



## 경기도 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, 중앙정부의 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 /



대한교통학회

후원기관 /





## 자 문 단 / 하용환 대한건설협회 경기도회 회장

이현호 경기도의회 기획재정위원회 의원

최종환 경기도의회 건설교통위원회 의원

권영천 경기도의회 건설교통위원회 의원

김규창 경기도의회 건설교통위원회 의원

안용봉 경기도 도시정책과 과장

박상일 경기도 균형발전담당관

조병현 경기도시공사 도시재생 본부장

류시균 경기연구원 북부연구센터

선임연구위원

조영무 경기연구원 북부연구센터 연구위원

김태황 한국건설경제산업학회 회장

김근영 강남대학교 부동산건설학부 교수

변용현 대한건설협회 경기도회 사무처장

## 참여연구진 / CERIK

Construction & Economy Research Institute of Korea

한국건설산업연구원

이홍일 경영금융연구실장

김정주 연구위원

박수진 연구위원

박철한 부연구위원

엄근용 부연구위원

이지혜 부연구위원

홍슬기 연구원

## 대한교통학회

최기주 아주대 교통시스템

공학과 교수

전교석 아주대 교통시스템

공학과 박사

※ 자문단의 직위는 자문회의 개최 시점의 직위임.

## 차 례

요 약(Executive Summary)	i
제1장 연구의 목적 및 기대효과	1
1. 지역발전과 인프라	1
2. 연구의 배경과 목적	4
(1) 인프라 예산감축의 문제	4
(2) 인프라 노후화와 재투자수요의 도래	6
(3) 연구의 목적	7
3. 연구 범위5 및 구성	9
(1) 연구의 범위	9
(2) 연구보고서의 구성	10
제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설	13
1. 경기도 일반현황	13
(1) 경기도 개황	13
(2) 사회여건 변화	15
(3) 지역 경제 동향	18
(4) 통근·통학 여건	31
2. 지역경제 성장과 인프라	33
(1) 인프라 투자의 경제성장 기여도	33
(2) 인프라 투자의 경제 파급효과 분석	38
(3) 경제성장을 위한 인프라의 필요성	39
3. 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라	42
(1) 주민행복과 삶의 질	42
(2) 경기도민의 행복과 삶의 질 수준	46
(3) 주민행복과 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자의 필요성	53
제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례	61
1. 국가별 인프라 추진 정책 동향	61



(1) 국가별 인프라 투자 추이	61
(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향	67
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례	79
(1) 미국	79
(2) 프랑스	94
(3) 독일 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트	100
(4) 영국	102
(5) 아일랜드 더블린	105
(6) 벨기에	107
(7) 일본	112
(8) 싱가포르	117
3. 요약 및 시사점	120
(1) 요약	120
(2) 시사점	121
 제4장 지역 인프라 실태 진단	 123
1. 교통·물류시설 부문	123
(1) 자동차 등록대수 변화 추이	123
(2) 도로시설	125
(3) 철도 및 지하철	130
(4) 항만	132
2. 산업·경제 시설 부문	133
(1) 사업체 및 종사자 수	133
(2) 산업별 사업체수 및 종사자수	134
(3) 산업단지 현황	135
3. 환경시설 부문	138
(1) 하수 및 분뇨 발생량	138
(2) 하수 및 분뇨 처리시설	140
(3) 하수관거	141
(4) 상수도	143

4. 교육·의료·복지시설 부문	147
(1) 교육시설	147
(2) 의료시설	151
(3) 복지시설	152
5. 문화·관광·체육시설 부문	155
(1) 문화시설	155
(2) 관광시설	156
(3) 체육시설	158
6. 도시·생활환경시설 부문	159
(1) 도시	159
(2) 생활환경시설	161
7. 안전시설부문	165
(1) 치안시설	165
(2) 안전시설	167
8. 시설물 노후화	169
(1) 경기도 도시쇠퇴 현황	169
(2) 교통·물류시설	173
(3) 산업·경제시설 : 산업단지	178
(4) 환경시설	179
(5) 교육·의료·복지시설	185
(6) 도시·생활환경시설	187
9. 소결	192
(1) 검토의 요약	192
(2) 검토의 종합	197
<b>제5장 지역인프라 투자 정책 진단</b>	<b>199</b>
1. 경기도 인프라 예산 분석	199
(1) 경기도 총지출 예산	199
(2) 경기도 부문별 지출 예산	200
(3) 시도별 지역 예산 비교	212





(4) 향후 경기도 인프라 투자 전망	213
2. 경기도 인프라 정책 현안	215
(1) 경기도종합계획 2012-2020	215
(2) 도정 업무계획 개요	217
(3) 일자리 현안 해결을 위한 인프라 확충 계획	219
(4) 안전 현안 해결을 위한 인프라 확충 계획	221
(5) 행복 현안 해결을 위한 인프라 확충 계획	223
(6) 경기북부 통일미래 중심도시 진화	227
3. 경기도 인프라 투자 정책의 시사점	231
(1) 경기도 정책의 인프라 투자 지향점	231
(2) 경기도 예산의 인프라 투자	232
 제6장 지역민 설문조사 및 인프라 투자 추진 방향 설정	235
1. 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향	235
(1) 설문조사 개요	235
(2) 경기도 인프라 만족도 평가	236
(3) 경기도 인프라 수요	242
(4) 시사점	246
2. 경기도 인프라 투자 기본 방향	248
 제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴	253
1. 경기도 현안 극복을 위한 인프라 투자 방향	253
2. 핵심 사업 선정	254
(1) 핵심 사업 선정 방법	254
(2) 핵심 사업 선정 결과	255
3. 인프라 투자 방향 부합 핵심 사업	256
4. 인프라 투자방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례	260
(1) 하나의 경기도, 이동성의 확보	260
(2) 친환경 발전기반 확대	266
(3) NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전	271

(4) 생활 재해·재난 뇌관 해결	279
(5) 경기도 속의 오지 개선	284
(6) 선제적 방재·안전 확충	291
5. 인프라 유형별 핵심 사업 목록	293
(1) 교통물류 부문	294
(2) 산업경제 부문	295
(3) 환경시설 부문	295
(4) 교육·의료·복지 부문	296
(5) 문화·관광·체육시설 부문	296
(6) 도시 및 생활환경 부문	296
 제8장 정책과제 및 시사점	297
1. 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제	297
2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언	305
(1) 적정 수준의 인프라 투자자원 확보	305
(2) 인프라 투자계획 수립 및 실행조직 보완	315
(3) 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축	317
(4) 도심재생사업의 실효성 있는 추진	320
(5) 지역 건설산업의 경쟁력 강화를 위한 제도개선	321
 참고문헌	323
 부록 1. 설문지	327
 부록 2. 세미나 발표자료	333



## 표 차례

표 1-1	지역발전 설정지표 사례	1
표 1-2	지속가능한 도시발전의 개념과 요소	2
표 1-3	우리나라의 시기별 인프라 투자전략	3
표 1-4	내진보강 기본계획 1단계 추진실적(2015년 12월말 기준)	9
표 2-1	전국 및 경기도 5년 간 인구 추계	13
표 2-2	경기도 지방지표	14
표 2-3	경기도 잠재 경제성장률 전망	20
표 2-4	경기도 각종 개발제한 규제 면적 현황	21
표 2-5	경기도 남부와 북부의 GRDP 편차 비교	22
표 2-6	2016년 산업별 생산 비중	23
표 2-7	산업별 생산 비중 변화 추이	24
표 2-8	경기지역 제조업 금액 및 구성 비중 변화 추이	25
표 2-9	경기도 지식산업단지 현황	26
표 2-10	지역별 1인당 인프라 자본	34
표 2-11	지역별 1인당 GRDP	35
표 2-12	지역별 성장기여도	36
표 2-13	인프라 투입 증가율과 GRDP 증가율의 관계	38
표 2-14	삶의 질 결정요인에 대한 선행연구 사례	43
표 2-15	시·군별 삶의 질 결정요인에 대한 경기도민의 만족도 수준	46
표 3-1	독일의 SOC 예산 규모	64
표 3-2	독일의 부문별 SOC 배분 현황	64
표 3-3	호주의 인프라 투자 규모	65
표 3-4	호주의 교통 부문별 투자 규모	66
표 3-5	일본의 SOC 예산 규모	67
표 3-6	일본의 부문별 SOC 예산	67
표 3-7	미국 부문별 정부 예산 계획	68
표 3-8	영국 2016~17년 분야별 인프라 프로그램과 규모	72
표 3-9	FTIP 2030의 목표 및 세부 전략	74
표 3-10	FTIP 2030의 교통 분야별 투자 계획	75

표 3-11 호주의 인프라 투자 계획	78
표 3-12 각 지구별 특징	103
표 3-13 브뤼셀 도시 재생 관련 기관	110
표 3-14 Remourban 도시재생 프로젝트 도시	111
표 3-15 동경시 도시재생사업 추진 사례	114
표 3-16 싱가포르 건설산업 예측(2017~22)	118
표 4-1 경기도 자동차 등록대수 추이	123
표 4-2 시군별 자동차 등록대수	124
표 4-3 시도별 도로보급률(2016)	125
표 4-4 경기도 국토계수당 도로보급률 추이	126
표 4-5 경기도 남부, 북부의 도로보급률(2016)	126
표 4-6 시군별 도로 포장률 비교	127
표 4-7 시군별 도로 밀도	128
표 4-8 시군별 터널 위치 현황	129
표 4-9 경기도 역사 수 및 시군구별 보유 현황	130
표 4-10 시군구별 노선 보유 현황	131
표 4-11 항만 물동량 처리 실적	132
표 4-12 사업체 및 종사자 수	133
표 4-13 산업별 사업체 및 종사자수	134
표 4-14 경기도 내 산업단지 현황	135
표 4-15 시군구별 하수 및 분뇨 발생량	139
표 4-16 시군구별 하수 및 분뇨 처리량	140
표 4-17 하수도 인구 및 보급률	141
표 4-18 시군별 하수관거 달성률	142
표 4-19 시군구별 상수도 보급률	143
표 4-20 시군별 상수도 연장	144
표 4-21 시군별 단위면적당 상수도관 연장	146
표 4-22 경기도 학교 현황(2016)	147
표 4-23 경기도 유치원 현황(2016)	149
표 4-24 경기도 초등학교 현황(2016)	150



표 4-25 경기도 의료기관 현황(2016)	151
표 4-26 경기도 노인여가복지시설 현황(2016)	152
표 4-27 경기도 노인의료복지시설 현황(2016)	153
표 4-28 경기도 여성복지시설 현황(2016)	154
표 4-29 경기도 공공도서관 현황(2016)	155
표 4-30 경기도 공공공연장 현황(2016)	155
표 4-31 경기도 지정(법정) 관광지 방문객수(2016)	156
표 4-32 경기도 관광지 방문객 수(2016)	156
표 4-33 경기도 관광호텔 현황(2016)	157
표 4-34 경기도 체육시설 현황(2016)	158
표 4-35 경기도 주택보급률(2014)	159
표 4-36 경기도 아파트 건립 추이	160
표 4-37 경기도 공원 현황(2016)	161
표 4-38 경기도 시설녹지 현황(2016)	164
표 4-39 경기도 범죄발생 및 검거 현황(2016)	165
표 4-40 경기도 경찰관서 현황(2016)	166
표 4-41 경기도 화재발생 현황(2016)	167
표 4-42 경기도 소방관서 현황(2016)	168
표 4-43 도시쇠퇴지역 진단 기준	169
표 4-44 시도별 도시쇠퇴지역 현황(2016)	170
표 4-45 경기도 시군별 도시쇠퇴지역 현황(2016)	171
표 4-46 경기도 시군별 노후건축물 현황	172
표 4-47 경기도 경년별 교량 현황	175
표 4-48 경기도 교량의 안전 등급 현황	175
표 4-49 경기도 교량 붕괴 및 사고 사례	175
표 4-50 경기도 경년별 터널 현황	176
표 4-51 경기도 준공 후 30년 이상 터널	176
표 4-52 경기도 경년별 역사 현황	177
표 4-53 경기도 준공 후 30년 이상 역사	177
표 4-54 경기도 산업단지 사고 발생 현황	178

표 4-55 경기도 상수관로 경년별 현황	179
표 4-56 경기도 하수관 경년별 현황	180
표 4-57 경기도 정수 및 하수처리시설 경년별 현황	181
표 4-58 경기도 준공 후 30년 이상 하수처리장	181
표 4-59 경기도 준공 후 30년 이상 정수 및 취수시설	182
표 4-60 경기도 준공 후 30년 이상 저수지, 배수지	185
표 4-61 경기도 경년별 노인 관련 시설 현황	187
표 4-62 경기도 준공 후 50년 이상 경로당	187
표 4-62 경기도 경년별 공원 현황	189
표 4-63 경기도 경년별 전통시장 현황	189
표 4-64 경기도 경년별 지역특화거리 현황	191
표 4-63 경기도 교통·물류시설 하위 시군	192
표 4-64 경기도 산업·경제시설 하위 시군	193
표 4-65 경기도 환경시설 하위 시군	193
표 4-66 경기도 교육·의료·복지시설 하위 시군	194
표 4-67 경기도 문화·관광·체육시설 하위 시군	194
표 4-68 경기도 도시·생활환경시설 하위 시군	195
표 4-69 경기도 화재발생 상하위 시군	195
표 4-70 경기도 노후화시설	196
표 5-1 환경 세부예산 편성 추이(2008~17)	210
표 5-2 2017년 중기지방재정계획 분야별 자원배분	214
표 5-3 수송 및 교통부문 중기지방재정계획	214
표 5-4 경기도의 공간구조 중심지 체계, 거점, 발전축	216
표 5-5 2018년 경기도 업무계획상 인프라 관련 과제	218
표 5-6 경기도 인프라 관련 과제의 투자 지향점	231
표 5-7 경기도 인프라 관련 과제의 기대 효과	232
표 6-1 지역별 설문조사 응답자 비중	236
표 6-2 인프라 시설물별 중요도/만족도/노후도/투자수요 응답결과지역별 설문조사 응답자 비중	247
표 6-3 경기도 5대 신도시 입주시기	249



표 6-4	경기도 상수도 관련 민원 실태(2016)	249
표 6-5	수도권 혼잡비용	250
표 7-1	경기도 인프라 주요 현안 및 투자 방향	253
표 7-2	핵심 사업 선정 평가 기준	254
표 7-3	경기도 검토 사업과 핵심 사업	255
표 7-4	경기도 인프라 투자 방향 부합 핵심 사업	256
표 8-1	인프라 투자 핵심사업군과 사업비	298
표 8-2	노후시설 재투자 및 개량 수요 사업	302
표 8-3	2016년 서울 소재 업체의 타지역 공사 점유 비중	305
표 8-4	국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산	306
표 8-5	용인시 삼가~대춘 구간 국도대체 우회도로 사례	308
표 8-6	2015년 특별교부세 교부대상 및 재원규모	309
표 8-7	2016년 제1차 지방재정 중앙 투자심사 중 주요결과	310
표 8-8	경기도 지방채무 현황	311
표 8-9	경기도 지방채발행 한도액 및 발행액	312
표 8-10	서울, 부산, 전남, 대구 4개 광역 지자체의 조례 특징	319
표 8-11	도시재생사업의 유형	320
표 8-12	고용노동부 선정 강소기업 지원내용	321

## 그림차례

그림 1-1	우리나라의 과거 SOC예산 추이(2004~18)	4
그림 1-2	중기국가재정운용계획상 정부 SOC예산 추이	5
그림 1-3	우리나라의 1시간 이상 통근 인구 비율	6
그림 1-4	연구의 범위	9
그림 1-5	연구 보고서의 구성	10
그림 2-1	2015년 지역별 인구	16
그림 2-2	경기도 추계인구	16
그림 2-3	2015년 지역별 65세 이상 고령 인구 규모	17
그림 2-4	2015년 지역별 65세 이상 고령 인구 비중	17
그림 2-5	65세 이상 고령 인구 전망	18
그림 2-6	시도별 GRDP(2016년)	19
그림 2-7	경기도 GRDP 성장률 추이	19
그림 2-8	2016년 시도별 1인당 GRDP	20
그림 2-9	경기도 1인당 GRDP 추이(1995~16)	21
그림 2-10	2016년 국내 제조업 생산 중 지역별 비중	24
그림 2-11	2017년 시도별 고용률	27
그림 2-12	경기도 고용률 추이(2000~17)	27
그림 2-13	2017년 시도별 경기도 실업률	28
그림 2-14	경기도 실업률 추이(2000~17)	28
그림 2-15	2017년 시도별 청년 실업률	29
그림 2-16	경기도 청년 실업률 추이(2000~17)	29
그림 2-17	전국과 경기도의 산업별 취업 분포 비교	30
그림 2-18	경기도의 2005년과 2017년 산업별 취업 분포 비교	30
그림 2-19	OECD 국가별 평균 통근시간 비교	31
그림 2-20	지역별 통근통학 소요시간	31
그림 2-21	수도권 교통축별 소요시간	32
그림 2-22	경기도 연령별 통근통학 분포	32
그림 2-23	1인당 GRDP와 인프라 자본의 상관관계	33
그림 2-24	지역별 시기별 인프라 자본의 성장기여율	37





그림 2-25 지역별 시기별 인프라 자본의 한계생산성	37
그림 2-26 인프라와 지역경제성장의 연관성	40
그림 2-27 시설 종류별 지역경제성장 연관성	40
그림 2-28 주민행복과 삶의 질	42
그림 2-29 삶의 질 결정요인에 대한 경기도민의 만족도 수준	45
그림 2-30 국민 '여가시간' 추이	47
그림 2-31 시도별 행복수준	48
그림 2-32 연령별 행복수준 조사결과	48
그림 2-33 삶의 질 향상을 위한 행동과 투자시간	49
그림 2-34 주거이동 의향 조사	50
그림 2-35 당면한 교통문제 조사결과	50
그림 2-36 대중교통 노선 및 운행횟수 부족	51
그림 2-37 교통수단별 만족도	51
그림 2-38 장거리 통근통학으로 느끼는 비용	52
그림 2-39 장거리 통근통학으로 느끼는 일상생활	53
그림 2-40 공공서비스가 삶의 질을 통하여 행복수준에 미치는 영향 연구	54
그림 2-41 구조모형 분석결과 요약 및 도시	55
그림 2-42 주민행복과 삶의 질 그리고 인프라	56
그림 2-43 필요 인프라 시설 mapping	59
그림 3-1 미국의 총지출 대비 SOC 투자 규모	62
그림 3-2 미국의 부문별 SOC 자원 배분	62
그림 3-3 영국의 부문별 SOC 자원배분 현황	63
그림 3-4 호주의 인프라 분야별 기성 추이	66
그림 3-5 영국 2016~21년까지의 부문별 인프라 투자 계획	71
그림 3-6 영국 2020~21년까지 경제적 인프라와 사회적 인프라에 대한 투자 비중	73
그림 3-7 FTIP의 예산 배분	75
그림 3-8 Sound Transit(시애틀 시 전철 시스템)의 미래 계획	86
그림 3-9 벨트라인 프로젝트	89
그림 3-10 실리콘밸리 내 고용, 인구 및 주택공급 증가율	91
그림 3-11 실리콘밸리 교통 정체 상승분	91

그림 3-12 LA의 향후 40년간 지하철 및 고속도로 건설과 투자 계획	92
그림 3-13 'Measure M'의 인프라	93
그림 3-14 마세나 남부 재개발 지역	95
그림 3-15 Zac Clichy-Batignolles 재개발 사업	97
그림 3-16 BAT	98
그림 3-17 개발 완료 후 그랑모또 휴양지 풍경	100
그림 3-18 독일 철도 프로젝트 사업별 예산 조달 현황	101
그림 3-19 Stuttgart 21 도심지 개발 계획	102
그림 3-20 개발 전후의 워핑 지구 광경	104
그림 3-21 영국 세인트오스텔시의 에덴 프로젝트	105
그림 3-22 더블린 디지털 허브 내 집적한 우수 글로벌 기업	107
그림 3-23 브뤼셀 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR) 현황도	109
그림 3-24 오테마치지구 재생 1-1개발사업 구역	115
그림 3-25 도쿄 미드타운 전경	115
그림 3-26 토라노몬 힐즈 전체 구역 개념도 및 재생 개념	116
그림 3-27 오모테산도힐즈 전경	117
그림 3-28 싱가포르 건설 산업 가치와 성장률 예측	119
그림 4-1 시군별 자동차 등록대수 비교	124
그림 4-2 주요 산업 사업체 및 종사자수	134
그림 4-3 경기도 남북부 하수 및 분뇨 발생량 비교	138
그림 4-4 경기도 교육시설별 학교 및 학생수 비중	148
그림 4-5 경기도 유형별 범죄발생 비율	165
그림 4-6 2014년 경기도 시군별 포트홀 발생 현황	174
그림 4-7 경기도 경년별 교량 비중	174
그림 4-8 경기도 경년별 터널 비중	176
그림 4-9 경기도 경년별 역사 비중	177
그림 4-10 경기도 경년별 산업단지 비중	178
그림 4-11 안전사고 사각지대의 반월·시화 단지	178
그림 4-12 경기도 상수관로 용도별 누수발생 비중	179
그림 4-13 경기도 지반 함몰 사례	180



그림 4-14 경기도 경년별 정수 및 하수처리시설 비중	181
그림 4-15 태풍 및 집중호우로 인한 경기도 인명피해 및 피해액 현황	184
그림 4-16 경기도 침수 피해 현황	184
그림 4-17 학교시설 노후화로 인한 피해 현황	186
그림 4-18 경기도 경년별 노인복지시설 비중	186
그림 4-19 경기도 30년 이상 노후주택 비율(2014년 기준)	188
그림 4-20 경기도 경년별 전통시장 비중	190
그림 4-21 경기도 경년별 지역특화거리 비중	191
그림 5-1 경기도 예산 추이	199
그림 5-2 경기도 부문별 예산배분 비중추이(2008~17)	200
그림 5-3 경기도 SOC예산 추이(2009~17)	201
그림 5-4 경기도 1인당 SOC예산 추이(2008~17)	201
그림 5-5 경기도 국토계수당 SOC예산 추이(2008~16)	202
그림 5-6 경기도 SOC예산 비중 추이(2008~17)	202
그림 5-7 경기도 사회복지 예산 비중 추이(2008~17)	203
그림 5-8 수송 및 교통 예산(2009~17)	203
그림 5-9 1인당 수송 및 교통 예산(2008~17)	204
그림 5-10 국토계수당 수송 및 교통 예산(2008~16)	204
그림 5-11 국토 및 지역개발 예산(2009~17)	205
그림 5-12 1인당 국토 및 지역개발 예산(2008~17)	205
그림 5-13 국토계수당 국토 및 지역개발 예산(2008~16)	206
그림 5-14 도로부문 예산 편성 추이(2009~17)	206
그림 5-15 도시철도부문 예산 편성 추이(2009~17)	207
그림 5-16 해운·항만부문 예산 편성 추이(2009~17)	207
그림 5-17 대중교통·물류부문 예산 편성 추이(2009~17)	208
그림 5-18 수자원부문 예산 편성 추이(2009~17)	208
그림 5-19 지역 및 도시부문 예산 편성 추이(2009~17)	209
그림 5-20 산업단지부문 예산 편성 추이(2009~17)	209
그림 5-21 환경부문 예산 편성 추이(2009~17)	210
그림 5-22 문화·관광부문 예산 편성 추이(2009~17)	211

그림 5-23 주택부문 예산 편성 추이(2009~17)	211
그림 5-24 2017년 시도별 SOC 예산	212
그림 5-25 2017년 시도별 SOC 예산 비중	212
그림 5-26 지역별 1인당 SOC 예산 변화	213
그림 5-27 경기도의 미래발전을 위한 패러다임 전환정책 정립	215
그림 5-28 수도권과 경기도의 공간구조 형성전략 구상도	216
그림 5-29 판교제로시티(좌측) 및 제로셔틀(우측)	219
그림 5-30 주차장(좌측) 및 주택(우측) 태양광	221
그림 5-31 재난안전종합체험관 조감도(좌측) 및 구성도(지하1층, 우측)	222
그림 5-32 20년 경과 아연도 강관	223
그림 5-33 경기북부 장애인복지 종합지원센터 사업개요	225
그림 5-34 반려동물테마파크(좌측) 및 에코팜랜드(우측)	226
그림 5-35 축령산 숲길(좌측), 잣향기푸른숲 숲체험(가운데), 축령산자연휴양림(우측)	226
그림 5-36 「세계정원 경기가든」 조성 계획	226
그림 5-37 미군 반환공여지 개발 사례	227
그림 5-38 경기 북부 5대 핵심도로 개요	228
그림 5-39 K-컬처벨리	230
그림 5-40 방송영상밸리	230
그림 6-1 설문조사 개요(성별, 연령별)	235
그림 6-2 시군별 인프라 시설의 전반적인 성능 수준 평가(1)	236
그림 6-3 시군별 인프라 시설의 전반적인 성능 수준 평가(2)	237
그림 6-4 시군별 인프라 시설 수준의 지역경쟁력과의 관계	237
그림 6-5 시설유형별 인프라 시설 수준의 지역경쟁력과의 관계	238
그림 6-6 시군별 삶의 질 향상을 위한 현재의 만족도 수준(평균)	238
그림 6-7 분야별 시군별 현재 만족도	239
그림 6-8 거주지역의 삶의 질(또는 행복수준) 향상을 위한 분야별 현재 만족도	240
그림 6-9 삶의 질 향상을 위한 세부 시설물별 만족도	241
그림 6-10 삶의 질 향상을 위한 세부 시설물별 안전 수준(노후도)	241
그림 6-11 경기도 지역 인프라 시설의 현행 투자 수준 평가	242



그림 6-12 경기도 지역 인프라 시설의 시설물별 투자 수준 평가	243
그림 6-13 지역별 주요 인프라 시설 관련 정책 평가(1)	243
그림 6-14 지역별 주요 인프라 시설 관련 정책 평가(2)	244
그림 6-15 이전적지 활용방안(1, 2순위)	245
그림 6-16 인프라 시설물을 위한 사업 추진시 제원 확보 방안	245
그림 6-17 인프라 시설물별 중요도/만족도/노후도/투자수요 응답결과	247
그림 8-1 경기지역 종합건설업 공사의 발주자별 기성 추이	299
그림 8-2 2016년 지역별 역내 공사 중 자გი지역 소재 업체 수주 비중	304
그림 8-3 경기지역 공사 중 경기 소재 업체 수주 및 기성 비중	304
그림 8-4 지자체 국고보조사업 및 자체사업 비중	309
그림 8-5 민간투자사업의 총 투자비 및 사업 건수 추이	314
그림 8-6 공공투자사업 추진절차(서울시 사례)	316



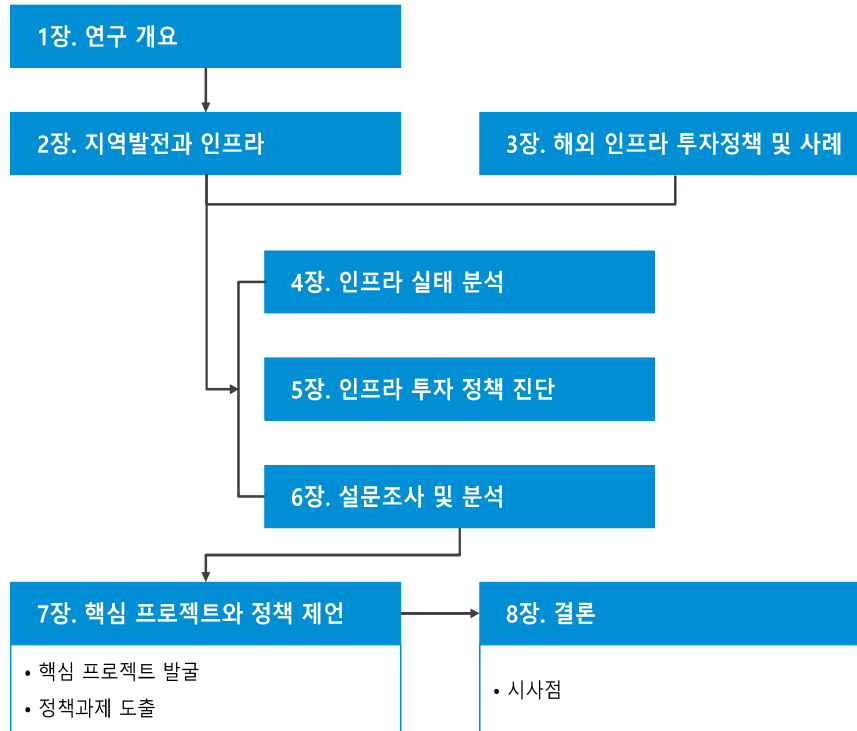
## 요 약(Executive Summary)

---

### Part 1 : 연구의 배경 및 개요

- 정부는 2018년 SOC 예산을 2017년 22.1조원보다 20% 축소된 17.7조원으로 제출, 국회는 19.0조원(전년 대비 14.0% 감소)으로 최종 확정하였으나, 향후에도 지속적으로 축소 계획
  - SOC 투자의 과도한 축소는 경제성장 기반을 약화시킬 뿐 아니라, 일자리 창출과 주민 삶의 질에 부정적 영향을 미침.
  - 특히, 사회기반시설의 급속한 노후화로 우리가 지금까지 경험하지 못한 규모로 재투자과 개량투자 수요가 도래할 것으로 예상됨.
- 따라서, 본 연구는 경기도 주민이 체감하는 인프라 투자수요를 조사하고 실효성 있는 투자방향을 제시하는 것을 목적으로 함.
- 본 과제의 효과적인 수행을 위하여 한국건설산업연구원은 교통학회 및 경기연구원과 협력하여 인프라 실태 파악, 투자수요 진단, 핵심 투자사업에 대한 분석을 수행함.

### <연구 보고서의 구성>

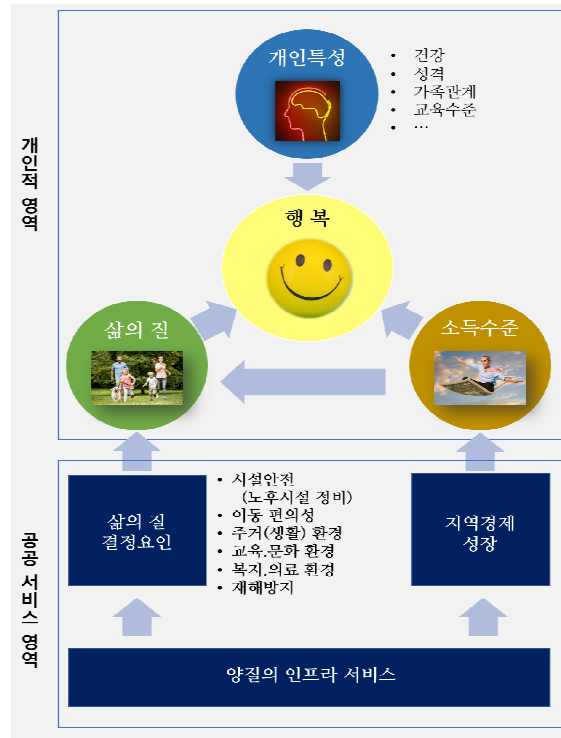


## Part 2 : 지역발전 및 주민행복과 인프라

- UN의 세계행복보고서(2014~2016년)에서 한국의 행복지수는 55위이고, 서울대 행정대학원 조사(2014년)에서 경기도민의 행복수준은 17개 광역단체 중 14위로 평가됨. 경기도민의 행복도는 매우 낮은 수준임.
- 성장회계(Growth accounting)모형을 바탕으로 한 연구 결과, 경기도는 지역내총생산(GRDP) 증가율을 더 향상시키기 위하여 인프라 자본 투입 증가율을 더 높일 필요가 있는 것으로 분석됨.
  - 경기도의 1인당 GRDP는 29.5백만원으로 전국 평균(31.9백만원)보다 낮은 수준이며, 1995년 이후 평균과의 격차는 지속적으로 증가됨.
  - 평균 실업률은 3.9%로 전국(3.7%)보다 높은 편이고, 특히 청년 실업률은 10.5%(평균 9.8%)로 17개 광역단체 중 3번째로 높음.
  - 국회예산정책처, KDI, 현대경제연구원, 경기연구원 등은 수도권에 높은 규제, 지가 상승, 저출산과 고령화 등으로 경기도의 잠재 경제성장률이 지속적으로 하락할 것으로 예측함.



## <주민 행복과 삶의 질 그리고 인프라>



- 설문조사 결과, 경기도 주민은 삶의 질 결정 요소들 중 ‘시설물 안전(노후 시설물 정비)’ 부문에서 가장 만족도가 낮은 것으로 나타남.
- 노후인프라 개량과 안전도 향상 등 새로운 인프라 투자 전략이 경기도 주민들의 삶의 질과 행복수준 증진을 위해 효과적일 수 있다는 점을 시사함.

### Part 3 : 지역 인프라 실태 진단

#### [지역간 불균형 심화]

- 경기도 내 31개 시·군별로 산업 및 경제시설(지역 내 사업체) 수 비교 결과, 최상위와 최하위의 차이는 20 배, 1인당 GRDP 차이는 3배임.
- 도로시설 수준은 연천군, 철도 및 지하철 접근성은 경기 남동부가 열악함.
- 교육시설(학급당 또는 학교당 인원)에서도 지역 간 높은 편차가 존재함.

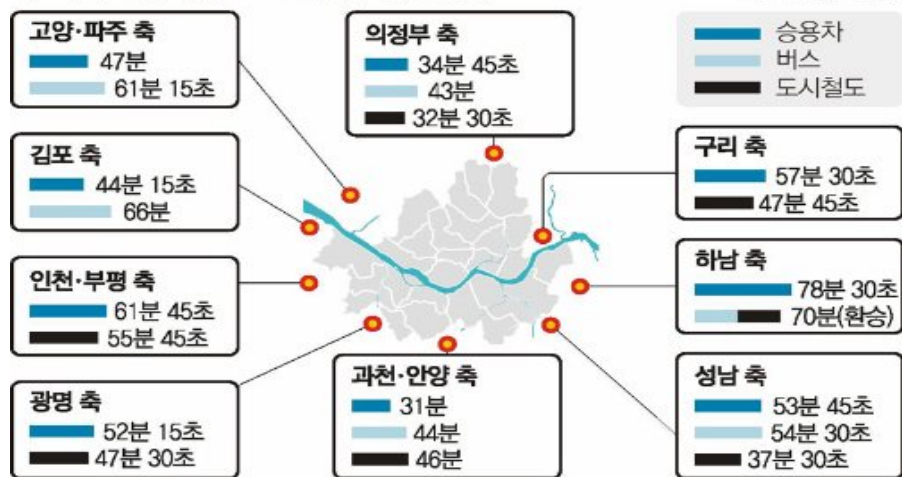
- 경기 남부 도시들(오산시, 화성시, 용인시, 수원시, 김포시)에서 과밀

- 문화·관광·체육시설은 파주시와 가평군, 그리고 경기 남부에서는 김포시, 의왕시, 구리시가 열악함.

### [광역 및 지역 내 교통체계 개선 시급]

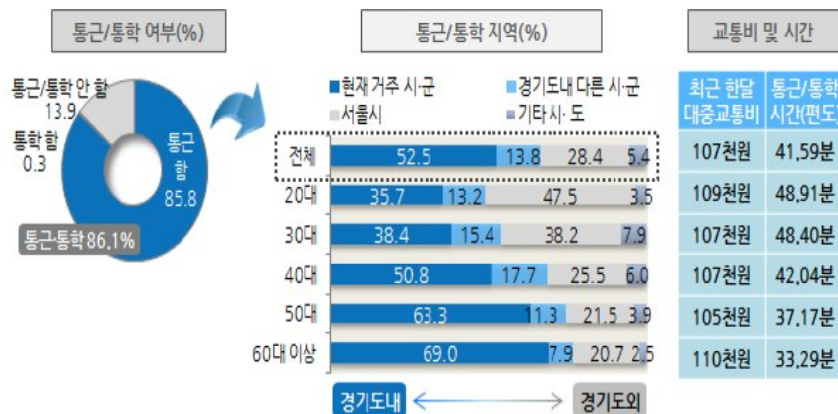
- 경기도민의 평균 통근·통학 소요시간은 72.4분(왕복 기준)으로 전국 평균인 61.8분보다 월등히 높은 수준
- 서울과 타 시·도 통근·통학자의 비율이 42.2%나 되며, 이들의 평균 통근·통학 시간은 166분(왕복 기준)에 이름.

<수도권 교통축별 소요 시간(출퇴근 평균)>



자료 : 교통안전공단.

<경기도 연령별 통근·통학 분포>



## [시설물의 노후화]

- 경기도 노후시설 진단 결과, 다음과 같은 분야에서 개량 및 재투자가 시급한 것으로 파악되었으며, 이는 지속적으로 급증할 것으로 전망됨.

### <경기도 노후화 시설>

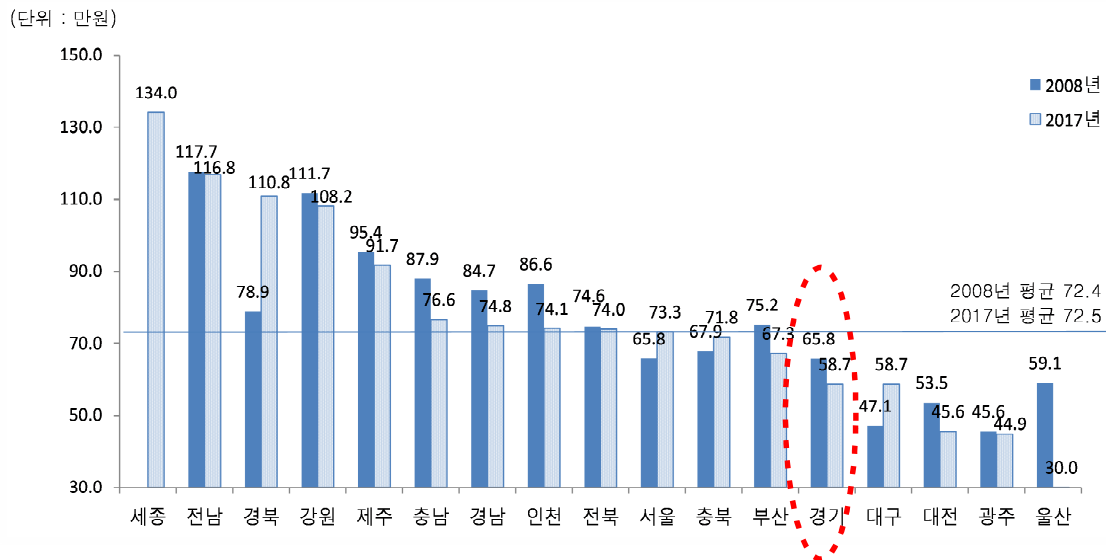
프로젝트	주요 내용
노후 하수도시설 정비 및 성능개선사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후 하수관로 정비</li> <li>·지반침하 지역 우선정비</li> <li>·구조적 이상에 대한 종합 정비</li> <li>·통수능 부족 관거 증설</li> <li>·최소유속 부족관거 개량</li> <li>·노후 하수처리장 개량 및 증설</li> </ul>
노후 상수도시설 정비 및 성능개선사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·교체 후 내용년수 25년 경과 상수관로 정비</li> <li>·미교체 노후 상수관로 정비</li> </ul>
침수저감시설 확충사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후 우수관로 유지관리</li> <li>·빗물처리시설 신/증설</li> <li>·노후 빗물펌프장 용량 확대 및 노후화 개선</li> </ul>
주민 밀착형 생활도로 정비사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·생활도로의 정비</li> <li>·불량 비탈길 및 노후계단 정비 사업 등</li> <li>·포트홀 발생 도로 정비</li> </ul>
터널 성능개량사업	·노후화에 따른 침하, 붕괴 등의 우려가 있는 터널 정비
교량 성능개량사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후화에 따른 단차발생, 붕괴 등의 우려가 있는 교량 정비</li> <li>·노후 교량의 내진보강</li> </ul>
노후 및 혼잡 철도/지하철 역사 성능개선사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후 역사 개량 및 증설</li> <li>·승강장 및 내부 계단 폭원 확충</li> <li>·역사 내 소방시설 확충</li> <li>·에너지 효율성 제고</li> </ul>
철도/지하철 내진보강/노후개선 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후시설 개량사업</li> <li>·내진보강 사업</li> </ul>
도로 종합 성능개선사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·저등급 구간 종합 정비</li> <li>·평탄성 불량 다발 구간 정비 등</li> </ul>
노후 산업단지 정비사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후 산업단지 보수 및 증설</li> <li>·기반시설 확충, 주변 지역과 연계 정비</li> </ul>
그린스쿨(안전+건강) 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노후 학교시설 보수 및 신축</li> <li>·구조물 보수 및 내진성능 보강</li> <li>·친환경 실내외 환경 개선</li> </ul>
노인복지시설 개선사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·노인복지시설 : 경로당, 노인여가복지시설, 노인의료복지시설, 노인주거복지시설, 재가노인복지시설, 치매센터</li> <li>·노인친화 복지시설 개량 및 확충</li> </ul>
주거환경(공동주택) 개선사업	·(활성단층 관통지역 내)아파트단지 내진보강
도시공원 개선사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·안전 위해 가능성 있는 도시공원에 대하여 정비 실시</li> <li>·도시 미관 훼손 공원에 대한 정비 실시</li> </ul>
전통시장 개선 및 종합방재사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>·시장별 맞춤형 종합방재사업</li> <li>·내화성능 향상, 소방차 진입 곤란 도로정비</li> </ul>

## Part 4 : 지역 인프라 투자 정책 진단

### [경기도 인프라 예산 분석]

- 경기도 총예산 규모는 16개 시·도 중 가장 크지만, 1인당 SOC 예산은 도 지역 중 최하위 수준임.
  - 2017년 경기도 1인당 SOC 예산은 58.7만원으로 16개 시·도 평균인 72.5만원을 하회함.
- 경기도 전체 예산은 2010년 33조 6,983억원에서 2017년 50조 5,498억원 수준으로 증가하였으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문 예산 비중은 2008년 23.6%에서 2017년 14.9%까지 감소함.
  - 향후에도 경기도 중기지방재정계획상의 인프라 부문 투자 비중은 다른 부문에 비해 낮은 증가세가 유지될 전망이다.

<지역별 1인당 SOC 예산 변화>



- 경기도 전체 예산은 2010년 33조 6,983억원에서 2017년 50조 5,498억원 수준으로 증가하였으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문 예산 비중은 2008년 23.6%에서 2017년 14.9%까지 감소함.
  - 향후에도 경기도 중기지방재정계획 상의 인프라 부문 투자 비중은 다른 부문에 비해 낮은 증가세가 유지될 전망이다.

### [경기도 정책방향과 인프라]

- 「경기도 종합계획 2012-2020」은 경기도의 새로운 지역발전 패러다임으로 성장잠재력 확충, 인적 자원과

과학기술 중심의 성장전략, 광역 인프라 혁신, 복지·문화·교육·환경의 혁신이 결합된 구조를 지향

- 「2018년 경기도 도정업무계획」의 5개 현안 중 4대 현안(일자리, 생명과 안전, 경기도민 행복, 균형발전을 통한 통일미래 대비)에서 인프라 확충 및 개선이 기본적인 필요조건임.

#### 〈경기도 인프라 관련 과제의 투자 지향점〉

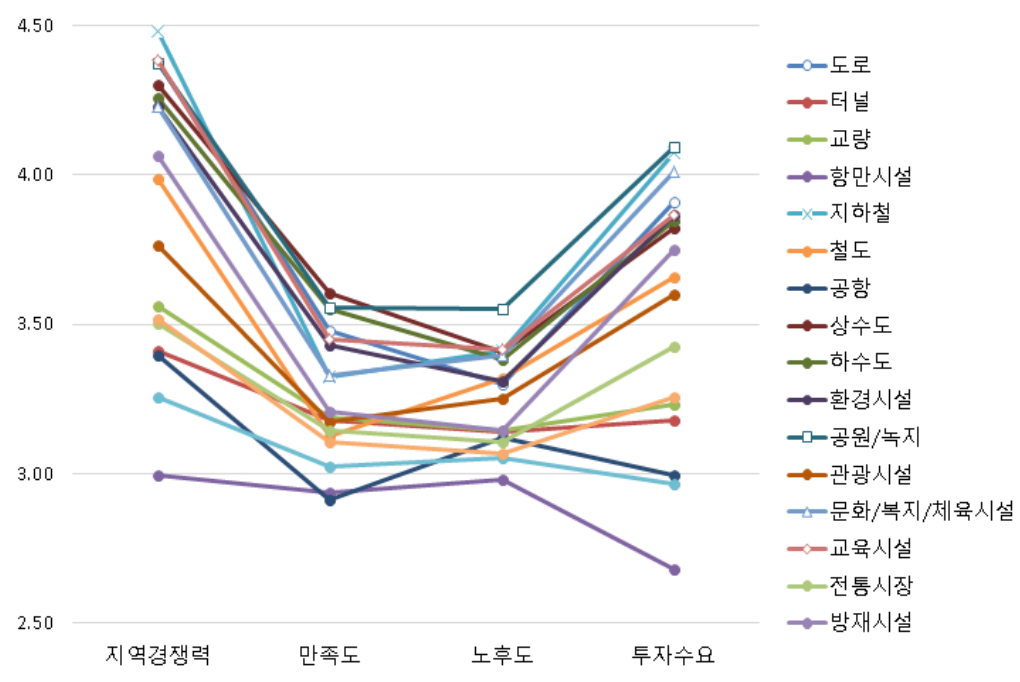
구분	현안	과제
인프라 확충 필수 과제	일자리, 경제발전	4차 산업혁명 선도 혁신 생태계 구축
	경기도민 행복	저출산과 주거소의 해결하는 주거복지
		도심 속 힐링공간 조성
	경기북부 개발 및 균형발전	북부지역 산업기반 조성 균형발전을 위한 교통인프라 확충
인프라 개선 필요 과제	생명과 안전	선제적 재난 대응 역량 강화
		안전한 먹거리 환경 조성
		소방력 강화 및 소방공무원 처우 개선
		편리하고 안전한 교통체계 가속
인프라 정비 필요 과제	경기도민 행복	타깃형 복지를 통한 복지 사각지대 해소
	일자리, 경제발전	공유와 협력, 상생의 따뜻한 경제 시스템 구현
		문화·농정·환경 미래산업 선도 육성
	생명과 안전	ICT 기반 첨단 안전관리 체계 구축
	경기도민 행복	보육과 의료 서비스의 공공책임 강화
		따뜻하고 열린 평생교육 실현
	경기북부 개발 및 균형발전	통일 미래도시 경기북부 개발 경기북부 체류형 관광 활성화

- 경기도의 노후 인프라 정책들은 산단 및 도시재생사업, 노후 인프라 정비를 통한 선제적 안전 대응 및 방재 대응력 강화 등에 초점을 둬.

#### Part 5 : 경기도 주민 설문조사

- 지역 경쟁력 향상을 위한 인프라시설의 필요성이 매우 높으나, 체감 만족도와 노후시설 안전도는 그에 비해 상대적으로 낮게 평가하였으며, 인프라 투자는 더욱 필요하다고 응답함.
  - 특히 도로, 지하철, 문화/복지/체육시설, 교육시설의 투자 필요성이 큰 것으로 나타남.

<인프라 시설별 중요도/만족도/노후도/투자수요 응답 결과>



- 한편, 인프라 시설 투자 수준에 대해서는 2.83/5.00으로, 상대적으로 불충분한 것으로 응답함.
  - 경기도의 인프라 시설 투자와 관련된 제반 정책 만족도에 대하여는 보통 수준으로 평가함.
- 공공기관 및 국군 및 미군 반환지의 활용 방안에는 ‘공원 및 녹지’, ‘문화시설(도서관 및 공연장)’, ‘주택 공급’ 순으로 응답함.
- 주요 인프라 시설물을 위한 사업 추진 시 우선 고려해야 할 자원 확보 방안으로는 재정 확충을 통한 사업 추진을 선호함.

## Part 6 : 인프라 투자방향 및 핵심사업

- 인프라 실태 진단, 정책 검토, 주민설문 결과 등을 종합 검토하여 경기도의 주요 인프라 현안 및 투자방향 도출함.

**<경기도 인프라 주요 현안 및 투자 방향>**

주요 현안	인프라 투자 방향
하나의 경기도, 이동성의 확보	철도망 연계성 강화
	대중교통망 확충
	경기도 내 광역교통망 공급 지연사업 추진
	경기 동부 교통망 확충
친환경 발전 기반 확대	환경 친화적 도시환경 조성
	다양한 문화·레저 인프라 저변 확대
NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전	자족형 도시개발(테크노밸리, 첨단 산단)
	국가산업단지 노후화 해결
	공공기관 이전부지 개발과 도시재생 연계
	친환경 녹색 미래사업 육성
생활 재해·재난 뇌관 해결	노후 상수도관 개량
	상·하수관로 정비
	하수처리장 재건축(뉴빌딩 사업)
경기도 속의 오지 개선	수도권 외곽지역 교통망 확보
	접경지역 발전을 위한 이전 지역연계 발전
	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자·육성
	용수공급시설 확충
선제적 방재·안전 확충	정수시설 고도화(오염원 다양화에 따른 수질 개선)
	기준 미달 도로망 확포장 및 개량

- 위와 같이 도출된 인프라 투자방향에 부합되는 사업 중에서 부문별로 핵심사업 발굴(Part 8. 시설물별 핵심사업 참조)

**<경기도 검토 사업과 핵심사업>**

구분	시설유형	사업 건수(건)	총사업비(조원)
전체	교통물류	131	100.1
	산업 및 경제 시설	13	24.9
	환경시설	24	1.5
	교육·의료·복지	2	41.1
	문화·관광·체육시설	3	6.0
	도시 및 생활환경	23	22.5
	계	196	196.1 + α
핵심 사업 (선정 결과)	교통물류	61	56.5
	산업 및 경제 시설	10	24.9
	환경시설	13	1.4
	교육·의료·복지	1	1.1
	문화·관광·체육시설	2	6.0
	도시 및 생활환경	13	22.4
	계	100	112.3 + β

주1. 사업 건수는 시설 유형에 따라 사업군과 개별 사업이 혼재되어 있음.

주2. 선제적 방재 및 안전 확충을 위한 노후시설 개량사업은 각 시설 유형에 들어가 있음.

## Part 7 : 정책과제 및 시사점

- 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산 유지 노력이 필요함.
  - 지역 핵심 교통 인프라의 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요함.
  - 시설물 종류별 성능(효율성)지수의 측정을 통한(성능 미달 분야/지역부터) 투자 우선순위를 배분하는 방식 도입이 필요함.
  - 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 국가보조금, 특별교부세 등을 통하여 중앙정부의 부담 비율을 상향 조정하는 방안 검토가 필요함.
- 지방자치단체 스스로 재정 수요를 감당할 수 있도록 지방세 총량과 과세자주권 확보 노력이 필요함.
  - 동시에 지방자치단체의 책임성 있는 재정운영 및 주민요구 대응능력 제고도 필요함.
  - 국세와 지방세의 세원비중 조정, 세목 신설권(지방세 법정외세) 및 선택권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 등에 대한 권한 이한양 노력을 지속적으로 추진할 필요성이 있음.
  - 지방채 발행 효율화를 통한 재정 운영의 효율성과 안정성 제고 노력이 필요함.
  - 국가발전과 지역개발 공동 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정 후 계약 방식을 통해 공동 추진하는 지역발전투자협약제도 추진도 검토해 볼 필요가 있음.
- 정부와 지자체의 추진 의지를 바탕으로 정부·지자체와 민간의 협력 사업인 민간투자사업의 정상화가 필요함.
  - 민간투자 추진대상 사업을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환하는 것을 검토할 필요가 있음.
  - 꾸준한 규모로 적정 수준의 정부고시사업 추진이 필요함.
  - 부족한 SOC 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발(Rehabilitation) 유형의 민간투자사업 활성화가 필요함.
- 인프라 투자 대상 발굴과 추진 과정을 실무적으로 지원하기 위한 전문 투자관리 조직이 확보되어야함.
  - 경기도와 관내 기초지방자치단체들의 인프라 투자 대상을 발굴하고 주무 부처를 기술적으로 지원할 수 있는 전문기관인 ‘공공투자관리센터’를 조례에 근거하여 설립할 필요가 있음.
- 노후 인프라의 체계적 진단에 근거한 개량·재투자 실행체계 구축이 필요함.
  - 정부 차원에서는 현재 의원입법으로 제안(2017.11.15)되어 있는 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정이 필요함.



- 지방자치단체 차원에서는 노후인프라 개선을 위한 조례 제정의 추진이 필요함(서울, 부산, 대구, 전남은 기 제정).
- 지역 건설산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화가 필요함.
  - 지역 중소 건설기업의 경쟁력 향상을 위한 경영관리 역량 강화와 지역별 맞춤형 기술력 확보 지원 정책 추진이 필요함(ex. ‘지역강소기업인증제도’ 등과 같은 맞춤 지원 프로그램).
  - ‘공동도급제도’의 실효성 있는 운영을 통해 지역 중소 건설업의 실질적인 시공 참여를 유도하는 내실 있는 보호·육성 정책 운영이 필요함.

## Part 8 : 시설물별 핵심사업

### [인프라 투자 방향과 핵심사업]

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
하나의 경기도, 이동성의 확보			
철도망 연계성 강화			
		서울↔경기 철도망 연계 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GTX B,C</li> <li>• 신안산선</li> <li>• 도봉산~옥정 보선전철</li> <li>• 서울지하철 6호선 연장</li> <li>• 별내선, 진접선 연결사업</li> <li>• 수서~광주선</li> <li>• 과천~서울동남권 동서철도(과천위례선)</li> <li>• SRT 의정부 연장</li> <li>• 수색~서울~시흥간 수도권 고속철도</li> </ul>
경기동부 교통망 확충			
		경기동부 고속도로망 연계성 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 구리~세종 고속도로</li> </ul>
대중교통망 확충			
		경기도 도시 내 이동성 향상	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8호선 판교 연장</li> <li>• 성남1호선(확장 및 개량)</li> <li>• 성남2호선(확장 및 개량)</li> </ul>
		경기 광역권 이동성 향상	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대곡~소사선</li> <li>• 월곶~판교선</li> <li>• 인천~김포~고양간 광역철도망 구축</li> <li>• 하남~양평 고속도로</li> </ul>

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
		경기도 내 광역교통망 공급 지연사업 추진	
		광역철도망 공급 확충 지연 해소	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GTX B,C</li> <li>• 수원발 KTX 직결사업</li> <li>• 인천발 KTX 직결사업</li> <li>• 경원선 2복선화</li> <li>• 중앙선 2복선화</li> <li>• 중앙선 복선전철</li> </ul>
		민간자본 투입 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 천안~평택 민자고속도로</li> </ul>

#### 친환경 발전 기반 확대

	환경 친화적 도시환경 조성	경기도 내 친환경 시설 증진	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생태마을 조성</li> <li>• 경기도형 저탄소 녹색마을 조성</li> <li>• 도립 광역도시공원 조성</li> <li>• 도시농업공원 조성</li> <li>• 그린 비즈니스센터 설치</li> <li>• 광역 업 사이클 플라자 구축</li> </ul>	
	친환경 에너지 생산 인프라 조성	경기만 수상태양광벨트 조성	
	다양한 문화·레저 인프라 저변 확대	지역 특성화 관광/산업자원 개발	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 특성화 관광/산업자원 개발</li> </ul>	
		도립공원 활성화	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수리산 도립공원 활성화</li> </ul>	
	녹지 관광시설 정비 및 개선화	휴양림, 수목원, 공원의 정비	

#### NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전

	자족형 도시개발(테크노밸리, 첨단 산업)	클러스터 조성을 통한 시너지효과 확산	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경기도 친환경/미래/소프트웨어 산업 클러스터 조성 및 활성화</li> <li>• 고덕 국제화계획지구</li> </ul>	
	국가산업단지 노후화 해결	노후단지 녹색성장	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노후산업단지 녹색산업단지로 리모델링</li> <li>• 경기도 생태산업단지 조성</li> </ul>	
	공공기관 이전부지 개발과 도시재생 연계	경기도 공공기관 이전부지 개발 및 산업/물류단지 조성사업	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경기도 공공기관 이전부지 개발 및 산업/물류단지 조성사업</li> </ul>	
		녹색성장 추진 활성화	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 그린에너지 및 친환경 R&amp;D단지, 그린카 R&amp;D단지 조성</li> </ul>	

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명	
	친환경 녹색미래산업 육성 활성화		• 스마트그리드 연구단지 및 시범도시 조성 • 산림 바이오메스 클러스터 조성	
		친환경산업 미래산업 육성, 활성화	• 황해경제자유구역 • 노후 산업단지 개량 및 산업단지 조성 • 테크노밸리 조성	
		에너지·자원 순환산업 육성	• 경기도 자원순환 산업단지 조성	
생활 재해·재난 뇌관 해결				
	노후 상수도관 개량	노후주택 상수도관 정비	• 노후주택 녹슨 상수도관 정비	
	상하수관로 정비	상하수도 정비 및 개선	• 하수관로 정비사업	
	하수처리장 재건축(뉴빌딩 사업)	공공하수처리시설 확충	• 공공하수처리시설 확충계획 • 하수처리시설 확충계획	
		공공하수처리시설 신기술 도입	• 공공하수처리시설 방류수 재이용	
		하수찌꺼기 처리효율 개선 기대	• 공공하수처리시설 찌꺼기처리 및 에너지 자립화	
	경기도 속의 오지 개선			
		수도권 외곽 지역의 교통망 확보	접경지역 및 경기북부 지역 내 이동성 제고	• 제2경춘국도
접경지역 발전을 위한 지역 연계		군 이전부지의 활용 연계	• 미군 반환공여구역 활용계획	
		DMZ 생태환경 연계 개발	• DMZ 민족평화생태공원 조성 • 야생동물리조트 조성	
		남북 분단 간접체험을 통한 관광산업 활성화	• 지평리 전투호국평화공원 조성 • 남북철도 연결 복원	
		남북, 다문화 교류 활성화	• 3하구 벨트, 남북경제협력 지구 및 다문화 가정 특구 조성사업	
지역 발전을 위한 전략 SOC 투자·육성		GTX 교통 거점 중심 개발	• 대곡역세권 개발사업	

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
	용수공급시설 확충	체계적인 교육 시스템 균형 배분	• 경기도 국제화 및 통일 교육기관 설립 및 교육시설 설립/보강
		급수취약지역 내 수도시설 개선	• 급수취약지역 상수도 보급사업 • 소규모 수도시설 개량
		농어촌 지역 내 생활용수시설 개선	• 미보급 농어촌에 생활용수 개발
		선제적 방재·안전 확충	
		정수시설 고도화(오염원 다양화에 따른 수질 개선)	
		고도정수처리시설 상용화	• 고도정수처리시설 설치사업 • 고도정수처리시설 시범사업
	기준 미달 도로망 확포장 및 개량	도로 구조 개선에 따른 안정성 확보	• 군 훈련도로 및 국지도 지방도 개선사업

## [주요 핵심사업]

### ○ GTX-B, C

구 분	내 용
규모	94.5km
사업비	8조 9,055억원
추진 현황	단계별 추진 계획으로 A노선 일부 추진 중
사업 기간	A노선 삼성~동탄 : 2014~2021 A노선 운정(파주)~삼성 : 2015~2023 B, C노선 : 미정
기대 효과	광역교통망 확충, 경기도 내 이동성 확보, 대중교통망 확충
사업 노선	


#### - GTX-B(송도~청량리)

- 규모 : 48.7km
- 사업비 : 5조 8,319억원
- 중앙선 2복선화(청량리~망우)사업과 연계 고려중
- 청량리~마석 구간 연장 고려
- 예비타당성조사 진행 중(2016.12)

#### - GTX-C(의정부~금정)

- 규모 : 45.8km
- 사업비 : 3조 736억원
- 양주신도시~의정부, 금정~수원 구간 연장 고려 중 : 예비타당성조사 결과 사업의 경제적 타당성 미흡
- SRT 의정부 연장 시 SRT와 연계 고려 중
- 양주~의정부, 금정~수원 구간 기존 경원선, 경부선 철로 활용 계획
- 타당성 재조사 착수(2016.2)

○ 인천~강릉 동서간선철도 사업(수도권 구간 월곶~판교)

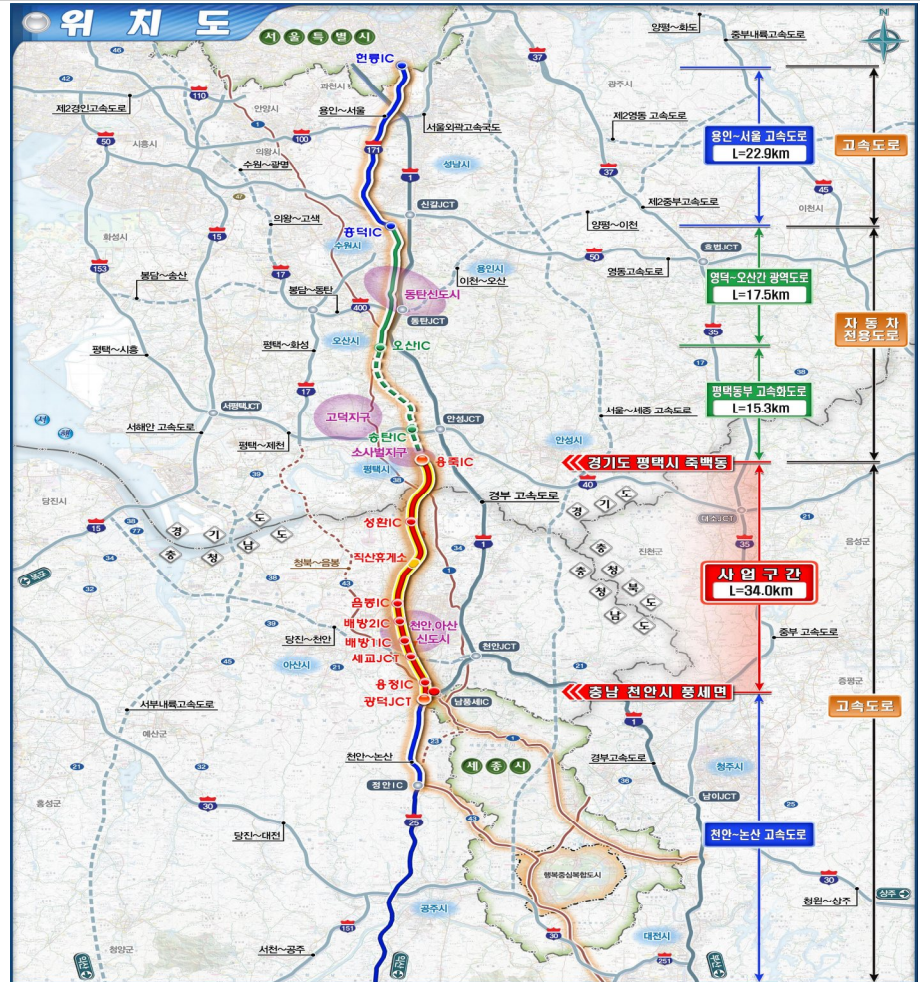
구분	내용
규모	243.6km(수도권 구간 약 38.6km)
사업구간	인천~강릉(수도권 구간 월곶~판교)
사업비	8조 9,933억원(수도권 구간 사업비 2조 3,178억원)
추진 현황	송도~월곶 / 성남~여주 구간 개통 완료 원주~강릉 구간 공사 완료 월곶~판교, 여주~서원주 구간 기본계획 수립 중
사업 기간	1995~2024
기대 효과	인천에서 강릉까지 2시간 내 주파, 지역경제 활성화 강원권 인천국제공항 접근성 제고
사업 노선	

- 2015년 11월 월곶~판교 철도사업 타당성재조사 통과
  - 월곶~판교 구간은 38.6km 연장으로 총사업비 2조 3,178억원 추정
  - 2019년 착공계획
  - 2024년 개통 목표
- 여주~서원주 구간(20.9km)은 2021년 개통 예정

○ 천안~평택 고속도로

구분	내용
규모	34km
사업비	1조원
추진 현황	기초 검토 후 미추진 중
사업 기간	미정
기대 효과	경부축 교통량 분산 및 정체 완화

사업 노선



- 사업구간 : 충청남도 천안시 풍세면~경기도 평택시 죽백동
- 사업배경 : 광역 간선도로망 및 세종시 연결 구축 필요성, 천안·아산 등 충남 북부지역의 대규모 택지 개발 및 개발사업 추진



○ 이천 설봉공원(밀레니엄파크)

구분	내용
규모	1,640,000m <sup>2</sup>
사업비	1,182억원
추진 현황	타당성 조사 진행 중
사업 기간	2017~2025
기대 효과	친환경 경기 제고, 도민 친환경 복지 증진
사업지	

○ 주요 휴양림, 수목원, 공원정비 진행 중 사업들

- 이천 성호호수 관광자원화 사업
  - 사업면적 : 504,000m<sup>2</sup>
  - 사업비 : 276억원
  - 추진현황 : 구간 부문 공사 진행 중
- 여주시 황학산 수목원 특성화 사업
  - 사업면적 : 272,000m<sup>2</sup>
  - 사업비 : 29억원
  - 추진현황 : 온실공사 진행 중
- 가평 연인산 도립공원 활성화 사업
  - 사업면적 : 집단시설지구 73,000m<sup>2</sup>, 공원시설 89,671m<sup>2</sup>
  - 사업비 : 783억원
  - 추진현황 : 보상 및 공사 진행 중



○ 경기북부 테크노밸리(양주, 구리/남양주)

구분	내용
규모	847,232m <sup>2</sup>
사업비	4,346억원
추진 현황	계획 중(양주시, 구리/남양주시)
사업 기간	양주 테크노밸리 : 2019~2025 구리/남양주 테크노밸리 : 2019~2026
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성

- 양주 테크노밸리

- 사업지 위치 : 경기도 양주시 남방동, 마전동 일원
- 사업지 규모 : 555,232m<sup>2</sup>
- 섬유/패션, 전기/전자 분야 산업단지 조성
- 도시개발사업과 산업단지개발사업을 혼용한 복합 개발 방식으로 진행
- 조성 시 2만 3,007명의 일자리, 1조 8,759억원의 직접적 경제효과 창출 기대

- 구리/남양주 테크노밸리

- 사업지 위치 : 경기도 구리시 사노동, 남양주시 퇴계원면
- 사업지 규모 : 292,000m<sup>2</sup>
- IT산업 유치 예정
- 첨단산업 집적지로서 성장 기대
- 조성 시 1만 2,820명 일자리, 1조 7,717억원의 직접적 경제효과 창출 기대

○ 노후 상·하수도 시설 정비

구분	내용
규모	58,964세대(노후 상수도 교체), 58개소 1,279.6km
사업비	2,553.8억원
대상지역	경기도 시군 일원
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	2013~20
기대 효과	상하수도 관련 시설 확충, 하수관로 정비

○ 하수처리시설 확충 및 개량

구분	내용
규모	하수처리장 81개 시설
사업비	7,740억원
대상지역	경기도 광주시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	2013~20
기대 효과	하수처리율 제고, 처리구역 확대 및 처리장 신/증설

○ 미군 반환공여구역 개발

구분	내용
규모	152.22km <sup>2</sup>
사업비	미정
추진 현황	세부 사업별 상이
사업 기간	2012~25
기대 효과	접경지역 발전을 위한 이전 군부지 활용

- 쿠니 에어레인저 반환공여구역(평화구역 및 레저용지)
- 캠프 콜번(대학교)
- 성남골프코스(골프시설 존치)
- 캠프 케이시(외국인전용 국가산단, 국내 대학 및 외국 대학, 연구단지, 평화기념공원)
- 캠프 호비(골프장, 세계문화타운, 승마공원)
- 캠프 캐슬(산업단지 및 배후 주거시설)
- 캠프 모빌(유통 상업시설 및 공원)
- 짐볼스 훈련장(골프장 및 기타 체육시설 조성)
- 캠프 레드클라우드(대학교 및 연구단지)
- 캠프 에세이온(경기도 제2 교육청 및 레포츠 공원)
- 캠프 카일(경기북부 광역행정타운)
- 캠프 라과디아(도로, 체육공원)
- 캠프 홀잉워터(공원)
- 캠프 스탠리(4년제 대학)
- 캠프 잭슨(예술공원)
- 건트레이닝 에리어(지방 산업단지, 생태공원, 바이오가스 플랜트, 축산타운 및 첨단 R&D 단지)

- 불스아이#1(남북 경제협력지)
- 캠프 게리오웬(주거시설 및 수변공원)
- 캠프 자이언트(대학교)
- 캠프 스탠튼(대학교 및 연구시설)
- 에드워드(대학교 및 연구시설)
- 캠프 하우스(문화공원)
- 캠프 그리브스(남북 및 국제교류단지)
- 캠프 님블(수변녹지 및 복합용지)
- 캠프 시어즈(경기북부 광역행정타운)

#### SBS 뉴스

미군 떠났는데 못 돌려받는 기지… 죽어가는 동두천  
서쌍교 기자/ 입력 2018.04.01. 21:00

##### <앵커>

미군기지 이전 등에 따른 경기 북부의 변화 모습을 살펴보는 연속보도, 오늘(1일)은 동두천시로 가 보겠습니다. 미군 병력 대부분은 평택으로 이 동했지만 부지 반환이 늦어지면서 동두천 경제가 무너지고 있습니다.

서쌍교 기자가 취재했습니다.

##### <기자>

동두천시 보산역 인근의 외국인 관광특구입니다. 전형적인 기지촌 경제 구역으로 미군부대 캠프 케이시와는 걸어서 5분 거리에 있습니다.

하지만 외국인 발길이 끊겨 극심한 침체에 시달리고 있습니다. 상가 밀집 지역이지만 대낮인데도 사람들의 이동이 거의 없습니다.

때문에 상가는 대부분 문을 닫았고 문을 열었더라도 손님이 없습니다. 동두천 대표 관광특구라는 이름이 무색합니다. 한때 400~500개에 이르던 업소도 150여 곳으로 줄었습니다.

[이영수(62)/관광특구 업소 대표 : 월, 화, 수, 목은 완전히 손님이 하나도 없다시피 하고 10년 전과 비교하면 매출이 1/3, 1/4 수준입니다.]

상가가 침체된 건 캠프에 주둔하던 미 2사단 2만명의 병력이 평택으로 이동했기 때문입니다. 지금은 포병부대 3,000여 명만 잔류하면서 2016년에 예정됐던 부지 반환은 2020년 이후로 연기됐습니다.

대기업 생산기지나 대학·연구단지를 유치하려던 개발 계획도 없던 일이 됐습니다. 시민단체는 안보 문제로 이전을 연기해야 한다면 시점이라도 특정해 주도록 요구하고 있습니다.

[한종갑/시민대책위원장 : 우리 시민은 하루라도 빨리 (부지를) 이전받기를 간절히 바라고 있습니다.] 동두천시가 캠프 케이시 이전 지연에 따른 손실 규모를 조사한 결과 매년 5,200억원에 이르는 것으로 계산됐습니다.

캠프 케이시는 여의도 면적 5배의 규모로 개발 기대는 매우 높은 곳입니다.

[소성규/대진대학교 교수 : 독립적인 행정 관청을 만들어서 미군 공여지 개발을 국가 주도 방식으로 하면 좋겠습니다.]

기초자치단체가 혼자 감당하기에는 피해가 많고 개발 규모도 큰 만큼 국가가 직접 나서야 한다는 목소리가 높습니다.

(영상취재 : 인필성, 영상편집 : 오노영)

서쌍교 기자twinpeak@sbs.co.kr

## ○ 정수처리시설 고도화

구 분	내 용
사업지역	북정, 용인, 안산, 군포
사업비	1,413억원
추진 현황	추진 중
사업 기간	설치사업 : 2017~2019
기대 효과	경기도 성남시, 용인시, 안산시, 군포시 지역의 상수도 수질 관련 기준 충족

### - 정수처리시설 고도화 시범사업

- 설치 지역 : 광주2, 연성
- 사업기간 : 2013~18
- 수혜지역 : 경기도 광주시, 경기도 안산시
- 사업비 : 539억원

○ 경원선 남측구간 철도 복원

구분	내용
규모	9.3km
사업비	1,290억원 추산
추진 현황	기공식 개최 이후 북한과의 관계 악화로 중단, 2018년 이후 정치 상황 변화와 경제협력 확대시 재추진 필요성 증가 가능
사업 기간	미정
기대 효과	남/북 간 상호 신뢰 구축, 남북교류 확대, 유라시아 철도망 구축
사업 노선	

표, 그림 출처 : 경원선 남측구간 철도복원 공사 착공 / 보도자료 / 2015.8.

- 사업구간 : 백마고지역~월정리역 간
- 구간연장 : 서울~원산 223.7km 중 남측 구간 9.3km
- 통일 대한민국 시대의 준비
  - 남북철도 중 경원선이 가장 시급성이 높은 사업
- DMZ 및 북측구간 연결을 위한 남북 간 협의 진행 가능
- 안보와 안전, 자연 및 문화 환경 등의 보존을 최우선으로 고려해 사업 추진
- 한반도 종단철도 연결 및 유라시아 이니셔티브 추진 동력의 기반



# 제1장 연구의 목적 및 기대효과

## 1. 지역발전과 인프라

- 지속가능한 지역발전(sustainable regional development)은 1987년 Brundtland Report가 발표된 이래로 국제기구들을 중심으로 국내·외에서 많은 연구가 수행됨.
- 정희성(2002)의 연구는 지속가능발전의 구성요소와 정책수단을 제시하면서 다음과 같은 지표설정의 중요성을 강조함.

	범주	정책지표
지속가능한 사회	환경보전	환경용량 보전
		자원기반 보전
		생물다양성 보전
	경제발전	경제성장과 안정
		생태-효율 제고
		정책통합성 제고
	사회개발	민주적 참여확대
		빈곤문제 해결
		환경정의 구현

자료 : 정희성(2002) ; 저자 편집

표 1-1

지역발전  
설정지표 사례

- EC(2012)는 지속가능한 도시발전에 대하여 ‘경제적 번영’, ‘사회적 포용’, ‘환경적 지속가능성’, ‘재난위험감소’ 등의 개념적 차원을 포함시킴.

1.

지역발전과  
인프라

# 1. 지역발전과 인프라

표 1-2  
지속가능한 도시발전의 개념과 요소

개념적 차원	내 용
경제적 번영 (Economic prosperity)	지역 경제의 성장과 혁신의 토대를 제공하고 활력 있는 지역경제의 기반을 마련
사회적 포용 (Social inclusion)	주거, 환경, 낙후지역에 대한 적정서비스 공급을 통하여 지역 커뮤니티의 활력을 마련하고, 거주민의 육체적 건강과 사회적 유대 및 문화적 욕구를 충족
환경적 지속가능성 (Environmental sustainability)	자연-인공-역사적 가치를 가지는 환경을 보호하여 후손들의 미래 환경에 대한 권리를 보전
재난위험 감소 (Disaster risk reduction)	사회적 또는 자연적 재해에 취약한 계층을 재난 위험으로부터 보호하고, 국가경제의 피해를 최소화

자료 : EC(2012)

- ‘지속가능한 지역발전(sustainable regional development)’을 가능케 하는 물리적 기본조건은 양질의 인프라 시설이라고 할 수 있음.
  - 위에서 도시발전의 개념과 요소로 설명된 경제적 번영, 사회적 포용, 환경적 지속가능성, 재난위험 감소 등의 요소들은 모두 충분한 인프라 시설에 달성될 수 없는 속성들임.
- ‘인프라(Infrastructure)’란 한 국가 또는 지역에서 사회·경제적 활동이 원활하게 이루어지기 위하여 필요한 시설(facilities)이나 제도(institution)등을 통칭함.
  - 협의적 의미로는 주민의 생활에 반드시 필요한 도로, 철도, 상·하수도, 항만, 댐 등의 물리적 시설(hard infrastructure)를 의미하며, 본 연구는 협의의 인프라를 대상으로 함.
  - 경제학의 관점에서 인프라는 공공재의 일반적인 속성인 ‘비배제성(non-excludable)’과 ‘비경합성(non-rivalrous)’을 가져 시장에서 공급될 수 없는 재화로 기본적으로 정부가 공급하는 역할을 담당함.
- 따라서, 인프라는 지속가능한 지역발전을 위한 필수적인 물리적 요소지만, 시장에서 공급되는 재화가 아니므로 정부 재량(정부정책)에 의하여 투자항목과 금액이 결정되는 특성이 있음.
  - 우리나라는 1960년대부터 본격적으로 현대적 의미의 인프라 시설물을 건설하기 시작함.
  - 각 시기별로 경제성장 단계가 달랐으므로 인프라 투자의 주요 목적과 전략



은 수정됨.

- 예를 들면, 2000년대까지는 ‘광역권 또는 지역거점개발을 통한 국가경쟁력 제고’가 주요 목표였지만, 2010년대부터는 ‘주민의 삶의 질 개선’과 같이 미시적으로 실효성 있는 인프라 투자목표가 제시됨.

구분	목적	투자기준	공간전략	수도권 개발	지역개발
1960년대 ~70년대	산업화 및 경제성장 촉진	효율성	상대적 우위지역 집중거점 개발	대도시 집중억제	특정지역 개발
1980년대	지역격차 해소	형평성	지방 중심도시 위주 분산형 거점개발	지역 균형발전	지역 균형발전
1990년대	지역경쟁력 강화	효율성 +형평성	집적경제 추구 지방 광역권 개발	대도시권 정비 및 성장관리	광역 개발방식
2000년대	국가균형발전 지역혁신 역량강화	효율성 +형평성	공간분산전략, 5+2광역 경제권 발전전략	대도시권 정비 및 관리	선택-집중 개발 광역경제권 개발
2010년대	지역 연계 증진지역 경쟁력강화	효율성 +형평성	거점개발 촉진 주민 삶의 질 개선	도시재생 성장관리 지방연계 강화	지역수요 맞춤지원

자료 : 한국경제 60년사 편찬위원회(2010), 「한국경제 60년사-국토·환경편」 등을 기초로 재구성

표 1-3

우리나라의  
시기별 인프라  
투자전략

## 1. 지역발전과 인프라

## 2.

### 연구의 배경과 목적

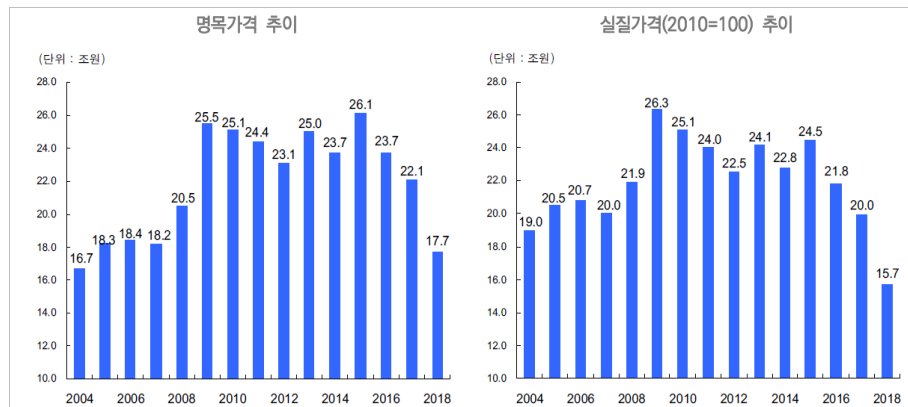
## 2. 연구의 배경과 목적

### (1) 인프라 예산감축의 문제

- 정부는 2018년도 SOC예산<sup>1)</sup>을 2017년도의 22.1조원보다 20%나 감소한 17.7조원<sup>2)</sup>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.

그림 1-1

우리나라의  
과거 SOC예산  
추이(2004~18)



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

- 정부가 SOC 예산을 급격하게 감축하고 있는 원인은 SOC 스톡의 규모가 충분히 갖추어졌으므로 투자를 줄여도 된다는 시각 때문임.
  - 정부는 2019년 이후에도 SOC 예산을 지속적으로 감소시키는 중기 재정운 영계획을 발표함.
  - ‘국토면적당 SOC 연장’은 G20 국가 중 고속도로 1위, 국도 3위, 철도 6위로 상당히 높은 수준으로 보일 수 있음.
- 하지만 ‘국토면적당 SOC 연장’ 지표는 혼잡도(인구밀도)와 시설물(노후화 정

1) 본 보고서에서는 ‘인프라(infrastructure)’ 또는 ‘인프라 시설’이라는 용어를 통일하여 사용함. 하지만 정부 예산에서는 ‘SOC예산’이 공식적이므로 사용되고 있으므로, 정부 예산에 대한 논의 부분에서는 ‘SOC’라는 단어를 사용하기로 함.

2) 이는 과거 14년(2004년~2018년)간 최저 수준임.

도를 포함한)의 실제 성능을 반영하지 못하므로 SOC 스톡의 충분성을 비교하기 위한 지표로 사용하는 데 한계가 있음.

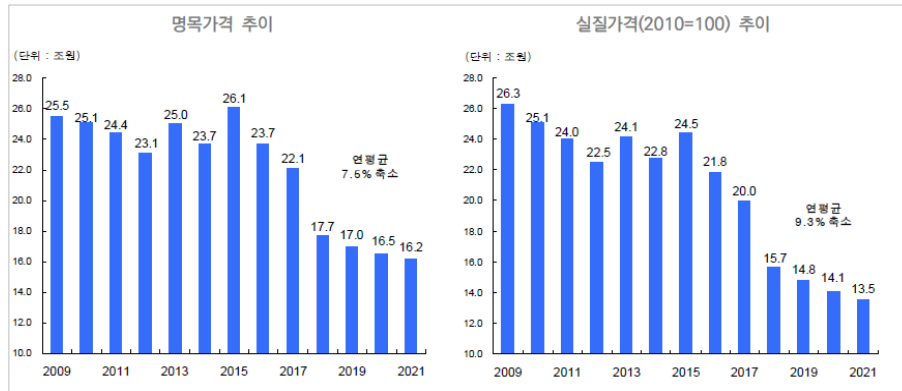


그림 1-2

중기국가재정운용  
계획상  
정부 SOC예산  
추이

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

- 우리나라는 SOC의 양적 투자성과가 과대평가 되었으므로 인프라 투자를 급속하게 줄이면 안된다는 시각도 다수 있음.
  - 우리의 ‘국토계수당 도로밀도<sup>3)</sup>’ 순위는 OECD 국가 중 최하위로 위 평가와 상반된 결과임.
  - 세계은행이 평가한 ‘Global Rankings 2016’에서 우리나라의 인프라 평점은 3.79로 20위로 평가됨.<sup>4)</sup>
  - 동 순위에서 물류 경쟁력은 더 떨어지는 3.69점으로, 25위 수준으로 타 아시아 선진국인 싱가포르, 홍콩, 일본에 비해 매우 열악한 수준으로 평가됨.
  - 또한 2015년 기준 우리나라의 교통혼잡비용은 33.4조원으로, GDP 대비 2.13%에 이름.
  - 2014년 기준 우리나라 평균 통근시간은 58분으로 OECD 주요국 출근소요시간 중 가장 길게 조사됨.
  - 특히, 1시간 이상 통근·통학하는 인구 비율이 95년 이후 꾸준히 증가하고 있다는 통계는 아직 우리나라의 인프라가 충분하지 않다는 것을 반증함.

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

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

## 2.

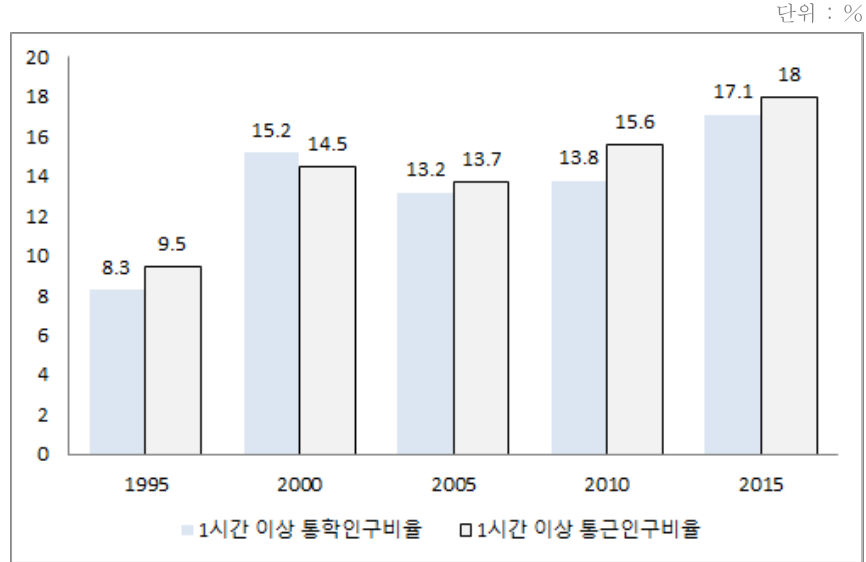
### 연구의 배경과 목적

## 2.

### 연구의 배경과 목적

#### 그림 1-3

#### 우리나라의 1시간 이상 통근 인구 비율



자료 : 통계청, e-나라지표(1시간 이상 통근통학 인구 비율)

- 인프라 예산을 지속적으로 삭감하여 충분한 투자재원이 확보되지 못할 경우, 미래 경제성장 동력 상실, 단기 산업생산액 및 일자리 감소, 지역경제 위축 등 문제가 심각해 질 것으로 예상
  - 따라서, 상향 방식(bottom-up)에 의하여 현장에서 주민이 체감하는 실질적인 인프라 투자수요를 조사하고, 합리적인 인프라 투자방향을 검토해 볼 필요가 있음.

### (2) 인프라 노후화와 재투자수요의 도래

- 사회기반시설의 급속한 고령화에 따라 지금까지 경험해 보지 못한 규모로 재투자과 개량의 시대가 도래함.
  - 우리나라 인프라 시설물은 1970~80년대 경제성장과 함께 단기간에 걸쳐 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 예상됨.
  - 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) 종의 시설물들은 정확한 실태파악이 미흡한 실정임.
- 전국적으로 7만 6천여 개의 소규모취약시설<sup>5)</sup>이 있는 것으로 추정되지만, 시설 점검을 받은 시설물은 1만 4천여 개에 불과함.
- 지방자치단체는 예산 부족으로 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 계획 대비 7.8%에 불과함

단위 : 백만원, %

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%

자료 : 국민안전처(2015)

표 1-4

내진보강  
기본계획 1단계  
추진실적  
(2015년 12월말 기준)

### (3) 연구의 목적

- 경기도의 인프라 투자현황을 파악하고, 필요사업을 발굴 및 제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시함.
- 예산배분 결과에 따라 인프라 투자수요를 파악하는 하향식(top-down) 방식이 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 제

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

## 2. 연구의 배경과 목적

시하여 핵심 의사결정자들과의 커뮤니케이션 수단을 제공함.

- 각 지방자치단체와 직접적인 이해관계나 연고를 배제한 객관적 평가와 분석을 기반으로 바람직한 지역별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시함.
  - 지역별 건설업 실태 조사내용을 기반으로 하여 건설 관련 정책과 제도 개선을 유도함<sup>6)</sup>.
  - 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 기대함.
- 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자 필요시설 정보를 제공함으로써 시민안전 향상 및 재정절감에 기여할 것으로 판단됨.
  - 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.
- 2018년은 지방선거가 예정되어 있어 신규 인프라 투자 및 노후 인프라 투자 대책에 대한 연구결과의 활용도가 높을 것으로 예상됨.

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

### 3. 연구 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, 안전, 환경 외에도 생활형 인프라 및 노후 인프라 시설 등을 대상으로 하며, 지역적 특성을 감안하여 조정함.
- 지역 간 필수 인프라 격차 해소 및 주민안전과 삶의 질 향상 등 사회적 요구 사항을 충족시키기 위한 투자 대상을 시설물별로 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·제도의 합리화 방안 등을 모색하여 제시함.

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

그림 1-4

연구의 범위

### 3. 연구의 범위 및 구성

### 3.

## 연구의 범위 및 구성

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

### (2) 연구보고서의 구성

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

그림 1-5

## 연구 보고서의 구성

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



장(Chapter)	핵심내용
Ⅲ. 해외 인프라 투자정책 및 사례	해외 인프라 투자정책과 프로젝트 사례 조사를 통하여 벤치마킹 시사점 도출
Ⅳ. 지역 인프라 실태 분석	<p>다음 7가지 시설 그룹별로 인프라 실태 (양적·질적 KPI<sup>7)</sup>) 파악 → 신규투자 및 노후시설 수요 파악</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 교통 물류부문</li> <li>2. 산업·경제시설 부문</li> <li>3. 환경시설 부문</li> <li>4. 교육·의료·복지 부문</li> <li>5. 문화·관광·체육시설 부문</li> <li>6. 도시 및 생활환경 부문</li> <li>7. 안전부문 및 노후시설 현황</li> </ol>
Ⅴ. 지역인프라 투자 정책 진단	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 지역 인프라 예산 분석</li> <li>2. 지역 인프라 정책의 현안 파악</li> <li>3. 노후인프라 개량 및 재투자 정책 도출</li> </ol>
Ⅵ. 지역 인프라 투자 수요 분석	설문조사를 통하여 지역주민이 체감하는 인프라 만족도 및 수요를 조사하고 투자정책의 기본방향 제시
Ⅶ. 지역 인프라 핵심 프로젝트와 정책과제	<p>다음 7가지 시설물 그룹별로 지역발전과 주민행복 증진을 위한 핵심 투자 프로젝트 제시</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 교통 물류부문</li> <li>2. 산업·경제시설 부문</li> <li>3. 환경시설 부문</li> <li>4. 교육·의료·복지 부문</li> <li>5. 문화·관광·체육시설 부문</li> <li>6. 도시 및 생활환경 부문</li> <li>7. 안전부문 및 노후시설 현황</li> </ol>
Ⅷ. 정책과제 및 시사점	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 핵심 인프라 투자대상 요약 및 기대효과</li> <li>2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제</li> </ol>

### 3.

## 연구의 범위 및 구성

7) KPI : Key Performance Indicator



## 제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설

### 1. 경기도 일반현황

#### (1) 경기도 개황

##### 1) 경기도 인구 및 토지면적

- 경기도의 총 면적은 10,458 $km^2$ 로 우리나라 국토 중 약 10%에 해당함.
- 경기도의 인구는 국내 총 인구 중 25%에 해당하는 1,287만명임.
- 예하 31개 시·군으로 구성되어 있으며, 이 중 수원시, 고양시, 용인시는 인구 100만명을 상회하는 대도시임.
- 최근 5년 간 경기도 내 인구는 약 64만명이 증가함.

	항목	규모	비고
	총 면적	10,458 $km^2$	전 국토의 10%
	인구	1,287만명	국내 인구의 25%
	세대수	513만 가구	국내 세대수의 25%
	행정구역	31개 시군	3개 100만 이상 도시

표 2-1

전국 및 경기도  
5년 간 인구 추계

단위 : 천인

구분	2013	2014	2015	2016	2017	증가
전국	51,141	51,327	51,529	51,696	51,778	637
경기도	12,234	12,357	12,522	12,716	12,873	639

### 1.

경기도  
일반현황

# 1.

## 경기도 일반현황

표 2-2

### 경기도 지방지표

## 2) 경기도의 지방지표

- 2015년 기준 경기도의 각종 지표는 다음과 같음.

구분		지표
인구	인구증가율(%)	1.43
	합계출산율(명)	1.272
	주민등록인구(명)	12,522,606
	순이동인구(명)	94,768
	전출인구(명)	1,898,312
	출생(명)	113,495
	사망(명)	53,005
	전입인구(명)	1,993,080
사회기반시설	도로포장률(%)	89.97
	상수 및 하수도 보급률(%)	95.98
	노외주차장현황(개소)	59,910
	건축착공면적(천㎡)	52,448
	주택건설실적(호)	276,948
	건축허가면적증감률(%)	59
	주택수(호)	3,693,557
	유치원수(개)	2,188
	초등학교수(개)	1,213
	유아(0~4세) 천명당 보육시설수(개)	20.84
	인구 십만명당 문화기반시설수(개)	3.93
	인구 십만명당 사회복지시설수(개)	14.65
	유아(0~4세) 천명당 보육시설수(개)	20.84
	일인당 지역내 총생산(백만원)	28.40
산업 및 경제	GRDP(백만원)	352,856,905
	경제활동참가율(%)	64.0
	고용률(%)	61.4
	제조업사업체수(개)	123,811
	제조업종사자수(명)	1,247,845
	운수업체수(개)	77,992
	운수업종사자수(명)	182,942
	도소매업사업체수(개)	198,076
	도소매업종사자수(명)	663,832
	서비스업사업체수(개)	393,924
	서비스업종사자수(명)	2,162,539
	예금은행 예금액(십억원)	169,215
	예금은행 대출금액(10억원)	284,497
	수출금액(백만달러)	105,908
	수입금액(백만달러)	102,718
	일인당 민간소비지출액	14,938
기타	화재발생건수(건)	10,333
	주민1만명당 화재발생건수(건)	8
	일인당 자동차 등록대수(대)	0.40
	전력판매량(MWh)	105,048,003
	인구 천명당 도시공원조성면적(천㎡)	13.61

자료 : 경기도, 경기도 e-지방비표, 2015.

