-	-
유성구	6	-	2	4	17	17	-	-
대덕구	2	-	-	2	-	-	-	-
합계	13	-	3	10	26	26	-	-

자료: 대전광역시 재난관리과



4 환경/안전

■ 소방시설

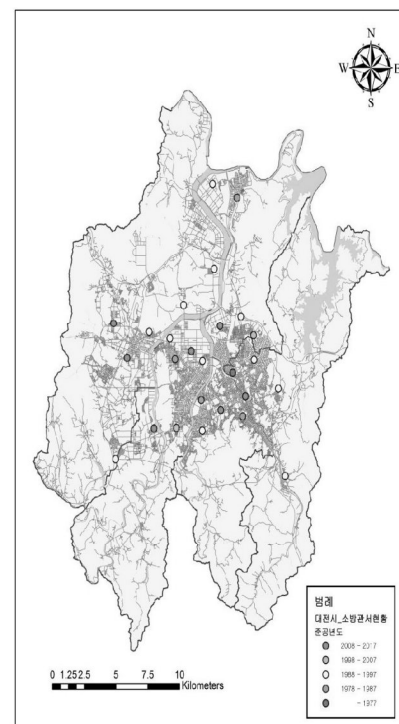
- 소방시설(소방서 및 119안전센터) 중 20년 이상 30년 미만의 소방서가 12개소로 가장 많고, 10년 미만인 7개소, 30년 이상 40년 미만 5개소 등임

<대전시 소방관서 시설물 현황(2017년 기준)>

(단위: 개소)

사용연수	합계	10년 미만	10년 이상 ~ 20년미만	20년 이상 ~ 30년미만	30년 이상 ~ 40년미만
개소	26	7	2	12	5
동구	5	1	-	3	1
중구	4	1	-	1	2
서구	6	2	1	2	1
유성구	6	2	-	4	-
대덕구	5	1	1	2	1

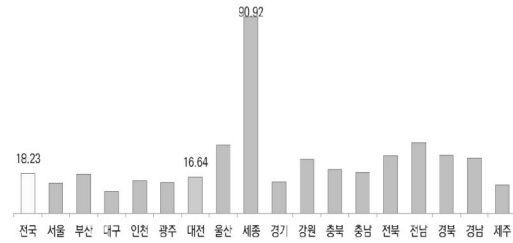
자료: 대전소방본부



- 상, 하수도의 노후화가 심각한 상황. 방치 시 향후 노후화는 더욱 심각 예상
- 우선 정비가 필요한 구간부터 조치를 위한 적정 예산 편성 필요
- 우수저감시설 및 소방시설 등의 노후화에 대한 대응 필요

■ 도시공원

- 2015년말 기준으로 대전시의 인구천명당 도시공원 조성면적은 16.64천㎡로서 전국 평균 18.23천㎡에 비해 부족한 실정이나, 7대 특광역시 중에서는 부산시 다음으로 높은 편임



■ 문화예술 및 체육시설

- 대전시 문화예술시설은 공공 및 민간시설을 모두 포함하여 총 388개소로 이중 공연장이 66개, 영화관 11개, 박물관 14개, 미술관 5개, 화랑 43개, 도서관 237개, 문화원 5개, 기타 7개 등임

<대전시 문화예술 시설 현황>

(단위: 개소)

구분	합계	문화시설							
		공연장	영화관	박물관	미술관	화랑	도서관	문화원	기타
합계	388	66	11	14	5	43	237	5	7
동구	60	7	3	3	-	2	41	1	3
중구	87	17	1	1	-	14	53	1	-
서구	86	22	4	1	3	13	41	1	1
유성구	97	9	3	6	2	10	65	1	1
대덕구	58	11	-	3	-	4	37	1	2

자료 : 대전의통계(대전광역시 문화예술 시설현황 2017.12. 31기준)

기타 : 국악원, 전수화관, 문학관, 예술창작센터

■ 문화예술 및 체육시설

- 문화예술시설 중 10년~20년 미만이 141개소(36.3%)로 가장 많고, 20년~30년 미만이 98개소(25.3%), 30년~40년 미만이 33개소(8.5%), 40년 이상이 25개소(6.4%) 등임
- 최근 중소규모의 민간 문화예술시설이 증가하고 있는 반면, 공공부문에서의 신규 문화예술시설 건립은 저조할 뿐 아니라, 기존 공공시설의 경우, 경년 노후화가 가속화되고 있음

<대전시 문화예술 시설 건축물 사용승인 연도별 현황>

(단위: 개소, %)

사용연수		10년 미만	10년 이상~20년 미만	20년 이상~30년 미만	30년 이상~40년 미만	40년 이상	미상	총합
합계	개수	73	141	98	33	25	18	388
	%	18.8%	36.3%	25.3%	8.5%	6.4%	4.6%	100.0%
동구	개수	16	16	12	6	4	5	59
	%	27.1%(4.1)	27.1%(4.1)	20.3%(3.1)	10.2%(1.5)	6.8%(1.0)	8.5%(1.3)	100.0%(15.2)
중구	개수	7	20	26	14	16	5	88
	%	8.0%(1.8)	22.7%(5.2)	29.5%(6.7)	15.9%(3.6)	18.2%(4.1)	5.7%(1.3)	100.0%(22.7)
서구	개수	17	37	26	5	1	0	86
	%	19.8%(4.4)	43.0%(9.5)	30.2%(6.7)	5.8%(1.3)	1.2%(0.3)	0.0%(0.0)	100.0%(22.2)
유성구	개수	25	51	13	3	0	5	97
	%	25.8%(6.4)	52.6%(13.1)	13.4%(3.4)	3.1%(0.8)	0.0%(0.0)	5.2%(1.3)	100.0%(25.0)
대덕구	개수	8	17	21	5	4	3	58
	%	13.8%(2.1)	29.3%(4.4)	36.2%(5.4)	8.6%(1.3)	6.9%(1.0)	5.2%(0.8)	100.0%(14.9)

자료 : 대전의통계(대전광역시 문화예술 시설현황 2017.12. 31기준)

건축물사용승인 : 새움터 건축물대장, ()는 대전시 전체 비율

■ 문화예술 및 체육시설

- 인구 십만명당 체육시설수는 112.52개소로서 전국 평균 규모의 체육시설을 보유하고 있는 상황
- 그러나, 상대적으로 공공체육시설의 증가는 크지 않은 상황으로 민간체육시설이 큰 역할을 담당

<대전시 체육시설 현황>

(단위: 개소)

구분	계	공공	민간(신규체육시설)
2012년	1,946	343	1,603
2013년	1,991	384	1,607
2014년	1,941	344	1,597
2015년	2,082	379	1,703

자료 : 대전시 2017 사회조사결과

→ 문화예술 및 체육시설의 경우, 최근 공공보다는 민간부문에서의 시설 확충이 증가하고 있는바, 공공부문에서의 보다 적극적인 선투자 필요

→ 도서관, 공공공연장 등 문화예술 관련 시설, 공공 체육시설 등 문화/체육시설의 확충 필요

■ 학교시설 및 학교안전사고

- 대전시의 학교시설 중 30년 이상 건물 수는 300개동으로서 전체의 19.4%를 차지

<대전시 학교시설 노후현황>

(단위: 동, %)

사용연수	합계	10년 미만	10년이상~20년미만	20년이상~30년미만	30년이상~40년미만	40년이상~50년미만	50년이상
건물동수	1542	523	408	311	184	102	14
(%)	(100.0%)	(33.9%)	(26.5%)	(20.2%)	(11.9%)	(6.6%)	(0.9%)

자료 : 대전시교육청 시설과

- 대전시 학교시설 안전평가현황을 살펴보면 A등급 665동 (43.1%), B등급 809동(52.5%), C등급 67동(4.3%), D등급 1동(0.1%) 등급

<대전시 학교시설 시설물 안전평가현황>

(단위: 동, %)

구분	합계	A등급	B등급	C등급	D등급
건물동수	1542	665	809	67	1
(%)	(100.0%)	(43.1%)	(52.5%)	(4.3%)	(0.1%)

자료 : 대전시교육청 시설과, A~E등급

- 대전시 학생안전사고 발생건수는 2017년 2,488건으로 2010년(1,723건) 대비 약 44% 증가한 추세
- 2017년 사회지표조사결과, 학교시설의 개보수 필요에 대한 의견은 2013년 16.87%에서 2017년 20.6%로 증가

<대전시 학생안전사고 발생현황>

(단위: 건)

연도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
발생건수	1,723	1,822	2,057	2,191	2,371	2,498	2,505	2,488

자료 : 대전시교육청 안전총괄과

■ 주택 및 빈집

- 대전시내 공동주택 중 30년 이상된 공동주택은 전체 885동 중 184동으로서 16.7% 차지

<대전시 공동주택 현황(30세대이상 주택)>

(단위: 동, %, 2017년 기준)

사용연수	10년 미만	10년~20년 미만	20년~30년 미만	30년~40년 미만	40년 이상	합계
합계 (전체대비비율)	251 (28.4)	243 (27.5)	243 (27.5)	140 (15.8)	8 (0.9)	885
동구	35	40	28	30	3	136
중구	37	36	39	40	5	157
서구	57	72	95	25	-	249
유성구	108	75	28	2	-	213
대덕구	14	20	53	43	-	130

자료 : 대전시 주택정책과 (2017년 공동주택 현황)

- 대전시 내의 주택 중 20년 이상 주택이 전체 주택의 51.5%를 차지. 30년 이상 주택도 13.1%에 달하는 실정으로 향후 주택의 노후화가 큰 타 지역에 비해 심각*
- * 전국적으로 20년 이상된 주택은 43.8%, 7대 특광역시 중 최고치임
- 대전시의 빈집은 2만6천호로서 전체 주택의 5.6%를 차지. 전국 평균 6.5%보다는 낮으나, 7대 특광역시 중에서 부산 다음으로 많은 상황

■ 생활편의시설

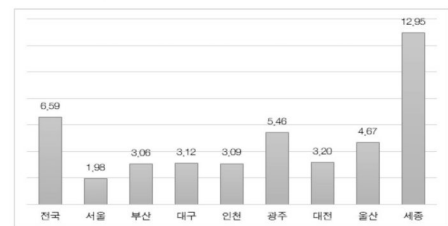
- 대전시내 주요 생활편의시설(노인여가복지시설, 사회복지시설, 의료기관 등)의 부족 문제도 지속

* 노인 천명당 노인여가복지시설수(3.2개소, 전국평균 6.59개소), 인구 천명당 사회복지시설수(11.06개소, 전국평균 13.49개소), 의료기관의 경우 상급종합병원 등 종합병원 수는 10개소로 타 광역시에 비해 적음

경로당이 전체 노인여가복지시설의 대부분(96.7%). 복지관 등 타 시설은 절대 부족

<노인 천명당 노인여가복지시설수 현황>

자료 : 국가통계포털 e-지방지표



- 학교시설 중 안전평가에서 C등급 이하 판정을 받은 학교시설에 대해 우선적 조치 필요
- 주택의 노후화가 지속되고 있는 바, 이에 대한 대응 정책 마련
- 주거유형에서 공동주택이 차지하는 비중이 매우 높아, 공동주택 노후화 문제 대응 필요

7

시설물 노후화

■ 건축물 노후도

- 대전시내에 소재한 건축물 중 연면적기준으로는 81.7%(24만 6,838㎡), 건물 수 기준으로는 64.7%(8만 1,459개동)가 20년 이상된 건축물임
 - 특히, 지역별로 노후 건축물의 비율의 차이(연면적 기준)*를 보인데, 중구지역 78.1%, 동구지역 76.2%가 20년 이상된 노후 건축물임
 - 반면, 유성구는 32.3%, 서구 및 대덕구는 각각 64.2%, 65.1%

<대전시 자치구별 노후 건축물 비율 현황(2016년)>

(단위: %, 개소)

지 역	노후건축물비율(%)	총건축물수	노후건축물수
중구	78.11	26,947	21,047
동구	76.02	28,580	21,727
대덕구	65.05	20,525	13,351
서구	64.21	29,066	18,663
유성구	32.33	20,635	6,671
	-	125,753	81,459

자료: 국민안전처

- 1·2종 시설물 중 30년 이상 된 시설물은 68개소(전체 시설물의 3.2%)로 전국 평균 4.0% 보다 하회. 그러나, 2030년 기준으로 추정된 30년 이상 1·2종 시설물은 787개소로서 전체의 37.2%에 이를 전망(전국 36.9%)

<30년 이상 1·2종 시설물 현황 및 전망>

(단위: 개소, %)

지역명	2015년		2030년(추정)	
	시설수	비율	시설수	비율
광주	82	3.7	1,011	45.6
서울	728	7.1	4,427	43.1
부산	165	3.2	2,218	43.0
대구	94	2.8	1,361	40.1
제주	16	8.1	79	39.9
인천	65	1.7	1,472	39.3
경북	327	8.0	1,535	37.5
대전	68	3.2	787	37.2
경기	176	0.9	7,123	35.8
강원	198	7.7	906	35.3
전북	148	5.6	890	33.9
전남	195	6.7	921	31.8
충북	172	7.9	674	30.8
충남	130	4.4	908	30.4
경남	231	5.0	1,390	29.8
울산	52	3.2	479	29.6
세종	15	3.1	28	5.7
합계	2,847	4.0	26,181	36.9

주: 1. 2030년 기준 30년 이상 시설물 비율이 높은 지역순으로 나열함.

