

## 전라북도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 프로젝트 발굴 연구



## 발 간 사 \_ 실수요자 시각의 인프라 연구가 정책에 적극 반영되기를

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

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

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



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

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

2018년 7월  
대한건설협회 회장 유주현

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

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

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

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

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



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

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

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

감사합니다.

2018년 7월  
건설공제조합 이사장 박승준

## 소 개 글 \_ 지역 인프라 실태를 기반으로 한 정책과 투자 필요

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

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

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

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



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

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

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

감사합니다.

2018년 7월  
한국건설산업연구원장 이상호

발주기관 /



연구참여기관 /



후원기관 /





**자 문 단 /** 정대영 대한건설협회 전라북도회 회장  
한완수 전북도의회 문화건설안전 위원장  
김천환 전라북도 건설교통국 국장  
이희영 전라북도 교통물류 도로과장  
송기향 전라북도 새만금개발과 과장  
이승태 군산대학교 교수  
황규남 전북대학교 교수  
남궁문 원광대학교 교수  
이광준 서남대학교 조교수  
장성화 전북연구원 연구위원  
권태연 대한건설협회 전라북도회 사무처장

**참여연구진 /** CERIK  
Construction & Economy Research Institute of Korea  
**한국건설산업연구원**

박용석 산업정책연구실장  
김영덕 연구위원  
나경연 부연구위원  
전영준 부연구위원  
최은정 부연구위원  
이가진 연구원



김상엽 연구위원  
임승현 연구위원  
이대성 전문연구원  
김수용 전문연구원

※ 자문단의 직위는 자문회의 개최 시점의 직위임.

## 차 례

요 약(Executive Summary)	i
제1장 연구의 목적 및 기대효과	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구 범위 및 구성	6
(1) 연구의 범위	6
(2) 연구의 구성	6
3. 기대효과	8
(1) 본 연구의 특성	8
(2) 연구결과의 파급효과	8
제2장 전라북도 현황·여건분석 및 주민행복을 위한 인프라 시설의 중요성	11
1. 전라북도 일반현황 분석	11
(1) 입지여건	11
(2) 지형·지세	12
(3) 수계 현황(해안, 하천, 댐)	13
(4) 도 서	15
(5) 생태환경보호 현황	15
(6) 행정구역 현황	17
(7) 인구 현황	18
(8) 향후 인구 추계	21
(9) 토지이용	21
(10) 도시계획	22
(11) 지역낙후도 현황	23
2. 전라북도 경제 동향 및 재정 현황	25
(1) 도내 총생산(GRDP)	25
(2) 도내 산업구조	26
(3) 경제활동 인구	26
(4) 문화·관광자원	27



(5) 재정 규모 및 재정자립도	27
3. 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토	30
(1) 국가상위계획 검토	30
(2) 지역단위 개발계획 검토	42
(3) 전라북도의 발전과 관련된 최근 정부 계획 검토	65
(4) 최근 전라북도의 지역발전정책 추진 현황	68
4. 인프라 투자와 지역경제 연관성	74
(1) 인프라 투자의 지역경제성장 기여도	74
(2) 인프라 투자의 지역경제 파급효과	77
5. 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성	79
(1) 우리나라 국민의 '행복' 및 '삶의 질' 수준 진단	79
(2) 전북도민의 '행복'과 '삶의 질' 현황	80
(3) 지역발전과 주민행복을 위한 삶의 질과 인프라	82
6. 시사점	89
 제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례	 91
1. 국가별 인프라 추진 정책 동향	91
(1) 국가별 인프라 투자 추이	91
(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향	97
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례	110
(1) 미국	110
(2) 프랑스	124
(3) 독일	131
(4) 영국	133
(5) 아일랜드 더블린	136
(6) 벨기에	137
(7) 일본	142
(8) 싱가포르	147
3. 요약 및 시사점	150
(1) 요약	150

(2) 시사점	151
<b>제4장 지역인프라 실태 진단</b>	<b>153</b>
1. 지역인프라 실태 진단 개요	153
2. 교통·물류시설	154
(1) 교통·물류시설 관련 일반현황	154
(2) 도로 분야	164
(3) 철도 분야	178
(4) 항만 분야	184
(5) 공항 분야	191
3. 산업·경제시설	194
(1) 산업 분야	194
(2) 경제 분야	201
(3) 시사점	206
4. 도시 및 생활환경	207
(1) 주택 분야	207
(2) 도시재생 분야	214
(3) 전통시장	217
(4) 교육시설	220
(5) 시사점	226
5. 환경 및 수자원 시설	227
(1) 상수도	227
(2) 하수관거	233
(3) 하수처리시설	237
(4) 폐기물 처리시설(매립장, 소각장)	239
(5) 댐 및 기타 수리시설	241
(6) 하천	246
(7) 시사점	250
6. 문화·관광·체육시설	252
(1) 문화기반시설	252



(2) 체육시설	257
(3) 공원·녹지시설	261
(4) 관광시설	262
(5) 시사점	266
7. 종합 시사점	268
<b>제5장 지역인프라 투자 정책 진단</b>	<b>273</b>
1. 지역인프라 투자 현황	273
(1) 총괄 현황	273
(2) 주요 부문별 인프라 투자 현황	276
(3) 중기 인프라 투자 정책 전망	283
2. 주요 인프라 사업 추진 현황	285
(1) 인프라 사업 총괄	285
(2) 주요 인프라 사업 추진 현황	286
3. 전라북도 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점	300
(1) 인프라 투자 정책의 문제점	300
<b>제6장 지역민 설문조사를 통한 투자 수요 분석</b>	<b>303</b>
1. 지역민 설문조사	303
(1) 설문조사 개요	303
(2) 설문조사 결과	304
(3) 시사점	324
<b>제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴</b>	<b>327</b>
1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향	327
(1) 지역 인프라 투자의 목표 및 정책 방향	327
(2) 핵심 프로젝트 도출 과정	330
2. 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴	334
(1) 지역경제 활성화 유도	334
(2) 지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라	354

(3) 건강하고 안전한 삶의 공간 조성	377
(4) 지역주민의 행복 증진을 위한 인프라 조성	382
3. 핵심프로젝트 사업 추진 시 지역경제 파급효과 추산	388
<b>제8장 정책과제 및 시사점</b>	389
1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언	389
(1) 적정 수준의 인프라 투자자원 확보	389
(2) 인프라 사업 발굴 및 투자관리 조직 보완, 관련 기관별 협력체계 구축	405
(3) 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축	407
(4) 도시재생 사업 추진 확대를 위한 투자자원 다변화	410
2. 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제	415
(1) 전북지역 건설산업의 위상과 현황	415
(2) 지역건설산업 활성화 관련 제도·정책 운영 현황	419
(3) 지역건설산업 활성화를 위한 정책과제	425
<b>참고문헌</b>	429
<b>부록 1. 설문지</b>	435
<b>부록 2. 전라북도 인프라 핵심사업 조서(총괄표)</b>	445
<b>부록 3. 세미나 발표자료</b>	455



## 표 차례

표 1-1 내진보강 기본계획 1단계 추진실적(2015년 12월말 기준)	4
표 2-1 전라북도의 표고	13
표 2-2 전라북도 해안선 현황	13
표 2-3 전라북도 행정구역별 면적 및 행정단위	18
표 2-4 전라북도 인구변화 추이(2000~2016, 행정구역별)	19
표 2-5 전국과 전라북도의 토지이용현황(지목 기준)	22
표 2-6 전국과 전라북도의 도시계획 지정 현황	23
표 2-7 전라북도 시·군별 지역낙후도 요인 점수	24
표 2-8 전라북도 산업구조 현황(생산액 기준)	26
표 2-9 전라북도의 연도별 경제활동 인구추이	27
표 2-10 전라북도의 재정규모 현황('17년 본예산, 총계기준)	28
표 2-11 전라북도의 재정자립도, 재정자주도 현황	28
표 2-12 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020) 내 전북지역 개발방향 및 주요사업	31
표 2-13 서해안권 발전종합계획 추진전략 내 전북지역 주요사업	33
표 2-14 광역경제권 30대 선도프로젝트 중 전라북도 사업	34
표 2-15 새만금종합개발계획(MP) 내 개발 전략	40
표 2-16 새만금종합개발계획(MP) 내 주요 사업 계획	40
표 2-17 전라북도 종합계획(2012~2020)의 주요 목표	42
표 2-18 전라북도 종합계획 내 새만금 조기개발과 관련한 세부추진과제	43
표 2-19 전라북도 종합계획 내 전주새만금 중추도시권 육성과 관련한 세부추진과제	44
표 2-20 전라북도 종합계획 내 특화발전과 연계체계 구축을 통한 지역 균형발전 추진과 관련한 세부추진과제	45
표 2-21 전라북도 종합계획 내 지역경제를 선도하는 신성장동력산업육성과 관련한 세부추진과제	46
표 2-22 전라북도 종합계획 내 지역주도 수요대응형 서비스업 육성과 관련한 세부추진과제	47

표 2-23 전라북도 종합계획 내 관광산업 선진화를 통한 창조관광거점 조성 관련 세부추진과제	48
표 2-24 전라북도 종합계획 내 문화향유 확대 및 전통문화산업의 경쟁력 제고 관련 세부추진과제	49
표 2-25 전라북도 종합계획 내 FTA에 대응한 강한 농업, 활력 농촌 실현과 관련 세부추진과제	49
표 2-26 전라북도 종합계획 내 광역교통망 강화와 첨단교통환경체계 구축 관련 세부추진과제	50
표 2-27 전라북도 종합계획 내 스마트 정보인프라 구축과 관련 세부추진과제	51
표 2-28 전라북도 종합계획 내 복지사각지대 해소와 농촌복지 인프라 확충 관련 세부추진과제	52
표 2-29 전라북도 종합계획 내 체육시설 확대 및 활용도 제고와 관련 세부추진과제	53
표 2-30 전라북도 종합계획 내 주거선진화 및 주거안전 확보와 관련 세부추진과제	54
표 2-31 전라북도 종합계획 내 효율적이고 안전한 상·하수도 관리체계 구축 관련 세부추진과제	55
표 2-32 전라북도 종합계획 내 녹색성장에 대응한 지역 자원의 개발과 관리 관련 세부추진과제	55
표 2-33 전라북도 종합계획 내 실효성 있는 환경자산의 보전과 활용과 관련 세부추진과제	56
표 2-34 전라북도 종합계획 내 자연환경과 역사, 생활이 조화된 전북경관 창조 관련 세부추진과제	57
표 2-35 전라북도 종합계획 내 선제적·입체적 재난안전관리체계 구축과 관련 세부추진과제	57
표 2-36 전주광역권 도시계획의 목표와 전략	59
표 2-37 제6차 전북권 관광개발계획 내 주요 건설사업 계획 현황	63
표 2-38 제6차 전북권 관광개발계획에서 제시한 주요관광지(1시군 대표관광지) 연계도로 개선사업	64
표 2-39 서해안권 광역관광개발계획 내 전북지역 주요사업	65



표 2-40 국정운영 5개년 계획 내 지역인프라 관련 중앙정부 계획 (전북권 관련 사항)	66
표 2-41 제19대 대선 공약(더불어민주당) 중 전북권 관련 사업	68
표 2-42 전라북도 발전 비전 및 추진목표	68
표 2-43 전국 광역지자체별 1인당 인프라 자본 현황	75
표 2-44 전국 광역지자체별 1인당 GRDP 현황	75
표 2-45 광역지자체별 성장기여율(2001~08)	76
표 2-46 광역지자체별 성장기여율(2009~15)	76
표 2-47 전라북도 도민 행복도 조사 결과	81
표 2-48 교통부문 인프라 투자에 따른 사회·경제적 효과의 유형	83
표 2-49 광역지자체별 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 종합점수 결과	88
표 3-1 독일의 SOC 예산 규모	94
표 3-2 독일의 부문별 SOC 배분 현황	94
표 3-3 호주의 인프라 투자 규모	95
표 3-4 호주의 교통 부문별 투자 규모	96
표 3-5 일본의 SOC 예산 규모	97
표 3-6 일본의 부문별 SOC 예산	97
표 3-7 미국 부문별 정부 예산 계획	98
표 3-8 영국 2016~17년 분야별 인프라 프로그램과 규모	102
표 3-9 FTIP 2030의 목표 및 세부 전략	104
표 3-10 FTIP 2030의 교통 분야별 투자 계획	105
표 3-11 호주의 인프라 투자 계획	108
표 3-12 도크랜드 각 지구별 특징	134
표 3-13 브뤼셀 도시 재생 관련 기관	140
표 3-14 Remourban 도시재생 프로젝트 도시	141
표 3-15 동경시 도시재생사업 추진 사례	144
표 3-16 싱가포르 건설산업 예측 (2017~22)	148
표 4-1 연구대상 인프라 시설 분류체계	154
표 4-2 전라북도 행정구역별 자동차 등록대수	154
표 4-3 전라북도 행정구역별 교통사고 발생건수	155

표 4-4 전라북도 행정구역별 교통사고 사망자수	156
표 4-5 전라북도 고속도로 교통량 현황	157
표 4-6 전라북도 일반국도 교통량 현황	159
표 4-7 전라북도 국지도 교통량 현황	163
표 4-8 전라북도 시·군별 도로연장 현황	165
표 4-9 전라북도 도로 포장률	166
표 4-10 전라북도 시·군간 도로회차율 분석결과	167
표 4-11 전라북도 시·군별 고속도로 평균접근시간	168
표 4-12 전라북도 도내 주요관광지 연계성 분석 결과	170
표 4-13 새만금 내부 주간선도로체계	171
표 4-14 전라북도 도로 교량 시설 현황	173
표 4-15 전라북도 자전거도로 현황	174
표 4-16 전라북도 기타 도로시설물 현황	174
표 4-17 전라북도 도로시설물 노후 현황	176
표 4-18 전라북도 철도 연장 현황	178
표 4-19 전라북도 철도수송 현황	181
표 4-20 전라북도 권역별 철도통행량 현황 및 전망(발생량)	183
표 4-21 전라북도 항만시설 물동량 현황	184
표 4-22 전국 항만별 물동량 현황	185
표 4-23 군산항 부두시설 현황	186
표 4-24 군산항 국제선 정기항로 현황	187
표 4-25 새만금신항만 단계별 개발규모 계획	187
표 4-26 전라북도 항만시설물 안전등급 현황	189
표 4-27 군산공항 현황	191
표 4-28 군산공항 이용실적	192
표 4-29 군산공항 취항 정기노선 현황	192
표 4-30 전라북도 산업단지 현황	195
표 4-31 전라북도 국가산업단지 현황	196
표 4-32 전라북도 일반산업단지·도시첨단산업단지 현황	196
표 4-33 조성중 또는 신규지구로 지정된 일반산업단지·도시첨단산업단지 현황	197



표 4-34 전라북도 농공단지 현황	198
표 4-35 전라북도 노후산업단지 재생사업 추진 현황	200
표 4-36 전라북도 물류단지 현황	202
표 4-37 전라북도 물류창고업 시설물 현황	202
표 4-38 전국 물류터미널 현황	203
표 4-39 전국 신재생에너지원별 생산량(석유환산)	204
표 4-40 전라북도 주택 현황(2016년 기준)	208
표 4-41 전라북도 노후 주택 현황(2016년 기준)	209
표 4-42 전라북도 빈집 현황(2016.12. 기준)	209
표 4-43 전국 신주택보급률 현황	211
표 4-44 전국 및 전라북도 시·군별 주택소유 및 무주택 가구수 현황(2016년 기준)	211
표 4-45 전라북도 시·군별 공동주택 중 임대주택(공공+민간) 비율 현황	213
표 4-46 도시재생 전략계획·활성화계획 수립 현황	214
표 4-47 전라북도 내 도시재생활성화 지역 지정 현황	215
표 4-48 전라북도 내 도시재생사업 추진 현황	216
표 4-49 전라북도 도시재생 뉴딜 시범사업 선정 현황	217
표 4-50 전라북도 전통시장 현황	217
표 4-51 전라북도 전통시장 시설현대화 현황	219
표 4-52 전라북도 학교 총 개황	220
표 4-53 전라북도 유치원 현황	221
표 4-54 전라북도 초등학교 현황	222
표 4-55 전라북도 중학교 현황	223
표 4-56 전라북도교육청 폐교재산보유현황	224
표 4-57 전국 학교시설 내진성능 확보 현황	225
표 4-58 전국 및 전라북도 시·군별 상수도 보급 현황	227
표 4-59 전국 및 전라북도 시·군별 상수도 연장 현황	228
표 4-60 전라북도 상수도 시설현황	230
표 4-61 전국 상수도 유수율·누수율 및 평균단가 현황	231
표 4-62 전국 상수도 부설경년 현황	232
표 4-63 전국 및 전라북도 시·군별 하수도 보급 현황	233

표 4-64 전국 및 전라북도 시군별 하수관로 보급률 현황	235
표 4-65 전국 및 전라북도 시군별 하수관로 사용연수 현황	236
표 4-66 전라북도 시군별 하수 및 분뇨발생 현황	238
표 4-67 전라북도 시군별 하수 및 분뇨 처리시설 현황	238
표 4-68 전라북도 시군별 폐기물 매립시설 현황(2015년 기준)	239
표 4-69 전라북도 시군별 폐기물 소각시설 및 기타시설 현황(2015년 기준)	240
표 4-70 전라북도 다목적댐 현황	241
표 4-71 전라북도 댐(저수지) 현황	242
표 4-72 전라북도 기타수리시설 현황	242
표 4-73 전라북도 배수장 및 배수펌프장 현황	243
표 4-74 전라북도 댐 및 저수지 시설안전평가결과	244
표 4-75 전국 하천 현황	246
표 4-76 전라북도 시군별 하천 현황	248
표 4-77 전라북도 하천시설 현황	249
표 4-78 전라북도 하천시설 안전진단 결과	250
표 4-79 전국 문화기반시설 현황	253
표 4-80 인구 백만명당 문화기반시설 현황	253
표 4-81 전라북도 시군별 문화기반시설 현황	254
표 4-82 전라북도 시군별 기타 문화공간시설 현황	255
표 4-83 전라북도 문화기반시설 노후현황	256
표 4-84 전국 체육시설 설치 현황	257
표 4-85 인구 백만명당 체육시설 설치 현황	258
표 4-86 전라북도 노후 체육시설물 현황(준공이후 20년 이상)	259
표 4-87 전라북도 1·2종 체육시설 안전진단 결과	260
표 4-88 전라북도 시군별 도시공원 현황	261
표 4-89 전라북도 관광지 지정 현황	263
표 4-90 전라북도 관광특구 지정 현황	263
표 4-91 전라북도 관광숙박시설 현황	264
표 4-92 전라북도 관광이용시설 현황	265
표 4-93 전라북도 유원시설 현황	265



표 5-1	전라북도 부문별 세출 현황(2012~16)	273
표 5-2	전라북도 세입 예산 추이(2011~17)	275
표 5-3	전라북도 주요 도로부문 항목별 예산 편성 추이	277
표 5-4	전라북도 항만부문 항목별 예산 편성 추이	278
표 5-5	전라북도 산업·경제 부문 항목별 예산 편성 추이	278
표 5-6	전라북도 도시·주택 부문 항목별 예산 편성 추이	279
표 5-7	전라북도 환경·수자원 부문 항목별 예산 편성 추이	280
표 5-8	전라북도 문화관광·체육 부문 항목별 예산 편성 추이	281
표 5-9	전라북도 중기지방재정계획(2017~21)	283
표 5-10	전라북도 중기지방재정계획(2017~21)상 계획되어 있는 주요 투자사업	284
표 5-11	전라북도청 각 국의 주요 인프라 사업 현황(2018년 기준)	286
표 5-12	전라북도 교통 및 물류분야 추진사업 현황(2018년 3월 기준)	287
표 5-13	전라북도 산업·경제 분야 추진사업 현황(2018년 3월 기준)	289
표 5-14	전라북도 주택·도시 분야 추진사업 현황(2018년 3월 기준)	292
표 5-15	전라북도 환경·수자원 분야 추진사업 현황(2018년 3월 기준)	294
표 5-16	전라북도 문화관광·체육 분야 추진사업 현황(2018년 3월 기준)	295
표 5-17	전라북도 방재·안전 분야 추진사업 현황(2018년 3월 기준)	297
표 6-1	설문조사 개요	304
표 6-2	설문 응답자 기본정보	305
표 6-3	인프라 시설별 시지역과 군지역 간 성능 수준 평가 결과	307
표 6-4	도내 인프라 시설별 삶의 질과 연관성 정도 평가 결과(시·군·지역 간 격차)	311
표 6-5	거주지역에서 가장 발생이 우려되는 사회적 재난 유형 설문 결과	316
표 6-6	거주지역에서 가장 발생이 우려되는 자연재난 유형 설문 결과	317
표 6-7	우선적으로 투자가 필요한 인프라 시설 유형 설문 결과(연령별)	318
표 6-8	인프라 시설 관련 정책 만족도 평가 결과(연령별)	320
표 6-9	기존 전라북도의 주요 인프라 투자 정책이 지역경제에 미치는 영향 평가(연령별)	321
표 6-10	향후 중점적으로 추진해야 할 인프라 투자정책 추진 유형(시·군·별)	322
표 6-11	인프라 시설 사용에 따른 시설물 사용료 현실화에 대한 도민 의견 결과	324
표 7-1	전라북도 핵심 프로젝트	331

표 7-2	핵심프로젝트 사업 추진 시 지역경제 파급효과 추산 결과	388
표 7-3	1차 선정사업 모두 추진 시 지역경제 파급효과 추산 결과	388
표 8-1	핵심프로젝트와 1차 선정사업의 추정 사업비	390
표 8-2	국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산 추이(2012~18)	392
표 8-3	2016년 제1차 지방재정 중앙 투자심사 중 주요결과	397
표 8-4	인프라 유형별 국가 재정 분담 기준	398
표 8-5	전라북도 지방채무 현황	399
표 8-6	전라북도 지방채발행 한도액 및 발행액	399
표 8-7	노후 인프라 개선과 관련한 지방자치단체 조례 내용 비교 (서울, 부산, 전남, 대구)	409
표 8-8	도시재생사업의 유형	411
표 8-9	미국의 TIF 사례	412
표 8-10	광역시자체별 상위 5위 내 산업 생산 현황	415
표 8-11	전국 대비 전라북도 건설수주액(경상)	416
표 8-12	전국 광역시·도별 역내 공사 수주 비중 추이	417
표 8-13	전국 광역시·도별 역내 공사 수주 의존도 추이	418
표 8-14	종합심사낙찰제 심사방법 중 지역경제기여도 심사 산식	420
표 8-15	전국 지방자치단체 지역건설산업 활성화 지원 조례 제정 현황 (광역시·도 기준)	422
표 8-16	광역시·도별 지역건설산업 의무 공동도급 및 하도급비율	423
표 8-17	고용노동부 선정 강소기업 지원내용	426



## 그림차례

그림 1-1	우리나라의 과거 SOC 예산 추이(2004~18)	1
그림 1-2	중기국가재정운용계획상 정부 SOC예산 추이	2
그림 1-3	우리나라의 1시간 이상 통근인구 비율	3
그림 2-1	전라북도 위치도	11
그림 2-2	전라북도와 중국 서해연안 주요항만과의 관계	12
그림 2-3	전라북도의 표고 및 경사분석도	13
그림 2-4	전라북도 하천 및 수계도	14
그림 2-5	전라북도 국토환경성 평가	16
그림 2-6	전라북도 자연생태관련 지정 현황	17
그림 2-7	전라북도 행정구역 현황	17
그림 2-8	전라북도 시·군별 노령화율(65세 이상 인구비율)	19
그림 2-9	전라북도 인구이동(유출) 비중	20
그림 2-10	최근 10년간 전라북도 GRDP 변화 추이	25
그림 2-11	1인당 GRDP 현황(전국 16개 시·도, 2015년 기준)	25
그림 2-12	서해안권 발전종합계획에 따른 공간 발전구상 방안	32
그림 2-13	새만금 토지이용계획	41
그림 2-14	전라북도 종합계획(2012~20)	58
그림 2-15	전주광역권 도시계획(2006~20)	60
그림 2-16	전주광역권 도시계획(2006~20)	61
그림 2-17	제6차 전북권 관광개발계획에 따른 관광소권 선정 현황	63
그림 2-18	전라북도 지역행복생활권 구성 현황	70
그림 2-19	1인당 GRDP와 인프라 자본의 상관관계	74
그림 2-20	광역시·자치체별 SOC 예산 감소에 따른 GRDP 증가율 감소 효과	78
그림 2-21	도시 및 농어촌 주민의 7대 부문별 삶의 질 만족도	80
그림 2-22	행복과 인프라 관계도	83
그림 2-23	개인의 24시간 활동과 관련된 지원 인프라 구축	84
그림 2-24	주민들의 의무생활시간 감소를 위한 지원 인프라 구축	85
그림 2-25	전라북도 발전 정도에 대한 도민 인식 조사 결과	86
그림 2-26	향후 도정 운영 시 가장 중점적으로 다루어야 할 분야	86

그림 2-27 교통·물류·정보통신 분야에서 가장 중점적으로 추진해야 할 사항	87
그림 3-1 미국의 총지출 대비 SOC 투자 규모	92
그림 3-2 미국의 부문별 SOC 자원 배분	92
그림 3-3 영국의 부문별 SOC 자원배분 현황	93
그림 3-4 호주의 인프라 분야별 기성 추이	96
그림 3-5 영국 2016~21년까지의 부문별 인프라 투자 계획	101
그림 3-6 영국 2020~21년까지 경제적 인프라와 사회적 인프라에 대한 투자 비중	103
그림 3-7 FTIP의 예산 배분	105
그림 3-8 Sound Transit(시애틀시 전철시스템)의 미래 계획	116
그림 3-9 벨트라인 프로젝트	120
그림 3-10 실리콘밸리 내 고용, 인구 및 주택공급 증가율	121
그림 3-11 실리콘밸리 교통정체 상승분	122
그림 3-12 LA의 향후 40년간 지하철 및 고속도로 건설과 투자 계획	123
그림 3-13 'Measure M' 투자계획	124
그림 3-14 마세나 남부 재개발 지역	126
그림 3-15 Zac Clichy - Batignolles 재개발 지역	127
그림 3-16 BAT	129
그림 3-17 개발 완료 후 그랑모또 휴양지 풍경	130
그림 3-18 독일 철도 프로젝트 사업별 예산 조달 현황	131
그림 3-19 Stuttgart 21 도심지 개발 계획	132
그림 3-20 개발 전후의 워핑지구 광경	134
그림 3-21 영국 세인트오스텔시의 에덴 프로젝트	135
그림 3-22 더블린 디지털 허브 내 집적한 우수 글로벌 기업	137
그림 3-23 브뤼셀 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR) 현황도	139
그림 3-24 오테마치지구 재생1-1개발 사업구역	145
그림 3-25 도쿄 미드타운 전경	145
그림 3-26 토라노몬 힐즈 전체 구역 개념도 및 재생 개념	146
그림 3-27 오모테산도힐즈 전경	147
그림 3-28 싱가포르 건설 산업 가치와 성장률 예측	149
그림 4-1 2030년 장래 혼잡구간 예측 결과	169



그림 4-2	전라북도 시군별 혼잡강도 분석 결과	169
그림 4-3	새만금 내부도로망 계획(안)	172
그림 4-4	새만금 광역도로망 계획(안)	172
그림 4-5	전라북도 주요 기차노선도	179
그림 4-6	제3차 국가철도망구축계획에 포함된 전라북도 주요 철도사업 노선도	180
그림 4-7	새만금신항만 계획도	188
그림 4-8	전라북도 산업단지 위치도	195
그림 4-9	전라북도 전통시장 분포현황	218
그림 4-10	인구 백만명당 문화기반시설 현황	254
그림 5-1	전라북도 SOC 관련 예산 집행 추이	274
그림 5-2	전라북도 SOC 관련 예산과 사회복지 예산 비중 추이 (2008~15, 세출 기준)	275
그림 5-3	전라북도 세입원 중 지방세 비중 추이	276
그림 5-4	2012~16년 중기지방재정계획 대비 수송 및 교통 분야 실제 투자액 현황	302
그림 5-5	2012~16년 중기지방재정계획 대비 사회복지 분야 실제 투자액 현황	303
그림 6-1	도내 인프라 시설의 전반적인 성능 수준 평가	306
그림 6-2	시군별 인프라 시설의 전반적인 성능 수준 평가	306
그림 6-3	인프라 시설별 전반적인 성능 수준 평가	307
그림 6-4	도내 인프라 시설과 지역 경제 성장과 연관성 정도 평가 결과	308
그림 6-5	인프라 시설별 지역 경제 성장과 연관성 정도 평가 결과	309
그림 6-6	도내 인프라 시설과 도민 삶의 질과 연관성 정도 평가 결과	310
그림 6-7	도내 인프라 시설물별 도민 삶의 질과 연관성 정도 평가 결과	311
그림 6-8	도내 인프라 시설별 삶의 질과 연관성 정도 평가 결과(시군별)	312
그림 6-9	거주지역 인프라 시설의 전반적 노후도 및 안전수준 평가 결과	313
그림 6-10	거주지역 인프라 시설의 전반적 노후도 및 안전수준 평가 결과	314
그림 6-11	거주지역 인프라 시설별 전반적 노후도 및 안전수준 평가 결과(시군별)	314
그림 6-12	거주지역 인프라 시설의 사회적 재난에 대한 안전수준 평가	315
그림 6-13	거주지역 인프라 시설의 자연재해에 대한 안전수준 평가	317
그림 6-14	거주지역 인프라 시설의 투자수준 평가	318

그림 6-15 우선적으로 투자가 필요한 인프라 시설 유형 설문 결과(시·군·별)	319
그림 6-16 우선적으로 투자가 필요한 인프라 시설 유형 설문 결과(세부 시설물별)	320
그림 6-17 우선적으로 투자가 필요한 인프라 시설 유형 설문 결과(시·군·별)	321
그림 6-18 인프라 투자 시 우선적으로 고려해야 할 자원 확보 방안	323
그림 7-1 지역 경제 성장과 삶의 질 향상을 위한 전라북도 인프라 투자 방향	330
그림 8-1 전북지역 종합건설업 공사의 발주기관별 기성액 추이(2012~16)	391
그림 8-2 지방자치단체 국고보조사업과 자체사업 비중	396
그림 8-3 민간투자사업의 총투자비 및 사업 건수 추이	403
그림 8-4 서울특별시의 공공투자사업 추진절차	405
그림 8-5 LIHTC 프로그램의 세액공제 및 지분 투자 흐름	413
그림 8-6 전북지역 공종별(건축, 토목) 건설수주액 추이	416
그림 8-7 부실·부적격업체 퇴출을 위한 정책방안에 대한 설문조사 결과	427

## 요 약(Executive Summary)

---

### Part 1 : 연구의 목적 및 기대효과

#### [연구의 배경 및 목적]

- 정부는 2018년도 SOC 예산을 전년(22.1조원) 대비 20% 감소한 17.7조원으로 계획, 국회 논의·조정 결과 19.0조원(전년 대비 14.0% 減)으로 최종 확정하며 급격한 축소 기조<sup>1)</sup>
- 인프라 예산의 지속적 삭감에 따른 투자재원 미확보는 결국 미래 경제성장 동력 상실, 단기 산업생산액 및 일자리 감소, 지역경제 위축 등의 부작용 야기
  - 부족한 인프라 실태 정밀 점검과 전북 도민이 체감하는 실질적 인프라 투자수요 분석을 통한 합리적 투자 필요 사업 발굴·제안 필요
- 본 연구에서는 전북 지역의 열악한 인프라 환경에 대한 실태 및 문제점 분석을 바탕으로 합리적인 인프라 투자의 필요성과 방향성을 제시하고자 함.

#### [연구의 범위 및 구성]

- 조사 대상은 전라북도의 인프라 실태 진단을 통해 인프라 시설물 별 신규 건설 또는 성능 개선 소요를 종합적으로 진단함.
  - 분석 대상 인프라의 범위는 전통적 인프라 시설인 도로, 철도, 수자원, 항만 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 요구사항을 충족시키기 위한

---

1) 2010년 중반까지 연간 약 25조원 SOC 예산 규모 유지 → 과거 14년 간 최저 수준.

투자 대상을 시설물 별로 파악함.

- 조사의 시간적 범위는 2017년을 기준으로 하되, 2017년 기준 통계자료의 수집이 어려운 경우 가능한 한 가장 최근년도의 자료를 활용하였음. 또한 미래 투자계획 및 정책은 연구의 실현 가능성을 제고하기 위해 향후 10년(주로 5년)을 기준으로 하였음.
- 본 연구의 구성은 크게 다음과 같이 3가지 부문으로 구분하여 제시하였음.
  - (현황 진단) 2~6장에서는 전라북도의 인프라 실태 진단을 통해 인프라 시설물별 신규 건설 또는 성능 개선 소요에 대해 종합적으로 진단함.
  - (투자 필요 사업 제시) 7장 및 부록에서는 지역 간 필수 인프라 격차 해소 및 주민안전과 삶의 질 향상 등 사회적 요구 사항을 충족시키기 위한 투자 대상 시설물별 구체적 사업을 제시함.
  - (관련 제도 개선) 8장에서는 인프라 투자 촉진 및 지역건설산업 활성화와 관련된 정책과 제도 개선 촉진 유도를 위한 제도 개선 사항을 주로 제시함.
- 본 연구의 실효성 있는 수행을 위해 한국건설산업연구원은 전북연구원과 협력 연구를 수행함으로써 지역 밀착형 현안 발굴을 꾀하였음.
  - 이 외에도 관·산·학·연의 인프라 전문가로 구성된 ‘전라북도 인프라 정책 자문위원단’의 자문을 통해 본 연구의 신뢰도를 제고하였음.

## Part 2 : 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설

- 2장에서는 전라북도의 일반현황 분석 → 전라북도 경제 및 재정 현황 → 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토 → 인프라 투자와 지역경제 연관성 → 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성 순으로 분석·제시함.
- 2장의 주요 분석 결과를 살펴보면, 우선 지역 현황의 경우 전국 지역낙후도 지수(KDI)에 따르면 전라북도는 전국 16개 광역지자체 중 14위로 매우 낙후되어 있는 수준이기에 지역 내 활력 제고를 위한 투자 확대가 필수적인 상황임.
  - 최근 국토교통부의 ‘도시재생 활성화 지역 진단결과(2016)’ 또한 도내 241개 읍면동 중 171개 지역 (71%)에서 도시쇠퇴 현상이 발생 중으로 조사되어 지역낙후도 수준과 도시쇠퇴 현상을 살펴보았을 때 지역 내 활력 제고를 위한 투자 확대는 필수적임.

- 2017년 기준 전북의 재정자립도는 22.3%로 17개 광역시·도 중 16위, 재정자주도\* 또한 16위 수준이기에 자체 재원을 활용한 투자 한계 봉착
  - 재정자주도 : 세입 중 목적이 정해지지 않은 자원
- 국가재정 축소에 따른 지역경제 영향을 살펴보면, 2018년 예산안 감소분(1,300억원)에 대한 지역경제 파급 효과 추산 결과 전국 16개 광역지자체 중 강원을 제외하고 가장 큰 폭인 0.332%p 감소가 예상됨.
  - 약 1,851명 일자리 감소(실업률 0.207% 증가), 가계소득 648억원 감소, 민간 소비 459억원 위축 추정 → 소득이 취약한 서민 계층의 일자리가 상대적으로 더 많은 영향
- 반면, 최근 전북 도민 1,000명 대상 설문조사 결과 인프라 시설과 밀접한 연관을 가진 ‘학교시설 및 설비’, ‘주택시설 만족도’, ‘주거 환경’, ‘교통 환경’, ‘주거 교통’ 항목의 경우 대부분 불만족하고 있는 수준<sup>2)</sup>
  - 도민 대다수가 지속적 인프라 투자를 통한 삶의 질 개선 요구

### Part 3 : 해외 인프라 투자정책 및 사례

- 인프라 투자를 통한 지역경제 활성화를 꾀하고 있는 외국의 사례를 살펴보면, 미국, 영국을 비롯한 주요 선진국의 경우 우리와는 달리 최근 SOC 투자를 확대하고 있는 실정임.
  - 기존 SOC 시설물의 노후화로 인한 유지보수 및 대체와 신규 인프라 구축을 위하여 중장기적인 계획 하에 체계적인 투자가 지속적으로 확충하고 있음.
  - 미국의 경우 경기 변동에 따라 SOC 투자에 대한 증감의 부침이 상대적으로 컸으나, 2015년 이후 부터는 기존 인프라의 재건을 위해 투자를 지속적으로 확충하고 있는 추세임.
  - 영국은 글로벌 금융위기 이후 재정 악화로 인해 전체 지출에서 SOC 투자의 비중이 감소하다, 2013년 이후 다시 투자를 가속화 하고 있는 실정임.
  - 독일은 2014년 SOC 투자 비중이 일부 감소하였으나, 이후 지속적으로 투자를 확충하고 있는 추세임. 특히 2016년의 경우 SOC 예산이 크게 증가하여 전체 예산의 7.1%를 차지하고 있음.
  - 일본 또한 SOC 예산 비중이 2009년부터 2012년까지 감소하였으나, 2013년 이후 다시금 증가세를 보이고 있음.
- 또한 주요 선진국의 경우 도시쇠퇴 현상이 발생하고 있는 지역의 경우 도시쇠퇴를 멈추고 지역 경제에 활력을 불어 넣기 위해 지역의 현실 및 잠재력에 부합하는 인프라 투자 활성화를 꾀하는 정책 사례가 늘고

2) 전북연구원(2017), 전라북도 행복지표 조사 및 정책연계방안 등

있는 추세임.

- 단순히 양적으로 인프라 투자를 확대하는 것이 중요한 것이 아니라, 쇠퇴하는 지역의 역량을 보완하고, 잠재력을 극대화 할 수 있는 전략적 투자가 이루어져야만 이 제대로 된 투자 효과가 나타남을 알 수 있음.
- 인프라 투자시기의 적절성 또한 매우 중요한 고려 요소임. 이미 지역 내 회복 잠재력이 대부분 소실된 상황에서는 인프라 투자의 효과가 나타나기 어렵기 때문임. 반면, 도시쇠퇴가 지나치게 진행되기 이전에 충분한 투자가 이루어질 경우 도시쇠퇴의 흐름을 억제하는데 효과적일 수 있음.

- 이 외에도 본 연구에서는 세계 주요도시의 다음과 같은 인프라 투자 사례를 조사하여, 향후 국내 인프라 사업 발굴에 시사점을 도출하였음.

- 미국 버지니아 주 노퍽(Norfolk)시와 포츠머스(Portsmouth)시 터널 프로젝트
- 미국 워싱턴 D.C. 퍼플 라인(Purple Line) 프로젝트
- 프랑스 파리 마세나(Zac Massena) 재개발 사업
- 프랑스 파리 바티뇰(Zac Clichy-Batignolles) 재개발 사업
- 독일 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트

#### Part 4 : 지역 인프라 실태 진단

- 전라북도 지역의 인프라 실태분석을 위해 분석 대상으로 대분류 시설군(群)에 따른 세부 주요 시설물을 다음과 같이 선정하고 이에 대한 실태를 진단함.
- 인프라 시설의 현황은 세부 시설물을 기준으로 진행하였으며, 필요 시 인프라 시설물별 관련 현황, 노후도 및 안전 수준을 추가적으로 분류하여 조사를 진행하였음.

대분류	중분류
교통·물류 시설	도로(교량 포함), 철도, 항만, 공항
산업·경제 시설	산업단지, 물류단지, 신재생에너지
도시 및 생활환경 시설	주택, 도시재생, 전통시장, 교육시설
환경 및 수자원 시설	상·하수도, 상·하수도 처리시설, 폐기물 처리시설, 하천시설
문화·관광·체육 시설	관광시설, 문화·체육시설, 공원 및 녹지시설
안전 및 기타 공공시설	의료시설, 사회복지시설, 방재시설

## 1) 교통·물류 시설

### [도로시설]

- 도내 위치한 도로 시설물의 연계성, 안전성 측면 분석 결과 계속적 투자가 필요. 특히 도민 안전성 측면 시설 개선이 시급함.
  - 현행 높은 시·군간 도로 우회율(30%) 고려 시 연계 도로망 구축 및 도로 선형 개선사업 추진 필요
  - 새만금 사업과 각종 산업단지, 택지개발지구 등 각종 도내 14개 시군별 개발계획의 효율적 추진을 위한 도로망 구축의 계속적 추진 필요
  - 전라북도의 도로연장 중 46.8%가 중추도시권에 집중되어 있어 지역균형발전을 고려한 도로 사업 추진 필요<sup>3)</sup>
  - 현재 전라북도 내 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수는 15.3명으로 전국 평균(8.4명)의 약 2배에 달하는 수준 → 도로 선형 개량, 주행속도 일관성 유지 등 사고 심각도 감소를 위한 인프라 투자 절실<sup>4)</sup>
  - 도내 위치한 도로시설물의 64.7%가 준공 이후 20년 이상된 시설이며, 30년 이상된 시설도 24.2%에 달하고 있는 실정

### [철도시설]

- 남북방향 철도망 인프라 구축(호남고속선, 호남선, 전라선 등)은 양호한 데 반해, 동서방향 철도인프라는 부족한 실정임.
  - 국가철도망 구축계획 및 새 정부 공약사항으로 명시한 동서방향 철도 사업(달빛내륙철도, 동서내륙철도 등)이 실제 추진될 수 있도록 적극적 사업 요구 필요
  - 도내 생활권을 직접적으로 연결해 줄 수 있는 광역철도 신설(전주↔익산↔군산↔새만금) 적극 고려 필요(기존선 활용 포함)
  - 높은 도로물류 집중 현상 개선을 위해 산업단지 물류서비스 제공을 위한 인입철도 구축 필요

### [항만시설]

- 평택항 등 인근 국가항만 대비 항로 및 항차 부족 등에 따른 물동량 감소 악순환 지속 발생 중 → 도내 기업의 물류비 절감을 위해 선제적 항만시설 투자가 필요함.
  - 새만금신항만 2단계 사업의 적기 시행이 필요하며, 어항의 정비·신설 또한 사업 소요를 고려하여 투자 확대 필요
  - 관광객 유치 확대를 위한 항만 인프라 및 해양 관광 콘텐츠 확보 필요(마리나 항만 개발, 크루즈 관광

3) 전주시 등 혼잡도가 높은 지역의 경우 교통혼잡도 완화를 위한 전주광역권 외곽순환도로 및 전주시 내부순환도로 신설 추진 필요  
4) 교통사고 심각도가 높은 이유는 지방도로의 노후화, 선형 불량, 중앙분리대 및 측도·보도 미확보, 시커게 불량 등 설계기준 미달 구간이 다수 존재하기 때문임.

객 편의를 위한 관련 인프라 등)

### [공항시설]

- 군산공항은 제한적 활주로 시설 한계, 제한적 운항 편수 등으로 인해 항공수요 확대에 한계 내포(탑승률 86%) → 도내 국제공항(새만금 국제공항) 신설이 필수적인 상황임.
- 항공사 재정손실 보전 및 감편 운항 방지를 위해 기초지자체 예산(26.8억원)을 계속해서 투입하고 있음에도 불구하고, 현재 도민 대다수는 인근 공항(청주공항) 및 국제공항(인천국제공항)으로 불필요한 이동
- 새만금 국제공항 신설을 통해 늘어나는 항공수요에 대한 대응 및 기업 유치를 통한 지역경제 활성화 유도 필요

## 2) 산업·경제 시설

- 전북 지역에 위치한 85개의 산업단지는 그간 도내 생산의 90% 이상을 담당하여 지역경제 발전에 있어 매우 중추적 역할을 담당해 왔음.
- 다만, 중소 규모 단지별로 산발적인 발전이 이루어져 성장 한계에 봉착함. → 산업집적지 형태의 핵심 산업 단지 개발이 필요한 시점임.
- 새만금 및 탄소산단 개발 등 새만금~혁신도시 지역으로의 집적화 개발 전략(중대형 산업단지화)에 발맞추어 4차 산업혁명 핵심 성장축으로 육성을 위한 사업 지원 방지 노력 필요
- 노후 산업단지 개선사업을 기존 2개 사업\* 외 확대 추진하여 노후 산업단지 가속화에 따른 슬럼화 예방 필요<sup>5)</sup>
- 물류시설의 경우 기존 도로화물 중심의 물류시설 외 새만금사업 확대에 따른 항공 및 항만물류 시설 건립 추진이 필요함.
- 신재생에너지 사업화의 최적 조건을 갖춘 지리적 이점 극대화를 위해 공공재원을 통한 신재생에너지 시설 확대와 더불어 민간 유치를 위한 적극적 인센티브(건립비용 저리 지원 등) 부여 필요

---

5) 전주제1산단(2012. 6월 재생사업지구 지정), 익산국가산단(2015. 7월 재생사업지구 선정).

### 3) 도시 및 생활환경시설

#### [주거 환경]

- 전북 지역의 주거환경은 매우 취약한 실정. 낮은 자가주택 및 노후 주택 비율, 빈집 발생 증가 등을 종합 고려할 시 근본적 정주여건 개선이 필요함.
- 도내 위치한 약 70만호 주택 중 절반 이상(54.2%)이 20년 이상된 노후 주택이며, 지속적 인구 감소에 따라 빈집 발생 또한 전국 최고 수준 → 도시재생사업을 통한 근본적 정주여건 개선이 필요함.
- 주택보급률이 100%를 초과하고 있음에도 불구하고 자가 주택은 절반 수준(57.3%)에 그치고 있어 주거비용 부담이 전국 최고 수준 → 사회취약계층 및 신혼부부 등을 위한 맞춤형 임대주택 보급 확대가 필요함.

#### [전통시장]

- 도내 위치한 81개 전통시장의 경우 시설현대화 사업이 지속적으로 추진되었으나, 종합적 추진체계 결여에 따른 효율성 저하 → 도시재생사업과 연계한 종합적 개발전략 마련이 필요함.

#### [학교시설]

- 지속적 학령인구 감소에 따른 폐교 발생 증가 현상 심화에 따라 지역 주민을 위한 공공시설로의 활용 방안 마련이 필요함.
- 도내 학교시설의 내진성능 확보 실적이 전국 17개 광역시도 중 15위에 그치고 있어 이를 개선하기 위한 재정 투입 확대가 시급함.

### 4) 환경 및 수자원 시설

#### [상수도시설]

- 전국 4위에 해당하는 높은 상수도 연장에도 불구하고 지역적 특색에 따라 상수도 보급률(95.9%)은 전국 최하위 수준임(17개 광역시·도 중 13위)<sup>6)</sup>
- 정수장 평균 이용률과 최대 가동률이 시설 한계치에 다다르고 있어 상수도 관련 시설 신규 건립·용량 증설이 시급함.
- 노후 경관관이 전체 관로의 30%에 달하고 있어 높은 누수율 개선이 필요한 실정임.
- 상수도 인프라 시설 효율 저하에 따른 운영비를 도민에게 일방 전가(전국 최고 수준의 상수도 요금 부과 중)

---

6) 산간 지형이 많고 인구가 넓은 지역에 흩어져 있어 급수인구 1인당 설치해야 하는 관로 길이가 전국 최고 수준.

#### [하수도시설]

- 전국 14위에 그친 낮은 하수도 보급률(85.9%) 고려 시 하수도시설 확대가 필요함.
  - 전주시의 경우 하수도 노후화율이 84.8%에 달하고 있음에도 불구하고 개선 투자계획이 미수립된 상황 이기에 조속한 사업 추진이 필요함.
  - 새만금 산업단지 신규 개발에 따라 기존 광역 하수처리시설 및 각종 환경기초시설 부족에 대한 선제적 대응이 필요함.

#### [폐기물 처리시설]

- 도내 위치한 매립장, 소각장의 경우 대부분 기존 시설용량 한계에 육박한 실정으로, 폐기물 자원화시설 건립 및 신규 폐기물 처리시설 지정이 시급함.

#### [노후 저수지]

- 도내 위치한 저수지 중 C, D등급이 전체 시설물의 64%에 육박 → 노후시설 개량 및 보수·보강 사업 시급 추진이 필요함.

### 5) 문화·관광·체육 시설

#### [문화시설]

- 도내 문화시설 공급 수준은 전국 최고 수준이나, 상대적으로 군(郡)지역 배치가 저조하여 문화 격차가 발생함.
  - 고령자 소요가 가장 높은 문화시설인 종합복지회관의 경우 무주, 장수, 부안군의 경우 해당 시설이 없어 해당 시설 건립이 필요함.

#### [체육시설]

- 마을체육시설이 부족하고, 기존 체육시설의 노후화가 심각한 수준이기에 선제적 성능개선 사업 추진이 필요함.

#### [공원·녹지시설]

- 도내 도시공원 지정 면적 중 약 75%가 미집행 상태로 장기 방치되어 있어, 도시공원 신설 적극 추진이 필요함.<sup>7)</sup>

---

7) 2020년 공원일몰제 시행에 따라 해당 면적 도시공원지구지정 해제 예정.

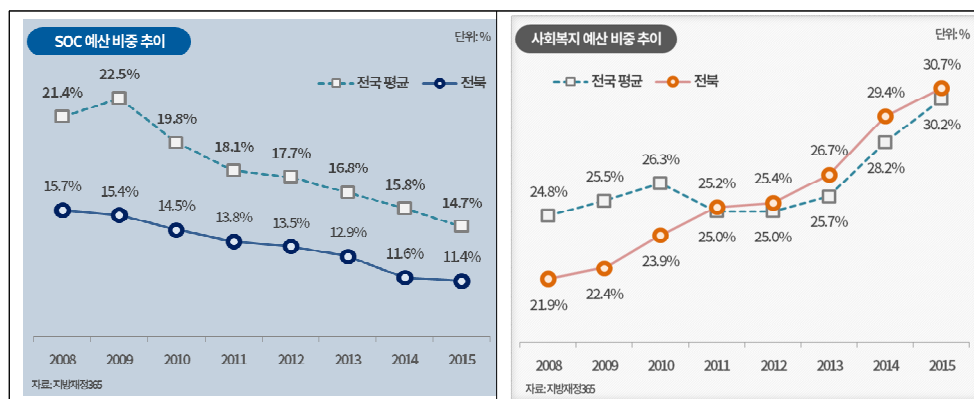
## [관광시설]

- 우수한 관광자원을 보유하고 있는 전북지역이나, 관광시설은 턱없이 부족한 수준으로, 민간 관광시설 유치 확대가 필요함.
- 국제회의장 또한 군산시 1개소밖에 존재하고 있지 않아, 전주시 또는 새만금 지역 내 종합전시·회의시설을 갖춘 컨벤션센터(국제회의장)의 건립이 필요함.

## Part 5 : 지역 인프라 투자 정책 진단

- 5장에서는 ① 전라북도 인프라 투자 예산 추이 분석, ② 중기 인프라 투자 정책 전망, ③ 주요 인프라 사업 추진 현황 파악, ④ 전라북도 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점 분석 등을 수행함.
- 전라북도 인프라 투자 정책 진단 결과, 인프라 투자 예산(도 예산)은 지속적으로 축소 운영되고 있는 것으로 조사됨.
- 최근 5년 간(2012~16) 전체 예산은 연평균 5.8% 증가하였으나, 동 기간 수송 및 교통 분야 6.4% 감소, 국토 및 지역개발 분야 3.2% 감소
- 새만금사업 등 대형 국책사업 추진에 따른 관련 예산 증가분을 제외할 경우 신규 인프라 투자 급감, 계속사업 지연 현상 발생

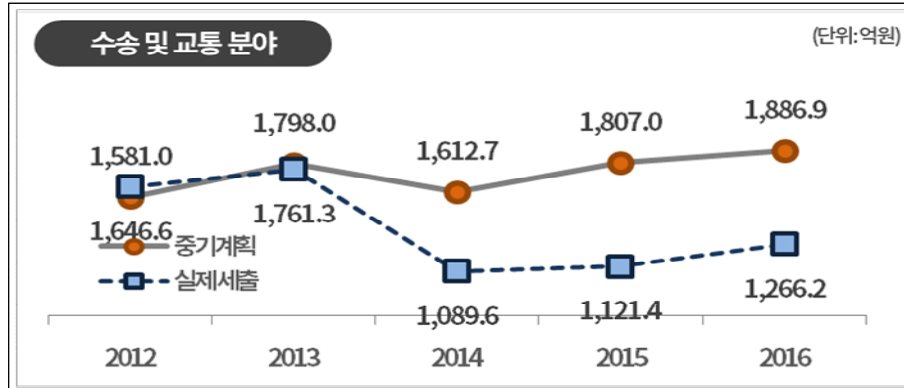
<전라북도 SOC 관련 예산과 사회복지 예산 비중 추이(2008~2015, 세출 기준)>



- 또한, 인프라 투자정책의 정책 목표의 불확실성·불투명성으로 인해 단기적 정책 현안 및 이슈(인프라 시설 수요 등)에 대응하는 데 급급한 실정임.

- 중기지방재정계획 시 수립한 인프라 투자계획 대비 턱없이 부족한 수준의 실제 투자 시행 → 당초 목표 미달성

<5년 전 수립 중기지방재정계획 대비 실제 투자액 현황(2012~2016)>



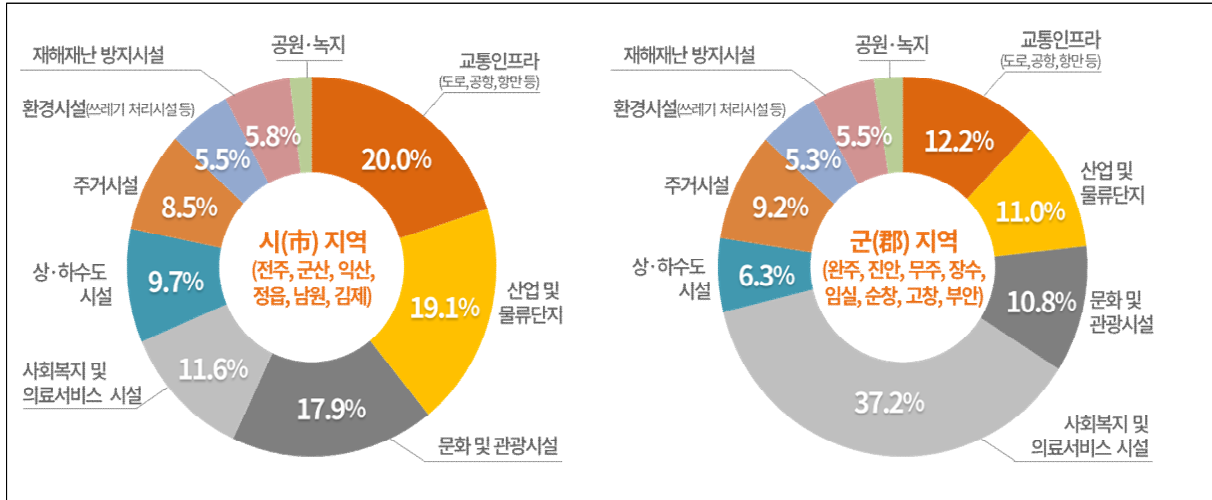
- 이러한 인프라 투자 축소에 따른 단기 및 중장기 영향을 살펴보면, 우선 단기적으로는 사업의 공기 및 추진지연에 따른 도민 불편과 부담이 증가함과 동시에 지역 건설산업의 위축에 따른 지역생산과 고용에의 악영향이 불가피함.
- 이 외에도 단기적으로 시설물 안전 미확보에 따른 수시 재해·재난에 대한 대비가 미흡할 수밖에 없음.
- 중장기적 영향으로는 우선 핵심인프라 공급 지연에 따른 도시 경쟁력 저하 현상과 더불어 생활 인프라 공급 지연에 따른 도민 삶의 질 저하, 인프라 지역 간 불균형 해소 지연에 따른 지역 불균형 확대 및 사회적 갈등 유발 또한 불가피함.

## Part 6 : 전북 도민 설문조사를 통한 투자수요 분석

- 6장에서는 전북 도민이 체감하는 인프라 실태와 만족도를 파악하고 향후 인프라 투자 방향에 대한 의견 조사를 위해 도민 513명을 대상으로 설문조사를 실시함.
- 전북도민의 경우 도내 인프라 시설의 전반적 성능(품질, 용량, 편의성) 수준에 대해 보통(58.6점/100점)이라고 평가함.
- 전북도민 대다수는 현행 도내 인프라 투자 수준이 부족한 것으로 인식하고 있으며, 교통 인프라(21.2%),

산업 물류단지(15.8%), 문화관광시설(14.4%), 사회복지 및 의료서비스(12.9%) 순으로 투자가 우선적으로 추진되어야 한다고 응답<sup>8)</sup>

우선적으로 투자가 필요한 인프라 시설 유형 설문결과



- 인프라 시설과 관련된 도정의 만족도 조사 결과의 경우 전 연령대에 걸쳐 도민 대다수가 현재 도청의 인프라 투자 정책에 대해 만족하지 못하는 것(56점/100점)으로 응답함.
  - 향후 중점 추진 정책으로는 가장 우선적으로 ‘노후 인프라 개선’, 2순위로 ‘신산업 육성을 위한 산업·물류단지 확충, 3순위로 ’지역 간 불균형한 생활인프라 개선‘을 주로 요구함.
- 전북 도민 대상 설문조사 결과를 종합하여 보면, 도민 대다수는 인프라 투자가 계속적으로 확대되어야 한다고 인식하고 있으며, 특히 부족한 경제활동 확대를 위한 산업단지 신설을 공통적으로 요구하는 것을 알 수 있음.

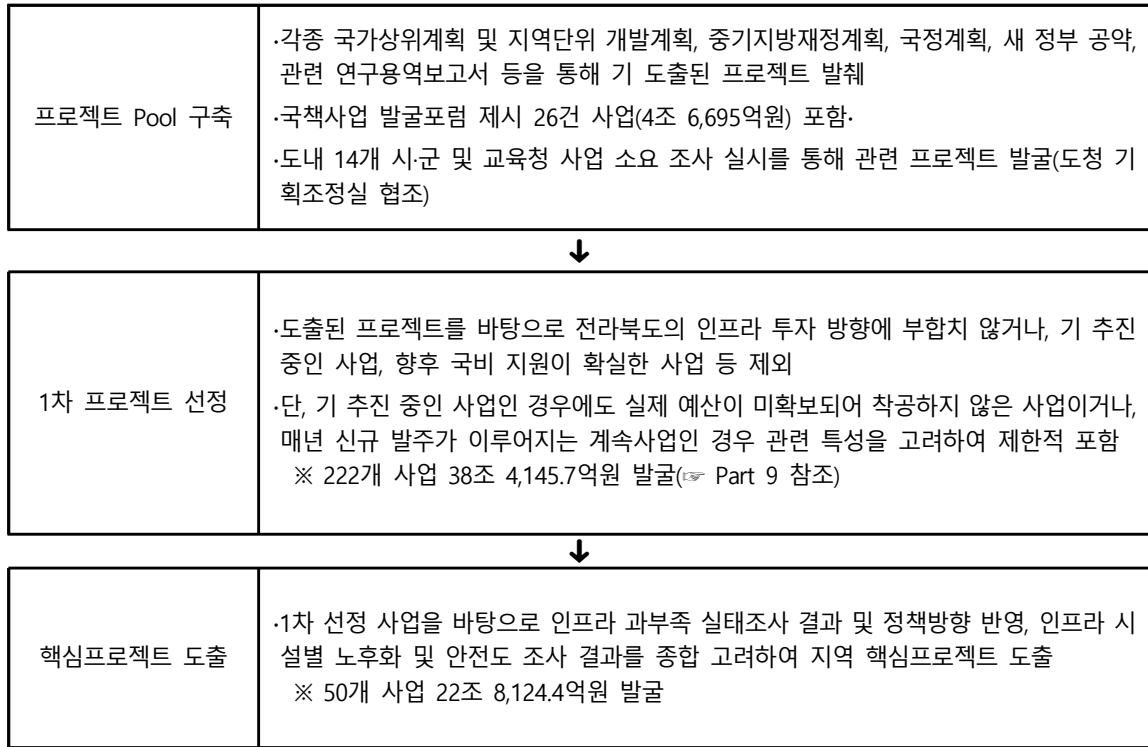
8) 시(市) 지역 거주민은 ‘교통인프라’ 확충이 가장 필요하다고 응답하였으나, 군(郡) 지역의 경우 ‘사회복지 및 의료서비스 시설’ 확충이 가장 필요하다고 응답함.

## Part 7 : 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴

<b>비전</b>	인프라 투자를 통한 지역경제 성장과 도민 삶의 질 향상
<b>투자방향</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 지역 경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성</li> <li>■ 미래 지향적인 지역산업 환경 조성을 위한 맞춤형 인프라 투자</li> <li>■ 환경 친화적이며 건강하고 안전한 삶의 공간 조성</li> <li>■ 도민 행복 증진을 위한 주민친화적 정주공간 조성</li> </ul>

투자방향	세부 투자방향
지역 경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성	① 도민 체감형 지역균형 발전을 위한 교통인프라 시설 구축
	② 교통물류 분야 인프라의 전략적 투자를 통한 지역경제의 경쟁력 향상과 지역민의 삶의 질 향상 추구
	③ 만성적인 교통체증과 안전을 위협하는 도로 및 도로시설물의 개선을 위한 인프라 구축
미래 지향적인 지역산업 환경 조성을 위한 맞춤형 인프라 투자	④ 전통적 중공업에서 4차 산업혁명에 대응하는 미래 지향적인 지역 산업 환경으로의 변화를 위한 관련 인프라 시설 구축
	⑤ 4차 산업혁명 선도를 위한 세계적 롤 모델 구축과 신산업 육성을 위한 제반 인프라 구축
환경 친화적이며 건강하고 안전한 삶의 공간 조성	⑥ 환경친화적인 녹색도시를 조성하기 위한 상·하수도 시설 개선 등 지속가능한 환경 인프라 확충
	⑦ 재해·재난으로부터 안심하고 행복하게 거주 가능한 도시를 만들기 위한 방재 인프라 확충과 시설물 안전 제고
도민 행복 증진을 위한 주민 친화적 정주공간 조성	⑧ 서민 친화적인 도시공간 마련을 위한 맞춤형 주거복지시설 및 생활권 환경 정비
	⑨ 도민들이 지역생활 영유 시에 필요로 하는 공공복지, 의료시설 확충 및 정비
	⑩ 안심하고 다닐 수 있는 행복한 교육 인프라 구축

○ 핵심 프로젝트 도출 과정



※ 경제적 파급효과 추산

○ 핵심프로젝트 기준(A) - 1차 선정사업 기준(B)

일자리 창출	일자리 창출 규모 : 총 3만 694명(A) ~ 총 5만 1,977명 기술자 9,177명(A), 기능인(노무인력) 2만 1,517명(A) 청년층 1,565명(A) ~ 2,651명(B) 전라북도 지역 내 2만 3,343명(A) ~ 3만 9,529명(B) 전라북도 외 타 지역 7,351명(A) ~ 1만 2,449명(B)
GRDP 증가율	5.7%p(A) ~ 9.67%p(B) 증가
가계소득 증가	1.07조원(A) ~ 1.82조원(B) 증가
민간소비 증가	0.76조원(A) ~ 1.29조원(B) 증가

1) 지역경제 활성화 유도(핵심사업 19건, 투자 규모 4조 6,215억원)

목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 산업 성장 및 경쟁력 강화를 위한 기반 인프라 구축</li> <li>■ 경제성장을 위한 일자리 생태계 조성</li> <li>■ 누구나 여행을 즐길 수 있는 글로벌 여행환경 조성</li> </ul>
----	--

분야	추진방향	핵심사업	사업비 (억원)
산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 기업하기 좋은 환경 조성</li> <li>■ 4차 산업 인프라 구축</li> </ul>	새만금 공공주도 매립사업	15,518
		전기 상용자동차 글로벌 플랫폼 조성	3,000
		국가식품클러스터 2단계 조성사업 (2차 산업단지 조성 및 비즈니스센터 건립)	4,960
		국가동물케어 클러스터 구축(연구시설·생산시설 건립)	2,000
		탄소산업진흥원 건립	1,240
		국가관리 연안항 상왕등도항 건설	2,065
경제	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 투자유치 인프라 구축</li> <li>■ 일자리 창출 인프라 구축</li> </ul>	전북 금융타운 조성	1,600
		전북테크노비즈니스센터 건립	390
		민간육종연구단지 확장사업	2,470
		새만금 문화예술 랜드마크 조성	2,000
관광	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 토탈관광 인프라 확충</li> <li>■ 문화·예술·체육 인프라 확충</li> </ul>	아시아 근대기억공원(Memorial Park) 조성	3,750
		새만금 박물관 건립	306
		옥정호 수변 관광도로 개설사업	800
		지리산권 친환경 전기열차 사업	2,724
		국립 새만금수목원 조성	1,530
		국립 지덕권 산림치유원 조성사업	827
		국립 신시도자연휴양림 조성	85
		전라도 새천년공원 조성사업	450
		세계스카우트센터 건립	500

2) 지역 경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라(투자 규모 15조 4,658억원)

목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 도민 체감형 지역균형 발전 교통인프라 시설 구축</li> <li>■ 전북지역 발전 견인을 위한 물류 인프라 시설 구축</li> </ul>
----	---

분야	추진방향	핵심사업	사업비 (억원)
교통	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 전북 1시간, 전국 2시간대 네트워크 구축</li> <li>■ 교통 편의 증진 서비스 확대</li> <li>■ 글로벌 교통 인프라 구축</li> <li>■ 노후·위험 도로 개량을 통한 안전 제고</li> </ul>	복합환승 터미널 건설 + 전북권 광역철도 완전 운영	5,000
		혁신도시 대중교통 환승센터 조성	40
		새만금 국제공항 건설	7,600
		호남고속도로 확장	2,322
		무주~대구간 고속도로 건설	28,882
		동부내륙권(정읍~남원) 국도 건설	5,452
		부안~흥덕 국도 건설	1,497
		임실~장수 국도 건설 <sup>7</sup>	1,624
		무주~설천(태권도원 진입도로) 국도 건설	1,380
		완주 소양~진안(소태정) 국도 개량	490
		인계~쌍치(밤재터널) 국도(21호) 개량	488
		새만금~전주간 고속도로 조기 건설	19,241
		새만금 남북도로 조기 건설	9,095
		새만금 보조간선 4번 도로 건설	2,436
물류	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 지역 성장 기반 시설 확충</li> <li>■ 지역개발 지원 철도 인프라 구축</li> </ul>	새만금 신항만 건설	25,482
		전주 탄소국가산업단지 진입도로 건설	490
		군산물류단지 진입도로	48
		새만금~대야간 철도 건설	6,160
		전주~김천간 철도 건설	32,970
		국가식품클러스터 인입철도	2,894



## Part 8 : 정책과제 및 시사점

- 마지막 8장에서는 ① 전라북도 인프라 투자 역량 및 투자 확대를 위한 제언(정부/지자체) → ② 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역 건설산업 활성화 지원 정책과제 순으로 제시함.

### [투자 자원 마련]

- 정부 및 전북도(예하 시·군 포함)의 연간 SOC 총 투자 가능 예산은 2.65조원 규모로 추정되기에 제시한 사업 추진을 위한 재원으로는 턱없이 부족한 실정임. → 적정 수준의 인프라 투자재원 확보 필요
- 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산 유지 노력이 필요함.
  - 지역 핵심 교통 인프라 확충과 정비를 위해 2018년 폐지 예정인 교통·에너지·환경세 존치 필요
  - 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 방식으로 예비타당성조사 방식 개선 필요
  - 국가보조금, 특별교부세 등을 통한 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 중앙정부의 분담비율 상향 조정 방안 마련<sup>9)</sup>
- 지자체의 경우 스스로 재정 수요를 감당할 수 있도록 지방세 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정운영과 주민요구의 대응능력 제고가 필요함.
  - 국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 부여 권한 이양 등에 대해 헌법 개정 시 반영 필요
  - 지방채 운영의 효율성을 위해 지방채 발행 총량 규모 확대 필요<sup>10)</sup>
  - 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지자체가 상호 협의·조정하고 계약 방식을 통해 공동 추진하는 지역발전투자협약제도 도입 필요
  - 도시재생사업 추진 활성화와 안정적 재원 마련을 위해 도시재생 특별회계 및 기금의 설치 운용 필요<sup>11)</sup>
- 정부·지자체의 의지와 신뢰 구축을 통한 민간투자사업 정상화 또한 추진되어야 함.
  - 민간투자 대상사업의 지정 방식을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환 필요
  - 정부고시사업(민간투자 사업 사전 고시) 활성화를 통한 민간 참여 유도

9) 특히 조건부 보조금(Matching Fund) 운영에 따른 사업비 반납 사례 최소화 필요.

10) 전북의 경우 2016년 기준 지방채 발행 한도액이 2,271억원에 불과한 실정.

11) 현재 서울시와 경기도의 경우 「도시재생법에 의거 특별회계(기금) 운영 중이며, 이 외에도 노후인프라 성능개선을 위한 '시설안전 특별회계' 설치 검토 가능.

- 부족한 인프라 투자 재원을 보완하기 위한 재개발 유형의 민자사업 활성화 필요

### [인프라 투자관리 거버넌스 개선]

- 전북의 인프라 투자 정책을 발굴하고 기술적으로 지원(계획단계~사후관리단계)할 수 있는 전문기관인 ‘공공투자관리센터’ 설립이 추진되어야함.<sup>12)</sup>
  - 초기 전북연구원 산하 센터로 설립하여 경상비 최소화 유도, 조직 규모가 일정 수준 이상일 경우 별도 전북공공투자관리센터 설립 추진<sup>13)</sup>
- 인프라 투자 사업 효율화 및 지속적 사업 발굴을 위해 기초지자체와 상시 협조 추진체계 구축이 이루어져야함.
  - 현재와 같은 임시조직(TF) 형태 운영 지양 → 정례적인 인프라 투자 사업 협력 체계를 위원회 형태로 구성 운영 필요

### [지역 건설산업 활성화]

- 전라북도의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 18.9%를 차지하며, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 4,000여 명으로 전체 종사자 중 7.1%를 차지하는 지역경제의 중추 산업임.
- 하지만, 최근 전북 건설기업의 경우 수주물량 감소와 더불어 역내 발주 공사를 수주하지 못하는 이중고(二重苦) 현상이 만연한 실정임.
  - 도내 건설기업은 역내 발주공사의 의존도가 매우 높은 수준(70%)이나, 최근 7년 평균 역내 공사 수주 비중은 42.8%에 불과

☞ 안정적 지역 건설산업 성장 기반 마련이 곧 지역경제 성장 극대화임을 고려 시 보다 적극적인 지역 건설산업 활성화를 위한 실질적 지원제도 발굴 필요

### [제언]

- 실질적 시공 참여 유도 등으로 지역의무공동도급제도 내실화, 공공공사 분할 발주 등을 통해 지역 중소 건설업 보호·육성 정책 운영이 필요함.
- 「지역건설산업 활성화 지원 조례」 실효성 제고를 위해 지역 건설산업 활성화 계획의 정기적 시행 및 행정

12) 현재 서울을 비롯한 전국 7개 광역지자체에서 지방공공투자관리센터 운영 중.

13) 필요 시 경남과 대구가 공동으로 센터를 운영하는 것과 같이 전남/충남과 함께 관련 센터 설립 추진 가능.

피드백 체계 구축이 추진되어야 함.

- 「새만금사업법」에 따른 구체적 지역우대기준 제정 확대가 필요함.<sup>14)</sup>
- 전북도청 내 지역 건설산업 활성화 전담팀(건설지원팀) 신설을 통해 지역업체 참여 확대를 위한 지원 업무<sup>15)</sup> 활동 확대가 필요함.
- 지역 중소 건설기업 육성을 위한 ‘지역강소기업인증제’ 도입 및 지역 건설업체 참여 확대를 위한 인센티브 규정 마련 필요<sup>16)</sup>
- 건설업은 그 특성상 타 산업과 달리 정부 정책자금(신용보증기금, 기술보증기금) 활용을 통한 기업 경쟁력 강화가 현실적으로 제한적이기에 전북신용보증재단 활용을 통한 신용보증심사 완화, 금리 인하, 대출보증액 상향 등 지역 건설산업 보호·육성책 마련 필요

---

14) 최근 조달청 PQ기준 마련 외 타 기관(새만금사업과 직관접적으로 연결된 공사를 발주하는 4대 공사 등)까지 해당 기준 확대 운영 필요.

15) 민간 발주공사 대상 지역 건설업체 우대 발주 유도, MOU 체결, One-Stop 인·허가 지원, 관내 업체 홍보 등.

16) 예시 : 지역 건설업체의 도시정비사업 참여 시 용적률 상향 조정 등.

## 참고 1 : 1차 선정사업 리스트

총괄표(사업리스트): 38조 4,145.7억원

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
총괄 합계				384,145.7
산업·경제·관광 분야 합계				80,893
산업 소계				53,147
산업	1	새만금 공공주도 매립사업	2018~22	15,518
	2	전기 상용자동차 글로벌 플랫폼 조성	2018~22	3,000
	3	완주 수소자동차 국가산업단지 조성사업	2018~25	15,000
	4	낙후지역 개발사업(舊 개발촉진지구) 계속 시행	'97~2020	458
	5	국립 새만금 바이오식품(화장품 포함) 글로벌 시험인증센터 건립	2018~20	270
	6	풍력 전문 기술인력 훈련센터 구축	2018~20	360
	7	중소형 선박기자재 품질고도화센터 건립	2018~22	180
	8	신재생에너지 융복합 테스트베드 구축	2018~22	500
	9	신재생에너지 국제연수센터 조성사업	2018~20	320
	10	고분자 연료전지 신뢰성 평가센터 구축	2018~22	196
	11	ICT융합형 건설기계부품 시험시설 구축사업	2018~22	198
	12	(2023 스마트잼버리를 통한 VR/AR기술의 세계화)스마트 융복합 멀티플렉스 조성	2018~21	300
	13	스마트사이니지 실증단지 구축	2018~20	300
	14	섬진 및 대야수계 용수확보 대책 사업	2018~19	1,300
	15	임실앤치즈 6차산업 지구조성	2018~20	30
	16	수출전문 ICT 스마트팜 단지 조성	2018	90
	17	고려 인삼 홍보·판매관 건립	2018~23	120
	18	기업 공동활용 종자가공처리센터 구축	2018~20	123
	19	유기농·축산자재 생산단지 조성	2018~19	200
	20	전통발효미생물 산업화 지원시설 구축	2018~20	100
	21	전통기술창조기업센터 건립	2018~20	120
	22	국가식품클러스터 2단계 조성사업(2차 산업단지 조성 및 비즈니스 센터 건립)	2020~25	4,960
	23	반려동물 문화센터 건립	2018	20
	24	곤충종자보급센터 구축	2018~19	50
	25	새만금 가력선착장 확장	2018~21	868
	26	가축분뇨 에너지화시설	2018~21	360

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
산업 (계속)	27	군산 김 가공시설 현대화사업	2018~19	70
	28	위도 바다목장 조성사업	2018~22	50
	29	고창 연안 바다목장 조성사업	2018~22	50
	30	국립노화연구원 설립	2018~21	400
	31	천연 화장품원료 생산시설 구축	2018~19	60
	32	간척지 첨단 농업연구소 건립	2018~21	400
	33	해상풍력 연구센터 설립	2018~22	450
	34	국가동물케어 클러스터 구축(연구시설·생산시설 건립)	2019~25	2,000
	35	식물자원소재 연구센터 건립	2019~21	200
	36	장내유용 미생물 은행 구축	2018~21	300
	37	탄소산업진흥원 건립	2019~22	1,240
	38	민물고기 클러스터 조성	2019~22	300
	39	섬 6차 산업화 조성	2019~22	321
	40	새만금 외해 김양식 소파제 시설 건립	2019~22	300
	41	국가관리연안항 상왕등도항 건설	2019~23	2,065
경제 소계				6,700
경제	42	전북 금융타운 조성	2015~27	1,600
	43	전북테크노비즈센터 건립	2017~20	390
	44	민간육종연구단지 확장사업	2019~27	2,470
	45	통합형 노인일자리센터 건립	2018~20	240
	46	새만금 문화예술 랜드마크 조성	2019~24	2,000
관광 소계				21,046
관광	47	아시아 근대기억공원(Memorial Park) 조성	2019~23	3,750
	48	부안 세계잼버리 생태탐방 체험시설 조성	2019~21	200
	49	새만금 박물관 건립	2018~20	306
	50	옥정호 수변 관광도로 개설사업	2018~22	800
	51	부안읍 야한구경 관광로드 개발	2017~19	30
	52	지리산권 친환경 전기열차 사업	2017~26	2,724
	53	새만금 전망타워 조성	2018~22	300

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
관광 (계속)	54	아리울 플라워 힐링단지 조성	2018~21	470
	55	유휴저수지 자원화(관광) 사업	2018~20	32
	56	국립 낙시연수센터 건립	2018~20	300
	57	근대항만역사관 건립	2018~20	120
	58	국립 새만금수목원 조성	2018~27	1,530
	59	국립 지덕권 산림치유원 조성사업	2018~22	827
	60	국립 신시도자연휴양림 조성	2018~21	85
	61	전라도 새천년공원 조성사업	2018~22	450
	62	대장금 테마파크 조성사업	2018~22	84.1
	63	옛다솜 이야기원 조성사업	2018~22	173.7
	64	태조 희망의 숲 조성사업	2018~24	83.5
	65	섬진강 문화예술 다남길 조성사업	2018~22	76
	66	무주 태권마을 조성사업	2018~20	95
	67	섬진강 스포츠파크 조성	2018~20	106.5
	68	국립 농악 복합문화단지 조성	2018~21	200
	69	참살이 발효마을 조성	2017~21	316
	70	미륵사지 관광지 조성사업	2017~20	212.1
	71	경천 자연공감 산수인 마을 조성	2017~20	139
	72	고창 무장읍성 관광거점 조성사업	2016~19	200
	73	김제 농악전수교육관 건립	2018~20	30
	74	김제 벽골제 문화재발굴유구보호관 설치	2018~19	50
	75	완주 위봉산성 내 행궁지 복원	2018~20	30
	76	장수향교 대성전 주변 정비	2018~19	70
	77	국립전북문화재연구소 설립	2018~21	280
	78	문화재 유적공원 조성사업	2017~21	200
	79	익산 고도보존 육성사업	2013~25	3,418.5
	80	호남권 효문화 진흥원(전통문화 체험형) 건립	2018~20	100
	81	무주 생태모험 공원 조성	2019~23	196
	82	세계스카우트센터 건립	2018~22	500

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
관광 (계속)	83	삼락행복(三樂幸福) 곰소만 조성	2019~24	642
	84	격포항 레저어업단지 개발	2019~24	920
	85	농생명 컨벤션센터 건립	2019~23	1,000
교통·물류 분야 합계				241,002
교통 소계				170,660
교통	86	복합환승 터미널 건설 + 전북권 광역철도 완전 운영	2019~35	5,000
	87	혁신도시 대중교통 환승센터 조성	2019~20	40
	88	새만금 국제공항 건설	2016~22	7,600
	89	호남고속도로 확장	2018~23	2,322
	90	무주~대구간 고속도로 건설	2018~25	28,882
	91	동부내륙권(정읍~남원) 국도 건설	2018~25	5,452
	92	부안~흥덕 국도 건설	2018~25	1,497
	93	임실~장수 국도 건설	2018~25	1,624
	94	무주~설천(태권도원 진입도로) 국도 건설	2018~23	1,380
	95	완주 소양~진안(소태정) 국도 개량	2018~22	490
	96	인계~쌍치(밤재터널) 국도(21호) 개량	2018~20	488
	97	대흥교차로 국도(21호) 개선사업	2018~20	75
	98	호남고속도로 삼례IC 진출입로 확장	2018~20	50
	99	화산~운주 국도 개량사업	2018~22	181
	100	장수 조신마을 앞 국도(26호) 선형 개량사업	2018~19	40
	101	부안 곰소다용도 부지앞 국도(30호) 선형 개량	2018	20
	102	순창읍 국도(27호) 확장사업(구 88고속도로 밑)	2018	10
	103	완주 운주우회교차로 국도(20호) 병목지점 개선사업	2018	5
	104	장수 명덕교차로(국도26) 병목지점 개선사업	2018	7
	105	남원 풍산교차로(국도24) 병목지점 개선사업	2018	7
	106	임실 후천교차로(국도13) 병목지점 개선사업	2018	4
	107	고창 용덕삼거리(국도22) 병목지점 개선사업	2018	8
	108	무주 상오정삼거리(국도37) 병목지점 개선사업	2018	7
	109	고창 용대교차로(국도22) 병목지점 개선사업	2018	10
	110	순창 장동삼거리(국도13) 병목지점 개선사업	2018	9

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
교통 (계속)	111	고창 지로사거리(국도22) 병목지점 개선사업	2018	14
	112	임실 덕계삼거리(국도13) 병목지점 개선사업	2018	19
	113	장수 압곡마을앞(국도19) 입체횡단시설 설치사업	2018	13
	114	남원 태평삼거리(국도19) 입체횡단시설 설치사업	2018	15
	115	새만금~전주간 고속도로 조기 건설	2010~24	19,241
	116	새만금 남북도로 조기 건설	2016~22	9,095
	117	새만금~세종간 고속도로 건설	2030~37	11,571
	118	새만금연계 서남권 국도 건설(부창대교)	미정	3,933
	119	새만금 보조간선 4번 도로 건설	2019~23	2,436
	120	새만금 보조간선 2번 도로 건설	2019~23	1,067
	121	전주역사 전면개선사업	2018~20	450
	122	주요국도(13개) 건설사업 적기 준공	2004~24	12,703
	123	국가지원 지방도(3개) 건설사업 적기 준공	2009~21	1,273
	124	완주IC~전주 호성동(국도17호) 확장	2021~	690
	125	동상~주천(국지도55호) 개량	미정	669
	126	전주~새만금 BRT 전용도로 구축	2020~25	1,247
	127	새만금 하이퍼루프 실증단지 구축	2020~26	1,500~2,000
	128	서해안고속도로(동서천~부안IC) 확장	2021~27	4,516
	129	호남정맥 동부권 연결 고속도로 건설	2030~36	19,000
	130	서해안 고속화철도(새만금~목포) 건설	2019~26	25,500
물류 소계				70,342
물류	131	새만금 신항만 건설	2011~30	25,482
	132	전주 탄소국가산업단지 진입도로 건설	2018~22	490
	133	군산물류단지 진입도로	2018~20	48
	134	새만금~대야간 철도 건설	2018~25	6,160
	135	전주~김천간 철도 건설	2018~25	32,970
	136	국가식품클러스터 인입철도	2016~22	2,894
	137	중소형 선박 전 주기 생태계지원 공동물류센터	2018~22	600
	138	농산물 산지유통시설(APC) 건립 지원사업(3개 지역)	2018	86

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
물류 (계속)	139	수산물산지거점 유통센터(FPC) 건립	2018~20	60
	140	군산항 냉동·냉창고 신축	2018~20	150
	141	군산항 다목적관리부두 축조	2017~19	489
	142	전북 동부권 임산물 물류 터미널 조성사업	2018~20	40
	143	완주 조경수 유통단지 조성	2017~18	20
	144	개야도 국가어항 개발	2019~26	853
주거·교육·공공시설 분야 합계				3,752.7
주거 소계				597.4
주거	145	고창고수 마을연계형 공공주택건설	2016~19	157.8
	146	부안봉덕 공공실버주택 건설	2016~18	110
	147	완주군 마을정비형 공공주택사업	2018~20	96.4
	148	정읍, 완주 공공실버주택 건설	2018~20	133.2
	149	고창 만돌권역 종합거점개발	2018~21	100
교육 소계				1,734
교육	150	교육환경 개선사업(계속)	매년	1,650
	151	국립전북기상과학관 기상인체험교육관 시설확충	2018~20	84
복지 소계				1,421.3
복지	152	용포보건지소 신축	2018	6.3
	153	명덕보건진료소 리모델링	2018	2
	154	흥덕면 보건진료소 신설	2018	2.9
	155	제내리보건진료소 이전 신축	2018	3.7
	156	임실군 정신건강증진센터 설치	2018	9.3
	157	장암보건진료소 이전 신축	2018	2.1
	158	국립 희망치유센터 건립	2018~20	400
	159	국립 보훈요양원 건립	2018~20	342
	160	공공체육시설 개보수사업	매년	60
	161	개방형학교 다목적체육관 건립	매년	39
	162	완주군 종합스포츠타운	2018~26	554
환경·안전 분야				58,498

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
환경	환경 소계			48,617
	163	새만금 유역 2단계 수질개선사업(계속)	2011~20	18,699
	164	폐자원 에너지화시설 민간투자사업	2014~20	1,093
	165	도솔담 재개발 사업	2018~23	350
	166	다산천 지방하천정비사업	2018~20	46
	167	신기천 지방하천정비사업	2018~26	351
	168	원당천 지방하천정비사업	2018~21	90
	169	감곡천 지방하천정비사업	2018~21	281
	170	구량천 지방하천정비사업	2018~23	136
	171	용암천 지방하천정비사업	2018~24	188
	172	지방하천 정비사업(122개)	2017~24	21,865
	173	새만금 상수도시설 건설사업	2018~22	839
	174	새만금 하수도시설 건설사업	2018~22	1,405
	175	광역 생활자원회수센터 조성사업	2017~19	72
	176	정읍 제3공구 매립시설 조성사업	2017~19	89.5
	177	쌍암농공단지 오폐수 공공하수처리장 연계처리 사업	2018~20	39
	178	남원 일반산업단지 폐수종말 처리시설 설치사업	2018~20	119
	179	지평선산단 폐수종말 처리시설 설치사업	2018~20	320
	180	가축분뇨공공처리시설 개선(임실)	2018	4.15
	181	가축분뇨공공처리시설 개선(무주)	2018~19	25.1
	182	가축분뇨공공처리시설 개선(진안)	2018~21	280.9
	183	공공하수처리시설 설치(3개 지구)	2018~20	27.2
	184	농어촌마을하수도 정비(15개 지구)	2018~20	723
	185	하수관로 정비사업(8개 지구)	2018~21	736
	186	인공습지(비점오염저감시설) 조성사업	2018~20	136
	187	장수 순환형매립장 조성	2017~19	86.2
	188	남원 대산매립장 증설	2017~19	140
	189	고창 폐기물처리시설(소각) 설치	2018~19	129
	190	금강수계 환경기초시설 확충 등 수질개선사업	매년	220
	191	고군산군도 마을하수도 정비공사	2018	127

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
안전	안전 소계			9,881
	192	위험도로 구조개선사업(계속)	2014~23	1,330
	193	서부권 국가방재활동거점 조성사업	2019~24	3,428
	194	임실 모래재(국도30) 위험도로 개선사업	2018	20
	195	장수 원촌(국도19) 위험도로 개선사업	2018	23
	196	순창 대산(국도21) 위험도로 개선사업	2018	14
	197	진안 삼락(국도13) 위험도로 개선사업	2018~19	97
	198	동화지구(동화천) 하천재해 예방	2018~24	218
	199	고속도로 유지관리 보수사업(계속)	매년	650
	200	국도 유지관리 보수사업(계속)	매년	1,200
	201	위임국도 유지관리 보수사업(계속)	매년	200
	202	철도시설 유지관리(계속)	매년	390
	203	상습침수 농경지(6개 지역) 배수개선사업	2018~22	546
	204	어청도항 정비공사	2018~25	635
	205	국유림 사방사업	2015~20	240
	206	장명지구 급경사지 정비사업	2018	10
	207	용산지구 재해위험개선지구 정비사업	2018~19	35
	208	계곡지구 재해위험개선지구 정비사업	2018~20	60
	209	소태정지구 재해위험개선지구 정비사업	2018~20	18
	210	우화1지구 급경사지 정비사업	2018~20	30
	211	도룡지구 재해위험개선지구 정비사업	2018~20	33.4
	212	원가막 재해위험개선지구 정비사업	2018~20	50
	213	양삼지구 재해위험개선지구 정비사업	2018~20	20
	214	치도항 재해위험개선지구 정비사업	2018~20	36
	215	호동제 재해위험 저수지 정비사업	2018~19	16
	216	인풍제 재해위험 저수지 정비사업	2018~19	20
	217	인화지구 우수저류시설 설치사업	2018~20	230
	218	순창 구룡 위험도로 개선사업	2018	8

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
안전 (계속)	219	전주시 보행환경 개선사업	2018~19	15
	220	전주 우수저류시설 설치사업	2016~18	170
	221	도심부 교통기반시설 확충사업	2018~19	64
	222	국도1호선 교량(삼례교) 보수보강	2019~21	75

## 참고 2 : 사업조서 샘플

### 85 복합환승 터미널 건설

교통

#### ○ 필요성 및 목적

- 대중교통과 보행중심의 도심경제 활성화를 위해 교통 환승, 상업, 업무, 문화, 쇼핑이 어우러지는 대중교통 핵심 인프라 시설인 복합 환승센터 건설

#### 국토교통부(2016) 토지이용 용어사전의 복합환승 터미널 정의

열차·항공기·선박·지하철·버스·택시·승용차 등 교통수단 간의 원활한 연계교통 및 환승활동과 상업·업무 등 사회경제적 활동을 복합적으로 지원하기 위하여 환승시설과 환승지원시설이 상호 연계성을 가지고 한 장소에 모여 있는 시설로서 「국가통합교통체계효율화법」에 따라 지정된 것을 의미함

#### ○ 사업개요

- 위 치 : 익산역 일원
- 사업기간 : 2019년~26년
- 사 업 비 : 500억원(국비, 총사업비의 경우 2,160억원 추산)
- 사업내용 : 비즈니스 시설, 철도-차량단 환승 인프라, 대중교통-개인교통 간 교통환승 인프라, 쇼핑시설 등 다양한 복합 인프라 구축
- 비고 : 2010년 12월 3일 국토교통부로부터 '익산역 복합환승센터 개발사업 시범지구'로 지정되었으나, 현재까지 사업 추진 답보 상태



## ○ 필요성 및 목적

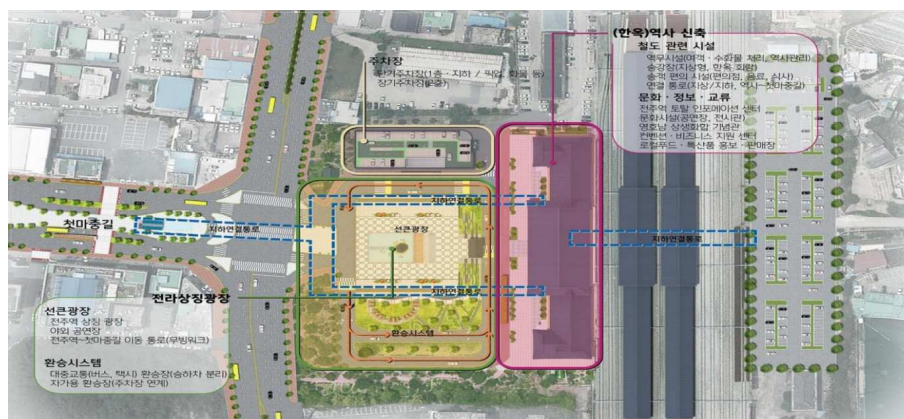
- 전주역은 건축된 지 35년이 경과되어 역사 건축물 및 제반시설이 노후화되고 협소하여 이용객 불편이 날로 가중되고 있는 실정
  - KTX 주요 정차역의 서비스면적 평균이 1.53㎡/인이나 전주역은 0.23에 불과하며, 경부선 평균(2.16)의 1/10 수준으로 협소(편의시설 부족)
- 대한민국을 대표하는 관광도시이자 전통문화도시인 전주시의 위상과 날로 증가하는 철도여객 수요를 고려할 때 역사시설의 전면 개선은 불가피
- 대선 지역공약인 '전주문화특별시 지정'에 걸맞고 전북의 관문이라는 전주역의 상징성을 감안할 때 이용자 중심의 기능보강과 아울러 전통문화도시의 품격 있는 역사(驛舍) 정비사업 추진 필요

**< 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >**

▷ 전주문화특별시 지정 및 지원특별법 제정(지역공약)

## ○ 사업 개요

- 위 치 : 전북 전주시 덕진구 동부대로 680(전주역 일원)
- 사업기간 : 2018~20년
- 사 업 비 : 450억원(국비)
- 사업내용 : 역사 및 부대시설 정비(철도역사 건축 : 한옥형 역사 건축물 조성, 부대시설 정비 : 전면 광장(선큰광장), 주차장, 연결통로(지하))



## 제1장 연구의 목적 및 기대효과

### 1. 연구의 배경 및 목적

- 정부는 2018년도 SOC예산<sup>17)</sup>을 2017년도의 22.1조원보다 20%나 감소한 17.7조원<sup>18)</sup>으로 계획하였으며, 최종적으로 국회에서 19.0조원(전년대비 14.0% 감소)으로 최종 확정하여 관련 예산을 집행 중임.
- 반면 과거 우리나라는 2010년대 중반까지 연간 약 25조원 수준의 SOC 예산 규모를 유지하였음.

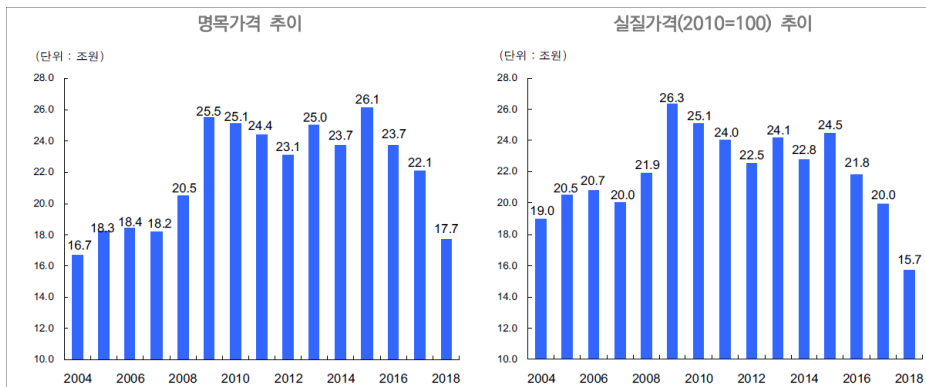


그림 1-1

우리나라의  
과거 SOC 예산  
추이(2004~18)

주 : 추경이 포함된 예산 추이이며, 실질가격은 한국은행 GDP 디플레이터(2010=100)를 사용.  
자료 : 박용석 외(2017), SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책 과제, 한국건설산업연구원

17) 본 보고서에서는 ‘인프라(Infrastructure)’ 또는 ‘인프라 시설’이라는 용어를 통일하여 사용하였음.  
하지만 중앙정부 및 지방자치단체 예산과 관련하여서는 도로 및 항만, 교통, 수자원, 환경, 산업 단지 시설을 대상으로 한 ‘SOC 예산’이 공식적으로 사용되고 있으므로, 불가피한 경우에는 ‘SOC’라는 용어를 혼용하여 활용하였음.

18) 이는 과거 14년(2004년~2018년)간 최저 수준임.

### 1. 연구의 배경 및 목적

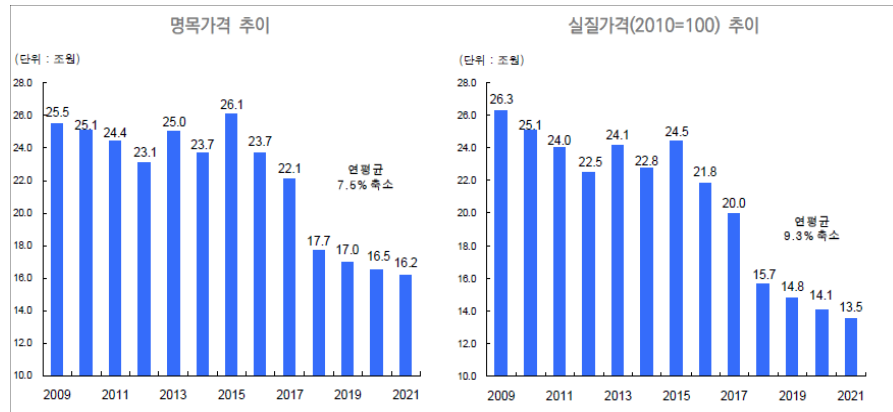
# 1.

## 연구의 배경 및 목적

- 정부가 SOC 예산을 급격하게 감축하고 있는 원인은 사회복지 관련 재원의 부족에 따라 SOC 스톡의 규모가 충분히 갖추어졌으므로 투자를 줄이고 관련 예산을 사회복지 재원으로 활용해도 된다는 시각 때문임.
- 정부는 2019년 이후에도 SOC 예산을 지속적으로 감소시키는 중기국가재정운영계획을 발표함.
- 우리나라의 ‘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 정도를 포함한 실제 시설물의 성능을 반영하지 못하기에 SOC 스톡의 충분성을 비교하기 위한 지표로 사용하는 데 한계가 있음.

그림 1-2

중기국가재정운영  
계획상정부  
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 가정  
 자료 : 박용석 외(2017), SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책 과제, 한국건설산업연구원

- 이와 같이 우리나라는 SOC의 양적 투자성고가 과대평가 되었으므로 인프라 투자를 급속하게 줄이면 안 된다고 보는 시각이 다수 있음.
- 우리의 ‘국토계수당 도로밀도<sup>19)</sup>’ 순위는 OECD 국가 중 최하위로 앞서 언급한 평가 결과와 상반된 수준임.
- 또한 2016년 기준 세계은행이 평가한 ‘Global Rankings 2016’에서도 우리나라의 인프라 평점은 3.79로 20위로 평가됨.<sup>20)</sup>

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

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

- 동 순위에서 물류 경쟁력은 더 떨어지는 3.69점으로 25위 수준으로 타 아시아 선진국인 싱가포르, 홍콩, 일본에 비해 매우 열악한 수준으로 평가됨.
- 2015년 기준 우리나라의 교통혼잡비용의 경우에도 33.4조원으로, GDP 대비 2.13%에 달하는 실정임.
- 2014년 기준으로 우리나라 평균 통근시간은 58분으로 OECD 주요국 출근 소요시간 중 가장 길게 조사됨.
- 특히, 1시간 이상 통근·통학하는 인구 비율이 95년 이후 꾸준히 증가하고 있다는 통계는 아직 우리나라의 인프라가 충분하지 않다는 것을 반증함.

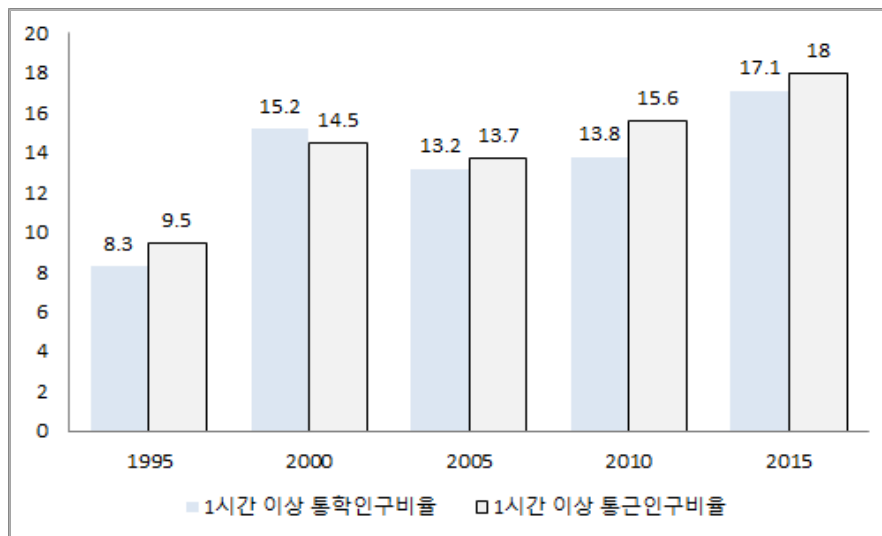


그림 1-3

우리나라의 1시간  
이상 통근인구  
비율

자료: 통계청, e-나라지표(1시간 이상 통근통학 인구 비율)

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

## 1.

## 연구의 배경 및 목적

# 1.

## 연구의 배경 및 목적

- 우리나라 인프라 시설물은 1970~80년대 경제성장과 함께 단기간에 걸쳐 건설되면서, 40여년이 지난 현재 ‘고령화’가 급속히 진행 중임.
  - 현대경제연구원(2013)<sup>21)</sup>에 따르면 2014년 1월 기준, 재령 30년 이상의 시설물은 전체의 9.6%수준이며, 2024년에는 21.5%로 급속한 고령화가 예상됨.
  - 서울특별시를 예로 들면, 하수관로(총 10,392km) 중 사용연수 30년 이상의 노후 하수관로가 48.3%에 해당하는 약 5,000km이고, 연간 평균 260km씩 증가하고 있음(50년 이상인 노후 하수관로도 3,173km(30.5%)에 달함).
  - 서울특별시 상수관로 현황 또한 총연장길이 13,793km(2013년 말 기준) 중 사용 연수 20년 이상인 노후 상수관로는 약 7,054km로 51.1%에 달하며, 매년 평균 438km씩 증가하고 있는 실정임.
- 더 심각한 문제는 (舊 「시설물 안전관리에 관한 특별법」의 1·2종 시설물에 해당되지 않은) 종의 시설물들은 정확한 실태파악 조차 미흡한 실정임.
- 전국적으로 7만 6천여 개의 소규모취약시설<sup>22)</sup>이 있는 것으로 추정되지만, 시설 점검을 받은 시설물은 1만 4천여 개에 불과함(2017년 기준).
- 또한 지방자치단체는 예산 부족으로 인하여 내진보강 기본계획 추진실적이 중앙정부보다 저조함.
- 「1단계(2011~2015) 기존 공공시설물 내진보강 기본계획」의 재정투자 실적은 그나마 중앙정부가 계획 대비 54.7% 인데 비하여 지방자치 단체의 경우 계획 대비 7.8%에 불과함.

(단위 : 백만원, %)

표 1-1

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

기관별	계획 금액	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), 2단계 공공시설물 내진보강 기본계획(안)(2016~2020)

- 이에 본 연구는 각 지방자치단체 별로 인프라 투자정책의 현황을 파악하고

21) 김동열(2013), 인프라 고령화의 실태와 개선 과제, 경제주평, 현대경제연구원

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

투자 필요 사업을 발굴·제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시하고자 함<sup>23)</sup>.

- 예산배분 결과에 따라 인프라 투자수요를 파악하는 하향식(top-down) 방식이 아닌, 지역 주민의 니즈(Needs)를 반영한 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 전국 16개 광역시·도별 인프라 실태 분석과 미래상을 제시함으로써 핵심 의사결정자들과의 커뮤니케이션 수단을 제공하고자 함.

- 더구나 2018년의 경우는 지방선거가 예정되어 있으므로 신규 인프라 투자 및 노후 인프라 투자 대책에 대한 본 연구결과의 활용도가 높을 것으로 예상됨.
- 또한, 각 지방자치단체와 직접적인 이해관계나 연고를 배제한 객관적 평가와 분석을 기반으로 바람직한 지역 별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시하고자 함.
  - 지역 별 건설업 실태 조사내용을 기반으로 하여 건설 관련 정책과 제도 개선을 유도함.
  - 양이 아닌 질적 성과 달성을 위한 투자 방향과 우선투자과제 제시함.
- 지역 주민들이 일상생활에서 느낄 수 있는 삶의 질 수준을 높일 수 있는 인프라 투자정책 및 투자우선 순위에 대한 연구결과를 제공할 것으로 기대됨.
- 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자 필요시설 정보를 제공함으로써 주민안전 향상 및 재정절감에 기여함.
  - 안전사고에 대한 선제적 대응을 통하여 지역주민들의 기본적인 권리인 ‘안전한 생활을 할 권리’를 보장할 수 있으며, 시설물의 선제적인 유지관리 및 개량을 통해 총 유지관리 예산(Life Cycle Cost, 생애주기 비용) 절감이 기대됨.
  - 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.

23) 본 연구는 전국 16개 광역지방자치단체별로 관련 연구가 진행되며, 본 ‘전라북도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구’는 그 일부의 보고서임.

## 1. 연구의 배경 및 목적

## 2. 연구의 범위 및 구성

### (1) 연구의 범위

- 전라북도의 인프라 실태 진단을 통해 인프라 시설물 별 신규 건설 또는 성능 개선 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 시설물 별로 파악함.
  - 실효성 있는 지역발전사업 추진을 위해 그 동안 중앙정부 및 각 지역에서 검토해 온 각종 발전계획을 비롯해 선거공약 등을 통해 나타난 지역 숙원 사업 등을 종합적으로 분석함.
  - 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자 필요시설 정보를 제공함.
- 「전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 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.

### (2) 연구의 구성

- 본 ‘전라북도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 프로젝트 발굴 연구’는 다음과 같은 순서로 보고서가 구성됨.

장(Chapter)	핵심내용
I. 연구의 목적 및 기대효과	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 연구의 배경과 목적</li> <li>2. 연구 범위 및 구성, 기대효과</li> </ol>
II. 전라북도 현황·여건분석 및 주민행복을 위한 인프라 시설의 중요성	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 전라북도 일반현황 : 전라북도 일반현황 검토</li> <li>2. 전라북도 경제동향 : 전라북도 경제동향 검토</li> <li>3. 지역경제 성장과 인프라 : 인프라 투자가 지역경제 성장이 미치는 영향 이론적 고찰</li> <li>4. 주민행복, 삶의 질 그리고 인프라 : 효율적 인프라 투자가 주민의 삶의 질 향상을 통하여 행복 수준을 증가시킬 수 있음을 연구</li> </ol>
III. 해외 인프라 투자정책 및 사례	해외 인프라 투자정책과 프로젝트 사례 조사를 통한 벤치마킹 시사점 도출
IV. 지역 인프라 실태 진단	<p>다음 6가지 시설 분류별 인프라 실태(양적·질적 파악 → 신규투자 및 노후시설 수요 파악)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 교통·물류 시설</li> <li>2. 산업·경제시설</li> <li>3. 도시 및 생활환경 시설</li> <li>4. 환경 및 수자원시설</li> <li>5. 문화·관광·체육시설</li> <li>6. 안전 및 기타 공공시설</li> </ol>
V. 지역인프라 투자 정책 진단	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 지역 인프라 투자 현황</li> <li>2. 주요 인프라 사업 추진 현황</li> <li>3. 시사점</li> </ol>
VI. 지역민 설문조사를 통한 투자 수요 분석	설문조사를 통하여 전라북도 도민이 체감하는 인프라 만족도 및 수요를 조사하고 투자정책의 기본방향 제시
VII. 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴	<p>다음 6가지 시설물 그룹별로 지역발전과 주민행복 증진을 위한 핵심 투자 프로젝트 제시</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 교통·물류 시설</li> <li>2. 산업·경제시설</li> <li>3. 도시 및 생활환경 시설</li> <li>4. 환경 및 수자원시설</li> <li>5. 문화·관광·체육시설</li> <li>6. 안전 및 기타 공공시설</li> </ol>
VIII. 정책과제 및 시사점	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언</li> <li>2. 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제</li> </ol>

## 2.

### 연구의 범위 및 구성

### 3. 기대효과

#### (1) 본 연구의 특성

- 그동안의 유사 선행연구들은 부족한 인프라의 확충에만 초점을 맞추어 왔기 때문에 인프라 투자 정책의 실질적인 필요성을 설명하고, 전라북도 도민의 수요에 특화된 맞춤형 인프라 투자 정책을 개발하는데 한계가 있었음.
- 더구나 기존 인프라 공급 정책 및 실행계획들은 ‘제4차국토종합 수정계획(2011~2020)’, ‘국가도로종합계획’, ‘새만금개발계획(MP)’ 등 국가상위계획과 ‘전라북도 종합계획(2012~2020)’, ‘서해안권 광역관광개발계획’ 등 전라북도 자체 계획 등을 통해 충분히 제시되어져 왔음.
- 그러나 이러한 기본계획 및 실행계획들은 그 수립범위가 단일 시설물(관광 등)이거나, 대규모 SOC(도로, 철도 등) 시설의 신규 사업에만 초점이 맞추어져 있어, 실제 도민들이 필요로 하는 생활인프라 시설 및 노후시설에 대한 성능개선과 관련된 사업계획은 상대적으로 부실한 실정임.
- 본 연구는 이러한 기본계획 및 실행계획들이 상대적으로 소홀하였던 인프라 시설을 포함한 전체 인프라 시설에 대한 종합적 수요 파악 및 실태에 대한 정확한 진단을 통하여 전라북도 도민들이 필요로 하는 구체적인 핵심사업과 정책과제를 발굴·제시하고자 함.
- 이를 통하여 전라북도청에게는 향후 도내 인프라 정책의 단·중기적 정책 방향을 수립할 수 있도록 하고, 국가에게는 지역균형발전 차원에서의 정책 수립 및 사업 실행에 있어 우선적으로 추진해야 할 정책과제와 사업들에 대한 지역적 수요를 파악할 수 있는 기초자료를 제공하고자 함.

## (2) 연구결과의 파급효과

- 본 연구를 통하여 전라북도 및 도내 14개 기초지방자치단체에게는 지역 내의 다양한 인프라 시설의 실태를 파악할 수 있도록 하고, 향후 지역의 인프라 정책 방향에 대한 지역 주민과의 커뮤니케이션 수단이 될 수 있을 것으로 기대함.
- 또한, 지역경제에 있어 중요한 핵심 산업인 지역건설산업의 역할 확대와 활성화에 대한 정책과제를 제시함으로써 궁극적으로 지역경제 활성화에 기여할 수 있을 것임.
- 이 외에도 생활인프라, 경제 및 산업기반 인프라, 방재 인프라 등 전라북도 내 위치한 다양한 인프라 시설에 대한 종합적인 검토를 통해 도민에게 필요한 다양한 측면의 인프라 공급 정책을 균형적으로 수립하기 위한 기초자료로 활용 가능할 것으로 기대함.
  - 구체적으로는 전라북도에 위치한 각종 인프라에 대한 실태 조사 및 도민 수요 조사를 포함하고 있기에 향후 전라북도 인프라 정책 수립에 큰 도움이 될 것으로 기대하며, 지역 인프라 공급에 있어 가장 중요한 자원인 중앙정부로부터의 재정 지원 확대를 위한 전략 수립에 도움이 될 것임.
- 중앙정부에게는 전라북도 지역의 특성을 고려한 맞춤형 인프라 정책을 수립하는 데 있어 유용한 정책자료집으로서 활용 가능할 것으로 판단되며, 향후 지속가능한 지역발전전략 수립에 있어 보다 전북도민에게 친화적이고 지역의 발전에 직결된 인프라 정책 추진을 유도할 수 있을 것으로 기대함.

### 3.

### 기대효과

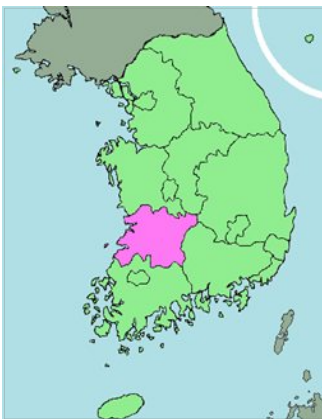


## 제2장 전라북도 현황·여건분석 및 주민행복을 위한 인프라 시설의 중요성

### 1. 전라북도 일반현황 분석

#### (1) 입지여건

- 대한민국 국토의 서남부에 위치한 전라북도는 서해안의 중앙부에 위치해 있기에 물자 생산 및 유통 중심지로서, 환황해권 교역의 교두보 역할을 수행하기에 적합한 지리적 이점을 지니고 있음.
- 동부는 경상남도의 산청군, 거창군과 경상북도의 김천시, 남부는 전라남도의 영광군, 장성군, 담양군, 곡성군, 구례군에 접해있으며, 북부는 충청남도의 금산군, 논산시, 부여시, 서천군 및 충청북도의 영동군과 연접하여 있음.(동↔서거리 약 175.2km, 남↔북거리 약 95.1km)



자료: Google



자료: 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

그림 2-1

전라북도 위치도

### 1. 전라북도 일반현황 분석

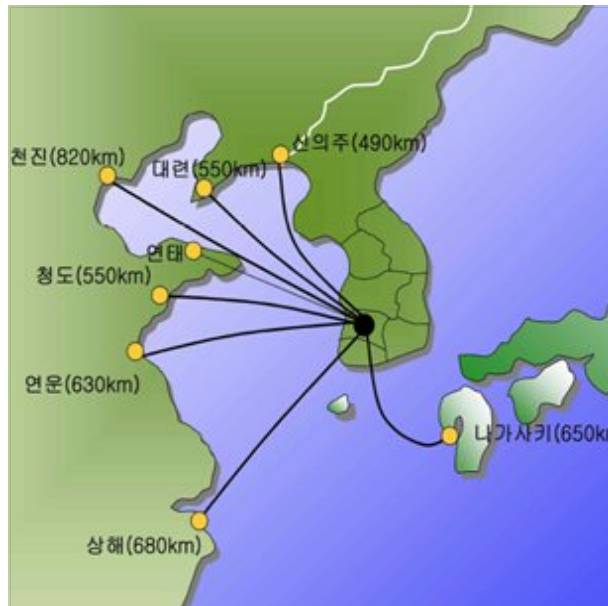
# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

- 경·위도상 위치의 경우 경도 상으로는 동경 125° 57' 59.8" ~ 127° 54' 40.1", 위도 상으로는 북위 35° 17' 57.4" ~ 36° 09' 23.6" 사이에 위치함.
- 중국의 서해연안 경제거점인 대련, 연태, 청도, 상해 등 주요 도시가 700km(400해리) 정도의 거리에 위치하고 있으며, 충청남도 당진~전라북도 군산~전라남도 무안~전라남도 대불을 잇는 서해안산업벨트의 중앙부에 위치하고 있음.

그림 2-2

전라북도와 중국  
서해연안  
주요항만과의  
관계



자료: Google

### (2) 지형·지세<sup>24)</sup>

- 전라북도는 해안~평야~산맥이 연결되는 동고서저 계단형태의 지형으로 동부 지역은 노령산맥을 경계로 하는 산악지대가 중서부지역은 김제평야와 만경평야 등이 위치함. 서해안에는 군산반도, 진봉반도, 변산반도가 위치하여 연안지역이 199.8km의 긴 해안선을 보유하고 있음.
- 전라북도는 전체 면적의 51%는 표고가 100m이하인 넓은 평야로 구성되어있으며, 100~500m는 33%, 500~1,000m는 13%, 1,000m 이상의 고지대는 2.5%로 구성됨.
- 경사가 10% 미만인 평지 및 완경사지는 서부지역에 대부분 분포하고 있으며, 20% 이상의 구릉지는 서부의 해안일부지역과 동부지역 전역에서 고른

24) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020) 및 건축도시공간연구소·전북발전연구원(2012), 전라북도 건축기본계획 참조

분포를 보임.

구 분	100m 이하	100~500m 이하	500~1,000m 이하	1,000m 이상
비 율	51%	33%	13%	3%

표 2-1

전라북도의 표고

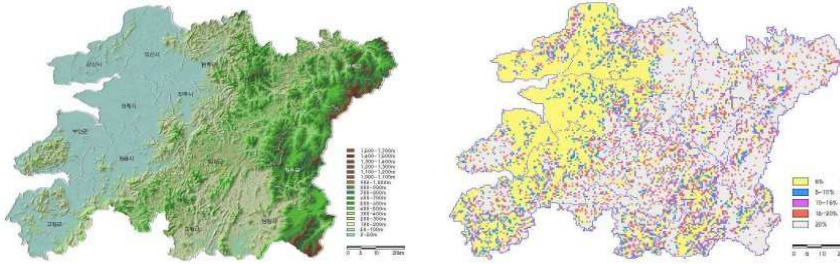


그림 2-3

전라북도의 표고  
및 경사분석도

자료: 건축도시공간연구소·전북발전연구원(2012), 전라북도 건축기본계획

### (3) 수계 현황(해안, 하천, 댐)<sup>25)</sup>

- 전라북도의 해안선은 532.2km이며, 최근 새만금방조제의 연결로 인해 길이가 줄어들었음.
- 서해안의 경우 리아스식 해안으로 조수간만의 차이 심해 천해간석지로 수산양식과 간척자원이 풍부한 장점을 가지고 있으나, 금강 하류로 부터 유입되는 토사로 인해 선박 입·출항에 어려움을 겪고 있음.

연 별 주요 시·군·별	해안선(km)		
	계	육지부	도서부
2010	440.8	216.0	224.8
2011	565.8	252.5	316.3
2012	565.8	249.5	316.3
2013	583.7	251.2	332.5
2014	577.1	247.2	329.9
2015	532.2	232.2	299.9
군산시	277.0	80.0	197.0
고창군	88.2	81.7	6.4
부안군	167.0	70.5	96.5

표 2-2

전라북도 해안선  
현황

자료: 전라북도(2016), 제56회 2016 전북통계연보

25) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020) 및 건축도시공간연구소·전북발전연구원(2012), 전라북도 건축기본계획 참조

1.  
전라북도  
일반현황  
분석

# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

- 금강, 섬진강 등 큰 강들의 발원지를 보유하고 있는 전라북도 하천의 경우 총 472개소, 총연장 3,260.9km로 이 중 국가하천이 11개소 352km, 지방하천이 461개소 2,908.9km로 구성되어 있음.
- 금강의 경우 장수 뜰샘, 섬진강은 진안 백운면 데미샘골 등 동부 산지에서 발원하여 동서·남북방향으로 흐르고 있으며, 만경강, 동진강 등은 동서방향으로 흐르고 있음.
- 금강 및 섬진강의 물줄기는 여러 갈래로 발달하여 물 흐름 방향이 다양하며, 서부 지역을 흐르는 금강과 동진강, 고창군의 하천은 비교적 단순한 편이고 강의 길이에 비해 수량이 많으나 평탄한 지역을 흐르기 때문에 흐름이 완만한 탁류이며 갈수기와 홍수기의 수량차가 큰 편임.
- 국가하천의 경우 총 11개소로 금강, 만경강, 섬진강, 동진강과 7개의 하천, 지방1급 하천은 8개, 지방2급 하천은 453개가 분포되어 있음.

그림 2-4

전라북도 하천 및 수계도



자료: 건축도시공간연구소·전북발전연구원(2012), 전라북도 건축기본계획

- 댐의 경우 전라북도는 3개의 다목적 댐을 보유 중임.
- 금강 수계의 경우 진안군 용담면에 위치한 다목적댐인 용담댐(총 저수량 815m<sup>3</sup>)이 위치함.
- 섬진강 수계의 경우 임실군 강진면에 위치한 다목적댐인 섬진강댐(총 저수량 466m<sup>3</sup>)이 위치함.
- 부안군 변산면에는 용담댐 및 섬진강댐 대비 소규모 댐(다목적댐)으로 부

안댐이 위치함(총 저수량 50.3㎥).

#### (4) 도 서<sup>26)</sup>

- 앞서 살펴본 바와 같이 전라북도는 532.2km의 해안선을 끼고 있고, 이에 따라 서해에 산재한 도서들은 무인도를 합해 총 103개(유인도 25, 무인도 78)에 이르고 있음.
- 행정상의 대부분 섬이 군산시 옥도면(60.2%)에 속하며, 위도 및 그 부속섬은 부안군 위도면(38.2%)에 속해 있으며, 변산항 앞바다에 위치한 위도가 도서 중에서 가장 큰 섬(인구 1,278명)이고 그 외의 군산열도 및 금강하구에 산재하고 있는 어청도 등이 있음.
- 위도는 변산반도 서단 약 14km 떨어진 서해상의 길이 8km, 폭 4km의 고슴도치형의 섬으로 부안군에 속하며 고군산열도는 진봉반도 서단에서 약 20km 떨어진 서해에 산재한 섬들로 많은 무인도서로 구성되어 있음.

#### (5) 생태환경보호 현황<sup>27)</sup>

- 전라북도의 국토환경성평가 현황을 살펴보면, 동부지역의 경우 토지관리기준 1, 2등급, 서부지역은 토지관리기준 3, 4등급이 대부분을 차지하고 있음(시·군 중심지역은 5등급).
- 전국 평균과의 비교 결과를 살펴보면, 1, 2, 5등급의 비율의 경우 전국 평균보다 낮은 상태이며, 전국 평균보다 높은 비율을 보이고 있는 등급은 3, 4등급이기에 전체적으로 전국 평균 대비 국토환경성은 높지 않은 수준임.
- 보전을 우선적으로 하는 환경적 보전가치가 중요한 개발지역(1~2등급)의 비율은 진안군이 27.92%로 가장 높고, 완주군이 24.75%, 무주군이 27.92% 순으로 나타남.
- 개발 수요의 관리를 전제로 친환경적 개발 유도 및 체계적인 개발이 가능한 4~5등급 비율은 고창군이 가장 높고, 익산시, 정읍시, 김제시 순임. 대부분이 평야인 전주시, 익산시, 정읍시, 김제시는 경작과 개발이 용이하기 때문에 대부분의 의 토지가 3~5등급인 수준임.

26) 전라북도(2016), 제56회 2016 전북통계연보 참조

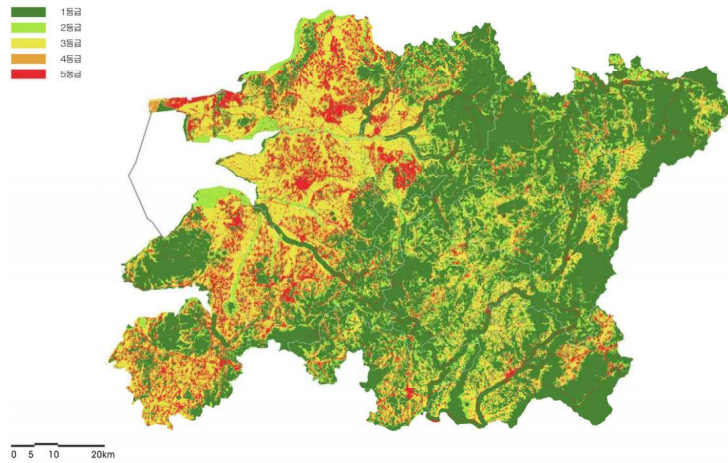
27) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020) 및 건축도시공간연구소·전북발전연구원(2012), 전라북도 건축기본계획 참조

# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

그림 2-5

전라북도  
국토환경성 평가



- 전라북도의 자연·생태구역 지정 현황의 경우 도내 3개 시·군 12개 읍면동에 걸쳐 핵심구역 14,329ha, 완충지역 3,558ha 등 총 17,887ha가 백두대간보호지역<sup>28)</sup>으로 지정되어 있음.
- 행정구역 대비 지정면적 구성비는 무주군이 10.92%로 가장 높고, 남원시 10.07%, 장수군 6.89% 순으로 나타남.
- 전라북도의 동부지역과 국립·도립공원 등의 일대는 1등급과 2등급 지역이나 대부분은 2등급임( 백두대간 보호지역, 지리산국립공원에 1등급이 집중적으로 분포, 2등급은 주요산과 능선에 따라 분포).
- 생태자연도 1, 2등급 또한 무주군, 장수군, 임실군, 남원시에 집중 분포해 있으며, 일부 국지적으로 분포하는 지역은 국립·도립공원으로 지정되어 보호 중임.
- 또한 1,2등급 비율이 높은 지역은 생태적인 가치 및 자연성이 높기 때문에 대다수의 야생동물보호구역과 중첩되어 있음.