## (2) 사회여건 변화

### 1) 인구추이

- 경기도의 2015년 인구는 1,242.3만명으로 시·도 중 가장 많은 인구가 거주하고 있으며, 이는 우리나라 전체 인구의 24.4% 정도를 차지함.
  - 경기도의 인구는 1990년 597.2만명에 불과했으나, 2000년 914.6만명을 기록해 1,000만명대에 근접함.
  - 2005년 1,062.5만명을 기록해 인구 천만을 넘어섰으며, 꾸준히 증가해 2015년에는 1,242.3만명을 기록함.
- 경기도의 인구는 2035년까지 지속적으로 증가할 것으로 예상됨.
  - 경기도의 인구 증가율은 90년대 중반까지 5~6%대였으나, 점차 하락하여 2005년 이후 2% 대를 하회함.
  - 인구 증가율 둔화 속도를 감안하여 2035년에 최대치인 1,397만명을 기록한 이후 점차 인구가 감소할 것으로 전망됨.
- 인구 증가 추이를 감안할 때 향후 2030년대까지는 인구 증가에 대응한 필요 인프라 수요가 예상되며 관련 정책이 수반되어야 할 것임.
  - 인구 증가를 감당하기 위한 주택 및 교통 인프라 수요가 필요할 것으로 보임.
  - 또한 관련 에너지 설비 시설 등 필요한 유효 인프라 수요가 지속될 것으로 예상됨.
  - 다만, 이러한 인구 유입을 지속적으로 유인할 수 있도록, 경제적 일자리 및 사업 환경을 마련해 줄 필요가 있는 것으로 사료됨.

## 1.

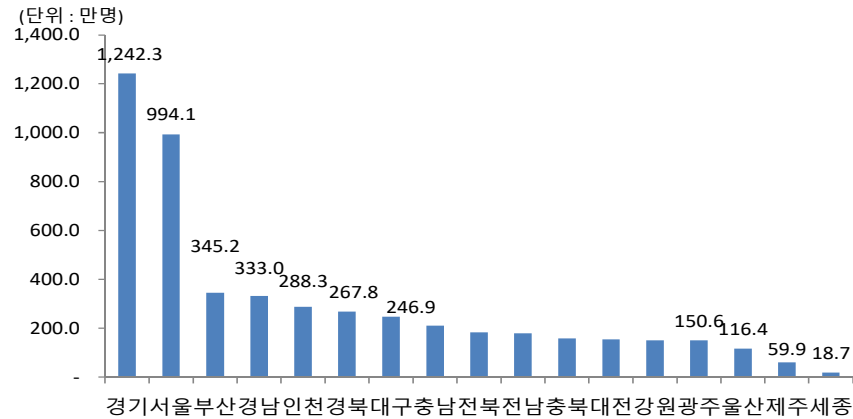
### 경기도 일반현황

## 1.

### 경기도 일반현황

그림 2-1

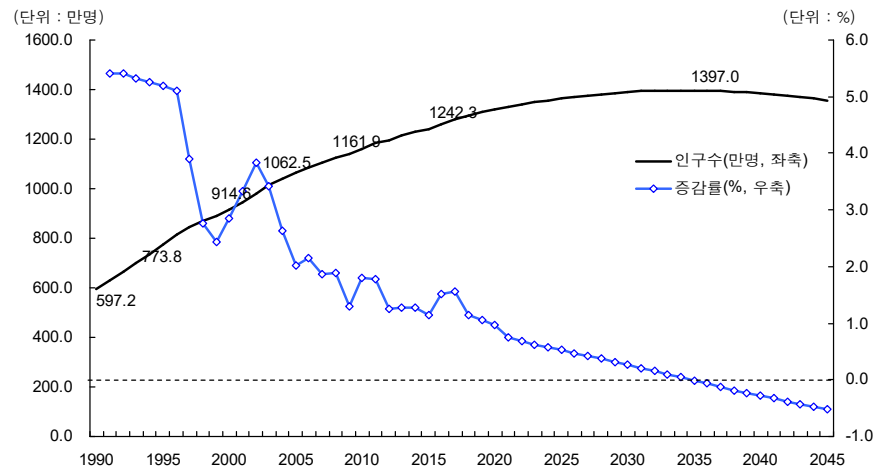
2015년 지역별  
인구



자료 : 통계청

그림 2-2

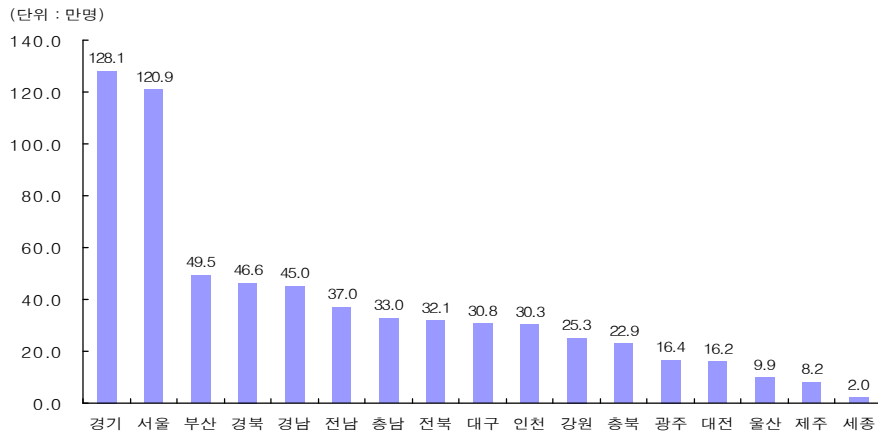
경기도 추계인구



자료 : 통계청

## 2) 고령 인구추이

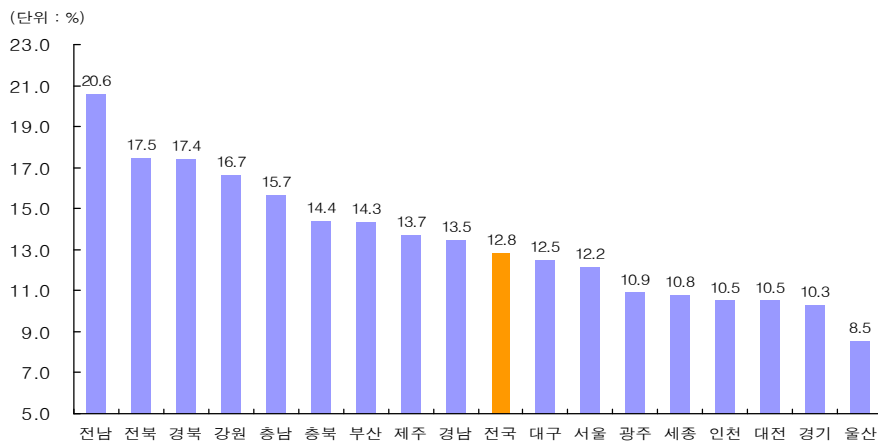
- 2015년 경기도의 65세 이상 고령인구는 128.1만명으로 시·도 중 가장 많은 고령인구가 거주함.
- 전체 인구에서 고령 인구가 차지하는 비중은 10.3%으로 이는 울산 다음으로 고령 인구가 차지하는 비중이 낮음.
- 경기도의 고령인구수는 행정지역별로 가장 많으나, 전체 인구에서 고령인구가 차지하는 비중은 전국에서 두 번째로 낮음.
- 결과적으로 경기도는 연령 구조상 젊은 연령이 많고, 생산가능 인구가 많아 타 지역에 비해서 양호한 상황인 것으로 판단됨.



자료 : 통계청

그림 2-3

2015년 지역별  
65세 이상 고령  
인구 규모



자료 : 통계청

그림 2-4

2015년 지역별  
65세 이상 고령  
인구 비중

- 경기도는 현재 고령사회를 진입을 앞두고 있는 것으로 분석되며, 20년 대 초·중반부터 본격 진입할 것으로 예상됨.
  - 2020년에 12.8%를 기록한 2022년에 14%를 넘어서 고령사회로 진입할 것으로 예상됨.
- 2020년대 중반을 전·후로 점차 고령 인구를 위한 사회복지 정책의 수요가 증대할 가능성 큼.
  - 경기도는 고령 인구 비중이 낮아 고령 인구에 대한 사회복지 예산 소요가 낮을 것으로 예상됨.
  - 그러나, 고령사회에 본격 진입하는 2020년대 중반부터 고령 인구에 대한

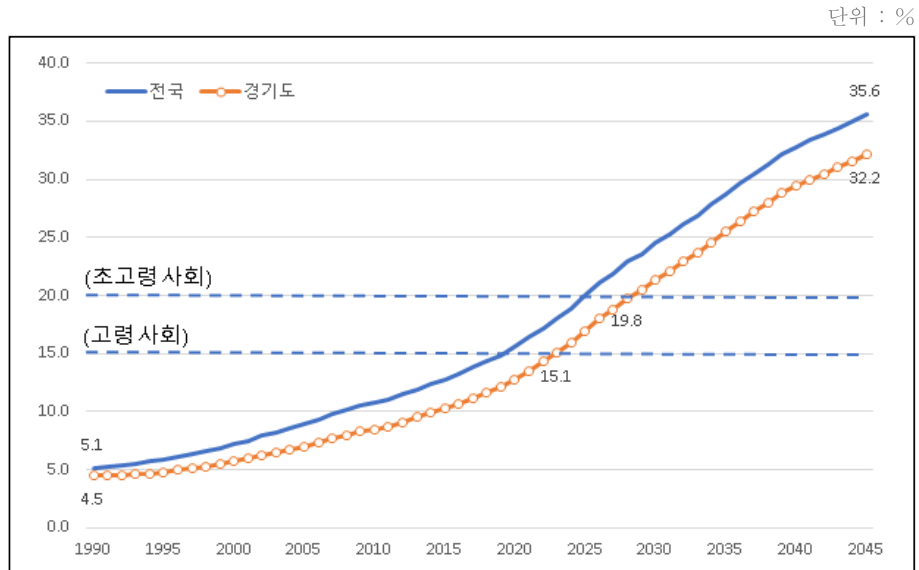
## 1. 경기도 일반현황

# 1. 경기도 일반현황

그림 2-5

65세 이상 고령 인구 전망

관련 복지 예산 집행은, 향후 공공 인프라 투자 재원을 마련하는데 어려움을 줄 것으로 전망됨.



자료 : 통계청

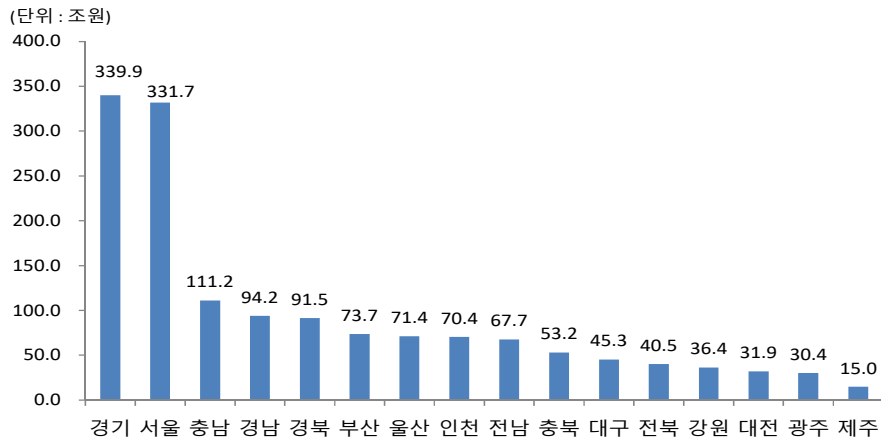
## (3) 지역 경제 동향

### 1) 지역내총생산(GRDP : Gross regional domestic product) 현황

#### ① 지역내총생산(GRDP) 규모 및 성장률

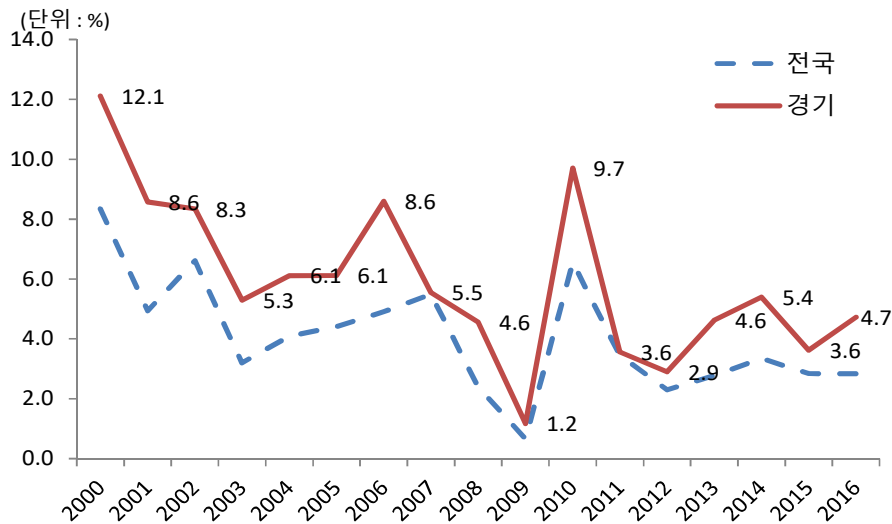
- 경기 GRDP 규모는 사·도 중 가장 큰 339.9조원 수준임.
- GRDP 성장률은 2013년 4.6%, 2014년 5.4%, 2015년 3.6%, 2016년 4.7%로 전국 평균보다 성장률이 높은 편임.





주 : 2010년 기준 연쇄가격 기준  
자료 : 통계청

그림 2-6  
시도별  
GRDP(2016년)



주 : 2010년 기준 연쇄가격 기준  
자료 : 통계청

그림 2-7  
경기도 GRDP  
성장률 추이

- 경기도의 GRDP 성장률은 전국 평균에 비해 양호한 편이나, 장기적으로는 지속적으로 하락하는 추세임.
- 경기도의 잠재 GRDP 성장률은 지속적으로 감소할 전망이다.
  - 경기도의 잠재 경제성장률은 2015년 약 4% 수준이었으나 2035년 이후에는 2% 대로 하락될 것으로 예측됨.

## 1. 경기도 일반현황

# 1.

## 경기도 일반현황

- 이 추세는 경기도뿐만 아니라 우리나라의 전체적인 문제이지만 경기도는 GRDP 성장률이 전체 평균보다 더 가파르게 하락할 수 있는 문제가 있음.
- 잠재 경제성장률 하락의 주요 원인들로는 수도권에 높은 규제, 지가상승, 저출산과 고령화로 인한 생산인구의 감소 등을 들 수 있으며, 대외적으로는 미국 및 중국의 통상압력 등을 들 수 있음.

표 2-3

경기도 잠재  
경제성장률 전망

단위 : %

구분		2016~29년	2021~25년	2026~30년	2031~35년	2036~40년
전국	KDI(2013)	3.6	2.7		1.9	
	국회예산정책처 (2012)	3.4	3.0	2.5	2.2	2.1
	현대경제연구원 (2016)	2.4~3.2	2.1~2.9	1.8~2.7	-	-
경기도	유영성 외(2014)	3.1	2.2	1.1	-	-
	GRI(2015)	4.5	4.0	3.3	2.9	2.7

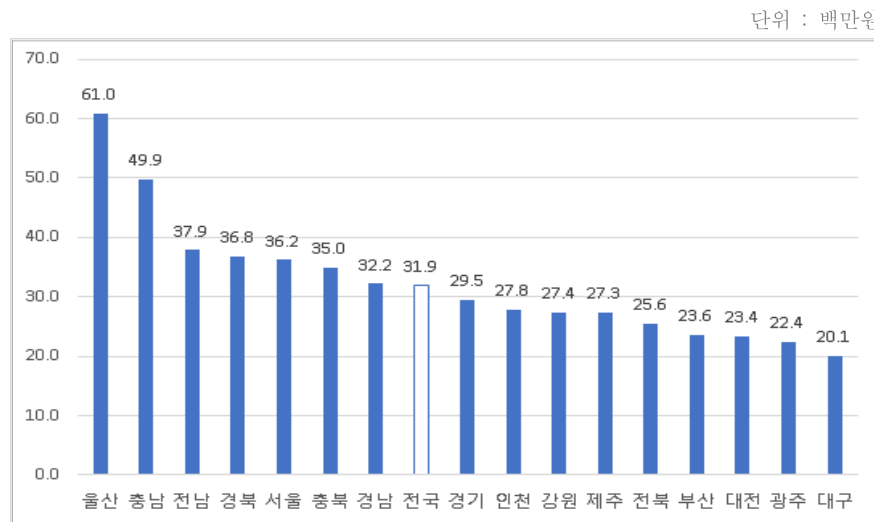
자료 : 경기연구원(2017)에서 재인용

### ② 1인당 GRDP 규모 및 성장률

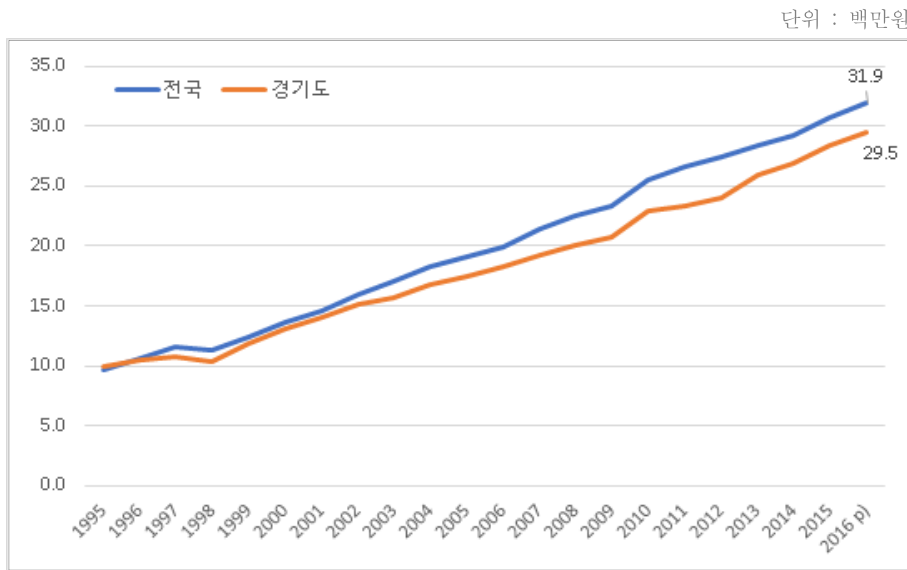
- 2016년(잠정치) 경기 1인당 GRDP 규모는 2,950만원으로 전국 평균보다 약간 낮은 수준임.
- 1995년 1인당 GRDP는 전국보다 소폭 높은 수준이었으나, 2016년에 전국보다 240만원 낮은 수준임.

그림 2-8

2016년 시도별  
1인당 GRDP



자료 : 통계청, 지역소득



자료 : 통계청, 지역소득

그림 2-9

경기도 1인당  
GRDP 추이  
(1995~16)

### ③ 지역별 GRDP 불균형 심화

- 경기도 북부는 수도권에 인접하여 과밀억제권역, 성장관리권역, 자연보전권역 등이 적용되며, 우리나라 최대 접경 지역으로 군사보호구역도 많아
  - 개발제한구역은 경기도 전체 면적 대비 11.6%, 전국 해당 규제지역 대비 30.4%를 차지함.
  - 군사시설보호구역도 경기도 면적 대비 21.8%, 전국 대비 41.5%를 차지함.

구분	규제지역(면적, km <sup>2</sup> )			경기도 총면적 대비(%)	경기도 해당지역
	경기도	전국	전국대비 비율(%)		
특별대책지역(팔당호)	2,097	2,797	75.0	20.6	7개시군
수변구역	146	1,200	12.2	1.4	
상수원보호구역	193	1,256	15.4	1.9	4개시
개발제한구역	1,181	3,890	30.4	11.6	21개시군
군사시설보호구역	2,213	5,332	41.5	21.8	27개시군

자료 : 경기연구원(2017), 경기도정 주요통계

표 2-4

경기도 각종  
개발제한 규제  
면적 현황

- 2014년 기준, 경기도 북부지역 GRDP는 약 18.3%, 남부지역은 약 81.7%였는데 그 간격은 개선되지 않고 지속적으로 유지되고 있음.
  - 1인당 GRDP의 하위 5개 시·군 중 4개 지역인 남양주, 동두천, 연천, 의정부 가 경기 북부 지역에 속함.

## 1.

경기도  
일반현황

# 1.

## 경기도 일반현황

표 2-5

경기도 남부와  
북부의GRDP  
편차 비교

- 이러한 지역 간 소득 편차는 미군기지 등 이전이 완료될 경우 더욱 심화 될 것으로 보이므로 미군기지 이전에 따른 반환지 개발이 지역 소득격차 해소에 매우 중요한 정책적 의미를 가질 것임,

구분	GRDP(조원, %)			1인당GRDP(만원)		
	경기도 전체	남부	북부	경기도 전체	남부	북부
2010년	266.6	218.9 (82.1)	47.7 (17.9)	2,303	2,550	1,612
2011년	276.2	227.8 (82.5)	48.3 (17.5)	2,339	2,606	1,599
2012년	288.1	236.3 (82.0)	51.9 (18.0)	2,408	2,671	1,680
2013년	313.7	256.2 (81.7)	57.5 (18.3)	2,584	2,854	1,818
2014년	329.6	270.2 (82.0)	59.3 (18.0)	2,684	2,979	1,849

주 : ( ) 안의 숫자는 경기도 전체 GRDP 대비 비율  
자료 : 경기연구원(2017)

## 2) 산업구조

### ① 주요산업별 생산 비교

- 경기도의 산업구조를 전국평균과 비교한 결과, 제조업 비중이 전국보다 높아
  - 산업별로 제조업이 가장 높은 비중 36.2% 차지, 전국보다 7.0p 높음.
  - 사업서비스업이 8.5%로 두 번째로 높은 비중을 차지하였으며, 그 다음으로 부동산업 및 임대업이 8.4%로 높은 비중을 차지함.

구분	전국 (%)	경기 (%)	차이 (%p)
제조업	29.2	36.2	7.0
도매 및 소매업	8.4	6.9	-1.5
부동산업 및 임대업	7.9	8.4	0.5
사업서비스업	7.4	8.5	1.0
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	7.3	5.4	-1.9
건설업	5.8	6.6	0.8
금융, 보험업	5.4	3.5	-2.0
교육 서비스업	5.3	4.7	-0.5
보건, 사회복지 서비스업	4.6	4.2	-0.4
운수업	4.0	3.4	-0.6
출판, 영상, 방송 통신 정보 서비스업	3.8	3.8	0.0
문화 및 기타서비스업	3.1	3.2	0.1
숙박및음식점업	2.7	2.4	-0.3
전기,가스,증기 및 수도사업	2.6	1.7	-0.9
농림어업	2.2	1.0	-1.2
광업	0.2	0.1	-0.1

주 : 생산물세를 제외한 총부가가치(기초가격)내 비중임.  
자료 : 통계청

표 2-6

2016년 산업별  
생산 비중

- 1990년대부터 최근까지 전반적으로 제조업 비중은 조금씩 감소하고 있으며, 사업서비스업의 비중은 지속적으로 증가함.
- 제조업 비중은 1995년 40.1%였으나, 지속적으로 감소해 2016년에 36.2%를 기록함.
- 사업서비스업 비중은 1995년 3.5%에 불과하였으나, 점차 증가해 2016년에 8.5%를 기록함.

## 1.

### 경기도 일반현황

# 1.

## 경기도 일반현황

표 2-7

산업별 생산 비중  
변화 추이

단위 : %

구분	1995	2000	2005	2010	2015	2016
농림어업	3.7	2.8	1.9	1.2	1.1	1.0
광업	0.5	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
제조업	40.1	40.9	35.6	36.2	37.1	36.2
전기,가스,증기 및 수도사업	2.9	2.3	1.8	1.4	1.7	1.7
건설업	10.2	7.4	7.2	5.7	5.7	6.6
도매 및 소매업	6.7	6.8	6.7	7.3	6.8	6.9
운수업	2.1	2.6	2.9	3.1	3.3	3.4
숙박 및 음식점업	2.0	2.6	2.6	2.5	2.4	2.4
출판,영상, 방송통신 및 정보서비스업	2.4	3.0	3.9	3.2	3.7	3.8
금융 및 보험업	3.3	3.4	4.4	4.6	3.6	3.5
부동산업 및 임대업	8.2	9.8	9.8	9.0	8.5	8.4
사업서비스업	3.5	3.6	5.9	7.4	8.6	8.5
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	5.0	5.2	5.5	5.8	5.4	5.4
교육서비스업	3.9	4.0	5.3	5.4	4.8	4.7
보건업 및 사회복지서비스업	1.7	2.3	3.0	3.5	4.0	4.2
문화 및 기타서비스업	3.7	3.2	3.5	3.4	3.2	3.2

주 : 생산물세를 제외한 총부가가치(기초가격)내 비중임.

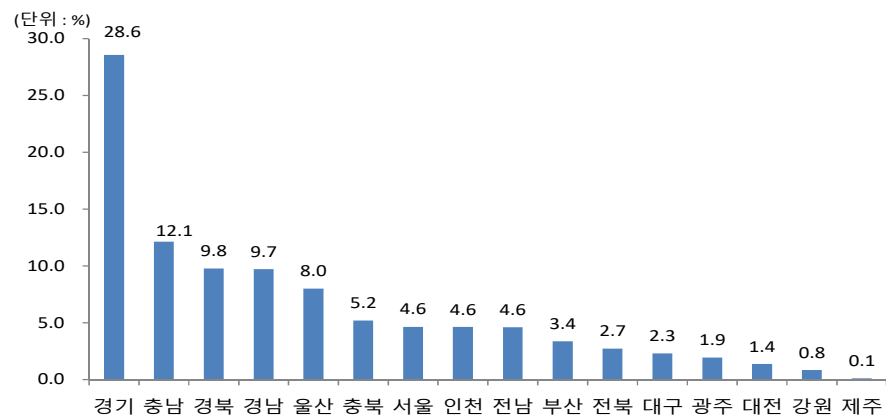
자료 : 통계청

### ② 제조업 생산 비교

- 국내 제조업 생산 중 경기 지역이 차지하는 비중은 전국에서 가장 큰 28.6%로 우리나라 제조업의 1/3수준을 차지함.

그림 2-10

2016년 국내  
제조업 생산 중  
지역별 비중



주 : 국내 제조업 중 해당지역 제조업이 생산한 비중임

자료 : 통계청

- 경기도가 차지하는 제조업 비중은 1995년에는 25.7%였으나 조금씩 상승해 2016년에 28.6%를 차지함.

- 경기도는 제조 중 전기 전자 및 정밀기기 제조업의 비중이 압도적으로 높은 것으로 나타남.
  - 2016년 업종별로는 전기 전자 및 정밀기기 제조업이 43.4%로 가장 높음.
  - 다음으로 기계 운송장비 및 기타 제품 제조업이 20.3%로 두 번째로 높음.
  - 석탄 및 석유, 화학제품 제조업이 13.8%로 세 번째로 높음.
- 전기전자 및 정밀기기 제조업의 비중은 1990년대 중반에도 30% 대 중후반 수준으로 높았으며, 이후에도 조금씩 비중이 증가해 40%를 넘어섬.
  - 전기전자 및 정밀기기 제조업의 비중은 95년 37.1%였는데 2016년에는 43.4%로 비중이 상승함.

구분	1995		2000		2005		2010		2016	
	조원	%	조원	%	조원	%	조원	%	조원	%
전국 제조업	108.4	-	165.5	-	234.7	-	352.3	-	433.8	-
경기 제조업	27.9	25.7*	44.2	26.7*	60.0	25.6*	88.1	25.0*	124.0	28.6*
음식료품 및 담배 제조업	1.5	5.3	2.4	5.5	2.9	4.9	3.3	3.7	4.4	3.5
섬유 및 가죽제품 제조업	1.5	5.5	1.8	4.2	2.3	3.8	3.2	3.7	4.2	3.4
목재, 종이, 인쇄 및 복제업	1.6	5.9	2.1	4.8	2.5	4.2	3.4	3.9	4.3	3.4
석탄 및 석유, 화학제품 제조업	3.6	12.8	4.9	11.0	7.2	11.9	9.8	11.2	17.2	13.8
비금속광물 및 금속제품 제조업	3.7	13.3	5.2	11.7	8.4	14.0	12.2	13.9	15.1	12.2
전기 전자 및 정밀기기 제조업	10.3	37.1	18.3	41.5	24.6	40.9	38.2	43.4	53.8	43.4
기계 운송장비 및 기타 제품 제조업	5.6	20.2	9.5	21.5	12.1	20.3	17.9	20.3	25.1	20.3

주 : \*는 경기 제조업 생산액의 전국 비중, 나머지는 경기지역 제조업 내 구성비임.  
 자료 : 통계청

표 2-8

경기지역 제조업  
금액 및 구성  
비중 변화추이

### ③ 경기도 산업의 특성

- 경기도는 IT, 반도체, 디스플레이 등 산업을 주력산업으로 보유하고 있음에 따라 첨단 지식, 제조업 및 지식서비스산업들이 클러스터를 형성
  - 국가발전을 주도한 첨단산업으로 불리고 있는 6T 투자가 지속하여 이루어 지며 발전하고 있음.

## 1.

경기도  
일반현황

# 1.




## 경기도 일반현황

※ IT(Information Technology) : 정보통신분야  
 BT(Bio Technology) : 생명 공학 분야  
 NT(Nano Technology) : 초정밀 원자세계 분야  
 ET(Environmental Technology) : 환경 공학 분야  
 ST(Space Technology) : 우주항공분야  
 CT(Cultural Technology) : 문화관광 콘텐츠 분야

- 경기도는 광교테크노밸리, 판교 테크노 밸리, 안산 사이언스 밸리 등 대단지 지식기반산업 클러스터들이 위치함.

표 2-9

경기도  
지식산업단지  
현황

	광교테크노밸리	판교테크노밸리	안산사이언스밸리
위치	광교신도시내 택지개발지구	판교신도시내 택지개발지구	안산시 (서울 서남부 30km)
면적	249,404㎡	661,925㎡	1,320,000㎡
추진목적	경기도 남부지역의 민간연구소, 대학 등과 연계하여 첨단기술혁신 중심으로 육성	IT 관련 융합기술 중심으로 세계적 혁신클러스터로 집중 육성	산학연관 기술혁신 근거리 네트워크 구축
중점분야	IT, BT, NT 및 융복합 기초 원천 기술	IT, BT, CT 중심의 융복합 기술 기반 첨단지식서비스 산업	IT, 전자부품 등 지식기반제품 생산, 인력양성, 시험인증 등
입주기관	217개	634개	9개 혁신기관 200여개 입주기업
대표기관	중소기업종합센터, 차세대융합기술연구원, 나노소자특화랩센터, 경기과학기술진흥원, 경기 R&D 센터 등 공공기관	삼성테크윈, SK케미칼, 안철수연구소, NHN 등의 분야별 민간 대표기업, 글로벌 R&D센터, 산학연 R&D센터, 공공지원센터 등 공공지원시설	경기테크노파크, LG이노텍, LG마이크론, 한국생산기술연구원, 한양대 등
단지			

자료 : 경기개발연구원(2017), 경기과학기술진흥원(2014), 이희상(2011)

### 3) 고용

- 2017년 경기도 고용률은 62.0%로 전국(60.7%) 수준보다 높음.
- 2009년 58.9%를 기록한 이후 완만히 상승 2014년부터 61%을 넘어섰는데 2016년을 지나 2017년에 소폭 상승한 것으로 나타남.



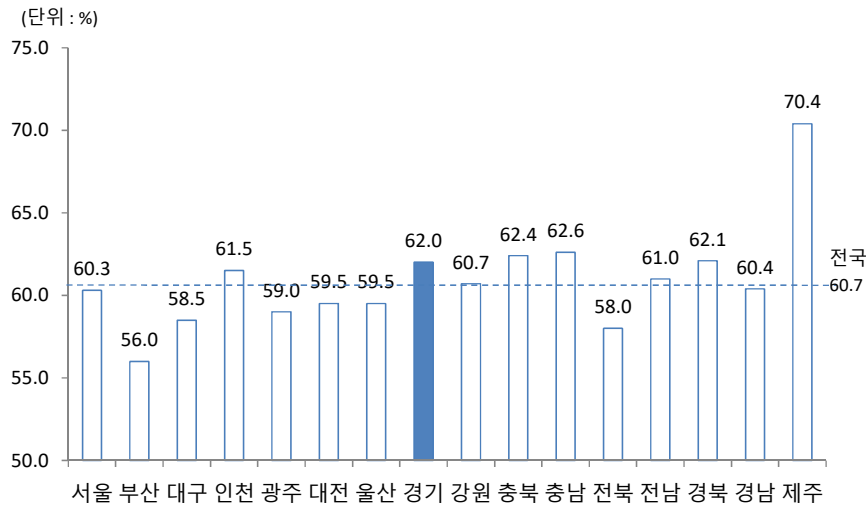


그림 2-11

2017년 시도별  
고용률

주 : 고용률 = 취업자수 / 15세 이상 인구  
자료 : 통계청

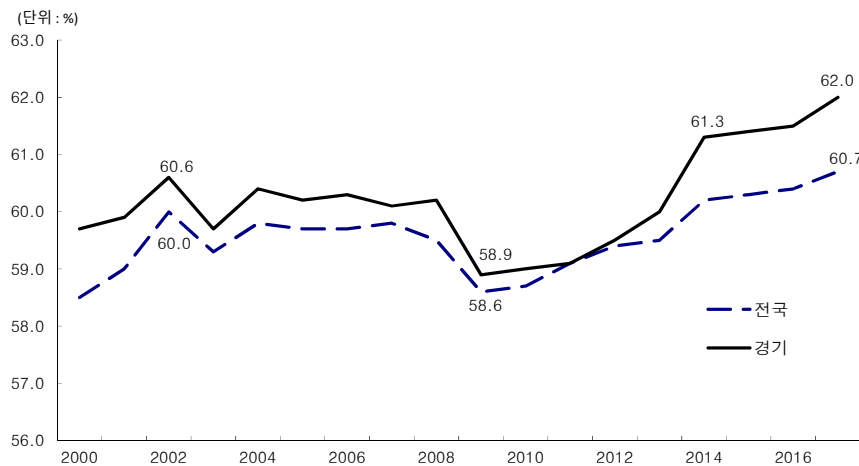


그림 2-12

경기도 고용률  
추이(2000~17)

주 : 고용률 = 취업자수 / 15세 이상 인구  
자료 : 통계청

- 경기도의 실업률은 3.9%로 전국(3.7%)보다 높은 편으로, 전국에서 다섯 번째로 높은 수준
- 2000년과 2010년에는 4% 대를 넘어선 적도 있으며, 2014년부터는 3.9% 수준을 지속함.

## 1.

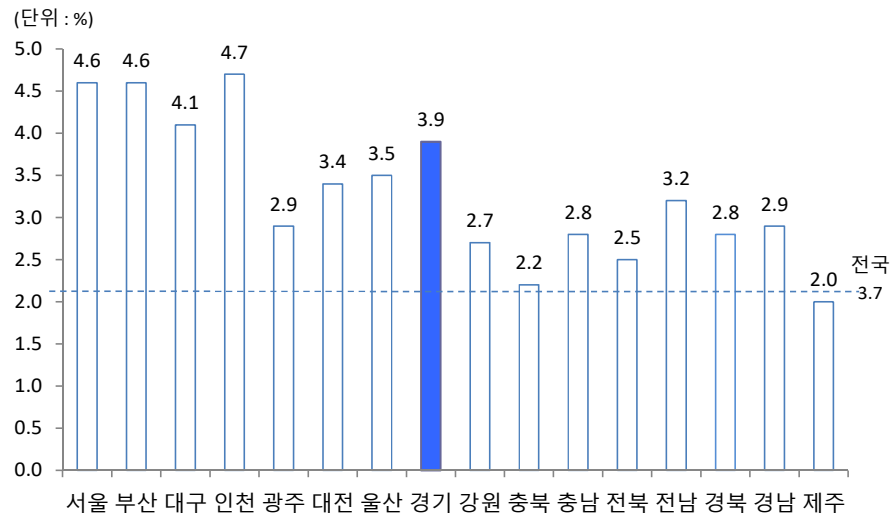
### 경기도 일반현황

# 1.

## 경기도 일반현황

그림 2-13

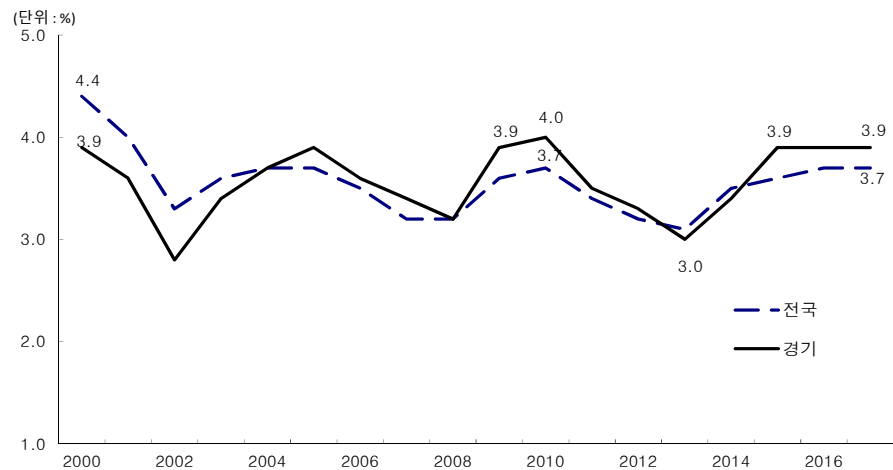
2017년 시도별  
경기도 실업률



주 : 실업률 = 실업자수 / 경제활동인구  
자료 : 통계청

그림 2-14

경기도 실업률  
추이(2000~17)



주 : 실업률 = 실업자수 / 경제활동인구  
자료 : 통계청

- 경기도의 청년 실업률, 전체 실업률보다 훨씬 높음.
- 경기도의 청년 실업률은 전체 실업률보다 훨씬 높은 10.5%를 보이고 있으며 전국 평균인 9.8%와 비교하여도 월등히 높은 수준임.
- 청년실업률 추세를 살펴보면, 2008년 글로벌 금융위기 이후 일부기간을 제외하고는 경기도가 전국 평균보다 낮았으나, 2015년 이후부터 급속히 증가하여 전국 평균을 상회함.

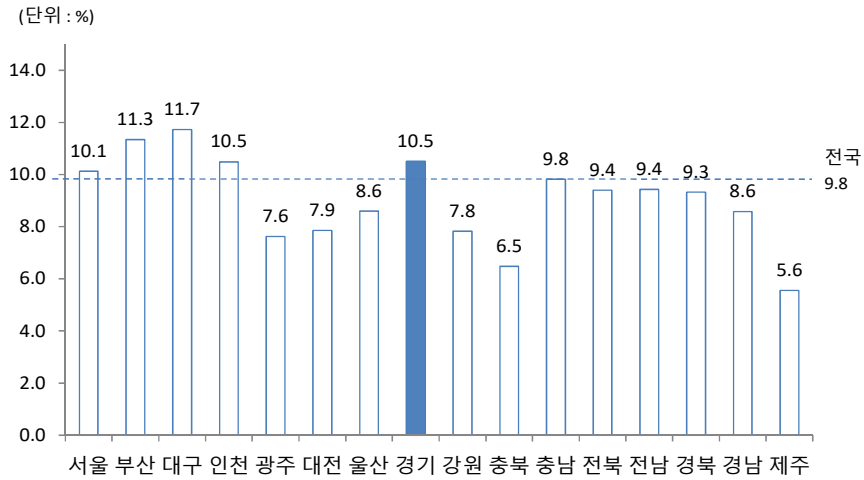


그림 2-15  
2017년 시도별  
청년 실업률

주 : 청년실업률 = (15~19세)실업자수 / (15~19세)경제활동인구  
자료 : 통계청

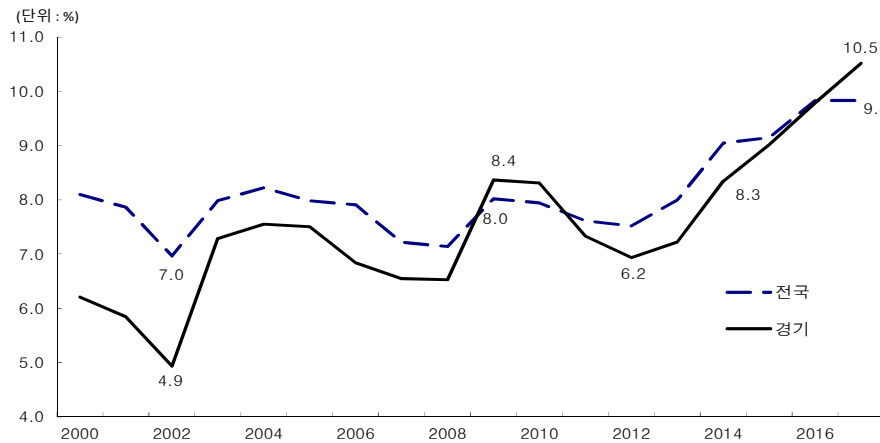


그림 2-16  
경기도청년  
실업률 추이  
(2000~17)

주 : 청년실업률 = (15~19세)실업자수 / (15~19세)경제활동인구  
자료 : 통계청

- 경기의 산업별 취업 분포를 살펴보면 제조업 비중이 높아
- 지난 2005년과 비교할 경우 제조업과 도소매 숙박음식업의 비중은 낮아지고 개인사업 및 공공서비스업 종사자의 비중이 높아짐.

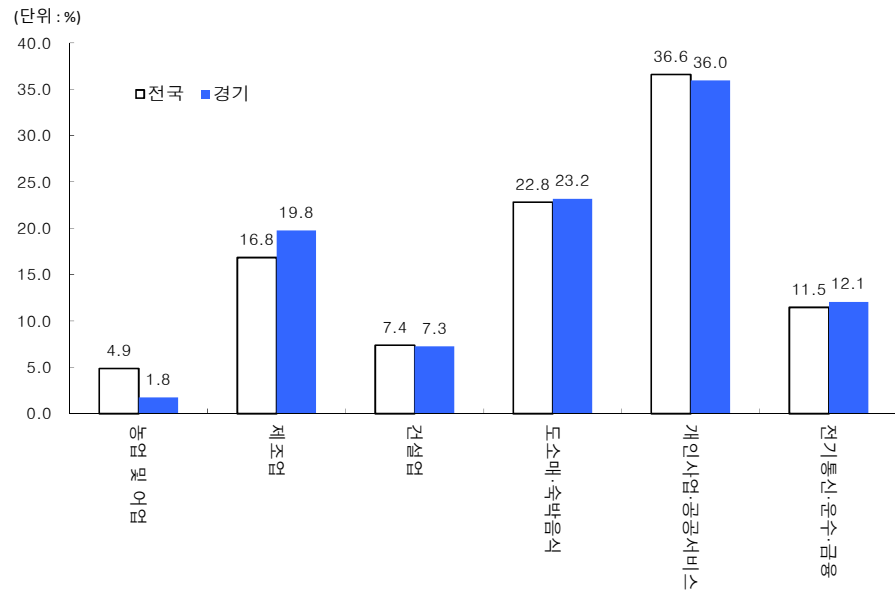
## 1. 경기도 일반현황

# 1.

## 경기도 일반현황

그림 2-17

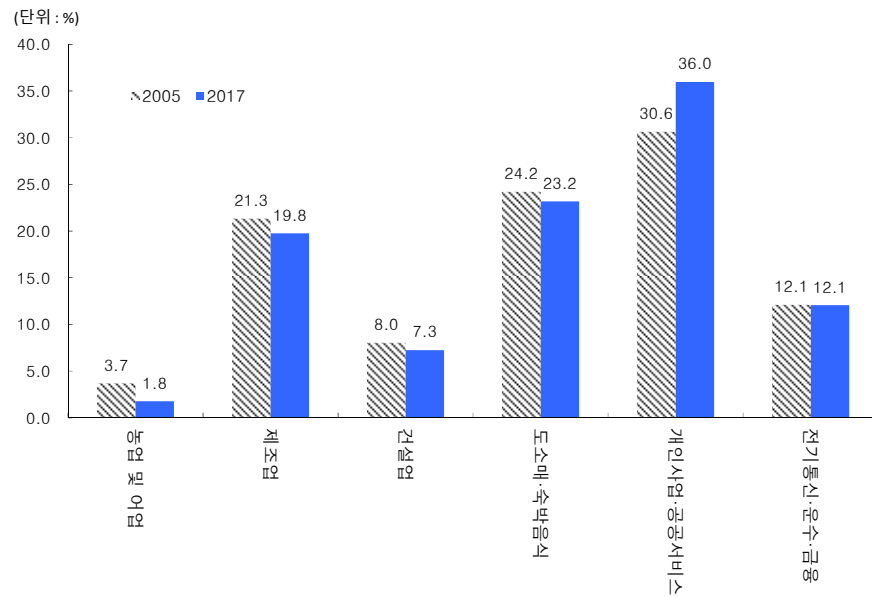
전국과 경기도의  
산업별 취업 분포  
비교



자료 : 통계청

그림 2-18

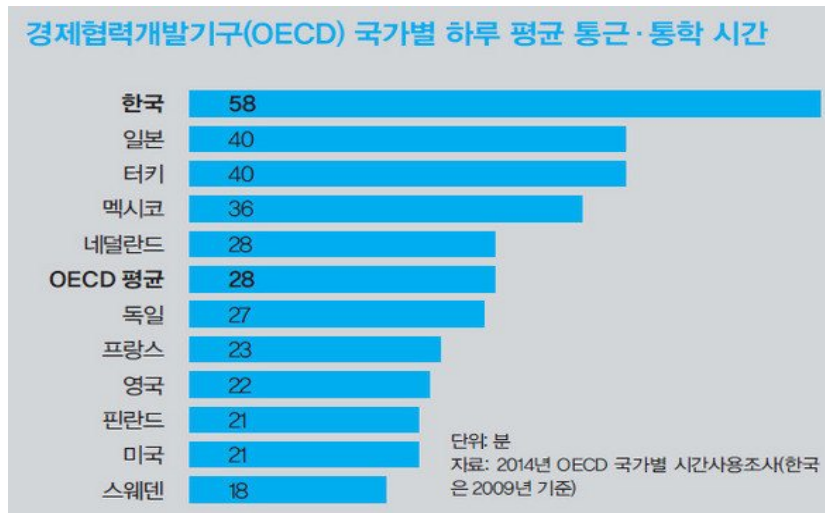
경기도의  
2005년과 2017년  
산업별 취업 분포  
비교



자료 : 통계청

#### (4) 통근·통학 여건

- 우리나라 평균 통근시간은 약 58분으로 OECD 국가들 중 가장 긴 통근시간을 가져 삶의 질에 부정적인 영향을 미치는 것으로 나타남.



자료 : 한겨레신문(2014년 11월 20일자)

그림 2-19

OECD 국가별  
평균 통근시간  
비교

- 경기도는 편도 기준 36.2분(왕복 기준 72.4분)으로 우리나라에서도 전국 평균보다 더 긴 통근·통학 소요시간을 가짐.



그림 2-20

지역별 통근통학  
소요시간

1.

경기도  
일반현황

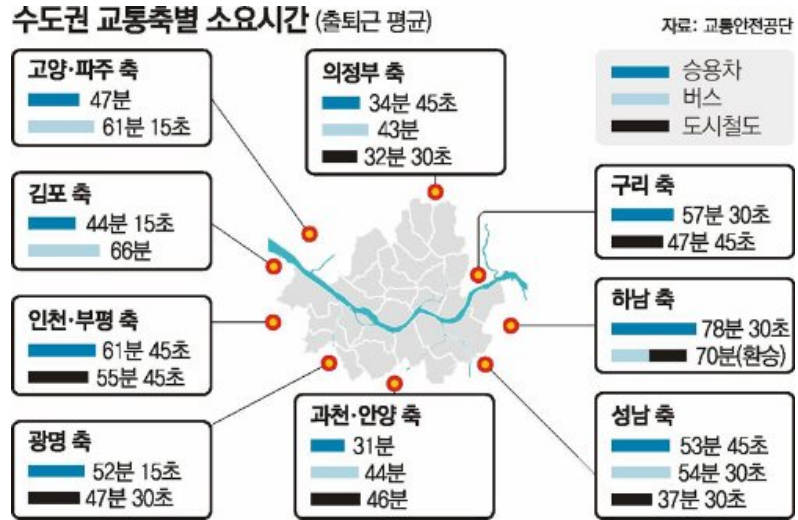
# 1.

## 경기도 일반현황

그림 2-21

수도권 교통축별  
소요시간

- 수도권의 경우 타 지역보다 혼잡시간대에 도시철도 의존도가 커
- 교통축별 소요시간을 보면 안양·과천축을 제외하면, 승용차나 버스 보다 도시철도를 이용하는 것이 더 빠른 것으로 조사됨.

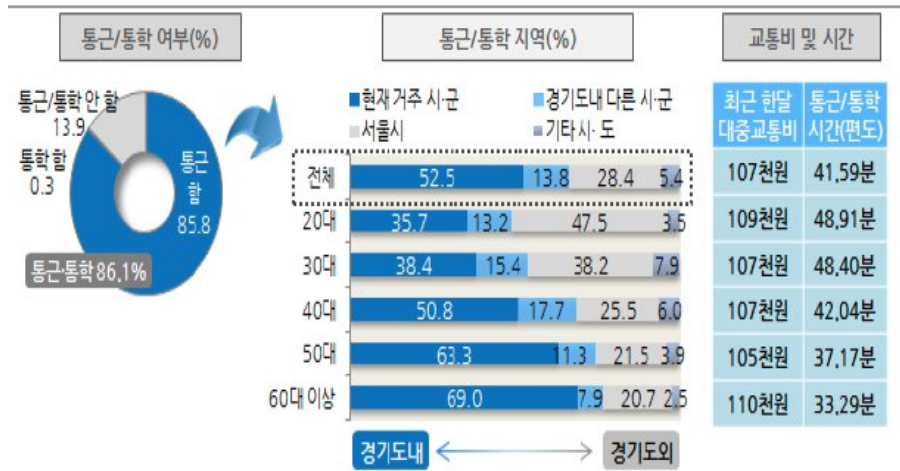


자료 : 동아일보(2011년 9월 27일)

- 경기연구원(2016)에 의하면 경기도 거주자의 28.4%가 서울로, 13.8%가 경기도 내 다른 시·군으로 통근·통학 하고 있으며, 연령이 낮을수록 통근·통학 시간이 높은 것으로 조사

그림 2-22

경기도 연령별  
통근·통학 분포



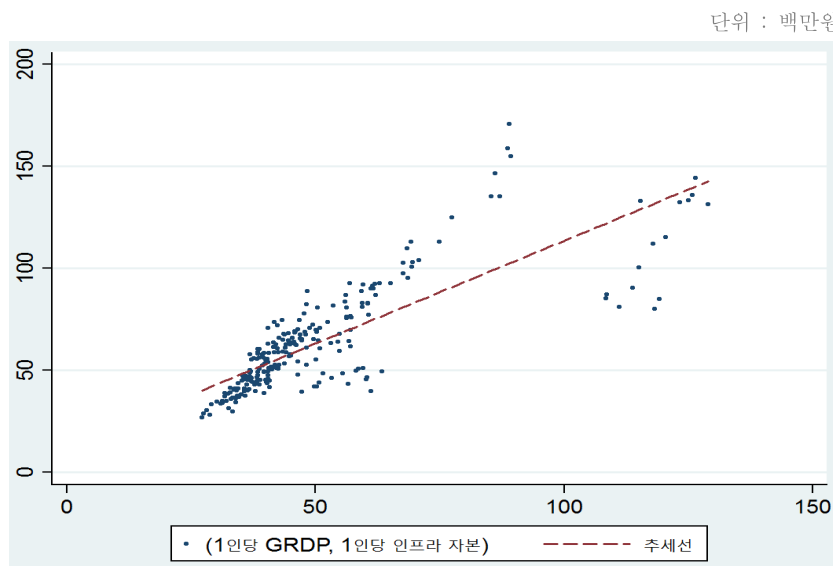
자료 : 경기연구원(2016)

## 2. 지역경제 성장과 인프라

### (1) 인프라 투자의 경제성장 기여도<sup>8)</sup>

#### 1) 1인당 인프라자본과 1인당 GRDP 수준

- 나경연·박철한(2017)은 성장회계(Growth accounting)모형을 바탕으로 지역별 요소생산성 성장률의 변화(둔화율)와 이것이 지역 경제성장률에 미치는 영향을 연구함.
  - 또한, 인프라 투자가 지역경제 성장에 어떤 파급효과를 가져오는지에 대하여 분석함.
- 인구 1인 당 인프라 투자를 증가시킬 경우 1인당 소득이 증가하는 경향이 있다는 기초데이터 분석결과를 제시함.
  - 2001~15년 패널데이터를 바탕으로 분석한 결과, 1인당 GRDP는 1인당 인프라 자본의 투입량과 상당한 양의 상관관계를 보임.



주 : 2001~15년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임. 가로축은 1인당 GRDP이며, 세로축은 1인당 인프라 자본임.  
자료 : 나경연·박철한(2017)

그림 2-23

1인당 GRDP와  
인프라 자본의  
상관관계

2.  
지역경제  
성장  
과  
인프라

8) 본 부분은 '나경연·박철한(2017) 「인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석」, 한국건설산업연구원'의 내용을 바탕으로 작성된 것임.

## 2.

### 지역경제 성장과 인프라

- 분석기간(2011 ~ 2015년) 동안 1인당 인프라 자본을 16개 지역별로 비교하여 보면 경기도는 8번째로 중간 정도에 위치함.
  - 그리고, 인구 1인당 GRDP도 인프라 자본 순위와 유사한 패턴을 보이며, 경기도는 역시 8번째로 중간 정도에 위치
- 이 결과로 볼 때, 경기도는 1인당 인프라 자본 투자를 더 높일 경우 1인당 GRDP를 더 증가시킬 수 있는 가능성이 높다는 것을 알 수 있음.

단위 : 백만원, %

표 2-10

지역별 1인당  
인프라 자본

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

주 : 2001~15년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임. 상대적으로 높은 순으로 정렬함.

자료 : 나경연·박철한(2017)



단위 : 백만원, %

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

주 : 2001~15년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임. 상대적으로 높은 순으로 정렬함.

자료 : 나경연·박철한(2017)

표 2-11

지역별 1인당  
GRDP

## 2) 인프라 자본의 성장기여도

- 동 연구보고서에서는 지역별 인프라 자본의 경제성장기여도를 분석하였는데, 경기 지역은 16개 시·도 중 인프라 자본의 기여율은 매우 낮고, 노동기여도가 상대적으로 높은 편이며, 총요소생산성(TFP) 증가율은 가장 높은 것으로 나타남.

- ‘성장기여도’란 노동, 인프라자본, 기타자본 등의 투입요소들이 GRDP 증가율에 각각 얼마나 기여하였는지를 추계하는 것임.

GRDP 증가율 = 노동기여도 + 비인프라자본 기여도 + **인프라자본 기여도** + TFP증가율

**인프라자본 기여도** = 인프라자본 소득분배율 × 인프라 투입 증가율

= 인프라 자본 한계생산 × (인프라 소득÷총소득) × 인프라 투입 증가율

## 2.

지역경제  
성장과  
인프라

## 2.

### 지역경제 성장 인프라

표 2-12

#### 지역별 성장기여도

단위 : %, %p

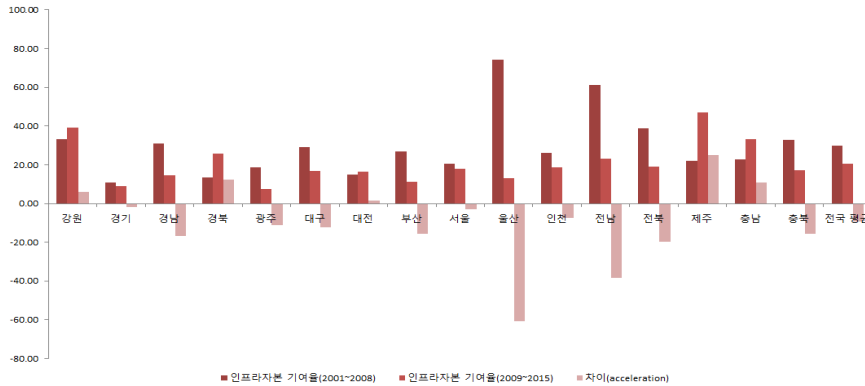
지역	GRDP 증가율 (A)+(B)+(C)+(D)	노동 기여도 (A)	비인프라 자본 기여도 (B)	인프라 자본 기여도 (C)	TFP 증가율 (D)
강원	2.78	0.24	2.18	0.99	-0.64
경기	5.43	1.51	1.20	0.55	2.17
경남	3.89	0.50	2.27	1.04	0.09
경북	3.67	0.06	1.38	0.62	1.60
광주	3.48	1.11	1.07	0.49	0.82
대구	2.77	0.48	1.40	0.64	0.26
대전	2.93	1.15	0.99	0.46	0.32
부산	2.77	0.07	1.32	0.60	0.78
서울	2.75	0.30	1.20	0.54	0.71
울산	2.66	0.41	2.94	1.36	-2.06
인천	3.87	0.99	1.95	0.91	0.02
전남	2.71	-0.08	2.71	1.24	-1.16
전북	2.59	0.16	1.76	0.81	-0.15
제주	4.03	0.65	3.12	1.43	-1.17
충남	6.43	0.48	3.72	1.72	0.51
충북	4.40	0.53	2.32	1.06	0.48
전국 평균	3.57	0.53	1.97	0.90	0.16

주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임.  
자료 : 나경연·박철한(2017)

- 2001~2015년 16개 시·도의 자료를 바탕으로 추계한 결과 경기도의 GRDP 증가율은 5.43%로 전국에서 두 번째로 높았으나, 이 중 인프라 자본 기여도는 불과 0.55%p에 불과하여 전국에서 4번째로 낮음.
  - 반면, 총요소생산성(TFP)의 증가율은 2.17%p로 전국에서 가장 높은 것으로 나타나 ‘질적성장’을 달성하였다는 측면에서 매우 바람직한 결과임.
- 또 다른 특징은 경기도의 경우 노동기여도가 1.5%p로 전북을 제외하고는 가장 높고, 비인프라 자본의 기여도가 1.2%p로 상대적으로 낮은 수준임.
  - 이는 대규모 장치산업보다는 서비스 및 지식산업 위주의 산업구조를 가지고 있다고 유추해 볼 수 있음.

- 인프라 투자가 경제성장률에서 차지하는 비중인 인프라 자본의 성장기여율을 타 시도와 비교해 보아도 경기도는 8.86%에 불과하여 광주 다음으로 두 번째로 낮은 수준<sup>9)</sup>
- 2009~2015년 기간에는 2001~2008년 기간의 10.84%보다 인프라 자본의 성장기여율이 더 내려간 것을 알 수 있음.

단위 : %, %p

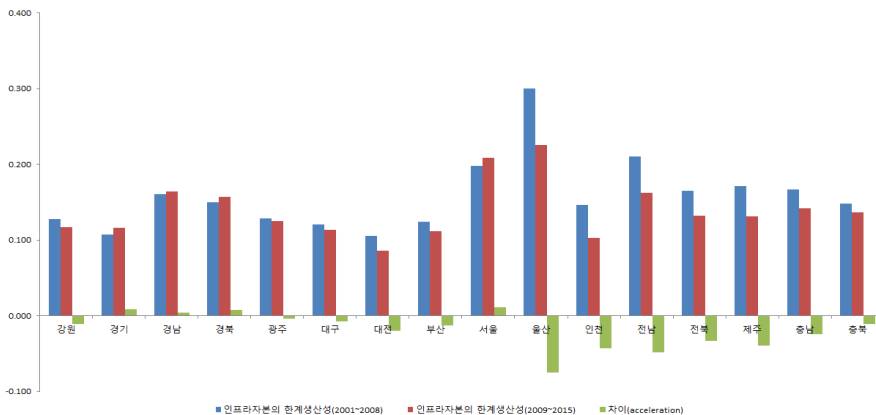


주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data) 자료를 이용한 결과임.  
자료 : 나경연·박철한(2017)

그림 2-24

지역별 시기별  
인프라 자본의  
성장기여율

- 경기도의 인프라 자본 한계생산성은 타 시도와 비교해 볼 때, 중하위권에 속 하지만 서울, 울산, 전남, 경남 등을 제외하고는 2009~2015년 기간 중 한계생산성 수치의 편차가 크지 않아
- 경기도는 2009~2015년 기간에 2001~2008년 기간보다 한계생산성이 더 높아진 것을 알 수 있음.



주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data) 자료를 이용한 결과임.  
자료 : 나경연·박철한(2017)

그림 2-25

지역별 시기별  
인프라 자본의  
한계생산성

9) 동 기간 16개 시.도의 평균값은 20.58%임

## 2.

지역경제  
성장과  
인프라

## 2.

### 지역경제 성장 인프라

- 경기도 인프라 자본의 한계생산성이 낮지도 않은 상황인데도 불구하고, 1인당 인프라 자본 스톡은 62.0(백만원)으로 아직 중위 수준이고, GRDP 성장률에 대한 인프라 자본의 성장 기여율은 8.86%(인프라 자본 기여도는 불과 0.55%p) 불과
- 경기도는 인프라 투입 증가율을 높임으로써 GRDP 증가율을 더 향상시킬 가능성이 높다는 결론을 내릴 수 있음.
- 이 과정을 요약하면, ①인프라 투입 증가율을 높임으로써 인프라 자본 기여도를 증가시킬 수 있으며, ②높아진 인프라 자본 기여도는 다시 GRDP 증가율을 높일 가능성이 높다는 것임.

표 2-13

인프라 투입  
증가율과 GRDP  
증가율의 관계

현재 경기도의 - 인프라자본의 한계생산성 = (중·하위 수준)
- 1인당 인프라 자본스톡 = 62.0백만원 (중간수준)
- GRDP 성장률에 대한 인프라자본의 성장기여율 = 8.86%(매우 낮은 수준)
- 인프라 자본 기여도 = 0.55 (매우 낮은 수준)
①인프라자본 한계생산×(인프라 소득÷총소득)×인프라투입 증가율↑⇒ 인프라자본 기여도↑
②노동기여도+비인프라자본 기여도 + 인프라자본 기여도↑+ TFP증가율 ⇒ GRDP 증가율↑

## (2) 인프라 투자의 경제 파급효과 분석

- 동 연구보고서는 16개 시·도별로 인프라 투자 감소에 따른 일자리, 가계소득 및 민간소비 감소효과를 추정하였으며, 이를 바탕으로 GRDP 증가율에 미치는 영향을 분석
- 2017년 국회에서 통과된 SOC 예산대비 2018년 예산안 감소분인 3.1조원을 각 지방자치단체별로 배분한 결과(타 조건이 전년도와 동일하다고 가정할 경우) 경기도는 약 0.61조원의 SOC예산이 감소될 것으로 가정함.
- 경기도의 SOC예산에서 0.61조원이 감소(증가)된다고 가정할 경우 한국은행에서 발표된 취업유발계수인 13.9명을 감안할 경우 약 8,513명의 일자리가 없어지는(창출되는) 것으로 분석
- 이 중 건설기술자는 2,545명, 건설일용직은 5,968명으로 분석되어 소득이 취약한 계층의 일자리가 상대적으로 더 많이 영향을 받을 것으로 분석됨.

- 또한 경기도의 가계소득은 2,980억원 감소(증가)되고, 민간소비는 2,113억원 위축(확장)될 것으로 추정됨.
  - 실업률은 0.134%p 증가(감소)될 것으로 예상되었으며, 특히 청년실업률은 0.038%p 증가(감소)될 것으로 분석함.
- 0.61조원의 SOC 예산안 감소(또는 증가)가 소비, 투자, 수출 및 수입에 미치는 영향을 동시에 고려할 때 GRDP의 증가율에 미치는 영향은 0.189%p인 것으로 추정됨.
- 따라서, 경기도의 2001~2015년 중 평균 GRDP증가율이 5.43%인 것을 감안하면 SOC 예산 감소(또는 증가)시 GRDP 증가율은 5.241%로 하락(또는 5.619%로 상승)할 것으로 예측됨.

### (3) 경제성장을 위한 인프라의 필요성<sup>10)</sup>

#### 1) 인프라와 지역경제성장의 연관성

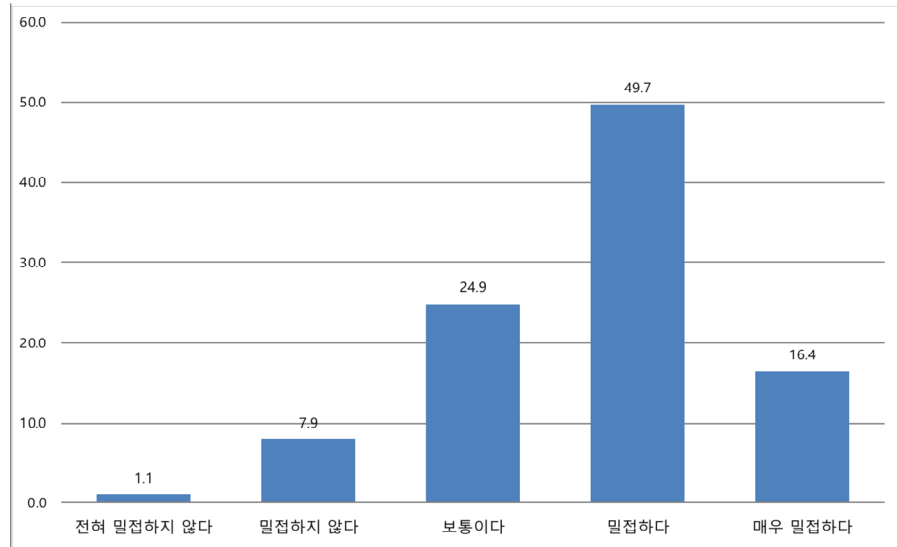
- 경기도민은 인프라 투자가 경기도의 지역경제성장과 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
- 경기도민의 약 64.3%(49.7%는 밀접하다고 응답하였으며, 16.4%는 매우 밀접하다고 응답)은 인프라 투자가 경기도의 경제성장에 영향을 미친다고 응답함.
- ‘보통이다’라고 중립적인 응답을 한 비율은 24.9%였음.
- 반면, 인프라가 경제성장률과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 9%에 불과함.

10) “6장 지역민 설문조사 및 인프라 투자 추진 방향 설정”에서 설문조사의 개요 등에 대해 보다 자세  
기 기술함.

## 2. 지역경제 성장과 인프라

그림 2-26

인프라와 지역경제성장의 연관성

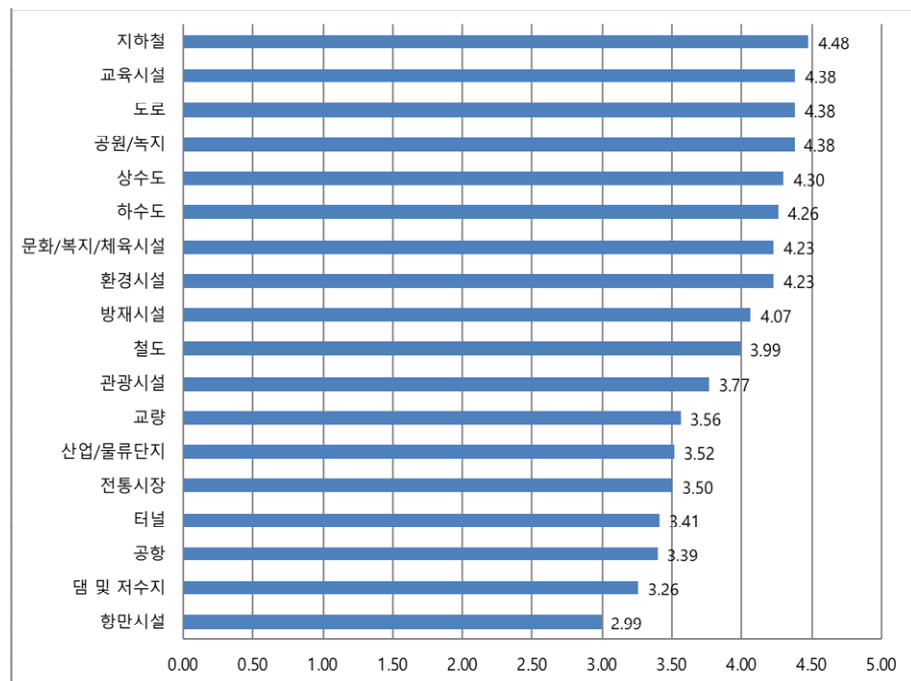


### 2) 시설물별 지역경제성장 연관성

- 동일 응답자들을 대상으로 경기도의 지역경제성장과 시설물별 연관성을 조사한 결과는 다음과 같음.

그림 2-27

시설 종류별 지역경제성장 연관성



- 경기도의 지역경제성장과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 지하철, 교육시설, 도로, 공원 및 녹지, 상·하수도, 문화·복지·체육, 환경, 방재, 철도시설 등이었음.
- 반면에 항만시설, 댐 및 저수지, 공항 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임.
- 시설물별 경제성장 연관성 응답점수는 항만시설을 제외하고는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 평균이 3.89점으로 총 5점 척도임을 감안할 때 높은 수준으로 볼 수 있음.
- 앞서 살펴본 바와 같이 경기도 지역의 통근·통학 여건의 특성을 감안할 때, 지하철이 지역경제 성장과 연관성이 높다는 조사결과는 의미가 있음.

## 2.

---

### 지역경제 성장과 인프라

### 3.

#### 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

### 3. 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

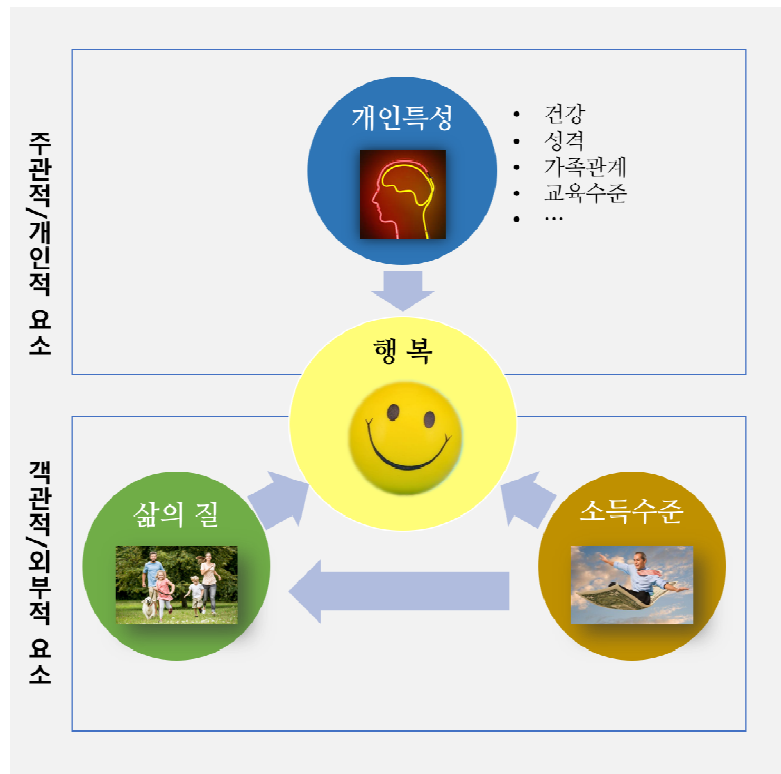
#### (1) 주민행복과 삶의 질

##### 1) 주민행복과 삶의 질의 관계

- Diener & Fujita(1995), Lucas et al.(1996) 및 김미곤(2014) 등은 삶의 질을 행복과 별도의 개념이지만 행복한 상태를 달성하기 위한 객관적 조건들로 정의
  - 행복과 삶의 질은 여러 학자에 의하여 동일한 것으로 여겨지거나, 부분집합관계로 설명, 또는 독립적인 개념으로 다양하게 주장됨.
  - 행복한 빈자(Happy poor)의 사례와 같이 객관적 삶의 질이 낮은 수준이라고 하더라도 주관적 감정은 행복할 수 있으며, 그 반대의 경우도 존재함.
  - 이는 객관적인 물리적 조건, 인지적 평가(cognitive evaluation), 그리고 정서적 평가(affective evaluation) 간의 괴리가 있기 때문임.

그림 2-28

주민행복과  
삶의 질





- 도시한 바와 같이 본 연구에서는 개인의 행복이 주관적/개인적 요소와 객관적/외부적 요소들의 상호작용에 의하여 결정되는 이론 프레임을 바탕으로 논의를 전개
  - 행복감을 결정하는 주관적 요소는 개인의 건강, 성격, 가족관계, 교육수준 등 특성들이며, 이들은 인지적·정서적 평가 방식과 결과를 결정함.
  - 이에 반하여 객관적 요소들은 개인의 소득수준과 삶의 질임<sup>11)</sup>.
  - 삶의 질을 결정하는 요인은 여러 가지가 있으며, 이에 대한 이론적 논의도 다양하게 전개됨.

## 2) 삶의 질 결정요인

- 삶의 질을 결정하는 요인들에 대한 연구는 다양하게 이루어졌으며, 이에 따라 다양한 관점들이 존재함.
  - 삶의 질을 구성하는 요인들에 대한 다양한 관점들을 예시하면 다음과 같음.

연구	삶의 질 결정요인
Andrews(1976)	소득수준, 소음정도, 주거환경, 교통사정
Marans&Dillman (1980)	대중교통, 공공안전과 경찰활동, 소방 및 쓰레기처리, 공원과 여가, 건강, 생활 편의, 공해
김병국(1989)	자연·인구환경, 주거환경, 보건사회, 교육문화, 경제, 공공 안전
정규현(1994)	소득, 환경, 복지
중앙일보(1995)	건강한 생활, 안전한 생활, 교육·복지, 경제생활, 편리한 생활, 문화생활
이현송(1997)	보건, 교육, 노동, 문화 및 정보, 형평
강성도(2002)	경제상태, 교통, 문화, 정보화, 사회복지, 범죄율, 교육환경, 행정서비스, 의료 서비스, 주거 등
김구(2003)	지역경제, 주거환경, 교육문화, 사회복지
송인성(2004)	인구, 주거, 소득 및 고용, 교육, 건강, 교통안전, 주민참여, 자연환경 및 여가 활용, 인공 환경, 토지시장 등
이재하(2007)	교육, 의료, 복지, 공연장, 박물관, 도서관 등

자료 : 조성호 외.(2009)

표 2-14

삶의 질  
결정요인에 대한  
선행연구 사례

11) 엄밀한 의미에서는 소득 자체가 행복을 결정하기 보다는 소득수준으로 인하여 개선되는 삶의 질이 행복을 느끼게 하므로 소득수준도 삶의 질을 결정하는 한 요인으로 보는 것이 타당함. 하지만 본 연구에서 차지하는 인프라의 소득수준 개선효과가 큰 중요도를 가지므로 이를 별도로 분류함.

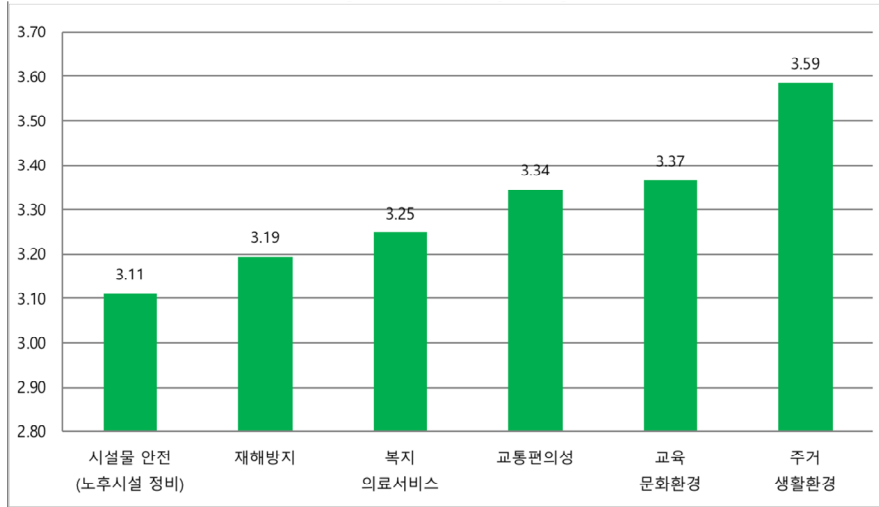
## 3. 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

- 경기도를 대상으로 한 연구인 조성호 등(2009)<sup>12)</sup>은 선행연구들과 경기도의 정책여건 등을 고려하여 삶의 질을 평가하기 위한 요인들로 ‘지역경제’, ‘교육·문화’, ‘교통’, ‘주거 및 환경’, ‘정보화’, ‘일반행정’, ‘사회복지’, ‘사회 안전’의 8가지 요소들을 제시
- 본 연구는 인프라시설 투자방향과 정책적 시사점 등을 도출하는 것을 주요 목적으로 하므로, 위에서 논의된 항목들 중 다음 6가지 요인(시설물 안전(노후시설 정비), 교통 편의성, 주거(생활) 환경, 교육·문화 환경, 복지·의료 서비스, 재해방지 ; 소득수준을 포함할 경우 7가지 요인)을 삶의 질을 결정하는 설명변수로 정의함.

### 3) 삶의 질 결정요인에 대한 만족도

- 위에서 삶의 질 수준을 결정하는 것으로 정의된 6가지 요소에 대한 만족도 수준을 알아보기 위해 경기도 주민 555명에게 설문조사를 실시함.
- 설문조사 결과 지금까지 다른 연구에서는 포함되지 않았던 ‘시설물 안전 및 노후시설물 정비’ 항목에서 가장 만족도가 낮게 나타난 것은 인프라 투자 정책에 새로운 방향 전환이 필요하다는 것을 시사함.
- 다음으로 재해방지에 대한 만족도가 낮은 것으로 조사되어, 삶의 질 구성 요소 중에서 경기도민은 안전과 재해방지 등에 대한 만족도가 전반적으로 낮은 것으로 조사됨.
- 반면, 주거·생활 환경과 교육·문화 환경은 상대적으로 양호한 것으로 평가됨.
- 교통 편의성은 전반적으로 보통 수준인 것으로 평가되었으나, 앞서 기술한 바와 같이 철도 및 버스를 기반으로 한 광역 대중교통 서비스에 대하여는 선별적으로 만족도가 낮은 것으로 나타남.

12) 조성호, 신원득, 김흥식, 허재완, 윤태웅(2009) 「경기도민의 삶의 질 평가에 관한 연구」, 경기개발연구원



주 : 1점 = 매우 불만족함 ~ 5점 = 매우 만족함

그림 2-29

삶의 질  
결정요인에 대한  
경기도민의  
만족도 수준

- 삶의 질 수준을 결정하는 위 요소들에 대한 만족도를 시·군별로 조사한 결과를 요약하면 다음과 같음.
  - 연천군, 가평군, 광주시, 안성시, 김포시, 동두천시 등은 삶의 질 결정요인들에 대한 만족도가 낮은 것으로 나타남.
  - 성남시, 과천시, 광명시, 안양시, 고양시, 구리시, 수원시 등은 삶의 질 결정요인들에 대한 만족도가 상대적으로 높은 것으로 조사됨.
  - 경기도는 중간에 서울이 위치하고 있고, 많은 시와 군이 포함되므로 지역적으로 삶의 질 수준에 대한 만족도의 편차가 심한 특성을 보임.

### 3.

주민행복,  
삶의 질  
그리고  
인프라

### 3.

#### 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

표 2-15

시·군별 삶의 질  
결정요인에 대한  
경기도민의  
만족도 수준

지역	시설안전 (노후정비)	교통 편의성	주거 생활환경	교육 문화환경	복지/의료	재해방지	평균
경기도 전체	3.11	3.34	3.59	3.37	3.25	3.19	3.31
연천군	2.50	2.50	3.00	2.00	1.50	3.00	2.42
가평군	2.67	2.67	3.00	2.33	2.00	3.00	2.61
광주시	2.71	2.36	2.93	2.71	2.50	2.64	2.64
안성시	2.75	2.38	2.88	2.63	2.63	3.13	2.73
김포시	2.59	2.71	3.12	2.94	2.71	2.94	2.83
오산시	2.89	2.89	3.11	3.22	2.89	2.78	2.96
평택시	2.86	3.00	3.33	2.86	2.90	3.19	3.02
하남시	3.20	2.70	3.40	3.00	2.70	3.20	3.03
동두천시	2.25	3.75	3.50	3.00	2.75	3.00	3.04
여주군	3.00	3.00	3.40	2.60	3.20	3.20	3.07
의정부시	3.05	3.05	3.37	3.00	3.16	3.21	3.14
양평군	3.00	3.40	3.40	3.40	2.80	3.00	3.17
용인시	3.17	3.00	3.46	3.22	3.00	3.20	3.17
화성시	3.15	2.96	3.44	3.41	3.19	3.00	3.19
포천시	3.00	3.33	3.50	3.17	2.83	3.33	3.19
남양주시	3.15	3.15	3.65	3.19	3.04	3.08	3.21
안산시	3.12	3.19	3.58	3.19	3.15	3.12	3.22
파주시	3.06	3.28	3.67	3.28	3.00	3.11	3.23
의왕시	3.17	3.67	3.67	3.17	2.67	3.33	3.28
시흥시	3.24	3.12	3.41	3.35	3.29	3.29	3.28
양주시	3.38	3.13	4.00	3.38	3.00	3.25	3.35
부천시	3.12	3.59	3.71	3.59	3.38	3.06	3.41
군포시	3.00	3.55	4.00	3.45	3.18	3.27	3.41
이천시	3.63	3.75	3.13	3.25	3.25	3.63	3.44
수원시	3.07	3.60	3.75	3.55	3.48	3.18	3.44
구리시	3.33	3.78	3.44	3.33	3.44	3.44	3.46
고양시	3.09	3.53	3.77	3.60	3.70	3.26	3.49
안양시	3.08	3.88	3.73	3.54	3.54	3.35	3.52
광명시	3.21	3.79	3.79	3.93	3.50	3.36	3.60
과천시	4.00	3.50	4.00	4.00	2.50	4.00	3.67
성남시	3.46	3.98	3.95	3.93	3.91	3.46	3.78

주1 : 1점 = 매우 불만족함 ~ 5점 = 매우 만족함

주2 : 초록색 칸은 상위 10% 점수를, 붉은색 칸은 하위 10% 점수를 의미함.

## (2) 경기도민의 행복과 삶의 질 수준

### 1) 우리나라 국민의 행복도 수준

- UN의 세계행복보고서에 의하면 2014~2016년 기간 중 조사된 한국의 행복 지수는 55위이며, 2013년 순위인 41위보다 14계단이나 하락
- UN은 2012년부터 총 155개국의 행복지수를 조사하여 발표하고 있으며, 이는 주관적인 만족도 조사가 아닌, 행복을 위한 조건들을 조사하는 성격

을 띠고 있음.

- 행복수준을 평가하는 항목은 1인당 GDP, 주변인들의 지원, 건강기대수명, 하고 싶은 것을 할 수 있는 자유, 기부문화, 부패 인식정도 등임.
- 우리나라는 말레이시아, 태국, 코스타리카 등의 국가들보다 1인당 GDP나 건강기대수명이 높는데 비해 전반적인 행복지수 점수는 상대적으로 낮은 것으로 나타남.

- 문화체육관광부가 조사하여 발표한 국민 '여가시간 추이' 자료를 살펴보면 우리나라 국민들의 평균 여가시간은 2010년 이후 지속적 감소



자료 : 문화체육관광부 ; 연합뉴스(2017. 01. 12일자)에서 재인용

그림 2-30

국민 '여가시간'  
추이

## 2) 경기도민의 행복과 삶의 질

- '국민인식조사 2014'의 '행복과 삶의 질' 조사결과에 의하면, 경기도는 17개 광역단체 중 4번째로 낮은 수준인 5.78점(10점 만점)으로 평가
- 서울대학교 행정대학원 서베이연구센터는 '국민인식조사 2014'를 실시하고 기초분석보고서를 발행함.
- 본 보고서의 목적은 정부의 역할과 범위에 관한 국민인식조사를 통해 정부 기능에 대한 국민들의 요구정도를 판별하고, 국민의 삶의 질에 대한 인식 수준 자료를 제공하기 위한 것임.
- 본 보고서의 '행복과 삶의 질' 부분은 우리나라 국민의 행복수준을 평가한 설문조사 결과를 제시하였으며, 10점 척도에 전국 평균은 6.02점을 보임.

## 3.

주민행복,  
삶의 질  
그리고  
인프라

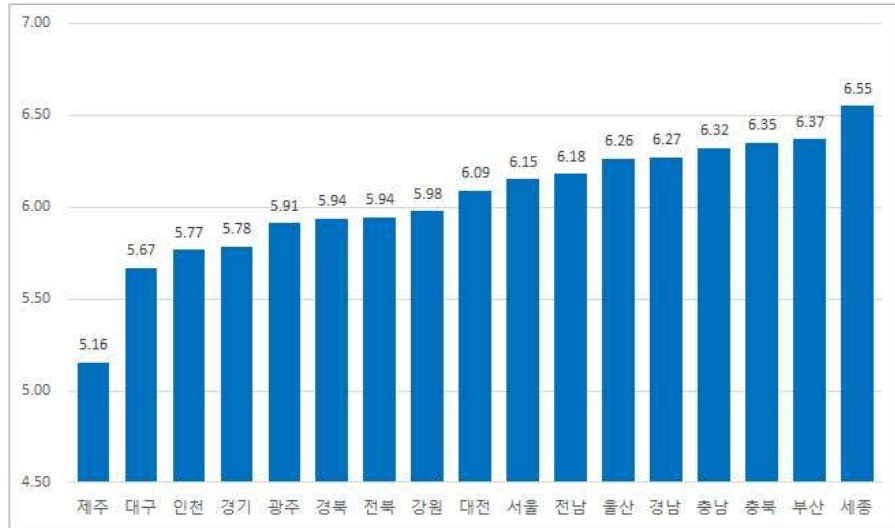
### 3.

## 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

그림 2-31

시·도별 행복수준

- 국가단위의 행복지수도 높지 않은 우리나라 내에서도 경기도의 주민 행복도는 매우 낮은 수준으로 조사된 것은 매우 중요한 정책적 시사점을 제공함.



주 : 10점 = 매우 행복하다

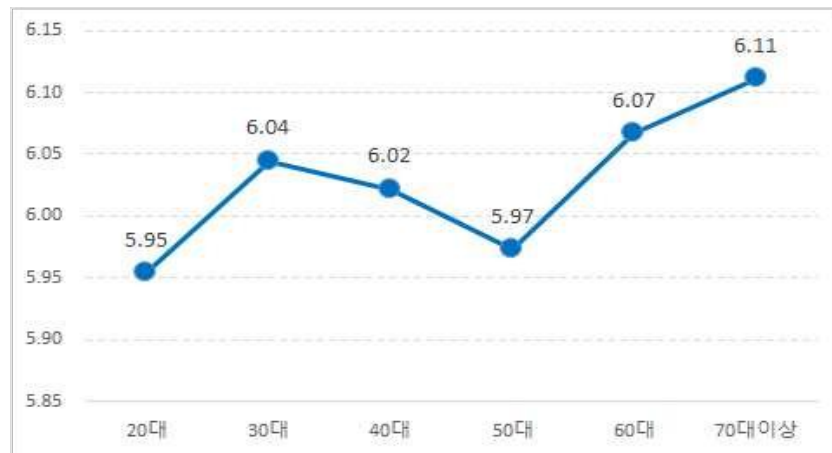
자료 : 서울대학교 행정대학원 서베이연구센터(2015)

- 동 보고서의 조사결과를 연령별로 살펴보면 70대 이상이 가장 높은 행복도 수준을 나타냈으며, 20대의 행복도가 가장 낮음.

- 선진국의 경우 행복수준이 연령에 따라 U-커브를 형성한다는 분석결과 (Blanchflower & Oswald, 2008)와 비교할 때 최근 급증한 청년실업률과 통근·통학 문제, 청년 주거문제 등에 주목해야 한다는 점을 보여줌.

그림 2-32

연령별 행복수준  
조사결과



자료 : 서울대학교 행정대학원 서베이연구센터(2015)

- 동 보고서의 ‘삶의 질을 높이기 위하여 가장 하고 싶은 행위’에 대한 조사 결과 ‘운동 및 건강관리’(69.5분)가 가장 높은 비율의 응답을 보였으며, 다음이 ‘사회관계 및 여가활동’(71.9분), ‘개인학습’(70.8분)순으로 나타남.
- “국민들이 자신의 삶의 질을 높이기 위해 가장 하고 싶은 행동이 건강관리임에도 건강관리를 위한 시간과 비용이 상대적으로 낮다는 점은 국민들의 삶의 제고를 위해 건강관리에 대한 시간을 보장할 수 있도록 유도하는 것이 전체적인 삶의 질 향상을 위한 가장 효율적인 방법 일 수 있음을 예측해 볼 수 있다.” 라고 제언함.



자료 : 서울대학교 행정대학원 서베이연구센터(2015)

- 경기연구원이 발행한 ‘2016년 경기도민 삶의 질 조사’는 경기도민의 삶의 질을 ‘가족’, ‘주거’, ‘고용’, ‘가계’, ‘교통’, ‘사회통합’, ‘웰빙’분야로 분류하여 기초분석 결과를 제시
  - 이 중에서 본 보고서의 주제인 인프라와 밀접한 연관성을 가지는 분야는 ‘주택’과 ‘교통’분야임.
  - 경기도의 1인 가구는 저학력 비중이 높으며, 비정규직으로 고용불안정성도 높은 경향을 보이는 것으로 조사됨.
  - 특히, 1인 중년가구는 비정규직 종사 비중이 높고, 삶의 만족도가 매우 낮은 수준임에도 불구하고 정책적인 고려대상에서 소외되고 있다고 함.
- ‘경기도민 삶의 질 동태분석을 위한 기초연구’(2016)에 의하면 경기도민은 향후 5년 내에 약 20%가 이사할 의향을 가지고 있는 것으로 나타남.
  - 20대와 30대는 주로 내 집 마련이나, 전월세 가격상승이 원인이었으며, 50대와 60대는 교통 및 주변 환경이 이사의 원인인 것으로 나타남.