2. 2016년 이후 신축되는 건물은 포함하지 않음.

3. 비율=30년 이상된 1·2종시설물 수/전체 1·2종시설물 수

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 작성

7

시설물 노후화

■ 건축물 노후도

- 대전 지역 내 소규모 취약시설(옹벽, 육교, 전통시장, 지하도 등)에 대한 안전점검 결과, 점검시설 313개 시설 중 103개 시설이 미흡 혹은 불량 판정(32.9%), 7대 특광역시 중 부산 다음으로 높음

→ 노후 건축물의 비중이 지속적으로 증가하고 있는 바, 건축물 노후화에 대한 대응 필요

→ 특히, 1·2종 시설물의 노후화에 대한 조기 대응이 필요

→ 향후 늘어나는 노후시설물에 대한 단계적 대응책 마련 필요

<지자체 소규모 취약시설 안전점검 결과>

(단위: 개소, %)

지역	점검시설	미흡+불량	미흡·불량 비율
세종	29	13	44.8
충남	471	195	41.4
강원	507	182	35.9
경북	553	195	35.3
부산	498	171	34.3
경남	637	213	33.4
대전	313	103	32.9
인천	539	163	30.2
전북	483	133	27.5
울산	118	28	23.7
충북	522	118	22.6
경기	2,186	494	22.6
제주	138	31	22.5
대구	367	82	22.3
전남	589	121	20.5
광주	309	53	17.2
서울	1,909	309	16.2
합계	10,168	2,604	25.6

주: 미흡, 불량 비율이 높은 지역순

자료: 국회예산정책처

1 설문조사 개요

■ 설문 목적 및 조사방법

- 대전시에 소재한 인프라 시설의 실제 사용자인 대전 시민이 체감하는 인프라 실태와 만족도를 파악하고 향후 인프라 투자 방향에 대한 의견을 조사하기 위해 실시함
-인프라 시설에 대한 대전시민의 다양한 의견을 수렴하여 중앙정부 및 광역·기초자치단체 차원의 관련 정책과 개발계획의 수립 시 기초자료로 활용하기 위함
- 본 조사는 2018년 2월 22일부터 3월 7일까지 2주간 전문조사기관인 (주)리서치뱅크를 통해 온·오프라인 패널을 활용한 온라인 조사를 시행함
- 조사대상의 경우 2017년 12월 기준 대전시의 주민등록상 시민을 모집단으로 하여 5개구별 1차 층화추출을 통해 표본을 설정하였으며, 연령 분포는 보조지표로 활용하여 총 558명이 응답함

구분	내용
조사대상	대전시 5개구 시민 전체
표본 수	558(유효 응답부수 기준), 4개구 인구비중으로 할당
조사방법	온라인 방식 자기 기입식 조사
조사기간	2018년 2월 22일 ~ 3월 7일
조사기관	조사대행 : (주)리서치뱅크, 조사분석 : 한국건설산업연구원

- 설문조사 주요 내용으로 지역 인프라 시설의 필요성, 인프라 성능 및 인프라의 노후도, 안전수준에 대한 인식, 인프라 시설 확충을 위한 비용 부담 및 재원조달 방법에 대한 인식, 인프라 관련 대전시의 주요 현안 과제 및 집중해야 할 인프라 투자 분야, 인프라 투자 정책 방향 등임

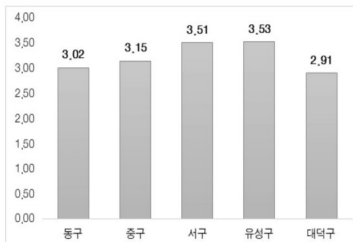
4. 대전시민 도시인프라 인식조사

2 설문조사 분석결과

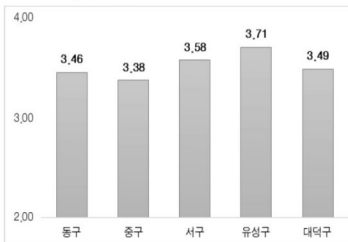
■ 인프라 시설의 필요성 및 투자 수준에 대한 만족도

- 대전시민을 대상으로 한 설문 조사 결과(558명), 지역 경쟁력 향상을 위해 인프라 시설의 필요성이 매우 높으나, 만족도와 안전도는 그에 비해 상대적으로 낮아 인프라 투자가 더욱 필요하다고 인식
- 인프라 성능 및 인프라의 노후도 및 안전수준에 대해서는 보통의 평가를 하나, 지역별로 큰 차이를 보이고 있음
- 인프라 성능 : 5점 만점에 3.32점으로 보통 이상으로 평가. 그러나, 지역간 격차가 커 대덕구는 2.91점으로 보통이하 평가

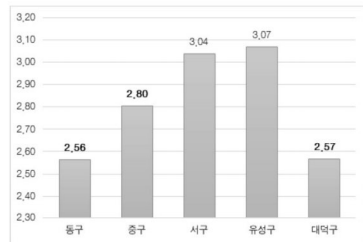
<대전시 구별 인프라 성능 수준 평가 결과>



<대전시 구별 인프라 시설 수준과 지역경쟁력간 연관성 평가 결과>



<대전시 구별 현행 인프라 시설 투자 수준에 대한 평가>



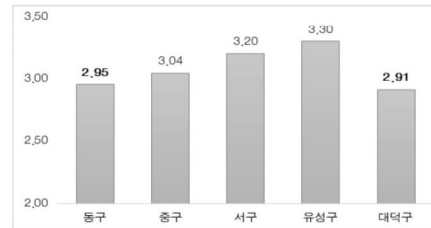
- 대전시 모든 구에서 지역경쟁력과 인프라 시설간 밀접한 연관이 있다고 답변, 특히 유성구의 경우 상대적으로 연관성이 더 높다고 평가
- 대전지역의 인프라 투자 수준에 대해서는 낮게 평가해 인프라 시설이 충분하지 못하다고 평가
- 인프라 투자 수준 : 5점 만점에 2.88점에 불과해 인프라 시설이 충분하지 못하다고 평가

2 설문조사 분석결과

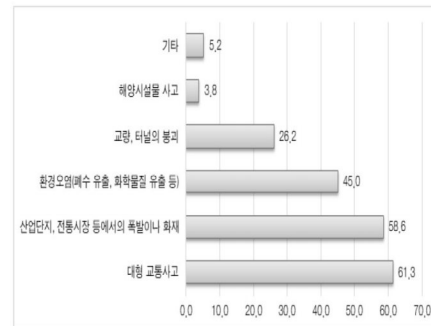
■ 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도

- 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등)에 대한 안전도는 5점 만점으로 3.13점으로 보통 평가
 - 대덕구(2.91), 동구(2.95) 지역에서는 상대적으로 인프라 시설들이 사회적 재난으로부터 안전하지 않다고 인식하고 있는 것으로 나타남

<대전시 구별 사회적 재난으로부터의 안전 인식>



<대전시 사회적 재난 유형 중 가장 위협이 되는 재난>



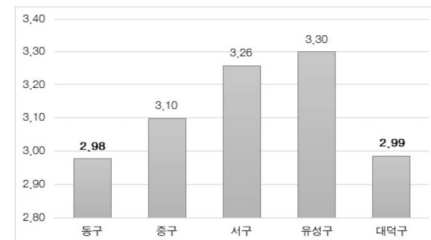
- 사회적 재난의 유형별로 우려되는 재난에 대한 인식을 질문한 결과, '대형 교통 사고' 61.3%(복수응답), '산업단지, 전통시장 등에서의 폭발이나 화재' 58.6%, '환경오염(폐수 유출, 화학물질 유출 등)' 45.0% 순으로 나타났음

2 설문조사 분석결과

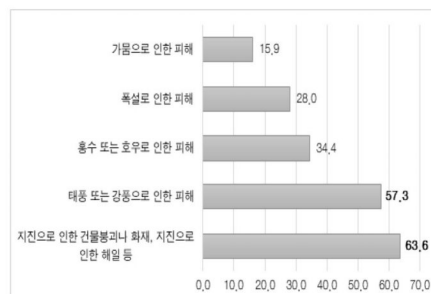
■ 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도

- 주요 인프라 시설의 지진, 풍수해 등 자연재해로부터 얼마나 안전한가에 대한 질문의 결과, 3.16으로 보통 이상으로 안전한 것으로 인식
 - 동구(2.98), 대덕구(2.99) 지역에서는 상대적으로 인프라 시설들이 자연재해로부터 안전하지 않다고 인식하고 있는 것으로 나타남

<대전시 구별 자연재해로부터의 안전 인식>



<대전시 자연재해 유형 중 가장 위협이 되는 재해>



- 자연재해 유형별로 우려되는 재해에 대한 인식을 질문한 결과 '지진에 따른 건물붕괴나 화재, 지진으로 인한 해일 등(63.6%)'이 가장 위협이 되는 자연재해로 인식하고 있으며, 다음으로 '태풍 또는 강풍으로 인한 피해(57.3%)', '홍수 또는 호우로 인한 피해(28.0%)'의 순으로 나타남

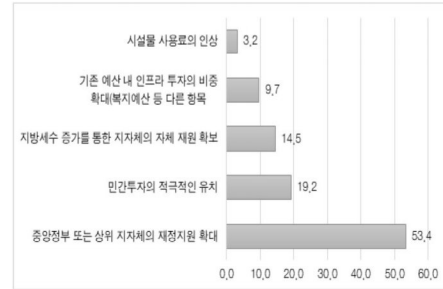
2 설문조사 분석결과

■ 인프라 시설 사업 추진을 위한 비용 부담용의 및 재원조달 방법

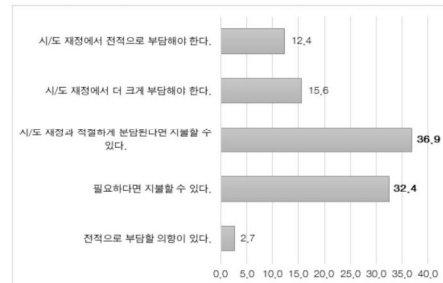
- 대전시에서 인프라 시설물을 위한 사업 추진 시 우선적으로 고려해야 할 재원 확보방안에 대한 설문 결과, '중앙정부 및 상위 지자체 재정지원 확대'가 53.4%로 가장 우선적으로 고려해야 할 재원조달 방안으로 제시하고 있음
- 반면, '시설물 사용료의 인상'에 대해서는 3.2%로서 매우 낮게 평가하고 있음

- 주요 인프라 시설의 안전 및 성능 제고를 위한 재원 확보를 위하여 시설물 사용료를 현실화하는 방안(고속도로 통행료 등)에 대하여는 '시/도 재정과 적절하게 분담된다면 지불할 수 있다'는 응답이 36.9%로 가장 많았으며, 다음으로 '필요하다면 지불할 수 있다'는 응답이 32.4% 차지

<인프라 시설 사업 추진을 위한 재원에 대한 인식>



<대전시민의 사용료 현실화 방안에 대한 인식>



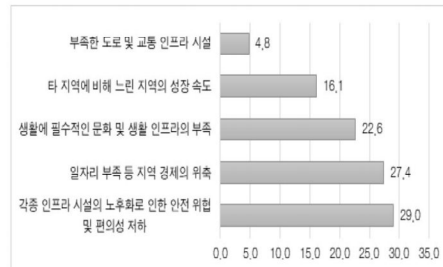
2 설문조사 분석결과

■ 타 특·광역시 대비 대전시 인프라 시설의 충족도 및 중점 정책 현안과제

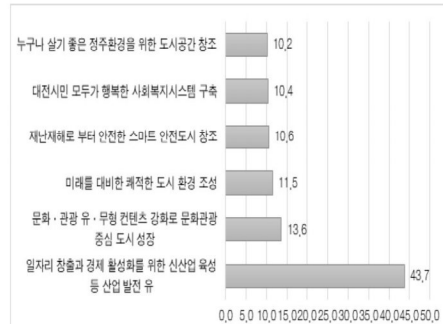
- 타 지역에 비해 대전지역의 인프라 시설의 충족도에 대해서는 부족하다고 인식(부족하다는 의견 22.2%, 충분하다는 의견 19.2% 등)
- 부족하다는 인식의 원인은 '각종 인프라 시설의 노후화로 인한 안전 위험 및 편의성 저하'가 29.0%로 가장 많았고, 다음으로 '일자리 부족 등 지역경제의 위축' 27.4%, '생활에 필수적인 문화 및 생활 인프라의 부족' 22.6%의 순