28) 백두대간보호지역은 백두산에서 시작하여 금강산·설악산·태백산·소백산을 거쳐 지리산으로 이어지는 백두대간의 훼손을 방지하기 위해 백두대간 중 특별히 보호할 필요가 있다고 인정되어 산림청장이 「백두대간 보호에 관한 법률」에 따라 지정·고시하는 지역을 의미함. 이 중 핵심구역이란 백두대간의 능선을 중심으로 일정한 구역을 특별히 보호하고자 하는 지역이며, 완충지역은 핵심구역의 연접지역으로서 핵심구역의 보호상 필요한 지역을 의미함., 두산백과 참조

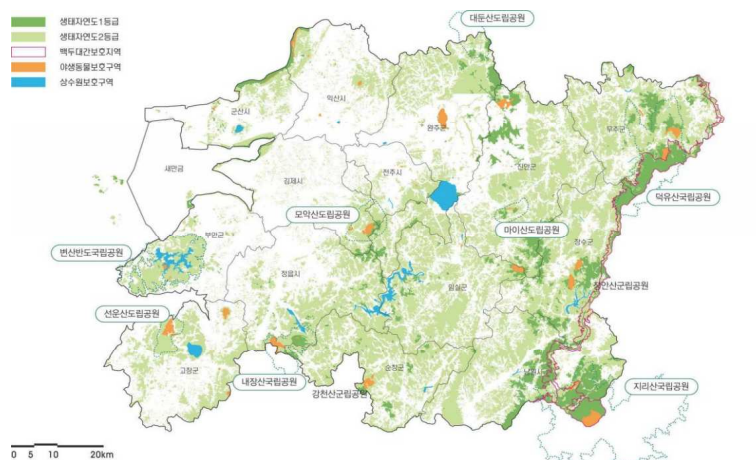


그림 2-6

전라북도  
자연·생태관련  
지정 현황

## (6) 행정구역 현황

- 전라북도의 총 면적은 2017년 기준 8,066.76km<sup>2</sup>으로 국토 전체면적의 8.0%를 차지하고 있으며, 행정구역상 14개 시·군(6시, 8군)으로 구성되어 있음.
- 지역 내 시·군당 평균면적은 576.2km<sup>2</sup>로 이 가운데 완주군이 820.56km<sup>2</sup>(10.2%)로 가장 넓은 면적을 차지하고 있으며, 전주시가 206.01km<sup>2</sup>(2.6%)로 가장 작은 관할구역을 보유하고 있음.
- 전주시 행정구역은 완주군 행정구역 대부분에 둘러싸여져 있으며, 특히 완주군 이서면은 전주시에 의해 분리되어 있음<sup>29)</sup>(전주완주혁신도시 중 일부 지역은 완주군 이서면임).



자료: Google

그림 2-7

전라북도  
행정구역 현황

## 1.

전라북도  
일반현황  
분석

29) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

표 2-3

전라북도  
행정구역별 면적  
및 행정단위

- 전라북도는 14개 읍, 145개 면, 82개 동 등 총 241개 행정구역으로 구성되어 있으며, 이중 6개 시 지역은 총 246개의 법정동으로 구성되어 있고, 전주시가 83개의 법정동을 보유하고 있어 가장 많은 수를 보유 중임.

구 분	면적(km <sup>2</sup> )		읍·면·동(개소)				법정동
	면적	비중(%)	계	읍	면	동	
전라북도	8,066.76	100.0	241	14	145	82	246
전주시	206.01	2.6	33	-	-	33	83
군산시	394.94	4.9	27	1	10	16	52
익산시	506.62	6.3	29	1	14	14	31
정읍시	692.66	8.6	23	1	14	8	27
남원시	752.69	9.3	23	1	15	7	23
김제시	544.90	6.8	19	1	14	4	30
완주군	820.56	10.2	13	2	11	-	-
진안군	789.16	9.8	11	1	10	-	-
무주군	631.87	7.8	6	1	5	-	-
장수군	533.51	6.6	7	1	6	-	-
임실군	597.21	7.4	12	1	11	-	-
순창군	495.86	6.1	11	1	10	-	-
고창군	607.74	7.5	14	1	13	-	-
부안군	493.03	6.1	13	1	12	-	-

자료: 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

### (7) 인구 현황

- 전라북도의 총 인구는 1,853,886명(2017년 11월 기준)이며, 이는 전국 인구 대비 3.6%으로 면적대비 기준(8.0%)에 절반에도 미치지 못한 수준임.
  - 행정구역별 인구분포를 살펴보면, 가장 인구비중이 낮은 무주군, 장수군 지역은 전라북도 전체인구의 1.4%, 1.3%에 불과한 실정임.
  - 반면, 전주시, 군산시, 완주군(혁신도시)로의 집중도가 높아지는 등 전라북도 지역별 집중현상이 심화되는 추세임.
- 더구나 지속적인 인구감소 추세(▽4.6%)를 고려하였을 경우 이와 같은 현상은 향후 더욱 심화될 것으로 전망됨.
  - 최근 10년간 전국 인구가 증가(7.2%)함에도 불구하고 전라북도의 인구는 지속적으로 감소세임. 특히 전주시, 군산시, 완주군을 제외한 대부분의 시·군 지역에서 급격한 인구감소 현상이 지속 발생되고 있음.

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	증감률
전 국	49,269	49,540	49,773	50,516	50,734	50,948	51,141	51,328	51,529	51,696	7.2%
전라북도	1,862	1,856	1,855	1,869	1,874	1,873	1,873	1,872	1,870	1,865	▽4.6%
전주시	624	632	635	642	646	649	650	653	652	652	4.4%
군산시	261	264	267	273	276	278	278	278	278	278	2.0%
익산시	314	309	307	307	310	306	307	304	302	300	▽9.0%
정읍시	124	123	122	122	120	119	118	117	116	115	▽17.2%
남원시	89	88	88	88	87	87	86	86	85	84	▽16.1%
김제시	98	96	95	94	93	92	91	90	89	88	▽20.9%
완주군	83	84	84	85	85	86	87	90	95	95	12.8%
진안군	30	27	28	28	28	27	27	26	26	26	▽14.4%
무주군	26	26	26	26	26	25	25	25	25	25	▽10.6%
장수군	27	24	23	23	23	23	23	23	23	24	▽10.3%
임실군	32	31	31	31	31	30	30	30	30	30	▽13.9%
순창군	32	31	30	30	29	30	30	30	30	30	▽7.4%
고창군	61	60	60	61	60	60	61	60	60	61	▽13.0%
부안군	62	61	60	60	59	59	59	58	57	57	▽19.0%

표 2-4

전라북도  
인구변화 추이  
(2007~16,  
행정구역별)

자료: 통계청, 국가통계포털 주민등록인구현황

- 전라북도의 노령화율(65세 이상 인구 비율)의 경우 전국 평균을 상회하는 18.3% 수준으로, 전국이 매 5년 단위로 노령화율이 1%p씩 증가하는 추세인 반면 전라북도는 전국의 2배 이상인 2~3%p씩 증가하는 추세임.

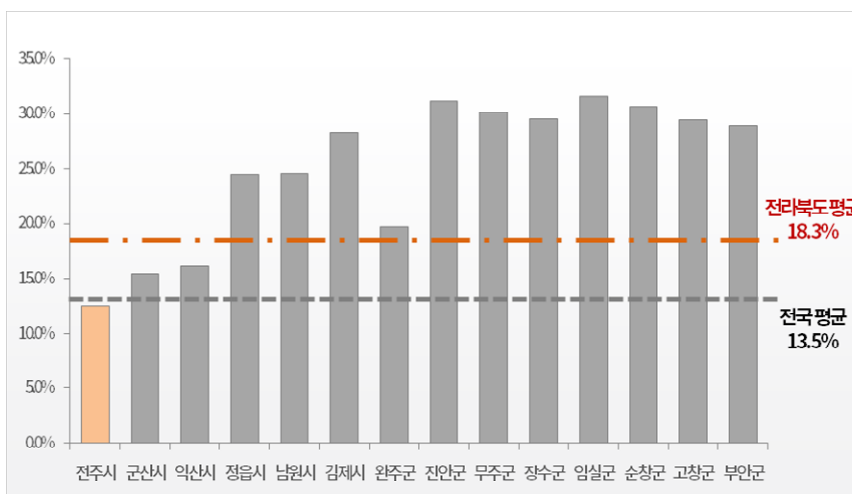


그림 2-8

전라북도 시·군별  
노령화율(65세  
이상 인구비율)

1.  
전라북도  
일반현황  
분석

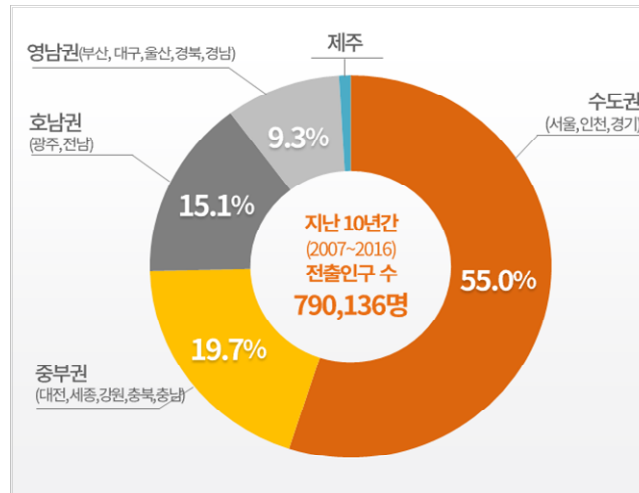
# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

- 인구이동의 경우 2007~2016년 사이 전라북도 지역 인구의 사회적 이동 경향을 전국과 비교하면 전라북도는 10년간 79만명이 외부로 유출된 것으로 나타남.
  - 즉, 매년 7만 9천명의 전라북도 인구가 타 지역으로 유출되어왔다는 것을 의미하는데, 그 가운데 55.0%가 수도권으로 인구가 유출되고 있어 특정지역 집중현상이 뚜렷한 실정임.
  - 이와 같은 현황은 전국 광역자치단체에서 수도권으로의 인구이동 수준이 전북이 가장 높은 기여를 하는 자치단체에 해당되는 결과를 낳음.<sup>30)</sup>
  - 수도권 이외 지역으로의 인구유출 실태는 최근 10년간 중부권과 호남권으로의 인구유출 경향이 상대적으로 높은 실정임.
  - 경제활동 인구의 특정지역(수도권 등) 이동이 지속되고 있다는 점을 고려 시 전라북도의 고령화는 향후 더욱 급속히 이루어질 것으로 전망됨.

그림 2-9

### 전라북도 인구이동(유출) 비중



자료: 통계청, 국가통계포털 주민등록인구현황

- 즉, 전국 평균을 상회하는 노령화율과 지속적 경제인구 유출 상황을 종합 고려할 때 전라북도의 지속성장을 위해서는 지역 내 정주기반 강화가 특히 필요한 시점으로 판단됨.

30) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

## (8) 향후 인구 추계<sup>31)</sup>

- 최근 전북연구원에서 추계한 2040년 전북 추계인구는 182만명으로 2015년에 비해 1.2% 증가할 것으로 전망하였음. 이는 향후 2034년까지 꾸준한 상승세를 보이다가 이후 급격하게 감소할 것으로 추계한 결과임.
- 연령별로 살펴보면, 유년인구(0세-14세)는 2015년 25만명에서 2030년 21.9만명으로 감소하고, 65세 이상 노인인구는 2015년 33.1만명에서 2030년 52.9만명으로 증가할 것으로 추정함.
  - 이에 따라 전북은 급속한 고령화로 인해 중위연령이 2015년 43.5세에서 2030년 51.8세, 2040년 56.7세로 높아질 것으로 추정되며, 전라북도의 고령인구는 2015년 18.5%에서 2020년 20.6%로 고령사회로 진입할 것으로 예상되고 2040년에는 고령인구 비율이 37.5%에 달할 것으로 예상됨.
- 따라서, 전라북도의 생산가능인구는 2015년 67.6%에서 2030년 59.1%로 감소하는 반면, 65세 이상 고령인구는 2015년 18.5%에서 2030년 29.0%로 증가할 것으로 예상됨
  - 2030년에는 생산가능인구 2명이 노인 1명을 부양할 것으로 추정됨(2015년의 경우 생산가능인구 3.6명이 노인 1명을 부양하는 수준).
- 이러한 향후 인구변화 추이를 고려할 때 전라북도는 경제, 복지, 주거 등 사회 전반적인 분야에서의 생산인구 감소와 고령인구 증가에 따른 인구구조의 변화에 대응할 수 있는 구체적 대책을 조속히 마련해야 할 시점임.
  - 즉, 전라북도는 2020년을 기점으로 고령사회에 진입할 것으로 예상되고 생산인구의 감소에 따른 노년부양비가 크게 증가할 것으로 예상되고 있어 잠재적인 사회적 비용을 해소하기 위한 중장기 대안마련이 필요하며, 특히 이러한 상황에 도래하지 않도록 지역 인프라 제고를 통한 정주여건 개선에 노력을 기울여야 할 것으로 판단됨.

## (9) 토지이용<sup>32)</sup>

- 전라북도의 2015년 12월 기준 지목별 토지이용실태를 살펴보면, 임야가 전체면적의 55.5%, 농업용 토지 27.4%, 도시용 토지 13.3%, 기타 2.8% 순임.

31) 전북연구원(2016), 2016 전라북도 사회조사 보고서 참조

32) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)의 내용을 근간으로 최근 통계자료로 업데이트함.

# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

- 이들 토지이용실태를 전국과 비교하면 농업용 토지의 면적비중이 상대적으로 높은 반면 임야의 비중은 낮게 나타나 농업부문에서 높은 잠재력을 보유하고 있으며, 도시용 토지는 과거보다는 높아졌으나 행정구역 면적 대비 비중은 전국과 동일한 수준임.
- 전라북도의 전체면적은 국토 면적의 8.1%에 해당되는데 비하여 농업용 토지는 전국의 10.9%, 도시용 토지는 8.6%로 높은 비중을 보이고 있는 반면, 임야는 전국의 7.0%에 불과함.

(단위: km<sup>2</sup>, %, 2016년 기준)

표 2-5

전국과  
전라북도의  
토지이용현황  
(지목 기준)

구 분	계	농업용 토지	임야	도시용 토지	기타
전 국	100,339.5 (100.0%)	20,271.7 (20.2%)	63,918.4 (63.7%)	13,350.2 (13.3%)	2,799.1 (2.8%)
전라북도	8,069.1 (100.0%)	2,213.5 (27.4%)	4,482.1 (55.5%)	1,145.0 (13.3%)	228.4 (2.8%)

주 : 농업용 토지(전, 답, 과수원, 목장용지, 염전, 양어장), 도시용 토지(대지, 공장용지, 학교용지, 주차장, 주유소 용지, 창고용지, 공원, 체육용지, 종교용지, 도로용지, 철도용지, 수도용지, 제방, 하천, 구거, 유원지), 기타(광천지, 유지, 사적지, 묘지, 잡종지)로 구분

자료 : 국토교통통계누리, 지적통계연보

### (10) 도시계획<sup>33)</sup>

- 전라북도의 도시계획구역 면적은 총 885.7km<sup>2</sup>로 전북 전체면적의 11.0%에 해당되어 전국의 16.6%에 비하여 낮은 편임.
- 전라북도의 도시계획구역 내 용도지역 분포를 보면, 녹지지역이 607.4km<sup>2</sup> (68.6%)로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 주거지역이 123.4km<sup>2</sup> (13.9%), 공업지역 62.9km<sup>2</sup>(7.1%), 미지정 75.2km<sup>2</sup>(8.5%)의 순임(과거보다 녹지지역은 잠식 내지 용도지역이 적극적 토지이용으로 변경되고 있어 주거지역의 비중이 다소 증가하고 있는 추세).
- 전국의 경향과 비교할 때 도시계획구역 면적대비 상업지역, 공업지역의 면적비율이 다소 높은 반면, 주거지역, 녹지지역은 다소 낮은 수준임.

33) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)의 내용을 근간으로 최근 통계자료로 업데이트함.

(단위: km<sup>2</sup>, %, 2016년 기준)

구 분	도시계획 구역면적	주거지역	상업지역	공업지역	녹지지역	미지정주
전 국	17,609.5 (100.0%)	2,646.9 (15.0%)	330.9 (1.9%)	1,166.8 (6.6%)	12,625.7 (71.7%)	839.2 (4.8%)
전라북도	885.7 (100.0%)	123.4 (13.9%)	16.7 (1.9%)	62.9 (7.1%)	607.4 (68.6%)	75.2 (8.5%)

주 : 미지정지역이란 도시지역 내에서 어느 용도로 사용할 것인지 계획이 확정되지 않은 지역을 의미(항만법 등 개별 법률에 의한 사업지구는 실시계획 수립 이전까지 미지정지역으로 분류  
자료 : 국토교통부·한국토지주택공사(2017), 2016 도시계획현황

표 2-6

전국과  
전라북도의  
도시계획 지정  
현황

## (11) 지역낙후도 현황

- 지난 2013년 KDI에서 발표한 지역낙후도 지수<sup>34)</sup> 결과를 살펴보면 전라북도는 -0.5679로 전국 16개 광역 시·도(세종시 제외)중 14위로 매우 낙후되어 있는 수준임.
- 도시화 정도 및 주민의 경제력 요인은 8위로 전국 평균 수준이나, 지역 활력요인은 15위로 매우 낮은 실정임.(전라북도 내 최고 : 전주 43위, 최저 : 진안군 150위)

34) 지역낙후도 지수는 KDI의 「지역낙후도지수 개선방안」에서 제시된 지수산정 결과이며, 지역 낙후도 지수에 사용된 분석 요인은 지역 활력, 도시화 정도, 주민의 경제력으로 구분하고 있고, 그 특성에 맞는 지표들을 점수화하여 전문가 AHP 조사를 통해 얻은 각 요인별 상대적 가중치를 곱한 후 합산하여 지역별 순위를 매긴 결과임.

## 1.

### 전라북도 일반현황 분석

# 1.

## 전라북도 일반현황 분석

표 2-7

전라북도 시·군별  
지역낙후도 요인  
점수

구 분	지역 활력		도시화 정도		주민의 경제력		종합	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
전라북도	-1.1824	15	-0.0948	8	-0.0541	8	-0.5679	14
전주시	0.6625	53	1.0323	18	-0.7437	141	0.4552	43
군산시	0.3388	70	0.2535	37	0.4234	31	0.3309	51
익산시	0.2323	76	0.1588	45	-0.3282	104	0.0782	62
정읍시	-0.6022	116	0.0464	57	-0.3255	102	-0.3279	99
남원시	-0.5612	113	-0.2002	80	-0.4316	114	-0.4142	123
김제시	-1.1158	137	0.3820	29	0.1467	54	-0.3373	104
완주군	-0.0145	90	-0.4934	116	1.3756	16	0.1537	57
진안군	-1.0746	134	-0.2410	82	-0.0609	75	-0.5690	150
무주군	-0.9807	127	-0.2609	85	-0.1389	88	-0.5519	143
장수군	-1.1447	140	-0.0617	66	0.0278	66	-0.5214	139
임실군	-1.4141	157	0.1046	50	0.2161	48	-0.5434	142
순창군	-1.3853	155	0.1733	43	0.2080	49	-0.5102	137
고창군	-1.3968	156	0.5057	28	0.3761	36	-0.3686	108
부안군	-1.1619	141	0.3565	30	0.0300	65	-0.3932	117

주 : 전라북도의 낙후도 순위는 전국 16개 광역시도(세종특별자치시 제외) 대상 순위이며, 시군별 낙후도 순위는 168개 지역 대상 순위임.

자료 : KDI(2013), 지역낙후도지수 개선방안, 전북연구원(2016), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역 재인용

- 최근 국토교통부의 ‘도시재생 활성화 지역 진단결과<sup>35)</sup>’ 또한 도내 241개 읍면동 중 171개 지역(71%)에서 도시쇠퇴 현상이 발생 중으로 조사되어 지역 낙후도 수준과 도시쇠퇴 현상을 살펴보았을 때 지역 내 활력 제고를 위한 투자 확대는 필수적임.

35) 국토교통부(2016), 도시재생 활성화 지역 진단결과, 보도자료

## 2. 전라북도 경제 동향 및 재정 현황

### (1) 도내 총생산(GRDP)

- 전라북도의 2015년 GRDP(Gross regional domestic product)는 45.6조원으로 전국 GDP의 2.9%를 차지하여 전국 16개 광역 시·도(세종특별자치시 충청남도 포함)중 12위이며, 1인당 GRDP 또한 2,487만원으로 전국 14위인 수준임.
- 2014년 기준 행정구역별 GRDP를 살펴보면, 전주시는 전라북도 GRDP의 26.0%를 차지하고 있어 가장 비중이 높은 지역이며, 가장 낮은 지역은 장수군으로 전라북도 GRDP의 1.3% 수준으로서 큰 격차를 보임.
- 중추도시권에 위치한 상위 3개 지역(전주(26.0%), 군산(21.2%), 익산(15.2%))의 지역내총생산이 전라북도 GRDP의 62.5%를 차지하고 있음.

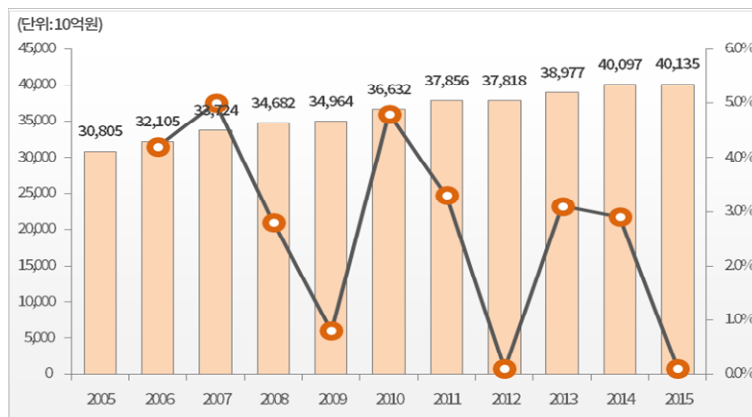


그림 2-10

최근 10년간  
전라북도 GRDP  
변화 추이

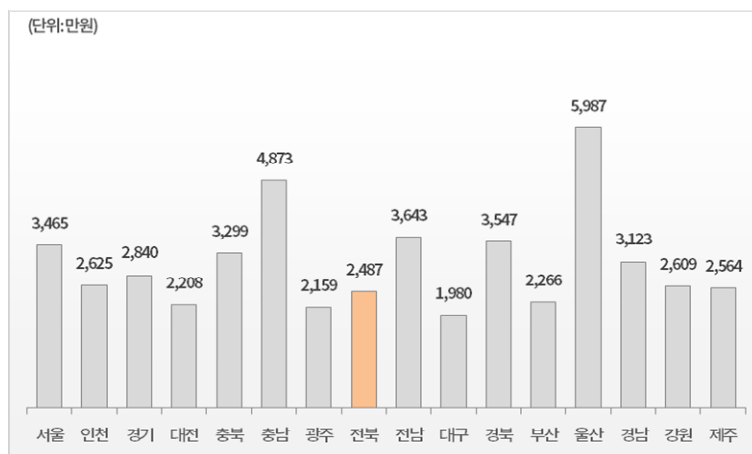


그림 2-11

1인당 GRDP 현황  
(전국 16개 시·도,  
2015년 기준)

자료 : 지역발전위원회(2017), 2017년 균형발전 주요통계집

## 2.

전라북도  
경제 동향 및  
재정 현황

## 2.

### 전라북도

### 경제 동향 및 재정 현황

- 경제성장과 관련하여 우려스러운 점은 최근 경제성장률이 위축세인 점임 (2010년 4.8% → 2015년 0.1%).

#### (2) 도내 산업구조<sup>36)</sup>

- 전라북도의 산업별 구성비(생산액 기준)를 보면, 1990년에는 1차 산업이 27.2%, 2차 산업이 17.0%, 3차 산업이 55.8%로 구성되어 있었으나, 1990년 이후에는 급격히 변화되어 2015년(추산) 기준 1차 산업이 8.6%, 2차 산업 27.5%, 3차 산업 63.9%로 재편되어 산업의 서비스화가 진전되고 있음을 시사함.

(단위: %)

표 2-8

전라북도  
산업구조 현황  
(생산액 기준)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 p
1차 산업	10.8	10.4	9.5	9.5	8.9	9.2	8.6	8.6	8.6	8.6
2차 산업	24.1	25.0	24.9	27.2	27.7	30.0	28.8	28.8	27.9	27.5
3차 산업	65.1	64.6	65.5	63.4	63.4	60.8	62.6	62.6	63.5	63.9

자료 : 국가통계포털 지역내총생산

#### (3) 경제활동 인구

- 2016년 기준 전라북도의 경제활동 인구 현황을 살펴보면, 취업자는 90.9만 명이며, 비경제활동인구는 60.2만명, 실업자는 1.9만명으로 경제활동참가율 60.7%인 수준임.
- 이와 같은 경제활동 인구 현황은 향토 및 지역산업비중이 타 지역에 비해 높은 산업구조를 고려할 경우 여전히 타 광역시·도에 비해 취약함을 알 수 있음.
- 그러나 도내 대규모 산업단지 조성에 의한 효과와 신규 산업단지의 높은 분양률 등을 고려할 경우 경제활동 인구는 인구고령화에도 불구하고 점차 증가될 것으로 전망됨.

36) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)의 내용을 근간으로 최근 통계자료로 업데이트함.

(단위: 천명, %)

구 분	15세 이상 인구	경제활동인구			비경제활동인구	경제활동참가율
		경제활동인구	취업자	실업자		
2007	1,405	848	828	20	557	60.3
2008	1,412	848	829	19	564	60.1
2009	1,419	842	826	16	577	59.3
2010	1,427	835	817	18	592	58.5
2011	1,436	849	830	19	587	59.1
2012	1,476	864	847	17	612	58.6
2013	1,507	893	876	18	614	59.3
2014	1,517	897	875	22	620	59.1
2015	1,528	909	894	16	619	59.5
2016	1,530	928	909	19	602	60.7

자료 : 국가통계포털 지역내총생산

표 2-9

전라북도의  
연도별 경제활동  
인구추이

#### (4) 문화·관광자원<sup>37)</sup>

- 전라북도는 지리산, 내장산, 덕유산, 변산반도 등 4개의 국립공원과 대둔산, 마이산, 선운산, 모악산 등 4개의 도립공원, 장안산, 강천산 등 2개의 군립공원이 분포되어 있음.
- 또한, 백제문화권, 마한백제문화권에 해당하는 지역으로 186개의 국가지정 문화재와 545개의 시도지정문화재 등 풍부한 역사문화 관광자원과 전통가옥 등 조선조문화를 나타내는 독특한 전통문화자원을 보유하고 있음.
- 이러한 풍부한 문화·관광자원을 바탕으로 전라북도는 24개소의 관광지가 14,821천㎡에 걸쳐 지정되어 있는 실정임.

## 2.

### 전라북도 경제 동향 및 재정 현황

37) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

## (5) 재정 규모 및 재정자립도

- 2017년 본예산 기준 전라북도의 재정규모는 총 13조 4,496억원으로 이중 도 재정이 5조 1,585억원(38.4%), 시·군 재정이 8조 2,911억원(61.6%)임(전년 대비 2.7% 증).
- 이 중 일반회계는 12조 996억원(도 4조 6,916억원, 시군 7조 4,030억원)이며, 특별회계는 1조 3,500억원(도 4,669억원, 시군 3,331억원)으로 구성되어 있음.

표 2-10

전라북도의  
재정규모 현황  
(‘17년 본예산,  
총계기준)

도 예산 5조 1,585억원(38.4%)		시·군 예산 8조 2,911억원(61.6%)	
일반회계 4조 6,916억원	특별회계 4,669억원	일반회계 7조 4,080억원	특별회계 8,831억원
총계 13조 4,496억원(100.0%)			

- 지방재정의 건전성을 살펴볼 수 있는 재정자립 수준의 경우 재정자립도 22.3%로 전국 평균(재정자립도 43.4%)대비 낮은 수준임(17개 광역 시·도 중 16위).
- 특히 진안군(5.5%), 장수군(6.1%), 부안군(7.0%), 임실군(7.1%) 등 대다수 군 단위 지역의 경우 재정자립도가 매우 낮아 전주시, 군산시, 익산시, 완주군을 제외한 모든 기초자치단체에서는 자체수입만으로 인건비도 해결하기도 힘든 형편<sup>38)</sup>이기에 신규 사업 추진에 많은 한계를 안고 있는 실정임.
- 재정운영의 자율성을 측정할 수 있는 재정자주도(세입 중 목적이 정해지지 않은 재원)도 61.8%로 전라북도는 전국 17개 광역 시·도중 16위인 수준이기에 국비 지원을 위한 구체적 재원마련 전략이 사업 추진 시 필요함.

38) 전북일보, 비정규직의 정규직 전환 자치단체 재원마련 난망, 2017.7.31. 신문기사

(기준 : '17년 당초예산, 단위 : 백만원)

구 분	일반회계 규모	지방세	세외수입	지방 교부세	재정 보전금	재정 자립도 (%)	재정 자주도 (%)
합계(순계)	8,748,890	1,624,630	324,609	3,457,088	-	22.3	61.8
합계(총계)	11,938,321	1,624,630	347,902	3,457,088	197,683		
도	4,530,330	787,767	44,353	729,200	-	18.4	34.5
시군계	7,407,991	836,863	303,549	2,727,888	197,683	15.4	54.9
전주시	1,218,587	298,006	64,810	229,500	63,200	29.8	53.8
군산시	756,577	144,036	28,764	209,600	27,845	22.8	54.2
익산시	860,970	124,482	28,358	270,621	26,800	17.8	52.3
정읍시	612,462	40,788	16,613	290,185	14,288	9.4	59.1
남원시	518,549	31,597	16,665	254,200	11,000	9.3	60.4
김제시	540,371	39,321	13,821	246,000	9,000	9.8	57.0
완주군	545,285	82,238	45,029	168,349	14,100	23.3	56.8
진안군	299,917	7,435	9,057	150,244	5,500	5.5	57.4
무주군	264,405	10,108	10,123	128,894	2,000	7.7	57.2
장수군	243,857	6,192	8,633	120,886	1,950	6.1	56.5
임실군	302,536	10,370	10,994	135,800	4,000	7.1	53.3
순창군	301,927	7,456	14,317	138,000	6,000	7.2	54.9
고창군	478,770	16,995	21,971	204,403	5,000	8.1	51.9
부안군	463,778	17,839	14,394	181,206	7,000	7.0	47.5

○도 본청의 예산규모 및 지방세는 지방교육세(161,309백만원)를 제외한 금액임

○ 재정자립도 =  $\frac{\text{지방세(지방교육세제외)} + \text{세외수입}}{\text{일반회계규모(지방교육세제외)}} \times 100$

○ 재정자주도 =  $\frac{\text{지방세(지방교육세제외)} + \text{세외수입} + \text{지방교부세} + \text{재정보전금}}{\text{일반회계규모(지방교육세제외)}} \times 100$

○ 도총괄(순계) / 자치단체별(총계)

※순계규모 : 총계규모 - 중복계상액 + 유보(조정)액(세외수입에서반영)

자료 : 전라북도(2017), 2017 통계로 본 전북의 모습

표 2-11

전라북도의  
재정자립도,  
재정자주도 현황

## 2.

전라북도  
경제 동향 및  
재정 현황

### 3. 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

#### (1) 국가상위계획 검토

##### 1) 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)<sup>39)</sup>

- 국토종합개발계획은 우리나라의 미래 경제 및 사회 변동에 대응하기 위해 민족의 삶의 터전인 국토의 장기적인 발전방향과 미래비전을 종합적으로 설정하여, 국토에 대한 이용 개발·보전에 대해 장기적이고 종합적인 정책방향을 설정하기 위한 국가 최상위 종합계획임<sup>40)</sup>.
  - 제4차 국토종합계획(2000~2020) 수립 이후 2005년 및 2010년 새로운 국내의 여건 변화에 대응하기 위해 주요 내용이 수정됨.
- 제4차 국토종합계획 수정계획 내 전라북도와 연계된 호남권 개발전략은 ‘동북아의 신산업, 문화, 관광, 물류 거점’으로서 궁극적 전략달성을 위한 개발 목표는 다음과 같이 제시함.
  - 녹색기술과 융합된 미래 성장산업과 전통산업 육성
  - 동북아 문화·관광 거점 육성
  - 선진형 물류·교통·정보망 확충
  - 인재육성 및 지식창출 기반 강화
  - 거점도시 경쟁력 강화와 매력 있는 정주환경 조성
- 또한, 제4차 국토종합계획 수정계획에서는 전라북도를 신산업 생산 및 물류 중심지역이 되기 위하여 새로운 국토발전축 및 환황해권의 중심지역, 지역의 전략산업 육성을 위한 신산업 중심지역을 기본목표로 설정함.
- 이에 따른 주요 추진전략을 통해 전라북도의 구체적인 발전방향을 다음과 같이 명시하였음.
  - ① 지역별 특성화를 통한 성장거점 육성 및 균형발전 촉진
  - ② 미래 녹색성장 산업, 전통산업 및 문화·관광산업 육성

39) 대한민국정부(2005), 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020)

40) 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

- ③ 선진형 교통, 정보, 물류망 확충
- ④ 경쟁력 있는 거점도시 육성 및 매력적인 정주환경 조성
- ⑤ 광역적 협력과 거버넌스 구축

발전방향	주요 사업
① 지역별 특성화를 통한 성장거점 육성 및 균형발전 촉진	<ul style="list-style-type: none"> <li>전주광역도시권을 중심으로 호남북부의 거점도시 기능 강화, 전통문화 중심, 교육 및 과학기술, 첨단부품소재 융합도시로 육성</li> <li>새만금권의 경우 국제업무·산업·관광·레저용지 조성 및 새만금 신항 건설 등을 통한 對중국 게이트웨이로서 글로벌 경쟁거점 육성</li> <li>향토 식품산업 및 국제적인 휴양형 산악관광과 문화를 융합한 녹색성장 거점 육성</li> <li>서해안 벨트의 신산업벨트 육성</li> <li>내륙 청정휴양레저벨트의 관광벨트 육성</li> <li>수변생태관광벨트의 생태관광벨트 육성</li> <li>광주~전주 축을 지식·첨단산업축 육성</li> <li>전주~익산~군산~새만금축 녹색산업축 육성</li> <li>농산업촌의 기술과 문화와 관광이 융·복합된 고부가가치 특화산업 육성</li> </ul>
② 미래 녹색성장 산업, 전통산업 및 문화·관광산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>신재생에너지산업과 광융합기반산업, 친환경부품소재산업, 인쇄전자산업, 차세대(복합체)항공산업 육성</li> <li>친환경생명복합 및 헬스케어산업 육성</li> <li>농산어촌 지역의 향토산업 육성</li> <li>문화관광·교류 중심지로 육성, 해양관광벨트 조성, 동북아 해양관광허브 육성, 고급 해양레저관광기반 구축 및 향만 종합개발, 에코테인먼트 거점 육성, 농업테마공원, 생태마을 조성, 생태관광센터 설립, 국제 문화관광상품 개발, 신개념 휴양시설 확충, 문화관광중심지의 연계 개발 및 추진체계 구축</li> </ul>
③ 선진형 교통, 정보, 물류망 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>군산(새만금)~포항간 동서교통망 확충</li> <li>새만금·서남권·광양만권 경제자유구역 및 기업도시, 혁신도시 등 거점간 연계 강화</li> <li>호남고속철도 조기 완공</li> <li>군산공항 확장 검토</li> <li>서남해안일주도로 건설(국도 77호선)</li> <li>군산항 및 새만금 신항 건설</li> <li>지역정보 인프라 구축 및 유비쿼터스 정보통신망 구축</li> </ul>
④ 경쟁력 있는 거점도시 육성 및 매력적인 정주환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>산·학·연 컨소시엄 및 기반 구축, 과학기술 진흥 및 교육·인재양성 육성, 경제자유구역을 연계한 지식창출기능 강화</li> <li>전주~익산~군산을 정주거점으로 육성, 광역도시권 형성</li> <li>거점도시의 도시재생과 도시디자인, 도시기능 및 매력도 향상</li> <li>중소도시의 환경친화적 녹색도시 건설과 정주환경 조성</li> <li>도·농 연계형 녹색공동체 형성과 청정자연환경 보전·관리, 농산어촌 개발</li> </ul>
⑤ 광역적 협력과 거버넌스 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>호남광역권 관광진흥추진기구 구성을 통한 도시·해양·산악·농어촌 관광 연계사업</li> <li>관광축제·광역시설 확충, 광역적 협력사업 발굴 및 추진</li> </ul>

표 2-12

제4차  
국토종합계획  
수정계획  
(2011~20) 내  
전북지역  
개발방향 및  
주요사업

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

그림 2-12

서해안권  
발전종합계획에  
따른 공간  
발전구상 방안

## 2) 서해안권 발전종합계획(변경)<sup>41)</sup>

- 서해안권 발전종합계획은 초광역개발권 기본구상(2009.12.)에 따라 대외개방형 지역발전을 선도하며 광역경제권을 연계·보완할 수 있는 신국토 성장축의 구축 필요성이 증대함과 더불어 중국 등 동북아 경제권 급부상에 따라 이에 능동적으로 대응할 수 있는 새로운 산업·물류·관광거점으로 육성하기 위한 서해안권의 종합적 계획의 수립이 필요함에 따라 수립한 국가계획임(목표년도 2020년).

• 이후 2016년 11월 서해안권 발전종합계획(변경, 2017.02. 시행)이 일부 내용을 조정하여 발표함.

- 이에 따라 서해안권 발전종합계획은 공간적 권역을 ‘수퍼경기만권’, ‘새만금권’, ‘충남서해안권’으로 구분하여 각 권역의 특성을 반영하여 거점으로 발전할 수 있는 세부 추진전략을 제시하였음.

- 수퍼경기만권 : 국제비즈니스·물류·첨단산업이 복합된 동북아 경제거점을 발전 추진
- 충남서해안권 : 국제관광·휴양산업과 기간산업이 어우러진 융·복합 산업거점으로 발전 추진
- 새만금권 : 신재생에너지 등 저탄소 녹색산업이 발달된 글로벌 녹색성장거점으로 발전 추진



- 이중 전라북도와 연계된 추진전략을 살펴보면, 국제비즈니스 거점 및 환황해 협력체계 조성, 초일류 첨단산업벨트 구축, 글로벌 해양 생태·문화 관광벨트 조성, 역내·외 연계 인프라 구축을 4대 추진전략을 제시하였음.

41) 국토해양부·인천광역시·경기도·충청남도·전라북도(2016), 서해안권 발전종합계획(변경)

발전방향	주요 사업
① 국제 비즈니스의 거점 및 환황해 협력체계 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (방향) 국제공항·항만 등 높은 대외적 접근성·인프라를 활용하여 경제자유구역을 중심으로 국제비즈니스 거점 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 새만금 국제업무타운 조성, 새만금 배후 복합물류단지 조성</li> </ul> </li> <li>• (방향) 한중간, 서해안권 지자체간 상호협력체계를 마련하여 실효성 있는 환황해권 연계 네트워크 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 환황해권 시·도지사 협의회 구성 및 운영, Sea &amp; Land 페스티벌 개최, 서해안권 지역자원 콘텐츠 발굴 및 공동 브랜드 개발, 서해안권 투자유치 설명회</li> </ul> </li> </ul>
② 초일류 첨단산업벨트 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (방향) 반도체·자동차 등 주력산업간 융복합화와 신산업 육성을 통해 글로벌 전략산업 벨트 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 친환경 자동차산업 인프라 구축</li> <li>- (사업) 지능형 수처리 클러스터 및 실증단지 조성</li> <li>- (사업) 새만금 항공 산업기반 조성</li> <li>- (사업) 조선 산업클러스터 및 레저용 요트산업 육성</li> <li>- (사업) 첨단농기계 클러스터 조성</li> </ul> </li> <li>• (방향) 풍부한 자연자원을 활용하여 서해안을 녹색성장의 거점화하는 신재생에너지벨트 조성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 서해안권 신재생에너지 테크노밸리 조성</li> <li>- (사업) 새만금 국산풍력 클러스터 조성</li> <li>- (사업) 스마트그리드 녹색마을 조성</li> </ul> </li> <li>• (방향) 고유의 해양자원과 특산물을 활용, 고부가가치화하는 식품산업벨트 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 수산식품 클러스터 조성</li> </ul> </li> </ul>
③ 글로벌 해양 생태·문화 관광벨트 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (방향) 지역별 고유한 자연특성을 토대로 차별화된 권역별 관광거점 조성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 새만금 헬스케어타운 조성</li> <li>- (사업) 세계 간척사 종합센터 건립</li> <li>- (사업) 에코테인먼트거점 조성</li> <li>- (사업) 라이스 팜(Rice Farm) 조성</li> <li>- (사업) 능제관광휴양지 조성</li> <li>- (사업) 중국~서해안~남해안~일본을 연계하는 해상크루즈체계 구축, 해상크루즈와 연안크루즈 연계환승지점 조성 및 시스템체계 구축</li> </ul> </li> <li>• (방향) 서해안의 역사·문화를 주제로 학습·체험형 관광벨트 구축</li> <li>• (방향) 갯벌·철새 등 세계적 자연환경을 보전하면서 생태관광자원으로 활용               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 해양·농경 역사문화권 정비</li> <li>- (사업) 금강하구 문화지구 조성</li> <li>- (사업) 세계프리미엄 갯벌 생태관광지구 조성</li> <li>- (사업) 서해안 생태역사문화 탐방벨트 조성</li> <li>- (사업) 기후변화 연구센터 설립 및 UN 기후변화 관련 기구 유치</li> </ul> </li> </ul>
④ 역내·외 연계 인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (방향) 권역별 주요 거점간, 해안과 내륙간 연계·교류확대를 위해 남북간·동서간 연계인프라 지속 확충               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업) 새만금~군산간 철도 건설</li> <li>- (사업) 국도 77호선 확충(부안~고창)</li> <li>- (사업) 서해안고속국도 확장 검토</li> <li>- (사업) 항만물류산업의 고도화</li> </ul> </li> </ul>

표 2-13

서해안권  
발전종합계획  
추진전략 내  
전북지역  
주요사업

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

### 3.

#### 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

#### 3) 광역경제권 발전을 위한 선도프로젝트<sup>42)</sup>

- 2008년 당시 이명박 정부는 광역권별 글로벌 경쟁력을 갖춘 선도 산업을 육성하기 위해 국가균형발전위원회를 통해 광역경제권 선도프로젝트를 선정하고 추진방안을 확정함.
  - 이를 위해 30대 선도프로젝트를 국책사업으로 선정하여 5년 간 (2009~2013) 50조원을 투자할 것을 발표하였음.
- 그러나 정권 교체 이후 범정부 차원의 종합 추진은 중단된 상황이며, 개별 사업 단위로만 일부 지속적 추진되고 있는 실정임.
- 당시 계획에 따르면, 호남권은 21세기 문화예술과 녹색산업의 창조지역 구축의 비전을 바탕으로 세계수준 해양문화·관광 레저벨트 개발 및 신재생에너지, 식품산업 등 저탄소 녹색산업 육성을 주요 발전전략으로 제시하였음.
  - 이중 전라북도와 관계된 프로젝트(새만금신항 건설, 군산공항 확장, 호남고속철도 건설)는 모두 국토종합계획 및 서해안권 발전종합계획, 새만금종합개발계획 등에 포함되어 있는 사업으로 현재까지 추진 중이거나, 추진 완료된 사업임.

표 2-14

광역경제권 30대  
선도프로젝트 중  
전라북도 사업

선도 프로젝트	전라북도 사업
1. 제2외곽순환도로(인천-파주-양평-오산-인천)	
2. 원시-소사-대곡 복선전철	
3. 인천지하철 2호선	
4. 행정중심복합도시(광역교통시설, 정주기반 등)	
5. 대전-행정도시-오송 신교통수단	
6. 물류 고속도로(제2경부, 제2서해안)	
7. 서해선 복선전철(화양-원시)	
8. 동서4축 고속도로(음성-충주, 충주-제천)	
9. 새만금개발(새만금 개발, 신항 건설, 군산공항 확장)	◎
10. 여수 EXPO(박람회장, 주변 기반시설)	
11. 서남해안 연육교(압해-암태, 화양-적금)	
12. 호남고속철도	◎

42) 기획재정부·국토해양부(2008), 광역경제권 발전 선도프로젝트 추진방안

13. 광주외곽순환도로	
14. 경전선 복선전철(부산-마산, 진주-광양)	
15. 동서8축 고속도로(함양-울산)	
16. 동북아제2허브공항	
17. 마산-거제 연육교	
18. 부산외곽순환도로	
19. 동서5축 간선도로(영주-울진간 국도 36호선)	
20. 동서6축 고속도로(상주-영덕)	
21. 남북7축 고속도로(울산-포항-영덕)	
22. 3대 문화권 문화·생태 관광 기반조성	
23. 대구외곽순환도로	
24. 동서2축 고속도로(춘천-양양)	
25. 남북7축 고속도로(동해-삼척, 주문진-속초)	
26. 원주-강릉 철도	
27. 제2영동 고속도로(경기광주-원주)	
28. 서귀포 크루즈항	
29. 제주해양과학관	
30. 영어교육도시	

표 2-14(계속)

광역경제권 30대  
선도프로젝트 중  
전라북도 사업

#### 4) 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)<sup>43)</sup>

- 국가기간교통망계획은 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따라 수립하는 20년 단위 법정계획으로 국가 교통 SOC 투자계획을 종합 설정하는 교통에 관한 최상위 계획임.
  - 지난 1999년 국가기간교통망계획(2000~2019)을 최초 수립하여 확정·고시한 이후 각종 세부계획 간의 정합성 개선을 목적으로 2010년 제2차 수정계획(2001~2020)을 확정 고시하여 현재까지 운영 중임.
- 국가기간교통망계획 제2차 수정계획의 하반기(2011~2020)에 명시되어 있는 전북권의 교통망 주요 사업계획은 다음과 같음.
  - 호남고속철도
  - 전라선(익산~순천) 복선전철화

43) 국토해양부(2010), 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

- 장항선(익산~대야) 복선전철화
- 장항선(신창~대야) 복선전철화
- 강화~인천~군산~목포간 서해안고속도로
- 논산~전주간 고속도로
- 전주~광양간 고속도로
- 새만금~전주간 고속도로
- 익산~장구간 고속도로
- 무주~대구~영천~포항간 고속도로 등

#### 5) 제4차 중기교통시설투자계획(2016~2020)<sup>44)</sup>

- 국가기간 교통망 계획의 구체적 실행계획 성격의 중기교통시설투자계획은 부문별계획(도로, 철도, 항만, 공항, 물류 등)의 상위계획으로 국가기간망 계획의 5년 단위 실천 계획임.
- 제4차 중기교통시설투자계획에서 제시한 도로, 철도, 항만, 공항 사업 중 2018년 1월 기준 완공사업을 제외한 전라북도 지역의 관련 사업은 다음 2개 사업임.
  - 계속사업 : 군장산단인입철도(연장 28.6km, 완공예정년도 2018년)
  - 신규사업 : 새만금~전주 고속도로(연장 54.4km, 총 사업비 8,311억원)

#### 6) 제1차 국가도로종합계획(2016~2020)<sup>45)</sup>

- 국가도로종합계획은 「도로법」에 따른 도로분야 최상위 법정 계획으로 국토종합계획 및 국가기간교통망계획과 연계되는 계획으로 지난 2014년 「도로법」 전부개정에 따라 기존 도로정비기본계획을 국가도로종합계획 체계로 개편하여 10년 단위로 수립하는 계획임.
- 다만, 제1차 국가도로종합계획은 상위계획인 국토종합계획 및 국가기간교통망계획이 2020년까지만 수립되어 있어 상위계획과의 연계를 고려하여 기존 제2차 도로정비기본계획(2011~2020)을 보완을 통해 2020년까지의 수정계획으로 발표함(차기 계획부터는 10년 단위 계획 수립).

44) 국토교통부(2016), 제4차 중기교통시설투자계획(2016~2020)

45) 국토교통부(2016), 제1차 국가도로종합계획(2016~2020)

- 제1차 국가도로종합계획에서 수립한 전라북도 권역의 사업계획은 다음과 같음.
  - 새만금~전주 고속도로
  - 평택~부여~익산(제2서해안) 고속도로

### 7) 제3차 국가철도망 구축계획<sup>46)</sup>

- 국가철도망 구축계획은 「철도건설법」 제4조의 규정에 의한 법정계획으로 철도투자를 효율적·체계적으로 수행하기 위한 중장기(10년 단위) 국가철도망 구축계획임.
- 제3차 국가철도망 구축계획의 주요 추진과제는 다음과 같이 설정하여 이에 따른 세부 추진계획을 수립·제시함.
  - 용량부족 해소, 단절구간 연결 등 철도운영 효율성 대폭 제고
  - 전국 주요거점을 2시간대로 연결
  - 대도시권 통근시간을 30분 이내로 단축
  - 안전하고 이용하기 편리한 시설 조성
  - 산업경쟁력 강화를 위한 철도물류 활성화
  - 통일시대를 대비한 한반도 통합철도망 구축 대비
- 제3차 국가철도망 구축계획의 각 추진과제별 세부 추진계획 중 전라북도와 관계된 계획은 다음과 같이 2건이 계획됨.
  - 운영효율성 제고사업 : 신창~대야 간 장항선 복선전철화 추진(연장 121.6km, 총사업비 7,927억원)
  - 철도물류 활성화 사업 : 대야~새만금항 간 새만금선 단선철도 신설(연장 43.1km, 총사업비 6,160억원)

### 8) 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020)<sup>47)</sup>

- 공항개발 종합계획은 공항개발 사업의 체계적이고 효율적인 추진을 위해 「항공법」 제89조에 의거 국토교통부에서 5년 단위로 수립하는 종합계획임.

46) 국토교통부(2016), 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025), 국토교통부 고시 제2016-374호

47) 국토교통부(2016), 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부 고시 제2016-214호

- 이에 따라 종합계획에서는 항공수요의 전망, 권역별 공항개발에 관한 중장기 기본계획, 투자 소요 및 재원조달방안 등을 수립·제시함.

- 계획에 따르면, 전라북도의 경우 기존 군산공항 외 장래 새만금 개발 활성화 추이 등을 감안하여 새만금 지역 공항 개발을 위한 수요·입지·규모·사업시기 등 타당성을 검토하는 것으로 계획됨.
- 이에 따라 새만금 지역 공항개발 추진과 연계하여 기존 김제공항 개발 사업은 공공사업으로의 전환 등을 검토하도록 함.
- 군산공항은 현재의 운영형태로 계속 사용하되 새만금 지역 공항 개발 추진 상황에 따라 장래 활용계획을 검토하도록 함.

#### 9) 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020)<sup>48)</sup>

- 「항만법」 제5조에 따른 항만분야 최상위 법정 계획인 항만기본계획은 매 5년 단위 해양수산부에서 항만의 지정 및 변경, 항만의 관리·운영계획, 항만시설 규모와 개발 시기, 항만시설 기능개선 및 정비 등 종합적 항만 설치와 유지관리와 관련된 종합계획임.
- 전국 30개 무역항 및 29개 연안항 중 전라북도와 관련된 항만은 장항항 및 군산항, 상왕등도항이며, 신규 건설 예정 항만으로 새만금신항이 있음.
- 장항항의 경우 인근 주민어업활동을 지원하는 지역경제거점항만이자 군산항과 연계한 개발운을 통해 군산항 지원항만으로 조성하고자 하는 종합계획에 따라 현재 장항항 정비공사(수제선정비 및 친수시설, 어선물양장 등)를 2020년까지 시행 중임.
- 군산항의 경우 전라북도 지역의 물류거점항만이자 내항 재개발을 통한 고부가가치 항만으로 조성하여, 배후 산업단지 발생 화물의 원활한 처리를 통해 배후 산업단지 활성화를 지원하고, 내항지역의 친환경·고부가가치 항만 재개발 사업을 통해 지역경제 활성화 도모를 주요 육성방향으로 제시함.
- 이를 위해 현재 접안시설로 3만DWT급 석탄부두(1선석, 240m)가 공사 중

48) 해양수산부(2016), 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020), 해양수산부 고시 제2016-122호

이며, 이 외에도 부선물양장, 폭풍해일 및 침수방지시설, 항로준설 등이 공사 중임.

- 전북지역의 유일한 연안항인 상왕등도항의 경우 영해관리를 위한 해경부두 신설, 피항기능을 위한 외곽 방파제 신설을 통해 국가관리연안항 기능을 확보하고자 하는 계획을 수립·제시함.
  - 이를 위해 방파제(590m), 가호안(230m), 호안(50m) 등의 외곽시설과 해경부두(210m), 선착장(폭 14m)을 2020년까지 개발할 것을 계획함.
  - 또한 기타시설로 준설과 더불어 해수담수화 및 오·폐수 처리시설을 구축할 것으로 계획함.
- 새만금신항의 경우 이번 항만기본계획에는 미포함 되었으며, 해당 사항은 새만금 사업의 추진 수준에 따라 재검토 반영할 것으로 판단됨.

#### 10) 새만금종합개발계획(MP)<sup>49)</sup>

- 새만금 사업의 비전 및 추진전략 설정을 통해 미래 지표 및 개발의 기본방향을 제시하고, 하위계획 수립의 기본방향과 기준 제시와 세부 사업별 소요재원과 추진일정 등을 수립하기 위해 새만금종합개발계획(MP)을 지난 2011년 제6차 새만금위원회를 통해 수립·제시함.
- 그 내용을 살펴보면, '동북아의 경제중심지로서 미래성장엔진으로 도약하기 위한 '새로운 문명을 여는 도시, 새만금(Ariul)'을 비전으로 ①글로벌 경제중심지, ②녹색성장 선도, ③물의 도시, ④문화·관광 메카, ⑤인간중심의 도시의 5대 목표를 수립 제시함.
- 이에 따른 개발 전략으로는 다음과 같은 5대 전략 및 그에 따른 15개 세부 전략을 제시함.

49) 국토연구원(2011), 새만금 종합개발계획(MP), 국토교통부

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

표 2-15

새만금종합개발  
계획(MP) 내  
개발 전략

전 략	세부 전략
환경해경제권의 산업, 업무, 유통기능의 융·복합기지 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>연구, 시험, 생산기능이 집적된 신산업 요람지 조성</li> <li>국제적 인력, 자본, 기술의 집적지</li> <li>육·해·공로가 연계되는 교통허브 구축</li> </ul>
녹색계획과 기술에 바탕을 둔 창조적 녹색도시 구현	<ul style="list-style-type: none"> <li>토지이용, 교통계획 등에 녹색도시개발기법 도입</li> <li>신재생에너지 생산, 자원순환기술 등 녹색기술 적용</li> <li>첨단 유기농 기법 도입 등을 통한 자연순환형 농업기반 조성</li> </ul>
수변을 활용한 명품이미지 '아리울' 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>새만금의 특성인 물과 대규모 평지를 이용한 특색 있는 이미지 창출</li> <li>워터프론트, 수로, 생태습지, 수변 경관숲 등을 이용한 다양한 친수활동 유치</li> <li>체계적 호소관리로 깨끗한 물 확보</li> </ul>
세계인이 모여서 소통하는 교류의 장 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>지역 고유의 역사, 문화, 관광자원이 부각되는 한국적 공간 창출</li> <li>세계인이 열광하는 매력적인 콘텐츠, 시설 등의 도입</li> <li>환경, 산업, 농업 등이 연계된 미래지향형 그린 투어리즘 실현</li> </ul>
인간이 중심이 되고 풍요로운 생활을 영유	<ul style="list-style-type: none"> <li>인간중심의 도시환경으로 활력 넘치는 교류공간 조성</li> <li>바다, 호수, 강, 녹지대가 연계되는 생태 녹지축 구축</li> <li>글로벌 기준에 입각한 생활환경 조성</li> </ul>

- 또한 새만금종합개발계획(MP)에 따른 구체적 주요 사업 계획을 요약하면 다음과 같음.

표 2-16

새만금종합개발  
계획(MP) 내  
주요 사업 계획

구 분	주요 사업	내 용
용지별 개발계획	명품복합도시	<ul style="list-style-type: none"> <li>직주근접 기능혼합형 공간배치</li> <li>수상택시·버스 등 수상교통 활성화</li> <li>복합도시 남·북 연결순환망 내 신교통체계 도입 등</li> </ul>
	신재생에너지 메카	<ul style="list-style-type: none"> <li>세계 최대 규모 신재생에너지용지(20km<sup>2</sup>)를 중심으로 생산·제조·실증·발전 등 신재생에너지 산업허브 구축</li> </ul>
	생태환경용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>자연과 인간이 함께 어우러지는 청정생태공간을 구현하여 새만금생태계를 건강하게 하고, 새만금 가치를 향상</li> </ul>
	첨단 고품질 수출농업 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>87.7km<sup>2</sup>의 광활한 농업용지를 원예단지, 대규모 농업회사 등 고품질 수출농업클러스터로 조성</li> </ul>
	과학연구용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>항공교통, 항공MRO, 에너지원, 해양환경 등 Big &amp; Green Science Park 조성</li> </ul>
	신시·야미 관광레저용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>숙박·레저·오락·휴양 등 복합 해양레저단지로 조성, 국제적 관광명소로 개발</li> </ul>

주요 기반시설 계획	항만	• 2020년까지 1단계로 4선석 규모, 인공섬 방식의 신항만 건설
	공항	• 군산공항 국제선취항 추진 및 수요에 맞춰 공항 확장 검토
	도로·철도	• 주간선 도로망 체계 및 철도 체계 보완
	순환링	• 기존 순환링 구조를 유지하되, 순환링의 반경 축소
	기타	• 용수공급, 하수처리 및 지능형 물 관리체계를 이용한 재활용, MBT방식 첨단폐기물 처리, 에너지공급계획 등 수립

표 2-16(계속)  
새만금종합개발  
계획(MP) 내  
주요 사업 계획



그림 2-13  
새만금 토지이용  
계획

자료 : 국토연구원(2011), 새만금 종합개발계획(MP), 국토교통부

### 3. 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

## (2) 지역단위 개발계획 검토

### 1) 전라북도 종합계획(2012~2020)<sup>50)</sup>

- 상위계획인 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)('11.1)에 따라 「국토기본법」 제13조 ①항의 규정에 의거하여 수립한 도 단위 최상위 법정계획이자, 전라북도 내 시·군 종합계획, 도시기본계획 등 하위계획에 대한 방향성을 제시하는 지침계획임.

- 시간적 범위 : 기준년도 2010년, 목표연도 2020년
- 공간적 범위 : 전라북도 전역(14개 시·군), 총면적 8,067km<sup>2</sup>

#### ① 계획의 비전과 목표

- ‘삶의 질이 높은 동북아 신성장거점 전라북도’의 비전을 기반으로 다음 4가지의 목표를 제시함.

표 2-17

전라북도  
종합계획  
(2012~2020)의  
주요 목표

주요 목표	내 용
새만금의 성공적 개발과 지역 상생발전	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금 내부개발을 조기 추진하여 환황해경제권의 산업, 업무, 관광·레저, 유통 및 국제업무 기능의 융·복합기지로 조성함으로써 환황해경제권 교역 및 생산의 교두보 역할을 담당하는 경제중심지로 육성</li> <li>• 전주새만금 중추도시권을 환황해권의 신산업 및 교역의 신성장 거점으로 육성하여 국토의 미래성장엔진으로서 전라북도와 국가발전 선도</li> <li>• 권역별 특화·발전을 도모하고 지역성장거점과의 연계·협력 활성화를 통한 지역 간 상생발전으로 균형발전 추진</li> </ul>
신성장산업과 한류문화 중심지 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고부가가치 신성장 농산업 및 첨단제조업, 융·복합 관광산업 등 지역경제를 선도하는 고부가가치 첨단산업 경쟁력 강화로 미래 산업의 신발전 거점으로 육성</li> <li>• 지역 전략산업과 권역별 특화지역산업 육성을 통해 전 지역이 골고루 잘 사는 산업발전기반 구축</li> <li>• 전라북도가 풍부하게 보유하고 있는 ‘한류’ 문화자원의 보전·전승 및 발전을 통해 전라북도를 대표적인 한류 문화·관광의 거점으로 육성</li> </ul>
지속가능한 복지 공동체 실현	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 복지재정의 효율적 운영과 기부문화 활성화를 통해 저소득 빈곤가구의 최저안전망을 구축하고 농어촌 복지인프라를 확충함으로써 지속가능한 보편적 복지체계 구현</li> <li>• 체육관련 인적·물적 인프라의 확충과 체육문화 공간의 활용도 제고를 통해 여가 향유 기회를 확대하고, 생활체육을 활성화하</li> </ul>

50) 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

	여 도민의 건강한 삶의 질 보장 • 교육소외계층을 위한 통합적 교육지원체계를 구축하여 동등한 학습기회를 제공하고, 지역 맞춤형 교육지원체계 수립을 통해 평생학습 기반 마련과 글로벌 융합형 인재 육성
안전하고 쾌적한 생활환경 조성	• 수준 높은 주거환경 조성 및 주거안정 확보, 상·하수도 및 환경 오염 방지 등 생활기반시설 구축 및 입체적이고 선제적인 재난 관리체계 구축을 통해 쾌적하고 안전한 정주공간 조성 • 기후변화에 따른 재난재해를 예방하고 관리하는 입체적이고 선제적인 재난관리체계를 구축하고 주거, 의료, 방범, 상·하수도, 환경 등 안전하고 쾌적한 생활환경 구축 • 생태환경을 보전하고 자연과 역사, 문화, 생활이 조화된 경관관리를 통해 쾌적하고 건강한 삶을 누리는 품격 있고 매력 있는 지역공간 조성

표 2-17(계속)

전라북도  
종합계획(2012~2020)의 주요 목표

## ② 부문별 추진계획

- 전라북도 종합계획(2012~2020)에서는 앞서 제시한 비전 및 목표 달성을 위해 다음과 같은 8가지 부문별 추진계획을 통한 발전계획을 제시하였음.

- ① 새만금 조기개발
- ② 중추도시권 육성과 지역간 상생발전
- ③ 신성장동력산업 육성과 산업구조 고도화
- ④ 한류를 선도하는 문화관광 창조지역 육성
- ⑤ FTA에 대응한 강한 농업, 활력 농촌 실현
- ⑥ 국제교통물류망 확충과 토지연안이용 효율화
- ⑦ 생활복지와 농촌복지로 지속가능한 복지사회 구현
- ⑧ 기후변화에 대응한 스마트 녹색 안전도시 조성

- 우선 첫 번째 추진계획인 ‘새만금 조기개발’과 관련하여서는 다음과 같은 세부추진계획 및 그에 따른 세부추진과제를 선정 제시함.<sup>51)</sup>

세부추진계획	세부추진과제
새만금 조기개발을 위한 추진체계 정립 및 예산지원 제도화	• 새만금사업을 총괄하여 전담하는 개발전담기구 설치 • 새만금사업 추진을 위한 안정적 재원확보 목적의 특별회계 설치
새만금 개발 촉진을 위한 기반시설 구축	• 군산공항 확장, 신항만 건설 등 국제교통-물류기반시설 건설 - 군산국제공항 승격 및 관련 시설 설치, 새만금 신항만배후 물류산업 복합단지 조성)

표 2-18

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 새만금  
조기개발과  
관련한  
세부추진과제

51) 해당 내용을 요약하였으나, 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)만을 제한적으로 발췌함.

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 내륙광역교통체계 구축</li> <li>- 새만금~포항간 고속도로, 새만금~김천간 동서횡단철도, 서해안철도 건설, 새만금 내부 간선도로 건설</li> </ul>
새만금 투자유치 및 관광객 유치 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금 산업단지, 관광단지 및 관광·레저용지 조성시기 단축, 마리나조성 및 해양레저스포츠단지 조성, 한중국제교육클러스터 조성, 새만금간척사박물관 건립, 새만금 생태숲 조성 등 기반 구축</li> <li>• 무비자입국 및 투자자 영주권 부여, 자본송금 자유화 등 투자유치 활성화 제도 개선, 새만금방조제 상설공원 등 소프트웨어 구축</li> </ul>
새만금 주변지역 연계개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금 내부 토지이용과의 연계를 통해 새만금 경제권 연계발전 추진</li> <li>• 새만금~지리산간 국도, 새만금~고창간 국도 건설 등 새만금과 주변지역간 연계 교통 체계 구축</li> </ul>

- 두 번째 추진계획인 ‘중추도시권 육성과 지역간 상생발전’과 관련한 세부추진계획 및 개별 세부추진과제는 크게 전주·새만금 중추도시권 육성과 특화발전과 연계체계 구축으로 지역 균형발전 추진의 2개 전략을 근간으로 수립됨.

- 다음은 이중 ‘전주·새만금 중추도시권 육성’과 관련된 세부추진계획임.<sup>52)</sup>

표 2-19

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
전주·새만금  
중추도시권  
육성과 관련한  
세부추진과제

세부추진계획	세부추진과제
광역중추도시권 관리체계 구축 및 네트워크 도시체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전주·새만금 광역중추도시권 발전위원회 구성·운영</li> <li>• 도시네트워크 구축</li> </ul>
성장거점 개발 및 연계 인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금을 동북아의 경제중심지이자 국가의 미래성장엔진으로 육성</li> <li>• 혁신도시, 국가식품클러스터 등 건설이 진행 중인 성장거점의 개발과 함께 전주시의 지식거점기능을 보완하기 위한 전북권 연구개발특구 조성</li> <li>• 익산시와 정읍시의 KTX 정차역을 중심으로 역세권을 개발하여 광역연계를 통한 신성장거점으로 육성하고 역세권과 인근 시·군과의 광역대중교통체계를 구축하여 개발의 파급효과를 지역으로 확산</li> <li>• 성장거점 개발의 시너지효과를 제고하기 위한 연계 인프라 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 광역중추도시권의 글로벌 네트워크 기반시설 역할 수행을 위해 군산국제공항 건설</li> <li>- 새만금과 영남권을 연결하는 새만금·김천간 동서횡단철</li> </ul> </li> </ul>

52) 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)을 중심으로 제한적으로 발체하였으나, 전라북도의 종합적 발전계획에 대한 이해 증진과 이를 고려한 신규 인프라 수요 고려를 위해 주요 사항 또한 함께 고려함.

	도를 건설하여 동·서해안 초광역벨트 개발사업의 시너지 효과를 제고하고 새만금 개발의 파급효과 극대화 -전주·새만금 광역중추도시권 순환전철망을 건설하여 권역 내 연결성 제고
지역특성을 살린 도시 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시의 규모, 역사성, 문화·환경·경관, 산업 등 특성을 살려 활기찬 경제기반을 마련하고, 개성 있는 도시문화와 경관 창출 등 삶의 질을 제고하는 정주공간을 조성하여 특화·발전을 통한 도시 활성화 추진</li> <li>• 역사·문화자산과 연계한 도시 활성화</li> <li>• 도심재정비 촉진과 중심시가지 활성화             <ul style="list-style-type: none"> <li>-도심과 신시가지의 균형발전과 도심의 정비 및 활성화를 위해 도시의 특성에 맞는 도시재정비 촉진계획을 수립하고 도시재정비 가이드라인 작성, 건축규제완화 등 각종 인센티브 개발</li> <li>-주변지역과 연계한 재래시장 개발, 도시환경 정비 등 종합적인 도심활성화 정책 추진</li> <li>-도심 활성화 과정에 주민, 상인, 전문가의 적극적인 참여를 장려하여 지역 상권과 문화를 활성화하고 이를 지원할 수 있는 지원체계 구축</li> </ul> </li> </ul>

표 2-19(계속)

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
전주·새만금  
중추도시권  
육성과 관련한  
세부추진과제

- ‘특화발전과 연계체계 구축을 통한 지역 균형발전 추진’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.<sup>53)</sup>

세부추진계획	세부추진과제
특화자연산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전라북도 동부권 및 서남부권 등 주변지역의 시·군별 특화자연산업 육성 지원</li> <li>• 특화자연산업 경쟁력 강화를 위한 연구개발 활성화 지원</li> </ul>
고부가가치 친환경 농축산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FTA 대응 농축산업 육성</li> <li>• 친환경 농축산업 육성</li> <li>• 기후변화에 대응한 고소득 농축산물 개발 및 보급, 영농기술개발 및 농업생산 기반시설 구축 및 관리 강화</li> </ul>
소도읍 육성과 정주기반 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인구과소화에 따라 쇠퇴하고 있는 농촌지역 소도읍의 기초생활편익기능 확충             <ul style="list-style-type: none"> <li>-읍면종합정비사업, 농촌마을 종합개발사업, 거점면 중심마을 개발사업 등 추진으로 농촌지역 소도시 육성</li> </ul> </li> <li>• 마을단위의 정주여건을 개선하여 주민 삶의 질 개선             <ul style="list-style-type: none"> <li>-농어촌생활환경정비사업, 농촌생활활력화 사업, 슬로시티 구축사업, 마을만들기 통합 축제 등 추진</li> </ul> </li> </ul>
동부권 특화·발전 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상대적으로 낙후된 남원, 무주, 진안, 장수, 임실, 순창 등 동부권을 계획적으로 개발하여 주민의 삶의 질 향상과 전라북도의 균형발전을 도모하기 위한 동부권 발전사업</li> </ul>

표 2-20

전라북도  
종합계획  
(2012~2020) 내  
특화발전과  
연계체계 구축을  
통한 지역  
균형발전 추진과  
관련한  
세부추진과제

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

53) 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)을 중심으로 제한적으로 발췌하였으나, 전라북도의 종합적 발전계획에 대한 이해 증진과 이를 고려한 신규 인프라 수요 고려를 위해 주요 사항 또한 함께 고려함.

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

	<p>지원</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 동부권 시·군의 공간적 연속성 및 장소성, 부존자원을 특화·발전시켜 지역발전 시너지 효과를 제고할 수 있도록 권역별 특화·발전전략 추진</li> <li>• 시·군별 특화산업 육성으로 동부권 발전을 선도</li> <li>• 동부권과 전주·새만금 중추도시권과의 연계성 강화 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 새만금~포항간 고속국도, 새만금~김천간 철도 등 광역적 교통인프라 구축</li> <li>- 국도, 지방도, 국가지원지방도의 시설개량 및 확포장, 선형개량 등 지역 내 간선교통체계 및 생활권 도로 재정비</li> </ul> </li> </ul>
연계체계 구축을 통한 지역발전 시너지 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역클러스터사업 등 전라북도 및 14개 시·군 지자체 간 지역발전협의체를 구성하고 지자체간 연계·협력사업 추진</li> <li>• 녹색농촌체험마을 조성, 산촌생태마을 조성 등 도시민 유치를 통한 주변지역 활성화 사업 지원을 위한 공공 및 민간 부문의 기관, 기업 등과 농촌지역 마을간 상생발전 협약체결 지원</li> </ul>

특화지연산업 경쟁력 강화를 위한 연구개발 협력체계 구축

주 : 지연산업(地緣産業)이란 전략산업과는 달리 정부와 도의 포괄적인 정책지원이 없이 지역에서 자생적으로 성장하는 산업을 의미. 이에 따라 지역성을 초월하는 관광·문화산업을 제외하면 지방의 서비스업의 성장한계는 자명한 일이기에 서비스업의 제약과 함께 제조업의 저변이 취약한 지방의 경우 지연산업의 성장 조건을 마련하는 것 또한 지역발전을 위한 주요 방안임.

- 세 번째, ‘신성장동력산업과 산업구조 고도화’와 관련된 세부추진계획 및 개별 세부추진과제 또한 지역경제를 선도하는 신성장동력산업 육성과 지역주도 수요대응형 서비스업 육성의 2개 전략을 근간으로 수립됨.
- 다음은 이중 ‘지역경제를 선도하는 신성장동력산업 육성’과 관련된 세부추진계획임.<sup>54)</sup>

표 2-21

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
지역경제를  
선도하는  
신성장동력산업  
육성과 관련한  
세부추진과제

세부추진계획	세부추진과제
녹색산업과 첨단산업 중심의 지역 전략산업 융·복합화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저탄소 녹색성장을 선도하기 위해 환경친화적 산업기술 개발 및 저영향 시설 구축을 위한 지원</li> <li>• 건설기계와 농기계, 상용차, 선박 등 전라북도 선도 산업을 중심으로 미래 시장변화에 대비하기 위한 그린기술 도입</li> <li>• 전주와 완주를 중심으로 탄소밸리 구축을 위한 인프라</li> </ul>

54) 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)을 중심으로 제한적으로 발체하였으나, 전라북도의 종합적 발전계획에 대한 이해 증진과 이를 고려한 신규 인프라 수요 고려를 위해 주요 사항 또한 함께 고려함.

	<p>조성과 탄소섬유 기반의 초고강도 섬유복합재, 해양스포츠 레저 장비, 경항공기 등 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>서남해 해상풍력단지 조성을 위한 지원 항만 및 배후단지와의 에너지저장시스템 기술을 개발하고, 해상 및 준해상풍력 클러스터와의 연계 추진</li> <li>IT와 BT 등 타 산업과의 연관관계가 높고 융·복합이 용이한 첨단산업을 적극 육성하고 활용하여 바이오화학, 터치 융·복합, 인쇄전자 등 새로운 성장동력산업 발굴</li> <li>LED 산업 기술개발 지원 및 산업간 융·복합을 통해 식물공장 등 첨단산업과 농생명 분야 융합기술개발 지원 및 에너지절약과 효율극대화를 위한 응용기술 개발</li> </ul>
투자유치 활성화를 위한 인프라 조성 및 산업용지 적기 공급 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>신성장동력 산업 육성을 위해서는 지역경제 선도기업의 유치를 위한 산업용지와 기반시설의 적기 공급 추진</li> <li>전문생산기업의 집중적 육성을 위해 부품·소재 업체 및 뿌리산업 관련 전문산업단지 조성을 통한 공급기반 확대</li> <li>표준공장 도입을 통해 저렴한 공장 임대료와 공장 신축기간을 단축하여 외국자본 투자 및 수출 전문기업의 조기 투자 촉진</li> <li>군산~새만금산학융합지구 조성 등 기존 노후 산업단지의 QWL(Quality of Working Life) 향상을 위한 사업 추진 및 비즈니스 지원</li> </ul>
일자리 미스매치 해소를 위한 맞춤형 인력양성	
클러스터 구축 및 구조개선을 통한 지역 전략산업 활성화와 R&D 인프라 확충	
수출기업에 대한 글로벌 마케팅 지원 확대 및 외자유치 확대 지원 강화	

표 2-21(계속)

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
지역경제를  
선도하는  
신성장동력산업  
육성과 관련한  
세부추진과제

- '지역주도 수요대응형 서비스업 육성'과 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.<sup>55)</sup>

세부추진계획	세부추진과제
지역경제 활성화를 위한 생산자서비스업 육성	
서비스업 관련 창업 및 취업 유도	
생계형 서비스업 지원	
전통시장 및 중소유통산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>대형마트·기업형 슈퍼마켓(SSM) 진입, 홈쇼핑 등 유통산업의 환경변화에 대응하고 전통시장 환경개선 등 매출액 증대를 위한 종합적이고 체계적인 대책을 마련 시행함으로써 서민경제 및 지역경제의 발전 도모</li> <li>지역 내 소상공인의 유통구조 개선을 통해 가격경쟁력을 확보할 수 있도록 지역 내 중소유통도매물류센터 확대 및 지원</li> </ul>

표 2-22

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 지역주도  
수요대응형  
서비스업 육성과  
관련한  
세부추진과제

55) 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)을 중심으로 제한적으로 발췌하였으나, 전라북도의 종합적 발전계획에 대한 이해 증진과 이를 고려한 신규 인프라 수요 고려를 위해 주요 사항 또한 함께 고려함.

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

- 네 번째, ‘한류를 선도하는 문화관광 창조지역 육성’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같으며, 구체적인 내용을 살펴보면, S/W 측면으로의 접근뿐만 아니라 관련 시설 구축 등의 H/W 신설을 통한 종합적 붐업 조성이 연계 계획됨<sup>56)</sup>.
- ‘한류를 선도하는 문화관광 창조지역 육성’ 추진전략 또한 ‘관광산업 선진화를 통한 창조관광거점 조성’과 ‘문화향유 확대 및 전통문화산업의 경쟁력 제고’의 2가지 전략을 근간으로 수립됨.
- 다음은 ‘관광산업 선진화를 통한 창조관광거점 조성’과 관련된 세부추진과제임.

표 2-23

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 관광산업  
선진화를 통한  
창조관광거점  
조성과 관련한  
세부추진과제

세부추진계획	세부추진과제
관광시장 확대를 위한 융·복합 관광상품 확대	
관광브랜드화를 통한 고부가 관광자원 육성	
전북 관광의 지속가능한 발전을 위한 선도적 공공투자 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 관광소비구조를 지원하기 위한 기반구축사업을 중심으로 전북관광의 지속가능한 관광개발을 위한 공공부문의 선도적 개발사업 추진</li> <li>• 광역적 관점에서 각각의 관광매력을 집합적으로 표출할 수 있는 관광자원의 연계화 추진</li> <li>• 지역관광개발 및 관광사업의 투자는 민간부문이 주도하고 공공부문은 부가적 역할을 중심으로 계획하되, 민간과 공공부문에서 수평적·수직적 파트너십 협력체계 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 새만금 관광자원 개발 : 새만금 배수갑문 Sea-Walk 조성, 새만금 모바일 관광정보시스템 등</li> <li>- 산악권 휴양건강벨트 조성 : 한방로하스 벨리, 백두대간 삼도봉권역 공동 개발</li> <li>- 관광지 재창조 사업 : 도심관광지 재창조, 관광특구 리모델링 사업</li> <li>- 관광숙박시설 확충 사업 : 한옥체험단지 조성, 이색(異色) 숙박시설 조성 사업</li> </ul> </li> </ul>
글로벌 관광경쟁력 강화를 위한 관광수용태세 선진화	
한류관광 선도를 위한 소프트웨어 경쟁력 및 홍보 마케팅 강화	

- ‘문화향유 확대 및 전통문화산업의 경쟁력 제고’와 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.

56) 해당 내용을 요약하였으나, 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)만을 제한적으로 발췌함.

세부추진계획	세부추진과제
문화예술지원 및 문화향유 확대	
생활밀착형 문화기반시설 확충 및 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>문화시설 접근성 제고               <ul style="list-style-type: none"> <li>-문화복지 실태조사를 통한 전북도민의 문화시설 접근시간 분석</li> <li>-읍면동별 문화시설 접근시간 목표 설정 및 시설 확충 추진</li> </ul> </li> <li>읍면동 중심의 생활밀착형 문화시설 확충               <ul style="list-style-type: none"> <li>-신축 시 소규모 복합형 건물 유도 (집과 직장에서 쉽게 접근할 수 있도록 소규모의 생활밀착형 시설을 확충하되, 단순 관람이 아닌 체험참여가 가능한 공간 우선 추진)</li> <li>-새로운 유형의 문화공간 확대 : 작은영화관, 작은도서관, 문화의 집, 주민예술촌 등</li> </ul> </li> <li>기존 시설 활용도 제고</li> </ul>
문화콘텐츠 산업 육성기반 구축	
전북 문화유산의 보존·계승 및 활용	

표 2-24

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 문화향유  
확대 및  
전통문화산업의  
경쟁력 제고와  
관련한  
세부추진과제

- 다섯 번째, ‘FTA에 대응한 강한 농업, 활력 농촌 실현’과 관련하여서는 크게 고부가가치 농림수산업 창출 확대와 더불어 농산어촌의 활력화 기반 구축의 이원화 전략을 기반으로 다음과 같이 세부추진과제를 제시함<sup>57)</sup>.

세부추진계획	세부추진과제
고부가가치 신성장 농림수산업의 창출과 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>농산업 가치사슬 혁신에 의한 지역농업의 기초체력 강화</li> <li>시장에 강한 쌀 산업 및 과수원예의 직접 육성과 특화 품목 육성 전략               <ul style="list-style-type: none"> <li>-쌀 산업의 부가가치 창출을 위한 특화된 미곡종합처리 시설기반을 구축하고, 고부가 가공시설의 대폭 확충</li> <li>-FTA 등 농산물 시장개방 확대에 대응한 과수원예 산업의 시설 현대화를 통한 고품질 생산기반의 구축과 지역단위의 특화작목의 적극적 육성</li> </ul> </li> <li>FTA 대응 경쟁력을 갖춘 산지유통의 조직화</li> <li>기상이변에 대응한 농업분야 기후변화 적응력 강화로 지속가능한 농림업 기반 구축</li> <li>식품산업의 안정적 육성과 2단계 식품산업 발전의 기반 구축</li> <li>새로운 농산업의 창출과 확장</li> <li>가축질병에 안전한 축산업 기반 구축과 고품질 축산물의 경쟁력 강화</li> <li>산림자원의 적극적 육성을 통한 산림소득의 증진과 산림휴양 공간 확충</li> </ul>

표 2-25

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 FTA에  
대응한 강한  
농업, 활력 농촌  
실현과 관련한  
세부추진과제

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

57) 해당 내용을 요약하였으나, 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)만을 제한적으로 발췌함.

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

	<ul style="list-style-type: none"> <li>안정적 신성장 수산자원의 확보와 수산물 부가가치 창출 기반 확대</li> </ul>
도시와 함께 발전하는 농산어촌의 활력화 기반 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>농산어촌 지역의 생활환경 정비 및 주민주도 농산어촌 종합개발 추진               <ul style="list-style-type: none"> <li>-지역주민의 생활여건을 고려한 개발수요에 입각하여 주민주도의 농산어촌 생활환경 정비사업 개발계획 수립 및 관련 사업 추진 (마을기반정비, 농산어촌 경관개선, 문화·복지시설 및 환경보전 시설의 정비 등을 종합적으로 정비·확충)</li> <li>-생활권 및 영농권 등을 고려하여 마을과 마을을 상호 연계하는 소권역 및 지역의 거점이 되는 읍·면단위로 지역범위를 다양하게 설정한 세부 정책 추진</li> </ul> </li> <li>농어업인 복지 확충 및 농산어촌 교육 활성화</li> <li>농산어촌 공동체 활성화를 통한 살기 좋은 마을 만들기 정책 추진 및 확대</li> <li>농산어촌의 경제활동 다각화 기반 구축을 통한 농산어촌 지역 경제 활성화 도모</li> <li>농산어촌 활력화의 새로운 에너지, 귀농·귀촌 활성화 적극 추진</li> <li>다양한 협동조합 활동의 활성화를 위한 종합적 지원체계 구축</li> </ul>

- 여섯 번째, ‘국제교통물류망 확충과 토지연안이용 효율화’와 관련해서는 ① 광역교통망 강화와 첨단교통환경체계 구축, ② 스마트 정보인프라 구축, ③ 안정적이고 체계적인 토지이용과 관리, ④ 효율적인 연안이용과 관리체계 정착의 4가지 전략을 기본으로 세부추진과제는 제시함<sup>58)</sup>.

- ‘광역교통망 강화와 첨단교통환경체계 구축’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같음<sup>59)</sup>.

표 2-26

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
광역교통망  
강화와  
첨단교통환경  
체계 구축과  
관련한  
세부추진과제

세부추진계획	세부추진과제
광역 및 지역 내 연계교통망 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>동서간 연계 간선교통망 구축</li> <li>새만금~포항간 고속국도의 지속적 개발여건 조성</li> <li>효율적 수송분담률 제고를 위한 새만금~김천간 철도 건설</li> <li>혁신도시, 국가사업 등과 연계된 국도, 지방도, 국가지원지방도의 시설개량 및 확·포장, 선형개량 등 지역 내 간선교통체계 재정비</li> </ul>
광역 교통류 처리의 효율성	<ul style="list-style-type: none"> <li>호남고속국도 삼례~서전주IC 구간 확장 검토</li> <li>새만금 지역의 기능강화를 위한 서해안고속국도 서천~고창 구</li> </ul>

58) 이 중 전라북도 인프라 사업과 연관성이 적은 스마트 정보인프라 구축과 효율적인 연안이용과 관리체계 정착 과제는 분석을 제외함.

59) 해당 내용을 요약하였으나, 연구와 관련 있는 사항(시설사업 소요 및 재원확보 등)만을 제한적으로 발췌함.

증진을 위한 고속국도 확장	<ul style="list-style-type: none"> <li>간 확장 검토</li> <li>상대적 낙후 지역(남원, 고창, 무주, 진안, 장수 등)이 타 도시권에 예속되지 않기 위한 무주~전주간 국도, 새만금~고창간 도로 등 생활권 도로의 확장 또는 개설 추진</li> </ul>
국제 교류기반시설 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>새만금 및 경제자유구역 내 산업 활성화를 위한 군산공항 확장</li> <li>새만금 신항만을 새만금 내부개발과 연계하여 국제물류 중심항만으로 조기 건설 추진</li> <li>군산항이 동북아 교육기능을 담당하고 군장산업단지의 지원항으로 역할을 극대화할 수 있도록 부두 건설 및 항로 준설 추진</li> <li>새만금 신항만과 연계한 물류유통, 생산, 국제교류 등의 기능을 확충하기 위해 군산, 익산, 김제 등에 물류단지 조성</li> <li>물류산업의 지속가능한 성장역량을 확보하고 사회적 인프라를 구축하기 위한 서남권 복합물류기지 기반조성</li> </ul>
수요응답형 교통수단(Demand Response Transit) 도입	<ul style="list-style-type: none"> <li>첨단정보시스템과 접목된 친환경교통체계인 수요응답형 교통수단 도입 추진 (버스 운행효율성 향상, 교통약자 활용도 제고, 고령자를 위한 대중교통체계 필요성 고려)</li> </ul>
첨단녹색교통체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>기존 추진 중인 국도변 자전거도로 사업과 도심권 자전거도로와 연계하여 자전거도로 효율성 향상</li> <li>-KTX 복합환승센터 및 정차역에 Bike &amp; Ride 등이 가능하도록 자전거이용 정보화 및 서비스 고급화 추진</li> <li>도시권 내 보행우선지구 지정·관리</li> <li>대중교통 활성화를 위해 도시 내 노선집중 구역 대상 대중교통 전용지구 지정</li> <li>전기자동차 실용화 추진</li> <li>관광 및 대중교통 활성화를 위해 자기부상열차, 첨단 BRT, 경전철, 바이모달시스템 등 다양한 신교통수단에 대한 전북권 내 도입 가능성 검토 추진</li> </ul>

표 2-26(계속)

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
광역교통망  
강화와  
첨단교통환경체  
계 구축과 관련한  
세부추진과제

- '안정적이고 체계적인 토지이용과 관리'와 연관된 인프라 시설 관련 세부추진과제는 다음과 같음.

세부추진계획	세부추진과제
지속가능한 토지이용을 위한 토지이용체계 확립	<ul style="list-style-type: none"> <li>토지이용 수요·공급의 적정화</li> <li>토지수요 절감 및 수요관리               <ul style="list-style-type: none"> <li>-주택 및 산업단지 리모델링, 직주 균형개발, 도심 나대지 이용 및 재개발·재건축 등을 통해 신규공급을 억제하고 토지수요를 절감할 수 있는 수요관리정책 추진</li> </ul> </li> <li>친환경적 토지개발기법 도입 확대               <ul style="list-style-type: none"> <li>-신시가지, 산업단지 등 신규 토지개발에 저영향개발기법(LID) 적용 추진 등</li> </ul> </li> </ul>
계획적 토지이용 관리체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>토지이용 효율성 증대를 위한 통합적 토지이용정보체계 구축</li> </ul>

표 2-27

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 스마트  
정보인프라  
구축과 관련한  
세부추진과제

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역도시권 성장관리 및 난개발 관리체계 구축</li> <li>• 신성장거점 주변지역(새만금, 혁신도시, KTX역세권, 35사단 이전부지, 국가식품클러스터 등) 토지이용관리방안 마련</li> </ul>
토지이용 규제장치 마련	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 토지이용의 공익성 강화를 위한 토지시장 관리체계 구축</li> <li>• 난개발 방지를 위한 토지관리               <ul style="list-style-type: none"> <li>-도로, 학교, 상·하수도 등 공공기반시설에 대한 설치기준 강화를 통해 난개발 방지</li> <li>-계획입지 중심의 산업입지 공급 및 도시계획수단을 통한 무분별한 개별입지 억제</li> <li>-국립공원 해제지역을 비롯하여 토지규제 완화에 따르는 급격한 토지이용의 변화가 예측되는 지역을 대상으로 난개발을 방지하면서 지속가능한 발전을 도모할 수 있는 계획적인 토지관리 시스템 구축</li> </ul> </li> </ul>
농지 및 산지관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보전대상 농지 및 산지에 대한 계획적 관리체계 강화</li> <li>• 농어촌지역에 대한 장기적·종합적인 공간계획 수립</li> </ul>

- 일곱 번째, ‘생활복지와 농촌복지로 지속가능한 복지사회 구현’과 관련해서는 ‘복지사각지대 해소와 농촌복지 인프라 확충’, ‘체육시설 확대 및 활용도 제고를 통한 도민여가 수준 제고’, ‘평생학습 기반 구축 및 미래 융합형 인재 양성’의 세 가지 부분으로 구분하여 추진과제를 제시함.
- 이중 인프라 시설사업과 연계성이 적은 ‘평생학습 기반 구축 및 미래 융합형 인재 양성’ 추진과제를 제외한 나머지 추진과제를 기준으로 분석을 실시하였으며, ‘복지사각지대 해소와 농촌복지 인프라 확충’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같이 제시하였음.

표 2-28

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
복지사각지대  
해소와 농촌복지  
인프라 확충과  
관련한  
세부추진과제

세부추진계획	세부추진과제
전북 최저 복지 기본선 구축과 그물망 복지체계 수립	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 의료, 복지, 교육 등 분야에서 최저한도로 누려야 할 복지기본선 구축과 생애주기별 맞춤형 사회서비스 제공</li> <li>• 지역주민센터를 활용한 복지대상자 발굴과 복지 사각지대 해소</li> <li>• 자활사업단 광역화 추진, 자활사업의 시장경쟁력 제고를 통한 빈곤탈출정책 강화</li> <li>• 광역자활센터의 물류유통체계수립 및 농촌형 자활상품 개발 및 판로 촉진</li> <li>• 농어촌 은퇴자 마을 조성</li> <li>• 결혼이주여성 직업교육취업교육 확대 및 다문화가정 자녀 교육 강화</li> <li>• 다문화 아동 통합교육 프로그램 확대</li> </ul>

사회복지서비스의 효율화와 체계화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사회복지시설 평가지표 개발 및 평가인증제도 도입</li> <li>• 농촌 지역 맞춤형 지역사회서비스 개발 및 복지사업 확대</li> <li>• 1동 1마을도서관 설치 및 방과 후 교육 정책 강화</li> <li>• 장애인 통합복지지원센터 설치를 통한 중증 장애인 자립지원과 인권보호 강화</li> <li>• 장애인의 삶의 질 향상을 위한 전북형 무장애(BF) 인증제도 운영</li> <li>• 농어촌 보건기관 현대화 사업 추진(농어촌 보건기관 증개축, 의료장비와 보건사업용 차량 보강)</li> <li>• 농어촌 응급의료서비스 개선(응급의료 협약의료기관 지정 및 응급의료 네트워크 구축)</li> </ul>
여성친화 복지체제 수립	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 행정기관 및 위탁기관 여성고용 우수기관 인센티브 부여</li> <li>• 일가정 양립 우수기관 인증제 실시</li> <li>• 시간외 보육시설 확대 운영</li> <li>• 농어촌 방과 후 지역아동센터 설치 확대 및 프로그램 운영 내실화</li> <li>• 육아종합지원센터 설치 운영</li> </ul>
의료사각지대 해소	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 농산어촌 공공보건시설 확충</li> <li>• 어린이 급식관리 지원센터 설치 운영</li> <li>• 의료취약계층 건강검진 및 감염병 예방사업 확대</li> <li>• 필수예방접종 본인부담비 지원</li> <li>• 지역거점 공공병원 기능 강화</li> </ul>

- ‘체육시설 확대 및 활용도 제고를 통한 도민여가 수준 제고’와 연관된 인프라 시설 관련 세부추진과제는 다음과 같음.

세부추진계획	세부추진과제
체육시설 확충 및 활용도 제고	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 동네체육시설 확충을 통한 시설부족 현상 해소</li> <li>• 학교체육시설 개방을 제고</li> </ul>
학교체육의 체계화와 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교과 활동에서의 체육교육 강화</li> <li>• 학교스포츠클럽 확대 및 스포츠클럽 활성화</li> <li>• 학생 체육활동 인프라 구축</li> <li>• 학생 체육활동 참여 동기부여</li> </ul>
생활체육 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생활체육 참여율 제고 및 동호인조직 확대</li> <li>• 생활체육 지도자 확충 및 동기부여</li> <li>• 생활체육 참여프로그램 다양화</li> <li>• 생활체육 국제교류 활성화</li> <li>• 생활체육 정보서비스 및 홍보강화</li> </ul>
장애인체육 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 장애인 체육행정 협력 지원체계 구축</li> </ul>

표 2-29

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 체육시설  
확대 및 활용도  
제고와 관련한  
세부추진과제

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

표 2-30

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
주거선진화 및  
주거안전 확보와  
관련한  
세부추진과제

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 체육을 즐길 수 있는 환경조성 (시·군 장애인 다목적 체육관 건립 등)</li> <li>• 장애인 생활체육 참여율 제고</li> <li>• 장애인 전문체육 활성화</li> </ul>
--	--

- 마지막 ‘기후변화에 대응한 스마트 녹색 안전도시 조성’ 추진전략의 경우 다음과 같은 6가지 추진과제를 통해 달성하는 것으로 계획함.

- 주거선진화 및 주거안전 확보
- 효율적이고 안전한 상·하수도 관리체계 구축
- 녹색성장에 대응한 지역 자원의 개발과 관리
- 실효성 있는 환경자산의 보전과 활용
- 자연환경과 역사, 생활이 조화된 전북경관 창조
- 선제적·입체적 재난안전관리체계 구축

- ‘주거선진화 및 주거안전 확보’와 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.

세부추진계획	세부추진과제
다양한 계층의 주거복지 욕구 충족	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고령화에 따른 노인가구, 장애가구 등의 주거여건 개선</li> <li>• 저소득층 대상 주택개량사업 지속 추진</li> <li>• 각종 공공 편의시설에 대한 Barrier Free 시설로의 개선</li> <li>• 공공임대주택 공급 다양화</li> <li>• 도시주거환경개선사업 지속 추진</li> <li>• 농촌주거환경개선사업을 통한 농촌 정주여건 개선</li> <li>• 1~2인 가구 대상 소형주택, 전원주택, 단지형 단독주택, 타운하우스 등 수요맞춤형 주택공급 확대</li> </ul>
지속가능한 지역공동체 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 커뮤니티 단위 공공시설 확충을 통한 주거공동체 기반 조성</li> <li>• 주거환경정비 프로그램 개발을 통한 주거공동체 활성화 도모</li> <li>• 주거단지 공간 개방을 통한 공공공간과의 통합 추진</li> </ul>
환경친화적 주택 및 신재생에너지 활용 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 녹색주택(그린홈) 보급 확대 및 건축물 신재생에너지 활용 지원</li> <li>• 환경친화적 단지조성(물순환체계, 탄소저감 등)</li> <li>• 지속가능한 도시 관리와 주거환경 개선</li> <li>• 주택 리모델링 및 주택 개·보수 지원 강화</li> <li>• LCC(Life Cycle Cost)를 통한 공공임대주택 유지·관리</li> </ul>

- ‘효율적이고 안전한 상·하수도 관리체계 구축’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.

세부추진계획	세부추진과제
농어촌 생활용수 및 도서지역 식수원 개발사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>상수도 보급이 이루어지지 않은 농어촌 지역 및 도서지역에 대한 보급률 향상</li> <li>가축 매몰 후 침출수 유출에 따른 지하수 오염 우려로 상수도 미 보급지역에 대한 지방상수도 확충</li> <li>농촌지역/도서지역 주민 건강증진 및 생활수준 향상을 통한 삶의 질 제고</li> </ul>
수도시설 개량 및 하수관거 정비 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>시설노후 및 수질기준을 초과하는 소규모 수도시설 개량</li> <li>하수처리구역 내 노후 하수관거 정비 및 분류식 하수관거 설치</li> <li>자연마을 단위에서 발생하는 생활오수 초기단계 차단을 통한 공공수역 수질개선 도모</li> </ul>
상수관망 블록시스템 구축을 통한 최적관리시스템 도입	<ul style="list-style-type: none"> <li>지방상수도 통합운영 참여 지자체에 대한 인센티브 제공 및 수도사업의 적자 해소와 규모의 경제를 통한 경쟁력 확보 촉진</li> <li>국가 물산업 육성 사업과 연계한 상수관망 최적관리시스템 도입을 통한 상수도 관리 효율성 제고 및 전라북도 물산업 기반 구축</li> </ul>

표 2-31

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
효율적이고  
안전한 상·하수도  
관리체계 구축과  
관련한  
세부추진과제

- ‘녹색성장에 대응한 지역 자원의 개발과 관리’와 관련된 세부추진과제는 다음과 같이 제시함.

세부추진계획	세부추진과제
기후변화 대응 용수확보를 위한 기반정비 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>가뭄 상습지역 대상 저수지, 양수장 등 소규모 수리시설 설치 (안정적 용수 공급 목적)</li> <li>기 용수 확보 지역의 경우 생산기반의 확장 및 개선을 병행하면서 기존 저수지와 양수장 등을 확장하거나 보강</li> </ul>
물산업 육성을 위한 수자원 순환체계 구축 및 스마트 워터 그리드 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>빗물이용시설, 중수도, 하폐수처리수 재이용시설 등 물재이용 시설의 설치의무 대상 확대를 통해 물순환 체계 구축</li> <li>IT기반의 지능형 물관리 시스템 연구개발 참여 및 실증단지 조성을 통한 물산업 기반 확보</li> </ul>
에너지 공급안정 및 지역에너지 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>정부의 RPS 제도 도입에 따른 신재생에너지 보급사업 연계 및 대규모 그린에너지 발전단지 사업 추진을 통한 지역 에너지 자립률 제고</li> <li>유기성폐기물 에너지화 사업, 하수처리장 소화조 개선을 통한 에너지 회수 사업, 스마트 그리드 거점도시 조성 등 지역에 적합한 사업 추진을 통한 녹색성장 달성</li> </ul>
주민주도형 에너지 자립마을 조성 및 녹색생활 확산	<ul style="list-style-type: none"> <li>자발적 주민중심의 저택소 녹색마을 조성 실시</li> <li>기후변화 관련 전문인력양성, 홍보리플릿 제작 등을 통한 녹색생활 교육·홍보 강화</li> </ul>

표 2-32

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
녹색성장에  
대응한 지역  
자원의 개발과  
관리와 관련한  
세부추진과제

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

표 2-33

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내 실효성  
있는 환경자산의  
보전과 활용과  
관련한  
세부추진과제

- ‘실효성 있는 환경자산의 보전과 활용’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.

세부추진계획	세부추진과제
전라북도 4대강(금강, 섬진강, 만경강, 동진강) 수질확보를 위한 수질개선 사업 지속 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공공하수처리장 설치를 통해 공공수역의 수질개선 및 주민 생활환경 향상 기여</li> <li>• 방류수 수질기준(질소, 인) 강화에 따른 기존 하수처리장 시설 보완으로 법적기준 준수 및 공공수역의 수질개선</li> <li>• 광역상수원 및 새만금 수질개선을 위한 주민참여형 물사랑 운동을 통한 비점오염원 저감</li> </ul>
기후변화 대응을 위한 녹색성장 거버넌스 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기후변화 심각성에 대한 도민 인식 향상 및 다양한 이벤트와 지역행사·캠페인 전개로 녹색생활실천 붐 조성</li> <li>• 심각해지는 기후변화에 적응하기 위한 의식개선 및 기후변화 적응 거버넌스 구축</li> </ul>
공공 재활용 기반시설 보급 및 생태산업단지 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생활폐기물, 음식물, 영농폐기물 등 폐기물 재활용을 제고를 위한 공공시설 기반 시설 건설 및 매립지 정비 사업 추진</li> <li>• 하수슬러지 해양배출 규제강화에 따른 육상처리시설 완비 및 슬러지 관리 대책 마련</li> <li>• 기업의 부산물을 원료로 사용함으로써 경제적·환경적 수익을 도모하는 생태산업단지 조성을 통한 자원순화사회 기반 구축</li> </ul>
생태계 보전·복원·이용 및 생물자원 산업화를 위한 기반구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생태축 복원과 하천정화 등을 통해 생물서식처 확보, 하천의 자정능력 및 친수기능을 제고하여 생태환경 건강성 증진</li> <li>• 생태적·자연적 가치가 큰 지역의 자연환경보전 활동을 위한 시설 설치로 생태탐방 및 자연학습 기회 제공</li> <li>• 도시 근교 자연공원의 생태환경 보전과 도민의 건강 및 휴식 공간 확대</li> <li>• 생태계 기초조사를 통한 생태관광자원 개발 및 생물자원 DB구축을 통한 생물자원 산업화 기반구축</li> </ul>

- ‘자연환경과 역사, 생활이 조화된 전북경관 창조’와 관련된 세부추진과제는 다음과 같음.

세부추진계획	세부추진과제
상호협력적 관계 형성을 통한 경관관리 체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시·군 경관계획 수립 시 전라북도 경관계획 활용을 통한 실효성 강화</li> <li>• 효율적 경관관리를 위한 전문인력확충 및 전라북도와 시·군간의 유기적 협력체계 구축</li> </ul>
지역 및 권역별 특성화할 수 있는 경관구조 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 및 권역의 특성을 고려한 경관계획 수립 및 경관조례, 경관지침 작성</li> <li>• 경관관리구역 및 경관·미관지구 지정을 통한 경관의 보호 및</li> </ul>

	관리 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 정체성 있는 특화경관 형성 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 아름다운 순례길 정비 등을 통한 종교문화경관네트워크 형성</li> <li>- 전주전통문화도시, 군산근대역사지구 등 시가지 역사문화경관 정비</li> <li>- 지역의 문화를 알릴 수 있는 문화예술 거리 조성</li> </ul> </li> <li>• 신·구 개발지의 거점경관 형성 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 새만금 개발, 혁신도시 조성, 태권도공원 조성 등 신규 개발지의 거점 경관 관리</li> <li>- 도심부에 상징거리 조성 및 야간경관사업을 통한 활력 있는 거점 경관 형성</li> <li>- 신개발지 및 기성시가지의 랜드마크가 될 수 있는 공공건축물 신축 및 리모델링을 통한 경관 개선</li> </ul> </li> <li>• 농어촌의 삶의 질 향상을 위한 경관 개선 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 농어촌생활환경정비사업, 농어촌주택개량사업, 농어촌빈집정비사업 등을 통해 빈집과 노후화 된 건축물, 진입도로 등 정주환경의 정비를 통한 농어촌의 경관 개선 및 삶의 질 향상</li> </ul> </li> </ul>
선적경관의 경관체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자연생태경관체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 금강, 만경강, 동진강, 섬진강을 중심으로 한 수변경관 정비</li> <li>- 백두대간 및 금남호남정맥의 복원을 통한 자연생태경관 형성</li> <li>- 산지 및 하천주변의 경관관리를 통한 조망권 확보</li> </ul> </li> <li>• 경관도로체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전라북도의 진출입도로와 순환도로축의 통합경관 형성</li> <li>- 주요 진출입관문 교차부의 경관형성 및 인지성 강화를 위한 랜드마크 요소의 도입</li> <li>- 은행로, 근대역사문화 탐방로 등 지역적 특성을 반영한 상징거리 조성</li> <li>- 새만금 연결도로의 특화경관 형성</li> </ul> </li> </ul>

표 2-34

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
자연환경과 역사,  
생활이 조화된  
전북경관 창조와  
관련한  
세부추진과제

- 마지막 ‘선제적·입체적 재난안전관리체계 구축’과 관련된 세부추진과제는 다음과 같이 제시함.

세부추진계획	세부추진과제
저영향개발 방식의 도시계획 및 개발사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저영향개발 방식을 향후 시행하는 도시개발사업에 적극 도입</li> <li>• 신도시 및 산업단지를 대상으로 저영향개발방식을 채택한 개발사업 시범추진</li> <li>• 도시계획 수립 시 저영향개발 방식을 고려한 도시계획이 이루어질 수 있도록 계획의 기본방향설정 및 관련 조례 제정</li> </ul>
선제적 첨단 재해 예·경보 시스템 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전라북도 주요 도심하천의 홍수 예·경보시스템 구축 및 전문가 모니터링 사업 실시</li> <li>• 폭설 대비 지방도 적설감시체계 구축</li> </ul>
취약 도로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시·군 CCTV 통합관제 센터와 연계한 실시간 감시체계 구축</li> </ul>

표 2-35

전라북도  
종합계획(2012~2020) 내  
선제적·입체적  
재난안전관리체  
계 구축과 관련한  
세부추진과제

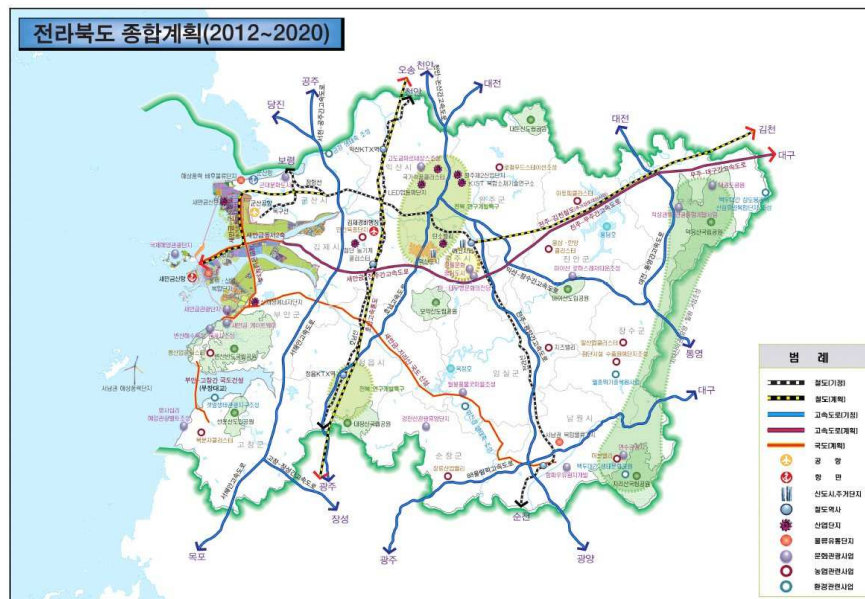
### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

구간대상 적설 감시용 CCTV 설치	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 이상 폭설 대비 제설장비 확충 및 첨단 제설시스템 구축</li> <li>· 재해지도 공간정보기반 및 재해종합관리시스템 구축</li> </ul>
극한기상 대비 지역별 맞춤형 재해예방사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 재해위험지구(침수·붕괴 위험 자연재해위험지구) 정비사업</li> <li>· 우수저류시설 설치사업</li> <li>· 급경사지 정비사업</li> <li>· 서민밀집위험지역 정비사업</li> <li>· 풍수해저감종합계획 수립</li> <li>· 다목적 저류지 조성사업</li> </ul>
스마트 재난안전관리 체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 범죄 안전도시 조성 및 재해재난 감시를 위한 시·군별 CCTV 통합관제시스템 구축</li> <li>· 전라북도 시·군 및 119시스템과 연계·통합한 전라북도 CCTV 통합 119관제 시스템 구축</li> </ul>
화재, 안전사고 등 각종 인적재난에 신속 대응을 위한 소방력 강화 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 재난상황 신속 대응을 위한 첨단 119 구급체계 구축 지원 사업</li> <li>· 119 구조장비 확충 및 소방시설 유지관리</li> <li>· 도민 안전의식 고취 및 소방관련 인식전환을 위한 안전체험센터 신축사업</li> <li>· 산간, 도서 등 소방취약지역 해소와 소방력 강화를 위한 소방관서 신설 및 현대화 사업</li> <li>· 산불방지 및 신속한 진화를 위한 인력과 첨단 진화장비 확충사업 추진</li> </ul>

그림 2-14

### 전라북도 종합계획 (2012~2020)



## 2) 전주광역권 도시계획(2006~2020년)

- 광역도시계획은 20년 내외를 목표연도로 설정하며, 상위계획인 국토종합계획 및 부문별 계획, 지역계획(광역권개발계획 등)과 조화를 이루어 광역계획권 내 시군의 도시기본계획 및 도시관리계획의 지침이 되는 역할을 수행함<sup>60)</sup>.
- 이에 따라 지난 2006년 전라북도는 전주와 군산, 익산, 김제, 안주 등을 중심으로 도내 발전을 체계적으로 이끌기 위한 ‘전주권광역도시계획(2006~2020년)’을 수립함.
  - 그동안의 도시기본계획은 각 시 단위로 수립되어 왔으며, 광역단위 도시계획은 전주광역권 도시계획(2006~2020년)이 최초로 수립됨.
- 본 광역도시계획은 혁신도시건설과 새만금개발사업, 호남고속철도 등 대규모 개발사업이 실시되는 것에 맞춰 광역 토지이용 계획을 수립하기 위해 수립함.
  - 특히 난개발에 따른 자연환경 훼손을 최소화하고, 광역 공급 시설을 설치하는데 따른 지역간 갈등을 차단하는 한편, 광역 개발 수요에 탄력적으로 대응하기 위해서임.
- ‘전주광역권 도시계획(2006~2020년)’에서 제시한 주요 내용을 살펴보면, 다음과 같은 목표와 전략을 근간으로 수립되었음.

계 획	주요 내용
지역의 통합성 증진을 통한 지역혁신의 유도	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전주시 일원지역의 통합성 증진을 통한 지역혁신의 유도               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 혁신도시 건설과 고속철도건설 등 다양한 국책사업들이 예정(당시)되어 있어 기타 지역개발사업들과 광역적 차원에서의 상호연계를 강화함으로써 지역 통합성을 증진</li> </ul> </li> </ul>
기능의 분담과 상호연계를 통한 적절한 성장관리 도모	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 환황해경제권, 행정중심복합도시의 배후권, 남북내륙축의 서해안중심 등 전주권이 보유하고 있는 입지적 특성을 지역경쟁력으로 끌어올리기 위해서는 권역 내 시·군간 물적·비 물적 네트워크 강화</li> </ul>
광역시설의 합리적 배치 및 중복투자의 방지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역시설은 다수의 시·군이 공동으로 이용하는 시설이나 시설의 성격에 따라 배치에 많은 영향을 받을 수 있으므로 합리적인 광역시설의 배치기준을 마련, 투자 효율성 극대화 유도</li> </ul>

표 2-36

전주광역권  
도시계획의  
목표와 전략

### 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

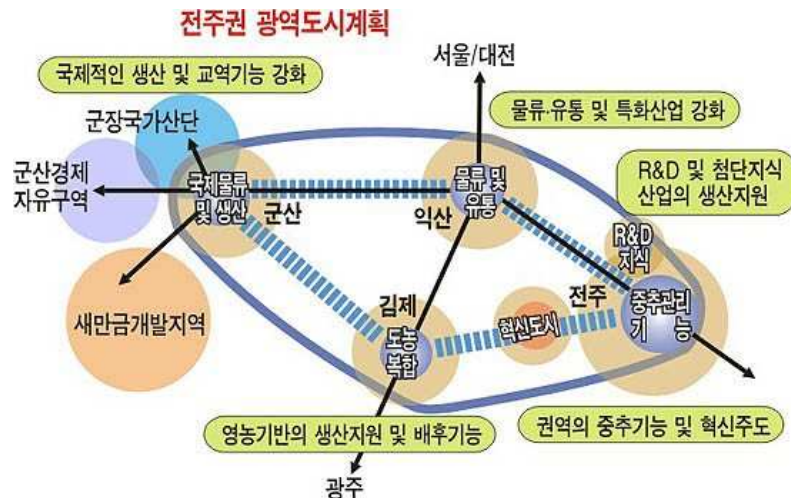
60) 서울특별시 도시계획국(2016), 서울특별시 알기 쉬운 도시계획 용어

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

산업클러스터의 혁신역량강화를 통한 지역경쟁력 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역시설은 다수의 시·군이 공동으로 이용하는 시설이나 시설의 성격에 따라 배치에 많은 영향을 받을 수 있으므로 합리적인 광역시설의 배치기준을 마련, 투자 효율성 극대화 유도</li> </ul>
패적인 정주환경 확보 및 문화적 삶의 질 제고	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 환경자원의 훼손 저감을 위해 개별 시·군의 환경관리방안 등 녹지네트워크를 구축하고 지역주민의 사회적 참여와 여가선용을 지원할 수 있는 문화·예술 활동 기반 구축</li> </ul>

- 이에 따른 ‘전주광역시권 도시계획(2006~2020년)’의 내용을 살펴보면, 지역별 고유기능을 유지하는 한편, 유기적으로 통합관리하기 위해 전주 등 5개 지역을 둥근띠로 연계(원통형)하는 환대상형으로 공간구조를 설정·제시함.
- 전주의 경우 R&D 및 첨단지식산업을 중심으로 5개 지역의 중추관리기능을 수행하면서 향후 전라북도의 중추기능 및 혁신사업을 주도하도록 계획됨.
- 군산의 경우 국제교역기능을 강화한 국제물류 및 생산지역, 익산은 물류 및 유통, 김제는 영농기반의 생산지원 및 배후기능, 완주는 자동차부품 및 기계분야를 담당하도록 계획됨.
- 이 외에도 새만금~전주, 장수로 이어지는 동서축 도로와 5개 시·군의 외곽 지역순환도로 등 광역교통망과 광역상수도·하수도 시설 확충, 열섬방지책 등이 주요 과제로 포함됨<sup>61)</sup>.

그림 2-15  
전주광역시권  
도시계획  
(2006~2020)



- 보다 구체적으로 '전주광역시 도시계획(2006~2020년)'에서 제시한 주요 내용을 살펴보면, 3가지 개발전략을 근간으로 계획되었으며, 주요 지역개발 사

61) 쿠키뉴스, 광역권 도시계획 추진...道 전주 등 5개시군 중심, 신문기사, 2006.12.04.

업은 다음과 같음.

- 동서횡단철도 및 국제물류센터 등 국제교류 물류시설
- 군산~익산 간 고속도로 및 국도·지방도 등 지역간 연결교통
- 외곽순환도로 및 내부순환도로건설과 첨단교통정보시스템 구축
- 광역상수도 확충계획
- 하수도·축산폐수처리시설 확충 및 광역소각시설 신설
- 지역통합생태네트워크 구축
- 통합관광루트의 개발과 권역별 관광자원 확충
- 역사문화자원의 유지·복원 및 문화이벤트 활성화 등

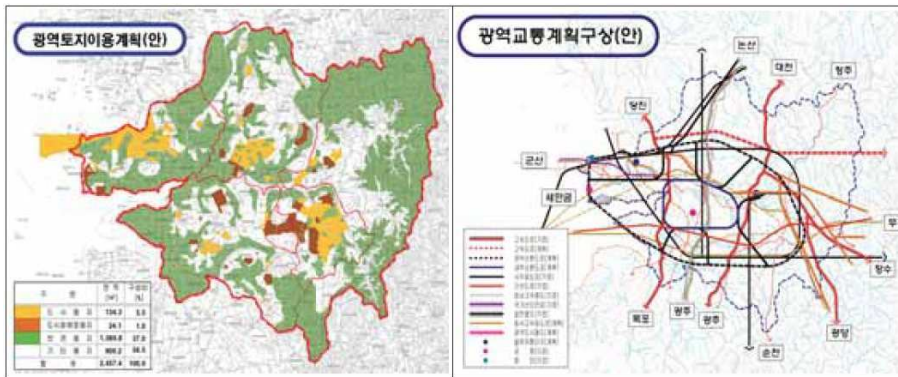


그림 2-16  
전주광역권  
도시계획  
(2006~2020)

### 3) 10대 광역권개발 계획 내 전주·군장광역권 종합개발계획

- 「지역균형개발 및 지방중소기업육성에 관한 법률」에 의거 지역특성에 적합한 지역경제기반을 구축하고, 지방의 대도시권과 신산업지대를 수도권의 대응거점으로 육성하기 위한 광역권개발계획은 지난 2006년 중부내륙권 및 제주국제자유도시를 포함하여 10대 광역권으로 확대하여 개발계획을 수립함.
- 이 중 군산·장항권의 경우 5개시 2개군(보령, 부여, 서천, 논산, 군산, 익산, 김제)을 대상으로 환황해경제권의 국제적인 생산·교역 거점 구축지원을 위한 지역중심기반을 형성하고자 다음과 같은 4가지 추진전략을 통한 개발방향을 설정·제시함.
  - ① 국제기능의 유치 및 지원을 위한 업무·지원서비스 기반 구축
  - ② 첨단산업 육성을 통한 첨단복합산업벨트 및 지역혁신체계 구축

3.  
전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

### 3.

#### 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

- ③ 지역문화·관광자원 간 종합적인 네트워크와 관광거점시설 구축
- ④ 생태자원의 보전과 친환경적 개발을 위한 광역생태네트워크 구축

- 또한 전주·군장광역권 종합개발계획에서 제시한 도내 주요 지역개발사업은 다음과 같음.
  - 신도시 및 신시가지 개발(전주 서부신시가지 외)
  - 지역혁신클러스터 및 첨단복합산업벨트 구축사업(첨단문화산업단지조성 외)
  - 국제 교류 및 거점시설(김제신공항 외)
  - 간선교통체계구축사업(동서횡단철도 외)
  - 신교통수단 및 교통여건 개선(관광도로 개설 외)
  - 역사문화자원개발(영화거리조성 외)
  - 관광지 및 복합위락시설 조성(월드컵경기장 주변 복합개발 외)
  - 지역특화박물관 조성(젓갈박물관 건립 외)
  - 공원·유원지 개발(바둑공원 조성 외)
  - 온천 등 지역특화관광자원개발
  - 생태네트워크 구축 및 환경기초시설 확충사업(하수처리장 확충 외)
  - 지역대학 특성화 사업 등

#### 4) 제6차 전북권 관광개발계획(2017~2021)<sup>62)</sup>

- 제5차 전북권 관광개발계획 종료에 따른 지역관광발전의 새로운 프레임 설정 필요와 더불어 관광자원의 융복합화 필요, 기존관광자원의 재생적 가치 및 활용도 제고 방안 마련을 위해 지난 2016년 전라북도는 ‘제6차 전북권 관광개발계획(2017~2021)’을 수립하여 발표함.
- ‘제6차 전북권 관광개발계획’은 다음과 같은 비전과 목표를 근간으로 총 사업비 4조 150억원 규모의 175개 사업을 제안함.
  - 비전 : 한국체험 1번지, 전북관광
  - 목표 : 2021년까지 내국인관광객 8,400만명, 외국인 관광객 60만명 유치 등

62) 전북연구원(2016), 제6차 전북권 관광개발계획(2017~2021), 전라북도

- 이에 따라 ‘제6차 전북권 관광개발계획’에서는 새만금해양 관광권, 전통생활문화 관광권, 산악휴양 관광권의 3대 관광소권을 선정하고 각 관광소권별 개발방향을 구체적으로 수립·제시함.



그림 2-17  
제6차 전북권  
관광개발계획에  
따른 관광소권  
선정 현황

- 이중 시설물의 단순 유지보수 외 구체적 건설사업이 포함된 주요 사업 계획은 다음과 같음.

사업명	시군	중앙부처	총사업비
삼례 삼색(三色)마을 조성	완주	문화체육관광부	310억원
미륵사지 관광지 조성	익산	문화체육관광부	231억원
경천저수지자연공감 산수인 마을 개발	완주	문화체육관광부	220억원
노령산맥 관광 프로젝트 조성	정읍 외	문화체육관광부	1,000억원
완산칠봉 한빛마루 공원	전주	문화체육관광부	315억원
전주 생태동물원 조성	전주	환경부	400억원
왕도익산 미니어처 파크	익산	문화체육관광부	300억원
백제왕궁 체험단지 '무왕' 조성	익산	문화체육관광부	600억원
술테마 박물관 에코뮤지엄 파크	완주	문화체육관광부	300억원
전라도 새천년 공원 조성	전주	문화체육관광부	450억원
음식관광 창조타운	전주	문화체육관광부	492억원
전주 전시컨벤션센터 건립	전주	문화체육관광부	590억원

표 2-37  
제6차 전북권  
관광개발계획 내  
주요 건설사업  
계획 현황

### 3. 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

산악관광호텔 건립	완주	문화체육관광부	400억원
부안 수생생태 관광지 조성	부안	문화체육관광부	800억원
청호제 가족낚시 휴양촌	부안	문화체육관광부	412억원
새만금 아리울 레이스 파크 조성	부안	새만금개발청	300억원
줄포만갯벌 생태공원 조성	부안	문화체육관광부	595억원
고군산도 해양관광거점 조성	군산	국토교통부	1,555억원
남원 드래곤 관광단지 조성	남원	문화체육관광부	1,200억원
지리산 산악철도 도입	남원	국토교통부	1,320억원
지리산 케이블카 설치	남원	-	255억원
마이산 케이블카 설치	진안	-	280억원
섬진강 낭만 관광벨트 구축	남원 외	국토교통부	600억원
옛다솜 이야기원	남원	문화체육관광부	307억원
옥정호 수상레저관광단지 조성	임실	해양수산부	280억원
안성칠연지구 관광자원개발	무주	문화체육관광부	307억원
성수산 에코 힐링타운 조성	임실	문화체육관광부	225억원
남원 연수관광지 조성	남원	문화체육관광부	896억원
태권도원 주변 관광개발	무주	문화체육관광부	1,500억원
참살이 발효마을 조성	순창	문화체육관광부	316억원

- 이 외에도 ‘제6차 전북권 관광개발계획’에서는 접근성이 떨어지는 도내주요 관광기간 연계 도로망 개선을 통한 관광객 교통편의 제공을 위해 우회율이 높은 마이산도립공원, 승마레저체험촌, 고창읍성과 인접한 시군 연계도로 개선과 관련한 도로 선형 불량 개선 사업으로 6,575억원 사업을 제안함.