그림 2-33

삶의 질 향상을  
한 행동과  
투자시간

### 3.

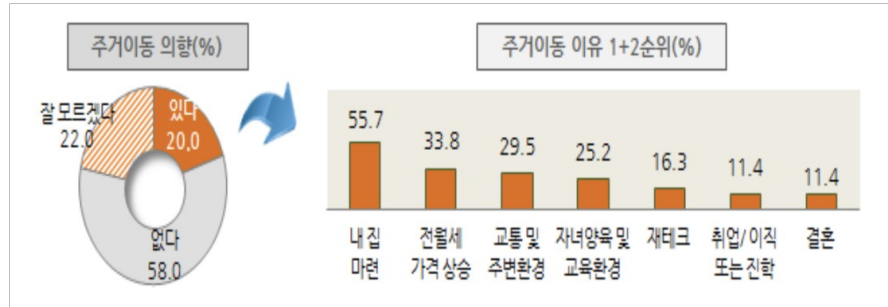
주민행복,  
삶의 질  
그리고  
인프라

### 3.

## 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

그림 2-34

### 주거이동 의향 조사

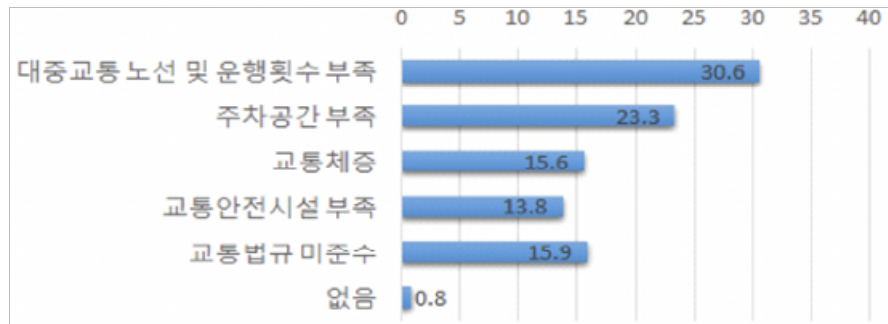


자료 : 이병호 외.(2016), 「경기도민 삶의 질 동태분석을 위한 기초연구」, 경기연구원

- 교통 분야 조사결과를 살펴보면 거주자의 28.4%가 서울로, 13.8%가 경기도 내 다른 시·군으로 통근·통학하고 있으며, 연령이 낮을수록 통근·통학 시간이 높은 것으로 조사됨('1.경기도 일반현황'의 '(3)통근·통학여건' <경기도 연령별 통근·통학분포> 참고).
- 통근시간(왕복)은 서울 129분, 경기도 내 타 시·군 88.4분, 거주지 시·군 49.2분이 걸리는 것으로 조사되었으나, 부담스럽지 않은 통근시간으로는 52.8분으로 조사됨.
- 과도한 통근시간과 피곤함으로 이사 또는 이직을 고민한 가구는 약 7~11%에 달하는 것으로 조사됨.

그림 2-35

### 당면한 교통문제 조사결과



자료 : 빈미영(2017) ; 경기연구원(2017)에서 재인용

- 당면한 교통문제로는 '대중교통 노선 및 운행횟수 부족' 응답자가 30.6%로 가장 많았으며, 철도교통에 대한 만족도가 가장 낮게 나타남.



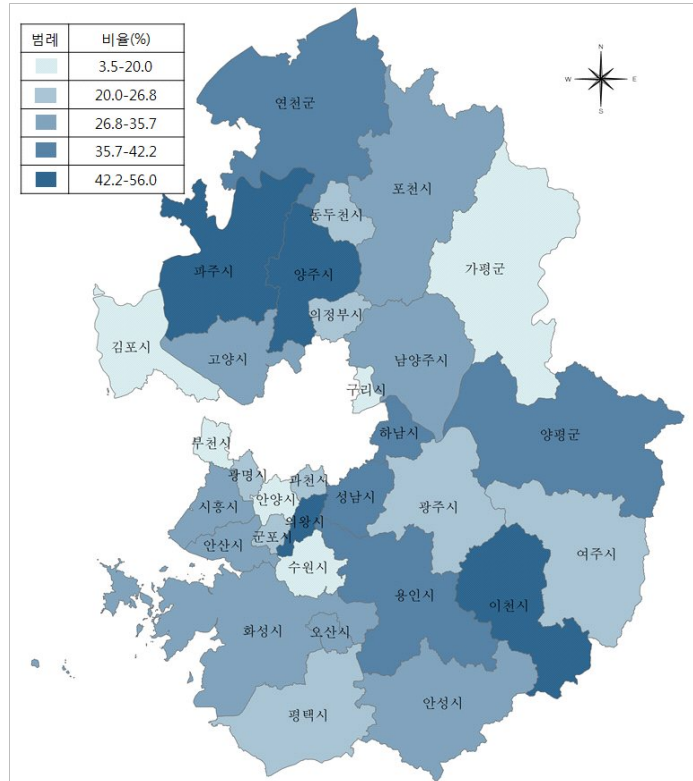


그림 2-36

대중교통 노선 및  
운행횟수 부족

자료 : 빈미영(2017) ; 경기연구원(2017)에서 재인용

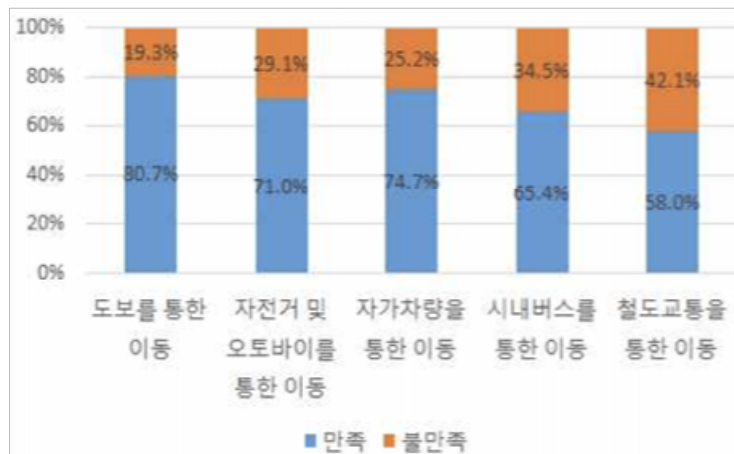


그림 2-37

교통수단별  
만족도

자료 : 경기연구원(2016), 「2016년 경기도민 삶의 질 조사」

### 3.

주민행복,  
삶의 질  
그리고  
인프라

### 3.

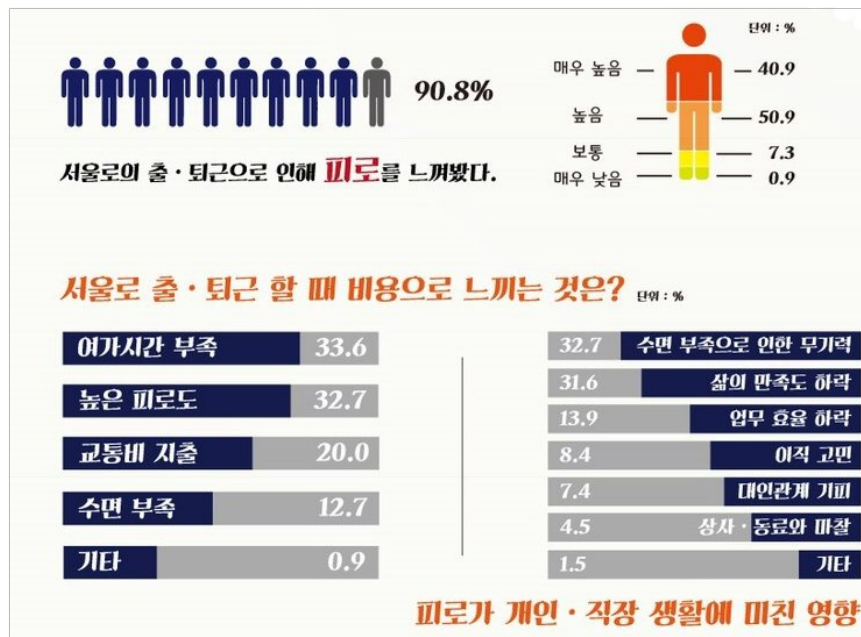
#### 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

### 3) 장거리 통근·통학이 삶의 질에 미치는 영향

- ‘1. 경기도 일반현황’에서 기술한 바와 같이 2016년 기준, 경기도 취업자의 28.4%가 서울로, 13.8%가 경기도 내 다른 시·군으로 통근·통학 하고 있음.
  - 약 210만명이 넘을 것으로 추산되는 장거리 통근·통학자 중 50% 이상이 20~30대 청년층인 것으로 나타남.
- 2015년에 경기청년유니온은 청년층을 대상으로 ‘장시간 장거리 통근이 경기도 청년에게 미치는 영향’을 조사
  - 장거리 통근·통학으로 가장 크게 비용으로 느끼는 것은 일상생활에 대한 시간부족이었으며, 다음으로 높은 피로도와 교통비 지출, 수면부족 등이 뒤를 따랐음.
  - 높은 피로도는 무기력과 삶의 만족도 하락, 업무효율 하락, 이직고려, 대인 관계 기피 등의 원인으로 작용할 수 있는 것으로 나타남<sup>13)</sup>.

그림 2-38

장거리  
통근·통학으로  
느끼는 비용



자료 : 경기청년유니온(2015), 「장시간 장거리 통근이 경기도 청년에게 미치는 영향」

- 장거리 통근·통학으로 소요되는 청년들의 평균 소요시간은 166분(왕복)이며,

13) 교통연구원의 자료에서도 장거리 통근자의 69.8%가 심한 스트레스에 시달리며, 46.6%는 업무 효율에 지장을 줄 정도이며 29.6%는 이직을 고려할 정도로 심한 스트레스를 겪고 있는 것으로 나타남.

퇴근 후 사용할 수 있는 여가시간은 1시간 35분 수준인 것으로 조사됨.



그림 2-39

장거리  
통근·통학으로  
느끼는 일상생활

자료 : 경기청년유니온(2015), 「장시간 장거리 통근이 경기도 청년에게 미치는 영향」

### (3) 주민행복과 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자의 필요성

#### 1) 공공(인프라)서비스가 삶의 질과 행복에 미치는 영향

- 김병섭 등(2015)<sup>14)</sup>는 교육, 편의시설, 생활환경 등 공공서비스가 삶의 질에 영향을 미치며, 삶의 질 수준은 다시 행복 수준에 영향을 미친다는 것을 실증적으로 연구함.
- 우리나라 국민 2만 여명의 성인을 대상으로 하여 설문을 수행하고 이 자료를 구조방정식(structural equation model)을 사용하여 분석함.
- 본 연구에서는 공공서비스가 삶의 질과 주민 행복에 미치는 영향이 있음을 실증적으로 분석하기 위하여 계량화하기 용이한 삶의 질 항목들(생활환경, 교육문화, 편의시설 만족도)을 제한적으로 사용함.
- 생활환경 만족도에는 녹지·환경, 도로상태, 상·하수도, 안전 등 인프라 서비스와 관련된 만족도가 포함됨.
- 교육문화 만족도에는 공원, 여가시설 등 인프라 서비스의 만족도가 포함됨.
- 편의시설 만족도에는 대중교통 서비스의 만족도가 포함됨.

14) 김병섭, 최성주, 최은미, (2015) 「국민행복, 삶의 질, 그리고 공공서비스의 관계 연구」, 한국행정학보

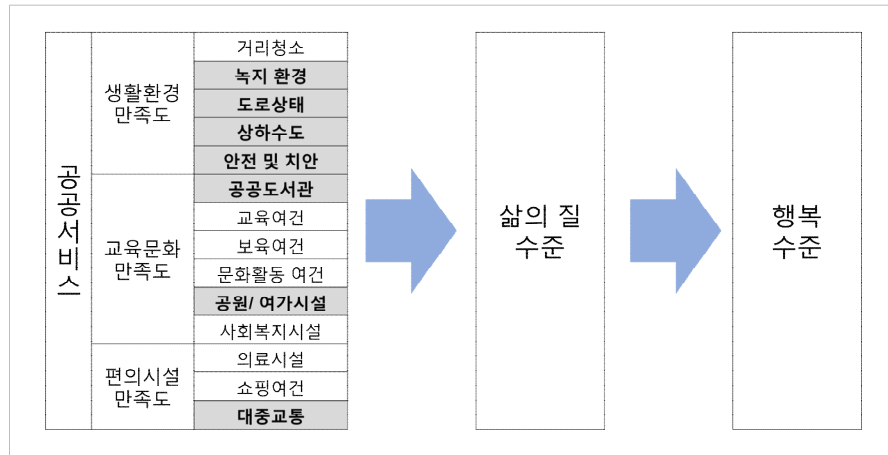
3.  
주민행복,  
삶의 질  
그리고  
인프라

### 3.

## 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

그림 2-40

공공서비스가  
삶의 질을 통하여  
행복수준에  
미치는 영향 연구



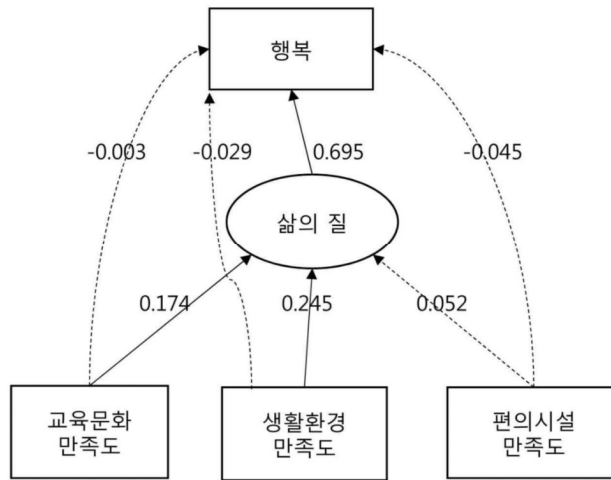
자료 : 김병섭, 최성주, 최은미(2015)

- 김병섭 등(2015)의 연구결과는 위의 세 가지 공공서비스 영역 중 편의시설 만족도를 제외한 두 가지 공공서비스 영역들이 삶의 질 수준에 통계적으로 유의미한 영향을 미친다는 것을 실증적으로 확인함.
  - 경로분석(structure model)과 확인적 요인분석(measurement model)을 결합한 구조방정식모형(structural equation modeling)을 이용하여 공공서비스와 삶의 질, 행복 간의 관계를 분석함.
  - 생활환경 만족도와 교육·문화 만족도가 삶의 질 수준에 통계적으로 유의미한 영향을 미치는 것으로 확인됨.
  - 삶의 질 수준은 다시 개인이 느끼는 행복에 통계적으로 유의미한 영향을 미치는 것으로 확인됨<sup>15)</sup>.
- 본 연구결과를 바탕으로 양질의 인프라 서비스 제공은 국민의 삶의 질 향상을 통하여 행복 증진에 기여할 수 있다는 결론을 얻을 수 있음.
  - 본 연구에서 정의하고 있는 공공서비스 중 대부분의 항목들(회색 영역으로 반전 표시된 항목들)은 인프라가 없으면 공급될 수 없는 항목들임.

15) 다만, 편의시설만족도도 통계적인 신뢰도를 확보하지 못했을 뿐이지 삶의 질과 양의 상관관계를 보인다는 측면을 고려할 때, 질적 분석 측면에서는 의미가 있을 것임.

그림 2-41

구조모형  
분석결과 요약 및  
도시



경로	표준화계수 (Std. Coef.)	비표준화계수 (Unstd. Coef.)	표준오차 (Std. Er.)
행복 ← 교육문화 만족도 (직접효과)	-.003	-.005	.030
행복 ← 편의시설 만족도 (직접효과)	-.045	-.061	.023
행복 ← 생활환경 만족도 (직접효과)	-.029	-.050	.021
삶의 질 ← 교육문화 만족도	.174	.150***	.021
삶의 질 ← 편의시설 만족도	.052	.038	.016
삶의 질 ← 생활환경 만족도	.245	.232***	.015
행복 ← 삶의 질	.695	1.28***	.023

주1 : \*\*\* 는  $p < 0.001$ 을 의미한다.

주2 : 위 그림에서 숫자는 상관관계의 상대적 크기를, 실선은 통계적으로 유의미한 관계를, 점선은 통계적 신뢰도가 확보되지 않은 관계를 나타낸다.

자료 : 김병섭, 최성주, 최은미(2015)

## 2) 주민행복과 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자(소결)

- 경기도의 지역경제 성장과 삶의 질 수준 향상을 통한 주민 행복 증진을 위해서는 양질의 인프라 구축이 필수 조건임.
- 경기도의 ‘일반현황 분석 → 인프라 투자를 통한 지역경제 성장 가능성’, ‘주민행복과 삶의 질 분석 → 인프라 투자를 통한 주민행복과 삶의 질 수준 향상 가능성’을 고려할 때 양질의 인프라 투자가 필수적인 것으로 사료됨.

## 3.

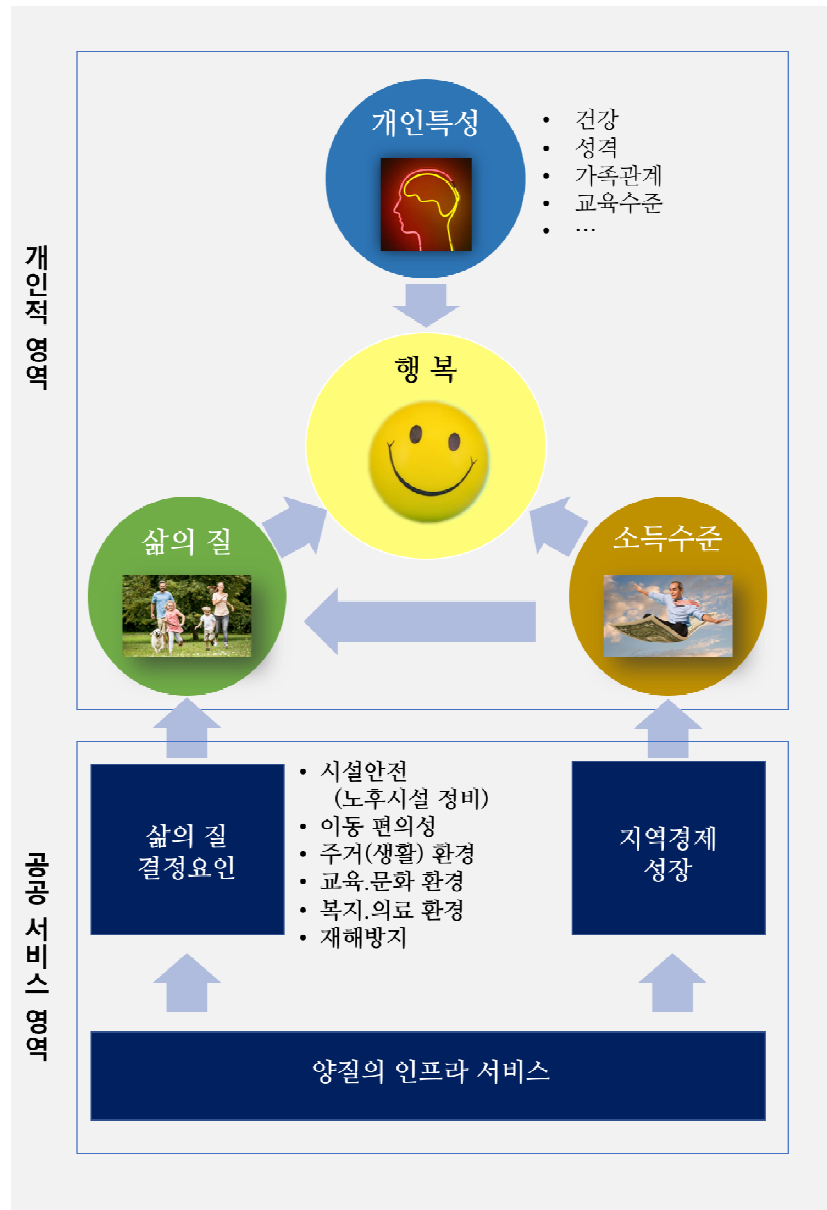
주민행복,  
삶의 질  
그리고  
인프라

### 3.

## 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

그림 2-42

주민행복과 삶의  
질 그리고 인프라



- 경기도의 인구구조는 고령화 사회로 진입하고 있고, 지역경제(GRDP)성장률이 급격히 둔화되고 있을 뿐 아니라 지역별 편차가 심하고, (청년)실업률은 높은 수준이며, 장거리 통근·통학 여건이 아직 부족
- 경기도의 인구구조를 살펴보면 2020년 중반 이후 초고령사회로 접어들 전망이며, 이로 인하여 노인인구 부양비율이 급격히 높아질 전망이다.
- GRDP 성장률은 전국 평균에 비해 양호한 편이나, 급격히 하락하고 있는 추세이며, 잠재성장률도 지속적으로 감소할 것으로 전망됨.

- 1인당 GRDP는 전국 평균에 비하여 낮은 편이며, 군사시설 보호구역, 상수원 보호구역, 개발제한구역 등 각종 경제활동 제약조건으로 인하여 경기도 지역 내 소득 불균형이 심한 문제가 있음.
  - 경기도의 실업률은 2017년 말 기준 3.9%로 전국 평균보다 높은 편이며, 특히 청년실업률은 10.5%로 부산과 대구 다음으로 높음.
  - 경기도민의 평균 통근·통학 소요시간은 72.4분(왕복 기준)<sup>16)</sup>으로 전국 평균보다 월등히 높으며, 특히 서울과 타 시·도로 통근·통학하는 비율의 합계가 42.2%로 높음.
- 경기도는 인프라 자본의 한계생산성이 낮지 않은데도 1인당 인프라 스톡은 62.0(백만원)으로 중위 수준에 불과하며, GRDP 성장률에 대한 인프라 자본의 성장 기여율은 불과 8.86%임.
- 따라서, 경기도는 인프라 투입 증가율을 높여 GRDP 증가율을 더 향상시킬 가능성이 높다는 예측을 할 수 있음.
  - 좀 더 구체적으로는, ①인프라 투입 증가율을 높임으로써 인프라 자본 기여도를 증가시킬 수 있으며, ②높아진 인프라 자본 기여도는 다시 GRDP 증가율을 높인다는 것임.
  - 나경연·박철한(2017)의 연구에 의하면 경기도의 SOC예산을 약 0.61조원 증가시킬 경우, GRDP성장률을 약 0.189%p 높임으로써 5.619%수준을 평균적으로 달성할 수 있을 것으로 추정됨.
- UN의 세계행복보고서에 의하면 2014~2016년 기간 중 조사된 한국의 행복지수는 55위로 평가되었는데, 경기도는 17개 광역단체 중 14위를 기록하여 행복도가 매우 낮은 것으로 파악됨.
- 연령별로는 20대와 50대가 가장 불행하다고 느끼는 것으로 나타남.
  - 경기도의 1인 가구는 저학력 비중이 높으며, 비정규직으로 고용불안정성도 높은 경향을 보임. 그 중에서, 1인 중년가구는 비정규직 비중이 높고, 삶의 만족도가 매우 낮은데도 불구하고 정책적 고려대상에서 소외되고 있음.
  - 청년층의 경우는 높은 실업률과 더불어 장거리 통근·통학자의 비율이 높는데, 이는 여가시간 부족과 피로도 누적으로 인하여 삶의 질을 매우 저하시키는 것으로 나타남.

16) 이는 경기도 전체 통근자의 평균시간이고, 서울과 타 시·도로 통근·통학하는 시간은 평균 166분(왕복)으로 조사됨.

### 3.

#### 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라

- 김병섭 등(2015)의 연구결과를 통하여 공공(인프라)서비스가 주민의 삶의 질 수준과 행복도 향상에 통계적으로 유의미한 영향을 미친다는 것을 확인할 수 있음.
  - 본 연구에서 정의하는 공공서비스 중 절반 이상 항목들이 본질적으로 인프라 서비스임.
  - 따라서, 양질의 인프라 구축은 주민의 삶의 질 향상과 행복도 증진에 기여할 수 있다는 결론을 얻을 수 있음.
- 삶의 질 결정요소들의 만족도에 대한 설문조사 결과, 지금까지 다른 연구에서 조사되지 않았던 ‘시설물 안전(노후시설물 정비)’항목에서 가장 만족도가 낮게 나타남.
  - 그 다음으로 재해방지에 대한 만족도가 낮은 것으로 조사되어, 삶의 질 구성요소 중에서 경기도민의 안전과 재해방지에 대한 만족도가 전반적으로 낮은 것으로 조사됨.
  - 이는 노후인프라 개량과 안전도 향상 등 새로운 인프라 투자 전략이 주민의 삶의 질 증진을 위하여 효과적인 역할을 할 수 있다는 것을 시사함.
- 삶의 질 결정요소에 대한 설문조사 결과 경기도 주민의 불만족도가 가장 높은 항목부터 나열하면 ‘시설물 안전(노후시설 정비) → 재해방지 → 복지·의료 서비스 → 교통 편의성 → 교육·문화 환경 → 주거(생활) 환경’순임.
  - 시설물 노후도에 대한 별도의 문항조사 결과, 경기도 주민이 느끼는 노후 시설물의 종류는 댐 및 저수지, 산업(물류)단지, 전통시장, 터널, 교량, 방재시설, 도로, 공항, 항만시설 등으로 조사됨.
  - 경기도 지역경제 성장과 주민의 삶의 질 제고를 위한 필요 인프라 시설 항목들을 다음 그림과 같이 연결(mapping) 할 수 있음.







## 제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례

### 1. 국가별 인프라 추진 정책 동향<sup>17)</sup>

#### (1) 국가별 인프라 투자 추이

##### 1) 미국

- 미국은 2006년부터 2008년까지 전체 예산에서 SOC가 차지하는 비중이 하락함.
  - 그 후 경제 활성화와 고용 창출을 위해 2009년부터 SOC에 대한 투자를 확대하기 시작하였으나, 2012년 글로벌 경제위기로 인하여 SOC 투자는 다시 하락함.
- 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

17) 「한국건설산업연구원(2017), 4차 산업혁명 시대 인프라의 질적 제고 방향과 전략」에서 발췌 및 정리함.

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

그림 3-1

미국의 총지출  
대비 SOC 투자  
규모

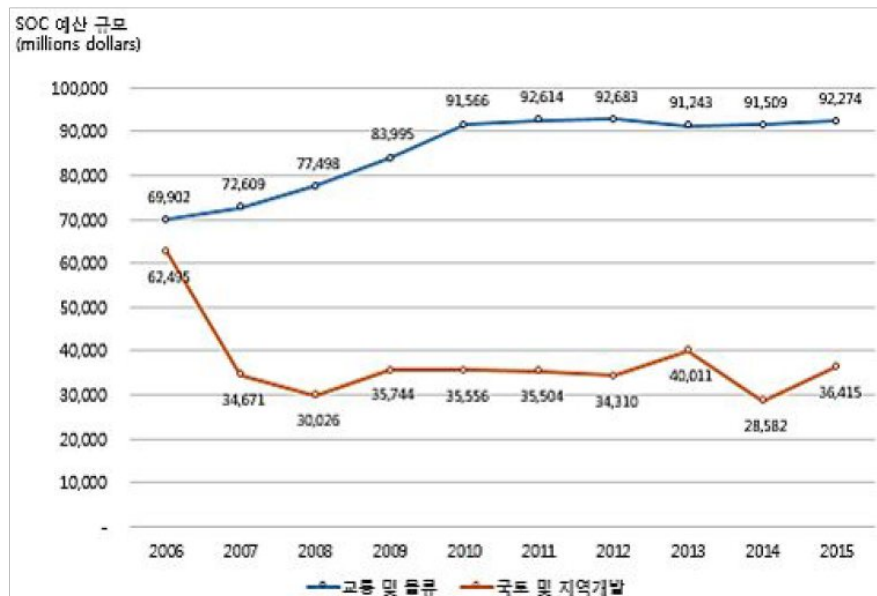
투자는 71.7%까지 증가하였음(<그림 3-2> 참조).



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

그림 3-2

미국의 부문별  
SOC 자원 배분



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

## 2) 영국

- 영국은 글로벌 금융위기 이후 재정 악화로 인해 전체 지출에서 SOC 투자의 비중을 2010년 3.4%에서 2012년 2.9%로 감소함.

- 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 차지하고 있음(<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.

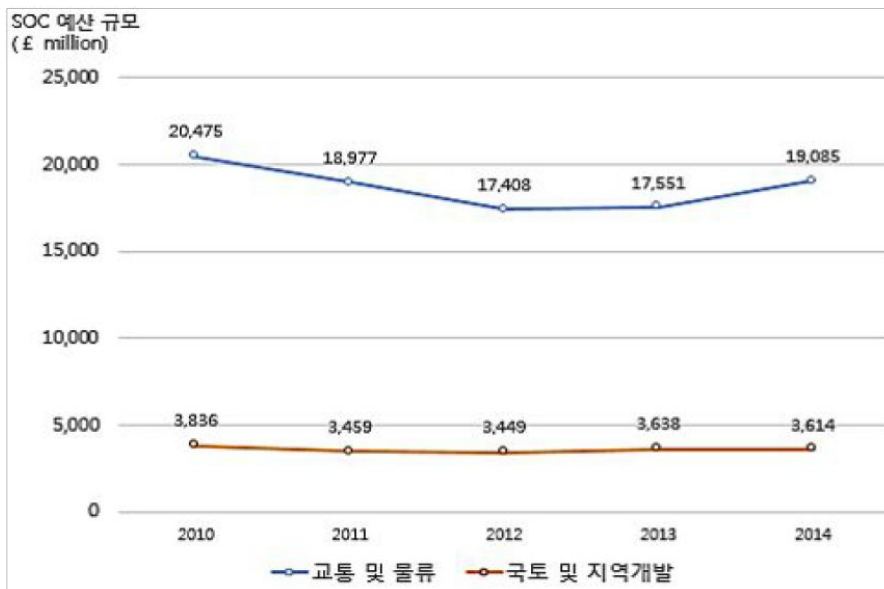


그림 3-3

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% 수준으로 나타남.
- 2014년에 SOC의 투자 비중이 다소 감소하였지만, 이후 지속적으로 증가하는 추세임.
- 특히, 2016년 SOC 예산은 크게 증가하여 전체 예산에서 7.1%를 차지하고 있음.
- 이는 전년 대비 19.2% 증가한 것으로 독일의 SOC 투자가 지속적으로 증가하고 있음(<표 3-1> 참조).

1.  
국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-1

### 독일의 SOC 예산 규모

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).

표 3-2

### 독일의 부문별 SOC 배분 현황

단위 : 백만 유로(€), %

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 유지하였으며, 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 나타남.
- 교통 인프라의 경우 2009~10년부터 2011~12년까지 성장한 뒤 2012년 이

1.  
국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-4

호주의 교통  
부문별 투자 규모

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.

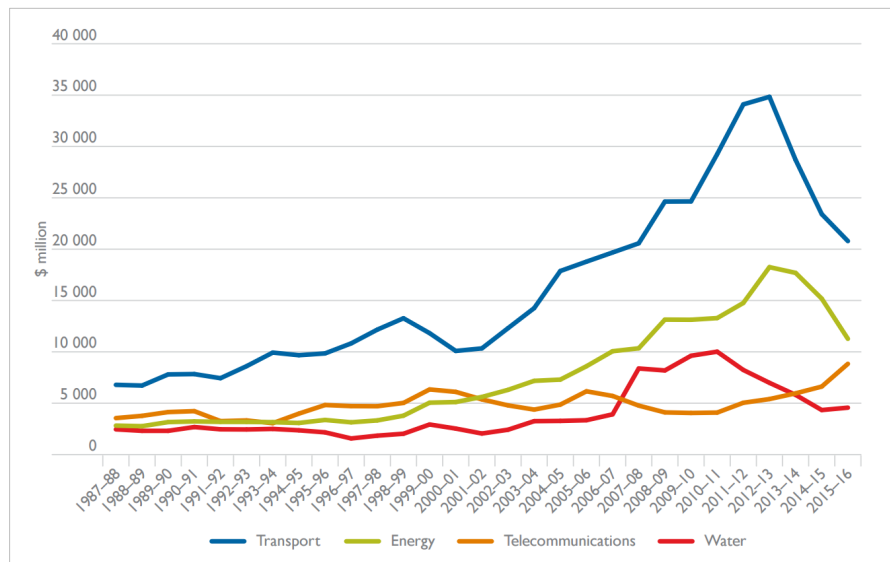
단위 : 백만 호주달러, %

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<sup>18)</sup>.
- 미국토목학회(American Society of Civil Engineers, ASCE)에서 발간한

### 1.

국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-7

미국 부문별 정부  
예산 계획

인프라 평가 보고서에서도 2013년 미국의 인프라 투자 수준은 ‘D+’ 등급으로 여전히 미흡한 것으로 나타났음.<sup>19)</sup>

- 이처럼 미국은 현재 기존 인프라의 노후화와 품질 저하 등으로 이에 대한 재건의 필요성이 증대되고 있는 상황임.<sup>20)</sup>

단위 : 백만 달러

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(<표 3-7> 참조).

- 특히, 도로 등과 같은 육상 교통수단에 대한 투자가 전체 교통부문에서 70% 이상으로 가장 높은 비중을 차지하고 있음.
- 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.<sup>21)</sup>

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

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

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

21) 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.<sup>22)</sup>
- 예산 투자 계획은 장기적인 관점에서 향후 10년 동안의 목표로 설정되었음.<sup>23)</sup>
  - ▶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 20억을 달러를 투자할 예정임. 이는 민관 협력을 통해 이루어질 계획으로 2020년까지 전기자동차, 저탄소 운송 수단 등 현재의 교통 연료 수단의 대체기술 개발을 목표로 함.
  - ▶새롭게 변화하는 기술이 교통 시스템에 안전하게 통합될 수 있도록 10년 동안 매년 4억 달러를 투자할 예정임. 전기 자동차, 무인 자동차 등이 빠르게 우리 사회에 적용되고 있는데 사용자들이 안전하게 이용할 수 있도록 사용기준 등을 만들 것임.
  - ▶그 외 새로운 에너지 개발에 투자하기 위해 현재 정유 회사에 배럴당 10달러의 세금을 부과하는 방안 등이 모색되고 있음.
- 한편, 트럼프 미 대통령은 선거 과정에서부터 인프라 투자를 강조하였고 향후 10년 간 1조 달러 규모의 인프라 투자를 공약으로 제시하였음.
- 미국은 사회 인프라가 노후화 되어 주요 인프라 시설 노후 연수가 평균 27년에 달하고 있는 상황으로(2015년 기준 도로 및 고속도로 28.4년, 상수도

22) ARTBA(American Road & Transportation Builders Association, 2016), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation : 1쪽.  
 23) OMB(Office of Management and Budget), Investing in American Infrastructure.

## 1.

### 국가별

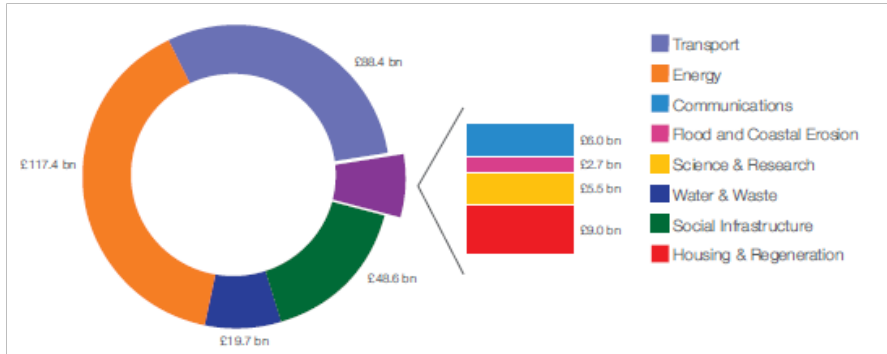
### 인프라 추진

### 정책 동향

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.
  - 이처럼 영국은 2010년 이후 인프라에 총 2,500억 파운드 이상을 투자함.
  - 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 발표함.
  - 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”.

그림 3-5

영국 2016~21년  
까지의 부문별  
인프라 투자 계획

- 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.<sup>24)</sup>
- 한편, National Infrastructure Commission(NIC)는 2015년 10월 효과적인 장기 인프라 계획을 위한 독립 기관으로 설립되었음.
  - NIC는 미래에 필요한 인프라가 무엇인지에 대한 명확한 청사진을 제공하는 역할을 하는데 이를 위해 ① 스마트 전력(Smart Power), ② 세계적 도시를 위한 교통(Transport for a World City), ③ 장기 계획을 위한 북쪽의 도로와 철도의 연결(High Speed North)이라는 3대 도전 과제를 만들었음.

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

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

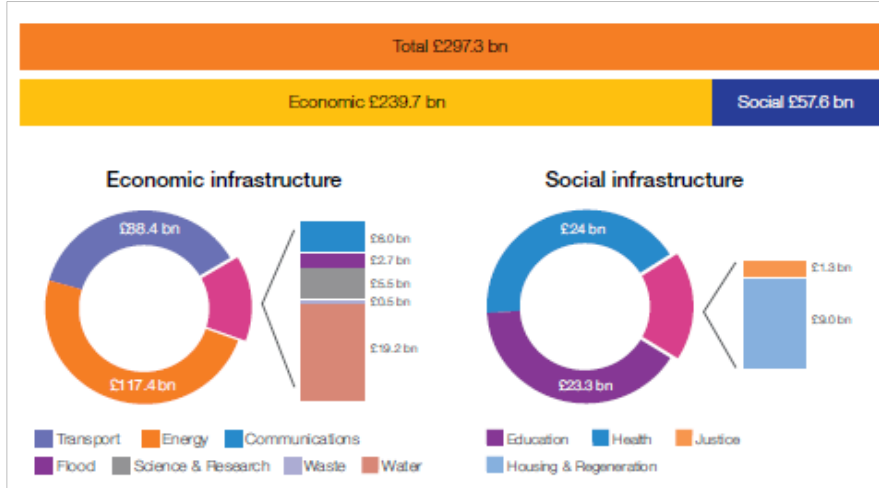
표 3-8

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 개건, 2000년대에는 주요 도시의 연결 등 부분적으로만 교통 인프라를 구축하는 데 초점을 두었다면, FTIP는 독일의 교통 인프라 개발을 위한 종합적인 전략을 제시하고 있음.
  - FTIP 2030은 '교통 이용자의 이동성 촉진', '재화 공급의 명확화 및 기업의 경쟁력 강화', '교통수단의 안정성 강화', '오염 배출 물질의 감소', '자연 보호', '소음 방지 등 삶의 질 향상'을 목표로 제시하고 있으며, 이를 위해 각 목표별 세부 전략을 제시하고 있음.
  - 독일의 경우도 여타 선진국과 마찬가지로 노후 인프라에 대한 투자를 늘리고 있는 추세임.
  - 연방정부의 교통부문 인프라 투자를 살펴보면, 2011~15년에 도로의 유지보수 관련 지출 비중은 증가한 반면, 도로의 새로운 건설 및 교체에 대한 투자는 감소하였음.
  - FTIP에서도 2001년부터 2015년까지 연간 약 100억 유로씩 총 1,500억 유로를 철도, 도로, 수로의 인프라에 투자하고 있음.

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 것뿐만 아니라 기존 인프라를 유지·보수하고 대체하는 데에도 투자를 강화하고 있음.

- FTIP 2030에서도 인프라 투자의 최우선 순위로 기존 인프라 시설의 유지보수 및 대체, 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 정부는 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% 가까이를 차지하고 있음.



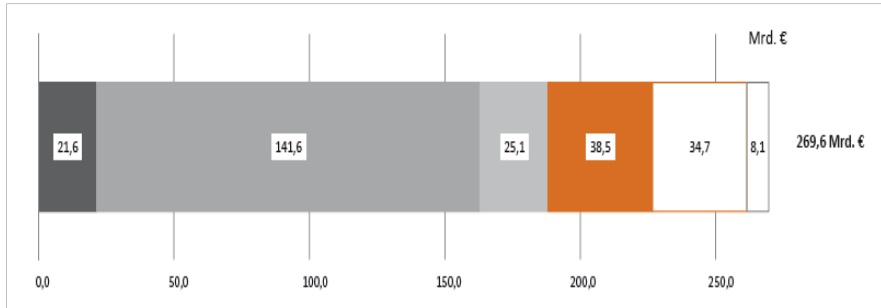
단위 : 십억 유로

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

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

표 3-10

FTIP 2030의  
교통 분야별 투자  
계획



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

그림 3-7

FTIP의 예산 배분

- 한편, 성능 향상 및 신규 인프라 투자(시설물 유지관리 및 교체 제외)에도 총 636억 유로의 예산이 배정되어 있음.
- 이 중 251억 유로는 지속성이 있고 명확히 계획된 프로젝트에, 나머지 385억 유로는 위에서 언급한 2가지의 기준을 바탕으로 선정된 프로젝트에 투자될 계획이다. 신규 투자 또한, 도로와 철도 인프라에 예산의 90% 이상이 배정되어 있음.
- 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.

## 1.

국가별  
인프라 추진  
정책 동향

- 특히, 독일의 교통부는 새로운 프로젝트를 추진하는 대신 현재의 인프라를 개선(예산의 약 70% 배정됨)하는 데에 주력할 계획임.

#### 4) 호주

- 호주 정부는 향후 급변하는 환경 변화에 맞춰 인프라의 자동화와 첨단화, 그리고 인프라의 재건과 투자를 위한 장기 계획의 필요성을 강조하고 있음.
  - 호주는 'Infrastructure Australia Act 2008' 발표를 시작으로 후속 계획을 계속 발표하고 있음.
  - 특히, 인프라의 재건은 호주의 인프라 계획에서 가장 중요한 부분으로 호주 정부는 1980~90년대의 인프라 재건 정신을 강조하고 있음.
- 국민들의 삶의 질 향상을 위해 새로운 인프라에 대한 투자도 병행하고 있음.
  - 예를 들면, ITS(Intelligent Transport System)를 새로운 교통 체계의 핵심으로 인식하고 있음.
- 호주 인프라의 재건 계획은 ① 생산적 도시와 지역(Productive Cities, Productive Regions), ② 효율적 인프라 시장(Efficient Infrastructure Markets), ③ 지속 가능하고 공정한 인프라(Sustainable and Equitable Infrastructure), ④ 보다 나은 의사결정과 조달(Better Decisions and Better Delivery) 등의 목표 하에 향후 15년 간 각종 사업이 이루어질 전망이다.
  - 호주 정부는 인프라 사업의 우선순위 선정 과정을 통해 인프라 투자의 효율성, 생산성, 그리고 당면한 현안을 해결할 수 있을 것으로 내다보고 있음.<sup>25)</sup>
  - 호주 정부는 2015~16년부터 2019~20년까지 사회의 생산성 향상 등을 위해 인프라에 약 400억 달러(AUD)를 투자할 계획임.
  - 특히, 교통 및 기반 시설에 많은 투자를 할 것으로 예상됨.
- 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

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

이용한 교통수단은 2030년에 현재보다 약 50% 증가할 것으로 전망됨.

- 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 전망되고 있음.
- 대중교통은 2004년 이후부터 모든 수도권에서 급속히 성장해 왔는데 2030년까지 이용객이 현재보다 30% 이상 증가할 것으로 예상됨.<sup>26)</sup>
- 이처럼 빠른 인구 성장 등으로 인해 교통수단은 향후 20년 내에 현재의 2배 이상 활성화될 것으로 예측되고 있음.
- 이에 따라 호주의 인프라 분야별 향후 투자 계획은 육상 교통에 대한 투자가 전체 투자 금액의 50% 이상을 차지하고 있음(<표 3-11> 참조).

26) 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 실시중임.
  - ‘사회자본정비중점계획’은 제1차 계획(2003~2007), 제2차 계획(2008~2012), 제3차 계획(2012~2016)이 추진되었으며, 2015년부터 국토형성계획의 구체화를 위해 제4차 계획(2015~2020)이 추진 중임.
  - 이는 2020년 도쿄올림픽·패럴림픽 일정에 맞춘 것으로 일본은 인프라에 대한 전략적 투자를 계획하고 있음.
- 지속가능한 사회자본 정비의 기본 방침은 ‘사회자본 스톡효과 최대화를 목표로 한 전략적 인프라 관리’임.
  - 지진으로 인한 피해 복구, 노후화된 인프라의 보수, 기후재해, 인구 감소에 따른 문제점 발생, 국가 경쟁력 강화 등에 대응하기 위한 사업을 실시하고 있음.
  - 일본은 아베노믹스가 추진되면서 경기 부양 및 자연 재해 대처를 위해 ‘국토강인화계획’을 수립해 향후 10년 간 200조 엔을 도로 및 항만 부문에 집중적으로 투자할 계획임.
  - 이에 따라 2016년 8월, 정부는 28조엔 규모의 경기 부양책을 제시, 2016년 제2차 추가경정 예산에 반영하여 인프라 정비 등 대규모 공공사업의 적

극적 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.<sup>27)</sup>

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

### (1) 미국

#### 1) 버지니아 주

- 미국은 인프라 재건을 위하여 연방 정부 및 주 정부의 재정 투입과 더불어 민간자본 유치가 활발히 진행됨.
- 주정부 차원에서 교통인프라 재원조달을 위해 여러 가지 지원계획을 마련하고 있지만, 매년도 배정되는 예산규모는 감소하는 추세임.
- 버지니아주는 유류세 부과방식을 종량제로 변경함.
- 버지니아주 인프라 개선의 필요성에 대하여 사회적 공감대가 형성되었으며, 5~7%에 해당하는 부가세(Sales tax)를 0.5% 수준 증가시켜 인프라 개선을 위한 추가재원으로 사용함.
- ‘SMART SCALE’ 프로그램 시행: B/C분석을 수행하여 타 부문에서 사용되는 예산을 절감하고 교통부문 예산 사용의 효율성을 증가시키려는 노력을 기함<sup>28)</sup>.
- 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 정

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

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

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

부의 보조금 지급규모를 결정함.

- 인프라에 대한 요금결정 정책은 다소 복잡한 메커니즘을 가지고 있으며, 다른 이용수단에 대한 옵션을 제공하고 있지만, 사용하는 주민들의 비판의견(요금저항)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.
  - 요금의 결정방식은 이용차량의 속도 또는 시간대에 따른 가변요금제<sup>29)</sup>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 기여함<sup>30)</sup>.
- 버지니아주의 P3는 수요위험을 민간투자자에게 모두 전가하는 방식인 DBFOM(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 설명함<sup>31)</sup>.
  - 추가적으로, 민간투자사업을 수행하는 장점으로 향상된 운영(톨링 시스템 운영방식)방식의 효율성, 계획과 설계방식의 개선<sup>32)</sup> 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

29) 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.

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

31) 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.

32) 버지니아 주는 제도적으로 민간제안방식을 허용함.

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.
  - 아직 미국에 P3 프로젝트가 많지 않지만 심각한 인프라 상황에 비하여 투자재정 부족이 심각하여 앞으로 많은 프로젝트(특히 재투자 분야)가 필요할 것으로 예상됨.
  - 버지니아 주의 경우 Hampton 지역과 Northern Virginia 지역에 심각한 교통체증이 존재하여 이 지역의 신규 인프라 건설을 위한 추가적인 세금을 징수하고 있어 지속적으로 사업이 만들어질 것으로 예상되므로 한국 기업들은 이를 주시할 필요가 있음.
  - 외국 기업들이 미국에 진출하기 위해서는 현지 사정을 잘 알고 인적 네트워크가 구축되어 있는 현지 기업들과 파트너십을 구축할 필요가 있음.
  - 또는 초기에는 소수지분의 투자파트너로 참여하고, 실적과 경험을 쌓아가면서 점차 사업을 주도하는 역할로 성장해 나가는 것이 현실적임.
- 주 정부의 인프라 투자재원 마련을 용이하게 하기 위하여 연방정부 차원에서 지원하는 재무적 수단 중 대표적인 사례가 TIFIA(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act)와 PABs(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.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 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), 맥커리 홀딩스(Macquarie Financial Holding Limited)
  - 시공사 : 스칸스카 미국법인(Skanska USA Civil Southeast, Inc.), 키윇(Kiewit Construction Company), 워스마린(Weeks Marine, Inc.)
  - 총사업비 : 20.89억불
  - 주요 사업 내용
    - ▶ 엘리자베스 강을 가로지르는 새로운 미드타운 터널(New Midtown Tunnel) 신설<sup>33)</sup>
    - ▶ 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)<sup>34)</sup>
  - 계약기간
    - ▶ 건설기간 : 55개월(2012년 4월~2016년 12월)
    - ▶ 운영기간 : 개통 후 58년
- 요금은 시간별로 다른 수준을 징수하는 가변요금 체계이며, 최근 교통량은

33) 기존에 존재하던 동일 루트의 터널은 개·보수 하여 확장된 2개 차로로 사용함.

34) 민간투자자가 설계, 건설, 자금조달, 운영 및 유지관리를 담당하는 방식임.



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

### 3) 워싱턴 주

- 현재 국제공항과 워싱턴대학교를 남북으로 연결하는 경전철 시스템을 확대 건설할 예정임.
  - 도심지에 자전거 도로를 확장하고 보행자 중심 도시를 조성
  - 기후변화에 대비해 화석연료를 대체할 전기 자동차 충전시설을 시 전체에 설치
  - 자동차 속도 제한을 지속적으로 추진하여 교통사고 사망자 감소를 추진
- 시애틀의 교통 부담금(안)에 따른 “Move Seattle”는 총 9년 동안의 투자 계획으로 구성됨 : 총 4개의 부문별 목표 및 투자액 제시, ① “안전한 도시”, ② “살 만한 도시”, ③ “상호 연결된 도시”, ④ “활기찬 도시”
- 안전한 도시(9년 동안 3억5천만 달러) : 심각하고 치명적인 사고를 없애기 위한 노력을 하고 취약한 교량을 지진에 견디도록 보강하여 시애틀 주민과 여행객들의 안전 확보
  - 시애틀의 도로에서 심각하고 치명적인 사고를 없애기 위한 프로그램 시행
    - ▶ 12-15개의 주요 수송 경로에 대한 안전 프로젝트를 완료하여, 사고가 많은 도로 모두에 대해 이용자들의 안전 개선

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- ▶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 교통 수단을 선택할 수 있도록 하여 차량 소유에 대한 대안을 제시
- 가장 통행량이 많은 도로 중 250 lane-mile에 대해 유지보수 및 현대화 실시
  - ▶간선도로를 최대 180 lane-mile까지 재포장하여, 시애틀에서 여객과 물자 대부분을 수송하는 가장 붐비는 도로의 35%를 정비 및 현대화
  - ▶시 소속 팀에 의해 수행되는 수리 및 유지보수 프로그램을 통해 매년 목표 정한 65곳을 재포장. 연 평균 7-8 lane-mile의 간선 도로에 해당
- 차량을 소유하지 않고도 사람들이 이동할 수 있도록 지원
  - ▶기업들과의 협력을 통해, 직원들의 대중교통용 패스, 바이크 세어 및 카 세어 멤버십 이용 기회 증진
  - ▶신축 건물의 주민, 건물주 및 개발업자가 협력하여 대중교통, 카 세어,

## 바이크 셰어 및 기타 이동 수단에 대한 이용 기회 보장

- 상호 연결된 도시(9년 동안 1억7천만 달러) : 이용하기 쉽고 신뢰할 수 있는 교통체계를 제공하여, 이용자들에게 그들이 원하는 이동 수단 옵션을 그들이 원할 때 제공
  - 구식 도로를 현대화하여 사람들에게 비용 부담이 적고 편리한 이동 수단 옵션 제공
    - ▶ 7-10개의 다중 수송 경로(multimodal corridor) 프로젝트 완료. 주요 도로를 재설계하여 보행자, 자전거, 자가운전자 또는 대중교통 이용자 등 모든 이용자를 위한 연결성과 안전성 개선
    - ▶ 종합적인 대중교통 개선 프로그램을 통해 버스 서비스의 신뢰성을 높임으로써, 주요 위치에서의 병목 현상 제거
    - ▶ 매년 시 전역의 주요 수송 경로 5곳에 대해 교통 신호 타이밍을 최적화하여, 교통 흐름을 개선하고 자가용, 트럭, 자전거, 대중교통 이용자 및 보행자들에게 편의 제공
    - ▶ 양질의 BRT 루트 7개 신설
- 경전철에 대한 연결성 개선
  - ▶ 시애틀 남동부 그레이엄 스트리트(Graham Street)에 새로운 연결(Link) 경전철역을 위한 재정 지원
  - ▶ 노스게이트(Northgate)에서 경전철로 연결하는 I-5에 대해 보행자 및 자전거용 교량을 위한 자금 지원
  - ▶ 보행자 및 자전거의 경전철역 연결부 구축

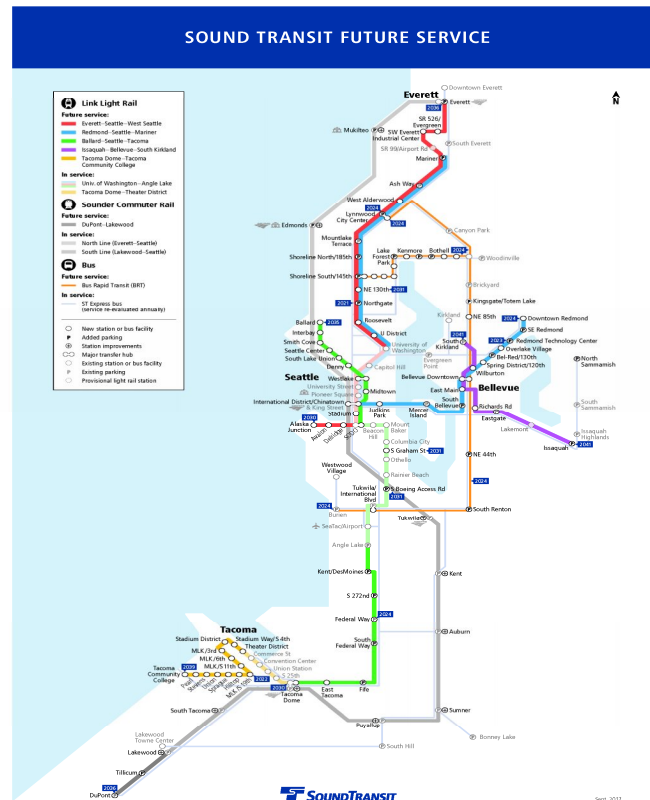
## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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 매움
  - ▶ 보도가 없는 주택가 도로를 보행하기에 더 안전하고 더 편안해 지도록 조성
  - ▶ 시 전역에 1500개의 신규 자전거 보관소 설치
- 활기찬 도시(9년 동안 1억5백만 달러) : 경제 및 사회적 활동으로 활기가 넘치도록 도로와 보도에 투자
  - 화물 및 배달 차량을 위한 이동성 개선
    - ▶ 지역 자금을 지원하여 랜더 스트리트 고가도로(Lander Street Overpass) 설계 및 건설
    - ▶ 시애틀의 중량물 운송망의 주요 경로인 이스트 마지널 웨이(East Marginal Way) 수송 경로 구축

- ▶지역 우선 프로젝트에 투자
- ▶20-35개의 지역 우선 프로젝트를 완수하여, 그들 지역에서의 안전, 이동성, 접근성 및 삶의 질 개선

- 도심의 숲을 가꾸고 범람하기 쉬운 지역에 배수 시설을 확충
  - ▶질병이나 안전상의 문제로 나무를 한 그루 뽑을 때마다 2그루를 새로 심음.
  - ▶신규 가로수 관리 직원 총원. 가지치기가 필요한 곳에 신속 대응하고(예: 자전거를 타거나 걷는 사람들을 위해서, 그리고 대중교통 정류장에서의 정돈 작업) 신호등과 표지판을 가리지 않도록 하는 작업에 중점을 둠.
  - ▶시애틀 공공사업부(Seattle Public Utilities)와 협력하여 도로를 포장하고 새로운 보행자용 인프라와 횡단보도를 제공하며, 범람하기 쉬운 사우스 파크(South Park) 및 브로드뷰(Broadview) 지역에서의 배수 시설 문제 처리

#### - 재원조달 방안

- 기존의 교통 부담금을 대신하여 기존보다 약 2배 인상하는 Move Seattle (Transportation Levy to Move Seattle) 교통 부담금 신규 조성
- 제안된 부담금 징수는 9년간 지속될 것이며, 연간 9천5백만 달러로 총 약 9억 달러의 재원을 조성
- 부담금은 재산세를 통해 납부되며, 시애틀의 중위 가격(\$450,000) 주택 소유주들은 연간 약 \$275의 추가 부담(세율 약 0.06%)<sup>35)</sup>

#### 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

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

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

## 5) 애틀란타 벨트라인(Atlanta BeltLine) 사업

- 애틀란타 벨트라인 사업은 애틀란타 중심 지역의 외곽을 둘러싼 22마일(약 35km)의 오래된 도시철도 선로와 다용도 전차, 현대식 노면전차 등을 활용

해 인근 45개 지역 간 교통연계성을 강화하는 한편, 역 주변을 중심으로 공원, 주택, 공공 예술·문화 공간을 확충함으로써 아틀란타 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 합작회사 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 아틀란타 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.



자료 : 온라인 검색결과

- 동 사업은 현재에도 진행 중인 미국 내 가장 큰 종합 도시개발(재생)사업이

그림 3-9

벨트라인  
프로젝트

## 2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

며, 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.<sup>36)</sup>

- 향후 동 사업이 완료될 경우 역 내에서 3만개 이상의 정규 일자리와 최대 20억불의 투자유입, 5,600채의 안락한 주택건설이 이루어질 것으로 전망

#### 6) 캘리포니아 주

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

- 미국 실리콘밸리는 일자리 창출의 선두 지위를 차지하고 있으나 주거비용 상승 및 교통난 발생으로 인해 ‘실리콘밸리 엑소더스’ 발생 우려가 제기됨.
  - 실리콘밸리는 벤처캐피탈 투자의 용이함, 우수 대학의 집적 및 광범위한 인재풀, 혁신기업가 정신의 결합으로 여타의 지역에 비해 빠르게 성장하는 지역임.
- 그러나 실리콘밸리 내 일자리 증가분에 비해 주택공급 증가가 저조하고 주택비용 또한 상승하여 실리콘밸리 경제를 위협하고 있음
  - 2010~16년 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
  - 2010~14년 사이 고용증가율과 주택공급 증가율 격차는 17%포인트에 불과하였으나 2010-16년 사이 격차는 25%포인트로 확대되었으며 인구증가율과 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)
  - 이로 인해 실리콘밸리 거주자 2천548명이 2016년 캘리포니아의 다른 지역이나 다른 주로 이주했고 새로 유입된 인구는 2천506명에 불과하여 순 감소를 기록<sup>37)</sup>

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

37) 미국 인구 통계국(US Census Bureau).



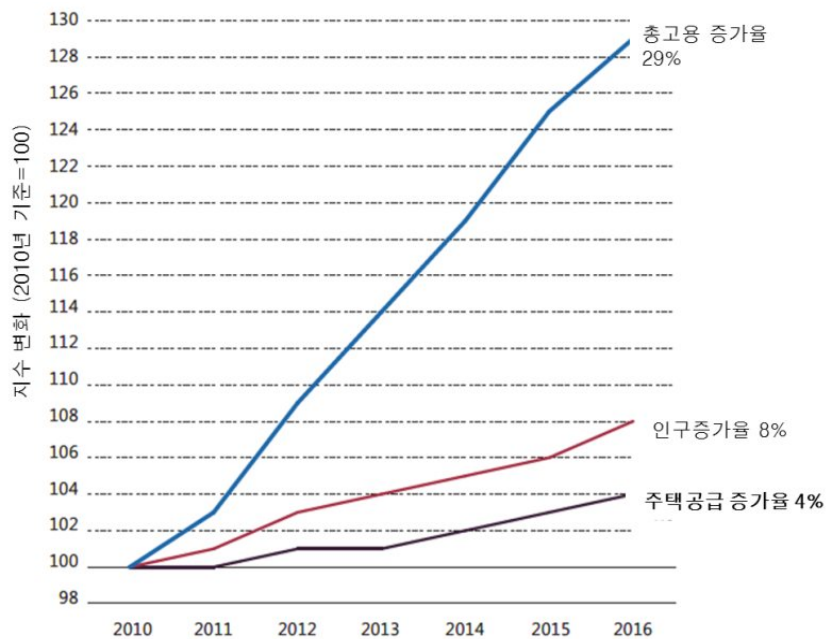


그림 3-10

실리콘밸리 내  
고용, 인구 및  
주택공급 증가율

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

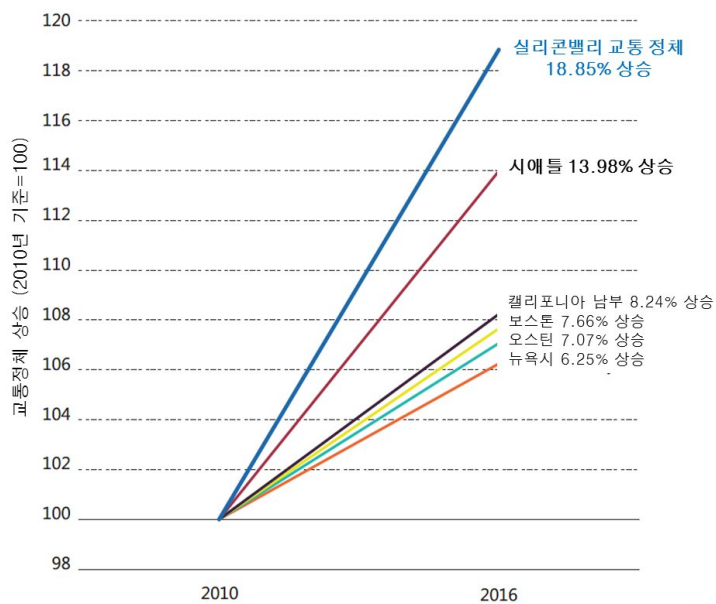


그림 3-11

실리콘밸리 교통  
정체 상승분

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

## ② LA의 인프라 확장을 위한 재원조달 사례

## 2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 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(매저 엠)' 통과를 발표함.
  - 이에 따라 도입된 증세 규모는 소비세 1달러 당 0.5센트, 비율로는 0.5% 인상에 해당되며, LA카운티는 연간 8억 6,000만 달러(약 9,600억원)의 추가 재원을 확보하게 됨.
  - 'Measure M<sup>38)</sup>'은 표면적으로는 교통인프라 투자 재원 마련을 위한 증세 정책이지만 실질적으로는 지하철, 고속도로 등 교통인프라 건설 및 운영을 포함하는 장기교통정비계획으로 보는 것이 적절함.

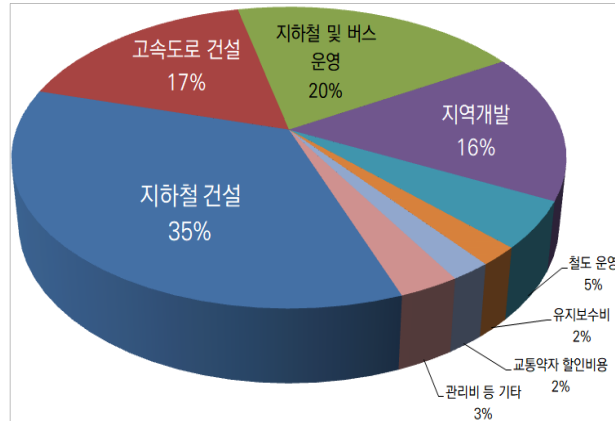
그림 3-12

LA의 향후  
40년간 지하철 및  
고속도로 건설과  
투자 계획



주 : 실선은 운영노선, 점선은 건설 예정인 노선을 나타냄.

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



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

그림 3-13

‘Measure M’의  
인프라

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

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## (2) 프랑스

### 1) 마세나(Zac<sup>39)</sup> Massena) 재개발

- 파리는 파리 내부와 외곽의 개발 불균형이 심함.
  - 파리는 서울의 두 개구 정도의 크기(105km<sup>2</sup>)에 200만명 정도가 살고 있는 도시임.
  - 파리의 경계는 외곽순환도로에 의해 파리 내부와 외부가 분리되어 있으며, 외곽순환도로 내외부의 불균형적인 개발이 이루어지고 있음.
  - 약 15년전 계획된 ‘그랑파리 계획’의 경우 파리시 인근 외곽지역의 종합적인 발전을 위해 세워진 계획이나, 최근 들어 실질적인 개발이 이루어지고 있음.
- 파리 시내 교통 체증은 매우 심각한 수준이나 건축물 보존과 관련한 법이 매우 강하여 도로 확장은 힘든 상황임.
  - 파리 시내 차량의 평균속도는 약 14km/h정도로 서울보다 훨씬 더 심각한 수준임.
  - 특히, 에펠탑이 위치한 7지구와 개선문이 위치한 8지구는 파리의 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(Zac 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.

39) Zac은 불어로 재개발 지역을 뜻함.

- 마세나 재개발 지역의 북쪽은 Christian de Portzamparc에 의해 마스터 플랜이 계획되고 완공되었으며, 남쪽 지역은 Yves Lion에 의해 계획되고 현재 공사가 진행 중에 있음.
- 완공된 북쪽 지역은 대학, 도서관 등의 공공시설을 중심으로 상업시설과 주거지역이 조화를 이루고 있음.
- 예술의 도시로 알려진 파리를 포함한 프랑스의 경우 설계 미적 기준이 매우 높아 모든 건물들이 개성이 있음. 또한, 파리 시민들은 고층건물을 기피하는 성향이 있어 건물들의 층수가 20층을 넘어가는 경우가 드물.

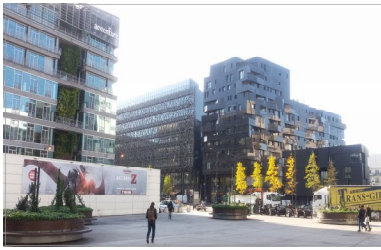


그림 3-14

마세나 남부  
재개발 지역

- 마세나 북부 재개발지역은 파리시가 15년 전에 낸 공모전을 통해 계획된 재개발지역임.<sup>40)</sup>
  - 기존 파리시는 이 지역을 녹지화하려는 공모전을 냈으나, Yves Lion은 파리 외곽순환도로 하부를 연결하는 제안을 해서 당선되었음.
  - 외곽순환도로 내부에는 약 200만명이 거주하나, 순환도로 인근지역을 합치면 약 1,200만명이 거주함. 하지만 외곽순환도로를 기준으로 내외부 지역은 철저히 분리되어 있음.
  - 파리시는 Yves Lion의 제안이 있기 전 파리시 외부를 내부로 끌어드리려는 노력이 없었음.
- 파리시는 전통적으로 보수당이, 그리고 외곽지역은 사회주의당이 집권하여 의견수렴에 난항을 겪었음.
  - 15년 전에 공모전에 당선되었으나, 두 지역의 정치적 문제로 인해 사업이 지연되고 있었으나, 최근 들어 사업의 중요성을 서로 인식하고 사업이 활발히 진행되고 있음.

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

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 프랑스 시민들은 대부분 고층 빌딩에 대해 좋지 않은 시각을 보이고 있지만, 이 개발지역에는 몇 개의 고층빌딩을 계획하고 있음.
  - Yves Lion 외곽순환도로 하부에 길을 내고 상권을 만들고 순환도로 외부에 고층빌딩을 건설하는 계획을 가지고 있음.
  - 외곽순환도로는 파리시의 가장 중요한 인프라 중 하나로 도로를 막을 수 없는 환경이었음.
  - 이에 파리시는 막대한 금액을 들여 임시용 도로를 설치하고 하부작업을 진행하였음.
  - 하지만 이러한 비용은 외곽순환도로 부지가 완성되고 투자자들이 부지를 매입하면 충분히 보상받을 수 있는 금액으로 예측하고 있음.
- 현재까지 캐나다의 여러 투자자들로 구성된 단체와 파리시내 투자자들의 관심이 집중되고 있음.
  - 부지조성과 주변 인프라가 완성되면 소규모 부지단위의 공모전이 이루어질 계획임.
- 이 사업은 그랑프랑 계획의 큰 목적과 일관성을 가지며 파리 내외곽 지역의 정치적 합의를 이끌어 냈다는 점에서도 매우 중요한 사업으로 인식되고 있음.
  - 정부의 강한 의지와 참여하는 주체(개발업자 등)간의 협업이 이루어져야 함.

#### 2) Zac Clichy-Batignolles 재개발

- 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 사업

- 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 보험료로 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 CAD대신 BIM(Building Information Modeling) 프로그램으로 설계를 진행함.
  - 국내와 같이 일정 규모 이상 공공사업에 BIM사용 의무조항은 없으나 업계의 필요에 의해 BIM이 활용되고 있음.
  - BIM 프로그램으로 설계를 하지만 3D 모델 납품에 대한 의무사항이 없어 납품은 2D로 이루어짐.

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

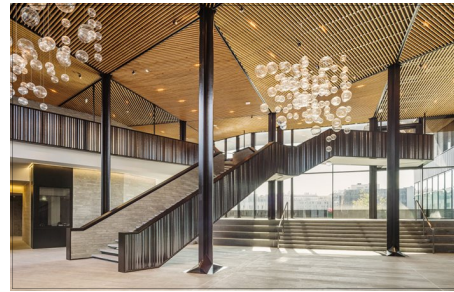
## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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 생산하여야 하며, 빗물처리에 대한 특수조항도 있음.
  - 이러한 조건들은 파리 모든 건물에 해당하는 것이 아닌 Zac Clichy-Batignolles 지역에만 해당하는 것임.

그림 3-16

BAT



### 3) 그랑모토 재개발

- 프랑스 남부지방 그랑모토는 ‘가치없는 땅’으로 인식되었으나, 관광도시로 개발됨.
- 1960년대 자국민이 대부분 스페인에서 휴가를 보내 관광수지 적자가 지속



적으로 증가하였고, 이에 드골 정부는 지역균형개발 계획을 세워 당시 소득수준이 상대적으로 낮았던 프랑스 남부지역을 관광지로 조성하겠다는 계획을 수립

- 이후 5,200ha(약 1,560만 평)에 이르는 ‘랑독·루시옹 개발계획’을 수립하였으며, 대상지역 6개 중에서 첫 번째로 그랑모토 개발에 착수하여 프랑스 남부지방 그랑모토에서부터 스페인 국경지역에 이르는 180km 해안 지역을 개발
  - 1963년 개발 계획 공개 후 여론으로부터 거센 비난에 직면하였으나, 프랑스 정부는 지속적으로 프로젝트를 추진하였으며, 조지 폼피두 수상이 직접 피에르 라신(Pierre Racine)을 책임자로 임명하고 건축가 장 발라드가 건축공사의 책임을 맡아 통일성과 독창성을 발휘하여 개발을 진척
  - 1974년 랑독·루시옹지역에서 처음 그랑모트라는 관광도시를 선보임.
- 프로젝트 시행 결과 연간 1천만 명의 관광객과 49억 유로(약 6조 원, 2007년 기준)의 관광수입을 창출하는 관광벨트지역으로 변화에 성공함.
- 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 정부가 지속적으로 관심을 기울여, 그랑모토로의 용이한 접근성 확보를 위해 도로망과 항구·국제공항·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)
- 그랑모토 개발은 정부와 지자체의 전폭적 지원에 기반한 인프라 투자를 통해 지역 접근성을 향상하여 경제성장과 일자리 창출에 성공한 대표적인 사례라고 할 수 있음.
- 프랑스는 국토개발특별법을 제정해 도시개발을 전폭적으로 추진하였으며, 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 막대한 지원을 단행
  - 자국민의 관광 수요 흡수 및 북유럽 관광객까지 유인에 성공

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

#### 그림 3-17

개발 완료 후  
그랑모또 휴양지  
풍경



자료 : 정영수(2010), 지역 개발 사례와 경험.

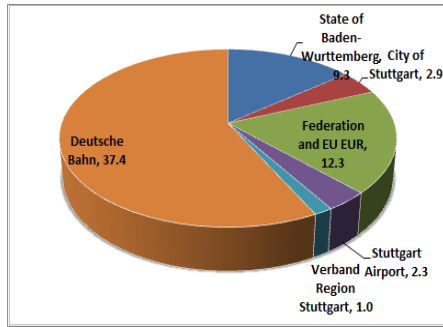
### (3) 독일 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트

- 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트는 크게 슈투트가르트 21(Stuttgart 21)과 벤들링엔-울름(Wendlingen-ULM) 구간의 선로 사업으로 구성된 독일 남서부 바덴 뷔르템베르크(Baden-Württemberg) 주와 슈투트가르트의 핵심 인프라 프로젝트 임.
  - 슈투트가르트 21은 총 57km의 철로를 신설 및 개량하는 프로젝트임. 총 철로 구간 중 20km는 고속철도로 건설되며, 18개의 교량과 16개의 터널이 신설됨.
  - 벤들링엔-울름 구간 사업은 31km의 고속철도를 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.

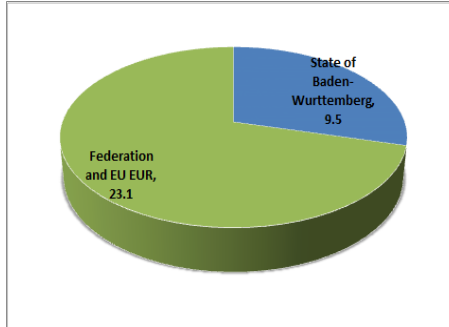
단위 : 억 유로

그림 3-18

독일 철도  
프로젝트 사업별  
예산 조달 현황



<Stuttgart 21, 총 65.3억 유로>



<Wendlingen-ULM, 총 32.6억 유로>

- 슈투트가르트 21은 기존 도심지에 위치한 지상 철로를 지하화 함으로써 기존 철로 부지에서 재개발 부지를 확보함.
  - 철로 지하화를 통해 슈투트가르트 중심지에 약 100헥타르의 재개발 부지를 확보하고, 부지의 약 20%를 공원화하는 계획을 하고 있음.
  - 부지의 약 80%는 도서관 등의 공공시설은 공공에서, 그리고 상업·오피스·주거지역은 민간 개발업자가 개발 중에 있음.
- 도심지 개발 부지는 크게 6개 구역으로 구분되며, 현재 사업이 활발히 진행 중임.
  - 개발사업의 전체 기본계획에 해당하는 ‘Rahmenplan Stuttgart 21’은 1997년 수립되었으며, 인프라, 각 구역의 용도 및 녹지공간 계획을 포함하고 있음.
  - ‘Europa District’으로 명칭 되는 A1지역은 중앙역 부근에 위치하는 재개발 사업의 중심부에 해당하며, 완공된 슈투트가르트 시립 도서관을 비롯한 다양한 사업들이 진행되고 있음.

## 2.

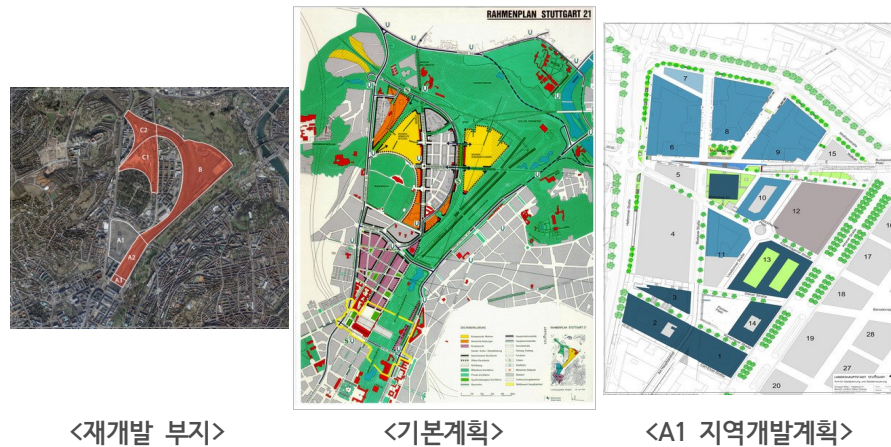
주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-19

Stuttgart 21  
도심지 개발 계획



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

지구	특징
카나리워프 (Canary Wharf)	• 50층 규모 금융센터 빌딩 및 92.9만㎡ 규모의 업무 시설, 400실 규모의 호텔과 상가, 레스토랑, 주점, 기타 위락 시설이 입주
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 21세기형 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' 오피스가와 쇼핑센터 등을 조성하여 상업·주거시설을 일체화한 형태로 개발

표 3-12

각 지구별 특징

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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

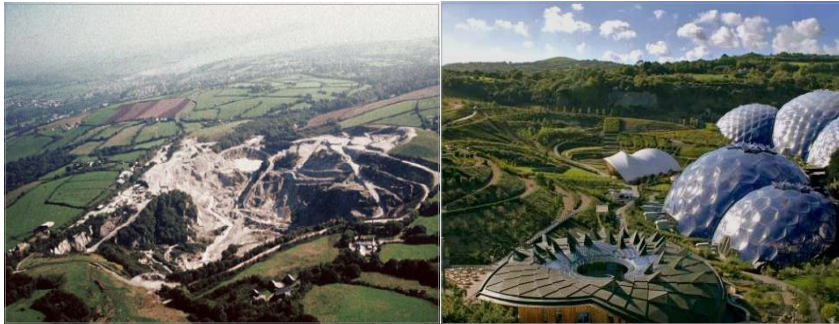


자료 : 국토교통부 혁신도시(<http://innocity.molit.go.kr>)

### 2) 세인트오스텔시 사례

- 세인트오스텔시는 영국 남서쪽 콘월반도의 끝 부근(런던에서 열차로 5시간 거리)에 위치한 舊 탄광도시로, 19세기를 거치면서 탄광산업의 몰락과 더불어 영국 내 주민 소득수준이 가장 낮은 빈곤지역으로 전락함.
  - 영국에서 가장 따뜻한 도시이고, 여러 가지 역사적 유물이 많으며, 해안에 가깝다는 지리적 장점에도 불구하고, 탄광 폐기물의 처리 곤란으로 인해 지역 발전에 큰 어려움을 경험
- 1987년에 세인트오스텔시로 이사한 성공한 사업가 팀 스미트가 1차 세계대전 후 폐허가 된 'Heligan 공원'(18세기 건축)을 복원, 1992년에 일반에 공개하면서 동 공원이 관광명소가 떠오르기 시작함.
- 이에 고무된 Tim Smit는 지역 건축가인 조나단 볼과 함께 1994년부터 세

인트오스텔시 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 7 백억원).



자료 : 온라인 검색 결과

그림 3-21

영국  
세인트오스텔시의  
에덴 프로젝트

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

2.  
주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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)<sup>41)</sup>
  - 또한, 일자리를 찾아 해외 이민을 택한 아일랜드인이 모국의 경제성장 이후 역이민하는 사례가 증가

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



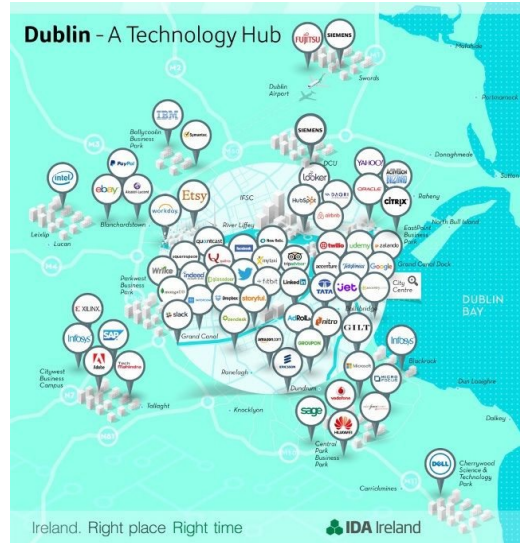


그림 3-22

더블린 디지털  
허브 내 집적한  
유수 글로벌 기업

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

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

## (6) 벨기에

- 벨기에의 도시 재생은 지방 정부 주도로 추진하며 다양한 관련 기관이 협력하여 도시재생사업을 진행함.
- 지역개발 계획을 통해 도시 재생의 방향과 목적을 수립하고, 세부적인 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 프로그램<sup>42)</sup>

#### ① 지역개발계획(The Regional Development Plan(PRD))

42) 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

2.  
주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 브뤼셀 지방정부는 1992년부터 지역개발계획(The Regional Development Plan(RDP)) 수립을 시작으로, 1995년 제도화를 이끌어 냄.
  - 지역개발계획(PRD)은 5년 단위로 수립되며, 도시 계획과 경제, 사회, 문화, 환경, 교통계획까지 포괄하는 상위개념의 개발계획임.
  - 도시 외곽화, 실업률, 교육시설 부족, 소득 불균형, 지역 계층화 등 브뤼셀 지역의 실질적인 지역 문제들을 반영하는 포괄적인 계획을 수립하고, 다양한 인구 구성원들의 안정화와 경제 성장을 통한 도시 삶의 질을 향상시키는 것이 목적임.
  - 재정기반은 세금 수입을 기반으로 추진되고 있으며, 주택 공급과 공공 공간의 개선, 사회 보장 정책을 통해 시민들이 외곽으로 떠나지 않고 브뤼셀 도심 지역에서 생활할 수 있도록 지원하고 있음.
  - 또한, 일부 주택 개발 및 재생 관련 투자에 난항을 겪고 있는 지역을 주택 개발 및 재생강화지구(Reinforced Housing and Renovation Development Area(EDRLR))로 별도 지정하여 추가 지원함.
  - 이에 따라 다양한 공공기관에서 EDRLR 지역 개선에 초점을 맞추어 사업을 추진하고 있으며, 지역 간 사회경제적 균형을 맞출 수 있도록 지원함.
- 주택개발 및 재생강화지구(The Reinforced Housing and Renovation Development Area, EDRLR)
  - ‘주택개발 및 재생강화지구(EDRLR)’는 지역 재생을 위해 계획적으로 선택된 지역으로 지구는 거주지로 등록된 주택 블록을 기준으로 지정(산업부지, 도로 등 거주지가 아닌 곳은 지정 대상에서 제외)하여 브뤼셀의 경우 도심 지역 13개 구 안에 거주 환경이 가장 좋지 않은 주택블록을 EDRLR로 지정함.

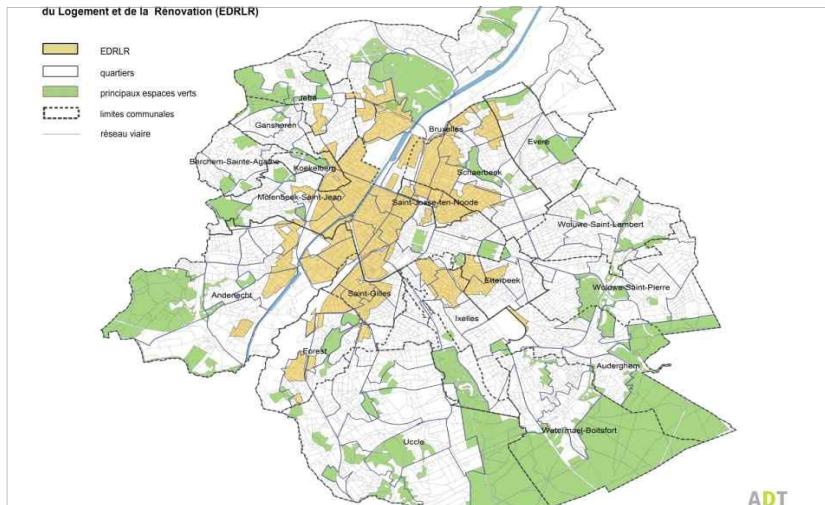


그림 3-23

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 평균이상으로 노후화된 지역임.
- EDRLR 지역을 개선하기 위해 지방정부 및 지자체 차원, 연방 정부차원에서 지원책을 마련하였으며, 구체적으로 그 내용을 살펴보면, 지방정부 및 지자체는 주택 리노베이션과 건축입면 개선을 위해 보조금 지원 확대, 주거의 목적으로 주택 구입 시 세금 면제 혜택을 확대하였으며, 연방 정부 차원에서는 주택 리노베이션 작업에 세금축소, 6년간 토지로 인한 부동산 수입을 동결하였음.
- 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR)의 계획은 지구 협약(District Contracts)을 기초로 하고 있으며, 지구 협약은 지역 재생, 경제 환경 개선, 공공 공간 및 사회 통합 증대를 위해 지방정부와 지자체 간의 4년 단위 협약을 통해 사업이 추진됨.

## ② 지구 협약(District Contracts)

- 지구 협약은 지방 정부가 주도했던 지역 개선 작업이 지역 구청의 협조 없이 진행이 어렵다는 것을 인지하고 시작한 방식임.

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

표 3-13

브뤼셀 도시 재생  
관련 기관

- 1991년 도심에서 일어난 폭동 이후에 지방 정부는 새로운 방식의 도시 재생을 찾고자 하였고, 지구 협약방식을 대안으로 하여 지역에 기반을 둔 재생사업을 추진하기 시작함.

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

- 규정을 통해 지역 구청이 구체적인 재생 목표를 세우고, 세부적인 실행 계획도 함께 수립하도록 함.
  - 지역 주민의 참여가 필수적으로 요청되는 지역 통합 개발 위원회(Local Integrated Development Committee(CLDI))를 만들고, 이들과 함께 주

택개발 및 재생강화지구(EDRLR)별 재생사업을 진행하도록 규정함.

## 2) 세렝(Seraing)시의 Remorban 프로젝트

- 에너지, 교통, ICT를 도시재생에 접목하여 지속가능한 스마트 도시재생을 이루고자 Remorban<sup>43)</sup> 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 사업인follower 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	 Medan	

표 3-14

Remorban  
도시재생  
프로젝트 도시

- 세렝시의 도시재생 마스터 플랜(master plan)
  - 세렝은 산업혁명 시기 유럽 전역에 철강을 수출하던 철강 산업의 기지였음. 그러나 과거 산업이 쇠퇴하고 도시의 경제가 불황에 접어들게 되자 경제적, 사회적 도시재생을 진행해야 할 상황에 이룸.

43) 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

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

### (7) 일본

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

#### 1) 일본의 도시재생 정책

- 일본의 정책 핵심은 “기업하기 좋은 곳”을 만드는 것이며, 이러한 관점 하에서 도시재생이 충분조건은 아니지만, 필요조건임을 의미함.
- 도시재생을 통해 주거와 업무의 근접성을 높여, 여성이 일하기 좋은 환경을 만들고 이에 따라 생산성 향상을 기대할 수 있음.

- 도시재생과 아베노믹스
  - 아베노믹스에서 도시재생이 절대적인 정책은 아님. 고이즈미 시절부터 도시재생은 중요했고 연속선상에 있음. 다만, ‘특구 정책’ 등을 활용하여 도시재생 사업을 적극적으로 수행하고 있는 것은 사실임.
  - 용적률 인센티브를 적극적으로 활용하여 기존 용적률 800%지역을 1500%까지 상향시켜 줌에 따라 일정 수준의 사업성 확보가 가능한 구도를 형성해 줌.
  - 용적률 인센티브는 모든 지역에 적용하는 것은 아니면, 대부분 특구지역에 한정됨. 또한, 역사성, 지역포용성 등 다양한 기여를 바탕으로 하여 부여하고 있음.
  - 다만, 특구는 중앙정부 차원, 지방정부 차원 등 다양한 형태로 진행되고 있음.
- 아베노믹스 이후 PPP시장 급성장
  - 아베정권 이전에는 급식소 등 건축물 중심의 제한적 PPP시장 형성하였으나, 최근에는 누적 PPP시장 4조엔 수준으로 급성장함.
  - 아베 정부 인프라의 신설, 갱신 등에 대해서 선행적으로 PPP 혹은 PFI 방식 검토를 의무화
- 해외 진출을 위한 기술 수출 전략
  - ‘인프라 메인터넌스 국민 회의’라는 민·관 공동 거버넌스를 창설하여 공동 대응하고 있음.
  - 국민회의 형식의 포럼 만들어 공공과 민간의 교류·협력 도모
  - 국민회의가 컨설턴트의 역할을 하고 기술개발을 촉진하는 오픈 이노베이션을 도입하여 자발적인 스터디 그룹·교류회의 활동을 지원하는 공인포럼제도 등의 도입으로 해외 진출 극대화 도모
  - 해외 진출을 통해 일본 건설 인력의 활용 도모 목적도 존재함.
  - ODA 사업이 아닌 경우 고급 기술을 함께 원하는 중견국가 많아지고 있음.
  - 베트남의 경우 중견국가로 승격됨에 따라 유상국가로 전환됨. 이에 따라 고급 기술 전수할 때 수주가 가능한 국가로 변화하고 있음.
  - 이에 따라 일본은 4~5년 전부터 “고급 기술을 통한 해외 인프라 진출”이라는 방식을 고민하고 있음.

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

표 3-15

동경시  
도시재생사업  
추진 사례

#### 2) 동경의 도시재생사업 추진 사례

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

내용	비고
오오테마치	중심업무지구 연쇄형 재개발
니혼바시 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 특색있는 상업시설 개발
오모테산도힐즈,히카리에	복합 시설 프로젝트 성공 사례

- 오오테마치: 동경 지요다구 오테마치지구 재생 개발 사업
  - 1590년, 에도시대(도쿠가와 이에야스) 이후 현재의 마루노우치와 중심지역
  - 사업추진방식은 기존 정부 청사부지를 개발하여 건물을 건축하고, 주변 노후 건물 소유주들이 새 건물에 입주, 매입한 노후 건물을 다시 재건축 하는 ‘연쇄형 재개발방식’ 임.
  - 사업의 성공요인: 공공과 민간의 파트너십, 민간지주, 도쿄도와 지요다구, 도시재생본부와 도시재생기구가 추진체를 구성 협의를 통해 문제점 최소화
  - 2006년 도시재생 특별지구로 지정
    - ▶ 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 1-1개발사업  
구역

#### - 도쿄 미드타운

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



자료: 모리빌딩도시기획 제공

그림 3-25

도쿄 미드타운  
전경

- 총사업비 3,700억엔, 전체 면적 102,000m<sup>2</sup> 으로 2007년 3월 준공됨.
- 민간에 의한 국유지(방위청 용지) 최대규모의 도심재개발 사업으로 토지취득에서 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

## 2.

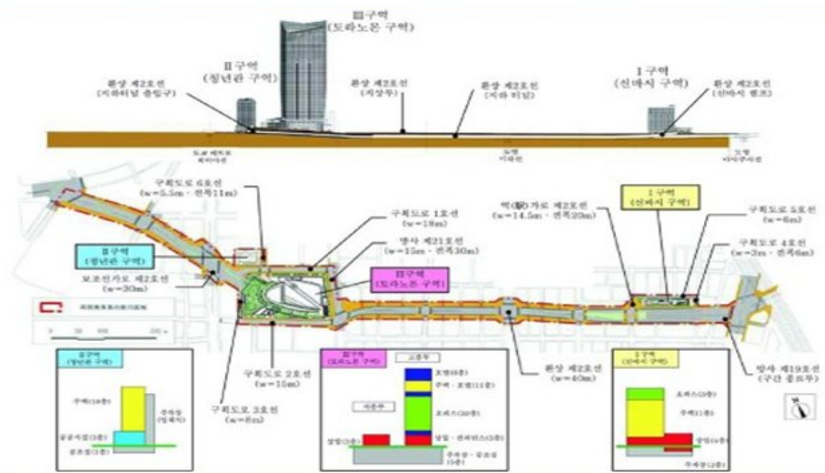
주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-26

토라노몬 힐즈  
전체 구역 개념도  
및 재생 개념



자료: 모리빌딩도시기획

#### - 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 방식<sup>44)</sup> 적용: 도쿄도는 토지를 제공하고, 모리빌딩은 설계/건설후 지분 87%를 받음.
- 도시재생특별지구 지정을 통한 프로젝트 추진으로, 도심공동화 지역에 활기 부여

#### - 오모테산도 힐즈

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

44) 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.



그림 3-27

오모테산도힐즈  
전경

자료: 모리빌딩도시기획

## (8) 싱가포르

- 싱가포르는 정부차원에서 수립한 도시 및 인프라 계획을 안정적으로 수행함.
  - 싱가포르는 한 정부의 장기 집권으로 인해 계획의 일관성이 있으며, 계획을 실제로 실행에 옮기는 데에 방해가 되는 정치적 불확실성이 거의 없음.
  - 40-50년 단위의 Concept plan과 그에 맞는 10-15년 단위의 Master plan을 지속적으로 수립하고 있음.
- 글로벌 허브로서의 싱가포르의 역할을 위해 큰 규모의 인프라 사업 투자 진행 활발함.
  - 창이 국제공항(Changi Airport) 터미널 4&5 건설 : 공항의 현재 수용력(capacity)이 2배로 증가할 예정임.
  - 투아스 신항만(Tuas Port) 개발 : 싱가포르 서쪽 Tuas를 매립, 도심에 위치한 항만을 확장, 이전할 예정임.
  - 투아스 신항만은 6500만TEU 처리가 가능한 대규모 항만임.
  - Singapore-Kuala Lumpur High-Speed Rail(HSR) 건설: 싱가포르와 말레이시아 KL을 잇는 철도를 건설함으로써 현재 자동차로 약 6시간이 걸리는 거리를 1시간 반 만에 이동할 수 있게 함.
- 보다 스마트하고 지속가능한 도시를 위한 노력을 진행 중임.
  - 도심 과밀화 방지를 위한 교외화(decentralization): 도심의 과밀화로 인한 혼잡비용 증가 등을 막기 위해 항만과 가까운 서쪽 지역인 Jurong Lake District(JLD)를 개발, 과학과 기술의 요충지로서 새로운 도시를 구축하고 있음.
  - 녹지공간을 위한 지하 공간 활용: 지하공간의 활용을 높임으로써 공원 등

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

을 비롯한 녹지공간을 증가시키고자 함.