- 대전시가 향후 지속가능한 성장을 위해 가장 중요한 현안은 무엇인지에 대한 설문 결과, '일자리 창출과 경제 활성화를 위한 신산업 육성 등 산업발전 유도'가 43.7%로 가장 높게 나타남

<대전시 인프라 시설의 충족도가 부족하다는 인식의 사유>



<대전시의 지속가능한 성장을 위한 정책 현안에 대한 평가>

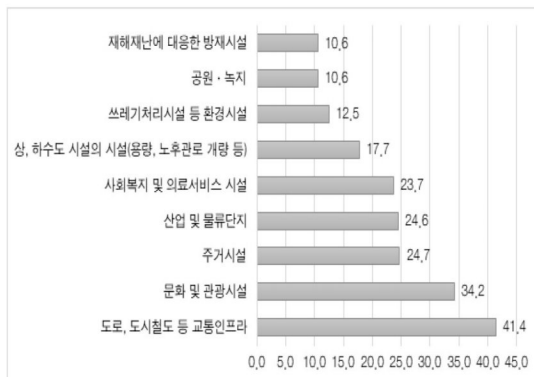


2 설문조사 분석결과

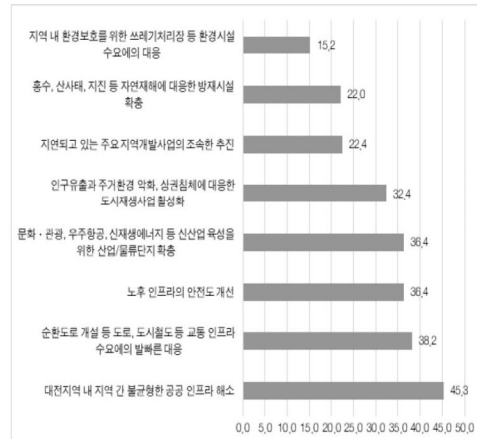
■ 우선적인 인프라 투자 분야 및 인프라 정책 현안의 우선순위 평가

- 대전에서 가장 우선적으로 집중해야 할 인프라 투자 분야에 대해 '도로, 도시철도 등 교통인프라'가 41.4%로 가장 우선순위가 높게 나타났음
- 다음으로 '문화 및 관광시설' 34.2%, '주거시설' 24.7%, '산업 및 물류단지' 24.6%, '사회복지 및 의료서비스 시설' 23.7% 순

<대전시 지역발전을 위해 우선적인 인프라 투자 분야>



<대전시 인프라 정책 현안의 우선순위 평가>



- 대전시의 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자정책 방향으로서 '대전지역 내 지역간 불균형한 인프라 해소'가 45.3%로 가장 높게 나타남

5. 정책적 시사점 종합

1 정책적 시사점 종합

■ 인프라 실태진단 시사점

- 도시 및 광역 도로, 도로시설물의 안전도와 성능 향상을 위한 공공의 선제적 인프라 투자 필요
- 대전지역 내 대중교통수단의 활용 확대를 위한 도시철도 및 철도 시설 확충 필요
- 기존 노후산단에 대한 정비 뿐 아니라, 신산업 육성을 위한 신규 산단 조성 필요
- 상, 하수도의 노후화가 가속화되고 있는 상황이므로 우선 정비가 필요한 구간부터 적시적인 조치를 위한 적정 예산 편성 필요
- 도서관, 공연장 등 문화예술 관련 시설, 체육시설 등 공공 문화/체육시설에 대한 정비 및 시설 확충 필요
- 학교시설 중 안전평가에서 C등급 이하 판정을 받은 학교시설에 대해 우선적 조치 필요
- 노후 건축물의 비중이 지속적으로 증가하고 있는 바, 건축물 노후화에 대한 대응 필요

■ 설문조사 결과 시사점

- 향후 대전시의 지속가능한 성장을 위해서는 일자리 창출과 경제 활성화를 위한 신산업 육성 등 산업발전 유도 정책이 가장 중요한 정책 현안이 되어야 함
- 이를 위해 가장 우선적으로 고려해야 할 인프라 시설 분야로 도로, 도시철도 등 교통 인프라 확충을 통한 접근성 제고를 최우선 순위로 인식
- 인프라 정책적인 측면에서는 대전지역 내 지역간 불균형한 인프라 시설의 해소를 가장 우선적인 과제로 인식
- 그 외 교통 인프라 수요에 대한 빠른 대응, 노후 인프라의 안전도 개선 등을 최우선 과제로 인식

대전시민의 삶의 질 향상과 지역경쟁력 제고를 위한

대전 인프라 투자 방향 및 정책과제

2018. 4. 25

한국건설산업연구원
김영덕 연구위원

CERIK
Construction & Economy Research Institute of Korea
한국건설산업연구원

Contents

- I. 논의 배경
- II. 대전시민의 삶의 질과 인프라
- III. 해외 주요국 및 도시의 인프라 투자 동향
- IV. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가
- V. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트
- VI. 정책과제 및 기대효과

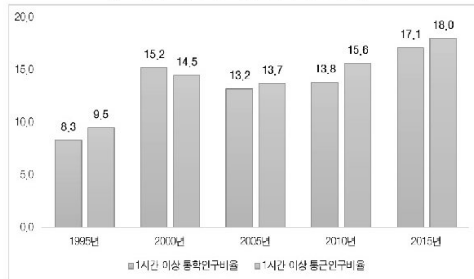
1. 논의 배경

지역의 인프라 수준은 지역민의 삶의 질 수준과 직접적인 연관

평균 통근시간은 58분, 교통혼잡비용 1년에 33.4조원

- 세계은행 'Global Rankings 2016', 인프라 수준은 3.79점 20위(싱가폴 4.2, 일본 4.1 등), 물류 경쟁력 3.69점 25위
- 2015년 기준 우리나라 교통혼잡비용은 33.4조원, GDP의 2.13%
- 우리나라 평균 통근시간은 58분, OECD 주요국 중 가장 긴 시간 소요

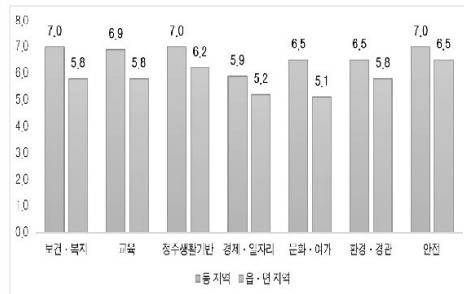
[1시간 이상 통학/통근 인구비율]



자료: 통계청, e-나라지표(1시간 이상 통근/통학 인구비율)

- 도시와 농어촌의 삶의 질 수준은 격차가 여전
 - 2017년 도시 및 농어촌 주민의 7개 부문 만족도 조사 결과 → 7대 부문 모두 만족도가 낮음

[도시 및 농어촌 주민의 7대 부문 만족도 조사 결과]



자료: 삶의 질 향상 위원회(2017)

- 2015년 기준 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 9.1명으로 OECD 회원국 중 칠레(11.9명), 미국(10.9명) 다음으로 매우 높은 수준

2

1. 논의 배경

그렇다면, 대전지역의 도로·교통 여건은 어떠한가?

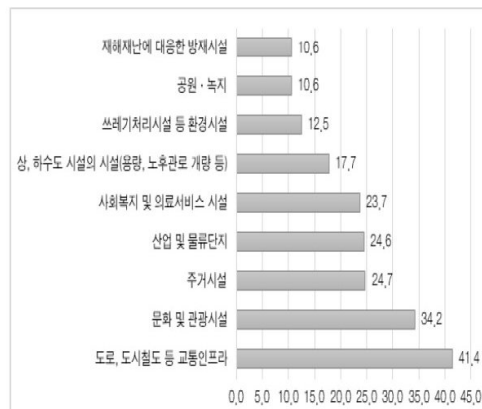
대전의 교통여건은 더욱 열악

- 대전시의 도심 생활권 도로의 평균 주행 속도는 전국 최저 → 시내 18개 주요 간선도로 평균 통행 속도는 22.6km/h(2016년 기준)
 - 특히, 출퇴근시간대에는 20km/h 이하로 더욱 하락 (2016년 기준 19.5km/h)
- 이로 인한 교통혼잡비용은 연간 1조 2,869억원으로 추정
- 대전시의 대중교통수단은 시내버스와 도시철도 1호선 이전부
 - 이에 따라 2014년 이후부터는 대중교통 이용객 수는 지속적으로 감소하고 있는 상황

※ 2017년 대전사회지표조사 결과 : 지하철에 대한 만족도 (5점 만점) 2013년 3.32점 → 2017년 3.25점

- 최근 대전시민 대상 설문조사 결과(529명), 가장 우선적으로 해결해야 할 인프라로서 “도로 및 교통 인프라” 제시

[가장 시급하게 해결해야 할 인프라 투자 분야]



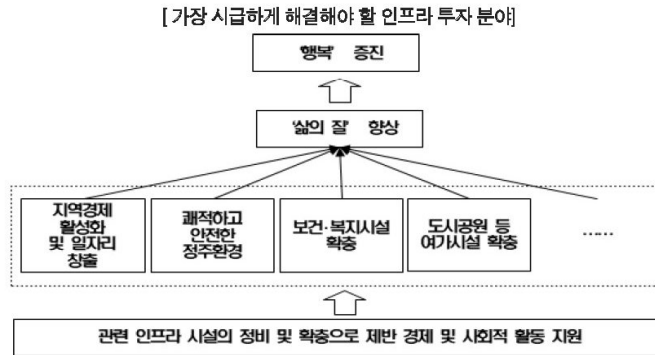
3

1. 논의 배경

지역민의 삶의 질 향상을 위해서는 인프라 시설의 정비 및 확충이 기반

지역민이 체감하는 '행복'의 중요한 요인은 '삶의 질' 향상 → '인프라'와 매우 밀접한 관계

- 대전시의 '삶의 질' 향상을 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리, 쾌적하고 안전한 정주생활기반 시설, 충분한 문화·여가 활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 인프라 투자 필요



대전시민의 인프라 투자 중요성 인식

- ※ 대전시민 대상, 인프라 투자와 삶의 질, 지역 경쟁력 간의 관계에 대한 주민 인식 조사(558명 응답)
 - 인프라 투자와 삶의 질과의 관계에 대해 **3.77점(5점 만점)**으로 평가해 밀접한 관련이 있다고 인식
 - 인프라 투자와 지역경쟁력 향상과의 연관성에 대해 **3.55점으로 평가** → 지역경쟁력 향상에 있어 인프라 투자는 깊은 관련 인식

- 2017년 대전시 사회조사결과, 대전시에서 향후 필요한 공공시설에 대한 설문결과, 보건·의료시설이 27.8%로 가장 높게 나타남. 다음으로 공원·녹지(21.9%), 국공립 어린이집(14.2%) 등의 순으로 나타남.