표 2-38

제6차 전북권  
관광개발계획에  
서 제시한  
주요관광지(1시군  
대표관광지)  
연계도로  
개선사업

No.	사업명	도로등급	연장(km)	사업비(억원)
1	무주~설천1 시설개량	국도30호선	10.9	1,167
2	진안~적상1 도로확장(2→4)	국도30호선	8.4	696
3	진안~적상2 도로확장(2→4)	국도30호선	11.6	1,286
4	진안 상전~안천 도로확장	국도30호선	13.9	487
5	영전~연동 도로확장(2→4)	국도30호선	4.7	332
6	임실~장수 시설개량	국도13호선	22.2	1,474
7	성수~진안1	국도30호선	7.8	453
8	성수~진안2	국도30호선	7.7	389
9	성수~진안3	국도30호선	8.4	291
합 계			95.6	6,575

## 5) 서해안권 광역관광개발계획

- 2007년 당시 정부는 21세기 웰빙시대를 위한 한반도 해양관광 중심축 형성을 위해 다음의 5가지 개발전략에 기초한 사업계획을 수립·제시하여 총 4조 967억원 규모의 서해안권 광역관광개발 사업을 확정·발표함.

- ① 서해안권 광역관광의 인문·자연특성을 감안한 권역별 관광개발 구상
- ② 집객력이 있는 해양 관광거점 조성 및 연계 관광지 개발
- ③ 해양, 섬, 음식 등 지역성이 부각되는 관광상품 개발
- ④ 지역사회에 기반을 둔 친환경적 지속가능한 관광개발 추진
- ⑤ 관광활성화를 위한 지원체계 강화와 관광기반 조성

- 이 중 전라북도 및 관계한 주요사업은 다음과 같음.

주요사업	내 용
중심거점개발 (전북권 : JB Sunset 리조트)	<ul style="list-style-type: none"> <li>대규모 중심시설을 집중·배치하여 주요기능을 담당할 수 있는 새만금지구(약 300만평, 2017년 이후 검토사업), 해양경관의 조망 등 정적인 활동의 고군산군도지구(약 26만평, 1단계사업), 산악자원과 해양자원을 동시에 만끽할 수 있는 변산지구(약 16만평, 1단계사업) 등으로 기능 분담</li> </ul>
연계관광지 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>정비·보완사업으로 금강호지구(전북 군산연안, 금강하구둑 등 685천㎡)는 생태자원과 기존시설을 연계하여 전국 최대의 생태관광지로 정비시키기 위해 휴양시설(생태숲, 산책로, 관찰데크, 갯벌체험/환경학습원, 꽃길조성)·운동오락시설(다목적 운동장, 농구장, 자전거도로 등) 및 공공시설 도입</li> <li>고창읍성 8주변에 상업시설(먹거리장터, 지역특산물판매장 등), 휴양시설(야외공연장, 야생화원 등), 체험시설(음성생활체험관, 전래놀이마당) 등 다양한 역사문화자원을 도입하여 문화체험거리 조성</li> </ul>

표 2-39

서해안권  
광역관광개발계  
획 내  
전북지역  
주요사업

## (3) 전라북도의 발전과 관련된 최근 정부 계획 검토

- 2017년 문재인 정부 출범 이후 정부와 여당은 문재인 정부가 추진하고자 하는 과제와 향후 5년간의 추진계획을 ‘국정운영 5개년 계획<sup>63)</sup>’을 통해 발표함.
- ‘국정운영 5개년 계획’은 국가비전-5대 국정목표-20대 국정전략(세부전략)-100대 국정과제(이행과제)의 체계로 구성되어 있음.

63) 국정기획자문위원회(2017), 국정운영 5개년 계획

## 3.

전라북도의  
국가 및  
지역단위  
인프라  
투자계획  
검토

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

표 2-40

국정운용 5개년  
계획 내  
지역인프라 관련  
중앙정부 계획  
(전북권 관련  
사항)

- 이 중 5대 국정목표는 ▲국민이 주인인 정부, ▲더불어 잘 사는 경제, ▲내 삶을 책임지는 국가, ▲고르게 발전하는 지역, ▲평화와 번영의 한반도임.

- 5대 국정목표 중 지역주민의 복리증진을 위한 지역인프라 확충 및 개선과 관련성이 높은 국정 목표는 ▲더불어 잘 사는 경제, ▲내 삶을 책임지는 국가, ▲고르게 발전하는 지역에 해당하며, 다음과 같이 18개 이행과제가 이에 해당됨(전라북도 권역 한정).

국정목표	이행 과제
더불어 잘사는 경제	<b>[과제17] 사회서비스 공공인프라 구축과 일자리 창출</b> - 국공립 어린이집, 국공립 요양시설, 공공병원 등 공공보건복지 인프라 확충
	<b>[과제32] 국가기간교통망 공공성 강화</b> - 벽지노선 운영, 일반철도 서비스 개선 등 공공성 강화, 간선망 구축 등 교통 네트워크 효율화 - 노후 철도차량 및 시설 개선, 성능기반의 철도시설 관리체계 마련 및 노후도로 개선
	<b>[과제34] 고부가가치 창출 미래형 신산업 발굴 및 육성</b> - 제조 경쟁력과 ICT, 서비스 등의 융합을 통한 미래형 신산업 육성
	<b>[과제37] 친환경 미래 에너지 발굴 및 육성</b> - 재생에너지 확대, 에너지 신산업 육성 등
	<b>[과제38] 주력산업 경쟁력 제고로 산업경제 활력 회복</b> - 2022년까지 스마트 공장 2만개 보급 - 외국인투자, 유턴기업 중점 유치
내 삶을 책임지는 국가	<b>[과제43] 건강하고 품위있는 노후생활 보장</b> - 2017년부터 전국 252개 치매안심센터 및 치매안심병원 확충
	<b>[과제46] 서민이 안심하고 사는 주거환경 조성</b> - 공적임대주택 연평균 13만호, 공공지원 임대주택 연평균 4만호 등 공적임대주택 연평균 17만호 공급
	<b>[과제47] 청년과 신혼부부 주거부담 경감</b> - 임대료가 저렴한 쉼어형 임대주택(5만실), 역세권 등 주변 청년주택(20만실), 기숙사 확대(5만명) 등 - 2022년까지 20만호 임대주택 신혼부부 공급
	<b>[과제55] 안전사고 예방 및 재난 안전관리체계 구축</b> - 교통안전 확충, 안전위험요소 제거 등 - 내진설계 미 보강 등 2020년까지 선진국 수준 지진대응체계 마련
	<b>[과제58] 미세먼지 걱정 없는 쾌적한 대기환경 조성</b> - 석탄발전 축소, 노후 화력발전소 폐쇄 등

고르게 발전하는 지역	<b>[과제67] 지역과 일상에서 문화를 누리는 생활문화</b> - 분야별 문화도시 지정 확대, 문화마을 신규 조성
	<b>[과제73] 관광복지 확대와 관광산업 활성화</b> - 고부가 관광산업 육성(웰니스(wellness)관광 클러스터 지원)
	<b>[과제75] 지방재정 자립을 위한 강력한 재정분권</b> - 국세~지방세 비율 7:3을 장기적으로 6:4로 조정 - 이전재원 조정 및 재정균형 달성으로 지자체간 재정격차 완화 및 균형발전 추진
	<b>[과제78] 전 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전</b> - 기 조성된 혁신도시를 중심으로 신산업 테스트베드 구축, 기업유치 등을 통한 혁신클러스터 조성 - 이전 공공기관 특성과 연계하여 스마트시티 기술을 적용하고, 창업 및 정주공간 확충, 필요 시 구도심 도시재생과 병행 - 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항, 신항만 등 물류교통망 조기 구축 - 도시재생과 연계한 창업, 혁신, 문화, 복지공간까지 어우러진 산업단지 혁신 2.0 추진
	<b>[과제79] 도시재생뉴딜 추진</b> - 구도심과 노후 주거지 등을 포함하여 정비가 시급히 필요한 곳부터 우선적으로 선정하여 지역특성에 맞게 지원 - 도시재생 연계 공공임대주택 공급 및 주거취약계층 녹색건축물 우선 적용
	<b>[과제80] 해운, 조선상생을 통한 해운강국 건설</b> - 해양산업클러스터 2개소 지정
	<b>[과제81] 누구나 살고 싶은 복지 농산어촌 조성</b> - 교통, 의료 등 농산어촌 생활인프라 확충 - 농산어촌 관광상품 개발, 사회적 농업 시범사업, 목재산업단지 조성, 국가숲길 네트워크 조성 등
	<b>[과제84] 깨끗한 바다, 풍요로운 어장</b> - 수산물 수출지원센터, 산지거점 유통센터, 소비자물류센터 등 건립

자료 : 국정기획자문위원회(2017), 국정운영 5개년 계획 발체

- 이 외에도 문재인 대통령의 대선공약 중 전라북도 지역의 지역 발전비전에 포함된 관련 사업을 살펴보면, 다음과 같이 3개 분야 10개 사업으로 대부분 기존 전북 발전계획 등에 포함된 사항이 선별·제시되었음<sup>64)</sup>.

64) 더불어민주당(2017), 제19대 대통령선거 정책공약집 「나라를 나라답게 - 4대 비전 12대 약속」

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

표 2-41

제19대 대선 공약  
(더불어민주당)  
중 전북권 관련  
사업

공역사항	사업 명
전북·경북 상생	• 무주~대구 고속도로 건설 추진
전북·전남 상생	• 노령산맥권 휴양 치유벨트 조성 (전북·전남 6개 시·군(정읍, 순창, 고창, 부안, 담양, 장성) 일대)
농생명산업 수도 전북	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5대 농생명클러스터*를 아시아를 대표하는 스마트 농생명 밸리로 육성</li> <li>• 전북 혁신도시를 서울, 부산과 함께 제3의 금융도시로 육성</li> <li>• 탄소소재산업, 안전 용·복합제품산업 등을 미래성장산업으로 육성</li> <li>• 국가 주도로 속도감 있는 새만금 사업 추진 (청와대 내 새만금사업 전담부서 설치, 공공주도 매립 추진, 국제공 향·신항만과 배후단지 조성, 물류 교통망 구축)</li> <li>• 공공선박 발주·금융 지원 확대로 현대중공업 군산조선소 정상화 지원</li> <li>• 지리산권 친환경 전기열차 사업 지원</li> <li>• 국립 지덕권 산림치유원 및 국립 치유농업원 조성 지원</li> <li>• 전라도 새천년공원조성 및 「전주문화특별시 지정 및 지원 특별법」 제정</li> </ul>

주 : 5대 농생명클러스터 : ①익산(식품), ②김제(종자, ICT농기계), ③정읍(미생물), ④새만금(첨단농업),  
⑤미생물(정읍)

자료 : 더불어민주당(2017), 제19대 대통령선거 정책공약집 발체

#### (4) 최근 전라북도의 지역발전정책 추진 현황<sup>65)</sup>

- 본 절은 최근 전라북도의 지역발전정책 추진 현황을 되짚어 보고 이를 뒷받  
침할 수 있는 인프라 사업 현황 분석 및 도 정책방향과 일치하는 신규 사업  
도출을 위해 관련 내용을 요약 정리하였음.

##### 1) 전라북도의 지역발전정책 추진 개요

- 최근 전라북도는 21세기 새로운 전북시대를 열어나가기 위해 삼락농정, 토탈  
관광, 탄소산업 등 도정 3대 핵심사업을 중심으로 ‘생동하는 전라북도’ 실현  
을 목표로 하여 대한민국 문화융성 중심지와 국민행복 일번지로 조성하기 위  
한 노력을 경주하고 있음.

표 2-42

전라북도 발전  
비전 및 추진목표

비전	한국속의 한국, 생동하는 전라북도
목표	• 농민·농업·농촌이 즐거운 삼락농정과 농생명산업 육성

65) 본 절은 지역발전위원회의 지역발전정책백서 중 전라북도와 관련된 지역발전정책 추진 현황을  
발체·정리함(지역발전위원회(2017), 지역발전정책 백서).

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 문화·예술·체육 진흥과 토탈관광 본격 추진</li> <li>• 전북 100년 먹거리, 탄소산업 육성</li> <li>• 도민 모두의 희망과 행복이 커가는 복지·환경 조성</li> <li>• 사람과 자연이 함께하는 새만금 생태개발</li> </ul>
--	---

- 추진목표를 구체적으로 살펴보면, 첫째, 지역생활권 활성화를 위해 지역자원을 활용한 마을공동체 협력강화와 낙후지역의 생활환경 개선을 통해 농촌 활력과 더불어 지역 간 편차를 줄여 나가기 위한 노력을 기울이고 있음.
  - 이와 더불어 전통시장 등 쇠퇴한 구도심 재생을 통해 도시기능 재생 및 농어촌 중심지의 육성을 추진하고 있음.
  - 벽·오지마을 주민의 교통 불편 해소를 위해서는 농촌형 교통모델 사업 추진을 통해 대중교통 체계를 개선하고, 교통·물류체계의 문제점을 진단하여 주민생활 및 지역경제 성장 동력의 활성화를 도모하고 있음.
- 둘째, 일자리 창출 분야의 경우 지역의 내발적 발전역량과 미래 성장 동력인 ‘삼락농정’, ‘토털관광’, ‘탄소산업’ 등 3대 핵심과제의 완성을 높여 전북형 일자리를 창출하고 지역 경제를 활성화하기 위한 관련 사업을 추진하고 있음.
  - 이와 더불어 고용창출효과가 큰 업종 중심으로 지역 특화산업을 개편하고 지역 주도의 산업기반을 활용한 지역대표산업을 육성하기 위해 관련 정책을 확대 추진 중임.
- 셋째, 교육여건 개선 및 창의적 인재 양성의 경우 취약한 지방 교육여건의 개선을 최우선으로 하여 지역발전에 기여할 인재를 육성하기 위해 초중등교 교육여건 개선과 지방대학 육성, 지역인재·기업 간 선순환 성장사업을 지속적으로 추진하여 지역인재 유출을 최대한 방지하기 위한 관련 사업을 추진 중임.
- 넷째, 지역 문화융성 및 생태복원을 위해 전통문화자원을 보유한 한문화 중심지로서의 탄탄한 토대를 기초로 문화유산의 체계적 보존·관리 및 문화유산 세계화로 가치 창출을 확대하고, 아울러 맞춤형 ‘투어패스’ 시행을 도내 전역에 확대 추진하여 관광 인프라 확충을 통한 관광객 유치를 꾀하고 있음.

### 3. 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

- 마지막으로 사각 없는 지역 복지·의료체계 구축을 위해 지역맞춤형 복지 구현 및 농어촌 공공의료서비스 강화를 통해 복지서비스의 통합화 및 농촌 통합복지 전달체계를 구축하고 농어촌 보건 의료 인프라 확충과 의료서비스 사각지대 등 보건 의료서비스 강화를 꾀하고 있음.
- 다음은 전라북도의 최근 지역발전정책에 대해 분야별로 구체적 추진 사업을 요약한 사항임(인프라 사업과 연계된 지역정책으로 한정하여 분석을 실시함).

### 2) 지역생활권 활성화

- 전라북도의 지역행복생활권은 과거의 역사성과 문화·지형의 유사성, 장래 시·군 간 협력관계를 종합적으로 검토하여 중추도시형 1개, 도농연계형 2개, 농어촌형 1개로 총 4개의 생활권으로 구성되어 있음.
  - 주요 사업으로는 대중교통 서비스 확대, 도시재생 사업, 취약지역의 상하수도 시설 확충, 의료서비스 개선, 마을기업육성 및 농촌공동체 활성화 사업 등이 추진 중임.

그림 2-18

전라북도  
지역행복생활권  
구성 현황



- 이에 따라 각 생활권역별 행정협의회 구성과 시군 부서장이 참여한 실무협의회가 구성되어 생활권에서 발생하는 현안사항을 협의하고 있음.
  - 주요 사업과 관련성과를 살펴보면, 지역발전위원회 주관으로 추진되고 있는 공모사업으로 연계협력(선도) 사업 15건, 새뜰마을사업 26건, 창조지역 사업 10건이 최종 선정되어 추진 중임.
  - 대표적 추진 사업으로는 ‘무진장 수요응답형 대중교통체계 협력사업’과 ‘진장 경계지역 오지마을 상수도 공급사업’, ‘거점 공공형 산모보건 의료센터’

사업을 들 수 있음.

- ‘무진장 수요응답형 대중교통체계 협력사업’의 경우 시·군 산간·경계지역의 대중교통체계가 경제성이 없어 운영에 차질이 발생하는 것을 개선하여 교통체계를 재구성함.
- ‘진장 경계지역 오지마을 상수도 공급사업’은 진안군과 장수군의 중심지로 부터 최외곽 경계지역의 3개 마을주민에게 상수도를 상호 공급함.
- ‘새뜰마을사업’의 경우 지역행복생활권 정책 일환으로 주거취약지역 주민들의 삶의 질을 개선하고자 2015년부터 추진되고 있는 사업으로 도시 6건, 농어촌 20건이 추진되어 마을의 생활인프라 및 마을경관 개선효과가 매우 큰 사업으로 평가 중임.

### 3) 일자리 창출을 통한 지역경제 활력 제고

- 전라북도는 일자리 창출을 위한 지역경제 활력 제고를 위해 지역전략식품산업육성사업 6개소를 추진 중임.
  - 또한 순창군 발효식품, 완주군 소이푸드, 임실군 과수 등 지역 내 특화된 자원의 가공시설 운영, 농촌형 체험·휴양 기반 확대 등을 통해 일자리 창출을 꾀하고 있음.
- 이 외에도 탄소밸리 구축사업(2011~2016년) 종료 이후 탄소산업클러스터 조성사업이 2016년 12월 예비타당성 조사를 통과하여 관련 사업이 추진 중임.

### 4) 교육여건 개선

- 전라북도는 농어촌 지역의 인구 감소와 더불어 급속한 노령화로 교육·사회적 여건이 취약한 실정이고, 지역발전의 주체인 지방대학이 대학 졸업생의 취업난과 열악한 교육여건, 일자리 등의 경쟁력 저하로 고사되고 있는 실정이에 ‘교육 인프라 개선 및 역량강화’와 ‘창의적 인재 양성 및 기업의 선순환 성장 체계 구축’을 위해 관련 사업을 추진함.
- 이중 인프라 시설사업과 관련된 사업을 살펴보면, ‘지역 으뜸인재 육성사업’을 통해 도내 중고 우수학생들의 학력신장을 위해 교육환경 개선을 추진 함.

## 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

- 또한 청소년들이 다양한 체험활동을 통해 역량을 개발할 수 있는 청소년 시설 건립과 기존 시설의 안전성 확보를 위한 기능보강 사업을 추진함.

#### 5) 지역 문화 융성, 생태 복원

- 전라북도는 지역문화 복원과 다양한 프로그램 지원을 통해 지역 간 문화향유의 격차해소에 노력을 경주하고 있으며, 전주시로의 집중화를 피하고 외곽지역 주민들도 문화를 골고루 향유할 수 있도록 생활권별 거점화를 위한 관련 사업을 추진 중임.
- 보다 구체적으로 관련 사업 추진 현황을 살펴보면, 지역의 거점 문화시설 조성을 위해 혁신도시 주민의 독서문화 향상과 문화체육 향유를 위한 공공도서관(전북혁신도서관) 1개소 건립, 문예회관(전주 덕진예술회관 증축) 1개소, 문학관(익산 가람문학관) 1개소 및 공공도서관과 원거리 지역의 소규모 독서문화 공간인 생활밀착형 작은도서관(남원 품안작은도서관, 완주 용꿈작은도서관) 2개소를 조성함.
- 또한 지역의 특화된 문화자원을 활용하여 고유의 브랜드로 발전시키기 위해 문화특화지역(문화도시·문화마을)을 육성하고 지속 성장 가능한 문화공동체 조성을 목표로 2014년부터 관련 사업을 추진 중임.
- 이 외에도 전북대표관광지 연평균 10% 증대를 목표로 관광시장의 다변화에 따른 다양한 관광소재 콘텐츠 개발과 관광수요 창출을 위한 내발적 발전전략을 통한 지속적인 관광 확대와 시·군별 1명소 육성을 위한 핵심 관광지의 차별화된 매력 강화 등 주변 관광자원과의 연계·확산을 통해 전북 토탈관광을 구현하기 위한 사업을 추진 중임.

#### 6) 사각 없는 지역 복지·의료 체계 구축

- 전라북도는 도농 간 복지인프라 불균형 및 소득계층 간 복지수혜 불균형, 복지사각지대 등의 문제를 해결하고자 관련 노력을 기울이고 있음.
  - 주요 방안으로는 운영되고 있는 지역복지 자원 간 연계 강화로 맞춤형 통

합복지서비스를 제공하기 위한 정책을 추진 중임.

- 구체적 사업내용을 살펴보면, 2016년 말 기준 241개 읍면동 지역사회보장협의체를 구선 운영하여 민관협력을 활성화하고 있으며, 읍면동에 맞춤형 복지팀을 신설하여 ‘읍면동 복지허브화’ 사업을 54개 읍면동에 추진 중임(2018년까지 모든 읍면동 확산).
- 사회복지직 신규인력 확충을 통해 복지사각지대 발굴 및 해소를 위한 적정수준의 복지인력 확충을 추진하고 있음.
- 도내 응급의료 취약지 개선을 위해 2013~2016년까지 응급의료기관 12개소에 102억원을 투입하여 응급의료기관 운영비 지원, 응급환자 진료·병상 및 전원정보관리 지원을 완료함.
- 다만, 복지·의료시설 신설 등 시설사업과 관련한 구체적 투자 내용은 부족한 실정임.

### 3.

## 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획 검토

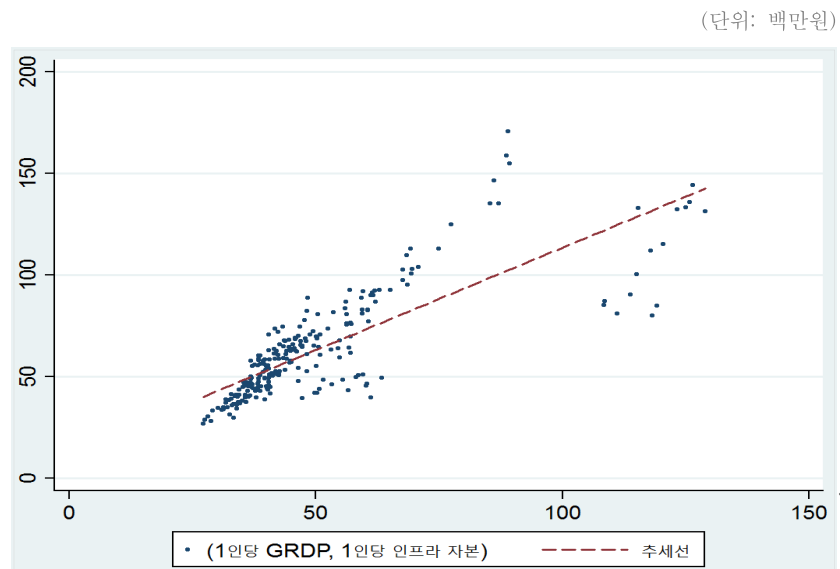
#### 4. 인프라 투자와 지역경제 연관성<sup>66)</sup>

##### (1) 인프라 투자의 지역경제성장 기여도

- 본 절에서는 성장회계(Growth accounting) 모형을 바탕으로 지역별 요소생산성 성장률의 변화와 이것이 지역 경제성장률에 미치는 영향을 분석한 관련 연구 결과를 바탕으로 인프라 투자와 지역경제와의 연관성을 분석하였음.
- 분석 결과 첫째, 인구 1인당 인프라 투자를 증가시킬 경우 1인당 소득이 증가하는 경향을 가짐을 알 수 있음.
  - 2001~2015년 패널데이터를 바탕으로 분석한 결과, 1인당 GRDP는 1인당 인프라 자본의 투입량과 상당한 양의 상관관계를 보이고 있음.

그림 2-19

1인당 GRDP와  
인프라 자본의  
상관관계



주 : 2001~2015년 16개 광역지자체별 패널데이터를 이용한 결과. 가로축은 1인당 GRDP이며, 세로축은 1인당 인프라 자본을 의미

자료 :: 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원

- 분석기간 동안 1인당 인프라 자본을 16개 광역지방자치단체별로 비교하여 보면, 전라북도는 10번째로 중하위권에 위치함.

66) 본 절은 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원의 내용과 한국건설산업연구원(2018, 발간예정), 경기지역 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구의 내용을 바탕으로 작성함.

(단위: 백만원, %)

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

자료 :: 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원

표 2-43

전국  
광역시자체별  
1인당 인프라  
자본 현황

- 1인당 GRDP의 경우 또한 1인당 인프라 자본 순위와 유사한 수준(11번째)임.

(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

자료 :: 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원

표 2-44

전국  
광역시자체별  
1인당 GRDP  
현황

#### 4.

인프라  
투자와  
지역경제  
연관성

#### 4.

### 인프라 투자와 지역경제 연관성

- 이를 종합할 경우 전라북도는 1인당 인프라 자본 투자를 높일 경우 1인당 GRDP를 더욱 증가시킬 수 있는 가능성이 높음을 알 수 있음.
- 보다 구체적으로 살펴보기 위해 인프라 투자가 지역경제 성장에 차지하는 비중인 인프라 자본의 성장기여율<sup>67)</sup>은 38.8%로 지역경제 성장에 차지하는 비중이 매우 높아 인프라 투자가 지역경제 발전과 밀접한 연관이 있음을 알 수 있음.
- 글로벌 경제 위기와 이명박 정부 취임 이후 전라북도의 인프라 투자가 감소한 2008년~2015년에도 19.07%를 기록하여 인프라 투자가 지역경제 성장에 긍정적 역할을 수행한 것으로 분석됨.

(단위: %)

표 2-45

광역시자치체별  
성장기여율  
(2001~08)

지역	노동기여율	비인프라 자본 기여율	인프라 자본 기여율	총요소생산 성 기여율	합계
울산	17.75	150.8	74.07	-142.62	100.0
전남	-7.32	123.03	61.32	-77.03	100.0
전북	-2.64	76.60	38.80	-12.76	100.0
강원	1.45	64.62	33.22	0.71	100.0
충북	8.31	65.14	32.82	-6.26	100.0
경남	10.16	62.87	31.08	-4.11	100.0
대구	11.66	56.94	28.93	2.48	100.0
부산	-4.33	53.63	26.85	23.85	100.0
인천	17.1	51.9	25.93	5.07	100.0
충남	3.64	44.91	22.6	28.85	100.0
제주	14.72	41.71	21.91	21.66	100.0
서울	9.44	39.48	20.69	30.39	100.0
광주	25.61	35.72	18.52	20.14	100.0
대전	43.02	27.42	15.05	14.51	100.0
경북	-0.77	24.46	13.35	62.96	100.0
경기	30.46	20.81	10.84	37.9	100.0
전국평균	11.14	58.75	29.75	0.36	100.0

자료 :: 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원

(단위: %)

표 2-46

광역시자치체별  
성장기여율  
(2009~15)

지역	노동기여율	비인프라 자본 기여율	인프라 자본 기여율	총요소생산 성 기여율	합계
제주	17.32	107.34	46.99	-71.65	100.0

67) 지역별 GRDP 증가율에서 차지하는 인프라 자본의 성장기여도가 차지하는 비중

강원	17.73	95.84	39.04	-52.61	100.0
충남	13.15	77.68	33.23	-24.06	100.0
경북	8.15	71.25	25.83	-5.23	100.0
전남	3.12	65.56	23.08	8.24	100.0
전북	21.4	54.19	19.07	5.35	100.0
인천	42	47.84	18.52	-8.36	100.0
서울	13.38	50.64	17.76	18.22	100.0
충북	15.1	42.9	17.26	24.74	100.0
대구	22.93	43.77	16.78	16.52	100.0
대전	34.84	41.72	16.48	6.95	100.0
경남	20.32	45.52	14.39	19.78	100.0
울산	11.88	45.2	13.15	29.77	100.0
부산	15.96	35.43	11.36	37.25	100.0
경기	23.42	24.39	8.86	43.33	100.0
광주	40.67	23.24	7.4	28.68	100.0
전국평균	20.08	54.53	20.58	4.81	100.0

자료 :: 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원

## (2) 인프라 투자의 지역경제 파급효과

- 전술한 관련 연구에서는 16개 광역지자체별 인프라 투자 감소에 따른 일자리 및 가계소득, 민간소비 감소효과를 추정하였으며, 이를 바탕으로 GRDP 증가율에 미치는 영향을 분석 제시하였음.
  - 2017년 국회에서 통과된 SOC 예산대비 2018년 예산안 감소분인 3.1조원을 각 지방자치단체별로 배분한 결과(타 조건이 전년도와 동일하다고 가정)를 기초로 추정한 지역경제 파급효과임.
- 분석결과를 살펴보면, 우선 전라북도의 SOC예산이 1,300억원 감소할 경우 약 1,851명의 일자리가 감소하고 이에 따라 실업률은 0.207% 증가할 것으로 전망함.
  - 특히 건설 기술자 일자리 감소(554명)보다, 건설 일용직 일자리 감소(1,298명)의 폭이 큰 것을 감안할 때, 소득이 취약한 서민 계층의 일자리가 상대적으로 더 많은 영향을 받을 것으로 분석되었음.
- 또한 전라북도의 가계 소득은 648억원 감소되고, 민간 소비 또한 459억원 위축될 것으로 추정함,

## 4. 인프라 투자와 지역경제 연관성

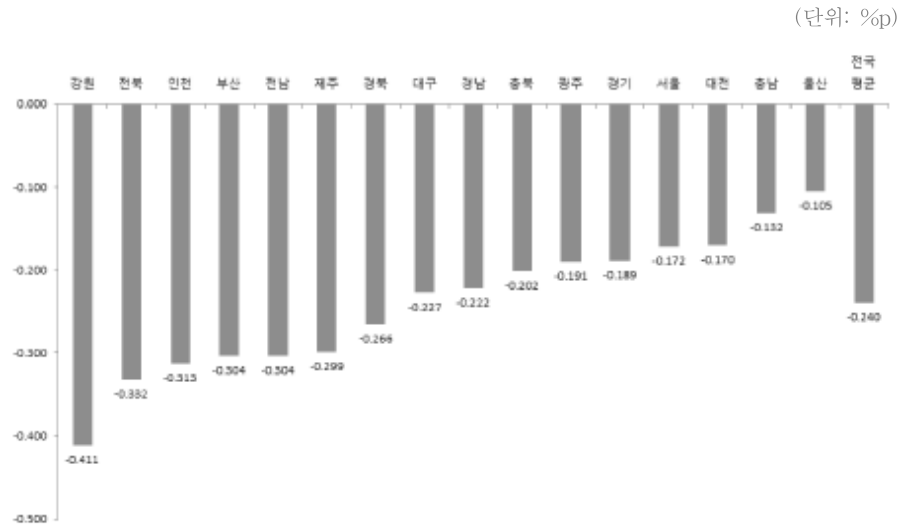
#### 4.

### 인프라 투자와 지역경제 연관성

그림 2-20

광역시자체별  
SOC 예산 감소에  
따른 GRDP  
증가율 감소 효과

- 이를 종합하였을 때, 전라북도의 SOC 예산이 1,300억원 감소할 경우 GRDP는 전국 16개 광역시·도 중 강원을 제외하고 가장 큰 폭인 0.332%p 감소할 것으로 예측하여 전라북도의 지역경제 성장과 인프라 투자는 매우 밀접한 연관이 있음을 알 수 있음.



자료 : 나경연·박철한(2017), 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원

- 앞서 추정한 인프라 투자의 전라북도 지역경제 파급효과 분석 결과는 감소시 뿐만 아니라, 증가 시에도 동일한 효과를 발현하기에 인프라 투자 확대는 지역경제에 있어 매우 긍정적 영향을 미칠 것임.
- 예를 들어 전라북도의 SOC 예산이 1,300억원 증가할 경우 약 1,851명의 일자리가 창출되고, 가계 소득은 648억원 증가, 민간 소비는 459억원 확대되어 GRDP는 0.332%p 증가할 것으로 예측 가능함.

## 5. 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

### (1) 우리나라 국민의 '행복' 및 '삶의 질' 수준 진단

- UN의 세계행복보고서(World Happiness Report)에 의하면 2014~2016년 기간 중 조사된 전 세계 155개국 중 우리나라의 행복지수는 55위 수준이며, 2013년 순위인 41위보다 큰 폭(14계단)으로 하락함.
  - UN은 2012년부터 전 세계 155개국을 대상으로 행복지수를 조사하여 발표하고 있으며, 이는 주관적인 만족도 조사가 아닌, 행복을 위한 조건들을 조사하는 성격을 띠고 있음.
  - 우리나라의 경우 말레이시아, 태국, 코스타리카 등의 개발도상국 보다 1인당 GDP나 건강기대수명은 높은데 반해 전반적인 행복지수 점수는 상대적으로 낮은 것으로 조사됨.
- 또한 우리 국민의 삶의 만족도 현황을 살펴보면, OECD 회원 국가의 평균에도 미치지 못하고 있는 실정임.
  - OECD 회원국을 대상으로 한 2016년도 삶의 만족도 조사 결과(National Index of Wellbeing) 우리나라는 10점 만점에 5.8점으로 OECD 회원국 평균 6.5점에 미치지 못하였고, 조사대상 38개국 중 30위로 최하위권에 속하는 것으로 조사됨.
- 보다 구체적인 삶의 질 수준을 파악하기 위해 최근(2017년) 삶의 질 향상위원회에서 발표한 도시 및 농어촌 주민의 7대 부문 만족도 조사 결과 모든 부문에 있어 농촌주민이 도시주민에 비해 삶의 질에 대한 만족도가 낮은 것으로 조사됨.
  - 보건·복지(격차 1.2), 교육(1.1), 정주생활기반(0.8), 경제·일자리(0.7), 문화·여가(1.4), 환경·경관(0.7), 안전(0.5) 등 7대 부문 모두 농어촌 주민이 도시주민들에 비해 만족도가 낮음.
  - 이에 조사 결과를 농어촌 지역의 경우, 삶의 질 수준 향상을 위해 문화·여가시설 및 관련 프로그램 구축과 응급상황 의료서비스, 양육보호지원, 통학의 편리함 등을 중심으로 대책 마련이 필요한 것으로 조사됨.

## 5.

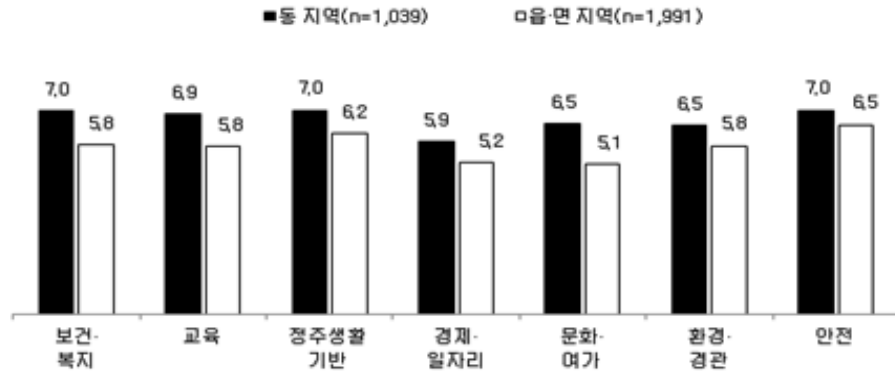
### 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

## 5.

### 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

그림 2-21

도시 및 농어촌  
주민의 7대  
부문별 삶의 질  
만족도



자료 : 삶의 질 향상위원회

- 지금까지 간략히 살펴본 바를 종합하면 우리나라 국민들은 대부분 행복 및 삶의 질 수준이 미흡한 것으로 판단되며, 이를 개선하기 위한 정책 마련과 투자가 시급함을 알 수 있음.

### (2) 전북도민의 ‘행복’과 ‘삶의 질’ 현황

- 전라북도는 전국 지자체 최초로 도민의 삶의 질 향상을 위한 관련 조례<sup>68)</sup> 제정을 지난 2013년에 추진하는 등 도민의 행복과 삶의 질 향상을 위한 노력을 다각도로 전개해 왔음.
  - 해당 조례 입법예고안을 살펴보면, 전북도청 내 ‘삶의질향상추진기획단’을 두어 문화예술체육 거점시설 확충과 관련 프로그램 개발, 농어촌지역 등 소외계층을 위한 생활밀착형 삶의 질 향상 시설 설치 지원 등 주로 생활인프라 시설 확충을 위한 지원 사업 추진 근거를 명시함.
- 이러한 도민 삶의 질 개선을 위한 관심과 노력에 따라 최근 전북연구원이 도민 1,000명을 대상으로 일대일 면접방식으로 실시한 행복도 현황 조사<sup>69)</sup> 결과 100점 만점에 74점 수준으로 전반적으로 행복도가 높은 것으로 조사됨.
  - 더구나 도민 대다수는 10년 후 미래에는 현재보다 행복해질 것으로 긍정적인 응답함.

68) 「전라북도 삶의 질 향상 지원 조례」 : 지난 2013.2.8. 해당 조례가 입법예고 되었으나, 조례로 제정되지는 못하였음.

69) 김동영·이중섭(2017), 전라북도 행복지표 조사 및 정책연계방안, 전북연구원

구 분		100점 만점 기준 평균점수		
		10년 전	현재	10년 후
지역	도시	75.7	73.6	78.3
	농촌	73.9	74.7	77.4
연령	20세 미만	87.3	76.0	83.6
	20~39세	74.5	73.0	80.6
	40~59세	70.7	74.1	79.1
	60세 이상	74.3	74.1	69.1
소득	2천만원 미만	72.6	71.7	69.3
	2천~4천만원 미만	72.5	72.8	75.6
	4천~5천만원 미만	73.6	73.1	79.8
	5천만원 이상	74.0	77.2	81.6
전체		75.0	74.0	77.9

자료 : 김동영·이중섭(2017), 전라북도 행복지표 조사 및 정책연계방안, 전북연구원

- 보다 구체적으로 전북도민의 삶의 질 현황을 살펴보면, 삶의 질 현황 또한 전 지표에 걸쳐 상승 중인 것으로 조사됨.
  - 전라북도는 매년 교육, 보건·의료, 주거·교통, 여가·문화 등 7개 삶의 질 분야에 대해 도민을 대상으로 설문조사를 실시하고 그 결과를 도정에 반영하고 있음.
  - 가장 최근에 조사한 결과는 2018년 3월에 공개한 ‘2017 전라북도 사회조사 보고서’<sup>70)</sup>이며, 도내 15세 이상 가구원 23,309명으로 대상으로 실시함.
- 주요 분야별 삶의 질 현황을 살펴보면, 다음과 같이 조사됨.
  - 주거·교통의 경우 노선개편, 시외버스 요금 인하 등에 따라 교통만족도가 상승함.
  - 주거환경은 교통편리 44.1%(+3.7%), 녹지공간 53%(+8.4%), 편의시설 접근성 44.1%(+3.7%) 등 대부분 2015년 조사결과보다 만족도가 증대함.
  - 대중교통 역시 더 쾌적해지고(+10.0%), 편리해지고(+10.4%), 친절해졌다(+10.1%)고 응답함.
- 하지만 인프라 시설과 밀접한 연관을 가진 ‘학교시설 및 설비’, ‘주택시설 만족도’, ‘주거 환경’, ‘교통 환경’, ‘주거 교통’ 항목의 경우 대부분 불만족하고 있는 것으로 조사돼 도민 대다수가 지속적 인프라 투자를 통한 삶의 질 개선

70) 전라북도(2017), 2017 전라북도 사회조사 보고서

표 2-47

전라북도 도민  
행복도 조사 결과

## 5.

지역발전 및  
주민행복과  
인프라  
시설의  
연관성

을 원하고 있는 것으로 판단됨.

- 전북 도민의 38.7%만이 학교시설 및 설비 수준에 대해 만족하고 있음.
- 전북 도민의 주택 시설에 대한 만족도는 48.1% 수준(불만족 14.5%)이며, 주택에 대한 불만족으로 응답한 이유 중 ‘주택의 낡아서’라고 응답한 비율은 49.9%로 가장 높게 조사됨.
- 주거 환경의 만족도의 경우 문화·여가시설에 대한 불만족도가 27.5%로 가장 높게 나타남.
- 교통 환경 개선 방향에 관해서는 상습정체구간해소(40%)가 가장 시급한 것으로 조사됨.
- 안전에 대한 인식 조사 결과의 경우 도민의 32.8%가 ‘밤에 혼자 걷기 두려운 곳이 있다’고 응답하여, 범죄사고 예방을 위한 환경 정비의 필요함을 알 수 있음.
- 주차문제의 경우 공역 주차장 부족이 가장 시급히 해결해야 할 문제(41.7%)로 인식하고 있으며, 저렴한 공공주차장 건설을 가장 원하고 있는 것(56.5%)으로 응답함.

### (3) 지역발전과 주민행복을 위한 삶의 질과 인프라

#### 1) 행복 / 삶의 질과 인프라와의 연관성

- 주민의 ‘행복’ 증진을 위한 중요한 요소는 ‘삶의 질’ 향상이며, 이는 ‘인프라’와 매우 밀접한 관계를 갖고 있음.
- 김병섭 등(2015)<sup>71)</sup>는 교육, 편의시설, 생활환경 등 공공(인프라) 서비스가 삶의 질에 영향을 미치며, 삶의 질 수준은 다시 행복 수준에 영향을 미친다는 것을 실증적으로 연구·제시함.
- ‘삶의 질’ 향상을 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리, 쾌적하고 안전한 정주생활기반 시설, 충분한 문화·여가활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 대부분 인프라 투자와 매우 밀접한 관계를 갖고 있기 때문임.
- 또한 지역경제 활성화 및 일자리 확보는 주민의 소득 확충에 기여하고 이

71) 김병섭·최성주·최은미(2015), 국민행복, 삶의 질, 그리고 공공서비스의 관계 연구, 한국행정학보, 한국건설산업연구원(미발간), 경기도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구 재인용

는 행복 증진에 영향을 미치는데, 앞 절에서 살펴본 바와 같이 인프라 시설은 지역경제 활성화 및 일자리 확보에 결정적 기여를 할 수 있기 때문임.

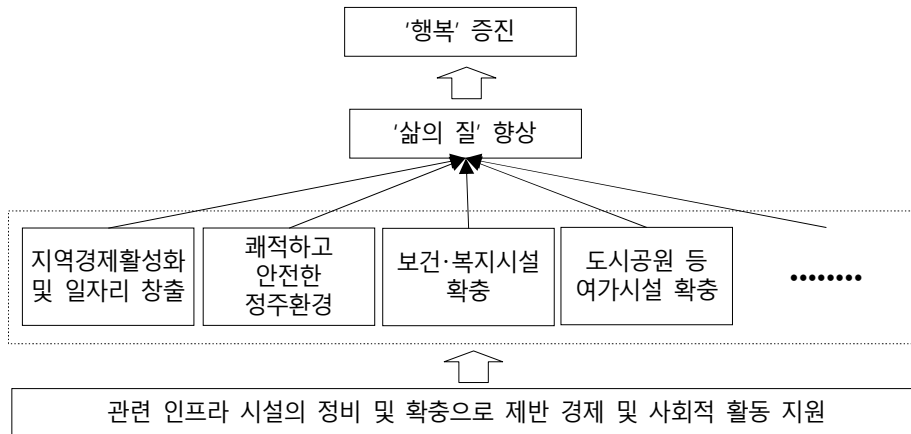


그림 2-22

행복과 인프라  
관계도

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

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

표 2-48

교통부문 인프라  
투자에 따른  
사회·경제적  
효과의 유형

## 5.

지역발전 및  
주민행복과  
인프라  
시설의  
연관성

## 5.

### 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

주민의 교류확대와 사회적식의 변화	- 지역간 인적 교류 촉진, 주민의 지방정착 기반 조성, 문화 및 사회가치관의 변화
지방재정	- 지방세 수입의 증가

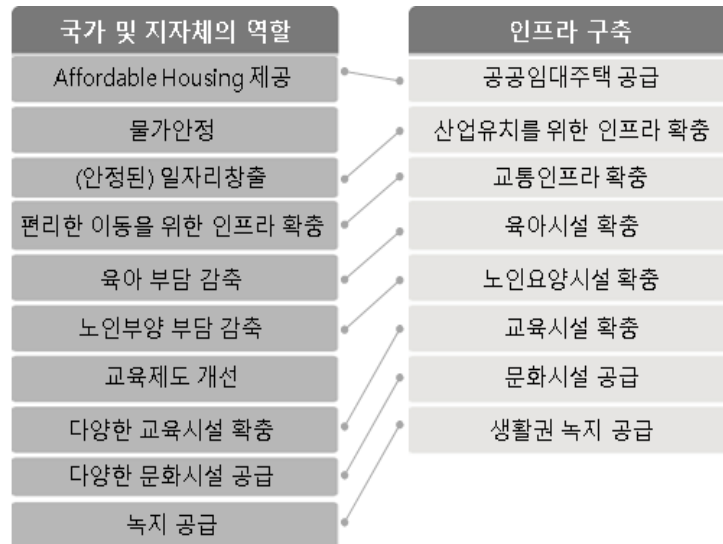
자료 : 양지칭(1994), 사회간접자본론, 서울프레스

#### 2) 주민의 행복을 위한 지방자치단체·중앙정부의 역할

- 주민, 각 개인의 24시간을 활용함에 있어 삶의 질을 높여 행복감을 증진시키려면, 개인의 노력과 더불어 지방자치단체 및 중앙정부(국가)가 제공해야 할 서비스 및 시설이 필요함.
- 통근·통학 소요시간이 주민들의 이동시간의 큰 부분을 차지하고 있기에 양질의 교통인프라를 확충하고, 저렴하게 이용할 수 있는 교통인프라 시설을 생활권내에 공급하는 것이 하나의 예시가 될 수 있음.

그림 2-23

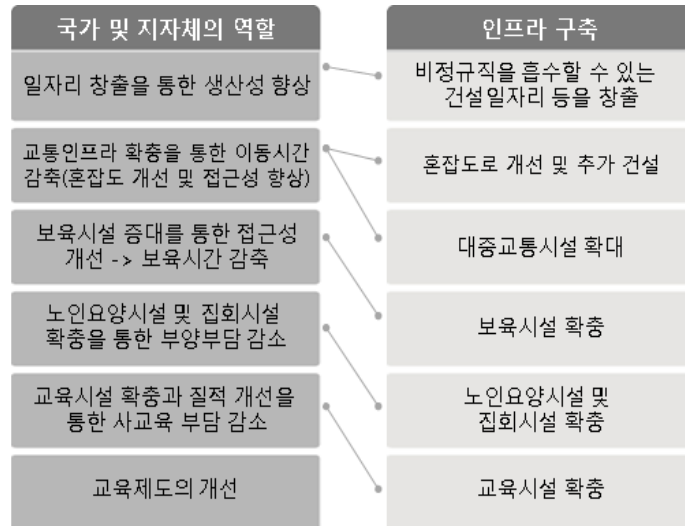
개인의 24시간  
활동과 관련된  
지원 인프라 구축



자료 : 한국건설산업연구원·서울대학교(2013), 서울시의 인프라 투자 방향 연구

- 또한 주민들의 효율적 시간 활용을 위해서는 필수 생활시간(식사, 수면 등)을 제외한 의무생활시간 감축을 통해 여가시간 증대를 꾀하여야 함.
- 근무시간은 노동생산성을 향상시켜 단축 가능하나, 이동시간의 경우 혼잡구간의 도로 및 교통시설 확충을 통한 혼잡도 개선 및 접근성 확대로만 가능하기에 지방자치단체 및 중앙정부의 역할이 중요함.
- 생활에 필요한 가사노동 시간을 제외하면, 보육과 노인부양이 큰 부분을

차지하고 있음. 이에 따라 보육시설과 노인요양시설 확충을 통해서만 감축이 가능하기에 역시 지방자치단체 및 중앙정부의 관련 시설 확충이 필요함.



자료 : 한국건설산업연구원·서울대학교(2013), 서울시의 인프라 투자 방향 연구

그림 2-24

주민들의  
의무생활시간  
감소를 위한  
지원 인프라 구축

- 이와 같이 주민의 '행복'에 있어 '인프라'의 역할이 매우 중요한 바, 인프라 시설의 적정 공급과 운영을 위한 지방자치단체 및 중앙정부의 역할은 매우 중요함.

### 3) 전북도민의 행복과 삶의 질 개선을 위한 인프라 수요 현황

- 본 절을 통해 지금까지 살펴본 바와 같이 전라북도 도민의 행복 증진과 삶의 질 개선(지역경제 발전을 통한 도민 삶의 질 개선 포함)을 위해서는 양질의 인프라 투자·구축이 필수적임.
- 더구나 지난 2012년 2월 전라북도 종합계획(2012~2020) 수립을 위한 주민 의식 및 수요조사 결과에서도 대다수의 도민이 삶의 질 향상을 위해 인프라 투자가 필요하다고 응답하고 있어 이를 고려한 인프라 시설 확충과 관련 지원 정책 마련이 필요함.
- 전라북도 14개 시·군 도민 대상 1,115명(14개 시·군 지역별 인구비중 할당) 설문조사 결과임.

## 5.

지역발전 및  
주민행복과  
인프라  
시설의  
연관성

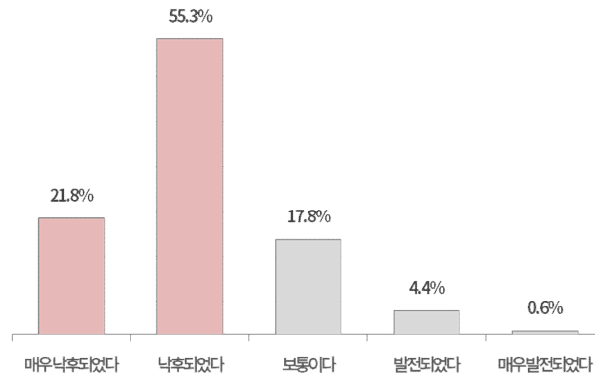
## 5.

### 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

그림 2-25

전라북도  
발전 정도에 대한  
도민 인식 조사  
결과

- 보다 구체적으로 전북도민이 체감하고 있는 삶의 질 수준과 인프라 실태에 대해 설문한 내용만을 발췌하여 살펴보면,
- 첫째, 전라북도 발전 정도에 대한 설문결과, 도민 대다수(77.1%)가 전라북도의 발전정도가 낙후되었다고 인식하고 있음.
  - ‘낙후되었다’가 55.3%, ‘매우 낙후되었다’가 21.8%로 응답함.

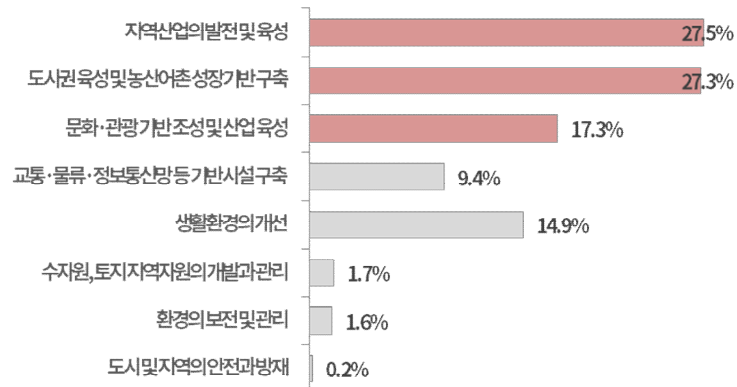


자료 : 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

- 이에 따라 인프라와 관련된 향후 도정 추진 시 가장 우선적으로 다루어야 할 분야에 대한 설문 결과 ‘지역산업의 발전 및 육성(27.5%)’, ‘도시권 육성 및 농산어촌 성장기반 구축(27.3%)’, ‘문화관광 기반 조성 및 산업 육성(17.3%)’ 순으로 시급하다고 응답하고 있음.
  - 즉, 전북 도민 대다수는 도내 경제성장을 위해 인프라에 우선적으로 투자가 필요하다고 인식하고 있음

그림 2-26

향후 도정 운영  
시 가장  
중점적으로  
다루어야 할 분야



자료 : 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

- 특히 SOC와 가장 밀접한 관련 분야인 교통·물류·정보통신 분야의 경우 도민 대다수가 ‘고속도로, 철도, 항공 등 광역교통망 구축’(50.4%)을 가장 우선적으로 추진해야 할 사항으로 인식하고 있으며, ‘화물기지, 물류유통단지 등 물류 인프라 조성(15.4%)’, ‘시내·군내 교통 접근성 개선(12.8%)’ 등의 순으로 조사됨.
- 특히 연령별로 모든 연령대에서 고속도로, 철도, 항공 등 광역교통망 구축 ‘에 가장 많이 응답하여, 전라북도의 광역교통망 구축이 가장 시급하다고 생각하고 있는 것으로 판단됨.

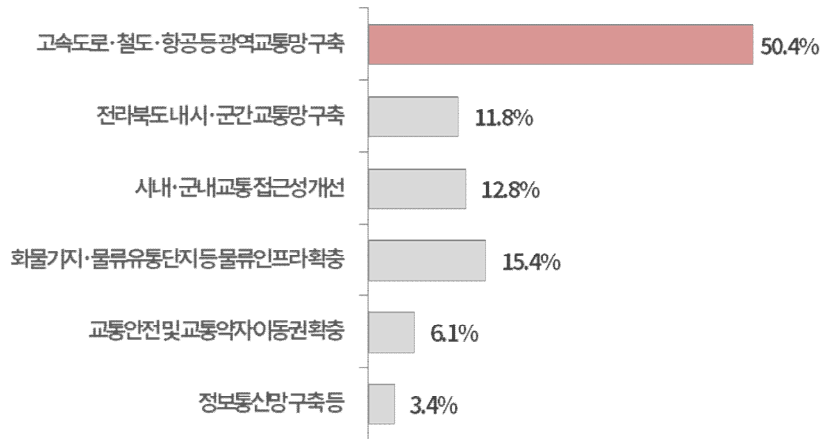


그림 2-27

교통·물류·정보통신 분야에서 가장 중점적으로 추진해야 할 사항

자료 : 전라북도(2013), 전라북도 종합계획(2012~2020)

- 이러한 도민이 생각하는 인프라 투자 확충 요구는 도민 대상 설문조사 결과 뿐만 아니라 국토교통부 종합 평가결과<sup>72)</sup>에서도 전라북도의 인프라 수준이 수도권 및 주요 광역시 대비 부족한 것으로 조사된 것을 고려할 때 삶의 질 향상을 위해 필수적으로 추진해야 함을 알 수 있음.
- 전국 299개 기초자치단체 평가 결과를 광역지방자치단체별로 종합한 점수 결과임.
- 평가 결과 전라북도는 도시경제 및 지원체계 분야가 전국 평균을 하회하고 있으며, 도시사회 및 도시환경 부문의 경우 전국 평균 수준에 그치고 있어 인프라 투자가 지속적으로 이루어져야 함을 알 수 있음.

## 5.

### 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

72) 국토교통부(2017), 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가

## 5.

### 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설의 연관성

표 2-49

광역지자체별  
도시의  
지속가능성 및  
생활인프라 수준  
종합점수 결과

광역시도	도시사회 (25점)	도시경제 (25점)	도시환경 (25점)	지원체계 (25점)	총점 (100점)
강원도	10.68	11.75	10.28	10.99	43.70
경기도	11.14	12.38	12.26	13.44	49.21
경상남도	10.76	13.41	12.20	12.19	48.55
경상북도	9.59	14.06	11.54	9.99	45.18
광주광역시	10.65	11.95	11.30	10.65	44.54
대구광역시	12.57	12.17	12.32	11.67	48.73
대전광역시	12.20	13.95	12.44	12.95	51.53
부산광역시	12.94	13.26	12.29	13.21	51.69
서울특별시	11.81	13.37	13.93	12.48	51.59
세종특별자치시	-	-	-	-	-
울산광역시	12.84	14.86	13.11	13.15	53.96
인천광역시	9.95	7.09	8.50	9.45	34.98
전라남도	13.13	15.81	11.43	12.03	52.41
전라북도	12.81	11.73	12.71	11.94	49.19
제주특별자치도	-	-	-	-	-
충청남도	12.29	13.61	12.80	13.63	52.34
충청북도	12.12	10.71	11.28	12.54	46.65
전국 평균	11.79	12.59	12.16	12.52	49.06

자료 : 국토교통부(2017), 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가

## 6. 시사점

- 지금까지 살펴본 '2장. 전라북도 현황·여건분석과 주민행복을 위한 인프라 시설의 중요성'에서는 향후 전라북도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴을 위한 기초적인 전라북도의 여러 현황 이해와 더불어 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있었음.
- 첫째, 전라북도는 서해안의 중심부에 위치해 있어 물자의 생산과 유통의 중심지로서 환황해권 교역의 교두보 역할을 수행하기에 적합하기에 서남부 물류 및 교통의 중심지로서 산업단지 개발 등을 추진하기 위한 매우 적합한 지리적 이점을 지니고 있음.
  - 다만, 전라북도 14개 시·군 중 진안군, 완주군, 무주군의 경우 실제 지역개발이 어려운 높은 환경등급 토지가 대부분이며, 고창, 익산, 정읍, 김제의 경우 역시 친환경적 개발을 기반으로 제한적 개발만이 가능한 토지가 많아 이를 고려한 개발 계획 수립이 필요함.
- 둘째, 전라북도의 인구 현황을 살펴보면, 계속적으로 인구가 감소추세(-4.6%)이고, 전국 평균을 상회하는 노령화율과 지속적인 경제인구 유출 상황을 종합 고려 할 때 전라북도의 지속성장을 위해서는 경제활동 인구 유입 촉진을 위한 지역 내 정주기반 강화가 시급함.
  - 또한 이미 고령사회인 군(郡)지역의 경우 사회적 취약계층의 정주여건 개선을 위한 중·소규모 임대주택 보급 확대 및 복지시설 확충 등을 시급히 추진해야 할 것으로 판단됨.
- 셋째, 전라북도는 전국 16개 광역시·도(세종특별자치시의 경우 충청남도 포함) 중 최하위 수준인 14번째로 지역낙후도가 심화되어 있는 실정임. 또한 도내 241개 읍면동 중 171개 지역(71%)에서 도시쇠퇴 현상이 발생하고 있어 지역 내 활력 제고를 위한 인프라 투자 확대가 시급함.
- 다섯째, 전라북도의 국가 및 지역단위 인프라 투자계획, 새정부의 지역발전 계획(국정과제 등)을 종합 검토한 결과 전라북도는 새만금 개발 가속화, 농산업 및 관광산업의 고부가가치화, 복지인프라 확대(농산어촌 중심), 물류시설

6.

시사점

확충의 4대 주요 발전체계를 중심으로 각 계획 간 연계가 매우 우수한 수준인 것으로 판단됨.

- 특히 국책사업으로 추진 중인 새만금 개발을 제외하면, 대부분의 지역발전 계획이 중소기업 인프라 투자 시설 확충을 중심으로 계획되어 있어 관련 재원 확보를 위한 각종 국비공모 사업 지원 및 수시로 중앙정부 각 부처, 국회와의 긴밀한 연계와 설득 노력이 필수적이기에 광역·기초지자체의 적극적 행정이 요구됨.

- 여섯째, 전라북도는 전국 광역지자체 중 인프라 투자 확대가 지역경제에 미치는 순영향이 매우 높은 지역이기에 지역경제 활성화를 위한 선제적 인프라 투자가 필요함.

- SOC 예산 1,300억원 증가 시 1,851명 일자리 창출, 가계 소득 648억원 증가, 민간 소비 459억원 확대, GRDP 0.332%가 증가되는 것으로 조사됨.

- 일곱째, 전라북도 도민의 행복 증진과 삶의 질 개선을 위해서는 인프라 투자가 필수불가결하며, 도민의 경우 특히 고속도로, 철도, 항공 등 광역교통망 구축이 가장 시급하다고 판단하고 있음.

- 이는 동서축 광역연계 인프라가 남북축에 비해 매우 제한적인 실정과 더불어 물류 철도 시설 부족에 따른 높은 도로운송비율, 항공 시설 부족 등으로 인한 불편을 상시 겪고 있기 때문인 것으로 판단됨.

## 제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례

### 1. 국가별 인프라 추진 정책 동향<sup>73)</sup>

#### (1) 국가별 인프라 투자 추이

##### 1) 미국

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

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

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

그림 3-1

미국의 총지출  
대비 SOC 투자  
규모

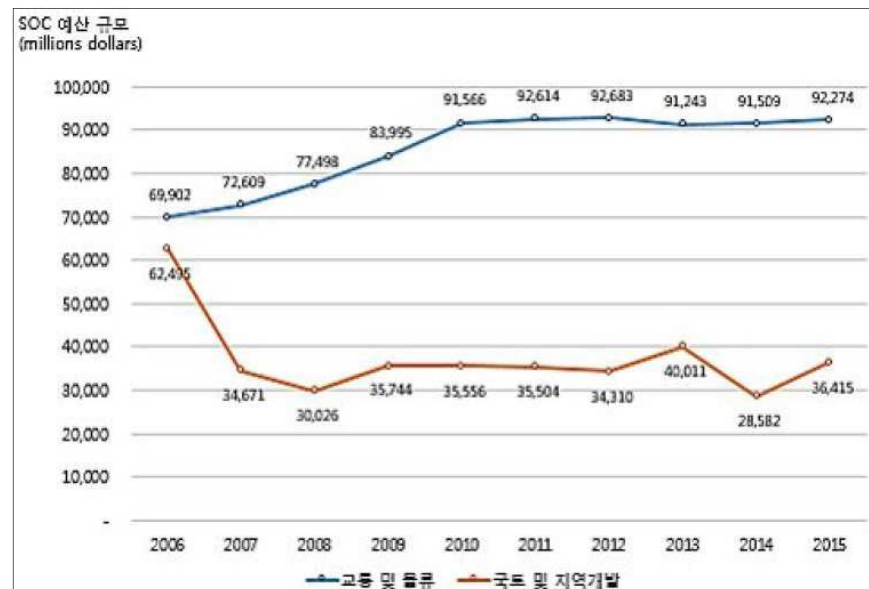
투자는 71.7%까지 증가하였음(<그림 3-2> 참조).



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

그림 3-2

미국의 부문별  
SOC 자원 배분



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

## 2) 영국

- 영국은 글로벌 금융위기 이후 재정 악화로 인해 전체 지출에서 SOC 투자의 비중을 2010년 3.4%에서 2012년 2.9%로 감소시킴.
  - 그러나 2013년 이후에는 SOC 투자 비중이 다시 증가하기 시작하였으며 2014년에는 전체 예산의 3.1%까지 회복됨.
- 부문별 SOC 자원 배분 현황을 살펴보면, 교통 및 물류 부문에 대한 투자가 전체 예산의 80% 이상으로 대부분을 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.

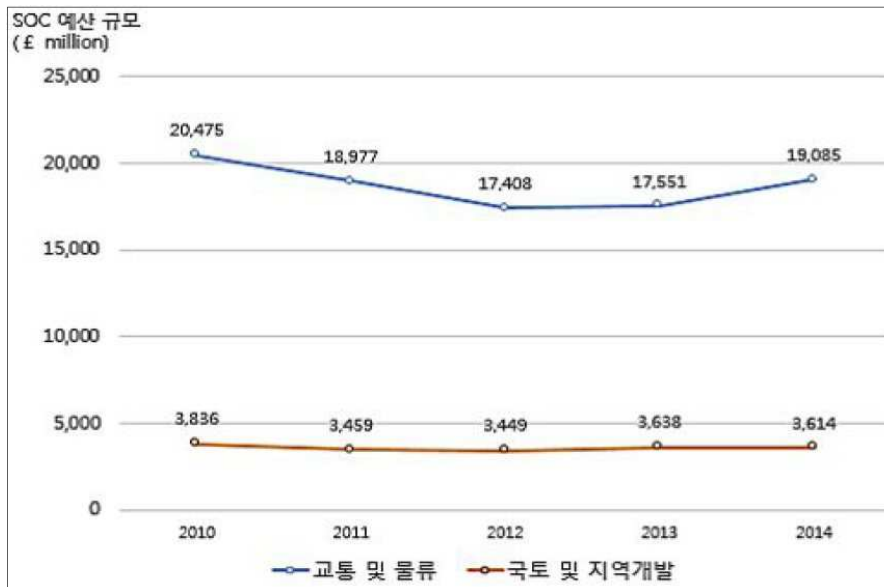


그림 3-3

영국의 부문별  
SOC 자원배분  
현황

## 3) 독일

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

1.  
국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-1  
독일의 SOC 예산 규모

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

(단위 : 백만 유로(€), %)

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

주 : 2016년은 추정 값을 사용함.

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

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

(단위 : 백만 유로(€), %)

표 3-2  
독일의 부문별 SOC 배분 현황

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

주 : 2016년은 추정 값을 사용함.

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

#### 4) 호주

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

(단위 : 백만 호주달러, %)

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

자료 : Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016.

표 3-3

호주의 인프라  
투자 규모

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

1.

국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

- 교통 인프라의 경우 2009 ~ 10년부터 2011 ~ 12년까지 성장한 뒤 2012년 이후 감소하였음.
- 수자원 부문의 기성 규모는 2007 ~ 08에 급격히 증가한 후 2010년까지 꾸준히 증가하였으나 'South East Queensland Water Grid' 등의 공사 완료 후 그 규모가 감소하였음.

표 3-4

호주의 교통  
부문별 투자 규모

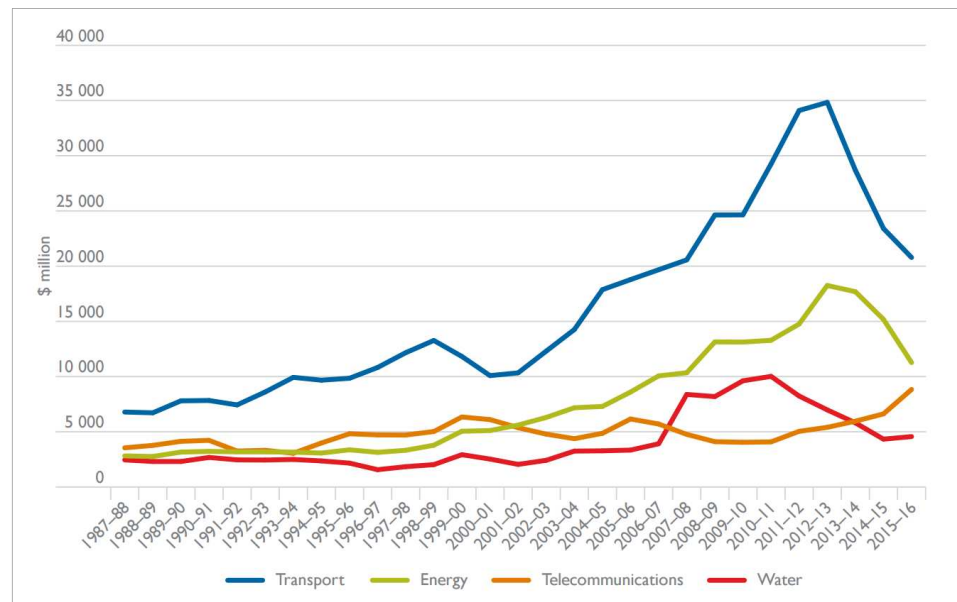
분야	2011-12년	2012-13년	2013-14년	2014-15년	2015-16년
교통	73,044	75,538	75,105	74,323	74,811
도로	22,661	22,578	23,040	22,790	22,693
공항	6,818	6,854	6,758	6,746	7,230
철도 등 기타 교통수단	10,507	10,994	10,940	11,398	11,127
운송	33,085	35,151	34,367	33,389	33,760
GDP	1,509,109	1,545,932	1,584,578	1,621,350	1,668,711
GDP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

(단위 : 백만 호주달러, %)

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>74)</sup>.

## 1.

국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

- 미국토목학회(American Society of Civil Engineers, ASCE)에서 발간한 인프라 평가 보고서에서도 2013년 미국의 인프라 투자 수준은 ‘D+’ 등급으로 여전히 미흡한 것으로 나타났다.<sup>75)</sup>
- 이처럼 미국은 현재 기존 인프라의 노후화와 품질 감소 등으로 이에 대한 재건의 필요성이 증대되고 있는 상황임.<sup>76)</sup>

(단위 : 백만 달러)

표 3-7

미국 부문별 정부 예산 계획

분야	2017 (추정)	2018 (추정)	2019 (추정)	2020 (추정)	2021 (추정)
<b>교통</b>					
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
<b>도시 및 지역 개발</b>					
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>77)</sup>

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

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

76) 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>78)</sup>
- 예산 투자 계획은 장기적인 관점에서 향후 10년 동안의 목표로 설정되었음.<sup>79)</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 20억 달러를 투자할 예정임. 이는 민간 협력을 통해 이루어질 계획으로 2020년까지 전기자동차, 저탄소 운송 수단 등 현재의 교통 연료 수단의 대체기술 개발을 목표로 함.
  - ▶새롭게 변화하는 기술이 교통 시스템에 안전하게 통합될 수 있도록 10년 동안 매년 4억 달러를 투자할 예정임. 전기 자동차, 무인 자동차 등이 빠르게 우리 사회에 적용되고 있는데 사용자들이 안전하게 이용할 수 있도록 사용기준 등을 만들 것임.
  - ▶그 외 새로운 에너지 개발에 투자하기 위해 현재 정유 회사에 배럴당 10달러의 세금을 부과하는 방안 등이 모색되고 있음.

- 한편, 트럼프 미 대통령은 선거 과정에서부터 인프라 투자를 강조하였고 향후 10년 간 1조 달러 규모의 인프라 투자를 공약으로 제시함.

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

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

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

## 1.

### 국가별 인프라 추진 정책 동향

- 미국은 사회 인프라가 노후화 되어 주요 인프라 시설 노후 연수가 평균 27년에 달하고 있는 상황으로(2015년 기준 도로 및 고속도로 28.4년, 상수도 25.6년, 하수도 26.5년) 트럼프 인수위는 이미 대통령 취임 이전 전국주지사연합(National Governor's Association)으로부터 해결이 시급한 인프라 프로젝트 목록을 받아 1,375억 달러 규모의 50개 주요 인프라 프로젝트 리스트를 작성한 바 있음.

#### 2) 영국

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

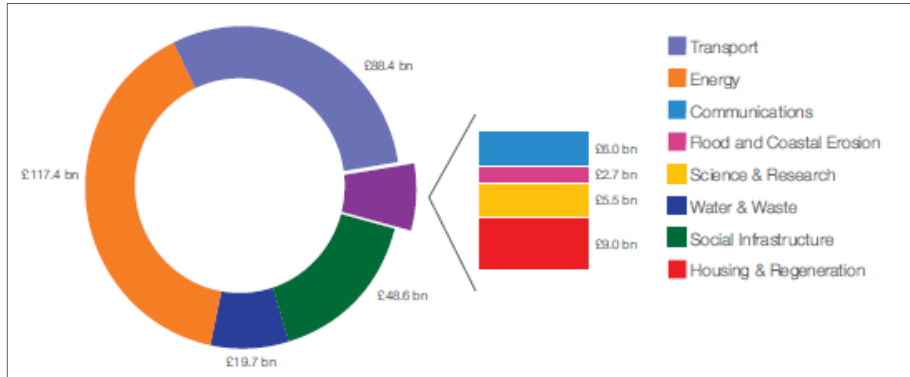


그림 3-5

영국 2016~21년  
까지의 부문별  
인프라 투자 계획

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

- 한편, 영국 정부는 인프라 투자 계획의 중기적(2020-21년까지), 장기적(2050년까지) 관리를 위해 2016년 1월에 'Infrastructure and Projects Authority(IPA)'와 'National Infrastructure Commission'이라는 2개의 기관을 설립함.
  - 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 발표함.
  - 이는 2011년 발표된 '건설전략 2011~2015'의 2차적인 성격을 가지는데 영국 정부는 '건설전략 2011~2015'를 통해 발주자로서 산업 참여자들과의 협력할 수 있는 관계를 구축했다는 평가를 받고 있음.<sup>80)</sup>
- National Infrastructure Commission(NIC)경우 2015년 10월 효과적인 장기 인프라 계획을 위한 독립 기관으로 설립됨.
  - 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.

80) 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

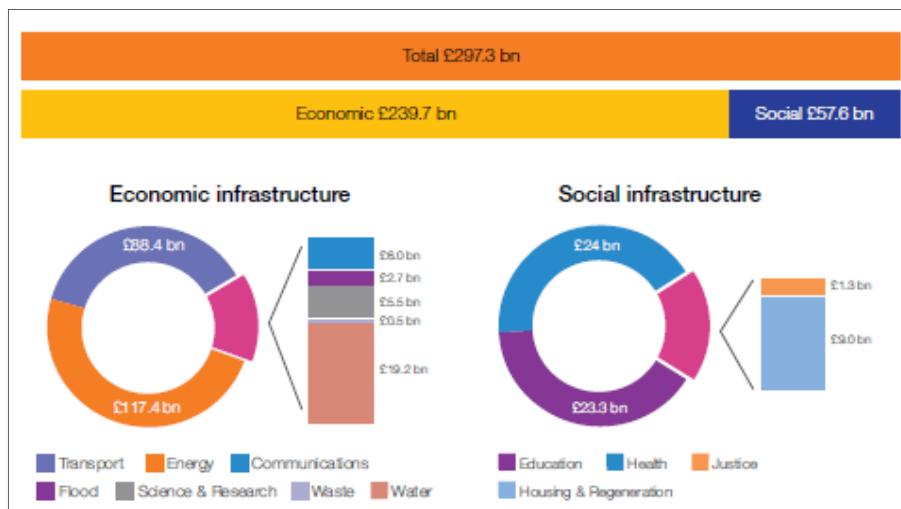
- 영국은 공공과 민간 부문의 긴밀한 협력 하에 인프라 투자를 위한 종합적인 평가를 수행하고 있음.
- 여기에는 600개가 넘는 프로젝트가 있으며, 그 규모는 약 4,250억 파운드에 달하는 것으로 나타났음(사회적 인프라는 제외).
- 구체적으로 살펴보면 <표 3-8>과 같이 교통, 에너지, 커뮤니케이션, 재난, 수자원 등의 분야에서 약 4,000억 파운드의 인프라 투자 계획을 세웠음.

표 3-8

영국 2016~17년  
분야별 인프라  
프로그램과 규모

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 나타남.
- 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 <표 3-9>에서와 같이 '교통 이용자의 이동성 촉진', '재화 공급의 명확화 및 기업의 경쟁력 강화', '교통수단의 안정성 강화', '오염 배출 물질의 감소', '자연 보호', '소음 방지 등 삶의 질 향상'을 목표로 제시하고 있으며, 이를 위해 각 목표별 세부 전략을 제시하고 있음.
  - 독일의 경우도 여타 선진국과 마찬가지로 노후 인프라에 대한 투자를 늘리고 있는 추세임.
  - 연방정부의 교통부문 인프라 투자를 살펴보면, 2011~15년에 도로의 유지 보수 관련 지출 비중은 증가한 반면, 도로의 새로운 건설 및 교체에 대한 투자는 감소하였음.
  - FTIP에서도 2001년부터 2015년까지 연간 약 100억 유로씩 총 1,500억 유로를 철도, 도로, 수로의 인프라에 투자하고 있음.

1.  
국가별  
인프라 추진  
정책 동향

# 1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-9

FTIP 2030의  
목표 및 세부  
전략

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

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

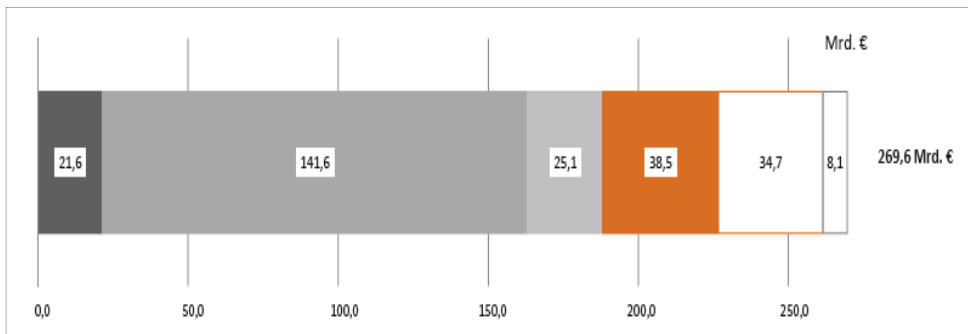


그림 3-7

FTIP의 예산 배분

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

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

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

1.  
국가별  
인프라 추진  
정책 동향

- 2030년까지 인프라 중 교통부문에 대한 투자에 집중할 예정임.
- 특히, 독일의 교통부는 새로운 프로젝트를 추진하는 대신 현재의 인프라를 개선(예산의 약 70% 배정됨)하는 데에 주력할 계획임.

#### 4) 호주

- 호주 정부는 향후 급변하는 환경 변화에 맞춰 인프라의 자동화와 첨단화, 그리고 인프라의 재건과 투자를 위한 장기 계획의 필요성을 강조하고 있음.
  - 호주는 'Infrastructure Australia Act 2008' 발표를 시작으로 후속 계획을 계속 발표하고 있음.
  - 특히, 인프라의 재건은 호주의 인프라 계획에서 가장 중요한 부분으로 호주 정부는 1980~1990년대의 인프라 재건 정신을 이어받아야 할 것을 강조하고 있음.
- 국민들의 삶의 질 향상을 위해 새로운 인프라에 대한 투자 또한 병행하여 추진 중임.
  - 예를 들면, ITS(Intelligent Transport System)를 새로운 교통 체계의 핵심으로 인식하고 있음.
- 호주 인프라의 재건 계획은 ① 생산적 도시와 지역(Productive Cities, Productive Regions), ② 효율적 인프라 시장(Efficient Infrastructure Markets), ③ 지속 가능하고 공정한 인프라(Sustainable and Equitable Infrastructure), ④ 보다 나은 의사결정과 조달 (Better Decisions and Better Delivery) 등의 목표 하에 향후 15년 간 각종 사업이 이루어질 전망이다.
  - 호주 정부는 인프라 사업의 우선순위 선정 과정을 통해 인프라 투자의 효율성, 생산성, 그리고 당면한 현안을 해결할 수 있을 것으로 내다보고 있음.<sup>81)</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.

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

- 도로의 경우 호주의 내국인이 이용하는 교통수단의 70%를 차지할 정도로 중요한 역할을 하고 있음.
  - 향후에도 도시 내 이용객과 물류 운송의 주요 수단이 될 것으로 예측되는데 Trends Infrastructure and Transport to 2030(2014)에 따르면, 트럭을 이용한 교통수단은 2030년에 현재보다 약 50% 증가할 것으로 전망되고 있음.
- 철도는 도로를 대체하기 위한 수단으로 투자를 늘릴 예정인데 2030년까지 현재 대비 2/3가 증가할 것으로 예측되고 있음.
  - 경제연구소인 딜로이트 액세스 이코노믹스(Deloitte Access Economics)는 현재 철도의 민영화를 통해 9,200만 호주달러(AUD)의 수익을 얻고 있지만 2030년에는 약 2.3억 달러까지 수익이 증가될 것으로 전망하였음.
- 향후 2030년까지 항공 교통의 규모는 현재보다 120% 이상 성장할 것으로 예상하고 있음.
- 해양 교통의 경우 지난 십수 년 간 급속히 증가해 왔는데 향후 2030년까지 현재까지 해 온 성장의 약 2배 이상 성장할 것으로 전망되고 있음.
- 대중교통은 2004년 이후부터 모든 수도권에서 급속히 성장해 왔는데 2030년까지 이용객이 현재보다 30% 이상이 증가할 것으로 예상됨.<sup>82)</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).

## 1.

### 국가별 인프라 추진 정책 동향

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

# 1.

## 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-11

호주의 인프라  
투자 계획

(단위 : 만 호주달러)

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

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

### 5) 일본

- 일본은 2012년 제3차 사회자본정비중점계획(2012~2016)을 수립하여 SOC 정책과 관련해 총 9개 과제 18개 시책을 제시해 전략적인 투자를 실시하고 있음.
  - ‘사회자본정비중점계획’은 제1차 계획(2003~2007), 제2차 계획(2008~2012), 제3차 계획(2012~2016)이 추진되었으며, 2015년부터 국토형성계획의 구체화를 위해 제4차 계획(2015~2020)이 추진 중임.
  - 이는 2020년 도쿄올림픽·패럴림픽 일정에 맞춘 것으로 일본은 인프라에 대한 전략적 투자를 계획하고 있음.
- 지속가능한 사회자본 정비의 기본 방침은 ‘사회자본 스톡효과 최대화를 목표로 한 전략적 인프라 관리’임.
  - 지진으로 인한 피해 복구, 노후화된 인프라의 보수, 기후재해, 인구 감소에 따른 문제점 발생, 국가 경쟁력 강화 등에 대응하기 위한 사업을 실시하고 있음.
  - 일본은 아베노믹스가 추진되면서 경기 부양 및 자연 재해 대처를 위해 ‘국토강인화계획’을 수립해 향후 10년 간 200조엔을 도로 및 항만 부문에 집중적으로 투자할 계획임.
  - 이에 따라 2016년 8월, 정부는 28조엔 규모의 경기 부양책을 제시, 2016

년 제2차 추가경정 예산에 반영하여 인프라 정비 등 대규모 공공사업의 적극 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>83)</sup>

---

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

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

### (1) 미국

#### 1) 버지니아 주

- 미국은 인프라 재건을 위하여 연방 정부 및 주 정부의 재정 투입과 더불어 민간자본 유치가 활발히 진행됨.
  - 주정부 차원에서 교통인프라 재원조달을 위해 여러 가지 지원계획을 마련하고 있지만, 매년도 배정되는 예산규모는 감소하는 추세임.
  - 버지니아주는 유류세 부과방식을 종량제로 변경함.
  - 버지니아주 인프라 개선의 필요성에 대하여 사회적 공감대가 형성되었으며, 5~7%에 해당되는 부가세(Sales tax)를 0.5% 수준 증가시켜 인프라 개선을 위한 추가재원으로 사용함.
  - ‘SMART SCALE’ 프로그램 시행: B/C분석을 수행하여 타 부문에서 사용되는 예산을 절감하고 교통부문 예산 사용의 효율성을 증가시키려는 노력을 기함<sup>84)</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 정부의 보조금 지급규모를 결정함.
- 인프라에 대한 요금결정 정책은 다소 복잡한 메커니즘을 가지고 있으며 다른 이용수단에 대한 옵션을 제공하고 있지만, 사용하는 주민들의 비판의견(요금 저항)이 다소 있는 것으로 보임.
  - P3방식으로 건설되는 도로라도 무료로 이용되는 라인과 유료라인을 함께 적용하여, 요금을 내는 통행자는 시간을 단축하기 위한 ‘급행료’ 개념으로 자율적 선택에 의하여 부과함.

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

- 요금의 결정방식은 이용차량의 속도 또는 시간대에 따른 가변요금제<sup>85)</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>86)</sup>.
- 버지니아주의 P3는 수요위험을 민간투자자에게 모두 전가하는 방식인 DBFMO(Design-Build-Finance-Operate-Maintain) 형태의 계약을 추진함.
  - 버지니아 도로국장의 의견으로는 “민간투자자본을 활용하는 가장 큰 장점은 정부가 지고 있던 수요(재무)위험을 민간투자자에게 이전함으로써 발생하는 것”으로 설명함<sup>87)</sup>.
  - 추가적으로, 민간투자사업을 수행하는 장점으로 향상된 운영(톨링 시스템 운영방식)방식의 효율성, 계획과 설계방식의 개선<sup>88)</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 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.

85) 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.

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

87) 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.

88) 버지니아 주는 제도적으로 민간제안방식을 허용함

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 아직 미국에 P3 프로젝트가 많지 않지만 심각한 인프라 상황에 비하여 투자재정 부족이 심각하여 앞으로 많은 프로젝트(특히 재투자 분야)가 필요할 것으로 예상됨.
  - 버지니아 주의 경우 Hampton 지역과 Northern Virginia 지역에 심각한 교통체증이 존재하여 이 지역의 신규 인프라 건설을 위한 추가적인 세금을 징수하고 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 있으므로 차입금 조달은 크게 어렵지 않지만 초기의 개발자본 투자자가 매우 드물다는 것이 문제라고 인식하고 있음.
  - 투자자본 뿐 아니라 프로젝트 개발 및 실행능력을 갖춘 회사가 소수에 불과하므로 시장 경쟁이 잘 이루어지지 않고, 이로 인하여 요구수익률이 높은 것을 문제라고 생각함.

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

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

- 프로젝트의 주요 내용을 요약하면 다음과 같음.
  - 위치 : 버지니아주 노퍽(Norfolk) 및 포츠머스(Portsmouth) 시
  - 주주(지분 출자 참여사) : 스칸스카 인프라 개발(Skanska Infrastructure Development, Inc), 맥쿼리 홀딩스(Macquarie Financial Holding Limited)
  - 시공사 : 스칸스카 미국법인(Skanska USA Civil Southeast, Inc.), 키윇(Kiewit Construction Company), 위크스마린(Weeks Marine, Inc.)
  - 총사업비 : 20.89억불
  - 주요 사업 내용
    - ▶ 엘리자베스 강을 가로지르는 새로운 미드타운 터널(New Midtown Tunnel) 신설<sup>89)</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>90)</sup>
  - 계약기간
    - ▶ 건설기간 : 55개월(2012년 4월~2016년 12월)
    - ▶ 운영기간 : 개통 후 58년
- 요금은 시간별로 다른 수준을 징수하는 가변요금 체계이며, 최근 교통량은 예측치의 80%수준을 약간 상회하는 수준임.
- 매년 향후 5년간의 수선 및 유지비용을 예측하여 이익배당 전에 별도의 적립 계좌에 적립하도록 하고 있으며 그 비율은 예측 차년도 100%~4년 후 25% 까지 차등적으로 적용함.
  - 사용자로부터 징수하는 요금의 사용 순서는 건설과 운용비용 사용 → PABs 원리금 지급 → TIFIA에 대한 원리금 지급 → 유지보수 예비비 적립 → 배당금과 투자금 지급 → 초과이익 배분(버지니아주 정부와 배분)임.

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

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

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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

#### 3) 워싱턴 주(州)

- 2017년 기준 워싱턴 주의 경우 국제공항과 워싱턴대학교를 남북으로 연결하는 경전철 시스템을 확대 건설할 예정임.
  - 도심지에 자전거 도로를 확장하고 보행자 중심 도시를 조성
  - 기후변화에 대비해 화석연료를 대체할 전기 자동차 충전시설을 시 전체에 설치
  - 자동차 속도 제한을 지속적으로 추진하여 교통사고 사망자 감소를 추진
- 시애틀의 교통 부담금(안)에 따른 “Move Seattle”는 총 9년 동안의 투자 계획으로 구성됨. : 총 4개의 부문별 목표 및 투자액 제시(① “안전한 도시”, ② “살 만한 도시”, ③ “상호 연결된 도시”, ④ “활기찬 도시”)
- 안전한 도시(9년 동안 3억5천만 달러) : 심각하고 치명적인 사고를 없애기 위한 노력을 하고 취약한 교량을 지진에 견디도록 보강하여 시애틀 주민과 여행객들의 안전 확보를 꾀함.
  - 시애틀의 도로에서 심각하고 치명적인 사고를 없애기 위한 프로그램 시행
    - ▶ 12-15개의 주요 수송 경로에 대한 안전 프로젝트를 완료하여, 사고가 많은 도로 모두에 대해 이용자들의 안전 개선
    - ▶ 안전교육과 함께, 매년 9-12개의 안전한 통학로(Safe Routes to School) 프로젝트를 완수하여, 시애틀의 모든 공립학교에서 보행 안전 및 자전거 통학 안전 확보
    - ▶ 횡단보도 재도색 주기를 4년으로 축소하여, 모든 횡단보도가 선명하게 표시되도록 함.
  - 가장 취약한 보행자 및 자전거 이용자를 보호
    - ▶ 약 50마일의 새로운 자전거 보호 도로, 60마일의 그린웨이를 건설하여, Bicycle Master Plan에 따른 시 전역 네트워크의 절반 이상을 완료
    - ▶ 도심과 마을의 손상된 보도에 대해 최대 225개 블록까지 수리

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

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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

그림 3-8

### Sound Transit (시애틀 시 전철 시스템)의 미래 계획



자료 : Sound Transit Future Service

- 더욱 편리해지는 보행과 자전거 이용
  - ▶ 100블록에 달하는 신규 보도를 구축함으로써, 시의 주요 대중교통 경로 중에서 보도가 단절된 부분의 50%를 매음

- ▶보도가 없는 주택가 도로를 보행하기에 더 안전하고 더 편안해 지도록 조성
  - ▶시 전역에 1500개의 신규 자전거 보관소 설치
- 활기찬 도시(9년 동안 1억5백만 달러) : 경제 및 사회적 활동으로 활기가 넘치도록 도로와 보도에 투자를 확대함.
- 화물 및 배달 차량을 위한 이동성 개선
    - ▶지역 자금을 지원하여 랜더 스트리트 고가도로(Lander Street Overpass) 설계 및 건설
    - ▶시애틀의 중량물 운송망의 주요 경로인 이스트 마지널 웨이(East Marginal Way) 수송 경로 구축
    - ▶지역 우선 프로젝트에 투자
    - ▶20-35개의 지역 우선 프로젝트를 완수하여, 그들 지역에서의 안전, 이동성, 접근성 및 삶의 질 개선
  - 도심의 숲을 가꾸고 범람하기 쉬운 지역에 배수 시설을 확충
    - ▶질병이나 안전상의 문제로 나무를 한 그루 뽑을 때마다 2그루를 새로 심음
    - ▶신규 가로수 관리 직원 총원. 가지치기가 필요한 곳에 신속 대응하고(예: 자전거를 타거나 걷는 사람들을 위해서, 그리고 대중교통 정류장에서의 정돈 작업) 신호등과 표지판을 가리지 않도록 하는 작업에 중점을 둠
    - ▶시애틀 공공사업부(Seattle Public Utilities) 와 협력하여 도로를 포장하고 새로운 보행자용 인프라와 횡단보도를 제공하며, 범람하기 쉬운 사우스 파크(South Park) 및 브로드뷰(Broadview) 지역에서의 배수 시설 문제 처리
- 재원조달 방안
- 기존의 교통 부담금을 대신하여 기존보다 약 2배 인상하는 Move Seattle (Transportation Levy to Move Seattle) 교통 부담금 신규 조성
  - 제안된 부담금 징수는 9년간 지속될 것이며, 연간 9천5백만 달러로 총 약 9억 달러의 재원을 조성
  - 부담금은 재산세를 통해 납부되며, 시애틀의 중위 가격(\$450,000) 주택 소유주들은 연간 약 \$275의 추가 부담(세율 약 0.06%)<sup>91)</sup>

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

#### 4) 워싱턴 D.C. 퍼플 라인(Purple Line) 프로젝트

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

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

과 비용을 최적화 할 수 있는 장점이 있으며, 시설물의 품질과 운영을 시공자가 30년간 보증하는 것과 같은 효과를 낼 수 있음.

- 시설물의 운영이 요구 수준에 부합하지 못할 경우 페널티 조항에 따라 정부가 지급금을 감액할 수 있으므로, 서비스 수준을 높게 관리할 수 있는 장점이 있음.

## 5) 애틀랜타 벨트라인(Atlanta BeltLine) 사업

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

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-9

벨트라인  
프로젝트



자료 : 온라인 검색결과

- 동 사업은 현재에도 진행 중인 미국 내 가장 큰 종합 도시개발(재생)사업이며, 최종 완료연도는 2030년으로 예정되어 있으나, 이미 2016년도까지 지역 내에서 총 7,200개의 정규일자리와 26,600개의 건설 일자리, 37억불의 외부 민간 투자자본 유입 등 긍정적인 경제효과를 나타내고 있음.<sup>92)</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

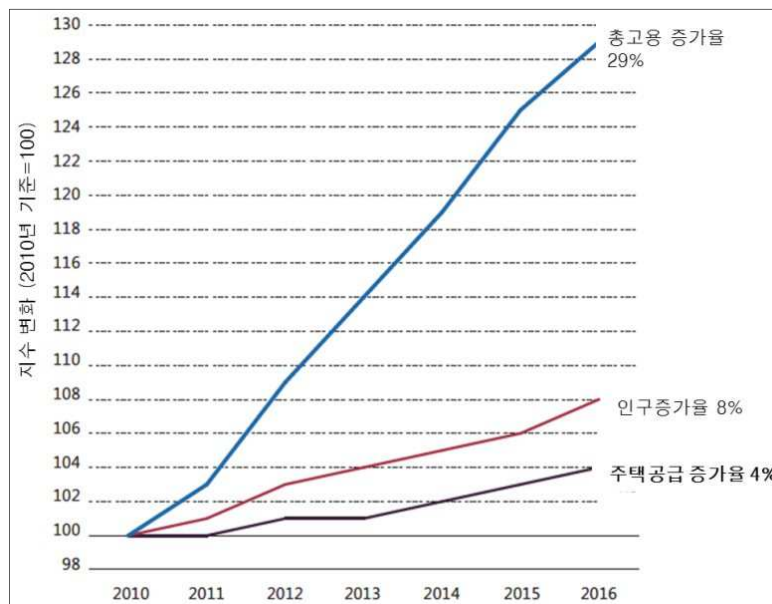
#### ① 실리콘밸리 : 적시 인프라 투자가 이뤄지지 않을 경우 성장 위협 사례

- 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

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

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



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

- 이로 인해 실리콘밸리 거주자 2천548명이 2016년, 캘리포니아의 다른 지

그림 3-10

실리콘밸리 내  
고용, 인구 및  
주택공급 증가율

## 2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

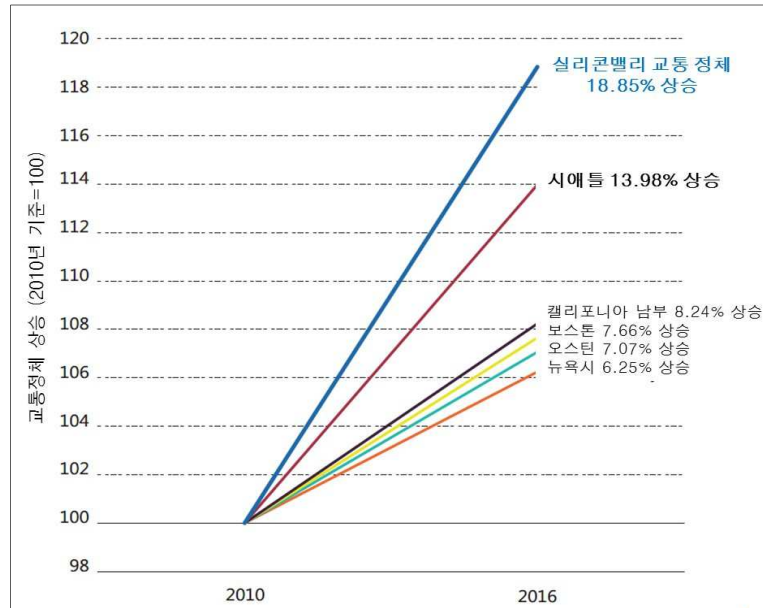
## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-11

실리콘밸리 교통  
정체 상승분

역이나 다른 주로 이주했고 새로 유입된 인구는 2천506명에 불과하여 순 감소를 기록<sup>93)</sup>



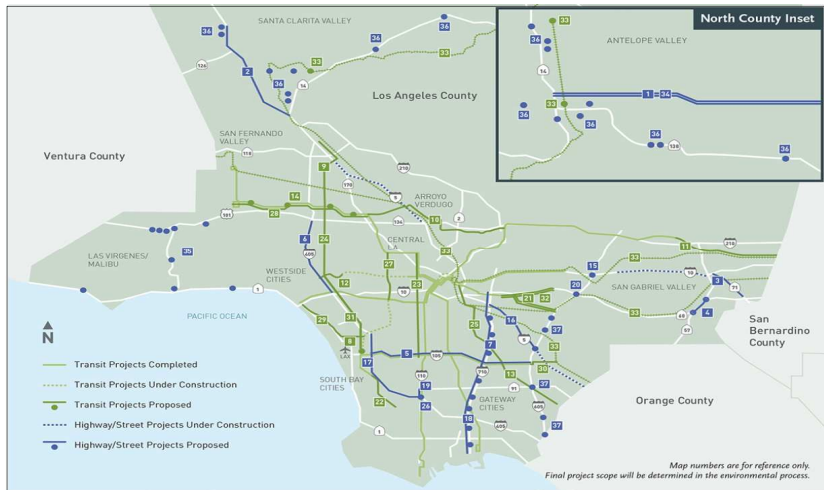
자료 : Silicon Valley Leadership Group(2018), Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project

#### ② LA의 인프라 확장을 위한 재원조달 사례

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

93) 미국 인구 통계국(US Census Bureau).

- 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>94)</sup>’은 표면적으로는 교통인프라 투자 재원 마련을 위한 증세 정책이지만 실질적으로는 지하철, 고속도로 등 교통인프라 건설 및 운영을 포함하는 장기교통정비계획으로 보는 것이 적절함.



주 : 실선은 운영노선, 점선은 건설 예정인 노선을 나타냄.

- 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.

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

그림 3-12

LA의 향후  
40년간 지하철 및  
고속도로 건설과  
투자 계획

## 2.

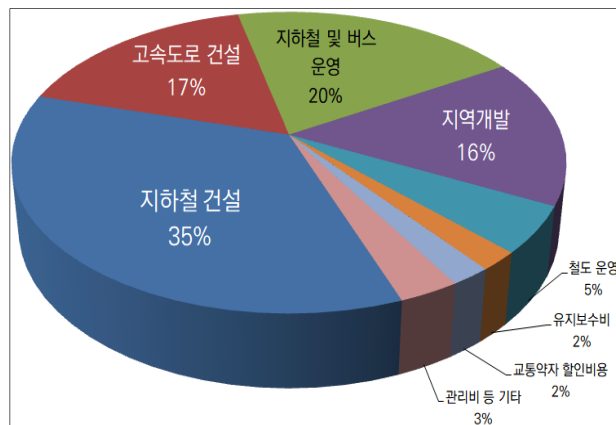
주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- ‘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.

그림 3-13

‘Measure M’  
투자계획



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

## (2) 프랑스

### 1) 마세나(Zac Massena) 재개발 사업

- 파리시는 파리 내부와 외곽의 개발 불균형이 큰편으로 이에 대한 개선이 필요한 실정임.
- 파리시는 서울의 두 개구 정도의 크기(105km<sup>2</sup>)에 200만명 정도가 살고 있는 도시임.
- 파리시의 경계는 외곽순환도로에 의해 파리 내부와 외부가 분리되어 있으며, 외곽순환도로 내외부의 불균형적인 개발이 이루어 지고 있음.
- 약 15년전 계획된 ‘그랑파리 계획’의 경우 파리시 인근 외곽지역의 종합적인

발전을 위해 세워진 계획이나, 최근 들어 실질적인 개발이 이루어지고 있음.

- 더구나 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.
- 대표적 도시문제 해결 사례인 마세나 재개발 지역(Zac<sup>95</sup> Massena)는 파리 시 남동쪽에 위치한 13지구에 최근에 완성된 재개발 지역임.
  - 마세나 재개발 지역은 약 200년 된 철도 역사 주변을 재개발한 사례로, 기존 철로 및 지원시설 위에 슬라브를 만들어 상판에 새로운 땅을 만들고 개발한 사업임.
  - 파리는 오랜 개발로 인해 큰 규모의 새로운 부지 확보는 거의 불가능한 도시임.
  - 마세나 재개발 지역의 북쪽은 Christian de Portzamparc에 의해 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.

95) Zac은 불어로 재개발 지역을 뜻함.

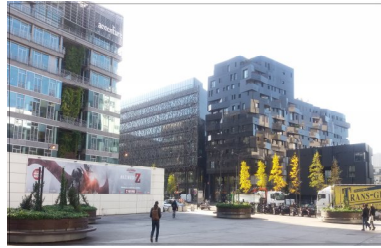
## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-14

마세나 남부  
재개발 지역



- 마세나 북부 재개발지역은 파리시가 15년 전에 낸 공모전을 통해 계획된 재개발지역임.<sup>96)</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.
- 프랑스 시민들은 대부분 고층 빌딩에 대해 좋지 않은 시각을 보이고 있지만, 이 개발지역에는 몇 개의 고층빌딩을 계획하고 있어 사업의 리스크가 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.

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

- 하지만 이러한 비용은 외곽순환도로 부지가 완성되고 투자자들이 부지를 매입하면 충분히 보상받을 수 있는 금액으로 예측하고 있음.
- 현재까지 캐나다의 여러 투자자들로 구성된 단체와 파리 시내 투자자들의 관심이 집중되고 있음.
- 부지조성과 주변 인프라가 완성되면 소규모 부지단위의 공모전이 이루어질 계획임.
- 이 사업은 그랑프랑 계획의 큰 목적과 일관성을 가지며 파리 내·외곽 지역의 정치적 합의를 이끌어 냈다는 점에서도 매우 중요한 사업으로 인식되고 있음.
- 정부의 강한 의지와 참여하는 주체(개발업자 등)간의 협업이 이루어져야 함.

## 2) Zac Clichy-Batignolles 재개발 사업

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

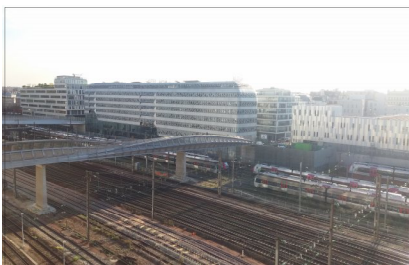


그림 3-15

Zac Clichy -  
Batignolles  
재개발 지역

2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

- 파리의 경우 주택매매에 있어 매매가의 약 10%가 수수료로 소요되어 부동산

매매가 활발하지 않음.

- 파리지내의 부동산 매매가는 매우 비쌌 뿐만 아니라 높은 수수료 문제로 인해 청년층의 자가 보유율은 매우 낮음.

- 프랑스는 감리제도가 존재하지 않고 건축가가 해당 공사과정을 감독하고 준공 후 10년까지 하자에 대한 책임을 지고 있음.

- 설계를 담당한 설계사무소는 현장 관리 책임을 가지고 있어, 설계도서와 시공과정을 점검함.
- 준공 후 10년 책임이 제도적으로 명시되어 있어 해당 보험제도(Inherent Defects Insurance 등)가 발달되어 있음.
- 설계비의 약 10%가 보험비로 지급되며, 하자와 관련한 법적 소송 또한 빈번함.

- 프랑스의 경우 기부체납은 존재하지 않음.

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

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

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

- BAT는 Zac Clichy-Batignolles내 Chartier-Dalix에서 설계한 준공을 앞둔 오피스 건물임.
- Zac Clichy-Batignolles에서는 모든 오피스 건물에 에어컨 설치를 금하고 있는 특별한 조건이 있음.
- 이에 건축가들은 식물과 환기를 이용하여 에어컨 없이 항상 26도 이하의 온도를 유지할 수 있는 설계를 하였음.
- 또한 모든 오피스 건물은 태양열을 이용하여 일정량의 에너지를 생산하여 야 하며, 빗물처리에 대한 특수조항도 있음.
- 이러한 조건들은 파리 모든 건물에 해당하는 것이 아닌 Zac Clichy-Batignolles지역에만 해당하는 것임.

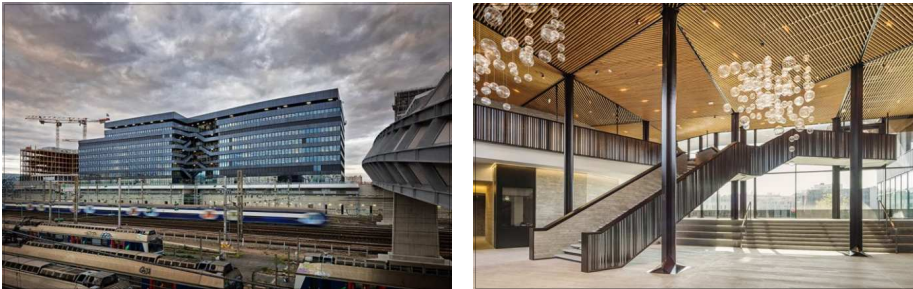


그림 3-16

BAT

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

### 3) 그랑모토 재개발

- 프랑스 남부지방 그랑모토는 ‘가치없는 땅’으로 인식되었으나, 관광도시로 개발됨.
- 1960년대 자국민이 대부분 스페인에서 휴가를 보내 관광수지 적자가 지속적으로 증가하였고, 이에 드골 정부는 지역균형개발 계획을 세워 당시 소득수준이 상대적으로 낮았던 프랑스 남부지역을 관광지로 조성하겠다는 계획을 수립
- 이후 5,200ha(약 1,560만 평)에 이르는 ‘랑독·루시옹 개발계획’을 수립하였으며, 대상지역 6개 중에서 첫 번째로 그랑모토 개발에 착수하여 프랑스 남부지방 그랑모토에서부터 스페인 국경지역에 이르는 180km 해안 지역을 개발
- 1963년 개발 계획 공개 후 여론으로부터 거센 비난에 직면하였으나, 프랑스 정부는 지속적으로 프로젝트를 추진하였으며, 조지 폼피두 수상이 직접

2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 피에르 라신(Pierre Racine)을 책임자로 임명하고 건축가 장 발라드가 건축공사의 책임을 맡아 통일성과 독창성을 발휘하여 개발을 진척
- 1974년 랑독·루시옹지역에서 처음 그랑모트라는 관광도시를 선보임.
- 프로젝트 시행 결과 연간 1천만 명의 관광객과 49억 유로(약 6조 원, 2007년 기준)의 관광수입을 창출하는 관광벨트지역으로 변화에 성공함.
- 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 정부가 지속적으로 관심을 기울여, 그랑모도로의 용이한 접근성 확보를 위해 도로망과 항구·국제공항·몽펠리에 철도역을 건설
- 1960년까지만 해도 ‘늪지대이고 모기가 많아 가치 없는 땅’으로 인식되었던 지역을 녹지를 확보한 쾌적한 도시(도심 내 녹지공간 비율 20% 차지)로 조성
- 정주여건을 갖추어 경제활동이 지속적으로 이루어질 수 있도록 도시를 개발함으로써 비수기 기간의 공동화 현상을 방지 (2004년 기준, 그랑모트 거주 인구는 8,500여 명에 이름)
- 그랑모도 개발은 정부와 지자체의 전폭적 지원에 기반한 인프라 투자를 통해 지역 접근성을 향상하여 경제성장과 일자리 창출에 성공한 대표적인 사례라고 할 수 있음.
- 프랑스는 국토개발특별법을 제정해 도시개발을 전폭적으로 추진하였으며, 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 막대한 지원을 단행
- 자국민의 관광 수요 흡수 및 북유럽 관광객까지 유인에 성공

그림 3-17

개발 완료 후  
그랑모도 휴양지  
풍경



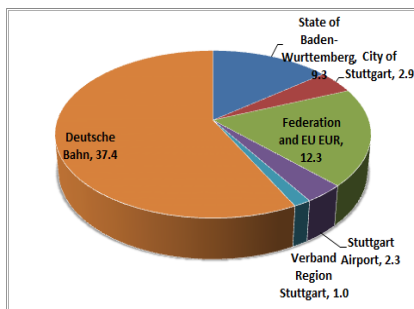
자료 : 정영수(2010), 지역 개발 사례와 경험

### (3) 독일

#### 1) 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트

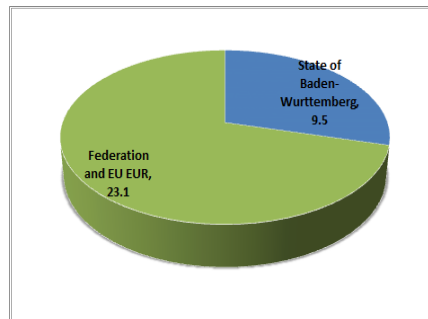
- 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트는 크게 슈투트가르트 21(Stuttgart 21)과 벤들링엔-울름(Wendlingen-ULM) 구간의 선로 사업으로 구성된 독일 남서부 바덴 뷔르템베르크(Baden-Württemberg) 주와 슈투트가르트의 핵심 인프라 프로젝트 임.
- 슈투트가르트 21은 총 57km의 철로를 신설 및 개량하는 프로젝트임. 총 철로 구간 중 20km는 고속철도로 건설되며, 18개의 교량과 16개의 터널이 신설됨.
- 벤들링엔-울름 구간 사업은 31km의 고속철로를 포함한 총 60km 철도공사 사업임. 이 사업에는 37개의 교량과 9개의 터널이 신설됨.
- 슈투트가르트 21의 총 사업비는 약 65.3억 유로이며, Wendlingen-ULM 구간은 32.6억 유로 규모의 프로젝트로 두 사업 모두 2021년 개통을 목표로 사업이 진행 중임.

(단위: 억 유로)



<Stuttgart 21, 총 65.3억 유로>

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



<Wendlingen-ULM, 총 32.6억 유로>

그림 3-18

독일 철도  
프로젝트 사업별  
예산 조달 현황

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

## 2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

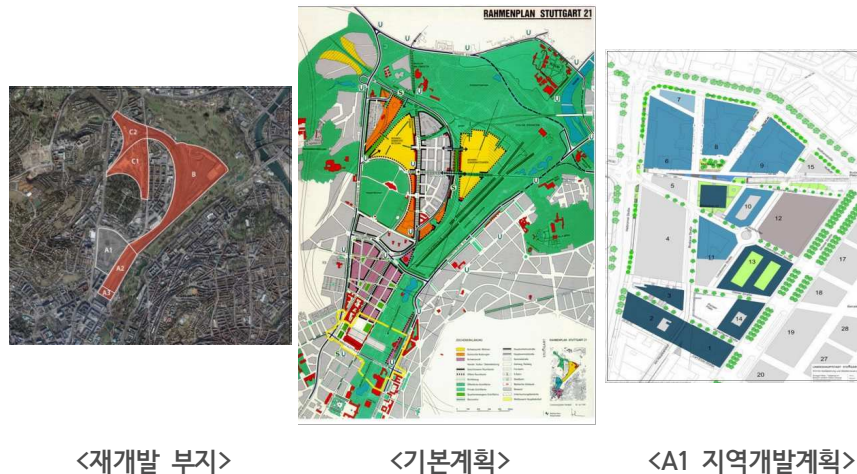
### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 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.

그림 3-19

Stuttgart 21  
도심지 개발 계획



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

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

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

#### (4) 영국

##### 1) 도크랜드(Dockland) 개발 사례

- 도크랜드는 런던 도심의 동쪽 템즈 강가와 워터프론트 일대로, 대영제국 시대부터 20세기 초까지 세계 제일의 항구였으나, 20세기 중반 이후 쇠퇴가 지속됨.
  - 20세기 이후 대형 선박과 컨테이너 산업의 발달로 인해 얕은 수심을 가진 도크랜드 항구는 경쟁력을 상실
  - 이후 시설 노후, 수송형태의 변화, 인구 감소 등의 이유로 도크랜드는 점점 쇠퇴하여 1981년에는 부두의 기능을 완전히 상실하게 되었고, 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 자원 규모는 총 126억 파운드로, 공공분야에서 39억 파운드, 민간분야에서 87억 파운드 조성되었으며, 공공분야의 자원은 LDDC 48%, London Transport 25%, the Isle of Dogs Enterprise Zone 27%로 구성
  - 총면적 약 2200ha(665만 평), 시설면적 230ha(70만 평)의 도크랜드 지역을 5개 지구로 조성하였으며, 주요 인프라 중심으로 공적자금을 투입함으로써 대규모 민간 부문의 투자를 유도하여 1988년 3월까지 민간투자 44억 파운드 유도

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

표 3-12

도크랜드  
각 지구별 특징

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

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

그림 3-20

개발 전후의 워핑  
지구 광경



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

## 2) 세인트오스텔시 사례

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



자료 : 온라인 검색 결과

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

그림 3-21

영국  
세인트오스텔시  
의 에덴 프로젝트

## 2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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

#### (5) 아일랜드 더블린

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

유럽에서 판매되는 패키지 소프트웨어의 40%, 비즈니스 소프트웨어의 60%를 생산

- 1990년대 말 소프트웨어 산업 고용자 수와 수출액 모두 1990년대 초 대비 3배 이상 증가 (고용자 수 및 수출액: '91년 7,793명/2,044백만 유로, '99년 24,891명, 6,520백만 유로)<sup>97)</sup>
- 또한, 일자리를 찾아 해외 이민을 택한 아일랜드인이 모국의 경제성장 이후 역이민 하는 사례가 증가



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 진행하고 있음.

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

그림 3-22

더블린 디지털  
허브 내 집적한  
유수 글로벌 기업

## 2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

- 지역개발 계획을 통해 도시 재생의 방향과 목적을 수립하고, 세부적인 계획을 더하여 여러 조직 간 유기적 협력을 통해 사업을 추진함.
- 특히, 도시의 물리적 재생뿐만 아니라 사회경제적 재생도 함께 포함하여 도시재생 정책을 수립·추진하고 있음.

### 1) 브뤼셀 도시정책 및 프로그램<sup>98)</sup>

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

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

98) 김준우(2015), 벨기에 브뤼셀 도시재생정책, 한국도시계획학회 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

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

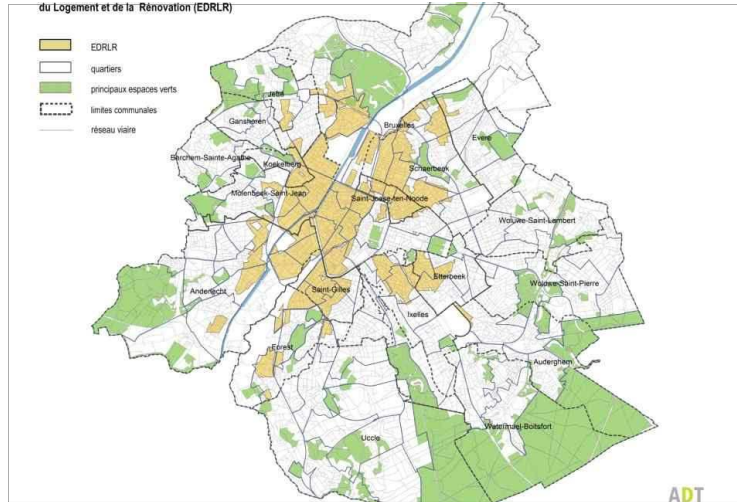


그림 3-23

브뤼셀 주택개발  
및 재생강화지구  
(EDRLR) 현황도

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

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

#### ② 지구 협약(District Contracts)

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

표 3-13

브뤼셀 도시 재생  
관련 기관

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

도 함께 수립하도록 함.

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

## 2) 세렝(Seraing)시의 Remorban 프로젝트

- 에너지, 교통, ICT를 도시재생에 접목하여 지속가능한 스마트 도시재생을 이루고자 Remorban<sup>99)</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	 Makoto	

표 3-14

Remorban  
도시재생  
프로젝트 도시

- 세렝시의 도시재생 마스터플랜(master plan)

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

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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

### (7) 일본

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

#### 1) 일본의 도시재생 정책

- 일본의 정책 핵심은 “기업하기 좋은 곳”을 만드는 것이며, 이러한 관점에서 도시재생이 충분조건은 아니지만, 필요조건임을 의미함.

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

#### - 도시재생과 아베노믹스

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

#### - 아베노믹스 이후 PPP시장 급성장

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

#### - 해외 진출을 위한 기술 수출 전략

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

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

고급 기술 전수할 때 수주가 가능한 국가로 변화고 있음.

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

### 2) 동경의 도시재생사업 추진 사례

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

표 3-15

동경시  
도시재생사업  
추진 사례

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

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

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



자료: 모리빌딩도시기획 제공

그림 3-24

오테마치지구  
재생 1-1  
개발사업 구역

#### - 도쿄 미드타운

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



자료: 모리빌딩도시기획 제공

그림 3-25

도쿄 미드타운  
전경

2.

주요 도시 및  
지역별  
인프라 정책  
사례

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

취득에서 착공까지 2년 3개월이 소요

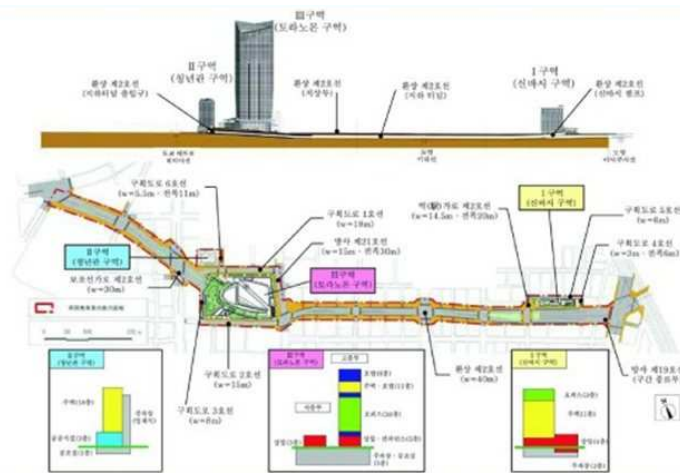
- 부지의 약 50%를 녹지공간으로 조성, 도심속 휴식공간을 제공하는 등 일본 전통적인 정원을 이미지화함.
- 좁은 도심부지와 높은 땅값이라는 악조건에도 불구하고, 자연과 쇼핑의 완벽한 조화로 도심지 휴양지로서의 기능 부여

#### - 토라노몬 힐즈

- 도로사업과 재개발사업의 일체형 프로젝트: 입체도로제도에 의거, 수도권 상2호선 상부와 인접부지를 통합하여 재개발을 추진한 도시재생프로젝트
- 사업비 2,300억엔(약 2조3천억원), 전체면적 17.069m<sup>2</sup> 로 2014년 5월에 준공됨.
- 민관합동 개발 방식<sup>100)</sup> 적용: 도쿄도는 토지를 제공하고, 모리빌딩은 설계/건설 후 지분 87%를 받음.
- 도시재생특별지구 지정을 통한 프로젝트 추진으로, 도심공동화 지역에 활기 부여

그림 3-26

토라노몬 힐즈  
전체 구역 개념도  
및 재생 개념



자료: 모리빌딩도시기획

#### - 오모테산도 힐즈

- 일본 최초 아파트 재개발사업으로, 총사업비 181억엔, 6,051m<sup>2</sup> 규모로

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

2006년 1월에 준공됨.

- 설계당시부터 ‘재건’에 초점을 맞춰 주변지구의 도시적 컨텍스트에 맞춰 재생한 대표적인 도시상업재생 프로젝트
  - ▶ 상업시설과 주거시설이 공존하며 주변지구(하라주쿠)와 어울리는 도시공간 재생을 목표로 한 재개발 사업
  - ▶ 재생(아파트와 도시의 기억을 재생)과 조화(주변 환경과의 조화, 옛것과 새것의 조화)가 사업의 주요 컨셉



자료: 모리빌딩도시기획

그림 3-27

오모테산도힐즈  
전경

## (8) 싱가포르

- 싱가포르는 정부차원에서 수립한 도시 및 인프라 계획을 안정적으로 수행
  - 싱가포르는 한 정부의 장기 집권으로 인해 계획의 일관성이 있으며 계획을 실제로 실행에 옮기는 데에 방해가 되는 정치적 불확실성이 거의 없음.
  - 40-50년 단위의 Concept plan과 그에 맞는 10-15년 단위의 Master plan을 지속적으로 수립하고 있음.
- 글로벌 허브로서의 싱가포르의 역할을 위해 큰 규모의 인프라 사업 투자 진행 활발함.
  - 창이 국제공항(Changi Airport) 터미널 4&5 건설: 공항의 현재 수용력(capacity)이 2배로 증가할 예정임.
  - 투아스 신항만 (Tuas Port) 개발: 싱가포르 서쪽 Tuas를 매립, 도심에 위치한 항만을 확장, 이전할 예정임
  - 투아스 신항만은 6500만TEU 처리가 가능한 대규모 항만임.
  - Singapore-Kuala Lumpur High-Speed Rail (HSR) 건설: 싱가포르와 말레이시아 KL을 잇는 철도를 건설함으로써 현재 자동차로 약 6시간이 걸리는 거리를 1시간 반 만에 이동할 수 있게 함.

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 보다 스마트하고 지속가능한 도시를 위한 노력 진행
  - 도심 과밀화 방지를 위한 교외화(decentralization): 도시의 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 등을 비롯한 녹지공간을 증가시키고자 함.
  - 차량이 적은 도시를 위한 대중교통 개발: car-lite city를 만들기 위해 지하철(MRT)과 버스 노선을 지속적으로 확충하고, 자전거 이용 등에 편리한 환경을 제공함.
  - Land Transport Master Plan 2013에 따르면 10명 중 8명이 도보 10분 이내에 역에 접근이 가능하고, 대중교통을 통한 이동거리가 20km미만인 경우 85%가 60분 내에 목적지에 도착하며, 혼잡시간대 대중교통 이용 비율이 75%가 되는 것을 목표로 함.
- 데이터를 이용한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획
  - Urban Lab에서는 정보를 기반으로 한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획을 위한 대규모의 정보 수집, 모델링, 시뮬레이션 등을 수행하고 있음.
- 싱가포르 건설 산업
  - 싱가포르 건설 산업은 2018년 2.1% 성장할 것으로 예상됨. 2018~22년 평균 성장률은 약 2.7%일 것으로 추정됨.
  - 싱가포르 건설 산업의 가치는 향후 약 100년간 지속적으로 증가할 것으로 예상됨.