- 차량이 적은 도시를 위한 대중교통 개발: car-lite city를 만들기 위해 지하철(MRT)과 버스 노선을 지속적으로 확충하고, 자전거 이용 등에 편리한 환경을 제공함.
- Land Transport Master Plan 2013에 따르면 10명 중 8명이 도보 10분 이내에 역에 접근이 가능하고, 대중교통을 통한 이동거리가 20km미만인 경우 85%가 60분 내에 목적지에 도착하며, 혼잡시간대 대중교통 이용 비율이 75%가 되는 것을 목표로 함.

- 데이터를 이용한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획함.

- Urban Lab에서는 정보를 기반으로 한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획을 위한 대규모의 정보 수집, 모델링, 시뮬레이션 등을 수행하고 있음.

- 싱가포르 건설 산업

- 싱가포르 건설 산업은 2018년 2.1% 성장할 것으로 예상됨. 2018-2022년 평균 성장률은 약 2.7%일 것으로 추정됨.
- 싱가포르 건설 산업의 가치는 향후 약 100년간 지속적으로 증가할 것으로 예상됨.

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

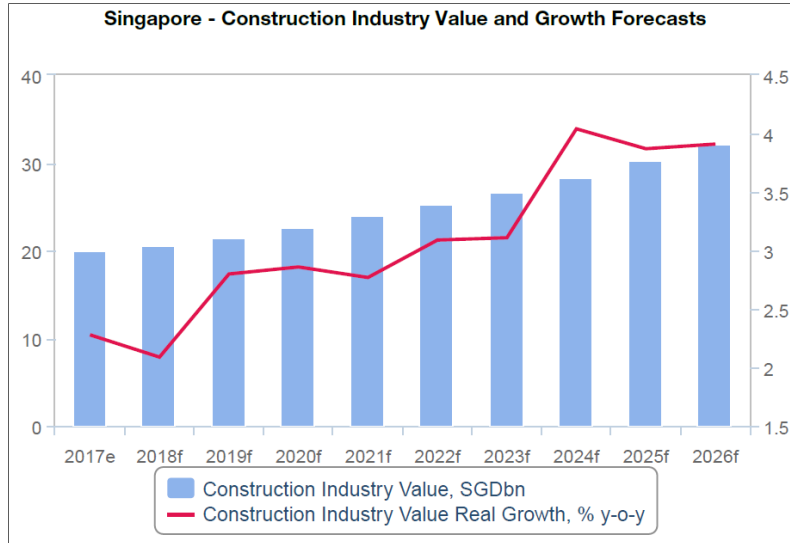


그림 3-28

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 실무자가의 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 포츠머스시 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 도시관련 정책은 크게 금융강화, 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 수행중에 있음.
  - 인구 증가로 인한 도심과밀화에 대비한 교외화 사업과 인프라 시설의 공급량 확대를 위한 사업이 활발히 추진중임.
  - 사업의 효율성 확보를 위해 관련 데이터 수집, 모델링, 시뮬레이션 등 다양한 기법을 활용하여 인프라 계획을 수립함.

## (2) 시사점

- 국가별 인프라 투자 추이를 살펴본 결과, 인프라 투자가 늘어나고 있는 추세임을 알 수 있음.
  - 미국은 경기 변동에 따라 SOC 투자에 대한 증감을 반복해 왔는데 2015년부터는 기존 인프라의 재건을 위해 다시 투자를 늘리고 있는 추세임.
  - 영국은 글로벌 금융위기 이후 재정 악화로 인해 전체 지출에서 SOC 투자의 비중을 감소하다, 2013년 이후 다시 증가하였음.
  - 독일은 2014년에 SOC의 투자 비중이 다소 감소하였지만 이후 지속적으로 증가하는 추세임. 특히, 2016년 SOC 예산은 크게 증가하여 전체 예산에서 7.1%를 차지하고 있음.
  - 일본의 SOC 예산 비중은 2009년부터 2012년까지 감소하였으나, 2013년부터 증가하기 시작함.
- 이러한 주요 선진국들의 SOC 투자 증가세는 최근 SOC 투자 예산을 지속적으로 감축하고 있는 우리 정부에게 시사하는 바가 큼.
  - 해외 선진 국가 혹은 도시가 국민의 안전을 위한 노후화된 인프라의 성능 개선 및 신규투자 뿐만 아니라 향후 급변하는 환경에 대비한 투자도 병행하여 추진하고 있음.
  - 인프라 투자를 양적 측면보다는 시민의 삶의 질 확보 측면에서 검토해야 필요한 시점임.

## 3. 요약 및 시사점

### 3.

#### 요약 및 시사점

- 도시쇠퇴 현상을 보이는 지역에서는 이를 차단하고 지역에 경제 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. 교통·물류시설 부문

#### (1) 자동차 등록대수 변화 추이

- 경기도의 최근 11년 자동차 등록대수는 꾸준히 증가하였으며, 2016년 기준으로 5백만대를 돌파함.

단위 : 대

구분	경기도			
	합계	승용차	화물차	기타 (승합차,이륜차,특수차)
2006	3,651,142	2,733,941	641,858	548,741
2007	3,792,395	2,854,940	658,407	559,847
2008	3,888,856	2,947,327	662,079	566,360
2009	4,014,392	3,071,179	665,646	565,328
2010	4,189,151	3,236,301	680,014	561,430
2011	4,303,774	3,353,586	685,114	553,765
2012	4,402,396	3,453,701	688,600	578,295
2013	4,525,170	3,568,546	698,313	584,716
2014	4,694,527	3,723,310	717,059	583,448
2015	4,917,091	3,929,660	738,370	593,979
2016	5,160,921	4,158,086	758,370	603,188

자료 : 통계청, 자동차 등록, 2017.

표 4-1

경기도 자동차  
등록대수 추이

- 각 시군별로 살펴보면, 수원시의 자동차 등록대수가 경기도 자동차 등록대수의 약 10%를 차지함.
  - 과천시의 자동차 등록대수가 경기도 내에서 가장 낮음.

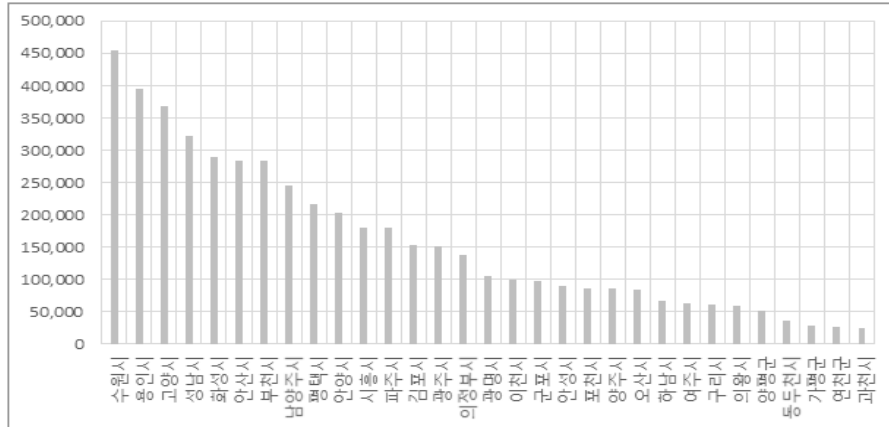
### 1. 교통·물류 부문

# 1.

## 교통·물류 부문

그림 4-1

시군별 자동차  
등록대수 비교



단위 : 대

표 4-2

시군별 자동차  
등록대수

구분	2016			
	합계	승용차	화물차	기타 (승합차, 이륜차, 특수차)
경기도	5,160,921	4,158,086	758,370	603,188
수원시	475,847	456,919	49,131	45,003
용인시	410,302	392,672	42,429	33,004
고양시	384,526	369,522	44,333	36,273
성남시	332,798	319,349	32,138	39,138
화성시	318,430	307,058	51,196	30,660
안산시	294,966	282,497	41,173	40,848
부천시	291,524	277,899	46,756	32,386
남양주시	256,286	248,826	42,377	28,071
평택시	228,762	217,792	35,940	28,024
안양시	209,151	198,222	25,177	23,452
시흥시	188,998	178,274	29,826	24,083
파주시	188,788	180,993	36,193	19,031
김포시	163,089	156,501	26,237	20,861
광주시	162,368	154,063	30,873	20,212
의정부시	144,118	138,740	19,719	22,173
광명시	106,736	102,179	13,987	15,788
이천시	103,421	97,272	20,461	15,461
군포시	98,576	93,478	13,166	8,692
안성시	94,666	89,335	20,275	14,922
포천시	89,177	78,205	21,944	14,542
양주시	88,763	85,566	16,783	12,856
오산시	88,232	84,915	10,827	9,892
하남시	83,957	81,619	14,337	9,183
여주시	65,687	63,079	9,808	9,476
구리시	63,888	56,496	18,465	9,684
의왕시	59,083	56,000	8,127	5,353
양평군	53,393	51,305	11,191	8,062
동두천시	37,002	35,535	5,927	7,561
가평군	28,448	27,404	6,309	5,523
연천군	27,588	21,665	10,998	4,840
과천시	22,351	21,116	2,267	1,883

자료 : 통계청, 자동차 등록, 2017.

## (2) 도로시설

### 1) 도로보급률

- 경기도 국토계수당 도로 보급률 전국 최하위, 경기 북부는 더욱 낮아짐.
- 경기도에 공급된 도로는 총 1만 3,207km로 가장 많이 공급되었으나, 지역의 면적과 인구를 고려한 국토계수당 도로보급률은 전국 최하위 수준임.
- 전국 도로보급률은 1.51 수준이나, 경기도의 도로보급률은 1.16으로 시도 중 최하위를 보임.

단위 : m, km/√(면적×인구)

구분	2016						국토계수당 도로보급률
	합계	고속국도	일반국도	특별·광역 시·도	지방도	시·군도	
합계	108,779,551	4,437,570	13,976,605	4,761,176	18,121,363	51,663,168	1.51
경기도	13,207,060	747,354	1,613,395	0	2,780,594	8,065,717	1.16
서울시	8,265,531	24,960	173,120	1,027,254	0	151,353	3.37
부산시	3,330,308	53,860	101,362	828,458	29,730	143,300	2.03
대구시	2,802,006	96,840	144,793	766,410	11,604	457,940	1.89
인천시	2,942,406	100,330	74,853	630,506	45,462	0	1.66
광주시	1,843,542	26,370	86,569	572,087	16,060	0	2.15
대전시	2,115,651	76,140	83,887	499,280	30,446	626,239	2.34
울산시	2,088,224	70,620	163,725	437,181	17,260	286,600	1.87
세종시	403,691	18,530	70,961	0	27,600	286,600	1.20
강원도	9,863,347	399,450	1,937,158	0	1,642,591	5,884,148	1.93
충청북도	6,870,427	376,306	950,177	0	1,475,836	4,068,108	2.00
충청남도	7,121,711	429,990	1,275,482	0	1,674,948	3,741,291	1.71
전라북도	8,402,269	418,420	1,441,311	0	1,894,978	4,647,560	2.17
전라남도	10,595,825	416,690	2,030,932	0	2,301,380	5,846,823	2.19
경상북도	13,184,447	691,180	2,260,662	0	3,011,378	7,221,227	1.84
경상남도	12,532,240	490,530	1,568,218	0	2,428,108	8,045,384	2.10
제주도	3,210,866	0	0	0	733,388	2,477,478	2.95

자료 : 국토교통부, 시도별 도로현황, 2017.

표 4-3

시도별 도로  
보급률(2016)

1.

교통·물류  
부문

# 1.

## 교통·물류 부문

표 4-4

경기도  
국토계수당  
도로보급률 추이

- 경기도의 국토계수당 도로보급률은 2013년 이후 지속 감소 추이를 보임.
- 경기도의 국토계수당 도로보급률은 2013년 1.73 수준이었으나, 2016년 1.16으로 급감함.

단위 : km/√(면적×인구)

구분	2013	2014	2015	2016
경기도	1.73	1.15	1.15	1.16

자료: 국토교통부, 시도별 도로보급률, 2017.

- 경기통계에 따르면, 경기남부와 북부의 국토계수당 도로보급률의 차이는 더욱 극심함.
- 경기 남부의 국토계수당 도로보급률은 1.27로 경기도 국토계수당 도로보급률을 상회하나, 경기 북부는 0.94로 매우 낮은 수준을 보임.

단위 : m, km/√(면적×인구)

구분	2016					국토계수당 도로보급률
	합계	고속국도	일반국도	지방도	시군도	
전체	13,208,500	747,354	1,613,395	2,780,594	8,067,157	1.14
남부	9,629,631	672,024	920,433	1,801,276	6,235,898	1.27
북부	3,578,869	75,330	692,962	979,318	1,831,259	0.94

자료 : 경기통계, 주택건설 도로, 2017.

표 4-5

경기도 남부,  
북부의  
도로보급률(2016)

## 2) 도로 포장률

- 경기도의 도로 포장률은 약 90%에 달하며, 용인시가 경기도와 비슷한 포장률을 보이고 있으며, 절반 이상의 지역에서 평균 이상의 포장률을 보임.
- 그러나 이천시, 김포시, 동두천시, 광명시는 70%대이고, 특히 연천군은 70% 이하의 도로 포장률을 보임.

구분	2016		
	도로(m)	포장도로(m)	포장률(%)
경기도	13,208,500	11,939,159	90.4
수원시	948,348	948,348	100.0
안양시	361,959	361,959	100.0
과천시	94,220	94,220	100.0
하남시	55,132	55,132	100.0
의정부시	651,692	647,192	99.3
성남시	883,146	874,214	99.0
안산시	387,461	383,459	99.0
안성시	475,701	457,837	96.2
남양주시	301,074	285,714	94.9
광주시	734,632	688,931	93.8
고양시	381,629	357,508	93.7
부천시	376,309	350,669	93.2
평택시	593,438	550,784	92.8
의왕시	177,956	163,880	92.1
구리시	138,196	126,855	91.8
용인시	207,430	189,921	91.6
오산시	157,895	143,893	91.1
군포시	420,266	379,470	90.3
파주시	674,218	605,474	89.8
시흥시	528,411	471,861	89.3
가평군	577,938	515,395	89.2
여주시	395,256	342,226	86.6
양평군	527,328	445,241	84.4
화성시	789,992	661,430	83.7
양주시	410,343	341,423	83.2
포천시	531,764	431,704	81.2
광명시	250,655	195,000	77.8
동두천시	202,571	156,066	77.0
김포시	233,445	177,792	76.2
이천시	432,611	321,077	74.2
연천군	307,484	214,484	69.8

자료 : 통계청, 도로, 2017.

표 4-6

시군별 도로  
포장률 비교

1.  
교통 물류  
부문

## 3) 도로 밀도

- 경기도의 도로밀도는  $1.29\text{km}/\text{km}^2$ 로 양주시 및 화성시 정도가 경기도의 평균에 근접함.
- 반면, 연천군 가평군의 경우 평균 도로밀도가  $0.45\sim 0.47\text{km}/\text{km}^2$ 로 경기도 내 가장 열악한 상태

단위 :  $\text{km}/\text{km}^2$ 

표 4-7

시군별 도로 밀도

구분	2016				
	고속국도	국도	지방도	시군도	합계
경기도	0.07	0.16	0.27	0.79	1.29
부천시	0.17	0.36	-	10.57	11.1
수원시	0.16	0.27	0.18	7.23	7.84
광명시	0.35	-	-	6.16	6.51
안양시	0.19	0.24	0.08	5.67	6.18
안산시	0.17	0.33	0.26	4.97	5.73
군포시	0.43	0.17	-	5.09	5.69
시흥시	0.28	0.27	0.19	4.22	4.96
의정부시	0.07	0.54	-	4.14	4.75
성남시	0.26	0.07	0.33	3.95	4.61
구리시	0.19	0.55	-	3.4	4.14
오산시	0.27	0.21	0.5	2.71	3.69
의왕시	0.19	0.08	0.49	2.54	3.3
동두천시	-	0.15	0.22	1.75	2.12
평택시	0.11	0.27	0.26	0.96	1.6
과천시	-	0.23	0.13	1.17	1.53
고양시	0.06	0.2	0.38	0.76	1.4
양주시	0.03	0.14	0.5	0.65	1.32
화성시	0.13	0.19	0.44	0.37	1.13
하남시	0.21	0.24	-	0.56	1.01
여주시	0.13	0.07	0.29	0.46	0.95
이천시	0.1	0.15	0.31	0.38	0.94
광주시	0.13	0.15	0.25	0.35	0.88
안성시	0.1	0.12	0.38	0.26	0.86
김포시	0.02	0.12	0.41	0.3	0.85
파주시	-	0.14	0.29	0.36	0.79
용인시	0.09	0.16	0.34	0.12	0.71
남양주시	0.05	0.19	0.2	0.22	0.66
포천시	-	0.17	0.19	0.28	0.64
양평군	0.03	0.1	0.26	0.22	0.61
가평군	0.02	0.17	0.12	0.16	0.47
연천군	-	0.07	0.23	0.15	0.45

자료 : 경기도교통정보센터(www/gits.gg.go.kr), 도로밀도, 2017.

#### 4) 터널

- 2017년 경기도 내에는 총 142개소의 터널이 존재하고, 총 연장은 65km에 달함.
- 터널은 용인시와 성남시가 20개소 이상으로 가장 많고, 그 다음이 남양주로 11개소가 위치하고 있음.
- 시흥시, 동두천시, 구리시, 연천군에는 터널이 없으며, 그 외 지역의 경우 대부분 10개 이하의 터널이 위치함.

단위 : 개소, m, m<sup>2</sup>

구분	2016		
	개소	연장	면적
경기도	142	65,456	927,727
용인시	24	10,295	174,788
성남시	22	13,425	156,053
남양주시	11	6,430	57,667
파주시	9	260	5,369
가평군	8	2,825	25,601
양평군	7	3,703	59,992
군포시	7	1,790	18,874
여주시	6	3,091	30,910
안성시	6	2,892	38,607
수원시	5	3,864	80,280
광명시	4	1,913	46,224
의왕시	4	470	8,528
포천시	4	270	3,752
광주시	3	4,809	48,597
부천시	3	1,523	16,972
김포시	3	363	6,309
양주시	3	1,680	24,640
안양시	2	1,180	20,600
이천시	2	937	9,182
화성시	2	820	15,200
오산시	2	745	38,740
과천시	1	745	13,783
하남시	1	697	8,659
평택시	1	420	8,400
의정부시	1	200	5,300
시흥시	1	109	3,161
동두천시	-	-	-
고양시	-	-	-
구리시	-	-	-
연천군	-	-	-

자료 : 통계청, 도시시설물, 2017.

표 4-8

시군별 터널 위치  
현황

1.  
교통물류  
부문

# 1.

## 교통·물류 부문

### (3) 철도 및 지하철

#### 1) 시군별 역사 수

- 경기도의 철도 및 지하철역은 50개, 지하철 역 161개로 전체 총 211개 역사가 존재함.
- 이 중 고양시에 22개 역사가 위치하여 가장 많은 역사를 보유함.
- 하남시, 안성시, 광주시, 여주시, 포천시, 김포시, 이천시에는 철도 및 지하철 역사가 위치하지 않고 있는 실정임.

표 4-9

경기도 역사 수  
및 시군구별 보유  
현황

구분	2016		
	철도역	지하철역	계
경기도	50	161	211
고양시	3	19	22
양평군	11	8	19
성남시	-	18	18
남양주시	6	12	18
수원시	1	12	13
부천시	2	11	13
파주시	5	7	12
용인시	-	10	10
안양시	1	7	8
안산시	-	8	8
평택시	3	5	8
동두천시	3	5	8
의정부시	1	6	7
연천군	7	0	7
군포시	-	6	6
가평군	2	4	6
과천시	-	5	5
오산시	1	4	5
양주시	2	3	5
시흥시	-	4	4
광명시	1	3	4
구리시	1	2	3
의왕시	-	1	1
화성시	-	1	1
하남시	-	-	-
안성시	-	-	-
광주시	-	-	-
여주시	-	-	-
포천시	-	-	-
김포시	-	-	-
이천시	-	-	-

자료 : 경기도교통정보센터(www/gits.gg.go.kt), 철도/지하철/전철 역 및 노선수, 2017.



- 경기연구원 자료에 따르면 경기북부의 철도역 접근시간은 38.6분이며, 남부의 접근시간은 27.8분으로 경기남부와 북부의 철도역 접근시간은 10분 이상 차이가 남.

## 2) 시군별 노선 보유 현황

- 시군구별 철도 및 전철, 지하철 노선 보유 현황을 살펴보면, 고양시와 성남시가 5개 노선이 경유하여 지하철 및 철도 접근성이 양호한 것으로 나타남.
- 하남시, 안성시, 광주시, 여주시, 포천시, 김포시, 이천시에는 철도 및 지하철, 전철 보유 노선이 없어 철도 접근성 열악함.

구분	2016		
	철도 노선	지하철 전철 노선	계
고양시	1	4	5
성남시	-	5	5
수원시	1	3	4
남양주시	2	2	4
안양시	1	2	3
의정부시	1	2	3
부천시	1	2	3
평택시	2	1	3
구리시	1	2	3
광명시	1	2	3
용인시	-	2	2
오산시	1	1	2
군포시	-	2	2
파주시	1	1	2
시흥시	-	2	2
가평군	1	1	2
양평군	1	1	2
양주시	1	1	2
동두천시	1	1	2
과천시	-	1	1
안산시	-	1	1
의왕시	-	1	1
화성시	-	1	1
연천군	1	0	1
하남시			
안성시			
광주시			
여주시			
포천시			
김포시			
이천시			

자료 : 경기도교통정보센터(www/gits.gg.go.kr), 철도/지하철/전철 역 및 노선수, 2017.

표 4-10

시군구별  
노선 보유 현황

1.

교통 물류  
부문

# 1.

## 교통 물류 부문

### (4) 항만

- 항만 시설물은 안산과 평택에 위치하고 있으며, 안산시는 연안여객선, 평택시는 외항선을 운영함.

표 4-11

항만 물동량 처리  
실적

단위 : 명, TEU

구분	2016		2015		2014	
	여객	화물	여객	화물	여객	화물
평택시	435,104	210,360	494,740	190,064	490,647	148,038
안산시	186,851	-	171,769	-	156,683	-

자료 : 통계청, 여객선 수송, 2017.

## 2. 산업·경제 시설 부문

### (1) 사업체 및 종사자 수

- 2016년 말 기준 경기도 총 사업체 수는 약 85만개소이며, 총 종사자는 480만명으로 경기도 인구의 약 37%에 해당함.
- 지역별 사업체는 수원시가 가장 많고, 종사자 수는 성남시가 가장 많은 것으로 나타남.

단위 : 개, 명

구분	2014		2015		2016	
	사업체	종사자	사업체	종사자	사업체	종사자
합계	773,216	4,259,215	827,983	4,650,266	856,163	4,802,623
수원시	65,259	382,066	68,345	401,197	70,004	401,197
성남시	57,942	382,974	62,485	421,745	63,969	421,745
고양시	55,419	258,853	60,887	288,828	63,642	288,828
부천시	57,899	270,470	59,231	282,639	59,833	282,639
안산시	49,762	304,291	52,014	393,268	54,745	393,268
화성시	44,098	326,788	52,104	310,388	53,134	310,388
용인시	42,265	266,118	46,618	298,922	48,111	298,922
안양시	44,796	230,280	43,627	235,050	44,767	235,050
시흥시	35,844	174,329	38,207	189,879	38,842	189,879
남양주시	30,338	126,008	34,132	145,430	36,225	145,430
평택시	30,410	189,251	32,928	201,813	34,000	201,813
파주시	23,305	147,201	25,752	138,155	27,252	138,155
김포시	21,936	117,441	25,974	164,100	27,220	164,100
의정부시	24,396	107,340	24,924	109,177	25,940	109,177
광주시	21,595	105,681	24,363	120,932	25,603	120,932
광명시	18,058	82,396	18,301	85,501	18,679	85,501
포천시	16,050	79,661	17,398	86,021	17,866	86,021
군포시	15,762	94,108	16,207	95,445	17,132	95,445
양주시	14,724	72,196	15,818	79,212	16,235	79,212
이천시	14,416	96,662	15,337	100,311	15,666	100,311
안성시	13,480	84,818	13,728	87,553	13,955	87,553
구리시	12,677	55,294	13,255	60,416	13,758	60,416
하남시	10,975	54,356	12,080	58,405	13,154	58,405
오산시	10,726	54,179	11,285	58,556	11,665	58,556
여주시	7,670	36,937	8,144	45,894	8,498	45,894
의왕시	7,472	41,836	8,199	38,990	8,348	38,990
양평군	6,748	24,847	7,214	27,217	8,068	27,217
동두천시	6,006	25,727	6,192	23,600	6,316	23,600
가평군	5,907	22,493	6,194	27,037	6,204	27,037
과천시	3,690	31,331	3,662	33,526	3,740	33,526
연천군	3,591	13,283	3,578	14,202	3,592	14,202

자료 : 통계청, 종사자 규모별 사업체수 및 종사자수, 2017.

표 4-12

사업체 및 종사자  
수

## 2.

산업 및 경제  
시설 부문

## 2.

### 산업 및 경제 시설 부문

#### (2) 산업별 사업체수 및 종사자수

- 경기도의 사업체수는 도·소매, 숙박 및 음식점, 제조업 순으로 나타남.
- 산업별 종사자수 순으로는 제조업, 도·소매, 숙박 및 음식점 순으로 나타남.
  - 제조업 종사자가 타 산업보다 월등히 높고, 전체 종사자의 약 26%에 달함.

단위 : 개, 명

표 4-13

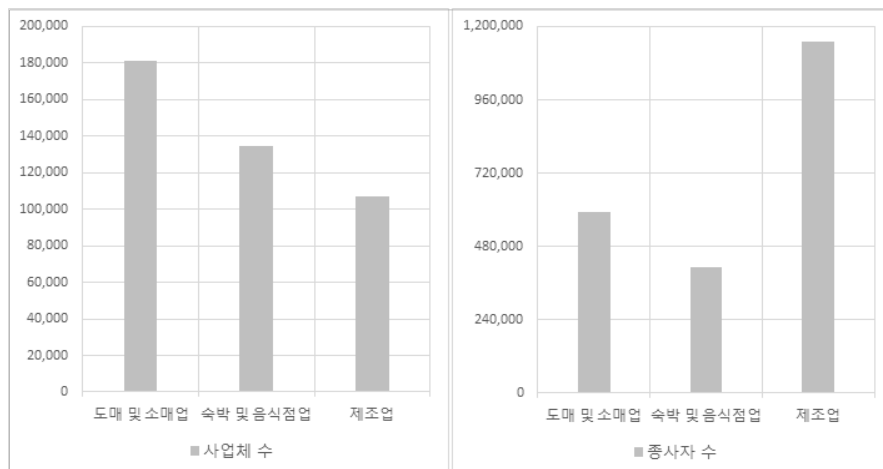
산업별 사업체 및  
종사자수

구분	2013	
	사업체	종사자
합계	856,163	4,802,623
도매 및 소매업	202,024	686,385
숙박 및 음식점업	145,626	454,494
제조업	125,983	1,262,904
협회 및 단체 수리 및 기타 개인 서비스업	84,752	235,784
운수업	83,807	211,475
교육 서비스업	42,002	354,257
부동산업 및 임대업	39,697	129,873
보건업 및 사회복지 서비스업	34,887	113,576
건설업	28,259	248,488
예술 스포츠 및 여가관련 서비스업	24,990	101,416
전문과학 및 기술 서비스업	18,894	235,577
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	9,658	185,548
금융 및 보험업	6,925	103,510
출판 영상 방송통신 및 정보서비스업	6,577	100,650
공공행정 국방 및 사회보장 행정	2,038	22,256
하수·폐기물처리 원료재생 및 환경복원업	1,827	110,825
농업 임업 및 어업	413	4,127
전기, 가스 증기 및 수도업	283	10,401
광업	100	1,389

자료 : 통계청, 종사자 규모별 사업체수 및 종사자수, 2017.

그림 4-2

주요 산업 사업체  
및 종사자수



### (3) 산업단지 현황

- 경기도 내에 4개의 국가산단, 87개의 일반산단, 1개의 농공단지가 위치함.
- 일반산단 중 성남 산단(42,998명)과 파주 LCD산단(16,989명)에서 10,000명 이상의 종사자가 근무함.

단위 : m<sup>2</sup>, 개, 명

구분			2015		
			면적	입주업체	종사자수
경기도			89,296	27,014	483,374
국가 산단	안산·시흥	반월·시화	38,000	19,789	296,682
	평택시	아산	17,790	261	23,596
	파주시	탄현	77	41	383
		파주출판	1,514	382	5,128
일반 산단	수원시	수원	268	383	4,598
		수원2	121	53	1,379
		수원3	847	96	3,200
	성남시	성남	1,511	3,163	42,998
	부천시	오정	291	74	1,892
	안산시	반월도금	161	105	1,514
	평택시	송탄	1,086	150	5,639
		평택	534	63	3,530
		장당	150	5	557
		어연·한산	690	34	5,514
		추팔	610	42	2,415
		칠괴	641	23	777
		현곡	723	31	2,825
		오성	600	5	174
		진위	485	24	2,054
	화성시	향남제약	648	38	3,265
		마도	940	191	4,061
		발안	1,839	302	5,693
		장안1	602	16	1,708
		장안2	614	4	491
		팔탄	70	1	-
		화남	149	30	228
		동탄	1,964	113	4,763
	김포시	학운	56	30	298
		상마	79	39	530
		율생	49	12	244
		양촌	1,681	258	5,827
		통진(편택)	34	1	-
	이천시	장호원	59	7	131
		대월	60	5	130
		모가	60	1	-
		도암	60	-	-
		신둔	39	2	-

자료 : 통계청, 산업 및 농공단지, 2017.

표 4-14

경기도 내  
산업단지 현황

2.  
산업 및 경제  
시설 부문

## 2.

### 산업 및 경제 시설 부문

표 4-14

경기도 내  
산업단지 현황  
(계속)

단위 : m<sup>2</sup>, 개, 명

구분			2015		
			면적	입주업체	종사자수
일반 산단	안성시	안성4	811	14	237
		공도	69	5	101
		가율	58	2	-
		동향	57	12	415
		원곡	100	6	474
		미양2	160	5	917
		금산	58	11	545
		덕산	59	13	220
		장원	59	10	146
		두교	56	7	347
		용월	59	11	140
		개정	209	13	363
		월정	59	3	206
		장원2	60	7	94
		방초	60	3	-
		지문	176	1	-
	오산시	가장	513	38	3,329
		가장2	595	30	1,473
	여주시	강천	58	5	60
		장안	59	2	-
		삼교	56	1	-
	의정부시	용현	345	126	2,359
	파주시	문발1	50	13	406
		문발2	206	18	2,502
		신촌	189	47	62
		탄현	123	46	442
		금파	78	11	245
		오산	232	30	367
		LCD	1,740	5	16,989
		선유	760	113	2,712
		당동	641	5	313
		월롱	836	2	-
		축현	298	70	-
		적성	466	32	-
	포천시	신평	57	4	143
		양문	180	53	1,080
	양주시	상수	59	8	271
		도하1	35	1	-
		도하2	32	1	-
		검준	145	46	1,351
		남면	207	28	741
		구암	46	1	-
		홍죽	582	45	-
	동두천시	동두천	262	44	1,402
		동두천2	187	16	409
		상봉암	54	5	807

자료 : 통계청, 산업 및 농공단지, 2017.

단위 : m<sup>2</sup>, 개, 명

구분			2015		
			면적	입주업체	종사자수
	가평군	목동	60	14	223
	연천군	백학	439	57	829
		장남	99	1	-
		청산대전	188	-	-
		백학통구	84	-	-
	남양주시	진관	142	39	679
		팔야	210	14	511
농공	안성시	미양	117	5	205

자료 : 통계청, 산업 및 농공단지, 2017.

표 4-14

경기도 내  
산업단지 현황  
(계속)

## 2.

산업 및 경제  
시설 부문

### 3.

## 환경시설 부문

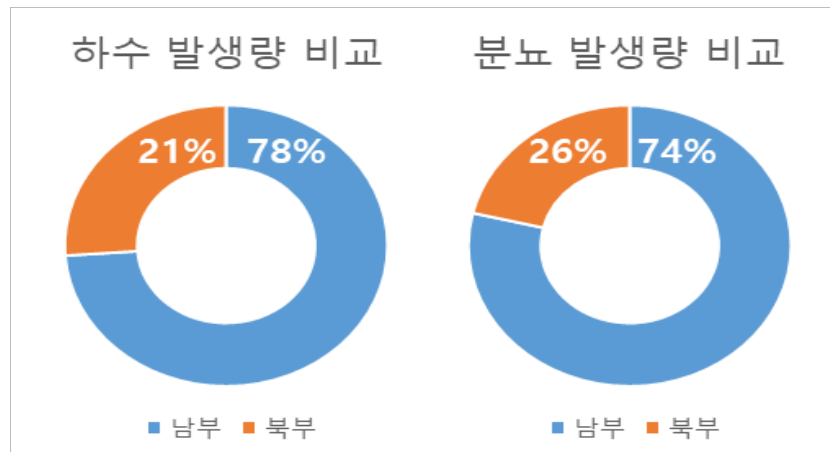
### 3. 환경시설 부문

#### (1) 하수 및 분뇨 발생량

- 2016년 기준 하루 경기도에서 발생하는 하수는 약 368만 $\text{m}^3$ 에 달하며, 남부와 북부로 구분하여 살펴보면, 약 74%가 남부에서, 26%가 북부에서 발생함.
- 분뇨의 경우, 경기도 하루 발생량은 7,290 $\text{m}^3$ 이 발생하며, 남부에서 78%, 북부에서 21% 발생함.

그림 4-3

경기도 남북부  
하수 및 분뇨  
발생량 비교



- 경기도 남부 중 시흥시에서 가장 많은 하수가 발생하고 있으며, 분뇨의 경우 안산시에서 가장 많이 발생하고 있음.
- 경기도 북부에서는 하수는 고양시에서, 분뇨는 남양주시에서 가장 많이 발생하는 것으로 나타남.



단위 : m³/일

표 4-15

시군구별 하수 및  
분뇨 발생량

구분		2016	
		하수발생량	분뇨발생량
경기도		3,685,375	7,290
남부	소계	2,872,898	5,459
	시흥시	441,110	196
	수원시	365,538	511
	성남시	272,346	435
	부천시	222,280	367
	용인시	213,497	377
	안산시	203,120	1,033
	화성시	167,973	190
	안양시	155,188	290
	평택시	139,128	497
	광주시	134,468	314
	김포	109,049	134
	광명시	74,387	129
	오산시	69,020	226
	군포시	53,759	293
	안성시	49,988	82
	이천시	47,310	64
	하남시	44,731	83
	의왕시	37,611	21
	여주시	33,311	134
	양평군	22,288	56
	과천시	16,795	27
북부	소계	812,477	1,831
	고양시	270,020	177
	남양주시	168,864	668
	파주시	99,029	248
	양주시	92,951	85
	동두천시	54,659	53
	구리시	51,374	191
	포천시	43,206	121
	가평군	18,518	42
	연천군	13,856	34
	의정부시	0	211

주 : 하수 및 분뇨 발생량은 하수처리구역 내에 해당하는 수치  
 자료 : 환경부, 하수통계, 2017.

### 3. 환경시설 부문

### 3.

#### 환경시설 부문

#### (2) 하수 및 분뇨 처리시설

- 경기도 내 하수 및 분뇨 처리시설은 총 377개소가 있고, 전체 시설용량은 618만 $\text{m}^3$ /일이며, 처리량은 일 463만 $\text{m}^3$ 으로 전체 용량의 75%에 달함.
- 경기 남부의 일당 시설용량은 475만 $\text{m}^3$ 이며, 북부의 경우 143만 $\text{m}^3$ 으로 용량대비 처리량을 살펴보면, 남부가 약 75%, 북부가 약 78%로 나타남.

단위 :  $\text{m}^3$ /일

표 4-16

시군구별 하수 및  
분뇨 처리량

구분		2016		
		처리시설 수	시설용량	처리량
경기도		377	6,189,737	4,636,404
남부	소계	285	4,756,002	3,512,583
	부천시	2	950,000	716,403
	수원시	3	567,000	486,329
	안양시	2	550,000	305,430
	안산시	7	537,135	386,755
	성남시	2	507,000	371,870
	용인시	35	324,243	273,339
	시흥시	3	299,000	222,230
	평택시	18	228,310	156,279
	오산시	2	148,300	118,247
	광주시	22	146,380	123,441
	김포시	10	133,190	84,831
	이천시	42	74,635	61,789
	화성시	29	71,633	54,917
	안성시	13	57,148	42,334
	양평군	58	41,954	32,187
	여주시	32	33,574	24,277
	하남시	1	32,000	16,326
	과천시	1	30,000	20,856
	의왕시	1	15,000	9,872
	군포시	2	9,500	4,871
	광명시	0	0	0
북부	소계	92	1,433,735	1,123,821
	고양시	4	396,000	300,821
	의정부시	2	216,000	150,931
	남양주시	15	190,550	173,241
	구리시	2	160,200	142,388
	파주시	16	156,970	99,969
	양주시	11	113,436	90,449
	동두천시	1	86,000	71,470
	포천시	18	59,414	48,157
	가평군	17	31,500	24,049
	연천군	6	23,665	22,346

주 : 하수 및 분뇨 발생량은 하수처리구역 내에 해당하는 수치  
 자료 : 환경부, 하수통계, 2017.

### (3) 하수관거

#### 1) 하수도 인구 및 보급률

- 경기도의 2015년 인구 1,309만명 중 급수인구는 약 1,233만명으로 94.2%의 보급률을 보임.
- 경기도 평균 보급률 94.2% 이하의 시·군은 전체 15개에 달하고, 이 중 포천시의 경우 65.6%의 보급률을 보이고 있음.

단위 : 명, 명, %

구분	2016		
	총인구(A)	급수인구(B)	보급률(B/A)
경기도	13,090,703	12,331,654	94.2
부천시	604,652	604,652	100.0
안양시	195,153	195,153	100.0
구리시	871,785	871,049	99.9
군포시	291,662	290,915	99.7
성남시	992,159	988,261	99.6
의왕시	157,997	156,862	99.3
수원시	1,231,224	1,218,689	99.0
안산시	101,403	100,387	99.0
오산시	744,356	736,204	98.9
의정부시	216,699	214,287	98.9
광명시	442,303	436,932	98.8
과천시	345,403	340,859	98.7
동두천시	64,013	63,053	98.5
남양주시	668,696	650,605	97.3
시흥시	212,941	201,899	94.8
광주시	339,837	320,461	94.3
파주시	434,187	407,911	93.9
용인시	441,019	412,308	93.5
양주시	1,008,012	936,443	92.9
고양시	1,051,970	968,864	92.1
이천시	212,811	193,788	91.1
하남시	216,831	197,314	91.0
연천군	46,886	40,697	86.8
평택시	381,278	321,773	84.4
김포시	490,767	410,343	83.6
화성시	675,575	562,078	83.2
양평군	114,628	93,042	81.2
여주시	63,517	49,641	78.2
안성시	112,880	88,077	78.0
가평군	192,747	149,413	77.5
포천시	167,312	109,694	65.6

자료: 통계청, 하수도인구 및 보급률, 2017.

표 4-17

하수도 인구 및  
보급률

3.  
환경시설  
부문

### 3.

## 환경시설 부문

### 2) 하수관거 달성률

- 경기도의 하수관거 달성률(시설연장/계획연장)은 82% 수준에 그침.
- 전체 31개 지자체 중 의정부시 및 구리시가 100% 달성률을 보이고 있음.
- 경기도 평균에 못 미치는 지자체는 전체 31개 중 14개 지자체에 달하고, 이 중 양주시와 김포시는 약 60%의 달성률을 보이고 있음.

단위 : km, %

표 4-18

시군별 하수관거  
달성률

구분	2016		
	계획연장(A)	시설연장(B)	달성률(B/A)
경기도	32,200.6	26,399.2	82.0
시흥시	528.4	528.4	100.0
구리시	256.5	256.5	100.0
부천시	906.1	902.9	99.6
평택시	1,433.6	1,426.4	99.5
군포시	350.6	343.0	97.9
과천시	212.7	207.7	97.7
안산시	1,692.6	1,652.6	97.6
여주시	548.0	530.2	96.7
의정부시	1,423.2	1,350.2	94.9
성남시	1,403.7	1,303.4	92.9
남양주시	887.6	821.9	92.6
이천시	392.8	363.1	92.5
광명시	2,051.4	1,873.5	91.3
수원시	883.7	766.5	86.7
광주시	2,367.7	2,012.8	85.0
용인시	787.8	666.8	84.6
하남시	393.4	328.0	83.4
안양시	1,728.2	1,356.8	78.5
연천군	1,239.5	971.5	78.4
의왕시	2,369.9	1,817.6	76.7
고양시	392.1	300.6	76.7
양평군	755.9	579.3	76.6
파주시	1,012.9	737.3	72.8
가평군	493.5	346.7	70.3
동두천시	736.0	516.9	70.2
포천시	648.5	441.4	68.1
오산시	1,661.8	1,110.4	66.8
화성시	1,528.9	988.4	64.6
안성시	1,050.6	647.3	61.6
김포시	1,020.9	619.9	60.7
양주시	1,042.3	631.1	60.5

자료 : 통계청, 하수관거, 2017.

## (4) 상수도

### 1) 상수도 보급률

- 2016년 기준 경기도 상수도 보급률은 98% 수준을 보임.
- 이 중 포천시, 가평군, 양평군의 경우 80% 이하의 보급률을 보이고 있으며, 특히 양평군의 경우 71.0%로 최저치를 보이고 있음.

구분	총인구(A)	급수인구(B)	보급률(B/A)
경기도	13,090,703	12,830,733	98.0
수원시	1,231,224	1,231,224	100.0
부천시	871,785	871,785	100.0
남양주시	604,652	604,652	100.0
안양시	345,403	345,333	100.0
광명시	291,662	291,617	100.0
군포시	216,699	216,699	100.0
오산시	992,159	991,074	99.9
성남시	744,356	743,612	99.9
시흥시	434,187	433,753	99.9
구리시	195,153	194,957	99.9
의왕시	157,997	157,867	99.9
안산시	1,051,970	1,048,289	99.7
과천시	101,403	100,813	99.4
고양시	490,767	487,339	99.3
의정부시	442,303	439,207	99.3
동두천시	1,008,012	995,735	98.8
용인시	675,575	666,167	98.6
화성시	441,019	434,809	98.6
파주시	64,013	63,031	98.5
하남시	212,941	208,895	98.1
평택시	212,811	207,478	97.5
양주시	668,696	646,629	96.7
연천군	216,831	205,339	94.7
이천시	381,278	358,661	94.1
김포시	46,886	44,079	94.0
안성시	192,747	177,270	92.0
광주시	339,837	302,901	89.1
여주시	114,628	98,866	86.2
가평군	167,312	132,511	79.2
포천시	63,517	50,022	78.8
양평군	112,880	80,119	71.0

자료 : 경기도, 경기도기본통계, 2017

표 4-19

시군구별 상수도  
보급률

## 3.

환경시설  
부문

### 3.

## 환경시설 부문

### 2) 상수도 연장

- 경기도 내 상수도 연장은 2015년 기준 약 33,171km에 달함.  
• 단순 연장 비교 시 화성시가 가장 많은 상수도관을 보유하고 있음.
- 급수관에 이용되는 아연도강관, 스텐레스관, 합성수지관 및 동관은 지자체별로 보유 여부가 상이함.

단위 : m

표 4-20

시군별 상수도  
연장

구분	강관	주철관	기타	아연도강관
경기도	3,669,594	11,157,369	8,080,048	123,919
화성시	402,077	713,566	1,176,537	950
이천시	41,612	575,916	962,970	13,348
파주시	89,836	985,527	444,498	39
고양시	163,012	695,100	192,798	0
용인시	140,677	745,831	353,874	3,200
수원시	74,165	1,143,334	20,811	0
안산시	116,190	752,049	345,285	0
성남시	218,080	474,705	194,611	1,403
평택시	500,629	26,319	541,540	41,280
부천시	127,950	563,059	8,603	0
김포시	80,299	183,394	498,342	0
광주시	169,048	428,784	429,293	0
남양주시	320,418	142,883	244,380	5,300
포천시	106,462	35,629	788,424	8,493
양주시	51,631	630,998	144,013	0
안성시	30,751	704,395	164,543	4,184
의정부시	53,883	387,132	5,988	0
여주시	221,180	26,643	516,894	19
시흥시	99,847	169,323	241,746	0
연천군	169,869	70,578	180,317	0
안양시	57,473	365,547	4,314	0
양평군	1,658	66,744	312,600	0
동두천시	28,523	243,869	74,527	555
광명시	38,957	181,672	17,810	14,543
하남시	18,848	157,951	33,858	0
가평군	19,570	194,919	16,874	24,278
오산시	172,074	20,737	88,076	1,182
구리시	42,445	118,982	59,815	2,758
군포시	61,662	132,753	200	1,551
의왕시	19,370	150,344	14,401	812
과천시	31,398	68,686	2,106	24

단위 : m

구분	스텐레스관	합성수지관	동관	소계
경기도	9,122,364	981,097	37,311	33,171,702
화성시	555,914	32,380	0	2,881,424
이천시	630,874	0	0	2,224,720
파주시	410,163	59,638	0	1,989,701
고양시	742,586	312	0	1,793,808
용인시	476,846	52,349	0	1,772,777
수원시	487,178	0	0	1,725,488
안산시	253,829	92,934	0	1,560,287
성남시	581,192	3,434	0	1,473,425
평택시	313,605	0	18,498	1,441,871
부천시	683,570	0	0	1,383,182
김포시	603,238	7,419	0	1,372,692
광주시	307,080	135	0	1,334,340
남양주시	359,893	130,800	500	1,204,174
포천시	189,469	52,495	11,798	1,192,770
양주시	304,887	5,218	0	1,136,747
안성시	223,066	620	0	1,127,559
의정부 시	455,255	0	0	902,258
여주시	91,542	33,029	0	889,307
시흥시	263,068	0	0	773,984
연천군	168,599	69,331	0	658,694
안양시	219,273	1,556	0	648,163
양평군	0	226,040	0	607,042
동두천 시	102,681	141	0	450,296
광명시	140,675	0	0	393,657
하남시	160,122	10,744	0	381,523
가평군	89,415	13,306	0	358,362
오산시	63,114	3,935	0	349,118
구리시	46,094	34,836	6,515	311,445
군포시	99,417	0	0	295,583
의왕시	78,164	0	0	263,091
과천시	21,555	0	0	123,769

주 : 합성수지관에 PVP, pe, Hi-3P 포함  
 자료 : 경기도, 경기도기본통계, 2015

### 3. 환경시설 부문

### 3.

#### 환경시설 부문

- 상대비교를 위해 단위면적( $km^2$ )당 상수도관 연장 산출한 결과, 경기도 평균은  $km^2$ 당 3,172m로, 이보다 낮은 지역은 31개 지자체 중 11개 지역으로 전체 지자체의 30%를 상회하는 것으로 나타남.
- 지자체별 산출 결과를 살펴보면, 부천시가 월등히 높고, 가평시가 가장 낮은 수치를 보이고 있음.

단위 : m,  $km^2$ , m/ $km^2$

표 4-21

시군별  
단위면적당  
상수도관 연장

구분	상수도관 연장	면적	면적당 연장
경기도	33,171,702	10,458	3,172
부천시	1,383,182	54	25,614
수원시	1,725,488	121	14,260
의정부시	902,258	82	11,003
안양시	648,163	59	10,986
성남시	1,473,425	142	10,376
광명시	393,657	39	10,094
구리시	311,445	32	9,733
안산시	1,560,287	164	9,514
오산시	349,118	42	8,312
군포시	295,583	36	8,211
고양시	1,793,808	266	6,744
시흥시	773,984	143	5,412
김포시	1,372,692	281	4,885
의왕시	263,091	54	4,872
이천시	2,224,720	461	4,826
동두천시	450,296	96	4,691
화성시	2,881,424	700	4,116
하남시	381,523	94	4,059
양주시	1,136,747	310	3,667
과천시	123,769	35	3,536
평택시	1,441,871	460	3,135
광주시	1,334,340	429	3,110
용인시	1,772,777	592	2,995
파주시	1,989,701	686	2,900
남양주시	1,204,174	458	2,629
안성시	1,127,559	555	2,032
여주시	889,307	608	1,463
포천시	1,192,770	827	1,442
연천군	658,694	862	764
양평군	607,042	879	691
가평군	358,362	841	426

주 : 2015년 기준



## 4. 교육·의료·복지시설 부문

### (1) 교육시설

#### 1) 학교 총 개황

- 경기도 내 학교 총 개황을 살펴보면, 2017년 4월 1일 기준 학교수는 총 4,919개, 학급 및 학과수는 73,203개, 학생수는 226만명에 달함.
- 학교수는 유치원이 월등히 많은데 비해, 학생수는 초등학생이 월등히 많음.

구분	학교 수	보통 교실 수	학생 수
경기도	4,919	92,278	2,264,806
유치원	2,258	9,907	194,299
초등학교	1,241	40,222	733,941
중학교	625	19,525	366,856
공립	538	17,674	332,308
사립	87	1,851	34,548
고등학교	472	21,221	422,839
일반고등학교	364	15,983	346,518
공립	273	12,113	263,765
사립	91	3,870	82,753
특화고	75	3,622	52,719
공립	41	2,118	27,718
사립	34	1,504	25,001
특목고	20	1,025	12,276
공립	11	413	5,748
사립	9	612	6,528
자율고	13	591	11,326
공립	11	465	9,011
사립	2	126	2,315
전문대학 및 대학	38		211,374
교육대학	1		1,358
대학교	43		293,905
대학원	187		32,618
기타학교	54	1,403	8,974

표 4-22

경기도 학교 현황  
(2016)

주 : 보통 교실수는 2015년부터 일반교실/교과교실/특별교실/수준별교실을 합한 자료  
자료 : 경기도교육청, 경기교육통계연보, 2017

## 4.

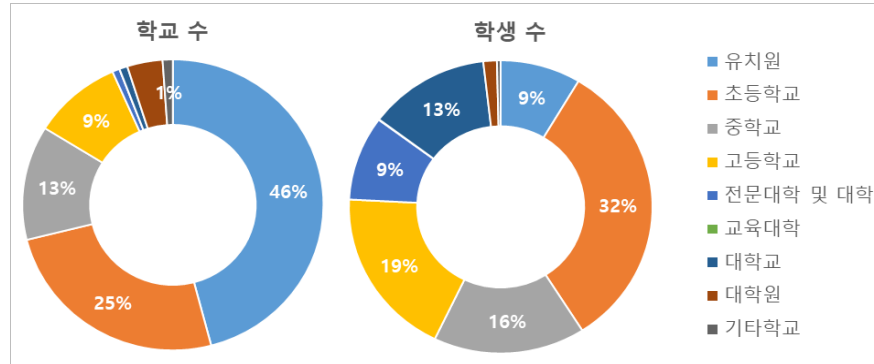
### 교육·의료·복지 시설 부문

#### 4.

### 교육·의료·복지 시설 부문

그림 4-4

경기도  
교육시설별 학교  
및 학생수 비중



#### 2) 유치원

- 경기도 내 유치원수는 총 2,258개소, 원아는 약 20만명으로 집계되며, 1개 유치원 당 86명의 원아를 담당하는 있음.
  - 경기도 남부와 북부를 비교해보면, 유치원 수 및 원아수 모두 약 75대25 비중으로 분포하고 있음.
- 유치원 당 원아 수를 살펴보면, 수원시, 용인시, 화성시, 김포시, 오산시에서 유치원 당 원아수가 100명을 넘는 것으로 나타남.

단위 : 개, 명

구분		2016			
		원수(A)	학급 수(B)	원아 수(C)	C/B
경기도		2,258	10,677	194,299	86
남부	소계	1,639	7,976	146,733	90
	수원시	197	1,034	20,801	106
	용인시	171	973	18,118	106
	화성시	148	865	16,066	109
	부천시	126	624	11,651	92
	성남시	131	566	11,118	85
	김포시	91	566	9,551	105
	안산시	98	499	9,045	92
	평택시	108	508	7,866	73
	안양시	83	369	7,048	85
	오산시	50	334	6,500	130
	시흥시	67	306	5,461	82
	광명시	51	212	4,274	84
	군포시	49	190	3,979	81
	이천시	54	199	2,897	54
	광주시	39	138	2,734	70
	안성시	51	181	2,685	53
	하남시	32	136	2,620	82
	의왕시	24	99	1,821	76
	여주시	34	88	1,324	39
	양평군	27	54	676	25
	과천시	8	35	498	62
북부	소계	619	2,701	47,566	77
	고양시	175	787	15,028	86
	남양주시	110	580	10,905	99
	파주시	99	437	7,715	78
	의정부시	66	322	5,332	81
	양주시	48	215	2,983	62
	구리시	34	133	2,694	79
	포천시	39	103	1,260	32
	동두천시	19	60	844	44
	연천군	13	29	431	33
	가평군	16	35	374	23

자료 : 경기도교육청, 경기통계연보, 2017.

표 4-23

경기도 유치원  
현황 (2016)

#### 4.

교육의료복지  
시설 부문

#### 4.

#### 교육의료복지 시설 부문

#### 3) 초등학교

- 경기도 내 초등학교는 총 1,267개소가 있고, 학생 수는 약 73만에 육박함.
- 경기도 내 초등학교의 평균 학생 수는 579인으로 나타났으나, 안양시, 광명시에서는 이를 크게 상회하는 것으로 나타남.

단위 : 개, 명

표 4-24

경기도 초등학교  
현황 (2016)

구분		2016		
		학교 수(A)	학생 수(B)	B/A
경기도		1,267	733,941	579
남부	소계	911	547,976	602
	수원시	97	68,095	702
	용인시	101	67,328	667
	화성시	87	52,593	605
	성남시	72	47,213	656
	부천시	65	40,820	628
	안산시	55	36,926	671
	안양시	41	29,890	729
	평택시	58	28,674	494
	김포시	42	25,578	609
	시흥시	40	25,140	629
	광명시	24	19,436	810
	광주시	26	17,608	677
	군포시	26	15,850	610
	오산시	23	15,696	682
	이천시	31	12,988	419
	하남시	20	12,281	614
	안성시	37	10,734	290
	의왕시	13	7,487	576
	여주시	26	5,548	213
북부	양평군	23	5,118	223
	과천시	4	2,973	743
	소계	356	185,965	522
	고양시	83	54,467	656
	남양주시	62	41,985	677
	파주시	57	27,888	489
	의정부시	33	21,918	664
	양주시	33	13,026	395
	구리시	16	9,780	611
	포천시	31	7,217	233
	동두천시	11	5,231	476
	가평군	16	2,651	166
	연천군	14	1,802	129

자료 : 경기도교육청, 경기통계연보, 2017.

## (2) 의료시설

- 2016년 말 기준 경기도 내 의료기관은 총 13,983개소, 병상 수는 총 130,515개에 달함.
- 병상 수 기준으로 수원시가 1만 3천개 병상으로 가장 많고, 과천시에는 보유 병상 수가 없는 것으로 파악됨.

구분		2016	
		의료기관 수(A)	병상 수(B)
경기도		13,983	130,515
남부	소계	10,741	93,406
	수원시	1,555	13,310
	부천시	1,038	11,805
	용인시	1,158	11,114
	안산시	707	9,662
	성남시	1,540	8,478
	화성시	571	4,613
	안양시	833	4,412
	평택시	483	4,282
	시흥시	369	4,157
	김포시	376	3,145
	군포시	301	2,435
	오산시	200	2,195
	안성시	160	2,187
	광명시	393	2,149
	의왕시	143	1,996
	여주시	114	1,967
	이천시	205	1,949
	광주시	225	1,617
	양평군	104	1,150
	하남시	200	783
	과천시	66	-
북부	소계	3,242	37,109
	고양시	1,134	12,447
	남양주시	594	6,015
	의정부시	400	4,976
	파주시	377	3,879
	동두천시	91	2,675
	구리시	293	2,334
	양주시	138	1,993
	포천시	121	1,802
	가평군	60	721
	연천군	34	267

주 : 보건의료원 이하와 군인병원 제외  
 자료 : 보건복지부, 보건복지통계연보, 2017.

표 4-25

경기도 의료기관  
현황(2016)

## 4.

교육·의료·복지  
시설 부문

#### 4.

#### 교육·의료·복지 시설 부문

### (3) 복지시설

#### 1) 노인여가복지시설

- 경기도 내 노인복지관, 경로당, 노인교실은 총 9,545개소가 있으며, 용인시에 가장 많이 위치하고 있고, 과천시 가장 적은 것으로 나타남.
- 조사 시설물 중 경로당은 비교적 고르게 분포하고 있으나, 노인교실의 경우 지자체 간 격차가 두드러짐.

표 4-26

경기도  
노인여가복지시설  
현황(2016)

구분		2016			
		계	노인복지관	경로당	노인교실
경기도		9,545	56	9,315	174
남부	소계	6,743	43	6,596	104
	용인시	810	3	803	4
	화성시	638	3	608	27
	평택시	536	4	532	0
	수원시	498	5	478	15
	안성시	456	1	453	2
	이천시	397	1	392	4
	성남시	387	5	378	4
	부천시	372	3	357	12
	양평군	354	1	353	0
	김포시	325	2	317	6
	여주시	323	1	320	2
	광주시	266	1	265	0
	시흥시	257	1	248	8
	안산시	254	3	247	4
	안양시	249	1	246	2
	광명시	122	1	117	4
	하남시	120	1	119	0
	오산시	118	1	112	5
	군포시	116	2	113	1
	의왕시	112	2	108	2
	과천시	33	1	30	2
북부	소계	2,802	13	2,719	70
	의정부시	240	3	220	17
	동두천시	116	1	109	6
	고양시	561	3	550	8
	구리시	127	-	124	3
	남양주시	521	2	508	11
	파주시	396	1	391	4
	양주시	263	-	250	13
	포천시	308	1	301	6
	연천군	106	1	104	1
	가평군	164	1	162	1

자료 : 보건복지부, 2017 노인복지시설현황, 2017.

## 2) 노인의료복지시설

- 경기도 내 노인요양시설과 노인요양공동생활가정은 총 1,586개소가 위치하고 있으며, 전체 정원은 47,978인, 2016년 말 현원은 41,791인으로 정원 대비 약 87% 수준임.
- 31개 지자체 중 정원 대비 포화율이 90%이상인 지자체는 10개 지자체로 추산됨.

구분		2016			
		시설수	정원(A)	현원(B)	B/A
경기도		1,586	47,978	41,791	87
남부	소계	968	29,948	26,609	89
	부천시	130	3,070	2,761	90
	안산시	115	2,905	2,591	89
	용인시	94	3,804	3,361	88
	수원시	73	2,898	2,658	92
	화성시	71	2,063	1,703	83
	시흥시	68	1,388	1,247	90
	성남시	53	2,007	1,885	94
	군포시	42	947	813	86
	김포시	42	844	731	87
	안양시	39	1,264	1,173	93
	안성시	38	1,695	1,357	80
	평택시	30	1,188	1,047	88
	양평군	30	1,011	877	87
	광주시	29	1,126	1,011	90
	여주시	26	835	775	93
	하남시	24	617	596	97
	이천시	21	848	737	87
	광명시	16	420	394	94
	오산시	13	572	488	85
	의왕시	12	359	322	90
	과천시	2	87	82	94
북부	소계	618	18,030	15,182	84
	고양시	157	4,933	4,156	84
	남양주시	113	3,290	2,871	87
	의정부시	88	2,416	2,201	91
	파주시	80	1,933	1,576	82
	포천시	58	1,528	1,301	85
	양주시	50	1,607	1,186	74
	동두천시	32	1,167	859	74
	구리시	16	355	334	94
	연천군	12	326	264	81
	가평군	12	475	434	91

주 : 음영은 포화율이 90% 이상 지역  
 자료 : 보건복지부, 2017 노인복지시설현황

표 4-27

경기도  
 노인의료복지시설  
 현황(2016)

## 4.

교육의료복지  
 시설 부문

#### 4.

### 교육의료·복지 시설 부문

#### 3) 여성복지시설

- 여성복지시설에는 한부모가족시설, 소외여성복지시설로 구분되며, 경기도 내 총 33개 시설이 있고, 관련 시설을 확보하지 못한 지자체 다수임.
- 여성복지시설에는 2016년 말 기준 입소자는 총 912명, 퇴소자 649명으로 생활인원은 411명에 달함.

표 4-28

경기도  
여성복지시설  
현황(2016)

구분		2016			
		시설수	입소자	퇴소자	생활인원
경기도		33	912	649	411
남부	소계	26	799	589	346
	부천시	4	83	66	41
	안산시	3	56	53	26
	용인시	3	126	78	48
	수원시	2	37	14	23
	화성시	2	74	27	53
	시흥시	2	38	34	21
	성남시	2	62	59	21
	군포시	2	29	8	21
	김포시	2	83	53	55
	안양시	1	30	32	11
	안성시	1	85	79	6
	평택시	1	38	34	10
	양평군	1	58	52	10
	광주시	-	-	-	-
	여주시	-	-	-	-
	하남시	-	-	-	-
	이천시	-	-	-	-
	광명시	-	-	-	-
	오산시	-	-	-	-
	의왕시	-	-	-	-
	과천시	-	-	-	-
북부	소계	7	113	60	65
	고양시	2	26	17	9
	남양주시	2	18	8	15
	의정부시	1	36	14	22
	파주시	1	18	19	6
	포천시	1	15	2	13
	양주시	-	-	-	-
	동두천시	-	-	-	-
	구리시	-	-	-	-
	연천군	-	-	-	-
	가평군	-	-	-	-

자료 : 여성가족부, 내부자료, 2017.



## 5. 문화·관광·체육시설 부문

### (1) 문화시설

#### 1) 공공도서관

- 2016년 기준 경기도 내 공공 도서관은 총 247개소로 912개 좌석을 보유함.
- 한편, 시각점자도서관은 3개소에 불과하며, 좌석 수 또한 16개 좌석에 불과하여 확충을 요하는 수준으로 판단

단위 : 개소

구분		2016	
		도서관수	좌석 수
경기도		247	912
도립 도서관		11	4,687
시·군립 도서관	계	233	92,930
	남부	164	72,270
	북부	69	20,660
시각점자도서관		3	16

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

표 4-29

경기도  
공공도서관 현황  
(2016)

#### 2) 문화공간

- 경기도 내 공공공연장 및 시군민회관 공연장이 총133개소가 있고, 그 외 청소년 수련관, 문화원, 국악원 및 전수회관 등 총 328개 관련 시설물 보유

단위 : 개소

구분		2016
		개소
공공공연장(공연장 수)		84(116)
지역문화복지시설	시군민회관	14(17)
	종합사회복지회관	164
	청소년 수련관	31
기타시설	문화원	31
	국악원	-
	전수회관	18

주 : 공연장 수는 그 안의 극장수를 말함.

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

표 4-30

경기도  
공공공연장 현황  
(2016)

## 5.

문화·관광·체육  
시설 부문

## 5.

### 문화관광체육 시설 부문

## (2) 관광시설

### 1) 지정(법정) 관광지 현황

- 2016년 기준 경기도의 법정 관광지는 총 13개소이며, 관광객은 750만명이 방문함.

단위 : 명

표 4-31

경기도 지정(법정)  
관광지 방문객수  
(2016)

구분	2016	
	관광객 수	내국인 관광객 수
경기도	7,501,849	6,933,662
대성	-	-
용문산	783,497	783,497
소요산	104,084	100,132
신륵사	266,153	266,153
산장	38,623	38,623
한탄강	367,744	367,744
산정호수	-	-
공릉	107,579	107,579
수동	83,982	83,982
장흥	405,114	405,114
백운계곡	-	-
임진각	5,345,073	4,780,838
내리	-	-

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

### 2) 주요 관광지 방문객 수

- 2016년 경기도 주요 관광지는 303개소이며, 연중 방문객은 약 7,300만명이 방문한 것으로 추산됨.

단위 : 명

표 4-32

경기도 관광지  
방문객 수(2016)

구분	2016		
	방문객 합계	유료 관광지	무료 관광지
경기도	73,093,108	65,694,165	7,398,943
1월	4,376,260	4,007,329	368,931
2월	3,645,166	3,302,524	342,642
3월	4,408,793	3,893,383	515,410
4월	6,433,102	5,760,693	672,409
5월	8,417,948	7,691,234	726,714
6월	6,244,791	5,574,912	669,879
7월	5,736,472	5,061,724	674,748
8월	6,873,291	6,132,301	740,990
9월	6,449,470	5,573,051	876,419
10월	9,522,724	8,588,513	934,211
11월	7,005,762	6,421,216	584,546
12월	3,979,329	3,687,285	292,044

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

### 3) 관광호텔

- 경기도 내 관광호텔은 전체 138개소 운영 중에 있으며, 객실 수는 11,212개로 집계됨.
- 이 중 87%가 남부에 위치하고 있으며 북부에는 13%가 위치함.

구분		2016	
		호텔 수	객실 수
경기도		138	11,212
남부	소계	117	9,755
	수원시	33	2,197
	안산시	13	1,431
	화성시	10	1,177
	성남시	8	884
	평택시	11	745
	부천시	10	723
	안양시	7	551
	시흥시	4	386
	김포시	4	317
	이천시	2	281
	용인시	4	228
	양평군	3	221
	여주시	1	203
	광명시	2	183
	하남시	2	94
	군포시	1	51
	오산시	1	50
	안성시	1	33
	과천시	-	-
	의왕시	-	-
	광주시	-	-
북부	소계	21	1,457
	고양시	3	491
	파주시	5	306
	가평군	4	192
	의정부시	3	164
	남양주시	2	159
	동두천시	2	69
	양주시	1	44
	포천시	1	32
	구리시	-	-
	연천군	-	-

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

표 4-33

경기도 관광호텔  
현황(2016)

## 5.

문화관광체육  
시설 부문

## 6.

도시·생활환경  
시설 부문

## (3) 체육시설

- 2016년 경기도 내 공공체육시설은 총 3,856개소이며, 이 중 생활에 밀접한 동네 체육시설은 3,006개소임.
- 동네체육시설을 지자체별로 살펴보면 성남시가 가장 많고 10개소 미만인 지자체는 가평군과 구리시로 특히, 구리시는 한 곳도 없는 것으로 나타남.

표 4-34

경기도 체육시설  
현황(2016)

구분		2016	
		공공체육시설	동네체육시설
경기도		3,854(2)	3,006
남부	소계	2,777	2,227
	성남시	345	305
	화성시	268	238
	수원시	259	218
	용인시	245	199
	안산시	230	193
	부천시	220	190
	안양시	188	171
	시흥시	159	121
	광명시	117	105
	안성시	85	68
	양평군	84	50
	이천시	94	49
	오산시	59	47
	광주시	61	46
	여주시	77	41
	하남시	55	40
	과천시	51	40
	평택시	68	37
	군포시	40	32
	김포시	44	24
	의왕시	28	13
북부	소계	1,077	779
	남양주시	278	236
	고양시	218	155
	포천시	150	116
	양주시	112	78
	의정부시	89	70
	연천군	91	69
	동두천시	45	35
	파주시	58	13
	가평군	18	7
	구리시	18	0

주 : 괄호는 도입임.

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

## 6. 도시·생활환경시설 부문

### (1) 도시

#### 1) 주택보급률

- 경기도 평균 97.8%의 주택 보급률을 보임.
- 31개 지자체 중 12개의 지자체에서 100% 이상의 보급률을 보이고 있으며, 최대 보급률은 김포시(138.8%)이고 최소 보급률은 화성시(71.0%)임.

단위 : 호, %

구분	2014		
	일반가구 수(A)	주택 수(B)	주택보급률(B/A)
경기도	4,355,689	4,261,725	97.8
김포시	83,079	115,295	138.8
가평군	19,267	25,341	131.5
광주시	82,917	105,416	127.1
평택시	141,895	175,965	124.0
양평군	33,620	39,894	118.7
포천시	47,973	53,804	112.2
여주시	38,243	41,010	107.2
이천시	69,967	74,207	106.1
의왕시	48,834	51,635	105.7
수원시	402,512	419,737	104.3
연천군	16,382	17,060	104.1
파주시	137,240	139,103	101.4
동두천시	37,864	37,743	99.7
광명시	117,050	116,294	99.4
군포시	99,272	97,259	98.0
고양시	328,364	319,088	97.2
남양주시	214,804	208,361	97.0
의정부시	155,452	150,217	96.6
안양시	206,290	198,651	96.3
안산시	272,230	261,933	96.2
용인시	331,423	318,525	96.1
안성시	77,558	74,222	95.7
시흥시	150,950	143,562	95.1
부천시	311,219	294,002	94.5
구리시	64,545	60,673	94.0
양주시	77,306	70,176	90.8
성남시	361,365	325,799	90.2
하남시	53,965	48,479	89.8
과천시	25,691	21,601	84.1
오산시	94,764	76,709	80.9
화성시	253,648	179,964	71.0

주 : 주택수에 다가구분거처를 반영하고, 1인가구를 포함하여 산정한 신주택보급률임.  
자료 : 통계청, 주택 현황 및 보급률, 2017.

표 4-35

경기도  
주택보급률(2014)

6.  
도시·생활환경  
시설 부문

## 6.

### 도시·생활환경 시설 부문

#### 2) 아파트 건립

- 최근 3년 동안 경기도에 아파트가 2,401동, 22만 194호가 공급됨.
- 과천시, 포천시는 최근 3년간 아파트 건립이 없었고, 31개 지자체 중 7개 지자체는 지난 3년 간 10동 미만의 아파트가 건립됨.

단위 : 동, 가구

표 4-36

경기도 아파트  
건립 추이

구분	2014		2015		2016	
	동수	주택수	동수	주택수	동수	주택수
경기도	552	54,229	775	66,828	1,074	99,137
수원시	41	7,477	41	2,682	8	1,370
성남시	1	71	74	4,513	104	7,181
안양시	22	981	12	555	52	6,038
부천시	7	443	7	616	37	4,221
광명시	-	-	16	1,267	-	-
평택시	28	3,869	45	3,233	98	7,852
안산시	4	103	8	695	11	1,569
과천시	-	-	-	-	-	-
오산시	6	203	-	-	-	-
시흥시	21	1,416	29	3,481	47	4,125
군포시	31	2,109	1	53	-	-
의왕시	-	-	-	-	-	-
하남시	42	3,992	109	13,344	244	23,08
용인시	21	2,108	-	-	-	-
이천시	8	741	-	-	17	1,116
안성시	-	-	-	-	33	2,860
김포시	92	7,313	14	1,640	43	4,846
화성시	37	4,083	277	22,395	145	12,377
광주시	-	-	-	-	48	2,681
여주시	18	899	-	-	1	69
양평군	-	-	-	-	9	630
의정부시	10	1,131	14	1,314	25	2,520
동두천시	1	278	-	-	-	-
고양시	33	4,792	53	4,953	37	4,887
구리시	9	417	-	-	52	5,329
남양주시	57	4,885	61	5,081	45	4,521
파주시	26	3,211	14	1,006	-	-
양주시	27	3,309	-	-	18	1,862
포천시	-	-	-	-	-	-
연천군	2	91	-	-	-	-
가평군	8	307	-	-	-	-

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

## (2) 생활환경시설

### 1) 공원

- 경기도 공원의 46.7%는 어린이 공원, 21.8%는 근린공원임.
- 평택시가 가장 많은 공원을, 가평군이 가장 적은 공원을 보유함.

단위 : 개소, 천㎡

구분	2016					
	소계		어린이공원		소공원	
	개소	면적	개소	면적	개소	면적
경기도	6,072	182,480	2,835	7,195	1,322	2,174
수원시	411	16,445	220	572	57	93
성남시	272	17,897	128	454	68	62
안양시	184	8,069	105	272	37	42
부천시	205	6,403	132	391	21	32
광명시	139	3,552	75	162	42	31
평택시	442	13,631	224	585	48	207
안산시	301	9,196	151	253	58	106
과천시	65	7,433	13	20	33	24
오산시	112	3,066	56	159	13	34
시흥시	327	5,923	148	319	79	110
군포시	144	2,663	102	210	17	40
의왕시	122	2,219	30	87	58	61
하남시	192	3,000	88	198	61	100
용인시	415	11,773	205	565	70	127
이천시	86	3,556	42	119	22	47
안성시	125	1,454	48	135	31	45
김포시	198	5,827	78	225	33	56
화성시	493	14,298	205	511	109	225
광주시	173	2,856	48	135	101	143
여주시	37	1,247	15	33	4	3
양평군	42	974	10	22	18	19
의정부시	211	3,542	95	200	58	67
동두천시	47	1,668	26	57	5	7
고양시	338	9,337	192	574	34	41
구리시	103	3,476	71	153	5	13
남양주시	302	6,767	131	284	81	126
파주시	221	8,415	62	159	55	85
양주시	230	3,584	86	216	76	151
포천시	62	1,889	30	76	10	15
연천군	38	1,183	15	41	10	55
가평군	35	1,136	4	6	8	9

자료 : 통계청, 공원, 2017.

표 4-37

경기도 공원  
현황(2016)

## 6.

도시·생활환경  
시설 부문

## 6.

도시·생활환경  
시설 부문

단위 : 개소, 천㎡

구분	2016					
	근린공원		역사공원		문화공원	
	개소	면적	개소	면적	개소	면적
경기도	1,325	119,813	55	9,508	174	11,207
수원시	85	13,649	4	139	11	105
성남시	59	10,369	2	65	1	2
안양시	24	2,806	1	42	6	4,431
부천시	44	5,162	0	0	2	71
광명시	17	3,137	1	7	2	67
평택시	125	7,360	2	96	6	370
안산시	65	6,829	2	87	14	680
과천시	14	7,166	1	4	1	4
오산시	24	1,295	4	1,090	3	251
시흥시	53	3,950	3	270	21	224
군포시	21	2,245	0	0	0	0
의왕시	16	1,181	2	48	2	30
하남시	31	2,342	1	7	3	92
용인시	117	8,205	0	0	5	65
이천시	10	3,095	0	0	4	63
안성시	28	925	1	12	6	82
김포시	64	2,533	0	0	11	1,992
화성시	143	10,613	2	87	5	668
광주시	17	2,079	0	0	0	0
여주시	11	850	0	0	0	0
양평군	8	764	0	0	2	9
의정부시	30	2,862	0	0	23	46
동두천시	10	554	1	272	2	452
고양시	94	6,389	3	1,921	6	63
구리시	14	660	6	2,183	2	158
남양주시	56	3,243	5	1,413	7	129
파주시	64	4,967	10	638	17	577
양주시	49	2,551	1	11	3	206
포천시	12	613	1	1,060	3	17
연천군	8	903	2	56	1	98
가평군	12	517	0	0	5	255

자료 : 통계청, 공원, 2017.



단위 : 개소, 천㎡

구분	2016					
	수변공원		묘지공원		체육공원	
	개소	면적	개소	면적	개소	면적
경기도	196	8,298	17	6,899	140	7,550
수원시	30	1,748	0	0	4	138
성남시	2	256	1	914	7	656
안양시	7	341	0	0	4	135
부천시	1	7	0	0	5	740
광명시	2	148	0	0	0	0
평택시	31	664	1	41	3	40
안산시	8	873	2	331	1	37
과천시	1	1	0	0	2	213
오산시	9	165	0	0	3	72
시흥시	15	773	0	0	8	278
군포시	2	63	0	0	2	106
의왕시	10	104	1	628	3	81
하남시	7	174	0	0	1	88
용인시	3	10	4	2,458	11	343
이천시	6	53	1	140	1	40
안성시	9	167	0	0	2	89
김포시	4	598	1	110	7	313
화성시	6	710	0	0	23	1,484
광주시	4	245	0	0	3	253
여주시	0	0	0	0	7	360
양평군	0	0	0	0	4	160
의정부시	2	11	0	0	2	64
동두천시	2	7	0	0	1	320
고양시	5	166	0	0	4	184
구리시	1	50	1	164	3	95
남양주시	8	210	2	1,029	12	333
파주시	5	397	3	1,085	5	507
양주시	9	291	0	0	6	158
포천시	4	32	0	0	2	76
연천군	2	29	0	0	0	0
가평군	1	2	0	0	4	190

자료 : 통계청, 공원, 2017.

## 6. 도시·생활환경 시설 부문

## 6.

### 도시·생활환경 시설 부문

#### 2) 시설녹지

- 경기도 시군별 평균 210개소, 203만㎡의 시설녹지가 있음.
- 평택시가 709개소로 가장 많고, 여주시가 12개로 가장 적음.
- 화성시가 가장 넓은 면적의 시설녹지(약 2,875만㎡)를 보유하고 있음.

단위 : 개소, ㎡

표 4-38

경기도 시설녹지  
현황(2016)

구분	2016	
	개소	면적
경기도	6,518	62,843,207
화성시	709	4,574,223
파주시	575	1,791,843
평택시	545	28,749,405
안산시	479	1,887,117
시흥시	443	2,302,349
성남시	319	1,648,743
고양시	278	2,994,452
수원시	277	772,029
남양주시	268	1,201,544
안성시	264	2,506,996
용인시	254	1,100,252
김포시	231	945,451
양주시	225	895,389
이천시	208	645,534
오산시	203	775,024
광주시	172	364,438
부천시	142	1,633,713
의정부시	131	566,742
하남시	123	321,448
군포시	112	481,893
안양시	84	2,412,335
연천군	75	273,356
광명시	52	181,871
의왕시	50	597,786
가평군	41	239,161
구리시	38	236,151
포천시	35	137,331
동두천시	19	65,523
양평군	18	468,713
여주시	12	91,462
과천시	19	65,550

자료 : 통계청, 시설녹지현황, 2017.

## 7. 안전시설부문

### (1) 치안시설

#### 1) 범죄발생 및 검거

- 2016년 기준 경기도 내 총 범죄 발생은 약 48만건으로 이 중 85% 가량이 검거됨.

단위 : 건, %

구분	2016		
	발생	검거	검거율
경기도	476,347	406,626	85
강력범	5,885	5,731	97
절도범	44,788	27,117	61
폭력범	75,437	65,454	87
지능범	72,146	56,494	78
풍속범	2,257	2,078	92
기타형사범	24,379	21,688	89
특별법범	251,455	228,064	91

자료 : 경기도, 통계연보, 2017.

표 4-39

경기도 범죄발생  
및 검거 현황  
(2016)

- 2016년 기준 경기도 내 총 범죄 발생은 약 48만건으로 이 중 85% 가량이 검거되었음.
- 유형별 범죄 발생비율을 살펴보면, 특별법범죄가 가장 높고, 폭력, 지능, 절도, 기타형사, 강력범죄 순으로 높게 나타남.
- 이 중 상대적으로 노출되기 쉬운 강력, 절도, 폭력범죄는 전체 범죄의 약 26%에 달함.

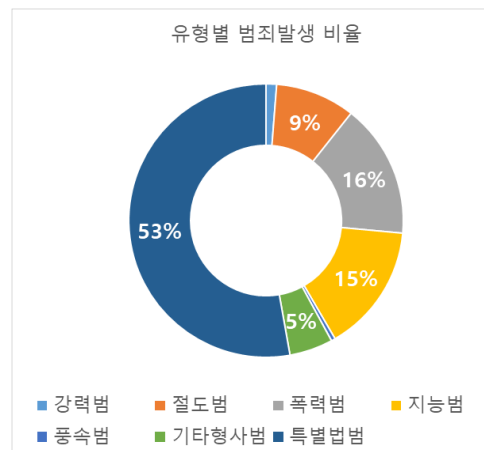


그림 4-5

경기도 유형별  
범죄발생 비율

7.

안전시설부문

## 2) 경찰관서

- 경기도 내 경찰서는 총 42개소, 순찰지구대 및 파출소는 336개소로 확인

단위 : 개소

표 4-40

경기도 경찰관서  
현황(2016)

구분		2016	
		경찰서	순찰지구대, 파출소
경기도		42	336
남부	소계	30	243
	수원시	3	24
	성남시	3	23
	부천시	3	15
	안양시	2	10
	안산시	2	22
	용인시	2	20
	광명시	1	5
	평택시	1	16
	과천시	1	2
	오산시	1	4
	시흥시	1	11
	군포시	1	4
	의왕시	1	4
	하남시	1	4
	이천시	1	13
	안성시	1	9
	김포시	1	10
	화성시	1	16
	광주시	1	9
	여주시	1	10
	양평군	1	12
북부	소계	12	93
	의정부시	1	5
	동두천시	1	5
	고양시	3	16
	구리시	1	4
	남양주시	1	15
	파주시	1	12
	양주시	1	9
	포천시	1	14
	연천군	1	7
	가평군	1	6

자료 : 경기도, 통계연보, 2017.

## (2) 안전시설

### 1) 화재발생 및 피해

- 2016년 경기도 내에서 총 1만여건의 화재가 발생하였으며, 그 피해액은 총 1,882억원에 이르는 것으로 추산됨.
- 2016년 한 해 경기도에서 70명이 화재로 사망했으며, 510명이 부상을 당해 인명피해는 총 580여명으로 집계됨.

단위 : 건, 천원, 명

구분		2016			
		발생 건수	피해액	사망	부상
경기도		10,147	188,219,754	70	510
남부	소계	7,258	120,236,631	51	345
	수원시	428	4,698,016	2	37
	성남시	471	3,310,640	5	14
	부천시	376	2,797,666	3	25
	안양시	334	462,624	0	23
	안산시	433	6,507,177	7	20
	용인시	533	6,125,357	2	26
	평택시	523	5,027,371	1	29
	광명시	234	1,640,764	1	5
	시흥시	424	7,473,435	2	22
	군포시	192	1,379,129	0	5
	화성시	694	37,780,188	5	42
	이천시	296	13,212,027	1	13
	김포시	464	14,524,979	7	20
	광주시	350	5,873,192	3	10
	안성시	422	2,428,547	2	11
	하남시	227	1,666,924	4	17
	의왕시	129	729,862	0	2
	오산시	133	578,783	1	6
	여주시	264	1,792,419	4	9
양평시	276	1,230,126	1	4	
과천시	55	997,405	0	5	
북부	소계	2,889	67,983,123	19	165
	고양시	271	2,095,485	1	28
	일산시	287	18,056,337	0	34
	의정부시	189	1,312,428	1	14
	남양주시	455	11,016,768	5	20
	파주시	429	10,551,977	2	21
	구리시	151	614,797	3	0
	포천시	377	6,218,450	3	13
	양주시	308	14,442,613	1	16
	동두천시	129	1,277,546	0	6

자료 : 경기도, 통계연보, 2017.

표 4-41

경기도 화재발생  
현황(2016)

7.

안전시설부문

## 2) 소방관서

- 경기도 내에는 총 2개소의 소방본부와 34개 소방서, 166개 119안전센터가 운영 중에 있음.
- 이 중 생활에 밀접한 119안전센터는 용인시에 가장 많고, 남부에서는 과천시, 오산시, 군포시가 2개소, 북부에서는 동두천시, 구리시, 가평군이 2개소로 가장 적게 나타남.

단위 : 개소

표 4-42

경기도 소방관서  
현황(2016)

구분	2016		
	소방본부	소방서	119안전센터
경기도	2	34	166
남부	소계	1	23
	용인시	0	1
	수원시	1	1
	성남시	0	2
	평택시	0	2
	부천시	0	1
	안산시	0	1
	화성시	0	1
	안양시	0	1
	김포시	0	1
	광주시	0	1
	광명시	0	1
	시흥시	0	1
	안성시	0	1
	의왕시	0	1
	하남시	0	1
	이천시	0	1
	여주시	0	1
	양평군	0	1
	과천시	0	1
	오산시	0	1
	군포시	0	1
북부	소계	1	11
	고양시	0	2
	남양주시	0	1
	파주시	0	1
	포천시	0	1
	양주시	0	1
	의정부시	1	1
	연천군	0	1
	동두천시	0	1
	구리시	0	1
	가평군	0	1

자료 : 경기도, 통계연보, 2017.

## 8. 시설물 노후화

### (1) 경기도 도시쇠퇴 현황

#### 1) 도시재생활성화지역 선정 기준

- "도시재생활성화지역"이란 국가와 지방자치단체의 자원과 역량을 집중하여 도시재생을 위한 사업의 효과를 극대화하려는 전략적 대상지역을 말함.
- 이를 위해서는 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」에 따라 인구, 산업, 환경 기준 중 2가지 이상의 요건을 갖추어야 함.
  - 인구가 현저히 감소하는 지역
  - 총 사업체 수의 감소 등 산업의 이탈이 발생하는 지역
  - 노후주택의 증가 등 주거환경이 악화되는 지역
- 도시재생활성화지역으로 지정되기 위한 지역을 일반적으로 도시쇠퇴지역이라고 함.

구분	시설유형	사업 건수	기준요건	
			쇠퇴지역	급속쇠퇴
인구 부문	과거대비 인구변화(%)	최근 30년간의 인구가 가장 많았던 시기대비 현재의 인구 증감률	20%이상 감소지역	40%이상 감소지역
	최근 인구변화(년수)	최근 5년간 3년 이상 연속으로 인구가 감소한 지역	3년 이상 연속감소	5년 이상 연속감소
산업 부문	과거대비 사업체변화(%)	최근 10년간 총 사업체수가 가장 많았던 시기 대비 현재의 총 사업체수의 증감률	5%이상 감소지역	10%이상 감소지역
	최근 사업체변화(년수)	최근 5년간 3년 이상 연속으로 총 사업체수가 감소한 지역	3년 이상 연속감소	5년 이상 연속감소
환경 부문	노후 건축물비율(%)	전체 건축물 중에서 준공된 후 20년 이상이 지난 건축물이 차지하는 비율	50%이상	75%이상

주 : 급속쇠퇴지역은 본 연구에서 설정한 기준임.

자료 : 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」 제17조

표 4-43

도시쇠퇴지역  
진단 기준

- 본 연구에서는 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에서 정한 도시쇠퇴 지역 이외에 좀 더 기준을 강화한 도시급속쇠퇴지역도 산출함.
  - 기존 도시쇠퇴지역의 기준보다 인구는 40% 이상 감소, 5년 이상 연속 감

## 8. 시설물 노후화

## 8.

### 시설물 노후화

소, 산업은 10% 이상 감소, 5년 이상 연속 감소, 환경은 노후 건축물비율이 75% 이상으로 강화함.

#### 2) 시도별 도시쇠퇴지역 현황(2016년 말 기준)

단위 : 행정동 수, %

표 4-44

시도별  
도시쇠퇴지역  
현황(2016)

구분	기준부합 지역		기준 미부합지역	총합계	기준요건			
	쇠퇴	급속 쇠퇴			쇠퇴 지역	순위	급속 쇠퇴	순위
전국	2,300	933	1,188	3,488	65.9		26.7	
서울특별시	336	142	87	423	79.4	3	33.6	7
부산광역시	172	102	36	208	82.7	1	49.0	1
대구광역시	106	65	33	139	76.3	5	46.8	2
인천광역시	105	51	43	148	70.9	8	34.5	6
광주광역시	67	42	28	95	70.5	9	44.2	3
대전광역시	57	27	21	78	73.1	6	34.6	5
울산광역시	30	9	26	56	53.6	13	16.1	13
세종특별자치시	3	0	9	12	25.0	17	0.0	17
경기도	232	90	321	553	42.0	16	16.3	12
강원도	88	27	100	188	46.8	14	14.4	15
충청북도	93	23	60	153	60.8	11	15.0	14
충청남도	114	26	93	207	55.1	12	12.6	16
전라북도	171	59	70	241	71.0	7	24.5	9
전라남도	243	109	54	297	81.8	2	36.7	4
경상북도	255	75	77	332	76.8	4	22.6	10
경상남도	209	79	106	315	66.3	10	25.1	8
제주특별자치도	19	7	24	43	44.2	15	16.3	11

자료 : 도시재생 종합정보체계

- 17개 광역시도 및 특별자치시도 중 경기도는 16위를 보이고 있음.

#### 3) 경기도 도시쇠퇴지역 현황

- 경기도는 31개 시·군 중 8개 시·군이 전국 평균 도시쇠퇴지역 비율을 상회하고 있으며, 전체 553개 행정동 중 42.0%(105개 행정동)가 도시쇠퇴지역으로 다른 시도지역에 비해 비교적 낮은 쇠퇴비율을 보임.
- 대부분의 지역이 전국 평균 비율(65.9%)를 하회하고 있으나, 광명시(77.8%), 구리시(75.0%), 군포시(81.8%), 동두천시(75.0%), 부천시(75.0%), 성남시(72.9%), 안양시(77.4%), 연천군(80.0%)은 높은 비중을 보임.
  - 특히, 광명시와 군포시는 도시쇠퇴지역 비중이 높으면서, 도시급속쇠퇴지역 비중이 50%를 상회하고 있음.



단위 : 행정동 수, %

구분	기준부합 지역		기준 미부합지역	총합계	비율	
	쇠퇴	급속 쇠퇴			쇠퇴	급속 쇠퇴
전국	2,300	933	1,188	3,488	65.9%	26.7%
경기도	232	90	321	553	42.0%	16.3%
가평군	0	0	6	6	0.0%	0.0%
고양시	16	6	23	39	41.0%	15.4%
과천시	3	2	3	6	50.0%	33.3%
광명시	14	10	4	18	77.8%	55.6%
광주시	0	0	10	10	0.0%	0.0%
구리시	6	3	2	8	75.0%	37.5%
군포시	9	6	2	11	81.8%	54.5%
김포시	0	0	12	12	0.0%	0.0%
남양주시	3	0	13	16	18.8%	0.0%
동두천시	6	3	2	8	75.0%	37.5%
부천시	27	8	9	36	75.0%	22.2%
성남시	35	19	13	48	72.9%	39.6%
수원시	22	9	18	40	55.0%	22.5%
시흥시	3	0	14	17	17.6%	0.0%
안산시	10	3	15	25	40.0%	12.0%
안성시	5	0	10	15	33.3%	0.0%
안양시	24	8	7	31	77.4%	25.8%
양주시	2	0	9	11	18.2%	0.0%
양평군	2	0	10	12	16.7%	0.0%
여주시	1	0	11	12	8.3%	0.0%
연천군	8	1	2	10	80.0%	10.0%
오산시	1	0	5	6	16.7%	0.0%
용인시	1	0	30	31	3.2%	0.0%
의왕시	4	0	2	6	66.7%	0.0%
의정부시	9	2	6	15	60.0%	13.3%
이천시	1	1	13	14	7.1%	7.1%
파주시	1	0	18	19	5.3%	0.0%
평택시	7	3	15	22	31.8%	13.6%
포천시	6	1	8	14	42.9%	7.1%
하남시	5	4	7	12	41.7%	33.3%
화성시	1	1	22	23	4.3%	4.3%

주 : 급속쇠퇴지역은 본 연구에서 작성함.  
자료 : 도시재생 종합정보체계

표 4-45

경기도 시군별  
도시쇠퇴지역  
현황(2016)

## 8. 시설물 노후화

## 8.

### 시설물 노후화

표 4-46

경기도 시군별  
노후건축물 현황

- 경기도의 노후건축물 비중은 40% 수준을 보이고 있음.
- 광명시(70.3%), 성남시(71.3%), 안양시(72.1%)는 70% 이상의 높은 비중을 보이고 있음.