4

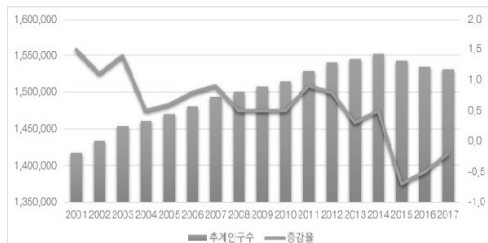
2. 대전시민의 삶의 질과 인프라

인구의 감소세 지속, 지역내총생산(GRDP) 증가율 축소 등 사회, 경제 변화에 따른 지역경제성장률과 직결된 인프라 수요 증대 예상

2015년부터 인구 감소세 전환, GRDP 증가율 축소

- 대전시 인구는 2015년부터 본격 감소세 전환
 - 2010년까지 지난 10년간 0.8% 증가세 → 2012년부터 본격 둔화

[대전시 추계인구수 추이]



자료 : 국가통계포털

- 지역 내 총생산(GRDP)은 지속 증가, 그러나 실제로 증가율은 지속적으로 축소
 - 최근 5년간 연평균 증가율은 3.8%로서 전국 평균 4.0% 이하, 6대 광역시 중 4번째

서비스업 중심으로 빠른 전환, 고용여건 악화

- 대전의 산업구조는 제조업 위주, 서비스업 중심으로 빠르게 전환. 그러나 첨단 제조업 비중 증가 추세
 - 최근 7년간(2011년~2017년) 대전지역 서비스업의 연평균 GRDP 대비 비중은 76.0%(전체 59.1%)
- 경제활동인구 및 고용률 모두 전국 평균 이하 수준. 사업체 수 감소로 일자리 여건 개선 미흡
 - 최근 10년간 경제활동참가율 60.0%(전국 평균 62.0%), 고용률 58.9%(전국 평균 60.8%)
 - 구인배수(사규구인인원/신규구직건수) 변화: 2007~2011년 0.42 → 2012~2016년 0.42
- 연구개발 투자는 높은 반면, 지역경제 기여도 낮음

→ 인구 감소 및 경제성장률 둔화로 지역경제 활성화를 위한 기반시설 투자 확대 필요성 증대 예상

→ 높은 연구개발 투자에도 불구하고, 지역 내 경제성장률의 기여는 낮아 산업화를 위한 산업·경제 기반시설에 대한 관심 증대

5

2. 대전시민의 삶의 질과 인프라

대전의 자연재해 및 사회적 재난 등에 의한 지역 안전에 대한 수요는 여전히 큰 상황

사회적 재난으로 인한 인적, 물적 피해 지속

- 전국 7대 특·광역시 중 발생건수는 가장 적고, 피해 금액도 '07~'16년까지 10년간 대구 다음으로 적은 피해 발생

[전국 7대 특·광역시 자연재해 발생 현황(금액)]

(단위 : 백만원)

지역	대동	호우	대설	강풍	지진	풍랑	계
서울	5,313	50,631	-	-	-	-	55,949
부산	29,738	139,597	6,016	1,338	61	2,862	179,662
대구	101	675	3	-	-	-	779
인천	10,559	11,562	582	1,893	-	1,915	26,511
광주	17,847	2,950	509	805	-	-	22,111
대전	342	5,237	101	71	-	-	5,751
울산	67,036	9,778	1,440	220	695	993	80,222

자료 : 국가통계포털

- 자연재해는 적으나, 원자력 시설 및 각종 연구시설 등이 많이 위치, 지역 자연재해 안전등급은 4등급 수준
 - 특히, 동구, 대덕구, 유성구 등 3개 구는 자연재해 안전등급이 4등급
- 사회적 재난(화재, 교통사고, 범죄, 안전사고 등)으로 인한 인적, 물적 피해도 지속

- 대전지역 최근 5년간 화재발생건수는 1,300여건
- 자동차 천대당 교통사고 발생건수 11.6건(전국 10.3건)

[특·광역시 인구 1만명당 화재발생건수 현황(2017년)]



- 동구, 중구 등 지역은 도시 노후화로 인해 안전등급이 낮은 지역(화재, 교통, 안전사고 등 대부분 지표에서 4등급)

→ 지속되고 있는 자연재해에 대한 위험성 및 높은 사회적 재난 피해 등을 감안 시, 방재시설 및 시설물 안전에 대한 관심 필요

→ 도시의 노후화 증가로 인하여 각종 자연, 사회적 재난 피해에 대한 정책적 대응 필요

6

2. 대전시민의 삶의 질과 인프라

대전지역의 인프라는 충분한가? 생활인프라의 부족이 가장 큰 문제

대전시민의 삶의 질과 직결된 생활인프라 부족

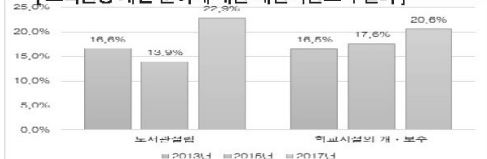
- 2015년 대전시 자가비율은 53.8%, 그러나 전국 및 타 광역시에 비해 낮은 상황

[대전시의 전국 및 타 광역시 자가비율 비교(2015년)]



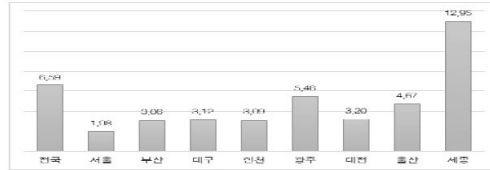
- 주거환경 만족도 지속적 하락: 2013년 66.9% → 2015년 60.9% → 2017년 51.8%
- 교육환경 개선에 대한 수요도 지속 증가

[교육환경 개선 분야에 대한 대전시민조사 결과]

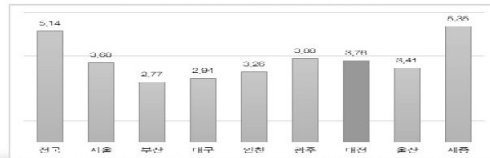


- 사회복지시설, 노인여가복지시설, 문화기반시설 등 대전시민들의 생활 인프라 부족 문제

[노인여가복지시설 수 비교(단위: 개소)]



[문화기반시설 수 비교(단위: 개소)]



→ 대전시민들의 삶의 질과 직결된 생활인프라의 부족에 대응한 적극적인 인프라 투자가 필요

7

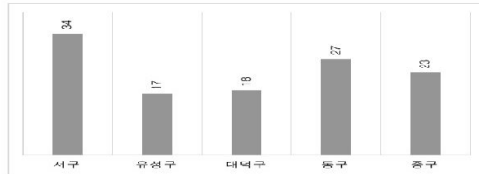
2. 대전시민의 삶의 질과 인프라

대전지역의 인프라는 충분한가? 대전시민의 생활과 직결된 인프라의 지역간 격차 심화

인프라 시설의 지역간 격차도 큰 상황

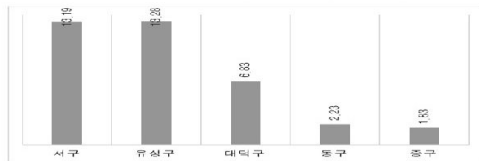
- 노인의료복지시설의 경우, 서구에는 34개소인데 반해 유성구는 17개소에 불과

[대전시의 구별 노인의료복지시설수 현황(단위: 개소)]



- 대전시의 도시공원 면적도 서구 및 유성구 등과 동구, 중구, 대덕구 등에서 큰 차이를 보이고 있음.

[대전시의 구별 도시공원 조성면적(단위: 천m²)]

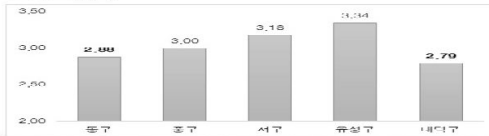


- 특히, 도시 조성시기가 상대적으로 오래된 중구, 동구 등에서는 노후건축물 비중이 매우 높은 상황

[대전시 구별 노후 건축물 현황]

지 역	2016년 노후건축물비율(%)	노후건축물수	노후건축물수
대전광역시 중구	78.11	26,947	21,047
대전광역시 동구	76.02	28,580	21,727
대전광역시 대덕구	65.05	20,525	13,351
대전광역시 서구	64.21	29,066	18,663
대전광역시 유성구	32.33	20,635	6,671

- 이에 따라서 인프라시설의 안전에 대한 인식도 큰 차이를 보이고 있음.



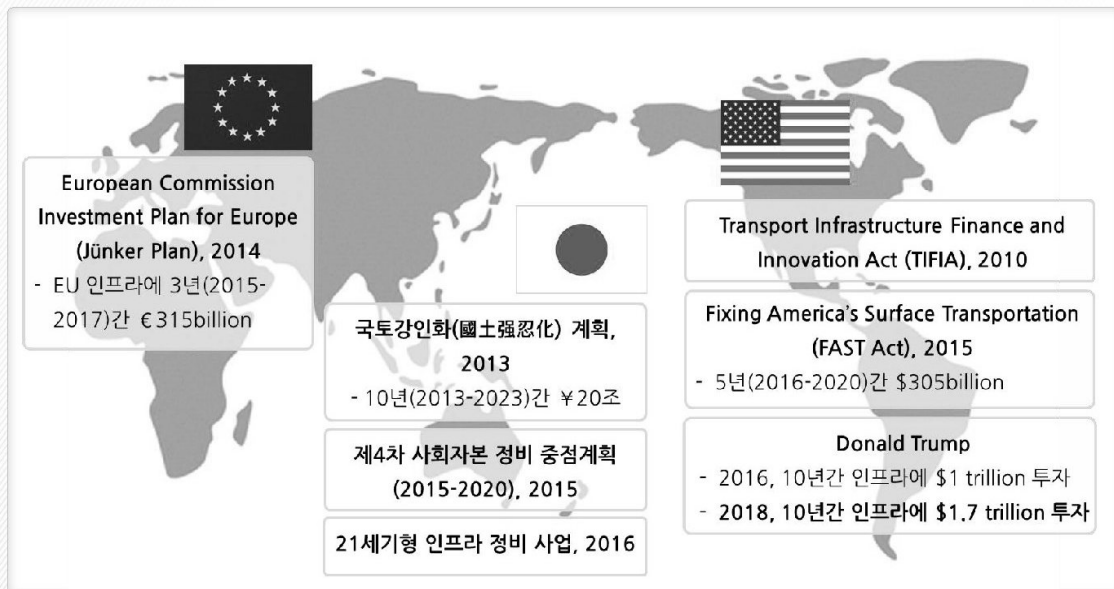
→대전지역 내에서의 지역간 공공 인프라 양적, 질적 차이는 지역 내 불균형발전과 갈등 유발 → 인프라 공급의 균형 유지 필요

8

3. 해외 주요국 및 도시의 인프라 투자 동향

미국, 일본, 유럽 등 주요국들은 최근 인프라 투자 확대를 통한 국가경쟁력 제고에 주력

주요국들은 경제 활성화를 위해 인프라 투자를 전략적으로 확대



9

3. 해외 주요국 및 도시의 인프라 투자 동향

최근 주요국의 도시와 지방정부에서는 도시경쟁력 제고를 위한 인프라 투자 지속 추진

주요국의 도시 및 지방정부 지역발전을 위한 재생 프로젝트 개발 및 재원조달방안 다양화

01 미국 버지니아주

- 주 정부 차원에서 교통인프라 재원조달 방안 다양화: 유류세 부과 방식 변경, 'SMART SCALE' 프로그램 시행 등 추진
- P3(Public-Private-Partnership) 프로그램 활용: 민간자본의 적극적인 활용, 재투자 분야 프로젝트로 점차 확대 추진

02 프랑스 파리

- 마세나(Massena) 재개발사업: 마세나역을 포함한 23곳을 대상으로 공모를 통하여 사업 발굴, 수익성이 낮지만 공공성이 높은 시설에 들어간 비용을 수익성이 높은 시설에서 보완하는 방식
- '레잉방테(Réinventer Paris) 파리' ; 파리 도시재생사업, 방치되거나 이용률이 낮은 공유지, 공공시설의 활용방안을 공모를 통하여 진행
- Zac Clichy-Batignolles 재개발사업: 철도를 중심으로 분리된 두 지역의 연계성 강화(보행자 전용 고랑) 및 공공, 민간 건축물 유치

03 독일 슈투트가르트

- 슈투트가르트-올름 프로젝트: 슈투트가르트 21과 벤들링엔-올름 선로사업으로 구성, 대지가 부족한 도심지에 기존 인프라의 재배치를 통해 대규모 공간의 확보와 개발
- 지하철과 고속철도 유치 등을 통해 주민의 이동성 제고와 일거리 창출 도모

→주요국의 도시 및 지방정부에서는 제한된 도시공간의 재생을 위한 프로젝트를 적극 추진 중에 있음. 특히, 민간의 창의적인 아이디어 발굴과 투자를 적극적으로 유도

10

3. 해외 주요국 및 도시의 인프라 투자 동향

뉴욕, 싱가포르, 도쿄 등 세계 주요도시들은 중장기적인 발전전략 하에 체계적인 도시개발 추진

세계 주요도시들은 도시발전계획을 수립, 전략적으로 도시발전 유도

뉴욕

- 'PlaNYC 2030' 하에 다양한 인프라 투자 추진
- 주택건설, 대중교통 확충, 공원 확충, 상하수도 개보수, 에너지 공급시설 확충, 교통시설 업그레이드 등 시민의 삶을 개선할 수 있는 프로젝트 활발히 추진
- 일자리 창출 및 인프라 구축을 위한 도심재개발 활성화
- 민간자본의 적극 참여

싱가포르

- '컨셉트 플랜 2013' 을 통해 장기에 걸친 발전 계획을 모색
- 일자리와 비즈니스 기회를 제공하기 위한 개발에 주력
- 철도 및 도로 인프라에 대한 투자 지속적 확충
- Marina Bay, Jurong Lake, One-North 등 대규모 복합 도시개발을 통해 도시의 미래 발전 구상

도쿄

- 중장기 비전인 '2020년의 도쿄' 를 2011년 12월에 채택
- 노후화 건물, 공장 및 청사 이전 등으로 인한 도심재개발 활성화
- 고도 성장기에 건설된 인프라의 갱신 확대
- 민간-공공의 협력 프로젝트, 교차로와 공원 또는 방재와 공원 등 다양한 기능의 복합 프로젝트 등이 활발

뉴욕, 싱가포르, 동경 등 글로벌 도시는 지속적으로 도시경쟁력 강화와 인프라 확충에 주력

- 일자리 창출, 경제발전 등 도시경쟁력 강화에 주력하면서 이를 위한 전략으로서 인프라 확충을 중요시
- 노후 인프라의 업그레이드, 도심 재개발 및 재정비 등이 활발하며, 이 과정에서 공공과 민간의 협력이 활성화
- 장기 전략 하에 시민의 삶과 밀접한 인프라에 대하여 지속적으로 투자
- 대규모 복합개발을 통해 새로운 경제성장을 도모하며 여기에 인프라가 핵심적 역할을 수행

11

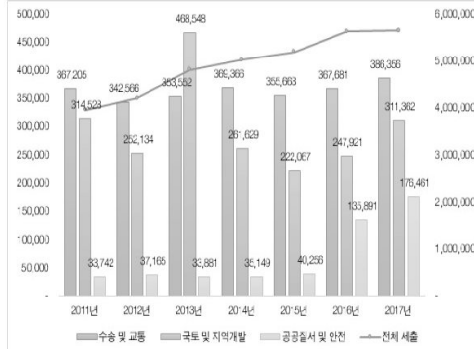
4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

수송 및 교통 등 SOC 예산의 축소 경향은 지역경쟁력 약화 초래 우려

대전지역의 최근 인프라 예산은 지속 축소 편성

- 수송 및 교통 예산은 최근 7년간 연평균 0.7% 상승. 전체 세출 예산의 연평균 증가율 7.7%에 크게 못 미침.