표 3-16

싱가포르  
건설산업 예측  
(2017~22)

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

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

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

- 싱가포르 인프라 투자 리스크 분석
  - 싱가포르는 성장 기회가 제한되어 있는 선진국임에도 불구하고, 리스크가

매우 낮은 매력적인 인프라·건설 시장을 보유하고 있음.

- 법과 제도가 비즈니스를 수행하기에 용이하도록 형성되어 있음.
- 싱가포르의 위험이 낮고, 위험에 따른 보상도 낮은 편에 속함.

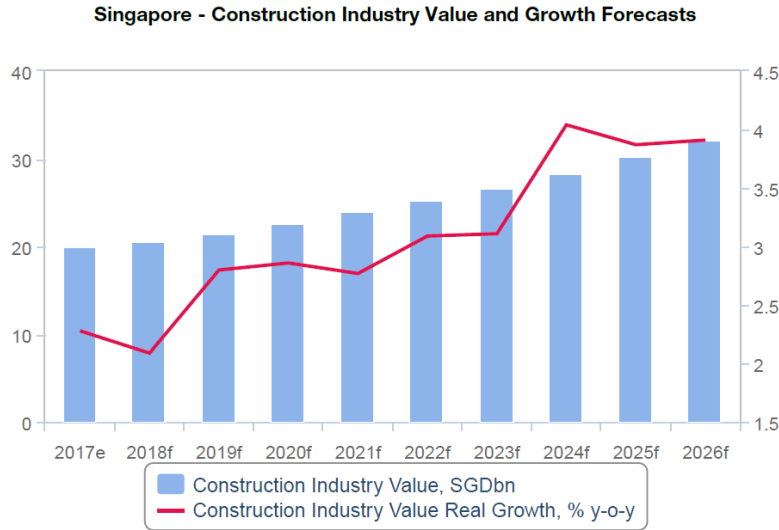


그림 3-28

싱가포르 건설  
산업 가치와  
성장률 예측

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

## 2.

### 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- BIM 기술에 의한 결과물의 정합성 제고를 위한 노력은 여전히 필요함.
- 가령 BIM을 통한 도면에 부재 간 중첩 및 불일치성을 관련 실무자의 검토 작업이 필요한 상황임.

### 3. 요약 및 시사점

#### (1) 요약

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

- 아베노믹스와 연계한 SOC 시설물의 정비 등 대규모 사업들에 대한 추진을 계획중에 있음.
  - 아베 정권의 도시 관련 정책은 크게 금융 강화, 도시재생, 규제완화로, 동경시에서는 특구지역을 중심으로 용적률 인센티브를 적용 사업을 추진하고 있음.
  - 아베노믹스 이후 인프라의 신설, 개선사업에 PPP 방식에 대한 검토 의무화를 도입하는 등 관련 시장이 급성장하고 있음.
- 싱가포르의 정부차원에서 도시 및 인프라 계획을 장기적 관점에서 수립하고, 안정적으로 수행 중에 있음.
- 인구 증가로 인한 도심과밀화에 대비한 교외화 사업과 인프라 시설의 공급량 확대를 위한 사업이 활발히 추진 중임.
  - 사업의 효율성 확보를 위해 관련 데이터 수집, 모델링, 시뮬레이션 등 다양한 기법을 활용하여 인프라 계획을 수립함.

## (2) 시사점

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

### 3.

### 요약 및 시사점

### 3.

#### 요약 및 시사점

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.

- 도시쇠퇴 현상을 보이는 지역에서는 이를 차단하고 지역 경제에 활력을 불어넣기 위하여 정책수단으로 지역의 현실 및 잠재력에 부합하는 전략적 투자가 이루어져야 제대로 된 투자 효과가 나타남을 알 수 있음.

- 인프라 투자의 적절한 시기도 매우 중요함.

- 도시쇠퇴가 지나치게 진행되기 전에 충분한 투자가 이루어질 경우 도시쇠퇴의 흐름을 억제하는데 효과적일 수 있음. 이미 지역 내의 잠재력이 대부분 소실된 상황에서는 인프라 투자의 효과가 나타나기 어려움.

- 지역별 인프라의 노후화와 인구변동 등에 대비한 필요 인프라 투자 부문을 확인하고, 이에 대한 적절한 투자가 이루어질 수 있는 재정적·제도적 여건을 조성하기 위한 전략 마련이 반드시 필요함.

## 제4장 지역 인프라 실태 진단

### 1. 지역 인프라 실태 진단 개요

- 전라북도 지역의 인프라 실태분석을 위해 분석 대상으로 대분류 시설군에 따른 세부 주요 시설물을 선정하고 이에 대한 실태를 진단함.
  - 시설군(群)은 크게 교통·물류시설, 산업·경제시설, 환경시설, 문화·관광·체육시설, 도시 및 생활환경 시설, 안전시설로 분류함.
- 전라북도 내 주요 교통·물류시설로는 도로 및 교량, 철도, 항만, 공항을 선정하였고, 산업·경제 시설은 산업단지와 물류단지에 대한 실태를 분석하였음.
- 문화·관광·체육 시설의 경우 관광단지 및 문화, 체육시설, 공원 및 녹지시설, 체육관 등을 대상으로 하였으며, 도시 및 생활환경 시설은 주거시설, 도심재생사업, 전통시장, 교육시설 등을 다루었음.
- 마지막으로 안전시설은 재난방재시설 및 주요 노후시설의 실태를 조사하였음. 시설군에 따른 세부 분류는 <표 4-1>과 같으며, 6개 시설군에 대해 조사를 진행하였음.
  - 인프라 시설의 현황은 세부 시설물을 기준으로 진행하였으며, 필요 시 인프라 시설물별 관련 현황, 노후도 및 안전 수준을 추가적으로 분류하여 조사를 진행하였음.

### 1. 지역 인프라 실태 진단 개요

표 4-1

연구대상  
인프라 시설  
분류체계

대분류	중분류
교통·물류 시설	도로(교량 포함), 철도, 항만, 공항
산업·경제 시설	산업단지, 물류단지, 신재생에너지
도시 및 생활환경 시설	주택, 도시재생, 전통시장, 교육시설
환경 및 수자원시설	상·하수도, 상·하수도 처리시설, 폐기물 처리시설, 하천시설
문화·관광·체육 시설	관광시설, 문화체육시설, 공원 및 녹지시설
안전 및 기타공공시설	의료시설, 사회복지시설, 방재시설, 주요 노후시설

## 2. 교통·물류시설

### (1) 교통·물류시설 관련 일반현황

#### 1) 전라북도 행정구역별 자동차 등록대수 현황

- 전라북도의 자동차 등록대수는 2013년 780,844대에서 2017년 892,118대로 연평균 3.39%씩 급격히 증가하고 있음.
- 2017년 기준 도내 14개 시·군별 자동차 등록대수는 전주시가 303,580대로 가장 많으며, 장수군이 11,704대로 가장 적은 것으로 나타남.
- 연평균 자동차등록대수 증가율은 완주군이 6.13%로 가장 높고 남원시가 1.52%로 가장 낮은 것으로 조사됨.

(단위: 대)

표 4-2

전라북도  
행정구역별  
자동차 등록대수

구분	2013	2014	2015	2016	2017	CAGR
전라북도	780,844	807,368	839,181	869,002	892,118	3.39%
전주시	262,610	274,168	285,816	296,296	303,580	3.69%
군산시	116,191	119,751	124,366	128,250	130,345	2.92%
익산시	124,440	127,905	132,107	136,304	139,203	2.84%
정읍시	48,244	49,630	50,714	52,147	54,697	3.19%
남원시	39,766	38,233	38,819	40,730	42,245	1.52%
김제시	40,562	41,719	42,738	43,867	44,986	2.62%
완주군	41,688	44,841	48,876	51,072	52,880	6.13%

진안군	11,648	12,109	12,561	12,925	13,484	3.73%
무주군	10,763	11,346	11,755	12,131	12,469	3.75%
장수군	9,950	10,402	10,881	11,454	11,704	4.14%
임실군	12,006	12,602	13,333	13,922	14,631	5.07%
순창군	12,226	12,905	13,351	13,854	14,197	3.81%
고창군	26,202	26,827	28,052	29,309	30,356	3.75%
부안군	24,548	24,930	25,812	26,741	27,341	2.73%

자료 : 통계청(2018), 자동차 등록 통계자료(2013~2017)

## 2) 전라북도 행정구역별 교통사고 현황

### ① 교통사고 발생건수

- 전라북도의 교통사고 발생건수는 2013년 9,948건에서 2017년 7,850건으로 연평균 -5.75%씩 감소하고 있음.
- 가장 최근 통계자료인 2017년 기준 교통사고 발생건수는 전주시가 2,303건으로 가장 많으며, 장수군이 60건으로 가장 적은 것으로 조사됨.
- 연평균 교통사고 발생건수 증가율은 무주군이 5.60%로 가장 높고, 남원시가 -8.72%로 가장 낮은 것으로 나타남.

(단위: 건)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	CAGR
전라북도	9,948	9,448	9,569	8,873	7,850	-5.75
전주시	3,223	2,960	2,932	2,532	2,303	-8.06
군산시	1,614	1,522	1,759	1,793	1,315	-4.99
익산시	1,986	1,889	1,715	1,573	1,379	-8.72
정읍시	657	634	695	568	604	-2.08
남원시	443	434	389	358	333	-6.89
김제시	453	483	490	527	520	3.51
완주군	408	369	421	396	377	-1.96
진안군	113	132	115	101	100	-3.01
무주군	78	93	107	75	97	5.60

표 4-3

전라북도  
행정구역별  
교통사고  
발생건수

2.  
교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

장수군	70	80	82	74	60	-3.78
임실군	109	107	115	132	114	1.13
순창군	122	137	146	146	128	1.21
고창군	259	192	251	217	180	-8.70
부안군	413	416	352	381	340	-4.75

자료 : 도로교통공단(2018), TAAS 교통사고 분석시스템(2013~2017)

#### ② 교통사고 사망자수

- 전술한 바와 같이 교통사고 발생건수 감소에 따라 교통사고 사망자 수도 최근 5년간 연평균 5.29%씩 감소하고 있음.
- 2017년 기준 교통사고 사망자수는 전주시가 53명으로 가장 많으며, 진안군이 2명으로 가장 적은 것으로 조사됨.
- 연평균 교통사고 사망자 증가율은 김제시가 4.66%로 가장 높고, 진안군이 -29.29%로 가장 낮은 것으로 나타남.

(단위: 명)

표 4-4

전라북도  
행정구역별  
교통사고  
사망자수

구분	2013	2014	2015	2016	2017	CAGR
전라북도	353	360	335	308	284	-5.29
전주시	62	60	56	61	53	-3.85
군산시	32	52	44	35	27	-4.16
익산시	45	56	44	34	35	-6.09
정읍시	32	27	27	24	23	-7.92
남원시	38	16	16	20	23	-11.80
김제시	20	32	29	29	24	4.66
완주군	47	32	28	23	28	-12.15
진안군	8	10	10	8	2	-29.29
무주군	5	10	10	8	4	-5.43
장수군	5	10	7	4	5	0.00
임실군	10	7	10	12	11	2.41
순창군	11	14	15	11	13	4.26
고창군	16	18	17	21	19	4.39
부안군	22	16	22	18	17	-6.24

자료 : 도로교통공단(2018), TAAS 교통사고 분석시스템(2013~2017)

### 3) 전라북도 교통량 현황

#### ① 고속도로

- 전라북도를 통과하는 고속도로는 7개 노선(광주대구선, 서해안선, 익산포항선, 호남선, 순천완주선, 중부선, 고창담양선)이 존재함.  
• 해당 노선의 상시 또는 수시 교통량 조사 지점의 교통량 통계자료를 살펴봄.
- 2016년 기준 도내 고속도로 교통량은 호남선의 경우 익산CT~익산IC 구간 교통량이 73,250대/일로 가장 많고, 광주대구선의 지리산IC~함양IC 구간 교통량이 10,235대/일로 가장 적음.
- 연평균 교통량 증가율은 광주대구선의 순창IC~남원CT 구간이 13.55%로 가장 높고, 호남선 정읍IC~태인IC 구간이 3.28%로 가장 낮음.
- 전체적으로는 전라북도 고속도로의 모든 노선에서 교통량이 증가하고 있는 추세임.

(단위: 대/일, %)

노선 번호	노선명	구간	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
12	광주 대구선	순창IC ~ 남원CT	8,397	9,577	9,890	10,263	13,960	13.55
		남원CT ~ 남원IC	8,134	7,996	8,307	8,862	12,597	11.56
		남원IC ~ 남장수IC	8,268	7,264	6,717	7,784	12,179	10.17
		남장수IC ~ 지리산IC	7,880	6,303	6,659	6,505	11,251	9.31
		지리산IC ~ 함양IC	7,678	5,623	5,992	6,215	10,235	7.45
15	서해안선	고창CT ~ 고창IC	19,906	23,094	21,939	23,126	23,310	4.03
		고창IC ~ 선운산IC	20,267	23,216	22,283	20,720	28,289	8.69
		선운산IC ~ 줄포IC	18,959	23,184	24,160	25,636	26,847	9.09
		줄포IC ~ 부안IC	18,707	21,518	20,219	20,866	26,410	9.00
		부안IC ~ 서김제IC	20,092	20,847	20,451	21,543	27,420	8.08
		서김제IC ~ 동군산IC	17,620	21,465	22,273	22,713	27,042	11.30
		동군산IC ~ 군산IC	18,225	21,500	19,453	20,230	26,431	9.74
		군산IC ~ 동서천CT	23,698	32,616	30,067	30,139	34,931	10.19

표 4-5

전라북도  
고속도로 교통량  
현황

## 2.

교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

표 4-5(계속)

전라북도  
고속도로 교통량  
현황

20	익산 포항선	익산JCT ~ 완주IC	21,881	26,404	28,255	31,314	32,700	10.57
		완주IC ~ 완주JCT	22,069	24,999	26,211	26,503	34,617	11.91
		완주JCT ~ 소양IC	8,728	8,800	8,942	9,849	10,985	5.92
		소양IC ~ 진안IC	11,022	11,448	11,736	11,503	15,301	8.55
		진안IC ~ 장수IC	10,617	11,295	11,746	12,971	14,069	7.29
		장수IC ~ 장수JCT	10,355	10,227	10,861	11,951	14,278	8.36
25	호남선	내장산IC ~ 정읍IC	30,578	31,691	32,695	35,504	35,645	3.91
		정읍IC ~ 태인IC	32,179	33,077	34,193	36,999	36,616	3.28
		태인IC ~ 금산사IC	29,883	36,867	38,667	39,990	42,984	9.51
		금산사IC ~ 김제IC	31,529	36,423	36,640	38,825	39,547	5.83
		김제IC ~ 서전주IC	28,891	36,910	36,538	35,067	39,362	8.04
		서전주IC ~ 전주IC	31,710	35,818	37,020	35,597	38,328	4.85
		전주IC ~ 삼례IC	28,891	36,018	41,867	45,739	46,609	12.70
		삼례IC ~ 익산JCT	38,650	42,596	41,908	48,769	50,284	6.80
		익산JCT ~ 익산IC	53,104	62,911	62,033	70,776	73,250	8.37
		익산IC ~ 논산JCT	58,655	68,454	72,449	75,976	70,587	4.74
27	순천 완주선	서남원IC ~ 남원JCT	13,678	17,417	17,880	19,866	22,293	12.99
		남원JCT ~ 북남원IC	15,973	17,035	17,642	19,393	21,279	7.43
		북남원IC ~ 오수IC	13,711	17,122	16,762	17,147	22,070	12.64
		오수IC ~ 임실IC	20,245	21,484	22,133	24,446	25,321	5.75
		임실IC ~ 상관IC	17,407	21,824	20,242	22,226	26,529	11.11
		상관IC ~ 동전주IC	13,841	17,662	18,022	17,254	21,173	11.21
		동전주IC ~ 완주JCT	13,894	18,032	19,531	21,404	22,827	13.22
35	중부선	장수JCT ~ 덕유산IC	13,554	17,011	16,419	15,845	20,094	10.34
		덕유산IC ~ 무주IC	13,078	16,720	17,184	17,600	18,642	9.27
		무주IC ~ 금산IC	14,772	18,334	16,645	17,403	22,075	10.56
253	고창 담양선	고창JCT ~ 남고창IC	12,778	12,017	12,082	12,986	17,975	8.91
		남고창IC ~ 장성물류IC	13,148	15,816	16,689	17,968	18,692	9.19

자료 : 국토교통부(2018), 교통량정보제공 시스템 통계 연보 자료(2012~2016)

### ② 일반국도

- 전라북도를 통과하는 일반국도 중 상시 또는 수시 교통량조사 지점인 14개 지점<sup>101)</sup>의 교통량을 살펴보면, <표 4-6>과 같음.

101) 전라북도 일반국도 교통량 조사지점은 총 185개임.

- 2016년 기준 교통량은 일반국도21호선의 유강~전주 구간이 52,390대/일로 가장 많고, 일반국도21호선 구림~동계 구간이 210대/일로 가장 적은 것으로 조사됨.
- 연평균 교통량 증가율은 국도19호선 계북~적상 구간이 24.65%로 가장 높고, 국도29호선 정읍~부안 구간이 -43.34%로 가장 낮은 실정임.

(단위: 대/일, %)

노선 번호	구간	차로수	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
1	입암~정읍	2	5,507	4,626	4,851	4,485	4,485	-5.00
	정읍~태인	4	18,379	18,908	16,762	11,901	15,077	-4.83
	정읍~태인	4	15,311	15,650	16,191	18,074	19,420	6.12
	태인~금구	4	14,010	14,622	14,860	15,473	16,522	4.21
	금산~전주	4	16,091	17,483	18,171	18,611	19,845	5.38
	금산~전주	4	23,508	25,075	27,343	28,480	29,386	5.74
	금구~전주	4	24,687	24,592	27,504	27,434	28,330	3.50
	김제C~전주	4	17,128	18,722	21,568	22,050	24,534	9.40
	서전주C~전주	4	26,108	28,354	30,017	32,253	35,524	8.00
	전주~삼례	4	8,968	9,287	11,060	9,508	13,786	11.35
	전주~금마	4	7,431	10,122	10,609	10,397	9,176	5.41
	삼례~여산	4	7,711	8,546	8,628	8,603	8,299	1.85
	금마~왕궁	4	6,778	6,145	7,718	7,920	7,937	4.03
	금마~연무	4	8,605	8,925	8,996	9,772	9,998	3.82
13	약수~평촌	2	969	997	1,086	655	1,039	1.76
	순창~남원	2	473	520	512	401	401	-4.04
	순창~남원	2	1,743	1,740	1,775	1,849	1,864	1.69
	순창~남원	2	1,474	1,621	1,594	1,638	1,917	6.79
	고원~삼계	2	584	685	652	640	632	1.99
	남원~전주	2	2,308	1,913	1,573	1,824	1,824	-5.71
	임실~남원	2	1,363	1,577	1,376	1,429	1,475	1.99
	산동~장수	2	1,396	1,672	1,717	1,399	1,643	4.16
	대성~장수	2	4,467	5,104	5,310	4,554	4,554	0.48
	번암~장계	2	3,529	2,490	2,481	2,630	2,778	-5.81
	진안~장계	2	2,707	2,706	2,732	2,533	2,779	0.66
	이방~오봉	2	2,320	2,288	2,394	2,216	2,216	-1.14
	진안~장계	2	694	558	568	603	624	-2.62
	천천~동향	2	339	315	250	283	277	-4.92
	무주~진안	2	650	661	856	925	805	5.49
	진안~무주	2	2,531	2,776	2,994	3,131	3,131	5.46
	진안~무주	2	963	814	776	819	794	-4.71
17	대강~송동	4	5,347	4,748	4,429	3,297	3,297	-11.39
	곡성~남원	4	7,046	7,055	3,252	4,784	5,524	-5.90
	곡성~남원	4	6,318	7,254	7,273	4,437	5,750	-2.33

표 4-6

전라북도  
일반국도  
교통량 현황

## 2.

교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

	주생~주천	4	4,230	3,850	3,999	2,500	2,500	-12.32
	남원~오수	4	10,689	11,050	11,631	12,135	12,570	4.14
	오수~임실	4	9,201	9,268	9,415	9,567	10,368	3.03
	임실~관촌	4	13,916	15,258	14,832	15,242	16,497	4.35
	관촌~월암	4	17,742	18,251	17,477	18,769	18,769	1.42
	구이~임실	4	18,326	18,264	16,955	18,005	20,000	2.21
	봉동~전주	4	20,459	20,794	20,690	21,310	22,780	2.72
	봉동~전주	4	8,980	9,645	8,849	10,096	11,551	6.50
	고산~경천	4	7,357	6,759	6,104	5,785	5,785	-5.83
	고산~경천	2	3,486	3,527	3,265	3,506	3,927	3.02
19	남원~산동	4	3,089	3,065	3,041	3,129	3,337	1.95
	남원~장수	2	6,671	6,662	7,033	6,321	6,321	-1.34
	남원~산동	2	3,754	3,306	3,025	2,689	2,891	-6.32
	대론~방화	2	3,274	3,438	3,270	3,442	3,317	0.33
	산동~번암	2	3,037	3,379	3,225	2,701	2,701	-2.89
	번암~장수	2	3,069	3,431	2,681	2,862	3,125	0.45
	번암~장계	2	4,859	5,057	5,258	5,655	5,674	3.95
	장수~계북	2	5,511	5,586	5,396	5,297	5,669	0.71
	장수~계북	2	2,982	3,353	2,411	2,188	2,534	-3.99
	안성~계북	2	1,365	1,398	1,413	1,485	1,645	4.78
	계북~적상	4	1,414	1,683	3,043	3,240	3,414	24.65
	안성~무주	4	4,767	4,910	4,957	5,130	5,444	3.38
	안성~무주	4	4,100	4,573	3,971	5,424	5,424	7.25
	적상~무주	4	7,653	8,245	8,345	8,580	8,890	3.82
	적상~무주	4	9,750	8,668	9,171	10,937	10,104	0.90
21	구림~동계	2	172	203	205	208	210	5.12
	구림~순창	2	1,160	1,188	1,208	1,239	1,273	2.35
	용치~인계	2	596	749	688	695	449	-6.84
	정읍~인계	2	1,496	1,255	1,021	1,610	1,610	1.85
	정읍~월정	2	1,095	969	1,029	1,308	1,164	1.54
	정읍~쌍치	2	-	1,542	2,006	2,033	2,105	10.93
	정읍~부무실	4	6,255	8,357	7,383	7,523	7,585	4.94
	김제IC~전주	4	19,201	20,496	21,813	25,278	25,278	7.12
	구이~전주	4	16,524	16,762	18,748	23,112	22,783	8.36
	구이~전주	4	11,147	11,945	13,035	14,895	15,998	9.45
	유강~전주	4	42,697	43,143	47,915	48,352	52,390	5.25
	김제~익산	4	33,251	33,030	34,698	36,533	39,038	4.09
	군산~성산	6	23,691	27,541	25,558	26,618	26,618	2.96
	군산~성산	4	9,444	8,834	8,988	9,912	10,410	2.46
22	소성~정읍	4	9,926	9,812	10,140	12,718	12,718	6.39
	소성~오산	4	9,832	10,401	10,211	10,655	10,849	2.49
	선운~소성	4	5,619	5,962	5,339	4,676	6,357	3.13
	선운~흥덕	4	3,446	4,637	3,247	2,621	2,621	-6.61
	심원~반암	4	3,646	4,852	3,590	2,500	3,556	-0.62
	심원~부안	2	2,731	3,247	2,381	2,493	2,493	-2.25

	용기~상하	2	3,044	3,274	3,343	3,578	2,795	-2.11
	팔형치~공음	2	2,397	2,552	2,599	2,754	3,054	6.24
	법성~상하	2	1,367	1,449	1,372	1,040	1,803	7.17
	상하~법성	2	1,655	1,848	1,677	1,252	1,927	3.88
23	매산~학천	4	2,979	3,417	2,912	2,582	3,002	0.19
	성송~고창	2	5,560	6,188	5,519	4,856	5,372	-0.86
	성송~고창	2	10,029	9,767	9,843	8,659	8,659	-3.61
	고창~흥덕	4	9,401	9,501	9,648	10,107	10,546	2.91
	선운~소성	4	9,519	9,307	8,518	9,310	9,310	-0.55
	흥덕~보안	2	2,456	2,498	2,401	2,543	2,717	2.56
	줄포~상서	2	6,422	6,419	5,553	5,228	5,528	-3.68
	줄포~상서	2	4,555	4,328	4,246	3,879	3,879	-3.94
	보안~부안	2	6,486	6,496	6,624	6,475	6,898	1.55
	부안~죽산	4	12,666	12,944	12,796	12,989	13,292	1.21
	서포~김제	4	14,221	15,102	15,898	15,461	15,507	2.19
	김제~황경	4	15,828	17,591	16,394	16,302	16,302	0.74
	김제~익산	4	17,342	19,250	19,357	20,273	21,211	5.16
	익산~함열	4	23,142	23,281	23,494	24,069	27,294	4.21
	익산~함열	4	10,691	11,120	11,387	11,719	12,001	2.93
	함열~강경	4	7,408	7,548	7,289	8,251	8,251	2.73
	함열~강경	4	10,011	10,407	10,120	11,228	11,633	3.83
24	담양~순창	2	3,640	4,593	3,900	5,707	5,216	9.41
	순창~남원	2	3,958	4,220	4,421	4,433	4,730	4.56
	순창~남원	2	2,586	2,514	2,426	2,544	2,542	-0.43
	적성~남원	2	4,889	5,595	5,800	5,793	5,793	4.33
	남원~운봉	2	2,848	2,720	2,844	2,874	2,794	-0.48
	운봉~구룡	2	3,712	3,867	3,842	3,960	3,960	1.63
	운봉~구룡	2	1,833	1,790	1,742	1,792	2,164	4.24
26	군산~대야	6	14,768	14,545	15,031	15,045	14,867	0.17
	군산~대야	4	14,594	14,393	14,068	13,840	13,840	-1.32
	군산~전주	4	10,954	11,345	11,507	11,974	11,519	1.27
	군산~백구	4	10,740	10,909	11,438	11,195	11,156	0.95
	유강~전주C	4	11,245	12,090	11,345	12,392	13,213	4.11
	유강~전주	4	3,967	4,263	4,286	4,603	4,586	3.69
	상관~소양	4	22,647	22,860	23,282	24,439	25,110	2.61
	전주~부귀	4	14,902	14,263	14,212	14,523	15,271	0.61
	전주~진안	4	9,004	9,411	10,593	11,136	11,329	5.91
	연장~신안	4	7,631	7,749	7,708	7,712	7,556	-0.25
	부귀~진안	4	7,388	7,436	7,479	7,940	7,940	1.82
	신정~진안	4	8,517	8,639	8,723	9,375	9,375	2.43
	연장~오천	2	2,685	2,716	2,836	3,053	3,165	4.20
	진안~장계	2	2,951	2,850	2,841	2,543	2,946	-0.04
	천천~장계	2	3,871	2,346	2,331	2,380	2,519	-10.18
	천천~서상	2	2,267	2,292	2,302	2,487	2,476	2.23
27	옥과~순창	4	1,988	2,191	2,365	2,515	2,526	6.17

## 2.

### 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

	옥과~순창	4	2,291	2,997	2,764	2,915	2,915	6.21
	순창~덕치	4	9,049	9,914	10,456	10,879	11,436	6.03
	순창~덕치	4	5,144	5,494	6,274	6,206	7,081	8.32
	순창~전주	4	4,442	4,683	5,232	5,464	5,464	5.31
	종산~운암	4	5,824	6,451	6,893	6,800	7,764	7.45
	산외~강진	4	7,204	7,611	8,365	8,804	9,027	5.80
	마암~영암	4	8,830	9,047	9,806	10,606	10,452	4.31
	백여~구이	4	12,120	12,993	13,662	14,155	14,617	4.79
	삼례~익산	4	21,437	21,675	21,713	23,294	23,615	2.45
	익산~임피	4	13,678	14,083	14,492	15,066	15,434	3.07
	군산~익산	4	12,426	12,320	12,112	13,373	13,373	1.85
	군산~익산	4	15,448	15,235	15,636	16,815	17,556	3.25
	군산~서수	4	16,756	17,047	16,968	18,536	19,107	3.34
29	답동~부무	2	809	806	658	573	953	4.18
	정읍~부안	4	2,489	2,217	4,274	5,171	5,569	22.30
	정읍~부안	4	8,598	6,381	7,317	886	886	-43.34
	고부~이평	2	1,952	1,654	1,968	1,769	1,893	-0.76
	부안~부량	4	780	810	901	960	1,136	9.86
	후근~신태인	4	3,708	3,819	4,195	3,861	4,750	6.39
	화호~김제	2	4,114	4,310	4,206	4,387	3,501	-3.95
	부량~김제	2	6,084	5,721	5,919	6,007	6,007	-0.32
	죽산~익산	4	6,995	8,533	7,778	8,742	8,742	5.73
	김제~만경	4	5,693	6,006	6,359	6,624	6,852	4.74
	만경~백산	4	5,037	5,761	5,393	6,204	7,649	11.01
	군산~전주	4	6,494	7,401	7,205	7,545	6,391	-0.40
	군산~대야	4	12,810	13,152	13,386	15,516	16,845	7.09
30	보안~마동	2	5,910	6,040	5,828	5,987	6,216	1.27
	격포~변산	4	4,616	4,679	4,809	3,971	3,971	-3.69
	변산~하서	2	5,607	6,096	6,417	4,983	4,983	-2.91
	변산~하서	2	6,631	6,372	6,656	5,501	5,873	-2.99
	변산~하서	4	6,502	6,609	6,755	6,915	7,202	2.59
	하서~부안	4	5,344	5,944	5,605	5,245	5,832	2.21
	부안~신태인	4	4,476	3,946	4,353	3,039	4,392	-0.47
	부안C~화호	4	2,572	2,998	3,273	3,644	4,084	12.25
	후근~신태인	4	3,936	5,110	5,460	4,591	4,591	3.92
	신태인~태인	4	2,791	5,013	4,974	5,481	5,935	20.76
	신태인~칠보	4	2,877	2,590	3,011	3,296	3,493	4.97
	신태인~칠보	4	1,531	1,944	2,062	2,048	2,048	7.54
	태인~산내	2	2,945	2,455	2,317	2,253	2,253	-6.48
	태인~산내	2	3,797	3,624	2,058	2,117	2,285	-11.92
	산내~강진	2	782	814	744	716	691	-3.05
	망월~청웅	2	2,003	2,012	2,090	2,231	2,378	4.38
	청웅~임실	2	3,772	3,590	3,535	3,542	3,850	0.51
	성수~남계	2	1,899	1,942	1,956	2,184	2,291	4.80
	성수~남계	2	737	758	854	612	671	-2.32

	성수~백운	2	1,166	1,175	1,353	1,096	1,096	-1.54
	마령~백운	2	1,009	1,061	1,215	867	946	-1.60
	마령~진안C	2	1,556	1,677	1,925	1,374	1,374	-3.06
	마령~진안	2	4,998	5,667	6,973	5,264	5,834	3.94
	진안~적상	2	3,112	2,854	3,311	3,150	3,150	0.30
	적상~진안	2	2,046	2,054	1,455	1,427	1,415	-8.81
	진안~적상	2	1,562	1,543	1,838	1,880	1,929	5.42
	안천~장계	2	2,547	2,466	2,863	2,582	2,810	2.49
	무주~설천	2	2,947	3,014	3,006	3,155	3,141	1.61
	청량~무풍	2	3,064	3,315	2,788	3,355	3,355	2.29
	청량~무풍	2	2,890	1,551	1,595	1,660	1,668	-12.84
	거창~설천	2	890	1,004	1,580	1,745	1,947	21.62
37	심곡~무풍	2	1,177	1,166	1,132	1,035	1,035	-3.16
	부리~적상	2	2,511	2,393	2,255	2,576	2,455	-0.56
	부리~적상	2	1,199	1,181	1,183	1,113	1,271	1.47
77	동호~해리	2	1,336	680	1,047	1,156	1,197	-2.71

자료 : 국토교통부(2018), 교통량정보제공 시스템 통계 연보 자료(2012~2016)

### ③ 국지도

- 전라북도를 통과하는 국지도 중 상시 또는 수시 교통량 조사 지점이 있는 5개 노선에 대한 교통량은 <표 4-7>과 같음<sup>102)</sup>.
- 2016년 기준 교통량은 국지도15호선의 아산~북이 구간이 13,562대/일로 가장 많고, 국지도49호선의 부전~산외 구간이 1,045대/일로 가장 적은 것으로 분석됨.
- 연평균 교통량 증가율은 국지도49호선 부전~산외 구간이 64.70%로 가장 높고, 국지도49호선 신평~관촌 구간이 -38.03%로 가장 낮은 실정임.

(단위: 대/일, %)

노선 번호	구간	차로수	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
15	아산~북이	4	15,770	14,008	14,116	14,433	13,562	-3.70
	무장~고창	2	9,736	9,041	8,781	8,991	8,549	-3.20
	무장~대동	2	11,596	11,683	1,165	1,071	4,127	-22.76
	일반22~무장	2	9,845	9,855	9,976	9,489	8,797	-2.77
37	인월~아영	2	4,130	3,750	3,500	3,130	3,109	-6.85
	인월~백전	2	1,948	1,817	1,708	1,801	1,233	-10.80

표 4-7

전라북도  
국지도  
교통량 현황

## 2.

교통·물류  
시설

102) 도내 국지도 교통량 조사지점은 총 25개임.

## 2.

### 교통·물류 시설

49	정읍~북하	2	2,723	2,405	2,237	1,853	1,995	-7.48
	부전~산외	2	812	896	951	1,041	1,045	6.51
	부전~산외	2	430	442	465	3,265	3,164	64.70
	강진~전주	4	528	504	554	2,794	3,527	60.77
	산외~신평	2	865	947	1,029	1,115	1,202	8.57
	신평~관촌	4	11,879	11,690	10,942	11,747	1,752	-38.03
	관촌~진안	2	1,784	1,648	1,651	1,750	1,758	-0.37
	마령~진안	2	2,877	2,718	2,751	2,969	3,238	3.00
	전주~진안	2	2,841	2,915	2,973	3,068	3,442	4.91
	대량~안성	2	1,863	1,838	1,868	1,780	1,839	-0.32
	계북~적상	2	1,956	2,040	1,934	2,021	2,117	2.00
	무주구천~소천	2	3,748	3,835	3,910	3,957	4,077	2.13
55	정읍~순창	2	1,214	1,368	1,261	1,767	1,796	10.29
	전주~진안	2	2,845	2,702	2,984	2,564	2,105	-7.25
	대불~용덕	2	1,304	1,386	1,410	1,393	1,375	1.33
60	수지~주천	2	1,893	2,114	2,136	2,060	1,945	0.68
	수지~주천	2	3,336	3,395	3,186	3,084	3,517	1.33
	이백~인월	2	2,594	2,244	2,415	2,265	2,452	-1.40
	함양~운봉	2	4,900	4,423	3,960	3,634	4,196	-3.80

자료 : 국토교통부(2018), 교통량정보제공 시스템 통계 연보 자료(2012~2016)

## (2) 도로 분야

### 1) 전라북도 도로 스톡 분석

#### ① 전라북도 도로연장

- <표 4-8>과 같이 전라북도 도로 연장은 8,402km로, 지난 2012년 8,028km에서 2016년 8,402km로 연평균 1.14% 증가하고 있는 추세임.
- 전라북도 시·군별 도로연장의 경우 2016년 기준 군산시가 980km로 가장 길며, 순창군이 338km로 가장 짧은 것으로 나타남.
- 14개 시·군의 연평균 도로연장 증가율은 전주시가 9.25%로 가장 높고, 순창

군이 -0.69%로 가장 낮은 것으로 조사됨.

(단위: km)

표 4-8

전라북도  
시·군별  
도로연장 현황

구분	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
전라북도	8,028.5	8,040.2	8,170.2	8,268.1	8,402.3	1.14%
전주시	606.1	590.7	710.0	799.4	863.4	9.25%
군산시	989.8	982.1	982.1	982.1	979.8	-0.25%
익산시	897.7	918.9	919.0	919.6	923.9	0.72%
정읍시	612.0	616.5	615.1	615.1	665.6	2.12%
남원시	731.2	730.8	729.9	737.5	748.3	0.58%
김제시	645.9	646.1	646.1	646.1	648.0	0.08%
완주군	511.1	513.6	513.6	513.6	516.5	0.26%
진안군	504.0	502.8	502.8	502.8	502.8	-0.06%
무주군	349.0	351.1	351.2	351.2	349.3	0.03%
장수군	404.5	407.0	401.0	397.6	403.2	-0.08%
임실군	497.2	497.2	497.8	497.8	496.1	-0.06%
순창군	347.7	348.8	339.5	338.2	338.2	-0.69%
고창군	482.3	483.0	483.0	483.0	483.0	0.04%
부안군	450.0	451.6	479.1	484.1	484.1	1.84%

자료 : 국토교통부(2018), 도로 및 보수 현황 시스템

- 전라북도의 전체 도로 연장이 지속적으로 증가하고 있는 것은 긍정적인 사항이나, 전라북도 도로연장 8,402km 중 3,932km가 중추도시권(전주시, 군산시, 익산시, 김제시, 완주군)에 집중되어 있는 것으로 나타나, 지역 균형 발전 측면을 고려한 도로 개선이 필요한 것으로 판단됨.

## ② 전라북도 도로 등급별 도로연장

- 전라북도의 도로 등급별 도로연장 현황을 살펴보면, <표 4-9>와 같이 요약 정리됨.
  - 우선 고속도로의 경우 2012년 422km에서 2016년 418km로 연평균 -0.23%가 감소함<sup>103)</sup>.

103) 광주~대구 고속도로 등의 시설개량에 따른 행정구역 편입 및 노선 감축으로 인한 감소

## 2.

### 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 일반국도의 도로연장의 경우 2012년 1,436km에서 2016년 1,441km로 연평균 0.1%가 증가함.
- 지방도 도로연장의 경우 2011년 1,910km에서 2016년 1,895km로 연평균 0.20%씩 감소하고 있는 추세임.
- 시·군도의 경우 2011년 4,260km에서 2016년 4,648km로 연평균 2.2%가 증가하고 있음.

(단위: km)

도로등급	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
고속도로	422.3	423.4	423.4	418.4	418.4	-0.23%
일반국도	1,435.6	1,434.2	1,432.8	1,432.7	1,441.3	0.10%
지방도	1,910.3	1,897.1	1,896.8	1,896.7	1,895.0	-0.20%
시·군도	4,260.3	4,285.6	4,417.1	4,520.4	4,647.6	2.20%
합 계	8,028.5	8,040.2	8,170.2	8,268.1	8,402.3	1.14%

자료 : 국토교통부(2018), 도로 및 보수 현황 시스템

### ③ 전라북도 도로포장률

- 전라북도 도로포장률은 2012년 73.94%에서 2016년 78.07%로 꾸준한 증가세를 보임.
- 도내 시·군별 도로포장률 현황을 보면 정읍시가 92.19%로 가장 높고 김제시가 64.03%로 가장 낮음.
- 연평균 도로포장률 증가율은 전주시가 6.72%로 가장 높고 김제시가 -1.66%로 가장 낮은 것으로 나타남.

(단위: km)

표 4-9

전라북도  
도로 포장률

구분	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
전라북도	73.94	74.00	76.08	76.46	78.07	1.37
전주시	70.59	69.82	89.73	90.88	91.55	6.72
군산시	74.93	74.73	74.73	74.73	76.58	0.55

익산시	77.13	78.35	78.55	78.57	78.67	0.50
정읍시	78.61	78.87	79.86	80.25	92.19	4.06
남원시	73.20	74.26	74.55	75.15	75.79	0.87
김제시	68.47	63.81	63.81	63.92	64.03	-1.66
완주군	64.70	65.11	65.82	66.23	66.59	0.72
진안군	74.99	75.84	75.84	75.84	76.90	0.63
무주군	80.92	81.06	81.07	81.07	81.99	0.33
장수군	73.22	73.66	73.42	74.07	74.43	0.41
임실군	70.23	70.67	71.56	71.56	71.70	0.52
순창군	75.35	77.76	80.38	80.31	80.31	1.61
고창군	80.25	80.28	80.28	80.58	80.58	0.10
부안군	73.40	73.49	75.15	74.37	74.97	0.53

자료 : 국토교통부(2018), 도로 및 보수 현황 시스템

#### ④ 전라북도 도로 네트워크 현황 분석<sup>104)</sup>

##### ○ 시·군간 우회율 분석 결과

- 전라북도 14개 시·군의 인접 시·군간 연계축을 검토하여 총 28개축으로 설정한 후 시·군간 우회율(실제 이동거리/직선통행거리)은 평균 1.30인 것으로 분석됨.
- 이는 인접 시·군간 통행할 때 평균 30%의 거리를 우회하는 것을 의미함.
- 우회율이 가장 높은 축은 임실-장수축이 1.64(평균 64% 거리 우회)로 나타났으며, 김제-전주축이 1.07(평균 7% 거리 우회)로 가장 낮은 수준임.

No.	축명	우회율	No.	축명	우회율
1	임실~장수	1.64	15	부안~정읍	1.25
2	군산~부안	1.64	16	남원~순창	1.24
3	완주~진안	1.63	17	익산~전주	1.24
4	순창~정읍	1.51	18	순창~임실	1.21

표 4-10

전라북도 시·군간  
도로우회율  
분석결과

2.  
교통·물류  
시설

104) 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

## 2.

### 교통·물류 시설

5	전주~진안	1.47	19	무주~장수	1.20
6	임실~정읍	1.46	20	김제~정읍	1.20
7	완주~익산	1.43	21	군산~익산	1.19
8	남원~장수	1.37	22	군산~김제	1.19
9	장수~진안	1.37	23	완주~전주	1.16
10	고창~정읍	1.36	24	고창~부안	1.15
11	무주~진안	1.30	25	전주~정읍	1.14
12	임실~진안	1.30	26	김제~부안	1.13
13	김제~익산	1.25	27	임실~전주	1.10
14	남원~임실	1.25	28	김제~전주	1.07
평 균					1.30

자료 : 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

- 이를 종합 고려할 때 시·군간 연계도로 신설 및 도로선형 개선 등 도내 도로 시설의 투자가 계속적으로 필요함을 알 수 있음.

#### ○ 고속도로 접근 시간 분석 결과

- 전라북도 240개 읍·면·동<sup>105)</sup>(행정구역 기준)에서 고속도로에 접근하는데 평균적으로 12.9분이 소요되고 있으며, 진안군(17.8분), 무주군(16.2분) 순으로 고속도로 접근이 어려운 실정임.

(단위: 분)

표 4-11

전라북도 시·군별  
고속도로  
평균접근시간

시군	분석 읍면동 수	평균접근시간	시군	분석 읍면동 수	평균 접근시간
전주시	33	13.3	진안군	11	17.8
군산시	27	13.4	무주군	6	16.2
익산시	29	15.9	장수군	7	7.9
정읍시	23	10.8	임실군	12	13.3
남원시	23	8.7	순창군	11	14.8
김제시	19	12.4	고창군	14	10.5
완주군	13	13.7	부안군	12	12.3
평 균					12.9

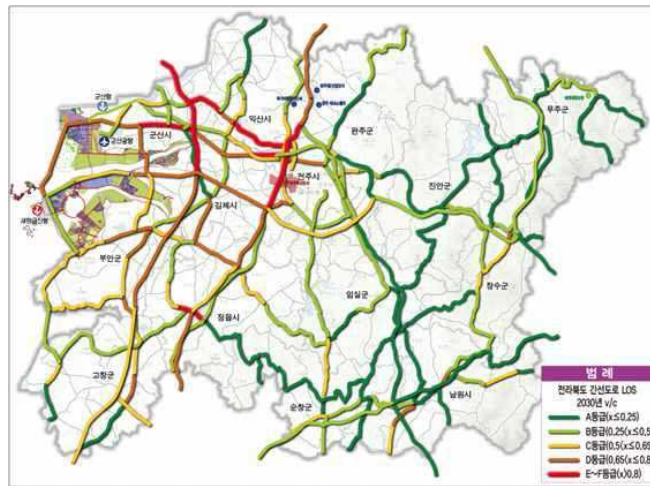
자료 : 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

105) 전라북도 241개 행정구역 중 위도를 제외한 결과임.

- 분석결과 일부 시·군(무안군, 진안군, 순창군, 무주군)의 경우 고속도로에 접근하기 위해 30분 이상 소요되고 있는 실정이기에 이 지역에 대한 고속도로 접근 개선 사업에 대한 고려가 필요함.

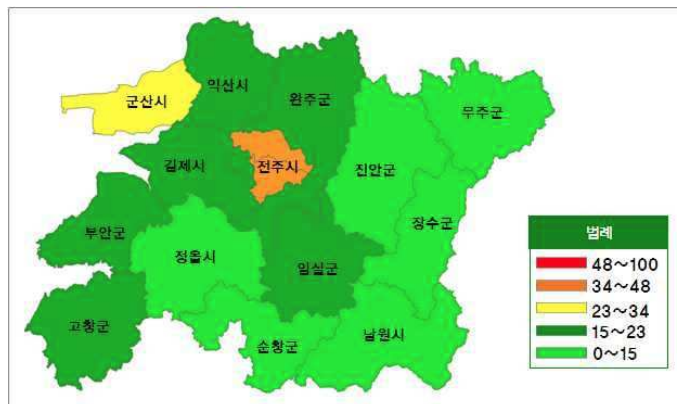
#### ○ 장래 혼잡 구간 검토

- 장래 혼잡구간(2030년 기준)을 예측한 결과, 주로 중추도시권역(전주시, 익산시, 김제시, 완주군)에서 V/C가 0.8이상인 혼잡구간이 다수 발생할 것으로 전망되어, 혼잡완화를 위한 중추도시권 순환 교통망 체계 구축에 대한 고려가 필요함.



자료 : 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

- 도내 시·군별 혼잡강도의 경우, 전주시와 군산시가 가장 혼잡한 것으로 분석됨.



자료 : 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

그림 4-1

2030년 장래  
혼잡구간  
예측 결과

그림 4-2

전라북도  
시·군별 혼잡강도  
분석 결과

2.

교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 이에 따라 ‘전주광역권 도시계획(2006~2020)’에서 계획한 바와 같이 중추도  
시권역 및 전주시의 교통혼잡도 완화를 위해 외곽순환도로 및 내부순환도로  
의 신설을 적극 고려할 필요가 있음.

#### ○ 주요 관광지(도내 1시·군 1대표 관광지) 연계성 분석

- 전라북도 내 위치한 1시·군 1대표관광지에서 인접한 타 1시·군 1대표관광지로  
접근하기 위해서는 평균적으로 56.9분의 소요시간이 필요한 것으로 분석됨.
- 이는 1시·군 1대표관광지간 평균 우회율이 1.52에 달해 도내 시·군간 평균  
우회율인 1.30보다 높게 나타나기 때문이며, 이는 곧 전라북도 지역 내 위  
치한 대표 관광지간 접근성이 떨어짐을 의미함.
- 우회하여 관광지에 접근함으로써 지체되는 평균 시간은 19.6분으로 관광  
활성화를 위하여 관광지간 연계성과 접근성 개선이 필요한 것으로 판단됨.

표 4-12

전라북도 도내  
주요관광지  
연계성 분석 결과

시군	출발	도착	통행시간 (분)	지체시간 (분)	우회율
전주시	덕진공원	보석테마관광지, 벽골제, 삼례문화연구촌	34.3	11.0	1.42
군산시	근대문화도시	보석테마관광지, 벽골제	55.5	17.1	1.42
익산시	보석테마관광지	덕진공원, 근대문화도시, 벽골제 외 1개소	41.0	13.3	1.38
정읍시	내장산국립공원	벽골제, 삼례문화연구촌, 고창읍성 외 3개소	73.2	23.6	1.54
남원시	광한루원	승마레저체험촌, 임실치즈테마파크 외 1개소	51.3	15.4	1.46
김제시	벽골제	덕진공원, 근대문화도시, 벽골제 외 3개소	53.0	12.7	1.32
완주군	삼례문화연구촌	덕진공원, 보석테마관광지, 벽골제 외 3개소	43.5	11.3	1.29
진안군	마이산도립공원	삼례문화연구촌, 반디랜드 외 2개소	55.0	24.1	1.77
무주군	반디랜드	마이산도립공원, 승마레저체험촌	72.5	26.2	1.57
장수군	승마레저체험촌	광한루원, 마이산도립공원, 반디랜드 외 1개소	58.5	21.1	1.68
임실군	임실치즈테마파크	광한루원, 마이산도립공원 외 4개소	58.0	19.7	1.57

순창군	강천산국립공원	내장산 국립공원 광한루원, 임실치즈테마파크	57.0	20.1	1.56
고창군	고창읍성	변산해수욕장	69.5	32.1	1.71
부안군	변산해수욕장	고창읍성, 내장산국립공원, 벽골제	73.7	26.8	1.56
평 균			56.9	19.6	1.52

자료 : 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도

- 이에 따라 '제6차 전북권 관광개발계획'에서 제시한 바와 같이 접근성이 떨어지는 도내주요 관광지간 연계 도로망 개선을 위해 우회율이 높은 마이산도립공원, 승마레저체험촌, 고창읍성과 인접한 시·군 연계도로 선형 불량 개선사업(추정사업비 6,575억원) 등의 추진이 필요함.

#### ○ 새만금 광역 및 내부도로망

- 새만금 내부 주간선도로체계는 총 6개 노선(169.8km)으로, 신설 3개 노선(88.8km)와 기존도로 3개 노선(확장 포함, 81.0km)으로 계획됨.
  - 새만금 내부 주간선도로는 3×3 간선도로망을 중심으로 철도와 도로의 균형 및 기존시설과의 연계를 최적화할 수 있도록 구성됨.

구분		연장(km)	차로수	비고
남북	1축	33.0	6	• 기존 방조제 도로 활용
	2축	26.7	6~8	• 산업단지, 공항, 국제협력용지를 연계하는 도로 신설
	3축	27.2	4~8	• 군산, 부안을 연계하는 도로 신설
동서	1축	26.5	10	• 국도21호선 활용 및 장래 수요증가에 따라 확장
	2축	34.9	4~6	• 신항만, 국제협력용지, 서해안고속도로, 전주를 연계하는 자동차전용도로 및 고속도로 신설 • 새만금~전주고속도로 15.1km, 고속도로를 제외한 연결도로 19.8km
	3축	21.5	4	• 국도 30호선(4차로 확장 공사 중) 활용

자료 : 새만금개발청 홈페이지(<http://saemangeum.go.kr>)

표 4-13

새만금 내부  
주간선도로체계

## 2.

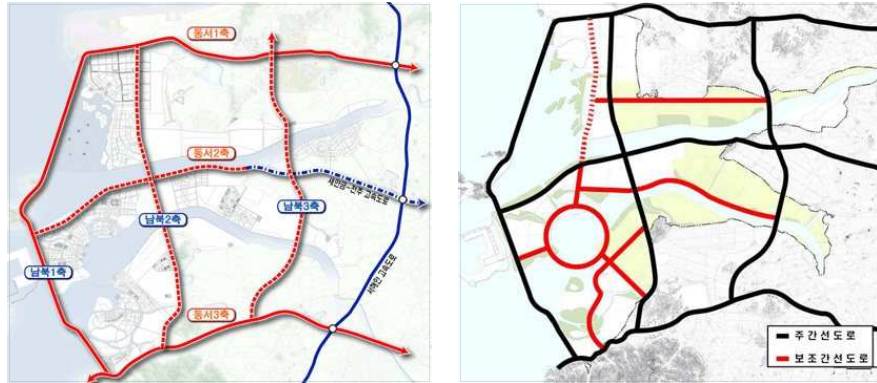
교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

그림 4-3

#### 새만금 내부도로망 계획(안)



<새만금 내부도로망 주간선도로체계(안)>

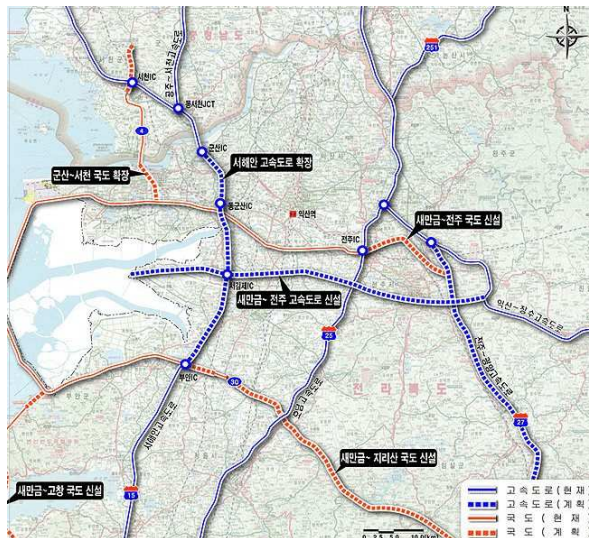
<새만금 내부 보조간선도로망 계획>

자료 : 새만금개발청 홈페이지(<http://saemangeum.go.kr>)

- 이에 따라 주간선도로는 도로 및 철도, 공항, 항만 등 광역교통망과 연계하여 새만금사업지 접근성을 개선하고, 내부개발지의 상호간 연계 강화와 주변 도시인 군산, 김제, 부안 등을 연결하는 도로망의 주골격 형성을 통해서 대규모의 통과 교통량을 처리하도록 계획됨.
- 새만금사업지와 연계되는 주요 광역도로망 계획으로는 새만금~전주 국도 및 고속도로 신설과 서해안고속도로 확장, 군산~서천 국도 확장, 새만금~고창 국도 신설, 새만금~지리산 국도 신설이 계획되어 있음.

그림 4-4

#### 새만금 광역도로망 계획(안)



자료 : 새만금개발청 홈페이지(<http://saemangeum.go.kr>)

- 새정부 들어 새만금 개발이 본격적으로 추진됨에 따라 향후 계속적으로 교통 수요가 증가할 것으로 예상됨으로 광역 연계망 및 신설 내부도로망의 적기 건설이 필수적으로 이루어져야 함.

## 2) 전라북도 도로시설물 현황

### ① 도로 교량

- 2018년 현재 전라북도에 위치한 도로 교량은 총 2,757개소임.
- 일반국도 도로교량이 900개소, 고속도로 도로교량이 788개소 순으로 조사됨.

(단위: 개소, m)

구분	합 계		고속도로		일반국도		지방도		시군도	
	개소	연장	개소	연장	개소	연장	개소	연장	개소	연장
전라북도	2,757	243,806	788	98,819	900	77,761	506	34,972	563	32,254
전주시	179	16,020	29	2,693	70	6,255	3	178	77	6,894
군산시	187	15,141	56	7,797	92	6,068	19	626	20	651
익산시	151	9,111	26	995	53	2,930	35	3,262	37	1,923
정읍시	214	13,798	35	1,981	86	5,697	51	3,905	42	2,216
남원시	228	16,162	57	6,821	51	4,161	49	1,610	71	3,570
김제시	246	20,982	69	4,001	89	11,666	41	3,625	47	1,690
완주군	364	38,713	129	20,888	120	12,329	65	3,316	50	2,182
진안군	195	23,091	31	7,390	31	3,685	70	8,109	63	3,907
무주군	151	17,033	50	8,522	48	4,872	24	1,607	29	2,033
장수군	152	15,874	54	11,819	31	1,435	40	1,600	27	1,021
임실군	172	20,334	44	7,967	55	7,091	36	2,392	37	2,884
순창군	142	10,231	40	2,366	57	4,616	25	1,659	20	1,591
고창군	181	13,760	91	8,104	26	1,932	36	2,560	28	1,163
부안군	195	13,556	77	7,475	91	5,025	12	525	15	531

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 통계시스템(<http://stat.jeonbuk.go.kr>)

### ② 자전거 도로

표 4-14

전라북도  
도로 교량 시설  
현황

## 2.

교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 전라북도에 위치한 자전거도로 연장은 지난 2011년 341개 노선에 걸쳐 850 km 연장이었으나, 2015년에는 450개 노선 1,220km로 급격히 증가하였음(연평균 7.18% 증가).

(단위: 노선수, km)

표 4-15

전라북도  
자전거도로 현황

구분		2011	2012	2013	2014	2015	CAGR
합계	노선수	341	357	354	409	450	7.18%
	연장	850	951.73	1,089	1,280	1,220	9.45%
자전거 전용도로	노선수	46	49	52	55	43	-1.67%
	연장	137.78	197.33	192	240	143	0.93%
보행자 겸용도로	노선수	284	297	296	339	385	7.90%
	연장	694.74	733.8	875	905	992	9.31%
자전거 전용차로	노선수	11	11	6	15	22	18.92%
	연장	18.30	20.6	21	134	85	46.81%

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 통계시스템(<http://stat.jeonbuk.go.kr>)

### ③ 터널 등 기타 도로시설물

- 전라북도 도내 위치한 도로시설물(보도육교, 지하보도, 지하차도, 고가도로, 터널, 가로 등)은 총 159,956개소로서 이중 터널이 156개소, 보도육교가 37개소임.
- 전라북도 주요 도로시설물 중 보도육교, 지하보도, 지하차도, 터널, 가로 등은 꾸준히 증가하고 있는 추세이며, 고가도로는 감소하고 있는 것으로 분석됨.

표 4-16

전라북도  
기타 도로시설물  
현황

구분	항목	2012	2013	2014	2015	CAGR
보도육교	시설수(개)	37	36	37	39	1.77%
	연장(m)	1,295	1,278	1,428	1,553	6.24%
	면적(m <sup>2</sup> )	4,877	5,113	5,698	6,214	8.41%
지하보도	시설수(개)	7	8	8	8	4.55%
	연장(m)	263	284	284	284	2.59%
	면적(m <sup>2</sup> )	1,826	2,490	1,991	1,991	2.93%

지하차도	시설수(개)	9	11	12	19	28.28%
	연장(m)	3,100	3,169	3,684	4,716	15.01%
	면적(m <sup>2</sup> )	57,736	58,507	68,532	86,821	14.57%
고가도로	시설수(개)	4	3	3	3	-9.14%
	연장(m)	380	348	348	358	-1.97%
	면적(m <sup>2</sup> )	5,038	5,038	5,038	4,348	-4.79%
터널	시설수(개)	156	156	155	163	1.47%
	연장(m)	94,268	94,229	97,946	100,470	2.15%
	면적(m <sup>2</sup> )	1,022,168	1,020,365	1,066,031	1,098,097	2.42%
가로등	시설수(개)	159,743	167,067	173,556	176,317	3.35%

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 통계시스템(<http://stat.jeonbuk.go.kr>)

### 3) 전라북도 도로시설물 노후 현황

- 앞서 살펴본 전라북도의 도로시설물에 대해 노후 현황을 살펴보면, 64.7%인 679개소의 시설물이 준공된 지 20년 이상이 지난 시설이며, 30년 이상 된 시설물도 24.2%를 차지하고 있음.
- 보다 구체적으로 살펴보면, 전라북도 내 1종 시설물<sup>106)</sup>은 도로교량이 44개소로 가장 높은 비율을 차지하고 있으나, 20년 이상 된 교량은 7개소(15.9%)로 평균노후도 보다 낮은 비율을 차지하고 있음<sup>107)</sup>.
- 2종 시설물의 경우 공동주택 등 건축물을 제외하면 도로교량이 217개소로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 20년 이상 된 교량은 103개소(47.5%)로 평균노후도를 초과하는 높은 비율을 차지하고 있음.
- 전라북도에 위치한 특정관리대상 시설물<sup>108)</sup> 중 도로시설(교량, 터널, 육교)이 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 이중 교량의 경우 705개소 중 대다수인 571개소(84.0%)가 20년 이상 된 시설물임<sup>109)</sup>.

106) 「시설물 안전관리에 관한 특별법」(「시특법」)에 해당되는 1·2종 시설물

107) 주요 노후 도로교량(1종 시설물): 만경대교(1988), 운암교(1989), 삼례교(1992) 등

108) 舊 「재난 및 안전관리 기본법」에 해당되는 특정관리대상 시설물, 2018.3월 현재 기존 특정관리대상시설물의 경우 '시설물 안전관리체계 일원화 정책'에 따라 「시특법」 내 3종 시설물로 신설·편입되었음(단, 기존 특정관리대상시설 중 가스, 전기, 레저시설 등 기존 개별법에서 관리하고 있던 시설은 소관부처에 이관하고 「시특법」의 3종 시설물 편입예선 제외).

109) 주요 노후 도로교량(특정관리대상 시설물) : 신기2교(1930), 농마교(1930) 등

## 2.

## 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

표 4-17

전라북도  
도로시설물  
노후 현황

(단위: 개소)

구 분		합계	10년 미만	10~14 년	15~19 년	20~29 년	30년 이상	
1종 시설물	소계	47	8	7	24	6	2	
	도로교량	44	8	6	23	5	2	
	도로터널	3	0	1	1	1	0	
2종 시설물	소계	250	48	40	52	76	34	
	도로교량	217	35	32	47	70	33	
	도로터널	33	13	8	5	6	1	
특정 관리 대상	도로 시설	소계	753	6	47	139	343	218
		교량	705	5	45	121	326	208
		터널	11	1	1	6	1	2
		육교	37	-	1	12	16	8
		지하차도	-	-	-	-	-	-
합계		1,050	62	94	215	425	254	
%		100%	5.9%	9.0%	20.5%	40.5%	24.2%	

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부통계자료

#### 4) 시사점

- 전술한 전라북도의 도로분야 시설 현황 결과를 토대로 크게 연계성, 안전성 측면에서 전라북도 도로분야 인프라 현황을 진단함<sup>110)</sup>.

##### ① 연계성 검토 결과

- 첫째, 전라북도의 시·군간 도로 우회율 분석 결과, 평균적으로 시군 간 이동 시 30%의 거리를 우회하는 것으로 조사되어 이를 개선하기 위한 연계 도로망 구축 및 도로 선형 개선 사업 추진이 필요함.
- 둘째, 전라북도 도내에서 고속도로에 접근하기 위해서 30분 이상 소요되는 지역이 다수 존재하는 것으로 조사되어 해당지역 고속도로의 접근성을 개선

110) 진단방법은 '전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도'에서 분석한 방법을 일부 차용함.

을 위한 사업 발굴 및 추진이 필요함.

- 셋째, 새만금 사업과 각종 산업단지, 택지개발지구 등 전라북도 및 14개 시군의 장래 개발 계획의 효율적 추진을 위한 도로망 구축이 계속적으로 추진하여야 함.
  - 장기계속사업으로 진행 중인 도로망 구축 사업이거나, 계획 수립이 완료된 사업의 경우 적기 착공 및 준공을 위한 노력 또한 지속적으로 경주하여야 함. 이를 위해 계획 수립 단계에서 필요 시 적극적 민자사업 추진 가능 여부 검토 또한 병행하여 이루어져야 함.
- 넷째, 전라북도의 도로연장 8,402km 중 중추도시권에 3,932km(46.8%)가 중추도시권에 밀집되어 있어 지역균형발전을 고려하여 도로 사업 추진이 필요함(동부권 발전계획 고려 포함).
  - 중추도시권, 특히 전주시 등 혼잡도가 높은 지역의 경우 교통혼잡도 완화를 위해 전주광역권 외곽순환도로 및 전주시 내부순환도로의 신설 추진이 필요함.

## ② 안전성 검토 결과

- 첫째, 전라북도의 교통사고 발생 건수는 7,850건/년으로 하루 21.5건의 사고가 발생하고 있으며, 인구 10만 명당 교통사고 사망자수는 15.3명으로 전국 평균인 8.4명보다 약 1.8배 높은 수치를 기록하고 있음.
- 교통사고, 특히 교통사고 사망사고 발생률을 낮추기 위해서는 도로의 선형개량과 주행속도 일관성 유지 등과 같은 사고 심각도 감소를 위한 인프라 투자가 필요함.
  - 전라북도의 교통사고 심각도가 높은 이유는 지방도로의 선형불량, 노후화, 중앙분리대 및 보도·축도 미확보, 시거 불량 등 설계기준이 미달된 구간이 다수 존재하기 때문임.
- 둘째, 전라북도의 경우 도로시설물의 64.7%가 준공 이후 20년 이상 된 시설이며, 30년 이상 된 시설도 24.2%에 달하고 있는 실정임.

## 2.

### 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 특히 특정관리대상 시설물 중 도로시설의 경우 84.0%가 20년 이상 된 시설물이기에 대다수 시설물이 노후화되었다고 판단 가능함.

- 이에 따라 노후화된 도로시설물의 개선을 통한 도민 안전도 확보가 이루어져야 하며, 앞서 언급한 높은 교통사고 발생률을 고려할 때 단순 노후 시설의 보수 수준이 아닌 성능개선을 통한 사고위험의 적극적 감소 방안이 마련되어야 할 것으로 판단됨.

- 이 외에도 아스팔트와 콘크리트 도로 사용 가능 연한이 각각 10년, 20년임을 감안하면, 10년 이상 노후된 도로는 균열, 포트홀, 싱크홀 등 도로 파손 및 교통사고를 유발할 가능성이 높기에 10년 이상 노후도로의 개선 또한 추진하여야 함.

### (3) 철도 분야

#### 1) 전라북도 철도 스톡 분석

##### ① 전라북도 철도 연장<sup>111)</sup>

- 전라북도 내 기존 철도망은 호남고속선, 호남선, 전라선, 장항선, 군산화물선, 옥구선, 북전주선으로 총 7개의 노선으로 구성되어 있음.
- 현재 옥구선과 군산화물선은 운영 중단 중임.

(단위: km)

표 4-18

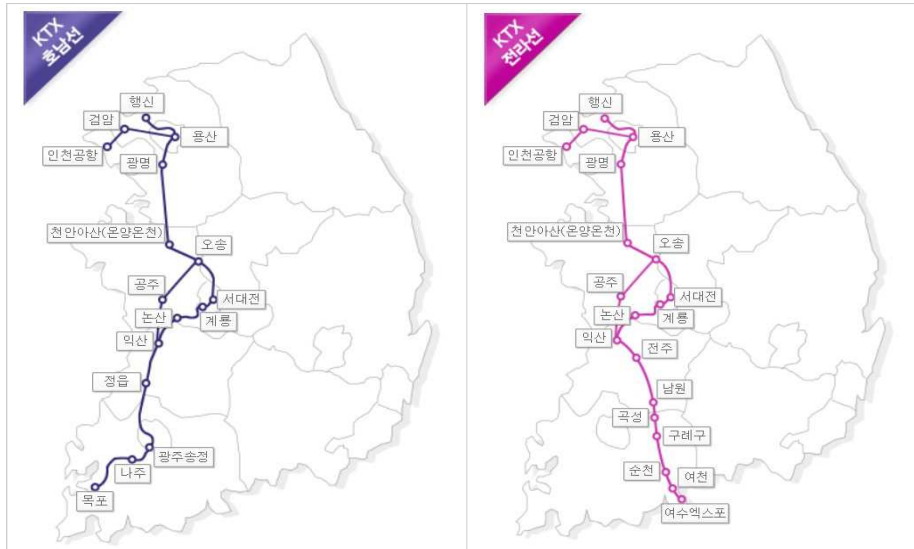
전라북도  
철도 연장 현황

노선명	구 간	전체구간	전북구간	비 고
호남고속선	오송~광주송정	182.3	78.4	2015.4. 개통
호남선	대전~목포	252.5	81.6	
전라선	익산~여수	185.2	92.9	
장항선	천안~익산	160.2	24.3	

111) 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도의 분석내용을 기준으로 최근 통계자료 및 사업추진 현황으로 업데이트함.

군산화물선	대야~군산	8.9	8.9	운영중단/미군용선
옥구선	군산~옥구	11.6	11.6	운영중단
북전주선	동산~북전주	1.7	1.7	
합 계		802.4	299.4	

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료



자료 : 한국철도공사(2018), 기차역 정보

그림 4-5

전라북도  
주요 기차노선도

- 이 중 전라북도 구간의 전체 철도연장은 299.4km로서, 주요 노선은 호남선과 전라선이 있음.
  - 호남고속선과 호남선, 전라선은 전철화와 고속화가 완료되었으며, 장항선의 익산~대야 구간은 단선철도를 복선전철화 하는 공사 중<sup>112)</sup>에 있음.
  - 충남 아산 신창~군산 대야 간 단선철도는 복선전철화에 대해 '제3차 국가 철도망구축계획'에 반영되어 지난 2017년 11월 예비타당성 조사가 완료됨<sup>113)</sup>.
- 장항선 신창~대야, 대야~익산 간 철도개량이 완공되면, 전라북도 도내 동서 남북 십자형 철도가 일부 완성되나, 이는 간선철도 기능으로 전라북도 도내의 생활권을 직접적으로 연결해줄 수 있는 광역철도 기능이 부족함.

112) 장항선 익산~대야 복선전철화 사업은 기존 2018년 완공 예정이었으나, 공사구간 중 연약지반 처리 공법이 변경되어 실시계획을 수정하면서 2020년으로 완공이 연기됨.

113) 철도시설공단에 따르면, 2018년부터 2022년까지 전철화사업 진행 예정, 철도시설공단 보도자료, 2017.11.30.

## 2.

### 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 간선철도망이 완성되어도 장거리 지역 간 철도는 남북축으로 구성되어 있어, 전라북도와 경상지역을 직접 연결해주는 동서축 철도의 추진이 시급함.

- 또한, 새만금 지역의 활성화와 교통·물류 서비스 확충을 위해서는 철도 건설이 필수적이나, 새만금~대야간 철도(45km, 6,100억원)의 경우 제3차 국가철도구축계획에는 포함되었으나, 현재 예비타당성 조사 단계에 그쳐 실제 추진이 미확정인 상황임.

그림 4-6

제3차  
국가철도망구축  
계획에 포함된  
전라북도 주요  
철도사업 노선도



<제3차 국가철도망구축계획  
전북지역 노선도>

자료 : 전북일보(2016)



<새만금~대야 복선전철 노선도>

자료 : NAVER

#### ② 전라북도 철도수송 현황

- 전라북도 내의 주요 철도 노선(호남선, 전라선, 장항선 등)은 여객 및 화물을 동시에 취급하는 혼용선임.
- 2015년 기준 전라북도 여객 수송인원은 4,766,646명이며, 익산역이 연간 2,028,906명으로 가장 많고, 대야역이 연간 3,817명으로 가장 적음.
- 총 화물 발송량의 경우 734,895톤이며, 북전주역이 331,599톤으로 가장 많은 것으로 조사됨.
  - 총 화물 도착량은 1,049,741톤이며, 북전주역이 739,203톤으로 가장 많은 것으로 나타남.
- 보다 구체적으로 물류지원 철도 수송 현황을 살펴보면, 화물수송을 위한 전

용철도인 인입철도는 군산화물선, 옥구선, 북전주선이 있으나 전술한 바와 같이 군산화물선과 옥구선은 현재 운영이 중지된 상태임.

- 이에 따라 전라북도 내의 주요 화물취급역은 군산, 동익산, 북전주, 관촌 등으로 군산과 전주에 집중되어 있으며 주요 취급품목은 컨테이너임.
- 동산역에서 분기하여 북전주역으로 연결된 북전주선은 컨테이너와 양화를 취급하고 있음.
- 공사 중인 군장산단 인입선은 대야역에서 군산항의 군산산업단지(군산2국가산단 군산항역)를 연결하는 총연장 30.2km의 단선철도로, 공사가 완공되면 군산산업단지의 화물을 수송할 예정임.

- 2015년 기준 철도시설 이용에 따른 연간 총 여객수입은 657.4억원이며, 총 화물수입은 53.0억원임.

(단위: 명, 톤, 만원)

구분 (역별)	여 객			화 물		
	승차인원	강차인원	여객수입	발송톤수	도착톤수	화물수입
전라북도	4,766,646	4,714,200	6,574,271	734,895	1,049,741	529,966
함열	64,034	59,956	53,742	-	-	-
황등	-	-	-	849	6,918	16
익산	2,028,906	1,992,586	2,680,007	5,679	5,638	745
와룡	-	-	-	-	-	-
김제	234,492	243,886	246,719	-	1,200	-
신태인	62,233	62,827	53,855	-	10,706	-
정읍	508,194	486,100	884,387	30	1,017	-
천원	-	-	-	-	750	-
노령	-	-	-	12,950	-	-
동익산	-	-	-	51,234	24,132	42,844
삼례	57,616	55,396	44,788	-	-	-
동산	-	-	-	77,995	78,423	46,128
북전주	-	-	-	331,599	739,203	221,868
송천	-	-	-	-	-	-
전주	1,180,285	1,172,782	1,921,515	43	2,222	-
아중	-	-	-	-	-	-
신리	-	-	-	-	-	-
관촌	-	-	-	5,623	5,294	16,499
임실	36,978	36,847	23,765	-	734	-
오수	44,034	45,337	32,272	-	1,300	-
남원	330,640	332,927	403,155	30	-	-

표 4-19

전라북도  
철도수송 현황

## 2.

교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

임피	-	-	-	-	-	-
대야	3,817	3,707	5,347	-	-	-
군산	215,417	221,849	224,721	248,863	172,204	201,865

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 통계시스템

- 전반적인 전라북도의 철도수송 현황을 살펴보면, 군산 및 전주를 중심으로 화물취급시설이 분포되어 있어, 전라북도 내의 주요 산업단지 물류지원을 위한 철도시설이 부족한 것으로 판단됨.
- 여객 또한 남북축 철도 구축에 따라 수도권 및 충청권과 연계된 여객수송 외 도내 광역 연계 교통서비스는 미흡한 실정임.

#### 2) 전라북도 철도시설물 노후 현황

- 전라북도의 경우 1종 시설물에 해당하는 철도교량 및 철도터널, 2종 시설물에 해당하는 철도교량 및 철도터널이 현재 존재하나, 전라북도청에서는 별도 통계를 통해 관리되지 않고 있음.
  - 다만 「재난 및 안전관리 기본법」에 따른 삭도·궤도의 관리 현황을 살펴보면, A등급 17개소, B등급 1개소가 존재해 총 18개 시설물이 위치함.

#### 3) 시사점<sup>114)</sup>

- 전라북도의 철도통행량 현황 및 향후 전망을 살펴보면, 현재 서울특별시, 경기도, 대전광역시, 세종특별자치시 등 수도권 및 인근 주요 도시와의 통행량이 많음.
  - 특히 2015년 호남고속철도 개통에 따라 전라북도와 서울특별시, 경기도, 세종특별자치시의 통행량이 증가하는 추세로 나타났으나, 그 외 지역의 철도 통행량은 상대적으로 적은 것으로 분석됨.

114) 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역 결과를 토대로 최근 현황을 추가 반영 기술함.

(단위: 통행량/일)

구분	2013	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	2,055	3,467	3,083	2,951	2,799	2,696	2,619
부산	3	3	4	3	3	3	3
대구	0	0	0	0	0	0	0
인천	158	315	278	274	268	262	257
광주	491	741	570	557	540	522	500
대전	918	951	886	871	858	830	809
울산	0	0	0	0	0	0	0
경기	1,285	2,425	2,098	2,049	1,965	1,903	1,848
강원	13	6	37	37	37	36	36
충북	14	87	45	46	46	46	45
충남	1,198	1,399	1,369	1,347	1,318	1,290	1,274
전북	3,219	4,374	3,526	3,486	3,437	3,389	3,312
전남	1,407	1,793	1,704	1,708	1,704	1,692	1,680
경북	0	0	0	0	0	0	0
경남	0	0	0	0	0	0	0
세종	148	249	567	706	845	825	816
CAGR	-	5.44%	-1.56%	-0.13%	-0.22%	-0.34%	-0.31%

표 4-20

전라북도  
권역별  
철도통행량  
현황 및  
전망(발생량)

자료 : 전북연구원(2018), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역

- 2040년까지 전라북도의 권역별 철도통행량 예측 결과 추가적인 철도노선의 신설 없이는 철도 수요 증가를 기대할 수 없는 것으로 예측되어 철도인프라 구축 선행을 통해 지역 간 철도 통행량 증가 유도가 필요함.
- 특히 전술한 바와 같이 전라북도는 주요노선은 호남고속선, 호남선, 전라선으로 남북 방향의 철도망 인프라가 비교적 양호한 편이나, 주요 철도 노선과 연계되는 동서 방향 철도인프라가 부족한 실정으로 동서방향의 철도인프라 구축이 필요함.
  - 다만, 국가철도망 구축계획에서 제시된 사업 이외 신규 간선철도 노선은 인 구분포와 통행량 등을 종합 고려할 때 사업 추진이 제한될 것으로 판단됨.
- 이에 따라 국가철도망 구축계획 및 새정부 공약사항으로 명시한 사업이 실제 추진될 수 있도록, 지속적 노력이 필요하다고 판단됨.

## 2.

### 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 이 외에도 전라북도 내의 생활권을 직접적으로 연결해 줄 수 있는 광역철도 신설 또한 적극 고려가 필요함(필요 시 기존 노선 활용 포함).
- 이 밖에 물류지원 교통으로 전주, 완주, 익산 인근의 산업단지 물류서비스 진입을 위한 인입철도 구축이 필요함.

#### (4) 항만 분야

##### 1) 전라북도 항만 스톡 분석

###### ① 전라북도 항만 물동량 추이

- 전국 30개 무역항 및 29개 연안항 중 전라북도에 위치한 항만은 전술한 바와 같이 장항항, 군산항, 상왕등도항 등이며, 신규 건설 예정 항만으로 새만금신항이 있음.
  - 현재 전라북도 국가항만은 군산항이 유일함.
- 전라북도의 항만 물동량은 2013년 18,610천톤에서 2017년 17,104천톤으로 연평균 -2.09%씩 감소하고 있는 추세임.
  - 인근 항만인 평택항의 증설 및 운영 확대와 군산항을 통한 자동차 수출대수의 감소 등으로 인해 전체 항만 물동량이 소폭 감소함.
  - 반면, 여객 물동량 및 컨테이너 물동량은 증가 추세임.

(단위: 천톤(R/T), TEU)

표 4-21

전라북도  
항만시설  
물동량 현황

구 분		2013	2014	2015	2016	2017.11.	CAGR
물동량 (천 톤)	합 계	18,610	18,635	18,488	19,604	17,104	-2.09%
	일반화물	17,936	17,893	17,593	18,709	16,158	-2.58%
	컨테이너 (톤수 환산)	674	742	895	895	946	8.84%
컨테이너 (TEU)	합 계	42,855	47,966	44,561	56,564	60,943	9.20%
	GCC(6부두)	11,757	15,175	14,579	20,309	27,375	23.53%
	카페리여객선	31,098	32,791	29,970	36,255	33,568	1.93%
	기타 (5부두)	-	-	12	-	-	-
자동차(대수)		195,463	182,964	205,471	199,398	158,814	-5.06%

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 2016년 기준 군산항은 19,604천톤(R/T)의 물동량을 처리하고 있으며, 이는 전체 국가항만 물동량의 1.3%에 밖에 미치지 못하는 수준이나, 새만금사업 활성화 및 주변 산업단지 생산 확대를 통해 물동량 확대 등이 가능할 것으로 전망되기에 선제적 투자에 대한 고려가 필요함<sup>115)</sup>.
- 항로 및 항차 부족에 대한 개선 노력 또한 동시 추진이 필요함.

(단위: 천톤(R/T))

구분	2016년 순위	2012	2013	2014	2015	2016	전국대비 (%)
합 계	-	1,338,588	1,358,925	1,415,844	1,463,053	1,501,896	100.0
부산	1	312,040	324,858	346,590	359,676	362,993	24.2
광양	2	237,342	239,545	253,256	272,006	277,430	18.5
울산	3	196,872	191,030	191,717	190,870	197,548	13.2
인천	4	143,431	146,106	150,091	157,624	161,184	10.7
평택·당진	5	100,525	109,251	117,012	112,214	112,694	7.5
대산	6	70,120	68,978	72,900	78,514	85,890	5.7
포항	7	62,236	61,646	65,241	61,501	62,235	4.1
동해·묵호	8	31,083	31,728	32,540	31,279	32,210	2.1
목포	9	16,224	20,165	22,997	22,467	22,862	1.5
군산	10	18,704	18,610	18,635	18,488	19,604	1.3
기타항	-	35,034	39,218	37,234	42,789	46,115	8.1

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

## ② 군산항 항만 규모 및 부두확충 사업 현황

- 보다 구체적으로 군산항 부두시설 현황을 살펴보면, 2017년 11월 기준 '제3차 전국 항만기본계획'에 반영된 총 계획 부두 39선석 중 31선석<sup>116)</sup>을 운영 중임.

115) 전라북도청의 경우 현재 항만 물동량 확대를 위해 군산해수청·군산시·선사·하역사 등과 민·관 합동으로 군산항의 부두시설·항로·인센티브를 업체에 홍보하는 포트세일을 추진하고 있고, 선사·화주·하역사 등에게 인센티브를 지원하고 있음. 전라북도, '군산항 컨테이너화물 27% 증가 및 신규항로 개설', 보도자료(2017.5.1.)

116) 잡화부두 19선석, 자동차부두 3선석, 양곡부두 3선석, 컨테이너부두 2선석, 유연탄부두 1선석, 여객부두 1선석, 모래부두 1선석, 시멘트부두 1선석

표 4-22

전국 항만별  
물동량 현황

## 2.

교통·물류  
시설

## 2.

### 교통·물류 시설

표 4-23

군산항 부두시설  
현황

(단위: 천톤, TEU)

구분	부두명	연장 (m)	재원별	접안능력	취급화물	하역능력 (천톤)	비 고
합 계		8,296	총 39선석			-	
완공 (31선석)	소 계	6,506	31선석			25,154	
	1부두 (3선석)	525	재정	2만톤×1 1만톤×2	잡화	1,396	대한통운
	2부두 (3선석)	551	재정	5천톤×1 2만톤×2	잡화	1,463	대한통운 세방
	3부두 (3선석)	640	민자	2만톤×1	시멘트 잡화	1,889	동양·쌍용 세방
			재정	2만톤×2			
	4부두 (2선석)	300	민자	2만톤×1	자동차	3,514	한국GM
		300	민자	2만톤×1	자동차		대한통운
	5부두 (8선석)	630	재정	2만톤×3	자동차 잡화	5,410	대한통운
		420		2만톤×2	잡화		한솔로지스틱스
		630		2만톤×3	잡화		세방
	6부두 (4선석)	450	재정	2만톤×1 3만톤×1	양곡	6,479 (280천 TEU)	선광
		480		2천TEU×2	컨테이너		GCT
	7부두 (5선석)	800	재정	5만톤×2 3만톤×1	잡화 양곡	2,208	군산항7부두 운영
		-	민자	3만톤×1	유연탄		대한통운
		500	민자	3만톤×2	잡화	1,428	군장신항만
	여객부두	180	재정	1.5만톤×1	여객, 컨테이너	-	공용
	모래부두	180	재정	3천톤×1	모래	1,394	금석해운
'20년까지 (2선석)	7부두 (2선석)	420		2만톤×2	잡화	미착공	
유보 (6선석)	6부두 (4선석)	900				유보	
	7부두 (2선석)	470				유보	

자료 : 전라북도(2017), 전라북도 내부자료(군산항 부두시설 현황)

- 이러한 시설은 지난 1989년부터 2020년까지 사업비 1조 9,313억원(국비 1조 4,616억원, 민자 3,442억원)을 들여 지속적으로 용량을 확대해 왔기 때문임.
- 그러나 앞서 살펴보았듯이 2016년 기준 우리나라 전체 항만물동량 150,190만톤 중 군산항은 1.3%인 1,960만톤을 처리하고 있어 전체 항만물동량 대비

상대적으로 약세인 실정임.

- 정기항로 또한 군산항은 7개에 불과해 부산항 531개, 광양항 88개, 인천항 49개, 평택항 12개에 비해 턱 없이 부족한 실정임.

항 로	적재능력 (TEU)	입출항	비고
중국 일조~군산~부산	420	주 1회	컨테이너선
군산~광양~상해~평택~군산	900	주 1회	컨테이너선
대련~군산~광양~부산~일본	1,009	주 1회	컨테이너선
일본~부산~광양~군산~인천~대련	962	주 1회	컨테이너선
군산~닝보~상해~인천~군산	1,009	주 1회	컨테이너선
군산~대산~청도~부산~광양	702	주 1회	컨테이너선
군산~석도	203 (여객 750명)	주 3회	카페리

자료 : 전라북도, '군산항 컨테이너화물 27% 증가 및 신규항로 개설', 보도자료(2017.5.1.)

표 4-24

군산항 국제선  
정기항로 현황

### ③ 새만금신항만 조성 현황

- 중국을 중심으로 동북아의 물동량 증가에 대비하여 물류거점, 해양관광, 레저기능 기능까지 포함된 서해안 복합거점 항만으로 건설하기 위한 새만금신항만 조성이 현재 추진 중임.
- 단계별 개발규모를 살펴보면, 2020년까지 52만m<sup>2</sup>를 조성하여 3.1km 방파제와 2~3만톤급 4선석 부두를 개발하며, 2030년까지 488만m<sup>2</sup>를 조성하여 18선석 부두 개발을 추진 중임.
- '새만금 내부개발 기본구상 및 종합실천계획(2010)' 및 대형 항만건설 SOC사업계획(2017)'에 따르면, 장래수요 대비 최대 33선석의 입지를 확보하고 대수심항을 지향하도록 계획되어 있음.

구분	선박규모	소요연장 (m)	2020년(1단계)		2030년(2단계)	
			선석 수	계획연장	선석 수	계획연장
자동차	2만DWT	210	1	225	1	225
일반잡화	2만DWT	210	2	420	14	2,970

표 4-25

새만금신항만  
단계별 개발규모  
계획

2.  
교통·물류  
시설

교통·물류  
시설

그림 4-7

## 새만금신항만 계획도

컨테이너	3만DWT	250	1	265	2	515
크루즈부두	8만GT	350	-	-	1	405
합계	-	-	4	910	18	4,115

자료 : 국토해양부(2010), 새만금신항 기본계획 재검토, 새만금개발청 홈페이지 재인용



**<새만금신항만 토지이용계획도>**

자료 : 새만금개발청 홈페이지



**<새만금신항만 1단계 완성도 이미지>**

자료 : 새만금개발청 홈페이지

- 전라북도 항만의 부족한 물동량 및 항로 수와 새만금 개발의 활성화를 위해 새만금신항만 개발을 최근에 들어 급속히 추진하는 것은 매우 환영할 만한 사항임<sup>117)</sup>.
- 그러나 새만금신항만이 목표로 하고 있는 ‘동북아 물류허브 무역항’을 위해 선 현재 2~3만톤 규모로 추진되고 있는 항만 규모로는 최근 국제적으로 선박 건조가 대형화 되고 있는 추세에 역행되기에 이에 대한 대응이 필요함.
  - 더구나 전국 항만 접안시설 설치 현황을 살펴보면, 새만금신항만과 경쟁체제인 광양항, 울산항, 대산항 등은 30만톤 이상이 9선석 설치되어 있고, 5~10만톤 이상 접안시설도 122개소에 달하는 실정임<sup>118)</sup>.
- 다행인 점은 새만금신항만의 경우 최고 수심이 15~25m로 계획되어 있어 대규모 선박이 입출항 하는데 문제가 없으며, 경쟁 항만 대비 중국 다롄, 칭다오, 상하이항 등과 지리적으로 가까워 환황해권 물류기지로 성장에 긍정적 환경을 보유하고 있기에 새만금 신항만 건설 시 10만톤 급 이상 접안시설 조기 사업 추진이 필요함.
  - 군산항의 경우 현재 5만톤 급 접안시설이 최대이기에 전라북도 지역 내 인

117) 지난 2017년 새만금 방조제와 신항만을 연결하는 진입도로(700m), 방파호안(1.5km), 준설토 투기장(1.8km) 등 새만금신항만 개발과 관련된 공사의 발주가 이루어짐.

118) 전민일보 ‘새만금 신행만 본궤도’, 2017.01.26. 신문기사

근 향만 간 중복투자의 위험성도 전무함.

## 2) 전라북도 향만시설물 노후·안전 현황

- 전라북도 내 1·2종 향만시설(갑문, 방파제, 계류시설)의 2016년 이후 정밀점검 및 안전진단 결과(17개 향만시설물)를 보면, 모든 시설이 B등급 이상을 받아 양호한 것으로 판단됨.

No.	시설물명	시설물종류	종별	등급
1	군산외항 1부두	계류시설	2종	B등급
2	군산항 북방파제	방파제, 파제제 및 호안	1종	B등급
3	군산항 시멘트부두	계류시설	2종	B등급
4	군산항 유연탄 전용부두(74선석)	계류시설	2종	B등급
5	군산항 제2부두	계류시설	2종	B등급
6	군산항 제3부두	계류시설	2종	B등급
7	군산항 제5부두	계류시설	2종	B등급
8	군산항 제6부두(61, 62선석)	계류시설	2종	B등급
9	군산항 제7부두(71, 72, 73선석)	계류시설	2종	B등급
10	군산항6부두(63, 64선석)	계류시설	2종	B등급
11	군산항 국제여객부두	계류시설	2종	B등급
12	군산항 자동차부두	계류시설	2종	B등급
13	군산항 자동차부두(42선석)	계류시설	2종	B등급
14	남방파제	방파제, 파제제 및 호안	2종	B등급
15	비응항 방파제 및 방파호안	방파제, 파제제 및 호안	2종	B등급
16	새만금 신항만 방파제(1단계) 1공구	방파제, 파제제 및 호안	1종	B등급
17	새만금 신항만 방파제(2단계) 2공구	방파제, 파제제 및 호안	1종	B등급

표 4-26

전라북도  
향만시설물  
안전등급 현황

자료 : 한국시설안전공단, 시설물정보관리종합시스템

## 3) 시사점<sup>119)</sup>

- 전술한 바와 같이 전라북도 지역의 유일한 국가항만인 군산항의 경우 항만경쟁력이 지속적으로 약화되고 있고, 새 정부 들어 새만금신항만 추진에 가속도가 붙고 있지만 여전히 1단계 이후 사업 추진에 대한 불확실성이 존재함.

119) 전북연구원(2015), 전라북도 SOC 종합진단 연구용역 결과를 토대로 최근 현황을 추가 반영 기술함.

- 군산항의 경우 지리적으로 금강하구에 위치해 있어 지속적으로 항로 준설공사가 불가피한 상황으로, 갈수록 선박이 대형화되고 있는 추세와 배후 산업단지의 물동량 감소 추세를 고려할 때 경쟁력이 약화되고 있는 실정임.
  - 새 정부 들어 그간 추진이 부진하였던 새만금신항만 개발 사업이 급속히 추진되고 있는 것은 사실이나, 최근 잇따른 관련 공사 유찰(새만금 신항만 가호안 및 매립호안 축조 공사, 새만금 신항만 진입도로 및 복측 방파호안 축조 공사) 등으로 새만금 신항만공사가 본 궤도에 진입하기 위해서는 면밀한 사업 계획 수립 및 적기 추진이 시급함.
  - 이와 더불어 새만금신항만 1단계 사업은 현재 관련 공사가 진행되고 있으나, 2단계 사업은 물동량 소요 등을 종합하여 추진 여부가 결정되기에 향후 추진 여부가 불투명한 실정임.
- 다만, 현재 전라북도에 위치한 항만은 경기침체로 인해 항만 주변지역 생산성이 저하되어, 항로와 항차 부족 등에 따라 물동량 감소로 이어지는 악순환이 지속되고 있는 실정임.
- GM대우 군산공장 폐쇄 등 군산항 주변의 군장국가산단 등에 입주한 기업들의 지속적으로 생산량이 감소되고 있으며, 또한 새만금의 실질적인 투자유치가 활발하게 진행되고 있지 않아 대규모의 생산 활동을 기대하기는 어려운 상황임.
  - 현재 군산항은 평택항 등 타 국내 무역항과의 경쟁에 있어 항로가 부족한 실정이며, 항로 추가 신설 또한 미흡한 실정임.
- 이에 따라 전라북도 외 타 항만을 이용하고 있는 도내 기업체의 물류비 절감 및 항만종사자 수입 증가 등으로 지역경제 활성화를 위해 선제적 항만시설 투자가 이루어져야 함.
- 이와 더불어 도내 위치한 어항의 정비·신설 또한 사업 소요를 고려하여 투자 확대가 필요함.
- 마지막으로 관광객 유치를 위한 항만 인프라 및 해양 관광 콘텐츠 확보가 필요함.
- 전라북도는 각종 관광계획 수립에서 제시한 바와 같이 다양한 관광자원을 활용하여 관광산업을 전략적으로 육성하고 있으나, 해양자원 활용도는 저

조한 실정임.

- 최근 해양 및 수상 레저에 대한 관심이 높아지고, 차별화된 관광 자원 육성을 위해 각 기초지자체에서 경쟁적으로 마리나 등 해양 자원개발을 추진하고 있는 상황이나, 전라북도의 경우 지난 2010년 고군산·비응항 지구 마리나항만 개발이 중앙항만정책심의회에서 기본계획 대상지역으로 지정된 이후 여전히 마리나 항만 개발이 미흡한 실정임.
- 또한, 새만금신항만 개발 계획을 통해 크루즈 선박의 접안이 가능한 항만이 마련이 계획되어 있긴 하나 그 외 여전히 크루즈 관광객을 유치하기 위한 구체적 준비가 부족한 상황임. 크루즈 관광객의 편의를 위한 관련 인프라 및 콘텐츠 개발이 필요함.

## (5) 공항 분야

### 1) 전라북도 공항 스톡 분석

#### ① 전라북도 공항 현황

- 전라북도 내 위치한 공항은 군산공항이 유일하며, 2개의 활주로 및 여객터미널(2,852㎡)과 주차장(10,421㎡)을 겸비하고 있음.
- 최근(2017년) 25억원을 투입하여 여객터미널 내·외부 리모델링 공사를 통해 이용객 편의성을 개선한 상황임,

(단위: ㎡)

부지	활주로		여객터미널	주차장
142,803	제1 활주로	2,745×45	2,852	10,421
	제2 활주로	2,454×23		

표 4-27

군산공항 현황

- 2017년 기준 군산공항 이용실적을 살펴보면, 연간 1,420회 운항편을 통해 총 22.6만명이 여행객을 수송하였으며, 화물 운송실적의 경우 1,267톤을 소화함.

자료 : 전라북도(2018), 군산공항 이용실적

## 2. 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

표 4-28

#### 군산공항 이용실적

연도별	운항편수(대)			수송현황					
				여객(명)			화물(톤)		
	도착	출발	계	도착	출발	계	도착	출발	계
2007	556	553	1,109	69,865	63,377	133,242	761.4	809.2	1,570.6
2008	391	391	782	51,942	47,727	99,669	790.8	665.7	1,456.4
2009	662	662	1,324	79,216	77,186	156,402	736.9	806.5	1,543.4
2010	695	692	1,387	89,520	85,118	174,638	792.4	817.6	1,610
2011	699	699	1,398	87,826	84,501	172,327	899.2	733.8	1,632.9
2012	676	674	1,350	82,188	78,821	161,009	770	715.3	1,485.3
2013	722	722	1,444	88,660	86,832	175,492	803.5	647.2	1,450.8
2014	603	602	1,205	77,409	76,780	154,189	562.7	483.6	1,046.3
2015	716	716	1,432	102,970	102,468	205,438	694.1	606.7	1,300.8
2016	714	713	1,427	115,671	116,461	232,132	700.6	619.8	1,320.4
2017	710	710	1,420	112,751	113,046	225,797	657.6	609.6	1,267.2

- 이러한 이용실적은 타 광역시·도에 위치한 지방공항의 이용실적에 턱없이 부족한 수준이며, 이는 대형항공기가 취항 불가능한 제한적 활주로 실태와 더불어 국내선의 경우 2개 항공사만이 취항하여 군산~제주 간 국내선만이 하루 2편 운영되었기 때문임.

- 지난 2009년 2월 이스타항공이 제주노선 취항을 추가로 시작한 이후 최근 까지 1일 2회 왕복운항만이 이루어졌음(기존 대한항공 취항 포함).
- 이에 따라 군산공항은 탑승률 86%로 항공수요 확대에 한계에 이른 실정임. 다만, 최근 전라북도청의 노력으로 군산공항 취항 항공노선이 매일 왕복 3회 운항으로 증편('18.3월 이후)되어 연간 탑승객 12만명 선까지 증가 될 것으로 전망됨.

표 4-29

#### 군산공항 취항 정기노선 현황

구분	항공사	운항노선	운항시간 (출발기준)	운항노선	운항시간 (출발기준)	비고
기존	이스타	제주→군산	11:55	군산→제주	13:30	2회
	대한항공	제주→군산	13:05	군산→제주	14:35	
변경 (증편)	이스타	제주→군산	09:30	군산→제주	10:55	3회
	대한항공	제주→군산	13:05	군산→제주	14:35	
	이스타	제주→군산	16:25	군산→제주	17:55	

주 : 3회 증편 사항은 '18.3~ '18.10만이 확정되었으며, 이후('18.10 이후) 운항은 추후 협의 예정  
자료 : 전라북도(2018), 군산공항 이용실적

- 그럼에도 불구하고 전라북도와 군산시는 그간 군산공항에 취항하는 항공사의 재정손실 보전 및 감편운항 방지를 위해 착륙료 12억 3천만원과 여행사 승객유치지원금 8억 6천만원, 증편운항에 따른 손실보전금 5억 9천만원을 지원해오고 있는 실정임.
- ‘여행사 승객유치 지원금’은 군산공항 이용 항공사와 협약을 체결하여 항공권 발매, 탑승실적이 있는 여행등록 업체에 편도 1인당 5천원 승객유치 지원금을 지급하는 것으로 지난 2007년 이후 현재까지 8억 6천만원이 지급됨.
- 군산공항에 취항하는 항공사의 재정손실 보전 및 감편운항 방지를 위해 전라북도와 군산시가 각각 50%씩 타 지역 국내공항과의 착륙료 차액을 지원하는 ‘항공사 착륙료 지원금’은 제도가 도입된 2013년 이후 현재까지 12.3억원이 지급되었음.
- ‘증편운항에 따른 손실보전금’의 경우 2018년 예산 기준 5.9억원이 지급을 위해 예산이 책정됨.
- 하지만 이러한 미봉책으로는 늘어나는 항공수요에 대한 대응과 기업 유치를 통한 지역경제 활성화가 불가능하며, 이에 따라 새만금 국제공항 신설은 필수불가결하다고 판단됨.

## ② 새만금 국제공항 건설사업 추진 현황

- 전라북도는 새만금사업의 성공적인 개발을 위한 국내·외 대기업을 유치 및 글로벌 시대 새로운 국제항공수요에 대비한 항공인프라 확충이 시급하다고 판단하여, 중단거리 노선(3~5시간 운항시간 내 중국, 일본 및 동남아) 중심의 새만금 국제공항 건설사업을 추진해오고 있음.
- 기존 새만금기본계획에서는 단기적으로는 새로운 새만금 국제공항 신설이 아닌 기존 군산공항 확장을 통해 항공수요를 처리하도록 기획되었음.
- 최근 관련된 사업추진 현황을 살펴보면, 지난 2016년 새만금 국제공항 개발이 국가계획(제5차 공항개발 중장기 종합계획)에 포함되면서, 동년 12월 새만금 국제공항 항공수요조사 연구 용역이 추진되었음(2018년 2월 완료).
- 전라북도의 경우 이에 발맞추어 새만금 국제공항 사전타당성검토 용역비를 확보하고 조속한 추진을 국토교통부에 요구하고 있는 실정임.

## 2.

### 교통·물류 시설

## 2.

### 교통·물류 시설

- 또한 전라북도의 경우 새만금공항은 타당성조사 등 행정절차를 마무리한 김제공항의 연속사업이며, 국가 정책적으로 추진하는 새만금사업 성공을 위한 필수 기반시설임을 내세워 예비타당성 조사 면제 등 행정절차의 신속한 추진을 통해 2023년 세계잼버리대회 이전 개항을 요구하고 있음.

- 이에 따라 새만금 국제공항 건립 추진절차는 향후 다음과 같은 절차로 향후 추진될 것으로 전망됨.

- 항공수요조사('17) → 사전타당성검토('18) → 예비타당성조사(1년) → 기본계획(1년) → 기본 및 실시설계(1~2년) → 공항건설(3~4년) → 시범운항 및 개항(1년)

#### 2) 시사점

- 앞서 살펴본 바와 같이 전라북도의 경우 국내선 전용 공항인 군산 공항이 운영 중이나, 늘어나는 공항 수요에 대응하지 못하고 있는 실정임.

- 이에 따라 도민 대다수는 인근 공항(청주공항 등) 및 국제공항(인천 국제공항)으로 불필요한 이동이 불가피함.

- 따라서 도민 불편 해소와 더불어 성공적 새만금사업의 추진 및 전라북도 내 위치한 기업 경쟁력 강화를 위해 도내 국제공항(새만금 공항) 신설은 필수불가결하다고 판단됨.

## 3. 산업·경제시설

### (1) 산업 분야

#### 1) 전라북도 산업단지 및 농공단지 현황

- 2017년 기준 전라북도에 위치한 산업단지(국가산업단지, 일반산업단지, 도시첨단산업단지, 농공단지)는 총 85개소(59,472㎡)이며, 입주업체 수는 2,864개사에서 총 71,335명이 근무 중임.

(단위: 개, 천㎡, 명, 백만원, 천달러, %)

구분	단지 수	전체 면적	분양 대상	분양률 (%)	입주 업체	가동 업체	고용	누계 생산 (백만원)	누계 수출 (천달러)
합계	85	59,472	48,554	89.2	2,864	2,497	71,335	26,65,035	7,316,584
국가 산업	4	18,235	16,803	98.9	994	768	16,758	7,979,285	2,170,998
일반 산업	23	33,023	24,237	81.9	976	917	40,251	14,050,202	4,633,075
도시 첨단	1	39	39	100.0	28	28	319	24,518	4,111
농공 단지	57	8,175	7,475	90.9	866	784	14,007	4,211,030	508,400

주 : 일반 산업단지에 노후 및 재생산업단지가 포함된 숫자임.  
자료 : 한국산업단지공단(2018), 산업단지통계(2017년 3분기 전국산업단지현황)

표 4-30

전라북도  
산업단지 현황

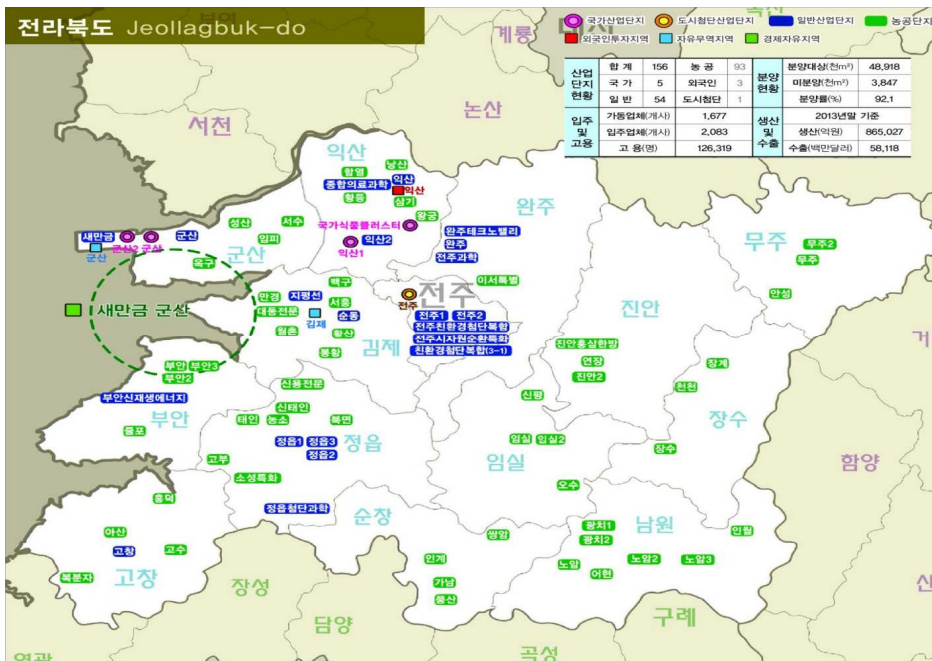


그림 4-8

전라북도  
산업단지 위치도

#### ① 국가 및 일반·도시첨단산업단지 현황

- 사업비 3조 824억원을 투입해 기 조성 완료된 전라북도의 산업단지는 총 25개소(국가 산업단지 4개소, 일반 산업단지 21개소)이며, 총 분양 면적은 36,526㎡로 분양 대상 면적의 95%에 해당됨.
- 현재 국가산업단지는 100%, 일반·도시첨단사업단지는 91.3% 분양률로 국가

### 3.

산업·경제  
시설

### 3.

## 산업·경제 시설

표 4-31

전라북도  
국가산업단지  
현황

산업단지는 904개 기업이 일반·도시첨단산업단지는 980개 업체가 입주함.

(단위: 개, 천㎡, %, 억원)

구분	단지명	관리면적 (천㎡)	분양현황(천㎡)			입주업체 수	사업기간
			분양대상 면적	분양면적	분양률 (%)		
조성 완료	계	21,520	16,744	16,744	100	904	-
	군산국가	6,828	5,676	5,676	100	197	87~94
	익산국가	1,336	1,187	1,187	100	205	70~74
	군산2국가	13,356	9,881	9,881	100	502	89~06
조성 중	계	2,191	1,741	638	36.6	40	12~17
	국가식품 클러스터	2,191	1,741	638	36.6	40	12~17
계획 수립	계	638	479	0	-	-	-
	전주 탄소	638	479	0	-	-	14~22

자료 : 전라북도(2017), 산업단지현황(2017.9월 말 기준) 및 전라북도 내부자료

(단위: 개, 천㎡, %, 억원)

표 4-32

전라북도  
일반산업단지·도  
시첨단산업단지  
현황

구분	단지명	관리면적 (천㎡)	분양현황(천㎡)			입주업체 수	사업기간
			분양대상 면적	분양면적	분양률 (%)		
조성 완료	계	29,919	21,665	19,782	91.3	980	-
	전주 제1	1,806	1,413	1,413	100	120	66~69
	전주 제2	687	558	558	100	21	84~87
	전주도시첨단	110	62	62	100	31	04~09
	전주친환경첨단복합(1단계)	291	201	201	100	30	08~11
	전주친환경첨단복합3-1	284	193	193	100	2	11~13
	전주자원순환	80	49	49	100	5	10~11
	군산	5,641	4,844	4,844	100	64	78~05
	익산 제2	3,309	2,639	2,639	100	167	78~96
	익산 제3	2,399	1,308	615	47	24	07~13
	외국인부품소재	341	319	144	45.1	4	-
	익산 제4	503	332	200	60.2	10	06~11
	정읍 제1	202	153	153	100	7	79~81
	정읍 제2	999	687	687	100	69	91~95
	정읍 제3	1,025	757	757	100	61	91~03
	정읍첨단과학	896	425	196	46.1	11	07~13

	김제 순동	262	187	187	100	41	95~99
	김제 지평선	2,986	1,943	1,360	70	41	07~16
	완주	3,359	2,660	2,660	100	88	88~94
	과학산업연구	3,074	1,816	1,816	100	142	91~01
	테크노밸리	1,311	971	971	100	42	08~14
	부안신재생	354	148	77	52	0	06~11
조성중	계	22,241	13,525	1,119	8.3		-
	새만금	18,495	10,883	1,103	10.1	6	08~18
	고창일반	849	640	16	2.5	1	-
	테크노밸리2	2,120	1,414	0	0.0	0	13~21
	남원 일반	777	588	0	0	0	13~20

자료 : 전라북도(2017), 산업단지현황(2017.9월 말 기준) 및 전라북도 내부자료

- 완공이 임박하지 않은 계속사업을 보다 구체적으로 살펴보면, 새만금과 완주 테크노밸리2, 남원일반 사업을 꼽을 수 있음. 다음 <표 4-33>은 계속사업의 구체적 현황임.
- 이 외에도 전주탄소국가산업단지가 최근 계획수립이 완료되어 산업단지 지정절차가 추진 중임.

(단위: 천m<sup>2</sup>, 억원)

구분		사업 기간	사업 규모	분양 면적	소요 사업비	추진상황	분양 예정가 (평당)
계속 지구	새만금산단	08~18	18,495	8,608	26,095	공정률 : 29% • 1공구(매립 및 조성 완료) • 2공구(매립 완료, 조성 65%) • 5공구(매립 86%) • 6공구(매립 11%)	500천원
	테크노밸리2	13~21	2,115	1,271	3,210	산단지정승인고시 : '14.12. 용지보상추진 : '16.9.~ 공사추진 : '18.3.~	520천원
	남원 일반	13~20	776	588	660	산단계획승인 고시 : '15.5. 용지보상추진 : '15.6.~ 공사추진 : '17.3.~'20.12.	365천원
신규 지구	전주탄소국가	14~22	656	465	1,706	지역특화산단선정 : '14.12. 예타 통과 : '17.9. 산단지정절차 추진 : '17.12.~ 보상 및 공사 추진 : '18.7.~	-

주 : 2017.12. 기준

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

표 4-33

조성중 또는  
신규지구로  
지정된  
일반산업단지·  
도시첨단산업단  
지 현황

### 3.

산업·경제  
시설

### 3.

## 산업·경제 시설

### ② 농공단지 현황

- 전라북도 지역 내 기 조성 완료된 농공단지는 55개소이며, 분양대상 면적 7,726천㎡ 중 6,809천㎡가 분양 완료되었음.
- 2018년 3월 현재 조성중인 단지는 익산 함열('17년 12월 기준 공정률 81%)과 부안 제3농공단지(공정률 68%)가 있으며, 정읍시 철도산업농공단지(공정률 30%)와 완주군 완주 농업단지(보상 진행 중)는 계획수립이 완료된 상황임.

(단위: 개, 천㎡, %)

표 4-34

전라북도  
농공단지 현황

구분	단지명	관리면적 (천㎡)	분양현황(천㎡)			입주업체 수	사업기간
			분양대상 면적	분양면적	분양률 (%)		
조성 완료	계	9,869	7,726	6,809	89.1	866	-
	군산시 성산	142	126	126	100	17	87~88
	서수	287	239	239	100	43	89~91
	옥구	130	103	103	100	30	93~94
	임피	239	176	37	21	11	10~14
	익산시 삼기	131	113	113	100	16	88~89
	황등	147	119	119	100	43	90~92
	남산	128	109	109	100	11	92~93
	왕궁	330	246	246	100	14	04~08
	정읍시 농소	185	176	176	100	6	87~88
	북면	211	174	174	100	36	88~89
	고부	151	128	128	100	15	91~93
	신태인	150	120	120	100	14	97~01
	신용	143	105	105	100	6	04~07
	태인	247	170	170	100	18	10~11
	소성특화	230	163	47	28.8	5	13~16
	남원시 인월	50	31	31	100	4	84~86
	여현	116	110	110	100	1	91~92
	광치 1	140	117	117	100	16	90~92
	광치 2	112	96	96	100	23	94~95
	노암 1	147	102	102	100	21	02~05
	노암 2	168	115	115	100	10	07~09
	노암 3	325	209	57	27.3	10	10~15
	김제시 황산	73	55	55	100	11	86~87
	서흥	277	236	236	100	36	88~90
	봉황	233	204	204	100	43	89~92

	만경	215	181	181	100	20	90~91
	월촌	145	122	122	100	25	91~93
	대동	331	247	247	100	16	03~06
	백구	328	243	192	79	25	12~16
	완주군 이서	398	389	389	100	3	87~91
	진안군 연장	53	45	45	100	9	88~89
	진안 제 2	146	105	105	100	34	99~02
	홍삼한방	266	191	183	95.8	32	09~10
	무주군 안성	94	79	79	100	12	92~93
	무주	147	120	120	100	1	05~08
	무주 제 2	98	80	80	100	8	06~11
	장수군 천천	57	50	50	100	12	89~90
	장계	290	204	204	100	10	01~03
	장수	140	103	37	36	5	07~14
	임실군 신평	53	49	49	100	9	86~87
	오수	132	101	101	100	25	89~91
	임실	147	133	133	100	2	05~10
	임실 제2	339	236	0	0	0	11~17
	순창군 가남	82	62	62	100	2	87~88
	풍산	138	110	94	85.5	8	04~06
	인계	149	122	122	100	11	06~09
	쌍암	121	67	32	47.8	6	07~13
	풍산 2	170	131	88	67.2	2	12~15
	고창군 고수	105	85	85	100	23	89~90
	아산	140	111	111	100	23	92~93
	흥덕	315	236	236	100	15	08~10
	북분자	196	140	103	73.6	11	07~13
	부안군 줄포	89	68	68	100	17	89~90
	부안	149	123	123	100	32	96~99
	부안 2	344	251	233	92.8	8	07~11
조성 중	계	658	567	234	41.3	-	-
	익산 함열	329	329	0	-	-	12~18
	부안 제3	329	238	234	98	-	12~18
계획 수립	계	553	403	0	-	-	-
	정읍시 철도산업	236	156	0	-	-	16~19
	완주군 완주	317	247	0	-	-	16~20

자료 : 전라북도(2017), 산업단지현황(2017.9월 말 기준) 및 전라북도 내부자료

### 3.

## 산업·경제 시설

### 3.

## 산업·경제 시설

### ③ 노후산업단지 현황

- 앞서 살펴본 바와 같이 전라북도 내에는 85개 산업단지가 기 조성되어 운영 중이며, 이중에는 1969년도 이후 조성된 노후산단이 상당 수 분포 중임.
- 이중 2018년 3월 현재 노후산업단지 재생사업이 진행 중인 곳은 전주제1산단 및 익산국가산단 2개소에 불과한 실정이기에 신규 산업단지 조성 외에도 지역경제 활성화를 위해 슬럼화 된 노후산업단지에 대한 재생사업의 적극적 시행을 고려하여야 함.
  - 특히 전라북도 내 위치한 노후산업단지의 경우 대부분 전통적 제조업에 국한된 산업단지 구성이 일반적이기에 재생사업을 통해 노후산단의 고질적인 도로, 공원, 주차장, 녹지 등의 부족한 기반시설 및 근로자 편의시설 확충과 더불어 주업종 전환 유도를 통한 4차 산업혁명 시대 대응 마련(고부가가치 첨단산업 중심 개편)을 지원하여야 함.

(단위: 천㎡, 억원)

표 4-35

전라북도  
노후산업단지  
재생사업 추진  
현황

구분		사업 기간	사업 규모	분양 면적	소요 사업비	추진상황
노후 산단 재생	전주제1산단	10~20	1,806	1,276	541	재생사업지구 지정 : '12.6 용지보상추진 : '14.11~ 시행계획수립 : '15.12. 공사추진 : '16.6.~'20.12.
	익산국가산단	16~21	1,336	1,108	210	재생사업지구 선정 : '15.7. 재생계획 및 지구지정 : '17.9.~'18.9. 재생시행계획 수립 : '18.10~'19.9.

주 : 2017.12. 기준

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 특히나 현행 전라북도 지역 내 노후산업단지 재정비 지원은 정부의 재정지원 사업으로 추진되고 있어(전주제1산단의 경우 시범사업, 익산국가산단의 경우 제3차 사업 포함), 향후 정부의 관련 사업 추진 시 공모 참여 확대가 필요하며, 이 외에도 도 차원의 자체사업 추진 또한 적극 고려해야 할 것으로 판단됨.
- 준공된 지 20년이 되지 못해 노후산업단지로 포함되지 못한 산업단지 또한 산업단지환경조성사업 및 종합비즈니스센터 건립 확대, 산업단지 진입도로 개선 등을 통해 경쟁력 강화를 지속적으로 추진하여야 함.

## (2) 경제 분야

### 1) 전라북도 물류단지 현황

- 2014년 기준 전라북도의 물류 사업체 수는 6,634개로 도내 전체 사업체 수의 4.58%를 차지하고 있으며, 물류산업 종사자 수는 14,344명으로 도내 전체 산업 종사자 수의 2.22%를 차지하는 주요 산업군 임.
- 더구나 관련계획을 살펴보면, 2014년 기준 전라북도의 물류산업 설비투자효율은 약 182.51%로 전국 물류산업 설비투자효율인 약 41.84%의 4배가 넘는 실정이며, 2000~2014년 동안의 연평균 증가율은 4.78%로서 전국(1.72%)에 비해 매우 높은 수준<sup>120)</sup>이기에 물류시설 확대에 최적의 조건을 갖추고 있음.
- 다만, 전라북도의 물류산업 현황을 상세히 살펴보면, 세부 업종별로는 ‘도로 화물 운송업’에 한하여 특화된 실정임.
  - 특히 전라북도 물류산업 중 ‘항만 내 운송업’과 ‘정기항공 운송업’의 입지계수 값이 매우 낮아 향후 지역의 대외 무역 관문(항만, 공항)의 기능 제고가 이루어진다면, 이와 관련된 산업 및 시설이 큰 폭으로 증가될 것으로 전망됨.
- 이에 따라 다음과 같이 현재 전라북도 내 물류시설의 경우 다음과 같이 도로 화물과 관련된 시설을 중심으로 구축되어 있음.

#### ① 물류단지 현황

- 전라북도 물류단지시설용지 내 물류시설용지가 60% 이상을 차지하고 있는 물류단지는 군산물류단지와 전주장동 물류단지 2개소가 있음.
  - 현재 공사 중인 군산물류단지는 총 면적 329,452㎡이며, 운영 중인 전주장동 물류단지는 189,151㎡ 규모임.
  - 장동물류단지의 경우 계획적·종합적 유통단지 조성으로 기업수요에 부응하여 저렴한 시설용지 제공과 지역 물동량의 원활한 처리 및 전국적 유통네트워크 구축에 기여하기 위해 조성됨.

120) 전라북도(2017), 전라북도 지역물류기본계획 요약보고서

### 3.

## 산업·경제 시설

표 4-36

전라북도  
물류단지 현황

- 군산물류단지는 상위계획인 ‘제2차 물류시설개발 종합계획’ 등의 조속한 실현을 위해 전라북도 군산권에 지역물류거점 조성이 목적임<sup>121)</sup>.

(단위: 억원, m<sup>2</sup>)

구분	운영상황	사업비	위치	총면적	지정고시일
군산 물류단지	공사중	838	군산시 개사동 924	329,452	2016.4.29.
전주장동 물류단지	운영중	259	전주시 덕진구 장동유통로 12	189,151	2004.4.9.

자료 : 국토교통부(2018), 국가물류통합정보센터 통계자료

### ② 물류창고업 현황

- 전라북도 내 위치한 물류창고업 시설물 현황을 살펴보면, 2013년 182개소에서 2017년 190개소로 연평균 1.08%씩 증가하고 있음.
- 증가된 창고업 시설물은 일반창고가 연평균 2.32%, 보관 장소가 연평균 5.33% 증가한 것으로 나타남.

(단위: 개)

표 4-37

전라북도  
물류창고업  
시설물 현황

구분		2013	2014	2015	2016	2017	CAGR
합계		182	182	185	188	190	1.08%
물류시설법률 물류창고업	소계	78	78	81	84	86	2.47%
	일반창고	52	52	54	55	57	2.32%
	냉동창고	13	13	13	13	13	0.00%
	보관장소	13	13	14	16	16	5.33%
타 법률 물류창고업	소계	104	104	104	104	104	0.00%
	관세법 보세창고	41	41	41	41	41	0.00%
	유해화학법 보관저장업	4	4	4	4	4	0.00%
	식품위생법 냉동냉장	12	12	12	12	12	0.00%
	축산물위생법 축산물 보관	18	18	18	18	18	0.00%
	식품산업진흥법 냉동냉장	29	29	29	29	29	0.00%

자료 : 국토교통부(2018), 국가물류통합정보센터 통계자료

121) 전라북도(2016), 물류단지지정대상

### ③ 물류터미널 현황

- 전국에 위치한 34개 물류터미널 중 전라북도 내에 위치한 물류터미널은 익산시 소재인 신익산화물터미널이 유일하며, 총면적은 23,924㎡임.

(단위: ㎡)

구분	터미널명	위치	총면적	공사시행인가일
전북	신익산화물터미널	전북 익산시	23,924	1999.01.09.
경기	안산화물터미널	경기 안산시	42,946	1995.04.14.
	서부공용화물터미널	경기 시흥시	16,500	1996.07.15.
	시화공단공용화물터미널	경기 시흥시	50,841	1997.07.03.
	중부공용화물터미널	경기 용인시	160,086	1999.01.01.
	안산물류터미널	경기 안산시	35,592	1999.12.08.
	한진화물터미널	경기 성남시	9,395	2001.09.01.
	평택물류터미널	경기 평택시	16,473	2009.04.29.
	한샘물류터미널	경기 시흥시	60,086	2012.10.17.
경남	진주화물터미널	경남 진주시	21,575	1987.01.31.
경북	구미화물터미널	경북 구미시	33,148	1996.03.25.
	삼일물류터미널	경북 포항시	109,833	2011.06.07.
광주	광주화물자동차터미널	광주 북구	35,765	1983.03.04.
	풍암물류터미널	광주 서구	39,304	2004.07.29.
대구	서부물류터미널	대구 달서구	70,022	1996.01.12.
	북부물류터미널	대구 북구	9,878	2011.04.21.
	동부물류터미널	대구 동구	34,510	2006.01.20.
대전	대전공용화물터미널	대전 대덕구	60,242	1990.09.20.
	중부대전물류터미널	대전 유성구	59,556	2001.12.03.
부산	부산물류터미널	부산 강서구	85,667	1992.11.12.
서울	동부물류터미널	서울 동대문구	19,463	1975.08.10.
	서부트럭터미널	서울 양천구	112,111	1979.09.29.
	한국트럭터미널	서울 서초구	96,017	1990.03.31.
울산	울산화물터미널	울산 북구	41,593	1955.05.18.
인천	영창화물트럭터미널	인천 남구	30,460	1983.02.16.
	한진인천전용터미널	인천 중구	43,538	1994.04.12.
	인천트럭터미널	인천 남구	45,985	1999.02.04.
전남	여천화물터미널	전남 여수시	11,131	1999.03.16.
	여천트럭화물터미널	전남 여수시	16,518	2000.12.29.
	여수일반물류터미널	전남 여수시	51,268	2011.05.20.