단위 : 동

시군구명	총건축물수	노후건축물수	비중
전국	6,484,870	3,714,085	57.3
경기도	1,011,449	404,732	40.0
가평군	21,100	7,022	33.3
고양시	50,325	14,916	29.6
과천시	3,886	2,013	51.8
광명시	14,395	10,121	70.3
광주시	39,635	10,204	25.7
구리시	9,634	6,271	65.1
군포시	9,085	5,703	62.8
김포시	38,703	7,380	19.1
남양주시	46,525	13,546	29.1
동두천시	11,739	7,054	60.1
부천시	43,099	29,017	67.3
성남시	54,011	38,534	71.3
수원시	60,094	36,716	61.1
시흥시	25,003	6,647	26.6
안산시	39,488	15,334	38.8
안성시	37,734	15,697	41.6
안양시	24,655	17,780	72.1
양주시	28,284	9,949	35.2
양평군	41,313	14,265	34.5
여주시	25,721	6,800	26.4
연천군	15,760	8,431	53.5
오산시	11,112	4,508	40.6
용인시	57,224	15,789	27.6
의왕시	6,605	3,547	53.7
의정부시	23,258	15,898	68.4
이천시	35,225	12,362	35.1
파주시	44,822	7,986	17.8
평택시	51,968	18,837	36.2
포천시	45,181	16,641	36.8
하남시	12,639	5,027	39.8
화성시	83,226	20,737	24.9

자료 : 도시재생 종합정보체계

## (2) 교통·물류시설

### 1) 도로

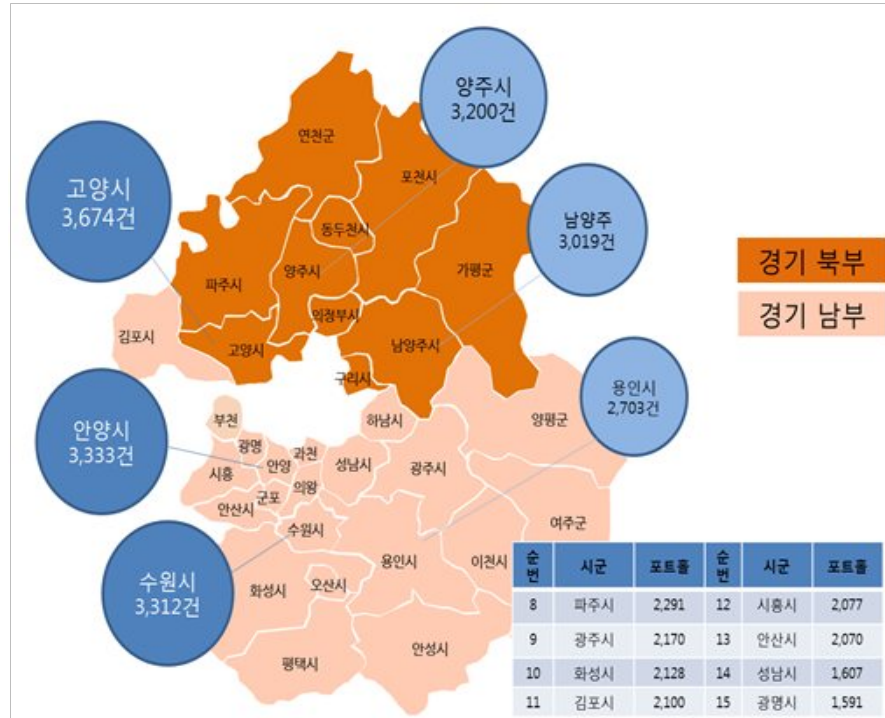
- 경기도 도로의 총 연장은 12,859km으로 관내도로가 많은 경기도의 특성 상 포트홀 발생이 타 시도에 비해 많은 상황
  - 도로 파손의 원인: 도로 포장면의 노후화, 집중호우 및 겨울철 폭설 등 이상 기온, 버스전용차선의 반복된 집중 하중
- 도로 위 아스팔트 표면이 파손되어 깨지거나 내려앉아 생긴 구멍인 포트홀이 경기도에서 해마다 증가하는 것으로 집계되고 있으며, 포트홀로 인한 경기도 피해 현황은 증가 추세임.
- 눈에 잘 띄지 않는 도로 위 포트홀 특성상 운전자 대처 어려움으로 인해 큰 사고로 이어짐.
  - 경기도 내 포트홀 발생은 ('12년) 3만 5천여 건, ('13년) 4만8천건, ('14년) 4만 8천건 등 2012-2014년간 총 13만 2천건에 육박함.
  - 2012-2014년간 포트홀 사고로 인한 부상자 48명 발생, 2012년 6명, 2013년 15명, 2014년 27명으로 매년 급증하고 있는 상황임.
- 2012-2014년간 각각 28억원, 35억원, 32억원 등이 복구비로 쓰여 복구비 또한 점점 증가하는 추세임.
  - 2016년 기준 경기도 내 포트홀 보수를 위한 보수비는 일반국도의 경우 1,309개소 0.7억원, 지방도의 경우 6,198개소, 2억원에 이름.
  - 한편 시도로의 경우 37,740개소, 17.7억원, 군도로는 1,077개소, 0.8억원에 이름.
  - 2014년-2016년 상반기, 2년 반 동안 경기도 내 도로 포트홀로 파손된 차량은 1천106대이며, 차량 소유주에게 7억7,800만원을 배상함. 포트홀을 보수하는데도 62억3천400만원이 투입

## 8.

### 시설물 노후화

그림 4-6

2014년 경기도  
시군별 포트홀  
발생 현황



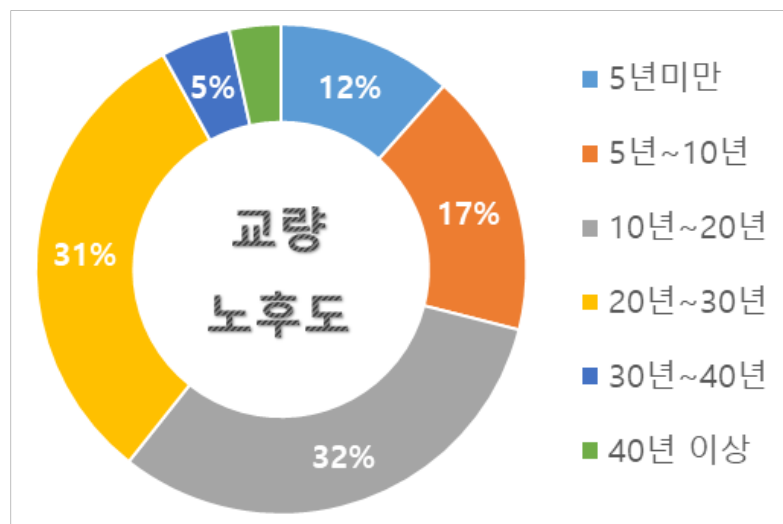
자료 : 변재일 의원실 자료(2015.10)를 바탕으로 조사자가 재구성

## 2) 교량

- 경기도 내의 교량은 총 5,390개소이며, 준공 20년 이상 노후 교량은 총 2,120개소로 전체 교량의 39.3%를 차지함.

그림 4-7

경기도 경년별  
교량 비중



경과연도	5년 미만	5-10	10-15	15-20	20-30	30-40	40년 이상
개소	622	939	783	926	1,689	248	183

자료 : 국토교통부 2017 도로 교량 및 터널현황 조서(2016.12.31.)

표 4-47

경기도 경년별  
교량 현황

- “한국건설기술연구원”이 구축한 교량관리시스템(BMS)에 등재된 교량 중 지방도 상 교량, 국가지원지방도 상 교량의 등급 현황을 확인한 결과, D등급(주요부재에 결함 발생돼 긴급한 보수보강이 필요, 사용 제한 여부 결정 필요 상태)과 E등급(즉각 사용 금지 후 보강 또는 개축 요) 판정 교량은 없는 것으로 나타남

단위 : 백만원

구분	계		지방도		국지도	
	개소	보수비	개소	보수비	개소	보수비
A등급	51	1	26	1	25	0
B등급	512	18,065	322	15,577	190	2,488
C등급	54	3,540	43	2,642	11	898
D등급	0	0	0	0	0	0
E등급	0	0	0	0	0	0
합계	617	21,606	391	18,220	226	3,386

자료 : 경기도(2017), 「경기도 도로 안전 및 유지관리 기본계획」

표 4-48

경기도 교량의  
안전 등급 현황

- 1974-2017년 주요 교량사고는 상부구조 붕괴 등이 원인으로, 이로 인해 인명 피해가 발생함.

교량명	위치	발생시기	사고내용
팔당대교	경기 하남시	1991.3	붕괴
신행주대교	경기 고양시	1992.7	붕괴
진목교	경기 포천시	1998.8	붕괴, 동바리붕괴
덕소강변대교	경기 남양주시	2004.4	단차발생
장남교	경기 파주시	2012.9	상부구조붕괴

자료 : 김영진 외.(2002), 「국내 교량구조물의 사고사례 분석」, 시설물정보관리종합시스템(<http://www.fms.or.kr>)

표 4-49

경기도 교량 붕괴  
및 사고 사례

## 8.

시설물  
노후화

## 8.

### 시설물 노후화

#### 3) 터널

- 경기도의 30년 이상 노후 터널은 9개소가 존재함.
  - 터널의 경우 폐쇄적인 시설물 특성으로 인해 노후화에 따른 침하, 붕괴 등으로 인한 인명피해의 심각도와 위험도가 훨씬 높음.
- 2017년 말 경기도 내 터널 현황을 살펴보면, 30년이 지난 터널이 총 9개소로 나타남(<표 4-51> 참조).

표 4-50

경기도 경년별  
터널 현황

경과연도	5년 미만	5-10	10-20	20-30	30-50
개소	54	119	91	46	9

자료 : 국토교통부, 도로 교량 및 터널 현황조사, 2017.

그림 4-8

경기도 경년별  
터널 비중

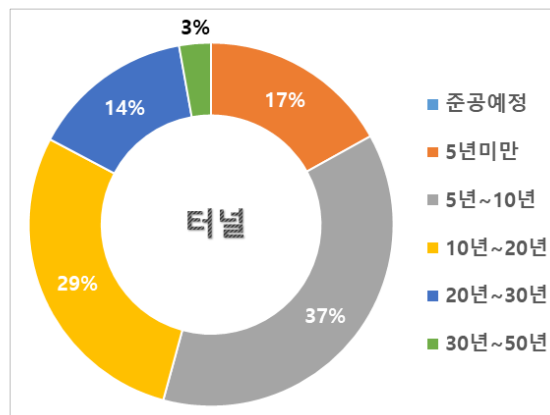


표 4-51

경기도 준공 후  
30년 이상 터널

구분	시설물명	규모(m)	준공연도
1	갈마터널(상)	343	1978
2	마치터널(상)	376	1987
3	마치터널(하)	313	1987
4	중부3터널(하남 방면)	378	1987
5	중부3터널(통영 방면)	369	1987
6	중부2터널(통영 방면)	252	1987
7	중부2터널(하남 방면)	236	1987
8	중부1터널(하남 방면)	296	1987
9	중부1터널(통영 방면)	300	1987

#### 4) 철도역사

- 경기도 내 역사는 총 209개소 이 중 30년 이상 경과된 철도·지하철 역사는 총 6개소
- 20년 이상 경과된 역사는 전체의 26%에 육박

경과연도	5년 미만	5-10	10-20	20-30	30-50
개소	41	66	47	48	6

자료 : 국토교통부, 도로 교량 및 터널 현황조사, 2017.

표 4-52

경기도 경년별  
역사 현황

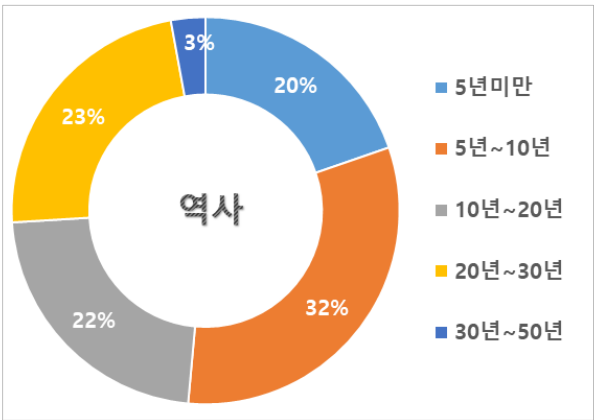


그림 4-9

경기도 경년별  
역사 비중

구분	시설물명	규모(m <sup>2</sup> )	준공연도
1	관악역	1,250	1974
2	명학역	1,229	1974
3	화서역	959	1974
4	성균관대역	851	1979
5	석수역	911	1982
6	회룡역	782	1986

자료 : 코레일.

표 4-53

경기도 준공 후  
30년 이상 역사

## 8.

시설물  
노후화

## 8.

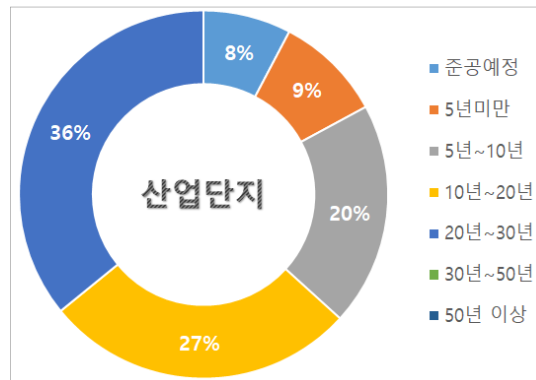
### 시설물 노후화

#### (3) 산업·경제시설 : 산업단지

- 경기도 총 117개 산업단지 중 1990년대 중반 다수 확충된 초기 지식산업센터, 김포시, 동두천시, 성남시, 안산시 산업단지가 경과연도 20년을 초과한 노후산업단지로 확인
- 기반시설 부족, 주변지역 개발로 인한 용도의 상충 등으로 인하여 산업단지가 노후화됨.
- 이로 인하여 사업장 주변의 담 붕괴, 철조망 부식으로 인한 주변 보행자의 위협 등으로 인한 인명사고가 끊이지 않아 노후 산단 개선이 시급

그림 4-10

경기도 경년별  
산업단지 비중



자료 : 지자체 지식산업센터 현황

표 4-54

경기도 산업단지  
사고 발생 현황

사고 사례		인명피해
(주)알티 유독가스 발생	일시: 2006.8.17. 장소: 경기도 시흥시	인명피해: 67명 (부상 67명)
빙그레 암모니아 누출 사고	일시: 2014.2.13. 장소: 경기도 남양주시 빙그레 도농2공장	인명피해: 4명 (사망 1명, 부상 3명)
삼성전자(주) 불산누출사고	일시: 2013.1.27. 장소: 경기도 화성시	인명피해: 5명 (사망1명, 부상 4명)

자료 : 연합뉴스

그림 4-11

안전사고  
사각지대의  
반월·시화 단지



자료 : 조선비즈



#### (4) 환경시설

##### 1) 상하수도 시설

###### ① 상수도

- 경기도 내 상수관로는 총 연장 33,172km, 전체 상수관로 중 사용연수 25년 이상인 관로는 11.5%(3,827km) 달함.
- 도내 상수관로 중 급수관에서 누수발생이 가장 많으며 2010~2015 연평균 누수량은 약 25,049,247톤으로 전국 수도물 평균 생산원가 (835.5원/톤)으로 환산 시 연간 20억 9,200만 원의 손실이 발생되고 있는 것으로 추정됨.
  - 경기도 총 단수건수는 2,542건으로 이중 아무런 예고 없이 물 공급이 끊긴 비공지 단수가 855건을 차지함.
  - 또한 동파계량기수도 3,106건에 이름.

단위 : km

사용 연수	5-10년	10-15년	15-20년	20-25년	25년 이상
연장 (총 연장대비 비율)	6,656 (20.1%)	5,511 (16.6%)	4,553 (13.7%)	4,044 (12.2%)	2,827 (11.5%)

주 : 2015년 12월말 기준,  
자료 : 환경부, '2015년 상수도 통계'

표 4-55

경기도 상수관로  
경년별 현황

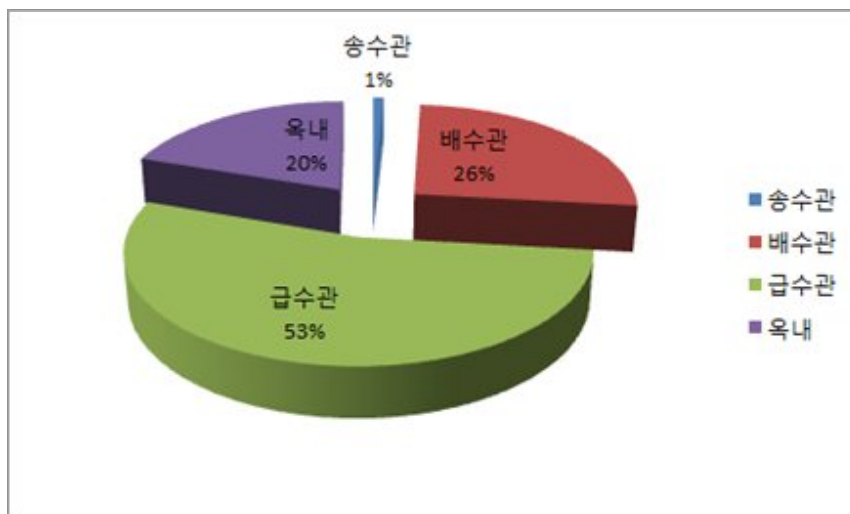


그림 4-12

경기도 상수관로  
용도별 누수발생  
비중

주 : 2015년 12월말 기준,  
자료 : 환경부, '2015년 상수도 통계'

8.

시설물  
노후화

## 8.

### 시설물 노후화

#### ② 하수도

- 경기도 하수관로는 총 25,766km로 사용연수 25년 이상의 노후 하수관로 32.3%에 육박(약 8,319km)함.
- 경기도와 한국환경공단에서 실시한 '20년 이상 된 노후 하수관로 육안 및 CCTV조사' 결과 총 11만 7천 124곳에서 결함 발견됨(관 파손 및 천공, 관 붕괴 및 단절, 복합균열, 표면손상, 이음부 불량, 연결과 분량, 관 침하, 균열, 장애물 등 기타).

표 4-56

경기도 하수관  
경년별 현황

단위 : km

사용 연수	5-10년	10-15년	15-20년	20-25년	25년 이상
연장 (총 연장대비 비율)	4,214 (16.4%)	6,759 (26.2%)	3,458 (13.4%)	3,269 (12.7%)	8,319 (32.3%)

주 : 2015년 12월말 기준,  
자료: 환경부, '2015년 상수도 통계'

- 하수관로 파손 시 빗물 등이 유입되어 지반침하를 초래함.
  - 하수관로 파손 시 빗물 등으로 관로 상부 토양이 유실되어 동공 발생, 이 동공으로 인해 지반침하가 초래됨.
  - 전국 지반침하 원인별 분석 결과를 보면, 하수관 손상 2,902건(71%)이었으며, 상수관 손상이 93건(2%), 관로공사 등 기타 원인으로 1,903건(27%)의 지반침하가 발생됨(국토교통부 보도자료 2016.5.19.).
  - 실제로 2014년 7월 의정부에서 도로가 2m 깊이로 꺼져 행인이 추락하여 부상을 입는 경우가 있었으며, 2014년 9월에는 화성에서 깊이 7m의 대형 싱크홀이 국도에 발생함.

그림 4-13

경기도 지반 함몰  
사례



자료 : (좌) 연합뉴스 (2014.7), (우) YTN (2014.9)

### ③ 정수 및 하수처리시설

- 빗물이용시설, 정수시설, 취수시설, 하수처리장의 경과년도를 살펴보면 다음과 같음.

사용 연수	5년 미만	5-10년	10-20년	20-30년	30~50년	50년 이상
빗물이용시설	-	12	1	-	-	-
정수시설	-	1	11	19	11	1
취수시설	-	-	7	9	7	2
하수처리장	5	4	18	15	2	-

표 4-57

경기도 정수 및  
하수처리시설  
경년별 현황

주 1. 빗물이용시설 자료는 지자체 빗물이용시설 현황 자료 참고.

2. 운영 중 시설이 개량된 경우, 개량년도 기준으로 작성.

자료 : 국가상수도정보시스템(2016년 상수도 통계), 공공데이터 포털(공공하수처리시설 운영 현황, 2017)

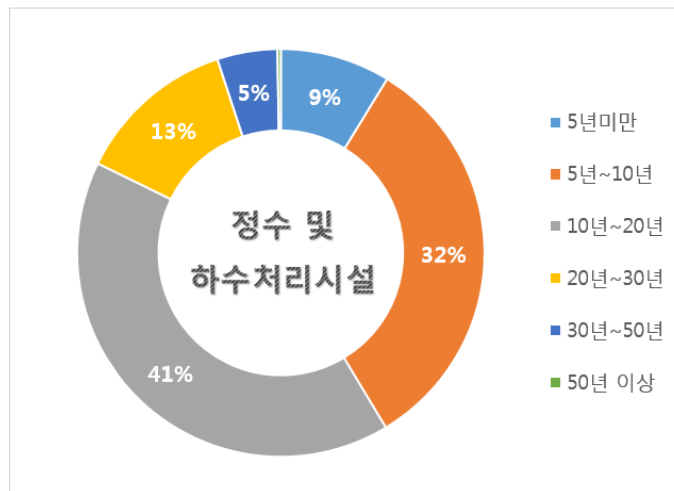


그림 4-14

경기도 경년별  
정수 및  
하수처리시설  
비중

- 이 중 30년 이상 경과된 시설물을 하수처리장과 그 외로 구분하여 살펴보면 다음과 같음.

구분	시설물명	규모(㎡/일)	준공연도
1	의정부하수처리장	200,000	1987
2	안산하수처리장	534,000	1987

표 4-58

경기도 준공 후  
30년 이상  
하수처리장

## 8.

### 시설물 노후화

표 4-59

경기도 준공 후  
30년 이상 정수  
및 취수시설

구분	시설물명	규모(㎡/일)	준공연도
1	광교취수시설	50,000	1953
2	가능정수시설	8,000	1964
3	제일취수시설	10,000	1964
4	유천정수시설	15,000	1968
5	유천취수시설	15,000	1968
6	파장취수시설	50,000	1971
7	송탄정수시설	15,000	1973
8	송탄취수시설	15,000	1973
9	광교정수시설	50,000	1978
10	죽산정수시설	900	1979
11	죽산취수시설	1,100	1979
12	파장정수시설	50,000	1980
13	과천시맑은물사업소	50,000	1981
14	광암정수시설	400,000	1982
15	현리정수시설	7,000	1982
16	현리취수시설	7,000	1982
17	포일정수시설	150,000	1983
18	관인정수시설	1,700	1983
19	관인취수시설	1,900	1983
20	동두천정수시설	60,000	1986
21	동두천취수시설	63,000	1986

주 1. 빗물이용시설 자료는 지자체 빗물이용시설 현황 자료 참고.

2. 운영 중 시설이 개량된 경우, 개량년도 기준으로 작성.

자료 : 국가상수도정보시스템(2016년 상수도 통계), 공공데이터 포털(공공하수처리시설 운영 현황, 2017)

## 2) 도시침수저감시설

### ① 우수관

- 현재 경기도 우수관로는 하수관거의 약 31.8%에 해당하고 총 연장은 8,802,826m임.
- 지역별로 용인시에 전체의 11%, 약 980,499m의 최장 연장이 구비되어 있으며, 경기 남부와 북부 비교 시 북부에 설치된 우수관로 길이가 2,646,935m로 경기도 전체 비중의 30.1%에 해당

- 경기도 내 맨홀과 우오수받이는 총 710,805개소, 732,495개소 설치됨.
- 총 8,802,206m 중 2015년 현재 13,260m가 개·보수 되고 있으며 1,423km가 준설연장
  - 개·보수 된 우수관로 중 북부와 남부로 나뉘 보면 북부에서는 4.2%(2,216m)가 개·보수 되었으며, 남부는 95.8%(50,784m)가 개·보수 됨.
  - 맨홀과 우오수받이의 개·보수는 경기도 관내 맨홀 총 16,396개소, 우오수받이 4,706개소가 개·보수 됨. 남부와 북부로 나뉘보면, 맨홀의 경우 북부의 개·보수 현황이 높으나(북부76.58%, 남부 23.5%), 우오수받이는 남부의 개·보수 현황이 높음(북부 5.9%, 남부 94.1%).

## ② 빗물펌프장

- 빗물펌프장은 총 148개소, 빗물펌프는 총 641대가 설치되어 있음.
- 경기도 시·군 관내에 대부분 우수지 빗물펌프장이 설치되어 있으나, 과천, 용인, 화성, 안산, 군포, 의왕, 포천, 양주시에는 빗물펌프장이 미설치됨.
- 전체 빗물 펌프 중 198대(30.9%)가 20년 이상 사용한 것으로 기전설비 노후화에 따른 보수 및 보강이 요구됨.

## ③ 저류조

- 현재 경기도 저류조(우수유출저감시설)은 총 437개소
- 전체 저류조 중 3곳을 제외하고 2000년대 이후 설치

## ④ 경기도 호우 침수 피해 현황

- 경기도 호우 및 침수 피해는 북부 지역 집중, 2005-2014년 10년 간 피해액 6,037.9억 원에 육박함.
- 2012년 기준 경기도 관내 재해위험지구는 총 61개소가 지정됨.
  - 1990-2011년 간 한강권역 경기도 침수실적: 남양주(94건)>파주(80건)>연천군(43건)>고양시(37건)>시흥(29건)>의정부(24건) 순, 경기도 북부지역에

## 8. 시설물 노후화

## 8.

### 시설물 노후화

서 침수가 빈번하게 일어남.

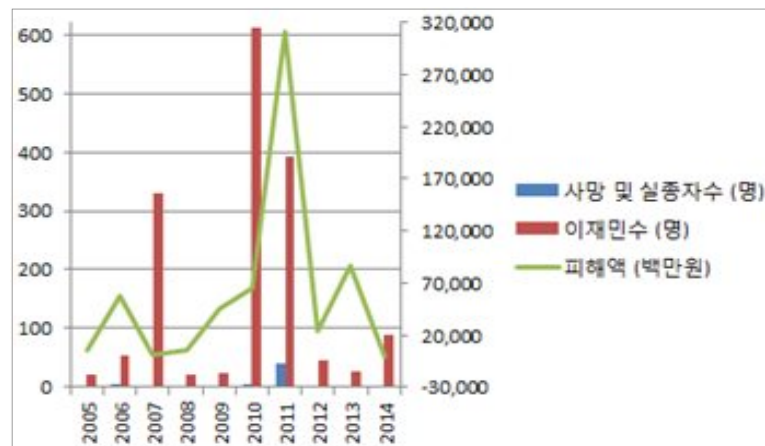
- 연도별로는 2011년의 피해가 가장 커 제9호 태풍 '무이파(MUIFA)와 집중 호우 등으로 인해 2만4278세대가 피해, 피해액규모는 3107억 원에 육박

- 도시지역 침수 발생 원인은 배수시설 및 유지관리 불량, 하수처리 능력 부족에 따라 나뉨.

- 배수시설 불량 원인으로는 하수관거 노후화 및 균열, 펌프장 미설치 또는 용량 부족, 펌프장 고장, 국지성 집중호우에 따른 침수
- 유지관리 불량 원인으로는 빗물받이의 관리 소홀
- 하수처리 능력 부족 원인으로는 단시간 내 하수배수관 용량 이상 호우 시 침수 발생

그림 4-15

태풍 및  
집중호우로 인한  
경기도 인명피해  
및 피해액 현황



자료 : 통계청

그림 4-16

경기도 침수 피해  
현황



자료 : (좌)경기 광주시청 공식블로그(2011.9) (우) 연합뉴스(2010.9)

## ⑤ 양수시설 및 배수시설

- 조사된 노후 시설로는 배수펌프장, 저수지, 청수장, 배수지, 중계펌프장 등이 있음.
- 총 26개의 노후시설의 주요 관리주체는 각 지자체 시설관리공단 또는 시설 관리반, 한국전력, 한국토지공사, 한국고속철도공단, 한국주택공사 등 양수 시설, 배수시설과 연관성이 떨어지는 기관들이 주로 관리 중임.
- 통계 데이터를 확인해보면, 10년 이상~20년 미만 경과된 시설이 가장 많고, 30년 이상 경과된 시설물은 3개소임.

구분	시설물명	규모	준공연도
1	의정부 제1저수지	L=23m, H=5m	1963
2	가능청수장	6,000m³/일	1964
3	용현배수지	95,000m³/일	1987

표 4-60

경기도 준공 후  
30년 이상  
저수지, 배수지

## (5) 교육·의료·복지시설

### 1) 교육시설

- 경기도 학교 수는 2,318개교로 전체 학교 건물 9,653동 중 40년 이상 경과된 노후 학교시설은 647동(6.7%)임.
- 재난위험시설 현황의 경우, D등급 건물(긴급한 보수·보강 및 사용제한 여부를 판단할 필요가 있는 건물)은 경기도의 경우 4곳임.
- 경기도 학교 건물은 내진 설계 비율이 44%에 불과. 내진성 뿐만 아니라 노후도 심각하여 안전에 위험이 되나 예산부족을 이유로 방치
  - 1888년 이전 건축물은 내진설계 미반영. '88년 이후 6층 이상 건축물에 내진설계 의무화, '05년부터 3층 이상 건축물로 확대
  - 즉 '88년 이전 건축물, '88년-'05년 7월 사이 3~5층 건물은 내진설계 미적용
- 경기도 용인시 관내 원삼중학교의 경우, 기존 건물의 심각한 노후도로 인해

## 8. 시설물 노후화

## 8.

### 시설물 노후화

교실 대신 컨테이너 운동장에서 교직원과 학생 130여 명이 생활하고 있는  
상황으로, 정밀안전진단 실시 결과 사용 금지인 E등급 판정을 받았음.

- 교사 신축에 필요한 예산은 52억 원이나 교육부 요청 결과 특별교부금 지원 불가 통보

그림 4-17

학교시설  
노후화로 인한  
피해 현황



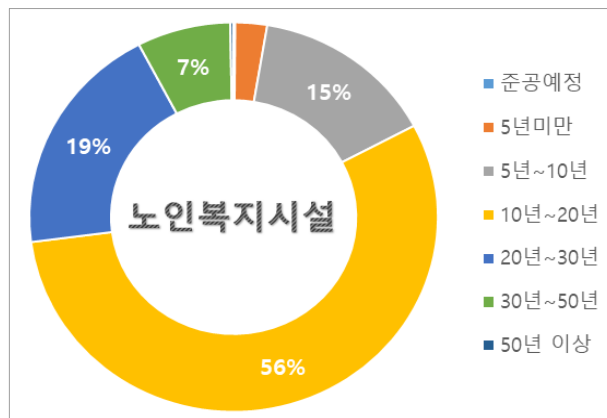
자료 : 연합뉴스

### 2) 노인복지시설

- 경로당, 노인여가복지시설, 노인의료복지시설, 노인주거복지시설, 재가노인 복지시설 및 치매센터를 노인복지시설로 정의하고 살펴보면, 경로당이 압도적으로 시설 수가 많음.
- 그 외 노인복지시설물은 경과년수가 20년 미만으로 나타났으나, 경로당의 경우 30년 이상 경과된 시설물이 다수 확인

그림 4-18

경기도 경년별  
노인복지시설  
비중





사용 연수	준공 예정	5년 미만	5-10	10-20	20-30	30-50	50년 이상
경로당		12	108	433	154	59	2
노인여가복지시설			1				
노인의료복지시설	1	4	2	5			
노인주거복지시설			5	2			
재가노인복지시설				2			
치매센터		4		1			
계	1	20	116	443	154	59	2

자료 : 경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

표 4-61

경기도 경년별  
노인 관련 시설  
현황

- 이 중 50년 이상 경과된 시설물은 다음과 같음.

구분	시설물명	규모	준공연도
1	죽림경로당	68	1960
2	백암남자경로당	99	1967

표 4-62

경기도 준공 후  
50년 이상 경로당

## (6) 도시·생활환경시설

### 1) 주거환경(공동주택)

- 26년 이상 주택이 16만 23,250세대로 경기도 총 세대수 대비 6.6%로 5년 뒤 재건축 대상이 되는 경기도 내 31년 이상 6%대로 증가할 것으로 예상됨 (2016년 기준, 윤관석 의원실 자료).
- 단지수 기준, 전체 6,137개 단지 중 26년 이상 단지가 1,268단지로 20.7%, '21년 5개 단지 중 1개가 31년 이상 노후 주택임.
  - '25년에는 20년 이상 노후 아파트가 169만6007가구, 이중 50년 이상 노후 아파트는 2만287가구이고 40년 이상은 16만3553가구에 이를 것으로 분석. 노후 주택의 급격한 증가는 1기 신도시 쇠퇴와 맞물림.
- 도내 D등급 아파트단지는 18곳
  - 긴급 보수·보강이나 사용제한 여부 판단 필요하며, 노후화로 구조적 결함 발생한 D등급 상태의 도내 아파트와 연립주택은 140개 동(2015년 기준, 한국도시연구소).

## 8. 시설물 노후화

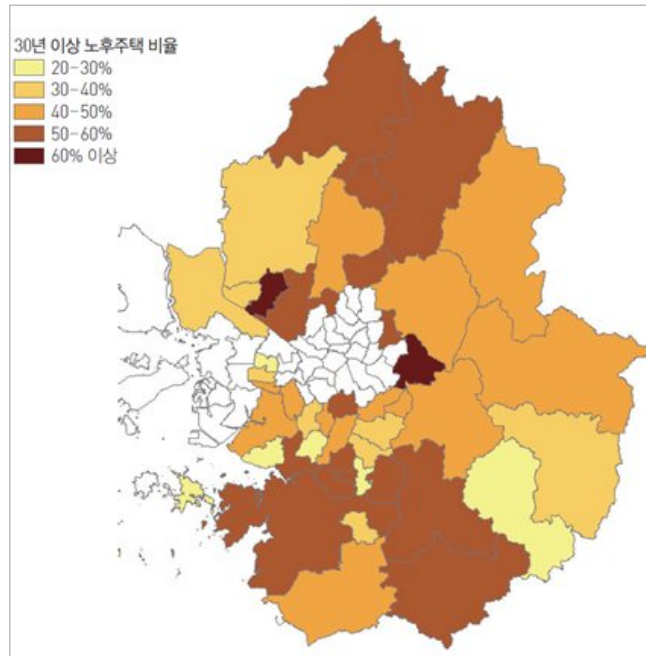
## 8.

### 시설물

### 노후화

그림 4-19

경기도 30년 이상  
노후주택 비율  
(2014년 기준)



자료 : 경기개발연구원, "경기도 노후주택 현황 및 관리방향"

## 2) 공원

- 공원은 다른 인프라보다도 노후화 정도가 심각함.
  - 공원은 효용창출 기능 시설물은 아니라고 할 수 있으나, 시설물 노후에 따라 기피 시설물화, 도시 이미지 저하, 경관훼손 등의 악영향이 있고, 특히 수변공원과 어린이 공원은 안전에 유의할 필요가 있으므로, 시설물 확인에 대한 환기 필요성이 있음.
  - 공원 유형별로 노후화 정도를 살펴보면, 어린이공원의 노후화 정도가 가장 두드러지는 것으로 나타났으며, 그 다음으로 근린공원의 노후화가 심각한 것으로 나타남.

단위 : 개수

사용 연수	준공 예정	5년 미만	5-10년	10-20년	20-30년	30~50년	50년 이상
근린공원	2	34	103	334	156	113	3
묘지공원	-	-	2	5	-	3	-
문화공원	-	16	20	9	-	3	-
소공원	1	93	130	168	7	-	-
수변공원	-	15	19	17	1	-	-
쌈지공원	-	2	5	-	-	-	-
어린이공원	1	42	144	645	581	169	19
역사공원	-	8	15	5	-	3	-
체육공원	-	4	20	23	6	3	-
학교숲	-	1	13	17	-	-	-
기타	-	2	-	1	-	4	-
계	4	217	471	1224	751	298	22

주 1. 지정고시일이 기재되어 있지 않는 공원은 미상으로 분류  
 2. 준공예정, 쌈지공원, 학교숲 자료는 지자체 공원 현황 자료 참고  
 자료 : 공공데이터 포털, 전국도시공원 표준데이터, 2015

표 4-62

경기도 경년별  
공원 현황

### 3) 전통시장

- 현재 경기도 내 전통시장 중 노후화 정도가 파악된 전통시장은 총 272개로 설립 연수 20년 이상 전통시장은 130개(47.8%)
- 전통시장은 건물 노후, 소규모 점포 밀집으로 인해 화재 위험 상존. 또한 준비한 가판대로 인한 통로 협소로 화재 발생 시 소방차 진입이 곤란하여 대규모 피해 우려
- '14-'16년 3년 간 화재 18건 발생, 부상 3명, 4억 3천여 만원의 재산피해 발생하였으며, 95년 발생한 광명시장 화재는 재산피해 147억 원에 육박

단위 : 개수

사용 연수	5년 미만	5~10년	10-20년	20~30년	30-50년	50년 이상
전통시장	25	34	83	38	50	42

자료 : 공공데이터 포털, 전국전통시장 표준데이터, 2015

표 4-63

경기도 경년별  
전통시장 현황

## 8.

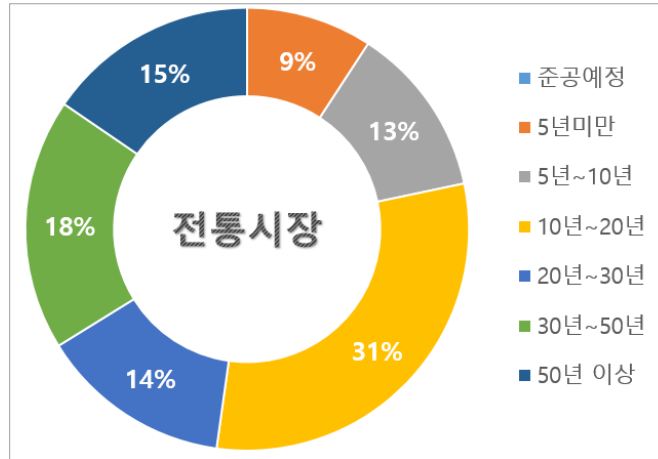
시설물  
노후화

## 8.

### 시설물 노후화

그림 4-20

경기도 경년별  
전통시장 비중



- 고양시 원당·일산 시장, 광주시 경안시장, 구리시 구리시장, 군포시 역전 및 산본 시장, 성남시 성호·중앙·모란·상대원 시장, 수원 화서시장, 안양 호계시장, 이천 관고·장호원 시장, 광명 광명시장 등이 소방차량 진입 곤란하여 화재 발생 시 대규모 피해 우려
- ('06년) 경기중앙시장 화재 1,213백만 원 재산 피해, ('07년) 안산시민시장 화재 114백만 원 재산 피해, ('08년) 구리농수산물도매시장 화재 256백만 원 재산 피해, ('15년) 구리전통시장 화재로 550백만 원 재산 피해

#### 4) 지역특화거리

- 경기도 내 17개 시/군에 지역특화거리가 형성되어 있는 것으로 파악됨.
  - 평택시, 광명시, 안양시, 고양시, 성남시, 안산시, 수원시, 안성시, 남양주시, 의정부시, 시흥시, 부천시, 여주시, 동두천시, 용인시, 광주시, 파주시에 지역특화거리가 조성되어 있음.
- 대부분의 지역특화거리는 해당 지자체가 관리하지만 의정부부대찌개 거리((사)의정부부대찌개명품화협회)나 광명 가구문화의 거리(가구유통사업협동조합), 광명 패션문화의 거리(패션유통사업협동조합) 등과 같이 민간이 운영하는 경우도 있음.

단위 : 개수

사용 연수	5년 미만	5~10년	10~20년	20~30년
지역특화거리	15	8	10	1

주 : 전수자료가 없어, 각 지자체별 자료 참고, 파악된 정보만 기재함.  
 자료 : 경기도 내 각 지자체별 지역특화거리 현황

표 4-64

경기도 경년별  
지역특화거리  
현황

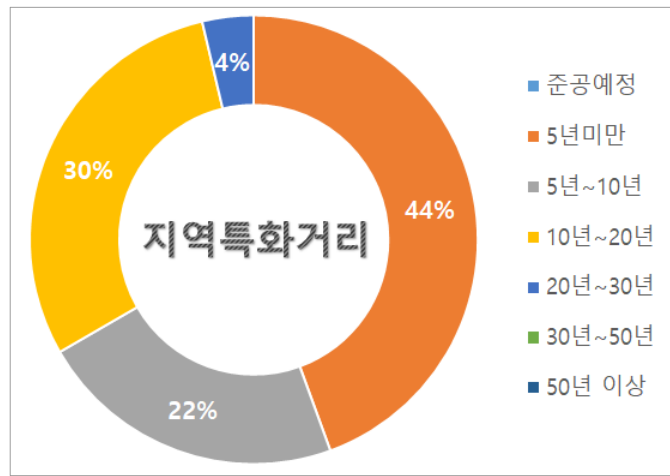


그림 4-21

경기도 경년별  
지역특화거리  
비중

## 8.

시설물  
노후화

## 9. 소결

### (1) 검토의 요약

- 경기도는 우리나라 총 인구의 약 25%가 밀집된 거대도시로서, 여타의 시·도에 비해 평균적으로 준수한 인프라를 갖추고 있음.
- 그러나 경기도 내 시군별 편차 등에 주안을 두고 지역별·시설물별로 각종 통계를 검토한 결과를 요약하면 다음과 같음.

#### 1) 교통·물류시설 부문

- 시설물 위치의 특수성을 고려하여 터널, 항만을 제외한 31개 시군별로 비교해보면, 도로는 연천군이 미흡한 것으로 검토되었으며, 철도 및 지하철 접근성은 경기 남동부가 열악함.

표 4-63

경기도  
교통·물류시설  
하위 시군

구분		내용
도로 포장율	개요	- 경기도 전체 평균 약 90% - 최상위 그룹 100%, 최하위 연천군 69.8%
	최하위 5개 지역	- 이천시, 김포시, 동두천시, 광명시, 연천군
도로 밀도	개요	- 경기도 평균 $1.29\text{km}/\text{m}^2$ - 최상위 부천시 $11.1\text{km}/\text{m}^2$ - 최하위 연천군 $0.45\text{km}/\text{m}^2$
	최하위 5개 지역	- 남양주시, 포천시, 양평군, 가평군, 연천군
철도 및 지하철	개요	- 최상위 고양시(3개 철도역, 19개 지하철역)
	최하위 5개 지역	- 인근 노선 경유 도시 제외 - 안성시, 광주시, 여주시, 포천시, 이천시

#### 2) 산업·경제시설 부문

- 산업 및 경제시설 부문은 지역 산업의 특성에 따라 유의하여 비교해야 하지만, 단순 비교 시, 지역 내 사업체 수의 경우 최상위와 최하위의 차이가 20배에 달하고, 1인당 지역내 총생산 또한 3배에 달함.
- 지역별로 살펴보면, 경기 북부가 주로 열악한 상황을 보이고 있으며, 의외로 경기 남부 중 의왕시와 과천시가 열악함.

구분		내용
사업체 및 종사자 수	개요	- 최상위 수원시 7만여개 사업체 - 최하위 연천군 3,500여개 사업체
	최하위 5개 지역	- 양평군, 동두천시, 가평군, 과천시, 연천군
1인당 지역 내 총생산	개요	- 최상위 화성시 7,376만원/인 - 최하위 연천군 2,170만원/인
	최하위 5개 지역	- 의왕시, 양평군, 동두천시, 가평군, 연천군

표 4-64

경기도  
산업·경제시설  
하위 시군

### 3) 환경시설 부문

- 경기도의 하수 및 분뇨 발생량을 남부와 북부로 구분하여 살펴보면, 남부에서 75%가량이 발생하고, 북부에서 25%가량이 발생함.
- 경기도 내 하수 및 분뇨 처리 시설 수는 총 377개로 이중 50%개 상위 5개 지역(양평군, 이천시, 용인시, 여주시, 화성시)에 밀집

구분		내용
하수 및 분뇨 처리 시설 수	개요	- 경기도 내 총 시설 수 377개 - 이 중 50%가 상위 5개 지역에 밀집 - 최상위 그룹 양평군, 이천시, 용인시, 여주시, 화성시 - 광명시의 경우 하수 및 분뇨 처리시설 없음
	최하위 5개 지역	- 하남시, 과천시, 의왕시, 동두천시, 광명시
하수관거 보급률	개요	- 경기도 평균 94.2% - 최상위 부천시, 수원시 100% - 최하위 포천시 65.6%
	최하위 5개 지역	- 양평군, 여주시, 안성시, 가평군, 포천시
하수관거 계획연장 대비 시설연장	개요	- 경기도 평균 82% - 최상위 시흥시, 구리시 100% - 최하위 양주시 60.5%
	최하위 5개 지역	- 오산시, 화성시, 안성시, 김포시, 양주시
상수도 면적 당 연장	개요	- 경기도 평균 $3,172m/km^2$ - 최상위 부천시 $25,614m/km^2$ - 최하위 가평군 $426m/km^2$
	최하위 5개 지역	- 여주시, 포천시, 연천군, 양평군, 가평군

표 4-65

경기도 환경시설  
하위 시군

### 4) 교육·의료·복지시설 부문

- 교육시설의 경우, 학급당 또는 학교당 인원을 산출하여 검토한 바, 편차가 상당히 심하고, 경기 남부 5개 도시(오산시, 화성시, 용인시, 수원시, 김포시)에서는 과밀 상태로 판단

## 9.

### 소결

## 9.

### 소결

표 4-66

경기도  
교육·의료·복지시설  
하위 시군

- 복지시설 중 여성복지시설은 확보하지 못한 지자체가 다수 검토되어 지자체 별 시설물 확보가 시급한 것으로 사료됨.

구분		내용
유치원 원아 수/학급 수	개요	- 경기도 내 평균은 86인/학급 - 최상위 오산시 130인/학급으로 과밀 - 최하위 가평군 23인/학급
	최상위 5개 지역	- 오산시, 화성시, 용인시, 수원시, 김포시
	최하위 5개 지역	- 여주시, 연천군, 포천시, 양평군, 가평군
초등학교 학생 수/학교 수	개요	- 경기도 평균 579인/학교 - 최상위 광명시 810인/학교 - 최하위 연천군 129인/학교
	최상위 5개 지역	- 광명시, 과천시, 안양시, 수원시, 오산시
	최하위 5개 지역	- 포천시, 양평군, 여주시, 가평군, 연천군
보유 병상 수	개요	- 최상위 수원시 13,310개 - 최하위 과천시 보유 병상 수 없음
	최하위 5개 지역	- 양평군, 하남시, 가평군, 연천군, 과천시
노인여가복지시설	개요	- 노인복지관, 경로당, 노인교실 시설 수 계 - 최상위 용인시 810개 - 최하위 과천시 33개 - 노인교실의 경우 지자체 간 격차 두드러짐
	최하위 5개 지역	- 군포시, 동두천시, 의왕시, 연천군, 과천시
노인의료복지시설	개요	- 노인요양시설 및 노인요양공동생활가정 시설 수 조사 - 시설수 가장 많은 곳은 고양시 - 가장 적은 곳은 고양시
	열악지역	- 시설물이 적고 포화율이 높은 지역 - 과천시, 하남시, 가평군, 의왕시, 연천군
여성복지시설	개요	- 한부모가족시설, 소외여성복지시설 - 경기도 내 33개 시설 - 확보하지 못한 지자체 다수

### 5) 문화·관광·체육시설

- 문화·관광·체육시설 중 생활밀착형 시설물로 활용 빈도가 높을 것으로 예상되는 동네체육시설의 경우, 일반적으로 인식되는 파주시, 가평군 외 경기 남부 김포시, 의왕시, 구리시가 의외로 열악

표 4-67

경기도  
문화·관광·체육시설  
하위 시군

구분		내용
동네체육 시설	개요	- 생활밀착형 시설물인 동네체육시설 검토 - 최상위 성남시 305개소 - 최하위 구리시 0개소
	최하위 5개 지역	- 김포시, 의왕시, 파주시, 가평군, 구리시



## 6) 도시·생활환경 부문

- 주택보급률을 살펴보면, 경기북부 또는 접경지역보다 성남시, 하남시, 과천시, 오산시, 화성시가 두드러지게 낮은 것으로 검토됨.
- 생활밀착형 시설물인 공원의 경우 최하위 5개 도시는 광주시, 양평군, 연천군, 과천시, 가평군으로 나타났으나, 도시화가 낮게 이루어져 비교적 주변 환경이 양호하다고 판단되는 지역을 제외하면 광명시, 구리시, 의왕시, 하남시, 과천시가 열악한 것으로 나타남.

구분		내용
공원	개요	- 어린이공원, 소공원, 근린공원, 역사공원 등 - 최상위 수원시 340개소 - 최하위 가평군 9개소
	최하위 5개 지역	- 최하위: 광주시, 양평군, 연천군, 과천시, 가평군 - 도시화 고려: 광명시, 구리시, 의왕시, 하남시, 과천시
시설녹지	개요	- 면적비교 - 최상위 화성시 709개소 4,574,223 $m^2$ - 최하위 동두천시 19개소 65,523 $m^2$
	최하위 5개 지역	- 광명시, 포천시, 여주시, 과천시, 동두천시

표 4-68

경기도  
도시·생활환경시설  
하위 시군

## 7) 안전

- 화재발생 건수 및 피해액 측면에서 화성시가 압도적으로 높음.
- 화재발생 건수 측면에서 상위 5개 지역은 화성시, 용인시, 평택시, 성남시, 김포시로 집계되고, 피해액 측면에서는 화성시, 일산시, 김포시, 양주시, 인천시로 집계됨.
- 하위 지역은 화재발생 건수 기준 구리시, 오산시, 동두천시, 의왕시, 과천시로 나타났고, 피해액 측면에서는 과천시, 의왕시, 구리시, 오산시, 안양시로 나타남.

구분		내용
화재발생 건수	개요	- 경기도 전체 2016년 화재발생 건수 약 1만여건 - 최상위 화성시 694건/년 - 최하위 과천시 55건/년
	최상위 5개 지역	- 화성시, 용인시, 평택시, 성남시, 김포시
	최하위 5개 지역	- 구리시, 오산시, 동두천시, 의왕시, 과천시

표 4-69

경기도 화재발생  
상하위 시군

9.

소결

## 8) 노후화 시설

- 경기도 노후시설 진단결과, 다음과 같은 분야에서 개량 및 재투자가 시급한 것으로 파악되었으며 지속적으로 급증할 것으로 전망

표 4-70

경기도  
노후화시설

프로젝트	주요 내용
노후 하수도 시설 정비 및 성능개선사업	·노후 하수관로 정비 ·지반침하 지역 우선정비 ·구조적 이상에 대한 종합 정비 ·통수능 부족관거 증설 ·최소유속 부족관거 개량 ·노후 하수처리장 개량 및 증설
노후 상수도 시설 정비 및 성능개선사업	·교체 후 내용년수 25년 경과 상수관로 정비 ·미 교체 노후 상수관로 정비
침수저감시설 확충 사업	·노후 우수관로 유지관리 ·빗물처리시설 신/증설 ·노후 빗물펌프장 용량 확대 및 노후화 개선
주민 밀착형 생활도로 정비 사업	·생활도로의 정비 ·불량비탈길 및 노후계단 정비 사업 등 ·포트홀 발생 도로 정비
터널 성능개량사업	·노후화에 따른 침하, 붕괴 등의 우려가 있는 터널 정비
교량 성능개량사업	·노후화에 따른 단차발생, 붕괴 등의 우려가 있는 교량 정비 ·노후 교량의 내진보강
노후 및 혼잡 철도/지하철 역사 성능개선사업	·노후 역사 개량 및 증설 ·승강장 및 내부 계단 폭원 확충 ·역사 내 소방시설 확충 ·에너지 효율성 제고
철도/지하철 내진보강/노후개선사업	·노후시설 개량사업 ·내진보강 사업
도로 종합 성능개선사업	·저등급 SPI 구간 종합 정비 ·평탄성 불량 다발 구간 정비 등
노후 산업단지 정비사업	·노후 산업단지 보수 및 증설 ·기반시설 확충, 주변지역과 연계 정비
그린스쿨(안전+건강) 사업	·노후 학교시설 보수 및 신축 ·구조물 보수 및 내진성능 보강 ·친환경 실내외 환경 개선
노인복지시설 개선사업	·노인복지시설 : 경로당, 노인여가복지시설, 노인의료복지시설, 노인주거복지시설, 재가노인복지시설, 치매센터 ·노인친화 복지시설 개량 및 확충
주거환경(공동주택) 개선사업	·(활성단층 관통지역 내) 아파트단지 내진보강
도시공원 개선사업	·안전 위해 가능성 있는 도시공원에 대하여 정비 실시 ·도시 미관 훼손 공원에 대한 정비 실시
전통시장 개선 및 종합방재사업	·시장별 맞춤형 종합방재사업 ·내화성능 향상, 소방차 진입곤란 도로 정비

## (2) 검토의 종합

- 지금까지의 검토 결과를 간단히 요약하면 도로, 상하수도 등의 기초적인 인프라 시설의 경우 경기 북부, 특히 접경지역에서 압도적으로 열악하고, 그 다음으로 경기도 최남단 지역이 비슷하거나 약간 양호함.
- 특이하게 철도의 경우 서울 및 인근 도시부터 연장가능한 도시를 제외하면 경기 동부가 북부보다 열악함.
- 환경 시설 부문의 경우 주로 서울에 인접한 경기 남부 중규모 도시가 열악함.
- 교육 시설물은 경기남부에서 인원 수 과밀 상태로 판단되며, 경기북부에서는 시설물 개소 수가 부족하다 판단됨.
- 의료 시설물은 서울 동측 위치한 도시에서 열악한 것으로 나타났으며, 특이하게 과천시가 가장 열악함.
- 노인여가복지시설 및 의료복지시설의 경우 의외로 경기 남부 및 북부 중규모 도시에서 열악함.
- 체육시설의 경우 경기 남부 지역 간에도 격차가 큰 것으로 검토됨.
- 공원 및 시설녹지의 경우 경기북부와 접경지역보다 오히려 경기 남부 중규모 도시 상태가 열악

구분	내용
교통물류	- 도로: 경기 북부 접경지역 압도적 열악 - 철도: 경기 동부 지역 열악
산업 및 경제 시설	- 경기 북부 접경지역 열악
환경시설 부문	- 주로 서울 인접 경기 남부 도시 열악
교육·의료·복지	- 교육의 경우 경기남부는 과밀, 경기 북부는 개소 수 부족 - 노인여가복지의 경우경기 북부 및 군포시, 의왕시, 과천시, 하남시에서 열악 - 여성복지시설은 미보유 지자체 다수
체육시설	- 지역적 분포 특성이 두드러지지 않으나, 중규모 도시에서 열악한 경우가 다수
도시생활	- 도시화 고려 시 경기남부 중규모 도시 열악
안전	- 경기도 남단 및 동부 외곽지역 열악

9.

소결

- 종합하면 기초 인프라 시설물의 경우 경기북부와 접경지역이 압도적으로 열악한 상태를 보이고 있으나, 주민 삶의 질 측면에서 선호되는 시설물은 경기남부 중규모 도시가 음영지역인 것으로 판단되고, 특이하게 의료, 도시 인프라 측면 몇몇 지표가 과천시에서 최하위 수준인 것으로 나타남.

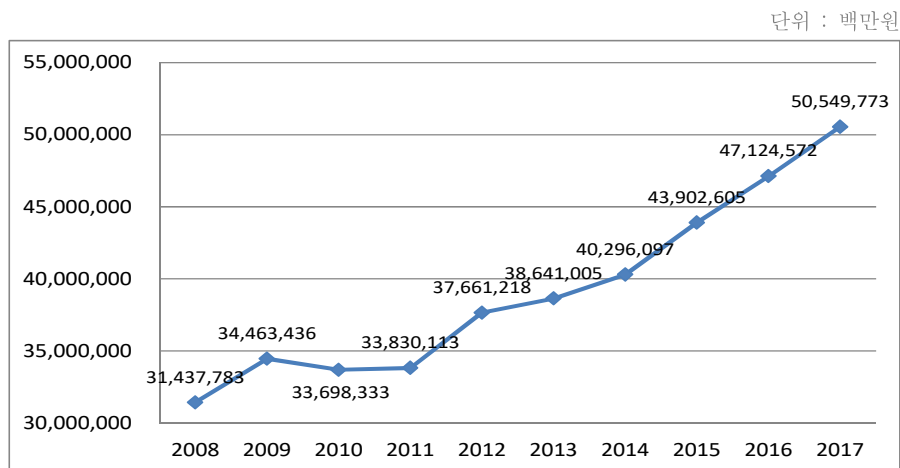
## 제5장 지역인프라 투자 정책 진단

### 1. 경기도 인프라 예산 분석

#### (1) 경기도 총지출 예산

##### ○ 총괄

- 경기도 전체 예산은 2010년 이후 꾸준히 증가함.
  - 2010년 33조 6,983억원이었던 경기도 전체 예산은 2017년 50조 5,498억 원 수준으로 증가



자료 : 지방재정365

그림 5-1

경기도 예산 추이

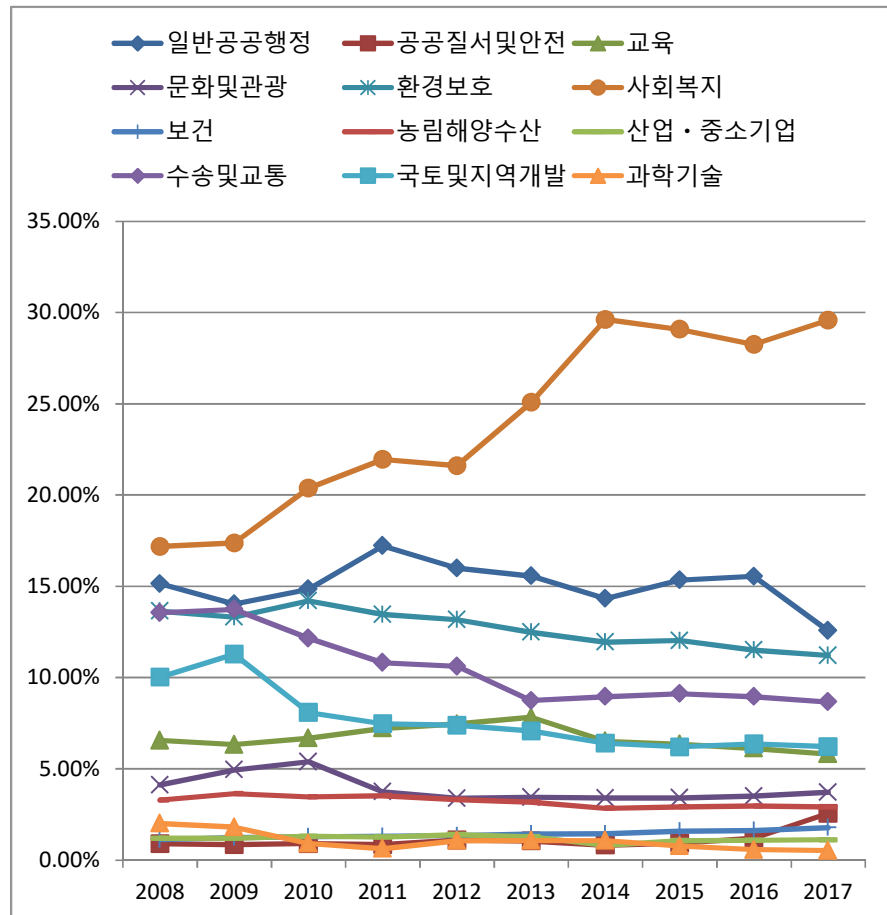
1.  
경기도  
인프라 예산  
분석

# 1. 경기도 인프라 예산 분석

- 특히, 사회복지부문 예산의 증가가 두드러짐.
- 사회복지와 공공질서 및 안전 분야의 예산 비중은 2008년 18.1%였으나, 2017년 32.1% 수준으로 10년 사이 약 2배가량 증가함.
- 환경보호, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문의 예산비중은 2008년 37.2%에서 2017년 26.1% 감소함.

그림 5-2

경기도 부문별  
예산배분  
비중추이  
(2008~17)



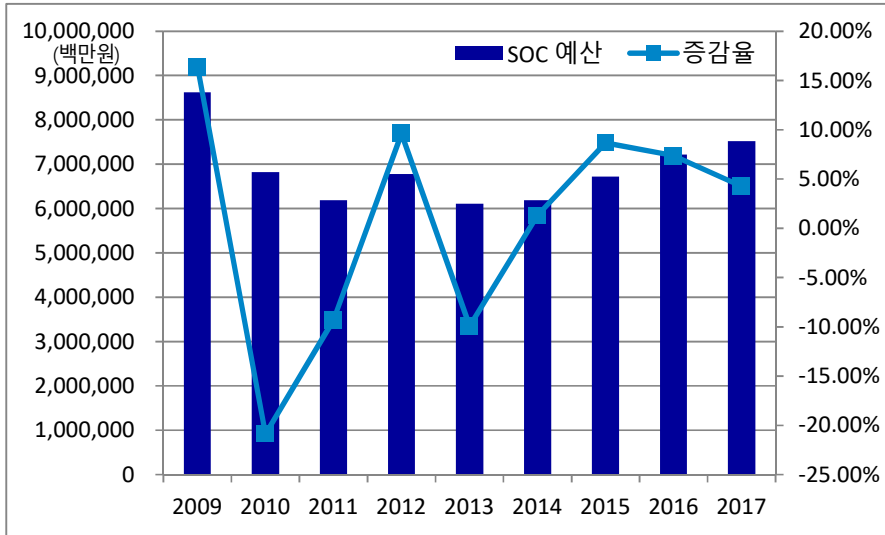
자료 : 지방재정365

## (2) 경기도 부문별 지출 예산

### ○ SOC 예산 총괄 추이

- 경기도 SOC 예산(수송 및 교통, 국토 및 지역개발)은 2013년부터 증가하는 추이임.

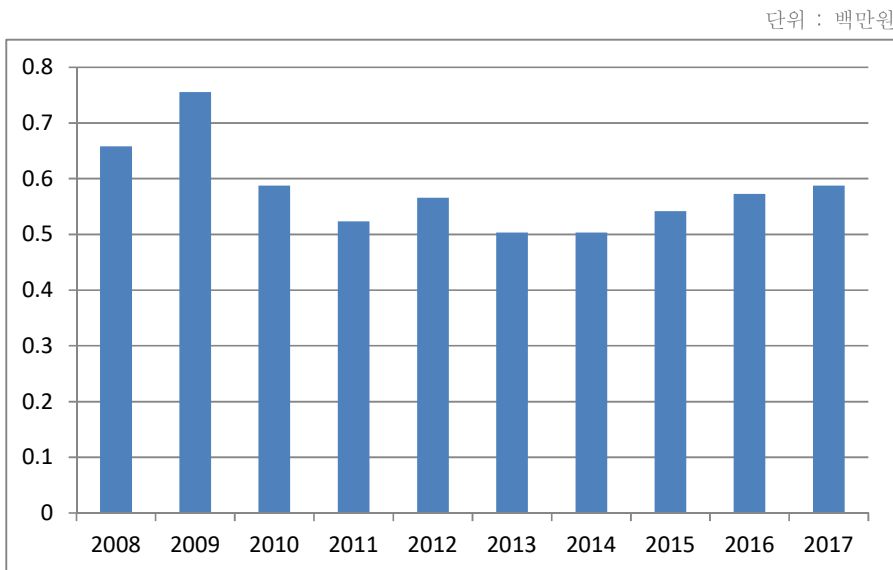
- 2013년 6조 1,077억원이었던 SOC 예산은 2017년 7조 5,232억원으로 꾸준히 증가하고 있으나, 증가폭은 둔화됨.
- 1인당 SOC예산 및 국토계수당 예산 역시 최근 4년간 증가하는 추이



자료 : 지방재정365

그림 5-3

경기도 SOC예산  
추이(2009~17)



자료 : 지방재정365

그림 5-4

경기도 1인당  
SOC예산 추이  
(2008~17)

1.

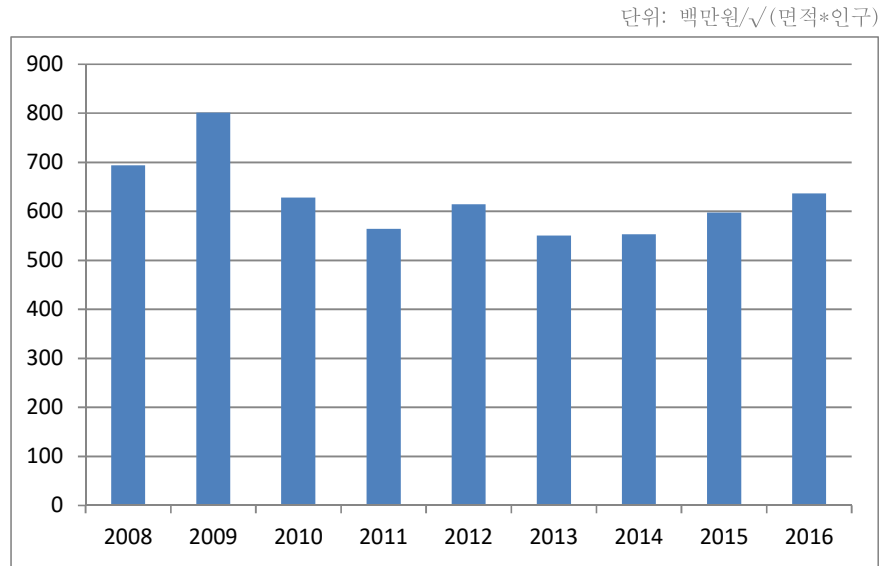
경기도  
인프라 예산  
분석

# 1.

## 경기도 인프라 예산 분석

그림 5-5

경기도  
국토계수당  
SOC예산  
추이(2008~16)

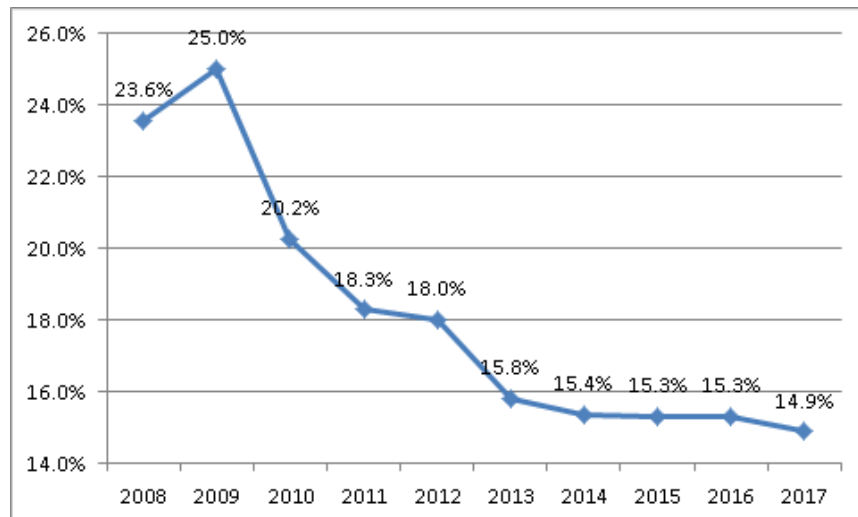


자료 : 지방재정365

- 전체 예산에서 차지하는 SOC 예산 비중은 지속적인 감소세를 보임.
  - 경기도 전체 예산의 증가세에 비해 SOC 예산의 증가세는 낮아, 금액의 증가에도 불구하고 비중은 지속적으로 감소
  - 2009년 전체 예산의 25.0%를 차지했던 SOC 예산 비중은 지속적으로 감소, 2017년 14.9%까지 하락
  - 반면, 사회복지 예산의 비중은 급격히 증가

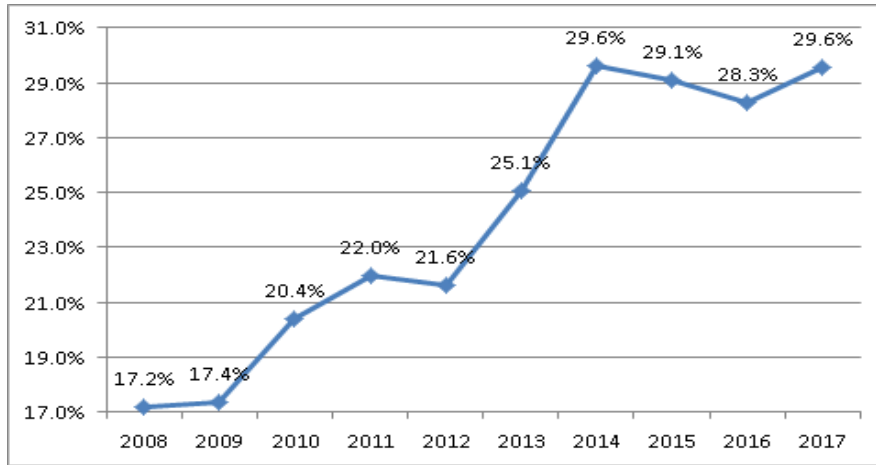
그림 5-6

경기도 SOC예산  
비중 추이  
(2008~17)



자료 : 지방재정365





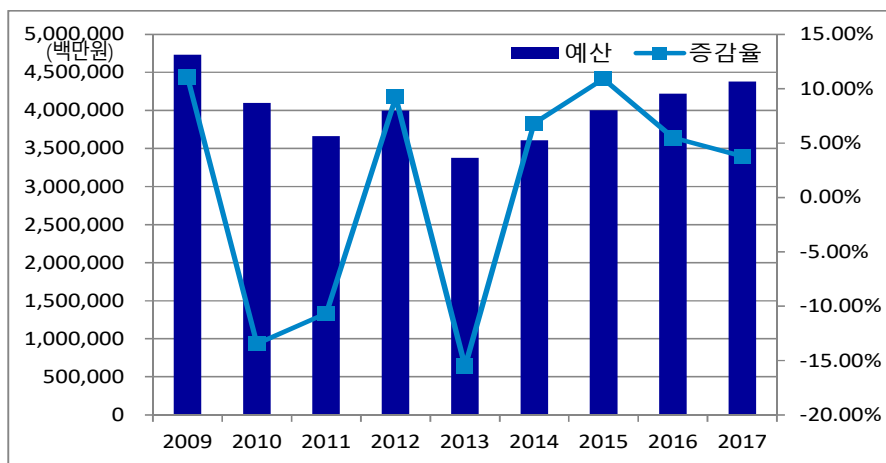
자료 : 지방재정365

그림 5-7

경기도 사회복지  
예산 비중 추이  
(2008~17)

### ○ SOC 예산 부문별 추이

- 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 모두 최근 4-5년간 예산 증가세를 보임.
- 수송 및 교통 예산은 최근 5년간 증가세이나, 2017년 예산, 2009년 예산 대비 적은 수준임.
  - 2013년 약 3조 3,766억원이었던 수송 및 교통 예산은 2017년 약 4조 3,792억원 수준까지 증가
  - 1인당 예산 및 국토계수당 예산 역시 최근 4년간 증가하는 추이
  - 최근 5년간 증가세에도 불구하고, 2017년 예산은 2009년 예산(3조 8,874억원)에 비해 낮은 수준



자료 : 지방재정365

그림 5-8

수송 및 교통 예산  
(2009~17)

### 1.

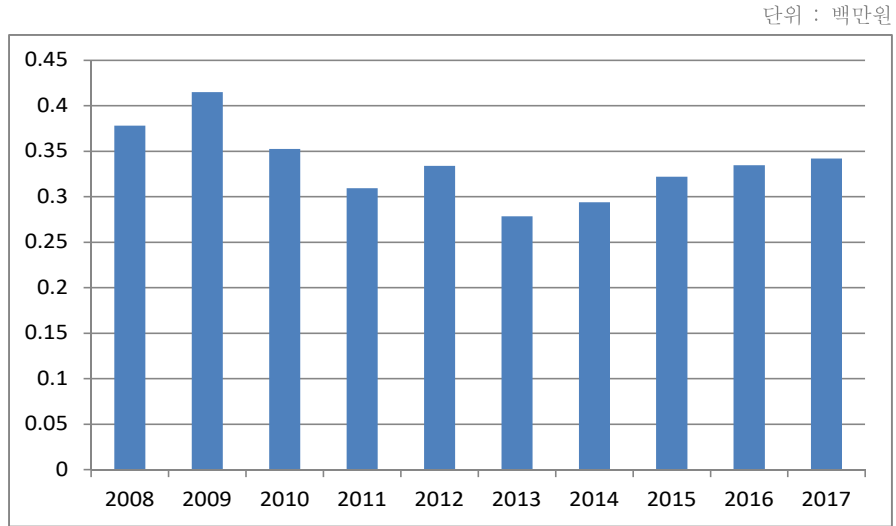
경기도  
인프라 예산  
분석

# 1.

## 경기도 인프라 예산 분석

그림 5-9

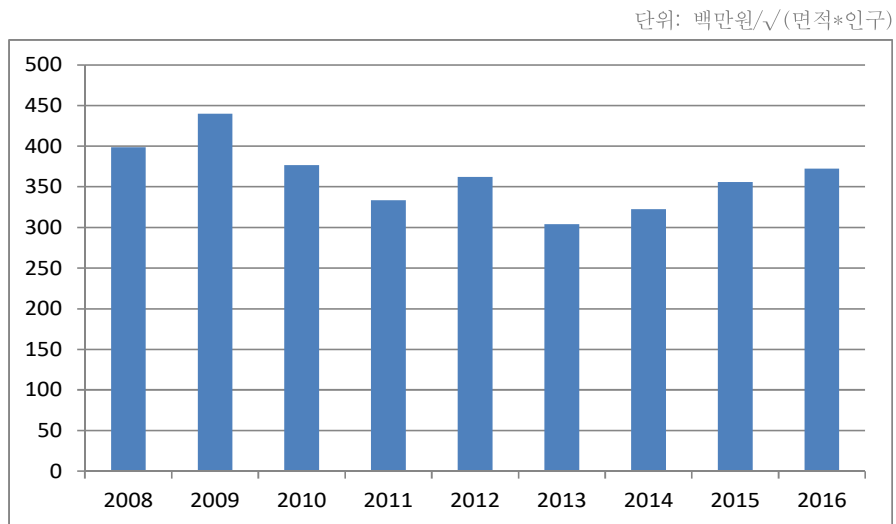
1인당 수송 및  
교통 예산  
(2008~17)



자료 : 지방재정365

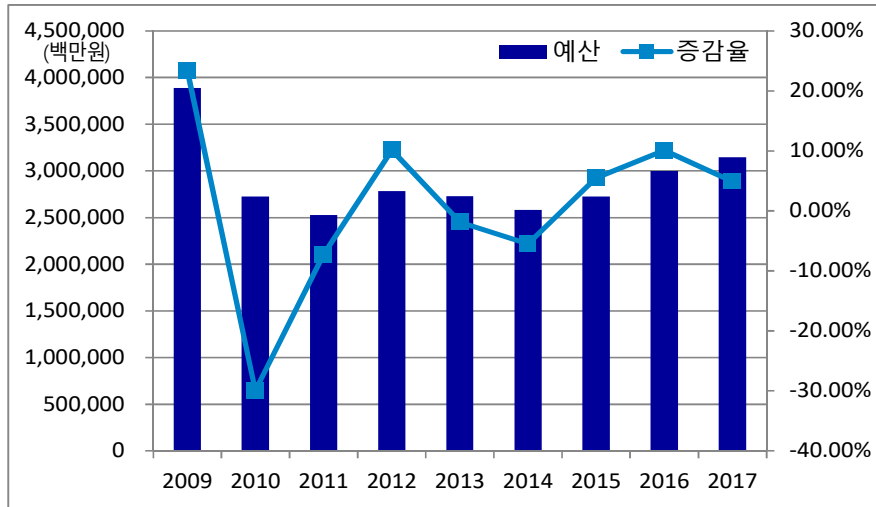
그림 5-10

국토계수당 수송  
및 교통 예산  
(2008~16)



자료 : 지방재정365

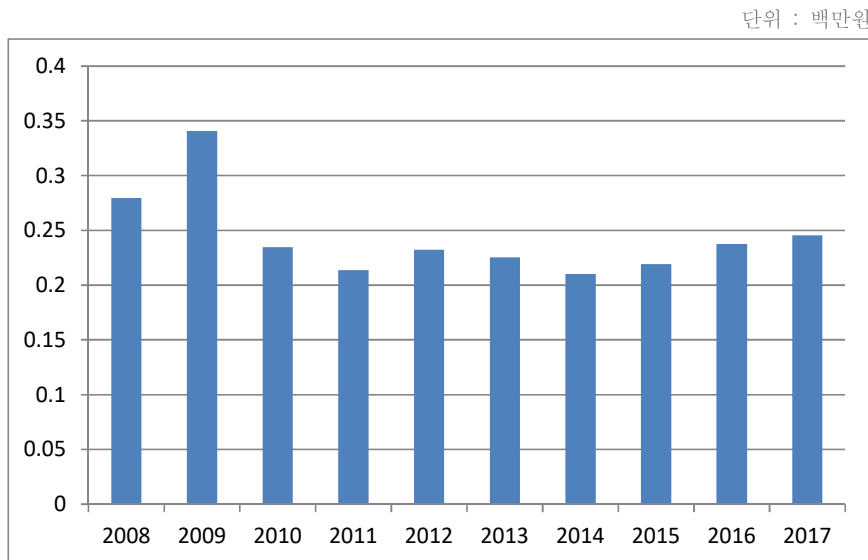
- 국토 및 지역개발 예산은 최근 4년간 상승세이나, 2017년 예산은 2009년 예산 규모의 약 80%에 불과함.
  - 2014년 2조 5,805억 원 이었던 국토 및 지역개발 예산은 2017년 약 3조 1,440억 원 수준으로 증가
  - 1인당 예산 및 국토계수당 예산 역시 최근 4년간 증가하는 추이
  - 그러나 2017년 예산도 2009년 예산의 약 80% 수준
- 국토 및 지역개발의 세부부문으로는 수자원, 지역 및 도시, 산업단지가 있음.



자료 : 지방재정365

그림 5-11

국토 및 지역개발  
예산(2009~17)



자료 : 지방재정365

그림 5-12

1인당 국토 및  
지역개발 예산  
(2008~17)

## 1.

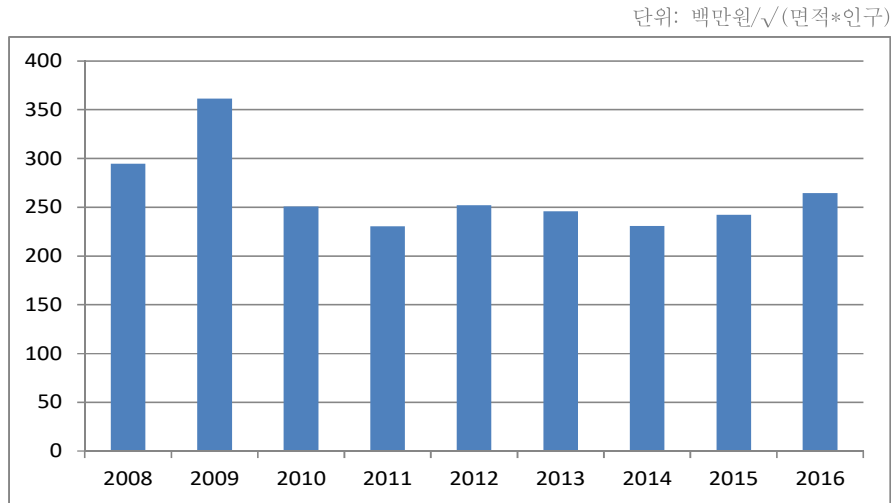
### 경기도 인프라 예산 분석

# 1.

## 경기도 인프라 예산 분석

그림 5-13

국토계수당 국토  
및 지역개발  
예산(2008~16)



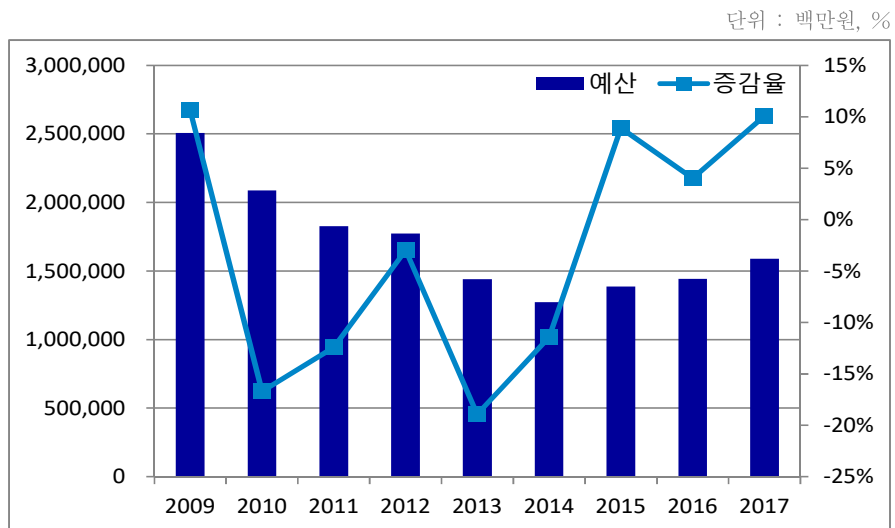
자료 : 지방재정365

### ○ 수송 및 교통 세부부문별 예산 추이

- 2017년 도로, 해운·항만, 대중교통·물류는 예산 증가세, 도시철도 예산은 감소함.
- 경기도 도로부문 예산은 2014년까지 지속적으로 감소한 이후 다시 2017년 까지 증가세를 보임.
  - 2009년 2조 5,059억원이었던 도로부문 예산은 2014년 1조 2,743억원 수준으로 감소, 이후 다시 꾸준히 증가하여 2017년 1조 5,889억원 수준임.
  - 2017년 도로부문 예산은 2009년 예산의 63.4%에 해당하는 수준임.

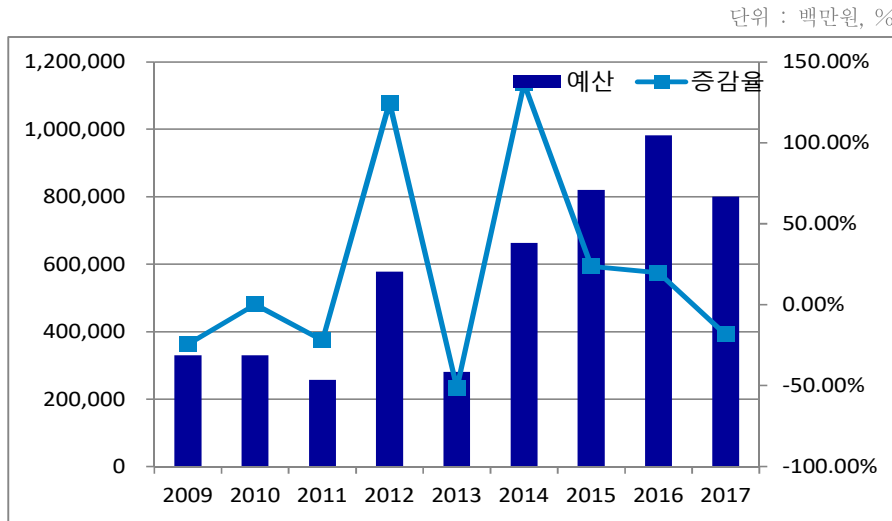
그림 5-14

도로부문 예산  
편성 추이  
(2009~17)



자료 : 지방재정365

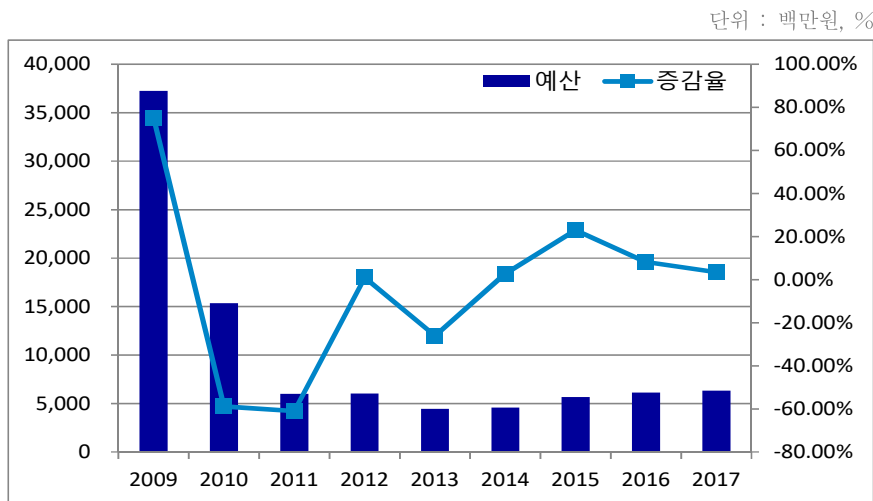
- 2017년 경기도 도시철도부문 투자는 2013년부터 2016년까지 크게 증가하였으나, 2017년에는 전년대비 18.5% 감소함.
- 2013년 약 2,804억 원 이었던 도시철도부문 예산은 2016년 약 9,818억원 까지 증가하였으나, 2017년 7,999억원 수준으로 감소



자료 : 지방재정365

그림 5-15  
도시철도부문  
예산 편성 추이  
(2009~17)

- 해운·항만 부문 예산은 2009년 이후 크게 감소, 2014년부터 2016년까지 서서히 증가함.
- 2009년 373억 원 수준이었던 예산은 2013년 44억 7,200만 수준으로 감소함. 이후 서서히 증가하여 2017년 63억 2,900만원 수준



자료 : 지방재정365

그림 5-16  
해운·항만부문  
예산 편성 추이  
(2009~17)

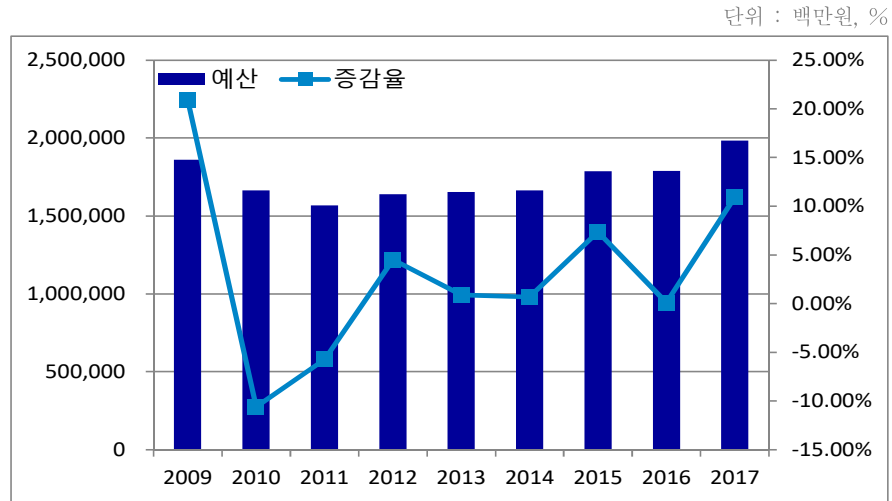
## 1. 경기도 인프라 예산 분석

# 1. 경기도 인프라 예산 분석

그림 5-17

대중교통·물류부문  
예산 편성 추이  
(2009~17)

- 경기도 대중교통·물류부문 예산은 2011년부터 점진적으로 증가하는 추이임.
- 대중교통·물류부문 예산은 2011년 1조 5,678억원에서 2017년 1조 9,841억원까지 증가함.



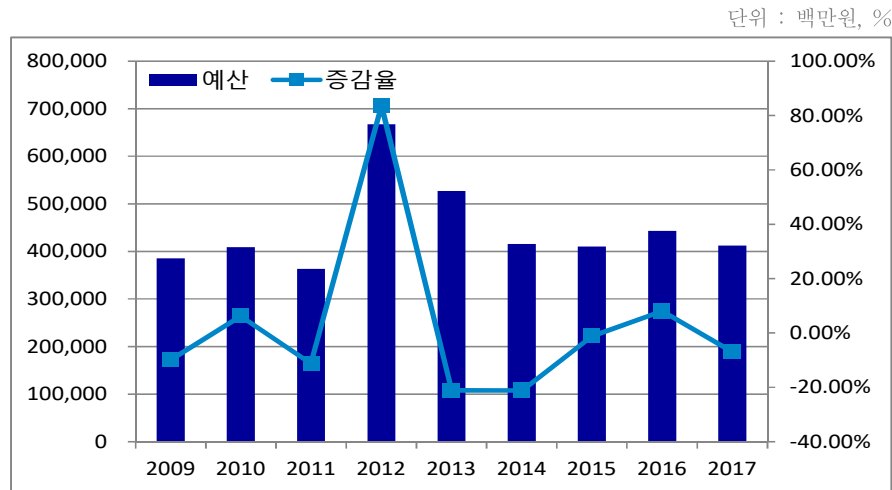
자료 : 지방재정365

## ○ 국토 및 지역개발 세부부문별 예산 추이

- 국토 및 지역개발 세부부문 중 지역 및 도시 부문이 증가세를 견인한 반면, 수자원, 산업단지 부문은 예산이 감소함.
- 수자원 부문 예산은 2012년에 비해 큰 폭으로 감소함.
- 2012년 6,676억원 수준이었던 예산은 2017년 4,122억원 수준으로 감소

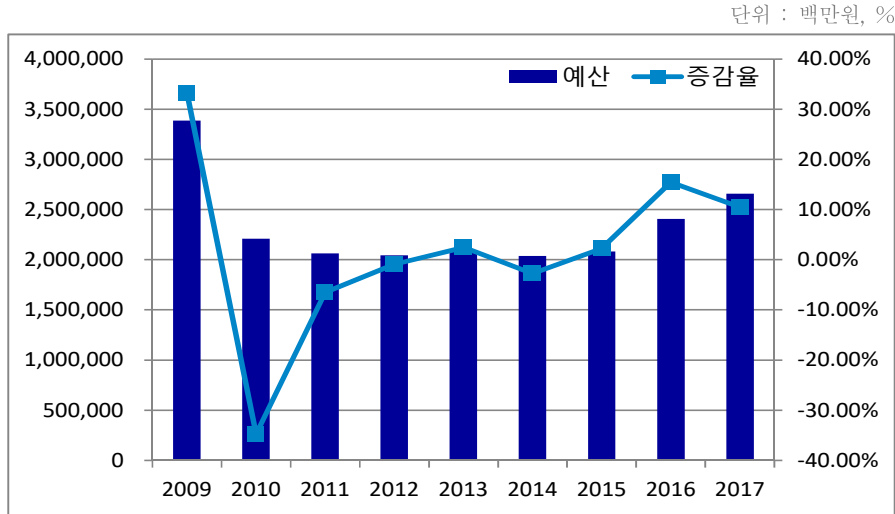
그림 5-18

수자원부문 예산  
편성 추이  
(2009~17)



자료 : 지방재정365

- 지역 및 도시부문 예산은 2014년부터 상승하는 추이임.
- 2014년 2조 370억원이었던 예산은 2017년 2조 6,561억원까지 증가함.

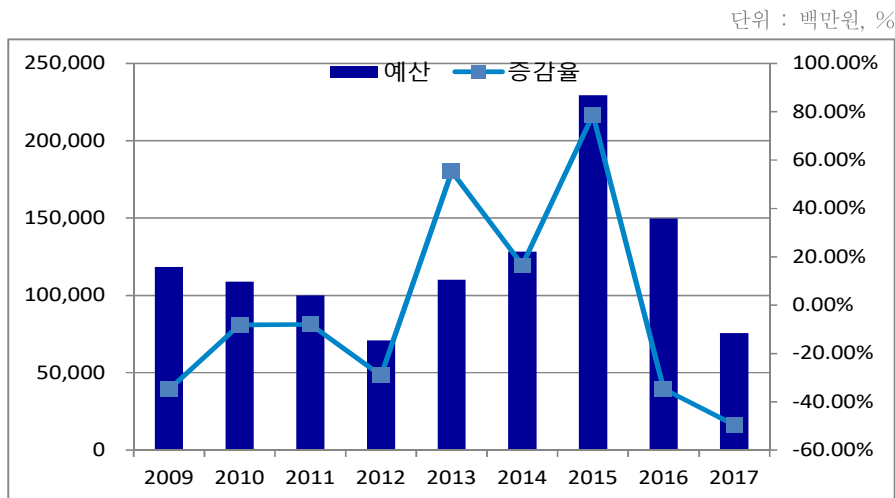


자료 : 지방재정365

그림 5-19

지역 및 도시부문  
예산 편성 추이  
(2009~17)

- 산업단지 부문 예산은 2012년부터 2015년까지 크게 증가하였으나, 이후 급격히 감소함.
- 2012년 709억원 수준이었던 예산은 2015년 2,294억원까지 증가하였으나, 2016년에 전년대비 34.7% 감소, 2017년에는 전년대비 49.5% 감소하여 7,562억원 수준임.