[전체 세출예산 및 주요 항목 예산편성추이(단위: 백만원)]

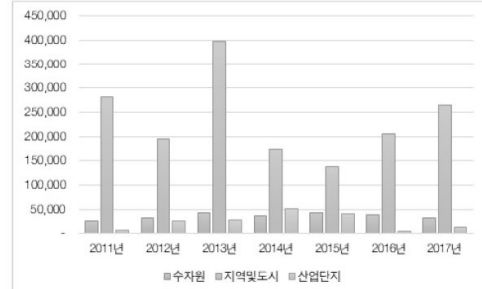


자료: 지방재정 365

- 특히, 국토 및 지역개발 예산의 경우, 최근 7년간 연평균 7.4%p씩 감소

- 국토 및 지역개발 예산 중 산업단지, 수자원 등의 예산 감소가 뚜렷한 상황

[국토 및 지역개발 예산 항목별 편성 추이 (단위: 백만원)]



자료: 지방재정 365

- 현재 과학, 기술 인프라를 바탕으로 한 4차 산업혁명 선도 도시를 지향하면서 '산업단지' 예산 감소는 문제
- 또한, 지역 안전 및 환경 문제의 중요성이 부각되는 시기에 '수자원' 예산 감소도 문제

12

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

■ 도로 및 교통 분야

도로 예산 중 신규 도로 건설 예산의 지속적 축소. 도로 및 도로시설물 유지관리 예산의 증가

- 도로건설 예산의 축소, 도로유지관리 관련 예산은 확대. 완성 공사 중심 투자 중

[도로 예산 편성 추이 (단위: 억원)]



주: 각년도 본예산 기준
자료: 대전시 예산/재정

- 신규 도로 예산 축소로 현재 추진 중인 '가오동길 확장', '서대전 IC-두계3가 도로확장' 등 각종 사업 및 신규 추진 중인 '정림중-버드내교간 도로개설' 등 순환·간선 도로망 구축사업 차질 우려

- 교량, 터널, 지하차도 등 도로시설물의 내진보강이 진행 중. 그러나 현재 사업추진속도로는 상당한 시간 소요

[도로시설물 내진보강 현황 (단위: 개소)]

시설물	합계	내진설계 반영	내진설계 미반영			비고
			소계	보강완료	내진성능 만족	
합계	224	127	97	3	49	45
교량	182	101	81	3	34	44
터널	17	12	5	-	5	-
지하차도	25	14	11	-	10	1

자료: 2018년 대전시 역무계획보고자료

- 2018년 2개소 내진보강만 예산 반영

→대전지역 교통혼잡 완화에 있어 핵심사업 '대전권 순환 도로 건설사업' 조속 추진 필요

→대중교통 이용 활성화를 위한 현행 도시철도 2호선, 충청권 광역철도 1단계사업 조속 추진 필요

13

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

■ 산업·경제 / 도시·주택 분야

산업단지 수요 대응 적정 예산 편성 미흡

- 산업 및 경제 인프라 투자 2016년 이후 본격 투자 확대 추진 중

[산업·경제분야 주요 예산 편성 추이 (단위: 억원)]

	2014	2015	2016	2017	2018
산업단지	2	2	21	42	19
대덕연구개발특구육성	31	30	32	67	73
신성장산업진흥육성	230	193	164	227	275
과학도시전략육성	46	101	132	122	163
전통시장현대화사업	46	5	33	36	60

주: 각년도 본예산 기준
자료: 대전시 예산/재정

- 대전산업단지 재생사업이 본격 추진 중이지 못한 상황
- '대동·금탄지구 스마트융합복합단지' 등 대규모 산업단지 조성 사업이 예정 중

→ 신규 산업단지 조성 및 노후 산업의 재정비 추진을 위한 산업단지 예산 편성 규모 확대 필요

원도심 활성화 및 주거환경개선 본격 예산 투입

- 대전시는 도시재생사업의 핵심 사업으로 원도심 활성화 및 노후, 낙후지역 주거환경 정비 집중

[도시·주택분야 주요 예산 편성 추이 (단위: 억원)]

	2014	2015	2016	2017	2018
원도심활성화	139	16	63	36	126
주거환경개선	191	105	50	108	243

주: 각년도 본예산 기준
자료: 대전시 예산/재정

- 원도심 활성화 사업으로 '옛 대전형무소 부지정비사업', '대전역 주변 재생프로젝트', '대전천변 보도교 커플브리지 건설' 등 추진 중

→ 신화·용두지구 등 8개 사업지구, 공공임대주택 건설 등 도시재생 수요 적극 대응 필요

→ 핵심 도시정비사업인 '옛 충남도청사 이전부지 개발' 등 조속한 추진 필요

14

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

■ 환경 분야

현재 핵심적으로 추진 중인 하천정비 및 노후 상·하수관로 정비 사업 적정 예산 투입 필요

- 대전시 주요 환경사업으로 생태하천 정비사업 등 하천정비사업과 폐기물처리시설 사업 추진 중

[주요 환경 정비 예산 편성 추이 (단위: 억원)]

	2014	2015	2016	2017	2018
생태하천조성사업	62	77	77	85	21
지방하천소하천관리	87	113	80	48	91
폐기물처리시설조성	155	193	255	118	107

주: 각년도 본예산 기준
자료: 대전시 예산/재정

- 생태하천 조성사업 등 하천정비 사업을 추진중. 그러나 예산규모가 작아 하천정비 장기화 우려
 - 대전천, 용호천 등의 생태하천 조성화 화산천 등 지방하천 정비 추진 중(사업평균 예산 8억원 내외)
- 폐기물처리시설 수요 증가에도 불구하고, 최근 3년간 예산 지속 축소
 - 특히, 산업폐기물 처리수요가 지속 증가

- 2016~2017년 정밀조사결과, 노후 하수관로 보수대상은 161km. 2026년까지 2,058억원 투입 예정

- 긴급보수 구간: 1차 ~3차 (2017년~2021년) / L=52.6km, 77,412 백만원
- 일반보수 (1순위) 구간: 4차~8차 (2020년~2026년) / L=108.8km, 128,435 백만원

- 하수관로 정비사업 29개사업, 694억원 투입 중

- 노후 상수관 13.4km 정비 추진 중. 대전시 지역내 부설된 경년관이 1.258km에 달하는 점을 고려할 때, 상당 시간 소요 예정
 - 30년 이상 노후 상수관 265.7km

→ 긴급 노후 하수관로 161km에 대한 우선적인 예산 배정으로 조속한 정비 필요

→ 하천정비사업은 안전 확보 및 생활환경 개선에 필수적인 사업으로 적정 예산 배정으로 조속한 마무리 유도 필요

15

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

■ 공원·녹지 / 공공시설 분야

장기 미집행 시설에 대한 적극적인 대응계획 수립 필요

- 대전시의 공원·녹지 조성사업은 중촌시민공원 등 대규모 도시공원 조성, 도심 녹화, 미집행 도시공원 해소 등에 중점

[주요 공원·녹지 예산 편성 추이 (단위: 억원)]

	2014	2015	2016	2017	2018
공원·녹지 조성	62	77	77	85	21
도심녹화사업	87	113	80	48	91

주 : 각년도 본예산 기준
자료 : 대전시 예산/재정

- 대전시 미집행 도시공원은 35개소, 이중 해제대상을 제외하고 26개소, 5,205억원 소요
 - 일부 미집행 도시공원은 민간재원 활용 예정(2017년 관련 근거 마련)

→중촌, 장동, 호동근린공원 등 대규모 공원의 조기 마무리를 위한 적정 예산 편성 필요

→장기 미집행 도시공원 조성 조속 마무리 필요

공공시설에 부족 문제에 대한 적극적 대응 미흡

- 문화·관광, 체육 관련 시설 투자는 크지 않은 상황
[주요 문화·관광·체육 분야 예산 편성 추이 (단위: 억원)]

	2014	2015	2016	2017	2018
창신년수련시설확충	212	160	64	43	43
문화재시설 조성/정비	17	18	19	20	28
체육시설확충관리	237	314	443	457	428

주 : 각년도 본예산 기준
자료 : 대전시 예산/재정

- 현재 공공도서관 건립사업은 모두 2개(월평, 원신흥 등)
- 계족산성 종합정비 등 문화재 보수 정비를 통한 관광자원화 추진 중
- 대규모 체육시설인 안영생활체육단지 조성사업 추진 중

→문화·관광, 체육 등 공공시설이 충분히 충족되지 않은 상황에서 시설 투자 규모의 축소는 문제

→특히, 지역 내 불균형한 공공시설을 감안, 재검토 필요

16

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

■ 중기지방재정계획 상 인프라 투자 전망

중장기적인 인프라 투자계획도 확대 가능성 낮은 상황

- 2018~2022년 중기지방재정계획 상 향후 5년 동안 재정 규모는 3.1%의 성장률 예정

단위 : 실억 원, %

구분	중기재정계획					합계	비중	연평균 성장률
	2018	2019	2020	2021	2022			
합계	5,612	5,753	5,976	6,148	6,336	29,829	100.0	3.1
일반공공행정	1,075	1,067	1,036	1,030	1,045	5,343	17.9	-0.7
공공질서 및 안전	341	362	362	372	377	1,804	6.0	2.6
교육	288	282	293	293	294	1,449	4.9	0.5
문화 및 관광	204	223	205	339	462	1,435	4.8	22.7
환경보호	350	442	411	368	421	1,992	6.7	4.7
사회복지	1,620	1,653	1,664	1,712	1,889	8,539	28.6	3.9
보건	76	79	79	84	211	530	1.8	29.3
농림해양수산	56	51	47	44	43	241	0.8	-0.6
산업·중소기업	117	158	130	193	109	789	2.6	-1.8
수송 및 교통	436	528	645	779	916	3,204	10.7	17.0
국토 및 지역개발	529	406	483	411	167	1,996	6.7	-25.0
과학기술	82	70	53	38	33	276	0.9	-20.4
에너지	85	88	88	88	88	440	1.5	0.4
기타	349	353	361	365	379	1,809	6.1	2.1

- 향후 5년간 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 등 인프라 관련 예산은 전체 재정규모 대비 17.4%를 차지할 계획

구분	중기재정계획					합계	비중	연평균 성장률
	2018	2019	2020	2021	2022			
수송 및 교통	436	528	645	779	916	3,204	10.7	17.0
도로	120	140	190	207	381	1,039	3.5	33.3
도시철도	59	124	223	340	216	962	3.2	38.3
대중교통·물류 등 기타	256	263	232	231	218	1,201	4.0	-3.9
국토 및 지역개발	529	406	483	411	167	1,996	6.7	-25.0
수자원	24	26	24	16	16	106	0.4	-8.9
지역 및 도시	479	347	409	376	150	1,761	5.9	-25.2
산업단지	27	32	50	19	1	128	0.4	-53.5

- 도시철도 예산의 급격한 증가. 도시철도 2호선 및 충청권 광역철도 1단계에 따른 예산 배정 때문

- 특히, 국토 및 지역개발 투자는 축소 예정. 실제로 수자원, 지역 및 도시, 산업단지 예산 모두 축소 예정.