표 4-38

전국  
물류터미널 현황

### 3.

산업·경제  
시설

### 3.

## 산업·경제 시설

충남	아산화물터미널	충남 아산시	21,475	1997.07.10.
	중부화물터미널	충남 천안시	33,896	1999.05.04.
충북	청주화물터미널	충북 청주시	19,654	1989.07.08.
	보은화물터미널	충북 보은군	13,127	1996.01.24.

자료 : 국토교통부(2018), 국가물류통합정보센터 통계자료

### 3) 전라북도 신재생에너지 시설 현황

- 2015년 기준 전라북도의 신재생에너지원별 생산량(석유환산)을 살펴보면, 555,105천toe로 전국 신재생에너지 공급비중의 4.18%를 차지하고 있어 17개 광역시도 중 9위에 해당하는 수준임.
- 태양광 발전의 경우 전국 2위(153,523천toe), 풍력발전의 경우 전국 7위(3,460천toe), 수력발전의 경우 전국 6위(48,396천toe), 지열발전의 경우 전국 2위(29,830천toe) 수준임.
- 보다 구체적으로 살펴보기 위해, 대규모 시설투자가 선행되어야 하는 태양광 발전, 풍력발전, 수력발전, 해양발전, 지열 발전을 통한 신재생에너지 생산량의 경우 전국 4위(220,456천toe)를 생산하고 있음.
- 다만, 전라북도 지역의 신재생에너지의 경우 대부분 자가용 비율이 적고, 사업자가 수익을 창출하기 위한 시설임을 고려할 때 지역적 특성상 설치가 불가능한 수력 발전을 제외하고는 사업경쟁력이 탁월한 것으로 판단됨.

(단위: 천toe)

표 4-39

전국  
신재생에너지원별  
생산량(석유환산)

구분	신재생 에너지 합계	지역별 공급비중	태양광	풍력	수력	해양	지열	기타 에너지원*
전국	13,292,990	100.0%	849,379	283,455	453,787	104,731	135,046	11,466,592
전북	555,105	4.18%	153,523	3,460	48,396	-	15,077	334,649
서울	335,295	2.52%	16,676	43	301	-	8,790	309,485
부산	145,573	1.10%	19,551	107	13	-	1,495	124,407
대구	182,528	1.37%	10,828	14	3,058	-	4,564	164,078
인천	628,329	4.73%	11,228	10,946	8,642	-	3,892	593,621
광주	67,588	0.51%	18,392	0	1,280	-	3,015	44,901
대전	65,132	0.49%	6,317	86	147	-	2,537	56,045
울산	694,170	5.22%	4,859	444	376	-	2,661	685,830

세종	57,879	0.44%	2,654	-	2,112	-	3,815	49,298
경기	1,409,594	10.60%	50,654	1,206	78,703	104,731	29,830	1,144,470
강원	1,105,802	8.32%	40,411	83,855	85,373	-	11,041	885,122
충북	318,638	2.40%	36,545	4	75,784	-	5,634	200,671
충남	1,707,232	12.84%	80,390	6	20,469	-	11,809	1,594,558
전남	3,053,159	22.97%	215,645	33,870	48,396	-	11,547	2,743,701
경북	1,888,610	14.21%	90,123	69,792	44,857	-	8,100	1,675,738
경남	710,934	5.35%	71,587	6,100	60,378	-	9,710	563,159
제주	367,423	2.76%	19,996	73,522	246	-	9,710	263,949

주 : 기타에너지원은 태양열, 수열, 바이오(바이오가스, 매립지가스, 바이오디젤, 우드칩, 성형탄, 임산 연료, 목재펠릿, 폐목재, 흑액, 하수슬러지 고형연료, Bio-SRF, 바이오증류), 폐기물(폐가스, 산업 폐기물, 생활폐기물, 시멘트킬른보조연료, SRF, 정제연료유), 연료전지, IGCC를 의미함.

자료 : 한국에너지관리공단(2017), 2017년 에너지통계 핸드북

- 지난 2015년 기준 전라북도 내 신재생에너지 관련 사업 현황을 살펴보면, 총 146개 기업에서 7,592명의 종사자가 총 2.5조원 규모의 관련 매출을 창출하고 있음<sup>122)</sup>.

- 새만금 지역 내 부안신재생에너지산업단지(신재생에너지 실증연구단지, 기구축)와 해상풍력 실증단지 구축을 통해 신재생에너지 산업의 확대가 예상됨.

- 더구나 전라북도의 경우 친환경 에너지 보급을 통한 에너지 수급여건 개선과 지역경제 활성화를 위해 신재생에너지 보급 확대를 위한 관련 정책을 적극적으로 추진 중임.

- 2018년 추진 사업을 살펴보면, ‘전북 교통문화연수원 태양광발전 설비’ 등 공공시설물 29개소에 태양광과 태양열을 보급하고, 일반 주택 800가구와 아파트 1,722가구 등에 태양광 확대 보급을 추진 중임.

- 대규모 시설 사업으로는 군산 제2국가산단에 국내 최대 규모인 18.78MW 규모의 군산 수상태양광 발전소 건설을 추진 중임.

- 이 외에도 기 완공된 사업으로는 사업비(161억원)를 투입해 군산시 비응도동 군장산업단지 내 규모 7.9MW(750kW×6기, 850kW×4기) 규모의 군산 풍력 발전소가 가동 중임<sup>123)</sup>.

122) 전라북도(2017), 신재생에너지 산업 투자 가이드

123) 전라북도(2017), 군산 풍력발전소 현황

### 3.

## 산업·경제 시설

- 2016년 연평균 가동률이 93.7%에 달해 총 7,840 MWh를 생산하는 등 타 지역 대비 풍력발전 여건이 매우 우수함.

- 이와 같이 지역적으로 신재생에너지 환경이 우수한 전라북도의 경우 최근 정부의 '재생에너지 3020 정책' 계획 내 새만금 지역을 활용하여 태양광과 풍력 등의 발전 비중을 2030년까지 20%로 확대하는 것을 핵심사업으로 포함<sup>124)</sup>하고 있어 향후 이에 대한 시설투자 확대가 이루어질 것으로 전망됨.

### (3) 시사점

- 우리나라의 경우 지난 1964년 구로공단이 최초 산업단지로 지정된 이후 양적·질적 모두 산업단지를 중심으로 경제성장을 이루어 옴.
- 2011년 기준 전국 제조업 생산의 65%, 수출의 76%, 고용의 44%를 산업단지가 담당하여 국가경제의 중추적 역할을 수행 중임.
- 더구나 전라북도는 전국 평균을 웃도는 도내 생산의 90% 이상을 산업단지가 담당해 오고 있어 지역경제 발전에 있어 매우 중추적인 역할을 수행하고 있음.
- 다만, 자동차, 화학, 기계 산업 등의 분야에서 중소규모 산업단지별로 산발적인 발전이 이루어져 이를 아우를 수 있는 산업집적지 중심으로의 핵심 산업단지의 개발이 필요한 실정임.
- 다행인 점은 최근 전라북도가 '전북 혁신성장미래비전 2050'을 통해 새만금~혁신도시 지역을 제4차 산업혁명의 핵심 성장축으로 육성하겠다는 비전을 발표<sup>125)</sup>하여 산업집적화를 통한 기존 산업의 고도화 및 신산업 육성을 꾀할 수 있다는 점임.
- 따라서 실제 지역혁신 성장 축으로 발돋움하기 위한 관련 지역(새만금 등)의 조속한 사업 추진이 필요함.

124) 투데이에너지, 새만금 신재생클러스터, 특별법 통과로 '급물살', 신문기사(2018.03.06.).

125) 프레시안, 전북도, 새만금~혁신도시 4차 산업혁명 핵심 성장축으로 육성, 신문기사(2018.02.12.).

- 이와 더불어 전라북도 내 위치한 노후 산업단지의 개선 사업을 기존 2개 사업 외에 확대 추진하여 노후 산업단지 가속화에 따른 슬럼화를 예방하여야 함.
  - 준공된 지 20년이 지나지 않은 산업단지일 경우에도 지원시설 확충 및 필수 기반시설의 개선 사업을 추진하여야 함.
- 물류시설의 경우 기존 도로화물 중심의 물류시설 외 새만금사업 확대에 따른 신항만 및 신공항 건설이 예정되어 있기에 이에 발맞추어 항공 및 항만물류 시설 건립 또한 동시 추진이 이루어져야 함.
- 마지막으로 전라북도는 풍력, 해상풍력, 태양열 등 신재생에너지 시설에 있어 최적의 조건을 갖춘 지리적 이점을 고려하여 공공재원을 통한 신재생에너지 시설 확대와 더불어 민간 유치를 위한 보다 적극적인 인센티브(인·허가 간 소화, 건립비용 저리 지원 등) 마련이 필요함.

## 4. 도시 및 생활환경

### (1) 주택 분야

#### 1) 전라북도 총 주택 수

- 2016년 기준 전라북도의 총 주택 수는 692,563호이며, 아파트 370,071호, 단독주택 282,433호, 연립주택 15,393호, 다세대 주택 14,321호, 비거주용 건물 내 주택 10,345호 순으로 조사됨.
  - 인구가 집중되어 있는 전주시, 군산시, 익산시는 주택형 중 아파트의 비율이 높고, 나머지 시·군의 경우 단독주택의 비율이 더 높은 것으로 나타남.
  - 시·군별 주택 수는 전주시가 212,863호로 가장 많고 진안군이 10,233호로 가장 적은 것으로 나타남.

4.

도시 및  
생활환경

## 4.

도시 및  
생활환경

표 4-40

전라북도 주택  
현황 (2016년  
기준)

(단위: 호)

구분	계	단독주택	아파트	연립주택	다세대 주택	비거주용 건물내주택
전라북도	692,563	282,433	370,071	15,393	14,321	10,345
전주시	212,863	41,994	156,291	4,704	7,034	2,840
군산시	109,477	29,623	72,413	4,293	1,281	1,867
익산시	114,436	35,558	71,306	2,230	3,283	2,059
정읍시	45,788	26,720	17,402	555	414	697
남원시	33,611	20,479	12,204	135	230	563
김제시	37,132	24,697	10,835	983	224	393
완주군	35,971	19,057	15,884	243	444	343
진안군	10,223	8,747	944	385	26	121
무주군	10,821	8,795	1,445	189	217	175
장수군	9,368	8,115	614	322	133	184
임실군	12,701	10,794	1,409	175	187	136
순창군	12,400	10,698	1,162	220	159	161
고창군	24,268	19,482	3,483	654	313	336

자료 : 통계청(2018), 통계자료(2013~2017)

## 2) 전라북도 노후주택 수 및 빈집 현황

- 2016년 기준 전라북도 내 위치한 20년 이상 된 노후주택 수는 375,610호이며(54.23%), 30년 이상 된 노후주택 수는 176,908호(25.54%)로 노후주택의 비중이 높은 수준임.
- 20년 및 30년 이상 된 노후주택 비율은 고창군이 67.49%로 가장 낮은 수준인 것으로 나타남.

(단위: 호, %)

구분	주택	20년 이상된 주택		30년 이상된 주택	
		주택수	비율	주택수	비율
전라북도	692,563	375,610	54.23	176,908	25.54
전주시	212,863	99,530	46.76	34,319	16.12
군산시	109,477	57,516	52.54	22,788	20.82
익산시	114,436	64,170	56.08	24,909	21.77
정읍시	45,788	30,670	66.98	16,852	36.80
남원시	33,611	20,491	60.97	10,381	30.89
김제시	37,132	24,995	67.31	14,978	40.34
완주군	35,971	13,776	38.30	7,721	21.46
진안군	10,223	5,391	52.73	3,667	35.87
무주군	10,821	6,294	58.16	4,119	38.06
장수군	9,368	5,109	54.54	3,141	33.53
임실군	12,701	8,213	64.66	5,907	46.51
순창군	12,400	7,990	64.44	5,716	46.10
고창군	24,268	16,378	67.49	11,864	48.89
부안군	23,504	15,087	64.19	10,546	44.87

자료 : 통계청(2018), 통계자료(2013~2017)

- 전라북도의 경우 이러한 높은 노후주택 비중에 따라 빈집 또한 다수 분포하고 있는 실정이며, 농촌공동화 현상으로 인해 특히 농촌지역에 위치한 빈집이 다수 존재하고 있는 실정임.
- 전라북도에 위치한 빈집은 전체 주택 수의 1.3%를 차지하며, 농촌지역인 무주군(5.7%), 진안군(4.1%), 순창군(4.1%)의 경우 매우 높은 비율을 차지하고 있음.

(단위: 호)

구분	합계	활용대상			철거대상		
		소계	도심지역	농촌지역	소계	도심지역	농촌지역
계	9,064	2,728	654	2,074	6,336	991	5,345
전주시	942	308	301	7	634	484	150
군산시	690	329	123	206	361	143	218
익산시	532	180	110	70	352	176	176

표 4-41

전라북도 노후  
주택 현황  
(2016년 기준)

표 4-42

전라북도 빈집  
현황  
(2016.12. 기준)

#### 4. 도시 및 생활환경

정읍시	1,080	389	64	325	691	35	656
남원시	620	144	35	109	476	74	402
김제시	1,114	239	21	218	875	79	796
완주군	617	131	-	131	486	-	486
진안군	424	108	-	108	316	-	316
무주군	617	38	-	38	579	-	579
장수군	275	100	-	100	175	-	175
임실군	401	147	-	147	254	-	254
순창군	514	193	-	193	321	-	321
고창군	657	256	-	256	401	-	401

자료 : 전라북도(2017), 전라북도 빈집현황

- 이에 따라 전라북도의 경우 도 재정을 통해 ‘빈집활용 반값 임대주택 사업’과 ‘농어촌 주택개량 사업’을 지속적으로 추진하고 있으며, 이와 더불어 ‘빈집을 활용한 반값임대 주택 제공 사업’을 시행하고 있음.
- ‘빈집활용 반값 임대주택 사업’이란 빈집을 리모델링하여 저소득층(기초생활수급자, 차상위계층, 한부모가정), 귀농·귀촌인, 지방학생, 65세 이상 노인 및 부양자, 장애인, 신혼부부 등에게 주변시세의 반값에 전·월세 임대하는 사업임<sup>126)</sup>.
- ‘농어촌 주택개량 사업’은 농어촌지역의 주거환경 향상으로 주거복지를 실현하고 정주 의욕을 고취하기 위해 농촌지역의 서민들이 주택개량사업에서 제외되는 일이 없도록 추진하는 사업임.
- 그러나 도 재정의 한계 및 지속적 인구감소 상황을 고려할 때, 도시재생 사업 등을 통한 근본적 정주여건 개선이 뒷받침되어야 할 것으로 판단됨.

### 3) 전라북도 주택보급률 택소유 형태, 임대주택 비율

- 2015년 기준 전라북도의 주택보급률은 107.5%로 전국 최고 수준임.
- 경북 112.5%, 충북 111.2%, 전남 110.4%, 충남 108.3%, 전북 107.5% 순임(신주택보급률 기준).

126) 전라북도(2018), 2018년도 빈집활용 반값 임대주택 임대 희망자 모집 공고

(단위: %)

구 분	2011	2012	2013	2014	2015
전국	100.9	101.1	101.3	101.9	102.3
서울	94.7	94.8	95.1	96	96
부산	100.1	100.8	101.7	102.6	102.6
대구	101.3	101	101.2	100.5	101.6
인천	101.8	102.7	101.7	101.3	101
광주	102.4	101.9	102.6	103.9	103.5
대전	102.6	102.6	102	102.6	102.2
울산	105.3	105	105.4	106.3	106.9
경기	97.6	98.3	98.1	98.3	98.7
강원	107.4	106.8	106.3	106	106.7
충북	108	107.9	108.8	109.5	111.2
충남	105.1	105.6	105.8	107.9	108.3
전북	107.2	107.1	106.9	107.5	107.5
전남	107.7	107.8	108.5	109.6	110.4
경북	109.5	109.6	110.2	111.2	112.5
경남	104.4	104.3	105	105.8	106.4
제주	95.6	96.4	98.4	98.7	100.7

주 : 신주택보급률이란 주택보급률을 산정할 때 1인 가구를 포함하는 한편 다가구 주택을 한 주택으로 보지 않고 개별 가구 모두를 주택 수에 포함시켜 산정한 보급률

자료 : 전라북도(2017), 전라북도 주택보급 현황

- 그러나 주택소유 형태를 살펴보면, 가구의 주택 소유율이 전국 평균 수준(55.5%)을 조금 상회하는 57.3% 수준이며, 309,387가구가 무주택가구로 전·월세 임대 거주자인 실정임.
- 전라북도 14개 시·군의 현황을 살펴보면, 고창군의 주택 소유율이 49.8%로 가장 낮으며, 진안군이 66.1%로 가장 높음.

(단위: 가구)

거주지역별	총 가구 (일반가구)	주택소유 가구	무주택 가구	주택 소유율
전국	19,367,696	10,743,492	8,624,204	55.5%
서울	3,784,705	1,864,059	1,920,646	49.3%
부산	1,344,170	783,542	560,628	58.3%
대구	935,753	537,709	398,044	57.5%
인천	1,062,828	617,040	445,788	58.1%
광주	569,372	324,437	244,935	57.0%
대전	590,698	320,525	270,173	54.3%

표 4-43

전국  
신주택보급률  
현황

표 4-44

전국 및 전라북도  
시·군별  
주택소유 및  
무주택 가구수  
현황  
(2016년 기준)

## 4.

도시 및  
생활환경

#### 4.

### 도시 및 생활환경

울산		426,027	266,518	159,509	62.6%
세종		90,413	47,215	43,198	52.2%
경기		4,484,424	2,466,749	2,017,675	55.0%
강원		616,346	338,824	277,522	55.0%
충북		617,914	351,451	266,463	56.9%
충남		813,730	456,199	357,531	56.1%
전북	소계	724,678	415,291	309,387	57.3%
	전주	249,563	145,054	104,509	58.1%
	군산	108,113	61,603	46,510	57.0%
	익산	117,839	66,410	51,429	56.4%
	정읍	45,300	24,767	20,533	54.7%
	남원	33,251	20,245	13,006	60.9%
	김제	34,789	19,438	15,351	55.9%
	완주	37,708	19,952	17,756	52.9%
	진안	9,981	6,595	3,386	66.1%
	무주	9,988	6,488	3,500	65.0%
	장수	9,041	5,908	3,133	65.3%
	임실	11,691	6,019	5,672	51.5%
	순창	11,464	7,368	4,096	64.3%
	고창	23,505	11,701	11,804	49.8%
부안	22,445	13,743	8,702	61.2%	
전남		727,197	421,262	305,935	57.9%
경북		1,076,581	632,790	443,791	58.8%
경남		1,273,523	773,636	499,887	60.7%
제주		229,337	126,245	103,092	55.0%

자료 : 통계청(2017), 주택소유통계

- 이에 따라 전라북도의 경우 주거비용 부담이 전국 최고 수준에 달하고 있어, 전라북도 도민의 안정적 주거환경을 위해 임대주택 확대가 필요함.
- 2018년 1월 기준 전국 전월세전환율 산정 결과 전북의 경우 8.5%로 집계되어 6.3% 수준인 전국 평균을 크게 웃도는 실정으로 도민의 주거비용 부담이 매우 높은 수준임.<sup>127)</sup>
- 그간 전라북도의 적극적 임대주택 공급 확대 정책에 따라 도내 시·군별 임대주택 비율은 전국 평균 22%를 웃돌고 있으나, 최근 감사원 결과에서 조사되었듯이 여전히 전라북도 공공임대주택 수요대비 공급비율은 34.39%(10명 수요 중 4명만 입주)에 인접한 전라남도(63.83%), 충남도(71.76%)에 비

127) 전민일보, 전북 주거비용 부담 전국 최고, 신문기사(2018.03.12.)

교하면 부족한 실정으로 공공임대주택 보급 확대가 시급함<sup>128)</sup>.

(단위: 호)

구분	세대수	분양	임대전환	임대	임대 비율
계	382,336	271,575	57,509	53,252	13.9%
전주	161,131	129,201	21,286	10,644	6.6%
군산	74,887	50,664	14,044	10,179	13.6%
익산	72,098	49,272	9,221	13,605	18.9%
정읍	17,450	12,069	2,537	2,844	16.3%
남원	12,117	6,463	1,818	3,836	31.7%
김제	11,514	6,280	1,840	3,394	29.5%
완주	15,634	6,572	3,587	5,475	35.0%
진안	1,262	569	276	417	33.0%
무주	4,768	3,395	911	462	9.7%
장수	738	360	-	378	51.2%
임실	1,330	926	-	404	30.4%
순창	1,250	684	-	566	45.3%
고창	3,389	1,725	1,078	586	17.3%
부안	4,768	3,395	911	462	9.7%

표 4-45

전라북도 시·군별  
공동주택 중  
임대주택(공공+민  
간) 비율 현황

주1 : 공동주택은 아파트, 다세대 주택, 연립주택을 의미하며, 임대전환은 임대전환 완료 및 임대 전환, 임대(매) 주택을 의미함.

주2 : 2017년 3월 기준

자료 : 전라북도(2017), 전라북도 공동주택 현황

- 이에 사회취약계층과 더불어 낮은 출산을 확대를 위해 상대적 임대주택 비율이 낮은 중심권역을 중심으로 신혼부부를 위한 정책적 공공임대주택 공급이 적극적으로 이루어져야 함.
- 타 지역에 비해 고령화 비율이 높은 전라북도의 특성을 고려하여 공공실버주택 조성 등도 함께 고려하여야 함.
- 다만, 현 전북개발공사의 경우 부채 중 임대주택관련 비중이 무려 47%에 달하고 있어(2016년 기준), 임대주택 보급 확대가 현실적으로 한계에 달하고 있는 실정임. 이에 따라 부채비율 상향 조정 등의 전북개발공사 부채비율 산정방식 현실화 및 도 및 중앙정부의 재정 지원과 LH공사의 보다 적극적인 사업 추진이 절실함.

#### 4.

#### 도시 및 생활환경

128) 감사원(2017), 취약계층 주거공급 실태 감사결과, 감사보고서

## (2) 도시재생 분야

## 1) 전라북도 시단위 도시재생 전략계획·도시재생 활성화계획 수립 현황

- 전라북도의 경우 전술한 바와 같이 도시 쇠퇴 정도(71%)가 전국 평균(65.9%)을 상회하고 있어 도시재생 사업의 추진이 시급한 실정임.
- 최근 조사 결과<sup>129)</sup> 전라북도 171개 읍·면·동 중 70개 지역이 도시재생이 필요한 것으로 조사되었으며, 도 단위의 경우 전남(81.8%), 경북(76.8%)에 이어 세 번째로 높은 실정임.
- 따라서 「도시재생활성화 및 지원을 위한 특별법」에 의거 체계적 도시재생사업 추진을 위한 ‘도시재생 전략계획’ 수립 현황의 경우 전라북도 내 위치한 6개 시(市) 단위에서는 군산시를 제외하고 도시재생 전략계획을 기 수립 완료하였으며, 군산시의 경우 관련 계획을 최근 수립 중임.
- 도시재생활성화지역(도시쇠퇴 지역)<sup>130)</sup>의 도시재생 사업이 도시재생 전략계획에 부합하기 위한 구체적 실행계획인 ‘도시재생 활성화계획’ 수립 현황 또한 전주시와 군산시의 경우 기 수립 완료하였으며, 나머지 4개 지역의 경우 계획을 최근 수립 중임.

표 4-46

도시재생  
전략계획·활성화  
계획 수립 현황

도시	도시재생 전략계획	도시재생 활성화계획	도시	도시재생 전략계획	도시재생 활성화 계획
전주시	수립 완료 (2016.1.)	수립 완료 (원도심, 2017)	정읍시	수립 완료 (2015.12.)	수립 중 (전체 활성화 지역)
군산시	수립 중 (2018 완료예정)	수립 완료 (선도지역, 2014)	남원시	수립 완료 (2016.11.)	수립 중 (전체 활성화 지역)
익산시	수립 완료 (2016/1.)	수립중 (KTX역 동편)	김제시	수립 완료 (2017.12.)	수립 중 (전체 활성화 지역)

자료 : 전북연구원(2018), 전라북도 도시재생 뉴딜사업 지원체계 구축 방안, 재인용

129) 국토교통부(2017), 2016년 전국 도시 쇠퇴 현황

130) 도시재생활성화지역이란 국가와 지방자치단체의 자원과 역량을 집중하여 도시재생을 위한 사업의 효과를 극대화하려는 전략적 대상지역을 뜻함.

이를 위해 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」에 따라 인구, 산업, 환경 기준 중 2가지 이상의 요건을 갖춘 지역(인구가 현저히 감소하는 지역, 총 사업체 수의 감소 등 산업의 이탈이 발생하는 지역, 노후주택의 증가 등 주거환경이 악화되는 지역)을 의미함.

- 즉, 전라북도 6개 시지역 모두 도시경쟁력 강화 및 삶의 질 개선을 위한 도시재생 사업 추진을 위해 관련 기반을 기 정비 완료한 것으로 판단됨.

## 2) 도시재생활성화지역 지정 현황

- 도시재생활성화지역 지정이 완료되고 관련 계획이 수립된 5개 시지역(전주, 익산, 정읍, 남원, 김제)의 도시재생 활성화 지역 총규모는 22,566,713㎡(해당 지자체 총 면적이 0.8%)로 전주시가 가장 크고(16,890,000㎡), 김제시 지정 면적(806,830㎡)이 가장 적음.
- 전주시 도시재생 활성화 지역은 총 12개 지역이며, 전체 도시 면적의 8.2%가 지정됨.
- 익산시의 경우 5개 지역이 지정(전체 도시 면적의 0.3%)되었으며, 정읍시의 경우 3개 지역(전체 도시 면적의 0.3%)이 지정 완료됨.
- 남원의 경우 1개 지역(전체 도시 면적의 0.1%), 김제시의 경우 3개 지역(전체 도시 면적의 0.1%)가 지정됨.

도시	활성화지역	유형	규모(㎡)
합계			22,566,713
전주	소계		16,890,000
	원도심	중심시가지형	1,370,000
	TB	일반근린형	2,020,000
	완산, 서학	일반근린형	1,610,000
	노송	일반근린형	980,000
	삼천, 효자	일반근린형	2,250,000
	컨벤션	중심시가지형	1,470,000
	전주역	중심시가지형	980,000
	금암, 인후	일반근린형	1,440,000
	진북	일반근린형	790,000
	산단, 중공업	일반근린형	2,430,000
	추천대	일반근린형	590,000
	북전주역	일반근린형	960,000
익산	소계		1,690,824
	KTX역 동편	중심시가지형	885,776
	동산동 해방촌	일반근린형	91,691
	함열시장	일반근린형	130,265
	마동 하이트공장	일반근린형	234,922
	KTX역 서편	일반근린형	348,170

표 4-47

전라북도 내  
도시재생활성화  
지역 지정 현황

## 4.

도시 및  
생활환경

4.

도시 및  
생활환경

정읍	소계		2,057,255
	중앙로	중심시가지형	717,004
	터미널역세권	중심시가지형	716,903
	초산	일반근린형	623,348
남원	소계		1,121,804
	활성화지역	일반근린형	1,121,804
김제	소계		806,830
	성산공원	일반근린형	256,213
	터미널	일반근린형	243,820
	김제역	일반근린형	306,797

주 : 각 기초지자체별 도시재생계획 보고서 자료 참조

자료 : 전북연구원(2018), 전라북도 도시재생 뉴딜사업 지원체계 구축 방안, 재인용

### 3) 도시재생사업 추진 현황

- 현재 전라북도 내 도시재생 사업은 선도사업 1개 지역과 일반사업 2개 지역에서 추진 중임.
- 전주시 및 군산시의 경우 중심시가지형의 도시재생사업을 추진 중이며, 남원시는 주요관광자원인 광한루원과 연계를 하여 촌몽거리 조성을 위한 일반근린형 도시재생사업을 추진 중임.

표 4-48

전라북도 내  
도시재생사업  
추진 현황

지역	사업명	사업내용	사업비(억원)	추진상황	유형
전주	전주시 도시재생사업	특화거리 조성 등	182 (국91, 도18, 시 73)	2015 공모선정	중심 시가지형
군산	군산시 도시재생선도사업	근대 건축물 보전 등	200 (국100, 도20, 시80)	2014 공모선정	중심 시가지형
남원	남원시 도시재생사업	촌몽거리 조성 등	100 (국50, 도10, 시40)	2015 공모선정	일반 근린형

자료 : 전북연구원(2018), 전라북도 도시재생 뉴딜사업 지원체계 구축 방안, 재인용

- 또한 현 정부에서 추진하고 있는 도시재생 뉴딜 시범사업에 경기도(8개 지역)를 제외하면, 가장 많은 6개 시·군이 선정되어 관련 사업이 추진 중임.
- 선정방식은 중앙공모와 광역공모 분야이며, 국비 688억원이 투입(지방재원 별도)되어 도시재생 사업이 추진됨.
- 사업유형은 중심시가지형 4개소, 우리동네 살리기 1개소, 주거지원형 1개

소, 일반근린형 1개소임.

대상지	사업명	선정방식	사업유형
군산시	다시열린 '군산의 물길' 그리고 '째보선창으로 밀려오는 3개의 큰 물결'	중앙 (3)	중심시가지형
익산시	역사가(驛史街) 문화로(文化路)		중심시가지형
정읍시	지역특화산업(떡·차·면·술)으로 살리는 시민경제도시 정읍!		중심시가지형
군산시	공룡 화석이 살아있는 장전·해이지구	광역 (3)	우리동네 살리기
완주군	만경강변 햇살 가득 동창(東窓)마을		주거지 지원형
전주시	주민과 예술인이 함께하는 서학동 마을		일반 근린형

자료 : 국무조정실·국무총리비서실 보도자료(2017), 도시재생 뉴딜 시범사업 대상지 68곳 확정

- 이 외에도 문화체육관광부 주관 문화도시재생 시범사업에 전북 군산 신흥동 근대마을조성지역이 선정(2018.3.)되어 국비 8,000만원 지원을 통해 문화적 관점에서 공간과 도시를 재구성하는 문화재생시스템 정착 활동이 진행 중임.

### (3) 전통시장

#### 1) 전라북도 전통시장 현황

- 전라북도 내 위치한 전통시장은 총 81개소(총 면적 580,612㎡)이며, 8,870개 점포에서 9,771명의 상인이 종사하고 있음.

(단위: 개, 명, ㎡)

구분	시장개수	상인 수	점포수	면적
전라북도	81	9,771	8,870	580,612
전주시	11	3,547	2,760	129,256
군산시	11	1,073	1,165	60,415
익산시	13	1,206	1,158	76,923
정읍시	6	1,172	884	63,061
남원시	5	446	427	40,954
김제시	4	248	263	42,637

표 4-49

전라북도  
도시재생 뉴딜  
시범사업 선정  
현황

표 4-50

전라북도  
전통시장 현황

#### 4.

### 도시 및 생활환경

완주군	4	399	380	17,533
진안군	1	89	89	7,746
무주군	4	169	175	16,884
장수군	4	191	231	18,747
임실군	7	621	684	43,738
순창군	3	169	186	26,905
고창군	6	229	249	24,330
부안군	2	212	219	11,483

주 : 전통시장 중 면적집계가 가능하고 상인조직이 운영 중인 전통시장 대상

자료 : 국소상공인시장진흥공단(2018), 전통시장 통통(전통시장 통계자료), <http://www.sijangtong.or.kr>

그림 4-9

### 전라북도 전통시장 분포현황



## 2) 전라북도 전통시장 시설물 현황

- 전라북도 내 위치한 81개 전통시장 중 소방시설<sup>131)</sup>이 구비된 시장은 75개소로 6개 시장의 경우 소방시설 구비가 미흡한 것으로 조사됨.
- 이 외에도 전통시장 내 주요 시설·설비 구축 실적은 다음과 같음.
  - 도시가스가 제공되어 관리가 이루어지고 있는 시장은 14개소이며, 전체 시장의 17.3%에 해당함.
  - CCTV가 설치되어 있는 전통시장은 총 25개소로 전체 전통시장 중 30.9%가 설치되어 있음.
  - 전통시장 중 주차장이 완비되어 있는 장소는 74개소로 이는 전체 시장의

131) 소방시설 구비 여부는 스프링클러, 소화전, 소화기가 구비된 것을 뜻함.

91.4%가 주차시설을 보유하고 있음(용량·위치·시설 노후화 적절성 여부는 별도 사항).

(단위: 개, %)

구분	전통시장 수	소방시설		도시가스		CCTV		주차장	
		개소	비율	개소	비율	개소	비율	개소	비율
전라북도	81	75	92.6	14	17.3	25	30.9	74	91.4
전주	11	11	100	3	27.3	4	36.4	9	81.8
군산	11	11	100	1	9.1	5	45.5	10	90.9
익산	13	13	100	5	38.5	7	53.8	12	92.3
정읍	6	6	100	-	-	4	66.7	6	100
남원	5	4	80.0	2	40.0	1	20.0	5	100
김제	4	4	100	-	-	-	-	4	100
완주	4	3	75.0	-	-	1	25.0	3	75.0
진안	1	1	100	-	-	1	100	1	100
무주	4	4	100	1	25.0	-	-	4	100
장수	4	3	75.0	1	25.0	-	-	3	75.0
임실	7	4	57.1	1	14.3	-	-	6	85.7
순창	3	3	100	-	-	-	-	3	100
고창	6	6	100	-	-	1	16.7	6	100
부안	2	2	100	-	-	1	50.0	2	100

주 : 비율의 경우 해당 기초지자체에 위치한 총 전통시장 대비 해당 시설물 설치 전통시장 비율  
 자료 : 국소상공인시장진흥공단(2018), 전통시장 통통(전통시장 통계자료), <http://www.sjjangtong.or.kr>

- 이러한 현황은 그간 전라북도 내 위치한 유관기관(전라북도지방중소벤처기업청 등)과 광역·기초지자체의 경우 전통시장 현대화 사업을 자체적으로 추진한 결과이며, 이를 통해 일정부분 시설사업의 현대화를 이룬 것이 주지의 사실임.
- 최근 관련 사업 추진 현황을 살펴보면, 전라북도지방중소벤처기업청의 경우 전통시장 공모사업(시장경영혁신사업)을 통해 특성화시장 육성을 꾀하였으며, 시설현대화 사업(주차환경개선사업 등)을 지속적으로 추진함.
- 무주군 및 군산시, 전주시 등 기초지자체의 경우 또한 자체 사업을 통해 전통시장 활성화 관련 사업을 추진 중임.

표 4-51

전라북도  
전통시장  
시설현대화 현황

#### 4. 도시 및 생활환경

- 하지만 앞서 살펴보았듯이 여전히 전통시장 시설현대화와 관련된 사업 추진 실적이 미흡하며, 기본적인 시설현대화 사업을 추진하였음에도 주차시설 및 안전시설이 여전히 부족하기에 보다 적극적이고, 맞춤형으로 관련 사업 추진이 필요한 것으로 판단됨.

#### (4) 교육시설

##### 1) 학교 총 개황

- 전라북도 내 학교 총 개황을 살펴보면, 2016년 4월 1일 기준 학교 수는 총 1,376개, 학급 및 학과 수는 12,549개, 학생 수는 35.2만명에 달함.
- 학교 수는 유치원이 월등히 많은데 비해, 학생 수는 초등학생이 가장 많음.

(단위: 개, 명)

표 4-52

전라북도 학교 총  
개황

구분	학교수	학급(과)수	학생수	교원수	교원1인당 학생 수
계	1,376	12,549	352,423	24,813	14
유치원	532	1,578	26,389	2,255	12
초등학교	416(6)	5,071	97,895	8,002	12
중학교	209	2,079	56,293	4,668	12
고등학교	133	2,499	70,449	5,550	13
전문대학	11	166	19,126	616	31.0
교육대학	1	12	1,221	58	21.0
대학(교)	10	388	70,857	2,978	23.8
대학원	52	547	8,957	328	27.3
기타학교 (특수, 공민)	12	209	1,236	358	3.5

주1 : 학교 수에는 분교 수가 미포함됨. ( )는 분교 수

주2 : 대학원 학생 수는 박사, 석사과정 포함

자료 : 전라북도(2017), 통계로 본 전북의 모습(2016.4.1. 기준)

## 2) 유치원

- 전라북도 내 유치원 수는 총 532개, 원아는 약 2.6만명이며, 1개 유치원 당 약 50명의 원아를 담당하고 있음.
- 지속적 유치원 신규 개원을 통해 지난 6년간 16개의 유치원이 신규 개원함.
- 시지역과 군지역을 비교해보면, 시지역의 경우 유치원당 약 58명의 원아가 등원하고 있으나, 군지역의 경우 약 26명의 원아가 다니고 있어 상대적으로 시지역 유치원의 등원 인력 비율이 높음.
- 학급당 원아 수를 살펴보면, 군산시, 전주시, 익산시에서 학급 당 원아 수가 전라북도 평균인 16.7명/원을 웃돌고 있어 상대적 과밀 지역임.

(단위: 개, 명)

구 분		원 수(A)	학급수(B)	원아수(C)	C/B
2011		516	1,328	21,057	15.9
2012		522	1,394	22,250	16.0
2013		523	1,432	23,266	16.2
2014		526	1,456	23,296	16.0
2015		530	1,526	25,059	16.4
2016		532	1,578	26,389	16.7
시지역	전주시	123	613	11,056	18.0
	군산시	70	225	4,131	18.4
	익산시	86	278	4,678	16.8
	정읍시	43	87	1,257	14.4
	남원시	29	48	647	13.5
	김제시	40	68	943	13.9
군지역	완주군	36	85	1,426	16.8
	진안군	12	21	259	12.3
	무주군	9	20	253	12.7
	장수군	8	17	241	14.2
	임실군	14	19	233	12.3
	순창군	15	21	265	12.6
	고창군	22	33	436	13.2
	부안군	25	43	564	13.1

자료 : 전라북도(2017), 제56회 2016 전북통계연보

표 4-53

전라북도 유치원  
현황

4.

도시 및  
생활환경

## 3) 초등학교

- 전라북도 내 초등학교는 총 416개교가 있고, 학생 수는 약 9.8만명임.
- 지속적 취학 인구 감소에 따라 2011년 11만 9천여명이던 학생 수는 2016년 9만 7천여명으로 급감함.
- 학급당 학생 수를 살펴보면, 전주시, 군산시, 익산시를 제외한 전체 시·군에 걸쳐 전라북도 평균인 19.3명을 큰 폭으로 하회하고 있음.
- 이에 따라 진안군을 제외한 전 시·군에서 빈 교실이 발생하고 있으며, 군지역의 경우 폐교가 계속적으로 발생하고 있어 폐교 시설에 대한 구체적 활용 방안 마련이 필요한 것으로 판단됨.

(단위: 개, 명)

표 4-54

전라북도  
초등학교 현황

구 분		학교수(A)	학급수(B)	학생수(C)	C/B	보통교실수
2011		414(6)	5,370	119,592	22.3	5,977
2012		413(6)	5,284	112,640	21.3	5,874
2013		414(6)	5,276	105,135	19.9	5,835
2014		414(6)	5,165	101,860	19.7	5,737
2015		415(6)	5,142	100,260	19.5	5,498
2016		416(6)	5,071	97,895	19.3	5,524
시지역	전주시	69	1,559	38,399	24.6	1,633
	군산시	56(3)	734	15,626	21.3	841
	익산시	60	770	16,180	21.0	838
	정읍시	35	342	5,380	15.7	379
	남원시	27	262	4,268	16.3	269
	김제시	36	281	3,612	12.9	333
군지역	완주군	29(1)	305	5,072	16.6	306
	진안군	13	90	915	10.2	71
	무주군	10	79	1,075	13.6	83
	장수군	8(1)	77	993	12.9	99
	임실군	15	106	1,033	9.7	125
	순창군	15	117	1,172	10.0	154
	고창군	21	173	2,095	12.1	186
	부안군	22	176	2,075	11.8	207

주1 : 학교 수에는 분교 수가 미포함됨. ( )는 분교 수  
 자료 : 전라북도(2017), 제56회 2016 전북통계연보

#### 4) 중학교

- 전라북도 내 중학교는 총 209개교가 있고, 학생 수는 약 5.9만명임.
- 지속적 취학 인구 감소에 따라 2011년 7만 4천여명이던 학생 수는 2016년 5만 9천여명으로 급감함.
- 학급당 학생 수를 살펴보면, 전주시, 군산시, 익산시만이 전라북도 평균인 28.8명을 초과하여 과밀학급을 구성하고 있음을 알 수 있음(전국 평균은 26명).
- 그러나 장수군, 임실군, 고창군, 부안군의 경우 교실수보다 학급수가 많아 교실이 부족한 실정임.

(단위: 개, 명)

구 분		학교수(A)	학급수(B)	학생수(C)	C/B	보통교실수
2011		208	2,426	74,593	30.7	2,632
2012		208	2,370	72,040	30.4	2,534
2013		208	2,333	70,602	30.3	2,447
2014		209	2,261	67,182	29.7	2,374
2015		209	2,172	62,444	28.7	2,191
2016		209	2,079	59,923	28.8	2,111
시지역	전주시	38	717	23,144	32.3	721
	군산시	19	282	8,524	30.2	294
	익산시	26	313	9,324	29.8	319
	정읍시	19	143	3,384	23.7	148
	남원시	14	102	2,488	24.4	99
	김제시	13	84	1,938	23.1	93
군지역	완주군	14	116	2,636	22.7	124
	진안군	10	38	426	11.2	39
	무주군	6	31	526	17.0	35
	장수군	7	31	436	14.1	25
	임실군	9	36	470	13.1	29
	순창군	7	35	628	17.9	39
	고창군	14	80	1,664	20.8	78
	부안군	13	71	1,335	18.8	68

자료 : 전라북도(2017), 제56회 2016 전북통계연보

표 4-55

전라북도 중학교  
현황

#### 4.

도시 및  
생활환경

## 4) 폐교

- 2017년 기준 전라북도교육청이 보유 중인 폐교 보유현황을 살펴보면, 총 43 개교가 존재함(기 처분완료 폐교 제외).
- 부안(11개교), 군산(6개교), 익산(5개교), 정읍(3개교), 무주(3개교) 순임.
- 주말농장, 캠핑장, 식당 등으로 대부(임대)중인 11개교와 농촌교육실습장, 대안학교 등으로 자체활용이 실제 이루어지고 있는 일부 폐교를 제외하고는 대부분 방치되어 있어 슬럼화 등이 이미 상당부분 진행됨(대부중인 폐교 또한 방치되어 있는 경우 또한 발생중임).
- 이에 따라 폐교를 지역 공공장소로 활용, 도민의 복리증진이나 소득증대 등을 위한 공공시설로 활용될 수 있는 보다 적극적 방안 모색이 필요한 실정임.

표 4-56

전라북도교육청  
폐교재산보유현황

No.	지역	폐교명	관리계획	No.	지역	폐교명	관리계획
1	전주	도강초	자체활용	23	장수	원촌초	자체활용
2	군산	용화초		24	임실	관촌동초	
3		상평초		25		봉천초	
4		혜성초 내초분교	보존	26		오궁초	대부중
5		선유도초 명도분교		27		임실서초	
6		선유도초 방축도분교		28		성남초	
7		어청도초 연도분교		29		관촌초 상월분교	
8	익산	웅북초	자체활용	30	순창	성동초	자체활용
9		여산서초		31	고창	구림중	
10		여산남초		32		대성고	
11		성남초		33	부안	대수초	대부중
12		이리남중		34		난신초	
13	정읍	용광초		35		주산초 석계분교	
14		회룡초		36		주산초 덕림분교	
15		고부여중		37		마포초	
16	남원	원천초 주촌분교		38		의복초	
17		송북초		39		고성초	
18	김제	금구중	매각예정	40		보안초	보존
19	진안	평장초	자체활용	41		위도초 상왕분교	
20	무주	금평초		42		위도초 하왕분교	
21		내도초		43		위도초 거륵분교	
22		삼방초					

자료 : 전라북도교육청(2017.3), 폐교재산보유현황

## 5) 학교시설의 내진성능 확보 현황

- 전라북도 도내 위치한 4,985개 학교시설물 중 내진적용대상 건물은 2,493동으로 이중 17.5%인 436동만이 내진성능을 확보 중인 것으로 조사됨.
- 이는 전국 평균 24.3%에 턱없이 부족한 수준으로, 제주 다음으로 전국에서 내진성능 확보 실적이 가장 부족한 수준임.
- 특히나 지진 발생 시 대피가 어려운 초등학교가 1,228동으로 가장 높은 비율을 차지하고 있어 내진보강 성능개선이 시급한 실정임.

(단위: 동)

구 분	총 건물수	내진적용			내진성능 확보비율
		대상건물	적용건물	미적용건물	
계	61,670	31,797	7,738	24,059	24.3%
서울	6,016	3,451	943	2,508	27.3%
부산	3,155	1,404	423	981	30.1%
대구	1,795	1,129	352	777	31.2%
인천	2,387	1,312	326	986	24.8%
광주	1,021	929	219	710	23.6%
대전	1,714	653	180	473	27.6%
울산	1,015	585	224	361	38.3%
세종	222	132	99	33	75.0%
경기	7,714	4,905	1,542	3,363	31.4%
강원	4,928	1,984	406	1,578	20.5%
충북	2,988	1,530	367	1,163	24.0%
충남	3,803	2,107	462	1,645	21.9%
전북	4,985	2,493	436	2,057	17.5%
전남	8,139	3,176	600	2,576	18.9%
경북	5,560	2,657	489	2,168	18.4%
경남	5,221	2,752	581	2,171	21.1%
제주	1,007	598	89	509	14.9%

주 : 2016.12.31. 기준

자료 : 노회찬 의원실, 2018.1.15. 국정감사 보도자료

- 그럼에도 불구하고 2020년까지 현행 수준의 예산 투입(2017년 도교육청 내진보강 사업 편성 예산 130억원)만으로는 학교 시설 내진 보강 비율이 19%에 그칠 것으로 전망<sup>132)</sup>되기에 보다 큰 폭의 재정지원이 필요한 실정임.

132) 전북도민일보, 전북 주요 시설물 내진보강, 예산과 인력 부족, 신문기사(2017.11.15.)

표 4-57

전국 학교시설  
내진성능 확보  
현황

## 4.

도시 및  
생활환경

## (5) 시사점

- 본 ‘도시 및 생활환경’ 절에서는 전라북도의 주택 및 도시재생 사업, 전통시장, 교육시설 현황에 대해 살펴보았으며, 그 결과 다음과 같은 시사점을 도출함.
- 첫째, 전라북도 내 위치한 약 70만호에 달하는 주택 중 절반가량(54.23%)이 20년 이상 된 노후 주택이며, 지속적 인구 감소와 더불어 빈집 발생 또한 계속적으로 증가하고 있어 도시재생 사업 등을 통한 근본적 정주여건 개선이 뒷받침 되어야 함.
- 둘째, 주택보급률 100%를 초과하고 있음에도 불구하고 자가 주택은 절반 수준(57.3%)에 그치고 있어 주거비용 부담이 전국 최고 수준임. 이에 따라 사회취약계층 및 신혼부부 등을 위한 맞춤형 임대주택 보급 확대가 필요함.
- 셋째, 정부의 도시재생 활성화 정책 기조에 발맞추어 전라북도는 사전 대응을 통해 전국 광역지자체 중 가장 활발히 도시재생 사업을 추진 중임. 하지만 전국 평균(65.9%)을 상회하는 도시 쇠퇴 정도(71%)를 고려할 때 도시지역 및 농산어촌별 맞춤형 도시재생 사업 추진 확대가 필요함.
- 넷째, 전라북도 지역 내 위치한 81개 전통시장의 경우 그간 유관기관 및 기초지자체의 노력을 통해 시설현대화 사업이 지속적으로 추진되었음. 그러나 여전히 전통시장 활성화를 위한 기반인프라(안전시설, 주차시설 등 편의시설)가 부족한 실정이기에 이에 대한 개선 사업 확대가 필요함.
  - 더구나 기존 전통시장 시설현대화 사업의 경우 종합적 거버넌스(governance) 체계가 부족한 채 각 기관별 별도 시행되어 사업 추진의 효율성이 저하되었기에 도 차원의 종합관리체계(국비 확보 전략 마련 포함) 마련 및 이를 통한 재원의 효율적 분배가 이루어져야 할 것으로 판단됨.
- 마지막으로 학교시설의 경우 계속된 학령인구 감소에 따라 폐교가 지속적으로 확대되고 있어 지역 주민을 위한 공공시설로의 활용 방안 마련이 필요한 실정임.

- 이와 더불어 전라북도 학교시설의 경우 내진성능 확보 실적이 턱없이 부족한 수준(17개 광역시·도 중 15위)이기에 이를 개선하기 위한 재정 투입 확대가 시급함.

## 5. 환경 및 수자원 시설

### (1) 상수도

#### 1) 상수도 보급률

- 2016년 기준 전라북도의 상수도 보급률(동·읍·면 단위 보급률)은 95.9%로 지속적 관련 인프라 확충에도 불구하고 전국 최하위 수준임(17개 광역시·도 중 13위).
- 도내 시·군별 보급률 현황을 살펴보면, 완주군(61.5%), 남원시(87.0%), 군산시(96.3%)의 경우 전국 보급률을 하회하는 수준임.
- 이에 따라 도내 10개 면단위 지역 및 15개 도서지역의 경우 미급수 지역임.

(단위: 개)

구 분	급수 동읍면 수					미급수 동읍면 수					보급률
	계	동	읍	면	(도서)	계	동	읍	면	(도서)	
전국	3,397	2,087	219	1,091	171	86	2	0	84	26	97.5%
서울	423	423	0	0	0	0	0	0	0	0	100%
부산	205	200	3	2	0	0	0	0	0	0	100%
대구	139	130	3	6	0	0	0	0	0	0	100%
인천	141	130	1	10	0	9	0	0	9	0	94.0%
광주	94	94	0	0	0	1	1	0	0	0	98.9%
대전	79	79	0	0	0	0	0	0	0	0	100%
울산	56	44	4	8	0	0	0	0	0	0	100%
세종	14	4	1	9	0	0	0	0	0	0	100%
경기	556	419	33	104	1	4	0	0	4	1	99.3%
강원	179	74	24	81	0	9	0	0	9	0	95.2%
충북	149	51	15	83	0	4	0	0	4	0	97.4%
충남	203	46	24	133	8	4	0	0	4	2	98.1%

표 4-58

전국 및  
전라북도 시·군별  
상수도 보급 현황

## 5.

환경 및  
수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

전남	285	67	33	185	109	9	1	0	8	7	96.9%
경북	298	94	35	169	1	23	0	0	23	0	92.8%
경남	299	116	21	162	43	13	0	0	13	1	95.8%
제주	43	31	7	5	8	0	0	0	0	0	100%
전북	234	85	15	134	1	10	0	0	10	15	95.9%
전주	33	33	0	0	0	0	0	0	0	0	100%
군산	26	16	1	9	0	1	0	0	1	13	96.3%
익산	29	14	1	14	0	0	0	0	0	0	100%
정읍	22	8	1	13	0	1	0	0	1	0	95.7%
남원	20	7	1	12	0	3	0	0	3	0	87.0%
김제	22	7	1	14	0	0	0	0	0	0	100%
완주	8	0	3	5	0	5	0	0	5	0	61.5%
진안	11	0	1	10	0	0	0	0	0	0	100%
무주	6	0	1	5	0	0	0	0	0	0	100%
장수	7	0	1	6	0	0	0	0	0	0	100%
임실	12	0	1	11	0	0	0	0	0	0	100%
순창	11	0	1	10	0	0	0	0	0	0	100%
고창	14	0	1	13	0	0	0	0	0	1	100%
부안	13	0	1	12	1	0	0	0	0	1	100%

자료 : 환경부(2017), 2016 상수도 통계

## 2) 상수도 연장

- 2016년 기준 전라북도 상수도 총 연장은 17,737.6km로서 도수관 61.2km, 배수관 519.9km, 급수관 9,345.7km로 구성되어 있음(수자원공사 소관 광역상수도 제외).

- 이는 전국 17개 광역시·도 중 4번째로 연장이 높은 수준임.
- 단순 연장 비교 시 정읍시가 가장 많은 상수도가 매설되어 있음.

(단위: km)

표 4-59

전국 및  
전라북도 시·군별  
상수도 연장 현황

구분		도수관	송수관	배수관	급수관	계
전국	지자체+수공	3,379.0	11,479.0	112,236.7	76,764.2	203,859.0
	지자체	1,686.8	7,906.7	112,236.7	76,764.2	198,594.4
서울		83.2	523.0	9,815.1	3,227.6	13,648.9
부산		89.1	501.0	3,530.5	4,392.2	8,512.8

대구	40.8	366.2	5,592.6	1,887.7	7,887.3
인천	78.6	290.1	4,086.8	2,124.9	6,580.3
광주	4.5	55.7	3,023.3	764.0	3,847.5
대전	23.1	0.0	2,599.1	1,290.7	3,912.9
울산	1.4	156.4	1,679.0	1,315.2	3,151.9
세종	0.0	30.0	95.6	83.1	208.7
경기	244.7	1,353.8	20,530.1	11,822.5	33,951.0
강원	209.9	531.0	5,179.8	4,951.9	10,872.6
충북	89.1	440.4	5,453.7	3,305.0	9,288.2
충남	90.3	579.9	9,079.1	5,605.6	15,354.9
전남	239.5	515.1	10,737.2	6,433.9	17,925.7
경북	227.6	989.8	11,080.9	10,480.9	22,779.2
경남	128.4	584.6	8,500.8	8,074.7	17,288.4
제주	75.4	469.7	1,907.6	3,193.7	5,646.3
수자원공사	1,692.3	3,572.3	0.0	0.0	5,264.6
전북	61.2	519.9	9,345.7	7,810.9	17,737.6
전주	17.6	57.5	860.4	1,500.3	2,435.9
군산	9.0	126.0	1,350.3	856.7	2,341.9
익산	2.5	25.2	1,179.6	682.7	1,889.9
정읍	0.0	90.1	809.8	1,674.3	2,574.2
남원	0.1	15.2	487.2	454.4	956.9
김제	0.0	31.6	814.4	765.2	1,611.1
완주	6.3	32.3	584.8	129.7	753.0
진안	9.1	20.6	361.7	151.5	543.0
무주	1.9	19.2	164.2	118.1	303.4
장수	0.0	20.6	242.2	143.9	406.8
임실	1.9	17.8	582.6	155.1	757.5
순창	12.6	0.0	358.4	92.0	463.0
고창	0.0	54.6	728.9	494.1	1,277.6
부안	0.1	9.2	821.2	592.9	1,423.4

자료 : 환경부(2017), 2016 상수도 통계

### 3) 상수도 시설현황

- 전라북도 지역 내 위치한 상수도 시설현황을 살펴보면, 취수장 20개소, 정수장 20개소, 배수지 131개소, 가압장 257개소가 운영 중임.

## 5.

## 환경 및 수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

표 4-60

#### 전라북도 상수도 시설현황

(단위: 개소)

구 분	취수장	정수장	배수지	가압장	소규모 수도
전라북도	20	20	131	257	0
전주시	0	1	10	3	0
군산시	0	0	4	5	0
익산시	2	2	6	29	0
정읍시	0	0	10	25	0
남원시	1	1	9	19	0
김제시	0	0	7	10	0
완주군	1	1	8	18	0
진안군	5	5	12	54	0
무주군	5	5	7	3	0
장수군	0	0	20	15	0
임실군	2	2	13	25	0
순창군	3	2	4	12	0
고창군	0	0	11	34	0
부안군	1	1	10	5	0

자료 : 환경부·한국환경공단(2018), 국가상수도정보시스템

- 이 중 전라북도 지역 내 위치한 정수장의 평균 이용률과 최대 가동률의 경우 평균 이용률이 80.8%에 달하며, 최대 가동률이 97.2%까지 달하고 있어, 정수시설의 확충이 필요함.

- 전국 평균의 경우 정수장 평균 이용률 64.1%, 최대 정수장 가동률 78.1% 수준임.

### 3) 상수도 유수율·누수율

- 2016년 기준 전라북도의 상수도 유수율은 70.5%로서 17개 광역 시도 중 3번째로 낮고, 누수율의 경우 22.3%로 전국 4번째로 높은 실정임.

- 누수율이 높고 유수율이 낮은 구조적 취약점으로 인해 상수도 요금(평균 단가)은 914.3원/m<sup>3</sup>에 달해 전국 최고 수준으로 최저가인 대전광역시(529.9원/m<sup>3</sup>)에 비해 1.73배에 달하고 있는 실정임.

구 분	유수율	무수율	누수율	평균단가 (원/㎡)
전국 평균	84.8%	15.2%	10.6%	703.4
서울	95.3%	4.7%	2.3%	572.1
부산	92.5%	7.5%	3.7%	770.3
대구	91.7%	8.3%	4.9%	689.3
인천	89.9%	10.1%	5.6%	671.5
광주	86.2%	13.8%	9.9%	622.4
대전	93.7%	6.3%	3.3%	529.9
울산	90.1%	9.9%	6.7%	865.4
세종	85.5%	14.5%	14.5%	732.3
경기	88.8%	11.2%	6.8%	687.8
강원	73.4%	26.6%	18.1%	870.9
충북	84.6%	15.4%	11.1%	737.2
충남	81.7%	18.3%	13.8%	802.4
전북	70.5%	29.5%	22.3%	914.3
전남	70.6%	29.4%	25.0%	834.1
경북	69.1%	30.9%	24.7%	768.1
경남	74.1%	25.9%	20.5%	845.3
제주	45.7%	54.3%	41.1%	805.6
수자원공사	99.4%	0.6%	0.0%	-

표 4-61

전국 상수도  
유수율·누수율 및  
평균단가 현황

자료 : 환경부(2017), 2016 상수도 통계

- 이는 20년 이상 노후관이 5,367km로 전체 관로의 30.3%에 달하고, 산간지형이 많고 인구가 넓은 지역에 흩어져 있어 급수인구 1인당 설치해야 하는 관로길이가 9.5m로 전국 평균 3.8m보다 월등히 높기 때문임(경년관 비율의 경우 17.3%로 전국 17개 광역 시·도중 3번째로 높은 수준)<sup>133)</sup>.

133) 노후관 개량 기준은 기관에 따라 다음과 같이 다르게 정의하고 있으나, 본 보고서에서는 설치된 지 20년이 지난 상수도를 노후관으로 판단함.

- 「환경부 훈령 제486호 상수도 유수율 제고 업무처리규정」에 따르면 아연도강관, 비내식성 금속관의 경우 매설 후 16년 이상 경과한 수도관 중 관선 및 부식이 심해 교체 또는 갱생이 필요한 수도관을 정의함.
- 「지방공기업법 시행규칙」 별표2에서는 스텐레스관, 주철관, 강관은 30년, PVC관 및 PE관은 20년, 아연도강관은 10년으로 경년관 기준을 제시함.
- 한국수자원공사의 경우 ‘도송수시설 기술진단 가이드북(2010)’ 내 간접평가 III 또는 직접평가 III, IV, V에 해당하는 관로로 정의함.

## 5.

## 환경 및 수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

- 비내식성 관로 비율 또한, 10.5%로 전국 17개 광역시도 중 2번째로 높은 비율이기에 상수도관 노후 등으로 누수 되는 용량은 총생산량의 10.6%인 약 6억8,250만톤(팔당댐 저수 용량의 2.8배)에 달하고 있는 실정임.
- 이에 따른 손실액은 연간 5,922억원(2016년도 생산원가 기준)으로 추산되는 것으로 조사됨.

(단위: km)

표 4-62

전국 상수도  
부설경년 현황

구분		총 관로연장	부설경년별					경년관 연장	경년관 비율	비내식성 관로비율
			5년 이내	6 ~10년	11 ~15년	16 ~20년	20년 이상			
전국	지자체+수공	203,859	38,852	42,430	32,396	26,990	63,190	26,006	12.8%	6.8%
	지자체	198,594	38,573	41,886	31,070	25,488	61,578	25,539	12.9%	7.0%
서울		13,649	792	1,247	2,248	2,293	7,069	1,358	9.9%	2.2%
부산		8,513	1,421	1,304	1,111	1,559	3,118	636	7.5%	0.1%
대구		7,887	691	773	820	1,436	4,168	394	5.0%	1.1%
인천		6,580	1,265	1,205	920	648	2,542	329	5.0%	3.2%
광주		3,848	368	540	568	749	1,622	653	17.0%	7.0%
대전		3,913	599	536	714	650	1,414	561	14.3%	6.3%
울산		3,152	534	725	537	290	1,065	74	2.4%	0.5%
세종		209	209	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%
경기		33,951	7,069	8,053	5,444	4,898	8,487	1,699	5.0%	7.9%
강원		10,873	2,412	2,040	1,507	1,274	3,640	2,410	22.2%	8.0%
충북		9,288	1,880	2,144	1,871	973	2,421	1,523	16.4%	16.2%
충남		15,355	5,189	4,005	2,303	964	2,894	1,892	12.3%	5.8%
전북		17,738	2,543	4,820	2,889	2,118	5,367	3,061	17.3%	10.5%
전남		17,926	4,559	5,432	2,583	1,577	3,775	2,193	12.2%	11.7%
경북		22,779	4,961	4,758	3,159	2,615	7,286	4,698	20.6%	8.2%
경남		17,288	3,437	3,398	3,012	2,234	5,206	3,705	21.4%	4.7%
제주		5,646	644	907	1,383	1,210	1,503	352	6.2%	2.3%
수자원공사		5,265	279	544	1,327	1,502	1,612	467	8.9%	0.7%

자료 : 환경부(2017), 2016 상수도 통계

- 이러한 실정은 대부분의 기초지자체에서 재정적 한계로 상수도 확충에 집중

하느라 노후관 정비에는 충분한 투자가 이루어지지 못하였기 때문임.

- 다행인 점은 지난 2017년의 경우 무주 및 장수, 부안군의 경우 노후 상수도 정비 사업을 추진함.

- 하지만 여전히 노후상수관 비중이 높고, 누수 등으로 인해 도민이 부담하는 상수도 요금이 전국 최고 수준이기에 노후상수관 개선 사업에 역점을 두어야 함.
- 이와 더불어 도민에게 보다 안전하고 안정된 상수도를 보급하기 위해 취수원 다양화, 도송수관로 복선화, 정수장 및 배수장 예비용량 증대, 원수 조절지 신설 등 다양한 시설 사업 투자가 계속적으로 이루어져야 함.

## (2) 하수관거

### 1) 하수도 인구 및 보급률

- 2015년 기준 전라북도의 하수처리인구 및 하수도 보급률(공공하수처리 인구 보급률)을 살펴보면, 85.9%로 전국 17개 광역시·도중 14위로 낮은 수준임(전국 평균 92.9%).
- 도내 시·군별 보급현황의 경우 시지역과 군지역 모두 전국 평균에 비해 부족한 실정이며, 특히 군지역(68.5%)은 시지역(85.9%)에 비해 하수도 보급률이 매우 저조한 실정임.
- 특히 순창군(49.4%), 임실군(56.9%), 김제시(58.7%)의 경우 하수도 보급률이 매우 낮은 수준임.

(단위: 명, %)

구분	총 인구	하수처리인구	하수처리구역 외 인구	공공하수처리 인구보급률	하수도설치율
전국	52,672,425	48,570,502	3,747,376	92.9	74.2
서울	10,297,138	10,297,138	0	100.0	100.0
부산	3,553,768	3,525,027	28,741	99.2	60.3
대구	2,513,970	2,470,958	43,012	98.3	88.5
인천	2,983,484	2,911,470	72,014	97.6	86.5

표 4-63

전국 및 전라북도  
시·군별  
하수도 보급 현황

## 5.

환경 및  
수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

광주	1,490,654	1,470,212	20,442	98.6	84.8
대전	1,535,191	1,451,202	39,457	97.4	93.5
울산	1,199,717	1,185,556	14,161	98.8	79.5
세종	214,365	186,653	22,499	89.5	83.9
경기	12,892,271	12,108,143	770,825	94.0	76.6
강원	1,564,615	1,346,174	218,441	86.0	64.1
충북	1,616,589	1,330,338	223,274	86.2	72.0
충남	2,134,232	1,582,832	547,509	74.3	54.4
전남	1,939,562	1,454,672	463,362	76.1	53.8
경북	2,752,591	1,995,139	568,532	79.3	64.5
경남	3,447,018	3,053,806	393,001	88.6	72.5
제주	641,355	586,289	55,066	91.4	63.0
전북	1,895,905	1,614,893	267,040	85.9	69.7
전주	658,211	649,671	8,540	98.7	97.4
군산	283,931	262,418	21,513	92.4	82.9
익산	306,369	265,257	40,928	86.6	73.1
정읍	118,137	88,409	29,728	74.8	54.1
남원	85,800	68,219	17,581	79.5	59.8
김제	90,618	52,340	37,469	58.7	31.0
완주	97,544	64,358	20,207	79.3	51.0
진안	26,513	18,649	7,864	70.3	49.5
무주	25,470	18,795	6,675	73.8	-
장수	23,681	17,018	6,663	71.9	17.5
임실	30,631	17,438	13,193	56.9	20.9
순창	30,611	15,109	15,502	49.4	15.3
고창	60,897	38,635	22,262	63.4	38.5
부안	57,492	38,577	18,915	67.1	37.9

자료 : 환경부(2017), 2015 하수도 통계

### 2) 하수관로 보급률

- 전라북도의 하수관로 연장은 계획연장 대비 81.5%를 보급하고 있어, 전국 평균(79.9%)을 소폭 상회하는 수준의 설치율임.

- 도내 시·군별 설치현황의 경우 시지역의 경우 84.4%, 군지역의 경우

75.2%로 무주군(62.6%), 부안군(65.5%), 김제시(66.2%) 순으로 낮음.

(단위: m, %)

구분	총 계획연장	총 시설연장	보급률
전국	171,803,332	137,193,210	79.9
서울	10,615,726	10,615,726	100.0
부산	14,006,366	8,515,566	60.8
대구	6,454,865	5,809,392	90.0
인천	5,560,723	4,928,364	88.6
광주	4,947,433	4,252,388	86.0
대전	3,646,237	3,500,928	96.0
울산	5,134,339	4,128,722	80.4
세종	960,358	900,123	93.7
경기	31,624,464	25,765,810	81.5
강원	10,375,463	7,723,888	74.4
충북	7,022,321	5,868,485	83.6
충남	10,338,860	7,564,161	73.2
전남	13,849,493	9,786,361	70.7
경북	15,686,931	12,757,225	81.3
경남	15,329,203	12,550,529	81.9
제주	5,737,208	3,953,991	68.9
전북	10,513,342	8,571,550	81.5
전주	2,029,465	1,804,662	88.9
군산	1,681,682	1,413,018	84.0
익산	1,418,551	1,293,516	91.2
정읍	716,857	618,464	86.3
남원	584,975	446,732	76.4
김제	816,356	540,436	66.2
완주	784,969	577,852	73.6
진안	399,308	278,229	69.7
무주	225,133	140,874	62.6
장수	249,914	206,562	82.7
임실	268,285	254,779	95.0
순창	235,915	159,308	67.5
고창	499,577	442,502	88.6
부안	602,355	394,586	65.5

자료 : 환경부(2017), 2015 하수도 통계

표 4-64

전국 및 전라북도  
시·군별  
하수관로 보급률  
현황

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

#### 3) 하수관거 노후화

- 전라북도의 하수관거 노후화 현황을 살펴보면, 20년이 경과된 하수관거 사용 비율이 36.1%로 전국 평균(39.8%) 이하의 수준으로 양호한 것으로 조사됨.
- 이는 최근 부안군, 고창군, 무주군 등 도내 6개 기초지자체의 경우 하수도 국고보조사업 등을 통해 노후하수관거의 개선이 지속적으로 이루어지고 있기 때문임(전북도 2018년 하수도 국고보조사업의 국고지원 규모는 132개 사업, 총 1,946억원),

(단위: km, %)

표 4-65

전국 및 전라북도  
시·군별  
하수관로  
사용년수 현황

구분	총 연장	사용년수					20년 초과 사용 비율
		5년 이내	6 ~10년	11 ~15년	16 ~20년	20년 초과	
전국	137,193	20,849	32,236	16,778	12,727	54,602	39.8%
서울	10,616	875	1,010	716	629	7,386	69.6%
부산	8,516	355	530	427	326	6,877	80.8%
대구	5,809	517	414	363	535	3,981	68.5%
인천	4,928	735	452	229	430	3,082	62.5%
광주	4,252	435	323	234	867	2,394	56.3%
대전	3,501	143	329	556	225	2,247	64.2%
울산	4,129	530	571	359	94	2,575	62.4%
세종	900	584	65	76	73	102	11.3%
경기	25,766	3,964	6,759	3,455	3,269	8,319	32.3%
강원	7,724	1,621	1,977	1,510	527	2,090	27.1%
충북	5,868	994	1,847	1,015	550	1,462	24.9%
충남	7,564	2,021	3,143	1,476	420	505	6.7%
전남	9,786	2,247	3,567	1,712	1,059	1,201	12.3%
경북	12,757	2,815	4,821	1,116	746	3,259	25.5%
경남	12,551	2,655	3,321	2,104	1,561	2,910	23.2%
제주	3,954	520	757	807	550	1,321	33.4%
전북	8,572	1,635	2,353	623	866	3,095	36.1%
전주	1,805	124	151	0	0	1,530	84.8%
군산	1,413	307	213	37	54	802	56.7%
익산	1,294	137	500	58	598	0	0.0%
정읍	618	95	258	83	37	145	23.4%
남원	447	46	79	114	76	131	29.3%

김제	540	310	230	0	0	0	0.0%
완주	578	107	205	65	4	197	34.1%
진안	278	62	153	58	6	0	0.0%
무주	141	62	75	4	0	0	0.0%
장수	207	74	21	50	53	8	3.9%
임실	255	13	82	0	0	160	62.7%
순창	159	25	12	0	0	122	76.8%
고창	443	165	153	102	23	0	0.0%
부안	395	109	221	50	15	0	0.0%

자료 : 환경부(2017), 2015 하수도 통계

- 그러나 하수관로의 노후화가 지속되고 있고, 악취저감을 위해 하수관로 정비의 필요성은 계속하여 증대되고 있음.
  - 전주(84.8%), 군산(56.7%), 임실(62.7%), 순창(76.8%)의 경우 전국 평균 하수관거 노후화 수준을 여전히 상회하고 있는 실정이며, 해당 기초지자체의 경우 노후 하수관거 정비를 위해 하수도 사용료 인상을 통해 재원을 마련하고 있어 도민 부담이 지속해서 발생하고 있음.
  - 하지만 전라북도 지역의 하수도 요금 현실화율은 20.9%에 불과한 실정이며 하수도 사용료 인상을 통한 재원 마련이 곧 노후 하수관거 정비 사업에 투입되지는 못하고 있는 실정임.
- 이에 따라 전국평균을 상회하는 시군의 경우 불필요한 도민 부담 경감을 위해 하수도 국고보조사업의 조기 추진이 필요한 실정임.

### (3) 하수처리시설

#### 1) 하수 및 분뇨 발생량

- 2015년 기준 하루 전라북도에서 발생하는 하수는 약 64만<sup>m</sup>으로 시지역 발생량(약 55만<sup>m</sup>)이 군지역 발생량(약 9만<sup>m</sup>)의 6배에 해당하고 있음.
  - 시·군별로는 거주인구 차, 산업단지 직접 여무 등에 의해 전주시가 가장 많은 하수 및 분뇨를 발생하고 있음.

5.

환경 및  
수자원 시설

5.

환경 및  
수자원 시설

표 4-66

전라북도 시·군별  
하수 및 분뇨발생  
현황

(단위: m³/일)

구 분	하수발생량			분뇨 발생량
	계	하수처리구역 내	하수처리구역 외	
전라북도	643,172	573,674.2	69,497.5	791.1
전주	181,220	179,077	2,143	154.0
군산	175,658	169,513	6,145	73.5
익산	131,369	114,671	16,699	127.0
정읍	27,549	20,848	6,701	119.3
남원	22,672	18,026	4,646	17.8
김제	12,429	7,400	5,029	60.4
완주	13,924	11,507.4	2,416.3	38.5
진안	11,176	7,860.8	3,314.8	10.5
무주	6,991	5,176.1	1,814.7	25.5
장수	4,780	3,577.8	1,202.3	28.0
임실	9,117	5,317.2	3,799.3	42.4
순창	4,314	2,190.9	2,123.2	23.1
고창	22,468	15,292.1	7,175.5	55.9
부안	19,506	13,216.4	6,289.6	15.3

자료 : 환경부(2017), 2015 하수도 통계

2) 하수 및 분뇨 처리시설

- 2015년 기준 전라북도 내 하수 및 분뇨 처리시설은 총 471개소가 있고, 전체 시설용량은 104만m³/일이며, 처리량은 82만m³/일로 전체 용량의 78.8%에 달함.

(단위: m³/일)

표 4-67

전라북도 시·군별  
하수 및 분뇨  
처리시설 현황

구 분	공공하수처리시설			분뇨처리시설		
	시설 수	시설용량	처리량	시설 수	시설용량	처리량
전라북도	457(51)	1,041,713	821,632	14	1,231	816
전주	11(2)	420,040	345,393	1	290	230
군산	16(6)	206,340	165,922	1	200	170
익산	26(5)	139,371	116,361	1	150	105

정읍	35(2)	62,633	49,229	1	100	50
남원	64(3)	56,213	42,484	1	50	18
김제	54(4)	31,787	20,099	1	105	44
완주	32(4)	32,000	21,976	1	50	41
진안	41(2)	7,033	5,891	1	45	13
무주	26(5)	15,553	8,695	1	20	12
장수	22(2)	5,097	3,883	1	30	17
임실	32(2)	9,372	6,004	1	30	12
순창	27(1)	6,781	5,698	1	16	14
고창	39(4)	21,254	14,747	1	65	35
부안	32(9)	24,031	15,250	1	80	56

주 : ( )의 경우 500㎡/일 이상 처리가 가능한 시설 사업 수  
 자료 : 환경부(2017), 2015 하수도 통계

#### (4) 폐기물 처리시설(매립장, 소각장)

- 2015년 기준 전라북도 지역 내 위치한 폐기물 매립시설은 총 14개소로 총 매립 용량의 76.9%가 기 매립 완료된 실정임.
- 임실(91.8%), 고창(89.8%), 장수(89.1%)의 경우 기 매립용량이 총 매립 용량에 육박하고 있어 기존 매립시설의 매립 후 이용 사업 추진 및 신규 매립지 지정이 필요한 실정임.

구 분	소재지 수	총 매립지 면적 (㎡)	총 매립 용량 (㎡)	기 매립량 (㎡)	잔여매립 가능량 (㎡)
계	14	855,068	8,388,934	6,454,426	1,934,508
전주	2	221,700	2,915,000	2,228,060	686,940
군산	1	238,700	2,562,000	2,173,571	388,429
익산	1	15,841	156,616	76,594	80,022
정읍	1	118,180	688,757	352,912	335,845
남원	1	54,100	603,850	513,264	90,586
김제	0	0	0	0	0
완주	1	7,600	44,000	34,077	9,923
진안	1	19,491	270,000	188,252	81,748

표 4-68

전라북도 시·군별  
폐기물 매립시설  
현황  
(2015년 기준)

## 5.

## 환경 및 수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

무주	1	27,231	280,000	188,357	91,643
장수	1	23,223	110,000	98,000	12,000
임실	1	16,000	168,789	154,904	13,885
순창	1	21,745	173,000	127,265	45,735
고창	1	67,257	230,922	207,366	23,556
부안	1	24,000	186,000	111,804	74,196

주 : 지방자치단체 운영 폐기물 매립시설 기준(자가처리업체(2개업체, 7개소) 현황 제외)

자료 : 전라북도(2016), 2015년 기준 폐기물처리시설현황

- 폐기물 소각시설 및 기타시설의 경우 총 18개소에서 연간 76만톤의 폐기물을 처리 중임.

표 4-69

전라북도 시·군별  
폐기물 소각시설  
및 기타시설 현황  
(2015년 기준)

구 분	소재 지역	소재지 수	시설용량 (톤/일)	2015년 처리량(톤)
합 계		32(17)	3,243(1,928)	757,649(470,135)
폐기물 소각시설	소계	18(16)	2,527(1,927)	616,866(470,135)
	전주	4(3)	1,119(719)	277,658(194,479)
	군산	3(3)	994(994)	260,243(260,243)
	익산	3(2)	404(204)	78,525(14,973)
	정읍	2(2)	1(1)	53(53)
	김제	2(2)	4(4)	19(19)
	장수	1(1)	2(2)	3(3)
	고창	2(2)	2(2)	149(149)
	부안	1(1)	1(1)	216(216)
기타시설	소계	14(1)	716(1)	140,783
	전주	3	353	109,359
	군산	1	33	1,121
	익산	1(1)	1(1)	0(0)
	정읍	1	30	581
	남원	1	10	142
	김제	2	45	8,375
	완주	1	13	347
	무주	1	93	5,810
	장수	1	25	6,000
	고창	1	20	5,078
	부안	1	93	3,970

주1 : ( )는 자가처리업체 실적

주2 : 기타시설이란 적환장, 압축, 파쇄, 건조, 고형화, 사료, 퇴비화, 연료화시설 등 처리시설

자료 : 전라북도(2016), 2015년 기준 폐기물처리시설현황

- 이에 따라 전북도는 2018년 업무계획<sup>134)</sup>을 통해 신규 매립지 지정 및 소각장 등 폐기물 처리시설 확충(10개소)을 추진하고 있으나, 각 시·군별 폐기물 처리시설 확충과 관련한 주민 갈등이 계속적으로 발생하여 사업 추진이 불투명한 실정임.
- 최근 주민 갈등 사례를 살펴보면, 지평선산단 폐기물처리시설(김제시), 전주 고형폐기물 소각장(전주시), 익산 북부권 의료폐기물 처리시설(익산시), 삼기·금마 폐기물매립시설(익산시) 등 신규 사업을 추진하는 거의 대부분의 사업이 주민 반대에 부딪히고 있음.
- 기존 폐기물 처리시설의 용량 한계 등 사업 추진의 시급성을 고려하여, 조속한 사업 추진이 필요하기에 지역민과의 원활한 협조체계 구축과 더불어 주민 생활편의시설 제공 등이 함께 마련되어야 할 것임.

## (5) 댐 및 기타 수리시설

### 1) 일반현황

- 전라북도 지역의 대표적 수자원 시설인 댐 현황을 살펴보면, 전라북도 지역에는 3개 다목적댐(섬진강댐, 용담댐, 부안댐)이 위치해 있음.

구 분	계획홍수위 (m)	댐높이 (m)	댐길이 (m)	총 저수량 (백만톤)	유역면적 (km <sup>2</sup> )
섬진강댐	197.7	64.0	344.2	466.0	763.0
용담댐	265.5	70.0	498.0	815.0	930.0
부안댐	43.8	50.0	282.0	50.3	59.0

표 4-70

전라북도  
다목적댐 현황

자료 : 전라북도(2017), 제56회 2016년 전북통계연보

- 이 외에도 전라북도의 경우 집중호우 때 산사태 방지를 위해 792곳의 사방댐이 설치<sup>135)</sup>되어 있으며, 발전용댐, 용수전용댐, 홍수전용댐, 지방상수도전용댐 등 총 77개의 댐(저수지 포함)이 건립되어 운영 중임.

134) 전라북도(2018), 환경녹지국 2018년 업무계획

135) 연합뉴스, 장마철 산사태 막을 사방댐 관리 제대로 이뤄지나, 신문기사, 2017.7.27.

## 5.

## 환경 및 수자원 시설

## 5.

환경 및  
수자원 시설

표 4-71

전라북도  
댐(저수지) 현황

- 최근 5년간의 변화추세를 살펴보면, 총저수량 1백만톤 이상의 용수전용댐(저수지)이 7개소가 증가함.

(단위: 개소)

구 분		2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
합 계		70	73	76	77	77
1종	소계	12	12	12	12	12
	다목적댐	3	3	3	3	3
	발전용댐	2	2	2	2	2
	총저수량 1천만톤 이상의 용수전용댐	7	7	7	7	7
	홍수전용댐	0	0	0	0	0
2종	소계	58	61	64	65	65
	지방상수도전용댐	0	0	0	0	0
	총저수량 1백만톤 이상의 용수전용댐	58	61	64	65	65

자료 : 통계청(2018), 국가통계포털, 시설물정보현황, 시특별분류별현황

- 댐을 제외한 기타수리시설(저수지, 양수장, 취업보) 현황을 살펴보면, 다음과 같은 규모로 설치되어 있으며, 최근 관련 면적이 큰 폭으로 감소함.

(단위: ha)

표 4-72

전라북도  
기타수리시설  
현황

구 분	저수지	양수장	집수암거	취업보
2012	95,434.3	11,812.3	486.7	4,739.1
2013	99,603.2	10,644.6	333.7	4,199.6
2014	115,877.0	11,962.7	333.7	25,136.4
2015	82,892.0	8,330.8	-	678.0
전주	1,777.3	-	-	-
군산	11,653.5	260.7	-	-
익산	7,441.9	7,229.2	-	-
정읍	7,705.2	-	-	-
남원	5,386.0	-	-	273.5
김제	20,377.5	-	-	-
완주	3,373.4	-	-	-
진안	584.8	-	-	89.2
무주	877.4	-	-	16.8
장수	2,503.0	-	-	123.0

임실	2,200.9	-	-	-
순창	2,391.3	840.9	-	110.5
고창	4,496.5	-	-	65.0
부안	12,123.3	-	-	-

자료 : 전라북도(2017), 제56회 전북통계연보

- 집중호우 대비 및 침수피해 저감을 목적으로 설치한 배수장 및 배수펌프장은 총 16개소가 위치하여 있음.

지역	시설명	유수지유무	가동개시년	유수지(배수펌프장) 상부이용 현황
전라북도	16개소			
군산시	지방산단	무	2002	-
	경포천	무	2001	-
	군장산단	유	2002	-
익산시	유천	유	-	도시, 농경지침수방지
	목천	무	1988	도시, 농경지침수방지
	성당	무	2003	마을, 농경지침수방지
	연동	무	2003	마을, 농경지침수방지
	고잔	유	2010	마을, 농경지침수방지
	신천	유	2011	마을, 농경지침수방지
	인수리	무	1998	마을, 농경지침수방지
	대장	무	1995	마을, 농경지침수방지
	목천소	무	1988	도시, 농경지침수방지
	유천소	무	2005	농경지침수방지
	신기	무	2009	농경지침수방지
	황등	무	2009	농경지침수방지
정읍시	신태인배수펌프장	유	2012	농경지침수방지

자료 : 환경부(2017), 2015 하수도 통계

## 2) 노후화 현황

- 전라북도에 위치한 77개소의 댐(저수지 포함)의 노후화 현황(1·2종 시설 대상)을 살펴보면, B등급 28개소, C등급 48개소, D등급 1개소인 것으로 조사됨.
  - C등급과 D등급이 전체의 64%를 차지하고 있고, 시설설치 경과년수가 급속도로 진행됨을 종합 고려할 때 재해예방을 위한 노후시설 보수·보강사업의 구체적 사업계획 수립 및 예산배정을 통한 사업추진이 필요한 시점임.

표 4-73

전라북도  
배수장 및  
배수펌프장 현황

## 5.

환경 및  
수자원 시설

## 5.

환경 및  
수자원 시설

표 4-74

전라북도  
댐 및 저수지  
시설안전평가결과

No.	시설구분	시설물종류	종별	시설물명	위치	등급
1	댐	용수전용	2종	고창용수댐	고창군	B
2		발전용	1종	무주양수상부댐	무주군	C
3		발전용	1종	무주양수하부댐	무주군	C
4		다목적	1종	부안댐	부안군	B
5		다목적	1종	섬진강댐	임실군	B
6		다목적	1종	용담댐	진안군	B
7	저수지	용수전용	1종	경천저수지	완주군	B
8		용수전용	2종	고기저수지	남원시	B
9		용수전용	2종	고마저수지	부안군	C
10		용수전용	2종	고수저수지	고창군	B
11		용수전용	2종	공정저수지	무주군	B
12		용수전용	2종	광곡저수지	완주군	C
13		용수전용	2종	괴목저수지	무주군	B
14		용수전용	2종	구림저수지	순창군	C
15		용수전용	1종	구이저수지	완주군	C
16		용수전용	2종	궁산저수지	고창군	C
17		용수전용	2종	금평저수지	김제시	C
18		용수전용	2종	금풍저수지	남원시	C
19		용수전용	2종	내장저수지	정읍시	C
20		용수전용	2종	노동저수지	고창군	C
21		용수전용	2종	노촌저수지	진안군	C
22		용수전용	2종	능저수지	김제시	C
23		용수전용	2종	당월저수지	김제시	C
24		용수전용	2종	대곡(오동)저수지	장수군	B
25		용수전용	2종	대산저수지	순창군	C
26		용수전용	1종	대아저수지	완주군	B
27		용수전용	2종	대위저수지	군산시	C
28		용수전용	2종	대정저수지	고창군	C
29		용수전용	2종	대화저수지	김제시	C
30		용수전용	2종	덕산저수지	무주군	C
31		용수전용	2종	도천저수지	고창군	C
32		용수전용	1종	동상저수지	완주군	C
33		용수전용	1종	동화저수지	장수군	B
34		용수전용	2종	마곡저수지	남원시	C
35		용수전용	2종	만수저수지	정읍시	C
36		용수전용	2종	미룡저수지	군산시	C
37		용수전용	2종	미륵(낭산)저수지	익산시	C
38		용수전용	2종	백산저수지	김제시	C
39		용수전용	2종	백석저수지	전주시	B
40		용수전용	2종	부전저수지	정읍시	C

41		용수전용	2종	사산저수지	부안군	C
42		용수전용	2종	석남저수지	고창군	D
43		용수전용	2종	석포저수지	부안군	B
44		용수전용	2종	성송저수지	고창군	B
45		용수전용	2종	수송저수지	남원시	C
46		용수전용	2종	수청저수지	정읍시	B
47		용수전용	2종	신림저수지	고창군	C
48		용수전용	2종	신반월저수지	진안군	C
49		용수전용	2종	애당저수지	정읍시	C
50		용수전용	2종	양신저수지	순창군	C
51		용수전용	2종	연기저수지	고창군	B
52		용수전용	2종	오봉저수지	임실군	B
53		용수전용	2종	오성저수지	정읍시	C
54		용수전용	2종	옥계저수지	남원시	C
55		용수전용	2종	옥곡저수지	군산시	C
56		용수전용	1종	옥구저수지	군산시	C
57		용수전용	2종	옥녀저수지	군산시	B
58		용수전용	2종	왕궁저수지	익산시	C
59		용수전용	1종	용림저수지	장수군	B
60		용수전용	2종	용산저수지	정읍시	B
61		용수전용	2종	용평저수지	남원시	B
62		용수전용	2종	월정저수지	순창군	C
63		용수전용	2종	인교저수지	전주시	C
64		용수전용	2종	입암저수지	정읍시	C
65		용수전용	2종	장남저수지	장수군	B
66		용수전용	2종	주촌저수지	남원시	C
67		용수전용	2종	죽계저수지	임실군	B
68		용수전용	2종	지소(양악)저수지	장수군	C
69		용수전용	2종	창내저수지	고창군	B
70		용수전용	2종	천천(와룡)저수지	장수군	B
71		용수전용	2종	청림저수지	부안군	B
72		용수전용	2종	청웅저수지	임실군	B
73		용수전용	1종	청호저수지	부안군	C
74		용수전용	2종	팔덕저수지	순창군	C
75		용수전용	2종	화정저수지	완주군	C
76		용수전용	2종	황금저수지	진안군	C
77		용수전용	2종	홍덕저수지	고창군	C

자료 : 한국시설안전관리공단(2018), 시설물정보관리종합시스템(FMS)

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

## (6) 하천

## 1) 일반현황

- 전라북도 내 하천은 국가하천, 지방하천, 소하천으로 구분 가능함.
- 이중 전라북도 내 국가하천은 11개소로 총 연장은 351.8km이며, 지방하천은 462개소, 총 연장 2,917.1km임.
- 전라북도에 위치한 국가하천 및 지방하천 중 독이 필요한 길이(요개수)는 총 3,626.1km로 이 중 24.8%가 미설치된 실정임. 불완전 개수율까지를 고려할 경우 53.8%가 추가 설치가 필요한 것으로 조사됨.
- 전라북도의 미개수율(24.8%)은 전국 평균(23.3%)을 소폭 상회하는 수준이나, 국가하천의 높은 개수율에 비해 지방하천의 개수율은 상대적으로 낮은 수준임.

표 4-75

전국 하천 현황

지역	하천 등급	하천 수 (개소)	하천 연장 (km)	하천개수			
				요개수 (km)	완전 개수율 (%)	불완전 개수율 (%)	미 개수율 (%)
전국	계	3,943	30,197.6	32,748.6	51.7	25.0	23.3
	국가	88	3,275.0	3,189.8	80.7	15.5	3.8
	지방	3,855	26,922.6	29,558.9	48.6	26.0	25.4
서울	계	40	249.7	473.1	95.8	4.2	-
	국가	4	75.2	139.9	94.7	5.3	-
	지방	36	174.5	333.1	96.2	3.8	-
부산	계	49	270.4	434.7	49.8	22.5	27.8
	국가	4	59.2	101.8	29.4	29.7	40.9
	지방	45	211.2	332.9	56.0	20.2	23.8
대구	계	29	290.9	399.4	76.5	22.4	1.1
	국가	2	99.5	98.1	90.7	7.2	2.2
	지방	27	191.4	301.3	71.9	27.3	0.8
인천	계	32	135.5	242.7	41.6	12.6	45.7
	국가	1	16.0	28.6	100.0	0.0	-
	지방	31	119.5	214.0	33.8	14.3	51.9
광주	계	35	210.7	288.7	85.2	8.0	6.8
	국가	3	43.0	66.8	98.6	1.4	-
	지방	32	167.7	221.9	81.2	10.0	8.8
대전	계	29	211.2	250.1	69.0	26.4	4.5

	국가	3	83.2	70.1	78.5	18.8	2.8
	지방	26	128.0	180.0	65.4	29.4	5.3
울산	계	102	490.5	622.8	55.1	21.0	24.0
	국가	1	11.3	21.2	88.7	11.3	0.0
	지방	101	479.3	601.6	53.9	21.3	24.8
경기	계	515	3,495.0	4,531.9	56.3	25.9	17.7
	국가	16	477.3	468.8	85.7	13.0	1.3
	지방	499	3,017.7	4,063.2	52.9	27.4	19.6
세종	계	44	223.7	355.8	50.9	33.6	15.5
	국가	2	38.1	33.1	67.1	27.2	5.7
	지방	42	185.6	322.7	49.2	34.3	16.5
강원	계	254	3,577.7	2,798.0	58.0	21.1	20.9
	국가	5	280.9	115.1	64.0	35.8	0.3
	지방	249	3,296.8	2,683.0	57.7	20.4	21.8
충북	계	174	2,339.8	2,094.2	57.0	25.9	17.2
	국가	5	309.6	124.6	68.4	26.4	5.3
	지방	169	2,030.2	1,969.6	56.2	25.9	17.9
충남	계	500	2,773.4	3,625.2	46.5	30.5	23.0
	국가	8	232.2	276.9	77.0	19.6	3.4
	지방	492	2,541.2	3,348.3	43.9	31.4	24.6
전북	계	473	3,268.9	3,626.1	46.2	29.0	24.8
	국가	11	351.8	407.7	81.2	17.3	1.5
	지방	462	2,917.1	3,218.4	41.8	30.5	27.8
전남	계	561	3,255.8	3,977.9	40.9	26.0	33.2
	국가	7	327.5	356.2	65.9	32.8	1.3
	지방	554	2,928.2	3,621.7	38.4	25.3	36.3
경북	계	365	4,621.0	4,380.5	57.8	20.5	21.7
	국가	6	430.1	473.0	93.9	3.7	2.4
	지방	359	4,190.9	3,907.5	53.4	22.5	24.0
경남	계	681	4,178.5	4,481.8	42.8	26.7	30.5
	국가	10	440.3	408.0	85.5	7.1	7.4
	지방	671	3,738.2	4,073.9	38.6	28.7	32.8
제주	계	60	605.1	165.9	64.7	3.9	31.5
	국가	-	-	-	-	-	-
	지방	60	605.1	165.9	64.7	3.9	31.5

주1 : 2014년 기준

자료 : 통계청(2016), 국가통계포털, 수자원현황, 시도별 하천현황

- 도내 14개 시·군별로는 부안(45%), 장수(55.38%), 순창(62.5%) 순으로 개수율이 낮은 실정임.

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

- 더구나 국가하천 대비 상대적 개수비율이 낮은 지방하천의 경우 부안(37.2%), 군산(43.1%), 익산(54.3%), 장수(55.38%)와 같이 시·군을 막라하고 낮은 개수 수준인 것으로 조사되어 중앙정부의 국비지원사업화 및 지방재정 투입 강화를 통한 하천 개수율 상승 노력이 수반되어야 함.

표 4-76

전라북도  
시·군별 하천 현황

지역	하천 등급	하천 수 (개소)	하천 연장 (km)	하천개수			
				요개수 (km)	기개수 (km)	미개수 (km)	개수율 (%)
전주	계	20	99	168	138	30	82.1
	국가	3	18	32	32	-	100
	지방	17	81	136	106	30	78
군산	계	7	65.4	65.4	42.4	23	64.8
	국가	2	25	25	25	-	100
	지방	5	40.4	40.4	17.4	23	43.1
익산	계	31	206.2	206.2	127.6	78.6	61.9
	국가	3	34.2	34.2	34.2	-	100
	지방	28	172	172	93.4	78.6	54.3
정읍	계	82	399.6	545.1	474.1	71.0	87.0
	국가	4	69.8	141.8	141.8	-	100
	지방	78	329.8	403.3	332.3	71	82.4
남원	계	42	285.8	433.0	354.4	78.6	90.0
	국가	2	39.1	40.1	40.1	-	100
	지방	40	246.7	392.9	314.3	78.6	80.0
김제	계	14	132	178	156	22	87
	국가	3	35	35	35	-	100
	지방	11	97	143	121	22	85
고창	계	84	380.37	585.85	465.48	120.37	79.5
	국가	-	-	-	-	-	-
	지방	84	380.37	585.85	465.48	120.37	79.5
부안	계	32	152.8	202.5	91.1	111.4	45.0
	국가	2	25	25	25	-	100
	지방	30	127.8	177.5	66.1	111.4	37.2
완주	계	46	384.24	544.08	396.66	147.42	72.9
	국가	2	31	54	54	-	100
	지방	44	353.24	490.08	342.66	147.42	69.92
진안	계	39	263.6	372.6	284.3	88.4	76.3
	국가	1	1.3	-	-	-	-
	지방	38	262.3	372.6	284.3	88.4	76.3
무주	계	32	302.14	337.47	268.35	69.12	79.5
	국가	1	32.4	29.71	23.05	6.66	77.6

	지방	31	269.74	307.76	245.3	62.46	79.7
장수	계	30	206	346	192	155	55.38
	국가	-	-	-	-	-	-
	지방	30	206	346	192	155	55.38
임실	계	38	388	276	187	89	67.8
	국가	1	96	31	20	11	64.5
	지방	37	292	245	167	78	68.2
순창	계	25	210	307	192	115	62.5
	국가	1	24.5	11	11	0	100
	지방	24	185.6	296.1	181.4	114.7	61.3

주1 : 2014년 기준(단, 순창군 및 진안군의 경우 2012년 기준)

주2 : 요개수란 기개수와 미개수를 합친 연장, 기개수란 이미 개수를 한 길이임.

주3 : 미개수란 아직 개수를 하지 않은 것으로 요개수에서 기개수를 제외한 길이임.

주4 : 개수율은 독이 조성된 하천의 길이(기개수)를 독이 필요한 하천의 길이(요개수)로 나눈 비율

자료 : 통계청(2016), 국가통계포털, 기관별 통계, 지방자치단체 통계

- 2016년 기준 전라북도에 위치한 1·2종 하천시설은 총 283개가 위치해 있으며, 2종 시설물이 282개로 대부분을 차지하고 있음.
- 2종 시설물은 국가하천의 배수펌프장 23개소, 국가하천의 수문 121개소, 제방 및 그 부속시설 83개소, 지방하천의 수문 22개소, 방조제(포용저수량 1천만톤 이상 8천만톤 미만) 33개소로 구성됨.

구 분		개소
1종	하구둑	1
2종	소계	282
	1종시설물에 해당하지 않는 국가하천의 배수펌프장	23
	국가하천에 설치된 다기능 보	0
	국가하천의 수문	121
	제방 및 그 부속시설	83
	지방하천의 배수펌프장	0
	지방하천의 수문	22
	포용저수량 1천만톤 이상 방조제	33

자료 : 통계청(2016), 국가통계포털, 시특법분류별현황(하천)

표 4-77

전라북도  
하천시설 현황

## 2) 하천시설 노후화

- 한국시설안전관리공단의 시설물안전관리현황에 따르면, 2018년 3월 기준 전

## 5.

환경 및  
수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

라북도 내 하천과 관련한 1·2종 시설물은 총 340개가 시설물정보관리종합시스템 내 등록·관리 중임.

- 그 결과를 요약·정리하면, 정밀점검 및 안전진단 결과는 A등급 93개소, B등급, 156개소, C등급 20개소임.
- 정밀점검 및 안전진단 미 실시 시설물의 경우 양호 28개소, 보통 29개소, 불량 2개소임(불명 12개소 제외).
- 일부 유지보수 및 보강이 필요한 B, C 등급 및 보통 등급은 60.3%를 차지하고 있어 전체 시설물의 절반이 넘는 수준이나, 전면 보수·보강이 필요한 불량 등급 시설은 전체 하천 시설의 0.01%에 그쳐, 대다수 하천시설 노후화 정도는 양호하다고 판단 가능함.
- 다만, 일부 20년 이상 된 노후 시설물(대표적 노후시설물로는 1927년에 완공된 대창방조제)의 경우 대부분 B, C 등급 이하에 그치고 있어 노후시설물을 중심으로 한 시설 개선이 우선적으로 추진되어야 할 것으로 판단됨.

(단위: 개소)

표 4-78

전라북도  
하천시설  
안전진단 결과

구분	정밀점검 및 안전진단 실시 시설물			정밀점검 및 안전진단 미 실시 시설물			불명
	A등급	B등급	C등급	불량	보통	양호	
배수펌프장	-	8	5	2	29	14	-
수문 및 통문	62	94	12	-	-	13	6
제방	31	53	2	-	-	1	6
보	-	-	-	-	-	-	-
하구둑	-	1	1	-	-	-	-

자료 : 한국시설안전관리공단(2018), 시설물정보관리종합시스템, 시설물 안전관리현황 정보공개

### (7) 시사점

- 전술한 바와 같이 본 ‘환경 및 수자원 시설’ 절에서는 전라북도의 상하수도 시설, 하수처리시설, 폐기물 처리시설, 댐 및 기타 수리시설, 하천시설의 현황에 대해 살펴보았으며, 그 결과 다음과 같은 환경 및 수자원 시설과 관련된 시사점을 도출함.

- 첫째, 전라북도 내 상수도 시설 현황을 살펴보면, 전국 4위에 해당하는 높은 상수도 연장에도 불구하고, 산간지형이 많고 인구가 넓은 지역에 흩어져 있어 급수인구 1인당 설치해야 하는 관로길이가 긴 지역적 특색으로 인해 상수도 보급률이 95.9%로 전국 최하위 수준(17개 광역시·도 중 13위)에 그치고 있음.
  - 또한, 정수장 평균 이용률과 최대 가동률이 전국 평균을 상회하여 시설 한계에 다다르고 있어 상수도 관련 시설 신규 건립·용량 증설이 시급한 실정임.
  - 이 외에도 20년 이상 노후관이 전체 관로의 30.3%에 달하고 있어 높은 누수율이 발생하고 있음.
- 이러한 비효율적 상수도 인프라 시설 효율 현황으로 인한 운영비 증가는 불가피하나, 신규 인프라 투자를 통한 시설 개선은 그간 제한적으로만 추진되었으며, 누수 등으로 인한 운영비 증가분을 사용자인 도민에게 전가하고 있어 이에 대한 개선이 시급한 실정임(전국 최고 수준의 상수도 요금 부과 중).
- 둘째, 전라북도의 하수도 보급률(공공하수처리 인구보급률)의 경우 85.9%로 전국 17개 광역시·도 중 14위로 낮은 수준이기에 하수도 시설 확대 구축(하수도 보급률 제고)이 시급한 실정임.
  - 다행인 점은 최근 지속적 재정 투자(국고보조사업) 실시를 통해 하수관거 노후화 현황은 상수도 노후화 현황과 달리 전국 평균 이하의 양호한 수준이고 최근 투자가 완료된 일부 시·군의 경우 전국 최고 수준이기에 하수도 보급률 확대를 위한 신규 관로 매립에 보다 방점을 둘 필요가 있음.
  - 다만, 전주시의 경우 하수도 노후화율이 84.8%에 달하고 있음에도 불구하고 개선 투자 계획이 타 농촌지역(군지역)과 달리 미계획되어 있어 이에 대한 조속한 사업 추진이 이루어져야 할 것임.
- 또한 새만금 산업단지 신규 개발에 따라 해당 지역의 경우 기존 광역 하수처리시설 및 각종 환경기초시설이 턱 없이 부족하기에 관련 시설의 조속한 건립이 필요함.
  - 특히 새만금 지역은 신규 개발지역으로 산업단지로서의 매력도 향상 및 친환경적 이미지 부여를 위해 비점오염원 저감, 생물서식 환경 복원 등의 사업을 동시 추진하여 수생태계 건강성 회복 및 수질개선 또한 적극 고려한

## 5. 환경 및 수자원 시설

## 5.

### 환경 및 수자원 시설

관련 사업계획 수립 및 조속한 시행이 필요하다고 판단됨.

- 셋째, 매립장, 소각장 등의 폐기물 처리시설의 경우 기존 시설용량 한계에 거의 다 육박하고 있어 폐기물 자원화 시설 건립 및 신규 폐기물 처리시설 지정이 조속히 추진되어야 할 것으로 판단됨.
  - 특히나 해당 시설의 경우 대표적 주민갈등 사업임을 고려하여 사업지연을 고려한 계획 수립과 주민 설득이 이루어져야 할 것이며, 주민생활편의시설 제공 등을 통한 지역민과의 원활한 협조체계 구축 등 NIMBY(Not In My Back Yard)현상 방지를 위한 대안 마련 또한 함께 이루어져야 함.
- 넷째, 전라북도에 위치한 하천시설 중 재해예방 및 용수확보를 위한 저수지의 경우 C, D등급이 전체 시설물의 64%를 차지하고 있고, 시설설치 경과년수 또한 급속히 증가하고 있기 때문에 노후시설 개량 및 보수·보강 사업이 시급히 추진되어야 함.

## 6. 문화·관광·체육시설

### (1) 문화기반시설

#### 1) 일반현황

- 일반적으로 문화기반시설은 「도서관법」상 도서관, 「박물관 및 미술관 진흥법」 상 박물관·미술관, 문예회관(종전 「문화예술진흥법」 상 문화예술회관) 및 「지방문화원진흥법」에 따른 지방문화원, 문화의 집 등을 의미함.
- 전라북도 내 위치한 문화기반시설 수는 156개소로 전국 17개 광역시·도 중 8위로 중간에 해당하는 시설 수를 보유하고 있음.
  - 공공도서관 58개소, 박물관 42개소, 미술관 15개소, 문예회관 15개소, 지방문화원 14개소, 문화의 집 12개소로 구성됨.

(단위: 개소)

구분	합계	국립 도서관	공공 도서관	박물관	미술관	문예회 관	지방문화원	문화의 집
전국	2,657	1	1,010	853	229	236	228	100
서울	365	1	147	128	39	20	25	5
부산	97	0	40	26	6	11	14	0
대구	73	0	35	15	4	11	8	0
인천	96	0	47	27	4	9	8	1
광주	57	0	22	10	9	7	5	4
대전	57	0	24	16	5	4	5	3
울산	40	0	17	9	0	5	5	4
세종	13	0	5	6	0	1	1	0
경기	504	0	244	133	52	35	31	9
강원	211	0	54	102	11	20	18	6
충북	126	0	44	44	8	12	11	7
충남	158	0	59	50	9	18	16	6
전북	156	0	58	42	15	15	14	12
전남	191	0	64	55	27	19	22	4
경북	195	0	64	66	11	25	23	6
경남	193	0	65	63	9	21	20	15
제주	125	0	21	61	20	3	2	18

주 : 2017년 1월 1일 기준

자료 : 문화체육관광부(2017), 2017 전국 문화기반시설 총람

- 다만 지역별 거주인구·시설밀도를 고려하지 않은 시설 수의 단순비교는 지역 간 상호비교 상 적절치 않기에 전라북도 인구를 고려한 문화시설 공급수준을 살펴보면, 전북 인구를 고려한 문화시설 공급수준은 백만 명당 85.1개소로 17개 광역시·도 중 제주, 강원, 전남의 뒤를 잇는 우수한 수준임.

(단위: 개소)

구분	인구수	문화 시설 계 (백만명당)	공공 도서관	박물관	미술관	문예 회관	지방 문화원	문화의 집
총계	51,269,554	51.82	19.70	16.64	4.47	4.60	4.45	1.95
서울	9,805,506	37.22	14.99	13.05	3.98	2.04	2.55	0.51
부산	3,440,484	28.19	11.63	7.56	1.74	3.20	4.07	-
대구	2,461,002	29.66	14.22	6.10	1.63	4.47	3.25	-
인천	2,913,024	32.96	16.13	9.27	1.37	3.09	2.75	0.34
광주	1,501,557	37.96	14.65	6.66	5.99	4.66	3.33	2.66

표 4-79

전국  
문화기반시설  
현황

표 4-80

인구백만명 당  
문화기반시설  
현황

## 6.

문화관광  
체육 시설

## 6.

### 문화·관광·체육 시설

대전	1,535,445	37.12	15.63	10.42	3.26	2.61	3.26	1.95
울산	1,166,033	34.30	14.58	7.72	-	4.29	4.29	3.43
세종	242,507	53.61	20.62	24.74	-	4.12	4.12	-
경기	12,671,956	39.77	19.26	10.50	4.10	2.76	2.45	0.71
강원	1,521,751	138.66	35.49	67.03	7.23	13.14	11.83	3.94
충북	1,603,404	78.58	27.44	27.44	4.99	7.48	6.86	4.37
충남	2,132,566	74.09	27.67	23.45	4.22	8.44	7.50	2.81
전북	1,833,168	85.10	31.64	22.91	8.18	8.18	7.64	6.55
전남	1,796,017	106.35	35.63	30.62	15.03	10.58	12.25	2.23
경북	2,682,169	72.70	23.86	24.61	4.10	9.32	8.58	2.24
경남	3,339,633	57.79	19.46	18.86	2.69	6.29	5.99	4.49
제주	623,332	200.54	33.69	97.86	32.09	4.81	3.21	28.88

주 : 2017년 1월 1일 기준

자료 : 문화체육관광부(2017), 2017 전국 문화기반시설 총람

그림 4-10

인구백만명 당  
문화기반시설  
현황



- 전라북도 내 14개 시·군별 문화기반시설 현황을 살펴보면, 전주시가 35개소로 가장 많으며, 익산시(21개소), 완주군(16개소) 순임.
- 세부시설별 현황을 살펴보면, 일부 시(市)지역을 제외한 대부분의 군(郡)지역은 공공도서관 수가 1~3개로 실제 이용가능 군민의 수는 제한적이어서 시지역과 군지역간 문화시설 이용 격차가 발생할 것으로 판단됨.

(단위: 개소)

표 4-81

전라북도 시·군별  
문화기반시설  
현황

시군	합계	공공도서관				박물관				미술관				문화회관	지방문화원	문화의집
		계	지자체	교육청	사립	계	국공립	사립	대학	계	국공립	사립	대학			
전라북도	156	58	39	18	1	42	27	10	5	15	3	12	0	15	14	12
전주	35	13	12	1	0	10	4	3	3	3	0	3	0	3	1	5

군산	12	6	4	2	0	2	1	0	1	2	0	2	0	1	1	0
익산	21	7	5	2	0	9	6	2	1	2	1	1	0	2	1	0
정읍	12	5	3	1	1	4	4	0	0	0	0	0	0	1	1	1
남원	8	3	1	2	0	1	1	0	0	2	0	2	0	1	1	0
김제	9	5	3	2	0	2	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0
완주	16	5	4	1	0	4	1	3	0	2	1	1	0	2	1	2
진안	4	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
무주	8	2	1	1	0	2	2	0	0	2	1	1	0	0	1	1
장수	4	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
임실	5	2	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
순창	7	2	1	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1
고창	7	3	2	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0
부안	8	2	1	1	0	2	1	1	0	2	0	2	0	1	1	0

주 : 2017년 1월 1일 기준

자료 : 문화체육관광부(2017), 2017 전국 문화기반시설 총람

- 이러한 도농 간 문화시설 격차는 기타 문화공간시설 현황에서도 알 수 있음.
- 도내 기타 문화공간시설(공연장 및 영화관)은 최근 5년간 계속해서 증가하였음에도 불구하고, 일부 군지역의 경우 시지역에 비해 공연장 수가 현격히 부족함을 알 수 있음.
- 더구나 가장 쉽게 접할 수 있는 문화공간시설인 영화관의 경우 전주시와 군산시를 제외하면 기초지자체별 1개 시설만이 운영되고 있고 스크린 수 또한 2개 내외에 그치고 있어 시지역과 군지역간 문화시설 이용 격차가 크다는 것을 알 수 있음.
- 반면, 다기능을 갖춘 종합복지회관의 경우 대다수 이용자가 고령자임을 감안할 때 일부 군지역에 건립되어 활발히 활동을 수행하고 있으나, 이 또한 8개 군별 격차가 커 이에 대한 보완이 필요함.

(단위: 개소)

구분	공연장		영화관		지역문화시설		
	공공 공연장	민간 공연장	영화관 수	스크린 수	시군구 민회관	종합복 지회관	청소년 회관
2011	24	10	19	88	4	35	13
2012	29	11	13	74	6	45	13

표 4-82

전라북도 시·군별  
기타  
문화공간시설  
현황

## 6.

### 문화·관광·체육 시설

2013	28	11	16	80	5	47	18
2014	27	13	20	96	5	43	15
2015	30	12	23	107	3	50	12
전주	9	9	9	60	-	-	1
군산	4	-	2	12	-	5	4
익산	2	1	1	9	-	6	1
정읍	2	-	1	4	1	18	5
남원	3	1	1	4	-	-	-
김제	1	-	1	2	-	-	-
완주	2	-	1	2	1	2	-
진안	2	-	1	2	-	11	1
무주	-	-	1	2	-	-	-
장수	1	-	1	2	-	-	-
임실	-	-	1	2	1	6	-
순창	1	-	1	2	-	1	-
고창	2	-	1	2	-	1	-
부안	1	1	1	2	-	-	-

자료 : 전라북도(2017), 제56회 2016 전북통계연보

#### 2) 문화기반시설 노후현황

- 문화기반시설은 대부분 1·2종 시설에서 제외되어 있어 정확한 노후 및 시설물 안전현황을 알 수 없으나, 시설별 준공연도를 통해 추정한 전라북도의 노후 문화시설(건립 20년 이상)은 59개소로 전체 156개 문화기반시설 중 약 37.8%를 차지하는 것으로 추정됨(개·보수 등으로 인해 변동 가능).

(단위: 개소)

표 4-83

전라북도  
문화기반시설  
노후현황

구분	10년 미만	10~20년 미만	20~30년 미만	30~40년 미만	40년 이상
공공도서관	16	14	18	6	4
박물관	15	18	3	3	3
미술관	11	3	0	0	1
문예회관	5	4	4	2	0
지방문화원	0	0	4	1	9
문화의집	1	10	1	0	0
계	48	49	30	12	17

자료 : 문화체육관광부(2017), 2017 전국 문화기반시설 총람

## (2) 체육시설

### 1) 일반현황

- 공공체육시설은 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」, 「국민체육진흥법」에 따라 정의가 일부 상이하나, 육상경기장, 축구장, 하키장, 야구장, 마을체육시설 등 22가지 항목<sup>136)</sup>으로 분류하는 것이 일반적임.
- 단, 건립중인 시설이거나, 학교 교육만을 목적으로 하는 학교체육시설 등은 제외함.
- 전국 총 24,303개소의 공공체육시설 중 전라북도에는 1,138개소(전국 대비 약 4.7%)의 시설이 설치되어 있음.
- 이중 간이체육시설(마을체육시설)을 제외한 공공체육시설 현황은 총 455개소임.
- 이는 전국 17개 광역시·도 중 5번째로 비교적 공공체육시설이 높은 수준이나, 상대적으로 마을체육시설(간이체육시설) 설치 수가 적음.

시·도	개소			면적(m <sup>2</sup> )		
	계	공공체육시설	마을체육시설	계	공공체육시설	마을체육시설
전국	24,303	5,909	18,394	163,932,737	114,840,231	49,092,506
서울	2,859	433	2,426	13,055,604	4,277,458	8,778,146
부산	1,250	209	1,041	5,086,278	2,656,598	2,429,680
대구	782	135	647	3,914,351	2,893,691	1,020,660
인천	1,020	180	840	7,688,518	6,302,670	1,385,848
광주	751	111	640	2,199,285	1,713,709	485,576
대전	488	95	393	2,187,372	1,837,918	349,454
울산	278	83	195	2,900,496	2,498,098	402,398
세종	98	51	47	434,978	383,788	51,190
경기	3,941	1,288	2,653	42,550,722	25,677,118	16,873,604

표 4-84

전국 체육시설  
설치 현황

136) 골프장, 궁도장, 골프연습장, 게이트볼장, 농구장, 라켓볼장, 당구장, 럭비풋볼장, 롤러스케이팅장, 배구장, 벨로드롬, 배드민턴장, 볼링장, 봅슬레이장, 빙상장, 사격장, 세팍타크로장, 수상스키장, 수영장, 무도학원, 무도장, 스키장, 스쿼시장, 승마장, 썰매장, 씨름장, 아이스하키장, 야구장, 양궁장, 역도장, 에어로빅장, 오토장, 육상장, 자동차경주장, 조정장, 체력단련장, 체육도장, 체조장, 축구장, 카누장, 탁구장, 테니스장, 펜싱장, 하키장, 핸드볼장, 기타 국내 또는 국제적으로 행하여지는 운동종목의 시설로서 문화체육관광부장관이 정하는 것

## 6.

## 문화관광 체육 시설

## 6.

문화·관광·  
체육 시설

강원	2,158	574	1,584	12,087,538	9,897,723	2,189,815
충북	1,684	288	1,396	7,433,470	6,015,632	1,417,838
충남	1,142	381	761	7,633,484	6,002,014	1,631,470
전북	1,138	455	683	11,160,269	9,525,779	1,634,490
전남	1,813	528	1,285	16,665,794	12,731,601	3,934,193
경북	2,402	341	2,061	9,814,394	6,913,636	2,900,758
경남	2,170	647	1,523	16,227,342	13,427,241	2,800,101
제주	329	110	219	2,892,842	2,085,557	807,285

자료 : 문화체육관광부(2017), 전국공공체육시설 현황(2016년 말 기준)

- 공정한 전국 단위 체육시설 설치 현황을 비교하기 위해 전라북도 인구를 고려한 체육시설 공급수준을 살펴보면, 전라북도는 백만 명당 248.2개소로 전국 평균을 크게 상회하는 전국 17개 광역 시도 중 3번째로 높은 수준임.
- 단, 앞서 살펴본 바와 같이 인구 백만 명 당 마을체육시설 수의 경우 7번째로 전국 평균 수준으로 질적인 면에선 여전히 부족한 실정임.

표 4-85

인구 백만명당  
체육시설 설치  
현황

시·도	인구 수	공공체육시설 (개소)	공공체육시설 (백만명당)	마을체육시설 (개소)	마을체육시설 (백만명당)
전국	51,269,554	5,909	115.3	18,394	358.8
서울	9,805,506	433	44.2	2,426	247.4
부산	3,440,484	209	60.7	1,041	302.6
대구	2,461,002	135	54.9	647	262.9
인천	2,913,024	180	61.8	840	288.4
광주	1,501,557	111	73.9	640	426.2
대전	1,535,445	95	61.9	393	256.0
울산	1,166,033	83	71.2	195	167.2
세종	242,507	51	210.3	47	193.8
경기	12,671,956	1,288	101.6	2,653	209.4
강원	1,521,751	574	377.2	1,584	1,040.9
충북	1,603,404	288	179.6	1,396	870.6
충남	2,132,566	381	178.7	761	356.8
전북	1,833,168	455	248.2	683	372.6
전남	1,796,017	528	294.0	1,285	715.5
경북	2,682,169	341	127.1	2,061	768.4
경남	3,339,633	647	193.7	1,523	456.0
제주	623,332	110	176.5	219	351.3

## 2) 체육시설 노후현황

- 체육시설 또한 대부분 1·2종 시설에서 제외되어 있어 정확한 노후 및 시설물 안전현황을 알 수 없으나, 시설별 준공연도를 통해 추정한 전라북도의 노후(건립 20년 이상) 체육시설(마을체육시설 제외)은 54개소로 약 11.9%에 해당하고 있는 실정임(보수 현황 반영).

시·도	시설명	소유기관	관리주체	준공연도
전주시	전주 실내체육관	전주시	시설관리공단	1973
군산시	월명공원 테니스장	군산시	위탁(군산시테니스협회)	1975
남원시	육면 테니스장	남원시	남원시	1978
군산시	월명종합경기장 주경기장	군산시	시설관리사업소	1980
전주시	전주종합경기장주경기장	전주시	시설관리공단	1980
전주시	전주종합운동장 축구장	전주시	시설관리공단	1980
전주시	전주종합경기장 야구장	전주시	시설관리공단	1980
군산시	군산월명종합경기장 테니스장	군산시	시설관리사업소	1983
정읍시	정읍시 실내체육관	정읍시	정읍시	1983
남원시	신준섭 복싱체육관	남원시	남원시	1986
임실군	사선대 테니스장	임실군	공공시설관리사업소	1986
고창군	고창 실내체육관	고창군	체육청소년사업소	1988
군산시	군산 월명 종합경기장 야구장	군산시	시설관리사무소	1989
남원시	왕정자연공원 축구장	남원시	공원관리센터	1989
남원시	왕정자연공원 테니스장	남원시	공원관리센터	1989
무주군	무주등나무운동장	무주군	시설사업소	1989
진안군	백운 테니스장	진안군	진안군	1990
군산시	군산 월명체육관	군산시	문화체육생태관리사업소	1991
익산시	익산종합경기장 주경기장	익산시	익산시	1991
익산시	올림픽기념국민생활관	익산시	익산시	1991
익산시	올림픽기념국민생활관 수영장	익산시	체육시설사업소	1991
전주시	전주 자전거점경기장	전주시	시설관리공단	1991
전주시	전주 덕진수영장	전라북도	전주시시설관리공단	1991
전주시	전주 실내 인라인롤러경기장	전주시	시설관리공단	1991
전주시	전주 승마장	전주시	시설관리공단	1991
정읍시	정읍시 공설운동장	정읍시	정읍시	1991
정읍시	공설운동장 축구장	정읍시	정읍시	1991
완주군	경천면 운동장축구장	완주군	경천면	1992
정읍시	정읍시 신태인 실내체육관	정읍시	정읍시	1992
정읍시	정읍 천변 로울러스케이트장	정읍시	정읍시	1992
진안군	진안공설운동장 씨름장	진안군	진안군	1992

표 4-86

전라북도 노후  
체육시설물 현황  
(준공이후  
20년 이상)

## 6.

문화관광·  
체육 시설

6.

문화·관광·  
체육 시설

군산시	군산월명체육관 실내수영장	군산시	시설관리사업소	1993
완주군	완주산업단지 테니스장	완주군	공단관리사무소	1993
진안군	동향 테니스장	진안군	진안군	1993
김제시	김제시민운동장	김제시	김제시	1994
남원시	남원문화체육센터 잔디운동장	남원시	남원시	1996
남원시	문화체육센터	남원시	남원시	1996
완주군	자연휴양림다목적운동장	완주군	산림공원사업소	1996
임실군	임실군 군민회관 체육관	임실군	공공시설관리사업소	1996
전주시	전주 화산체육관 종합관	전주시	시설관리공단	1996
전주시	전주 화산체육관 빙상경기장	전주시	시설관리공단	1996
김제시	검산체육공원 테니스장	김제시	김제시	1997
순창군	섬진강군민체육공원축구장	순창군	순창군	1997
완주군	문화체육센터	완주군	완주군	1997
익산시	익산 실내체육관	익산시	익산시	1997
장수군	장수공설운동장	장수군	장수군	1997
장수군	장수공설운동장 테니스장	장수군	장수군	1997
장수군	벽계정	장수군	위탁(벽계공동회)	1997
김제시	김제 실내수영장	김제시	김제시	1998
순창군	순창군 실내체육관	순창군	공공시설관리사업소	1998
순창군	순창군 실내수영장	순창군	공공시설관리사업소	1998
익산시	중앙체육공원 테니스장	익산시	위탁(익산테니스협회)	1998
정읍시	정읍체육공원 테니스장	정읍시	정읍시	1998
정읍시	정읍청소년수련관 수영장	정읍시	정읍시	1998

자료 : 문화체육관광부(2017), 전국공공체육시설 현황(2016년 말 기준)

- 전라북도 내 1·2종 시설물에 해당하는 체육시설의 경우는 총 14개소이며, 모두 2종 시설물에 속함.
- 14개 체육시설에 대한 안전점검 결과 B등급 7개소, C등급 6개소, 양호 1개소로 진단·평가되어 대부분 안전수준은 일부 보수·보강이 필요한 보통 수준인 것으로 판단됨.