자료 : 지방재정365

그림 5-20

산업단지부문  
예산 편성 추이  
(2009~17)

## 1. 경기도 인프라 예산 분석

# 1.

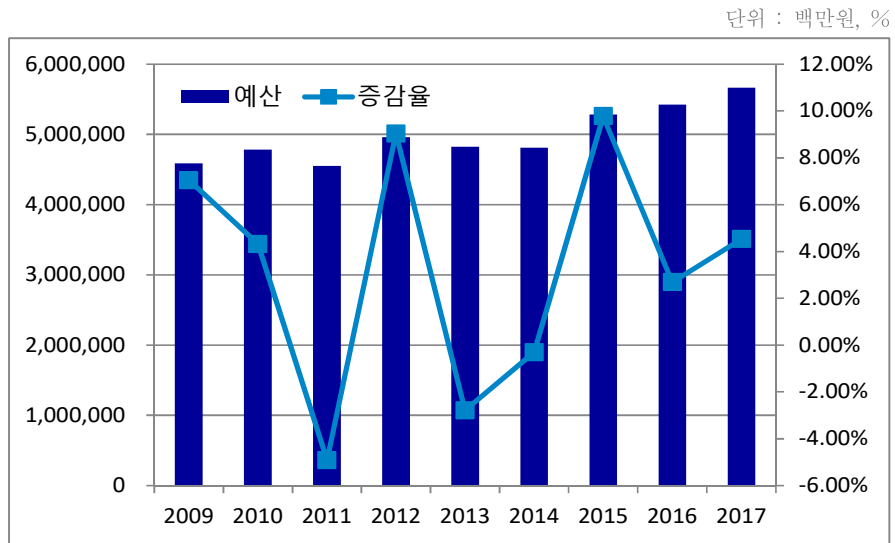
## 경기도 인프라 예산 분석

### ○ 환경보호 부문 예산 추이

- 환경부문 예산은 지속적으로 증가세를 보임.
  - 2009년 약 4조 5,887억원이었던 환경부문 예산은 2017년 5조 6,673억원 수준으로 증가함.
- 2017년 환경부문 예산 중 상·하수도·수질, 폐기물 부문의 예산의 증가세가 두드러짐.

그림 5-21

환경부문 예산  
편성 추이  
(2009~17)



자료 : 지방재정365

표 5-1

환경 세부예산  
편성 추이  
(2008~17)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
상하수도·수질	412,724	445,094	450,708	459,978	391,735	413,598	428,947	403,796	466,947	483,853
폐기물	125,288	135,441	139,623	165,109	185,937	190,018	183,626	194,709	201,313	250,653
대기	65,432	65,285	41,424	31,817	31,023	32,569	28,788	29,037	27,156	45,603
자연	6,080	4,611	6,210	6,946	5,357	3,257	3,429	2,817	2,561	6,212
환경보호일반	15,017	21,689	14,411	15,296	13,774	13,145	14,751	16,723	18,185	11,398

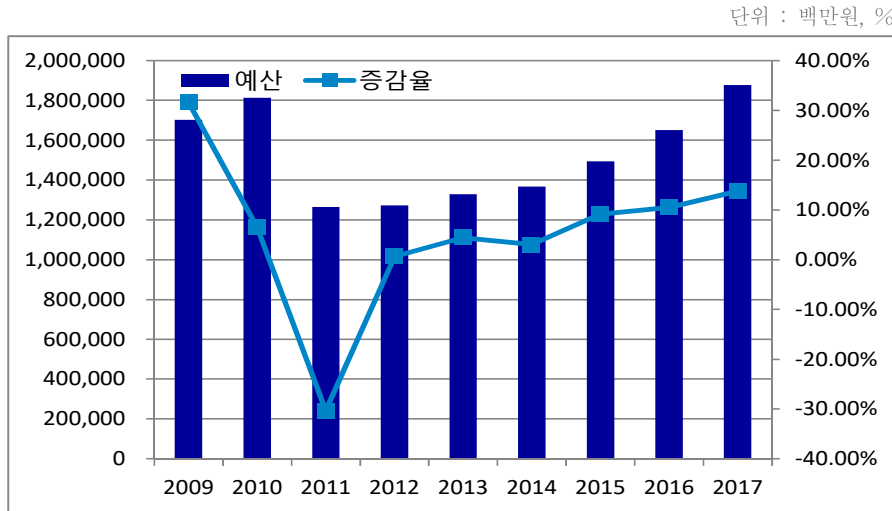
자료 : 지방재정365

### ○ 문화·관광 부문 예산 추이

- 문화·관광부문 예산은 2011년 급감하였으나, 이후 2017년까지 꾸준히 증가하여 이전 수준을 회복함.



- 2010년 1조 8,138억원이었던 예산은 2011년 1조 2,635억원으로 30.34% 감소하였으나, 이후 꾸준히 증가하여 2017년 1조 8,780억원으로 2010년 수준을 소폭 상회함.



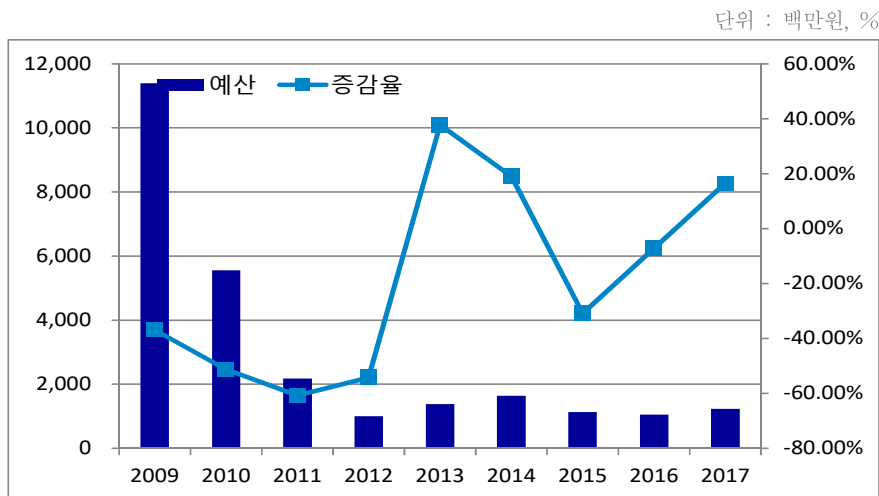
자료 : 지방재정365

그림 5-22

문화·관광부문  
예산 편성 추이  
(2009~17)

#### ○ 주택부문 예산 추이

- 주택부문 예산은 2009년부터 2012년까지 큰 폭으로 하락한 이후 낮은 수준을 유지함.
- 주택부문 예산은 2009년 114억원에서 2012년 약 10억원 수준까지 급감하였으며, 2017년 예산은 12억 2,300만원 수준임.



자료 : 지방재정365

그림 5-23

주택부문 예산  
편성 추이  
(2009~17)

1.  
경기도  
인프라 예산  
분석

# 1.

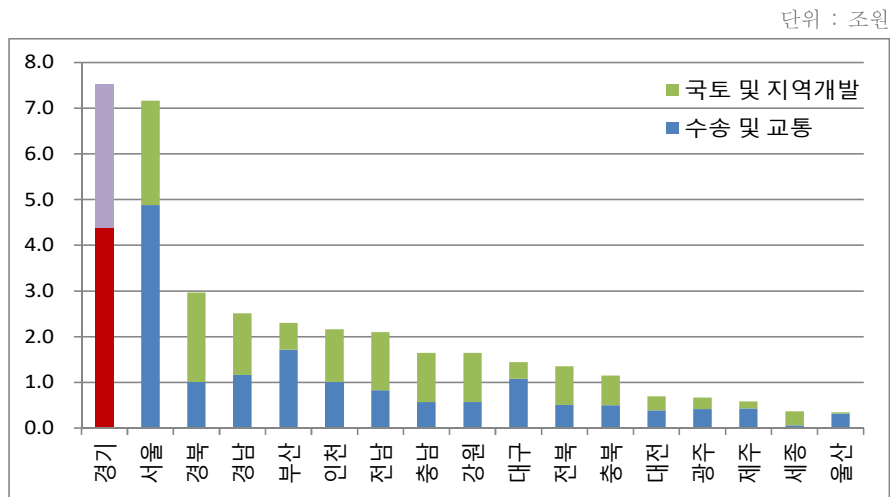
## 경기도 인프라 예산 분석

### (3) 시도별 지역 예산 비교

- 2017년 경기도 SOC 예산은 약 7조 5,232억원으로 시도별 지역 SOC 예산 중 가장 큰 규모
- 전체 예산에서 SOC 예산이 차지하는 비중을 시도별로 비교해보면 경기도가 14.9%로 다섯 번째로 수준임.

그림 5-24

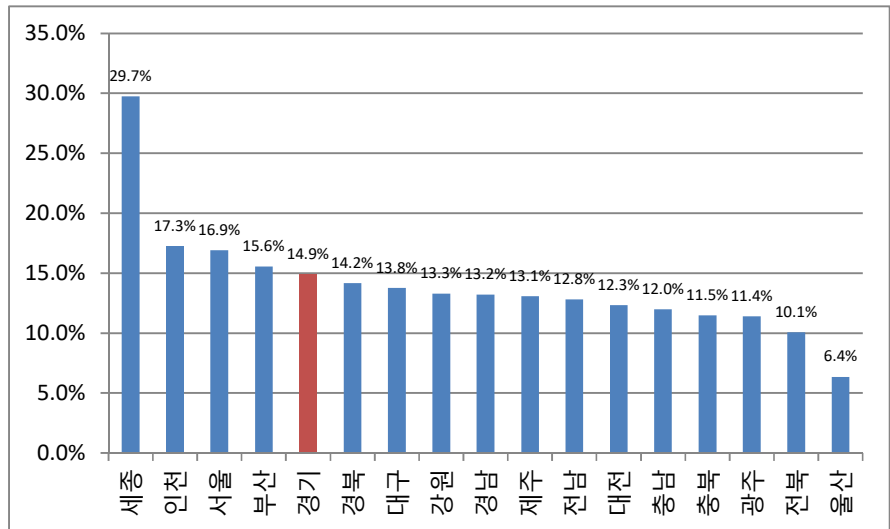
2017년 시도별  
SOC 예산



자료 : 지방재정365

그림 5-25

2017년 시도별  
SOC 예산 비중



자료 : 지방재정365

- 경기도 1인당 SOC예산 전국 평균 하회, 도지역 중 최하위임.
- 경기도 1인당 SOC예산은 2017년 기준 58.7만원으로 전국 평균 72.5만원 보다 낮은 수준을 보이고 있음.
- 또한 16개 시도 중 울산, 광주, 대전, 대구 다음으로 낮은 수준이며, 도지역 중에서는 가장 낮은 수준을 보임.
- 2008년에 비해 2017년에는 경기도민 1인당 SOC예산이 감소함.

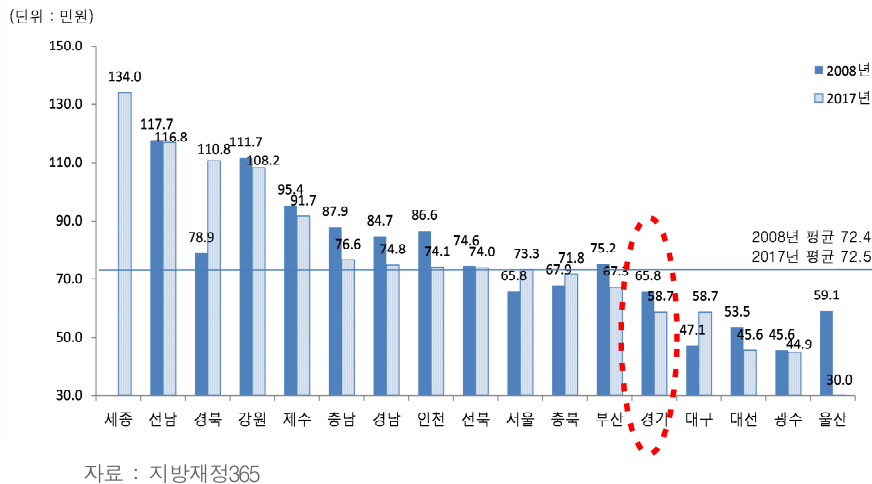


그림 5-26  
지역별 1인당  
SOC 예산 변화

#### (4) 향후 경기도 인프라 투자 전망

- 2017년~2021년 경기도 중기지방재정계획 상의 인프라 부문 투자 비중은 다른 부분에 비해 낮은 증가세를 유지할 전망이다.
- 2017년~2021년 수송 및 교통 부문의 연평균 증가율은 2.6%, 국토 및 지역 개발 부문의 연평균 증가율은 0.1%로 인프라부문 투자의 소폭 증가가 전망됨.
- 문화 및 관광의 연평균 증가율이 3.9%로 가장 높고, 사회복지부문의 연평균 증가율도 3.6%로 높은 편임.
- 교육부문과 산업·중소기업 부문의 연평균 증가율은 각각 2.8%와 2.6% 수준임.

#### 1. 경기도 인프라 예산 분석

# 1.

## 경기도 인프라 예산 분석

표 5-2

2017년  
중기지방재정계획  
분야별 자원배분

구분	2017	2018	2019	2020	2021
교육	2,314,374	2,325,129	2,455,273	2,546,510	2,588,482
	(12.96%)	(12.53%)	(13.08%)	(13.30%)	(13.05%)
문화 및 관광	484,123	495,582	469,006	492,682	563,989
	(2.71%)	(2.67%)	(2.50%)	(2.57%)	(2.84%)
환경보호	731,401	743,817	764,802	788,676	803,836
	(4.10%)	(4.01%)	(4.07%)	(4.12%)	(4.05%)
사회복지	6,108,528	6,201,086	6,375,933	6,847,868	7,033,104
	(34.20%)	(33.42%)	(33.96%)	(35.76%)	(35.46%)
산업·중소기업	169,439	240,879	224,460	162,251	188,024
	(0.95%)	(1.30%)	(1.20%)	(0.85%)	(0.95%)
수송 및 교통	1,068,643	1,277,410	1,236,404	1,160,804	1,182,794
	(5.98%)	(6.88%)	(6.59%)	(6.06%)	(5.96%)
국토 및 지역개발	987,710	986,610	947,278	908,279	989,921
	(5.53%)	(5.32%)	(5.05%)	(4.74%)	(4.99%)

자료 : 지방재정365

- 수송 및 교통 부문 중 도로 및 도시철도의 예산이 증액될 계획임.
- 경기도는 주요 투자사업으로 도시철도 인프라 구축 및 수원역, 오산역, 지제역 환승센터를 건립할 예정

표 5-3

수송 및 교통부문  
중기지방재정계획

구분	2017	2018	2019	2020	2021
도로	10,686	12,775	12,364	11,608	11,828
도시철도	4,463	6,986	6,455	6,058	7,017
해운·항만	2,268	1,859	2,249	2,873	2,008
대중교통·물류 등 기타	16	-	0	0	11

자료 : 지방재정365

## 2. 경기도 인프라 정책 현안

### (1) 경기도종합계획 2012-2020

- 경기도는 새로운 지역발전 패러다임으로 성장잠재력 확충, 인적자원과 과학 기술 중심의 성장전략, 광역 인프라 혁신, 복지·문화·교육·환경의 혁신이 결합된 구조로 결정
- 이에 따라 신성장동력 발굴 육성, 제조업과 지식기반서비스산업의 균형 성장, 도시재생과 GTX·대중교통 중심의 인프라 확충, 복지·교육·문화·환경 체계의 정비와 관련 사회적 기업 육성 등 경기도 발전전략 추진

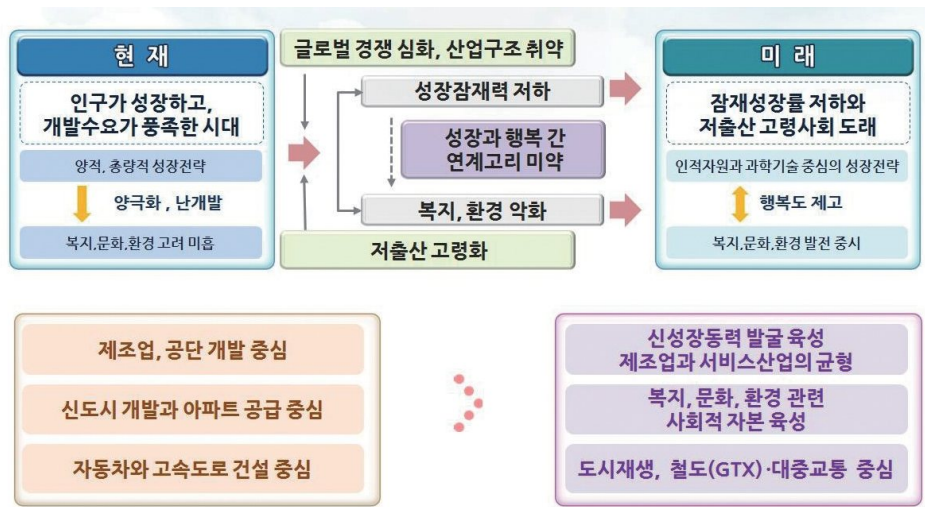


그림 5-27

경기도의  
미래발전을 위한  
패러다임  
전환정책 정립

자료 : 경기도 종합계획 2012-2020

- 발전전략의 추진을 위한 공간구조전략을 수립함.
  - “다중심화 전략과 연계형 광역생활권 형성 전략” 추진
  - ‘서울의 주변’을 탈피하여 “초광역권의 활동중심 지역”으로 역할 전환
  - 성장축을 중심으로 한 공간구조 형성 전략
  - GTX, 광역·도시철도를 중심으로 한 수도권 철도망 완성과 TOD 역세권 개발
  - 5 + 2 광역경제권 충청권, 강원권, 개성권과 연계 강화

## 2.

## 경기도 인프라 정책 현안

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

표 5-4

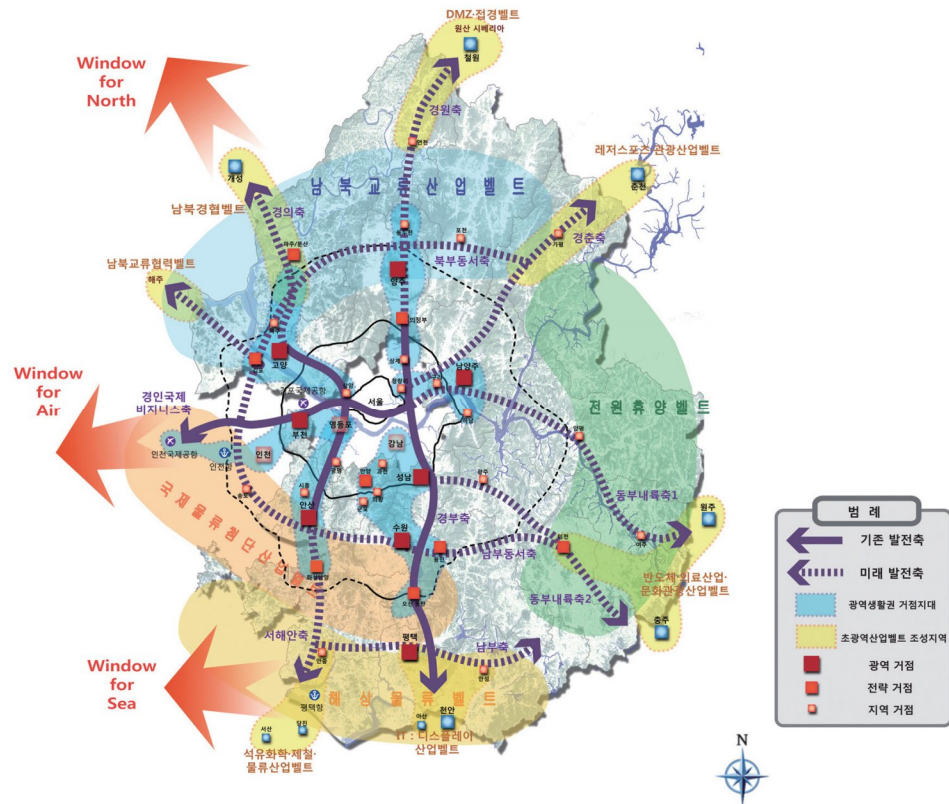
경기도의  
공간구조 중심지  
체계, 거점,  
발전축

구분	내 용
중심지 체계	• 8광역거점 - 8전략거점 - 17지역거점
거 점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8광역거점 : 수원, 안산, 부천, 고양, 양주, 남양주, 성남, 평택</li> <li>• 8전략거점 : 용인, 안양, 오산·동탄, 화성남양, 김포, 파주문산, 의정부, 이천</li> <li>• 17지역거점 : 안성, 과천, 광명, 의왕, 군포, 시흥, 하남, 파주, 여주, 안중, 구리, 광주, 동두천, 가평, 양평, 포천, 연천</li> </ul>
발 전 축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경부축(성남·수원·평택·(천안))</li> <li>• 서해안축(광명·안산·화성·평택항·(서산·당진))</li> <li>• 경의축(고양·파주·(개성))</li> <li>• 경원축(의정부·양주·동두천·연천·(철원·원산))</li> <li>• 경춘축(구리·남양주·가평·(춘천))</li> <li>• 동부내륙축 1축(남양주·양평·여주·(원주)), 동부내륙 2축(성남·광주·이천·(충주))</li> <li>• 북부동서축(김포·파주·양주·동두천·포천·가평)</li> <li>• 남부동서축(안산·수원·용인·이천)</li> <li>• 남부축(안중·평택·안성)</li> <li>• 경인비즈니스축((서울)~부천~(인천))</li> </ul>

자료 : 경기도 종합계획 2012-2020

그림 5-28

수도권과 경기도의  
공간구조  
형성전략 구상도



자료 : 경기도 종합계획 2012-2020

- 2020년까지 실현 가능성과 정책적 목표를 함께 고려하여 공간구조 형성전략을 실현할 핵심 추진전략을 구상
- 경기도 발전을 위한 7대 핵심 추진전략 구상
  - 핵심 추진전략 구상 1 : 글로벌 교육·과학·연구벨트 조성
  - 핵심 추진전략 구상 2 : 서해안권 신성장산업 전략특구 조성
  - 핵심 추진전략 구상 3 : 경기북부지역 신성장밸리 조성
  - 핵심 추진전략 구상 4 : 동아시아 문화 허브 창조도시 건설
  - 핵심 추진전략 구상 5 : 수도권 광역철도망 확충과 역세권 개발 (GTX 광역 환승체제 구축)
  - 핵심 추진전략 구상 6 : 저탄소 녹색사회 실현을 위한 스마트 공간기반 구축
  - 핵심 추진전략 구상 7 : 남북한 경제교류협력 및 통일 대비 기반 조성 (3하구 벨트 구상)

## (2) 도정 업무계획 개요

- 경기도 인프라 정책 현안을 파악하고자 2018년 경기도 도정업무계획을 살펴본 결과 5개 현안 26개 과제를 제시함.
- 5대 현안 26개 과제 중 5개 과제가 대규모 인프라 투자를 요하는 것으로 판단되며, 3개 과제가 추진을 위해 일부 인프라 투자를 요하고, 9개 과제가 소규모 인프라 정비를 요하는 것으로 파악됨.

## 2.

---

### 경기도 인프라 정책 현안

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

표 5-5

2018년 경기도  
업무계획상  
인프라 관련 과제

구분		인프라 관련 여부
일자리 및 경제발전	4차 산업혁명 선도 혁신 생태계 구축	◎
	정년이 꿈꾸고 일할 수 있는 권리 보장	X
	공유와 협력, 상생의 따뜻한 경제 시스템 구현	△
	공정경제 구현으로 중소기업·소상공인 지원	X
	문화·농정·환경 미래산업 선도 육성	△
생명 과 안전	선제적 재난 대응 역량 강화	○
	ICT기반 첨단 안전 관리체계 구축	△
	소방력 강화 및 소방공무원 처우 개선	△
	편리하고 안전한 교통체계 가속	△
	알프스 프로젝트 추진	X
	안전한 먹거리 환경 조성	○
	생활안전 사각지대 해소	X
행복	저출산과 주거소의 해결하는 주거복지	◎
	보육과 의료 서비스의 공공책임 강화	△
	타깃형 복지를 통한 복지사각지대 해소	○
	따뜻하고 열린 평생교육 실현	△
	가족이 행복한 사회환경 조성	X
	도심 속 힐링공간 조성	◎
경기북부, 통일미래	북부지역 산업기반 조성	◎
	균형발전을 위한 교통인프라 확충	◎
	통일 미래도시 경기북부 개발	△
	경기북부 체류형 관광 활성화	△
혁신	도민 삶을 바꾸는 민생연정	X
	도민 눈높이에 맞춘 소통행정	X
	최신기술 반영한 스마트 행정	X
	지속가능한 미래선도	X

주 : ◎: 인프라 투자 사업, ○: 인프라 투자 다수 포함, △: 인프라 투자 일부 포함, X: 미관련,



### (3) 일자리 현안 해결을 위한 인프라 확충 계획

#### 1) 4차 산업혁명을 선도할 혁신 생태계 구축

##### ① 미래 신성장 거점 확보를 위한 권역별 테크노밸리 조성

##### ○ 판교제로시티(제2판교)

- 기술개발·실증연구·비즈니스 연계 지원을 위한 융복합 생태계의 조성



그림 5-29

판교제로시티  
(좌측) 및  
제로셔틀(우측)

##### ○ 제3판교 주거·일터(금융)·자연이 공존하는 미래형 도시 조성

- 지구지정 및 시행자 지정('18.6), 지구계획 승인('19.6)

##### ○ 광명시흥 자동차 부품, 기계, 화학 등과 IT를 연계한 첨단 클러스터

- 특화전략 수립 용역, MD자문을 통한 경쟁력 있는 핵심거점 조성
- 학온역 신설을 포함한 연계교통체계 구축 대책 마련, 통합 기반 시설망 구축
  - 경기도시공사: 첨단R&D(494천 $m^2$ /4,536억원)+주거(254천 $m^2$ /2,501억원)
  - LH: 일반산업(975천 $m^2$ /7,890억원)+유통(299천 $m^2$ /2,567억원)

##### ○ 일산 AR/VR, 방송콘텐츠, 엔터테인먼트가 집적된 창의적 스마트 시티

- 선도지구 설계용역 착수

##### ○ 양주, 구리 남양주 첨단섬유·패션 집적지, IT등 지식기반 산업 특화

- 기본구상 및 타당성 검토 용역 착수('18.2)

## 2.

경기도  
인프라 정책  
현안

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

② 기술혁신창업 촉진을 위한 창업인프라 지속 확충

○ 창업저변 확산을 위한 개방·교류형 창업공간 확충

- 철도 교량하부 유휴부지에 새로운 창업공간인 Station-G 시범 사업 1개소

③ 지식·첨단형으로 노후산단 활성화

○ 국가공모 3개소 선정 재생사업

- 안산 반월(`14년) 성남(`15년), 시흥·시화(`17년) 선정, 재생사업 지구지정 재생계획 수립

• 안산반월 `18년 시행계획(주차장, 공원 등) 착수(국비 19억, 지방비 19억)

○ 도지원, 가평 목동산단 등 6개 지역 용역 완료, 18개 지역 용역 진행

- `18년 상반기 시군 재생사업 발굴 및 수요조사, 시범사업 선정

### 2) 공유와 협력, 상생의 따뜻한 경제시스템 구현

① 소규모 창업농 활성화를 위한 팍팍 육성

○ 청읍 팍팍을 활용한 소규모 창업농가 육성 거점 조성

- 농산물 가공 교육, 시제품 생산, 창업 지원활동 지원 팍팍 육성(10개소)

○ 마을단위 공동농장 모델 육성

- `18년 10개, `20년까지 20개 마을을 지역일자리 창출의 마을기업 모델 육성

### 3) 문화·농정·환경 미래산업 선도 육성

① 에너지자립 선도사업

○ 민간투자 활성화 촉진을 통한 분산형 에너지 생산시설 확충

- 산업, 관광, 주거단지 등에 지역적 특성에 맞는 에너지 자립시설 설치



그림 5-30

주차장(좌측) 및  
주택(우측) 태양광

#### (4) 안전 현안 해결을 위한 인프라 확충 계획

##### 1) 선제적 재난대응 역량 강화

##### ① 지진방재 종합대책 추진 및 광역방재활동 거점센터 구축

###### ○ 지진방재 종합대책 추진

- 주요 공공시설물 내진 보강 사업 추진('30년까지 도내 전체 5,402개소 완료)
  - 현 추진율 65%, 올해('18) 222개소 추진 완료 시 69% 달성 예정

###### ○ 광역방재 거점센터

- 남부권역 해양 수산청과 부지 무상사용 협의 후 설계용역 예정
  - 평택 포승읍 소재 지방해수청 국유지 4,200여평

##### ② 홍수예방을 위한 목감천 치수대책 사업 추진

###### ○ 예비타당성조사 결과 감안 '18년 상반기 설계용역 착수 등 사업 정상 추진

- 광명·시흥 테크노밸리 및 27개 집단 취락지 안정적 개발 위해 신속 추진
  - 1단계 사업 예타 결과: 2,844억원, B/C 4.04
  - 2단계 사업 2,282억원 향후 예타 추진

2.  
경기도  
인프라 정책  
현안

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

#### ③ 사고예방 중심의 안전한 도로환경 조성

##### ○ 교통사고 예방 위해 불합리한 도로의 위험요소 사전 제거

- 교량 내진보강사업(28개소, 133억)
- 위험도로 구조 개선사업(7.7km, 21억)
- 선형개량 사업(5.4km)217억

#### 2) ICT기반 위험예측·분석·대응 시스템 구축

##### ① 재난현장 체험 시뮬레이션 및 재난안전종합체험관 추진

##### ○ 재난 안전종합체험관 건립 추진

- 총예산 300억원, 부지면적 16,500 $m^2$ , 연면적 7,324 $m^2$
- 건축설계 및 전시·체험물 제작설치 용역업체 계약 완료
- '18년 7월 건축설계 완료 이후, 9월 공사발주('20.12월 준공 예정)

그림 5-31

재난안전종합체험관  
조감도(좌측) 및  
구성도(우측) 우측



#### 3) 소방력 강화 및 소방공무원 처우 개선

##### ① 종합적인 소방력 강화 추진

##### ○ 소방관서 보강

- 소방관서 이전, 노후 소방청사환경 개선을 위한 관서이전 8개소 추진
  - 합동청사1(북부본부, 의정부소방서), 소방서2(성남, 오산), 안전센터2(고양 신도, 안양 비산), 지역대3(김포 월곶, 이천 부발, 가평 청평)

#### 4) 편리하고 안전한 교통체계 가속

① 도 및 시·군 등기구 정비사업 추진

○ 터널 내 고효율 LED 등 정비(172억원)

- 58개 터널, 연간 전기료 860천원 절감, 터널 내 밝기(휘도) 2배 개선

**5) 안전한 먹거리 환경 조성**

① 통합 물 관리 기본계획 수립 추진

○ 지속가능한 물 순환을 위한 통합 물 관리 정보체계 구축

- 민간 주도 거버넌스 육성·지원을 통한 수계별 수질현안 발굴 및 해결

② 먹는 물 복지 실현을 위한 녹슨 상수도관 개량

○ 자체 개량이 어려운 노후주택 대상

- 20년 경과된 노후급수관 20만 세대
- 총 사업비 1,432억원(도시 393, 시·군비 532, 개인 502)
  - 지원기준: 면적  $60m^2$ ,  $85m^2$ ,  $130m^2$  이하 공사비의 80, 50, 30%
  - '18년 계획 6만 세대, 428억원(도비 130, 시·군비 130, 개인 168)



그림 5-32

20년 경과 아연도강관

**(5) 행복 현안 해결을 위한 인프라 확충 계획**

1) 저출산과 주거소외를 해결하는 주거복지

2.  
경기도  
인프라 정책  
현안

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

① 주거약자 및 취약계층 등을 위한 맞춤형 주거지원 서비스 강화

- 취약계층, 1인 가구 등 특성에 맞는 맞춤형 주택유형 모델 개발
- 주거실태조사 등을 통한 「2030 주거종합계획」수립('18년 하반기)

② 도시재생 사업

- 경기도형 도시재생 사업, '18년 관문심사, 활성화계획 등 행정절차 완료
- 수원(매산동)·부천(원미동) 등 2개소(5개년 사업)
- 사업비 200억원(개소당 100억원)
- '18년 계획 거버넌스 구축(2월) → 관문심사(2~6월) → 활성화계획 수립(9월) → 실시설계(12월) → 개별단위사업착수('19년 1월)

③ 도시가스 미공급지역 해소

- 전국 지자체 최초, 도·시군 재정지원을 통한 도시가스 미공급지역 조기해소
- 도시가스 미공급지역 종합지원계획 수립, 지역특성을 고려한 최적 에너지원을 '30년까지 체계적으로 보급
- 도시가스배관망 설치 신규지원, 미공급지역 지원 사업비 확대

### 2) 보육과 의료 서비스의 공공책임 강화

① 도민 누구나 건강하고 안전한 공공보건의료 서비스 기반 구축

- 경기도의료원 '지역거점 공공병원 인프라' 확충
- 치매국가책임제 시행에 따른 치매관리 인프라 확충

### 3) 타깃형 복지를 통한 복지사각지대 해소

① 도민이 체감하는 맞춤형 복지 확산

○ 어르신 문화즐김 사업 추진 및 카네이션 마을 조성

- 카네이션마을 1개소 조성

○ 산후조리원이 없는 취약지역 공공산후조리원 설치 지원

- '18년 여주시 공공산후조리원 설치 추진

② 장애인 맞춤형 복지서비스의 종합 전달체계 구축

○ 복지네트워크 거점기관 「경기북부장래인복지종합지원센터」 건립 추진

- 사업기간 : '17.5. ~ '19.12.(2년 7개월)
- 사업위치 : 양주시 삼송동 640-18번지 일원
- 사업규모 : 부지면적 3,300㎡, 연면적 4,000㎡(지하1층~지상3층)
- 총사업비 : 119억원(공사비 104, 토지매입 9, 설계·감리 6)
- 주요시설 : 시각장애인복지관, 장애인가족지원센터, 장애인인권센터, 보조기기 북부센터, 스마트 종합민원상담센터, 장애인생산물판매시설, 장애인식생활체험관 등



그림 5-33

경기북부  
장애인복지  
종합지원센터  
사업개요

#### 4) 따뜻하고 열린 평생교육 실현

① 경기도 대표도서관 건립

○ 지역도서관 정책컨트론타 및 융복합 기능을 갖춘 미래형 도서관 구축

○ '사람과 커뮤니티' 공간을 중심으로 한 지식 소통공간 조성

- 열린 커뮤니티 통합플랫폼 구축(공연장, 갤러리, 메이커스페이스, 미디어랩 등)

#### 5) 도심 속 힐링공간 조성

① 복합문화공간 등 새로운 소득기반 마련

○ 사람-동물 친화형 문화공간 「반려동물테마파크」 조성

- 민간투자 유치로 관련 산업 활성화, 지역경제 성장 동력 확보

## 2.

경기도  
인프라 정책  
현안



## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

그림 5-34

반려동물테마파크  
(좌측) 및  
에코팜랜드(우측)

#### ○ 미래형 농축수산물관광단지 「에코팜랜드」 조성

- 전국 최초 농업용 간척지에 농업, 축산, 관광 복합단지 조성(798ha)
- 말산업, 종자산업, 관광농업 등이 융합된 신성장 동력산업 육성기반 마련



#### ② 다양한 여가활동을 위한 힐링공간 조성

#### ○ 축령산 일원 산림복지 휴양벨트 조성

- '25년까지 휴양·치유·교육·문화 등 다양한 산림복지 시설 확충(13개소)

그림 5-35

축령산 숲길(좌측),  
잣향기푸른숲  
숲체험(가운데),  
축령산자연휴양림  
(우측)



#### ③ 참여형 정원문화를 선도하는 공공정원 조성

#### ○ 정원문화·산업 진흥의 새로운 메카 「세계정원 경기가든」 조성

- 정원문화산업 특화지역으로 개발 및 국내 정원문화 확산 거점 역할

그림 5-36

「세계정원 경기가든」  
조성 계획

#### ◆ 「세계정원 경기가든」 조성 계획

- 위치 : 안산시 상록구 본오동 665-55일원
- 면적 : 490천㎡
- 사업기간 : '17년 ~ '22년
- 주요시설 : 모델정원, 정원문화박물관, 피크닉장, 야외무대, 풍경연못, 한길숲 등





## (6) 경기북부 통일미래 중심도시 진화

### 1) 북부지역 산업기반 조성

#### ① 지역특화 산업 육성

- 가구 공용인프라 조성 및 서비스 제공을 통한 가구산업 육성
- 섬유·가구·디자인·문화의 융·복합 산업단지 고모리에 조성

#### ② 신개념 NEXT 산단

- 연천 BIX 60개 기업 유치, 9,117억원 생산유발, 4,109개 신규 일자리
  - 연천지역에 시범사업 추진 후 포천, 양주로 단계별 확대 추진 예정

#### ③ 미래도시 경기북부를 위한 반환공여지 개발

- 미군 공여지 국가주도 개발의 선제적 대응 추진
  - 반환공여지별 특성에 맞는 맞춤형 개발구상 및 개발 프로세스 제시
- '18년 반환기지 개발 및 주변지역 지원사업 추진



그림 5-37

미군 반환공여지  
개발 사례

## 2.

경기도  
인프라 정책  
현안

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

그림 5-38

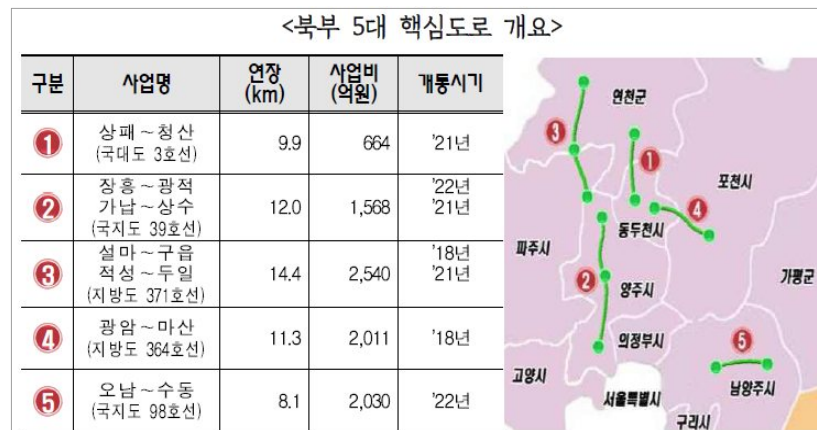
경기 북부 5대  
핵심도로 개요

## 2) 균형발전을 위한 교통인프라 확충

### ① 경기북부 5대 핵심도로사업 집중 추진

○ 상대적으로 낙후된 북부지역 핵심도로 건설을 통한 균형발전 도모

- 북부지역 도로서비스 수준(국토계수당 도로보급률) 전국 최하위
  - 전국 평균 1.50 경기도 1.14(남부 1.27, 북부 0.94)



### ② 북부지역 고속도로망 확충 적극 추진

○ 북부지역 수도권 접근성 개성을 위한 국가 주도형 고속도로망 확충

- '18년 북부지역 고속도로 6개 사업 지역 간 연결 고속도로 순차적 추진
  - 김포~파주(재정), 파주~양주·포천(재정), 포천~화도(민자), 화도~양평(재정), 서울~문산(민자), 성남~구리(재정)

○ 수도권 제2순환 연결 고속도로 조기 개통을 위한 적극 지원

### ③ 선택과 집중을 통한 효율적인 지방도 건설 추진

○ 국가지원지방도 확충에 역량 집중

- 제5차 국지도 건설 5개년('21~'25년) 계획 반영 건의

- 총 21개 사업 115km 규모
- 제3차 지방도 건설 5개년('21~'25년) 계획 수립

#### ④ 남북 연결 철도망 확충

##### ○ 경기 남·북부 연결 인프라 구축

- 수서발 KTX 의정부 연장
- GTX: A노선(파주~삼성~동탄), B노선(송도~마석), C노선(덕정~수원)

##### ○ 동북부지역 철도 네트워크 구축

- 진접선 복선전철 건설사업(14.9km, '14년 착공, '20년 개통)
- 별내선 복선전철 건설사업(12.8km, '16년 착공, '22년 개통)
- 도봉산~옥정 광역철도 건설사업(15.3km, '18년 착공, '24년 개통)

##### ○ 북부 낙후지역 주민 교통편의 제공

- 경원선 전철화('19년 개통) 및 통근열차 증편(22회→28회)

### 3) 통일 미래도시 경기북부 개발

#### ① 낙후지역 발전을 통한 지역 간 균형발전 촉진

##### ○ 접경지역 및 임진강 평화문화권 지역개발사업 추진

- 기반시설 확충 및 소득증대 사업 지원으로 복지증진과 지역발전 도모
  - 접경지역 발전종합계획 지원(14개 사업, 1,274억원), 특수상황지역 개발(40개 사업, 439억원)
- 임진강 문화권 역사·문화 자원의 복원, 정비로 낙후지역 균형발전
  - 포천시 38선 역사체험길 조성, 연천군 재인폭포 공원화 사업

## 2.

### 경기도 인프라 정책 현안

#### 4) 경기북부 체류형 관광 활성화

- ① 한류월드, 방송영상밸리 조성을 통한 북부 관광허브 구축
- 한류 문화콘텐츠를 한곳에서 체험할 수 있는 K-컬처밸리 조성
  - 테마파크, 상업시설(착공`18.5 예정), 공연장, 호텔 조성
  - K-컬처밸리(약 30만 $m^2$ , 1.4조원) `21.3. 예정

그림 5-39

K-컬처밸리



- 방송영상메타, 방송영상밸리 조성(약 70만 $m^2$ , 7천억원)
  - 고양일산~고양장항~서울상암을 연계하는 광역적 방송영상 클러스터 조성
  - 한류문화콘텐츠 생산·유통·소비가 이뤄지는 문화산업 선순환 생태계 구축

그림 5-40

방송영상밸리



### 3. 경기도 인프라 투자 정책의 시사점

#### (1) 경기도 정책의 인프라 투자 지향점

- 경기도의 최근 도정계획을 검토한 바, 5대 현안 중 일자리, 생명과 안전, 경기도민 행복, 균형발전(경기북부)을 통한 통일미래 대비의 4대 현안이 인프라 투자를 요구함.
- 이들 4대 현안의 하위 과제 해결을 위한 인프라 투자의 규모와 그 성격에 따라 다음과 같이 구분함.

구분	현안	과제
인프라 확충 필수과제	일자리, 경제발전	4차 산업혁명 선도 혁신 생태계 구축
	경기도민 행복	저출산과 주거소외 해결하는 주거복지
		도심 속 힐링공간 조성
	경기북부 개발 및 균형발전	북부지역 산업기반 조성 균형발전을 위한 교통인프라 확충
인프라 개선 필요과제	생명과 안전	선제적 재난 대응 역량 강화
		안전한 먹거리 환경 조성
		소방력 강화 및 소방공무원 처우 개선
		편리하고 안전한 교통체계 가속
	경기도민 행복	타깃형 복지를 통한 복지사각지대 해소
인프라 정비 필요과제	일자리, 경제발전	공유와 협력, 상생의 따뜻한 경제 시스템 구현
		문화·농정·환경 미래산업 선도 육성
	생명과 안전	ICT기반 첨단 안전 관리체계 구축
	경기도민 행복	보육과 의료 서비스의 공공책임 강화
		따뜻하고 열린 평생교육 실현
	경기북부 개발 및 균형발전	통일 미래도시 경기북부 개발 경기북부 체류형 관광 활성화

표 5-6

경기도 인프라  
관련 과제의 투자  
지향점

- 인프라 확충 필수과제는 인프라 집중 투자로 클러스터링을 마련하고 이를 통해 시너지 효과를 기대하는 전략과 함께 사회문제(저출산) 사회·경제적 약자 계층(주거소외 계층) 문제 해결을 위한 토대 마련 방안으로 인프라 투자를 활용하고자 하는 기조를 엿볼 수 있음.

### 3.

경기도  
인프라 투자  
정책의  
시사점

### 3.

## 경기도 인프라 투자 정책의 시사점

표 5-7

경기도 인프라  
관련 과제의 기대  
효과

구분	인프라 투자 전략	과제별 기대 효과
인프라 확충 필수과제	집중적 인프라 투자	클러스터링을 통한 시너지 효과 확산 복합용도공간활용
	사회문제 관련 인프라 투자	사회문제 해결 기반 조성
인프라 개선 필요과제	인프라 고규격화(개량)	잠재적 안전문제 요인 제거
	인프라 기능 복원	재해·재난 대응력 제고
	혜택 음영 해소	소외지역 및 음영계층 해소
인프라 정비 필요과제	실험적 소규모 투자	시범사업 활성화
	체험형, 교육형 시설투자	도민 인프라 투자 인식 제고
	기존 인프라 재정비	낙후 지역 이미지 제고

- 경기도의 노후 인프라 개량 및 재투자 정책은 산단 및 도시 재생사업, 노후 인프라 정비를 통한 선제적 안전 대응 및 방재 대응력 강화로 요약됨.
  - 지식·첨단형으로 노후산단 활성화(산단 재생사업)
  - 사고예방 중심 안전한 도로환경 조성
  - 교량 내진보강 사업, 위험도로 구조 개선 사업, 선형개량 사업
  - 종합적 소방력 강화(노후 소방청사 환경개선을 위한 관서이전)
  - 먹는 물 복지 실현(20년 경과 노후급수관 교체 지원)
  - 도시 재생 사업

### (2) 경기도 예산의 인프라 투자

- 경기도 예산 규모는 16개 시·도 중 가장 크지만, 1인당 SOC예산은 도지역 중 최하위임.

- 2017년 경기도 전체 예산은 2017년 50조 5,498억원 수준으로 16개 시·도 중 가장 높은 수준임.
  - 그러나, 1인당 SOC예산을 비교시 16개 시·도 평균을 하회하고 있으며, 울산, 광주, 대전, 대구 다음으로 낮은 5번째에 위치하며, 도지역 중에서는 최하위 수준임.
  - 2017년 경기도 1인당 SOC예산은 58.7만원으로 16개 시·도 평균 72.5만원을 하회함.
- 경기도 전체 예산은 지속적으로 증가하고 있으나, 인프라 이외의 투자에 집중하면서 인프라 투자에는 소극적
- 사회복지, 공공질서 및 안전 분야의 예산 비중은 증가하고 있으나, SOC와 관련된 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문의 예산비중은 감소함.
  - 경기도 전체 예산은 2010년 33조 6,983억원에서 2017년 50조 5,498억원 수준으로 증가하였으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문의 예산비중은 2008년 23.6%에서 2017년 14.9%로 감소함.

### 3.

## 경기도 인프라 투자 정책의 시사점





## 제6장 지역민 설문조사 및 인프라 투자 추진 방향 설정

### 1. 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

#### (1) 설문조사 개요

- 경기도민이 체감하는 인프라에 대한 만족도를 알기 위하여 설문조사를 실시함.
- 본 조사는 1월 31일부터 2월 15일까지 약 2주간 조사를 시행함.
- 2017년 12월 경기도의 주민등록상 도민을 대상으로 31개 시군으로 1차 층화 후 연령별 비중을 보조지표로 조사하였으며, 총 555명이 응답함.

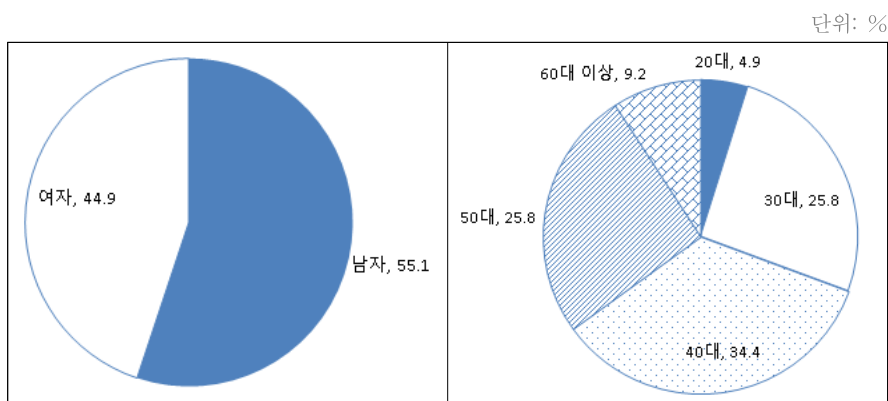


그림 6-1

설문조사 개요  
(성별, 연령별)

### 1. 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

# 1. 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

표 6-1

지역별 설문조사  
응답자 비중

단위: %

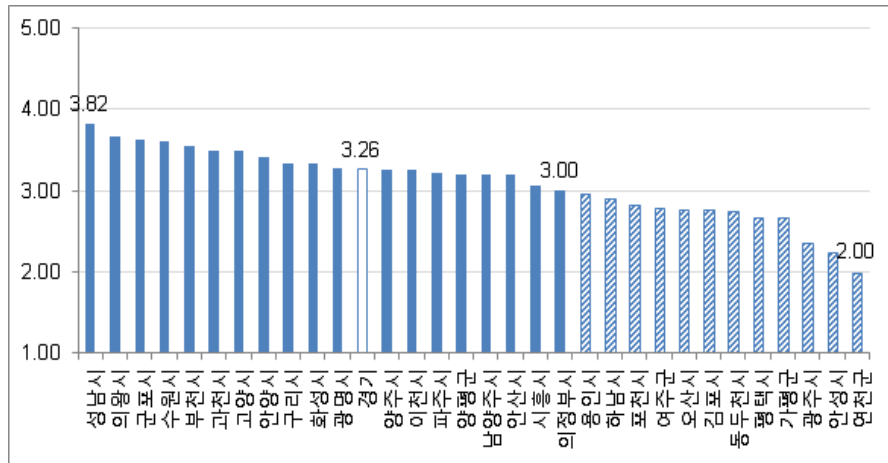
수원시	안양시	군포시	오산시	과천시	구리시	성남시	평택시
10.8	4.7	2.0	1.6	0.4	1.6	10.1	3.8
광주시	하남시	고양시	양주시	부천시	시흥시	김포시	의왕시
2.5	1.8	7.7	1.4	6.1	3.1	3.1	1.1
남양주시	포천시	용인시	화성시	이천시	여주군	의정부시	동두천시
4.7	1.1	7.4	4.9	1.4	0.9	3.4	0.7
안산시	광명시	안성시	양평군	파주시	가평군	연천군	
4.7	2.5	1.4	0.9	3.2	0.5	0.4	

## (2) 경기도 인프라 만족도 평가

- 귀하가 거주하는 지역의 주요 인프라 시설의 전반적인 성능(품질, 용량, 편의성) 수준에 대해 리커트 5점 척도<sup>45)</sup> 분석 결과 3.26으로 보통을 소폭 상회하는 것으로 나타남.
- 경기도 31개 시·군 중 대부분의 지역이 경기도 전체 평가 결과를 하회하고 있음.
- 특히, 용인시, 하남시, 포천시 등 12개 시·군은 3이하의 수준으로 평가하고 있음.

그림 6-2

시군별 인프라  
시설의 전반적인  
성능 수준 평가(1)



45) 태도, 인식에 대한 응답을 물어보는 척도이며, 리커트 척도는 문항들에 대해 찬성 또는 반대하는 정도를 나타내는 응답범주를 제시하는데, 본 조사에서는 “매우 그렇다, 그렇다, 보통이다, 그렇지 않다, 매우 그렇지 않다”의 5점 척도로 조사하였으며, “보통이다” 3점이며, 긍정적인 경우 5점에 가까워지며, 부정적일 경우 1점에 가까워짐.

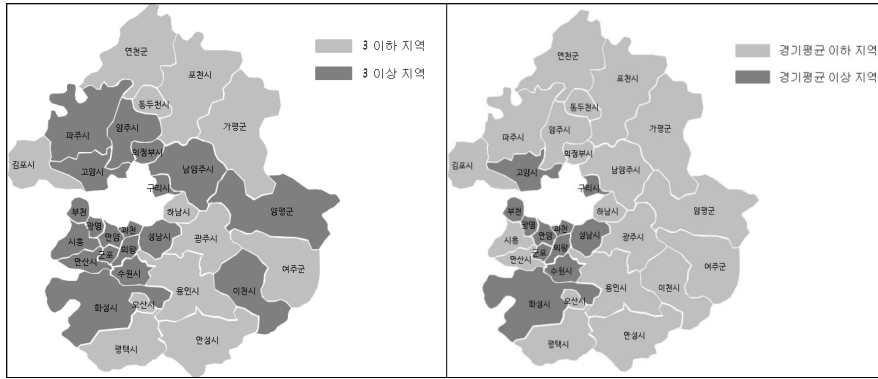


그림 6-3

시군별  
인프라 시설의  
전반적인  
성능 수준 평가(2)

- 귀하가 거주하는 지역의 인프라 시설의 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 질문에 리커트 척도 결과 3.72를 보여 밀접하다고 생각하고 있음.
- 경기도 31개 시·군 중 2개 지역(포천시, 연천군)을 제외한 대부분의 지역이 3 이상을 보이고 있음.

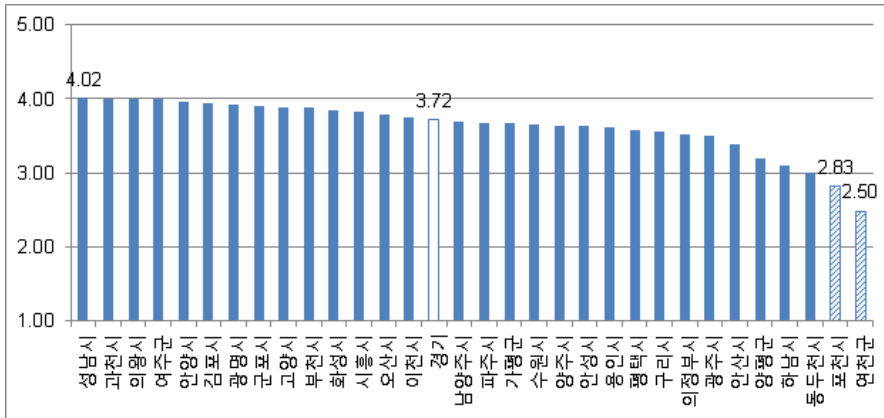


그림 6-4

시군별 인프라  
시설 수준의  
지역경쟁력과의  
관계

- 교통시설, 교육시설의 인프라 시설 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 가장 크게 밀접하다고 생각함.
- 시설물별 거주하는 지역의 인프라 시설의 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 질문에 지하철, 교육시설, 도로, 공원/녹지 등의 순으로 나타남.
- 지역경쟁력 향상과 관련하여 지하철이 4.48로 가장 크게 나타났으며, 항만 시설이 2.99로 가장 작게 나타남.

## 1.

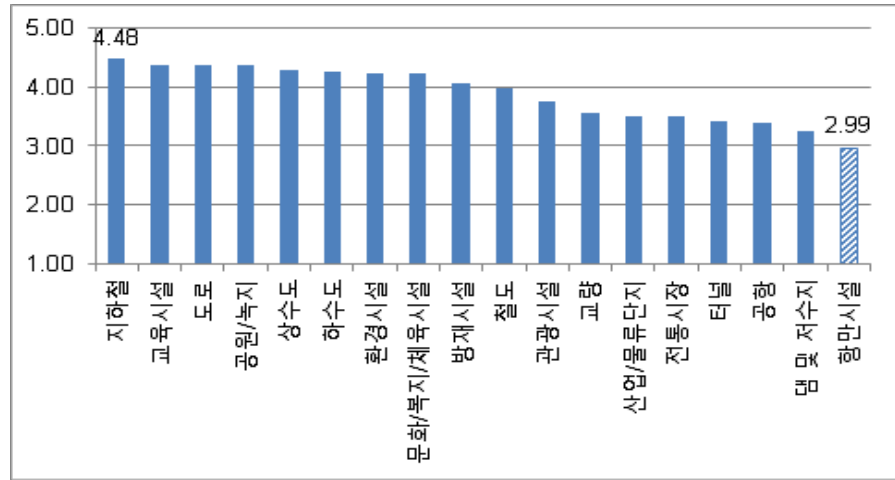
경기도민이  
체감하는  
인프라  
만족도와  
투자방향

# 1.

## 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

그림 6-5

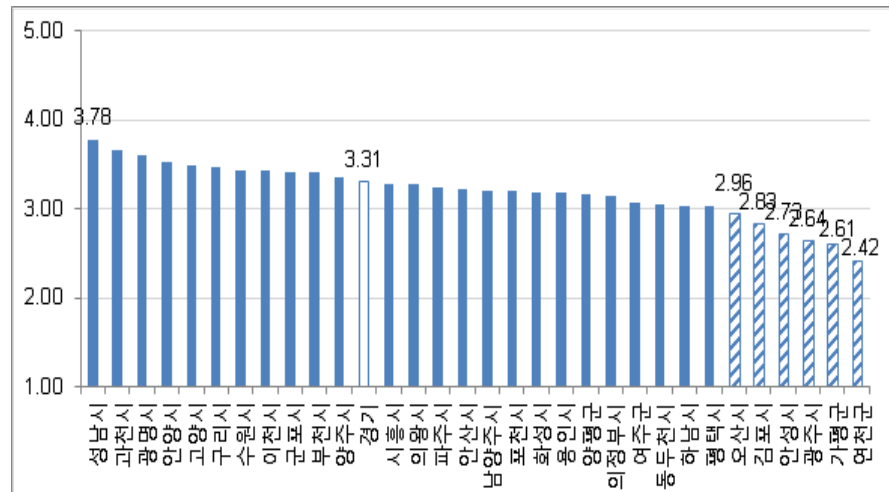
시설유형별 인프라  
시설 수준의 지역  
경쟁력과의 관계



- 거주지역의 삶의 질(또는 행복수준) 향상을 위한 부분별 현재 만족도는 모두 3 이상을 보였으며, 평균 3.31을 나타냄.
- 시설물의 안전도 3.11, 교통시설의 편의성 및 확충정도 3.34, 주거 및 생활 환경 3.59, 교육 및 문화생활 환경 3.37, 복지 및 의료서비스 환경 3.25, 재해방지시설의 확충 3.19를 나타냄.
- 다만, 시군별로 살펴보면 오산시(2.96), 김포시(2.83), 안성시(2.73), 가평군(2.61), 연천군(2.42)에서 평균 3 이하의 수준을 보임.

그림 6-6

시군별 삶의 질  
향상을 위한  
현재의 만족도  
수준(평균)



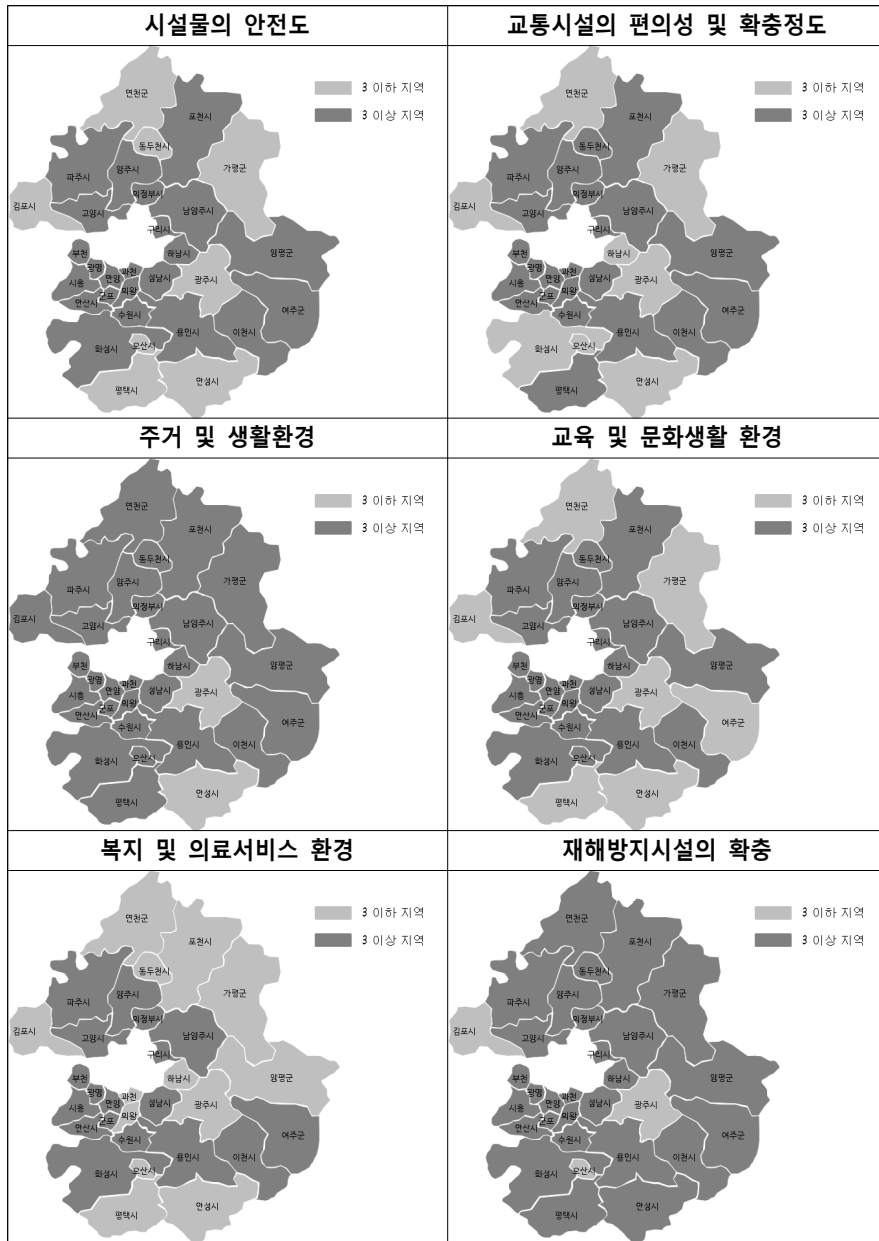


그림 6-7

분야별 시군별  
현재 만족도

- 삶의 질 향상을 위한 현재 만족도에서 주거 및 생활환경이 3.59로 가장 크게 나타났으며, 그 다음으로 교육 및 문화생활환경, 교통시설의 편의성 및 확충 정도, 복지 및 의료서비스 환경, 재해방지시설의 확충, 시설물의 안전도 순으로 나타남.
- 주거, 교육, 교통 등에서 재해방지시설 및 안전도에 비해 상대적으로 높게 나타남.

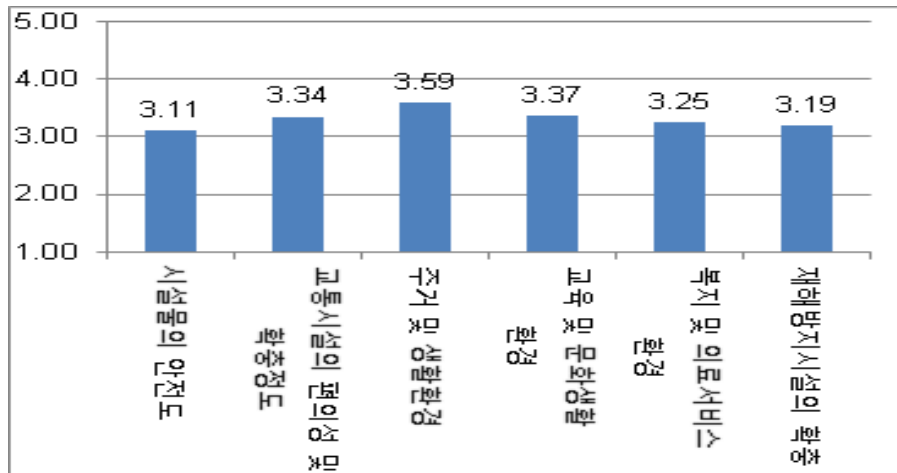
1.  
경기도민이  
체감하는  
인프라  
만족도와  
투자방향

# 1.

## 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

그림 6-8

거주지역의 삶의  
질(또는 행복수준)  
향상을 위한  
분야별 현재  
만족도



- 경기도민의 거주지역의 삶의 질(또는 행복수준) 향상과 관련하여 세부 시설  
물별 현재의 만족도는 환경시설은 높으나, 교통·물류시설은 낮음.
- 환경시설물인 상수도가 3.61로 삶의 질(또는 행복수준)과 관련하여 가장 크  
게 나타났으며, 또한 하수도는 3.55, 환경개선시설(쓰레기 처리 등)도 3.43으  
로 나타남.
- 반면, 교통시설물인 공항/공항주변시설에서 2.91로 삶의 질(또는 행복수준)  
과 관련하여 가장 낮게 나타났으며, 또한 항만시설도 2.94로 나타남.
  - 공항의 주변지역 소음피해로 인하여 공항/공항주변시설에 대한 만족도가  
낮게 나온 것으로 분석됨.
  - 현재 경기도는 민간공항은 없으나, 군공항이 수원시, 오산시, 평택시에 있  
으며, 수원시 군공항 이전으로 수원시와 화성시가 대립 중에 있음.

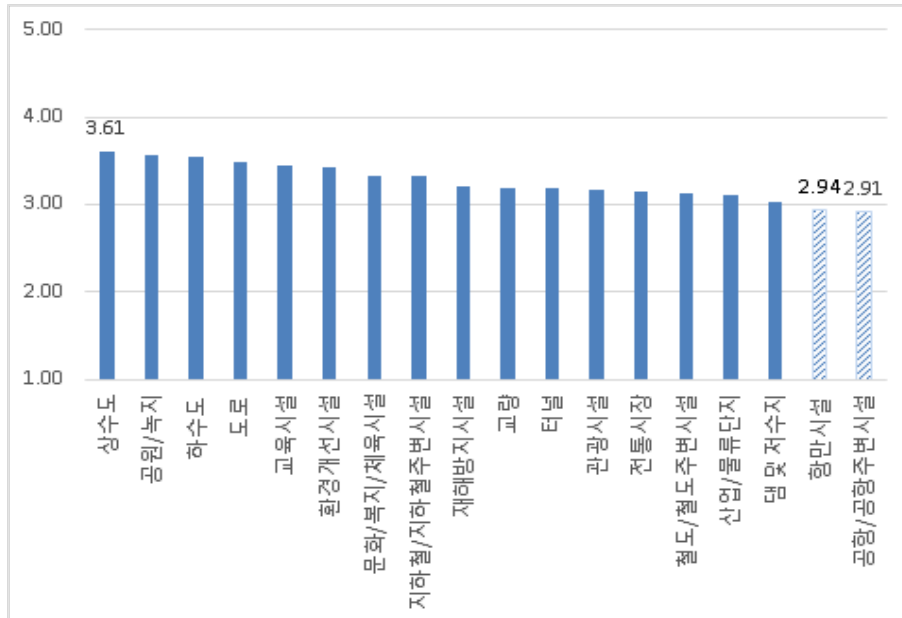


그림 6-9

삶의 질 향상을  
위한 세부  
시설물별 만족도

- 경기도민의 거주지역의 삶의 질(또는 행복수준) 향상과 관련하여 세부 시설물별 안전도 전반적으로 안전하나, 항만시설은 보통 이하
- 대부분의 시설물이 3 이상의 수준을 보였으나, 항만시설은 2.98로 소폭 낮은 수준을 보임.
  - 일부 항만의 노후화에 기인하는 것으로 분석됨(1970년대 1개소, 1980년대 2개소).

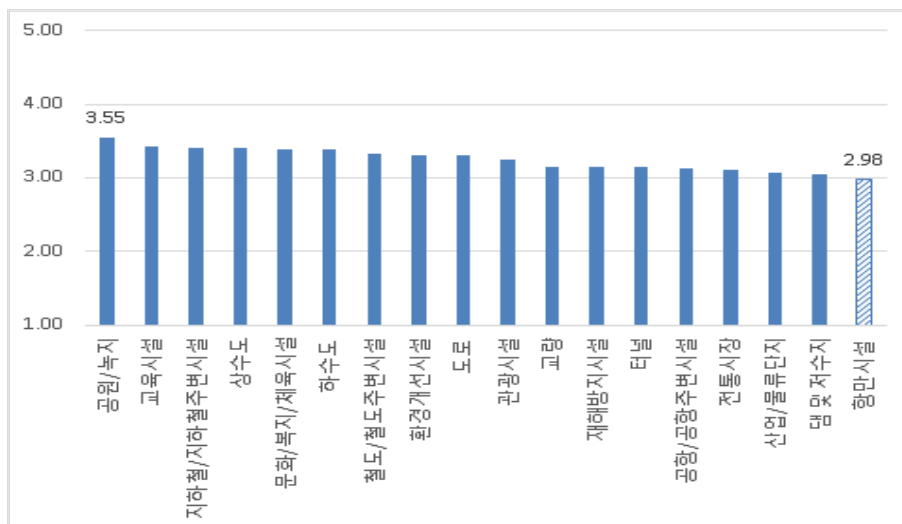


그림 6-10

삶의 질 향상을  
위한 세부  
시설물별 안전  
수준(노후도)

## 1.

경기도민이  
체감하는  
인프라  
만족도와  
투자방향

# 1.

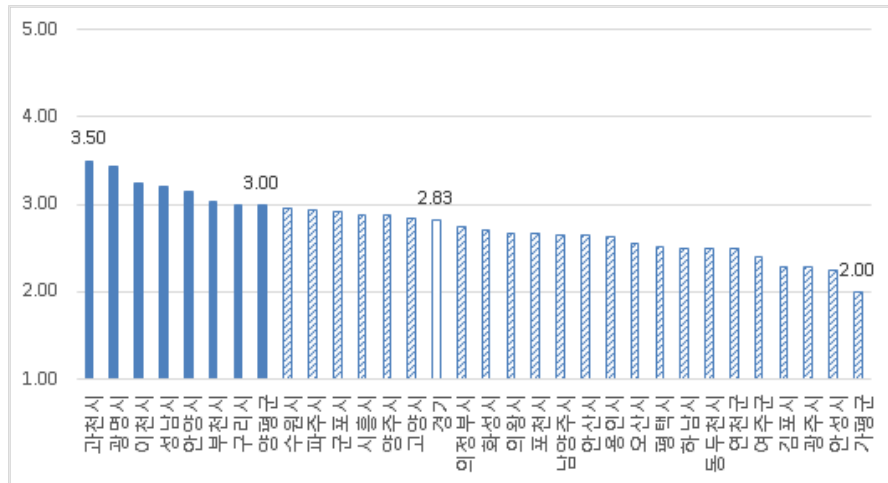
## 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

그림 6-11

경기도 지역  
인프라 시설의  
현행 투자 수준  
평가

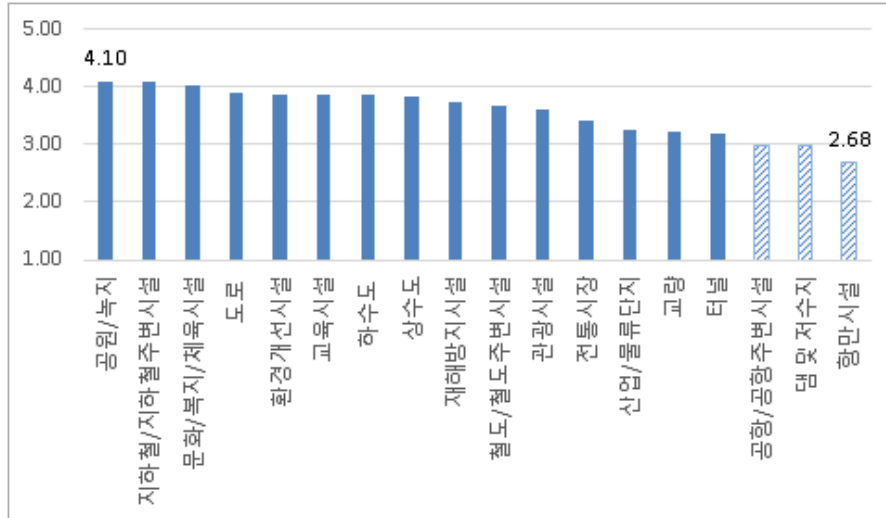
### (3) 경기도 인프라 수요

- 경기도민의 지역 인프라 시설의 현행 투자 수준에 대해 2.83(보통 3.00)으로 나타나 불충분한 것으로 조사됨.
- 대부분의 시군에서 3 이하를 보임.
- 특히, 가평군은 인접 양평군(3.00)에 비해 2.00으로 매우 부족하다고 느끼고 있음.

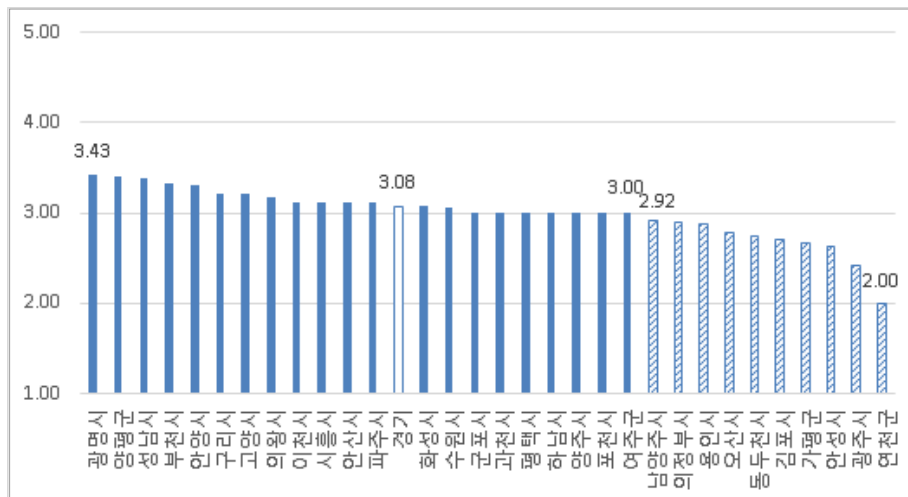


- 시설물별로 살펴보면 경기도민 문화·관광·복지 및 교통시설에 대한 투자 요구 높게 나타남.
- 시설물별 향후 투자 방향에 대해 묻는 질문에 공원/녹지, 문화/복지/체육시설에서 매우 높게 나타남.
- 공원/녹지가 4.10으로 가장 높게 나타났으며, 문화/복지/체육시설 4.01을 보임.
- 또한 지하철/지하철주변시설도 4.08을 보였으며, 도로도 3.91로 높게 나타남.
- 반면, 삶의 질과 관련한 만족도와 안전수준에 대해 낮게 나타난 항만시설 및 댐 및 저수지 등은 3 이하의 수준을 보여 투자 필요성이 크지 않음.





- 경기도의 주요 인프라 시설과 관련된 제반 정책에 대하여 경기도민 보통으로 평가함.
- 인프라 시설과 관련된 제반 정책에 대한 평가는 3.08을 보였으며, 김포시, 연천군, 안성시 등에서 3 이하로 나타남.
  - 대부분의 지역이 보통 수준인 3을 소폭 넘는 수준을 보임.
  - 연천군(2.00), 광주시(2.43), 안성시(2.63) 등 10개 시군은 3이 이하의 수준을 보임.

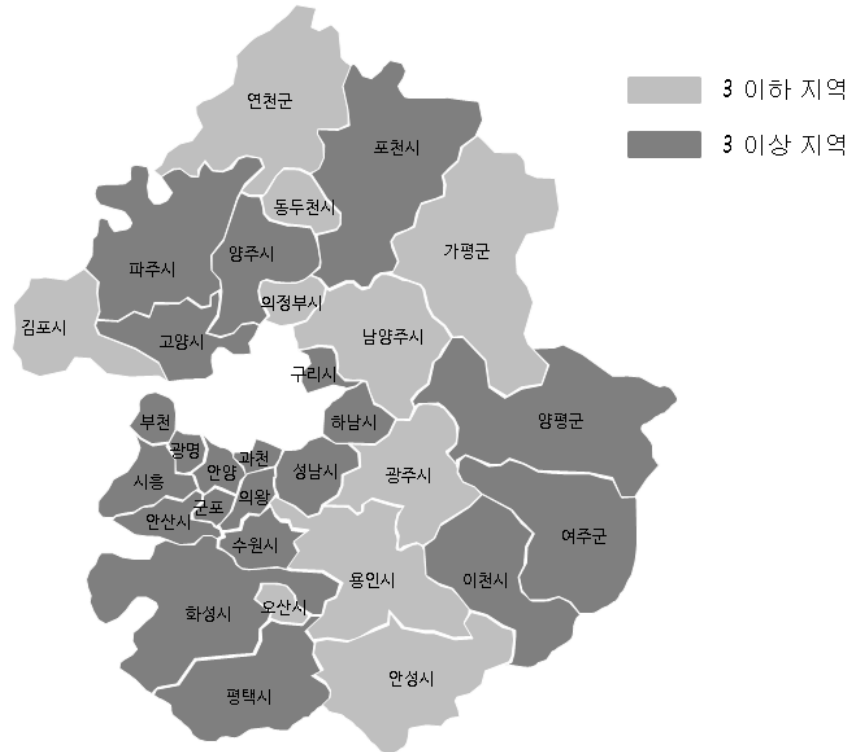


# 1.

## 경기도민이 체감하는 인프라 만족도와 투자방향

그림 6-14

지역별 주요  
인프라 시설 관련  
정책 평가(2)



- 경기도 내의 공공기관 및 국군 이전적지, 미군 반환 공여구역의 활용 방안을 묻는 질문에 ‘공원 및 녹지’, ‘문화시설(도서관 및 공연장)’, ‘주택공급’ 순으로 나타남.
- 공원 및 녹지가 37.2%로 가장 높은 비율을 보였으며, 문화시설(도서관 및 공연장) 29.0%, 주택공급 10.9%, 체육시설(체육관 등) 9.0%, 교육시설(유치원, 초·중·고등학교) 7.7%, 지식산업센터(구 아파트형 공장) 등 산업단지 6.0%, 기타 0.1%로 나타남.

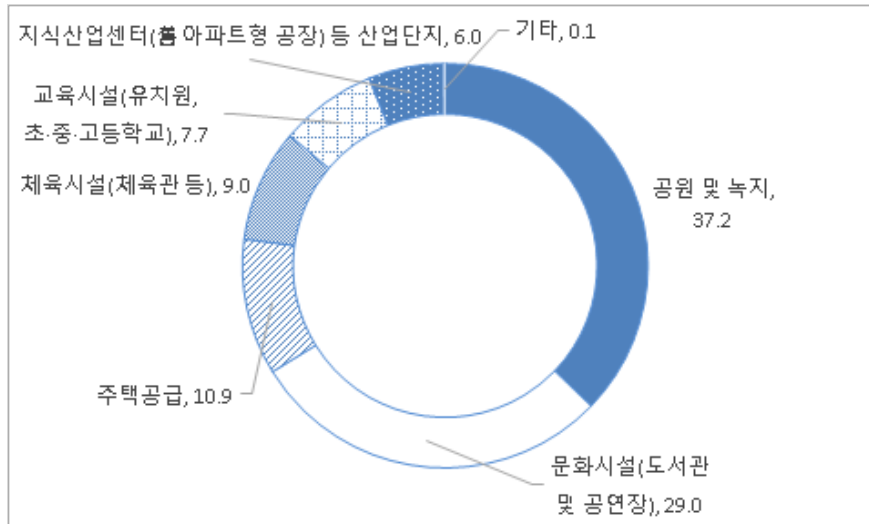


그림 6-15

이전적지  
활용방안(1, 2순위)

- 경기도민의 주요 인프라 시설물을 위한 사업 추진시 우선 고려해야 할 재원 확보 방안으로 ‘전반적인 시설물 관련 재정의 확충’, ‘재정 지출 부문간 조정을 통해 확보’, ‘민간투자의 적극적인 유치’ 순으로 나타나 재정 확충을 통한 인프라 시설물 사업을 추진하기를 희망함.
- 전반적인 시설물 관련 재정의 확충에 28.1%, 재정지출 부문간 조정을 통해 확보 24.9%, 민간투자의 적극적인 유치 20.2%, 국가 재정 지원 비중 확대 19.5%, 시설물 사용료의 현실화를 통해 확보 7.4%로 나타남.

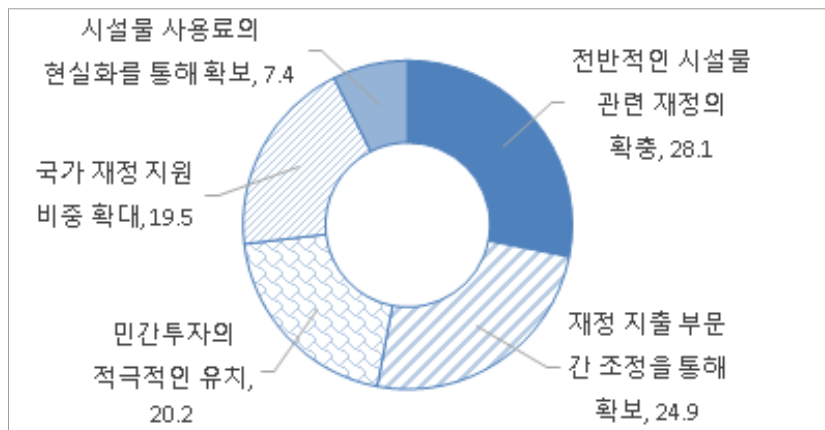


그림 6-16

인프라 시설물을  
위한 사업 추진시  
재원 확보 방안

1.  
경기도민이  
체감하는  
인프라  
만족도와  
투자방향

## (4) 시사점

- 경기도민의 인프라 시설에 대한 전반적인 성능 수준에 대하여 보통 수준으로 느끼고 있음.
- 인프라 시설 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 밀접한 연관성이 있다고 생각하며, 교통시설, 교육시설이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 가장 크게 밀접하다고 느끼고 있음.
- 거주지역의 삶의 질(또는 행복수준) 향상을 위한 시설물에 대한 현재 만족도는 보통수준을 상회하나, 교통·물류시설에 대한 만족도는 낮아
- 또한 거주지역의 삶의 질(또는 행복수준) 향상과 관련하여 경기도민이 느끼는 안전도(노후도)는 전반적으로 보통 수준을 상회하나, 항만시설은 약간 불안함을 느끼고 있음.
- 경기도의 지역 인프라 시설에 대한 현행 투자 수준에 대한 경기도민의 평가는 불만족하고 있으며, 시설물별로는 문화·관광·복지 및 교통시설에 대한 투자 요구 높음.
- 경기도의 주요 인프라 시설과 관련된 제반 정책에 대하여 경기도민들은 보통으로 평가하고 있음.
- 한편, 경기도 내의 공공기관 및 국군 이전적지, 미군 반환 공여구역을 ‘공원 및 녹지’로 활용을 가장 원하고 있음.
- 경기도민 재정 확충을 통하여 인프라 시설물 사업을 추진하기를 희망
- 종합적으로 보면 경기도민은 지역경쟁력을 위해서 인프라 시설의 필요성이 매우 높은 상황에서 만족도와 노후도는 그에 비해 낮은 수준으로 인프라 투자가 필요하다고 인식하고 있음.
  - 특히 도로, 지하철, 문화/복지/체육시설, 교육시설에 대한 필요성이 크게 나타남.

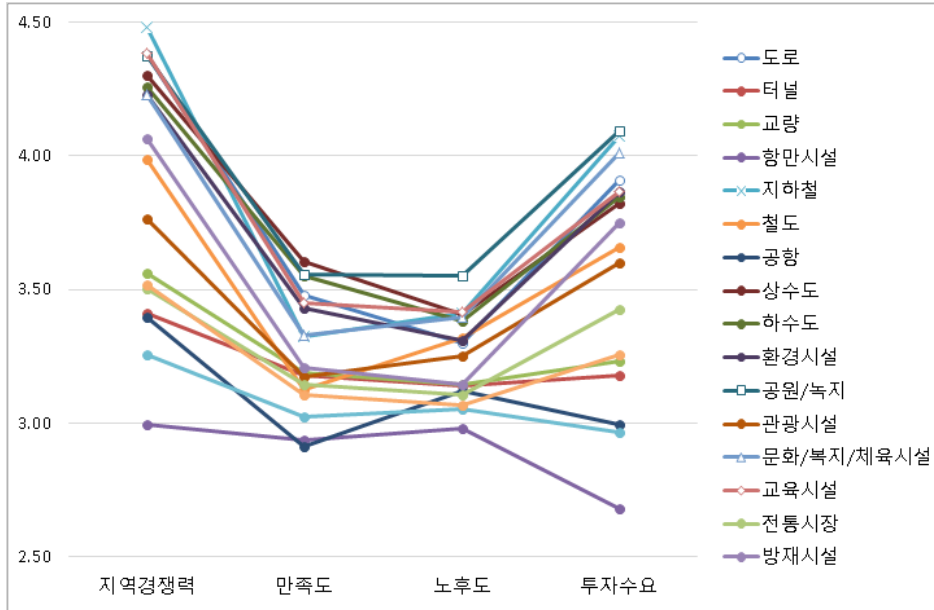


그림 6-17

인프라 시설물별  
중요도/만족도/노  
후도/투자수요  
응답결과

	지역경쟁력		만족도		노후도		투자수요	
1	지하철	4.48	상수도	3.61	공원/녹지	3.55	공원/녹지	4.10
2	교육시설	4.38	공원/녹지	3.56	교육시설	3.42	지하철	4.08
3	도로	4.38	하수도	3.55	지하철	3.41	문화/복지/체육시설	4.01
4	공원/녹지	4.38	도로	3.48	상수도	3.41	도로	3.91
5	상수도	4.30	교육시설	3.45	문화/복지/체육시설	3.39	환경시설	3.86
6	하수도	4.26	환경시설	3.43	하수도	3.38	교육시설	3.86
7	환경시설	4.23	문화/복지/체육시설	3.33	철도	3.32	하수도	3.85
8	문화/복지/체육시설	4.23	지하철	3.32	환경시설	3.31	상수도	3.82
9	철도	3.99	교량	3.19	도로	3.30	철도	3.66
10	관광시설	3.77	터널	3.18	관광시설	3.25	관광시설	3.60
11	교량	3.56	관광시설	3.17	교량	3.15	교량	3.23
12	터널	3.41	철도	3.12	터널	3.14	터널	3.18
13	공항	3.39	항만시설	2.94	공항	3.12	공항	2.99
14	항만시설	2.99	공항	2.91	항만시설	2.98	항만시설	2.68

표 6-2

인프라 시설물별  
중요도/만족도/노  
후도/투자수요  
응답결과

## 1.

경기도민이  
체감하는  
인프라  
만족도와  
투자방향

## 2. 경기도 인프라 투자 기본 방향

- 경기도 속 오지: 접경 도시와 낙후 지역의 인프라 수준 불균형 해소
  - 도로, 상하수도 등의 기초적인 인프라 시설은 경기 북부, 특히 접경지역에서 압도적으로 열악하고, 그 다음으로 경기도 최남단 지역이 비슷하거나 약간 양호한 수준임.
  - 경기 북부의 파주시, 연천군, 동두천시는 최접경 지역으로 인프라 투자 소외 지역에 해당하여 거주자 불만족도가 높고, 공공시설물에 대한 수요가 높음.
  - 경기 남부, 서부의 오산시, 화성시, 이천시는 경기도 내 타 지역과 인프라 수준 격차가 심각함.
  - 그 외 경기도 내부 광명시, 김포시가 예상 밖으로 인프라 수준 낙후 지역임.
- 경기도종합계획 2012-2020에 따르면 경기도의 균형 성장을 도모하기 위해 8광역거점-8전략거점-17지역거점 수립함.
  - 발전축으로 경부축, 서해안축, 경의축, 경원축, 경춘축, 동부내륙축(1, 2축), 북부동서축, 남부동서축, 남부축, 경인비즈니스축 등을 수립
- 또한 경기도 업무계획도 교통인프라 확충을 통해 균형발전을 도모하고자 함.
  - 북부지역에 산업기반을 조성하고 균형발전을 위한 교통인프라를 구축하고자 함.
- 생활형 재해·재난의 뇌관: 노후 도시 인프라 개선
  - 경기도 주요 도시 대부분이 고도(古都)에 해당됨.
    - 특히, 광명시, 구리시, 군포시, 동두천시, 부천시, 성남시, 안양시, 연천군은 도시쇠퇴지역 비중이 70%를 상회함.
  - 비교적 신생 도시에 해당하는 경기도 내 5개 1기 신도시 대부분 1992년부터 입주를 시작, 1996년 입주 완료 및 안정화 단계를 거쳤으며, 이들 지역 모두 준공 후 25년 경과됨.
    - 특히, 광명시, 성남시, 안양시는 노후건축물 비중이 70%를 상회함.

신도시	위치	입주 시기
분당 신도시	성남시	1992년~1993년 입주 시작 1996년~1999년 입주 완료 안정화  오는 2022년 준공 후 30년 도래
일산 신도시	고양시	
중동 신도시	부천시	
평촌 신도시	안양시	
산본 신도시	군포시	

표 6-3

경기도 5대  
신도시 입주시기

- 시설물 교체, 개량이 용이하지 않은 상·하수도 및 관거 관련 노후화 심각함.
- 이러한 노후화 심각도는 관련 민원을 통해 살펴볼 수 있으며, 2016년 경기도 상수도 관련 민원 실태를 살펴보면, 요금 및 불친절 등 서비스 측면 민원을 제외하면 누수, 출수불량, 단수가 높은 비중을 차지하고 있음.

단위 : 건, %

상수도 민원 유형	건수	비율
수질	2,931	10.10
출수불량	6,454	22.24
과수압	141	0.49
단수	4,038	13.91
누수	15,460	53.27
계	29,024	100

표 6-4

경기도 상수도  
관련 민원 실태  
(2016)

자료 : 환경부(2016), 상수도 통계.

## ○ 하나의 경기도, 이동권 보장

- 수도권 각 지역 내 자족기능 부족으로 직주 간 통행수요가 증가추세로, 경기↔서울, 경기↔인천, 경기↔경기 간 광역통행 급증으로 인해 교통혼잡으로 소요되는 사회적 비용 및 물류 비용이 과다함.
  - 2000년 기준 경기도 지역 혼잡비용은 3조 6천억원으로 추산됨.
- 경기도는 편도 기준 36.2분(왕복 기준 72.4분)으로 우리나라에서도 전국 평균보다 긴 통근·통학 소요시간을 가져 삶의 질에 부정적 영향을 미침.

## 2.

경기도  
인프라 투자  
기본 방향

## 2.

### 경기도 인프라 투자 기본 방향

표 6-5

#### 수도권 혼잡비용

단위 : 억원

구 분	1991	1995	2000	증가율(%)
서울특별시	13,671	30,545	47,141	14.7
인천광역시	3,330	7,601	13,052	16.4
경기도	-	-	36,838(1)	-
수도권 합계	17,001	38,146	92,608	-
전 국	45,640	115,650	194,480	-

주 : 1999년 산출치를 기준으로 2000년 산출.

자료 1. 경기도지역 혼잡비용 산정에 관한 연구, 경기개발연구원, 2000

2. 2000 전국교통혼잡비용 산출과 추이분석, 교통개발연구원, 2001

- 경기도민 교통시설시설 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 가장 크게 밀접하다고 생각할 뿐만 아니라 투자 요구도 높음.
  - 지역경쟁력 향상과 관련하여 지하철이 4.48(리커트 5점 척도)로 가장 크게 나타남.
  - 또한 시설물 투자에 대해 지하철/지하철주변시설도 4.08을 보였으며, 도로도 3.91로 높게 나타남.
- 경기도종합계획 2012-2020 GTX·대중교통 중심의 인프라 확충을 경기도 발전전략의 하나로 추진

#### ○ 선제적 방재, 안전 확충

- 배수시설 및 유지관리 불량, 하수처리 능력 부족 등으로 인한 경기도의 호우 및 침수 피해로 인한 피해액은 지난 10년(2005-2014년) 동안 6천억원을 육박하고 있음.
  - 경기도 20년 이상의 노후 하수관로 32.3%에 달함(약 8,319km).
  - 하수관로 파손 시 빗물 등이 유입되어 지반침하를 초래
- 2018 경기도 업무계획을 살펴보면 선제적 방재, 안전 확충을 위해 기존 미달 도로망 확포장 및 개량을 통한 잠재 사고 저감, 먹는 물 복지 안전 확보, 상습 침수 지역에 대한 대비를 제시
  - 특히, 먹는 물 수질 확보 문제는 과거와 달리 오염원이 다양해짐에 따라 발생하는 기존 정수시설 능력 한계를 대비하여 선제적으로 대비한다는 측면에서 큰 의미를 가짐.



- 경기도 50년 이상 된 노후 정수 및 취수시설 3개소가 있으며, 30~50년 된 곳도 18개 달하고 있음.