17

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

■ 중기 핵심 인프라 투자 방향

현재 추진 중인 사업의 완공 위주로 투자 예정

- 도로 및 교통 분야에 있어서는 도시철도 건설 및 충청권 광역철도망 1단계에 집중 투자

사업명	사업기간	사업비	비고
도시철도 2호선 건설	'15~'25	6,649억원	37.4km
대전트램 시범노선 건설	'15~'20	446억원	2.7km
익산~유성특활리미널 도로 건설	'15~'19	1,263억원	6.6km
충청권 광역철도 1단계 건설	'16~'21	2,107억원	35.2km
대전~오송 신교통수단(BRT)	'10~'19	740억원	5.54km

자료 : 대전시 중기지방재정계획

- 신규 도로 투자는 대전권 순환도로 및 회덕 IC 연결도로 외 기존 사업 완공 위주로 투자

사업명	사업기간	사업비	비고
응운주공2단지 주변도로 개설	'18~'21	150억원	0.43km
대도주유소~신탄전변전소간 도로 확장	'20~'24	90억원	760m
정림중~버드내교간 도로 개설	'19~'23	827억원	2.4km
신도인~세동간 광역도로 개설	'17~'20	50억원	1.9km
용수골~남간정사 도로개설	'18~'23	300억원	450m
경부 고속도로 회덕 IC 연결도로	'18~'23	721억원	840m

- 도시 및 주택 관련 사업도 기존 재정비 촉진 지구 지정지역에 대한 지속 투자만 반영

사업명	사업기간	사업비	비고
캐플브리지 관광자원화 사업	'17~'18	30억원	보도교 건설
도시경제기반형(마중물 사업) 도시재생사업	'16~'21	360억원	대전포-옛충남도청
대전역차권 재정비 촉진사업	'06~'20	1,486억원	기 지정 재정비 촉진사업
상서동촌 재정비 촉진사업	'07~'20	252억원	
신탄전 재정비 촉진사업	'07~'20	199억원	
유신시장 재정비 촉진사업	'07~'20	2,373억원	
선화동누 재정비 촉진사업	'07~'20	1,518억원	
유성도룡지구 재정비 촉진사업	'08~'20	52억원	
도마면동 재정비 촉진사업	'07~'20	2,000억원	
신용지구 재정비 촉진사업	'07~'20	121억원	
공공임대주택(누리보듬) 건립	'12~'19	580억원	
주거환경 개선사업 지원	'06~'19	1,601억원	

- 학하, 구룡, 평촌지구 도시개발사업 및 천수구역 조성사업의 지속 추진

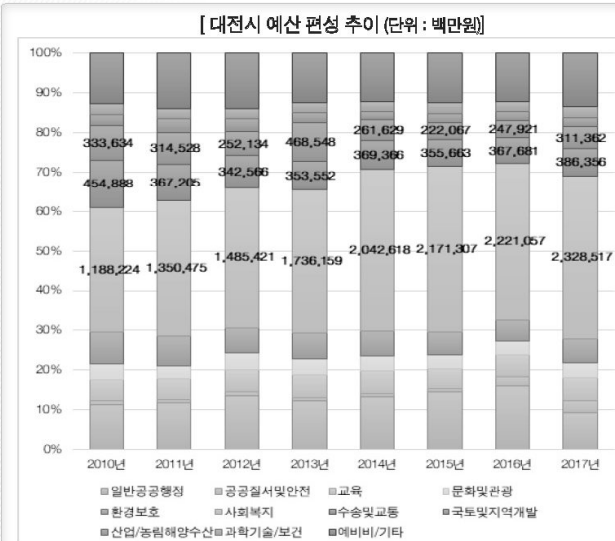
사업명	사업기간	사업비	비고
도안 김천지구 천수구역 조성사업	'12~'20	5,958억원	934㎡
학하지구 도시개발	'06~'22	3,858억원	1,812천㎡
구룡지구 도시개발	'10~'22	598억원	155천㎡
평촌지구 도시개발	'07~'21	699억원	199천㎡

18

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

인프라 투자 예산 축소는 지역경쟁력 약화 및 지역민의 삶의 질 저하 우려

대전시 인프라 투자 축소 지속



- 2011년에서 2017년까지 지난 7년간 '국토 및 지역개발' 지출 연평균 2.8% 축소 편성. '수송 및 교통' 지출도 마찬가지로 연평균 7.2%씩 감소
- 반면, 사회복지 투자는 연평균 9.0%씩 증액 편성
- 결국, 인프라 투자 축소는 사회복지 투자 확대에 따른 것으로 분석



→현재 대전시의 사회, 경제적인 여건상 지속적인 인프라 시설 수요 발생 → 인프라 공급 지연은 지역 경쟁력 약화를 가속화 우려

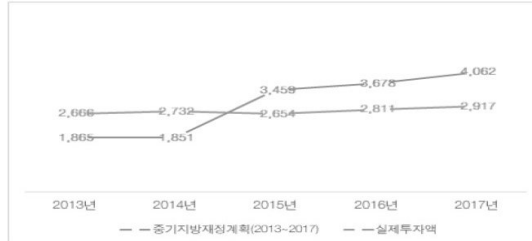
19

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

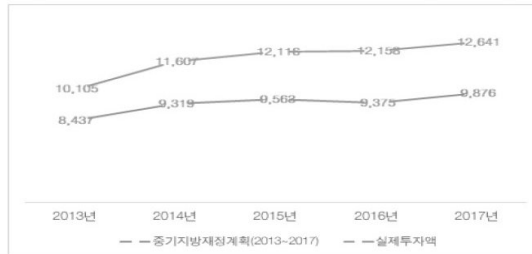
인프라 투자 정책의 부재 → 인프라 투자의 정책적 목표 달성 미흡

현행 인프라 투자 정책으로는 재정계획 수립 시 의도한 인프라 투자 목표 달성이 어려운 상황

[수송 및 교통분야 중기지방재정계획 대비 투자액 추이(단위: 억원)]



[사회복지분야 중기지방재정계획 대비 투자액 추이(단위: 억원)]



- 인프라 투자 정책의 목표 불명확 → 사회, 경제적 단기 현안 및 이슈로 인한 잦은 목표 변경, 단기 인프라시설 수요 대응에 급급
- 실제로 2013~2017년 중기지방재정계획 대비 실제 투자액을 비교해보면, 수송 및 교통분야 예산은 지속적으로 투자계획 대비 실제 투자액은 낮고, 격차는 시간이 지남에 따라 심화
- 반면, 사회복지 분야 투자는 당초 목표 대비 크게 상회하는 예산 집행



→ 당초 재정계획 상 인프라 투자 목표를 달성하는데 한계가 있을 수밖에 없는 상황

→ 인프라 투자 정책의 부재가 가장 큰 원인

20

4. 대전 인프라 투자 정책 동향 및 평가

주요 인프라 사업들이 공기 지연 및 사업 착수 지연으로 지역민 불편 가중

지역의 숙원사업인 도로 및 교통, 도시개발 등 주요 인프라 사업들이 줄줄이 지연

- 인접지역 발전과 교통 혼잡도 완화를 위한 핵심 인프라인 도로사업들이 지속 공기지연 및 사업 착수 지연

천동지하차도~천동차도간 확장 공사	→	준공목표년도 2015년 → 2018년
가오동길 확장, 외삼~유성복합터미널 연결사업	→	1년 이상 공기 연장 불가피
대도주유소~신탄진변전소간 도로 확장	→	2015년 착공, 2018년 준공 목표 → 2020년 착공 예정

- 도로사업뿐만 아니라 주요 공공편의시설 및 공원, 체육시설 등 공공시설물 건설사업도 지연

장동문화공원	→	준공목표년도 2016년 → 2019년 목표
안영생활체육시설단지 조성사업	→	당초 2020년 목표 → 현 추진상황상 2023년 이후 준공 가능
전통시장현대화사업	→	2017년 31개소 완료 예정 → 2014년 이후 예산부족으로 지지부진

- 이밖에도 당초 2020년 이내 조성을 목표로 한 학하지구, 구룡지구, 평촌지구 등 도시개발사업도 2년에서 5년까지 사업종료시점이 연장되고 있는 상황

21

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

대전의 인프라 투자 축소는 장, 단기적으로 대전시와 대전시민에게 악영향

단기적으로는 시민불편 가중 및 지역생산/고용 악영향, 중장기적으로는 도시경쟁력 및 삶의 질 저하

인프라 투자 축소의 단기 및 중장기 영향



[대전시민이 생각하는 인프라 투자 정책 우선순위]

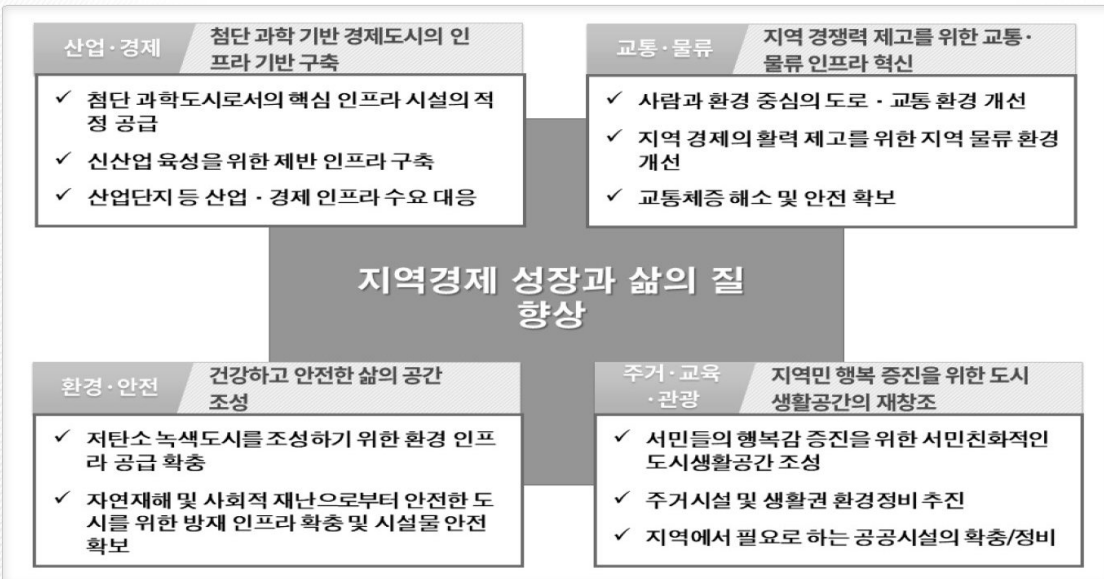


22

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

종합적으로 볼 때, 향후 인프라 투자의 목표는 지역경제 성장과 삶의 질 향상

대전시민들이 필요로 하는 부문별 인프라 공급의 방향 설정 필요

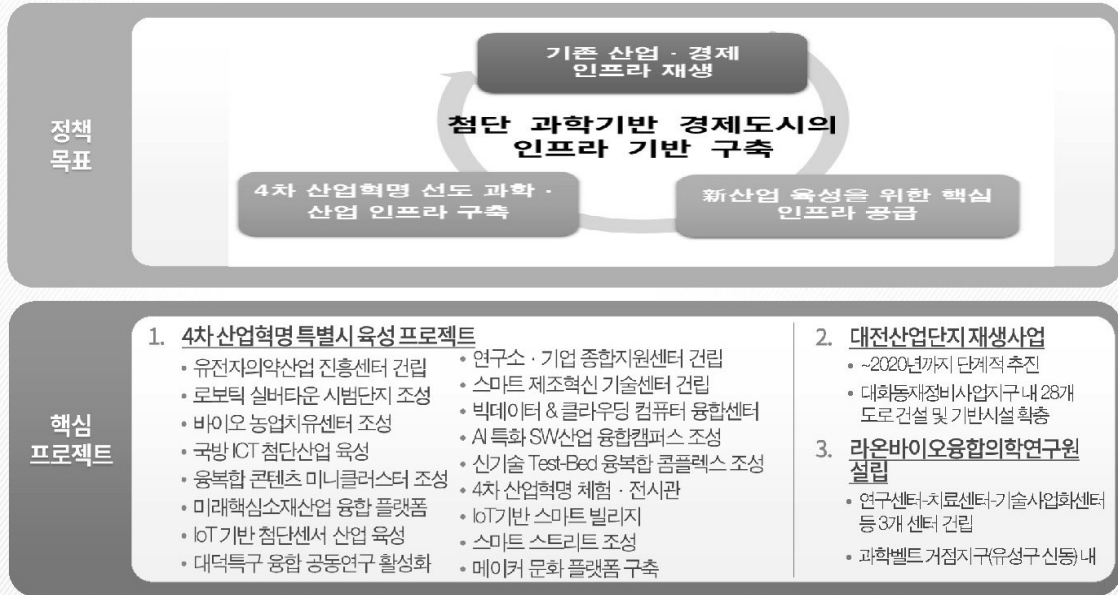


23

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

■ 산업·경제 분야

대전시가 지향하는 첨단 과학기반 경제도시에 걸맞는 인프라 기반 구축 필요



24

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

프로젝트
예시

대전산업단지 재생 사업

사업추진배경

- 대전 1,2 산업단지는 1970년대에 조성된 제조업을 바탕으로 한 산업단지로 지역경제 발전에 큰 기여
- 도심과 인접해 입지하게 돼 토지이용의 마찰 그리고 도로 및 주차장 등 기반시설이 부족, 지역주민과의 마찰 발생 등 다양한 문제가 야기 → 산업단지의 경쟁력 저하
- 2009년 국가재정 지원이 법제화되면서 대전산업단지 재생사업 본격 추진