표 4-87

전라북도 1·2종  
체육시설  
안전진단 결과

시설물명	위치	종별	등급
공설운동장	익산시	2종	C등급
군산시월명체육관	군산시	2종	C등급
군산야구장	군산시	2종	C등급
김제시실내체육관	김제시	2종	양호
반딧불체육관	무주군	2종	B등급

부안실내체육관	부안군	2종	B등급
익산시 실내체육관	익산시	2종	C등급
전주실내수영장	전주시	2종	C등급
전주완산실내수영장	전주시	2종	B등급
주경기장	군산시	2종	C등급
춘향골 실내체육관	남원시	2종	B등급
태권도원경기장	무주군	2종	B등급
화산체육관(빙상장)	전주시	2종	B등급
화산체육관(종합관)	전주시	2종	B등급

자료 : 한국시설안전관리공단(2018), 시설물안전관리 현황(2018년 3월 기준)

### (3) 공원·녹지시설

- 전라북도는 2017년 기준 지리산국립공원, 변산반도국립공원, 내장산국립공원, 덕유산국립공원을 비롯한 6개(499,978천㎡)의 국립공원과 함께 6개의 도립공원(122,172천㎡), 2개의 시·군립공원(22천㎡)가 있어 천혜의 자연환경과 관광자원을 갖추고 있음.
- 또한 쾌적한 도시환경을 조성하고 시민의 휴식과 정서함양에 기여하기 위해 총 755개소 47,398천㎡의 도시공원을 보유하고 있음.
  - 최근 5년간 지속적 공원 확충을 꾀하여('11년 672개소 → '15년 755개소) 공원의 수는 폭발적으로 증가함.

(단위: 개소)

구분	계	어린이 공원	소공원	근린 공원	역사 공원	문화 공원	수변 공원	묘지 공원	체육 공원	기타 공원
2011	672	322	77	245	6	6	7	4	5	-
2012	698	332	85	251	6	6	8	4	5	-
2013	732	336	92	259	6	13	9	4	5	-
2014	732	332	97	256	6	15	9	4	5	-
2015	755	339	120	252	7	18	9	4	5	1
전주	242	138	36	59	2	4	2	1	-	-
군산	157	92	22	39	1	-	-	1	1	1
익산	100	39	8	47	2	1	2	1	-	-

표 4-88

전라북도 시·군별  
도시공원 현황

## 6.

문화관광·  
체육 시설

## 6.

### 문화·관광· 체육 시설

정읍	53	11	26	15	-	1	-	-	-	-
남원	31	13	4	11	2	1	-	-	-	-
김제	32	17	-	14	-	-	-	-	1	-
완주	54	20	6	22	-	3	2	1	-	-
진안	6	-	-	1	-	2	1	-	2	-
무주	16	2	7	7	-	-	-	-	-	-
장수	4	1	-	2	-	1	-	-	-	-
임실	9	2	3	4	-	-	-	-	-	-
순창	9	-	3	4	-	1	1	-	-	-
고창	17	4	4	7	-	1	1	-	-	-
부안	25	-	1	20	-	3	-	-	1	-

자료 : 전라북도(2017), 제56회 2016 전북통계연보

- 그러나 여전히 전라북도 내 도시공원 지정 면적 41.2km<sup>2</sup> 중 약 75%에 해당하는 30.9km<sup>2</sup>가 미집행 상태<sup>137)</sup>(2017년 말 기준)이기에 2020년 공원일몰제 시행을 앞두고 도민의 공원·녹지시설 지속 확충을 위한 보다 적극적인 재정 투입을 통한 사업 추진이 절실히 필요한 시점임.

- 도내 30.9km<sup>2</sup>의 미집행면적 중 20km<sup>2</sup> 가량이 2020년 공원일몰제 적용대상이나, 10년 이상 미집행공원 중 국공유지를 제외한 사유지를 ‘단순 매입’하기 위해 필요한 예상비용만도 1조 5,800억원에 달해 주민 만족도 극대화가 가능한 핵심 지역 우선의 선별적 토지 매입(존치대상 공원부지)이 필요함.
- 존치대상 공원부지의 경우 또한 지역특색과 주민 수요를 종합 고려하여 공원 신설을 적극적으로 추진하여야 함.

#### (4) 관광시설

##### 1) 관광개발 현황<sup>138)</sup>

###### ① 관광지 현황

- 전국의 관광지 수는 2015년 기준 총 227개소이며, 전라북도에는 21개소 관광지가 지정되어 전국의 약 9%를 차지하여 높은 관광자원을 보유 중임.

137) 노컷뉴스, 3년 남은 공원일몰제...전북도 내 여의도 7개 면적 녹지 존치 여부 ‘촉각’, 신문기사, 2018.1.26.

138) 전북연구원(2016), 제6차 전북권 관광개발계획(2017~2021), 전라북도 내용을 주로 참고

- 시·군별로 살펴보면, 익산시가 4개소, 부안군 3개소, 군산시, 정읍시, 김제시, 진안군, 임실군 등이 각각 2개소씩 지정되어 있으며, 전주시와 무주군, 순창군은 지정관광지가 없음.

No.	관광지명	위치	지정면적(㎡)	지정일
계			13,276,596	-
1	은파	군산시	1,757,000	'85.08.26.
2	금강호	군산시	648,380	'92.07.16.
3	금마	익산시	208,700	'90.12.27.
4	왕궁 보석테마	익산시	160,460	'01.07.02.
5	미륵사지	익산시	108,743	'06.02.28.
6	웅포	익산시	2,577,630	'99.10.11.
7	내장산 리조트	정읍시	1,587,074	'97.01.20.
8	백제가요 정읍사	정읍시	214,839	'05.12.29.
9	남원	남원시	912,400	'84.07.28.
10	벽골제	김제시	188,848	'09.03.03.
11	김제온천	김제시	533,453	'97.01.20.
12	모악산	완주군	149,665	'94.12.12.
13	운일암 반일암	진안군	595,463	'90.12.27.
14	마이산 회봉온천	진안군	763,000	'93.12.31.
15	방화동	장수군 번암면	250,000	'88.02.19.
16	오수의견	임실군	117,490	'07.01.08.
17	사선대	임실군	166,000	'85.12.21.
18	석정온천	고창군	1,501,011	'92.02.21.
19	모항	부안군	143,082	'00.12.07.
20	위도해수욕장	부안군	148,077	'93.04.30.
21	변산해수욕장	부안군	545,281	'12.09.17.

자료 : 문화체육관광부, 관광지·관광단지 현황, 2015년 12월 기준; 전북연구원(2016) 재인용

## ② 관광특구 현황

- 전국의 관광특구는 2015년 기준 총 30개소이며, 전라북도에는 정읍 내장산, 무주 구천동 관광특구 등 2개소 관광특구가 지정되어 있음.

구분	개소	관광특구명	지정일자	면적(㎡)
계	2	-	-	11.11
정읍시	1	정읍 내장산	'97.01.18.	3.50
무주군	1	무주 구천동	'97.01.18.	7.61

자료 : 문화체육관광부, 관광특구 지정현황, 2015년 12월 기준; 전북연구원(2016) 재인용

표 4-89

전라북도 관광지  
지정 현황

표 4-90

전라북도  
관광특구  
지정 현황

## 6.

문화·관광·  
체육 시설

## 6.

### 문화·관광·체육 시설

표 4-91

전라북도  
관광숙박시설  
현황

## 2) 관광시설 현황

### ① 관광숙박시설 현황

- 전라북도 내 위치한 관광숙박시설은 2015년 말 기준 총 46개소(4,842실)이며, 관광호텔업 29개소, 한국전통호텔 1개소, 가족호텔업 5개소, 호스텔 5개소, 휴양콘도미니엄 6개소임.

- 정읍시, 완주군, 진안군, 장수군, 임실군, 순창군, 고창군의 경우 관광호텔, 전통호텔, 콘도미니엄, 호스텔 등 숙박시설이 없어 이에 대한 시설확충이 필요함.

(단위: 개소, 실)

구 분		업체 수	객실 수
합 계		46	4,842
관광호텔업	소계	29	1,919
	특1급	1	118
	특2급	4	517
	1급	4	345
	2급	10	470
	3급	6	220
	미지정	4	249
한국 전통호텔		1	20
가족 호텔업		5	2,044
호스텔		5	96
휴양 콘도미니엄		6	763

자료 :전라북도(2015), 관광총괄과 내부자료; 전북연구원(2016) 재인용

### ② 관광 이용시설

- 전라북도에는 118개의 관광객 이용시설업(시설)이 등록되어 있으며, 유형별로는 전문휴양업 1개소, 종합휴양업 1개소, 등록야영장업 95개소, 미등록야영장업 15개소, 관광유람선업 5개소, 관광공연장업 1개소가 위치함.

- 완주군의 경우 미등록된 야영장이 10개소로 타 시·군에 비해 매우 높게 나타나 안전사고 방지 등을 위해 이에 대한 대책 마련이 시급함.

(단위: 개소)

구분	계	전문 휴양업	종합 휴양업	야영장업		관광 유람선업	관광 공연장업
				등록	미등록		
전라북도	118	1	1	95	15	5	1

전주시	1			1			
군산시	8			2		5	1
익산시	2			2			
정읍시	2			2			
남원시	13			10	3		
김제시	1			1			
완주군	28			18	10		
진안군	7			7			
무주군	23		1	21	1		
장수군	6			6			
임실군	4			4			
순창군	10			10			
고창군	6			6			
부안군	7	1		5	1		

자료 :전라북도(2017), 전라북도 관광자원 현황(2017), 내부자료, 2016년 12월 기준

### ③ 유원시설

- 전라북도에는 총 52개소(일반 17개소, 기타 35개소)의 유원시설이 등록되어 있으며, 완주군 내 유원시설업은 부재한 상황임.

(단위: 개소)

구분	계	일반 유원시설업	기타유원 시설업
전라북도	52	17	35
전주시	23	3	20
군산시	4	2	2
익산시	6	1	5
정읍시	3	1	2
남원시	2	1	1
김제시	3	2	1
완주군	-		
진안군	-		
무주군	5	3	2
장수군	-		
임실군	1		1
순창군	-		
고창군	2	2	
부안군	3	2	1

자료 :전라북도(2017), 전라북도 관광자원 현황(2017), 내부자료, 2016년 12월 기준

표 4-92

전라북도  
관광이용시설  
현황

표 4-93

전라북도  
유원시설 현황

## 6.

문화관광  
체육 시설

## ④ 국제회의업 및 국제회의시설

- 전라북도에는 총 8개소(국제회의 기획업 7개소, 국제회의 시설업 1개소)가 분포되어 있음.
- 국제회의 기획업의 경우 모두 전주시에 위치하고 있으며, 국제회의 시설업(시설)의 경우 군산시에 위치한 군산새만금종합비즈니스컨벤션센터 1개소에 불과해 전주 등에 국제회의시설 건립 등을 검토하여야 함.

## (5) 시사점

- 지금까지 살펴본 ‘문화·관광·체육시설’의 실태조사 시사점은 다음과 같음.
- 첫째, 전라북도에 위치한 문화시설 공급수준은 전국적으로 우수한 수준임.
  - 다만, 대부분의 문화시설이 시(市)지역에 집중되어 있어 상대적으로 군(郡)지역과의 문화격차가 크게 발생하는 것으로 판단됨.
  - 다행인 점은 군지역 인구 대부분이 고령자임을 고려 시 고령자의 소요가 가장 높은 문화시설인 종합복지회관의 경우 대부분 군지역에 집중적으로 배치·운영 중이나, 이 또한 8개 군별 격차가 크게 발생하고 있어 해당 시설이 전무한 무주, 장수, 부안군의 경우 주민 소요와 재정 여건을 종합 고려하여 해당 시설 건립이 필요함.
- 둘째, 체육시설의 경우 또한 전국적으로 우수한 수준이나, 상시 인근에서 해당 시설을 활용할 수 있는 마을체육시설(간이체육시설)은 부족한 실정이기에 지역민 수요를 고려한 마을체육시설의 점진적 확충 또한 보다 면밀한 검토가 필요함.
  - 또한, 체육시설 노후화가 빠르게 진행되고 있어 향후 노후체육시설에 대한 유지보수 비용이 급증할 것으로 예상되기에 사전에 이를 대비할 수 있는 체계 마련이 필요함.
  - 특히 대다수의 체육시설은 기초지자체 관리 소관이기에 열악한 재정을 고려하여 최대한 분산투자가 이루어져야 하기에 면밀한 보수·보강 종합계획 수립 및 분산 투자가 필수적임.

- 셋째, 공원·녹지시설의 경우 최근 지속적 공원 확충세를 고려할 때 적정 수준으로 판단됨. 다만, 도시 공원 지정 면적 중 약 75%에 해당하는 지역이 미집행 상태로 장기 방치되어 있어 2020년 공원일몰제 시행을 앞두고 주민 만족도 확대가 가능한 해심 지역을 중심으로 선별적 토지 매입과 계속된 공원(특히 도시공원) 신설이 필요하다고 판단됨.
- 마지막 관광시설의 경우 우수한 관광자원을 보유하고 있는 전라북도임에도 불구하고, 관광시설은 유사 관광자원 수준을 보유한 타 광역지방자치단체 대비 턱 없이 부족한 실정이기에 관련 시설 신설을 위한 적극적 행정이 요구됨.
  - 또한 현재 전라북도의 경우 국제회의장이 군산시 1개소밖에 존재하고 있지 않아 국제회의 개최 역량이 매우 부족한 실정임.
  - 현재 새만금 및 관련 산업단지 개발이 활발히 이루어지고 있어 향후 관련 수요가 급증할 것으로 예상되기에 새만금 지역 또는 전주 지역을 중심으로 종합전시·회의시설을 갖춘 컨벤션센터(국제회의장) 건립이 시급함.

## 6.

### 문화·관광· 체육 시설

## 7. 종합 시사점

### 종합 시사점

- 지역 특성에 부합하는 맞춤형 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴을 위해서는 각 세부 인프라 시설물별 정확한 실태 진단이 필수적으로 선행되어야 함.

- 이에 따라 본 연구에서는 앞서 살펴본 바와 같이 ‘교통·물류시설’, ‘산업·경제시설’, 도시 및 생활환경 시설’, ‘환경 및 수자원시설’, ‘문화·관광·체육시설’, ‘안전 및 기타 공공시설’ 순으로 세부 시설물을 분류하여 전라북도의 현 인프라 실태 진단을 실시하였음.

- 다음은 각 세부 시설물 실태 분석을 통해 도출한 전라북도 인프라 시설의 주요 시사점임.

#### ○ 도로 시설

- 전라북도의 시·군간 도로 우회율 분석 결과, 평균적으로 약 30%의 거리를 우회하는 것으로 조사되어 이를 개선하기 위한 연계 도로망 구축 및 도로 선형 개선 사업 추진이 계속적으로 이루어져야 하는 것으로 조사됨.

- 또한, 고속도로에 접근하기 위해 30분 이상 시간이 소요되는 지역이 다수 존재하고 있어 고속도로 접근성 개선을 위한 관련 우회도로 개설 등의 도로망 신설을 추진하여야 함.

- 중추도시권의 경우 교통혼잡도가 매우 높은 지역이고, 향후 계획되어 있는 산업단지의 개발 및 관련기업의 입주가 완료될 경우 이와 같은 현상은 더욱 심화될 것으로 전망되기에 교통혼잡도 완화를 위한 전주광역권 외곽순환도로 및 전주시 내부순환도로의 신설 추진 고려가 필요함(장기 과제).

- 마지막으로 도로 시설의 안전 현황을 살펴보면, 전라북도는 타 시·도 대비 교통사고 사망자 수가 많기에 도로 선형개량, 주행속도 일관성 유지 등 사고심각도 감소를 위한 인프라 투자가 지속적으로 추진되어야 함.

- 더구나 전라북도의 도로시설물의 64.7%가 준공 이후 20년 이상 된 노후도로이기에 단순 노후시설의 보수 수준이 아닌, 적극적 성능개선을 통한 사고위험의 감소와 이용만족도 제고를 꾀하여야 함.

#### ○ 철도 시설

- 전라북도는 남북방향 철도망 인프라의 경우 양호한 수준이나, 남북 방향과 연계된 동서방향의 철도인프라가 부족한 실정이기에 동서방향 철도인프라 구축이 필요함.
  - 다행인 점은 국가철도망 구축계획 및 새정부 공약사항으로 동서방향 철도 노선 신설이 예정되어 있어 적기 추진을 위한 관련 노력이 필요함.
- 이 외에도 중추도시권의 높은 교통혼잡도를 고려할 때 광역철도 신설에 대한 검토가 필요하며, 산업단지 물류지원을 위한 인입철도 신설 또한 필요함.

#### ○ 항만 시설

- 전라북도 지역이 유일한 국가항만인 군산항의 경우 항만경쟁력이 약화되고 있고 새만금신항만 또한 1단계 이후 사업 추진이 불확실하기에 전라북도 내 위치한 기업의 경우 높은 물류비 부담에도 불구하고 타 지역의 항만을 이용하고 있는 실정임. 지역경제 활성화를 위한 선제적 항만시설 투자가 시급함.
  - 이와 더불어 전라북도 내 위치한 어항의 정비·신설 또한 어촌 경쟁력 강화 측면에서 계속적 투자가 이루어져야 함.
- 해안선이 길고 관련 관광 자원이 풍부한 전라북도의 특성을 종합 고려하여, 관광객 유치 확대를 위한 마리나 등 관련 항만 인프라 신설 및 해양 관광 콘텐츠 확보를 위한 전략적 투자 또한 이루어질 필요가 있음.

#### ○ 공항 시설

- 전라북도 유일한 공항인 군산 공항의 경우 국내선 전용이며, 노선 또한 단일 노선만이 운영 중이기에 늘어나는 공항 수요에 대응하지 못하고 있는 실정임. 이에 따라 도민 대다수는 해외 및 국내 이동을 위해 타 광역시·도에 위치한 공항을 이용할 수밖에 없음.
  - 도민불편 해소와 성공적 새만금사업의 추진, 도내 기업 경쟁력 강화 등을 위해 새만금 공항(국제공항)의 조기 건립이 필요함.

#### ○ 산업·물류 시설

- 기존 전라북도 내 위치한 산업단지는 대부분 중소규모 산업단지로 개별 산업

## 7.

### 종합 시사점

단지별 산발적·자생적 발전이 이루어져 산업집적지 중심으로의 중대형 핵심 산업단지 개발이 필요함.

- 향후 새만금~혁신도시 권역에 위치할 신설 산업단지를 중심으로 산업집적화를 통한 4차 산업혁명 시대 대비 및 기존 산업의 고도화와 신산업 육성을 꾀하여야 하며, 이를 위해 해당 지역 내 위치한 중대형·특화형 산업단지 신설이 시급함.

- 물류시설의 경우 기존 도로화물 중심의 물류시설 외 새만금사업 확대에 따른 신항만 및 신공항 건설이 예정되어 있기에 이에 발맞추어 항공 및 항만물류 시설 건립 추진을 고려해야 함.

#### ○ 주거시설, 도시재생, 교육시설

- 현재 전라북도에 위치한 주택 중 절반 이상(54.23%)이 20년 이상된 노후 주택이며, 지속적 인구 감소에 따른 빈집 발생 또한 계속적으로 증가하고 있어 도시재생 사업을 통한 근본적 정주여건 개선이 필요함.

- 주택보급률 100%를 초과하고 있음에도 불구하고 자가 주택은 절반 수준(57.3%)에 그치고 있어 주거비용 부담이 전국 최고 수준이기에 사회취약계층 및 신혼부부 등을 위한 맞춤형 임대주택 보급(공공실버임대주택 등)이 필요함.

- 교육시설의 경우 계속된 학령인구 감소에 따라 폐교가 지속적으로 확대되고 있어 지역 주민을 위한 공공시설(문화시설, 여가시설 등)로의 활용 방안 다변화가 필요한 실정임.

- 또한 전라북도 학교시설의 경우 내진성능 확보 실적이 전국 17개 광역시·도 중 15번째에 해당할 정도로 열악하기에 이를 개선하기 위한 재정 투입 확대가 필요함.

#### ○ 환경 및 수자원시설

- 현재 전라북도 내 위치한 상수도의 경우 전국 4위에 해당하는 높은 상수도 연장에도 불구하고, 산간지형이 많고 인구가 넓은 지역에 흩어져 있어 급수 인구 1인당 설치해야 하는 관로길이가 긴 지역적 특색으로 인해 상수도 보

급률은 전국 최하위 수준(17개 광역시·도 중 13번째)임.

- 설치된 지 20년이 경과한 노후관 또한 전체 관로의 30.3%에 달하고 있어 높은 누수율이 발생 중임.

- 이에 따라 상수도 보급 확대 및 노후관 개량을 통한 상수도 효율화 사업이 적극적으로 추진되어야 하나, 그간 제한적으로만 이루어지고, 상수도 시설 비효율화에 따른 운영비 증가분을 사용자인 도민에게 전가하고 있어 이에 대한 개선이 시급한 실정임(전국 최고 수준의 상수도 요금 부과 중).

- 하수도 보급률의 경우 전국 17개 광역시·도 중 14위로 낮은 수준이기에 하수도 보급률 제고가 필요함.

- 더구나 전주시의 경우 하수도 노후화율이 84.8%에 달하고 있어 노후관로 교체가 시급함.

- 매립장, 소각장 등의 폐기물 처리시설의 경우 대다수 시설이 이미 시설용량 한계에 다다르고 있는 실정이기에 폐기물 자원화 시설 건립 및 신규 폐기물 처리시설 지정이 조속히 추진되어야 함.

- 전라북도 도내 위치한 하천시설 중 재해예방 및 용수확보를 위한 저수지의 경우 최근 안전점검 결과 C, D등급이 전체 저수지의 64%에 달하고 있어 노후 저수지 개량 및 보수·보강 사업 추진이 필요함.

#### ○ 문화·관광·체육

- 문화시설 및 체육시설 공급수준은 전국적으로 매우 우수한 실정임. 다만, 도농 간 격차 폭이 크기에 무주, 장수, 부안 등을 중심으로 주민 소요와 재정 여건을 종합 고려하여 해당 시설 건립이 필요함.

- 이와 더불어 현재 전라북도에 위치한 체육시설의 노후화가 빠르게 진행되고 있어 향후 노후체육시설에 대한 유지보수 비용 급증이 예상되기에 사전에 이를 대비할 수 있는 선제적 개량 투자가 이루어져야 할 것임.

- 관광시설의 경우 우수한 관광자원을 보유하고 있는 전라북도임에도 불구하고, 관광시설은 턱없이 부족한 실정인 것으로 조사됨. 이에 따라 관광객 유치 확대 및 지역경제 활성화를 위해 민간의 관광시설 확대를 위한 다양한 유

## 7.

### 종합 시사점

## 7.

### 종합 시사점

인책 마련 및 주변 인프라 정비가 필요함.

- 또한 현재 전라북도의 경우 국제회의장이 군산시 1개소밖에 없어 새만금 또는 전주 지역에 종합전시·회의시설을 갖춘 컨벤션센터(국제회의장) 건립이 시급함.

## 제5장 지역인프라 투자 정책 진단

### 1. 지역인프라 투자 현황

#### (1) 총괄 현황

##### 1) 인프라 관련 도 예산 추이 분석

- 전라북도의 전체 세출은 지난 2012년 4조 230억원에서 2016년 5조 375억원으로 연평균 5.8% 증가하고 있는데 반해, 인프라 시설과 밀접한 ‘공공질서 및 안전’, ‘수송 및 교통’, ‘국토 및 지역개발’ 부문의 세출은 지속적으로 감소하고 있는 실정임.

- 전체 세출 : (2012) 40,230억원 → (2016) 50,375억원(연평균 5.8% 增)
- 공공 질서 및 안전 : (2012) 2,505억원 → (2016) 1,490억원(연평균 12.2% 減)  
(재난 방재 및 안전시설 등)
- 수송 및 교통 : (2012) 1,647억원 → (2016) 1,266억원(연평균 6.4% 減)  
(도로, 해운, 항만, 대중교통 등)
- 국토 및 지역개발 : (2012) 3,018억원 → (2016) 2,653억원(연평균 3.2% 減)  
(수자원, 지역도시, 산업단지 등)

(단위: 천원, %)

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR
총 계	4,023,032,116	4,328,024,924	4,458,580,249	4,848,910,127	5,037,467,492	5.8

표 5-1

전라북도  
부문별 세출 현황  
(2012~16)

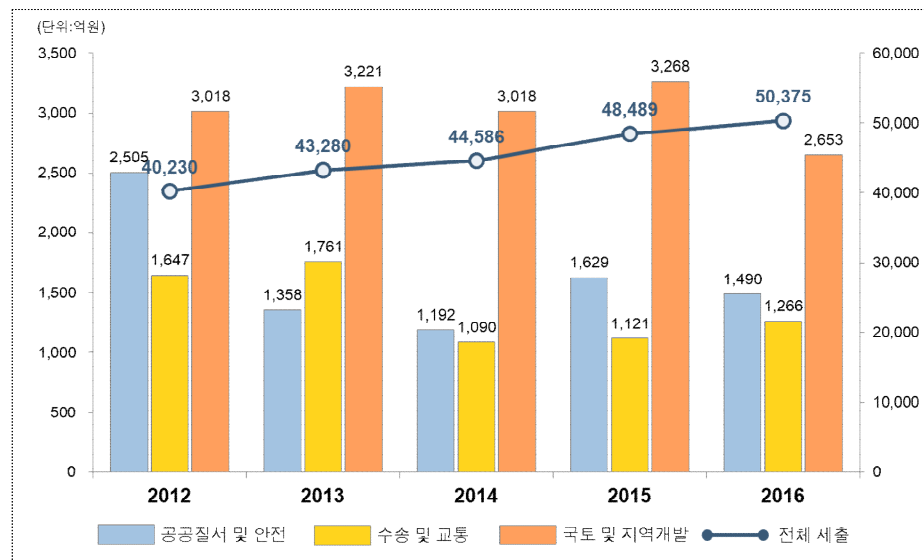
# 1.

## 지역인프라 투자 현황

일반공공 행정	338,295,838	434,291,140	411,165,825	467,481,047	555,297,644	13.2
공공질서 및 안전	250,512,733	135,769,676	119,230,702	162,894,215	149,044,703	-12.2
교육	197,178,290	198,083,816	191,956,932	200,119,596	219,997,126	2.8
문화 및 관광	202,763,109	220,992,553	211,836,839	222,781,949	246,745,621	5.0
환경보호	251,061,659	351,384,750	355,054,318	357,640,543	295,333,984	4.1
사회복지	1,044,849,618	1,161,497,875	1,317,237,319	1,491,557,448	1,591,216,249	11.1
보건	48,553,415	64,737,865	61,540,952	81,519,795	75,255,141	11.6
농림해양 수산	762,452,213	775,803,476	862,662,935	894,982,424	886,421,852	3.8
산업· 중소기업	130,902,481	162,968,202	153,132,934	133,453,553	158,656,768	4.9
수송 및 교통	164,656,697	176,125,379	108,957,470	112,136,742	126,617,098	-6.4
국토 및 지역개발	301,771,896	322,075,002	301,793,825	326,841,598	265,338,856	-3.2
과학기술	13,417,000	18,228,000	16,698,000	10,513,624	13,218,078	-0.4
예비비	67,957,906	36,323,737	60,465,045	95,129,053	150,331,942	22.0
기타	248,659,261	269,743,453	286,847,153	291,858,540	303,992,430	5.2

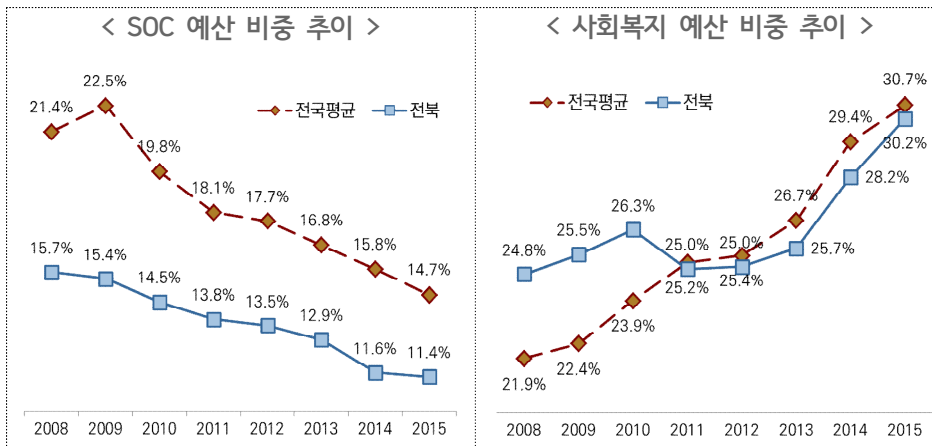
그림 5-1

전라북도  
SOC 관련  
예산 집행 추이



자료 : 전라북도(2017), 전북도청 홈페이지(<http://www.jeonbuk.go.kr>)

- 이는 사회복지 부문에 대한 예산 증가로 인해 도내 SOC 관련 예산(수송 및 교통, 국토 및 지역개발)이 지속적으로 축소되고 있기 때문이다.
- 전국 평균 대비 항상 부족하였던 SOC예산과는 달리 사회복지 예산은 전국 평균과 유사한 수준임.
- 이는 결국 열악한 지방재정과의 관계를 고려 할 때 향후에도 지속적으로 SOC 예산의 축소가 예상된다.



자료 : 지방재정통합공개시스템

그림 5-2

전라북도  
SOC 관련 예산과  
사회복지 예산  
비중 추이  
(2008~15, 세출  
기준)

## 2) 인프라 투자 재원 현황

- 전라북도의 세입 예산의 구성내역을 보면, 자체수입인 지방세 수입, 세외수입과 보조금, 지방교부세 등으로 구성되는 이전수입으로 구성되어져 있음.
- 2018년 충남의 세입예산 총액은 5조 1,301억원으로 이중 자체수입은 20.8%로서 1조 673억원임.
- 자체수입 중 지방세 수입은 1조 268억원으로 전체 세입예산 총액의 20.0%를 차지하고 있음.

(단위: 백만원)

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
합계	3,694,496	3,965,218	4,165,065	4,447,671	4,478,688	4,691,639	5,130,145
지방세수입	731,400	731,400	767,500	824,971	904,296	949,076	1,026,839
세외수입	144,140	123,691	68,060	52,957	46,550	44,353	40,423

표 5-2

전라북도  
세입 예산 추이  
(2011~17)

# 1.

## 지역인프라 투자 현황

지방교부세	715,933	740,500	671,201	671,500	639,633	729,200	821,900
보조금	2,103,022	2,289,627	2,444,808	2,680,410	2,650,845	2,755,481	2,968,090
지방채	-	80,000	40,000	-	-	-	-
보전수입등 및내부거래	-	-	173,497	217,833	237,364	213,529	272,892

주1 : 당초예산 총계기준이기에 세입결산 시보다 금액이 적음.

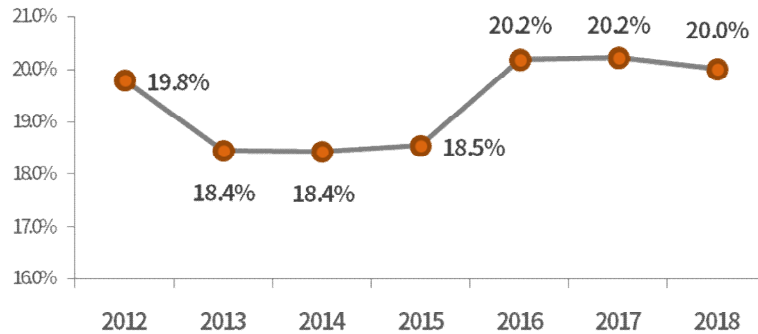
주2 : 일반회계 기준

자료 : 전라북도(각년도), 전라북도 예산기준/결산 재정공시

- 자체 수입의 가장 큰 비중을 차지하는 지방세 수입은 최근 7년간 연평균 5.8%p씩 증가해 왔음. 그러나 전체 세입예산 대비 비중의 경우는 <그림 5-3>과 같이 유사 수준임.

그림 5-3

전라북도 세입원  
중 지방세 비중  
추이



- 전라북도에서 관리하고 있는 특별회계는 총 4개의 특별회계를 운영 중이며, 이중 인프라 사업과 관련된 특별회계는 ‘농어촌주택사업 특별회계’ 및 ‘동부권 특별회계’로 인근 충청남도가 7개의 특별회계를 운영 중인 것에 비해 매우 부족한 수준임.

## (2) 주요 부문별 인프라 투자 현황

### 1) 도로 및 교통

#### ① 도로 및 도로시설물

- 2018년 본 예산(일반회계) 기준으로 도로 예산(도로망 확충 및 유지관리 예

산)은 939억원 규모이며, 전년 대비 0.81%(7.7억원) 감소한 규모임.

- 최근 5년간(2014~2018년) 예산 편성에 있어 도로망 확충 및 유지관리 예산은 다소간의 등락폭은 있으나, 꾸준히 증가하였음.

(억원)

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
<b>도로개설 및 확·포장</b>	521.1	522.7	607.6	749.5	668.7
국가지원 도로사업	224.5	250.3	274.0	317.6	258.1
지방도 및 소규모 도로개설	251.0	252.0	306.0	405.0	384.0
도로 개선	42.0	16.8	23.2	19.9	19.5
도로 관리	3.5	3.6	4.1	6.8	7.0
SOC 총괄 관리	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1
<b>안전하고 쾌적한 지방도 조성</b>	203.9	207.4	202.4	197.2	270.2
지방도 유지관리	203.9	207.4	202.4	197.2	270.2

주 : 각년도 본예산(일반회계) 기준

자료 : 전라북도 재정공시 세출예산서(각년도)

표 5-3

전라북도  
주요 도로부문  
항목별 예산 편성  
추이

- 하지만, 동 기간 국가지원 도로사업과 관련한 예산은 3.5% 증가한데 반해, 지방도 유지관리 예산은 7.3% 증가하고 있는 상황임. 즉, 신규건설보다 유지관리 및 정빙 소요되는 예산이 증가하고 있다는 것으로 분석됨.

## ② 철도 및 공항

- 2018년 기준 철도 관련 투자 예산은 전무함. 반면, 공항관련 예산의 경우 또한 앞선 4장에서 살펴보았듯이 전라북도 공항활성화를 위한 '군산공항 착륙료 지원금(2018년 편성 예산 1.4억원), '군산공항 승객유치지원(0.7억원)', '군산공항 손실보전 지원금(1.6억원)'이 유일하며, 시설비에 대한 투자는 전무한 실정임.

## ③ 항만·해운

- 항만·해운 관련 예산은 증가하고 있는 상황임. 그러나 전라북도 항만 활성화와 관련된 세부 사업을 살펴보면(2018년 기준), '군산항 컨테이너화물 유지

## 1.

지역인프라  
투자 현황

# 1.

## 지역인프라 투자 현황

표 5-4

전라북도  
항만부문 항목별  
예산 편성 추이

지원', '군산항 Port Sale 지원', '군산항 자동차 환적화물 인센티브 지원', '내항 여객선 운임보조사업' 등 시설사업과 관련된 예산 투입은 전무한 실정임.

(억원)

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
<b>물류거점 중심항만 육성</b>	10.1	9.2	9.3	9.9	12.6
군산항 컨테이너화물 유치 지원	6.6	5.1	5.0	5.2	8.0
군산항 Port Sale 지원	-	-	-	0.2	0.2
군산항 자동차 환적화물 인센티브 지원	-	-	-	-	1.5
내항 여객선 운임보조사업	3.6	4.1	4.2	4.4	2.9

주 : 각년도 본예산(일반회계) 기준, 단위사업 추진 기본경비 및 항만 관련 연구자문회 운영경비 제외  
자료 : 전라북도 재정공시 세출예산사업내역서(각년도)

## 2) 산업 및 경제

- 산업·경제 육성을 위한 시설 투자 예산은 해당 연도의 주요 사업 추진 여부에 따라 변화의 폭이 크나 전반적으로 감소하고 있는 상황임.
- 특히 일부 예산의 세부 항목이 변동되었으나, 농공단지 조성 및 정비 관련 예산이 급감함.

(억원)

표 5-5

전라북도  
산업·경제 부문  
항목별 예산 편성  
추이

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
<b>산업단지 및 농공단지 개발지원</b>	144.1	84.9	118.5	56.0	76.5
일반산업단지 개발지원	0.1	0.2	0.3	0.3	0.2
지방산업단지 공업용 수도건설	34.7	50.0	80.0	4.0	28.0
새만금산업단지 공업용수도 건설지원				35.7	25.1
농촌자원 복합산업화지원				11.0	8.2
노후공단 재정비 지원				5.0	15.0
농공단지 조성 및 정비	109.3	34.7	38.3		
<b>육상물류 활성화</b>			4.6	9.1	2.1
<b>전통시장 환경개선 사업(보조)</b>	39.9	34.2	33.5	28.1	42.3

주1 : 각년도 본예산(일반회계) 기준, 행정운영경비 제외

주2 : 전통시장 환경개선 사업(보조)는 시설사업비(지자체 이관비 포함) 외 콘텐츠 및 홍보사업비 포함  
자료 : 전라북도 재정공시 세출예산사업내역서(각년도)

- 다행인 점은 노후공단 재정비와 관련된 예산이 2017년 이후 편성되어 집행이 이루어지고 있다는 점임.
- 또한, 전통시장 환경개선 사업도 큰 폭의 변동 없이 꾸준히 집행되어 재래시장 안전 및 활성화를 위한 각종 S/W 활동이 이루어지고 있음.

### 3) 도시·주택

- 전라북도 지역의 도시 및 주택 분야 사업들은 지속적으로 사업을 발굴하고 예산 투입을 확대하고 있는 추세임.
  - 다만 단위 사업의 추진여부에 따라 해당연도 예산 집행은 변동 폭이 존재함.

(억원)

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
<b>주거환경개선</b>	148.7	108.2	86.4	112.0	88.5
기초생활인프라(농촌빈집정비)	21.2	21.1	18.9	19.5	23.6
농촌마을 환경개선사업	6.3	-	-	-	-
도심빈집정비 주민공간조성 시범사업	-	-	-	2.0	2.0
빈집활용 반값임대주택 제공	-	1.1	-	-	-
도시생활환경개선(도시주거환경개선)	3.3	4.5	8.0	20.5	15.6
농어촌마을 리모델링 시범사업	11.6	-	-	-	-
저소득계층 노후주택 개보수	-	28.1	22.8	30.0	24.0
부안 공공실버임대주택 건설	-	-	-	-	14.9
해망동 보금자리 주택건설	55.2	32.2	-	-	-
주민공동이용시설 정비사업	12.0	12.9	28.4	30.5	-
노후공공임대주택 시설개선	-	-	-	1.2	-
<b>도시재생(도시활력증진지역 개발사업 포함)</b>	29.6	50.6	67.7	92.6	133.7
<b>기초생활인프라(농촌생활환경정비)</b>	159.3	113.7	70.8	58.1	115.2

주 : 각년도 본예산(일반회계) 기준, 주거환경개선 중 저소득계층 임대보증금 지원사업, 주택정책 심의, 단위사업 추진경비 제외

자료 : 전라북도 재정공시 세출예산사업내역서(각년도)

- 특히 도시재생 사업 예산의 경우 최근 5년간 폭발적 증가세를 기록하고 있으며, 농촌생활환경정비 사업 또한 지속적인 예산을 투입하고 있음.

표 5-6

전라북도  
도시·주택 부문  
항목별 예산 편성  
추이

## 1.

## 지역인프라 투자 현황

# 1.

## 지역인프라 투자 현황

- 이 외에도 전라북도 지역의 특성(농산어촌 빈집 증가 등)을 고려한 맞춤형 사업 또한 신규 개발되어 적극적으로 사업이 추진되고 있음.

- 그러나 전체적인 사업투입예산 현황을 살펴보면, 그 예산 규모가 작아 실질적인 성과 창출에 한계를 안고 있으며, 이에 따라 재원의 확보 또는 선별적 사업 추진 또한 고려가 필요한 것으로 판단됨.

### 4) 환경·수자원

- 전라북도의 환경 및 수자원 인프라 시설과 관련된 최근 5년간 예산 편성 현황을 살펴보면, 타 광역시·도 대비 다양한 활동을 하고 있음을 알 수 있음.
- 특히 전라북도 지역이 타 광역시도와는 다르게 농산어촌이 광범위하게 분포되어 있어 타 시·도에서는 관련 예산이 미미하거나, 집행이 이루어지지 않는 농어촌 마을하수도 정비 및 생활용수 개발, 가축분뇨공공처리시설 설치 지원 사업이 활발히 진행되고 있음.

(억원)

표 5-7

전라북도  
환경·수자원 부문  
항목별 예산 편성  
추이

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
지방하천정비(직접)	196.2	134.4	97.2	145.3	90.0
지방하천정비(지원)	899.4	792.5	715.7	755.1	800.0
소하천정비	-	-	-	242.0	234.4
생태하천 복원사업	428.8	45.2	68.0	100.8	96.8
공공하수처리장 설치	231.2	24.4	12.1	26.4	43.1
농어촌 마을하수도 정비	294.8	120.0	178.8	295.6	315.2
하수관로(거) 정비	1,022.6	281.3	370.1	308.6	333.2
농어촌 생활용수 개발	202.4	225.4	104.6	114.1	144.5
도서지역 식수원 개발	27.0	17.7	15.4	13.9	8.6
노후 상수도 정비사업	-	-	-	81.2	149.9
가축분뇨공공처리시설 설치 지원	178.3	68.6	149.6	6.4	13.5
폐기물 처리 및 기반시설 확충	168.1	170.6	113.0	117.0	192.3
새만금 수질개선 시설 확충	-	-	1,616.7	1,697.2	1,410.9

주 : 각년도 본예산(일반회계) 기준

자료 : 전라북도 재정공시 세출예산사업내역서(각년도)

- 앞선 4장에서 살펴보았듯이 전라북도는 노후 하수관로 정비가 대다수 군지역에서 이미 활발히 이루어져 최근에는 관련 예산이 감소하고 있으나, 관련 사업이 꾸준히 진행되고 있는 실정임.
- 이에 따라 타 광역시·도 대비 노후상수도 비율이 높은 전라북도의 특성을 고려하여 2017년부터 노후 상수도 정비사업에 관련 예산이 신규 편성되었으나, 여전히 부족한 실정이기에 보다 공격적인 예산 편성·집행이 필요함.
- 또한, 새만금 개발 본격화에 따라 지난 2016년부터 새만금 지역의 수질개선 시설 확충과 관련한 예산 편성이 급증하였음.

## 5) 문화·관광·체육

- 전라북도의 문화·관광·체육시설과 관련된 예산 편성 추이를 살펴보면, 예산 규모의 변동이 심한 상황임. 이는 당해 연도 전라북도의 업무추진계획에 따른 신규 사업 추진과 전북체전 개최 등에 따른 이벤트성 시설물 소요가 발생하는 등 단기적 수요에 따라 변동 폭이 크기 때문임.

(억원)

구 분		2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
문화	공공도서관 건립 지원	7.5	19.2	3.2	7.0	33.2
	작은도서관 조성	-	-	1.2	2.1	0.7
	문화예술인 기념시설 조성	-	-	-	5.0	2.0
	생활문화센터 조성 지원	-	-	5.8	2.8	5.0
	한국소리문화의전당 시설 개선	11.7	20.0	-	10.8	10.9
	문예회관 건립	27.0	13.4	-	7.2	-
	문화기반시설 건립 지원	-	-	20.5	-	-
	공립미술관 건립 지원	15.4	9.8	-	-	-
	문화원 건립 지원	-	8.0	8.0	8.0	-
	문화시설 민자사업(BTL) 지급금	7.8	9.6	9.6	9.6	9.6
체육	체육시설 조성(직접)	1.9	13.4	-	-	1.8
	체육시설 조성(지원)	15.6	17.7	23.7	21.5	11.0
	전라북도 양궁장 건립	-	38.5	-	-	53.0
	체육진흥시설 지원	185.8	99.3	57.8	50.6	101.4
	전국체전시설 건립	-	-	66.0	243.8	11.6

표 5-8

전라북도  
문화·관광·체육  
부문 항목별 예산  
편성 추이

1.  
지역인프라  
투자 현황

# 1.

## 지역인프라 투자 현황

	수상레포츠타운 조성	-	1.0	7.0	0.8	-
	해양관광자원시설	-	-	-	6.0	8.5
관광	김제 농악 전통체험관 조성사업	-	-	-	-	1.2
	전라감영 재창조 복원	5.5	4.0	-	13.8	17.8
	선운사 불교체험관 건립	-	-	-	-	13.8
	전주 치명자 성지 세계평화의 전당 건립	-	-	-	25.0	31.8
	전주 기독교 근대역사 기념관 건립	-	-	-	4.5	15.9
	국가생태문화탐방로 조성	-	-	4.8	14.0	8.0
	자연환경보전이용시설 조성	16.5	26.7	24.5	104.6	71.6
	생태녹색관광자원개발	-	-	-	16.0	21.8
	1시군 1생태관광지 조성	-	-	84.0	-	-
	관광지 개발	-	20.3	33.6	52.6	62.6
	문화관광자원개발	35.1	42.1	68.3	110.0	92.2
	광역권관광자원개발(서해안권)	38.5	62.4	69.0	30.2	-
	광역권관광자원개발(지리산권)	47.6	46.1	16.8	5.3	-
	거점지역 기반시설 지원	27.1	27.3	32.4	26.2	29.8
	전라북도 대표관광지 육성	-	140.0	140.0	140.0	140.0
	고창 무장읍성 관광거점	-	-	-	4.0	5.0
	미륵사지관광지조성(익산)	-	-	-	10.0	5.0
	대장금 테마파크 조성사업	-	-	-	-	2.1
	옛 다솜(사랑) 이야기원	-	-	-	-	4.2
	삼례삼색마을조성(완주)	-	-	-	10.0	7.6
	부귀산 별빛고원 조성	-	-	-	10.0	15.0
	무주 태권마을 조성사업	-	-	-	-	10.0
	태조 희망의 숲 조성	-	-	-	-	2.2
	참살이 발효마을 조성	-	-	-	7.0	7.0
	섬진강문화예술다남길조성(순창)	-	-	-	-	1.5
	국민여가캠핑장 조성	12.5	5.0	5.0	10.0	15.0
	경천자연공감산수인마을조성(완주)	-	-	-	2.0	-

주 : 각년도 본예산(일반회계) 기준, 2016년 이전의 경우 개별사업 편성 예산이 관광지 개발 및 문화관광자원개발, 거점지역 기반시설 지원 예산으로 흡수 편성되어 있음.

자료 : 전라북도 재정공시 세출예산사업내역서(각년도)

- 체육시설의 경우, 체육시설 건립과 관련된 예산은 지속적으로 감소하고 있는 추세이나, 2018전국체전 개최에 따른 단기 시설사업 소요가 발생하여 해당

부문 예산 편성이 급증함.

- 문화 분야에 대한 예산 편성 추이를 보면, 타 분야 예산에 비해 매우 부족한 수준으로 단기적 시설사업 수요에 따라 예산 편성 변화의 폭도 매우 큼.
- 전라북도는 최근 관광자원 개발 등에 대한 인프라 투자가 지속적으로 확대되어 타 광역시·도와 달리 관광분야에 대한 사업 수와 예산 배정이 매우 높은 수준임.
  - 단, 단위사업의 예산은 적어 사업규모는 그리 크지 않은 사업이 많음.

### (3) 중기 인프라 투자 정책 전망<sup>139)</sup>

- 전라북도의 '2017~2021년 중기지방재정계획'에 따르면, SOC(수송 및 교통, 국토 및 지역개발) 투자는 전국 평균 대비 크게 부족하게 계획되어 있어 신규 인프라 사업 추진 여력 감소에 따라 기존 인프라 시설 노후화 및 구도심 쇠퇴 문제, 생활인프라 확충 등에 있어 관련 문제의 지속 발생이 예상됨.
  - 전라북도의 중기지방재정계획에 따르면, 2017~2021년까지 수송 및 교통 분야 재원에 전체 재원의 4.9%(전국 평균 9.2%)를 배분하도록 계획하고 있으며, 국토 및 지역개발 분야의 경우 6.5%(전국 평균 7.5%)를 배분하도록 계획되어 있음.

(단위: %)

구분	일반 공공 행정	공공 질서 ·안전	교육	문화 ·관광	환경 보호	사회 복지	보건	농림 해양 수산	산업 중소 기업	수송 ·교통	국토 ·지역 개발	과학 기술
전국 평균	9.4	2.8	5.3	5.4	9.2	24.3	1.5	6.7	3.2	9.2	7.5	0.2
전북	6.1	2.7	2.5	6.4	9.2	23.7	1.4	15.8	4.8	4.9	6.5	0.2
서울	8.5	1.1	10.2	2.8	7.6	29.8	1.7	0.3	1.7	12.2	3.4	0.0
부산	4.9	2.9	5.4	5.4	7.6	31.0	1.5	1.8	2.5	14.0	5.3	0.0
대구	7.3	4.7	6.6	4.7	8.1	30.3	1.6	1.0	3.3	11.6	4.1	0.6
인천	7.9	2.8	7.1	4.7	7.4	25.5	1.5	2.3	1.6	11.1	12.8	0.2

표 5-9

전라북도  
중기지방재정계획  
(2017~2021)

## 1.

## 지역인프라 투자 현황

139) 전라북도의 경우 타 광역시·도와는 달리 구체적인 중기지방재정계획 자료를 공개하지 않아 세부 사업 추진 계획을 알 수 없는 상태이며, 부득이 행정자치부가 요약 정리한 자료를 활용함.

# 1.

## 지역인프라 투자 현황

광주	6.1	3.0	5.3	5.6	6.9	31.0	1.4	1.1	3.3	15.4	4.8	0.2
대전	13.3	3.5	5.7	5.4	7.6	28.2	1.6	0.9	2.0	9.3	6.9	1.1
울산	8.1	5.8	6.5	6.7	8.5	21.5	1.6	4.2	4.4	10.8	7.9	0.0
세종	12.3	3.1	5.2	3.0	9.3	16.6	2.3	6.1	6.6	4.9	19.5	1.0
경기	13.5	2.6	6.2	4.4	11.0	25.4	1.4	3.0	2.3	9.3	8.2	0.5
강원	10.2	2.5	2.9	7.5	8.8	18.4	1.4	10.0	5.0	7.3	9.4	0.0
충북	7.1	3.3	2.8	7.0	9.4	23.2	1.6	10.6	4.3	7.4	9.1	0.0
충남	9.8	3.2	3.4	6.6	9.8	19.8	1.7	12.5	3.5	6.6	8.1	0.2
전남	7.4	3.2	2.6	6.3	9.4	19.1	1.7	17.0	3.4	5.5	9.7	0.1
경북	9.5	3.5	0.7	7.3	9.6	17.8	1.8	13.5	4.3	6.5	10.4	0.1
경남	8.2	2.2	4.8	6.4	9.7	21.6	1.2	10.6	2.9	8.5	7.2	0.0
제주	12.0	4.0	1.9	6.2	10.6	18.6	1.4	12.5	9.1	7.8	3.4	0.1

자료 : 행정자치부(2017), 2017~2021년 중기지방재정계획

- 더구나 중기지방재정계획에 따르면, 중점투자 분야로 대부분 사회복지 분야(10조 8,435억원, 34.5%), 농림해양수산 분야(4조 7,493억원, 15.1%), 일반 공공행정 분야(3조 8,338억원, 12.2%)에 계획이 집중되어 있고 주요 투자사업 또한 타 광역시도와는 달리 직접적인 건설투자가 제한적인 실정임.
- 전라북도가 중기지방재정계획을 통해 밝힌 2024년까지 중점적으로 시행하고자 하는 주요 투자사업은 다음과 같음.

(단위: 억원)

표 5-10

전라북도  
중기지방재정계획  
(2017~2021)상  
계획되어 있는  
주요 투자사업

사업명	사업기간	사업비	사업내용
농촌중심지 활성화 지원	2017~2021	3,461	• 농촌중심 지역(읍·면 소재지)에 교육·문화·복지·경제 등 중심지 기능 확충(13개 시·군, 50개 지구)
전라북도 대표관광지 육성	2015~2024	700	• 사계절 사람이 모일 수 있는 대표관광지 육성(14개 시·군) • 기반시설 정비·관광 상품개발·홍보 등
메가탄소밸리 조성사업	2017~2021	714	• 탄소소재 융·복합 R&D, 연구장비 구축 등
상용차부품 주행시험장 조성	2015~2017	503	• 상용차부품 안전성 및 시험평가 인프라 구축(435,000m <sup>2</sup> )

자료 : 행정자치부(2017), 2017~2021년 중기지방재정계획

## 2. 주요 인프라 사업 추진 현황

### (1) 인프라 사업 총괄

- 전라북도가 현재 역점을 갖추고 현재 추진 중인 핵심 인프라 관련 사업은 새만금 용지 조성 및 새만금 광역 연계도로망 구축과 간선도로망 구축 사업 등을 중심으로 각 인프라 시설 분류별 핵심 사업을 역점적으로 추진 중임.
- 2018년 현재 추진 중인 전라북도 각 국의 주요 부문별 인프라 사업은 다음과 같음.

분 야	주요 사업명	사업비(억원)
교통·물류	중추도시권 및 간선도로망 교통체계 구축	77,636
	낙후지역 개발사업	105
	새만금 국제공항 건설 추진	7,500
산업·경제	새만금 내부용지 조기 조성	55,847
	도민체감형 지역균형발전(산업용지 및 농공단지 조성	-
	신재생에너지 보급 확대	-
	전통시장 환경개선 사업	-
주택·도시	쇠퇴한 원도심 도심재생사업	1,624
	농어촌 주거환경개선사업	17,397
환경·수자원	물복지 향상을 위한 상수도시설 및 하수도시설 확충	23,515
	재활용 가능자원의 배출편리성 제고와 처리시설 확충	441
문화·관광·체육	특색있는 종교문화시설 건립 추진	-
	문화기반시설 확충	-
방재·안전	안전한 도로교통 개선사업	-
	재해예방사업 투자 확대로 재해위험요소 해소	1,678
	사방사업 및 임도시설 확충	-
	소방청사 신축 및 현대화	-

주 : 사업비가 미표기되어 있는 사업의 경우 매년시행사업이거나, 총사업비가 미확정된 채 '18년도 예산만이 확정된 사업임.

## 2. 주요 인프라 사업 추진 현황

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

#### (2) 주요 인프라 사업 추진 현황

##### 1) 교통 및 물류

- 2018년 현재 전라북도 교통·물류부문의 인프라 추진 사업비는 6,377.4억원이며, 사업 재원별로는 국비가 5,771.4억원으로 가장 많고 도비 468.6억원, 시·군비 107.7억원, 기타 29.8억원 순임.
- 전라북도 교통·물류부문 주요 인프라 사업은 중추도시권 및 간선도로망 구축, 낙후지역 개발사업 등이 있음.
  - 해당 핵심사업의 투자 사업비는 새만금 광역 연계도로망 구축(3,423억원), 간선도로망 구축(989억원)임.

(단위 : 억원)

표 5-11

전라북도청  
각 국의 주요  
인프라 사업 현황  
(2018년 기준)

사업명	사업비				
	합계	국비	도비	시군비	기타
합 계	6,377.4	5,771.4	468.6	107.7	29.8
저온유통체계 구축(산지저온시설)	19.5	5.9	1.8	4.1	7.8
농산물 산지유통센터 건립 지원	86.0	36.4	14.9	14.9	19.8
비용 위판장 시설개선	3.0	0.9	-	0.9	1.2
어업기자재 공동 보관시설	3.8	3.0	-	0.8	-
쾌적한 어항 만들기	10.0	8.0	-	2.0	-
낙후지역 개발사업	179.8	179.8	-	-	-
대중교통 서비스향상	7.6	-	2.5	4.1	1.0
주차장 조성사업	142.4	61.5	-	80.9	-
중추도시권 구축	183.0	183.0	-	-	-
간선도로망 구축	989.0	989.0	-	-	-
새만금 광역 연계도로망 구축	3,423.0	3,423.0	-	-	-
지역 개발 지원 철도 인프라 구축	693.0	693.0	-	-	-
국가지원지방도 건설	257.4	188.0	69.4	-	-
지방도 확포장사업	380.0	0.0	380.0	-	-

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 다음은 전라북도청의 교통·물류 분야의 2018년 3월 현재 주요 인프라 사업

의 추진 현황임<sup>140)</sup>.

## ○ 주요사업1 : 중추도시권 및 간선도로망 교통체계 구축

- (사업개요) 전라북도 지역개발 견인을 위한 중추도시권 및 전라북도 주요 간선도로망에 대한 도로망 구축

사업비	7조 7,636억원 - 중추도시권 3조 9,702억원, 간선도로망 3조 7,934억원
사업기간	2003년 ~ 2026년
사업내용	42개 지구(491.7km) - 중추도시권 8개 지구(157.6km), 간선도로망 34개 지구(334.1km)

표 5-12

전라북도  
교통 및 물류분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월 기준)

- (추진상황) 중추도시권 관계사업인 순환교통체계, 시군네트워크, 새만금 광역 연계사업이 체계적으로 추진 중
  - 순환교통체계(1) : 용진~우아(1공구 4.8km, 공정 12%)
  - 시군네트워크(1) : 고창~내장IC(공정 7%)
  - 새만금광역연계(3) : 새만금~전주 실시설계 완료('17.8.), 동서도로(공정 47%), 남북도로 1단계 공사착공('17.12.), 2단계 공사 발주('18.1.)
  - 부천~쌍치 등 14개 지구 공사 추진 중, 서수~평장 등 5개 지구 설계 추진 중
- ('18년 현황) 실시설계가 완료된 중추도시권 사업의 착공 및 간선도로망 조속 준공과 신규 공사착공 추진 예정

## ○ 주요사업2: 낙후지역 개발사업 추진

- (사업개요) 전라북도 낙후지역에 대한 도로, 주차장 등 교통·물류 인프라 구축을 통한 지역균형 발전 도모
  - 개발촉진지구(3개소, 26억원) : 정읍2, 부안1 / 투자선도지구(1개소, 75억원)
  - 지역수요맞춤(11개소, 47억원) : 정읍1, 진안2, 장수2, 임실3, 순창1, 고창1, 부안1
  - 지역개발사업(11개소, 32억원) : 도내 10개 성장촉진지역 신규사업
- (추진상황) 추진실적 : 10개 시·군, 39개소, 4,284억원
  - 완료 : 9개 시·군 28개소  
(남원5, 김제3, 진안·임실1, 무주2, 장수3, 순창3, 고창6, 부안5)

## 2.

주요 인프라  
사업 추진  
현황

140) 전라북도 건설교통국 내부자료 참조 및 재구성

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

- 계속 : 7개 시·군 11개소

(정읍2, 진안1, 장수2, 임실2, 순창1, 고창1, 부안2)

- ('18년 현황) 계속사업인 11개 사업의 조속한 준공 및 신규사업 15개소 재원 마련을 지속적으로 추진하고, 신규 공모사업(지역수요맞춤, 투자선도지구 등)의 발굴 및 응모 추진 중

#### ○ 주요사업3: 새만금 국제공항 건설 추진

- (사업개요) 전라북도 하늘길을 열어줄 새만금 국제공항건설 추진
  - 새만금 국제공항 : 활주로 1개소, 여객터미널 1동, 계류장 등(사업비 7,500억원)
- (추진상황) 새만금 국제공항 신속추진을 위한 타당성 및 당위성 확보 논리 개발 추진 중
  - '제5차 공항개발 중장기 종합계획' 고시(국토부) : '16.5.
  - 새만금공항 국가계획 반영(수요·입지·규모·사업시기 등 사업성 검토)
  - 새만금 국제공항 항공수요조사 연구 용역 착수(국토부) : '16.12.
- ('18년 현황) 새만금 국제공항 항공수요조사 연구용역을 통한 새만금 국제공항 조속 추진 중

#### 2) 산업·경제

- 2018년 현재 전라북도 산업·경제부문 인프라 추진 사업비는 3,157억원이며, 사업 재원별로는 국비가 2641억원으로 가장 많고, 시·군비 280.5억원, 기타 139.8억원, 도비 95.4억원 순으로 분석됨.
  - 단일 사업의 투자사업비는 새만금 내부용지 조기 조성(1,885억원), 기계화 경작로 확포장사업(151.7억원), 신재생에너지 보급사업(125.6억원) 순으로 분석됨.

(단위 : 억 원)

표 5-13

전라북도  
산업·경제 분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월 기준)

사업명	사업비				
	합계	국비	도비	시군비	기타
합 계	3,156.8	2,641.2	95.4	280.5	139.8
수요자 중심 소규모 6차산업화	20.0	10.0	-	4.0	6.0

청보리밭 6차산업 거점조성	10.0	5.0	-	5.0	-
6차 지구조성사업	30.0	15.0	-	15.0	-
농촌특화자원 활용 MICE산업 육성	7.9	6.3	0.5	1.1	-
발기반 정비사업	63.2	50.6	6.3	6.3	-
논의 발작물 재배기반 지원사업	15.9	12.7	1.6	1.6	-
기계화 경작로 확포장사업	151.7	106.2	22.8	22.8	-
활기찬 농촌프로젝트 시범사업	30.8	21.5	-	9.2	-
무진장 경계지역 농업기반사업	2.5	2.0	0.2	0.4	-
친환경농업지구 조성사업	11.8	3.6	1.8	4.1	2.4
유기농업단지 조성사업	2.0	1.0	-	0.4	0.6
고품질 쌀 유통활성화 사업	37.6	12.4	1.2	2.7	21.3
전복쌀 Rice-up 프로젝트	40.0	20.0	-	6.0	14.0
원예분야 ICT 융복합 지원	10.9	2.2	1.0	2.3	5.4
청년희망(간편형) 스마트팜 확산 지원	17.2	-	3.6	8.4	5.2
고추비가림 재배시설지원	17.8	3.6	1.6	3.7	8.9
과실전문생산단지 기반조성	15.9	12.7	-	3.2	-
농산물 상품화 기반 구축	56.0	28.0	-	17.6	10.4
내수면 양식장 시설 현대화	3.2	-	0.6	1.3	1.3
산물 산지 가공시설	21.7	6.5	-	6.5	8.7
천일염 명품화 시설 확충	0.7	-	0.1	0.3	0.3
복합다기능 부잔교 설치	8.0	6.4	-	1.6	-
전통시장 환경개선사업	70.6	42.3	-	27.7	0.5
중소유통공동도매물류센터 확충	17.0	10.2	2.5	2.5	1.8
전라북도 디자인센터 설립	20.0	12.0	8.0	-	-
전북테크비즈센터 건립	50.0	37.0	13.0	-	-
천연물 활용 바이오 뷰티산업 기반구축	25.8	14.4	-	10.3	1.1
대단위 다목적 전자선 실증센터 구축	35.0	35.0	-	-	-
방사선기기 성능평가 및 표준화 인증시설	28.0	28.0	-	-	-
플라즈마 기술 복합연구동 건립	38.0	38.0	-	-	-
대학생 자작자동차대회 경주장 조성사업	2.0	0.0	0.8	1.3	-
신재생에너지 보급사업	125.6	47.3	5.8	35.5	37.0
수출자립형 금형시험생산지원센터 구축	40.0	20.0	10.0	10.0	-
군단위 LPG 배관망 지원사업	99.0	49.5	-	39.6	9.9
서민층 가스시설개선 지원사업	14.4	11.6	0.9	2.0	-

표 5-13(계속)

전라북도  
산업·경제 분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월 기준)

## 2.

주요 인프라  
사업 추진  
현황

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

도시가스 미공급 지역 설치비 지원사업	21.7	-	5.0	11.7	5.0
노후농공단지 정비	16.0	8.0	-	8.0	-
도서종합개발사업	94.3	77.4	8.4	8.4	-
새만금 내부용지 조기 조성	1,885.0	1,885.0	-	-	-

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 이중 총 사업비 3,157억원에 달하는 전라북도 산업·경제부문의 주요 인프라 사업은 새만금 내부용지 조성, 전통시장 환경 개선, 신재생에너지 보급 사업을 꼽을 수 있음.
- 다음은 전라북도청의 산업·경제 분야의 2018년 3월 현재 주요 인프라 사업의 추진 현황임<sup>141)</sup>.

#### ○ 주요사업1 : 새만금 내부용지 조기 조성

- (사업개요) 새만금 내부개발 가속화에 따른 내부용지 및 첨단농업 기반 구축과 산업단지·관광레저용지 조기 개발
  - (농업용지) 7개 공구(89.7km<sup>2</sup>) / 11,859억원(기금, '18년 1,310억원) / ~'20년
  - (방수제) 11개 공구(62.1km) / 11,983억원(기금, '18년 570억원) / ~'20년
  - (산업단지) 9개 공구 18.5km<sup>2</sup> / 25,498억원(국비 613억원, 공사 24,885억원)
  - (신시~야미지구) 1.93km<sup>2</sup> / 3,613억원 / '18년~'27년 / 새만금청
  - (게이트웨이) 1.0km<sup>2</sup> / 2,548억원 / '08~'22년 / 전북개발공사
  - (새만금박물관) 41,410m<sup>2</sup> / 346억원('18년 국비 5억원) / '16~'20년 / 새만금청
- (추진상황) 새만금 개발을 위한 핵심 기반 시설인 농업용지, 산업단지, 방수제 조성 중
  - (농업용지) 1개 공구 준공(5공구, '17.12.), 5개 공구(1·2·4·6·7공구) 공사중, 공정률 34%
  - (방수제) 9개 공구 준공, 1개 공구 공사중, 공정률 78%
  - (산업단지) 1개 공구(1공구) 완료, 3개 공구 매립·조성공사 중, 전체 공정률 22%
- ('18년 현황) 계속 사업 적기 사업 추진과 신규 사업 추진을 위한 사업비 확보 및 관련 사전절차 이행 추진 중

#### ○ 주요사업2 : 도민체감형 지역균형발전(산업용지 및 농공단지 조성)

141) 전라북도 내부자료 참조 및 재구성

- (사업개요) 전라북도의 산업 및 농업 활성화와 지역균형 발전을 위한 산업용지 및 농공단지 조성 추진
  - 산업용지 : 조성(2개 단지, 2,891천㎡), 재생(2개 단지 3,142천㎡)
  - 농공단지 : 조성(4개 단지, 1,204천㎡), 정비(5개 시·군 13개 단지)
- (추진상황) 계속사업 추진 원활 및 신규 사업 추진을 위한 예비타당성 조사 통과, 행정 절차(지정·고시 등) 시행 완료 상황
  - 산업용지 : 전주 탄소소재국가산업단지 예비타당성 재조사 통과('17.9월) 등
  - 농공단지 : 신규 농공단지 2개소(정읍철도, 완주) 지정 고시
- ('18년 현황) 기존 사업단지 지속적인 정비 및 보수, 계속사업 조기 완공을 위한 사업비 확보, 신규 산업용지 및 농공단지 사업발굴 추진 예정

#### ○ 주요사업3 : 신재생에너지 보급 확대

- (사업개요) 전라북도 미래 핵심사업인 신재생에너지 보급을 위해 지역특성에 맞는 환경 친화적 신재생에너지 보급 기반 마련

사업비 ('18년 기준)	12,556백만원 - 국비 4,728, 도비 576, 시군비 3,552, 기타 3,700
사업기간	1년 단위 계속사업
사업내용 ('18년 기준)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 신재생에너지 지역지원사업(29개소 도·시·군)</li> <li>• 신재생에너지주택지원사업(14개 시·군)</li> <li>• 미니태양광 보급지원사업(14개 시·군)</li> </ul>

- (추진상황) 신재생에너지 보급기반인 태양열, 지열, 미니태양광을 지역, 주택에 제공
  - 지역지원사업 추진(19개 사업, 3,579백만원, 태양광 1,096kW, 태양열 51㎡)
  - 주택지원사업 추진(561가구, 3,919백만원 태양광 1,200kW, 태양열 824㎡, 지열 438kW)
  - 미니태양광 보급지원사업(474가구, 400백만원, 태양광 121kW)
- ('18년 현황) 계속사업(지역지원, 주택지원, 미니태양광 보급) 추진

#### ○ 주요사업4 : 전통시장 환경 개선 사업

- (사업개요) 전라북도 전통시장 활성화를 위한 시설현대화 사업 및 주차환경 개선 사업 추진

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

• 사업비 : 7,055백만원, 6개 시·군, 10개 시장

- (추진상황) 전통시장 현대화 대상 선정 및 사업추진을 위한 국고보조금 신청  
→ 국고보조금 대상 사업 선정 후 사업 추진 예정

#### 3) 주택·도시

- 2018년 현재 전라북도 주택·도시부문(생활환경 포함) 인프라 추진 사업비는 3,967억원이며, 사업 재원별로는 시설물 유형 특성 상 국비보다는 도비가 1,938.8억원으로 가장 많고, 국비 941.9억원, 기타 780억원, 시·군비 306.6억원 순으로 분석됨.
- 투자사업비는 농어촌 주거환경개선 사업(814억원), 농촌중심지 활성화 사업(787.7억원) 순임.

(단위 : 억원)

표 5-14

전라북도  
주택·도시 분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월  
기준)

사업명	사업비				
	합계	국비	도비	시군비	기타
합 계	3,967.3	941.9	1,938.8	306.6	780.0
농촌중심지 활성화 사업	787.7	551.5	106.3	129.9	-
마을단위 공동문화·복지사업	46.3	32.9	-	13.5	-
귀농인의 집 시설지원	6.0	3.0	0.9	2.1	-
임시 거주시설 조성	35.5	17.8	-	17.8	-
농촌 생활환경정비사업	164.6	115.2	-	49.4	-
마을단위 신규마을 조성사업	16.3	11.4	-	4.9	-
마을단위 종합개발사업	21.8	15.2	1.5	5.0	-
권역단위 종합개발사업	128.1	89.7	9.0	29.5	-
마을단위 특화개발사업	4.0	2.8	0.3	0.9	-
6차산업 직거래 활성화장터 조성사업	16.4	8.2	-	8.2	-
농어촌 취약지역생활여건 개조사업(새뜰마을)	62.5	46.2	4.9	11.4	-
농어촌 주거환경개선 사업	814.0	24.0	-	10.0	780.0
저소득계층 희망의 집 고쳐주기 지원	48.0	24.0	-	24.0	-
쇠퇴한 원도심 도시재생사업	67.7	-	67.7	-	-
교육환경개선사업	1,650.3	-	1,650.3	-	-
학교시설유지관리사업	98.0	-	98.0	-	-

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 이중 주요 사업은 다음과 같이 쇠퇴한 원도심에 대한 도시재생사업, 농어촌 주거환경개선 사업을 들 수 있음.

#### ○ 주요사업1 : 쇠퇴한 원도심 도시재생사업

- (사업개요) 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역 자원의 활용을 통하여 경제사회·물리·환경적으로 활성화 추진
  - 사업비 : 1,624억원(국비 929, 도비 161, 시군비 534)
  - 사업내용 : 9개소(전주2, 군산3, 익산1, 정읍1, 남원1, 완주1)
- (추진상황) 선정방식(중앙, 광역, 공기업 제한형)과 지역특색을 반영한 맞춤형 사업 발굴을 통해 도시재생 뉴딜사업 선정을 통한 국비 확보, 핵심 사업 단계별 준공 등 추진 중
  - 도시재생 뉴딜사업 6곳 공모 선정(국비 688억원, '17.12월)
  - 군산 테마가로 정비('17.1월) 및 우수저류조 침터조성 준공('17.12월)
  - 전주 전라감영로 특성화사업 착수('17.6월) 및 주민역량강화사업 등 추진
  - 남원 춘몽·향단로 정비공사 기본·실시 설계 발주('17.12월)

#### ○ 주요사업2 : 농어촌 주거환경개선사업

- (사업개요) 전라북도 농촌지역 정주여건 개선을 위해 노후 불량 주택개량 및 방치된 빈집정비로 쾌적한 주거환경 조성
  - 주택개량 : 83,674동 / 1조 7,012억원(농협 1조 4,869, 도비 2,053, 시군비 90)
  - 빈집정비 : 34,416동 / 385억원(국비 186, 도비 44, 시군비 155)
- (추진상황) 전국 최초로 농어촌지역에서 '빈집정비 반값 임대주택사업' 추진
  - (주택개량) 1,300동 → 1,360동 / 증 60동
  - (빈집정비) 1,221동 → 1,531동 / 증 310동

#### 4) 환경·수자원

- 2018년 기준 전라북도 환경·수자원 부문 인프라 추진 사업비는 3,311억원이며, 사업 재원별로는 국비가 1,995억원으로 가장 많고, 시·군비 628.8억원, 도비 502.5억원, 기타 184.7억원 순으로 분석됨.

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

표 5-15

전라북도  
환경·수자원 분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월  
기준)

(단위 : 억원)

사업명	사업비				
	합계	국비	도비	시군비	기타
합 계	3,310.6	1,994.6	502.5	628.8	184.7
새만금 환경기초시설 확충 및 생태하천 복원	1,248.0	771.0	477.0	-	-
비점오염원 관리 강화	56.5	39.0	0.8	16.7	-
재활용 가능자원의 배출편리성 제고와 처리시설 확충	441.1	135.7	2.7	118.1	184.7
물 복지 향상을 위한 상수도시설 정비 및 확충	523.0	349.0	21.0	153.0	-
생활의 쾌적함과 도민의 안전을 위한 하수도시설 정비 및 확충	1,042.0	700.0	1.0	341.0	-

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 이 중 전라북도 환경·수자원부문의 대표사업으로 물복지 향상을 위한 상수도 정비 및 확충, 생활의 쾌적함과 전북도민의 안전을 위한 하수도시설 정비 및 확충, 재활용 가능자원의 배출편리성 제고와 처리시설 확충 사업을 꼽을 수 있음.
- 투자사업비는 새만금 환경기초시설 확충 및 생태하천 복원(1,248억원), 생활의 쾌적함과 도민의 안전을 위한 하수도시설 정비 및 확충(1,042억원) 순으로 분석됨.

#### ○ 주요사업1 : 물복지 향상을 위한 상수도시설 및 하수도시설 확충

- (사업개요) 노후 상수도시설 개량을 통해 유수율 제고 및 맑은 물 공급 기여, 하수처리 제고 및 재해 예방을 위한 하수관로 정비 추진
  - 상수도 확충 7,783억원(농어촌 5,314, 소규모 2,007, 도서 462), 노후상수도 1,452억원
  - 공공하수처리장 3,410억원, 마을하수도 4,286억원, 하수관로 6,584억원
- (추진상황) 전라북도 도민의 물복지 향상을 위한 상수도 시설 및 하수도시설에 대한 지속적인 보급 및 개선사업을 추진 중
  - 상수도 시설 : 관로매설 77.9km(160억원), 관로 66.5km, 물탱크 12개소(104억원), 개야도 용지매입(60%) 및 관로매설 3.0km(20억원), 무주, 장수, 부안 기본설계(112억원)

- 하수도 시설 : 공공하수처리장 설치 (고창 심원, 장수, 장계 : 18억원)  
마을하수도 확충 30개소 2,972톤/일(449억원)  
하수관로 정비15개소 74.9km(459억원), 노후관로 2개소  
(남원,고창) 설계 추진 등

- ('18년 현황) 노후 상수도 정비 5개 군 본격 추진 시행 예정

#### ○ 주요사업2 : 재활용 가능자원의 배출편리성 제고와 처리시설 확충

- (사업개요) 폐기물 발생량 억제 및 재활용 확대를 위한 배출 편리성 제고와 폐기물의 안정적 처리와 에너지화 등을 위한 친환경 처리기반 확충
  - 폐기물 처리시설 확충 : 10개 사업, 441억원(국비 135.7, 도 0.27, 시군 118, 민자 184.7)
- (추진상황) 처리시설 확충을 위한 계획 수립을 위해 전라북도 폐기물 자원순환 시행계획 수립용역 추진

### 5) 문화·관광·체육

- 2018년 기준 전라북도의 문화·관광·체육 부문의 인프라 추진 사업비는 1,174억원이 예산 배정되어 관련 사업을 추진 중임.
  - 사업재원별로는 시·군비가 457.6억원으로 가장 많고 국비 434.3억원, 도비 211.4억원, 기타 71억원 순으로 구성됨.

(단위 : 억원)

사업명	사업비				
	합계	국비	도비	시군비	기타
합 계	1,174.3	434.3	211.4	457.6	71.0
농촌관광 거점마을 육성	61.9	30.9	-	30.9	-
마을단위 경제(체험,소득) 사업	5.5	3.9	-	1.7	-
마을단위 환경(경관·생태) 사업	39.4	27.6	-	11.8	-
생생마을만들기 추진	12.5	4.5	1.4	6.6	-
농촌테마공원 조성사업	64.7	34.6	-	30.1	-
어촌 이야기길 조성	5.0	2.5	-	2.5	-
갯벌식물원 조성	14.0	7.0	-	7.0	-

표 5-16

전라북도  
문화·관광·체육  
분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월  
기준)

## 2.

주요 인프라  
사업 추진  
현황

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

대리·전막마을 특화개발(신규)	3.6	2.5	0.3	0.8	-
비응 해수욕장 편익시설 조성	26.0	13.0	-	13.0	-
섬진강 카누체험장 조성	8.0	4.0	-	4.0	-
구이 수상레저단지 조성	5.0	2.5	-	2.5	-
문화기반시설 확충	102.0	40.9	-	56.0	5.0
전라북도 전통문화 체험·전수관 건립	95.0	46.0	49.0	-	-
국민여가캠핑장 조성사업	30.0	15.0	-	15.0	-
지속적인 체육시설 확충사업 추진	372.1	101.4	54.7	216.1	-
전라북도 양궁장 건립	53.0	-	53.0	-	-
특색 있는 종교문화시설 건립 추진	180.5	63.0	32.3	32.3	53.0
민족문화유산 전통사찰의 보존·관리체계 확립	73.0	28.0	16.0	16.0	13.0
전국체전 종목별(축구장 등)경기장 시설 건립	23.1	6.9	4.7	11.4	-

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

- 이중 전라북도 문화·관광·체육부문 주요 인프라 사업은 특색 있는 종교문화 시설 건립, 문화기반시설 확충, 지속적인 체육시설 확충으로 구성됨.

#### ○ 주요사업1 : 특색 있는 종교문화시설 건립 추진

- (사업개요) 전라북도가 다양한 종교 문화 메카가 될 수 있도록 각종 종교 인프라 시설 건립
  - 천주교 치명자성지세계평화의전당 건립 '18년 예산 : 67억원
  - 기독교 근대역사기념관 건립 '18년 예산 : 32억원
  - 불교 세계평화명상센터 건립 '18년 예산(예정) : 44억원
  - 불교 선운사불교체험관 건립 '18년 예산 : 20억원
  - 전통사찰템플스테이관 건립 '18년 예산 : 17.5억원

- (추진상황) 종교 지원시설 건립을 위한 지방재정 증앙 및 도 투자심사를 완료 하였고 기본 및 실시설계 일상감사 완료

#### ○ 주요사업2 : 문화기반시설 확충

- (사업개요) 다양한 문화시설 확충을 통해 전라북도 도민과 관광객이 다양한 문화·예술·관광 향유기회 확대
  - 사 업 비 : 234억원

- 사업내용 : 8개소(공공도서관 4, 전시관 1, 작은도서관 1, 생활문화센터 2)
- (추진상황) 공공도서관 사업 착공 및 사업추진을 위한 행정절차 및 사업비 확보 완료
  - 중화산도서관 건립 : '17.11월 착공
  - 익산시립마동도서관 리모델링 사업 : '18.3월 착공
  - 혁신도시 공공도서관, 임실농촌 공공도서관 실시설계 완료

## 6) 방재·안전

- 2018년 기준 전라북도 방재·안전 부문의 인프라 추진 사업예산은 5,646억원으로 사업 재원별로는 국비가 4,872억원으로 가장 많고, 도비 398.1억원, 시·군비 375.8억원 순으로 책정되어 관련 사업을 추진 중임.

(단위 : 억원)

사업명	사업비				
	합계	국비	도비	시군비	기타
합 계	2,532.8	1,758.8	398.1	375.8	-
배수개선사업	671.0	671.0	-	-	-
방조제 개.보수 사업	30.0	30.0	-	-	-
시.군수리시설 개보수사업	134.1	107.3	-	26.8	-
지표수 보강개발사업	49.3	34.5	-	14.8	-
여항안전시설 확충 및 경개선	1.4	-	0.4	1.0	-
위험도로 구조개선사업	40.0	20.0	13.0	7.0	-
교통사고 잦은곳 개선사업	2.0	1.0	0.6	0.4	-
안전한 보행환경 조성사업	14.0	6.0	-	8.0	-
만경 동진강 국가하천 정비사업	8.0	8.0	-	-	-
지방하천 정비사업	1,159.5	632.0	256.9	270.6	-
교량유지관리사업	85.7	-	85.7	-	-
터널유지관리사업	4.6	-	4.6	-	-
소방청사 신축 및 현대화	52.9	52.9	-	-	-
사방사업 및 임도시설 확충	280.2	196.2	36.9	47.2	-

자료 : 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

표 5-17

전라북도  
방재·안전 분야  
추진사업 현황  
(2018년 3월 기준)

## 2.

주요 인프라  
사업 추진  
현황

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

- 이중 2018년도에 추진하는 전라북도 방재·안전 부문 주요 인프라 사업은 소방청사 신축 및 현대화, 사방사업 및 임도시설 확충 등을 들 수 있음.
- 투자사업비는 지방하천 정비사업(1,159.5억원), 배수개선사업(671억원) 순으로 구성되어 있음.

#### ○ 주요사업1 : 안전한 도로교통 개선사업

- (사업개요) 교통사고가 발생하기 쉬운 차로 및 보도의 안전성 개선을 위한 교통시설 시설개량 사업 추진
  - 위험도로 구조개선 : 6개소, 40.0억원(국비 20.0, 도비 13, 시군비 7.0)
  - 교통사고 잦은곳 개선 : 2개소, 2.0억원(국비 1.0, 도비 0.6, 시군비 0.4)
  - 안전한 보행환경조성 : 1개소, 14.0억원(국비 6.0, 도비 -, 시군비 8.0)
- (추진상황) 매년 위험도로 및 교통사고 잦은 지점의 도로개선과 안전한 보행환경 조성을 위한 보행로 개선사업을 추진 중
  - 위험도로 구조개선(6) : 4개소 공사중(공정 40%), 2개소 실시설계 중
  - 교통사고 잦은 곳 개선(2) : 실시설계 중
  - 안전한 보행환경 조성(1) : 실시설계 중

#### ○ 주요사업2 : 재해예방사업 투자 확대로 재해위험요소 해소

- (사업개요) 자연재해위험 취약지역 정비를 통해 사전 사고방지를 통한 전북도민의 재산과 생명 보호
  - 재해위험지구 정비(23개 지구, 559억원), 우수저류시설 설치(5개 지구, 391억원), 급경사지 정비(14개 지구, 176억원), 재해위험저수지 정비(19개 지구, 68억원), 소하천 정비(57개 지구, 484억원)
- (추진상황) 상습피해 우려지역 및 취약계층 등 사업 대상지 선정 및 안전성 개선을 위한 사업비 확보
  - 재해위험지구 선정 : 118개 지구, 1,678억원 사업비 확보

#### ○ 주요사업3 : 사방사업 및 임도시설 확충

- (사업개요) 산사태취약지역 중심 사방사업 추진으로 재해예방 및 산림의 보전관리, 산림경영 기반시설 임도망 구축을 통해 임업생산성 향상과 공공이익 증진

- 사 업 비 : 280억원(국비 196억원, 도비 36.9억원, 시군비 47.2억원)
- 사업내용 : 사방사업(사방시설 설치 및 안전관리 10개 사업)  
임도사업(임도신설 및 보수관리 6개 사업)
- (추진상황) 사방시설 설치를 위한 설계원가 심사 및 임도시설 설계심사·평가 추진 중

#### ○ 주요사업4 : 소방청사 신축 및 현대화

- (사업개요) 노후 소방청사 신축·이전, 증축 등 현대화 사업 추진으로 도민 소방안전서비스를 강화하고 소방공무원 근무환경 개선
- 사 업 비 : 88.4억원(국비)
- 사업내용 : 98개소(소방서 10, 안전센터 41, 지역대 47)
- (추진상황) 매년 소방청사 신축 및 현대화를 추진하고 있으며, 2018년도의 경우 소방청사 신축·이전 6개소 및 증축 3개소 추진
- 신축·이전 : 6개소(대야안전센터, 진안안전센터, 소양지역대, 왕궁지역대, 칠보지역대, 진서지역대)
- 증축 : 3개소(무진장소방서, 평화안전센터, 모현안전센터)

## 2.

### 주요 인프라 사업 추진 현황

### 3. 전라북도 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점

#### (1) 인프라 투자 정책의 문제점

##### 1) 인프라 투자 예산의 지속적 축소

- 전라북도는 그동안 인프라 투자와 밀접한 연관을 갖고 있는 사업예산인 ‘수송 및 교통’ 그리고 ‘국토 및 지역개발’ 분야에 대한 투자를 지속적으로 축소시켜 왔음.
  - 최근 5년간(2012~2016년) 수송 및 교통 분야의 경우 연평균 6.4% 감소, 동 기간 국토 및 지역개발 분야는 3.2% 감소
  - 새만금 사업 등 대형 국책사업 추진에 따른 관련 예산 증가분이 포함되어 있기에 이를 제외할 경우 신규 인프라 투자는 급감하였으며, 계속사업은 지연되고 있다고 볼 수 있음.
- 이러한 SOC 예산의 감소는 앞서 살펴본 바와 같이 전라북도의 예산 편성 기조가 사회복지 투자를 늘려 왔기 때문임. 즉, 전체 세출의 증가분뿐만 아니라 SOC 예산 감축 분은 사회복지 예산으로 이전되었다고 볼 수 있음.
  - 최근 5년간(2012~2016년) 사회복지 예산은 연평균 11.1%가 증가되어, 전체 예산에서 차지하는 비중 또한 2012년 25.4%에서 2015년 30.2%로 급증하였음(<그림 5-2> 참조).
- 이러한 SOC 예산 감축은 전술한 바와 같이 인프라 시설에 대한 지속적인 수요와는 반대로 지역경제와 지역경쟁력의 핵심요소인 도로 등 인프라 공급을 더디게 하는 원인이 되고 있음.
- 또한, 지역민의 삶의 질에 있어 인프라 시설 수준이 직결되는 바, 전북도민의 삶의 질 저하 등 부작용이 우려됨.

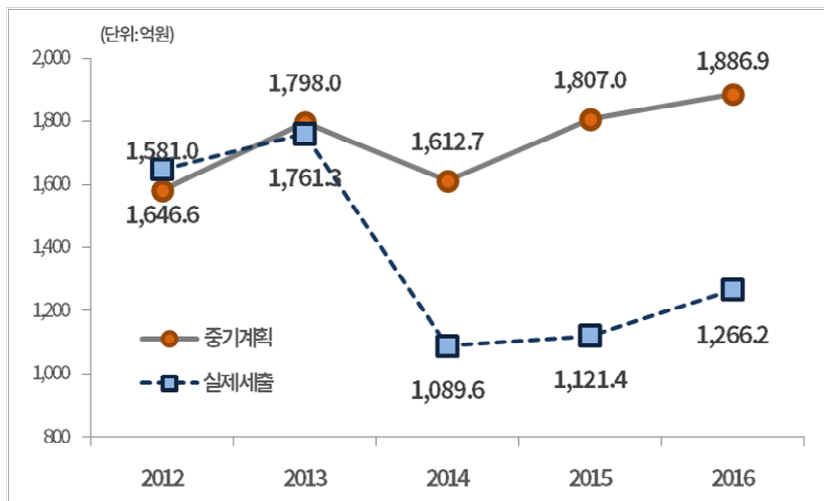
##### 2) 인프라 정책 부재로 목표 달성 미흡

- 인프라에 대한 투자는 전술한 바와 같이 지역경제의 경쟁력 향상을 위해 필

수적이나, 그간 인프라 투자의 목표를 명확히 세우지 않아 왔음.

- 더구나 인프라 시설 투자는 사업성과가 길게는 10년 이후에 나타나는 인프라 사업의 특성 상, 장기적인 안목에서 시기적절하게 투자가 이루어져야만이 지역 경쟁력 향상 및 지역 주민의 삶의 질 향상에 기여 할 수 있음.

- 이러한 인프라 투자정책의 정책목표의 불확실성·불투명성은 결과적으로 그때그때의 사회, 경제적 필요성에 의한 단기적인 정책 현안 및 이슈, 정부 및 도의 연도별 사업계획, 단기적인 인프라 시설 수요에 대응하는데 급급해 왔음.
- 그러다보니, 당초 재정계획 상 인프라 투자 목표를 달성하는데 한계를 가지고 있음.
- 보다 구체적으로 살펴보면, 아래 그림에서 보는 바와 같이 기 계획이 완료된 2013~2016년 중기지방재정계획상 수송 및 교통 부문의 투자계획과 실제투자액 간의 격차가 크게 나타나고 있는 실정임.



자료 : 전라북도(2013), 2013년도 중기지방재정계획(안) 및 각년도 결산자료

- 반면, 사회복지 분야는 동 기간 계획 대비 실제 투자액이 더 많이 투자되어 왔음.

그림 5-4

2012~2016년  
중기지방재정계획  
대비 수송 및  
교통 분야  
실제 투자액 현황

### 3.

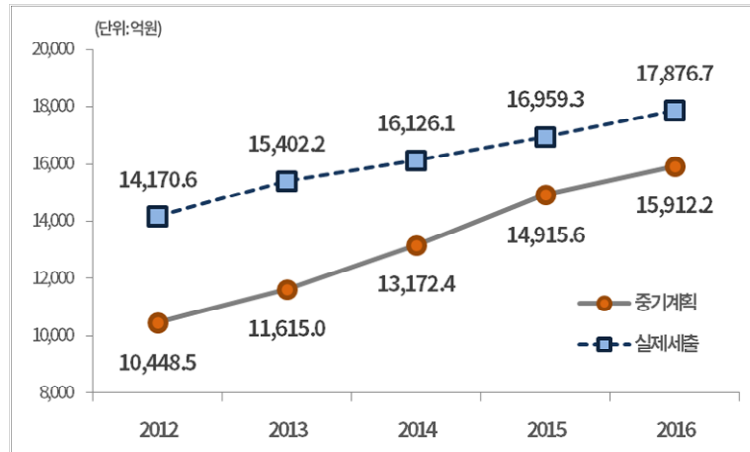
전라북도  
인프라 투자  
정책 및  
사업의  
문제점

### 3.

## 전라북도 인프라 투자 정책 및 사업의 문제점

그림 5-5

2012~16년  
중기지방재정계획  
대비 사회복지  
분야  
실제 투자액 현황



자료 : 전라북도(2013), 2013년도 중기지방재정계획(안) 및 각년도 결산자료

- 이러한 인프라 투자에 대한 계획 대비 실제 실행 간의 격차는 당초 인프라 투자를 통해 달성하고자 하는 목표를 이루지 못하는 결과를 초래할 수밖에 없음.
- 결국 인프라 투자에 따른 여타 긍정적인 지역경제 파급영향이 이연될 수밖에 없고, 이는 지역경쟁력 약화의 근본 원인으로 작용할 수밖에 없는 실정임.

## 제6장 지역민 설문조사를 통한 투자 수요 분석

---

### 1. 지역민 설문조사

#### (1) 설문조사 개요

##### ○ 조사목적

- 본 설문조사는 전라북도에 소재한 인프라 시설의 실제 사용자인 전북 도민이 체감하는 인프라 실태와 만족도를 파악하고 향후 인프라 투자 방향에 대한 의견을 조사하기 위해 실시함.
- 이는 인프라 시설에 대한 전라북도민의 다양한 의견을 수렴하여, 중앙정부 및 광역·기초지자체 차원의 관련 정책과 개발계획의 수립 시 기초자료로 활용하기 위함임.

##### ○ 조사 설계

- 본 조사는 2018년 2월 22일부터 3월 7일까지 2주간 전문조사기관인 (주)리서치뱅크를 통해 온·오프라인 패널을 활용한 온라인 조사를 시행함.
- 조사대상의 경우 2017년 12월 기준 전라북도의 주민등록상 도민<sup>142)</sup>을 모집단으로 14개 시·군별 1차 층화추출을 통해 표본을 설정하였으며, 2차 층화추

### 1. 지역민 설문조사

# 1.

## 지역민 설문조사

표 6-1

### 설문조사 개요

출의 어려움으로 연령분포는 보조지표로 활용하여 총 513명이 응답함.

구 분	내 용
조사대상	전라북도 14개 시·군 도민 전체
표본 수	513(유효 응답부수 기준), 14개 시·군 지역별 인구비중으로 할당
조사방법	온라인 방식 자기 기입식 조사
조사 실시기간	2018년 2월 22일 ~ 3월 7일(2주간)
조사 기관	조사대행 : ㈜리서치뱅크, 조사분석 : 한국건설산업연구원

### ○ 조사 내용

- 도내 주요 인프라 시설의 전반적인 성능(품질, 용량, 편의성)
- 부문별 도내 인프라 시설의 지역 경쟁력 향상 연계 정도
- 부문별 도내 인프라 시설의 지역 주민 생활 및 삶의 질 영향 정도
- 부문별 도내 인프라 시설의 전반적 노후도 및 안전 수준
- 도내 인프라 시설의 현행 투자 적정 수준
- 부문별 도내 인프라 시설의 향후 투자 방향
- 인프라 시설 관련 정책과 제반 활동 평가
- 주요 자원 확보 방안 및 시설물 사용료 현실화 방안에 대한 의견
- 가장 우선적 투자가 이루어져야 할 인프라 시설 부문
- 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자정책 방향
- 중점 추진 중인 인프라 투자 사업에 대한 지역 성장 도움 여부

## (2) 설문조사 결과

### 1) 응답자 기본 정보

- 전술한 조사 설계 방법에 따라 총 513명의 유효설문을 표본으로 선정하여 설문조사를 실시함.

142) 행정안전부, 주민등록인구현황 기준

구 분			빈도(N)	비중(%)
성별	남자		224	43.7
	여자		289	56.3
연령	20~30세 미만		70	13.6
	30~40세 미만		185	36.1
	40~50세 미만		165	32.2
	50~60세 미만		75	14.6
	60세 이상		18	3.5
거주지	전주시	완산구	106	20.6
		덕진구	86	16.8
	군산시		84	16.4
	익산시		90	17.5
	정읍시		34	6.6
	남원시		19	3.7
	김제시		26	5.1
	완주군		28	5.5
	진안군		5	1.0
	무주군		1	0.2
	장수군		4	0.8
	임실군		5	1.0
	순창군		6	1.2
	고창군		7	1.4
	부안군		12	2.3
총 응답자(유효부수 기준)			513	100.0%

표 6-2

설문 응답자  
기본정보

## 2) 전라북도 인프라 만족도 평가

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

- 거주 지역의 주요 인프라 시설의 전반적인 성능(품질, 용량, 편의성) 수준에 대해 리커트 5점 척도<sup>143)</sup> 분석 결과 2.93으로 보통을 소폭 하회하는 것으로 조사됨.

- 도내 14개 시·군 중 대부분의 지역에서 보통 이하라고 평가하고 있으며, 특히 무주군(2.00), 장수군(2.25)의 경우 타 시·군 대비 매우 낮은 수준으로

143) 태도, 인식에 대한 응답을 물어보는 척도. 리커트 척도는 문항들에 대해 찬성 또는 반대하는 정도를 나타내는 응답범주를 제시하는데, 본 조사에서는 “매우 우수하다, 우수하다, 보통이다, 우수하지 않다, 전혀 우수하지 않다”의 5점 척도로 조사하였으며, “보통이다”가 3점, 긍정적인 경우 5점에 가까워지며, 부정적인 경우 1점에 가까워짐.

1.

지역민  
설문조사

# 1.

## 지역민 설문조사

그림 6-1

도내 인프라  
시설의 전반적인  
성능 수준 평가

평가하고 있는 실정임.

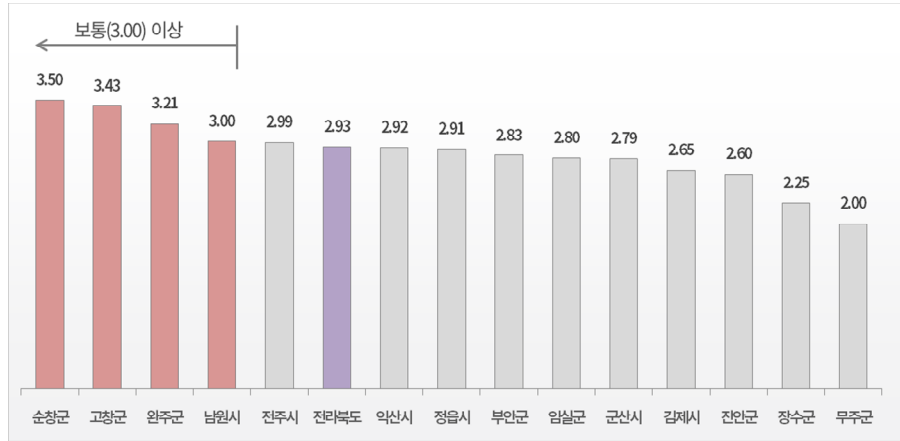
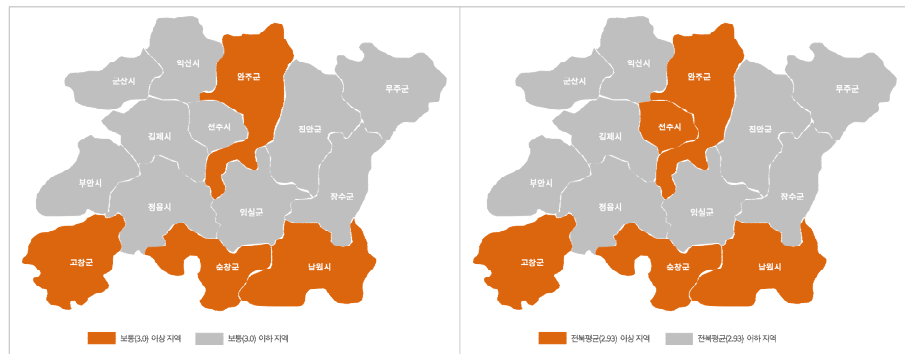


그림 6-2

시·군별  
인프라 시설의  
전반적인  
성능 수준 평가



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

- 도내 인프라 시설별 전반적 성능 수준에 대한 질문 결과 대부분 경제활동과 밀접한 시설(산업/물류단지, 관광시설) 및 생활인프라(의료, 문화/복지/체육) 시설 등이 부족한 것으로 응답함.
- 교통 인프라 중에서는 전술한 바와 같이 전라북도 지역에 다 지역 취항 민간공항이 부재<sup>144)</sup>하기에 공항시설의 만족도가 가장 뒤떨어지는 것으로 조사됨.
- 이 외에도 재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설)이 부족하다고 도민들이 공통적으로 평가하고 있는 것으로 조사됨.

144) 2018년 3월 기준 전라북도 유일 민항 공항인 군산공항의 경우 2개 항공사가 군산-제주간 하루 6편의 운항만을 하고 있어 대다수의 도민의 경우 타 시·도의 공항을 이용하고 있는 실정임.

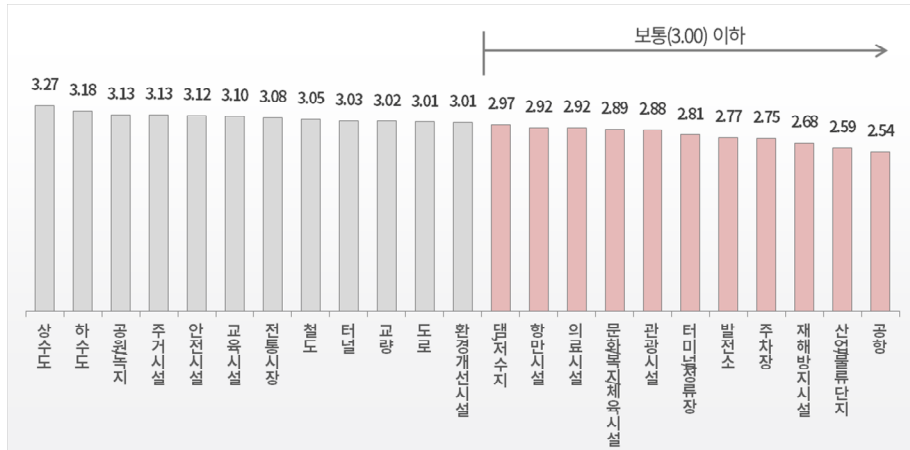


그림 6-3  
인프라 시설별  
전반적인  
성능 수준 평가

- 주거시설 및 교육시설(유치원, 초/중/고등학교)의 경우 도내 시(市)지역과 군(郡)지역 간 인프라 만족도의 격차가 가장 크게 발생하고 있는 것으로 조사되어 군 지역 노령화 현상 및 인구이탈 현상을 종합 고려 할 때 해당 시설물에 대한 군 지역의 적극적 개선 노력이 필요함을 알 수 있음.

- 주거지역 만족도 : 시 지역(3.13) - 군 지역(2.79) = 격차 0.33
- 교육시설 만족도 : 시 지역(3.12) - 군 지역(2.84) = 격차 0.28

(단위 : 5점 만점)

인프라 시설	시지역 평균 (A)	군지역 평균 (B)	격차 (B-A)
도로	3.05	2.88	0.17
터널	3.10	3.01	0.09
교량	3.06	2.93	0.13
항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)	3.03	2.84	0.18
철도	3.18	3.19	-0.01
공항	2.77	3.27	-0.51
터미널/정류장	2.82	2.76	0.06
주차장	2.94	2.75	0.19
상수도	3.29	3.47	-0.18
하수도	3.18	3.36	-0.18
환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)	3.08	3.08	0.00
공원/녹지	3.24	3.16	0.08
관광시설(관광단지 및 유원지 등)	2.94	3.13	-0.19
문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관)	2.85	3.15	-0.29

표 6-3  
인프라 시설별  
시지역과  
군지역 간  
성능 수준 평가  
결과

## 1. 지역민 설문조사

# 1.

## 지역민 설문조사

교육시설(유치원, 초/중/고등학교)	3.12	2.84	0.28
전통시장	3.08	3.01	0.07
안전시설(소방서, 경찰서 등)	3.19	2.98	0.21
의료시설(병원, 요양원 등)	2.77	2.63	0.14
재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응 등)	2.67	2.93	-0.26
주거시설(주택, 아파트 등)	3.13	2.79	0.34
댐 및 저수지	3.02	2.91	0.11
산업/물류단지	2.62	2.52	0.10
발전소	2.92	2.94	-0.03

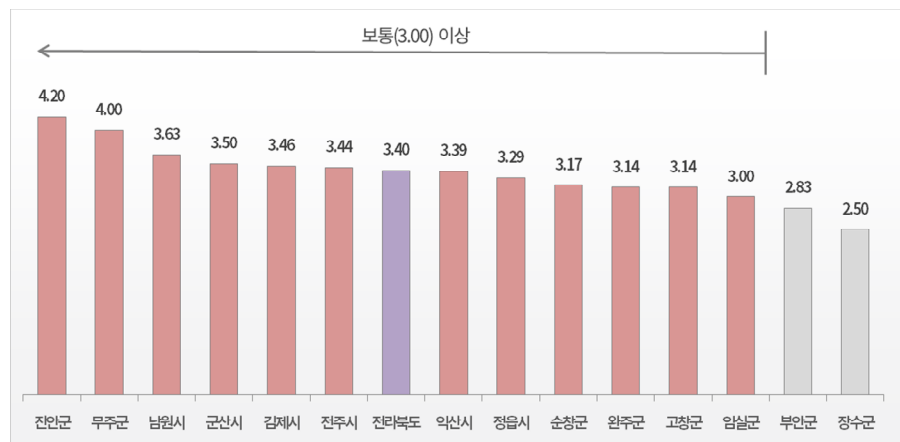
### ○ 도내 인프라 시설과 지역 경쟁력(지역 경제 성장)과 연관성 정도

- 지역 내 인프라 시설의 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 설문(5점 리커트 척도) 결과 3.40을 보여 도민 대다수가 밀접한 연관이 있다고 판단하고 있음.

- 도내 14개 시·군 중 2개 지역(장수군, 부안군)을 제외한 대부분의 시·군에서 보통(3.00) 이상으로 응답함.
- 전 연령별 응답 결과 또한 고른 분포(20대 3.40, 30대 3.26, 40대 3.47, 50대 3.52, 60대 3.56)를 보임.

그림 6-4

도내 인프라  
시설과  
지역 경제 성장과  
연관성 정도  
평가 결과



### ○ 도내 인프라 시설물별 지역 경쟁력(지역 경제 성장)과 연관성 정도

- 시설물별 거주하는 지역의 인프라 시설이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 얼

마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 설문 결과 의료시설 등 생활인프라 시설 및 주거·교육시설이 지역 경제 성장과 가장 밀접한 연관이 있다고 응답함.

- 지역경쟁력 향상과 관련하여 의료시설(4.06), 문화체육시설(4.01), 교육시설(3.96) 순으로 지역 경제 성장과 밀접한 연관성을 갖고 있다고 응답함.
- 이는 주거 및 생활환경과 밀접한 인프라일수록 거주 환경의 안정을 갖고 이는 곳 지역 활성화를 꾀한다고 생각하기 때문인 것으로 해석 가능함.
- 다만 모든 인프라 시설이 보통(3.00) 이상 지역 경제 성장과 연관이 있다고 응답한 것을 고려할 때, 종류와 상관없이 인프라 시설의 확충은 곧 지역 경제의 성장을 가져온다고 대다수 도민들이 인식하고 있음을 알 수 있음.

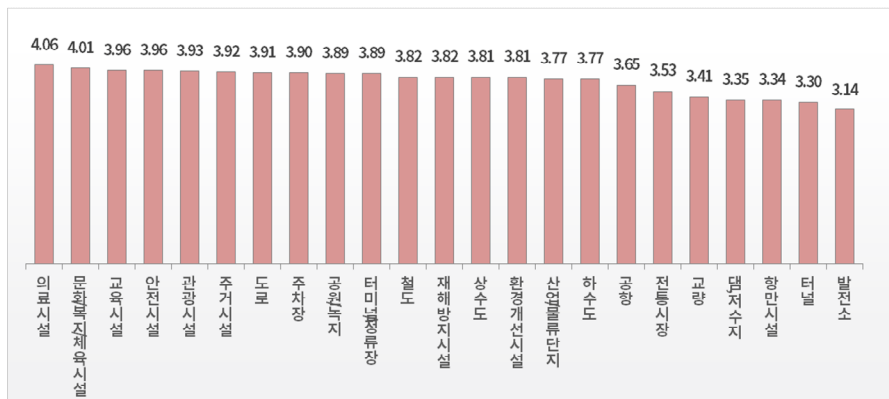


그림 6-5

인프라 시설별  
지역 경제 성장과  
연관성 정도  
평가 결과

- 더구나 이러한 인식은 시지역과 군지역, 연령별, 성별 모두 특정 시설(공항, 환경개선편지)을 제외하고는 격차가 미미한 점을 고려할 때 모든 계층에서 동일하게 인프라 시설 투자와 지역 경제 성장이 밀접한 연관성이 있다고 판단하고 있음을 알 수 있음.

#### ○ 인프라 시설 수준과 삶의 질(행복수준)과 연관성 정도

- 도내 위치한 인프라 시설 수준이 지역 주민의 생활 또는 삶의 질(또는 행복 수준)과 얼마나 밀접한 연관이 있는지에 대한 설문(5점 리커트 척도) 결과 또한 매우 높은 수준인 3.78로 조사되어 도민 대다수가 인프라 시설 수준과 삶의 질간 매우 밀접한 연관이 있다고 인식하고 있음.
- 도내 14개 시·군 모두 보통(3.00)을 상회하는 3.25~5.00로 응답함.
- 의료시설 및 문화체육시설 등 생활인프라 시설의 주이용 계층인 고령자일

#### 1.

지역민  
설문조사

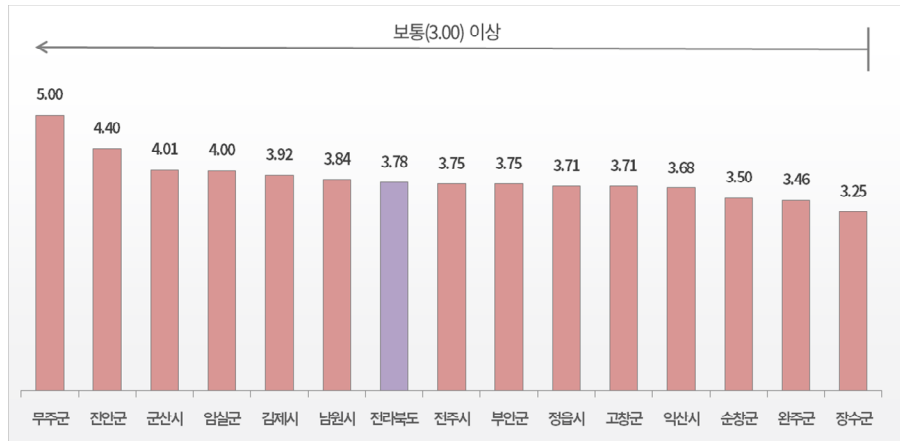
# 1.

## 지역민 설문조사

그림 6-6

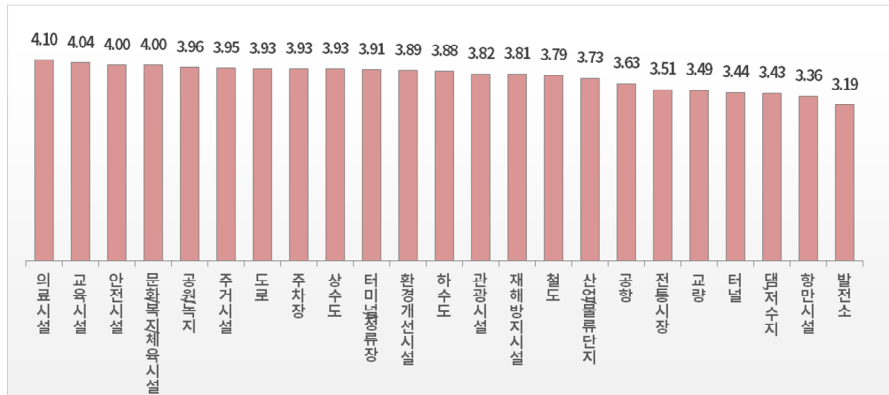
도내 인프라  
시설과  
도민 삶의 질과  
연관성 정도  
평가 결과

수록 인프라 시설의 확충은 곧 삶의 질 향상으로 인식하고 있음.  
(20대 3.73, 30대 3.57, 40대 3.85, 50대 4.08, 60대 4.17)



### ○ 인프라 시설별 삶의 질(행복수준)과 연관성 정도

- 보다 구체적으로 살펴보기 위해 인프라 시설별 수준이 삶의 질(행복수준)과 얼마나 밀접한 연관성이 있는지를 질문한 결과 역시 모든 시설물에서 보통 (3.00) 이상을 응답하여 도민 대다수가 삶의 질과 인프라 시설 간 밀접한 연관이 있다고 판단하고 있음을 알 수 있음.
  - 의료시설(4.10), 교육시설(4.04), 안전시설(4.00), 문화/복지/체육시설(4.00), 공원/녹지(3.96), 주거시설(3.95) 순으로 조사되어 생활인프라 및 주거시설(주거 및 생활환경, 교육 및 문화생활 환경, 복지 및 의료서비스 환경)이 특히 삶의 질과 밀접한 연관을 갖고 있음을 알 수 있음.
  - 이 외에도 안전과 관련한 공공시설(소방서, 경찰서 등)을 삶의 질 향상과 관련하여 매우 중요하게 인식하고 있음.
- 다만, 공항시설의 경우 시 지역의 도민이 군 지역의 도민보다 중요하게 여기고 있어 타 교통시설과 달리 시 지역(3.67)과 군 지역(3.16)간 가장 큰 격차(0.51)가 발생함.
  - 이는 시 지역이 대부분 2차 산업 이상 종사자가 대다수이기 때문에 공항 이용 수요가 군 지역 대비 높기 때문인 것으로 해석됨.



(단위 : 5점 만점)

인프라 시설	시지역 평균 (A)	군지역 평균 (B)	격차 (B-A)
도로	3.99	4.02	-0.02
터널	3.44	3.56	-0.11
교량	3.51	3.46	0.05
항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)	3.46	3.23	0.23
철도	3.89	3.80	0.09
공항	3.67	3.16	0.51
터미널/정류장	4.01	3.90	0.10
주차장	3.98	3.86	0.11
상수도	3.97	3.74	0.23
하수도	3.90	3.81	0.10
환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)	3.95	4.05	-0.10
공원/녹지	3.99	4.02	-0.03
관광시설(관광단지 및 유원지 등)	3.90	3.93	-0.03
문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관)	4.08	3.98	0.10
교육시설(유치원, 초/중/고등학교)	4.07	4.00	0.08
전통시장	3.58	3.71	-0.13
안전시설(소방서, 경찰서 등)	4.04	4.04	0.00
의료시설(병원, 요양원 등)	4.19	4.20	-0.02
재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응 등)	3.82	3.70	0.12
주거시설(주택, 아파트 등)	3.98	3.94	0.04
댐 및 저수지	3.51	3.49	0.02
산업/물류단지	3.85	3.63	0.22
발전소	3.19	3.45	-0.25

그림 6-7

도내 인프라  
시설별  
도민 삶의 질과  
연관성 정도  
평가 결과

표 6-4

도내 인프라  
시설별 삶의 질과  
연관성 정도 평가  
결과(시·군지역  
간 격차)

- 이와 더불어 세부 시설물을 6개 대분류<sup>145)</sup>로 구분하여 도내 14개 시·군별 삶

1.  
지역민  
설문조사

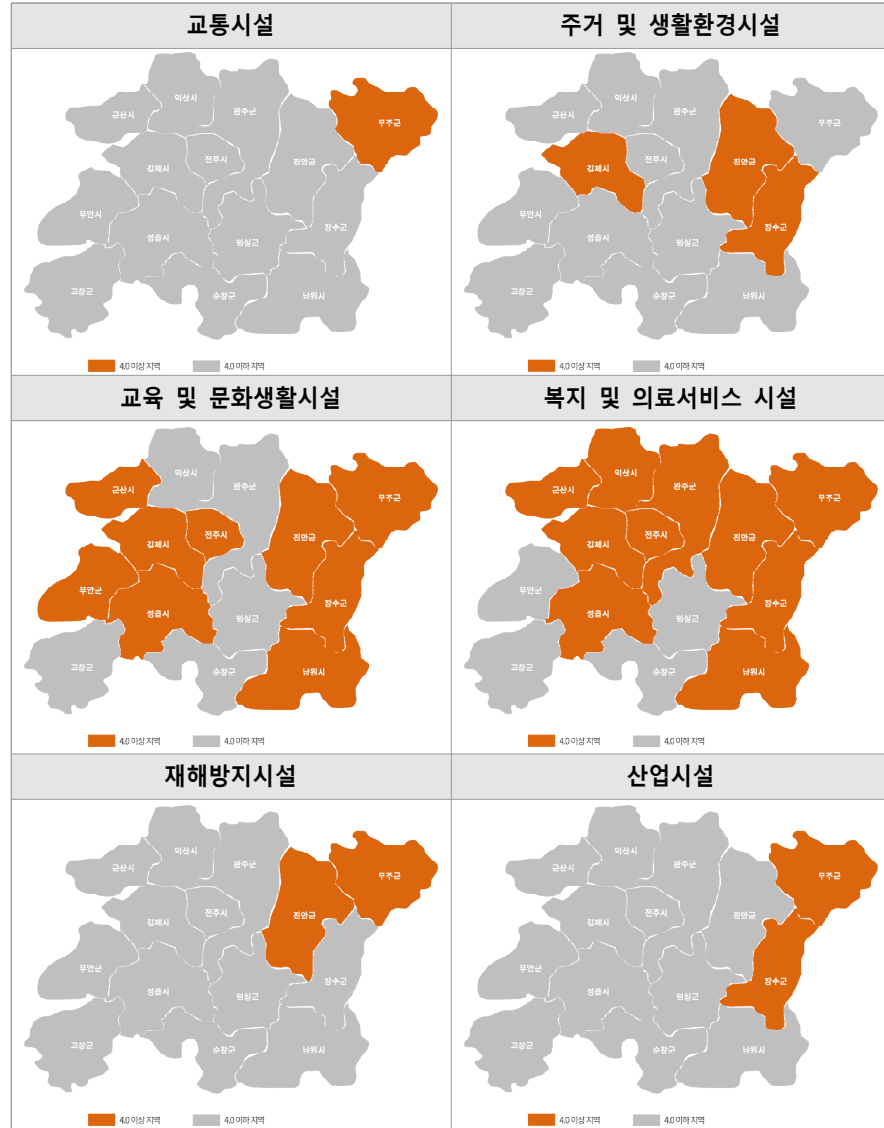
# 1.

## 지역민 설문조사

그림 6-8

도내 인프라  
시설별 삶의 질과  
연관성 정도 평가  
결과(시·군별)

의 질과 연관성 정도를 판단해 보면, 거의 대부분의 지역에서 생활인프라(교육 및 문화생활시설, 복지 및 의료서비스 시설)가 매우 중요하다고 인식하고 있음<sup>146)</sup>.



145) ①교통시설(도로, 터널, 교량, 항만, 철도, 공항, 터미널/정류장), ②주거 및 생활환경시설(주거시설, 공원/녹지, 상수도, 하수도, 환경개선시설, 전통시장, 주차장), ③교육 및 문화생활 시설(교육시설, 문화/복지/체육시설), ④복지 및 의료서비스 시설(의료시설, 안전시설), ⑤재해방지시설(재해방지시설, 댐/저수지), ⑥산업시설(산업/물류시설, 발전소, 관광시설)

146) 단, 모든 지역의 세부시설별 삶의 질과 연관성 평가 결과가 보통(3.00) 이상이었기에 밀접하다(4.00)를 기준으로 분류함.

- 또한 도내 상대적 낙후 지역인 무주군, 장수군, 진안군의 경우 지역경제와 관련된 산업시설이 삶의 질과 밀접한 연관이 있다고 응답함. 이는 지역경제 활성화와 관련된 기반 산업시설이 부족하기 때문인 것으로 판단됨.

#### ○ 거주 지역 인프라 시설의 전반적 노후도 및 안전 수준 평가

- 거주 지역의 주요 인프라 시설의 전반적인 노후도 및 안전 수준에 대한 설문 의 리커트 5점 척도 분석 결과 전반적으로 안전하지 않다(2.90)로 느끼고 있는 것으로 조사됨.
- 특히 젊은층이 노년층에 비해 거주 지역의 인프라 시설이 노후화되고 안전 관련 문제가 있다고 인식하고 있음.  
(20대 2.86, 30대 2.76, 40대 2.98, 50대 3.11, 60대 3.06)
- 14개 시·군별로는 고창군(2.86), 전주시(2.84), 익산시(2.79), 장수군 및 부안군(2.75)로 전라북도 평균(2.90)보다 부족하다고 느끼고 있음.

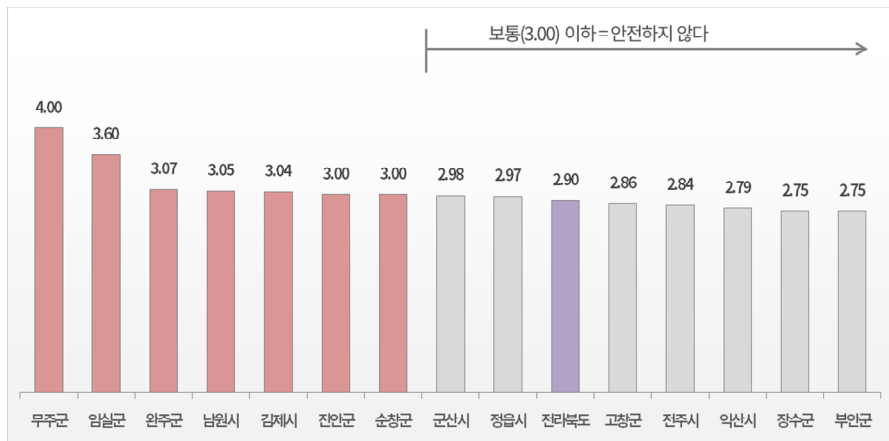


그림 6-9

거주지역  
인프라 시설의  
전반적 노후도 및  
안전수준 평가  
결과

#### ○ 거주 지역 인프라 시설별 노후도 및 안전 수준 평가

- 거주 지역의 인프라 시설별 노후도 및 안전 수준 평가에 대한 질문의 경우 전통시장(2.99), 산업/물류단지(2.95), 재해방지시설(2.94), 발전소(2.93)이 노후화되었거나 안전하지 못한 시설로 인식하는 것으로 응답함.
- 이는 실제 노후화 정도 또는 안전 수준에 대한 구체적 인식보다는 관련 시설의 안전사고(전통시장 및 물류창고 화재 등)가 전국적으로 빈번히 발생

1.  
지역민  
설문조사

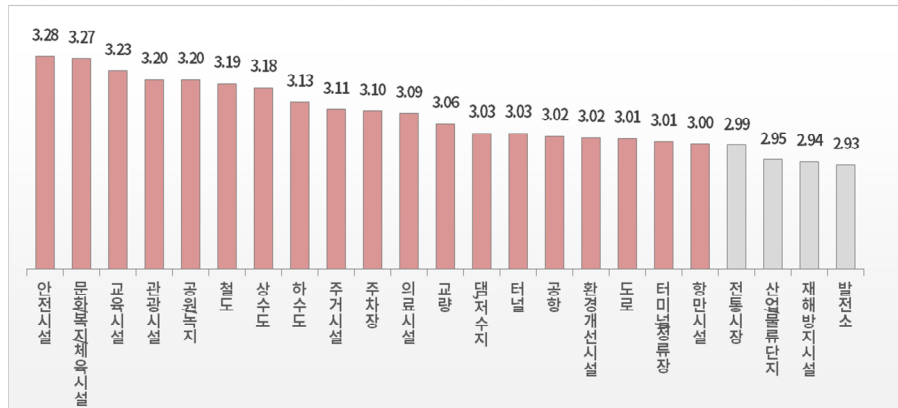
지역민  
설문조사

하고 그간 언론에 많이 노출되어 이에 대한 인식이 만연해 있기 때문인 것으로 판단됨.

- 이 외에는 교통시설이 대부분 노후화 되어 있다고 인식하고 있음을 알 수 있음.