#### ○ NEXT 경기도를 위한 일자리 창출을 통한 경제 발전

- 경기도민 인프라 시설 수준이 지역경쟁력과 밀접하다고 생각하고 있음.
  - 귀하가 거주하는 지역의 인프라 시설의 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 질문에 리커트 척도 결과 3.72를 보여 밀접하다고 생각하고 있음.
- 2018년 경기도 업무계획에서는 4차 산업 관련 시설 및 지원 인프라를 집약적으로 투자하여 클러스터링화, 발생하는 시너지를 확산하는 전략을 통해 일자리 창출, 경제발전을 꾀하고 있음.
- 더불어, 기존 노후화 산단의 경우 기존 인프라가 근래의 산업 활동을 뒷받침하기에 한계를 가지므로, 이를 고도화하여 근래 및 미래 대비 필요성 존재
  - 여기에서 산업단지 관망 확충을 통한 산업용수 지원 등 인프라 관련 이슈가 산재해 있음.
  - 기반시설 부족, 주변지역 개발로 인한 용도상충 등 산단 노후화로 사업장 주변 담 붕괴, 철조망 부식으로 인한 주변 보행자의 위협 등이 있음.

#### ○ 친환경 발전기반 조성

- 경기도종합계획 2012-2020 8대 기본과제 중 하나로 저탄소 녹색환경 기반 구축을 설정함.
  - 이에 대한 계획 과제로 저탄소 녹색도시 구현, 사람과 생태계가 하나 되는 물 관리, DMZ 평화생태벨트 구축, 지속가능한 녹지인프라 창출, 건강한 생활환경 조성을 명시함.
- 본 연구에서 실시한 설문조사에서 경기도민들 공원/녹지에 대한 투자 요구가 가장 높게 나타남.
  - 이와 더불어 공공기관 및 국군 이전적지, 미군 반환 공여구역의 활용 방안으로 공원 및 녹지를 가장 많이 선택함.

## 2. 경기도 인프라 투자 기본 방향



## 제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴

### 1. 경기도 현안 극복을 위한 인프라 투자 방향

- 경기도 실태 진단 및 경기도 인프라 투자 정책을 검토한 결과, 인프라 투자 관련 주요 현안 과제는 다음과 같음.
  - 하나의 경기도, 이동권의 보장
  - 친환경 발전기반 확대
  - NEXT 경기도, 일자리 창출을 통한 경제발전
  - 생활 재해·재난의 뇌관, 노후 도시 인프라 개선
  - 경기도 속의 오지 : 접경도시와 쇠락지역의 인프라 수준 불균형 해소
  - 선제적 방재·안전 확충
- 주요 현안 과제 달성을 위한 인프라 투자 방향을 다음과 같이 정리할 수 있음.

주요 현안	인프라 투자 방향
하나의 경기도, 이동성의 확보	철도망 연계성 강화
	대중교통망 확충
	경기도 내 광역교통망 공급 지연사업 추진
	경기 동부 교통망 확충
친환경 발전기반 확대	환경 친화적 도시환경 조성
	다양한 문화·레저 인프라 저변 확대
	자족형 도시개발 (테크노밸리, 첨단산단)
NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전	국가산업단지 노후화 해결
	공공기관 이전부지 개발과 도시재생 연계
	친환경 녹색 미래사업 육성
	노후 상수도관 개량
생활 재해·재난 뇌관 해결	상·하수관로 정비
	하수처리장 재건축 (뉴빌딩 사업)
	수도권 외곽지역 교통망 확보
경기도 속의 오지 개선	접경지역 발전을 위한 이전 지역연계 발전
	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자·육성
	용수공급시설 확충
	정수시설고도화(오염원 다양화에 따른 수질 개선)
선제적 방재·안전 확충	기준 미달 도로망 확포장 및 개량

표 7-1

경기도 인프라  
주요 현안 및  
투자 방향

#### 1.

경기도 현안  
극복을 위한  
인프라 투자  
방향

## 2. 핵심 사업 선정

### (1) 핵심 사업 선정 방법

#### 1) 중요도 평가

- 5개 항목에 대해 5점 만점으로 아래와 같이 항목에 대해 평가함.
- 평가는 사업 내용을 숙지하고 있는 참여 연구진이 1차적으로 평가 후 경기도 관련 부문 전문가들의 자문을 거침.

표 7-2

핵심 사업 선정  
평가 기준

평가 항목	내용
극복 과제 기여도	• 경기도 도정 업무계획 및 본 연구에서 설정한 현안 및 과제 극복 기여도
지역 발전 시급성	• 해당 지역의 부문 수준, 지역 발전 기여도에 따른 시급성 • 해당 지역 요구 공공 시설물(경기도 사회조사 참조)
투자효과 광범위성	• 투자 효과의 확산성 및 인근 지역 파급성
전략 투자 필요 사업	• 국가 및 경기도의 전략 투자를 요하는 정도
사업 수행 원활성	• 국가 상위 개발계획 및 경기도 지역 개발계획 포함 여부 • 인프라 투자 사업 선호도(중앙정부 및 경기도)

#### 2) 경기도 현안 극복 부합 사업 정리

- 각 사업별 기대효과에 따라 경기도 주요 현안 과제 달성을 위한 인프라 투자 방향에 부합하는 사업을 추출함.
- 예를 들어, 경기도 주요 현안 과제 중 하나인 ‘선제적 방재, 안전 확충’ 과제의 하위에는 인프라 투자 방향으로 정수시설고도화, 상습 침수 지역 저수조 구비, 기준 미달 도로망 확포장 및 개량 과제가 있으며, 각 사업에서 기대효과 및 목적 기준으로 부합하는 사업을 선별함.

#### 3) 부문별 사업 구분 및 중요도 기준 정렬

- 인프라 투자 방향에 부합하는 기대효과 및 목적 사업을 부문별로 재분류
- 인프라 투자 방향과 사업 분류가 일치하지 않는 경우 사업 분류를 따름.

- 예를 들어 기존 미달 도로망 확포장 및 개량 사업의 경우 인프라 투자 방향은 안전 확충에 해당하지만, 개별 사업 안전 시설물이라기보다 교통물류에 해당함.
- 분류된 부문별 중요도 기준으로 정렬하여 20점 이상의 사업을 선별함.

## (2) 핵심 사업 선정 결과

- 6장 2절에 제시한 경기도 주요 현안 과제 달성을 위한 인프라 투자 방향에 부합하는 사업 중 중요도 20점 이상의 부문별 주요 사업을 발굴

(단위 : 건, 조원)

구분	시설유형	사업건수	총 사업비
전체	교통물류	131	100.1
	산업 및 경제 시설	13	24.9
	환경시설	24	1.5
	교육·의료·복지	2	41.1
	문화·관광·체육시설	3	6.0
	도시 및 생활환경	23	22.5
	계	196	196.1 + α
핵심 사업 (선정결과)	교통물류	61	56.5
	산업 및 경제 시설	10	24.9
	환경시설	13	1.4
	교육·의료·복지	1	1.1
	문화·관광·체육시설	2	6.0
	도시 및 생활환경	13	22.4
	계	100	112.3 + β

주1. 사업건수는 시설유형에 따라 사업군과 개별사업이 혼재되어 있음.

주2. 선제적 방재 및 안전 확충을 위한 노후시설 개량사업은 각 시설유형에 들어가 있음.

표 7-3

경기도 검토  
사업과 핵심 사업

## 2.

핵심 사업  
선정

### 3.

## 인프라 투자 방향과 핵심 사업

표 7-4

경기도 인프라  
투자 방향 부합  
핵심 사업

### 3. 인프라 투자 방향과 핵심 사업

- 설정한 인프라 투자 방향에 부합하는 사업군은 다음과 같음.

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
하나의 경기도, 이동성의 확보		철도망 연계성 강화	
		서울↔경기 철도망 연계 확충	<ul style="list-style-type: none"><li>• GTX B,C</li><li>• 신안산선</li><li>• 도봉산~옥정 보선전철</li><li>• 서울 지하철 6호선 연장</li><li>• 별내선, 진접선 연결사업</li><li>• 수서~광주선</li><li>• 과천~서울동남권 동서철도(과천위례선)</li><li>• SRT 의정부 연장</li><li>• 수색~서울~시흥간 수도권 고속 철도</li></ul>
		경기동부 교통망 확충	
		경기동부 고속도로 망연계성 강화	<ul style="list-style-type: none"><li>• 구리-세종 고속도로</li></ul>
		대중교통망 확충	
		경기도 도시 내 이동성 향상	<ul style="list-style-type: none"><li>• 8호선 판교연장</li><li>• 성남1호선(확장 및 개량)</li><li>• 성남2호선(확장 및 개량)</li></ul>
		경기 광역권 이동성 향상	<ul style="list-style-type: none"><li>• 대곡~소사선</li><li>• 월곶~판교선</li><li>• 인천~김포~고양간 광역철도망 구축</li><li>• 하남~양평 고속도로</li></ul>
		경기도 내 광역교통망 공급 지연사업 추진	
		광역철도망 공급확충 지연 해소	<ul style="list-style-type: none"><li>• GTX B,C</li><li>• 수원발 KTX 직결사업</li><li>• 인천발 KTX 직결사업</li><li>• 경원선 2복선화</li><li>• 중앙선 2복선화</li><li>• 중앙선 복선전철</li></ul>
		민간자본 투입 활성화	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• 천안평택간 민자고속도로</li></ul>		
친환경 발전기반 확대	환경친화적 도시환경 조성		
	경기도 내 친환경 시설 증진		

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전	다양한 문화·레저 인프라 저변 확대		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생태마을 조성</li> <li>• 경기도형 저탄소 녹색마을 조성</li> <li>• 도립 광역도시공원 조성</li> <li>• 도시농업공원 조성</li> <li>• 그린 비즈니스 센터 설치</li> <li>• 광역 업 사이클 플라자 구축</li> </ul>
		친환경 에너지 생산 인프라 조성	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경기만 수상태양광벨트 조성</li> </ul>
		지역 특성화 관광/산업자원 개발	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 특성화 관광/산업자원 개발</li> </ul>
		도립공원 활성화	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수리산 도립공원 활성화</li> </ul>
		녹지 관광 시설 정비 및 개선화	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 휴양림, 수목원, 공원의 정비</li> </ul>
국가산업단지 노후화 해결	자족형 도시개발(테크노밸리, 첨단산단)	클러스터 조성을 통한 시너지 효과 확산	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경기도 친환경/미래/소프트웨어 산업 클러스터 조성 및 활성화</li> <li>• 고덕 국제화계획지구</li> </ul>
		국가산업단지 노후화 해결	
		노후단지 녹색성장	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노후산업단지 녹색산업단지로 리모델링</li> <li>• 경기도 생태산업단지 조성</li> </ul>
		공공기관 이전부지 개발과 도시재생 연계	
		경기도 공공기관 이전부지 개발 및 산업/물류단지 조성사업	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경기도 공공기관 이전부지 개발 및 산업/물류단지 조성사업</li> </ul>
		녹색성장 추진 활성화	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 그린에너지 및 친환경 및 그린카 R&amp;D 단지 조성</li> <li>• 스마트그리드 연구단지 및 시범도시 조성</li> <li>• 산림 바이오메스 클러스터 조성</li> </ul>
친환경 녹색미래산업 육성 활성화	친환경 녹색미래산업 육성 활성화	친환경 산업 미래산업 육성, 활성화	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 황해경제자유구역</li> <li>• 노후 산업단지 개량 및 산업단지 조성</li> <li>• 테크노밸리 조성</li> </ul>
		에너지·자원 순환 산업 육성	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경기도 자원순환 산업단지 조성</li> </ul>

### 3. 인프라 투자 방향과 핵심 사업

### 3.

## 인프라 투자 방향과 핵심 사업

주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
생활 재해·재난 뇌관 해결	노후 상수도관 개량	노후주택 상수도관 정비	• 노후주택 녹슨 상수도관 정비
		상하수관로 정비	상하수도 정비 및 개선 • 하수관로 정비사업
		하수처리장 재건축 (뉴빌딩 사업)	공공하수처리시설 확충 • 공공하수처리시설 확충계획 • 하수처리시설 확충계획
	하수처리장 재건축 (뉴빌딩 사업)	공공하수처리시설 신기술 도입	• 공공하수처리시설 방류수 재이용
		하수찌꺼기 처리 효율 개선 기대	• 공공하수처리시설 찌꺼기처리 및 에너지 자립화
	수도권 외곽 지역의 교통망 확보	접경 지역 및 경기 북부 지역 내 이동성 제고	• 제2경춘국도
		접경지역 발전을 위한 지역 연계	군 이전부지의 활용 연계 • 미군 반환공여구역 활용계획
		DMZ 생태환경 연계 개발	• DMZ 민족평화생태공원 조성 • 야생동물리조트 조성
	남북, 다문화 교류 활성화	남북 분단 간접 체험을 통한 관광 산업 활성화	• 지평리 전투 호국평화공원 조성 • 남북철도 연결복원
		지역 발전을 위한 전략 SOC 투자·육성	• 3하구 벨트, 남북경제협력 지구 및 다문화 가정 특구 조성사업
경기도 속의 오지 개선	GTX 교통 거점 중심 개발	체제적인 교육 시스템 균형 배분	• 경기도 국제화 및 통일 교육기관 설립 및 교육시설 설립/보강
		용수공급시설 확충	급수취약지역 내 수도시설 개선



주요 현안	인프라 투자방향	사업군	프로젝트명
선제적 방재·안전 확충			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 급수취약지역 상수도 보급사업</li> <li>• 소규모 수도시설 개량</li> </ul>
		농어촌 지역 내 생활용수 시설 개선	
			• 미보급 농어촌에 생활용수 개발
	정수시설고도화(오염원 다양화에 따른 수질 개선)	고도정수처리시설 상용화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고도정수처리시설 설치사업</li> <li>• 고도정수처리시설 시범사업</li> </ul>
		기준 미달 도로망 확포장 및 개량	
		도로 구조 개선에 따른 안정성 확보	• 군현런도로 및 국지도 지방도 개선사업

### 3.

## 인프라 투자 방향과 핵심 사업

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

## 4. 인프라 투자방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

### (1) 하나의 경기도, 이동성의 확보

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
GTX-B, C <sup>1)</sup>	GTX B,C 구간 신규, GTX B 중앙선 2복선화 사업과 연계, GTX C SRT 의정부 연장 사업과 연계	연장 : 176.8km 사업기간 : 2014~미정 추정사업비 : 238,204억원	삼성~동탄 : 전용구간 용지 매수 및 3.5고구 노반 공사 착수, 2·4 공구 착공
신안산선	신안산선 신규	연장 : 43.6km 사업기간 : 2006~23 추정사업비 : 39,025억원	시설사업기본 계획 재고시
도봉산-옥정 복선전철	도봉산-옥정 복선전철화	연장 : 15.31km 사업기간 : 2016~23 추정사업비 : 6,976억원	기본계획 승인 신청
서울 지하철 6호선 연장	6호선 지하철 구리~남양주 구간 연장 사업	연장 : 3.98km 사업기간 : 2017~25 추정사업비 : 3,776억원	예비타당성조사 착수
별내선, 진접선 연결사업 추진	별내선 별내(BN 6 정거장)~진접선 별내(001 정거장) 연결	연장 : 3.2km 사업기간 ; 미정 추정사업비 : 2,384억원	계획 구상중
수서-광주선	(수서)~광주~에버랜드 복선전철 추진	연장 : 14.4km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 6,732억원	예비타당성 조사 중
과천~서울 동남권 동서철도 (과천위례선)	과천시~서초구~강남구~송파구를 연결하는 동서철도 (과천위례선) 건설	연장 : 15.22km 사업기간 : 2014~25 추정사업비 : 11,587억원	해당 지자체 심의 중
SRT 의정부 연장	SRT 노선 의정부까지의 연장	연장 : 미정 사업기간 : 미정 추정사업비 : 미정	예비타당성 재조사 착수
수색-서울-시흥간 수도권 고속 철도	수색-서울-시흥간 수도권 고속 철도 사업	연장 : 미정 사업기간 : 미정 추정사업비 : 미정	제2차 국가철도망 구축계획에 추가 검토대상 사업으로 포함

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
구리~세종 고속도로	구리~세종 고속도로 신설	연장 : 129km 사업기간 : 2017~22 추정사업비 : 67,000억원	1~9공구 안성-성남 실시설계 용역 및 12월 착공 예정, 10~14공구 성남-구리 실시설계 완료
대곡~소사선	대곡소사선 BTL 민자 사업	연장 : 18.3km 사업기간 : 2016~21 추정사업비 : 15,684억원	실시계획 승인
월곶 -판교선 <sup>3)</sup>	월곶판교선 복선전철	연장 : 38.6km 사업기간 : 2011~22 추정사업비 : 23,178억원	기본계획 착수
인천~김포~ 고양간 광역철도망 구축	수도권 서북부 철도망 구축 및 대규모 신도시 대상 대중교통 체 계 구축	연장 : 17.15km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 11,915억원	계획 구상중
하남~양평 고속도로	하남양평간 고속도로 신설	연장 : 29km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 미정	정부 5개년 계획(2016-20 20)에 최종 포함
수원발 KTX 직결사업	수원에서 출발하는 KTX 직결사 업	연장 : 4.4km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 2,554억원	타당성 조사 및 기본 계획
인천발 KTX 직결사업	인천에서 출발하는 KTX 직결사 업	연장 : 3.5km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 3,509억원	국비 확보
경원선 2복선화	경원선 2복선화	연장 : 미정 사업기간 : 미정 추정사업비 : 미정	예비타당성 조사 조기 추진 지속 협의
중앙선 2복선화	중앙선 2복선화	연장 : 17.3km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 13,280억원	예비타당성 조사 조기 추진 지속 협의
중앙선 복선전철	중앙선 덕소~원주 구간 복선전 철화	연장 : 미정 사업기간 : 미정 추정사업비 : 미정	
천안~평택 고속도로 <sup>4)</sup>	천안평택간 민자고속도로	연장 : 34km 사업기간 : 2016~미정 추정사업비 : 10,000억원	16년 7월 적격성조사 의뢰

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 1) GTX B, C

##### ① 사업 개요

구 분	내 용
규모	94.5km
사업비	8조 9,055억원
추진 현황	단계별 추진 계획으로 A노선 일부 추진 중
사업 기간	A노선 삼성~동탄: 2014~21년 A노선 운정(파주)~삼성: 2015~23년 B, C노선 : 미정
기대 효과	광역교통망 확충, 경기도 내 이동성 확보, 대중교통망 확충

##### 사업 노선



##### ② 사업 추진 현황

##### ○ GTX B(송도~청량리)

- 규모 : 48.7km
- 사업비 : 5조 8,319억원
- 중앙선2 복선화(청량리~망우)사업과 연계 고려중
- 청량리~마석 구간 연장 고려
- 예비타당성조사 진행 중(2016.12)


##### ○ GTX C(의정부~금정)

- 규모 45.8km
- 사업비 : 3조 736억원
- 양주신도시~의정부, 금정~수원 구간 연장 고려 중 : 예비타당성조사 결과 사업 경제적 타당성 미흡

- SRT 의정부 연장 시 SRT와 연계 고려 중
- 양주~의정부, 금정~수원 구간 기존 경원선, 경부선 철로 활용 계획
- 타당성재조사 착수(2016.2)

## 2) 구리~세종 고속도로

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	129km
사업비	6조 7천억원
추진 현황	1단계 안성~성남(1~9 공구) 실시설계 수행 중 및 일부 착공 성남~구리(10~14공구) 실시설계 완료 2단계 안성~세종 구간 민자적격성조사 통과
사업 기간	1단계 2017~22년 2단계 2019~24년
기대 효과	광역교통망 확충, 인접 시군 간 이동성 확보(경기 동부)
사업 노선	

### ② 사업 내용

#### ○ 1단계 구간(구리~안성)

- 구리시 토평동~안성시 금광면 경유(L=71km)
- 용인 이북 지역 설계속도 120km/h, 용인이남 구간 설계속도 140km/h

#### ○ 2단계 구간(안성~세종)

- 안성시 금광면~세종시 장군면(L=58km)
- 민자적격성조사 통과

## 4. 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

### 3) 인천-강릉 동서간선철도 사업(수도권 구간 월곶~판교)

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	243.6km(수도권 구간 38.6km)
사업구간	인천-강릉(수도권 구간 월곶~판교)
사업비	8조 9,933억원(수도권 구간 사업비 2조 3,178억원)
추진 현황	송도~월곶 / 성남~여주 구간 개통 완료 원주~강릉 구간 공사 완료 월곶~판교, 여주~서원주 구간 기본계획 수립 중
사업 기간	1995~24년
기대 효과	인천에서 강릉까지 2시간 내 주파, 지역경제 활성화 강원권 인천국제공항 접근성 제고
사업 노선	

#### ② 사업 추진 현황

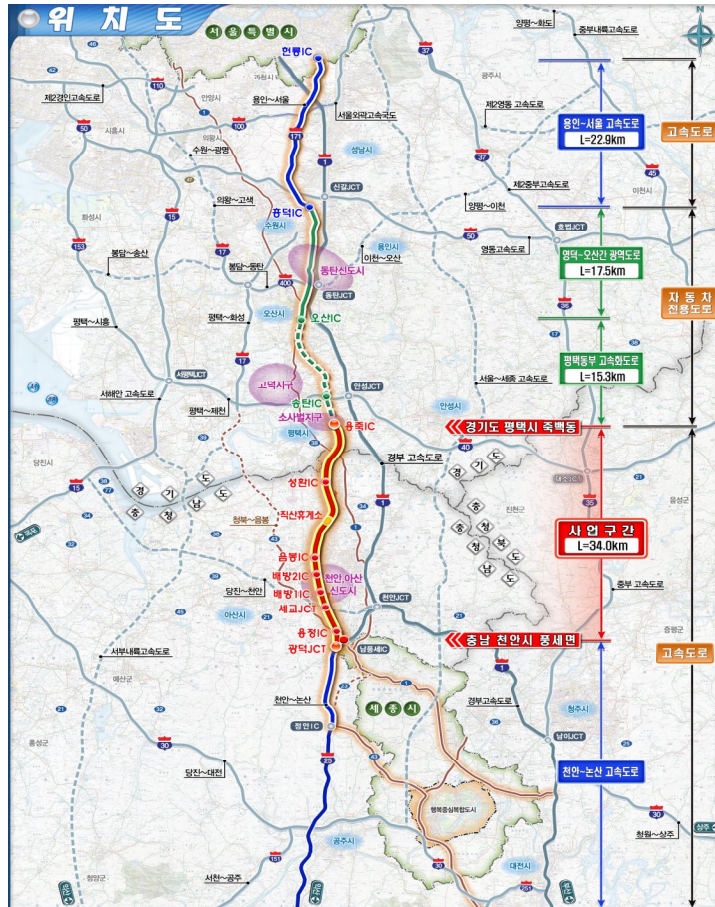
- 2015년 11월 월곶-판교 철도사업 타당성재조사 통과
  - 월곶-판교 구간은 38.6km 연장으로 총 사업비 2조 3,178억원 추정
  - 2019년 착공계획
  - 2024년 개통 목표
- 여주-서원주 구간(20.9km)은 2021년 개통 예정

#### 4) 천안~평택 고속도로

##### ① 사업 개요

구분	내용
규모	34km
사업비	10,000억원
추진 현황	기초 검토 후 미추진 중
사업 기간	미정
기대 효과	경부축 교통량 분산 및 정체 완화

사업 노선



##### ② 사업 내용

- 사업구간 : 충청남도 천안시 풍세면~경기도 평택시 죽백동
- 사업배경 : 광역간선도로망 및 세종시 연결 구축 필요성, 천안, 아산 등 충남 북부지역의 대규모 택지개발 및 개발 사업 추진

4.

인프라 투자  
방향별 핵심  
사업 목록 및  
대표 사례

## 4.

# 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

## (2) 친환경 발전기반 확대

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
생태마을 조성 <sup>1)</sup>	양평 에코폴리스 양수리 조성(생태마을 조성사업)	규모 : 미정 사업기간 : 2017~22 추정사업비 : 113억원	
경기도형 저탄소 녹색마을 조성	경기도형 저탄소 녹색마을(그린플러스 마을) 조성 : 2020년까지 20개소 선정	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 : 미정	
도립 광역도시공원 조성	도립 광역도시공원 조성 : 2020년까지 3개소	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 : 미정	
도시농업공원 조성	도시농업공원 조성 : 2020년까지 10개소	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 : 미정	
그린 비즈니스 센터 설치	그린 비즈니스 센터 설치	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 : 미정	
광역 업 사이클 플라자 구축	폐자원 재활용하는 광역 업 사이클 플라자 건설	면적 : 2,863m <sup>2</sup> 사업기간 : 2017 추정사업비 : 108억원	
경기만 수상태양광벨트 조성	시화호, 화성호, 남양호 수상태양광 벨트 조성을 통해 전력 발전 규모 제고(예상 전력 생산량 : 1,022MW)	면적 : 20,450,000m <sup>2</sup> 사업기간 : 미정 추정사업비 : 33억원	안산시, 화성시, 평택시 일대
3하구 벨트, 남북경제협력 지구 및 다문화 가정 특구 조성사업	지역사회 화합형 글로벌 빌리지 시범 조성. 다문화 가정 특구 지정 및 기초생활시설 지원 한강-임진강-예성강 3하구 벨트 개발 남북평화경제특구 조성 김포, 연천, (강화) 남북교류협력단지 건설	면적 : 162,000,000m <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~20 추정사업비 : 22,268억원	안산시, 시흥시, 김포시, 화성시, 평택시, 파주시, 연천군, 강화군 및 한강, 임진강, 예성강 유역 일원 및 경기도 다문화가정 특구지정 지역 일원
지역 특성화 관광/산업자원 개발	지역 특성화 관광자원 개발(평택호, 유니버시티, 신록사, 대성리, 소요산, 용문산, 동두천 관광특구 <sup>2)</sup> , K-디자인 빌리지, 포천 아	면적 : 2,672,730m <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~20 추정사업비 : 60,216억원	평택시, 화성시, 고양시, 부천시, 파주시, 성남시, 수원시, 용인시,



프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
	<p>트밸리, 광명 가학 폐광선, 안산 단원 김홍도, 표암 강세황 유적지, 회암사지, 대모산성)</p> <p>도자세라믹 클러스터 조성 및 관광 활성화</p> <p>G-BAY ECOMUSEUM 조성</p> <p>세계정원 경기가든 조성</p> <p>경기도 문화산업진흥지구 활성화 (부천시, 고양시, 파주시, 성남시)</p> <p>수원화성 문화지구(화성 복원/성역화와 한옥 보존, 문화거리 조성)<sup>3)</sup></p> <p>보정동 카페 문화거리(오감만족 상상플라자, 백화점, 백남준 미술관 등과 연계)</p> <p>무한창작스튜디오, 스토리텔링연구센터, 경기콘텐츠글로벌센터 건립</p> <p>의정부 행복로 문화거리</p> <p>레저스포츠 인프라 확충(북합레포츠 벨트/체험지구 조성)</p> <p>구리 돌다리 청년 문화지구</p> <p>이포보 주변 관광지구</p> <p>행주산성 진경산수 갤러리 및 탐방로</p> <p>남한산성 숙박거점 조성</p> <p>생명존중 반려동물 테마파크 조성</p> <p>경기북부(양주시, 포천시, 동두천시) 섬유/패션 산업 특구 지정</p> <p>기업관(섬유/패션 비즈니스센터) 건립</p> <p>연천BIX(은통산업단지) 조성</p> <p>웹툰융합센터 건립</p> <p>월문 문화예술(융복합단지) 조성</p>		<p>동두천시, 양평군, 가평군, 포천시, 의정부시, 광명시, 안산시, 구리시, 여주시, 양주시, 연천군 일대</p>
수리산 도립공원 활성화	<p>수리산 도립공원 활성화</p> <p>수리산 둘레길 조성 사업</p> <p>수리산 탐방안내소 설치 사업</p>	<p>규모 : 수리산 탐방안내소 건설 (685㎡), 둘레길 조성</p> <p>사업기간 : 2016~18</p> <p>추정사업비 ; 27억원</p>	군포시 일대
휴양림, 수목원, 공원의 정비 <sup>4)</sup>	<p>이천 설봉공원 밀레니엄파크, 이천 성호호수 관광자원화 사업, 여주시 황학산 수목원 특성화 사업, 가평 연인산 도립공원 활성화 사업</p>	<p>규모 : 미정</p> <p>사업기간 : 2017~25</p> <p>추정사업비 : 2,270억원</p>	이천시, 여주시, 가평군 일대

#### 4. 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

## 1) 생태마을 조성(양평 에코폴리스)

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	미정
사업비	113억원
추진 현황	계획 중
사업 기간	2017~22년
기대 효과	친환경 생태마을 조성을 통한 에코 복지 증진

### ② 사업 내용

- 사업지 위치 : 경기도 양평군 양수리 일대
- 운영주체 : 한강유역환경청
- 에코폴리스 조성하여 수자원을 지역경제 활성화의 동력으로 활용
- 생태문화관광형 모델
- 총 3단계 사업
  - 1단계 : 제로 디스체인지 도시(하수처리장 개량, 빗물유출 제로화, 농경지 비점오염관리)
  - 2단계 : 테마가 있는 관광자원 조성 개발(생태공원, 생태학습장, 자연쉼터)
  - 3단계 : 친환경도시 조성(주택의 높이 제한, 디자인과 기능 재정비)

## 2) 지역 특성화 관광/산업자원 개발(동두천시 보산동 관광특구)

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	경기도 동두천시 소요산, 보산동 일대
사업비	100억원
추진 현황	착공. 추진 중
사업 기간	2017~21년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성

### ② 사업 내용

- 경기 디자인아트빌리지 사업
  - 관광특구의 빈 점포에 가죽/금속/수제화 등 공예공방을 유치하여 청년 일

#### 자리 창출

- K-Rock 빌리지 사업
  - 미군부대 주둔으로 형성된 독특한 문화를 이용하여 K-Rock의 발원지인 동두천의 역사, 문화 콘텐츠 조성 사업

### 3) 지역 특성화 관광/산업자원 개발(수원 화성 문화지구)

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	1.83km <sup>2</sup>
사업비	매년 30억원씩 지원
추진 현황	착공, 추진 중
사업 기간	2012~20년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성

사업지



#### ② 사업 내용

- 동두천-송탄-고양 관광특구에 이은 경기도 내 4번째 관광특구
- 팔달산~장안공원, 장안문, 연무대~팔달문 시장 일대(화성행궁, 수원화성박물관, 팔달문시장, 공방거리, 행궁동 벽화마을 통닭골목 등 포함)

#### 4.


인프라 투자  
방향별 핵심  
사업 목록 및  
대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4) 휴양림, 수목원, 공원의 정비

##### ① 사업 개요

구분	내용
규모	세부사업별 상이
사업비	2,270억원
추진 현황	이천 설봉공원 밀레니엄 파크 : 타당성 조사 진행 중 이천 성호호수 관광자원화 사업 : 구간 부문 공사 진행 중 여주시 황학산 수목원 특성화 사업 : 전문온실 공사 진행 중 가평군 연인산 도립공원 활성화 사업 : 보상 및 공사 진행 중
사업 기간	2017~25년
기대 효과	친환경 경기 제고, 도민 친환경 복지 증진
사업지	

##### ② 사업 내용

###### ○ 이천 설봉공원 밀레니엄파크

○

- 사업면적 : 1,640,000m<sup>2</sup>

- 사업비 : 1,182억원

###### ○ 이천 성호호수 관광자원화 사업

○

- 사업면적 : 504,000m<sup>2</sup>

- 사업비 : 276억원

○ 여주시 황학산 수목원 특성화 사업

- 사업면적 : 272,000m<sup>2</sup>
- 사업비 : 29억원

○ 가평 연인산 도립공원 활성화 사업

- 사업면적 : 집단시설지구 73,000m<sup>2</sup>, 공원시설 89,671m<sup>2</sup>
- 사업비 : 783억원

### (3) NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
경기도 친환경/미래/ 소프트웨어 산업 클러스터 조성 및 활성화	황해경제자유구역(포승지구) 활성화 <sup>1)</sup> 경기 경제자유구역(송산 그린시티, 해 양레저 콤플렉스) 개발 <sup>2)</sup> 판교/광교 테크노밸리(과학기술 R&D 단지 조성) 일산 테크노밸리 광명/시흥 테크노밸리 경기북부 테크노밸리 <sup>3)</sup> 박달 테크노밸리 남양주 그린 스마트밸리 용복합 스마트시티 테스트베드 조성 수원 R&D 사이언스 파크 조성 과천 인더스트리 벤처스퀘어 포천 동물약품(백신) 연구개발(R&D) 센터 조성 동두천 국가산업단지 조성 노후 (반월, 시화) 산업단지 및 성남공 단 구조고도화 사업 상권 활성화 구역 육성 친환경 관광농업벨트(이천-여주-양평), G마크 농산물 학교급식 및 전문생산 단지, 식품산업 클러스터 조성(양평-연 천-포천-가평) 농산어촌 마을정비 사업(소득증대, 재 해방지시설/문화복지시설 확충) 녹색농어촌 체험마을 조성(농어촌 체 험형, 자연 경관형, 전통 문화형, 웰빙 형) 바다농장 및 학교농장(초중등학교) 조 성 남양호 준설(자동차산업 클러스터 조 성 연계)	면적 : 60,141,000m <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~25 추정사업비 ; 241,673억원	화성시, 평택시, 성남시, 과천시, 안양시, 용인시, 수원시, 안산시, 이천시, 여주시, 양평군, 연천군, 포천시, 가평군, 남양주시, 광명시, 시흥시, 동두천시 일대
고덕 국제화 계획지구 <sup>4)</sup>	국제평화도시 조성, 다문화특구 조성, 우정의 도시 만들기 시범사업 추진	면적 : 13.42km <sup>2</sup> 사업기간 : 2008~20 추정사업비 ; 82,000억원	평택시 모곡동, 고덕면 일대

## 4.

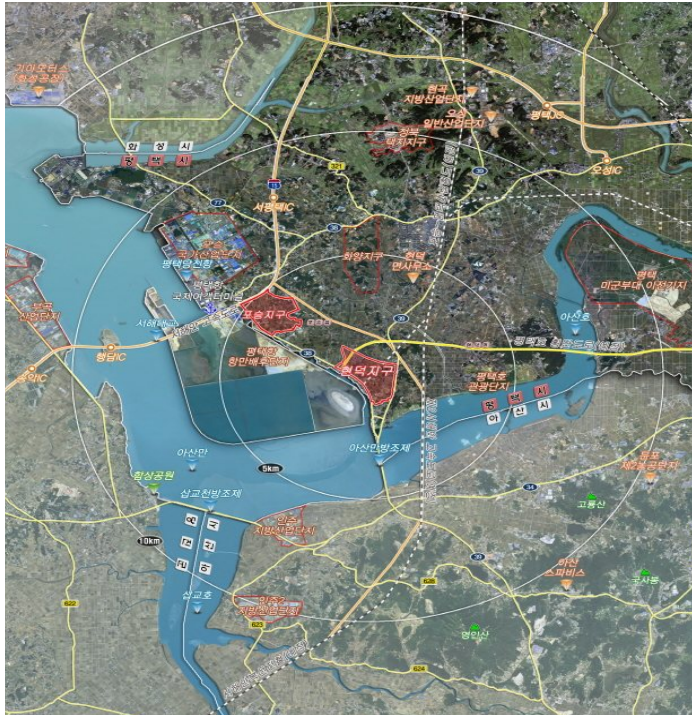
### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4. 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
노후산업단지 녹색 산업단지로 리모델링	노후산업단지 녹색산업단지로 리모델링	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 ; 미정	
경기도 생태산업단지 조성	경기도 생태산업단지 조성 : 3개소	면적 : 2,233,000m <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~21 추정사업비 ; 7,000억원	
경기도 공공기관 이전부지 개발 및 산업/물류단 지 조성사업	모바일 워킹타운 시범지구 조성 (2020년까지 18개소) 경기 희망마을 조성 공공기관 이전부지 52개소 활용계획 시행(주거단지, 의료관광/산업단지, 대학교, 교육시설, 연구시설, 비즈니스시설, 농업테마공원, R&D 산업단지, 복지타운, 종합스포츠크터, 종합관광, 레저타운) <sup>5)</sup> 희망주택 공급(2020년까지 4만호 공급) 양지 복합유통단지(출판물류) 보개 건설기계/자동차 물류단지(자동차물류) 원곡물류단지(냉동물류) 이천패션물류단지(의류물류) 여주물류단지(의류물류) 평택종합물류단지(농산물 물류) 평택청북물류단지(자동차 부품 등 일반물류) 신선물류센터(농산물 물류)	면적 : 35,081,138m <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~20 추정사업비 ; 95,750억원	군포시, 수원시, 화성시, 성남시, 용인시, 과천시, 여주시, 남양주시, 구리시, 의정부시, 고양시, 시흥시, 광명시, 부천시, 김포시, 평택시, 안양시, 의왕시, 안성시, 안산시, 이천시 일대
그린에너지 및 친환경 및 그린카 R&D 단지 조성	그린에너지 및 친환경 및 그린카 R&D 단지 조성	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 ; 미정	화성시 일대
스마트그리드 연구단지 및 시범도시 조성	스마트그리드 연구단지 조성	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 ; 미정	광주시 일대
산림 바이오메스 클러스터 조성	산림 바이오메스 클러스터 조성	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 ; 미정	
경기도 자원순환 산업단지 조성	경기도 자원순환 산업단지 조성	규모 : 미정 사업기간 : 2012~20 추정사업비 ; 미정	
노후 산업단지 정비사업	노후 산업단지 보수 및 증설 기반시설 확충, 주변지역과 연계 정비	경과년도 20년 초과된 노 후 산업단지 42개소	

## 1) 황해경제자유구역

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	4.36km <sup>2</sup>
사업비	1조 5,504억원
추진 현황	평택 BIX지구 : 용지 분양 진행 중 현덕지구 : 토지 보상 및 협의 진행 중
사업 기간	평택 BIX지구 : 2008~20년 현덕지구 : 2008~20년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성
사업지	

### ② 사업 내용

#### ○ 평택 BIX지구

- 사업지 위치 : 경기도 평택시 포승읍 일원
- 사업지 면적 : 2,043,754m<sup>2</sup>
- 사업시행자 : 경기도시공사, 평택도시공사
- 첨단산업 클러스터로 개발 (자동차 부품, 물류, 전자 화학산업 등 유치)

## 4. 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례



#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

- 토지이용계획 : 주택건설용지, 근린생활시설, 상업시설, 산업시설, 공공기반 시설용지

#### ○ 현덕지구

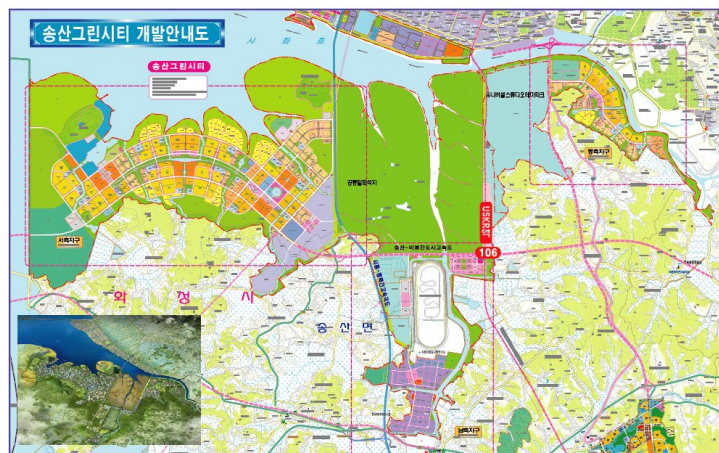
- 사업지 위치 : 경기도 평택시 포승읍 신영리, 현덕면 장수리, 권관리 일원
- 사업지 면적 : 2,316,161m<sup>2</sup>
- 사업시행자 : 대한민국중국성개발(주)
- 쾌적한 글로벌 정주환경 조성 추구(유통, 상업, 주거, 관광 의료시설 등 유치)
- 토지이용계획 : 주택건설용지, 근린생활시설용지, 준주거용지, 유통시설용지, 상업업무시설용지, 관광의료용지, 공공시설용지

### 2) 송산 그린시티

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	55.64km <sup>2</sup>
사업비	9조 4,050억원
추진 현황	1단계 : 착공, 추진 중 2단계 : 부지조성 공사 중 3단계 : 실시설계 중
사업 기간	1단계 : 2012~19년 2단계 : 2017~24년 3단계 : 2013~30년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성

#### 사업지





## ② 사업 내용

### ○ 1단계(동측지구, 생태주거생활권)

- 주거(단독주택, 공동주택)
- 생태마을, 생태공원 (습지생태공원, 조류관찰지, 가족캠핑장)

### ○ 2단계(남측지구, 첨단산업단지)

- 자동차 및 문화 테마파크(경기장, 레이싱스쿨, 자동차 야영장)
- 사이언스 파크(환경, 대안기술센터, 미래형에너지연구센터, 기업연구소)
- 중심상업(백화점, 할인점, 카테고리상가)
- 송산역 복합환승센터

### ○ 3단계(서측지구, 관광, 레저, 주거가 어우러진 생활권)

- 마린리조트(해양수족관, 숙박휴양단지, 보트계류시설)
- 생태체험 파크(자연사 박물관, 공룡 전시장)
- 국제테마파크(유니버설 스튜디오 코리아)
- 에듀타운(대학 및 대학원, 수련센터, 언어마을)
- 골프장, 스포츠레저타운(스포츠컴플렉스)
- 쓰레기소각장, 하수처리장, 집단에너지시설

## 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 3) 경기북부 테크노밸리(양주, 구리/남양주)

##### ① 사업 개요

구분	내용
규모	847,232m <sup>2</sup>
사업비	4,346억원
추진 현황	계획 중(양주시, 구리/남양주시)
사업 기간	양주 테크노밸리 : 2019~25년 구리/남양주 테크노밸리 : 2019~26년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성

##### ② 사업 내용

##### ○ 양주 테크노밸리

- 사업지 위치 : 경기도 양주시 남방동, 마전동 일원
- 사업지 규모 : 555,232m<sup>2</sup>
- 섬유/패션, 전기/전자 분야 산업단지 조성
- 도시개발사업과 산업단지개발사업을 혼용한 복합 개발방식으로 진행
- 조성 시 23,007명의 일자리, 18,759억원의 직접적 경제효과 창출 기대

##### ○ 구리/남양주 테크노밸리

- 사업지 위치 : 경기도 구리시 사노동, 남양주시 퇴계원면
- 사업지 규모 : 292,000m<sup>2</sup>
- IT 산업 유치 예정
- 첨단산업집적지로서 성장 기대
- 조성 시 12,820명의 일자리, 17,717억원의 직접적 경제효과 창출 기대

#### 4) 고덕 국제화계획지구

##### ① 사업 개요

구분	내용
규모	13.42km <sup>2</sup>
사업비	8조 2,000억원
추진 현황	착공, 추진 중 (1단계, 2단계 부지조성공사 착공, 3단계 계획 중)
사업 기간	1단계 : 2008~18년 2단계 : 2008~19년 3단계 : 2008~20년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성
사업지	

##### ② 사업 내용

###### ○ 1단계

- 계획면적 : 4,746,000m<sup>2</sup>
- 계획인구 : 15,589세대
- 개발방향 : 삼성산단 및 서정리역세권 중심으로 개발
  - 역세권 중심의 거점개발 및 특화기능 (레저, 유통) 부여
  - 주요 도시기반시설 활용 및 신설, 군사시설 이전

###### ○ 2단계

- 계획면적 : 4,140,000m<sup>2</sup>
- 계획인구 : 22,712세대
- 개발방향 : 행정타운 중심으로 개발
  - 평택시청 등 행정기관 조기이전으로 지역수요 유인
  - 충분한 녹지공간 확보, 중심지역 상업 및 업무기능 활성화

#### 4.

인프라 투자  
방향별 핵심  
사업 목록 및  
대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### ○ 3단계

- 계획면적 : 4,533,000m<sup>2</sup>
- 계획인구 : 18,396세대
- 개발방향 : 국제교류단지 중심으로 개발
  - 국제교류단지, 에듀타운 등 차별화 된 국제신도시 건설
  - 국제평화도시, 다문화특구 조성
  - 우정의 도시 시범사업 시행
  - R&D 테크노밸리 조성 등 삼성산단과 연계한 산업/연구 지원기능 강화

### 5) 경기도 공공기관 이전부지 활용

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	7.46km <sup>2</sup>
사업비	미정
추진 현황	세부사업별 상이
사업 기간	미정
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성
사업 내용	공공기관 이전부지 52개소 활용계획 시행 (주거단지, 의료관광/산업단지, 대학교, 교육시설, 연구시설, 비즈니스시설, 농업테마공원, R&D 산업단지, 복지타운, 종합스포츠센터, 종합관광, 레저타운)

#### ② 사업 내용

- 공공기관 이전부지 52개소 활용계획 시행(주거단지, 의료관광/산업단지, 대학교, 교육시설, 연구시설, 비즈니스시설, 농업테마공원, R&D 산업단지, 복지타운, 종합스포츠센터, 종합관광, 레저타운)

#### (4) 생활 재해·재난 뇌관 해결

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
하수관로 정비사업 추진계획	하수관로 정비사업	규모 : 58개소, 1279.61km 사업기간 : 2013~20 추정사업비 : 2,320억원	경기도 전역
공공하수처리시설 확충계획 <sup>1)</sup>	공공하수처리시설 확충계획 (황구지천, 양감, 호곡 외 6개소, 진위, 오성, 신가, 평장, 마산1, 사전, 용인, 남사, 봉담, 월산, 봉안, 부발, 이천, 외릉, 금당, 매류, 삼승, 국수, 용문, 양동, 양현, 양평2, 봉수, 신천, 송추, 장흥, 기산, 일이동, 포천2, 영중, 중간말, 송산, 방산, 용미, 어유지리, 두포리, 영장리, 광탄, 수현, 벽제)	규모 : 미정 사업기간 : 2011~20 추정사업비 : 1,164억원	수원시, 화성시, 평택시, 안성시, 용인시, 남양주시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군, 양주시, 포천시, 연천군, 시흥시, 파주시, 김포시, 고양시 일대
하수처리시설 확충 및 개량 <sup>1)</sup>	하수처리율 제고, 처리구역 확대 및 처리장 신/증설	규모 : 하수처리장 81개 시설 사업기간 : 2016~25 추정사업비 : 7,740억원	광주시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군 일대
공공하수처리시설 찌꺼기처리 및 에너지 자립화 <sup>1)</sup>	평택시 : 하수찌꺼기 소화조 개량(2조), 열병합발전설비, 하수 찌꺼기 소화조 신설(2조), ECO 공공하수처리시설 처리량 184톤/일	규모 : 미정 사업기간 : 2013~19 추정사업비 : 218억원	평택시, 고양시, 오산시, 이천시, 구리시, 의정부시 일대
공공하수처리시설 방류수 재이용 <sup>1)</sup>	공공하수처리시설 방류수 재이용(영덕, 심곡천, 파주, 김포, 오산)	규모 : 미정 사업기간 : 2016~19 추정사업비 : 421억원	용인시, 오산시, 부천시, 파주시, 김포시 일대
노후 하수도 시설 정비 및 성능개선 사업	노후 하수관로 정비 지반침하 지역 우선정비 구조적 이상에 대한 종합 정비 통수능 부족관거 증설 최소유속 부족관거 개량 노후 하수처리장 개량 및 증설	20년 이상의 노후 하수관로 약 8,319km 20년 이상의 노후 하수처리장 약 17개소	지반침하 예방 침수피해 저감 하수처리량 제고
노후주택 녹순 상수도관 개량지원	수용가 자체적으로 개량이 어려운 노후주택의 녹순 상수도관 개량 지원	규모 : 58,964 세대 사업기간 : 2015~18 추정사업비 : 234억원	경기도 전역
노후 상수도 시설 정비 및 성능개선 사업	교체 후 내용년수 25년 경과 상수관로 정비 미 교체 노후 상수도관 정비	25년 이상의 노후 상수관로 약 3,827km 빗물이용시설, 정수시설, 취수시설 등 약 81개소	지반침하 예방 식수 안전성 제고를 통한 도민 건강 확보
주민 밀착형 생활도로 정비 사업	생활도로의 정비 불량비탈길 및 노후계단 정비 사업 등 포트홀 발생 도로 정비	불량 비탈길 노후 계단 통학로 소방도로 등	취약계층 생활안전 확보 화재 피해 최소화 주민 도로 통행 안전성 제고 등

#### 4. 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
터널 성능보강 사업	노후화에 따른 침하, 붕괴 등의 우려가 있는 터널 정비	30년 이상 노후 터널 9개소	터널 침하, 붕괴 등의 재해 예방
교량 성능보강사 업	노후화에 따른 단차발생, 붕괴 등의 우려가 있는 교량 정비 노후 교량의 내진보강	준공 20년 이상 노후 교량 2,120개소 내진성능보강 필요 교량	교량의 안전성 제고
노후 및 혼잡 철도/지하철 역사 성능개선 사업	노후 역사 개량 및 증설 승강장 및 내부 계단 폭원 확충 역사 내 소방시설 확충 에너지 효율성 제고	20년 이상의 노후 철도/지 하철 역사 6개소	
철도/지하철 내진보강/노 후개선사업	노후시설 개량사업 내진보강 사업	경기도 내 철도/지하철 중 20년 이상된 노선들 경기도 내 철도/지하철 중 내진성능 미확보 된 노선들	대중교통 시설의 재난 대비 노후화로 인한 철도사고 예방
도로 종합 성능개선 사업	저등급 SPI 구간 종합 정비 평탄성 불량 다발 구간 정비 등	SPI 6 이하 도로	주행안전율 제고
안전+건강 그린스쿨 사업	노후 학교시설 보수 및 신축 구조물 보수 및 내진성능 보강 친환경 실내외 환경 개선	40년 이상 학교시설 647동 내진설계 미반영된 학교 건 물 약 5406동	안전하고 쾌적한 교육 환경 조성 에너지 효율성 제고
노인복지시 설 개선사업	노인복지시설 : 경로당, 노인여 가복지시설, 노인의료복지시설, 노인주거복지시설, 재가노인복 지시설, 치매센터 노인친화 복지시설 개량 및 확 충	경로당 30년 이상 경과된 시설물 59개	노인복지인프라 확충을 통한 도민 복지 제고
주거환경 (공동주택) 개선사업	구조적 결함 발생 아파트단지 보수 활성단층 관통지역 내 내진설계 보강 필요 아파트단지 내진보강	31년 이상 경과된 노후 아 파트단지 1268단지 내진설계 보강필요 아파트 단지 약 3007단지	지진 발생 시 건물 붕괴로 인한 피해 최소화
도시공원 개선사업	안전 위해 가능성 있는 도시공 원에 대하여 정비 실시 도시 미관 훼손 공원에 대한 정 비 실시	20년 이상 노후 공원 1071 곳	도민 친환경 주거환경 개선 도시 미관 및 생활환경 개선
전통시장 개선 및 종합 방재사업	전통시장 기피 경향 해소 및 도 민 이용률 향상 시장별 맞춤형 종합방재사업 내화성능 향상, 소방차 진입곤 란 지역 해소	20년 이상 경과된 노후 전 통시장 90개소	구도심 상권 활성화 기대 다중이용시설 안전성 제고

## 1) 하수처리시설 재건축 사업(뉴빌딩 사업)

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	58개소 1279.61km, 하수처리장 81개 시설 (일부 사업 미정)
사업비	1조 1,862.6억원
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	하수관로 정비사업 추진계획 : 2013~2020 공공하수처리시설 확충계획 : 2011~2020 공공하수처리시설 찌꺼기처리 및 에너지 자립화 : 2013~2019 하수처리시설 확충 및 개량 : 2016~2025 공공하수처리시설 방류수 재이용 : 2016~2019
기대 효과	상하수도 관련 시설 확충, 하수관로 정비, 공공하수처리시설 확충

### ② 사업 내용

#### ○ 하수관로 정비사업 추진계획

- 사업규모 : 58개소 1279.61km
- 사업비 : 2,319.7억원
- 대상지역 : 경기도 시군 일원
- 하수관로 정비사업

#### ○ 공공하수처리시설 확충계획

- 사업규모 : 미정
- 사업비 : 1,163.6억원
- 대상지역 : 경기도 수원시, 화성시, 평택시, 안성시, 용인시, 남양주시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군, 양주시, 포천시, 연천군, 시흥시, 파주시, 김포시, 고양시
- 공공하수처리시설 확충계획 (황구지천, 양감, 호곡 외 6개소, 진위, 오성, 신가, 평장, 마산1, 사전, 용인, 남사, 봉담, 월산, 봉안, 부발, 이천, 외룡, 금당, 매류,삼승, 국수, 용문, 양동, 양현, 양평2, 봉수, 신천, 송추, 장흥, 기산, 일이동, 포천2, 영중, 중간말, 송산, 방산, 용미, 어유지리, 두포리, 영장리, 광탄, 수현, 벽제)

## 4.

## 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### ○ 공공하수처리시설 찌꺼기처리 및 에너지 자립화

- 사업규모 : 미정
- 사업비 : 217.9억원
- 대상지역 : 경기도 평택시, 고양시, 오산시, 이천시, 구리시, 의정부시
  - 평택시 : 하수찌꺼기 소화조 개량(2조), 열병합발전설비, 하수찌꺼기 소화조 신설(2조), ECO 공공하수처리시설 처리량 184톤/일
  - 고양시 : 원능 공공하수처리시설 하수찌꺼기 처리량 240톤/일
  - 오산시 : 세마 공공하수처리시설 하수찌꺼기 처리량 120톤/일
  - 이천시 : 공공하수처리시설 하수찌꺼기 소화조 신설
  - 구리시 : 공공하수처리시설 하수찌꺼기 소화조 효율개선, 소화가스 에너지화
  - 의정부시 : 공공하수처리시설 찌꺼기탈수시설 확충

#### ○ 하수처리시설 확충 및 개량

- 사업규모 : 하수처리장 81개 시설
- 사업비 : 7,740억원
- 대상지역 : 경기도 광주시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군
- 하수처리율 제고, 처리구역 확대 및 처리장 신/증설

#### ○ 공공하수처리시설 방류수 재이용

- 사업규모 : 미정
- 사업비 : 421.4억원
- 대상지역 : 경기도 용인시, 오산시, 부천시, 파주시, 김포시
- 공공하수처리시설 방류수 재이용 (영덕, 심곡천, 파주, 김포, 오산)

### 2) 노후주택 녹슨 상수도관 개량 지원

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	58,964세대 (노후 상수도 교체)
사업비	234억원
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	노후주택 녹슨 상수도관 개량 지원 : 2015~18년
기대 효과	노후 상수도관 개량

자료 : 경기도 2017



## ② 사업 내용

- 사업규모 : 58,964세대
- 사업비 : 234.1억원
- 대상지역 : 경기도 시군 일원
- 수용가 자체적으로 개량이 어려운 노후주택의 녹슨 상수도관 개량 지원

## 3) 학교시설 복합화 및 대수선 사업

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	미정
사업비	미정
추진 현황	계획 중
사업 기간	2012~20년
기대 효과	노후 학교시설 개선 및 학교시설 선진화 기대

## ② 사업 내용

### ○ 학교시설 복합화사업

- 학교부지 내 신/증축 시 지역주민을 위한 문화, 체육, 복지시설을 복합적/입체적으로 설치

### ○ 학교시설 대수선 지원

- 교육시설의 품질 향상을 위한 학교시설 대수선 지원
- 정부의 녹색성장사업 과제 및 내진보강사업 추진 계획과 연계 추진

## 4.

## 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

## 4.

# 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

## (5) 경기도 속의 오지 개선

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
수도권 제2순환 고속도로	수도권 외곽 지역(김포-파주-포천-화도-양평-이천-오산, 봉담-송산, 안산-인천)을 연결하는 고속도로	연장 : 217.26km 사업기간 : 2007~미정 추정사업비 : 97,610억원	실시설계 착수
제2경춘국도	국도 46호선 신규 공사	연장 : 40km 사업기간 : 미정 추정사업비 : 8,000억원	기본계획수립용역 착수
급수 취약지역 상수도 보급 사업 <sup>1)</sup>	미급수지역 및 낙후지역 상수도(급수) 시설 확충	규모 : 가압장 7개소, 관로 22.7km 사업기간 : 2017 추정사업비 : 50억원	용인시, 광주시, 안성시, 이천시, 하남시, 여주시, 양평군, 가평군, 포천시, 연천군 일대
소규모 수도시설 개량 <sup>1)</sup>	수질기준 초과 및 노후된 소규모 수도시설 개량	규모 : 웅스 1개소, 정수장 교체 17개소, 관로 3.1km 사업기간 : 2017 추정사업비 : 9억원	광주시, 안성시, 평택시, 양평군, 여주시, 양주시 일대
농어촌 생활용수 개발 사업 <sup>1)</sup>	상수도 미보급 농어촌(면지역)에 생활용수 개발	규모 : 배수장 3개소, 가압장 1개소, 정수장 2개소, 관로 13.5km 사업기간 : 2017 추정사업비 : 57억원	
미군 반환공여구역 개발 <sup>2)</sup>	쿠니 에어라인저 반환공여구역(평화구역 및 레저용지) 캠프 콜번(대학교) 성남골프코스(골프시설존치) 캠프 케이시(외국인전용국가산단, 국내대학 및 외국대학, 연구단지, 평화기념공원) 캠프 호비(골프장, 세계문화타운, 승마공원) 캠프 캐슬(산업단지 및 배후 주거시설) 캠프 모빌(유통상업시설 및 공원) 짐볼스 훈련장(골프장 및 기타 체육시설 조성) 캠프 레드클라우드(대학교 및 연구단지) 캠프 에세이온(경기도 제 2 교육청 및 레포츠 공원) 캠프 카일(경기 북부 광역행정타운) 캠프 라과디아(도로, 체육공원) 캠프 홀잉워터(공원) 캠프 스탠리(4년제 대학) 캠프 잭슨(예술공원) 건트레이닝 에리어(지방산업단지, 생태공원, 바이오가스 플랜트,	면적 : 152,219,000m <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~2025 추정사업비 : 2,560억원	일부 사업지 미반환 및 지속공여 상태

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
	축산타운 및 첨단 R&D 단지) 불스아이#1(남북 경제협력지) 캠프 게리오웬(주거시설 및 수변공원) 캠프 자이언트(대학교) 캠프 스탠튼(대학교 및 연구시설) 캠프 에드워드(대학교 및 연구시설) 캠프 하우스(문화공원) 캠프 그리브스(남북 및 국제교류단지) 캠프 님블(수변녹지 및 복합용지) 캠프 시어즈(경기 북부 광역행정타운)		
DMZ 민족평화 생태공원 조성 <sup>3)</sup>	DMZ 민족평화생태공원 조성 평화생태협력연구센터, 제한경협력사무소 설치 운영	면적 : 130km <sup>2</sup> 사업기간 : 2012~2020 추정사업비 : 5억원	파주시 일대
야생동물 리조트 조성	야생동물리조트 조성 (야생동물치료사, 보호 휴양소, 전시관 등)	면적 : 미정 사업기간 : 2012~2020 추정사업비 : 미정	연천군 일대
지평리 전투 호국평화공원 조성	UN 추모광장, 기념관, 위령탑, 탐방로, 게스트하우스 등이 포함된 안보공원 조성	면적 : 미정 사업기간 : 미정 추정사업비 : 500억원	양평군 일대
남북철도 연결복원 <sup>4)</sup>	미정	연장 : 미정 사업기간 : 미정 추정사업비 : 미정	
대곡역세권 개발사업	GTX 개통으로 인한 교통요충지로 대곡역세권 개발이 필요 복합환승센터, 지식산업기능, 주거기능, 상업/업무기능, 물류/의료기능	면적 : 1,790,000m <sup>2</sup> 사업기간 : 2017~2023 추정사업비 : 18,300억원	고양시 일대
경기도 국제화 및 통일 교육기관 설립 및 교육시설 설립/보강	Univ-R&D거점 드림캠퍼스 조성 시범사업 추진 East Asia Hub of Education 조성 사업(국제학교 및 외국인 기숙사 설립) 공공도서관 지속적 확충(2020년까지 381개소로 확대) 고교 기숙사 건립 지원(2020년까지 50개소 건립 지원) 학교시설복합화사업 추진(문화, 체육, 복지시설 설치) 학교시설 대수선 지원(정부 녹색성장사업 과제 연계 및 내진보강사업 추진) 통일 대학원 설립(도립 대학원 대학, 5개 전공 정원 200명 규모 운영) 폴리텍대학 경기북부캠퍼스 건립	면적 : 미정 사업기간 : 2012~2020 추정사업비 : 11,297억원	경기남부 2개소, 경기북부 1개소, 경기북부 반환공여지 활용

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

## 1) 용수공급시설 확충 사업

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	배수장 3개소, 가압장 8개소, 정수장 19개소, 웅스 1개소, 관로 39.3km
사업비	116억원
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	급수취약지역 상수도 보급 : 2017~17년 소규모 수도시설 개량 : 2017~17년 농어촌 생활용수 개발 : 2017~17년
기대 효과	상하수도 관련 시설 확충, 노후 상수도관 개량

### ② 사업 내용

#### ○ 급수취약지역 상수도 보급 사업

- 사업규모 : 가압장 7개소, 관로 22.7km
- 사업비 : 50억원
- 대상지역 : 경기도 용인시, 광주시, 안성시, 이천시, 하남시, 여주시, 양평군, 가평군, 포천시, 연천군
- 미급수지역 및 낙후지역 상수도 (급수) 시설 확충

#### ○ 소규모 수도시설 개량

- 사업규모 : 웅스 1개소, 정수장 교체 17개소, 관로 3.1km
- 사업비 : 9.2억원
- 대상지역 : 경기도 광주시, 안성시, 평택시, 양평군, 여주시, 양주시
- 수질기준 초과 및 노후된 소규모 수도시설 개량

#### ○ 농어촌 생활용수 개발 사업

- 사업규모 : 배수장 3개소, 가압장 1개소, 정수장 2개소, 관로 13.5km
- 사업비 : 56.6억원
- 대상지역 : 경기도 용인시, 화성시, 광주시, 안성시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군, 양주시, 포천시, 연천군, 파주시
- 상수도 미보급 농어촌 (면지역)에 생활용수 개발

## 2) 경기도 미군 반환공여구역 개발

### ① 사업 개요

구분	내용
규모	152.22km <sup>2</sup>
사업비	미정
추진 현황	세부사업별 상이
사업 기간	2012~25년
기대 효과	접경지역 발전을 위한 이전 군부지 활용

### ② 사업 내용

- 쿠니 에어레인저 반환공여구역(평화구역 및 레저용지)
- 캠프 콜번(대학교)
- 성남골프코스(골프시설준치)
- 캠프 케이시(외국인전용국가산단, 국내대학 및 외국대학, 연구단지, 평화기념공원)
- 캠프 호비(골프장, 세계문화타운, 승마공원)
- 캠프 캐슬(산업단지 및 배후 주거시설)
- 캠프 모빌(유통상업시설 및 공원)
- 짐볼스 훈련장(골프장 및 기타 체육시설 조성)
- 캠프 레드클라우드(대학교 및 연구단지)
- 캠프 에세이온(경기도 제 2 교육청 및 레포츠 공원)
- 캠프 카일(경기 북부 광역행정타운)
- 캠프 라과디아(도로, 체육공원)
- 캠프 홀잉워터(공원)
- 캠프 스탠리(4년제 대학)
- 캠프 잭슨(예술공원)
- 건트레이닝 에리어(지방산업단지, 생태공원, 바이오가스 플랜트, 축산타운 및 첨단 R&D 단지)
- 불스아이#1(남북 경제협력지)
- 캠프 게리오웬(주거시설 및 수변공원)
- 캠프 자이언트(대학교)
- 캠프 스탠튼(대학교 및 연구시설)

## 4.

인프라 투자  
방향별 핵심  
사업 목록 및  
대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

- 에드워드(대학교 및 연구시설)
- 캠프 하우스(문화공원)
- 캠프 그리브스(남북 및 국제교류단지)
- 캠프 님블(수변녹지 및 복합용지)
- 캠프 시어즈(경기 북부 광역행정타운)

### 3) DMZ 민족평화생태공원 조성

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	130km <sup>2</sup>
추진 현황	착공, 추진 중
사업 기간	2012~20년
기대 효과	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자/육성
사업지	

#### ② 사업 내용

##### ○ 평화생태협력연구센터 설치 및 운영

- DMZ 일원의 생태자료를 정밀 분석할 수 있는 연구센터 설치
- 생태역사자원 발굴 및 모니터링
- 공원 내 생태체험 및 교육 프로그램 계획

##### ○ 국제환경협력사무소 설치 및 운영

- 유네스코 생물권보전지역으로 지정된 DMZ에서의 과학적 지식, 기술 연구 활성화
- 백두대간을 연계하여 한반도 동서 생태축으로 관리하며 남북 환경협력 사업 추진

#### 4. --- 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4) 경원선 남측구간 철도 복원

##### ① 사업 개요

구분	내용
규모	9.3km
사업비	1,290억 추산
추진 현황	기공식 개최, 북한과의 관계 악화로 잠정 중단 2018년 이후 정치상황 변화와 경제협력 확대 시 재추진 필요성 증가 가능
사업 기간	미정
기대 효과	남/북 간 상호 신뢰 구축, 남북교류 확대, 유라시아 철도망 구축

##### 사업 노선



##### ② 사업 내용

- 사업구간: 백마고지역 ~ 월정리역 간
- 구간연장: 서울~원산 223.7km 중 남측 구간 9.3km
- 통일 대한민국 시대의 준비
  - 남북철도 중 경원선이 가장 시급성이 높은 사업
- DMZ 및 북측구간 연결을 위한 남북 간 협의 진행 가능
- 안보와 안전, 자연 및 문화환경 등의 보존을 최우선으로 고려하여 사업 추진
- 한반도 종단철도 연결 및 유라시아 이니셔티브 추진동력 기반



## (6) 선제적 방재·안전 확충

프로젝트명	주요 내용	규모 및 대상	기타
정수처리시설 고도화 설치사업 <sup>1)</sup>	고도화 정수처리시설 설치(북정, 용인, 안산, 군포)	규모 : 미정 사업기간 : 2017~19 추정사업비 ; 1,413억원	성남시, 용인시, 안산시, 군포시 일대
정수처리시설 고도화 시범사업 <sup>1)</sup>	고도정수처리시설 시범사업(광주2, 연성)	규모 : 미정 사업기간 : 2013~18 추정사업비 ; 539억원	광주시, 안산시 일대
침수저감시설 확충 사업	노후 우수관로 유지관리 빗물처리시설 신/증설 노후 빗물펌프장 용량 확대 및 노후화 개선	·총 148개소 빗물펌프장 중 20년 이상의 노후 빗물펌프 198대 ·총 437개소의 저류조 (우수 유출저감시설)	
기준 미달 도로망 확포장 및 개량 <sup>2)</sup>	군 훈련도로 및 국지도, 지방도 개선 사업	규모 : 322.9km 사업기간 : 사업별 진행현황 상 추정 사업비 : 49,857억원	사업별 진행현황 상

### 1) 정수처리시설 고도화 사업

#### ① 사업 개요

구분	내용
규모	미정
사업비	1,952억원
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	설치사업 : 2017~19 시범사업 : 2013~18
기대 효과	상하수도 관련 시설 확충

#### ② 사업 내용

##### ○ 정수처리시설 고도화 설치 사업

- 설치 시설 : 북정, 용인, 안산, 군포
- 수혜 지역 : 경기도 성남시, 용인시, 안산시, 군포시
- 사업비 : 1,413억원

## 4.

## 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### 4.

### 인프라 투자 방향별 핵심 사업 목록 및 대표 사례

#### ○ 정수처리시설 고도화 시범 사업

- 설치 시설 : 광주2, 연성
- 수혜지역 : 경기도 광주시, 경기도 안산시
- 사업비 : 539억원

#### 2) 기준 미달 도로망 확포장 및 개량 사업

##### ① 사업 개요

구분	내용
규모	약 352.98km
사업비	52,883억원
추진 현황	사업별 진행현황 상이
사업 기간	사업별 진행현황 상이
기대 효과	도로 구조 개선을 통한 사고 절감 효과, 안정성 확보 기대

##### ② 사업 내용

#### ○ 군 훈련도로 정비 사업

- 대상구간 : 경기도 연천군 우정리~마전리
- 사업 세부 내용 : 군 작전 지역 내 군 작전차량 통행 불편 해소를 위한 도로 확포장
- 사업비 : 64억원

#### ○ 국지도·지방도 구조개선 사업

- 대상구간 : 경기도 전역
- 사업 세부 내용 : 국지도·지방도 구간 중 사고 다발 구간 또는 구조 개선이 필요하다고 판단되는 구간을 대상으로 구조 개선 사업 실시
- 사업비 : 52,819억원

## 5. 인프라 유형별 핵심 사업 목록

### (1) 교통물류 부문

단위 : 억원

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
1	GTX A,B,C	2014~미정	238,204
2	구리-세종 고속도로	2016~22	67,000
3	서부내륙 고속도로	2014~32	27,238
4	수도권 제2순환 고속도로	2007~미정	97,610
5	SRT 의정부 연장	미정	미정
6	송파~양평 고속도로	2016~20	12,848
7	광명-서울 민자고속도로	2003~미정	16,069
8	경원선 2복선화	미정	미정
9	수색-서울-시흥간 수도권 고속 철도	미정	미정
10	중앙선 2복선화	미정	13,280
11	중앙선 복선전철	미정	미정
12	신안산선	2006~23	39,025
13	도봉산-옥정 복선전철	2016~23	6,976
14	서울 지하철 6호선 연장	2017~25	3,776
15	수원발 KTX 직결사업	미정	2,554
16	인천발 KTX 직결사업	미정	3,509
17	이천-문경선	2005~21	21,745
18	별내선, 진접선 연결사업 추진	미정	2,384
19	인천 지하철 2호선 연장	미정	미정
20	대곡-소사선	2016~21	15,684
21	인천~김포~고양간 광역철도망 구축	미정	11,915
22	소사-원시선	2003~18	17,883
23	월곶-판교선	2011~22	23,178
24	하남-양평 고속도로	미정	미정
25	과천~서울동남권 동서철도 (과천위례선)	2014~25	11,587
26	포승-평택선	2007~19	6,410
27	천안-평택 고속도로	2016~미정	10,000
28	수서-광주선	미정	6,732
29	제2경춘국도	미정	8,000
30	남북철도 연결복원	미정	미정
31	국지도 78호선 구조 개선 및 확장 사업	2015~미정	4,157
32	지방도 372호선 구조 개선 사업	2014~19	33
33	국지도 39호선 신설 및 개량 사업	2013~미정	2,615
34	국지도 56호선 신설 및 개량 사업	2005~미정	4,098
35	국지도 57호선 신설 및 확장 사업	미정	5,001

## 5. 인프라 유형별 핵심 사업 목록

5.  
인프라  
유형별 핵심  
사업 목록

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
36	국지도 82호선 확장 사업	2016~미정	2,145
37	국지도 86호선 확장 사업	미정	4,137
38	국지도 88호선 확장 및 개량 사업	2016~미정	1,111
39	국지도 98호선 신설 사업	2003~미정	4,966
40	전국~마전간 군 훈련도로 정비 사업	2004~19	64
41	지방도 301호선 확장 사업	2017~22	544
42	지방도 302호선 확장 사업	2009~25	147
43	지방도 306호선 확장 사업	2017~25	1,616
44	지방도 309호선 확장 사업	2016~25	1,282
45	지방도 313호선 확장 사업	2019~25	1,272
46	지방도 318호선 확장 사업	미정	714
47	지방도 322호선 확장 사업	2017~25	936
48	지방도 333호선 확장 사업	2019~25	1,200
49	지방도 337호선 확장 사업	미정	25
50	지방도 341호선 확장 사업	2017~20	83
51	지방도 342호선 확장 사업	2004~25	535
52	지방도 345호선 확장 사업	2020~23	253
53	지방도 352호선 확장 사업	2013~23	336
54	지방도 359호선 확장 사업	2016~18	272
55	지방도 360호선 신설 및 확장 사업	2017~25	2,148
56	지방도 364호선 신설 및 확포장 및 개량 사업	2009~미정	4,957
57	지방도 368호선 확장 사업	2005~23	419
58	지방도 379호선 확장 사업	2013~25	973
59	지방도 383호선 신설 사업	2009~25	962
60	지방도 387호선 확장 사업	2017~미정	2,005
61	국지도 70호선 확포장 사업	미정	852
계			713,465

(2) 산업경제 부문

단위 : 억원

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
1	경기도 친환경/미래/소프트웨어 산업 클러스터 조성 및 활성화	2012~25	241,673
2	경기도 생태산업단지 조성	2012~21	7,000.0
3	그린에너지 및 친환경 및 그린카 R&D 단지 조성	2012~20	미정
4	스마트그리드 연구단지 및 시범도시 조성	2012~20	미정
5	양평 에코폴리스 양수리	2017~22	113.0

6	경기도 자원순환 산업단지 조성	2012~20	미정
7	산림 바이오메스 클러스터 조성	2012~20	미정
8	노후산업단지 녹색산업단지로 리모델링	2012~20	미정
9	그린 비즈니스 센터 설치	2012~20	미정
10	경기만 수상태양광벨트 조성	미정	33
계			248,819

### (3) 환경시설 부문

단위 : 억원

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
1	에너지 자립 향상 및 미래 에너지 인프라 구축	2016~25	미정
2	농어촌 생활용수 개발 사업	2017~17	56.6
3	하수관로 정비사업 추진계획	2013~20	2,319.7
4	공공하수처리시설 확충계획	2011~20	1,163.6
5	급수취약지역 상수도 보급 사업	2017~17	50.0
6	노후주택 녹순 상수도관 개량지원	2015~18	234.1
7	소규모 수도시설 개량	2017~17	9.2
8	공공하수처리시설 찌꺼기처리 및 에너지 자립화	2013~19	217.9
9	광역 업 사이클 플라자 구축	2017~17	108.0
10	하수처리시설 확충계획	2016~25	7,740.0
11	공공하수처리시설 방류수 재이용	2016~19	421.4
12	고도정수처리시설 설치사업	2017~19	1,413.2
13	고도정수처리시설 시범사업	2013~18	539.0
계			14,273

## 5. 인프라 유형별 핵심 사업 목록

## 5.

### 인프라 유형별 핵심 사업 목록

#### (4) 교육 의료 복지 부문

단위 : 억원

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
1	경기도 국제화 및 통일 교육기관 설립 및 교육시설 설립/보강	2012~20	11,297
계			11,297

#### (5) 문화 관광 체육시설 부문

단위 : 억원

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
1	지역 특성화 관광/산업자원 개발	2012~20	60,216
2	수리산 도립공원 활성화	2016~18	27
계			60,243

#### (6) 도시 및 생활환경 부문

단위 : 억원

구분	시설유형	사업 기간	총 사업비
1	고덕 국제화계획지구	2008~22	82,000
2	3하구 벨트, 남북경제협력 지구 및 다문화 가정 특구 조성사업	2012~20	22,268
3	대곡역세권 개발사업	2017~23	18,300
4	경기도 뉴타운 조성 및 공공기관 이전부지 개발 및 산업/물류단지 조성사업	2012~20	95,750
5	미군 반환공여구역 활용계획	2012~25	2,560
6	DMZ 민족평화생태공원 조성	2012~20	5
7	휴양림, 수목원, 공원의 업그레이드	2017~25	2,270
8	경기도형 저탄소 녹색마을 조성	2012~20	미정
9	도립 광역도시공원 조성	2012~20	미정
10	도시농업공원 조성	2012~20	미정
11	야생동물리조트 조성	2012~20	미정
12	지평리 전투 호국평화공원 조성	미정	500
13	국도1호선 상부 테마공원 조성	미정	559
계			224,212

### 1. 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

#### ○ 적정 수준의 인프라 투자자원 확보의 필요성

- 경기도의 총 인프라 투자예산 규모는 16개 시·도 중 가장 크지만, 1인당 인프라 예산으로 환산하면 도 지역 중 최하위 수준임.
  - 경기도의 1인당 SOC 예산은 2017년 기준 58.7 만원으로, 전국 평균 72.5 만원보다 낮은 수준을 보이고 있음.
  - 이는 16개 시·도 중 울산, 광주, 대전, 대구 다음으로 낮은 수준이며, 도 지역 중에서는 가장 낮은 수준임.
- 경기도 전체 예산은 지속적으로 증가하고 있으나, 타 분야에 예산이 집중적으로 배정되면서 인프라 예산의 비중은 지속적으로 축소됨.
  - 2009년 전체 예산의 25.0%를 차지했던 경기도의 인프라 예산 비중은 지속적으로 감소되어 2017년에는 14.9%까지 하락됨.
  - 사회복지, 공공질서 등 분야의 예산 비중은 증가하고 있으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문의 예산비중은 지속적으로 감소됨.
- 성장방정식에 의한 경제 분석 결과 경기도는 인프라 투입 증가율을 높여서 GRDP 성장률을 더 향상시킬 가능성이 높은 것으로 나타남.
  - 경기도는 인프라 자본의 한계생산성이 낮지 않고, 1인당 인프라 스톡은

### 1. 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

# 1.

## 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

62.0(백만원)으로 17개 광역 지방자치단체 중에서 중간 수준임.

- 하지만, GRDP 성장률에 대한 인프라 자본의 성장 기여율은 16개 광역자치단체 중 가장 낮은 8.86% 수준임.

- 경기도 주민에 대한 설문조사 결과, 인프라 시설은 지역경쟁력(지역 경제 성장)에 밀접하다고 생각하지만, 현재 인프라 시설의 성능 수준은 전반적으로 보통 수준으로 느끼고 있는 것으로 나타남.

- 특히, 경기도민은 경기도의 인프라 시설에 대한 현행 투자 예산 수준에 대해 불만족하다고 느끼고 있는 것으로 조사됨.
- 재원조달 방안으로는 재정확충을 통하여 인프라 시설 투자를 희망하는 것으로 조사됨.
- 시설물 종류별로는 도로, 지하철, 문화/복지/체육시설 등에 대한 필요성이 높은 것으로 나타남.

- 경기도의 인프라 실태분석 및 설문조사 등 결과를 바탕으로, 본보고서는 다음과 같은 인프라 투자방향과 핵심 투자 사업들을 제안함.

- 인프라 투자방향으로는 '①하나의 경기도, 이동권의 보장, ②친환경 발전기반 확대, ③NEXT 경기도, 일자리 창출을 통한 경제발전, ④생활 재해·재난의 뇌관, ⑤노후 도시 인프라 개선, ⑥경기도 속의 오지: 접경도시와 쇠락 지역의 인프라 수준 불균형 해소, ⑦선제적 방해·안전 확충' 등을 제안함.
- 위와 같은 투자방향 하에서 각 시설 유형별로 아래와 같은 124개의 핵심사업 군을 우선적으로 추진할 것을 제안함.

단위 : 건, 억원

표 8-1

인프라 투자  
핵심사업군과  
사업비

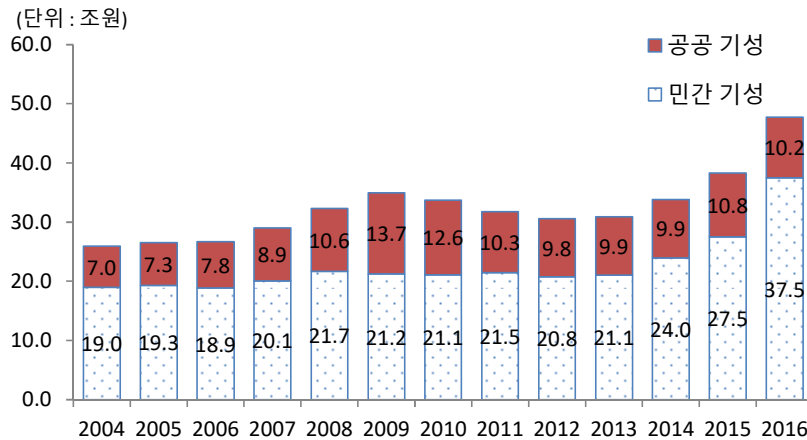
시설유형	사업 건수	총 사업비
교통물류	61	56.5
산업 및 경제 시설	10	24.9
환경시설	13	1.4
교육·의료·복지	1	1.1
문화·관광·체육시설	2	6.0
도시 및 생활환경	13	22.4
계	100	112.3 + β

- 위에서 제시된 우선 추진사업 재정소요만 집계하여도 최소 112조원 이상의



투자가 필요할 것으로 추정되는 바, 현재 경기도의 SOC 예산과 정부 예산 중 경기도 지역에 배정될 것으로 추정되는 금액을 합계하여도 원활한 추진이 어려울 것으로 전망됨.

- 2017년 경기도의 SOC 예산은 7조 5,232억원이며, 2018년도 정부의 SOC 총 예산은 19조원 규모임. 정부의 총 SOC 예산 중 지방자치단체 별 SOC 예산 비율인 약 20%가 경기도로 배정된다고 가정하면 약 3.8조원 규모임.
- 이 3.8조원을 경기도 예산인 약 7.5조원과 합산하면 경기도 지역에 투자될 연간 총 SOC 투자예산을 약 11.3조원 규모로 예상할 수 있음.
- 과거 경기도의 공공부문 기성자료에 의하면 2012~16년간 공공부문의 기성 금액은 평균 10.1조원임.



자료 : 종합건설업조사 각연호

그림 8-1

경기지역  
종합건설업  
공사의 발주자별  
기성 추이

- 따라서 경기도의 총 SOC 투자금액은 약 10.1조원(집행기준) ~ 11.3조원 (예산 기준)으로 추정할 수 있는데, 최소 112조원 이상의 투자규모를 감당하려면 약 10년 이상이 소요된다는 결론을 얻을 수 있음<sup>46)</sup>.

- 그러므로 위에서 예시한 바와 같은 핵심 인프라 사업 범위라도 차질 없이 추진하기 위해서는 적정 수준의 인프라 투자재원을 확보하기 위하여 경기도의 정책적 노력이 절실함<sup>47)</sup>.

46) 하지만 그 11년 동안 SOC 투자 필요금액은 또 다시 기하급수적으로 증가할 것임.

47) 보고서 본문에 제시한 투자수요 추정규모는 우선순위 평가에 의하여 선별한 내용이므로, 총 인프라 투자수요 조사결과는 부록을 참고하기 바람.

## 1. 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

## 1.

### 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

#### ○ 인프라 투자를 실무적으로 지원하기 위한 전문 투자관리 조직의 필요성

- 장기적인 관점에서 지방자치(재정)권은 더욱 강화될 것이므로 경기도의 인프라 투자 분야의 기획·평가·관리 역량 강화가 필요함.
  - 기획재정부 예비타당성조사 대상이 총사업비 기준으로 500억원에서 1,000억원으로 상향조정됨에 따라 주무관청의 자율적인 투자·심의권이 강화됨.
  - 3월 20일 정부가 공개한 헌법 개정안 중 ‘지방분권과 경제’ 분야를 살펴보면 자치행정, 자치입법, 자치재정권을 강화하려는 것으로 보임.
  - 특히, 자치재정권이 확립되기 위해서는 국세로 징수되던 조세수입 중 상당부분이 지방자치단체의 조세수입으로 편입될 것이므로, 지방자치단체의 인프라 투자에 대한 자율권은 크게 확대될 것임.
  - 최근까지 중앙정부가 지방자치단체의 재정투자 의사결정에 개입했던 것도 지방자치단체가 효율적인 재정사업 관리에 한계를 갖고 있다는 관점이 중요한 배경으로 작용함.
  - 실무적으로도 충분한 투자사업 분석 능력을 갖추지 못한 추진부처(또는 주무관청)는 중앙정부와의 협상에서 열 등한 위치에 처할 수밖에 없음.
- 사회와 기술의 복잡성이 증가됨에 따라 더욱 효율적이고 전문적인 인프라 투자와 유지·관리 정책에 대한 기술적 지원 필요성이 증가하고 있음.
  - 지방정부 재정사업 투자의사결정은 그 예산의 규모가 크다는 점에서 중요할 뿐 아니라, 시민의 삶에 미치는 영향이 직접적임.
  - 재정사업의 투자의사결정은 복잡한 거버넌스 구조 하에서 진행됨.
  - 재정투자사업에 관한 예산 편성 시 대통령령이 정하는 바에 따라 사업의 필요성 및 계획의 타당성에 대해 심사(지방재정법 제37조)가 필요함.
  - 일반투자사업, 행사성 사업, 채무부담 행위 등 지방의회 의결 요청 사업이 점차 지방재정사업 투자심사의 대상이 되고 있음.
  - 투자심사는 심사기관에 따라 자치단체의 자체심사, 상위 시·도 혹은 중앙정부에 의뢰하여 수행되는 의뢰심사로 구분되며, 사업의 규모와 종류에 따라 투자심사와 수행 주체가 달라짐.

- 경기도는 비록 종합적인 정책연구 역량을 보유하고 있는 경기연구원<sup>48)</sup>이 있지만, 인프라 분야에 특화되어 투자대안 발굴, 평가 및 정책안 제시 등을 지원할 수 있는 전문적인 ‘공공투자 관리센터<sup>49)</sup>’ 조직이 부재함.
- 위에서 논의된 바와 같이 지방자치단체의 인프라 투자정책을 전문적으로 지원할 수 있는 ‘공공투자관리센터’의 필요성에 따라 서울을 시작으로 부산, 제주, 경남, 울산, 충북, 대구·경북 등 7개의 지방자치단체에서는 공공투자관리센터가 기 설립됨.

#### ○ 노후 인프라의 체계적 진단과 개량·재투자 실행체계의 필요성

- UN의 세계행복보고서에 의하면 2014~2016년 기간 중 조사된 한국의 행복 지수는 55위로 평가되었는데, 한국에서도 경기도는 17개 광역단체 중 14위를 기록하여 행복도가 매우 낮은 것으로 파악됨.
- 삶의 질 결정요소들의 만족도에 대한 설문조사 결과, ‘시설물 안전(노후시설물 정비)’항목에서 가장 만족도가 낮게 나타남.
  - 경기도 주민의 불만족도가 가장 높은 항목부터 나열하면 ‘시설물 안전(노후시설 정비) → 재해방지 → 복지·의료 서비스 → 교통 편의성 → 교육·문화 환경 → 주거(생활) 환경’순임.
- 경기도의 지역경제 성장과 삶의 질 수준 향상을 통한 주민 행복 증진을 위해서는 양질의 인프라 구축이 필수적임.
  - 경기도의 ‘일반현황 분석 → 인프라 투자를 통한 지역경제 성장 가능성’, ‘주민행복과 삶의 질 분석 → 인프라 투자를 통한 주민행복과 삶의 질 수준 향상 가능성’을 고려할 때 양질의 인프라 투자가 필수적인 것으로 사료됨.
- 하지만 위에서 검토된 바와 같이 경기도는 전체 인프라 시설의 총 규모가 큰 만큼 노후인프라에 대한 투자규모도 클 수밖에 없음.
  - 경기도의 노후시설 진단 결과 우선적으로 필요한 재투자과 개량 수요는 다음과 같이 파악됨.

48) 2017년 3월 3일 현재, 경기연구원의 총원은 77명이며 연구 조직은 공존사회연구실, 공감도시연구실, 상생경제연구실, 휴먼교통연구실, 생태환경연구실의 5실 체제로 구성됨.

49) 이후 소개할 타 지방자치단체의 사례에서 살펴보면 대부분 “공공투자관리센터”라는 명칭을 사용하므로, 본 보고서에서는 잠정적으로 ‘공공투자관리센터’라는 명칭으로 표기함.

## 1. 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

1.  
경기도의  
인프라  
투자역량  
제고를 위한  
5대 정책과제

표 8-2

노후시설 재투자  
및 개량 수요  
사업

프로젝트	주요 내용
노후 하수도 시설 정비 및 성능개선사업	·노후 하수관로 정비 ·지반침하 지역 우선정비 ·구조적 이상에 대한 종합 정비 ·통수능 부족관거 증설 ·최소유속 부족관거 개량 ·노후 하수처리장 개량 및 증설
노후 상수도 시설 정비 및 성능개선사업	·교체 후 내용년수 25년 경과 상수관로 정비 ·미 교체 노후 상수관로 정비
침수저감시설 확충 사업	·노후 우수관로 유지관리 ·빗물처리시설 신/증설 ·노후 빗물펌프장 용량 확대 및 노후화 개선
주민 밀착형 생활도로 정비 사업	·생활도로의 정비 ·불량비탈길 및 노후계단 정비 사업 등 ·포트홀 발생 도로 정비
터널 성능보강사업	·노후화에 따른 침하, 붕괴 등의 우려가 있는 터널 정비
교량 성능보강사업	·노후화에 따른 단차발생, 붕괴 등의 우려가 있는 교량 정비 ·노후 교량의 내진보강
노후 및 혼잡 철도/지하철 역사 성능개선사업	·노후 역사 개량 및 증설 ·승강장 및 내부 계단 폭원 확충 ·역사 내 소방시설 확충 ·에너지 효율성 제고
철도/지하철 내진보강/노후개선사업	·노후시설 개량사업 ·내진보강 사업
도로 종합 성능개선사업	·저등급 SPI 구간 종합 정비 ·평탄성 불량 다발 구간 정비 등
노후 산업단지 정비사업	·노후 산업단지 보수 및 증설 ·기반시설 확충, 주변지역과 연계 정비
안전+건강 그린스쿨 사업	·노후 학교시설 보수 및 신축 ·구조물 보수 및 내진성능 보강 ·친환경 실내외 환경 개선
노인복지시설 개선사업	·노인복지시설 : 경로당, 노인여가복지시설, 노인의료복지시 설, 노인주거복지시설, 재가노인복지시설, 치매센터 ·노인친화 복지시설 개량 및 확충
주거환경(공동주택) 개선사업	·구조적 결함 발생 아파트단지 보수 ·활성단층 관통지역 내 내진설계 보강 필요 아파트단지 내진 보강
도시공원 개선사업	·안전 위해 가능성 있는 도시공원에 대하여 정비 실시 ·도시 미관 훼손 공원에 대한 정비 실시
전통시장 개선 및 종합방재사업	·전통시장 기피 경향 해소 및 도민 이용률 향상 ·시장별 맞춤형 종합방재사업 ·내화성능 향상, 소방차 진입곤란 지역 해소

- 따라서, 경기도는 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 상 1종과 2종 시설물 뿐 아니라 3종 시설물도 포함하여 체계적으로 성능진단과 안전평가를 수행하고, 개량계획을 수립할 수 있는 체계를 수립하는 정책이 시급함.

○ 도시재생사업과 군 이전부지 개발의 실효성 있는 추진 필요성

- 경기도는 31개 시·군 중 8개 시·군이 전국 평균 도시쇠퇴지역 비율을 상회하고 있음.
  - 경기도 내에서는 광명시(77.8%), 구리시(75.0%), 군포시(81.8%), 동두천시(75.0%), 부천시(75.0%), 성남시(72.9%), 안양시(77.4%), 연천군(80.0%)은 높은 비중을 보임.
  - 특히, 광명시와 군포시는 도시쇠퇴지역 비중이 높으면서, 도시급속쇠퇴지역 비중이 50%를 상회하고 있음.
- 경기도의 인구구조는 고령화 사회로 진입하고 있고, 지역경제(GRDP)성장률은 급격히 둔화되고 지역별 편차가 심한 상황에서 (청년)실업률은 높은 수준이며, 장거리 통근·통학 여건은 좋지 않은 상황임.
- 영국, 프랑스 등 해외의 주요국들의 사례를 보면 인프라 투자를 통해 지역경제 성장과 일자리 창출에 성공함.
  - 영국 항구도시 도크랜드 20세기 중반 쇠퇴하였으나, 영국 정부의 재개발 계획 추진 등으로 1981년 약 3만명의 일자리가 1998년 7만여 명으로 증가함.
  - 프랑스 남부지방 그랑모토 가치 없는 땅에서 관광도시로 개발 이후 자국민의 관광 수요 흡수 및 북유럽 관광객까지 유인
- 한편, 설문조사 결과에 의하면 경기도 주민들은 공공기관 및 국군 이전적지, 미군 반환 공여구역을 ‘공원 및 녹지’로 활용을 가장 원하는 것으로 나타남.