사업추진현황

- 2015년 선도사업으로 2개 도로 노선 2017. 7월 완료
- 2016. 8월, '대전산업단지 재생사업지구(변경) 지정 및 재생 시행 계획' 승인 고시
- 변경 고시에 따라 대전시와 LH공사가 공동 수행자로 참여(대전시는 재정부 방식 + LH공사는 수용 후 사용방식)
- 당초 시행계획(2010~2020년)에 비해 시행방법 등 논의로 늦어진 상황

사업추진내용

- 대전산업단지 재생사업은 전국 최초로 시행되는 산업단지 재생 사업으로서 대표성이 높은 사업
- 산업단지가 가장 큰 걸림돌이었던 접근성 문제 해결에 있어 핵심 사업인 '한샘대교' 건설 등
 - ※ 대전시는 지난 1월, 한샘대표를 연내 착공 추진한다고 발표
- 2,3단계 대전산업단지 재생사업에 소요되는 3,700억원 규모 중 약 67.5%가 민간자력투자 → 대전시와 LH의 적극적인 노력 필수
 - ※ 민간자력투자 유도를 위해서는 1단계 기반시설 공급을 보다 신속히 완료 필요
- 예정된 2021년내 사업 완료를 위해선 2018년 이후 본격 착수 필수

→대전산업단지 재생사업은 지역의 20년된 숙원사업
→첨단 산업도시로서의 이미지 구축을 위해 대전산업
단지 재생사업은 핵심 사업

25

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

■ 교통·물류 분야

교통 체증 해소 및 안전 확보, 물류 환경 개선을 통한 지역경제 활성화 도모

정책
목표

사람과 환경중심의 도로
교통환경 개선

지역경쟁력 제고를 위한
교통·물류 인프라 혁신

교통체증 및 안전 확보에
의 선제적 대응

지역경제 성장기반 구축을
위한 지역 물류 환경 개선

핵심
프로젝트

1. 대전외곽순환도로 교통망 구축사업

- 정림중~버드내교 등 대전시 순환도로망 중 단절구간 5개 노선 26.89km 연결 사업
- 도심 내 교통난 해소와 대전지역 교통 및 물류환경 개선

2. 도시철도 2호선 트램 조기 착공

- 서대전역~정부청사~유성온천역~진잠~서대전역에 이르는 순환형으로서 총 연장은 37.4km
- 정류장 36개소, 국비 60%, 지방비 40% 분담

3. 충청권 광역철도 1단계의 조기 착수

- 대전도시철도 1호선, 건설예정인 도시철도 2호선과 연계한 대중교통망 구축의 핵심 사업
- 1단계 구간은 계룡~신탄진 구간으로 35.2km

4. 유성광역복합센터 개발

- 대전 서부권인 유성에 고속, 시외버스, BRT, 시내버스 환승되는 센터를 건설
- 도시철도 구압역과 연계, 여객터미널 및 BRT환승센터, 유성보건소 등 유치

26

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

프로젝트
예시

충청권 광역철도 1단계 사업 조기 착수

사업추진배경

- 충청권 광역연계철도망 구축을 통한 거점 도시간 접근성 향상에 목표를 두고 추진
- 대전도시철도 1*2호선과 연계한 철도 중심의 대중교통망 구축을 통하여 대전시민들의 교통편의를 혁신적 개선
- 2015년 호남고속철도 1단계 개통 이후 낮아지는 국철의 활용성 제고를 위한 사업
- 도시철도 2호선(트램) 건설과 함께 대전시의 오랜 숙원사업으로서 장기간 표류하고 있어 조속한 추진 필요

사업추진현황

- 기획재정부, KDI, 예비타당성조사('14.5) 및 예비타당성 조사 통과('15.11)
- 충청권광역철도 1단계 건설 총사업비 조정 신청('17.2): 국토부 → 기재부(예타) 2,107억원 → (기본계획) 2,358억원(증 251, 11.9%) / 오정역 신설 추가
- '18년 상반기 기본계획 확정 고시('18. 상반기) 추진 중 '18. 상반기 재정투자심사를 거쳐 '19 착공을 통해 '22년 개통 추진

사업추진내용

- 1단계 구간은 계룡~서대전~신탄진 구간으로서 연장은 35.2km
※ 전 구간 : 논산~청주공항(106.9km)
- 정거장(역) 개량 및 신설 11개소, 선로용량 증설 등 기존역은 6개소, 신설되는 역은 5개로서 계룡~흑석리~가수원~(도마)~(문화)~서대전~(용두)~(중촌)~회덕~(덕암)~신탄진
- 선로용량 증설이 필요한 구간은 조차장~회덕(4.2km) 복선화, 회덕~신탄진(5.6km) 단선 추가 등
- 사업기간은 2016년 ~ 2021년(2022년 개통)까지로 총 사업비는 2,107억원(국비 1,187억원, 지방비 920억원)

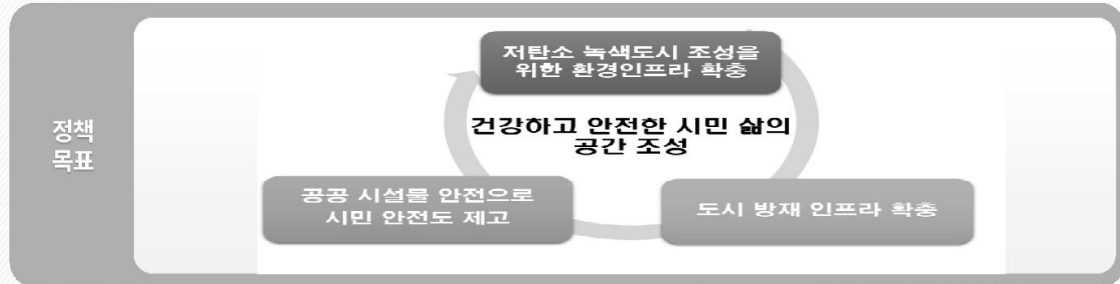
→ 기존 국철을 활용한 광역교통체계를 구축하는 장점이 있는 사업으로 대전과 충청 상생발전 도모
→ 대전·충청권 광역교통서비스 제공 및 서대전역 역세권 활성화 유도

27

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

■ 환경·안전 분야

환경 인프라 및 도시 방재 인프라 확충 및 정비를 통한 안전한 삶의 공간 확보



핵심 프로젝트

1. 하수시설 개량 및 건설사업

- 기상 이변에 따른 국지성 집중호우 대응 및 지반 침하 현상인 싱크홀을 예방하는 하수도 기능 개선 사업
- 노후 하수관로 161km 우선 정비 및 하수시설사업 완료

2. 노후 상수관 성능 개선사업

- 상수도 총 연장 3,966.2km 중 경년관은 1,258.0km로 전체 상수도의 31.7%를 차지
- 노후 상수관 우선 정비 및 단계적인 대응

3. 도시시설물 내진성능 보강사업

- 내진 보강 미흡 판정 교량, 터널, 지하차도 등 45개소에 대한 내진 보강사업 조속 추진
- 내진성능 확보로 피해 저감 및 시민 생명 보호

4. 고도정수처리시설 조기 도입

- 1단계 사업에 이은 2단계, 3단계 사업 조속 추진
- 국비 확보가 원활한 사업 추진의 최대 관건. 단계적 사업으로 예산 확보 지연 시 전체 사업 차질 발생

28

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

프로젝트 예시

도시시설물 내진성능 보강사업

사업추진배경

- 도시시설물 관리대상물 중 교량, 터널 그리고 지하차도 등 주요 도시시설물에 대한 내진 미반영 구간 조속 정비 필요
- 내진성능평가 결과에서 내진성능 불만족 시설물로 판정된 45개 시설에 대한 내진 보강사업 우선적 필요
- 특히, 최근 터널, 교량 등 주요 도시시설물에 대한 관심 증가로 인하여 시민들의 불안감을 조기에 해소 필요
- 최근 발생한 지진으로 인하여 시민들의 불안감이 커지고 있는 바, 이에 대한 시 차원의 적극적 대응 필요

사업추진현황

- 도시시설물 중 내진 미반영 시설은 97개소

구분	총계	내진성능 반영여부		47 내진성능 평가 설치	비고
		만족	미만족		
위계	225	128	97	94	
교량	183	102	81	78	
터널	17	12	5	5	
지하차도	25	14	11	11	

※ 도시시설물 관리대상물 280개이며, 복개구간(72), 분기(72), 지계(2)는 제외
 ※ 제외 대상 시설명: 선구교, 보령교(1804, 내진성능평가 완료), 홍두교(신거울)

- 이중 내진성능 불만족 판정 시설물은 45개소. 내진 미반영 시설의 47.5% 차지

사업추진내용

- 도시시설물 중 내진 보강 시설 45개소에 대한 내진성능 보강사업의 조속한 추진 필요

구분	개	시·별 대상시설				기타시설 (특성)	비고
		1층 교량	교량	터널	지하차도	교량	
내진성능 불만족	45	11	23		1	10	
내진성능 만족	49	1	2	5	10	31	

자료: 대전시청

- 현재 대전시는 내진성능 보강 대상 시설물에 대한 우선순위에 따라 연차별 보수·보강 공사 추진한다는 방침
- 그러나, 최근 지진에 대한 불안감이 커지고 있다는 점에서 내진 보강이 필요한 도시시설물들에 대한 조속한 예산 배정을 통하여 조기 내진 보강을 마무리 필요

→ 내진설계 미반영, 강화된 내진설계 기준 미달 도시시설물에 대한 조속한 내진보강 → 시민 안전의식 향상에 따른 시설물 안전 조기 확보

29

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

■ 도시·정주환경 분야

환경 인프라 및 도시 방재 인프라 확충 및 정비를 통한 안전한 삶의 공간 확보

정책
목표

서민친화적인 도시생활
공간 조성

시민 행복 증진을 위한 생활공간의
재창조

시민생활에 직결된 핵심
공공시설의 확충 및 정비

시민 편의를 위한 주거
시설 및 생활권 환경 정비

핵심
프로젝트

1. 대전의료원 건립

- 300병상 규모의 종합병원으로서 지방의료원 건립
- 보은, 옥천, 영동, 계룡, 금산군 등지의 공공의료 안전망 구축, 대통령 공약사업 반영

2. 국립어린이재활병원 건립

- 서울 이외에 소아장애 전문 의료기관의 부재에 대응, 국가 차원의 전문치료 재활병원 건립
- 대전은 중부지역권 어린이재활병원 건립의 최적지

3. 옛 충남도청 이전부지 조기 활용

- 2006년 홍성 이전 이후 충남도청사부지 문제가 심각히 대두, 최근 부지매입을 위한 국비 확보 여건 조성
- 부지 매입에 소요되는 800억원 우선 확보 → 공공시설 유치 및 과학문화복합공간 건립 기반 구축

4. 대전국제전시컨벤션센터 설립

- 현재 DCC(대전컨벤션센터)는 규모가 작아 대형 행사를 치르기에 역부족이라는 지적
- 대전엑스포과학공원 재창조사업의 일환으로 중부권 최대 규모 국제전시컨벤션센터 건립 추진

30

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

■ 도시·정주환경 분야

핵심
프로젝트

5. 대전역세권 개발사업

- 대전역 인근 원도심은 충남도청을 비롯한 행정기관이 내포신도시로 이전함에 따라 쇠락
- '대전역세권지구'는 2007년 지정된 재정비촉진 지구(동구 삼성동, 소재동, 신안동, 정동, 원동, 대동지역 88만 7000㎡)
- 대전역 복합 2구역 개발사업과 복합환승센터 건립 부지 확보, 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업 등

6. 신탄진 차량정비창 이설사업

- 1979년 부설, 약 40년간 지역발전 장애요소로 지목
- 신탄진 인입선로는 대전 대덕구를 분단, 도로와 평면 교차하여 교통체증이 심화, 안전사고 발생