### 그림 6-10

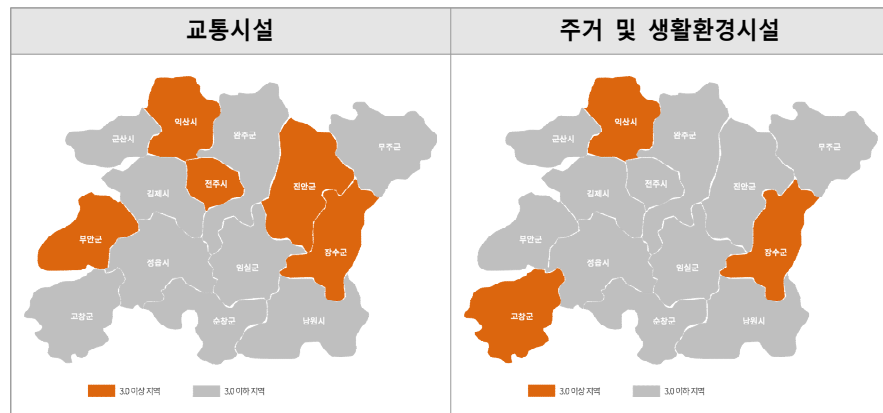
거주지역  
인프라 시설의  
전반적 노후도 및  
안전수준 평가  
결과

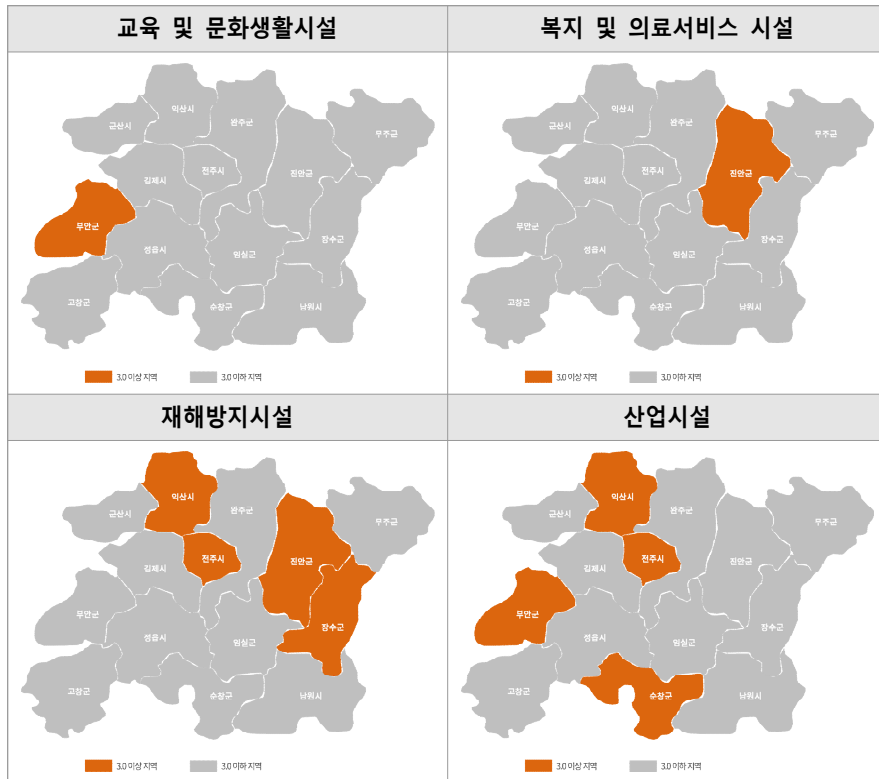


- 도내 시·군별 거주지역의 인프라 시설의 전반적 노후도 및 안전수준 평가 결과는 <그림 6-11>과 같이 시설물별 차이를 나타냄.
- 교육 및 문화생활시설, 복지 및 의료서비스 시설은 전반적으로 양호(3.0 이상)하다고 인식하고 있으나, 그 외 시설물의 경우 시·군별 인식의 차이를 보임.
- 4장에서 전술한 바와 같이 실제 도내 시·군별 거주지역의 노후화 정도와 도민의 인식 간 차이가 있음을 알 수 있음.

그림 6-11

거주지역  
인프라 시설별  
전반적 노후도 및  
안전수준 평가  
결과(시·군별)





## ○ 거주 지역 인프라 시설의 사회적 재난 안전성 평가

- 보다 구체적으로 인프라 시설에 대한 안전수준 인식을 판단하기 위해 거주 지역의 주요 시설물이 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등) 으로부터 안전한 정도에 대한 5점 리커트 척도 설문 결과 도내 평균 2.97로 응답해 대부분 보통 수준으로 인식하고 있는 것으로 조사됨.

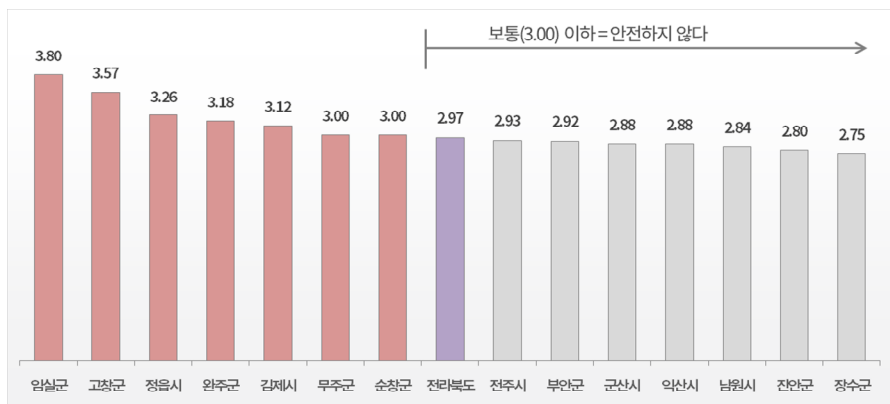


그림 6-12

거주지역  
인프라 시설의  
사회적 재난에  
대한 안전수준  
평가

1.  
지역민  
설문조사

# 1.

## 지역민 설문조사

- 시지역에 거주중인 도민(2.98)이 군지역에 거주중인 도민(3.13)보다 사회적 재난에 안전하지 못하다고 인식하고 있음.
- 전주시, 부안군, 군산시, 익산시, 남원시, 진안군, 장수군에 거주하는 도민의 경우 사회적 재난에 안전하지 않다고 느끼고 있음(3.0 이하).

- 또한 사회적 재난 유형 중 거주 지역에서 가장 발생이 우려되는 재난의 종류에 대한 설문 결과 산업단지 전통시장 등에서의 폭발이나 화재(32.5%), 환경오염(폐수 유출, 화학물질 유출 등)(26.0%), 대형 교통사고(22.6%) 순으로 발생을 우려하고 있는 것으로 조사됨.

표 6-5

거주지역에서  
가장 발생이  
우려되는 사회적  
재난 유형  
설문 결과

사회적 재난 유형	응답비율(%)
산업단지, 전통시장 등에서의 폭발이나 화재	32.5
교량, 터널의 붕괴	9.8
대형 교통사고	22.6
해양시설물 사고	5.7
환경오염(폐수 유출, 화학물질 유출 등)	26.0
기 타	3.4

### ○ 거주 지역 인프라 시설의 자연재해 안전성 평가

- 사회적 재난 외 거주지역의 인프라 시설이 자연재해(지진, 풍수해 등)로부터 얼마나 안전하다고 인식하는지에 대한 설문조사 결과 보통 수준(3.05)인 것으로 인식하고 있는 것으로 조사됨.
- 그러나 자연재해 발생 시 피해를 입을 수 있는 시설물이 상대적으로 많고, 인구집적도가 높아 피해규모가 클 것으로 예상되는 시지역 주민의 경우 자연재해 발생 시 군지역에 비해 보다 큰 피해가 발생할 것으로 인식하고 있는 실정임(시지역 3.01, 군지역 3.15).
- 도내 시군별로는 장수군(2.75), 부안군(2.83), 군산시(2.89), 남원시(2.89)가 보통(3.00)보다 낮은 결과를 나타내 상대적으로 해당 지역 거주민이 자연재해에 취약하다고 인식하고 있음을 알 수 있음.



그림 6-13

거주지역  
인프라 시설의  
자연재해에 대한  
안전수준 평가

- 자연재해 발생 시 거주지역에 위치한 인프라 시설이 가장 큰 피해가 우려되는 자연재해 종류에 대한 설문 결과 태풍 및 강풍으로 인한 피해(30.1%)를 가장 우려하고 있는 것으로 조사됨.
- 이 외에도 지진으로 인한 피해(24.1%), 홍수/호우로 인한 피해(18.9%) 순으로 우려하고 있는 것으로 나타남.

자연재난 유형	비율(%)
지진으로 인한 건물붕괴나 화재, 지진으로 인한 해일 등	24.1
태풍 또는 강풍으로 인한 피해	30.1
홍수 또는 호우로 인한 피해	18.9
폭설로 인한 피해	13.7
가뭄으로 인한 피해	12.4
기 타	0.8

표 6-6

거주지역에서  
가장 발생이  
우려되는  
자연재난 유형  
설문 결과

#### ○ 도내 인프라 시설 투자 수준의 적정성 및 우선적 투자 필요 부문 평가

- 전라북도 도민의 지역 인프라 시설의 현행 투자 수준에 대한 설문 결과 2.61(보통 3.00)으로 조사되어 도민 대다수가 현행 도내 인프라 투자가 부족한 것으로 인식하고 있음.
- 전 연령대에 걸쳐 도내 인프라 투자가 부족하다고 판단함.  
(20 대 2.59, 30대 2.45, 40대 2.75, 50대 2.68, 60대 2.83)
- 대부분의 시·군에서 3.00 이하를 보임.

#### 1.

지역민  
설문조사

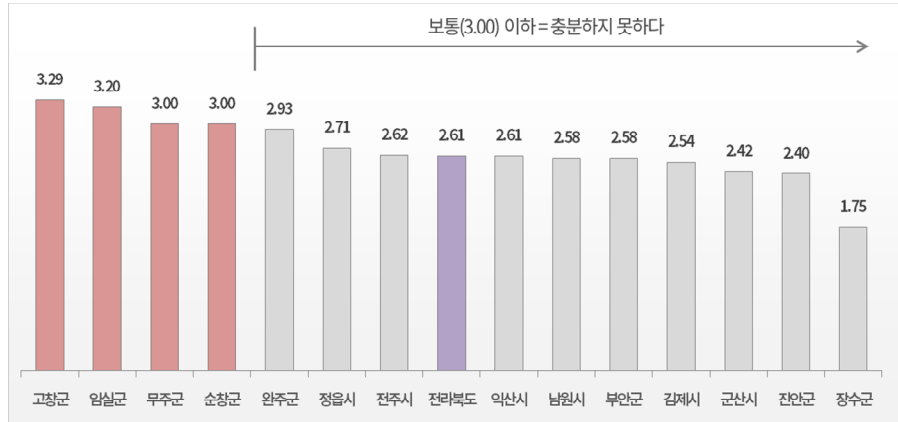
# 1.

## 지역민 설문조사

그림 6-14

거주지역  
인프라 시설의  
투자수준 평가

- 특히 시지역(2.58)에 거주하는 도민이 군지역(2.77)에 거주하는 도민에 비해 인프라 투자 수준이 부족하다고 인식하고 있음.



- 이에 따라 전라북도 지역에서 우선적으로 투자해야 할 인프라 투자의 유형에 대한 설문결과 ‘교통인프라(21.2%)’, ‘산업 및 물류단지(15.8%)’, ‘문화 및 관광시설(14.4%)’, ‘사회복지 및 의료서비스 시설(12.9%)’ 순으로 응답함.
- 단, 연령별 응답결과를 살펴보면, 계층 간 차이점을 보임. 20~30대의 경우 경제활동을 위한 산업 및 물류단지 확충과 여가활동을 위한 문화 및 관광 시설 확충 등을 우선적으로 투자가 필요하다고 응답하고 있는 반면, 40대 이상의 경우 교통인프라 확충 및 사회복지 및 의료서비스 시설의 확충이 시급하다고 응답함.

표 6-7

우선적으로  
투자가 필요한  
인프라 시설 유형  
설문 결과  
(연령별)

구 분	연령별 응답					전체
	20대	30대	40대	50대	60대	
도로, 공항, 항만 등 교통인프라	10.0%	17.3%	26.7%	28.0%	27.8%	21.2%
산업 및 물류단지	15.7%	17.8%	13.3%	18.7%	5.6%	15.8%
문화 및 관광시설	20.0%	17.8%	10.3%	12.0%	5.6%	14.4%
사회복지 및 의료서비스 시설	12.9%	10.8%	10.9%	18.7%	27.8%	12.9%
상·하수도 시설	10.0%	12.4%	9.7%	8.0%	22.2%	10.9%
주거시설	8.6%	9.2%	13.3%	2.7%	0.0%	9.2%
쓰레기처리시설 등 환경시설	12.9%	7.6%	5.5%	5.3%	5.6%	7.2%
재해재난에 대응한 방재시설	8.6%	5.4%	6.1%	2.7%	5.6%	5.7%
공원·녹지	1.4%	1.6%	4.2%	4.0%	0.0%	2.7%

- 시지역에 거주하는 도민의 경우 군지역에 거주하는 도민보다 교통인프라 및 산업 및 물류단지, 문화 및 관광시설 확충이 필요하다고 판단하고 있음.
- 반면, 군지역에 거주하는 도민의 경우 대다수 거주민의 고령자이기에 교통 인프라 및 경제활동을 위한 관련 인프라 시설 확충보다는 사회복지 및 의료서비스 시설의 확충이 우선적으로 필요하다고 조사됨.

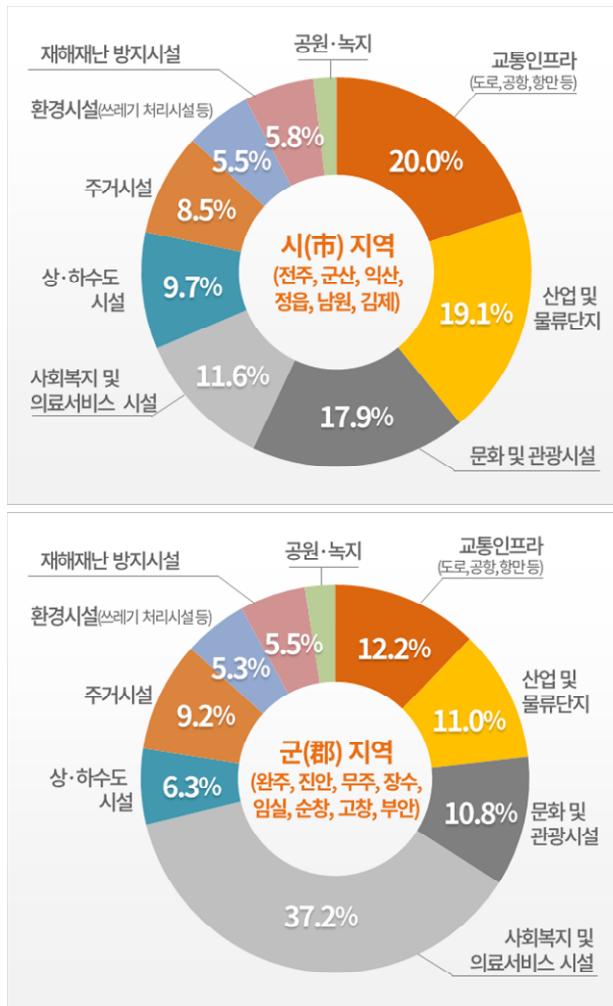


그림 6-15

우선적으로  
투자가 필요한  
인프라 시설 유형  
설문 결과  
(시·군별)

- 보다 구체적으로 도민의 인프라 시설 투자 요구에 대해 조사하기 위해 구체적인 시설 유형별 인프라 투자 소요(필요성)를 조사한 설문 결과, 전 시설물에 대해 투자가 필요하다고 응답함(3.0 이상).
- 병원, 요양원 등 의료시설이 3.91로 가장 높게 나타났다으며, 이 외에도 재해

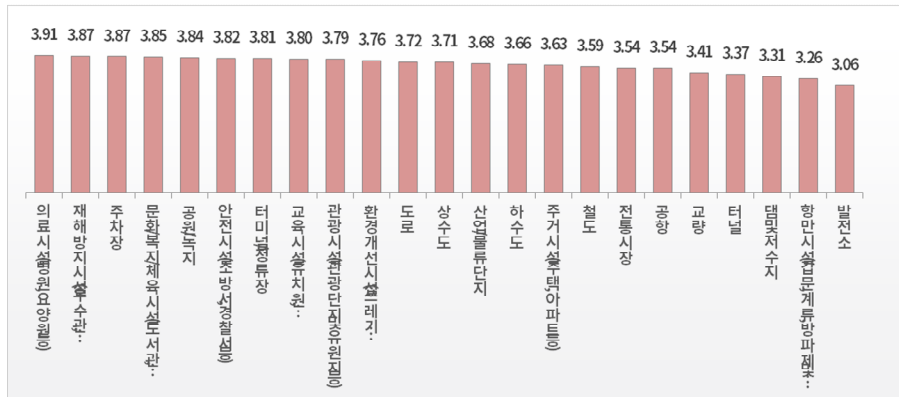
## 1. 지역민 설문조사

# 1.

## 지역민 설문조사

그림 6-16

우선적으로  
투자가 필요한  
인프라 시설 유형  
설문 결과  
(세부 시설물별)



### ○ 인프라 시설과 관련된 전라북도의 관련 제반 정책 평가

- 인프라 시설과 관련된 전라북도의 제반 정책 평가 결과 도민 대다수는 만족하지 못하는 것(2.80)으로 조사됨.
- 특히 전 연령대에 걸친 조사 결과 또한 보통(3.0) 이하에 그쳐 보다 적극적인 인프라 투자 정책의 마련이 필요한 것으로 판단됨.

표 6-8

인프라 시설 관련  
정책 만족도 평가  
결과(연령별)

구 분	연령별 응답					전체
	20대	30대	40대	50대	60대	
전혀 만족하지 않는다	0.0%	3.8%	3.0%	4.0%	0.0%	2.9%
만족하지 않는다	34.3%	38.9%	21.8%	24.0%	38.9%	30.6%
보통이다	48.6%	43.8%	58.8%	58.7%	44.4%	51.5%
만족한다	15.7%	13.0%	14.5%	13.3%	16.7%	14.0%
매우 만족한다	1.4%	0.5%	1.8%	0.0%	0.0%	1.0%

- 더구나 시지역에 거주하는 도민의 경우 군지역에 거주하는 도민에 비해 인프라 투자 정책에 대한 불만족이 높은 결과를 보이는 것을 고려할 때 시지역에 대한 보다 적극적인 고려가 필요하다.

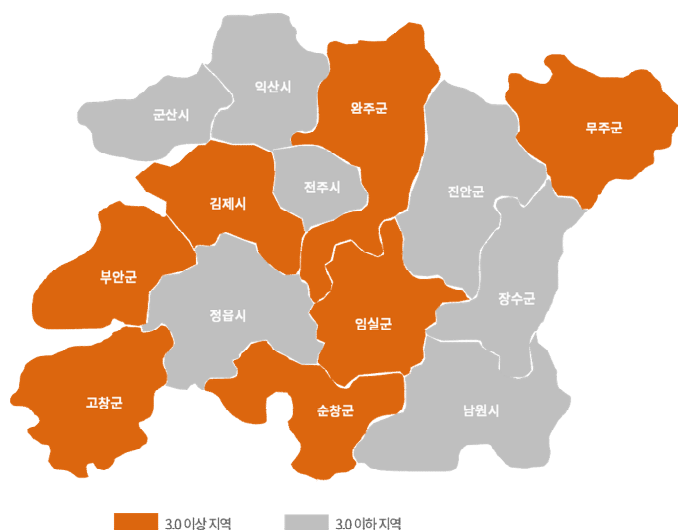


그림 6-17

우선적으로  
투자가 필요한  
인프라 시설 유형  
설문 결과  
(시·군별)

- 이러한 결과는 기존 전라북도에서 중점적으로 추진해온 주요 인프라 정책(새만금 개발사업, 동부권 특화 발전지원사업, 혁신도시 등)이 지역경제에 긍정적 영향을 미치는 지에 대한 도민 설문조사 결과에서도 알 수 있음.
- 도민 대다수가 기존 전라북도에서 중점적으로 추진해온 인프라 투자 정책이 지역경제에 긍정적 영향을 미치고 있다고 응답(3.51)함.
- 전 연령에 걸쳐 긍정적으로 인식하고 있는 것으로 조사됨.

구 분	연령별 응답					전체
	20대	30대	40대	50대	60대	
전혀 도움이 되지 않는다	1.4%	3.8%	1.2%	1.3%	0.0%	2.1%
도움이 되지 않는다	12.9%	13.5%	3.6%	5.3%	5.6%	8.8%
보통이다	42.9%	37.3%	34.5%	20.0%	27.8%	34.3%
도움이 된다	32.9%	41.1%	52.1%	49.3%	50.0%	45.0%
매우 도움이 된다	10.0%	4.3%	8.5%	24.0%	16.7%	9.7%

II 6-9

기존 전라북도의  
주요 인프라 투자  
정책이  
지역경제에  
미치는 영향 평가  
(연령별)

1.

지역민  
설문조사

- 다만 ‘도움이 되지 않는다’와 ‘전혀 도움이 되지 않는다’로 응답한 응답자의

# 1.

## 지역민 설문조사

경우 그 이유를 묻는 설문 결과 대다수가 '지역민들의 실질적인 소득 향상에 기여하지 못하기 때문(30.4%), '지역경제 활성화에 크게 도움이 되지 못하기 때문(28.6%), '지역민의 생활여건 향상에 큰 도움이 되지 못하기 때문(26.8%)'로 응답하여 향후 정책 추진 시 지역경제 활성화와 도민 생활의 질 향상과 직접적 연관을 갖는 중소규모 인프라 시설 정책의 투자 확대에 대해 우선 고려할 필요가 있음.

- 보다 구체적인 정책 방향 설정을 위해 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자정책 방향에 대한 복수응답 설문 결과, 제시한 향후 인프라 정책 추진방향에 대해 대부분 필요하다고 응답하고 있어 동시다발적 정책 추진을 고려해야 할 것으로 판단됨.
- 다만, 향후 인프라 투자정책 방향에 대한 전라북도 내 시군별 응답결과는 차이를 보임.
  - 전주시, 군산시, 익산시의 경우 노후인프라 개선 및 산업육성을 위한 산업 및 물류단지 확충, 도시재생사업 활성화 등을 중요히 여기는 데 반해, 군지역은 대부분 도내 불균형한 공공 인프라 시설 격차 해소가 가장 우선적으로 추진해야 할 정책으로 조사됨.
  - 다만, 시지역의 경우도 전주시, 군산시, 익산시에 비해 도시화율이 낮은 정읍시, 남원시, 김제시를 포함할 경우 지역 내 불균형한 공공인프라 시설 격차 해소를 가장 시급히 해결해야 할 과제로 선정하고 있음.
  - 결국 앞서 조사한 시군별 인프라 시설의 향후 투자 방향 결과를 종합할 때 시지역은 노후인프라 개선, 지역경제 활성화를 위한 산업물류단지 확충, 정주환경 개선에 우선순위를 두고 있으며, 군지역의 경우 시지역과의 공공인프라 격차 해소를 위한 생활인프라 시설(복지시설 등)의 확충과 노후인프라 개선을 요구하고 있는 것으로 판단됨.

표 6-10

향후 중점적으로  
추진해야 할  
인프라 투자정책  
추진 유형  
(시·군별)

향후 중점 인프라 투자정책 추진 유형	응답비율(%)		
	시지역	군지역	전체
노후 인프라(노후 상수도, 노후건축물 및 도로시설물 등)의 안전도 개선	14.0%	15.5%	15.7%

신규 도로, 항만, 공항 등 교통 인프라 수요에의 발빠른 대응	9.3%	10.6%	10.5%
제조업 및 해양·관광산업, 신재생에너지 등 신산업 육성을 위한 산업 및 물류단지 확충	16.6%	10.7%	15.8%
홍수, 산사태, 지진 등 자연재해에 대응한 방재시설 확충	9.9%	8.9%	10.0%
전북지역 내 지역 간 불균형한 공공 인프라(학교, 도시공원, 도서관, 소방서, 기타 복지시설 등) 해소	19.4%	22.8%	17.8%
지역 내 환경보호를 위한 쓰레기처리장 등 환경시설 수요에의 대응	6.2%	8.2%	6.1%
인구유출과 주거환경 악화, 상권침체에 대응한 도시재생사업 활성화	16.3%	15.5%	15.0%
지연되고 있는 주요 지역개발사업(새만금 등)의 조속한 추진	8.3%	7.8%	9.2%

#### ○ 인프라 시설 사업 추진과 관련된 자원 확보 방안 관련 설문

- 인프라 시설 사업 추진 시 재정 투자 방법별 도민의 저항성(Resistance)을 살펴보기 위해 우선적으로 고려해야 할 자원확보 방안에 대한 설문 결과, 도민 대다수가 ‘중앙정부 및 상위 지자체의 재정지원을 확충’해야 한다고 응답(53.2%)하고 있어 해당 지자체 재정 사용에 소극적인 것으로 판단됨.
- ‘중앙정부 재정 지원 확대’ 외에는 ‘민간투자의 적극적인 유치(21.8%)’ 순으로 응답함.

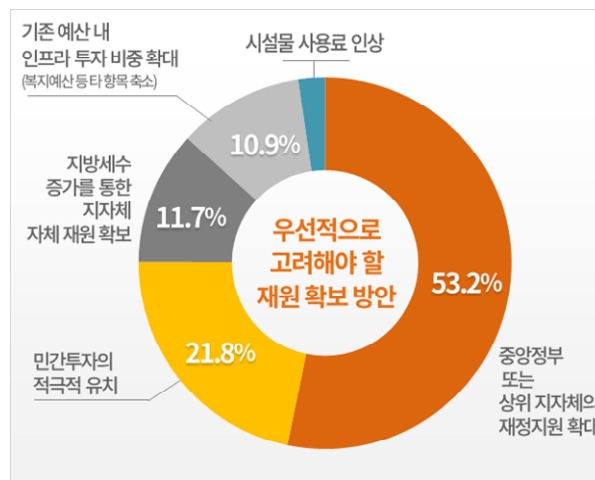


그림 6-18

인프라 투자 시  
우선적으로  
고려해야 할  
자원 확보 방안

1.

지역민  
설문조사

- 하지만, 주요 인프라 시설의 안전 및 성능 재고를 위한 자원 확보를 위해 필요 시 시설물 사용료(고속도로 톨비)를 현실화하는 방안에 대한 의견과 관련된 설문에서는 도민 대다수가 필요하다면 지불할 수 있다(69.0%)로 응답하고 있어 합리적 비용 산정 및 도민 홍보 등을 통해 필요 시 시설물 사용료 인상 또한 고려 가능할 것으로 판단됨.
- ‘시도 재정과 적절하게 분담한다면 지불할 수 있다(36.3%)’, ‘필요하다면 지불할 수 있다(32.7%)’ 순으로 응답함.

표 6-11

인프라 시설  
사용에 따른  
시설물 사용료  
현실화에 대한  
도민 의견 결과

응답 유형	비율(%)
전적으로 부담할 의향이 있다.	3.1%
필요하다면 지불할 수 있다.	32.7%
시/도 재정과 적절하게 분담된다면 지불할 수 있다.	36.3%
시/도 재정에서 더 크게 부담해야 한다.	15.0%
시/도 재정에서 전적으로 부담해야 한다.	12.9%

### (3) 시사점

- 전라북도에 소재한 인프라 시설의 실제 사용자인 전북도민이 체감하는 인프라 실태와 만족도를 파악하고 향후 인프라 투자 방향에 대한 구체적 의견을 조사하기 위해 시행한 본 설문조사 결과, 전북도민은 지역 내 위치한 인프라 시설에 대한 전반적인 성능 수준에 대해 ‘보통(3.0점)’을 소폭 하회하는 수준으로 느끼고 있음(5점 만점의 2.93점).
- 다만, 전통적 인프라 시설(도로, 철도, 상·하수도 등) 외 경제활동과 밀접한 시설(산업/물류단지 등) 및 생활인프라(의료, 문화/복지/체육) 시설, 재난 방지시설 등이 부족한 것으로 인식하고 있으며, 교통시설의 경우 다(多) 지역 취향 민간공항이 부재하기에 공항시설의 만족도가 가장 뒤떨어지는 것으로 조사됨.
- 또한 전북도민의 경우 대다수가 인프라 시설 수준이 지역경쟁력(지역 경제 성장)과 밀접한 연관성이 있다고 인식하고 있으며, 이중에서는 정주환경과 밀접한 관련이 있는 생활인프라 시설(의료, 문화/복지/체육)이 지역경쟁력과

가장 크게 밀접하다고 인식하고 있음.

- 삶의 질 향상과 인프라 시설간의 연계성과 관련한 도민 의식조사 결과 또한 삶의 질 향상을 위해서는 인프라 시설 확충이 중요하다고 인식하고 있으며, 특히 생활인프라 시설 및 주거환경 시설(주거시설, 공원/녹지 등), 안전과 관련한 공공시설(소방서, 경찰서 등)이 삶의 질 향상과 관련하여 중요한 시설로 인식하고 있음.
- 전라북도에 위치한 시설물의 안전성(노후도)의 경우 도민 대다수가 전반적으로 안전하지 못하다고 느끼고 있으며, 특히 전통시장 및 산업/물류단지, 재해방지시설이 안전하지 못한 시설물로 인식하고 있음.
  - 재해방지시설의 경우 특히 태풍 또는 강풍으로 인한 피해에 대한 대비가 강화되어야 한다고 느끼고 있음.
- 전라북도의 현행 지역 인프라 시설에 대한 투자 만족도는 도민 대다수가 현행 도내 인프라 투자가 부족한 것으로 느끼고 있으며, 이를 시설물별로 살펴보면 ‘교통인프라’, ‘산업 및 물류단지’, ‘문화 및 관광시설’, ‘생활인프라 시설’ 등 경제발전과 직접적으로 연관이 있는 시설물 및 정주환경 개선과 관련된 시설물의 투자 요구가 높은 실정임.
  - 다만 시(市)지역에 거주하는 도민의 경우 경제발전과 관련한 시설물의 요구가 높고, 군(郡)지역에 거주하는 도민의 경우 의료시설 등 생활인프라 시설의 확충을 통해 도내 지역간 인프라 시설 격차 완화를 요구하고 있어 지역별 차등적인 접근 방안이 요구됨.
- 전라북도의 현행 지역 인프라 시설 투자에 대해 도민 대다수가 부족하다고 느끼고 있으며, ‘노후 인프라 개선’, ‘신산업 육성을 위한 산업·물류단지 확충’, ‘지역 간 불균형한 공공 인프라 해소(생활인프라 중심)’, ‘도시재생사업의 활성화’ 등을 향후 중점적으로 추진하길 원하는 것으로 조사됨.
  - 이에 따라 도민 대다수는 꼭 필요한 사업이라면, 시설물 이용료도 지불가능하다고 응답(69.0%)하고 있어 향후 인프라 시설 사업 추진 시 이를 고려하여 도민 대상 홍보 강화 등을 적극적으로 추진할 필요가 있음.

## 1.

### 지역민 설문조사

- 결론적으로 전라북도 도민의 경우 인프라 시설 사업에 따른 지역경제 활성화 및 도민의 삶의 질 향상 등에 있어 긍정적 인식을 갖고 있는 것으로 조사되었으며, 재정 확충을 통한 인프라 시설 사업 확대를 요구하고 있음.
- 다만, 시설사업의 대상은 시(市)지역과 군(郡)지역에 거주하는 도민이 일부 상이하기에 이를 고려한 인프라 시설사업의 우선순위를 고려할 필요가 있음.
  - 단, 노후인프라 시설 성능개선 및 생활인프라 시설 확충, 도시재생 사업 확대, 공항 시설 확충 등은 공통적으로 요구하고 있어 이에 대한 고려가 필요함.

## 제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴

### 1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

#### (1) 지역 인프라 투자의 목표 및 정책 방향

- 인프라 시설은 일반적으로 개인의 삶의 질 향상과 지역 경쟁력 강화에 직·간접적으로 영향을 미침.
  - 도로, 상수도, 하수도 등의 사회기반시설(SOC)은 지역의 산업 및 경제시설 유치에 초석이 되어 지역경쟁력을 강화시키며, 개인의 삶에 기본적인 요건들을 만족시켜 삶의 질 향상에 기여함.
  - 산업 및 경제시설의 경우 일자리 창출 효과로 고용률 향상 등을 통해 지역 경제 활성화에 기여하고 ‘양적인’ 일자리뿐만 아니라 ‘양질의’ 일자리 창출로 개인의 삶의 질 향상에 긍정적인 영향을 끼칠 수 있음.
  - 복지 및 생활기반시설은 개인의 복지요구와 밀접한 관계를 갖고 있기에 개인의 삶의 질 향상에 직접적으로 영향을 미침. 높은 수준의 생활기반 및 복지시설은 인구 증가 등을 유인하여 지역 경쟁력 강화에 이바지함.
- 이에 따라 전라북도의 인프라 투자는 지역 발전을 효과적으로 견인하기 위한 지역 경쟁력 강화와 더불어 전북도민의 삶의 질 향상을 함께 고려하여야 함.
  - 과거 인프라 투자방향은 시설 스톡(stock) 증대를 통한 지역 경쟁력 강화가 지역민의 삶의 질을 향상시킬 수 있을 것이라는 판단에 기반을 두어 수립되었던 것이 일반적임.

#### 1. 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

## 1.

### 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

- 하지만 세계적으로 일편향적 지역 경쟁력 강화만이 주민의 삶의 질 개선과 정비례하여 기여하지 못한다는 의견이 대두되면서, 지역 경쟁력 강화와 개인의 삶의 만족도 증대 모두를 고려한 인프라 투자 방향의 중요성이 부각되고 있음.
- 전술한 바와 같이 전라북도 도민의 경우 또한 인프라 투자가 지역 경쟁력 향상과 더불어 개인 삶의 질 향상 모두에 있어 효과적이라는 의견을 보였으며, 향후 전라북도의 인프라 투자는 이러한 니즈(Needs)를 고려하여 지역 경쟁력을 확보할 수 있는 전략적 접근이 필요함.
- 특히 전라북도 도민들의 경우 ‘교통인프라’, ‘산업 및 물류단지’, ‘문화 및 관광시설’, ‘생활인프라 시설’ 등 경제발전과 직접적으로 연관이 있는 시설물에 대한 투자 요구가 높음을 고려하여야 함.
- 이와 더불어 상대적으로 생활밀착형 인프라 시설이 부족한 군(郡)지역에 거주하는 도민의 경우 생활인프라 시설의 확충을 통해 도내 지역 간 인프라 시설 격차 완화를 최우선 과제로 꼽고 있다는 점을 고려하여 해당 지역 관련 시설 투자 확대 전략 수립이 필요함.
- 한편 제한된 예산을 가지고 모든 시설물에 대한 수요를 만족시키는 것은 한계가 있기 때문에 상위계획과의 연관성, 해당 지역 시설 소요 시급성, 재원 확보 가능 여부 등을 종합 고려하여 전략적 인프라 투자가 필요함.
- 따라서 본 연구에서는 전라북도가 향후 추진하고자 하는 발전 계획의 방향과 인프라 실태, 향후 지역의 경제, 사회적 변화를 고려하고, 설문조사를 통해 조사된 인프라 수요를 종합적으로 고려하여 추진전략과 투자방향을 선정하였음.
- 추진전략 1: 양적투자에서 질적 투자로
- 추진전략 2: 시민 행복과 삶의 질 향상
- 추진전략 3: 사회적 니즈의 부합
- 추진전략 4: (한정된 재원을 고려한)선택과 집중
- 추진전략 5: 지역의 미래성장 방향과 연계
- 투자방향1 : 지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성

- 지역의 삶의 질 향상을 위해 사람과 환경을 중심으로 하는 교통인프라 환경 개선 추진
  - 도민 체감형 지역균형 발전을 위한 교통인프라 시설 구축
  - 교통·물류 분야 인프라의 전략적 투자를 통한 지역경제의 경쟁력 향상과 지역민의 삶의 질 향상 추구
  - 만성적인 교통체증과 안전을 위협하는 도로 및 도로시설물의 개선을 위한 인프라 구축
- 투자방향2 : 미래 지향적인 지역 산업 환경 조성을 위한 맞춤형 인프라 투자
- 새만금 및 국가식품클러스터, 탄소산업 클러스터 조성 등 전통적 중공업에서 4차 산업혁명에 대응하는 미래 지향적인 지역 산업 환경으로의 변화를 위한 연구 및 산업 진흥 센터, 산업단지 등 관련 인프라 시설 구축
  - 4차 산업혁명 선도를 위한 세계적 롤 모델 구축과 신산업 육성을 위한 제반 인프라 구축
- 투자방향3 : 환경 친화적이고 건강하고 안전한 삶의 공간 조성
- 저탄소 녹색도시를 조성하기 위해 상·하수도 시설 개선 등 지속가능한 환경 인프라 확충
  - 자연재해와 사회적 재난으로부터 안심하고 행복하게 살 수 있는 도시를 만들기 위한 방재 인프라의 확충과 지역민들이 이용하는 시설물들의 안전을 확보하기 위한 인프라 투자 확대
- 투자방향4 : 지역민 행복 증진을 위한 주민 친화적 정주공간 조성
- 지역민 특히, 서민들이 행복감을 느낄 수 있는 서민친화적인 도시 생활공간 마련을 위한 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거복지시설 및 생활권 환경 정비
  - 지역민들이 지역생활에 있어 필요로 하는 공공복지, 의료 시설물 확충 및 정비
  - 안심하고 다닐 수 있는 행복한 교육 인프라 구축

## 1.

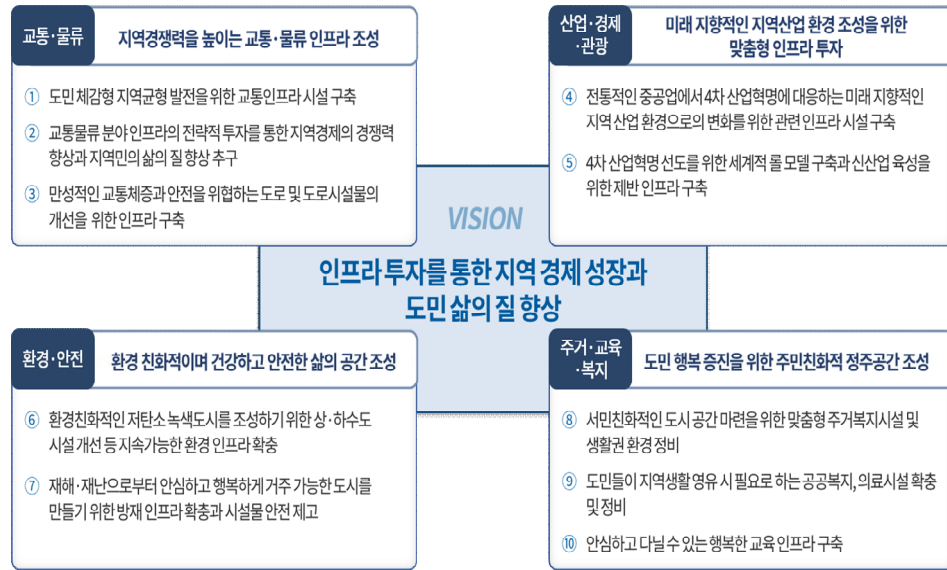
### 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

# 1.

## 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

그림 7-1

지역 경제 성장과 삶의 질 향상을 위한 전라북도 인프라 투자 방향



## (2) 핵심 프로젝트 도출 과정

- 본 연구는 인프라 현황 및 실태 조사, 전라북도 도민 대상 설문조사 등을 활용한 상향식(Bottom-up) 방식의 연구를 통해 신규 인프라 사업과 노후 인프라 개선사업을 발굴하고 사업 우선순위를 고려한 핵심 프로젝트를 제안함으로써 전라북도 인프라 투자의 향후 방향성을 제시함.
- 이를 위해 우선 전라북도 지역 핵심 프로젝트 선정을 위해 1차적으로 ‘4장 지역 인프라 실태 진단’에서 활용한 시설 분류 체계를 기준으로 프로젝트 Pool 구축을 실시함(329개 사업, 47조 3,260억원).
  - 프로젝트 Pool 구축을 위해 ‘국토종합계획’ 등 각종 국가상위계획 및 ‘전라북도 종합계획’과 같은 지역단위 개발계획, 중기지방재정계획, 관련 연구용역 보고서 등을 통해 기 도출된 프로젝트를 발췌함.
  - 또한 최근 전라북도청이 자체적으로 새천년 도약 10대 프로젝트를 뒷받침하고 미래발전을 위한 신성장동력을 창출하기 위해 운영한 ‘국책사업 발굴 포럼’에서 발굴한 26건(4조 6,695억원) 프로젝트를 반영함.
  - 전라북도 기획조정실의 협조를 받아 도내 14개 시·군 및 교육청에서 사업 소요 조사를 실시(‘18.1~2., 한달 간)하여 관련 프로젝트를 발굴함.

- 도출된 프로젝트를 바탕으로 앞서 제시한 전라북도의 인프라 투자 방향에 부합하지 않거나, 기 추진 중인 사업, 향후 국비 지원이 확실한 사업 등을 제외하여 1차 선정하였음.
- 단, 기 추진 중인 사업인 경우에도 실제 예산이 미확보되어 착공되지 않은 사업이거나, 매년 신규발주가 이루어지는 계속사업인 경우 관련 특성을 고려하여 제한적으로 포함함.
- 최종 1차 선정된 사업은 222개 사업 38조 4,145.7억원임(<부록 2> 참조).
- 1차 선정된 사업을 바탕으로 인프라 과부족 실태조사 결과 및 정책방향 반영, 인프라 시설별 노후화 및 안전도 조사 결과를 종합 고려함과 동시에 전문가 의견을 반영하여 지역 핵심 프로젝트를 다음과 같이 발굴함.
- 최종 선정된 지역 핵심프로젝트는 50개 사업 22조 8,124.4억원임.
- 신규 인프라 사업의 경우 전라북도청을 비롯한 도내 14개 시·군이 전략적으로 추진하고자 하는 신규 투자 사업을 대상으로 하였으며, 규모의 제한을 두지는 않음.
- 노후 인프라 개선 사업은 시·군별로 노후화 대응, 재해재난 대비를 위해 재정비 및 성능보강의 필요성이 있는 사업들을 지방자치단체의 의지(Needs)를 감안하여 도출함.

(단위: 억원)

분야	No.	사업명	사업기간	사업비
총괄 합계				228,124.4
지역경제 활성화 유도 분야 합계				46,215
산업 소계				28,783
산업 (6)	1	새만금 공공주도 매립사업	'18~'22	15,518
	2	전기 상용자동차 글로벌 플랫폼 조성	'18~'22	3,000
	3	국가식품클러스터 2단계 조성사업 (2차 산업단지 조성 및 비즈니스 센터 건립)	'20~'25	4,960
	4	국가동물케어 클러스터 구축 (연구시설·생산시설 건립)	'19~'25	2,000
	5	탄소산업진흥원 건립	'19~'22	1,240
	6	국가관리 연안항 상왕등도항 건설	'19~'23	2,065

표 7-1

전라북도  
핵심 프로젝트

## 1.

지역 인프라  
투자 정책의  
기본 방향

1.

지역 인프라  
투자 정책의  
기본 방향

경제 (4)	경제 소계			6,460
	7	전북 금융타운 조성	'15~'27	1,600
	8	전북테크노비즈센터 건립	'17~'20	390
	9	민간육종연구단지 확장사업	'19~'27	2,470
	10	새만금 문화예술 랜드마크 조성	'19~'24	2,000
관광 (9)	관광 소계			10,972
	11	아시아 근대기억공원(Memorial Park) 조성	'19~'23	3,750
	12	새만금 박물관 건립	'18~'20	306
	13	옥정호 수변 관광도로 개설사업	'18~'22	800
	14	지리산권 친환경 전기열차 사업	'17~'26	2,724
	15	국립 새만금 수목원 조성	'18~'27	1,530
	16	국립 지덕권 산림치유원 조성사업	'18~'22	827
	17	국립 신시도자연휴양림 조성	'18~'21	85
	18	전라도 새천년 공원 조성사업	'18~'22	450
	19	세계 스카우트센터 건립	'18~'22	500
지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 분야 합계				154,658
교통 (15)	교통 소계			86,614
	20	복합환승 터미널 건설 + 전북권 광역철도 완전 운영	'19~'35	5,000
	21	혁신도시 대중교통 환승센터 조성	'19~'20	40
	22	새만금 국제공항 건설	'16~'22	7,600
	23	호남고속도로 확장	'18~'23	2,322
	24	무주~대구간 고속도로 건설	'18~'25	28,882
	25	동부내륙권(정읍~남원) 국도 건설	'18~'25	5,452
	26	부안~홍덕 국도건설	'18~'25	1,497
	27	임실~장수 국도건설	'18~'25	1,624
	28	무주~설천(태권도원 진입도로) 국도건설	'18~'23	1,380
	29	완주 소양~진안(소태정) 국도개량	'18~'22	490
	30	인계~쌍치(밤재터널) 국도(21호) 개량	'18~'20	488
	31	새만금~전주간 고속도로 조기 건설	'10~'24	19,241
	32	새만금 남북도로 조기 건설	'16~'22	9,095
	33	새만금 보조간선 4번 도로 건설	'19~'23	2,436
	34	새만금 보조간선 2번 도로 건설	'19~'23	1,067
물류 소계				68,044

물류 (6)	35	새만금 신항만 건설	'11~'30	25,482
	36	전주 탄소국가산업단지 진입도로 건설	'18~'22	490
	37	군산물류단지 진입도로	'18~'20	48
	38	새만금~대야간 철도건설	'18~'25	6,160
	39	전주~김천간 철도건설	'18~'25	32,970
	40	국가식품클러스터 인입철도	'16~'22	2,894
건강하고 안전한 삶의 공간 조성 분야 합계				24,550
환경 소계				19,792
환경 (2)	41	새만금 유역 2단계 수질개선사업(계속)	'11~'20	18,699
	42	폐자원 에너지화시설 민간투자사업	'14~'20	1,093
안전 소계				4,758
안전 (2)	43	위험도로 구조개선사업(계속)	'14~'23	1,330
	44	서부권 국가방재활동거점 조성사업	'19~'24	3,428
지역민의 행복 증진을 위한 인프라 분야 합계				2,701.4
주거 소계				497.4
주거 (4)	45	고창고수 마을연계형 공공주택건설	'16~'19	157.8
	46	부안봉덕 공공실버주택 건설	'16~'18	110
	47	완주군 마을정비형 공공주택사업	'18~'20	96.4
	48	정읍, 완주 공공실버주택 건설	'18~'20	133.2
교육·복지 소계				2,204
교육 복지 (2)	49	교육환경 개선사업(계속)	매년	1,650
	50	완주군 종합스포츠타운	'18~'26	554

- 또한 최종 도출된 지역 핵심 프로젝트는 크게 계획, 예산확보, 사업 추진 현황, 총 사업비, 규모, 사업기간 등의 사업내용을 가능한 범위 안에서 조사하였음.
- 하지만 예정사업이기에 사업의 주요 내용이 부족한 사항은 전라북도청의 주요업무계획, 신규 투자사업계획, 중기지방재정계획 등을 토대로 조사하고, 관련 기관의 내부 추진 근거 자료를 참조하였음.

## 1.

### 지역 인프라 투자 정책의 기본 방향

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

## 2. 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### (1) 지역경제 활성화 유도

#### 1) 추진목표

- 지역경제 활성화 유도를 위한 산업·경제·관광 부문 인프라 구축 추진 목표 수립

비전	지역경제 활성화 유도
목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 산업 성장 및 경쟁력 강화를 위한 기반 인프라 구축</li> <li>◆ 경제 성장을 위한 일자리 생태계 조성</li> <li>◆ 누구나 여행을 즐길 수 있는 글로벌 여행환경 조성</li> </ul>

#### 2) 추진방향

- 목표 달성을 위한 산업·경제·관광 부문 추진 방향 및 핵심사업 발굴

분야	추진방향	핵심사업
산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 기업하기 좋은 환경 조성</li> <li>◇ 4차 산업 인프라 구축</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금 공공주도 매립사업</li> <li>• 전기 상용자동차 글로벌 플랫폼 조성</li> <li>• 국가식품클러스터 2단계 조성</li> <li>• 국가동물케어 클러스터 구축</li> <li>• 탄소산업진흥원 건립</li> <li>• 국가관리 연안항 상왕등도항 건설</li> </ul>
경제	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 투자유치 인프라 구축</li> <li>◇ 일자리 창출 인프라 구축</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전북 금융타운 조성</li> <li>• 전북테크노비즈센터 건립</li> <li>• 민간육종연구단지 확장사업</li> <li>• 새만금 문화예술 랜드마크 조성</li> </ul>
관광	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 토탈관광 인프라 확충</li> <li>◇ 문화·예술·체육 인프라 확충</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아시아 근대기억공원(Memoiral Park) 조성</li> <li>• 새만금 박물관 건립</li> <li>• 옥정호 수변 관광도로 개설사업</li> <li>• 지리산권 친환경 전기열차 사업</li> <li>• 국립 새만금 수목원 조성</li> <li>• 국립 지덕권 산림치유원 조성사업</li> <li>• 국립 신시도자연휴양림 조성</li> <li>• 전라도 새천년 공원 조성사업</li> <li>• 세계 스카우트센터 건립</li> </ul>

### 3) 세부추진 프로젝트

산업	새만금 공공주도 매립사업	기업하기 좋은 환경 조성
----	---------------	------------------

#### □ 필요성 및 목적

- 새만금은 개발면적만 291km<sup>2</sup>인 국내 최대 규모의 매립 사업이며, 열악한 여건에도 불구하고 민간에서 개발토록 계획되어 근본적인 한계 내포
  - LH 등 공기업의 경우 새만금 매립사업 참여 시 부채증가 등을 우려하여 참여를 기피하고 있는 상황
- 특히 2023새만금세계잼버리 개최 예정지인 관광레저용지 1지구는 관리수면 (-1.5m)\* 지역으로 해수면 상승 또는 집중호우 발생 시 안전사고 예방을 위해 용지매립(+2.80m)\* 필요
  - 관리수위 +1.50m, 계획 홍수위 +1.30m

#### □ 사업개요

- 위 치 : (시범지역) 국제협력용지 13.9km<sup>2</sup>, 관광레저용지 11.9km<sup>2</sup>
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사업비 : 15,518억원(국비)
- 사업내용 :
  - 국제협력용지 : (매립+기반시설) 글로벌 경제협력특구를 조성하고, 4차 산업혁명 전진기지 및 국가 신재생에너지 클러스터 구축
  - 관광레저용지 : (호안+기반시설) 2023새만금세계잼버리 개최, 농촌체험형 관광레저, 해양레저·스포츠 등 복합엔터테인먼트 체류형 관광도시 개발



## 2. 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 전 세계적으로 진행 중인 4차 산업혁명의 육상물류 핵심인 상용차(트럭 등)는 인공지능 및 빅데이터 등을 접목한 자율군집 주행으로 진화하는 중으로 향후 물류산업 혁신의 중심이 될 것으로 전망
- 글로벌 경기침체와 국내 자동차 산업의 성장둔화의 위기를 극복할 신성장 동력산업 창출과 일자리 문제 해결을 위해 4차 산업혁명에 부응한 상용차량의 자율(군집)주행 기술과 산업 전략품목 육성 필요

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 군산시, 새만금 일원
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사업비 : 3,000억원(국비 2,200억원, 지방비 500억원, 기타 300억원)
- 사업내용 :
  - 상용차 자율(군집) 주행기반 글로벌 생산·수출 전진기지 조성(495천㎡ 규모) : 750억원
  - 미래형 상용차 육성을 위한 연구지원 인프라 구축 : 850억원 등



산업	국가식품클러스터 2단계 조성사업 (2차 산업단지 조성 및 비즈니스 센터 건립)	기업하기 좋은 환경 조성
----	--	------------------

## □ 필요성 및 목적

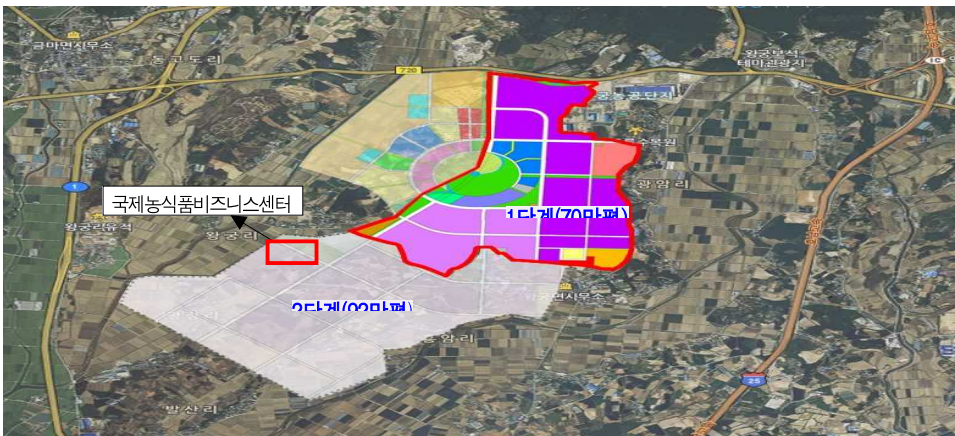
- 국가식품클러스터를 네덜란드의 ‘푸드밸리’와 같은 세계적 식품클러스터로 육성하기 위해서는 산업단지 조기 확대 조성 필요
- 국가식품클러스터 1단계 준공('17년) 이후 2단계 산업단지 조성 추진 필요
  - 행정절차(3년), 공사기간(3년) 등을 감안하여 사업 조기 확정 필요
- 국내 식품기업이 세계 식품산업에 진출하기 위해서는 글로벌화 패러다임 기반 하에서 운영될 수 있는 비즈니스센터 건립 필요

## □ 국가식품클러스터 2차 산업단지 조성 사업개요

- 위 치 : 1단계 산업단지 하단부(남쪽)
- 사업기간 : 2020년 ~ 2025년
- 사업비/내용 : 3,500억원(민자, 부지조성), 302만㎡(92만평)

## □ 비즈니스 센터 건립사업 개요

- 위 치 : 2단계 산업단지 조성 부지 내
- 사업기간 : 2020년 ~ 2025년
- 사업비/내용 : 1,460억원(국비), 33천㎡(1만평)
  - 국제 식품상사 비즈니스센터(500억원), 국제식품컨벤션센터(500억원), 국제 위생검역 당국 공동 한국사무소 건립(460억원)



## 2.

인프라 시설  
유형별  
핵심프로젝트  
발굴

#### □ 필요성 및 목적

- 동물 의약품 산업과 반려동물 사료 산업의 트렌드를 반영한 전북지역 거점 동물케어 생산시설 구축
  - 전북지역 애니멀 헬스케어 거점시설로서 입지 타당성을 고려하여 건립
- 내수시장을 견인하고 수출시장을 주도할 수 있는 생산시스템 구축
  - 국내 GMP 기준과 EU GMP 가이드라인을 충족한 시설 건립
  - 글로벌 제품개발을 목표로 한 생산라인 구축

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 익산시, 전주시, 정읍시
- 사업기간 : 2019년 ~ 2025년
- 사 업 비 : 2,000억원(국비 1,750억원, 지방비 250억원)
- 사업내용 : 동물 의약품 효능검증 표준화시설 구축
  - 국가 표준화 연구시설 구축(1,000억원)
  - 산업화 검증을 위한 파일럿 플랜트 생산시설 구축(1,000억원)

## □ 필요성 및 목적

- 탄소산업의 진흥을 이끌어갈 컨트롤 타워 부재로 탄소선진국과의 경쟁에서 뒤쳐질 수밖에 없는 국내 환경
  - 「탄소법」(「탄소소재 융·복합기술 개발 및 기반 조성 지원에 관한 법률」)이 제정되고 개정안이 추진되고 있는 만큼, 국가적 규모의 탄소산업 발전 종합정책 수립 선도기관이 절실 → 탄소산업 환경이 가장 잘 갖춰진 전라북도에 탄소산업진흥원 설립 필요

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 전주시(친환경 첨단복합산업단지 내 탄소특화 국가산단)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 1,240억원(국비)
- 사업내용 : 건물 3개동 건립(부지 15,000㎡, 연면적 8,000㎡), 장비 50종 구축



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 상왕등도항(국가관리연안항)은 서해중부 최서단 영해기점도서에 위치해 중국 어선의 영해침공, 불법어업 등 안보 위협상황 발생 시 해경의 적기 대응을 위해 전략적 요충 항만 건설 필요
- 어민들은 상왕등도항 정온도 미확보로 기상악화 시 멀리 격포항(거리 33km)으로 피항하고 있는 실정으로, 항만시설 확충을 통해 주민 불편사항을 개선하고 낙후지역 접근성 강화를 통한 해양관광 활성화 도모 필요
  - 부안군 상왕등도 어민 건의서 제출을 통해 조속한 항만시설(방파제, 접안시설) 확충 촉구

#### < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >

##### ▷ 해양영토 수호와 해양안전 강화(62번)

- 해양영토 수호를 위한 핵심 인프라 구축(해경선 및 어업지도선 접안시설 확보)

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 부안군 위도면 상왕등도리
- 사업기간 : 2019년 ~ 2023년
- 사 업 비 : 2,065억원(국비)
- 사업내용 : 방파제, 해경부두, 선착장 등



## □ 필요성 및 목적

- 국토 공간의 균등 활용을 통한 지역균형발전 및 환황해권 시대의 對중국 무역증대에 대비하여 서남권의 금융중심지 개발 필요
  - 서울(여의도) : 종합금융중심지 / 부산(문현지구)
- 기금본부 이전 확정에 따라 연기금의 운용여건 강화를 위한 금융타운을 조성하여 연기금산업 인프라를 확보함으로써, ‘혁신도시 시즌2’ 사업의 일환인 이전공공기관의 안착과 함께 지역과 상생 발전할 수 있는 계기 마련

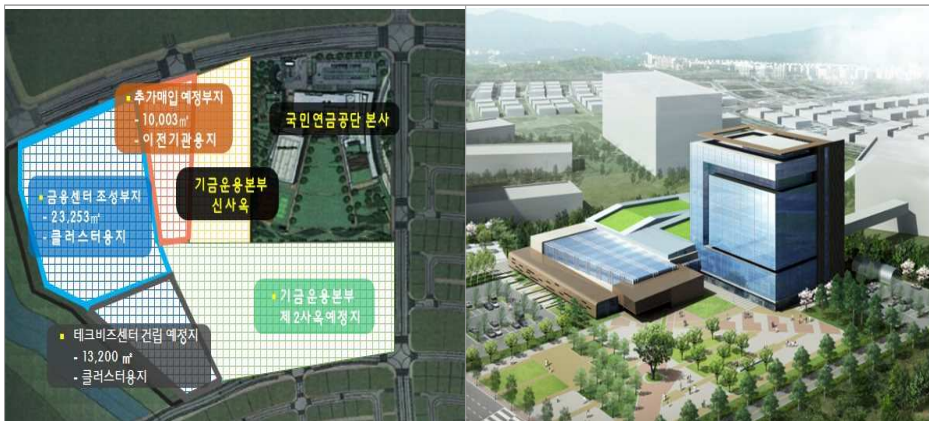
### ＜ 문제인 정부 지역공약 반영 ＞

#### ▷ 전북혁신도시를 서울, 부산과 함께 제3의 금융도시로 육성

- ①연기금 연계산업 육성. ②농생명산업 투자유치를 위한 연기금 연계 농생명 특화 금융산업 육성. ③연기금전문대학원 설립

## □ 사업개요

- 위 치 : 전북 혁신도시 기금운용본부 인근
- 사업기간 : 2015년 ~ 2027년
- 사업비 : 1,600억원
  - 국비 680억원, 도비 340억원, 시군비 170억원, 기타 410억원
- 사업내용 : 금융센터 건립 및 금융기관·기업 유치 등 금융타운 조성(업무지원·회의공간, 연구·교육시설 등, 33,256㎡)



## 2.

## 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 전북테크비즈센터는 전북특구 기술사업화 서비스의 One-Roof 서비스 제공을 위해 관련기관을 집적하고, 국내·외 기업인 및 과학기술인의 정주여건 개선을 위한 필수 인프라
- 기존 창업보육 시설의 입주공간이 부족하여 특구 고유사업인 기술이전  
→ 사업화를 위한 새로운 창업보육 공간 필요
  - 전북TP 테크노빌(입주율 98.6%), 한국탄소융합기술원(입주율 95%), 전북 생물산업진흥원(입주율 100%), 전자부품연구원(입주율 100%)

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 전주시 장동일원
- 사업기간 : 2017년 ~ 2020년
- 사 업 비 : 390억원(국비 195억원, 도비 195억원)
- 사업내용 : 대지면적 13,200㎡, 연면적 15,000㎡



## □ 필요성 및 목적

- 육종연구단지 중심으로 전·후방산업 집적화하여 종자산업 확대 및 기능다변화로 대한민국 종자산업 메카로 발전 유도 필요
  - 효율적인 육종연구를 추진하기 위해서는 최소 200ha의 면적 확보 필요.  
품종개발→종자생산→가공·처리→수출 시스템 구축으로 종자가치사슬을 구현하여 경쟁력 제고 추진
  - 육종연구 확장, 육종서비스 지원, 골든시드타운 조성 전후방산업 구축, 종자테마타운 등으로 신규 일자리 창출 효과

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 김제시 공덕면·백산면 일원(김제공항 부지)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2027년
- 사 업 비 : 2,470억원(토지보상비 1,000억원, 조성비 1,470억원)
- 사업내용 : 종자클러스터 조성(158ha)



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 새만금은 그동안 세계 최장 방조제, 33타워, 홍보관, 상설공연 등을 통해 홍보하고 있으나, 새만금을 대표하는 상징물은 부재한 실정
- 내부개발의 본격화 및 2023새만금 세계잼버리 개최라는 호기를 맞아 글로벌 명품 새만금개발에 걸맞은 대표적인 랜드마크 조성 필요
  - 환황해권 중심지역인 새만금을 국제적 문화예술과 MICE 산업의 중심지로 조성하도록 '새만금 대표 랜드마크'로서의 복합 시설 구축

#### < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >

##### ▷ **全 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(78번)**

- 속도감 있는 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항신항만 등 물류교통망 조기 구축

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 새만금 국제협력용지 내
- 사업기간 : 2019년 ~ 2024년
- 사 업 비 : 2,000억원(국비)
- 사업내용 : 복합전시장, 공연장(1,000석), 전시실, 컨벤션홀, 특화공간 등



#### □ 필요성 및 목적

- 대한민국 임시정부 수립 100주년 기념, 근대역사문화의 중심 필요하며, 특히 최근 일본 우경화를 대비한 일제의 기억을 공유하는 아시아의 거점(기억의 공간) 마련 필요
- 군산은 그간 근대역사에 대한 다크투어리즘을 성공적으로 달성하였으며, 이를 기반으로 동일 일제 수탈의 아픔을 겪은 아시아로의 관광 상품 확장 필요
  - 군산 근대문화도시 사업을 추진한 이후 2015년 82만명, 2016년 102만명으로 급증. 아시아인 대상의 근대역사 다크투어리즘을 위하여 아시아의 근대로 관련 사업 확장 추진 필요

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 군산시 월명공원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2023년
- 사 업 비 : 3,750억원(국비)
- 사업내용 :
  - 상해 임시정부 100주년 기념, 대한민국 역사문화원 조성
  - 아시아근대 기억박물관 건립
  - 아시아 근대역사문화거리 조성
  - 아시아 근대연구소 설립
  - 근대역사문화 실감콘텐츠 개발 및 전용상영관 조성

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

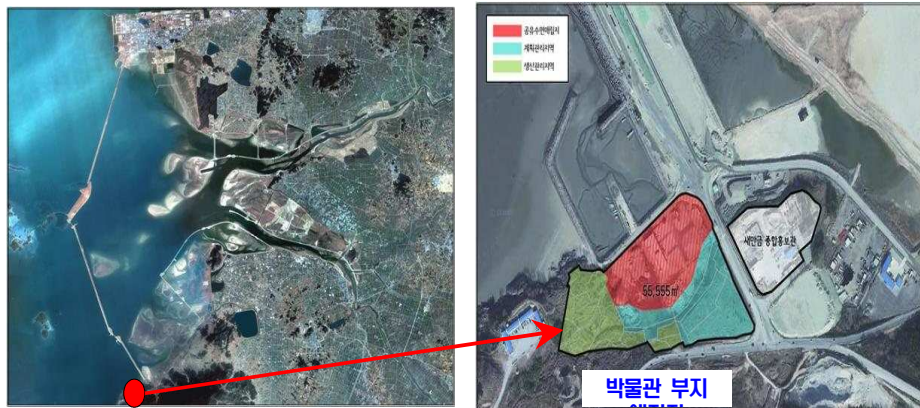
- 현재 우리나라 독자적인 간척기술과 세계적인 건설규모를 자랑하고 있음에도 불구하고 전문박물관을 보유하지 못한 상황
  - (해외 간척사박물관) 네덜란드-쥬더지, 뉴랜드 박물관, 일본-오가타무라, 사야마이케 박물관
- 세계적인 새만금사업을 계기로 국내 간척 역사를 담아 체계적으로 보존 및 연구를 추진할 수 있는 전문 간척사 박물관 조성 필요
  - 간척역사 뿐만 아니라 2023새만금세계잼버리 참가자 볼거리 제공을 위한 문화시설 인프라 강화 및 관광활성화를 위해 차별화된 박물관 건립이 반드시 필요

#### < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >

- ▷ 지역과 일상에서 문화를 누리는 생활문화 시대(67번)
  - 지역 간 문화격차 해소, 문화유산의 보존 및 활용 강화

### □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 종합홍보관 서측(전라북도 부안군 변산면)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 사 업 비 : 306억원(국비)
- 사업내용 : 전시·수장·교육시설, 사무관리, 부대편의, 공공시설 등(41,410㎡)

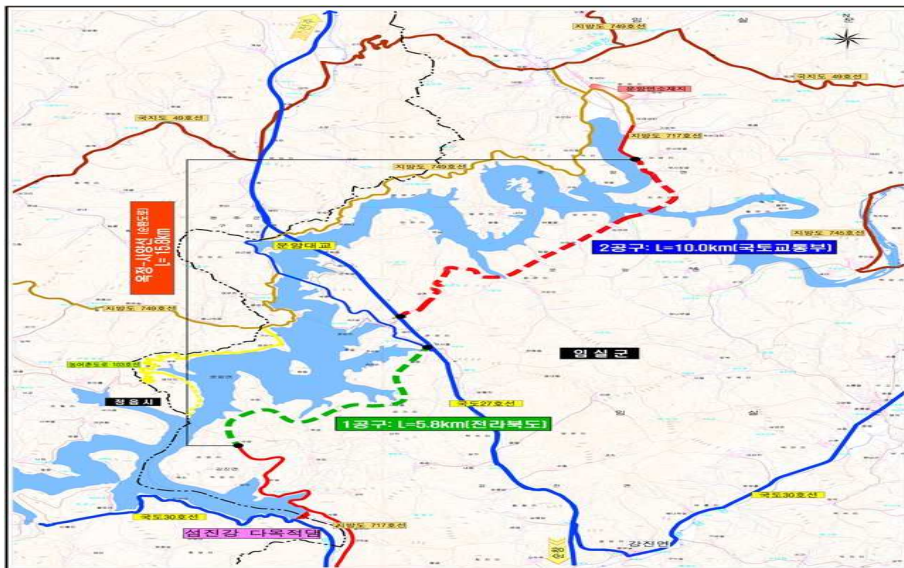


## □ 필요성 및 목적

- 1995년 진강댐 건설당시 댐 순환도로가 미개설되어 수몰지역 교통단절로 인한 시간과 거리비용 증가 등 교통피해가 심각하고 주변 지역경제 낙후 심화
  - 전국 댐 중 유일하게 순환도로 미 개설
- 댐 수변에 관광형 순환도로 개설로 댐 효용성을 증대시키고 지역균형발전을 통한 지역경제 활성화 도모 필요

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 임실군 운암면 운종리~사양리
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 800억원(국비 640억원, 지방비 160억원)
- 사업내용 : 도로개설 2공구 L=10km(B=9m)



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 천혜의 자연환경을 자랑하는 국립공원 제1호 지리산에 우리나라 최초의 친환경적인 교통시스템인 전기열차 시범도입
- 차량 통행으로 인한 소음·매연·분진·로드킬 및 겨울철 결빙으로 정령치 등 차량이 통제되고 있어, 4계절 관광이 가능한 전기열차 도입
  - 자연생태계 보존과 산악지역 주민 및 사회적 약자계층의 교통권 확보

#### < 문재인 정부 지역공약 반영 >

▷ 지리산권 친환경 전기열차사업 지원

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 남원시 주천면 일원
- 사업기간 : 2017년 ~ 2026년
- 사 업 비 : 2,724억원(국비) - (1단계) 290억원, (2단계) 2,434억원
- 사업내용 :
  - (1단계) 급구배·급곡선상 도로에 시험노선 L=1km를 건설하고 시험운영 및 성능평가 실시
  - (2단계) L=34km(1구간 18km, 2구간 16km) 지리산권 친환경 전기열차 도입



## □ 필요성 및 목적

- (간척지 녹화기술) 새만금지역 407km<sup>2</sup>(1억2천만평) 중 매립지 291km<sup>2</sup>(8천8백만평)는 육지화·도시화에 따라 공원녹지와 가로수 조성이 필수적으로 이루어져야 하며, 간척지 특성을 고려한 내염 및 방풍수종 개발 등의 시험연구 필요
- (생태 휴식공간) 생태환경의 천이(遷移)를 보여줄 수 있는 다양한 해안식물 유전자를 간직한 간척지 숲(정원화·공원화) 조성을 통해 새만금 명소화
  - 새만금지역의 녹색 랜드마크화를 통해 복합도시 조기 안정화 기여
- (염생식물 특화) 기후변화에 따라 해수면의 상승, 육지 염류화 등에 대비하고 염생 및 도서식물 자원의 체계적 보전과 소득증대 가치 발굴
  - 현재 새만금 농생명용지에는 함초, 나문재 등 다양한 염생식물 자생 중

## □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 농업용지 6공구 내
- 사업기간 : 2018년 ~ 2027년
- 사 업 비 : 1,530억원(국비)
- 사업내용 : 국립 새만금 수목원 건립(151ha)
  - 문화서비스지구(44ha), 주제전시지구(30ha), 해안식물연구지구(50ha), 염생식물연구지구(27ha)



## 2.

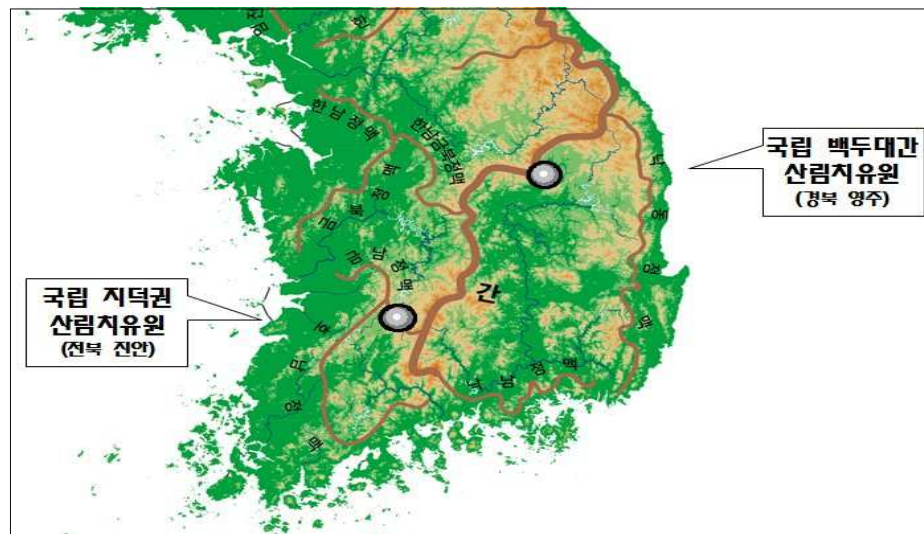
### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- (환경성 질환의 치유수단) 최근 산업화 및 도시화로 인하여 환경성 질환 및 생활습관성 질환이 증가, 효과적인 치유수단으로서 산림치유가 부각
- (산림복지로 삶의 질 향상) 지난 50년간 산림녹화 추진이 성공됨에 따라 이제 조성된 숲을 활용한 산림복지 정책의 추진시점 도래
- (산림치유를 통한 사회통합) 문재인 대통령은 공약사업으로 국토의 균형발전 및 지역간 사회통합을 추진함에 따라 산림을 통한 치유산업 및 치유프로그램 개발을 위해 국토의 동남권에 “국립 백두대간 산림치유원(경북 영주)”에 이어 서남권에 “국립 지덕권 산림치유원 조성(전북 진안) 추진을 공약

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 진안군 백운면 일원
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사업비 : 827억원(국비)
- 사업내용 : 한의학 관점의 산림치유(617ha)
  - 핵심시설지구(4.8ha), 연구개발지구(2.5ha), 산림숙박지구(2.6ha), 산림치유지구(9.6ha)



## □ 필요성 및 목적

- (특색 있는 섬 생태형 자연휴양림) 지금까지의 산악형 자연휴양림에서 벗어나, 섬·해안에 위치하여 섬 문화 등의 자원을 활용할 수 있는 섬 생태형 자연휴양림의 적지
- (차별화된 관광자원 활용) 국제적으로 유명한 관광자원 활용하여 특색 있는 명품 관광지로 육성
  - 지난 '14년 미국CNN이 발표한 '한국의 아름다운 섬'에 고군산군도 포함
- (관광객 접근성 제고) 고군산군도 연결도로 개통('17년), 새만금~전주 고속도로 연결('20년)로 관광객 급증이 예상됨에 따라 수요에 맞춘 관광인프라 구축
  - 예상방문객 : ('15) 214만명 → ('20) 393만명 → ('30) 688만명

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 군산시 옥도면 신시도리 산17-1외 1필(고군산군도)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2021년
- 사 업 비 : 85억원(국비)
- 사업내용 : 산림휴양소, 해양수목 전시원, 산림문화관, 숲속의 집 등(120ha)



※ 범례 :   자연휴양림고시지역   연결도로

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

#### □ 필요성 및 목적

- 2018년은 고려 현종 9년(1018년)에 행정구역을 개편하여 강남도(전주 등 지역)와 해양도(나주 등 지역)를 합쳐 전라도(全羅道)로 명명한지 1,000년이 되는 해
  - 이를 기념하기 위해 국가 차원의 상징공간 조성을 통해 전라도 천년 역사를 재조명하고, 전라도 천년 콘텐츠와 연계하여 도시발전을 위한 새로운 랜드마크로 활용 필요
- 전라감영의 도시 전주에 전라도의 천년과 미래 천년을 상징하는 현대적인 밀레니엄 공간을 조성하여 시민공간이자 문화관광 공간으로 활성화 추진

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 전주시 구도심(전라감영 일대)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사업비 : 450억원(국비 225억원, 지방비 225억원)
- 사업내용 : 전라도 천년 역사정원, 천년역사관, 천년이야기길, 천년마루 등 건립



## □ 필요성 및 목적

- 2023새만금 세계잼버리 개최지역으로 국제적 스카우트 개최 상징지역으로 발전시켜 명실상부한 세계스카우트들의 메카 스카우트 수련 상징 공간 조성 필요
- 세계 청소년의 축제인 스카우트의 성공적인 개최와 지속적인 청소년 리더 양성을 위해 세계스카우트 센터 설립이 필요
  - 우리나라 청소년들의 글로벌 네트워크 구축의 기회를 제공하고 전 세계 스카우트 인구의 70%를 차지하는 아시아 지역 대표 스카우트 중심지로 발전

## □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 관광레저용지, 부안군 등 최적지 선정
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 500억원(국비 400억원, 지방비 100억원)
- 사업내용 : 세계 스카우트 센터 건립
  - 세계스카우트 및 국제청소년 리더 복합센터
  - 세계 잼버리 전시관 및 한국스카우트 100주년 기념관
  - 잼버리 및 청소년 모험 가상현실(VR) 실감 체험관
  - 사무관리 및 회의 공간(대공연장 및 소회의실 등)
  - 의료 및 편의시설, 힐링 유스호스텔
  - 다목적 체육관 및 숲 정원, 야외 전시공간 등

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

## (2) 지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라

### 1) 추진목표

- 지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성을 위한 교통·물류 부문 인프라 구축 추진 목표 수립

비전	지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성
목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 도민 체감형 지역균형 발전 교통인프라 시설 구축</li> <li>◆ 전북지역 발전 견인을 위한 물류인프라 시설 구축</li> </ul>

### 2) 추진방향

- 목표 달성을 위한 교통·물류 부문 추진 방향 및 핵심사업 발굴

분야	추진방향	핵심사업
교통	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 전북 1시간, 전국2시간대 네트워크 구축</li> <li>◇ 교통 편익증진 서비스 확대</li> <li>◇ 글로벌 교통 인프라 구축</li> <li>◇ 노후·위험 도로 개량을 통한 안전 제고</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 복합환승 터미널 + 전북권 광역철도</li> <li>• 혁신도시 대중교통 환승센터 조성</li> <li>• 새만금 국제공항 건설</li> <li>• 호남고속도로 확장</li> <li>• 무주~대구간 고속도로 건설</li> <li>• 동부내륙권(정읍~남원) 국도 건설</li> <li>• 부안~홍덕 국도건설</li> <li>• 임실~장수 국도건설</li> <li>• 무주~설천 국도건설</li> <li>• 완주 소양~진안 국도개량</li> <li>• 인계~쌍치 국도(21호) 개량</li> <li>• 새만금~전주간 고속도로 조기 건설</li> <li>• 새만금 남북도로 조기 건설</li> <li>• 새만금 보조간선 4번 도로 건설</li> <li>• 새만금 보조간선 2번 도로 건설</li> </ul>
물류	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 지역 성장 기반 시설 확충</li> <li>◇ 지역개발 지원 철도 인프라 구축</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금 신항만 건설</li> <li>• 전주 탄소국가산업단지 진입도로 건설</li> <li>• 군산물류단지 진입도로</li> <li>• 새만금~대야간 철도건설</li> <li>• 전주~김천간 철도건설</li> <li>• 국가식품클러스터 인입철도</li> </ul>

## □ 필요성 및 목적

- 대중교통과 보행중심의 도심경제 활성화를 위해 교통환승, 상업, 업무, 문화, 쇼핑생이 어우러지는 대중교통 핵심 인프라 시설인 복합 환승센터 건설

### 국토교통부(2016) 토지이용 용어사전의 복합환승 터미널 정의

열차·항공기·선박·지하철·버스·택시·승용차 등 교통수단 간의 원활한 연계교통 및 환승활동과 상업·업무 등 사회경제적 활동을 복합적으로 지원하기 위하여 환승시설과 환승지원시설이 상호 연계성을 가지고 한 장소에 모여 있는 시설로서 「국가통합교통체계효율화법」에 따라 지정된 것을 의미함

## □ 사업개요

- 위 치 : 익산역 일원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년
- 사 업 비 : 500억원(국비, 총사업비의 경우 2,160억원 추산)
- 사업내용 : 비즈니스 시설, 철도-차량단 환승 인프라, 대중교통-개인교통 간 교통환승 인프라, 쇼핑시설 등 다양한 복합 인프라 구축
- 비 고 : 2010년 12월 3일 국토교통부로부터 '익산역 복합환승센터 개발사업 시범지구'로 지정되었으나, 현재까지 사업 추진 담보 상태



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

## □ 필요성 및 목적

- 전라북도의 안전하고 편리한 철도 이용환경 구축을 위하여 광역철도 건설 및 전주~혁신도시~김제를 연결하는 전북권 광역철도 완전 운영 추진
- 새정부 100대 국정과제에 부합하는 사업으로 익산역 중심의 철도 연결 전철 노선과 친환경 교통수단인 트램트레인(tram-train) 도입

----- < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 > -----

- ▷ 국가기간교통망 공공성 강화 및 국토교통산업 경쟁력 강화
- 도로·철도 공공성 강화, 대중교통 낙후지역 해소

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 일원
- 사업기간 : 2030년 ~ 2035년
- 사 업 비 : 4,500억원(1단계 940억원)
- 사업내용 :
  - 1단계 : 익산역을 중심으로 호남선 및 전라선, 장항선을 이용하여 동서(전주~익산~군산)과 남북(논산~익산~김제)를 연결하고 주요거점(군산, 익산, 전주) 출퇴근 열차 운영
  - 2단계 : 전주~혁신도시~김제를 연결하는 트램트레인(tram-train) 추진



- 전북혁신도시 정착에 따라 대중교통 이용객(주민, 관광객)의 숫자도 함께 증가하고 있는 추세로 전라북도가 대중교통을 이용한 관광중심지가 될 수 있도록 대중교통 환승센터조성 필요
  - 혁신도시 내 공공기관 및 거주 주민의 교통 불편 해소와 활성화에 기여
- 전라북도의 지리적·교통적으로 중심에 있는 완주군 이서면에 환승센터를 건설하여 전라북도의 관광지 접근허브 구축

- 도로·철도 공공성 강화, 대중교통 낙후지역 해소

- 위 치 : 전라북도 완주군 이서면 갈산리 일원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2020년
- 사 업 비 : 40억원(국비 10억원, 도비 20억원, 군비 10억원)
- 사업내용 : 환승센터(여객시설, 환승주차시설, 보행시설, 편의시설 등) 조성,  
안내표지판 및 대중교통 정보시스템 구축



### □ 필요성 및 목적

- 한중 경협 등 對중국 인력·관광·물류수송 확대 및 글로벌 접근성 향상을 위해 전라북도 내 거점공항 필요
  - 새만금 기본계획 내 ‘제5차 공항개발 중장기 종합계획’에 따라 공항 확충 명시
- ‘2023새만금 세계잼버리 유치’에 따라 참가자\* 이동수단의 필수요건인 새만금 국제공항 조기 건설 절실
  - 5만여 명의 참가자 중 해외참가자 4만명

#### < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >

##### ▷ 쏠 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(78번)

- 속도감 있는 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항신항만 등 물류교통망 조기 구축

### □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 권역
- 사업기간 : 2016년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 7,600억원(국비)
- 사업내용 : 활주로 1개소, 여객터미널 1동, 계류장 등 공항시설 건설



## □ 필요성 및 목적

- 새만금개발사업 본격화, 전주·완주 혁신도시 등 호남고속도로와 연계된 주변 지역 대규모 개발\*에 따라 물류 및 교통량 급증
  - 새만금개발사업 : 총 개발면적 409km<sup>2</sup>, 총 758,700명 인구 유발
  - 전주·완주 혁신도시 : 기금운용본부 등 13개 기관 이전, 30,288명 인구 유발
  - 익산 국가식품클러스터 : 232만m<sup>2</sup>, 식품업체·연구소 및 배후도시 건설 (2만명 규모)
- 특히, 새만금~전주 고속도로 완공 시('20년 완공) 삼례~김제 구간은 교통량 급증과 차로 수 감소에 따른 병목현상 발생\*이 예상되어 시급한 도로확장 필요
  - 논산CT~익산CT(8차로) → 익산CT~삼례IC(6차로) → 삼례IC~김제IC(4차로)

## □ 사업개요

- 위 치 : 호남고속도로 삼례IC~김제IC(L=18.3km, 익산시 왕궁면~김제시 금구면)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2023년
- 사 업 비 : 2,322억원
- 사업내용 : 2010년 호남고속도로 삼례~논산구간 확장공사 완료 이후 장래 예상 교통량 수요 부족 등으로 보류되었으나, 2018년 상반기 예비타당성 조사 시행 예정



## 2. 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 우리나라는 남·북축에 비해 동·서축의 교통망이 취약하여 영·호남 간 교류가 활성화 되지 못하고 지역화합에 걸림돌이 되고 있는 실정
- 새만금~포항 간 고속도로 중 새만금~무주 구간과 대구~포항 구간은 사업이 완료 또는 추진 중이나, 영호남을 연결하는 무주~대구 간(85.2km)은 연결되지 않아 영호남이 단절된 상태
  - 환황해권과 환동해권의 경제·교통·물류 중심축 연결과 영호남 교류를 위해 무주~대구 간 사업추진이 시급

#### < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >

- ▷ 전북·경북 상생을 위한 무주~대구 간 연결 고속도로망 구축(문재인 1번가)

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 무주IC ~ 대구광역시 금호CT
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 사 업 비 : 28,882억원(무주~성주 20,184억원, 성주~대구 8,698억원)
- 사업내용 : L=85.2km, 4차로 신설
- 비 고 : 성주~대구 구간(25km)은 중점추진사업으로 반영('17년 예타 착수)되었으나, 무주~성주 구간은 여건변화에 따라 추진하는 추가검토 사업으로 반영되어 전 구간 동시 추진 애로 → 동시 건설 추진을 위해 예비타당성 조사 대상사업 적기 반영 필요



## □ 필요성 및 목적

- 새만금개발사업과 낙후된 동부내륙권의 산악·농업자원의 연계성 확보를 통한 지역균형발전 도모를 위해 도로망 확충 필요
  - 간선도로의 기능개선을 통해 지역간 불균형 해소 및 주민 이동성 보장을 위해 조기사업 추진 필요
- 새만금~변산반도(부안)~내장산(정읍)~강천산(순창)~지리산(남원)을 연결하는 관광 인프라 구축 및 서해안권과 동부내륙원의 접근성 향상

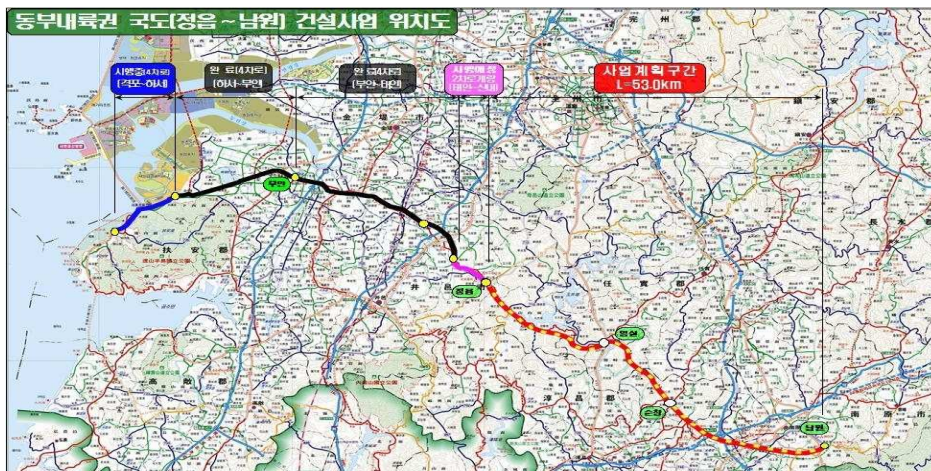
### < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 >

#### ▷ **全 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(78번)**

- 속도감 있는 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항·신항만 등 물류교통망 조기 구축

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 정읍시 칠보~임실군 덕치~순창군 동계~남원시 주천
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 사 업 비 : 5,452억원(국비)
- 사업내용 : L=53.0km, 2차로 시설개량(교량 26개소, 터널 10개소)
- 비 고 : 제4차 국도·국지도 5개년 계획('16~'20) 미반영(기재부(KDI) 추가 분석 결과 경제성(B/C 0.4) 부족으로 미추진)



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 새만금 방조제 개통으로 호남고속도로와 서해안고속도로에서 새만금과 변산반도국립공원으로 유입되는 관광객이 급증하고 있어 교통편의 증진 필요
- 국도 23호선 김제~고창 간 구간 중 부안~김제, 흥덕~고창 구간은 모두 4차로 확장이 완료되었으나 중간 2차로 병목구간(부안~흥덕) 교통체증 해소 및 기존 노폭 협소, 선형이 불량한 도로의 구조개선 시급

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 부안군 행안면 진동리~고창군 흥덕면 제하리(국도 23호선)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 사 업 비 : 1,497억원(국비)
- 사업내용 : L= 25.5km, B=20m(2→4차로 확장)



## □ 필요성 및 목적

- 비행기재, 차고개 등 급커브 및 급경사로 동절기 빙판길로 인한 통행에 어려움이 발생함에 따라 국가 간선도로망 확충으로 인한 물류비용 절감 및 지역 개발 촉진 필요
- 도로폭 협소, 도로굴곡, 시계불량 등 도로 시설기준 미달로 인한 대형 교통사고 위험이 상존함에 따라 도로이용객의 안전과 편의증진을 위해 시설개선 시급
  - 일괄예타 도로안전성 분석(CMF3 기준) 결과 전체 노선 22.2km 중 19.0km (78.4%)가 위험구간으로 분석

## □ 사업개요

- 위 치 : 전북 임실군 오수면 오수리~장수군 장수읍 개정리(국도 13호선)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 사업비 : 1,624억원(국비)
- 사업내용 : L=22.2km, 2차로 시설개량



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

#### 교통 무주~설천(태권도원 진입도로) 국도 건설

노후·위험 도로개량을  
통한 안전 제고

#### □ 필요성 및 목적

- 세계 태권도원 개원, 외국인 방문 등 교통량 증가 대비 해소대책 필요
  - 전 세계 태권도인 성지 태권도원 개원('14.4월), 관광객 195만명/년 예상
- 도로시설 기준미달로 인한 교통사고 발생으로 위험도로 개선 시급
  - 평면곡선반경 설계기준(R=140m) 미달구간 45%(전체 44개소 중 20개소)
- 전북, 충북, 경북 간 인적·물적 교류뿐만 아니라 지역균형 발전과 영호남 화합, 경제·문화적 교류 확대를 위해 조기건설 필요
  - 덕유산리조트, 무주구천동 관광객 증가에 따른 교통병목현상 해소(거리단축 3.6km)

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전북 무주 무주읍 오산리~무주 설천면 청량리(국도 30호선)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2023년
- 사 업 비 : 1,380억원(국비)
- 사업내용 : L=10.9km, 4차로 확장



## □ 필요성 및 목적

- 완주군 소양면~진안군 부귀면 국도 26호선 구간은 급경사와 급커브에 따른 교통사고가 다수 발생하여 교통사고 위험구간 해소를 위한 구조개선 필요
  - 대형교통사고 방지를 위해 터널시공, 선형개량 시급
  - \* '02~'12년간 교통사고 발생건수 370건(사망 4, 부상 168, 물적 198)

- 곡선반경 기준(설계속도 60km) R=140m → 기준미만 3개소(100m, 80m, 70m)
- 완화곡선 기준(설계속도 60km) 70m → 기준미만 4개소(14m, 57m, 9m, 40m)

## □ 사업개요

- 위 치 : 전북 완주 소양면 신원리~진안군 부귀면 봉암리(국도 26호선)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 490억원(국비)
- 사업내용 : L=2.8km, 시설개량(교량 4개소, 터널 2개소)



## 2.

인프라 시설  
유형별  
핵심프로젝트  
발굴

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

#### 교통

#### 인계~쌍치(밤재터널) 국도(21호) 개량

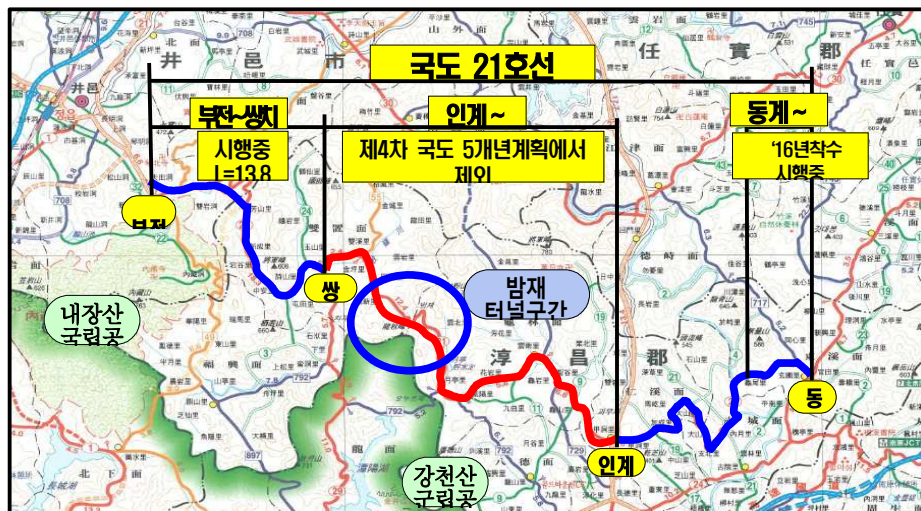
노후·위험 도로개량을  
통한 안전 제고

#### □ 필요성 및 목적

- 새만금개발사업과 연계하여 낙후된 동부내륙권 개발, 지역균형발전 도모
  - 새만금~변산반도(부안)~내장산(정읍)~강천산(순창)~지리산(남원)을 연결하는 관광 인프라 구축 및 접근성 향상
- 밤재 등 지형 특성상 다수 선형불량 구간 존재로 사망사고에 대한 위험에 항상 노출되어 있어 도로의 안전성 확보를 위해 개량 필요
  - 순창 밤재구간은 도로 표고 517m를 넘어가는 국도 21호선으로 경사도가 11.35%에 이르러 강설시 통행 불가(인근 우회 시 17.2km 소요)
  - 터널 건립 등 근본적 도로 개량 필요

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전북 순창군 구림면~운북리~쌍치면 양신리(국도21호선)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 사업비 : 488억원(국비)
- 사업내용 : 2차로 시설개량 4.0km(밤재터널 1.6km, 교량 1개소 포함)
- 비 고 : '07년 기본설계가 완료되었으나, 5년 경과로 인해 교통량수요 재조사 시행 → 현재 부전~쌍치, 인계~동계구간은 사업추진중, 인계~쌍치 구간만 실시설계 등 추진중지



## □ 필요성 및 목적

- 전국 간선도로망(7×9)상 동서3축(새만금~포항) 중 미연결 구간을 연결하여 새만금 개발사업과 연계한 동서간 교통망 구축으로 교통체계 개선 및 새만금 개발사업에 따른 물동량 증가에 대비
- 2023새만금세계잼버리 성공적 개최를 위해서는 참가자(5만여 명) 이동 필수 요건인 공항, 항만, 동서·남북도로와 연계한 새만금~전주 고속도로 조기 건설 필요
- 속도감 있는 새만금 내부개발 가시화 등 투자유치 촉진을 위해 신항만, 동서·남북도로 준공시기에 맞춰 조기 건설 필요
- 8개 공구 사업이 조기 완료될 수 있도록 국비 지원 폭 확대 필요
  - '18년의 경우 도 국비요구액 2,500억원 중 정부예산안 639억원(25.6%)만 반영

..... < 문재인 정부 100대 국정과제 반영 및 국무총리 약속 > .....

▷ **全 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(78번)**

- 속도감 있는 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항신항만 등 물류교통망 조기 구축

▷ **새만금 남북도로 기공식 국무총리 치사('17.7.26.)**

- 공공주도 매립 확대, 동서·남북도로, 새만금~전주 고속도로를 포함한 핵심기반 시설 구축 박차 및 그에 필요한 예산을 지난해보다 대폭 증액하겠음.

## □ 사업개요

- 위 치 : 새만금(진봉)~김제~전주~완주(익산~장수 고속도로)
- 사업기간 : 2010년 ~ 2024년
- 사 업 비 : 19,241억원(국비)
- 사업내용 : L= 55.7km  
B= 23.4m(4차로)  
IC 3개소, JCT 4개소



## 2.

인프라 시설  
유형별  
핵심프로젝트  
발굴

### □ 필요성 및 목적

- 2023새만금세계잼버리 개최 부지인 관광레저용지의 주요 진입도로 역할 수행 및 내부개발 촉진을 위해 핵심축인 새만금 남북도로 조기 건설 필요
    - 십자형(十形) 내부간선도로 구축을 통해 새만금 내부로 물자 및 인력공급을 원활하게 제공하여 민간투자유치 및 새만금 내부개발 유도
  - 새만금산업단지·국제협력용지·관광레저용지의 주요 진입도로 역할을 수행, 내부개발 부지의 원활한 매립으로 개발 촉진
    - 공사에 필요한 사석과 흙 등의 운반비용을 절감시켜 조성원가를 인하하는 등 사업 활성화에 크게 기여
- 목표연도 내 준공을 위해 2단계(14km) 적기 착공 및 국비 적기 지원 필요

### □ 사업개요

- 위 치 : 부안군 하서면(국도30호) ~ 군산시 새만금산업용지(국도21호)
- 사업기간 : 2016년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 9,095억원(1단계 5,440억원, 2단계 3,655억원)
- 사업내용 : L=26.7km(1단계 12.7km, 2단계 14.0km), 6~8차로 신설
- 비 고 : '17년 하반기 1단계 실시설계 완료 및 본공사 착공(1단계), 2단계 총사업비 협의

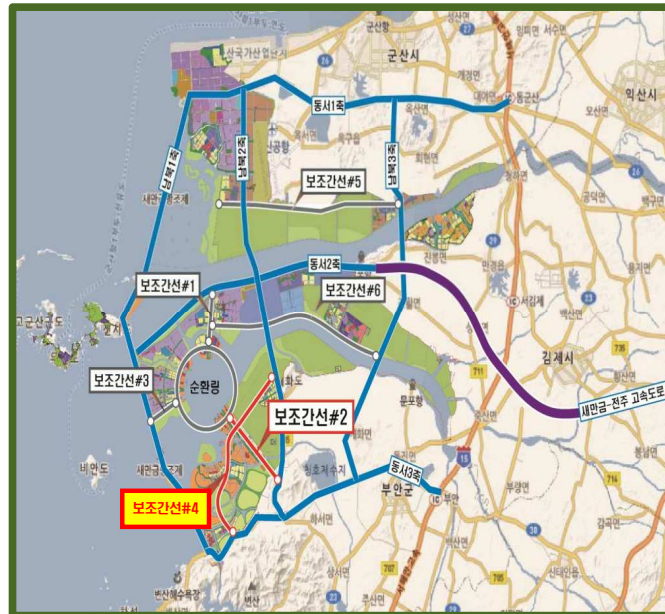


## □ 필요성 및 목적

- 새만금의 도로망 계획은 주요거점을 연결해주는 주간선망과 주간선도로와 새만금 내의 관광레저용지, 농업용지와 간선도로인 남북도로 연결로 계획되어 있어 새만금 내부개발 촉진을 위한 보조간선 도로 신설 필요
- 새만금 보조간선 4번 도로는 간선도로의 접근성을 높이고, 2023세계잼버리대회장 접근성 향상으로 성공적인 개최 지원과 토지이용의 효율을 극대화해주는 역할을 하는 중요한 도로로 조기건설 필요
- 새만금 보조간선 4번 도로는 '10년 새만금 종합실천계획(내부 교통망계획) 내 반영 된 이후 '14년 새만금 종합개발계획(MP)에 까지 지속적으로 관련 계획에 포함되었으나, 사업은 미추진
  - 새만금 종합개발계획(MP) 상 2단계(2021년 이후) 사업 및 새만금 광역기반 시설 설치계획 자원별 투자계획에 민자사업으로 계획되어 추진 애로
    - 국가사업으로 전환 추진 필요

## □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 관광레저 용지 일원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2023년
- 사업비 : 2,436억원(국비)
- 사업내용 : L=12.1km, 6차로



## 2.

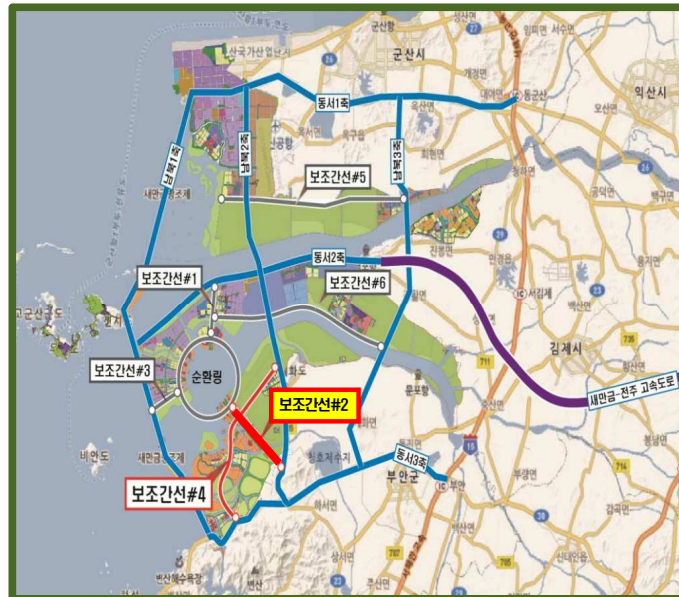
### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 새만금의 도로망 계획은 주요거점을 연결해주는 주간선망과 주간선도로와 새만금 내의 관광레저용지, 농업용지와 간선도로인 남북도로 연결로 계획되어 있어 새만금 내부개발 촉진을 위한 보조간선 도로 신설 필요
- 새만금 보조간선 2번 도로는 간선도로의 접근성을 높이고, 2023세계잼버리 대회장 접근성 향상으로 성공적인 개최 지원과 토지이용의 효율을 극대화해 주는 역할을 하는 중요한 도로로 조기건설 필요
- 새만금 보조간선 2번 도로는 '10년 새만금 종합실천계획(내부 교통망계획) 내 반영 된 이후 '14년 새만금 종합개발계획(MP)에 까지 지속적으로 관련 계획에 포함되었으나, 사업은 미추진
  - 새만금 종합개발계획(MP) 상 2단계(2021년 이후) 사업 및 새만금 광역기반 시설 설치계획 자원별 투자계획에 민자사업으로 계획되어 추진 애로
    - 국가사업으로 전환 추진 필요

### □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 관광레저 용지 일원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2023년
- 사 업 비 : 1,067억원(국비)
- 사업내용 : L=5.3km, 6차로



## □ 필요성 및 목적

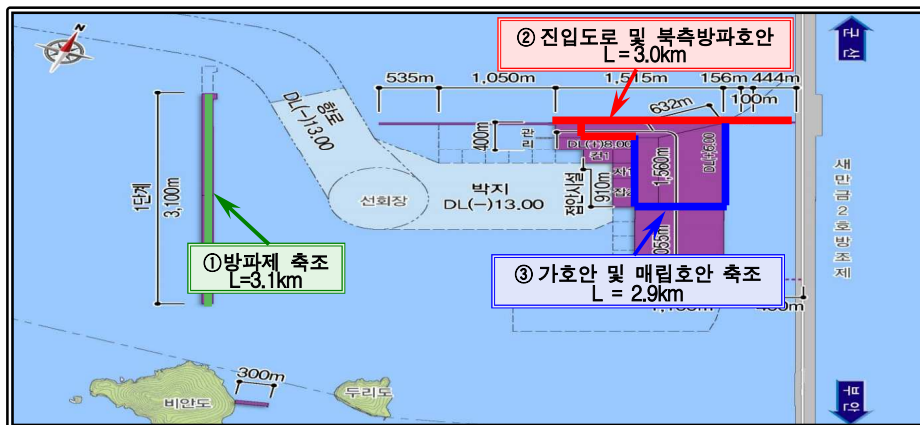
- 새만금 내 국내·외 기업 투자유치와 입주기업 수출입 물동량의 신속한 처리를 통한 물류경쟁력 확보를 위해 신항만 개발이 시급한 상황
  - 새만금 신항만 배후권으로 군산국가산단(64km<sup>2</sup>), 새만금내부 산업용지(34.2km<sup>2</sup>) 등 총 103.8km<sup>2</sup>(3,100만평)의 넓은 산업용지를 확보하고 있어,
  - 수출·입 물동량 처리를 위해 「새만금 신항만 개발 기본계획('10.12.)」, 국토해양부 고시」에 따라 2020년까지 1단계 4선석 규모의 새만금 신항만 완공 필요

### ＜ 문재인 정부 100대 국정과제 반영 및 국무총리 약속 ＞

- ▷ **全 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(78번)**
  - 속도감 있는 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항신항만 등 물류교통망 조기 구축
- ▷ **새만금 남북도로 기공식 국무총리 치사('17.7.26.)**
  - 공공주도 매립 확대, 동서·남북도로, 새만금~전주 고속도로를 포함한 핵심기반 시설 구축 박차 및 그에 필요한 예산을 지난해보다 대폭 증액하겠음.

## □ 사업개요

- 위 치 : 군산시 장미동 및 새만금 2호 방조제 전면 해상
- 사업기간 : 2011년 ~ 2030년(1단계 : 2011년 ~ 2020년)
- 사 업 비 : 25,482억원(국비 14,102억원, 민자 11,380억원)
- 사업내용 : 접안시설 18선석, 방파제 3.5km, 호안 14.4km, 부지조성 4,880천m<sup>2</sup>



## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 국정과제로 추진 중인 ‘전주 탄소국가산업단지’의 경쟁력 강화와 공장부지의 원활한 공급을 위해 산단 진입도로 적기 개설 필요
  - 전주 탄소국가산업단지를 지역특화 국가산단 우선사업지구로 선정(국토부, '14.12.)
- 원활한 물동량 수송과 기업 물류비용 절감을 위해 국도 26호선, 전주·완주IC 고속도로와 연계 도로 교통체계 구축
  - 전주 탄소국가산업단지 등 주변 6개 산업단지 집적지에서 발생하는 물류차량의 시가지 통행 불편 해소와 산업단지 접근성 개선

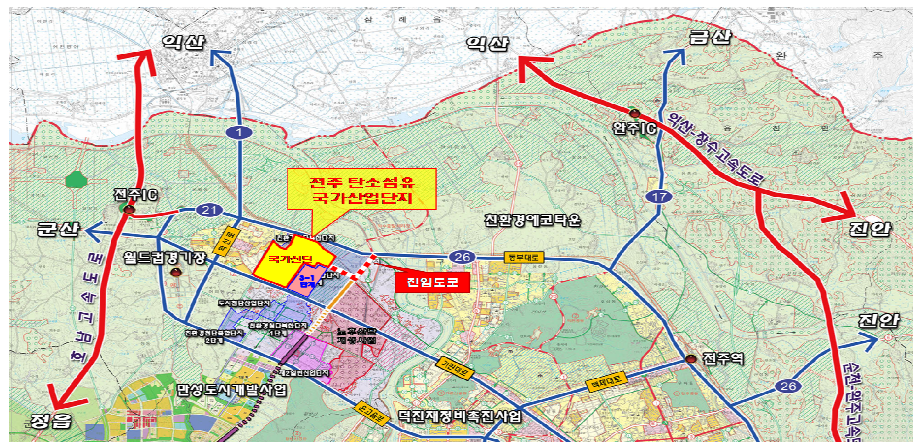
#### < 문재인 정부 지역공약 반영 >

##### ▷ 전북을 농생명산업의 수도로 만들겠습니다.

- 탄소소재산업, 안전 융복합제품산업 등을 미래성장산업으로 육성

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 전주시 덕진구 동산·고량동 일원(국도26호선)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 490억원(국비)
- 사업내용 : 진입도로개설 L=1.3km, B=25m(4차로)





### □ 필요성 및 목적

- 환·황해시대 새만금 지역을 對중국 산업 전진기지로 발전시키기 위한 물류 수송망 확충 필요
  - 새만금 물류산업 복합단지 조성, 한·중 경협단지 개발과 함께 '20년 새만금 신항만 건설이 완료단계로 내륙 철도물류 수송체계 구축 시급
- 새만금~대야간 철도 건설을 추진할 경우 현재 건설 중인 군장산단 인입철도와 익산~대야 복선전철과 연결하여 새만금 신항에서 서해안 철도, 호남선 철도까지 연결 가능

#### ＜ 문재인 정부 100대 국정과제 반영 및 국무총리 약속 ＞

##### ▷ 쏠 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(78번)

- 속도감 있는 새만금 사업추진을 위해 공공주도 매립, 국제공항·신항만 등 물류교통망 조기 구축

##### ▷ 새만금 남북도로 가공식 국무총리 치사(17.7.26.)

- 공공주도 매립 확대, 동서·남북도로, 새만금~전주 고속도로를 포함한 핵심기반 시설 구축 박차 및 그에 필요한 예산을 지난해보다 대폭 증액하겠음.

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 새만금항 ~ 대야 간 철도
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 사 업 비 : 6,160억원(국비)
- 사업내용 : L=43.1km(단선전철)



물류	전주~김천간 철도건설	지역개발 지원 철도 인프라 구축
----	-------------	----------------------

## □ 필요성 및 목적

- 동서횡단철도는 새만금·군산경제자유구역과 대구·경북 경제자유구역 간 대량 화물 운송수단 확보로 수·출입 물동량의 신속한 이동 및 공로수송에 집중된 화물 물동량을 분산 처리하기 위한 기반 시설
  - ‘전주~김천간 철도’는 ‘새만금~대야간 철도’와 함께 새만금~대구간을 연결하는 한국 경제의 중심축으로써 새만금 신항만 건설과 연계한 환항해경제권의 물류 수송 연계 네트워크를 구축하고 영·호남간 활발한 인적·물적 교류 역할을 통해 동서화합 도모

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 전주 ~ 경북 김천
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 사 업 비 : 32,970억원(국비)
- 사업내용 : L=108.1km(일반철도)
- 비 고 : 제3차 국가철도망 구축계획에 반영('16.6.)되었으나, 추가검토대상 사업이기에 신규 사업으로 전환하여 예비타당성 대상사업으로 우선 선정 필요



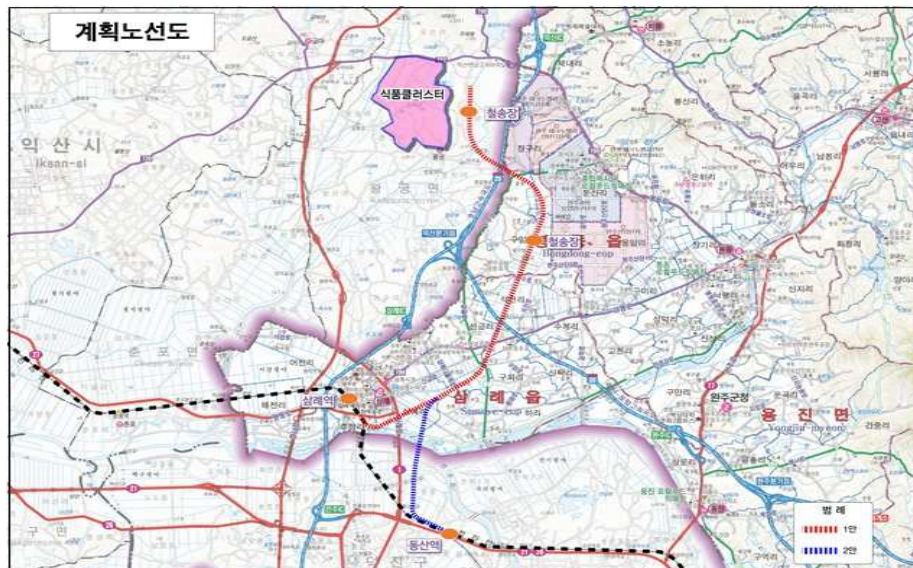
## 2. 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### □ 필요성 및 목적

- 전라북도는 새만금 개발계획, 완주 테크노벨리, 국가식품클러스터 등 대규모 사업이 추진되고 있어 장래 서해안의 무역활동이 활발해질 전망
- 기존 육상교통 중심의 물류시설로는 대규모 사업 추진에 따라 야기되는 도로 혼잡 및 환경 파괴가 불가피하기에 이를 최소화 할 수 있는 국가식품클러스터 인입철도 건설 필요

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 완주군 삼례읍 ~ 익산 왕궁면
- 사업기간 : 2016년 ~ 2022년
- 사 업 비 : 2,894억원(국비)
- 사업내용 : L=12.3km(일반철도)



### (3) 건강하고 안전한 삶의 공간 조성

#### 1) 추진목표

- 건강하고 안전한 삶의 공간 조성을 위한 환경·안전부문 인프라 구축 추진 목표 수립

비전	건강하고 안전한 삶의 공간 조성
목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 지속가능한 생태환경 구축을 위한 인프라 신설·정비</li> <li>◆ 안심하고 행복하게 살 수 있는 안전 전복 구현</li> </ul>

#### 2) 추진방향

- 목표 달성을 위한 환경·안전 부문 추진 방향 및 핵심사업 발굴

분야	추진방향	핵심사업
환경	환경보존 인프라 확충 생태환경 자원 관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 새만금 유역 2단계 수질개선사업(계속)</li> <li>• 폐자원 에너지화시설 민간투자사업</li> </ul>
안전	지속적인 안전 관리·감독 안전 위험 사전 방지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 위험도로 구조개선사업(계속)</li> <li>• 서부권 국가방재활동거점 조성사업</li> </ul>

## 2. 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

#### □ 필요성 및 목적

- 정부에서 확정된 『새만금 유역 2단계(‘11~’20) 수질개선 종합대책』에 대한 차질 없는 투자예산 필요
  - 특히, 새만금 유역 하수도 보급률(89%)은 전국평균(92.9%) 보다도 낮아(‘15년 기준) 적극적인 지원 필요
  - 2020년 목표수질 달성 및 담수화를 위해 수질개선사업 필요
- 새만금 상류 만경·동진강 ‘16년 수질(T-P)은 ‘10년 대비 67% 정도 개선되었으나 새만금내부 목표수질 달성을 위해 환경기초시설 등 지속적 확충 필요

#### □ 사업개요

- 위 치 : 새만금 종합홍보관 서측(부안군 변산면)
- 사업기간 : 2011년 ~ 2020년 - 개별사업의 경우 신규 추진
- 사 업 비 : 18,699억원(국비 11,988억원, 지방비 5,321억원, 민자 등 1,390억원)
- 사업내용 : 하수관로, 마을하수도, 생태하천복원, 비점오염저감 사업, 새만금 호 유입부 침전지·인처리시설 설치 등 18개 사업  
(총인처리시설 21개소, 마을하수도 34개소, 하수관거 807km 등)

## □ 필요성 및 목적

- 환경부 폐기물 자원순환정책에 부합하는 시설계획 필요
  - 현재 운영 중인 매립장의 사용연한이 2020년 예상으로 대체시설의 설치가 시급
- 기존 매립식 폐자원 처리는 많은 환경 문제와 비용 문제를 동시에 유발하였으나, 폐자원의 에너지화는 이러한 사회적 문제를 해결할 수 있는 환경문제를 중요하게 다루는 세계적 패러다임에 걸맞은 중요한 환경 핵심 사업

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 군산시 내초동 201-7(내초 매립장 내)
- 사업기간 : 2014년 ~ 2020년
- 사업비 : 1,093억원(국비 387억원, 기타 706억원)
- 사업내용 : 군산시 폐자원 에너지화 시설 건립
- 비 고 ; 민투 제안사업자(한화 등) 최적화 연계 사업의향서를 제출하여 공공투자관리센터(PIMAC) 검토 완료('14)되었으며, 민간투자심의위원회 심의가 완료('15)된 상황



## 2.

인프라 시설  
유형별  
핵심프로젝트  
발굴

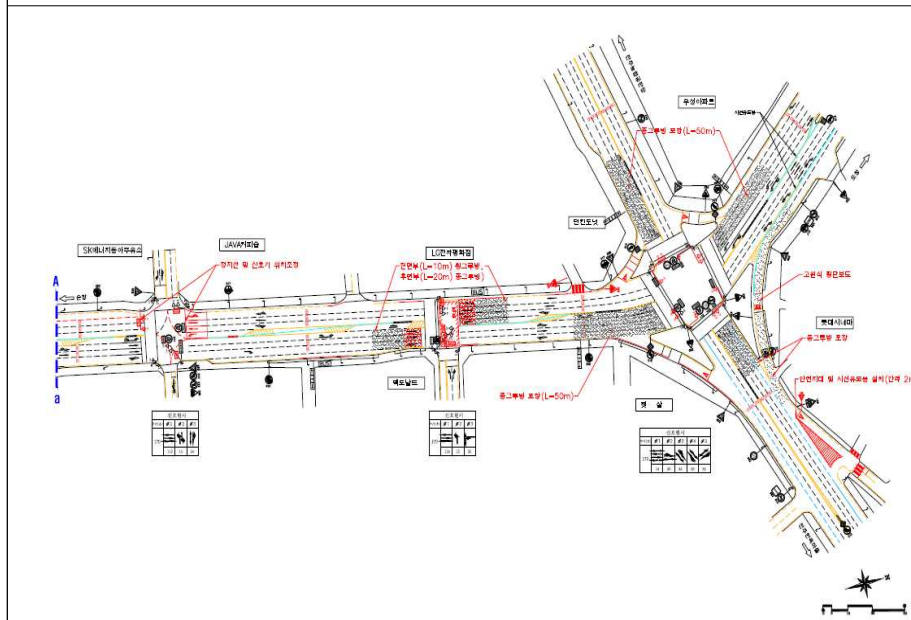
### □ 필요성 및 목적

- 새정부 국정과제에 포함된 사업으로 교통사고 위험성이 높은 급커브, 급경사 지점을 개선하여 국민들의交通安全 확보
- 급커브, 급경사 등 불합리한 도로 구조로 인해 교통사고 위험성이 높은 지점을 개선함으로써 쾌적한 교통 환경 조성 및 귀중한 인명 보호
- 위험도로 구조개선 사업은 지난 2014년 이후 매년 위험대상지 선정 및 개선 사업을 추진하고 있으며, 2018년 이후에도 계속적 신규 사업 추진 필요

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 일원
- 사업기간 : 2014년 ~ 2023년(제2차 중장기 계획에 따른 계속사업)
- 사 업 비 : 1,330억원(국비 665억원, 도비 327억원, 시군비 338억원)
- 사업내용 : 선형개량, 경사완화, 확포장, 입체교차로 등 도로구조 불량, 급커브구간 등 개선

### 위험도로 구조개선사업 사례



안전	서부권 국가방재활동거점 조성사업	안전 위험 사전 방지
----	-------------------	----------------

## □ 필요성 및 목적

- 2016년 9월 경주지진(진도 5.8)에 이어 올해 11월 포항지진(5.4)을 통해 우리나라가 더 이상 지진 안전지대가 아님을 확인하였으며 특히, 포항지진으로 인해 피난민들이 대거 발생하여 주민에 대한 구호 및 피난체계의 강화에 대한 필요성 제기
- 국가적 재난상황을 대비한 재난대응 사회기반시설을 시급히 확보해야 하며 특히, 장기간 대규모 인원을 피난 및 구호할 수 있는 기능·역량을 갖춘 국가차원의 대규모 거점기반시설의 건립 필요
  - 대피시설뿐만 아닌 대규모 재난발생 시에 초기 골든타임 확보를 위해서는 신속한 구조구급과 복구를 위한 국가차원의 방재물품 비축 및 안전한 비축 공간도 시급히 마련 필요

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 익산시 황등면 황등리 일원(토석채취장 부지 활용)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2024년
- 사 업 비 : 3,428억원(국비 3,080.5억원, 기타 복구비 예치액 347.5억원)
- 사업내용 :

### ○ 방재물품 비축관련 시설

- 방재물품 지하비축기지(연면적 33,000㎡), 방재물품 집배송시설(16,500㎡)
- 비상식수 지하배수지 및 급수시설 : 20,000㎡, 기타 연계교통시설

### ○ 방재공원시설(다목적 피난시설)

- 실외대피공간 : 축구장, 야구장, 파크골프장, 잔디광장
- 실내피난공간 : 실내생활체육관, 실내수영장
- 다목적 헬리포트 : 이착륙장 3면

### ○ 방재연구·재난안전 체험교육시설

- 방재연구시설 : 연면적 6,600㎡
- 산업안전체험교육장(연면적 3,300㎡), 지진 및 방사능 안전체험교육장(3,300㎡)

## 2.

인프라 시설  
유형별  
핵심프로젝트  
발굴

#### (4) 지역주민의 행복 증진을 위한 인프라 조성

##### 1) 추진목표

- 지역주민의 행복 증진을 위한 인프라 조성을 위해 주거 및 교육·복지부문 인프라 구축 추진 목표 수립

비전	지역주민의 행복 증진을 위한 인프라 조성
목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거복지지원</li> <li>◆ 안심하고 다닐 수 있는 행복한 교육 인프라 구축</li> <li>◆ 복지사각지대 최소화를 통한 도민 행복제고</li> </ul>

##### 2) 추진방향

- 목표 달성을 위한 주거 및 교육·복지부문 추진 방향 및 핵심사업 발굴

분야	추진방향	핵심사업
주거	임대주택 공급확대 및 주거 환경 정비 도시재생 사업 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고창고수 마을연계형 공공주택건설</li> <li>• 부안봉덕 공공실버주택 건설</li> <li>• 완주군 마을정비형 공공주택건설</li> <li>• 정읍, 완주 공공실버주택 건설</li> </ul>
교육 · 복지	안전하고 쾌적한 전북 교육환경 조성 도농 간 복지시설 격차 최소화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교육환경 개선사업(계속)</li> <li>• 완주군 종합스포츠타운</li> </ul>

## □ 필요성 및 목적

- 마을연계 근린재생을 위한 임대주택 공급을 통해 쇠퇴하고 낙후된 지역의 활성화 추진
- 임대주택 공급을 통한 맞춤형 주거복지 실현과 주변지역 정비를 통한 주거환경 개선

## □ 사업개요

- 위치 : 전라북도 고창군 고수면 황산리 272번지
- 사업기간 : 2016년 ~ 2019년
- 사업비 : 157.8억원(국비 69.5억원, 시군비 15.7억원, 기타 72.6억원)
- 사업내용 :
  - 주택사업 : 아파트 3개동, 150호(국민 120, 영구30), 5층
  - 마을사업(고창군) : 약 270천㎡의 기반시설 정비, 주민복지시설 건립, 지역공동체 활성화 사업
- 비고 : 지난 2015년 마을연계형 공공주택사업 공모에 선정된 사업으로 지구지정, 지구계획, 주택건설사업계획승인이 완료('16.12.)되었으며, 현재 공사 착공이 필요한 시점

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

#### □ 필요성 및 목적

- 정부의 '서민주거안정 강화대책'에 맞춘 저소득 독거노인 등 고령층 맞춤형 주거복지서비스 지원
- 거동이 불편한 저소득 독거노인 및 고령층의 주거안정 및 복지서비스 지원을 위해 공공실버주택 특화단지 조성 필요

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 부안군 부안읍 봉덕리 536-2번지 일원
- 사업기간 : 2016년 ~ 2018년
- 사 업 비 : 110억원(국비 99억원, 시군비 11억원)
- 사업내용 :
  - 실버주택 80호 및 실버복지관 건립
  - 독거노인을 위한 주택과 사회복지시설이 복합설치된 주택건설로 맞춤형 주거지원 추진
- 비 고 : 지난 2016년 공공실버주택 사업 공모에 선정된 사업으로 공공실버(영구)임대주택 사업계획 승인 이후 착공이 필요한 시점

주거	부안농덕 공공실버주택 건설	도시재생 사업 확대
----	----------------	------------

## □ 필요성 및 목적

- 도·농간 균형발전 및 삶의 질 향상을 통한 지역재생의 거점화, 주민주도형 마을 만들기를 조성하여 지역 커뮤니티 활성화 필요
- 농촌지역 맞춤형 주거복지 실현, 지역재생 거점화, 농촌지역 복원 필요

## □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 완주군 소양면 황운리 837번지 일원(계획관리지역)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 사 업 비 : 96.4억원(국비 31.1억원, 기타 63.3억원)
- 사업내용 : 공공주택 건설 8,298㎡(임대주택 80호), 주변지역 정비 30만㎡



## 2.

인프라 시설  
유형별  
핵심프로젝트  
발굴

### □ 필요성 및 목적

- 정부의 '서민주거안정 강화대책'에 따른 저소득 독거노인 등 고령층의 맞춤형 주거복지서비스 지원
- 거동이 불편한 저소득 독거노인 및 고령층의 주거안정 및 복지서비스 지원을 위해 공공실버주택 특화단지 조성 필요

### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 정읍시 수성동, 완주군 삼봉지구
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 사 업 비 : 133.2억원(국비 97.2억원, 시비 36억원)
- 사업내용 : 공공주택 건설(영구 임대주택 80호), 실버복지관 건설 1~2층



교육	교육환경 개선사업(계속)	안전하고 쾌적한 교육환경 조성
----	---------------	---------------------

#### □ 필요성 및 목적

- 안전하고 쾌적한 교육환경 조성으로 학교 구성원의 편의성 제고
- 노후 시설물을 지속적으로 관리하여 교육환경개선사업의 효율적 추진

#### □ 사업개요

- 위 치 : 전라북도 내 유·초·중·고·특수학교 1,670개소
- 사업기간 : 매년
- 사 업 비 : 1,650억원(국비)
- 사업내용 : 전기시설, 냉난방시설, 화장실, 급수시설 등 전반적인 교육환경 개선 사업 추진

구분	공 종 별	학교수	사업규모		
			물량	단위	사업비(천원)
1	교사수선	313	6,555	실	54,463,028
2	외부환경개선(옹벽,배수로 등)	149	1	식	13,078,050
3	냉·난방시설개선	112	1,382	실	10,662,280
4	전기시설개선	221	4,458	실	14,881,789
5	시설안전개선	340	1	식	50,110,315
6	화장실개선	71	190	실	15,410,028
7	정화조시설개선	5	5	교	162,326
8	급수시설개선	37	37	개소	933,419
9	통신시설개선	21	58	실	1,114,778
10	장애인편의시설확충	287	1	식	2,500,000
11	분필칠판교체	114	1,217	실	1,717,350
계		1,670			165,033,363

## 2.

### 인프라 시설 유형별 핵심프로젝트 발굴

### 3.

#### 핵심프로젝트 사업 추진 시 지역경제 파급효과 추산

### 3. 핵심프로젝트 사업 추진 시 지역경제 파급효과 추산

- 본 장에서 제시한 전라북도 인프라 핵심프로젝트 22조 8,124억원을 기준으로 추산한 지역경제 파급효과는 다음과 같음.
  - 개략적인 추정을 위해 향후 10년 동안, 전남의 인프라 투자가 연도별로 평탄화 되어(smoothing investment cycles) 제안된 프로젝트가 모두 집행된다고 가정함.
  - 즉, 연평균 인프라 투자 규모인 2.28조원을 토대로 (연평균) 경제적 파급효과를 추정·제시함.
- 추정 결과 다음과 같은 추가적인 지역경제 파급효과가 추정됨.