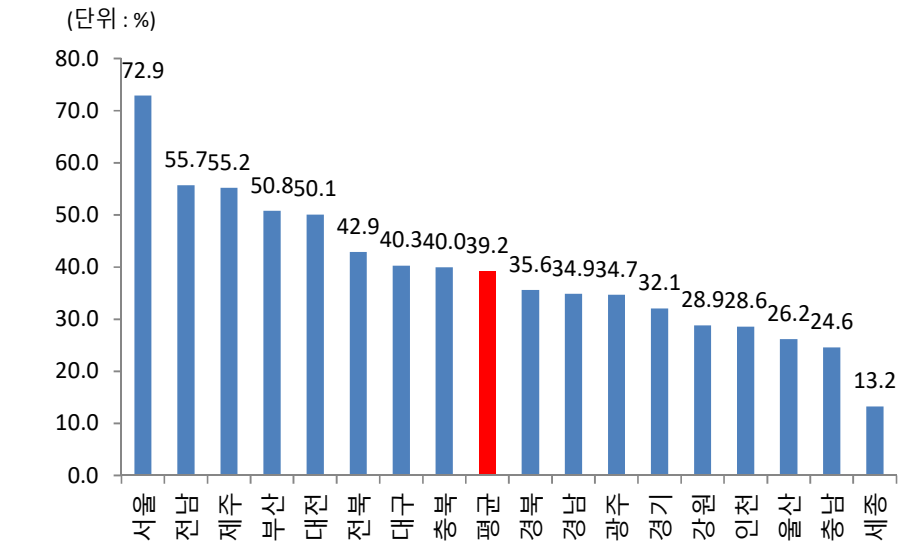
○ 지역 건설 산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화 정책의 필요성

- 경기지역 내 공사 중 자გი지역의 소재 업체의 수주 실적은 16개 시·도 평균 이하의 수준을 보이고 있음.
  - 2016년 역내 공사 중 자გი지역 소재 업체의 수주 비중을 지역별로 살펴본 결과, 경기도는 34.7%로 평균(39.2%)보다 낮은 수준임.

1.  
경기도의  
인프라  
투자역량  
제고를 위한  
5대 정책과제

# 1. 경기도의 인프라 투자역량 제고를 위한 5대 정책과제

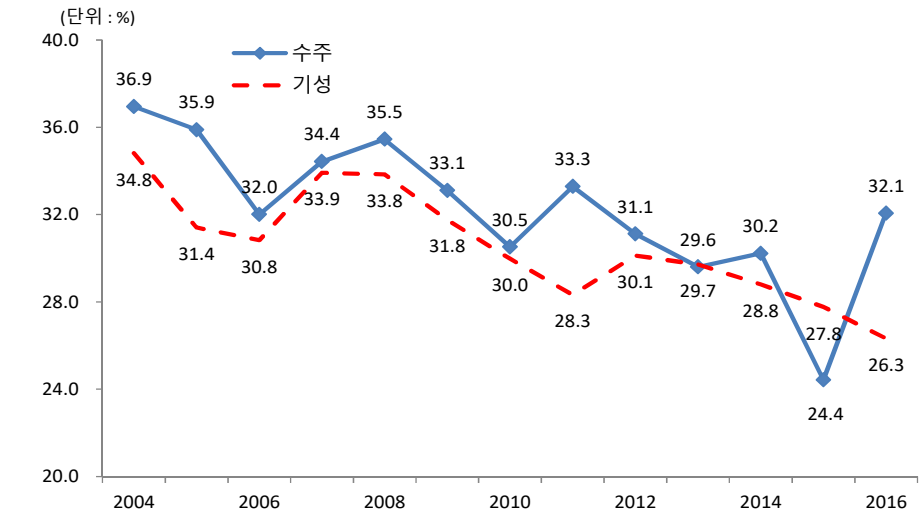
그림 8-2  
2016년 지역별  
역내 공사 중  
자기지역 소재  
업체 수주 비중



자료 : 종합건설업조사 각연호

- 추세적으로도 경기지역의 자기지역 소재 업체의 수주 및 기성 비중은 전반적으로 낮아지고 있음.
- 2004년 자기지역 업체 기성 비중은 34.8%를 기록함. 이후 점차 하락해 2016년에는 분석기간 중 가장 낮은 26.3%를 기록함.

그림 8-3  
경기지역 공사 중  
경기 소재  
업체수주 및 기성  
비중



자료 : 종합건설업조사 각연호

- 전반적으로 경기지역의 자기지역 업체의 점유 비중이 낮은 것은 서울지역의 비중이 높기 때문으로, 서울업체가 경기도에서 대략 절반 정도의 공사를 수

행하고 있는 것으로 분석됨.

- 기성의 경우 서울업체가 경기도 총 실적의 51.1%를 차지하고 있으며, 수주는 46.1%를 차지함.

구분	기성			수주		
	서울 업체 실적 (십억원)	경기도 총 실적 (십억원)	서울 업체 점유 비중 (%)	서울 업체 실적 (십억원)	경기도 총 실적 (십억원)	서울 업체 점유 비중 (%)
전체	66,414.2	165,668.0	40.1	58,864.6	162,015.5	36.3
서울	14,366.0	19,143.9	75.0	11,127.2	15,264.2	72.9
부산	2,668.4	8,702.0	30.7	1,676.7	7,955.0	21.1
대구	1,464.0	5,749.8	25.5	549.2	4,378.5	12.5
인천	2,725.0	8,528.4	32.0	3,353.0	8,455.6	39.7
광주	475.4	2,737.8	17.4	740.2	3,219.0	23.0
대전	393.5	2,298.9	17.1	211.7	2,088.3	10.1
울산	2,284.9	5,079.9	45.0	1,473.1	3,975.6	37.1
세종	787.4	3,550.4	22.2	723.3	3,446.8	21.0
경기	24,407.5	47,755.4	51.1	23,366.7	50,714.6	46.1
강원	1,727.6	6,940.5	24.9	2,176.2	7,131.8	30.5
충북	1,603.1	6,012.8	26.7	1,221.0	5,684.2	21.5
충남	4,560.0	11,223.9	40.6	3,490.9	9,029.9	38.7
전북	925.8	4,639.7	20.0	559.5	5,059.7	11.1
전남	1,573.8	6,808.1	23.1	1,066.8	6,229.6	17.1
경북	3,041.5	11,068.5	27.5	2,457.0	9,640.2	25.5
경남	2,971.8	11,700.6	25.4	3,928.4	14,696.4	26.7
제주	437.6	3,726.6	11.7	742.9	5,045.0	14.7

표 8-3

2016년 서울  
소재 업체의  
타지역 공사 점유  
비중

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

### (1) 적정 수준의 인프라 투자재원 확보

- 지역 인프라 사업의 투자 재원은 중앙정부 재원, 중앙정부의 보조와 함께 투입되는 지자체 재원, 민간자본 등으로 구분할 수 있음.
  - 중앙정부 재원으로 투입되는 사업은 정부 주도의 국책사업
  - 지자체가 주도하지만 중앙정부의 사업 선정 및 보조금 지원의 가이드라인에 따라 추진되는 사업
  - 지자체 재원으로 투입되는 사업으로 지자체 주도의 사업
  - 민간자본으로 추진되지만 중앙정부 및 지자체의 재정 보조, 인센티브 등 일부 역할이 필요한 사업

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

## 2.

### 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

#### 1) 국가 차원의 정책과제

##### ○ 중앙정부 차원의 SOC 예산 적정 수준 유지 노력

- 국가 차원에서 국토의 균형발전과 경쟁력 향상을 위한 교통 및 물류 부문의 투자 확대는 지자체 입장에서도 지역의 핵심적 사안임.
  - 교통·물류시설들은 대부분 국가가 주도해야 할 사업으로 궁극적으로 중앙 정부의 지속적인 투자는 지역발전에 매우 중요함.
- 지자체의 핵심 지역인프라 사업인 교통 및 물류 부문 등 대규모 사업을 추진 하기 위해서는 중앙정부의 SOC 투자 정책 기조 및 SOC 재정투자를 안정적 으로 유지할 필요성이 있음.
  - 대통령 공약 사업을 포함한 지역 핵심사업의 추진 및 적정 기한 내 완료 등 을 고려할 때 신규 SOC 재정투자의 확대는 필요함.
  - 정부의 SOC 예산의 급격한 감축은 지역 필수시설을 포함한 신규 인프라 사업의 추진에도 상당 부분 부정적 영향을 미침.
- 국토교통부 SOC 예산상의 신규 사업 예산은 2012년 5,624억원을 기록한 이 후 지속적으로 감소하는 추세임.
  - 2015년 이후 신규 사업 예산이 1,000억원대에 머물러 있으며, 2018년에는 383억원에 불과함.

표 8-4

국토교통부 SOC  
예산 중 신규사업  
예산

단위 : 건, 억원

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

자료 : 국토교통부 각 연도별 보도자료

##### ○ 교통·에너지·환경세의 존치

- 교통·에너지·환경세는 교통 인프라 시설 확충에 소요되는 재원 마련을 위해 1994년에 목적세인 교통세로 도입되어 2018년 12월 31일에 폐지될 예정



- 정부는 2012년 목적세 폐지 방침에 따라 교통세뿐만 아니라 농어촌특별세, 교육세 폐지를 추진했지만, 교육세는 영구세로 전환되었고, 농어촌특별세는 2024년 6월까지 일몰기한이 연장됨.
- 교통·에너지·환경세는 1994년에 도입될 때에는 2.5조원이 징수되었다가 2016년 14.2조원(예산안 기준) 규모로 확대됨.
  - 2007년부터 세수의 80%는 교통시설특별회계로 전입, 15%는 환경개선특별회계, 3%는 에너지·자원사업특별회계, 2%는 국가균형발전특별회계로 전입
  - 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계는 2016년에 16.4조원<sup>50)</sup> 규모로 교특회계 예산의 평균 80% 이상이 교통·에너지·환경세로부터 전입됨.
- 교통·에너지·환경세법이 폐지될 경우 교특회계의 핵심 재원이 없어지므로 지역 인프라의 핵심 사업으로 지적되고 있는 도로, 철도, 항만 등 교통 인프라의 투자 자원 조달에 어려움이 발생할 것으로 우려됨.
- 교통·에너지·환경세의 지속적인 존치 노력이 필요함.
  - 지역 핵심 교통 인프라의 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 일치하여 목적세 고유의 기능을 유일하게 발휘하고 있음.
  - 미국, 독일 등에서도 SOC 예산의 안정적 확충을 위해 1950년대부터 현재까지 목적세를 유지하고 있음.<sup>51)</sup>

## ○ 사업 우선순위 결정방식 개선

- 지역 핵심 인프라 사업의 상당수는 예비타당성조사를 거쳐 수행되는 대형 국책사업이 상당부문 포함되어 있음.
- 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능이 미달되는 분야/지역부

50) 기획재정부(2016), 『2016 나라살림』, p.205.

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

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

터 투자 우선순위를 배분하는 상향식 투자 의사결정 방식 도입 필요

- 예를 들어 도로의 경우 구간별 속도, 안전도, 쾌적성 등 성능지수를 실사를 통하여 측정하여, 성능이 미달되는(정체, 노후화 또는 사고위험) 구간부터 투자의 우선순위를 결정해 나가는 방식임.

### ○ 지역 인프라 사업 추진 시 중앙정부 지원 확대

- 지역인프라 사업은 지자체가 우선적으로 완공되기를 원하는 지역개발사업으로 지자체가 주도적으로 사업추진을 활성화해야 하는 사업임.
- 우리나라의 지자체 여건상 지자체가 자체적으로 지역 인프라 사업을 추진하는 것은 매우 어려운 실정
  - 지자체의 평균 재정자립도<sup>52)</sup>는 2003년 56.3%에서 2017년 51.1% 수준으로 지속적으로 감소, 재정자주도<sup>53)</sup>는 2003년 84.9%에서 2017년 74.9%로 하락하는 추세임.
  - 2016년 기준 재정자립도 50% 이상인 지자체는 전체 243개 중 11개로 4.5%에 불과, 나머지 95.5%는 자체수입으로 지자체 예산의 절반도 충당하지 못하고 있음.
  - 특히, 59개 지자체는 재정자립도가 10% 미만으로 재정의 대부분을 중앙정부의 지방교부세 및 국고보조금과 같은 이전재원에 의존하고 있음.
  - 용인시 국도대체우회도로 삼가~대촌 구간은 2009년 공사가 착공되었음에도 불구하고 10년이 지났음에도 예산 확보 문제 등으로 여전히 준공하지 못하고 있음.

표 8-5

용인시  
삼가~대촌 구간  
국도대체  
우회도로 사례

※ 국도대체우회도로(삼가~대촌간) 개설 공사(2017년 9월 기준)

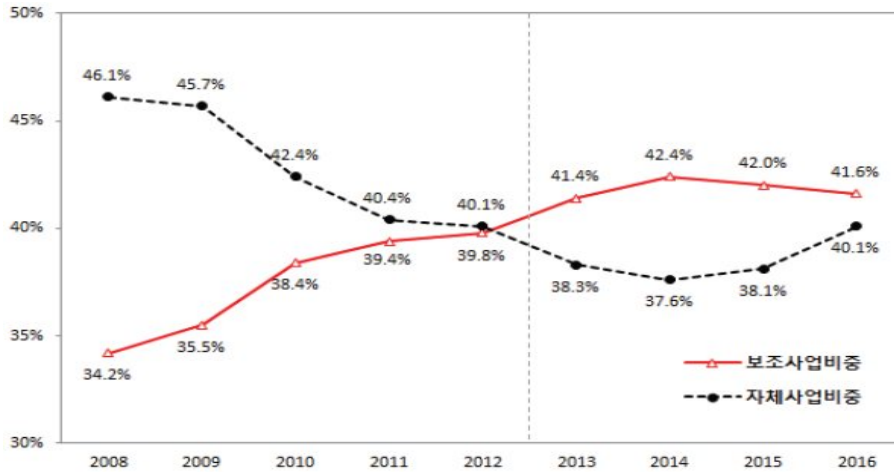
- '04. 12. 20. : 실시설계 착수
- '08. 04. 01. : 교통영향평가 통과
- '09. 03. 03. : 공사 착공
- '09. 10월 ~ : 국고 보조 지속 건의
- '19. 12. : 공사 준공 예정

현재 국도42호선 대체우회도로조성공사 삼가~대촌 구간은 공사가 59%, 보상이 80% 이루어져 있는 상태로 당초 2016년에 모두 완공할 예정이었음(용인시민신문 2009.3.12.). 그러나 예산 확보 문제 등으로 2019년 말까지로 연장되었으나, 여전히 예산 확보 문제를 가지고 있음(용인시민신문 2017.4.20.).

52) 지방자치단체의 전체 재원에 대한 자주재원의 비율, 자체수입/지자체 예산규모×100%

53) 지방자치단체의 세입 중 자체수입과 자주재원의 비율, 재정자주도가 높을수록 지자체가 재량껏 사용할 수 있는 예산의 폭이 넓음, 재정자주도=(자체수입+자주재원)/지자체 예산규모×100%

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



주 : 일반회계 + 특별회계 순계 당초예산을 기준으로 계산

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

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

- 특별교부세는 지방교부세 중 지자체별로 재난복구 등 특별한 재정수요에 대응하여 배분하는 임의적 교부금의 성격을 갖고 있음.

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

주 : 재난안전수요는 2015년부터 국민안전처에서 교부·운영함.

자료 : 행정자치부, 2015년 지방교부세 산정해설

그림 8-4

지자체  
국고보조사업 및  
자체사업 비중

표 8-6

2015년  
특별교부세  
교부대상 및  
재원규모

2.

인프라 투자  
활성화를  
위한  
정책제언

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

- 지방재정조정제도는 각각의 특성에 따라 목적과 운영방식이 다르지만 지역 인프라의 개선과 확충 같이 실제 운영할 때 대부분 조건부 보조금으로 운영됨.
  - 특히, 국고보조금의 경우 사업별 매칭펀드(Matching Fund) 방식으로 운영되어, 재정 지원의 불균형과 지자체 부담이 가중되는 문제를 가짐.
  - 일부 지자체의 경우 경지정리사업, 관광개발사업, 농업기반사업 등에 대해 지자체 부담 능력이 없어 사업비를 반납하는 사례가 발생하고 있음.
- 현실적으로 지자체가 추진하는 지역 인프라 개발사업에 있어서 중앙정부에 대한 재원 의존도는 매우 높은 상황임.
  - 지자체 차원에서 대규모 투자사업에 해당하는 총사업비 200억원 이상인 시·도의 신규투자사업 또는 총사업비 100억원 이상인 시·군·구의 신규 투자사업은 지방재정 중앙투자심사를 거쳐야 하는데, 중앙정부가 대부분의 사업을 지원하고 있음.

표 8-7

2016년 제1차  
지방재정 중앙  
투자심사 중  
주요결과

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

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

- 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역 인프라의 개선 및 확충 사업 추진시 중앙정부의 부담비율을 상향 조정하는 방안 검토가 필요함.

## 2) 경기도의 차원의 정책과제

### ○ 경기도 인프라 사업 예산 확보를 위한 지방채 발행의 효율화

- 경기도의 2016년도 예산규모는 26조 9,395억원이며, 채무는 3조 3,376억원 수준임.
  - 경기도 2016년 예산규모는 유사 지방자치단체<sup>54)</sup> 평균액 (9조 6,550억원) 보다 17조 2,845억원이 많음.
  - 채무액은 유사 지방자치단체 평균액 (1조 876억원)보다 2조 2,500억원 많지만, 경기도의 1인당 채무액은 262천원으로 유사 지방자치단체 평균액 (344천원)보다 82천원 적음.
- 경기도의 지방채무는 지역개발기금 공기업 특별회계의 경우 2016년 지역개발채권 만기상환(7,291.9억원) 대비 채권 발행 (2,022.0억원) 규모 감소에 따라 전년대비 5,269.9억원 감소하여 현재 3조 3,376억원 수준임.

단위 : 백만원

구 분		'15년도 현재액 (A)	증 감 액			'16년도 현재액 E=(A+B)
			계 (B=C-D)	발생액 (C)	소멸액 (D)	
합 계		3,864,550	△526,987	202,205	729,191	3,337,564
공기업 특별회계	지역개발기금	3,864,550	△526,987	202,205	729,191	3,337,564

주 : 지방채발행한도액은 행정안전부에서 매년 지방자치단체에 통보하는 한도액이며, 발행액은 당해 연도 실제 발행액임

자료 : 경기도

- 또한 지방채발행한도액은 2016년 기준 4,665.2억원으로 발행비율이 43.3% 수준으로 크게 하회하고 있음.

표 8-8

경기도 지방채무  
현황

## 2.

인프라 투자  
활성화를  
위한  
정책제언

54) 유사자치단체(道) : 경기, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

표 8-9  
경기도  
지방채발행  
한도액 및 발행액

단위 : 백만원, %

구 분	연 도 별				
	2012	2013	2014	2015	2016
지방채발행한도액(A)	580,400	930,135	1,000,286	1,115,134	466,517
발행액(B)	394,300	712,335	801,986	934,234	202,204
발행비율(B/A*100)	67.94	76.58	80.18	83.78	43.3

자료 : 경기도

- 지방채 발행에 있어 수익성이 있는 사업들을 중심으로 확대하는 방안의 검토가 필요함.

- 현재, 우리나라의 경우 실질적인 지방채 시장이 존재하지 않음.<sup>55)</sup>
- 지자체의 지역 인프라 개발의 필요 재원은 장기자금 형태로 소요되므로 지방채의 발행을 효율화하는 방안도 적극 모색할 필요가 있는 바, 시장 기능을 활용한 지방채 발행의 활성화를 유도할 필요가 있음.

- 지방채 발행에 있어 중앙정부는 지자체의 재정 여건을 감안하여 지방채 총량 규모를 설정하고, 지자체로 하여금 지방채 운영의 효율성과 안정성을 유지하기 위해서 지방채 계획을 수립하도록 유도하는 것이 필요함.

- 중앙정부는 발행 지방채가 소화될 수 있도록 기금이나 재정투융자 특별회계 등 정부 재정 자금과 시장 공모를 통해서 지방채 인수를 확대하고, 공모채 인수에 대한 세제상 혜택을 강화할 필요가 있음.

### ○ 지역발전투자협약제도 활성화<sup>56)</sup>

- 현실적으로 거의 모든 핵심 지역개발사업은 중앙정부와 지방자치단체의 협력 내지 공동의 노력 없이는 추진과 성공이 거의 불가능

- 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의 조정하고 계약방식을 통하여 공동으로 추진하는 지역발전투자협약제도의 활성화 검토가 필요함.

- 지역의 핵심 인프라 개발사업은 중앙정부와 지자체의 공동의 이해관계나 관심이 큰 사업들로서 지역발전투자협약제도의 적용이 필요한 사업임.

55) 행정안전부, 지방채 시장 활성화 방안, 2010.12

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

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

#### ○ 지자체의 자주적 재원 확충을 위한 정책과제<sup>57)</sup>

- 지자체가 스스로 재정수요를 감당할 수 있도록 지방세의 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정운영과 주민요구의 대응능력 제고 필요
- 국세와 지방세의 세원비중 조정, 세목 신설권(지방세 법정외세) 및 선택권, 세율 결정권, 비과세 및 감면결정권 부여 여부 등에 대한 검토
- 지자체 스스로 별도의 재원확충을 위해 자체적인 신세원 발굴, 국세 이양<sup>58)</sup>을 통한 지방세 확충

### 3) 정부·지자체와 민간의 협력사업 활성화<sup>59)</sup>

- 민간투자사업(이하 민자사업)은 부족한 정부 재정을 보완하고 사회 기반시설의 적기 공급을 위해 활용되고 있음.
- 2016년 12월 말까지 우리나라 전체에서 협약 체결 후 추진 중인 민간투자사업은 총 699건, 총 투자비 106조원 규모임.
- 총 투자비 기준으로, 도로가 45.0조원(42.5%)으로 가장 큰 비중을 차지, 이어 철도 19.8조원(18.7%), 교육 10.0조원(9.5%), 환경 14.0조원(13.3%) 순임.

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

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

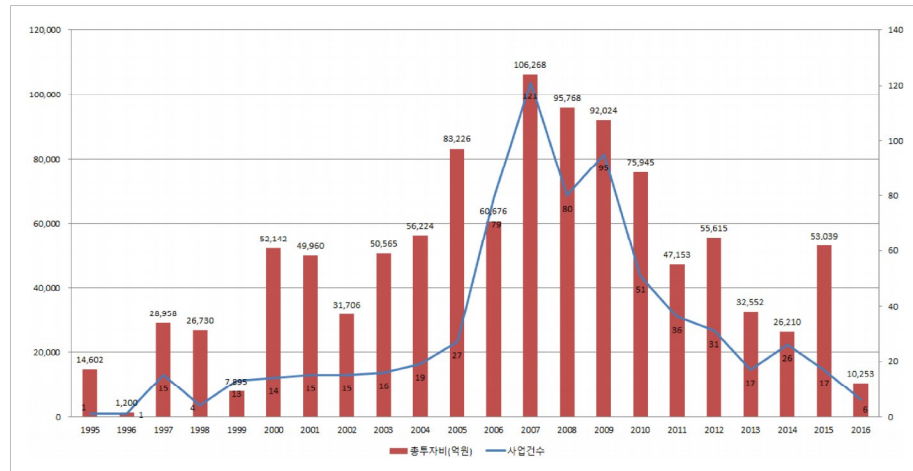
59) 박용석 외, SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급효과 및 정책과제, 한국건설산업연구원, 2017.10

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

그림 8-5

민간투자사업의  
총 투자비 및  
사업 건수 추이

- 민자사업은 부족한 정부의 SOC 재원을 보완하고 지역 경제에 활력을 불어 넣을 수 있는 유력한 대안이지만, 현재 축소되어 사업 자체가 위축됨.
- 민자사업의 사업 건수 및 총투자비 규모는 2007년 사업 건수 121건, 총투자비 10.6조원 규모에서 2016년 6건, 1조원 수준으로 대폭 축소됨.



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

### ○ 민자사업 정상화에 대한 정부와 지자체의 의지와 신뢰구축 필요

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

### ○ 민간투자 대상사업 기준 재정립

- 민자 대상 사업의 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환 필요
- 우리나라 「민간투자법」은 민간투자 대상 시설을 법률에서 구체적으로 정하는 열거주의 방식(positive system)을 채택하고 급변하는 사회·경제적 환경과 시장 환경을 법률에 탄력적으로 반영하는 데 한계가 있음.
- 열거주의 방식을 적용하더라도 모든 민자사업은 사전에 다양한 검증 단계를 거치므로 무분별한 민자사업의 추진은 제어될 수 있음.



- 민자사업으로 제안된 모든 사업들은 적격성 조사를 통과해야 하고, 이후 민간투자심의위원회의 심의를 거쳐야 하며, BTL 사업은 주무 부처와의 협의와 기획재정부의 검토를 거쳐 국회에서 사업 한도액 승인을 받아야 함.

#### ○ 정부고시사업 활성화

- 최근 BTO 사업의 정부고시사업이 거의 없음. 민간부문이 투자 재원이 있어도 투자할 수 있는 인프라시설이 고시되지 않아 민간투자가 일어날 수 없음.
- 풀링(Pooling)에 의한 전체 사업 평가와 민간투자 목표예산 사전배분 절차에 의하여 정부가 민간투자사업을 꾸준히 고시하는 의지가 필요함.
  - 재정사업과 민자사업의 구분 없이 예비타당성조사 수행 후에 적격성조사(VFM : Value-for-Money)<sup>60</sup>를 통과한 사업에 한하여 일정 비율을 민간투자사업으로 추진하는 목표예산 사전배분과정을 거치는 것이 필요함.

#### ○ 노후 인프라의 성능개선 추진사업에 대한 민간투자 방식 적용

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

## (2) 인프라 투자계획 수립 및 실행조직 보완

#### ○ 경기연구원 산하에 ‘공공투자관리센터’ 설립필요

- 위에서 논의된 바와 같이 경기도와 관내 기초지방자치단체들의 인프라 투자 정책을 발굴하고 기술적으로 지원할 수 있는 전문 기관인 ‘공공투자관리센터’의 설립이 필요함.
  - 근거기반 정책(evidence-based policy)의 중요성이 점차 강조되는 현대 행정의 중요한 특징은 정책의 계획, 의사결정, 집행, 평가 및 환류단계에

60) 정부실행 대안과 비교하여 민간투자 대안이 적격한지의 여부를 판단하는 조사임.

## 2.

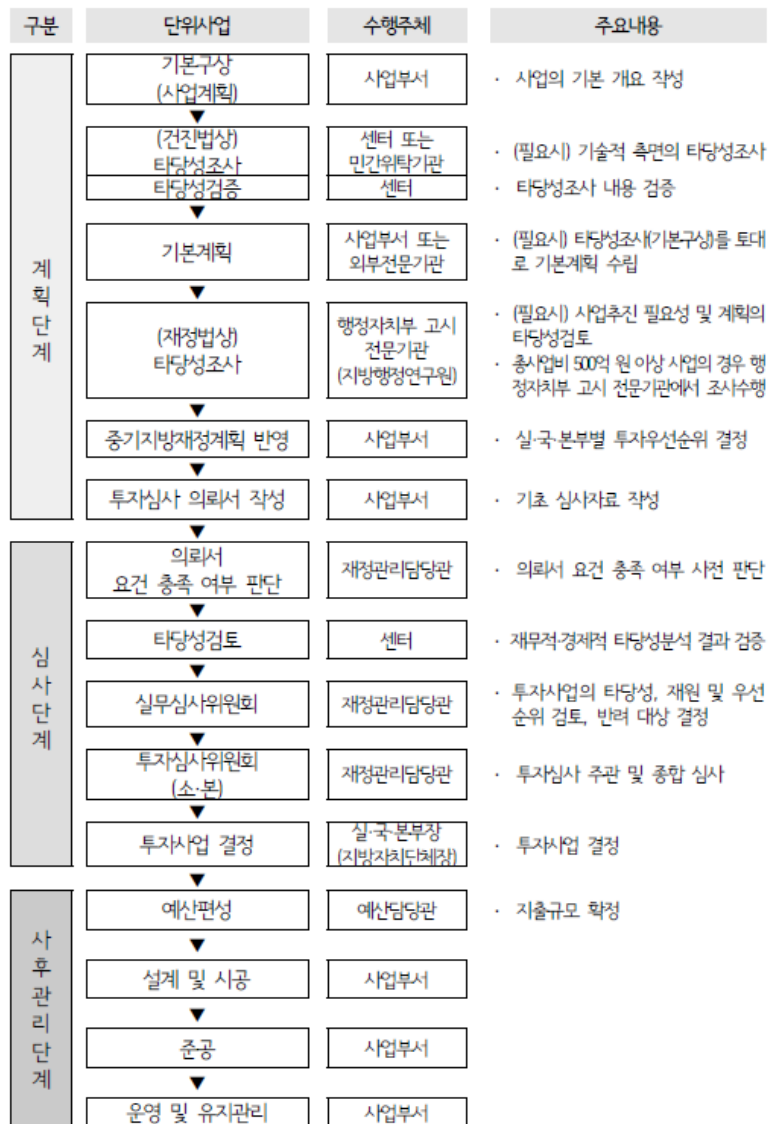
### 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

이르는 정책과정 전반에 담당 공무원 이외에도 전문가가 참여한다는 점이라고 할 수 있음(McGann and Weaver, 2000; Rich, 2004).

- 공공투자사업의 추진단계는 다음과 같이 ‘계획수립단계-심사-실행-사후관리 단계’로 구성됨(주재홍, 2017).
- 서울시의 공공투자사업 추진절차를 도시하면 다음 그림과 같으며, 사업계획 단계부터 사후관리 단계까지 서울공공투자관리센터(이하 ‘센터’)가 중요한 역할을 하고 있음을 알 있음.

그림 8-6

공공투자사업  
추진절차(서울시  
사례)



자료 : 박영민·이세구 (2014)

- 지방자치단체 단위의 공공투자관리센터는 2012년부터 설립되기 시작하였고, 2017년 3월 기준으로 전국에 7개의 지방공공투자관리센터가 운영되고 있음.
  - 각 지방자치단체별로 설립근거, 규모, 그리고 주요 활동에서 상당한 차이를 보임.
  - 지방공공투자관리센터의 설립 근거가 조례에 규정된 곳은 3개소(서울, 부산, 제주)가 있으며, 조례 없이 자체적으로 운영되고 있는 곳은 4개소(경남, 울산, 충북, 대구·경북)가 있음.
- 조례상의 근거가 없이 설립된 대부분의 지방 공공투자관리센터는 예비타당성조사와 타당성조사 통과를 주요 지원 업무로 수행하는 경향이 있음.
  - 조례에 의해 설립 근거를 갖추지 못한 지방공공투자관리센터의 경우에는 운영을 위한 예산 확보가 쉽지 않은 상황임.
  - 검토하는 사업 단위의 용역비 형태로 예산이 지급되는 경우에는 수의계약이 어려우므로 안정적인 예산 확보가 어려울 뿐 아니라 예산에 대한 의존도가 높아서 독립성을 가지고 객관적인 의견을 개진하기 어려운 문제가 발생할 수 있음.
- 따라서, 경기도의 경우는 공공투자관리센터를 조례에 근거하여 설립하는 방안을 고려해 볼 필요가 있음.

### (3) 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축

- 노후 인프라에 대한 유지관리 및 성능개선을 위한 재원을 지자체가 자체적으로 조달하는 것은 매우 어려운 것이 현실이므로 중앙정부 차원과 지방자치단체 차원의 노력이 동시에 필요함.
  - 지자체도 정부의 지원만을 의존하기 보다는 자체적인 재원 확보를 위한 다각적인 대안 확보가 필요함.

#### ○ 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정

- 현재, 「지속가능한 기반시설관리 기본법」이 의원입법으로 제안(2017.11.15.)되어 있는바, 관련법의 조속한 제정이 필요함.

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

- 관련법 제정 시 하수도, 수도, 도시철도, 지방하천 등 지자체 노후시설에 대해 정부가 지원할 수 있는 근거가 마련될 것으로 기대됨.
- 지방자치단체는 기반시설 사용자에게 대한 사용요금 추가 등으로 자체 재원 확보를 할 수 있는 근거를 제공함.

### - 「지속가능한 기반시설관리 기본법」 주요 내용

- 기반시설 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법」 제2조 제6호에 따른 기반시설 중 공공이 책임지고 관리할 시설로 사고 시 광범위한 인적·물적 피해가 우려되는 시설 14종(도로, 철도, 도시철도, 공항, 항만, 여객터미널, 하천, 댐, 수도, 저수지, 하수도, 공공폐수처리시설, 가축분뇨처리시설, 공동구)
- 국토교통부는 기반시설 관리에 관한 기본계획 5년 마다 수립하고 기반시설 관리위원회와 국무회의의 심의를 거침.
- 관리감독기관은 기본계획에 따라 소관 기반시설에 대한 관리계획을 5년마다 수립하고 기반시설 유형별로 최소유지관리 기준을 설정·고시
- 관리주체가 유지관리비용을 지원받으려면 관리계획 수립, 성능개선비용을 지원받으려면 관리계획을 수립하고 성능개선 총당금을 적립
- 국가 및 지자체는 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위해 관리주체에게 조사·진단, 보수·보강, 성능개선 비용 등을 보조·융자할 수 있음
- 사용료를 부과하는 관리주체는 기반시설 사용자에게 유지관리 및 성능개선에 필요한 재원 조성을 위한 부담금을 부과·징수할 수 있음.
- 관리주체가 기반시설의 노후화에 대비하여 적립하는 성능개선 총당금은 관리·운영 수익금, 일반회계 및 교통시설특별회계로 부터의 전입금, 공공기관 운영 효율화를 통한 자금 등을 재원으로 함.

### ○ 지방자치단체의 노후 인프라 개선을 위한 조례 제정 추진 필요

- 서울 및 전남, 부산, 대구에서는 지자체 내 시설의 안전도 개선을 위한 조례를 제정하여, 인프라 성능 개선을 위한 제도적 기반을 마련함.
  - 「서울특별시 노후 기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」(’16.7.14.)
  - 「전라남도 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」(’17.11.2.)
  - 「부산광역시 노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례」(’17.11.1.)
  - 「대구광역시 주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」(’17.12.27.)

구분	서울	전남	부산	대구
제정 시기	2016.7	2017.11	2017.11	2017.12
적용 대상	「시특법」 <sup>61)</sup> 2조1호 시설물 및 간선 이상 하수관로 중 완공 후 30년 경과 시설물		「시특법」 2조1호에 따른 시설물 중 30년이 지난 시설물	「시특법」 2조1항 시설물, 도로법 및 도로교통법에 따른 도로와 부속물, 교통안전시설 등, 무인교통단속용장비 시설, 지능형교통체계 시설, 하천법에 따른 하천시설과 하천복개구조물, 하수도법에 따른 공작물 등
실태평가 보고서 작성	규정	규정	실태조사는 규정 보고서 작성 미규정	미규정
종합관리 계획의 수립	규정	규정	규정	'종합관리계획'과 유사한 '시설물 안전 및 유지관리계획' 수립을 규정
성능개선위원회 구성·운영	규정	규정	별도로 규정하지 않음	별도로 규정하지 않음
실무협의회 구성 및 운영	규정	규정	규정	조정협의회 구성·운영 등에 관한 규정이 있으나 조항의 목적이 관리자를 지정하기 위함임
의회보고	규정	규정	별도로 규정하지 않음	교통관리계획 수립 시 보고하도록 규정되어 있으나 이외 시설물은 보고 규정이 별도로 없음

표 8-10

서울, 부산, 전남,  
대구 4개 광역  
지자체의 조례  
특징

- 향후 「지속가능한 기반시설관리 기본법」 제정과 관련해서도 주무관청 수준에서도 관련법의 선제적 대응을 위하여 필요한 규정을 담은 관련 조례 제정이 필요함.

#### ○ 특별회계 설치/ 민자사업 활성화/ 지방자치단체 예산의 우선 배정 고려

- 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토 필요함.
  - 지방자치단체의 주요 인프라의 안전 확보·성능개선을 위한 특별회계 설치를 고려해 볼 수 있음.
- 시설물 안전 및 성능개선사업에 민간투자사업 활성화 유도
  - 교량, 도로 등 주요 인프라 시설의 안전 및 성능개선(내진, 노후시설 개선) 사업 추진 시 민자사업 활용을 우선 고려할 수 있음.

61) 시설물의 안전관리에 관한 특별법(이하 시특법이라 표기)

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

## 2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책제언

- 학교시설 안전 및 성능개선사업은 BTL 사업으로 추진 → 학교 복합화 및 그린학교사업과 연계하여 추진 가능함.

- 시설물 안전 및 성능개선 사업에 지자체 예산의 우선 배정
  - 도시철도, 도로 및 하수관로 등 시민생활에 직결된 주요 인프라 시설의 안전 향상과 성능개선을 위한 예산 항목 조정 검토

### (4) 도심재생사업의 실효성 있는 추진

- 대부분의 광역 지자체는 관내 노후 도심지에 대한 도시재생 사업을 추진하고 있지만 투자재원의 제약이 있는 상태임.
- 현재, 중앙정부는 「도시재생 뉴딜사업」 추진으로 주거문제 해소, 미래 성장동력 확충, 지방분권 강화 및 균형발전 도모함.
  - 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 지역 선정, 2017년 68개 지역이 선정, 2018년도부터는 매년 90~100개 지역을 지자체, 중앙정부, 공공기관 제안을 통해 선정할 계획임.

표 8-11

도시재생사업의  
유형

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 <sup>2</sup> )	5만 이하	5~10만 내외	10~15만 내외	20만 내외	50만 내외
사업유형	우리동네 살리기	주거지 지원형	일반근린형	중심시기지형	경제기반형
선정주체	광역지자체			중앙(국토교통부)	

자료 : 국토교통부, 도시재생 뉴딜 추진방안, 2017.12.14.

- 현재 정부에서 추진하고 있는 「도시재생 뉴딜사업」에 적극 참여하여 중앙정부로부터 도시재생에 필요한 재원을 확보하는 노력이 필요함.
- 그런데 도시재생사업은 특성상 사업기간이 길고 초기에 사업비가 많이 투자되지만 회수는 사업후반기에 이루어지는 사업특성을 갖고 있어, 공공과 민간의 조화된 협력과 공공의 안정적인 자원조달이 매우 중요함.

## (5) 지역 건설산업의 경쟁력 강화를 위한 제도개선

### 1) 지역 중소건설기업의 경쟁력 제고

- 지역 중소건설기업에 대한 경영 및 기술 등 간접적인 지원방식 확대 및 지역 내 강소건설기업 육성을 위한 프로그램의 운용이 필요
  - 지역 중소건설기업의 경쟁력 향상을 유도하기 위한 경영관리 역량 강화와 지역별 맞춤형 기술력 확보를 지원하는 정책의 마련이 필요
  - 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 마련
- 실질적으로 지역 경제에 긍정적인 효과를 발생시킬 수 있는 지역 내 ‘강소 건설기업’을 육성하는 데 초점을 맞추어야 함.
  - 지역 내 ‘지역강소기업인증’제도를 병행함으로써 강소기업에 초점을 맞춘 지원 프로그램의 운영을 검토

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 ■ 강소기업에 신용보증기금의 보증서 발급시 보증우대/보증기간 최장 11년, 보증비율 100%, 보증료 0.2%p 이상 차감 등
재정금융 지원	청년일자리 지원사업 금융우대	■ 가점(5점)
	고용창출 장려금, 고용 안정장려금 등 지원선정 시 우대	■ 우선 지원(최대 10억원, 연리 1.5%)
	산재예방시설 용자금 지원 선정 시 우대	■ 산재예방 시설·장비 구입 자금 우선지원 및 1천만원 추가지원
	클린사업장 조성지원 우대	■ 강소기업을 운영기관으로 선정 시 가점부여(2개소 인정)
선정선발 우대	청년취업아카데미 참여기업 선정 우대	■ 자격요건 중 부적격 사유 예외(강소기업의 경우 5인 이상 기업까지 예외 적용, 일반기업의 경우 50인 이상만 참여 신청 가능)
	일학습병행제 참여 기업 선정 시 우대	■ 중소기업 탐방 프로그램 탐방기업 발굴시 우선 배정
	중소기업탐방 기업 선정시 우대	■ 우선 참여
	청년채용박람회 참여 우대	

자료 : 고용노동부, 강소기업 신청 접수 공고, 2018.2.19.

표 8-12

고용노동부 선정  
강소기업  
지원내용

2.  
인프라 투자  
활성화를  
위한  
정책제언

## 2) 지역 중소건설업 보호육성 정책의 내실 있는 운영

- 공동도급의 경우 지역 중소건설업체의 보호 육성 보다는 막대한 손실을 전가하는 제도로의 우려가 있음<sup>62)</sup>.
  - 공공공사 대부분이 적정공사비가 책정되지 못했고, 저가 낙찰로 인해 오히려 손실을 분담하는 경우가 발생
  - 공동도급에 참여한 업체들이 지분별로 손실을 분담할 경우, 영세한 지역중소건설업체들은 단 1건의 공동도급으로 인한 손실만 떠안아도 매우 큰 타격을 입게 됨.
- 일본 공동도급제도의 경우 공사물량 증대 외에 입찰제도 개선과 건설업계의 상생협력하는 문화가 뒷받침되면서 개선됨.
  - 종합과 전문이라는 이원적인 건설업 등록제도가 없으며, 공공공사 물량의 증대, 적정공사비 확보와 낙찰률이 상승
  - 공동도급 참여업체 수를 2~3개사 내외로 제한하고, 최소지분율을 20% 이상으로 규정하여 실질적인 시공참여를 유도
  - 대표사가 강력한 리더십을 발휘하면서 수주 이후의 분야별 운영위원회를 주도하고, 협업을 통한 기술력 이전 추진

62) 수익성을 잘 따져보지 않고 공동도급에 참여한 지역중소건설업체가 문제라고 할 수도 있음. 하지만 공동도급시 입찰에서 가격을 결정하는 것은 대표사이고, 공공공사 입찰에서 대표사가 얼마를 써낼지, 낙찰률이 얼마나 될지 알 수 없는 상황에서 지역중소건설업체가 사전에 손실 여부를 계량하기는 매우 어려운 실정. 또한 공공 토목투자가 지속적으로 줄어들고 있는 상황에서 공공토목 중심의 지역중소건설업체로서는 대기업과의 공동도급을 통한 수주기회 확보는 불가피함.



## 참 고 문 헌

### 국내 문헌

- 강상혁·이영환, 2013, 「영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입 방향」, 연구보고서, 한국건설산업연구원
- 경기도, 「경기도 종합계획 2012-2020」
- 경기도, 「중기지방재정계획 2018-2022」
- 경기도, 「2018 도정업무계획」
- 경기도, 「2017 지방재정공시(결산)」
- 경기연구원, 2014. 6.16, “경기도 노후주택 현황 및 관리방향”, 「GRI 퍼스팩티브 제4호 ISSUE & ANALYSIS」
- 경기청년유니온(2015), “장시간 장거리 통근이 경기도 청년에게 미치는 영향”
- 국토교통부 보도자료(2016.5.19.), ““지하공간 안전관리 철저하게”...지반침하 예방대책 당부”
- 국토연구원(2016), 「국토교통 사회간접자본 중장기 투자 방향 연구」
- 기획재정부(2016), 「2016 나라살림」
- 김경진·안강기(2001), 「전국교통혼잡비용 산출과 추이 분석」, 수시연구보고서, 교통개발연구원
- 김영진·유동우(2002), “국내 교량 구조물의 사고 사례 분석과 교훈”, 대한토목학회지 제50권 제8호, 대한토목학회
- 나경연·박철한(2017), 「인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석」, 한국건설산업연구원
- 문화체육관광부 보도자료(2017.1.12.), 2016 국민여가활동조사
- 박용석·이홍일·박철한·박수진·나경연(2017.10), 「SOC예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책과제」, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원
- 빈미영·김영돈(2017), “경기도민 삶의 질 조사 IV : 교통”, 이슈&진단 No. 288, 경기연구원
- 안전행정부(2013.7), 지역의무 공동도급제 금액 제한 철폐 보도자료
- 이병호·손웅비·김정훈·김을식·김도균·한근식(2016), 「경기도민 삶의 질 동태분석을 위한 기초연구」, 경기연구원
- 이원섭(2011.4.11.), “지역발전투자협약제도 실천방안”, 국토정책Brief, 국토연구원
- 조성호·신원득·김홍식·허재완·윤태웅(2009), 「경기도민의 삶의 질 평가에 관한 연구」, 경기개발연구원
- 조중래·김채만·홍우식·우왕희(2000.12), 「경기도 지역의 혼잡비용산정에 관한 연구」, 위탁연구 2000-12, 경기연구원
- 조정식(2016. 9), “국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안”, 2016년 국정감사 정책자료집
- 최석인·박수진·최수영·최은정·박희대·박철한(2017.6), 「4차산업혁명시대 인프라 질적제고방향과 전략」, 연구보고서, 한국건설산업연구원
- 하능식·김필현·이선화·김민정·신미정·이선영(2017.6), 「중장기 지방세제 발전방안」, 연구보고서, 한국지방세연구원

행정자치부, 「2015년 지방교부세 산정해설」  
행정자치부 「지방재정연감」  
KDI 공공투자관리센터, 『2015년도 KDI 공공투자관리센터 연차보고서』, 2017.4,

## 외국 문헌

미국 예산관리국(2015), Office of Management and Budget Tables(<https://www.whitehouse.gov/omb/budget/Historicals>)  
호주 Department of Infrastructure and Regional Development, BITRE, Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016([https://bitre.gov.au/publications/2016/files/BITRE\\_yearbook\\_2016\\_pocket\\_book.pdf](https://bitre.gov.au/publications/2016/files/BITRE_yearbook_2016_pocket_book.pdf))  
미국 ARTBA(American Road & Transportation Builders Association, 2016), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation  
영국 Infrastructure and Projects Authority, Major Infrastructure Tracking Unit, "National Infrastructure Delivery Plan 2016~2021".(<https://www.gov.uk/government/publications/national-infrastructure-delivery-plan-2016-to-2021>)  
독일 Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html>)  
호주 Infrastructure and Regional Development Portfolio(2016), Portfolio Budget Statements 2016~17 Budget related paper No.1. 13([https://infrastructure.gov.au/departments/statements/2016\\_2017/budget/files/2016-17\\_PBS.pdf](https://infrastructure.gov.au/departments/statements/2016_2017/budget/files/2016-17_PBS.pdf))  
Atlanta BeltLine, Inc.(2017) 「Annual Report 2016」 (<https://beltline.org/>)  
Silicon Valley Leadership Group(2018), Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project 2018 (<http://svlg.org/>)  
THE WORLD BANK, Global Rankings 2016(<https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>)

## 홈페이지

경기도청(<http://www.gg.go.kr/>)  
경기도교육청(<http://www.goe.go.kr/>)  
경기도교통정보센터([www/gits.gg.go.kr](http://www/gits.gg.go.kr))  
경기통계(<http://stat.gg.go.kr/>)

국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr/>)  
국가상수도정보시스템(<https://www.waternow.go.kr/>)  
국민안전처(<http://www.mois.go.kr/>)  
국토교통부(<http://www.molit.go.kr/>)  
국토교통부 혁신도시(<http://innocity.molit.go.kr>)  
도시재생 종합정보체계(<http://www.city.go.kr/index.do>)  
미국 인구 통계국(US Census Bureau, <https://www.census.gov/>)  
보건복지부(<http://www.mohw.go.kr/>)  
서울대학교 행정대학원 정보지식정책연구소 서베이연구센터(<http://ripim.snu.ac.kr/>)  
시설물정보관리종합시스템(<http://www.fms.or.kr>)  
아일랜드 개발청(<https://www.idaireland.com/>)  
지방재정365(<http://lofin.mois.go.kr/>)  
통계청 국가통계포털(<http://kosis.kr/>)  
환경부([www.me.go.kr](http://www.me.go.kr))



## 부록 1. 설문지

---

## 주요 인프라 시설의 안전 및 성능에 관한 인식 조사 - 경기

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 도/시민 여러분들의 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
<b>■ 조사 대행 기관 :</b> (주)리서치뱅크 <b>조사책임자 :</b> 실장 서은주 <b>주소 :</b> 서울시 마포구 마포대로 173		- 조사 대상 : 20~69세 성인 남녀 - 유효 응답자 : (성별, 연령별, 지역별 고려하여 골고루 표집) - 조사 기관 : 2018년 2월 XX일 - XX일 (1주일 내) - 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 2. 30대 3. 40대 4. 50대 5. 60대 이상		
거주 지역 ( 경기도 )	수원시	안양시	군포시	오산시	과천시	구리시
	성남시	평택시	광주시	하남시	고양시	양주시
	부천시	시흥시	김포시	의왕시	남양주시	포천시
	용인시	화성시	이천시	여주군	의정부시	동두천시
	안산시	광명시	안성시	양평군	파주시	가평군
						연천군

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

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

2. 귀하가 거주하는 지역의 인프라 시설의 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼마나 밀접한 연관이 있다고 생각하십니까?

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

2-1 그렇다면, 귀하는 다음의 각 세부 인프라 시설의 성능수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)에 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

내용	① 매우 중요하다	② 중요 하다	③ 보통 이다	④ 중요하지 않다	⑤ 전혀 중요하지 않다
1. 도로					
2. 터널					
3. 교량					
4. 항만시설					
5. 지하철/지하철주변시설					
6. 철도/철도주변시설					
7. 공항/공항주변시설					
8. 상수도					
9. 하수도					
10. 환경개선시설(쓰레기 처리 등)					
11. 공원/녹지					
12. 관광시설(관광단지및유원지등)					
13. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)					
14. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)					
15. 전통시장					
16. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응)					
17. 댐 및 저수지					
18. 산업/물류단지					

3. 귀하가 거주하는 지역의 **삶의 질(또는 행복수준) 향상을 위해서** 다음 분야들에 대한 현재의 만족도 수준은 어떻게 평가하십니까?

내용	① 매우 만족한다	② 만족한다	③ 보통이다	④ 불만족한 다	⑤ 매우 불만족한 다
1. 시설물의 안전도(노후시설물의 정비수준)					
2. 교통시설의 편의성 및 확충정도					
3. 주거 및 생활환경					
4. 교육 및 문화생활 환경					
5. 복지 및 의료서비스 환경					
6. 재해방지사설(우수관, 빗물 저류조, 지진 대응 등)의 확충					

3-1. 귀하가 현재 거주하는 지역의 **삶의 질 향상과 관련하여**, 다음 세부 시설물 별로 **만족도와 안전 수준(노후도)**에 대해서 어떻게 느끼십니까?

내용	만족도					안전수준(노후도)				
	매우 만족 한다.	만족 한다.	보통 이다.	불만 족한 다.	매우 불만 족한 다.	매우 안전 하다	안전 하다	보통 이다	안전 하지 않다	매우 안전 하지 않다
1. 도로										
2. 터널										
3. 교량										
4. 항만시설										
5. 지하철/지하철주변시설										
6. 철도/철도주변시설										
7. 공항/공항주변시설										
8. 상수도										
9. 하수도										
10. 환경개선시설(쓰레기 처리 등)										
11. 공원/녹지										
12. 관광시설(관광단지및유원지등)										
13. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)										
14. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)										
15. 전통시장										
16. 재해방지사설(우수관,빗물저류조,지진대응)										
17. 댐 및 저수지										
18. 산업/물류단지										



4. 귀하가 거주하는 지역에 미군 및 국군 이전부지가 있다면, 귀하가 생각하는 바람직한 미군 및 국군 이전 부지의 활용방안은 무엇입니까?(2개 선택) ( , )

- ① 공원 및 녹지
- ② 주택공급
- ③ 지식산업센터(舊 아파트형 공장) 등 산업단지
- ④ 교육시설(유치원, 초·중·고등학교)
- ⑤ 문화시설(도서관 및 공연장)
- ⑥ 체육시설(체육관 등)
- ⑦ 기타( )

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

- ⑧ 매우 충분하다
- ⑨ 충분하다
- ⑩ 보통이다
- ⑪ 충분하지 않다
- ⑫ 전혀 충분하지 않다

6. 그러면, 귀하는 아래 시설에 대한 향후 투자 방향을 어떻게 평가하십니까?

내용	① 매우 필요하다	② 필요 하다	③ 보통 이다	④ 필요하지 않다	⑤ 매우 필요하지 않다
1. 도로					
2. 터널					
3. 교량					
4. 항만시설					
5. 지하철/지하철주변시설					
6. 철도/철도주변시설					
7. 공항/공항주변시설					
8. 상수도					
9. 하수도					
10. 환경개선시설(쓰레기 처리 등)					
11. 공원/녹지					
12. 관광시설(관광단지및유원지등)					
13. 문화/복지/체육시설(도서관,공연장,체육관)					
14. 교육시설(유치원,초/중/고등학교)					
15. 전통시장					
16. 재해방지시설(우수관,빗물저류조,지진대응)					
17. 댐 및 저수지					
18. 산업/물류단지					

7. 경기도의 주요 인프라 시설과 관련된 제반 **정책**에 관해 귀하는 어떻게 평가하십니까?
- ① 매우 만족한다.
  - ② 만족하다
  - ③ 보통이다
  - ④ 만족하지 않는다
  - ⑤ 전혀 만족하지 않는다
8. 귀하가 거주하는 지역에서 주요 인프라 시설물을 위한 사업 추진 시 우선적으로 고려해야 할 **재원 확보 방안**은 무엇이라고 생각하십니까?( ) 단일응답
- ① 전반적인 시설물 관련 재정의 확충
  - ② 민간투자의 적극적인 유치
  - ③ 재정 지출 부문 간 조정을 통해 확보
  - ④ 시설물 사용료의 현실화를 통해 확보
  - ⑤ 국가 재정 지원 비중 확대

- 설문에 응해주셔서 대단히 감사합니다 -

## 부록 2. 세미나 발표자료

---

## 경기도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 연구

2018. 04. 24.

한국건설산업연구원  
박수진

## CONTENTS

- I. 연구의 배경 및 목적
- II. 지역발전 및 주민행복과 인프라
- III. 경기도 인프라 실태진단
- IV. 경기도 주민 설문조사
- V. 경기도의 인프라 투자방향



# I. 연구의 배경 및 목적

## 1. SOC 예산 추이와 전망

### 국토교통부, 2018년 신규 SOC 사업예산 대폭 감소

“국토교통부  
SOC 예산 중  
신규사업  
예산 감소,  
2018년 383  
억으로 급감”

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

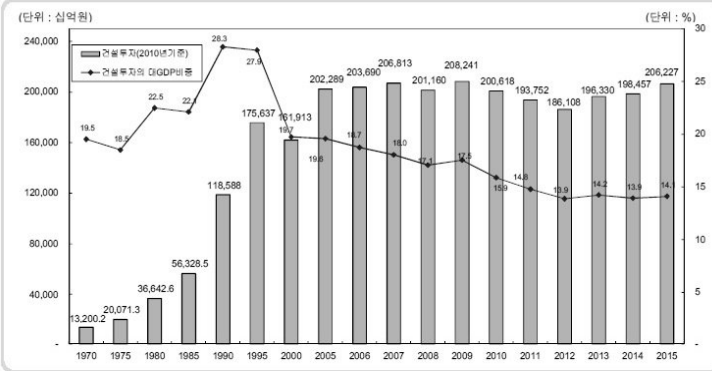
자료 : 국토교통부 각 연도별 보도자료

## 1. SOC 예산 추이와 전망

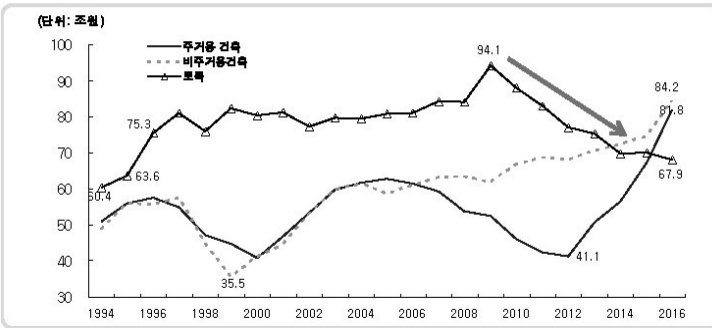
“인프라시설의  
대부분을  
차지하는  
토목투자는  
7년 연속  
감소세”

건설투자  
변화 추이

공공별  
건설투자  
변화 추이



자료: 한국은행

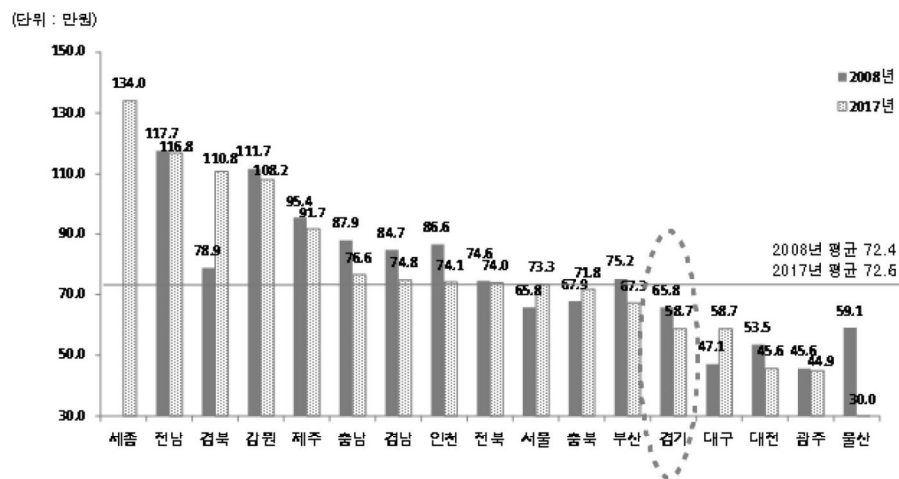


자료: 한국건설산업연구원

4

## 2. 경기도 SOC 예산 추이와 전망

경기도 1인당 SOC 예산은 도 지역 중 최하위



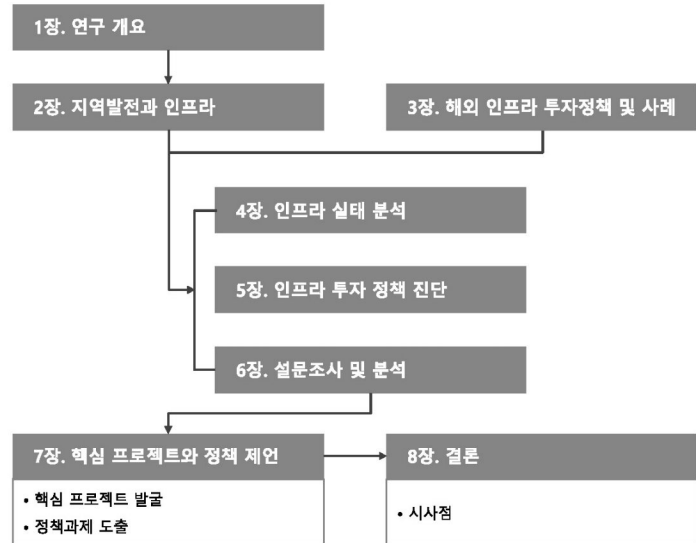
□ 경기도의 전체 예산은 증가하였으나, 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문 예산 비중은 2008년 23.6%에서 2017년 14.9%까지 감소

☞ 중기 지방재정계획 상 향후에도 인프라 투자비중은 지속적으로 위축 전망

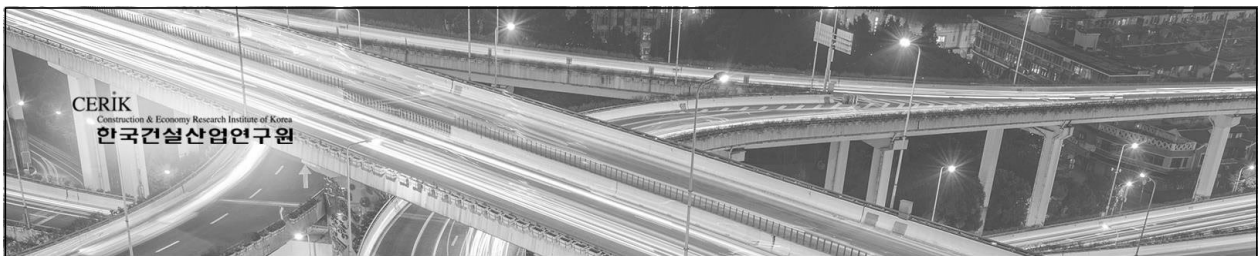
5

### 3. 연구의 목적 및 범위

- 본 연구의 목적은 경기도민이 실질적으로 체감하는 인프라 투자 수요를 조사하고, 실효성 있는 투자방향을 제시하는 것
- 조사 대상은 경기도의 주요 인프라 중 지역경제 파급효과가 높고, 실태조사 및 분석자료수집이 가능한 시설물
  - 총 7개 부문, 18개 세부 시설물로 설정
- 교통학회 및 경기연구원과 협력하여 인프라 실태파악, 투자수요 진단, 핵심 투자사업에 대한 분석 수행



6



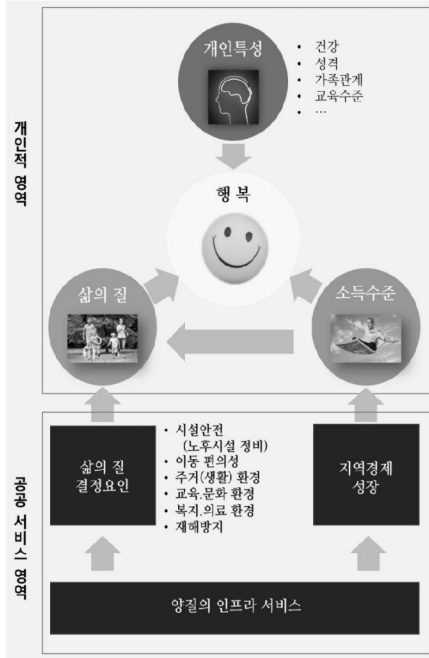
CERI K  
Construction & Economy Research Institute of Korea  
한국건설산업연구원

## II. 지역발전 및 주민행복과 인프라



## 1. 인프라서비스와 경기도 주민행복

### 양질의 인프라 서비스는 경기도 주민의 소득향상과 삶의 질 개선에 결정적 영향



□ 한국의 행복지수는 55위, 경기도민의 행복수준은 17개 광역단체 중 14위

□ 경기도의 1인당 GRDP는 29.5백만원 으로 전국 평균 (31.9백만원)보다 낮은 수준이며, 95년 이후 전국 평균 과 격차 증가

- 총 평균 실업률은 3.9%(전국 3.7%), 특히 청년 실업률은 10.5%(평균 9.8%)로 17개 광역단체 중 3번째
- 수도권 높은 규제, 지가상승, 저 출산과 고령화 등으로 경기도의 잠재 경제성장률이 지속적으로 하락할 것으로 예측

□ 설문조사 결과, 경기도 주민은 삶의 질 결정요소들 중 '시설물 안전(노후시설물 정비)' 부문에서 가장 만족도가 낮은 것으로 조사

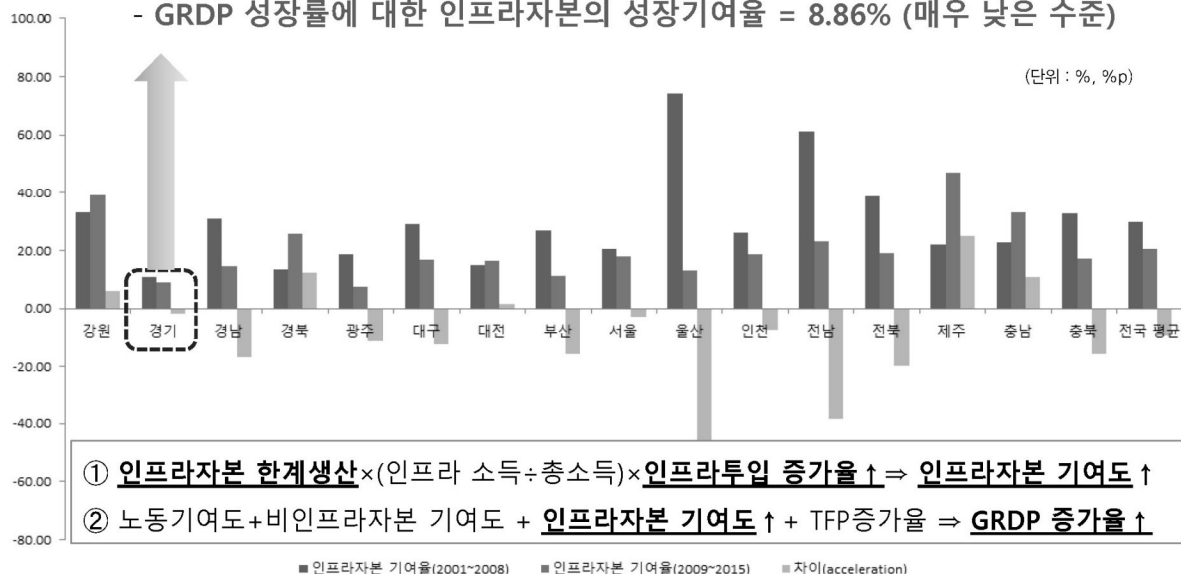
☞ 노후인프라 개량과 안전도 향상이 경기도 주민들의 삶의 질과 행복수준 증진에 효과적임을 시사

8

## 2. 인프라 투자 필요성 추정 - 성장회계(Growth Accounting) 모형

### 현재 경기도의 ...

- 인프라자본의 한계생산성 = (중간 수준)
- 1인당 인프라 자본스톡 = 62.0 백만원 (중간 수준)
- GRDP 성장률에 대한 인프라자본의 성장기여율 = 8.86% (매우 낮은 수준)

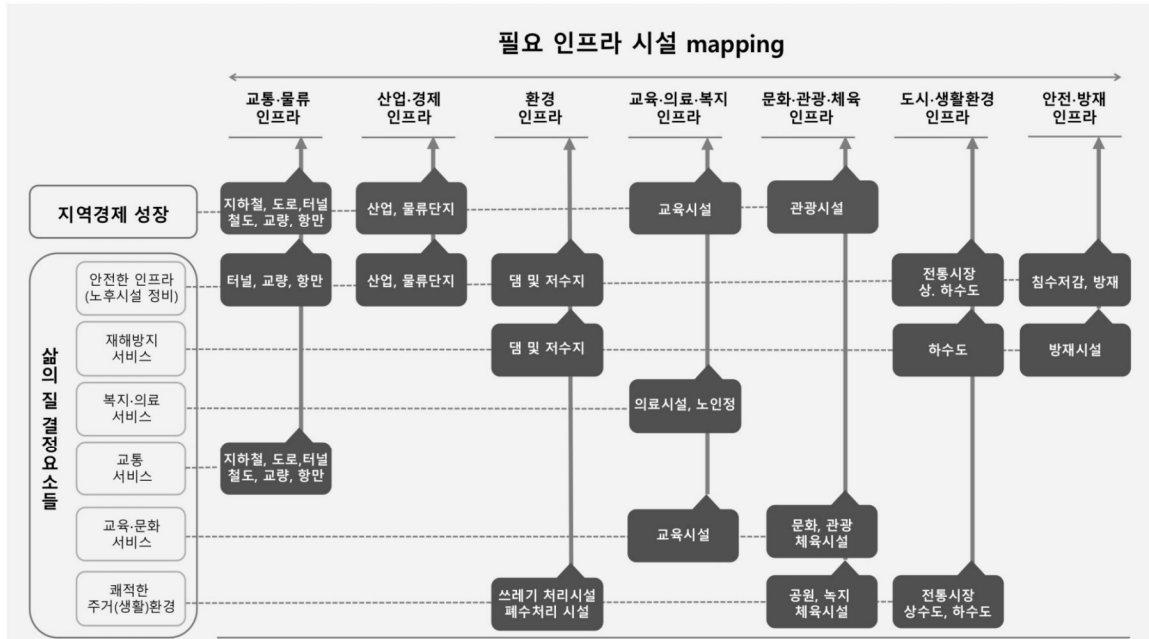


9



### 3. 경제성장과 도민 삶의 질 개선을 위한 인프라 투자의 필요성

#### 지역경제 성장과 도민 삶의 질 향상을 위하여 필요한 인프라 항목 정의



10



CERiK  
Construction & Economy Research Institute of Korea  
한국건설산업연구원

### Ⅲ. 경기도 인프라 실태 진단



## 1. 지역간 불균형 심화

### 경기도는 수도권 개발제한, 환경규제, 군사시설 분포로 지역 불균형 심화

- 경기도 내 31개 시·군별로 산업 및 경제시설(지역 내 사업체) 수 비교 결과, 최상위와 최하위의 차이는 20배, 1인당 GRDP 차이는 3배
  - 1인당 지역내 총생산 : 1위는 화성시 (7,376만원/인), 최하위는 연천군 (2,170만원/인)
- 도로보급율 수준은 연천군, 가평군, 양평군, 남양주시 등이 열악
  - 이천시, 김포시, 동두천시, 광명시 등은 도로포장율이 저조
- 철도 및 지하철 접근성은 경기 남동부가 열악
  - 안성시, 광주시, 여주시, 포천시, 이천시 등
- 문화·관광·체육시설은 파주시, 가평군, 김포시, 의왕시, 구리시가 열악

12

## 1. 지역간 불균형 심화

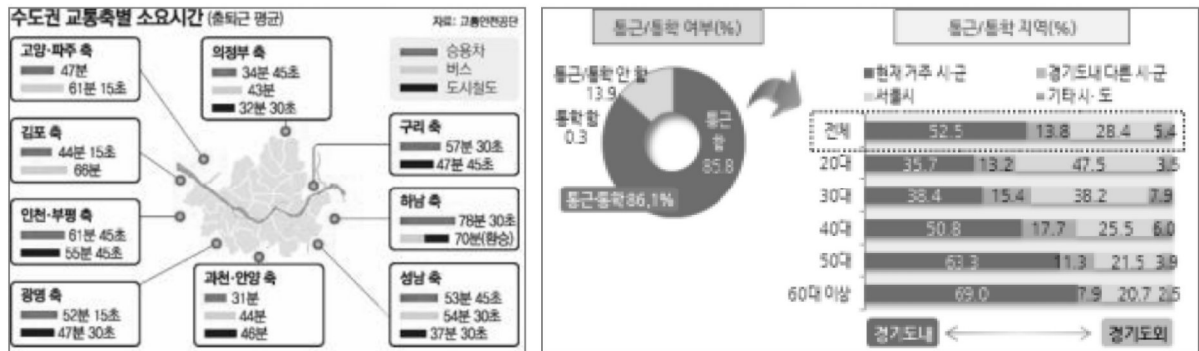
구 분	내 용
교통물류	• 도로: 경기 북부 접경지역 압도적 열악
	• 철도: 경기 동부 지역 열악
산업 및 경제 시설	• 경기 북부 접경지역 열악
환경시설 부문	• 주로 서울 인접 경기 남부 도시 열악
교육·의료·복지	• 교육의 경우 경기 남부는 과밀, 경기 북부는 개소 수 부족
	• 노인 여가복지시설의 경우 경기 북부 및 군포시, 의왕시, 과천시, 하남시에서 열악
	• 여성복지시설은 미 보유 지자체 다수
체육시설	• 지역적 분포 특성이 두드러지지 않으나, 중규모 도시에서 열악한 경우가 다수
도시생활	• 도시화 고려 시 경기남부 중규모 도시 열악
안전	• 경기도 남단 및 동부 외곽지역 열악

13

## 2. 광역 및 지역 내 교통체계 개선 필요

### 경기도는 광역 및 지역 내 교통체계 개선이 시급

- 경기도민의 평균 통근·통학 소요시간은 72.4분(왕복기준)으로 전국 평균인 61.8분보다 월등히 높은 수준
  - 서울과 타 시·도로의 통근·통학자 비율이 42.2%, 이들의 평균 통근·통학 시간은 166분(왕복기준)



## 3. 인프라 시설의 노후화

### 경기도의 다양한 노후 인프라 시설에 대한 진단과 개량 수요 도래

프로젝트	주요 내용	프로젝트	주요 내용
노후 하수도 시설 정비 및 성능개선사업	·노후 하수관로 정비	노후 및 혼잡 철도/지하철 역사 성능개선사업	·노후 역사 개량 및 증설
	·지반침하 지역 우선정비		·승강장 및 내부 계단 폭원 확충
	·구조적 이상에 대한 종합 정비		·역사 내 소방시설 확충
	·통수능 부족관거 증설		·에너지 효율성 제고
	·최소유속 부족관거 개량	철도/지하철 내진보강/노후개선사업	·노후시설 개량사업
노후 상수도 시설 정비 및 성능개선사업	·노후 하수처리장 개량 및 증설		·내진보강 사업
	·교체 후 내용년수 25년 경과 상수관로 정비	도로 종합 성능개선사업	·저등급 구간 종합 정비
침수저감시설 확충 사업	·미 교체 노후 상수관로 정비		·평탄성 불량 다발 구간 정비 등
	·노후 우수관로 유지관리	노후 산업단지 정비사업	·노후 산업단지 보수 및 증설
	·빗물처리시설 신/증설		·기반시설 확충, 주변지역과 연계 정비
주민 밀착형 생활도로 정비 사업	·노후 빗물펌프장 용량 확대 및 노후화 개선	그린스쿨 (안전+건강) 사업	·노후 학교시설 보수 및 신축
	·생활도로의 정비		·구조물 보수 및 내진성능 보강
	·불량비탈길 및 노후계단 정비 사업 등		·친환경 실내외 환경 개선
터널 성능개량 사업	·포트홀 발생 도로 정비	노인복지시설 개선사업	·노인복지시설 : 경로당, 노인여가복지시설, 노인 인의료복지시설, 노인주거복지시설, 재가노인복지시설, 치매센터
	·노후화에 따른 침하, 붕괴 등의 우려가 있는 터널 정비		·노인친화 복지시설 개량 및 확충
교량 성능개량 사업	·노후화에 따른 단차발생, 붕괴 등의 우려가 있는 교량 정비	전통시장 개선 및 종합방재사업	·시장별 맞춤형 종합방재사업
	·노후 교량의 내진보강		·내화성능 향상, 소방차 진입근란 도로정비

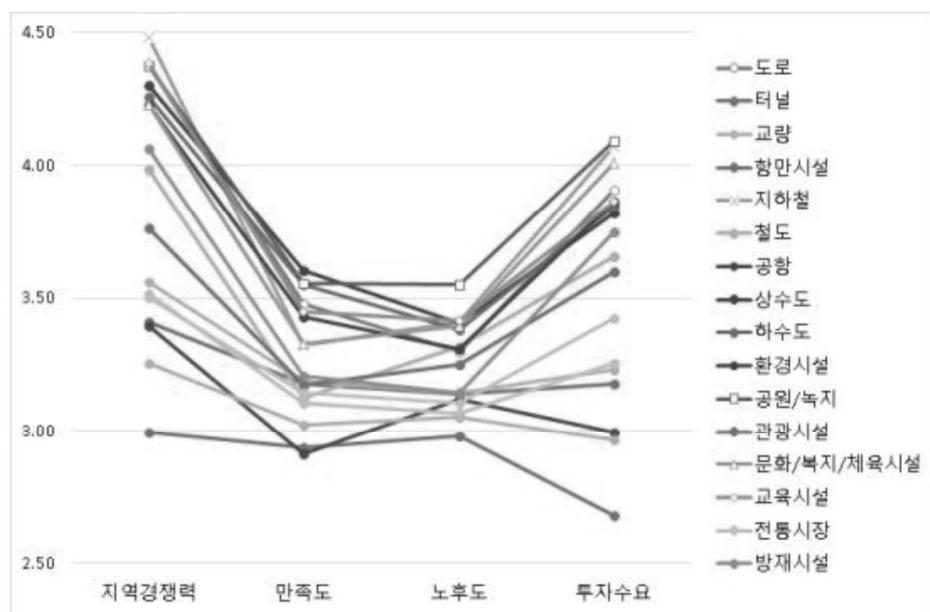


## IV. 경기도민 설문조사



### 1. 도민이 체감하는 인프라의 중요도 Vs 만족도

특히 도로, 지하철, 문화/복지/체육시설의 투자 필요성이 높을 것으로 예상



## 2. 경기도민이 체감하는 인프라 투자정책

- 경기도의 인프라 시설 투자 수준에 대해서는 2.83/5.00으로, 상대적으로 불충분한 것으로 응답
- 경기도의 인프라 투자와 관련된 제반 정책 만족도에 대하여는 보통 수준으로 평가
- 공공기관 및 국군 및 미군 반환 부지의 활용 방안에는 ‘공원 및 녹지’ → ‘문화시설 (도서관 및 공연장)’ → ‘주택공급’ 순으로 응답
- 주요 인프라 시설물을 위한 사업 추진 시 우선 고려해야 할 자원 확보 방안으로는 재정확충을 통한 사업 추진을 선호

18



## V. 경기도의 인프라 투자방향

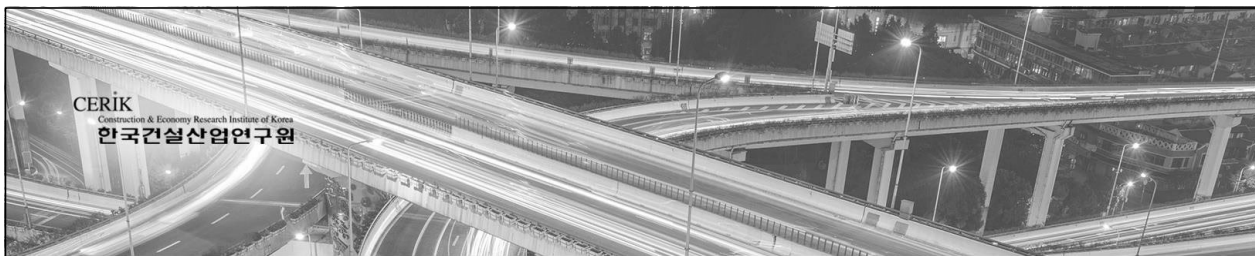


# 1. 경기도의 인프라 투자방향 제시

실태 진단 + 정책 검토 + 주민 설문 → 주요 인프라 현안 및 투자방향 도출

주요 현안	인프라 투자 방향
하나의 경기도, 이동성의 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 철도망 연계성 강화</li> <li>• 대중교통망 확충</li> <li>• 경기도 내 광역교통망 공급 지연 사업 추진</li> <li>• 경기 동부 교통망 확충</li> </ul>
친환경 발전기반 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 환경 친화적 도시환경 조성</li> <li>• 다양한 문화·레저 인프라 저변 확대</li> <li>• 자족형 도시개발 (테크노밸리, 첨단산단)</li> </ul>
NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국가산업단지 노후화 해결</li> <li>• 공공기관 이전부지 개발과 도시재생 연계</li> <li>• 친환경 녹색 미래사업 육성</li> </ul>
생활 재해·재난 뇌관 해결	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노후 상수도관 개량</li> <li>• 상·하수관로 정비</li> <li>• 하수처리장 재건축 (뉴빌딩 사업)</li> </ul>
경기도 속의 오지 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수도권 외곽지역 교통망 확보</li> <li>• 접경지역 발전을 위한 이전 지역연계 발전</li> <li>• 지역 발전을 위한 전략 SOC 투자·육성</li> <li>• 용수공급시설 확충</li> </ul>
선제적 방재·안전 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 정수시설고도화(오염원 다양화에 따른 수질 개선)</li> <li>• 기준 미달 도로망 확·포장 및 개량</li> </ul>

20



감사합니다



# 경기도 핵심투자 대상시설

2018. 04. 24.

**GRI** 경기연구원  
Gyeonggi Research Institute

류사균 선임연구위원

경기도

# 1. 경기도 인프라 투자방향

주요 현안	인프라 투자 방향
하나의 경기도, 이동성의 확보	철도망 연계성 강화
	대중교통망 확충
	경기도 내 광역교통망 공급 지연사업 추진
	경기 동부 교통망 확충
친환경 발전기반 확대	환경 친화적 도시환경 조성
	다양한 문화·레저 인프라 저변 확대
NEXT 경기도, 일자리 창출과 경제발전	자족형 도시개발 (테크노밸리, 첨단산단)
	국가산업단지 노후화 해결
	공공기관 이전부지 개발과 도시재생 연계
	친환경 녹색 미래사업 육성
생활 재해·재난 뇌관 해결	노후 상수도관 개량
	상·하수관로 정비
	하수처리장 재건축 (뉴빌딩 사업)
경기도 속의 오지 개선	수도권 외곽지역 교통망 확보
	접경지역 발전을 위한 이전 지역연계 발전
	지역 발전을 위한 전략 SOC 투자·육성
	용수공급시설 확충
선제적 방재·안전 확충	정수시설고도화(오염원 다양화에 따른 수질 개선)
	기준 미달 도로망 확포장 및 개량

3

# 2. 핵심사업 선정 방법

경기도 현안극복 부합사업 정리  
각사업별 기대효과에 따라  
경기도 주요 현안과제 달성을 위한  
인프라 투자방향에 부합하는 사업 추출



중요도 평가  
5개 항목에 대해 5점 만점으로  
아래와 같이 항목에 대해 평가

평가 항목	내용
극복 과제 기여도	경기도 도정 업무계획 및 본 연구에서 설정한 현안 및 과제 극복 기여도
지역 발전 시급성	해당 지역의 부문 수준, 지역 발전 기여도에 따른 시급성
투자효과 광범위성	해당 지역 요구 공공 시설물(경기도 사회조사 참조)
전략 투자 필요 사업	투자 효과의 확산성 및 인근 지역 파급성
사업 수행 원활성	국가 및 경기도의 전략 투자를 요하는 정도
	국가 상위 개발계획 및 경기도 지역 개발계획 포함 여부
	인프라 투자 사업 선호도(중앙정부 및 경기도)

부문별사업구분및중요도기준 정렬  
인프라 투자방향에 부합하는  
기대효과 및 목적 사업을  
부문별로 재분류

4



### 3. 핵심사업 선정 결과

- 중요도 20점 이상의 부문별 주요 사업

시설유형	전체		핵심사업	
	사업건수	총 사업비 (단위 : 조 원)	사업건수	총 사업비 (단위 : 조 원)
교통물류	131	100.1	61	56.5
산업 및 경제 시설	13	24.9	10	24.9
환경시설	24	1.5	13	1.4
교육 · 의료 · 복지	2	41.1	1	1.1
문화 · 관광 · 체육시설	3	6	2	6
도시 및 생활환경	23	22.5	13	22.4
계	196	196.1 + α	100	112.3 + β

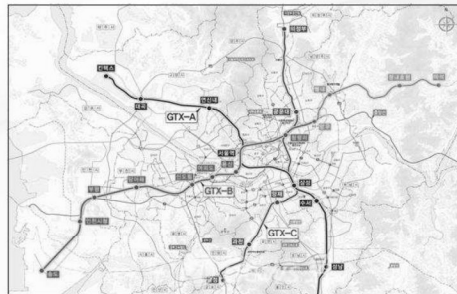
5

### 4. 주요 핵심사업

GTX-B, C

구분	내용
규모	94.5km(A노선 포함 177.1km)
사업비	8조 9,055억 원(A노선 포함 13조 8,585억 원)
추진 현황	단계별 추진 계획으로 A노선 추진 중
사업 기간	A노선 삼성~동탄 : 2014~2021 A노선 운정(파주)~삼성 : 2015~2023 B, C노선 : 미정
기대 효과	광역교통망 확충, 경기도 내 이동성 확보, 대중교통망 확충

자료 : 국토교통부(2016). 제3차 국가철도망 구축계획



- GTX-B (송도~청량리)
  - 규모: 48.7km
  - 사업비: 5조 8,319억 원
  - 중앙선 2복선화(청량리~망우)사업과 연계 고려 중
  - 청량리~마석 구간 연장 고려
  - 예비타당성조사 진행 중(2016.12.)
- GTX-C (의정부~금정)
  - 규모 : 45.8km
  - 사업비 : 3조 736억 원
  - 양주신도시~의정부, 금정~수원 구간 연장 고려 중 : 예비타당성조사 결과 사업 경제적 타당성 미흡
  - SRT 의정부 연장 시 SRT와 연계 고려 중
  - 양주~의정부, 금정~수원 구간 기존 경원선, 경부선 철로 활용 계획
  - 타당성재조사 착수(2016.2.)

6

## 4. 주요 핵심사업

### 인천-강릉 동서간선철도사업(수도권 구간 월곶~판교)확충

구분	내용
규모	243.6km(수도권 구간 약 38.6km)
사업구간	인천-강릉(수도권 구간 월곶~판교)
사업비	8조 9,933억 원 (수도권 구간 사업비 2조 3,178억 원)
추진 현황	송도~월곶 / 성남~여주 구간 개통 완료 원주~강릉 구간 공사 완료 월곶~판교, 여주~서원주 구간 기본계획 수립 중
사업 기간	1995~2024
기대 효과	인천에서 강릉까지 2시간 내 주파 지역경제 활성화 강원권 인천국제공항 접근성 제고

- 2015년 11월 월곶-판교 철도사업 타당성재조사 통과
  - 월곶-판교 구간은 38.6km 연장으로 총 사업비 2조 3,178억 원 추정
  - 2019년 착공계획
  - 2024년 개통 목표
- 여주-서원주 구간(20.9km)은 2021년 개통 예정



7

## 4. 주요 핵심사업

### 경원선 남측구간 철도 복원

- 통일 대한민국 시대의 준비
- 남북철도 중 경원선이 가장 시급성이 높은 사업
- DMZ 및 북측구간 연결을 위한 남북 간 협의 진행 가능
- 안보와 안전, 자연 및 문화환경 등의 보존을 최우선으로 고려하여 사업 추진
- 한반도 종단철도 연결 및 유라시아 이니셔티브 추진동력의 기반

구분	내용
사업구간	백마고지역~월정리역
규모	9.3km(남측구간, 서울~원산 총 223.7km)
사업비	1,290억 원 추산
추진 현황	기공식 개최 이후 북한과의 관계 악화로 중단 2018년 이후 정치상황 변화와 경제협력 확대 시 재추진 필요성 증가 가능
사업 기간	미정
기대 효과	남/북 간 상호 신뢰 구축, 남북교류 확대, 유라시아 철도망 구축



자료 : 국토교통부(2016), 제3차 국가철도망 구축계획

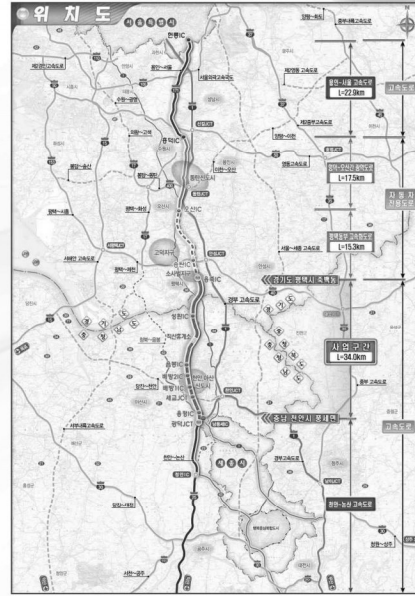
8

## 4. 주요 핵심사업

천안~평택 고속도로

- 광역간선도로망 및 세종시 연결 필요
- 천안, 아산 등 충남 북부지역의 대규모 택지개발 및 개발 사업 추진

구분	내용
사업구간	충청남도 천안시 풍세면~경기도 평택시 죽백동
규모	34km
사업비	10,000억 원
추진 현황	기초 검토 후 미추진 중
사업 기간	미정
기대 효과	경부축 교통량 분산 및 정체 완화



9

## 4. 주요 핵심사업

경기북부 테크노밸리(양주, 구리/남양주)

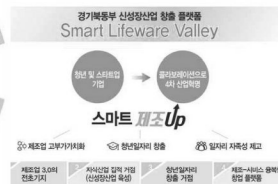
구분	내용
규모	1,640,000㎡
사업비	1,182억 원
추진 현황	타당성 조사 진행 중
사업 기간	2017~2025
기대 효과	경기북부지역 경제성장 견인

■ 경기도 혁신 클러스터 구성



출처: 2017년 경기연구원

자료: 경기연구원 내부자료



자료: 양주시, 양주테크노밸리 제조 UP

### • 양주 테크노밸리

- 사업지 위치: 경기도 양주시 남방동, 마전동 일원
- 사업지 규모: 555,232㎡
- 섬유/패션, 전기/전자 분야 산업단지 조성
- 도시개발사업과 산업단지개발사업을 혼용한 복합 개발방식으로 진행
- 조성 시 23,007명의 일자리, 18,759억 원의 직접적 경제효과 창출 기대

### • 구리/남양주 테크노밸리

- 사업지 위치: 경기도 구리시 사노동, 남양주시 퇴계원면
- 사업지 규모: 292,000㎡
- IT 산업 유치 예정
- 첨단산업집적지로서 성장 기대
- 조성 시 12,820명의 일자리, 17,717억 원의 직접적 경제효과 창출 기대

10

## 4. 주요 핵심사업

### 미군 반환공여구역 개발

구분	내용
규모	152.22km <sup>2</sup>
사업비	미정
추진 현황	세부사업별 상이(25개 사업) 주한미군반환예정지 목록 : 쿠니 에어레인저 반환공여구역, 캠프 콜번, 성남골프코스, 캠프 케이시, 캠프 호비, 캠프 캐슬, 캠프 모빌, 짐볼스 훈련장, 캠프 레드클라우드, 캠프 에세이온, 캠프 카일, 캠프 라과디아, 캠프 출잉워터, 캠프 스탠리, 캠프 잭슨, 건트레이닝 에리어, 볼스아이#1, 캠프 게리오웬, 캠프 자이언트, 캠프 스탠튼, 에드워드, 캠프 하우스, 캠프 그리브스, 캠프 님블, 캠프 시어즈
사업 기간	2012~2025
기대 효과	접경지역 발전을 위한 이전 군부지 활용



11

## 4. 주요 핵심사업

### 이천 설봉공원 (밀레니엄 파크)

구분	내용
규모	1,640,000m <sup>2</sup>
사업비	1,182억 원
추진 현황	타당성 조사 진행 중
사업 기간	2017~2025
기대 효과	친환경 경계 제고, 도민 복지 증진



### • 주요 휴양림, 수목원 등 정비 진행사업

- 이천 성호호수 관광자원화 사업
  - 사업면적 : 504,000m<sup>2</sup>
  - 사업비 : 276억 원
  - 추진현황 : 2014~2019년
- 여주시 황학산 수목원 특성화 사업
  - 사업면적 : 272,000m<sup>2</sup>
  - 사업비 : 29억 원
  - 추진현황 : 온실공사 진행 중
- 가평 연인산 도립공원 활성화 사업
  - 사업면적 : 집단시설지구 73,000m<sup>2</sup>  
공원시설 89,671m<sup>2</sup>
  - 사업비 : 783억 원
  - 추진현황 : 보상 및 공사 중

12

## 4. 주요 핵심사업

### 정수처리시설 고도화

구분	내용
사업지역	북정, 용인, 안산, 군포
사업비	1,413억 원
추진 현황	추진 중
사업 기간	2017~2019
기대 효과	경기도 성남시, 용인시, 안산시, 군포시 지역의 상수도 수질 개선

- 정수처리시설 고도화 시범사업
  - 설치 지역: 광주2, 연성
  - 사업기간: 2013~2018
  - 수혜지역: 경기도 광주시, 경기도 안산시

#### • 성남정수장 고도정수처리시설 조감도



#### • 남양주 화도 고도정수처리시설



13

## 4. 주요 핵심사업

### 노후 상·하수도 시설 정비

구분	내용
규모	58,964세대(노후 상수도 교체), 58개소 1,279.6km
사업비	2,553.8억 원
대상지역	경기도 시군 일원
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	2013~2020
기대 효과	상하수도 관련 시설 확충, 하수관로 정비



자료: 중앙일보

### 하수처리시설 확충 및 개량

구분	내용
규모	하수처리장 81개 시설
사업비	7,740억 원
대상지역	경기도 광주시, 이천시, 여주시, 양평군, 가평군
추진 현황	착공 및 추진 중
사업 기간	2013~2020
기대 효과	하수처리율 제고, 처리구역 확대



자료: 영천신문

14

**감사합니다.**

**GRI** 경기연구원  
Gyeonggi Research Institute

류시균 선임연구위원