7. 중앙로 프로젝트

- 중앙동, 대흥동·은행선화동 일원, 대전역~옛 충남도청사 1.1km 거리
- 도심형 산업지원 플랫폼 건립 (230억), 중앙로 지하상가연결 (110억), 중앙로 보행환경 개선 (20억)

8. 맑은 물 재생센터 조성사업

- 대전시 하수처리장 주변 악취 관련 집단 민원 해소
- 건설되는 재생센터의 시설 용량은 65만 톤/일 (지하시설)로서 분뇨처리시설의 용량 900t/일
- 시민의 문화휴식, 체험의 장으로 활용 가능한 친화 경적인 선진 하수처리장 건설 필요

31

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

프로젝트
예시

대전 역세권 개발사업

사업추진배경

- 충남도청을 비롯한 행정기관이 내포신도시로 이전함에 따라 쇠락의 길을 걷기 시작
- 대전역 주변 낙후지역을 대전시의 미래형 명품복합도시로 개발하고자 하는 프로젝트
- 둔산권 개발과 서남부 개발로 소외된 동구와 중구의 원도심 개발 필요성 증대
- 민자유치가 번번이 불발되며 사업이 10년이 넘도록 사업이 진행되고 있지 못한 상황

사업추진현황

- 대전역세권개발의 핵심으로 초고층 상업시설이 꿈이는데, 민자유치가 번번이 불발되며 사업이 10년이 넘도록 사업이 진행되고 있지 못한 상황
- 철도 인프라 유치도 쉽지 않은 상황. 국립철도박물관 유치전에 나섰으나 뚜렷한 성과가 없음.
- 이에 따라 대전역세권지구 개발은 2025년으로 목표연도가 연기된 상태

사업추진내용

- 대전역세권 개발은 크게 3가지 개발사업으로 구성
 - 대전역 복합 2구역 개발사업
 - 복합환승센터 건립부지 확보
 - 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업
- 대전역 복합 2구역 개발사업은 1조 4,900억원 규모로 대전역 동광장에 민자유치로 53층 규모 랜드마크 건물 유치
- 복합환승센터 건립부지 확보는 560억원의 기부채납 형태로 진행사업. 기반시설은 국비와 시비를 지원 진행 예정
- 철도박물관 유치 및 관사촌 복원사업은 철도박물관 유치를 위한 부지를 확보하는 것과 철도문화유산인 철도 관사촌 일부40여동을 복원하는 사업으로 구성

→대전 역세권 개발사업은 원도심 활성화를 위한 핵심 사업으로서 조속한 추진 필요

→다양한 사업 접근방식 검토 필요

32

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

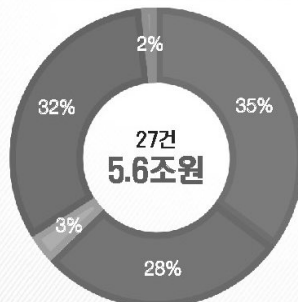
프로젝트 종합 : 교통/물류 28.1%, 산업/경제 22.8%, 환경(상하수도 등) 4.9%, 주거/교육/복지 42.7%, 문화/관광/체육 1.5%

신규 인프라 프로젝트 65.9%, 노후 인프라 프로젝트 34.1%(노후 상,하수도 정비 제외)

- 신규 인프라 프로젝트는 4차 산업혁명 특별시 육성 프로젝트 등 관련 19건 등 27건 제시
- 노후 인프라 프로젝트는 대전산업단지 재생사업 등 9건 제시

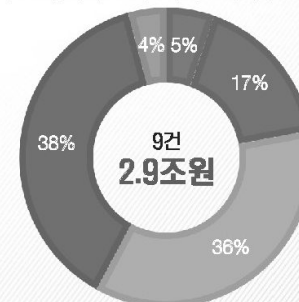
[신규 인프라 프로젝트 현황]

■ 교통/물류 ■ 산업/경제 ■ 환경 ■ 주거/교육/복지 ■ 문화/관광/체육



[노후 인프라 프로젝트 현황]

■ 교통/물류 ■ 산업/경제 ■ 환경 ■ 주거/교육/복지 ■ 문화/관광/체육



※ 단, 환경 프로젝트 중 노후 상수도 정비사업, 노후 하수도 정비사업 등 사업비 불포함. 또한, 신규 프로젝트 중 '4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성' 사업비 미정으로 제외

33

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

분야	사업명	사업기간	사업비(억원)	
산업 / 경제	유전자·의약산업 진흥센터 건립	’ 17~’ 21	500	
	로보틱 실버타운 시범단지 조성		3,000	
	바이오 농업치유센터 조성		400	
	국방 ICT 첨단산업 육성		1,021	
	융복합 콘텐츠 미니클러스터		900	
	미래 핵심소재산업 융합플랫폼		1,400	
	IoT기반 첨단센터 산업 육성		1,014	
	대덕특구 융합 공동연구 활성화		681	
	연구소·기업 종합지원센터 건립		540	
	스마트 제조혁신 기술센터 건립		480	
	빅데이터 & 클라우드 컴퓨팅 융합센터 구축		1,000	
	AI 특화 SW산업 융합캠퍼스 조성		500	
	4차 산업혁명 전용 국가산업단지 조성		-	사업비는 현재 미정
	신기술 Test-Bed 융복합 콤플렉스 조성		1,000	
	친환경 스마트에너지 최적화 도시 인프라 구축		1,480	
	4차 산업혁명 체험, 전시관 운영	’ 18~’ 20	244	
	IoT기반 스마트 빌리지	’ 17~’ 21	940	
	스마트 스트리트 조성	’ 17~’ 19	100	
	메이커 문화 플랫폼 구축	미정	366	
	대전산업단지 재생사업	미정	3,778	
소계			19,344	

34

5. 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

분야	사업명	사업기간	사업비(억원)	비고
교통 / 물류	대전외곽순환도로 교통망 구축	’ 18~’ 22	11,197	
	도시철도 2호선 트램 조기 착공	’ 14~’ 25	6,407	타당성 재조사 시행중
	충청권 광역철도 1단계 조기 착수(계룡~서대전~신탄진)	’ 16~’ 21	2,107	
	유성광역복합센터 건립	’ 13~’ 20	4,192	
	소계		23,903	
환경 / 안전	하수시설 개량 및 건설사업	’ 17~’ 20	2,334	
	노후 상수관로 개선사업	’ 18~	-	
	도시시설물 내진성능 보강사업	’ 18~	-	사업비는 개별사업에 따라 차등
	고도정수처리시설 조기 도입	’ 14~’ 25/’ 23~’ 26	1,821	2단계, 3단계사업만 반영
	소계		4,155	
주거 / 도시 / 문화	라온바이오융합의학연구원 설립	’ 19~’ 23	5,361	4차 산업혁명특별시 변경사업
	대전의료원 설립	’ 18~’ 21	1,315	
	국립 어린이재활병원 건립	미정	416	복지부 결정 이후 기간 확정
	옛 충남도청 이전부지 조기 활용	미정	800	부지매입비만 반영
	국제 컨벤션센터 건립	’ 19~’ 21	954	
	대전 역세권 개발	’ 18~’ 25	16,958	세부 15개 사업으로 구성
	신탄진 차량 정비창 이설 사업	’ 18~’ 20	380	평촌지구 도시개발 1,719억 별도
	중앙로 프로젝트	’ 18~’ 20	360	
	맑은물 재생센터 조성	’ 21~’ 25	11,017	
소계			37,561	

35

6. 정책과제 및 기대효과

중앙정부의 지역 인프라 확충 및 정비를 위한 지원 확대, 사업 추진을 위한 자원조달방안의 다양화

중앙정부의 효율적 예산 배분 및 지방정부 지원 확대, 지방정부의 자주권 확대, 민간투자 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)지수를 측정 → 성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위 배분
- 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 중앙정부의 부담 비율 상향 조정으로 지원 강화 : 국가보조금, 특별 교부세 등

02

민간투자사업 정상화

- 민자 대상 사업의 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환
- 정부고시사업(민간투자사업 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 계약방식을 통해 공동 추진

36

6. 정책과제 및 기대효과

중앙정부의 지역 인프라 확충 및 정비를 위한 지원 확대, 사업 추진을 위한 자원조달방안의 다양화

노후 인프라 투자를 위한 실효성 있는 지방자치법규 마련, 지역 건설산업 활성화 유도

04

노후 인프라의 재투자 실행체계 구축

- 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정 필요
- 노후 인프라 개선을 위한 조례의 실효성 제고 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 분할발주 등 역량 있는 지역 중소건설업 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 방안을 포함

37

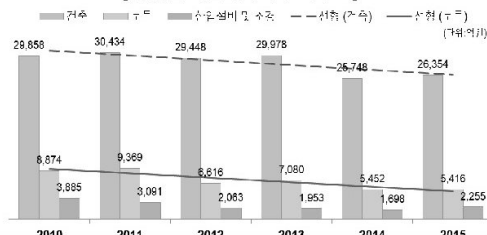
6. 정책과제 및 기대효과

대전 건설산업은 GRDP의 11.4% 차지, 고용 6만 2천여명으로 전체 종사 8.0%를 차지하는 산업

대전의 건설산업은 지역경제에 중요한 산업

- 대전시의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 11.4%를 차지(건설투자 기준)
- 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 2천여명으로 전체 종사자 중 8.0%를 차지하는 지역경제 중추 산업
- 대전 건설수주액은 최근 전국적 건축수주액의 물량 증가에 불구, 지난 10년간 정체 혹은 하락
- 대전지역내 건축, 토목 및 기타 공종 모두 정체 혹은 하락

[공종별 대전지역 수주액 추이]



대전지역내 건설업체는 지역 물량에 크게 의존

- 대전 소재 건설업체의 지역 내에서 수주 비중은 지난 7년간 평균 33.7%에 불과

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
서울	73.5%	67.9%	72.3%	70.2%	72.8%	72.9%	72.9%
부산	21.6%	20.5%	24.1%	26.0%	28.2%	19.3%	28.6%
대구	30.5%	33.3%	31.1%	29.6%	30.2%	24.4%	32.1%
인천	43.2%	42.0%	44.0%	57.7%	42.1%	37.1%	50.8%
광주	40.1%	40.8%	33.5%	29.0%	38.8%	42.8%	40.3%
대전	24.5%	31.6%	32.0%	41.4%	36.3%	35.4%	34.7%

자료 : 대한건설협회, 한국건설업조사, 한국건설산업연구원(미반영), 김병노 지역건설사업 활성화를 위한 연구 재인용

- 대전소재 건설업체의 역내 수주 의존도는 지난 7년간 평균 0.36으로 타 특·광역시들에 비해 지역 내에서 발주되는 물량에 크게 의존

→ 대전시정을 비롯한 대전지역 내 공공발주자들이 보다 적극적으로 지역건설산업 활성화를 위한 실질적 지원제도의 발굴 필요

38

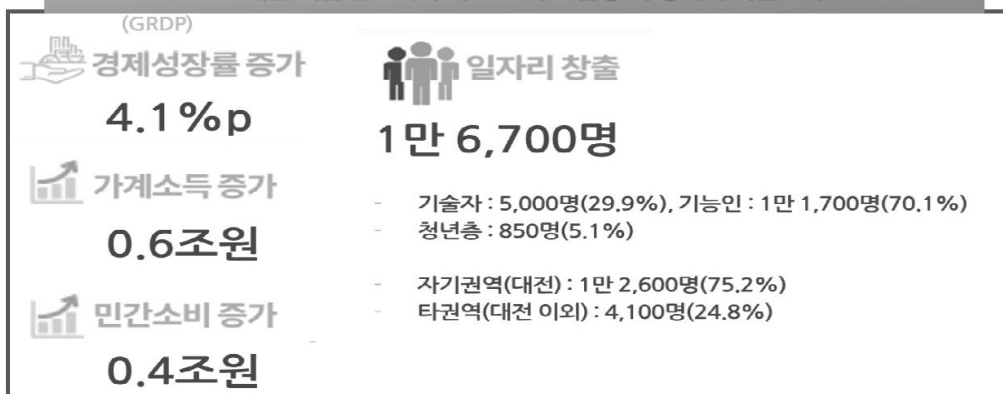
6. 정책과제 및 기대효과

본 연구에서 제안하는 추가적인 8.5조원의 인프라 투자 확대는 지역경제 활성화에 기여

(연평균) 대전 GRDP 증가율 4.1%p ↑, 일자리 1만 6천여개 창출

- 인프라 투자 규모 추정 : 8.5조원(향후 7년간 연평균 1.2조원) 추가 투입시 사회적 취약계층(건설기능인력)의 일자리 보호 및 가계소득 증진에 효과적

대전 핵심 인프라 투자 프로젝트 집행 시 경제적 파급효과



39