표 7-2

핵심프로젝트  
사업 추진 시  
지역경제  
파급효과 추산  
결과

일자리 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일자리 창출 규모 : 총 2만 9,191명               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기술자 8,728명, 기능인(노무인력) 2만 463명</li> <li>- 청년층 1,489명</li> <li>- 전라북도 지역 내 2만 2,200명</li> <li>- 전라북도 외 타 지역 6,991명</li> </ul> </li> </ul>
GRDP 증가율	• 5.4%p 증가
가계소득 증가	• 1.02조원 증가
민간소비 증가	• 0.72조원 증가

- 또한 <부록 2>에서 제시한 바와 같이 1차 선정사업인 38조 4,147억원을 기준으로 추산한 지역경제 파급효과는 다음과 같음.

표 7-3

1차 선정사업  
모두 추진 시  
지역경제  
파급효과 추산  
결과

일자리 창출	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일자리 창출 규모 : 총 5만 1,977명               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기술자 1만 5,541명, 기능인(노무인력) 3만 6,436명</li> <li>- 청년층 2,651명</li> <li>- 전라북도 지역 내 3만 9,529명</li> <li>- 전라북도 외 타 지역 1만 2,449명</li> </ul> </li> </ul>
GRDP 증가율	• 9.67%p 증가
가계소득 증가	• 1.82조원 증가
민간소비 증가	• 1.29조원 증가

### 1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

#### (1) 적정 수준의 인프라 투자재원 확보

##### 1) 적정 수준의 인프라 투자재원 확보의 필요성<sup>147)</sup>

- 2018년도 정부 예산 총액은 428.8조원으로 전년대비 28.3조원(7.1%)이 증가하였으나, SOC 예산<sup>148)</sup>은 19조원으로 전년대비 가장 많이 감소(-14.2%)하였음.
  - 정부는 공공부문 일자리 확충, 아동수당 신설 및 노인 기초연금 인상, 저소득층 기초생활보장 확대 등 소득주도 성장에 최우선적으로 예산을 배정함.
  - 이에 반해 도로, 철도와 같은 SOC 시설, 수시시설 개·보수와 같은 농업생산 시설, 하수관로 정비 등의 환경기초시설 등은 구조조정을 통해 큰 폭으로 감축됨.
- 반면, 앞선 2장에서 살펴보았듯이 전라북도는 인프라 투자와 지역경제 성장과 밀접한 연관을 갖고 있는 것으로 분석되었으며, 도민 또한 지역경제 활성화 및 삶의 질 제고를 위해 지속적인 인프라 투자 확충을 요구하고 있어 적정 수준의 인프라 투자 재원 마련이 시급한 실정임.

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

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

# 1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

- 그러나 2017~2021년 국가재정운용계획<sup>149)</sup> 상의 SOC 예산에서는 연평균 7.5%씩 축소시켜 2021년에는 16.2조원 수준으로 축소할 계획이기에 향후 국가재정을 활용한 전라북도 내 인프라 투자재원 마련은 요원한 상황임.
  - 보다 구체적으로 살펴보면, 향후 정부는 2017~2021년 기간 동안 SOC 예산을 2017년부터 2021년까지 1/3이 삭감시킬 계획이며, 이에 따라 2021년 SOC 예산 규모는 사회복지 예산의 1/10 수준으로 위축되는 것으로 계획하고 있음.
- 지방재원 또한 전체 예산은 지속적으로 증가하고 있으나, 사회복지 분야 등 타 분야에 예산이 집중적으로 배정되면서 SOC 예산의 비중은 지속적으로 축소되고 있어 현 체계 내에서의 향후 인프라 투자 확대를 위한 자체 재원 조달은 어려운 상황임.
  - 최근 5년간(2012~2016년) 전라북도의 전체 예산은 연평균 5.8% 증가하였으나, 수송 및 교통 분야 예산은 연평균 6.4% 감소하였으며, 국토 및 지역 개발 예산 또한 연평균 3.2% 감소하였음.
  - 전라북도의 중기지방재정계획(2017~2021년)에 따르면 전체 재원의 약 11.4%를 투자하도록 계획되어 있어 전국 평균 16.7%를 크게 하회하는 수준으로의 제한적 투자만이 계획되어 있음.
- 하지만 본 연구 7장에서 제시한 핵심 프로젝트의 재정소요만 집계하여도 최소 22조원 이상의 투자가 필요할 것으로 추정되며, 부록2에서 제시한 1차 선정 사업의 사업 총액 또한 38.4조원에 달하고 있어 전라북도의 SOC 예산과 중앙정부 예산 중 전라북도 지역에 배정될 것으로 추정되는 금액을 합하여도 원활한 추진은 불가능할 것으로 판단됨.

(단위: 건, 억원)

표 8-1

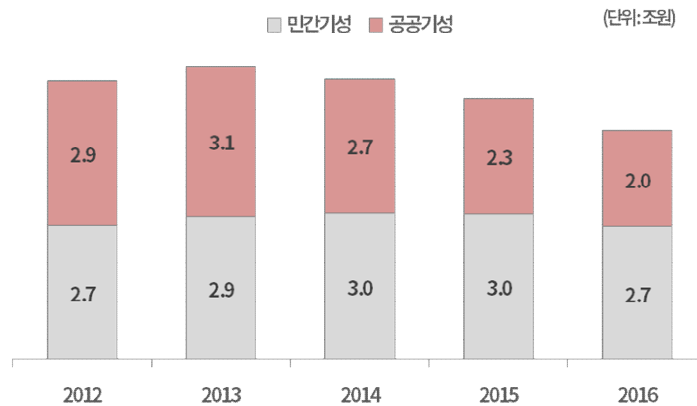
핵심프로젝트와  
1차 선정사업의  
추정 사업비

시설 유형	핵심 프로젝트		1차 선정사업	
	사업 건수	추정 사업비	사업 건수	추정 사업비
산업·경제·관광 시설	19	46,215	85	80,893
교통·물류 시설	21	154,658	59	241,002

149) 대한민국정부(2017), 2017~2021년 국가재정운용계획

주거·교육·공공 시설	6	2,701.4	18	3,752.7
환경·안전 시설	4	24,550	60	58,498
합 계	50	228,124.4	222	384,145.7

- 최근 5년간 중앙정부의 SOC 예산 규모가 가장 컸던 2015년 기준 전라북도  
도의 SOC 예산은 1.5조원이며, 당시 정부의 SOC 총 예산은 26.1조원임.  
정부의 총 SOC 예산이 시도별 SOC 예산 비중(4.4%)만큼 전라북도에 배정  
된다고 가정하면 약 1.15조원 규모임.
- 이 1.15조원을 전라북도 SOC 예산인 1.5조원과 합산하면 전라북도 지역에  
투자될 연간 총 SOC 투자예산을 약 2.65조원 규모로 추정 가능함<sup>150)</sup>.
- 과거 전라북도의 공공부문 기성자료에 의하면 최근 5년(2012~2016년)간  
공공부문의 평균 기성 금액은 2.6조원으로 추정값과 유사함.



자료 : 통계청, 국가통계포털, 종합건설업 조사

그림 8-1

전북지역  
종합건설업  
공사의  
발주기관별  
기성액 추이  
(2012~16)

- 따라서 전라북도의 총 인프라(SOC) 투자금액은 약 2.65조원(예산 기준)으로  
추정할 수 있으며, 이에 따라 최소 22조원 ~ 최대 38조원 이상의 투자규모를  
감당하려면 약 8년 ~ 14.5년이 소요된다는 결론을 얻을 수 있음<sup>151)152)</sup>.

150) 실제 개별 인프라 사업의 경우 사업추진주체별로 국비 지원 범위가 0~100%로 상이하나 편의상 이를 고려치 않고 추정함.

151) 물론 대부분의 공공공사 발주내용이 장기계속계약방식으로 계약이 체결되는 것이 일반적이기에 추산한 것보다 더 많은 사업을 동기간 내 추진할 수는 있으나, 그만큼 준공까지 소요되는 시간이 길어져 적기 필요 인프라 시설의 공급은 요원해 질 것임.

152) 본 추정기간은 지난 5년간의 SOC 예산 비중을 통해 매년 투입 가능한 인프라 투자 재원을 추정 한 것이기에 향후 중앙정부 및 지방자치단체의 SOC 예산 축소 기조를 고려한다면 해당 기간은 더욱 증가할 것임.

## 1.

### 전라북도

### 인프라

### 투자역량 및

### 투자확대를

### 위한 제언

# 1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

• 하지만 8 ~ 14.5년 기간 동안 또다시 인프라 투자 수요는 그 이상이 발생할 것임.

- 그러므로 7장에서 제시한 핵심 인프라 사업을 차질 없이 추진하기 위해서는 적정 수준의 인프라 투자재원을 확보하기 위해 전라북도의 다각적 노력이 필요함.

- 지역 인프라 사업의 투자 재원은 중앙정부 재원, 중앙정부의 보조와 함께 투입되는 지방자치단체의 재원, 민간자본 등으로 구분할 수 있기에 본 연구에서는 다음과 같이 각 재원별 투자재원 확보 방안을 제시하였음.

## 2) 적정 수준의 인프라 투자 재원 마련을 위한 국가 차원의 정책과제

### ① 중앙정부 SOC 예산의 적정 수준 유지

- 국토교통부 SOC 예산상의 신규사업 예산은 2012년 5,624억원을 기록한 이후 지속적으로 감소하는 추세임.

• 2015년 이후에는 신규사업 예산이 1,000억원 대에 머물러 있으며, 2018년의 경우에는 383억원에 불과한 실정임.

(단위: 건, 억원)

표 8-2

국토교통부  
SOC 예산 중  
신규사업  
예산 추이  
(2012~18)

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

- 하지만 국가 차원에서 국토의 균형발전과 경쟁력 향상을 위한 교통 및 물류 부문의 투자확대는 앞서 살펴보았듯이 지방자치단체의 입장에서도 지역의 핵심적 사안임.

- 일부 지방자치단체가 관리·운영하는 일부 시설을 제외한 대다수의 교통·물류시설들은 대부분 국가가 주도해야 할 사업으로 궁극적으로 중앙정부의 지속적인 투자를 통해서만이 지역발전을 꾀할 수 있기 때문임.
- 더구나 교통 및 물류 부문은 대부분 광역 간을 연결하는 사업이 대부분으로 지방자치단체의 핵심 지역인프라 사업이기에 이를 제대로 추진하기 위해서는 중앙정부의 SOC 투자 정책의 기조를 안정적으로 유지하는 것이 가장 중요함.
- 대통령 공약 사업을 포함한 지역 핵심사업의 추진 및 적정 기한 내 완료 필요성 등을 고려할 때 신규 SOC 재정투자의 확대는 필수적임.
- 정부의 급격한 SOC 예산 축소는 지방자치단체의 SOC 사업을 위축하는 부정적 연쇄효과가 불가피하기에 지역발전을 위한 인프라 정비 및 확충에 필요한 재원의 조달을 위해 안정적 SOC 재정투자가 유지되어야 함.

## ② 교통·에너지·환경세의 존치

- 교통 인프라 시설 확충에 소요되는 자원 마련을 위해 지난 1994년 목적세인 교통세로 도입된 교통·에너지·환경세는 2018년 12월 31일 폐지될 예정임.
- 정부는 2012년 목적세 폐지 방침에 따라 교통세뿐만 아니라 농어촌특별세, 교육세 폐지를 추진하였지만, 교육세는 영구세로 전환되었고, 농어촌특별세는 2024년 6월까지 일몰기한이 연장됨.
- 교통·에너지·환경세는 1994년 도입될 때에는 2.5조원이 징수되었다가 2016년 14.2조원(예산안 기준) 규모로 확대됨.
- 2007년부터 세수의 80%는 교통시설특별회계로 전입, 15%는 환경개선특별회계, 3%는 에너지·자원사업특별회계, 2%는 국가균형발전특별회계로 전입됨.
- 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계는 2016년에 16.4조원<sup>153)</sup> 규모로 교특회계 예산의 평균 80% 이상이 교통·에너지·환경세로부터 전입됨.
- 이렇듯 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계 재원의 방대함을 고려할 때, 교통·에너지·환경세법이 폐지될 경우 교특회계의 핵심 재원이 없어지므로

153) 기획재정부(2016), 2016 나라살림

로 지역 인프라의 핵심 사업으로 지적되고 있는 도로, 철도, 항만 등 교통 인프라의 투자 재원 조달에 어려움이 발생할 것은 자명함.

- 따라서 교통·에너지·환경세의 지속적 존치가 필요하며, 이를 위한 노력이 시급히 이루어져야 함.
  - 지역 핵심 교통인프라의 계속적 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요함.
  - 교통·에너지·환경세의 조세 체계는 단일세로 농특세나 교육세와 같이 다른 세액에 부과(sur-tax)하지 않으며, 세입과 세출의 연계가 어느 정도 일치하기에 목적세 고유의 기능을 유일하게 발휘하고 있음.
  - 미국, 독일 등에서도 SOC 예산의 안정적 확충을 위해 1950년대부터 현재까지 목적세를 유지하고 있음<sup>154)</sup>.

### ③ 예비타당성조사 방식 개선

- 지역 핵심 인프라 사업의 상당수는 예비타당성 조사를 거쳐 수행되는 대형 국책사업이 상당부분 포함되어 있어 예비타당성 조사 통과가 사업 추진의 핵심 요소로 작용 중임<sup>155)</sup>.
- 이에 따라 예비타당성 조사 수행에 적용되는 방법론과 기본 가정들은 매우 중요하나 현재 다음과 같은 문제점을 안고 있음.
  - 경제성분석 기간의 결정, 사회적 할인율 수준, AHP(Analytic Hierarchy Process) 설문 대상의 범위 등은 예비타당성 조사의 결론을 바꿀 수 있는 중요한 항목들로 이러한 사항들에 대한 공식적인 의견수렴 또는 검증 절차가 부재함.
  - 구축물의 내용연수(40~50년)에 비해 타당성분석의 내용연수(도로 및 철도 평균 30년)가 너무 짧으므로 편익이 과소평가 될 가능성이 존재함.

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

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

- 이에 따라 평가방법론을 개선하기 위해 공식적으로 학계, 전문가, 정책담당자, 시민 단체 등의 의견을 수렴하는 과정을 정기적으로 운영할 필요가 있음.
- 또한 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능이 미달되는 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 상향식 투자 의사결정 방식의 도입이 필요함.
  - 예를 들어 도로의 경우 구간별 속도, 안전도, 쾌적성 등의 성능지수를 실사를 통해 측정하여 성능이 미달되는(정체, 노후화 또는 사고위험) 구간부터 투자의 우선순위를 결정해 나가는 방식을 뜻함.

#### ④ 지역 인프라 사업 추진 시 중앙정부의 지원 확대

- 지역인프라 사업은 지방자치단체가 우선적으로 완공되기를 원하는 지역개발 사업으로 지방자치단체가 주도적으로 사업추진을 활성화해야 하는 사업적 특성을 갖고 있음.
  - 이에 따라 중앙정부의 사업(국가직접시행사업)을 제외하고는 지방자치단체가 주도적으로 지역 스스로의 가용 재원을 바탕으로 추진하는 것이 바람직함.
- 하지만 우리나라의 지방자치단체의 여건상 지방자치단체가 자체적으로 지역 인프라 사업을 추진하는 것은 현실적으로 매우 어려운 실정임.
  - 지방자치단체의 평균 재정자립도<sup>156)</sup>는 2003년 56.3%에서 2017년 51.1% 수준으로 지속적으로 감소하였으며, 재정자주도<sup>157)</sup>의 경우에도 2003년 84.9%에서 2017년 74.9%로 하락하는 추세임.
  - 이에 따라 2016년 기준으로 재정자립도 50% 이상인 지방자치단체가 전체 243개 중 11개로 4.5%에 불과한 실정이며, 95.5%는 자체수입으로 지방자치단체 예산의 절반도 충당하지 못하고 있음.
  - 특히 59개 지방자치단체는 재정자립도가 10% 미만으로 재정의 대부분을 중앙정부의 지방교부세 및 국고보조금과 같은 이전재원에 의존하고 있는 실정임.

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

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

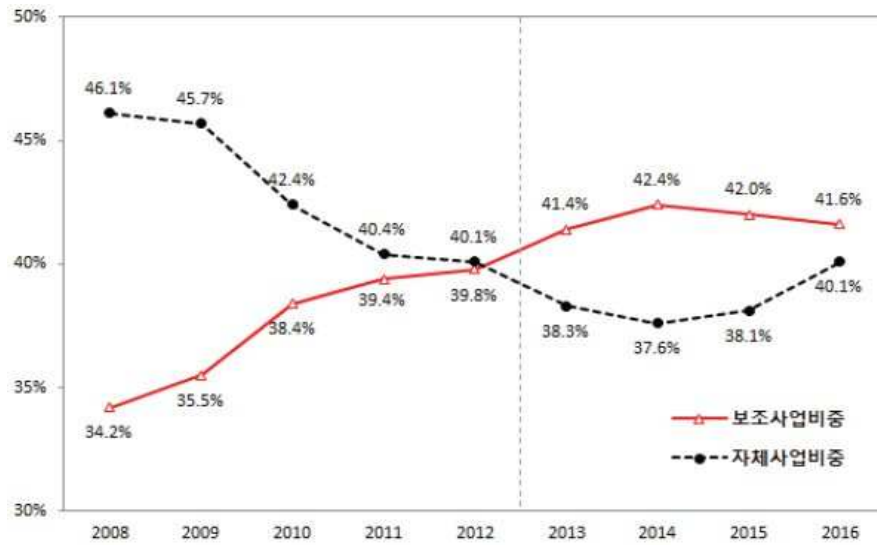
# 1.

## 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

그림 8-2

지방자치단체  
국고보조사업과  
자체사업 비중

- 이에 따라 지방자치단체 전체 예산 중 지역개발을 위해 자율적으로 시행할 수 있는 자체사업의 비중은 지속적으로 하락하고 있으며, 이에 반해 중앙정부에 의존적인 국고보조사업 비중은 갈수록 증가하여 지방자치에 역행하는 예산구조 추이를 보이고 있음.



주 : 일반회계 + 특별회계 순계 당초예산을 기준으로 계산

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

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

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	-
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 : 지방재정365

- 이러한 현실을 종합 고려할 때, 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역인프라의 개선 및 확충 사업 추진 시 중앙정부의 부담비율을 상향 조정하고, 배분에 있어 재정력이 낮거나 저개발 수준이 높은 지방자치단체에는 보조금을 차등 지원하는 방안의 검토가 필요함.
- 현행 국고 지원은 사업 유형에 맞춰 대체적으로 정률 지원이 되고 있어 지방자치단체 재정 여건을 반영하지 못하고 있는 바, 지자체 재정 여건 반영을 통하여 차등적 국비 지원<sup>158)</sup>으로 국고 지원 형평성을 제고할 필요가 있음<sup>159)</sup>.

158) 국고 차등 지원의 합리적 기준 설정을 위해 재정 지표(재정 규모, 재정 자립도 등), 사회 경제적 여건, 개발 낙후도, 사업의 국가적 중요도 등을 고려 가능함.

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

표 8-3

2016년 제1차  
지방재정  
중앙 투자심사 중  
주요결과

1.  
전라북도  
인프라  
투자역량 및  
투자확대를  
위한 제언

# 1.

## 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

표 8-4

인프라 유형별  
국가 재정 부담  
기준

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

자료 : 조남건·박종일(2013), 중앙과 지방의 인프라 투자비용 부담 체계 개선 방안, 국토연구원

- 더구나 현 지방재정조정제도는 각각의 특성에 따라 목적과 운영방식이 다르지만, 실제 운영 시에는 대부분 조건부 보조금으로 운영되는 사례가 많아<sup>160)</sup> 일부 지방자치단체의 경우 부담 능력이 없어 사업비를 반납하는 사례까지 발생하고 있기에 중앙정부의 부담비율 상향과 보조금 차등 지원 등의 현실

160) 특히 국고보조금의 경우 사업별 매칭펀드(Matching Fund) 방식으로 운영되어, 재정 지원의 불균형과 지방자치단체 부담이 가중되는 문제를 안고 있음.

적 대책 마련은 국토균형발전에 있어 꼭 선결해야 할 사항임.

### 3) 적정 수준의 인프라 투자 자원 마련을 위한 전라북도 차원의 정책과제

#### ① 지역 인프라 사업 예산 확보를 위한 지방채 발행의 효율화

- 2016년 결산 기준 전라북도의 지방채무<sup>161)</sup>는 일반회계의 외부차입금 1,003억원을 전액 상환하여 외부채무 제로화를 달성하여, 지역개발채권(공기업특별회계) 발행분 7,290억원임.
- 유사 자치단체 평균 지방채무 1조 876억원보다 3,586억원이 적은 수준으로 여유를 갖고 있음.

(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	789,781	△60,758	167,143	227,901	729,023
일반회계	100,311	△100,311	-	100,311	-
공기업특별회계 (지역개발기금)	689,470	39,553	167,143	127,590	729,023

표 8-5

전라북도  
지방채무 현황

자료 : 전라북도(2017), 2017년 전라북도 결산 재정공시(부채, 채무, 채권)

- 그러나 지방채발행 한도액<sup>162)</sup>은 2016년 기준 2,271억원이고, 기 발행액은 1,671억원에 달해 발행비율이 73.6%에 육박하고 있어 지역 인프라 사업 예산 확보를 위한 신규 지방채 발행 가능액이 매우 적은 실정임.

(단위: 백만원, %)

구 분	2012	2013	2014	2015	2016
지방채발행한도액(A)	105,300	289,904	195,859	208,334	227,143
발행액(B)	15,000	239,104	143,159	158,834	167,143
발행비율(B/A*100)	14.25	82.48	73.09	76.24	73.58

표 8-6

전라북도  
지방채발행  
한도액 및 발행액

자료 : 전라북도(2017), 2017년 전라북도 결산 재정공시(부채, 채무, 채권)

161) 지방채무란 지방자치단체가 자치단체 권한 중 하나인 지방세 과세권을 담보로 사업 투자재원을 조달하는 채무를 의미함(상환기간은 통상 1회계연도를 넘어서 이루어짐.)

162) 지방채발행 한도액이란 행정자치부에서 매년 지방자치단체에 통보하는 한도액임.

## 1.

### 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

- 하지만 지속적 인프라 사업 투자를 통한 지역경제 활성화와 지역민 삶의 질 향상을 위해서는 수익성을 갖춘 사업들을 중심으로 지방채 발행 확대는 필수적으로 이루어져야 함.
  - 현재, 우리나라의 경우 실질적인 지방채 시장이 존재하지 않음<sup>163)</sup>.
  - 지방자치단체의 지역 인프라 개발의 필요 재원은 장기자금 형태로 소요되므로 지방채의 발행을 효율화하는 방안도 적극 모색할 필요가 있는바, 시장 기능을 활용한 지방채 발행을 활성화하도록 유도할 필요가 있음.
- 따라서 중앙정부는 지방채 발행에 있어 지방자치단체의 재정 여건에 대한 큰 폭의 부담을 가중시키지 않는 범위에 한해 지방채 총량 규모를 현행보다 확대하도록 제도 개선이 이루어져야 함.
  - 또한 중앙정부는 발행 지방채가 소화될 수 있도록 기금이나 재정투융자 특별회계 등 정부 재정 자금과 시장 공모를 통해 지방채 인수를 확대하고, 공모채 인수에 대한 세제상 혜택을 강화할 필요가 있음.

#### ② 지역발전투자협약제도 활성화<sup>164)</sup>

- 현실적으로 거의 모든 핵심 지역개발사업은 중앙정부와 지방자치단체의 협력 내지 공동의 노력 없이는 추진과 성공이 거의 불가능함.
  - 따라서 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의 조정하고 계약방식을 통하여 공동으로 추진하는 지역발전투자협약제도 활성화 검토가 필요함.
- 이는 지역의 핵심 인프라 개발사업의 특성 상 중앙정부와 지방자치단체의 공동의 이해관계나 관심이 큰 사업들로서 지역발전투자협약제도의 적용이 필요한 사업이기 때문임.
  - 지역발전투자협약제도를 도입하게 되면 중앙정부와 지방자치단체의 관계가 동반자적인 관계로 변하게 되고 투자의 중복을 방지할 수 있음.
  - 또한 지역이 원하는 사업에 대하여 심사숙고하여 우선순위를 설정하게 하는 등 전략적 접근 능력을 제고시킬 수 있음.

163) 행정안전부, 지방채 시장 활성화 방안, 2010.12.

164) 이원섭(2011), 지역발전투자협약제도 실천방안, 국토연구원, 국토정책Brief

- 지역발전투자협약제 시행 시 해당 제도를 통해 시행되는 지역 인프라 사업은 연차별 투자계획에 따라 중앙정부 및 지방자치단체의 예산반영을 의무화함으로써 협약제도의 신뢰성을 확보해야 함.
- 또한 중앙정부는 지방자치단체들이 협약으로 추진하는 다양한 지역발전사업에 대해 우선적인 국비 지원이 필요함.

### ③ 도시재생 특별회계 및 기금의 설치·운용

- 현행 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에서는 광역지자체의 장의 판단에 따라 자체적으로 도시재생특별회계를 설치·운용할 수 있도록 규정하고 있음.

#### 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법

##### 제28조(도시재생특별회계의 설치 및 운용)

- ① 전략계획수립권자는 도시재생 활성화 및 도시재생사업의 촉진과 지원을 위하여 도시재생특별회계를 설치·운용할 수 있다. 다만, 도지사는 필요한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 도시재생특별회계를 설치·운용할 수 있다.
- ② 도시재생특별회계의 세입은 다음 각 호와 같다.
  1. 「지방세법」 제112조(제1항제1호는 제외한다)에 따라 부과·징수되는 재산세 중 대통령령으로 정하는 일정비율 이상의 금액
  2. 「개발이익환수에 관한 법률」에 따른 개발부담금 중 지방자치단체귀속분의 일부
  3. 「재건축초과이익 환수에 관한 법률」에 따른 재건축부담금 중 지방자치단체 귀속분
  4. 「수도권정비계획법」에 따라 시·도에 귀속되는 과밀부담금 중 해당 시·도의 조례로 정하는 비율의 금액
  5. 일반회계로부터의 전입금
  6. 정부의 보조금
  7. 차입금
  8. 해당 도시재생특별회계 자금의 융자회수금, 이자수익금 및 그 밖의 수익금

- 이에 따라 중앙정부(국토부)의 도시재생지역 선정 유무와는 별개로 서울특별시와 경기도의 경우 자체적으로 도시재생 특별회계를 운영 중에 있기에 전라북도 또한 도시재생특별회계 설치·운용을 통한 도시재생 사업 활성화를 꾀하여야 함.
- 단, 서울특별시와 경기도는 도시재생특별회계 설치 유형이 다음과 같이 상이하기에 이를 종합 고려하여 전라북도 재정 현실에 적합한 방안 모색이 필요함.

## 1.

### 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

- 서울특별시는 도시재생기금을 운영하고 있으며, 2018년부터 2022년까지 1,759억원을 사용할 계획임.
  - 서울특별시의 도시재생기금은 과밀부담금 시 귀속분 50%(주택사업특별회계 재충계정)를 통해 조성하였음.
  - 도시재생기금은 향후 「서울특별시 도시재생기금 설치 및 운영조례」 제6조에 의거한 거점공간 매입 및 활용, 주민협약체 추진 사업 등의 도시재생활성화지역 및 도시재생사업지를 위해 사용될 예정임<sup>165)</sup>.
- 경기도의 경우 2018년부터 2022년까지 도시재생특별회계를 통해 4,263.4억원을 집행할 예정이며, 이중 사업을 위해 2,525.2억원을 사용할 예정임.
  - 경기도의 도시재생특별회계는 경상적 세외수입, 지역특별보조금, 보전수입 및 내부거래를 통해 조성함.
  - 경기도형 도시재생사업 및 도시재생 뉴딜사업 추진과 경기도 도시재생지원센터의 운영을 위해 사용될 예정임<sup>166)</sup>.

#### 4) 정부·지자체와 민간의 협력사업(민간투자사업) 활성화를 통한 재원 마련

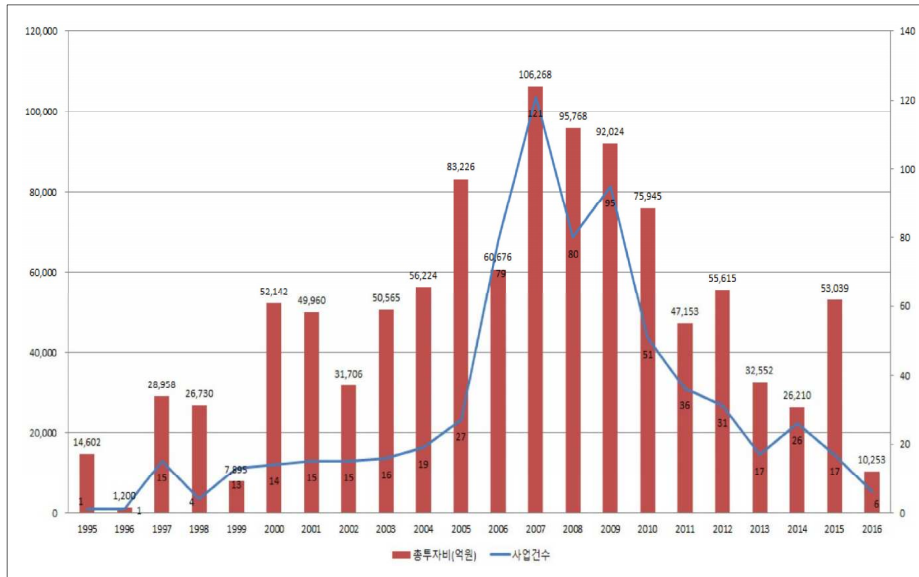
- 민간투자사업(이하 민자사업)은 부족한 정부 재정을 보완하고 사회기반시설의 적기 공급을 위해 지난 1994년 「사회간접자본시설에 대한 민간자본 유치 촉진법」(현 「사회기반시설에 대한 민간투자법」)이 제정된 이후 현재까지 활용되고 있음.
  - 2016년 12월 말까지 우리나라 전체에서 협약 체결 후 추진 중인 민자사업은 총 699건, 총 투자비 106조원 규모임.
  - 총 투자비 기준으로, 도로가 45.0조원(42.5%)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 철도 19.8조원(18.7%), 환경 14.0조원(13.3%), 교육 10.0조원(9.5%) 순임.
- 민자사업은 부족한 정부의 SOC 재원을 보완하고 지역 경제에 활력을 불어넣을 수 있는 유력한 대안이지만, 현재 축소되어 사업 자체가 위축되어 있는

165) 서울특별시의 도시재생기금 사용계획은 2018년 339억원 → 2019년 355억원 → 2020년 355억원 → 2021년 355억원 → 2022년 355억원이 예정됨.

166) 경기도 도시재생특별회계 사용계획은 2018년 163.5억원 → 2019년 451.2억원 → 2020년 719.1억원 → 2021년 566.0억원 → 2022년 625.4억원이 사용될 예정임.

실정임.

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



자료 : KDI 공공투자센터(2017), 2015년도 KDI 공공투자센터 연차보고서

그림 8-3

민간투자사업의  
총투자비 및  
사업 건수 추이

- 이를 개선하고 민자사업 추진 활성화를 꾀하기 위해 다음과 같은 노력이 필요함.

#### ① 민자사업 정상화에 대한 정부와 지자체의 명확한 의지 표명(상호 신뢰구축)

- 불확실한 정부 리스크를 최소화하여 정부와 지자체를 믿고 투자할 수 있는 정책 환경이 조성되어야 함.
  - 민자사업은 장기 투자 사업으로 정책에 대한 신뢰가 없이는 장기 투자를 유치할 수 없으므로 민자정책에 대한 신뢰성 회복이 필요함.

#### ② 민간투자 대상사업 기준 재정립

- 기존 민간투자 대상 사업은 열거주의 방식(positive system)이었으나, 민간의 창의성을 바탕으로 한 사업 활성화를 위해 포괄주의 방식(negative system)으로 전환이 필요함.

1.

전라북도  
인프라  
투자역량 및  
투자확대를  
위한 제언

- 우리나라 「민간투자법」은 민간투자 대상 시설을 법률에서 구체적으로 정하는 열거주의 방식(positive system)을 채택하고 있어 급변하는 사회·경제적 환경과 시장 환경을 법률을 통해 탄력적으로 반영하는 데 한계를 내포하고 있음.

- 열거주의 방식을 적용하더라도 모든 민자사업은 사전에 다양한 검증 단계를 거쳐야 함으로 무분별한 민자사업의 추진은 충분히 제어 가능함.
- 민자사업으로 제안된 모든 사업들은 적격성 조사를 통과해야 하고, 이후에는 민간투자심의위원회의 심의를 거쳐야 하며, BTL 사업의 경우는 주무부처와의 협의와 기획재정부의 검토를 거쳐 국회에서 사업 한도액 승인을 받아야만 사업 추진이 가능하기 때문임.

### ③ 정부고시사업 활성화

- 최근 수익형 민자사업(BTO)에 대한 정부고시사업이 전무한 실정임. 이에 따라 민간부문에서 투자 재원이 마련되어 있어도 투자할 수 있는 인프라 사업이 고시되지 않아 민간투자가 일어날 수 없는 실정임.
- 이에 따라 풀링(Pooling)에 의한 전체 사업 평가와 민간투자 목표예산 사전배분 절차에 의하여 정부가 민간투자사업을 꾸준히 고시하는 의지가 필요함.
  - 재정사업과 민자사업의 구분 없이 예비타당성 조사 수행 후에 적격성 조사(Value-for Money, VFM)<sup>167)</sup>를 통과한 사업에 한하여 일정 비율을 민자사업으로 추진하는 형태로의 민간투자 목표예산 사전배분과정을 거치는 것이 필요함.
  - 예를 들어 당해 연도에 필요로 하는 총 SOC 투자 규모를 상정하고 목표예산을 공공재원과 민간재원으로 구분하여 관리하는 방식(재정:민자 = 80:20

167) 정부실행 대안과 비교하여 민간투자 대안이 적격한지의 여부를 판단하는 조사임.

## (2) 인프라 사업 발굴 및 투자관리 조직 보완, 관련 기관별 협력체계 구축

- 전라북도와 도내 기초지방자치단체들의 인프라 투자 정책을 발굴하고 기술적으로 지원할 수 있는 전문 기관인 ‘공공투자관리센터’의 설립이 필요함.
- 이는 인프라 사업 대부분은 계획 및 수립 주체, 추진운영주체가 중앙정부 및 지방자치단체와 관련 산하기관<sup>168)</sup>에 흩어져서 사업이 추진되기에 사업의 계획단계에서부터 사후관리단계에 이르기까지 인프라 사업 발굴 및 투자관리 체계의 효율화를 위해 공공투자관리센터 설립이 필요함.
- 이에 따라 지난 2012년부터 지방자치단체 단위의 공공투자관리센터 설립이 이루어지고 있으며, 2017년 3월 기준 전국 7개 광역시·도에서 지방공공투자관리센터가 운영 중임.
- 서울특별시의 경우 다음 <그림 8-4>와 같이 공공투자사업 추진절차 별로 서울공공투자관리센터가 사업 추진에 있어 중요한 역할을 하고 있음.



그림 8-4

서울특별시의  
공공투자사업  
추진절차

1.

전라북도  
인프라  
투자역량 및  
투자확대를  
위한 제언

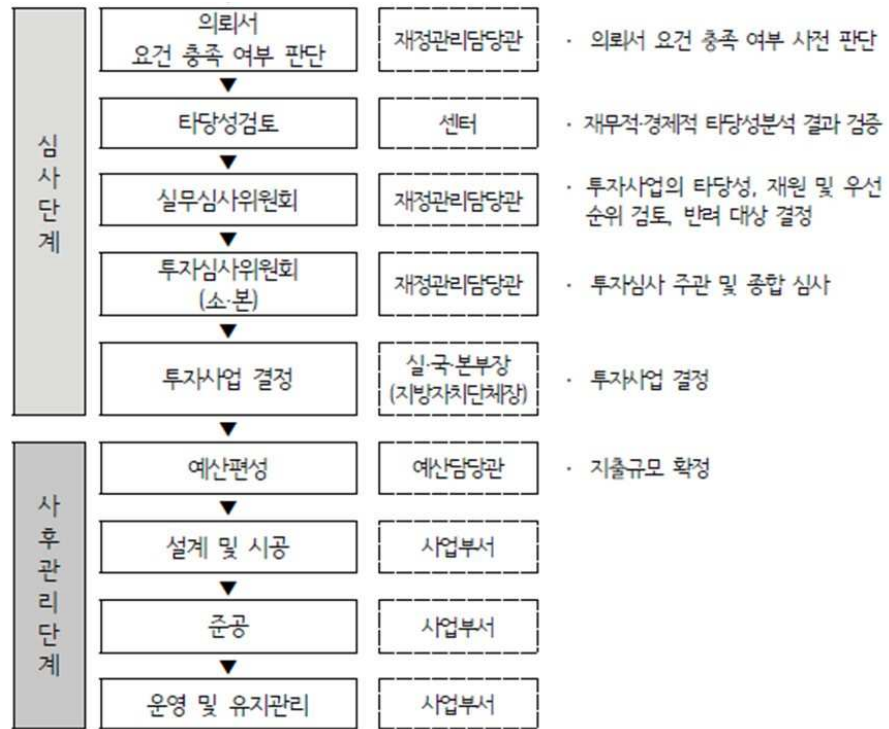
168) 예를 들어 도로사업(지방도 제외)의 경우 그 특성상 국비를 활용하여 사업을 추진하기 때문에, 사업계획 및 수립은 국토교통부 주관으로 사업을 추진하게 되며, 도로사업의 추진 운영 주체는 익산국토관리청 또는 한국도로공사에서 사업을 추진함. 전라북도와 관련 기초지방자치단체는 이에 대해 협업과 협력의 주체로서 역할을 담당하고 있음.

# 1.

## 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

그림 8-4(계속)

서울특별시의  
공공투자사업  
추진절차



자료 : 박영민·이세구(2015), 서울시 공공투자사업 심사제도 효율화 방안

- 하지만 현재 운영 중인 지방자치단체의 공공투자관리센터는 각 센터별로 설립근거, 규모, 주요 역할에 있어 상당한 차이를 보이고 있음.
  - 지방공공투자관리센터의 설립 근거가 조례에 규정된 곳은 3개소(서울, 부산, 제주)가 있으며, 조례를 통해 설치 근거가 마련되어 있지 않은 채 운영 중인 곳은 4개소(경남, 울산, 충북, 대구·경북)가 있음.
  - 조례에 의해 설립 근거를 갖추지 못한 지방공공투자센터의 경우에는 대부분 운영을 위한 예산 확보가 쉽지 않은 상황임.
  - 이에 따라 조례상의 설치근거가 부재한 지방공공투자센터의 경우 대부분 예비타당성 조사와 타당성조사 통과를 주요 지원 업무로 수행하는 상황임.
  - 하지만 이러한 형태의 운영은 검토하는 사업 단위의 용역비 형태로 예산이 지급되기에 수의계약이 어려우므로 안정적인 예산 확보가 어려울 뿐 아니라 예산에 대한 의존도가 높아 독립성을 바탕으로 한 객관적인 의견 개진에 한계를 안고 있음.
- 따라서 전라북도의 경우 공공투자관리센터를 조례에 근거해 설립하는 방안 모색이 필요함.

- 초기에는 전북연구원 산하 센터로 설립하여, 경상비 최소화 등을 피하는 것을 고려 가능하며, 조직 규모가 일정 수준 이상일 경우 인적 분할 방식으로 별도의 전라북도 공공투자관리센터 설립 추진을 꾀할 수 있을 것임.
  - 필요 시 경상남도과 대구광역시 사례와 같이 전라남도 등 인근 광역지방자치단체와 함께 관련 센터 설립 추진 또한 고려 가능함.
- 또한 전라북도의 인프라 투자 사업 효율화 및 지속적 사업 발굴을 위해 기초지자체와 협조 추진체계 구축이 필요함.
- 최근 전라북도는 2017년 6월부터 2018년 3월까지 도 실국-전북연구원-전문가 등의 인원을 바탕으로 ‘국책사업 발굴 포럼 운영’을 통해 국책사업 발굴을 적극 추진하였음<sup>169)</sup>.
  - 하지만 인프라 투자 사업은 각 기초지자체에 위치한 인프라 사업을 추진하는 만큼 전라북도 내 14개 기초지자체와의 긴밀하고 지속적인 통합 의견수렴체계를 구축하여 운영하는 것이 보다 효과적이며, 사업발굴 뿐만 아니라 사업추진단계별 모니터링 및 추진 방안에 대한 긴밀한 협조를 위해서는 임시 조직 성격이 아닌, 상시 협조체계 구축이 필요함.
  - 이에 따라 전라북도와 14개 기초지자체간 정례적인 인프라 투자 사업 협력체계를 위원회 구성 형태로 구축하고, 국책사업 발굴 포럼 등 신규 사업 발굴TF(Task Force)는 위원회 예하 실무단으로 구성하여 운영하는 등의 협조 추진체계 마련이 필요함.

### (3) 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축<sup>170)</sup>

- 노후 인프라에 대한 유지관리 및 성능개선을 위한 재원을 지방자치단체가 자체적으로 조달하는 것은 매우 어려운 것이 현실이기에 중앙정부 차원과 지방자치단체 차원의 노력이 동시에 이루어져야 함.
- 특히 지방자치단체의 경우 정부의 지원만을 의존하기 보다는 자체적인 재원 확보를 위한 다각적인 대안 확보 노력이 필요함.

169) 전라북도, 전북도, 국책사업 26건 4조 6,695억원 사업 발굴 도-전북연구원 협력, 국책사업 발굴, 보도자료, 2018.2.13.

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

## 1.

### 전라북도

### 인프라

### 투자역량 및

### 투자확대를

### 위한 제언

- 다음은 노후 인프라의 체계적 진단과 재투자 실행체계 구축을 위한 중앙정부 및 지방자치단체의 추진 가능 방안임.

#### ① 중앙정부 : 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정 및 노후인프라 시설에 대한 관리 확대

- 2018년 3월 현재 「지속가능한 기반시설관리 기본법」이 의원입법으로 제안(2017.11.15., 조정식 의원 대표발의)되어 있으며, 해당 법률의 주요 내용은 다음과 같음.

- 국토교통부는 기반시설<sup>171)</sup> 관리에 관한 기본계획을 5년 마다 수립하고 기반시설 관리위원회와 국무회의의 심의를 거치도록 규정하고 있으며, 관리감독기관은 기본계획에 따라 소관 기반시설에 대한 관리계획을 5년마다 수립하고 기반시설 유형별로 최소유지관리 기준을 설정·고시하도록 명시되어 있어 기반시설에 대한 관리가 체계적으로 이루어질 전망이다.
- 또한 해당 법률에서는 관리주체가 유지관리비용을 지원받으려면, 관리계획을 수립하도록 규정하고 있고, 성능개선비용을 지원받기 위해서는 관리계획을 수립하고 성능개선 총담금을 적립하도록 규정함.
- 이 외에도 체계적인 인프라 시설 관리를 위해 국가 및 지자체는 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위해 관리주체에게 조사·진단, 보수·보강, 성능개선 비용 등을 보조·융자 가능하도록 규정하고 있으며, 사용료를 부과하는 관리주체의 경우에는 기반시설 사용자에게 유지관리 및 성능개선에 필요한 재원 조성을 위한 부담금을 부과·징수할 수 있도록 규정함.
- 이에 따라 관리주체가 기반시설의 노후화에 대비하여 적립하는 성능개선 총담금의 경우 관리·운영 수익금, 일반회계 및 교통시설특별회계로부터의 전입금, 공공기관 운영 효율화를 통한 자금 등을 재원으로 함.

#### ② 지방자치단체 : 지자체의 노후 인프라 개선을 위한 조례 제정 추진 필요

- 2018년 3월 현재 서울특별시 및 전라남도, 부산광역시, 대구광역시에서는 다

171) 해당 법률에서 정의한 기반시설의 범위는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법」 제2조 제6호에 따른 기반시설 중 공공이 책임지고 관리해야 하는 시설로서 사고 시 광범위한 인적·물적 피해가 우려되는 시설 14종(도로, 철도, 도시철도, 공항, 항만, 여객터미널, 하천, 댐, 수도, 저수지, 하수도, 공공폐수처리시설, 가축분뇨처리시설, 공동구)임.

음과 같이 해당 지방자치단체 내 시설의 안전도 개선을 위한 조례를 기 제정하여 운영하고 있어 지역 내 위치한 인프라의 성능 개선을 위한 제도적 기반을 마련하였음<sup>172)</sup>.

- 서울특별시('16.7.14. 제정) : 「서울특별시 노후 기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」
- 부산광역시('17.11.1. 제정) : 「부산광역시 노후 기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」
- 전라남도('17.11.2. 제정) : 「전라남도 노후 기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」
- 대구광역시('17.12.27. 제정) : 「대구광역시 주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」

구 분	서울	전남	부산	대구
적용 대상 시설물	「시특법」 제2조제1호 시설물 및 간선 이상 하수관로 중 완공 후 30년 경과 시설물		「시특법」 제2조제1호에 따른 시설물 중 30년 경과 시설물	「시특법」 제2조제1항 시설물, 「도로법」 및 「도로교통법」에 따른 도로와 부속물, 교통안전시설 등, 무인교통 단속용장비 시설, 지능형교통체계 시설, 「하천법」에 따른 하천시설과 하천복개구조물, 하수도법에 따른 공작물 등
실태평가 보고서 작성	규정	규정	실태조사는 규정, 보고서 작성은 미규정	미규정
종합관리 계획의 수립	규정	규정	규정	‘종합관리계획’과 유사한 ‘시설물 안전 및 유지관리계획’ 수립을 규정
성능개선위원회 구성·운영	규정	규정	미규정	미규정
실무협의회 구성 및 운영	규정	규정	규정	조정협의회 구성·운영 등에 관한 규정에 있으나, 관리자를 지정하기 위한 목적으로 제한
의회보고	규정	규정	미규정	교통관리계획 수립 시 보고토록 규정되어 있으나 이외 시설물은 미규정

표 8-7

노후 인프라 개선과 관련한 지방자치단체 조례 내용 비교 (서울, 부산, 전남, 대구)

- 4장에서 살펴보았듯이 전라북도의 경우 또한 노후시설물이 개별 시설물별 급증하고 있는 추세이나, 일부 하수관거를 제외한 대부분 시설물이 노후시설

172) 기초지방자치단체의 경우 전라남도 순천시가 최초로 「순천시 노후기반시설 조기교체 및 성능개선 촉진 조례」를 지난 2017.3.31. 제정함.

## 1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

물 관리 및 성능개선이 제대로 이어지고 있지 않기에, 타 광역시·도 벤치마킹을 통한 해당 조례의 제정과 이를 통한 관리가 필요함.

③ 지방자치단체 : 특별회계 설치, 민자사업 활성화, 지방자치단체 예산의 우선 배정 고려

- 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자자원 확보를 위해 지방자치단체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토가 필요함.
  - 지방자치단체의 주요 인프라의 안전 확보·성능개선을 위한 특별회계 설치를 고려해 볼 수 있음.
- 또한 시설물 안전 및 성능개선사업에 민간투자사업 활용 확대 고려가 필요함.
  - 교량, 도로 등 주요 인프라 시설의 안전 및 성능개선(내진, 노후시설 개선) 사업 추진 시 민자사업 활용을 우선 고려할 수 있음.
  - 학교시설 안전 및 성능개선사업의 경우는 학교 복합화 및 그린학교사업과 연계하여 임대형 민간투자사업(BTL)으로 추진이 가능함.
- 시설물 안전 및 성능개선 사업에 지방자치단체 예산의 우선 배정이 필요함.
  - 도시철도, 도로 및 하수관로 등 시민생활에 직결된 주요 인프라 시설의 안전 향상과 성능개선을 위해 예산 항목 조정 검토 또한 필요한 범위만큼 충분히 이루어져야 함.

#### (4) 도시재생 사업 추진 확대를 위한 투자자원 다변화 필요

- 현재, 중앙정부는 「도시재생 뉴딜사업」 추진으로 주거문제 해소, 미래 성장 동력 확충, 지방분권 강화 및 균형발전을 도모하고 있음.
  - 정부는 연간 100개로 5년간 500개소 추진을 목표로 연간 10조원(재정 2조원, 기금 5조원, LH·SH 등 공사 3조원)을 5년간 50조원을 투입할 계획임.
  - 2016년 16개 지역, 2017년 68개 지역을 선정, 2018년도부터는 매년 90~100개 지역을 지방자치단체, 중앙정부, 공공기관 제안을 통해 선정할 계획임.

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	중심시가지형	경제기반형
선정주체	광역지자체			중앙(국토교통부)	

표 8-8

## 도시재생사업의 유형

- 이에 따라 대부분의 광역 지방자치단체는 현재 정부에서 추진하고 있는 ‘도시재생 뉴딜사업’에 적극 참여하는 등 관내 노후 도심지에 대한 도시재생 사업을 추진하고 있으나, 투자재원의 제약이 있는 상태임.
- 도시재생사업은 특성상 사업기간이 길고 초기에 사업비가 많이 투자되지만 회수는 사업후반기에 이루어지는 사업특성을 갖고 있어, 공공과 민간의 조화된 협력과 공공의 안정적인 자원조달이 매우 중요함.
- 따라서 앞서 제시한 도시재생특별회계의 적극적 활용과 더불어 지자체 차원에서의 자주적 자원조달이 필요한 바, 다음과 같이 다양한 자원조달에 대한 검토와 제도 신설이 필요함.

### ① 조세담보금융(Tax Increment Financing, TIF) 도입 검토

- TIF는 도시정비사업 내에서 필요한 재원을 스스로 조달하는 재정기법임.
- 노후도심지와 같이 공공이 지원이 없으면 재개발사업을 추진할 수 없는 지역에서 재개발을 촉진하는데 필요한 공공재원을 조달하기 위한 제도임.
- TIF는 특정지역의 환경개선에 필요한 공공재원을 그 지역이 개발되었을 경우 발생하게 될 미래 세수의 증가분을 활용하여 조달하는 방법임.
- TIF의 기본 개념을 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같음<sup>173)</sup>.
- 특정구역의 재개발로 인해 미래에 발생하게 될 총세수를 예측하고, 재개발 이전부터 발생한 기존의 세수를 제외한 세수의 순증가분만을 일정기간 동안 별도로 모아서 그 지역에 재투자하는 방법임.

173) 이삼수 외(2013), TIF와 BID를 활용한 도시재생사업의 자금조달 및 관리운영 방안 연구, 도시행정학보, 제26집 제1호.

## 1.

## 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

# 1.

## 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

• 지방자치단체는 세수의 순증가분을 담보로 수익채권을 발행하여 투자재원을 마련하거나, 개발업자로 하여금 초기 사업비용을 부담하게 한 후 개발사업으로 증가된 세수입을 매년 개발업자에게 일정 부분씩 변제할 수도 있음.

- 1951년 미국 캘리포니아주에서 처음 도입한 이후 대부분의 주정부에서는 TIF를 입법화하여 도시재생 사업에서 활용하고 있음.

• TIF는 1960~1970년대 중앙정부가 지방자치단체에 지급해온 보조금이 대폭 감소되면서 지방자치단체들이 새로운 재원조달수단 모색하는 과정에서 발달된 제도임.

• 세율 증가로 재원을 확충하는 방법에 따른 조세저항을 피하면서 재원을 확보함으로써 지방자치단체들은 도시환경 정비와 인프라 구축 등을 할 수 있게 됨.

표 8-9

미국의 TIF 사례

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

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

② 저소득층주택 세금감면 프로그램(Low Income Housing Tax Credit, LIHTC) 도입 검토

- 미국의 대표적 주택건설 보조금정책인 LIHTC는 정부의 조세정책을 통해 민간부문이 대량의 임대주택 건설을 가능하게 하는 제도임.
- 중앙정부 또는 지방자치단체가 (상대적으로) 저렴한 주택을 개발하는 민간 개발업자에게 조세를 감면해 줌으로서 대량의 장기임대주택이 공급되도록 하는 방식임.
- 1986년 「세금개혁법」에 명시된 이후 미 국세청(Internal Revenue Service, IRS)이 Section 42에 근거를 두고 추진하여 2014년까지 280만 호 이상의 주택이 LIHTC에 의해 공급되었음<sup>174)</sup>.

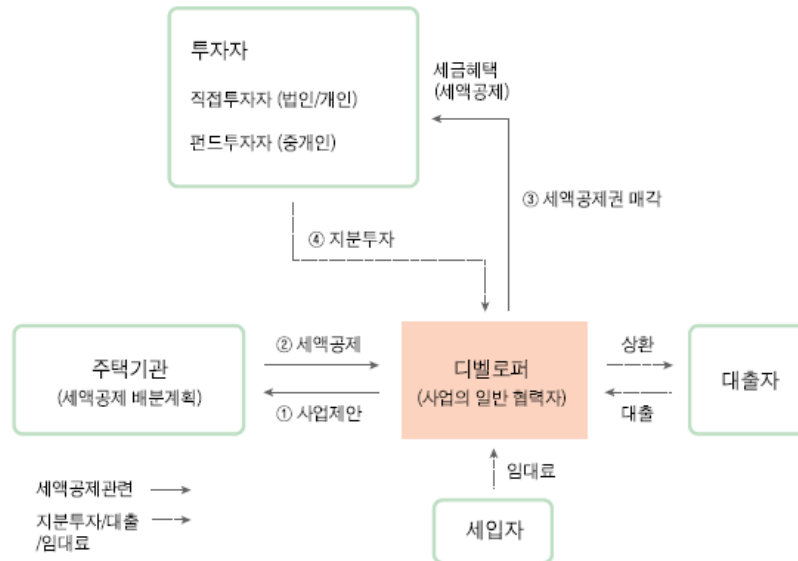


그림 8-5  
LIHTC  
프로그램의  
세액공제 및  
지분 투자 흐름

- LIHTC의 기본 개념을 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같음<sup>175)</sup>.
- 미국의 LIHTC 제도는 부담가능주택(affordable housing) 건설을 위한 지원금을 연방정부가 직접 지원하기 보다는 공공이 연방소득세를 감면 받을 수 있는 권리(tax credit)를 임대주택 개발업체에 배분하는 방식임.
- 미 국세청(IRS)은 매년 각 주의 대표 주택기관에게 세액공제액을 할당하고, 이를 자격을 갖춘 임대주택 개발업체에 이를 배분함.
- 각 주(州)는 2003년 이후 연간 주민 1인당 1.75 달러의 비율로 공제액 상한을 설정함(예를 들어 인구 1,000만명인 주는 연간 1,750만 달러에 상당하는 세액 공제액을 연방정부로부터 배분받게 됨).

174) 이재춘 외(2016), 주거지원정책 참여자간 협력체계 연구, 국토연구원

175) 장경석(2008), 세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안, 부동산포커스, 한국감정원

## 1. 전라북도 인프라 투자역량 및 투자확대를 위한 제언

## 1.

### 전라북도

### 인프라

### 투자역량 및

### 투자확대를

### 위한 제언

- 개발업체는 조세를 감면 받을 수 있는 권리(예: 10년간 조세면제)를 투자자에게 매각하여 개발비용을 조달하고, 투자자는 조세감면 권리를 유동화 하여 투자 상품으로서 투자시장에서 거래할 수 있도록 함.
- 우리나라의 경우 적용 가능한 LIHTC에 대한 연구와 시범사업 및 관련 법 개정을 통해 지방자치단체 차원에서 저소득층을 위한 임대주택의 공급 확대를 가능하도록 검토할 필요가 있음.

## 2. 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

- 지금까지 살펴본 바와 같이 전라북도 지역의 인프라 투자 극대화는 결국 전북도민 삶의 질 개선과 더불어 지역경제 성장에 있어서도 매우 긍정적인 효과를 가져오는 것을 알 수 있음.
- 대부분의 인프라 투자 사업이 국비 보조를 통해 해당 지방자치단체의 예산을 통해서 이루어지는 현실을 고려할 때 지역경제 활성화를 위한 지역건설업 보호·육성은 매우 중요함.
  - 이에 따라 본 절에서는 전라북도 지역의 건설산업의 현황과 지역건설산업 보호를 위한 제도정책 운영 실태를 되짚어보고 그 내용을 기초로 본 연구에서 제시한 인프라 투자 사업 시행 시 지역경제 파급효과 극대화를 위한 정책 제언을 제시하였음.

### (1) 전북지역 건설산업의 위상과 현황

- 건설업은 전국 지역별 격차가 다소 존재하나, 대다수의 광역시·도에서 총생산에서 차지하는 비중이 매우 크기에 지역경제에 차지하는 비중과 역할이 매우 큰 산업임.
- 전라북도를 비롯한 강원도, 제주도 등 대부분의 광역시·도의 경우 건설산업은 지역 내 총생산에서 4위안에 드는 업종임.

지역	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
강원도	공공행정 및 국방	건설업	제조업	교육서비스업	부동산 및 임대업
전라남도	제조업	공공행정 및 국방	농림어업	건설업	전기 및 수도
전라북도	제조업	공공행정 및 국방	농림어업	건설업	보건 및 사회복지서비스
경상남도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	부동산 및 임대업	교육서비스업
경상북도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	농림어업	교육서비스업

표 8-10

광역지자체별  
상위 5위 내  
산업 생산 현황

## 2. 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

충청북도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	교육서비스업	부동산 및 임대업
충청남도	제조업	공공행정 및 국방	건설업	전기 및 수도	농림어업
제주도	공공행정 및 국방	건설업	부동산 및 임대업	도소매업	교육서비스업

자료 : 한국건설산업연구원(2017), 차기 정부의 건설 및 주택 정책과제

- 더구나 전라북도의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 18.9%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 4천여명으로 전체 종사자 중 7.1%를 차지하는 지역경제 중추 산업임.
- 하지만 전북지역 내 건설수주액은 최근 전국적 건축수주액의 물량 증가에도 불구하고 지난 10년간 정체 상태임.

(단위: 조원)

표 8-11

전국 대비  
전라북도  
건설수주액(경상)

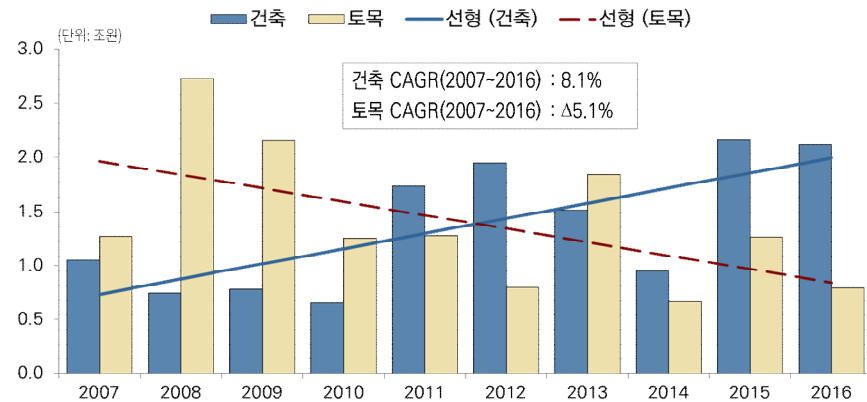
구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
전 국	112.5	103.9	109.1	89.8	95.3	89.4	77.9	90.6	134.5	145.8
전라북도	2.3	3.5	2.9	1.9	3.0	2.7	3.4	1.6	3.4	2.9

자료 : 통계청, 건설경기동향조사

- 보다 구체적으로 살펴보면, 지난 10년('07~'16년)간 전라북도 지역 토목공종 수주액 연평균 증가율(CAGR)은 -5.1%에 불과하여 전국 0.3%를 크게 하회하고 있어 토목공사 물량이 특히 급격히 축소된 상황임.

그림 8-6

전북지역  
공종별(건축,  
토목)  
건설수주액 추이



- 이러한 수주물량 감소에도 불구하고, 전라북도 지역 내에서 발주하는 공사임에도 지역건설기업이 해당 공사를 수주하지 못하고 있는 이중고(二重苦) 현상이 발생하고 있기에 지역건설산업 육성을 위한 다각적인 노력이 필요함.
- 해당 지역에 공사현장을 두고 있는 공사 중에서 해당 지역에 본사가 위치한 건설업체가 수주한 비중인 역내공사 수주 비중<sup>176)</sup>의 경우, 전북은 최근 7년 평균 42.8%에 그치고 있는 실정임.

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
서울	73.5%	67.9%	72.3%	70.2%	72.8%	72.9%	72.9%
부산	21.6%	20.5%	24.1%	26.0%	28.2%	19.3%	28.6%
대구	30.5%	33.3%	31.1%	29.6%	30.2%	24.4%	32.1%
인천	43.2%	42.0%	44.0%	57.7%	42.1%	37.1%	50.8%
광주	40.1%	40.8%	33.5%	29.0%	38.8%	42.8%	40.3%
대전	24.5%	31.6%	32.0%	41.4%	36.3%	35.4%	34.7%
울산	42.3%	38.9%	48.7%	53.7%	40.3%	28.4%	50.1%
경기	24.0%	20.9%	21.4%	24.7%	27.2%	13.7%	26.2%
충북	35.2%	40.0%	35.2%	38.0%	40.4%	27.2%	40.0%
충남	24.7%	18.6%	21.1%	20.2%	19.1%	19.8%	24.6%
전북	46.0%	38.1%	41.4%	37.7%	48.2%	45.2%	42.9%
전남	32.0%	34.4%	50.7%	54.2%	52.2%	51.6%	55.7%
경북	40.2%	47.9%	41.8%	46.1%	38.6%	37.0%	35.6%
경남	42.9%	42.7%	37.9%	43.1%	41.5%	39.0%	34.9%
제주	50.7%	57.4%	56.9%	45.8%	54.7%	56.3%	55.2%
강원	26.2%	38.9%	21.8%	36.6%	34.7%	33.9%	28.9%

표 8-12

전국 광역시·도별  
역내 공사 수주  
비중 추이

자료 : 대한건설협회 종합건설업조사, 한국건설산업연구원(미발간) 강원도 지역건설산업 활성화계획 수립 연구 재인용

- 더구나 전라북도 지역건설업체의 경우 역내 발주공사의 의존도가 전국 평균을 훨씬 상회하는 수준으로 높아, 지역건설업체 보호와 지역건설산업 활성화를 위한 방안 수립이 매우 시급함.
- 해당 지역 내 위치한 역내업체의 총 수주금액 중 역내업체의 역내공사 수주금액 비를 의미하는 역내공사 수주 의존도<sup>177)</sup>의 경우 전라북도는 최근 7

176) 역내공사 수주 비중 =  $\frac{\text{역내업체의 역내공사 수주금액}}{\text{역내의 총 발주금액}}$

## 2. 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

## 2.

### 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

표 8-13

전국 광역시·도별  
역내 공사 수주  
의존도 추이

년 평균 0.70으로 지역건설업체 대부분이 지역 내 공사물량에 절대적으로 의존하고 있는 실정임.

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
서울	0.22	0.22	0.18	0.21	0.25	0.18	0.19
부산	0.55	0.56	0.50	0.62	0.38	0.47	0.54
대구	0.65	0.68	0.56	0.58	0.62	0.57	0.47
인천	0.36	0.23	0.31	0.21	0.26	0.25	0.31
광주	0.52	0.31	0.36	0.38	0.31	0.13	0.27
대전	0.36	0.50	0.46	0.38	0.28	0.27	0.29
울산	0.68	0.60	0.75	0.78	0.79	0.77	0.70
경기	0.45	0.40	0.47	0.50	0.48	0.49	0.51
충북	0.80	0.79	0.77	0.70	0.69	0.74	0.68
충남	0.51	0.45	0.46	0.40	0.44	0.51	0.52
전북	0.77	0.72	0.76	0.65	0.73	0.67	0.62
전남	0.49	0.50	0.44	0.43	0.31	0.28	0.30
경북	0.37	0.48	0.43	0.44	0.38	0.36	0.51
경남	0.65	0.59	0.57	0.62	0.72	0.65	0.72
제주	0.88	0.87	0.90	0.87	0.88	0.85	0.84
강원	0.72	0.74	0.73	0.58	0.77	0.65	0.73

자료 : 대한건설협회 종합건설업조사, 한국건설산업연구원(미발간) 강원도 지역건설산업 활성화계획 수립 연구 재인용

- 이러한 현황을 종합하였을 때, 수주물량 확대를 통해 안정적인 지역 건설산업의 성장 기반을 마련하는 것만이 지역건설산업의 건전한 성장을 유도할 수 있으며, 지역의 균형 발전에도 기여할 수 있다고 판단 가능함.
- 하지만 전술한 바와 같이 일부 국책사업을 제외한다면, 인프라 투자 재정 여건 악화에 따라 지역 건설시장 내에서 실질적으로 역내 지역건설업체가 수주할 수 있는 사업영역이 지속적으로 축소되고 있으며, 이를 감안할 때 전라북도청을 비롯한 전라북도내 공공발주자의 경우 보다 적극적으로 지역건설산업 활성화를 위한 실질적 지원제도의 발굴이 필요함.

$$177) \text{역내공사 수주 의존도} = \frac{\text{역내업체의 역내공사 수주금액}}{\text{역내업체의 총 수주금액}}$$

- 1990년대 후반~2000년대 초반부터 운영되어온 지역공동도급, 지역제한입찰 등 지역 건설업체들을 보호하기 위한 제도들의 경우 그간 지역건설산업의 육성을 위한 최소한의 안전장치로 시장에서 큰 역할을 담당해 왔으나, 최근에는 그 제도의 실효성이 크게 저하된 것으로 판단되기에 해당 제도를 뒷받침할 수 있는 지역건설산업 특성 맞춤형 정책지원이 필요한 시점임.
- 특히 사업 역량과 자금여력이 상대적으로 취약한 지역 중소건설업체를 보호·육성하기 위한 다각적인 지원 방안 마련이 이루어져야 함.

## (2) 지역건설산업 활성화 관련 제도·정책 운영 현황

### 1) 지역건설산업 보호·육성을 위한 관련 제도 운영 현황

- 본 절에서는 지역건설산업 보호·육성을 위해 공공공사 발주 시 운영 중인 관련 제도들을 살펴보았음.

#### ○ 중심제·중평제 입찰자 선정 시 지역경제기여도 평가항목 운영

- 지역건설업체 보호를 위해 종합심사낙찰제·종합평가낙찰제(이하 중심제·중평제)<sup>178)</sup>로 공공공사 발주 시 지역건설업체 보호를 위해 평가항목 중 지역경제기여도 평가 제도를 운영 중임.
- 지역경제기여도 평가 제도란 일반 및 고난이도 공사의 분야별 심사항목 및 배점기준 내 사회적 책임 분야 중 지역경제기여도 항목을 통해 0.6~0.8점 내외의 가점을 부여하는 제도임.
  - 종합심사낙찰제 대상 공사에 응찰한 입찰자가 공동도급을 통해 입찰하였다면, 공동수급체 구성원 중 해당 공사 현장 소재 지역업체의 참여비율에 따라 가점을 부여하기에 지역건설업체 사업 참여 기회 확대가 가능함.

178) 지난 2016년 정부는 300억원 이상 공공공사에 대해 기존 최저가낙찰제를 대신하여 가격뿐만 아니라 공사수행능력, 사회적 책임을 종합적으로 평가하여 낙찰자를 선정하는 중심제중평제를 도입하여 현재까지 관련 제도를 운영 중임

$$\text{평점} = \frac{\text{지역업체 비율}}{20\% \times A} \times \text{배 점}$$

주 :

- 1) 공동수급체 대표자는 지역업체 비율 산정 시 제외
- 2) A는 발주기관이 해당 공사현장 소재지역의 지역업체 현황과 공사규모 및 난이도를 종합적으로 고려하여 0.25~2 사이에서 결정

- 현재 전라북도에 위치한 공공발주기관은 종합심사낙찰제(종합평가낙찰제) 발주 시 해당 평가제도 운영을 통해 지역건설업체 참여기회 확대를 도모하고 있음.

#### ○ 지역의무공동도급제도

- 1994년 도입되어 현재까지 시행 중인 지역의무공동도급제도는 지역제한입찰제도와 함께 실질적으로 지방소재 중소건설업체의 수주 물량 확보를 위한 대표적인 지역건설업체 보호 정책임.
  - 지역의무공동도급제란 해당 공공공사의 추정가격이 고시금액(2014년 이후 245억원) 미만인 사업을 대상으로 공사현장을 관할하는 지방자치단체에 주된 영업소가 있는 자 중 1인 이상을 공동수급체의 구성원으로 하여 공동계약 입찰에 참여토록 하는 제도임<sup>179)</sup>.
  - 지역의무공동도급 시 해당 시·도에 소재한 지역업체의 최소 시공참여비율은 40%이며, 지방자치단체의 장이 지역경제 활성화를 위해 필요하다고 인정할 경우에는 최소 시공참여비율을 최대 49%까지 상향할 수 있음.
- 전라북도의 경우 「전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례」를 통해 도지사로 하여금 다른 지역의 건설업체가 지역건설사업에 참여하는 경우 지역건설산업체와의 공동도급과 하도급 비율을 높이도록 규정하고 있음(제3조의 4).
  - 보다 구체적으로 그 내용을 살펴보면, 전북도청 등 지자체 공공발주공사의 지역건설업체 공동도급 비율을 공사금액의 49% 이상으로 규정하고 있음.
  - 또한 법적 의무사항은 아니나 조례를 통해 지자체 공공발주공사의 하도급 또한 공사대금의 50% 이상 지역건설업체가 참여하도록 권고하고 있으며, 민간건설공사의 경우 역시 지역건설업체와의 공동도급 및 하도급 비율을

179) 「국가계약법」 시행령 제72조 제3항 및 「지방계약법」 제29조 제2항

확대하도록 권고하고 있음.

○ 지역제한경쟁입찰제도(지역제한입찰제)

- 지역제한경쟁입찰제도는 일정 금액 미만의 공공 공사에 대하여 해당 공사의 현장이 소재하는 역내 소재 건설업체만이 입찰에 참가할 수 있는 제도임.
  - 국가발주 공사의 지역제한경쟁입찰제 대상 공사는 일반건설공사 82억원, 전문건설공사 7억원임(추정가격 기준).
  - 지방자치단체 발주 공사의 경우에는 일반건설공사 100억원 미만, 전문건설 공사의 경우 7억원 미만임. 단, 혁신도시 건설 전문공사의 경우에는 10억원 미만이며, 전기공사 등 「건설산업기본법」에 포함되지 않은 그밖에 공사의 경우 추정가격 5억원 미만임.
- 현재 전라북도청 및 전라북도에 위치한 국가·지방 공공발주기관의 경우 일부 특수한 경우를 제외하고는 대부분 지역제한경쟁입찰제를 시행하고 있는 것으로 조사됨.

○ PQ 심사 기준 상의 지역건설업체 참여 우대제도(지역업체참여도 평가)

- 지난 2010년부터 도입된 PQ 심사 기준 상의 지역건설업체 참여 우대 제도는 사전 입찰참가자격 심사(PQ) 시 지역건설업체 공동도급 참여비율에 따라 일정비율의 점수(5점 이내)를 가산해주는 제도임.
  - 지역의무공동도급제 및 지역제한경쟁입찰제가 중소기업의 지역건설업체를 보호해 주는 제도라면, PQ심사 기준 상의 지역건설업체 참여 우대 제도는 종합심사낙찰제에서의 지역경제기여도 심사와 함께 중대형 공사에서의 지역건설업체 참여를 우대하는 제도임.

2) 전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례 검토

- 2018년 현재 전라북도를 포함한 전국 17개 광역시·도는 모두 지역건설업체의 수주기회를 확대하고 지역건설산업의 활성화를 촉진하기 위해 관련 조례를 제정하여 운영하고 있음.
  - 더구나 경기도와 함께 전라북도의 경우에는 해당 지자체의 지역건설산업

## 2.

### 인프라

### 투자의

### 지역경제

### 파급효과

### 극대화를

### 위한

### 지역건설산업

### 활성화 지원

### 정책과제

표 8-15

전국  
지방자치단체  
지역건설산업  
활성화 지원 조례  
제정 현황  
(광역시·도 기준)

활성화 조례가 존재함에도 불구하고 별도로 해당 지자체 교육청의 지역건설산업 활성화 지원 조례를 제정하여 보다 강력하게 지역건설산업 활성화를 추진하고 있음.

구분	조례명	제정일자	최근 개정일자
서울	서울특별시 지역건설산업 활성화에 관한 조례	2010.07.15.	2018.01.04.
부산	부산광역시 지역건설산업 활성화 촉진에 관한 조례	2006.04.12.	2017.11.01.
대구	대구광역시 지역건설산업 활성화 조례	2011.03.10.	2014.03.03.
인천	인천광역시 지역건설산업 활성화 촉진 및 하도급업체 보호에 관한 조례	2008.10.20.	2017.12.29.
광주	광주광역시 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2007.03.31.	2016.03.01.
대전	대전광역시 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2016.12.29.	2017.07.07.
울산	울산광역시 지역건설산업 발전에 관한 조례	2008.12.31.	2017.12.28.
세종	세종특별자치시 지역건설산업 활성화 촉진에 관한 조례	2013.05.10.	2016.12.20.
경기	경기도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2009.04.21.	2017.11.13.
	경기도교육청 지역건설산업 활성화 지원 조례	2017.09.29.	2017.09.29.
강원	강원도 지역건설산업 활성화 지원 조례	2007.12.28.	2017.12.29.
충북	충청북도 지역건설산업 활성화 지원 조례	2006.11.17.	2013.12.27.
충남	충청남도 지역건설산업 활성화 지원 조례	2007.07.30.	2017.02.28.
전북	전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2008.06.13.	2018.03.30.
	전라북도교육청 지역건설산업 활성화 지원 조례	2015.10.12.	2015.10.12.
전남	전라남도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2007.12.31.	2017.06.20.
경북	경상북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2010.02.25.	2017.03.02.
경남	경상남도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	2008.05.08.	2015.08.13.
제주	제주특별자치도 지역건설산업 활성화 촉진에 관한 조례	2007.03.07.	2017.03.29.

자료 : 자치법규정보시스템 및 서울특별시 법무행정서비스

- 지난 2008년에 제정된 「전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례」의 주요 내용을 조문을 중심으로 살펴보면, 크게 지역건설산업 활성화 촉진을 위한 전라북도지사와 지역건설산업체의 책무를 규정하고 있으며, 이를 뒷받침하기 위한 구체적 지역건설산업 보호 제도들을 열거하고 있음.
- 이 외에도 지역건설산업 활성화를 지원하고 이를 추진하기 위한 위원회 운영 구성의 3가지 영역으로 구성되어 있음.

- 조례에서 규정한 세부 내용과 이에 대한 이행 실태를 주요 조문을 중심으로 검토해 보면, 첫째, 대다수 타 시·도의 경우 지역건설산업 활성화 계획 수립 및 이행여부에 대한 정책평가(매년 또는 2년 단위)으로 실시하여 그 결과에 따라 도정(또는 시정)에 반영하는 절차가 조례에 규정되어 있으나, 전라북도의 경우 조례에 해당 내용이 부재하여 정기적 계획 수립 및 이행 체계 구축을 위한 기반이 마련되어 있지 못함.
- 둘째, 앞서 살펴본 바와 같이 현행 전라북도 조례에서는 지역건설산업 활성화를 위해 공동도급 49% 이상(종합건설업), 지역건설업체와의 하도급 비율 50% 이상(전문건설업), 민간사업인 경우 지역건설업체 공동참여 및 하도급 비율 확대 등을 적극 권장하도록 규정하고 있음.
  - 타 시·도의 경우 현행 상위 규정<sup>180)</sup>을 통해 최대 49% 이하의 범위 내에서 최소 시공참여비율을 결정하도록 규정한 지역의무공동도급비율은 모든 시·도가 동일하게 명시되어 있음.
  - 그러나 지역업체 하도급비율의 경우 상위 법령에서 별도로 규정하고 있지 않기에 부산을 비롯한 11개 광역시·도의 경우 전라북도 조례에서 명시한 50% 보다 높은 지역 업체 우선하도급 비율을 조례로 권장하고 있어 타 시·도 수준으로의 개정 검토가 필요함.

구 분	강원	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
지역업체 공동도급 비율	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%
지역업체 하도급비율	50%	X	70%	60%	60%	70%	60%	60%	50%	60%	50%	60%	50%	70%	60%	50%	60%

### 3) 새만금 사업 지역건설사 참여 확대 정책

- 전라북도 지역에서 이루어지는 국책사업인 새만금 사업은 여러 초대형 건설 사업을 포함하고 있어 건설단계에서부터 지역경제 활성화에 큰 역할 수행이 가능한 사업임.
  - 하지만 그동안 새만금 관련 수천억원 규모의 대형 건설공사가 추진되었으나, 지역건설업체의 공사 참여는 극소수에 그쳐 지역경제 발전 유발 효과가

180) 지방자치단체 입찰 및 계약 집행기준 제7장 공동계약 운영요령 제3절

표 8-16

광역시·도별  
지역건설산업  
의무 공동도급 및  
하도급비율

## 2.

인프라  
투자의  
지역경제  
파급효과  
극대화를  
위한  
지역건설산업  
활성화 지원  
정책과제

## 2.

### 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

가 미흡한 실정이었음.

- 이에 따라 지난 2012년 「새만금사업법」 개정을 통해 지역업체와 공동도급을 구성해 입찰에 참가할 수 있다는 규정<sup>181)</sup>이 마련되었으나, 강제규정이 아닌 데다 배점반영 기준도 마련되어 있지 못하여 실질적 지역건설업체 참여율은 여전히 저조하였던 상황임.
- 다행인 점은 최근(2017.7.) 전라북도와 유관 기관의 노력에 따라 새만금사업법 제53조에서 규정한 구체적 지역우대기준을 마련하여 이를 고려한 공공공사가 발주되고 있음.
  - 새만금에서 추진되는 공사의 경우 조달청 입찰참가자격 사전심사기준(PQ) 내 지역업체 참여 가점을 기존 90점에서 95점에서 상향하여 지역업체와의 공동도급을 유도하고 있음.
- 하지만 「새만금사업법」을 통한 지역업체 우대기준은 새만금 지역 내에서 발주하는 공사(새만금개발청 발주)에만 적용되고 있어 새만금 지역과 인근 지역을 연결하는 고속도로 공사 등의 경우 적용이 제외되어 있어 실질적 효과는 미흡한 실정임.
- 이에 따라 「새만금사업법」을 통해 규정한 지역건설업체 우대 정책의 실효성 향상을 위해 새만금 사업과 직·간접적으로 연계된 연계사업에까지 해당 조항의 적용을 확대 적용하여야 함.

#### 4) 지역건설산업 활성화를 위한 전라북도청 활동사항

- 전라북도는 타 광역시·도와는 달리 지역건설산업 활성화를 위한 다양한 노력을 그간 경주해오고 있음.
- 행정부지사를 중심으로 지역건설산업활성화 위원회를 적극 개최해 지역건설업체의 수주율 제고 등의 노력을 지속적으로 점검하고 개선 방안에 대한 논

181) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제53조(지역기업의 우대) 사업시행자는 대통령령으로 정하는 공사·물품·용역 등의 계약을 체결하는 경우에는 전라북도에 주된 영업소를 두고 있는 자를 대통령령으로 정하는 바에 따라 우대할 수 있다.

의가 적극적으로 이루어지고 있음.

- 전라북도 지역건설산업 활성화 촉진 조례에서 연 1회 이상 지역건설산업 활성화 위원회를 개최하도록 규정하고 있으나, 지난 2017년의 경우 전라북도 2회를 개최하여 관련 활동을 추진함.
- 또한 지역건설산업 활성화 위원회 개최 시 전라북도 내 16개 공공발주기관의 발주계획 안내 등을 통한 지역업체 수주 제고 활동 등도 병행하고 있으며, 도내 건설물량 확대를 위해 공공발주기관과 공동 대응 노력 등도 추진하고 있음.

- 하지만 일부 타 광역시도의 경우 지역건설산업 활성화를 위한 다양한 노력을 경주하고 있어 이에 대한 벤치마킹이 필요함.

- 첫째, 서울, 강원, 경기 등 타 광역시도의 경우 정기적으로 지역건설산업 활성화 계획을 수립하고 이에 대한 이행여부를 모니터링하여 체계적인 정책을 펼치고 있으나, 전라북도의 경우 관련 활동 수행이 미흡함.
- 둘째, 충청남도의 경우 도 조직 내 전담팀(건설지원팀)을 설치하여 지역업체 참여 확대를 위한 지원 업무(발주 유도, MOU 체결, 인·허가 지원, 관내업체 안내책자 발간 등)의 업무를 수행하고 있으나, 전라북도의 경우 별도 전담조직 구축이 이루어지지 않아 해당 활동이 제한적임.
- 셋째, 부산 및 대구의 경우 지역건설업체의 도시정비사업 참여 시 용적률 등 다양한 인센티브 제공을 통해 지역건설업체 물량 확보를 제도적으로 지원하고 있음. 하지만 전라북도의 경우 이러한 인센티브 지원책이 미흡함.

### (3) 지역건설산업 활성화를 위한 정책과제

#### 1) 지역 중소건설기업의 경쟁력 제고

- 현재 전라북도에 위치한 종합건설사는 그 규모가 타 지역에 위치한 건설기업에 비해 열악하며, 대부분 중소기업임.
- 이에 따라 지역 중소건설기업에 대한 경영 및 기술 등 간접적인 지원방식 확대 및 지역 내 강소건설기업 육성을 위한 프로그램의 운용이 필요함.

## 2.

### 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

표 8-17

고용노동부 선정  
강소기업  
지원내용

- 지역 중소건설기업의 경쟁력 향상을 유도하기 위한 경영관리 역량 강화와 지역별 맞춤형 기술력 확보를 지원하는 정책의 마련이 필요함.
  - 지역 중소건설기업이 향후 시장 변화에 맞추어 새로운 시장 및 상품으로의 진출을 적극 모색할 수 있도록 사업전환 및 새로운 시장 진출노력에 대한 자금 및 경영 컨설팅 지원 프로그램 마련이 필요함.
- 고용노동부의 강소기업 지원과 같이 실질적으로 지역 경제에 긍정적인 효과를 발생시킬 수 있는 지역 내 ‘강소건설기업’을 육성하는 데 초점을 맞추어야 함.
- 지역 내 ‘지역강소기업인증’ 제도를 병행함으로써 강소기업에 초점을 맞춘 지원 프로그램의 운영 검토가 필요함.

구분	지원사업	지원 내용
취업지원	맞춤형 채용 지원 서비스 제공	■ 청년친화강소기업(강소기업) 일자리정보 별도 DB 관리, 기업정보 제공 등
기업홍보	현장밀착형 맞춤 홍보	■ 청년서포터즈가 직접 기업을 방문하여 청년의 시각에서 현장정보 발굴·홍보
	기업 정보제공 채널 확대	■ 네이버를 통한 기업정보 제공 ■ 워크넷·강소기업 홈페이지를 통한 기업 홍보
재정금융지원	청년일자리 지원사업 금융우대	■ 강소기업에 신용보증기금의 보증서 발급시 보증우대/보증기간 최장 11년, 보증비율 100%, 보증료 0.2%p이상 차감 등
	고용창출 장려금, 고용안정장려금 등 지원선정 시 우대	■ 가점(5점)
	산재예방시설 용자금 지원 선정 시 우대	■ 우선 지원(최대 10억원, 연리 1.5%)
	클린사업장 조성지원 우대	■ 산재예방 시설·장비 구입 자금 우선지원 및 1천만원 추가지원
선정선발우대	청년취업아카데미 참여기업 선정 우대	■ 강소기업을 운영기관으로 선정 시 가점부여 (2개로 인정)
	일학습병행제 참여 기업 선정 시 우대	■ 자격요건 중 부적격 사유 예외(강소기업의 경우 5인 이상 기업까지 예외 적용, 일반기업의 경우 50인 이상만 참여 신청 가능)
	중소기업탐방 기업 선정 시 우대	■ 중소기업 탐방 프로그램 탐방기업 발굴시 우선 배정
	청년채용박람회 참여 우대	■ 우선 참여

자료 : 고용노동부(2018), 강소기업 신청 접수 공고

## 2) 부실·부적격업체 퇴출

- 부실·부적격업체는 지역 내 한정된 물량으로 인하여 지역건설산업을 더욱 악화시키는 원인이 되고 있음.
- 이를 개선하기 위해서는 실태점검의 강화가 가장 효과적인 정책방안임.
  - 지역건설산업의 건전화 차원에서 실태점검을 위한 행정인력의 확충과 실질적인 실태조사 활동을 강화할 필요가 있음

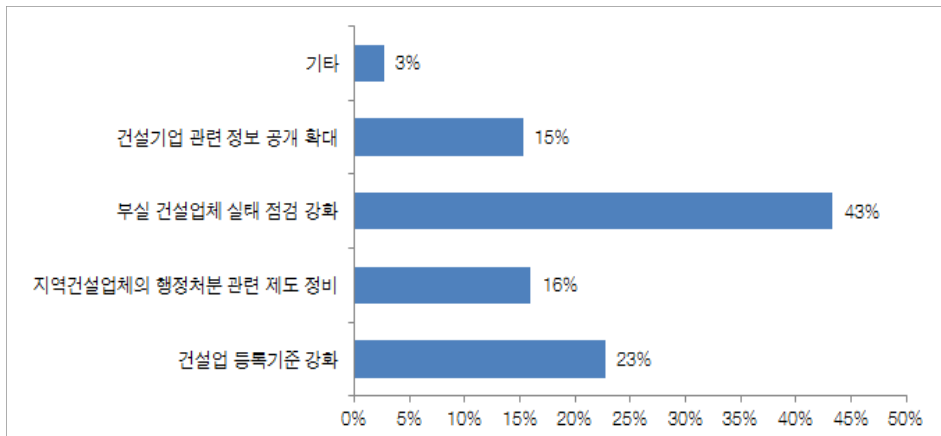


그림 8-7

부실·부적격업체  
퇴출을 위한  
정책방안에 대한  
설문조사 결과

주 : 서울 소재 건설기업 대상 설문조사 결과

자료 : 한국건설산업연구원(2016), 서울시 지역 건설산업 활성화 방안 연구, 서울특별시

## 3) 기타 전라북도의 정책적 지원 강화

- 지역건설업체의 수주를 제고 등 지역건설산업 활성화를 위한 전라북도청의 다음과 같은 정책적 지원 강화가 필요함.
- 첫째, 지역건설산업의 현황에 대한 명확한 실태파악과 이를 기초로 한 단·중기 지역건설산업 활성화 계획의 체계적 이행을 위해 지역건설산업 활성화 계획 수립 및 이를 점검할 수 있는 실행체계의 구축이 필요함.
- 둘째, 별도 지역건설산업 활성화 정책의 체계적 추진을 위한 조직(전담팀) 신설을 통한 체계적 지원관리 역량 강화가 필요함.
  - 조직 신설 초기에는 건설교통국 지역정책과 내 지역건설활성화팀을 신설하

## 2.

인프라  
투자의  
지역경제  
파급효과  
극대화를  
위한  
지역건설산업  
활성화 지원  
정책과제

## 2.

### 인프라 투자의 지역경제 파급효과 극대화를 위한 지역건설산업 활성화 지원 정책과제

며, 향후 조직의 역할이 확충될 경우 별도 과 신설 수준으로의 격상이 필요함.

- 전담팀의 역할은 지역건설산업활성화 계획의 수립 및 관리, 지역건설산업 활성화 위원회 운영, 지역업체 수주율 제고를 위한 각종 홍보·지원 활동 발굴 및 추진, 민간공사의 지역건설업체 참여 확대를 위한 인·허가 지원 (One-Stop 인·허가 서비스 등), 지역건설업체를 위한 인센티브 등 다양한 정책 마련 등임.

- 셋째, 전라북도 지역에 위치한 전문건설업의 수주율 제고를 위해 현행 50%로 규정되어 있는 지역업체 하도급률을 타 광역 시도 수준으로 상향하여 전문건설업의 보호·육성 또한 추진되어야 할 것임.

## 참 고 문 헌

### 국내 문헌

- 강상혁·이영환, 영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입 방향, 한국건설산업연구원, 2013.
- 감사원, 취약계층 주거공급 실태 감사결과, 감사보고서, 2017.
- 건축도시공간연구소·전북발전연구원, 전라북도 건축기본계획, 2012.
- 고준환 외, 외국의 도시계획·개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편, 국토연구원, 1996.
- 국정기획자문위원회, 국정운영 5개년 계획, 2017.
- 국토교통부, 2016년 전국 도시 쇠퇴 현황, 2017.
- 국토교통부, 교통량정보제공 시스템 통계 연보 자료(2012~2016), 2018.
- 국토교통부, 도로 및 보수 현황 시스템, 2018.
- 국토교통부, 제1차 국가도로종합계획(2016~2020), 2016.
- 국토교통부, 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025), 2016.
- 국토교통부, 제4차 중기교통시설투자계획(2016~2020), 2016.
- 국토교통부, 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 2016.
- 국토교통부, 도시의 지속가능성 및 생활인프라 수준 평가, 2017.
- 국토교통부·한국토지주택공사, 2016 도시계획현황, 2017.
- 국토연구원, 새만금 종합개발계획(MP), 국토교통부, 2011.
- 국토해양부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 (2001~2020), 2010.
- 국토해양부, 새만금신항 기본계획 재검토, 2011.
- 국토해양부·인천광역시·경기도·충청남도·전라북도, 서해안권 발전종합계획(변경), 2016.
- 기획재정부, 2016 나라살림, 2016.
- 기획재정부·국토해양부, 광역경제권 발전 선도프로젝트 추진방안, 2008.
- 김동열, 인프라 고령화의 실태와 개선 과제, 경제주평, 현대경제연구원, 2013.
- 김동영·이중섭, 전라북도 행복지표 조사 및 정책연계방안, 전북연구원, 2017.
- 김병섭·최성주·최은미, 국민행복, 삶의 질, 그리고 공공서비스의 관계 연구, 한국행정학보, 2015.
- 김준우, 벨기에 브뤼셀 도시재생정책, 한국도시계획학회, 2015.
- 나경연·박철한, 인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석, 한국건설산업연구원, 2017.
- 더불어민주당, 제19대 대통령선거 정책공약집, 2017.
- 도로교통공단, TAAS 교통사고 분석시스템(2013~2017), 2018.
- 대한건설협회, 종합건설업 조사, 2017.
- 대한민국 정부, 2017~2021년 국가재정운용계획, 2017.
- 대한민국 정부, 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020), 2005.
- 대한민국 정부, 서해안권 광역관광개발계획, 2007.
- 문화체육관광부, 2017 전국 문화기반시설 총람, 2017.

문화체육관광부, 관광지·관광단지 현황, 2016.

문화체육관광부, 관광특구 지정현황, 2016.

문화체육관광부, 전국공공체육시설 현황(2016년 말 기준), 2017.

박영민·이세구, 서울시 공공투자사업 심사제도 효율화 방안, 2015.

박용석 외, SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책 과제, 한국건설산업연구원, 2017.

서울특별시 도시계획국, 서울특별시 알기 쉬운 도시계획 용어, 2016.

삶의 질 향상위원회, 도시 및 농어촌 주민의 7대 부문 만족도 조사, 2017.

양지청, 사회간접자본론, 서울프레스, 1994.

이삼수 외, TIF와 BID를 활용한 도시재생사업의 자금조달 및 관리운영 방안 연구, 도시행정학보, 제26집 제1호, 2013.

이원섭, 지역발전투자협약제도 실천방안, 국토연구원, 국토정책Brief, 2011.

이재춘 외, 주거지원정책 참여자간 협력체계 연구, 국토연구원, 2016.

장정식, 세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안, 부동산포커스, 한국감정원, 2008.

전라북도, 2017 전라북도 사회조사 보고서, 2017.

전라북도, 2017 통계로 본 전북의 모습, 2017.

전라북도, 신재생에너지 산업 투자 가이드, 2017.

전라북도, 전라북도 종합계획(2012~2020), 2013.

전라북도, 전주광역시 도시계획(2006~2020), 2006.

전라북도, 제56회 2016 전북통계연보, 2016.

전북연구원, 2016 전라북도 사회조사보고서, 2016.

전북연구원, 전라북도 도시재생 뉴딜사업 지원체계 구축 방안, 2018.

전북연구원, 전라북도 SOC 종합진단 연구용역, 전라북도, 2015.

전북연구원, 제6차 전북권 관광개발계획(2017~2021), 전라북도, 2016.

정영수, 지역 개발 사례와 경험, 2010.

조남건·박종일, 중앙과 지방의 인프라 투자비용 분담 체계 개선 방안, 국토연구원, 2013.

조정식, 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집, 2016.9.

지역발전위원회, 2017년 균형발전 주요통계집, 2017.

지역발전위원회, 지역발전정책백서, 2017

통계청, 자동차 등록 통계자료(2013~2017), 2018.

하능식 외, 중장기 지방세제 발전방안, 한국지방세연구원, 2017.6.

한국건설산업연구원, 4차 산업혁명 시대 인프라의 질적 제고 방향과 전략, 2017.

한국건설산업연구원, 강원도 지역건설산업 활성화계획 수립 연구, 미발간.

한국건설산업연구원, 경기도 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴연구, 미발간.

한국건설산업연구원, 서울시 지역 건설산업 활성화 방안 연구, 서울특별시, 2016.

한국건설산업연구원, 지역 인프라의 실태와 지역경제 활성화를 위한 정책 과제, 2015.

한국건설산업연구원, 차기 정부의 건설 및 주택 정책과제, 2017.

한국건설산업연구원·서울대학교, 서울시의 인프라 투자 방향 연구, 2013.  
 한국산업단지공단, 산업단지통계(2017년 3분기 전국산업단지현황), 2018.  
 한국에너지관리공단, 2017년 에너지통계 핸드북, 2017.  
 환경부, 2015 하수도 통계, 2017.  
 환경부, 2016 상수도 통계, 2017.  
 환경부·한국환경공단, 국가상수도정보시스템, 2018.  
 해양수산부, 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020), 2016.  
 행정안전부, 지방채 시장 활성화 방안, 2010.  
 행정자치부, 2017~2021년 중기지방재정계획, 2017.  
 KDI 공공투자센터, 2015년도 KDI 공공투자센터 연차보고서, 2017.  
 KDI한국개발연구원, 지역낙후도지수 개선방안, 2013.

## 외국 문헌

ARTBA(American Road & Transportation Builders Association), Analysis of the Obama Administration's FY2017 Budget Proposal for Transportation, 2016.  
 Atlanta BeltLine. Inc., Annual Report 2016, 2017.  
 Australian Government, Australian Infrastructure Plan, 2016.2.  
 Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016, 2017.  
 Australian Government, Trends Infrastructure and Transport to 2030, 2014.  
 Brussels-Capital Region, Regional Secretariat for Urban Development, 2007  
 Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan  
 Infrastructure and Regional Development Portfolio, Portfolio Budget Statements 2016~17 Budget, Related Paper No. 1. 13., 2016.  
 OECD, National Index of Wellbeing, 2016.  
 OMB(Office of Management and Budget), Investing in American Infrastructure  
 Silicon Valley Leadership Group, Silicon Valley Competitiveness and Innovation Project, 2018.  
 UN, World Happiness Report(2014~2016), 2017.  
 White House Council of Economic Advisers, 2016 Economic Report of President, 2016.  
 World Economic Forum, Global Competitiveness Report Survey, 2017.

## 신문 기사

전민일보, 새만금 신행만 본궤도, 신문기사, 2017.1.26.

전인일보, 전북 주거비용 부담 전국 최고, 신문기사, 2018.3.12.  
 전북도민일보, 전북 주요 시설물 내진보강, 예산과 인력 부족, 신문기사, 2017.11.15.  
 전북일보, 비정규직의 정규직 전환 자치단체 재원마련 난망, 신문기사, 2017.7.31.  
 쿠키뉴스, 광역권 도시계획 추진...道 전주 등 5개 시군 중심, 신문기사, 2006.12.4.  
 투데이에너지, 새만금 신재생클러스터, 특별법 통과로 ‘급물살’, 신문기사, 2018.3.6.  
 프레시안, 전북도, 새만금~혁신도시 4차 산업혁명 핵심 성장축으로 육성, 신문기사, 2018.2.12.

## 보도자료 및 공공기관 공개자료

국무총리실·국무총리비서실, 도시재생 뉴딜 시범사업 대상지 68곳 확정, 보도자료, 2017.  
 국토교통부, 도시재생 활성화 지역 진단결과, 보도자료, 2016.  
 노회찬 의원실, 국정감사 보도자료, 2018.1.15.  
 전라북도, 2015년 기준 폐기물처리시설현황, 2016.  
 전라북도, 군산공항 이용실적, 정보공개자료, 2018.  
 전라북도, 군산 풍력발전소 현황, 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 군산항 부두시설 현황, 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 군산항 컨테이너화물 27% 증가 및 신규 항로 개설, 보도자료, 2017.5.1.  
 전라북도, 전라북도 공동주택 현황, 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 전라북도 관광자원 현황, 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 전라북도 빈집현황, 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 전라북도 산업단지현황(2017년 9월 말 기준), 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 전라북도 주택보급 현황, 정보공개자료, 2017.  
 전라북도, 전북도, 국책사업 26건 4조 6,695억원 사업 발굴 도-전북연구원 협력, 국책사업 발굴, 보도자료, 2018.2.13.  
 전라북도, 환경녹지국 2018년 업무계획, 2018.  
 전라북도교육청, 폐교재산보유현황, 정보공개자료, 2017.3.

## 홈페이지

국가물류통합정보센터, <http://nlic.go.kr>  
 국소상공인시장진흥공단, 전통시장 통통(전통시장 통계자료), <http://www.sijangtong.or.kr>  
 국토교통부, 국토교통통계누리, <http://stat.molit.go.kr>  
 국토교통부, 도로 및 보수 현황 시스템, <http://rsis.kr>  
 국토교통부, 혁신도시 시군2 홈페이지, <http://innocity.molit.go.kr/v2>  
 도로교통공단, TAAS 교통사고 분석시스템, <http://taas.koroad.kr>

두산백과, [www.doopedia.co.kr](http://www.doopedia.co.kr)  
아일랜드 개발청 홈페이지, <https://www.idaireland.com>  
전라북도, 전라북도 재정공시, <http://www.jeonbuk.go.kr/finance/index.jeonbuk>  
전라북도, 전라북도 통계시스템, <http://stat.jeonbuk.go.kr>  
전라북도, 전북도청 홈페이지, <http://www.jeonbuk.go.kr>  
서울특별시 법무행정서비스, <http://http://legal.seoul.go.kr>  
새만금개발청 홈페이지, <http://saemangeum.go.kr>  
통계청, 국가통계포털, <http://kosis.kr>  
한국시설안전공단, 시설물 정보관리종합시스템, <http://www.fms.or.kr>  
한국철도공사, 기차역 정보, <http://info.korea.com>  
행정안전부, 자치법규정보시스템, <http://elis.go.kr>  
행정안전부, 지방재정365(지방재정통합공개시스템), <http://lofin.mois.go.kr>  
ChartierDalix 홈페이지, <http://chartier-dalix.com>  
OECD 홈페이지, <http://www.oecd.org>  
Stuttgart - Ulm rail project 홈페이지, <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de>



## 부록 1. 설문지

---

## 주요 인프라 시설의 안전 및 성능에 관한 인식 조사

안녕하십니까?

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

2018. 2.

한국건설산업연구원

### 조사 개요 [설문 조사지에서는 제외되는 내용입니다]

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

### 작성자 개요

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5-1 그렇다면, 귀하는 아래 시설에 대한 향후 투자 방향을 어떻게 평가하십니까?

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

6. 귀하가 거주하는 지역의 주요 인프라 시설과 관련한 정책과 제반 활동에 관해 어떻게 평가하십니까?

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

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

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

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

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

**㉠ 다음은 전북지역의 인프라 현안에 대한 질문입니다. ㉠**

9. 전북 지역에서 우선적으로 해결해야 할 인프라 투자는 무엇이라고 생각하십니까 ?

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

10. 다음은 전북지역의 인프라 정책 관련 현안입니다. 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자 정책 방향은 무엇이라고 생각하십니까(복수 응답 가능) ?

- ① 노후 인프라(노후 상하수도, 노후건축물 및 도로시설물 등)의 안전도 개선
- ② 신규 도로, 항만, 공항 등 교통 인프라 수요에의 발빠른 대응
- ③ 제조업 및 해양·관광산업, 신재생에너지 등 신산업 육성을 위한 산업 및 물류단지 확충
- ④ 홍수, 산사태, 지진 등 자연재해에 대응한 방재시설 확충
- ⑤ 전북지역 내 지역 간 불균형한 공공 인프라(학교, 도시공원, 도서관, 소방서, 기타 복지시설 등) 해소
- ⑥ 지역 내 환경보호를 위한 쓰레기처리장 등 환경시설 수요에의 대응
- ⑦ 인구유출과 주거환경 악화, 상권침체에 대응한 도시재생사업 활성화
- ⑧ 지연되고 있는 주요 지역개발사업(새만금 등)의 조속한 추진

11. 전북지역은 새만금 개발사업(새만금 개발, 신항 건설, 새만금신공항 건설)을 비롯하여 동부권(남원, 무주, 진안, 장수, 임실, 순창 등) 특화 발전·지원 사업, 아시아 농생명 밸리, 혁신도시 시·군 2 등 인프라 개발을 통한 지역경제 활성화 측면의 다양한 사업을 추진해 왔습니다. 이러한 사업 추진이 지역 성장에 도움이 되고 있다고 생각하십니까?

- ① 매우 도움이 될 것이다
- ② 도움이 될 것이다
- ③ 보통이다
- ④ 도움이 되지 않을 것이다
- ⑤ 전혀 도움이 되지 않을 것이다

12. (11번 질문에서 ④ 혹은 ⑤에 응답한 경우)지역 성장에 도움이 되지 않는다면, 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 기존 사업 외 신규 사회기반시설 투자(동서 고속도로 신설 등)가 더 시급하기 때문
- ② 지역경제 활성화에 크게 도움이 되지 못하기 때문
- ③ 오히려 역차별적 요소가 존재하기 때문
- ④ 지역민들의 실질적인 소득 향상에 기여하지 못하기 때문
- ⑤ 지역민의 생활여건 향상에 큰 도움이 되지 못하기 때문
- ⑥ 기타 ( )

- 설문에 응답하여 주셔서 대단히 감사합니다. -

## 부록 2. 전라북도 인프라 핵심사업 조서(총괄표)

---

## 1. 총괄표(사업 리스트) : 38조 4,145.7억원

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
총괄 합계				384,145.7
산업·경제·관광 분야 합계				80,893
산업 소개				53,147
산업	1	새만금 공공주도 매립사업	'18~'22	15,518
	2	전기 상용자동차 글로벌 플랫폼 조성	'18~'22	3,000
	3	완주 수소자동차 국가산업단지 조성사업	'18~'25	15,000
	4	낙후지역 개발사업(舊 개발촉진지구) 계속 시행	'97~'20	458
	5	국립 새만금 바이오식품(화장품 포함) 글로벌 시험인증센터 건립	'18~'20	270
	6	풍력 전문 기술인력 훈련센터 구축	'18~'20	360
	7	중소형 선박 기자재 품질 고도화 센터 건립	'18~'22	180
	8	신재생에너지 융복합 테스트베드 구축	'18~'22	500
	9	신재생에너지 국제연수센터 조성사업	'18~'20	320
	10	고분자 연료전지 신뢰성 평가센터 구축	'18~'22	196
	11	ICT융합형 건설기계부품 시험시설 구축사업	'18~'22	198
	12	(2023 스마트캠버리를 통한 VR/AR기술의 세계화)스마트 융복합 멀티플렉스 조성	'18~'21	300
	13	스마트사이니지 실증단지 구축	'18~'20	300
	14	섬진 및 대야수계 용수확보 대책 사업	'18~'19	1,300
	15	임실앤치즈 6차산업 지구조성	'18~'20	30
	16	수출전문 ICT 스마트팜 단지 조성	'18	90
	17	고려 인삼 홍보·판매관 건립	'18~'23	120
	18	기업 공동활용 종자가공처리센터 구축	'18~'20	123
	19	유기농·축산자재 생산단지 조성	'18~'19	200
	20	전통발효미생물 산업화 지원시설 구축	'18~'20	100
	21	전통기술창조기업센터 건립	'18~'20	120
	22	국가식품클러스터 2단계 조성사업(2차 산업단지 조성 및 비즈니스 센터 건립)	'20~'25	4,960
	23	반려동물 문화센터 건립	'18	20
	24	곤충종자보급센터 구축	'18~'19	50
	25	새만금 가력선착장 확장	'18~'21	868
	26	가축분뇨 에너지화시설	'18~'21	360

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
산업 (계속)	27	군산 김 가공시설 현대화 사업	'18~'19	70
	28	위도 바다목장 조성사업	'18~'22	50
	29	고창 연안 바다목장 조성사업	'18~'22	50
	30	국립노화연구원 설립	'18~'21	400
	31	천연 화장품원료 생산시설 구축	'18~'19	60
	32	간척지 첨단 농업연구소 건립	'18~'21	400
	33	해상풍력 연구센터 설립	'18~'22	450
	34	국가동물케어 클러스터 구축(연구시설·생산시설 건립)	'19~'25	2,000
	35	식물자원소재 연구센터 건립	'19~'21	200
	36	장내유용 미생물 은행 구축	'18~'21	300
	37	탄소산업진흥원 건립	'19~'22	1,240
	38	민물고기 클러스터 조성	'19~'22	300
	39	섬 6차 산업화 조성	'19~'22	321
	40	새만금 외해 김양식 소파제 시설 건립	'19~'22	300
	41	국가관리연안항 상왕등도항 건설	'19~'23	2,065
경제 소계				6,700
경제	42	전북 금융타운 조성	'15~'27	1,600
	43	전북테크노비즈센터 건립	'17~'20	390
	44	민간육종연구단지 확장사업	'19~'27	2,470
	45	통합형 노인일자리센터 건립	'18~'20	240
	46	새만금 문화예술 랜드마크 조성	'19~'24	2,000
관광 소계				21,046
관광	47	아시아 근대기억공원(Memorial Park) 조성	'19~'23	3,750
	48	부안 세계잼버리 생태탐방 체험시설 조성	'19~'21	200
	49	새만금 박물관 건립	'18~'20	306
	50	옥정호 수변 관광도로 개설사업	'18~'22	800
	51	부안을 야한구경 관광로드 개발	'17~'19	30
	52	지리산권 친환경 전기열차 사업	'17~'26	2,724
	53	새만금 전망타워 조성	'18~'22	300

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
관광 (계속)	54	아리울 플라워 힐링단지 조성	'18~'21	470
	55	유휴저수지 자원화(관광) 사업	'18~'20	32
	56	국립 남시연수센터 건립	'18~'20	300
	57	근대항만역사관 건립	'18~'20	120
	58	국립 새만금 수목원 조성	'18~'27	1,530
	59	국립 지덕권 산림치유원 조성사업	'18~'22	827
	60	국립 신시도자연휴양림 조성	'18~'21	85
	61	전라도 새천년 공원 조성사업	'18~'22	450
	62	대장금 테마파크 조성사업	'18~'22	84.1
	63	옛다솜 이야기원 조성사업	'18~'22	173.7
	64	태조 희망의 숲 조성사업	'18~'24	83.5
	65	섬진강 문화예술 다남길 조성사업	'18~'22	76
	66	무주 태권마을 조성사업	'18~'20	95
	67	섬진강 스포츠파크 조성	'18~'20	106.5
	68	국립 농악 복합문화단지 조성	'18~'21	200
	69	참살이 발효마을 조성	'17~'21	316
	70	미륵사지 관광지 조성사업	'17~'20	212.1
	71	경천 자연공감 산수인 마을 조성	'17~'20	139
	72	고창 무장읍성 관광거점 조성사업	'16~'19	200
	73	김제 농악전수교육관 건립	'18~'20	30
	74	김제 벽골제 문화재발굴 유구 보호관 설치	'18~'19	50
	75	완주 위봉산성 내 행궁지 복원	'18~'20	30
	76	장수향교 대성전 주변정비	'18~'19	70
	77	국립전북문화재연구소 설립	'18~'21	280
	78	문화재 유적공원 조성사업	'17~'21	200
	79	익산 고도보존 육성사업	'13~'25	3,418.5
	80	호남권 효문화 진흥원(전통문화 체험형) 건립	'18~'20	100
	81	무주 생태모험 공원 조성	'19~'23	196
	82	세계 스카우트센터 건립	'18~'22	500

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
관광 (계속)	83	삼락행복(三樂幸福) 곰소만 조성	'19~'24	642
	84	격포항 레저어업단지 개발	'19~'24	920
	85	농생명 컨벤션센터 건립	'19~'23	1,000
교통·물류 분야 합계				241,002
교통	교통 소계			170,660
	86	복합환승 터미널 건설 + 전북권 광역철도 완전 운영	'19~'35	5,000
	87	혁신도시 대중교통 환승센터 조성	'19~'20	40
	88	새만금 국제공항 건설	'16~'22	7,600
	89	호남고속도로 확장	'18~'23	2,322
	90	무주~대구간 고속도로 건설	'18~'25	28,882
	91	동부내륙권(정읍~남원) 국도 건설	'18~'25	5,452
	92	부안~흥덕 국도건설	'18~'25	1,497
	93	임실~장수 국도건설	'18~'25	1,624
	94	무주~설천(태권도원 진입도로) 국도건설	'18~'23	1,380
	95	완주 소양~진안(소태정) 국도개량	'18~'22	490
	96	인계~쌍치(밤재터널) 국도(21호) 개량	'18~'20	488
	97	대흥교차로 국도(21호) 개선사업	'18~'20	75
	98	호남고속도로 삼례IC 진출입로 확장	'18~'20	50
	99	화산~운주 국도 개량사업	'18~'22	181
	100	장수 조신마을 앞 국도(26호) 선형 개량사업	'18~'19	40
	101	부안 곰소다용도 부지 앞 국도(30호) 선형개량	'18	20
	102	순창읍 국도(27호) 확장 사업(구88고속도로 밑)	'18	10
	103	완주 운주우회교차로 국도(20호) 병목지점 개선사업	'18	5
	104	장수 명덕교차로(국도26) 병목지점 개선사업	'18	7
	105	남원 풍산교차로(국도24) 병목지점 개선사업	'18	7
	106	임실 후천교차로(국도13) 병목지점 개선사업	'18	4
	107	고창 용덕삼거리(국도22) 병목지점 개선사업	'18	8
	108	무주 상오정삼거리(국도37) 병목지점 개선사업	'18	7
	109	고창 용대교차로(국도22) 병목지점 개선사업	'18	10
	110	순창 장동삼거리(국도13) 병목지점 개선사업	'18	9

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
교통 (계속)	111	고창 지로사거리(국도22) 병목지점 개선사업	'18	14
	112	임실 덕계삼거리(국도13) 병목지점 개선사업	'18	19
	113	장수 압곡마을앞(국도19) 입체횡단시설 설치사업	'18	13
	114	남원 태평삼거리(국도19) 입체횡단시설 설치사업	'18	15
	115	새만금~전주간 고속도로 조기 건설	'10~'24	19,241
	116	새만금 남북도로 조기 건설	'16~'22	9,095
	117	새만금~세종간 고속도로 건설	'30~'37	11,571
	118	새만금연계 서남권 국도 건설(부창대교)	미정	3,933
	119	새만금 보조간선 4번 도로 건설	'19~'23	2,436
	120	새만금 보조간선 2번 도로 건설	'19~'23	1,067
	121	전주역사 전면개선 사업	'18~'20	450
	122	주요국도(13개) 건설사업 적기준공	'04~'24	12,703
	123	국가지원 지방도(3개) 건설사업 적기준공	'09~'21	1,273
	124	완주IC~전주 호성동(국도17호) 확장	'21~	690
	125	동상~주천(국지도55호) 개량	미정	669
	126	전주~새만금 BRT 전용도로 구축	'20~'25	1,247
	127	새만금 하이퍼루프 실증단지 구축	'20~'26	1,500~2,000
	128	서해안고속도로(동서천~부안IC) 확장	'21~'27	4,516
	129	호남정맥 동부권 연결 고속도로 건설	'30~'36	19,000
	130	서해안 고속화 철도(새만금~목포) 건설	'19~'26	25,500
물류 소계				70,342
물류	131	새만금 신항만 건설	'11~'30	25,482
	132	전주 탄소국가산업단지 진입도로 건설	'18~'22	490
	133	군산물류단지 진입도로	'18~'20	48
	134	새만금~대야간 철도건설	'18~'25	6,160
	135	전주~김천간 철도건설	'18~'25	32,970
	136	국가식품클러스터 인입철도	'16~'22	2,894
	137	중소형 선박 전주기 생태계 지원 공동물류센터	'18~'22	600
	138	농산물 산지유통시설(APC) 건립 지원사업(3개 지역)	'18	86

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
물류 (계속)	139	수산물산지거점 유통센터(FPC) 건립	'18~'20	60
	140	군산항 냉동·냉창고 신축	'18~'20	150
	141	군산항 다목적관리부두 축조	'17~'19	489
	142	전북 동부권 임산물 물류 터미널 조성사업	'18~'20	40
	143	완주 조경수 유통단지 조성	'17~'18	20
	144	개야도 국가어항 개발	'19~'26	853
주거·교육·공공시설 분야 합계				3,752.7
주거 소계				597.4
주거	145	고창고수 마을연계형 공공주택건설	'16~'19	157.8
	146	부안봉덕 공공실버주택 건설	'16~'18	110
	147	완주군 마을정비형 공공주택사업	'18~'20	96.4
	148	정읍, 완주 공공실버주택 건설	'18~'20	133.2
	149	고창 만돌권역 종합거점개발	'18~'21	100
교육 소계				1,734
교육	150	교육환경 개선사업(계속)	매년	1,650
	151	국립전북기상과학관 기상인체험교육관 시설확충	'18~'20	84
복지 소계				1,421.3
복지	152	옹포보건지소 신축	'18	6.3
	153	명덕보건진료소 리모델링	'18	2
	154	흥덕면 보건진료소 신설	'18	2.9
	155	제내리보건진료소 이전 신축	'18	3.7
	156	임실군 정신건강증진센터 설치	'18	9.3
	157	장암보건진료소 이전 신축	'18	2.1
	158	국립 희망치유센터 건립	'18~'20	400
	159	국립 보훈요양원 건립	'18~'20	342
	160	공공체육시설 개보수사업	매년	60
	161	개방형학교 다목적체육관 건립	매년	39
	162	완주군 종합스포츠타운	'18~'26	554
환경·안전 분야				58,498

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
환경	환경 소계			48,617
	163	새만금 유역 2단계 수질개선사업(계속)	'11~'20	18,699
	164	폐자원 에너지화시설 민간투자사업	'14~'20	1,093
	165	도솔댐 재개발 사업	'18~'23	350
	166	다산천 지방하천정비사업	'18~'20	46
	167	신기천 지방하천정비사업	'18~'26	351
	168	월당천 지방하천정비사업	'18~'21	90
	169	감곡천 지방하천정비사업	'18~'21	281
	170	구량천 지방하천정비사업	'18~'23	136
	171	용암천 지방하천정비사업	'18~'24	188
	172	지방하천 정비사업(122개)	'17~'24	21,865
	173	새만금 상수도시설 건설사업	'18~'22	839
	174	새만금 하수도시설 건설사업	'18~'22	1,405
	175	광역 생활자원회수센터 조성사업	'17~'19	72
	176	정읍 제3공구 매립시설 조성사업	'17~'19	89.5
	177	쌍암농공단지 오폐수 공공하수처리장 연계처리 사업	'18~'20	39
	178	남원 일반산업단지 폐수종말 처리시설 설치사업	'18~'20	119
	179	지평선산단 폐수종말 처리시설 설치사업	'18~'20	320
	180	가축분뇨공공처리시설 개선(임실)	'18	4.15
	181	가축분뇨공공처리시설 개선(무주)	'18~'19	25.1
	182	가축분뇨공공처리시설 개선(진안)	'18~'21	280.9
	183	공공하수처리시설 설치(3개 지구)	'18~'20	27.2
	184	농어촌마을하수도 정비(15개 지구)	'18~'20	723
	185	하수관로 정비사업(8개 지구)	'18~'21	736
	186	인공습지(비점오염저감시설) 조성사업	'18~'20	136
	187	장수 순환형매립장 조성	'17~'19	86.2
	188	남원 대산매립장 증설	'17~'19	140
	189	고창 폐기물처리시설(소각) 설치	'18~'19	129
	190	금강수계 환경기초시설 확충 등 수질개선사업	매년	220

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
환경	191	고군산군도 마을하수도 정비공사	'18	127
안전 소계				9,881
안전	192	위험도로 구조개선사업(계속)	'14~'23	1,330
	193	서부권 국가방재활동거점 조성사업	'19~'24	3,428
	194	임실 모래재(국도30) 위험도로 개선사업	'18	20
	195	장수 원촌(국도19) 위험도로 개선사업	'18	23
	196	순창 대산(국도21) 위험도로 개선사업	'18	14
	197	진안 삼락(국도13) 위험도로 개선사업	'18~'19	97
	198	동화지구(동화천) 하천재해 예방	'18~'24	218
	199	고속도로 유지관리 보수사업(계속)	매년	650
	200	국도 유지관리 보수사업(계속)	매년	1,200
	201	위임국도 유지관리 보수사업(계속)	매년	200
	202	철도시설 유지관리(계속)	매년	390
	203	상습침수 농경지(6개 지역) 배수개선사업	'18~'22	546
	204	어청도항 정비공사	'18~'25	635
	205	국유림 사방사업	'15~'20	240
	206	장명지구 급경사지 정비사업	'18	10
	207	용산지구 재해위험개선지구 정비사업	'18~'19	35
	208	계곡지구 재해위험개선지구 정비사업	'18~'20	60
	209	소태정지구 재해위험개선지구 정비사업	'18~'20	18
	210	우화1지구 급경사지 정비사업	'18~'20	30
	211	도룡지구 재해위험개선지구 정비사업	'18~'20	33.4
	212	원가막 재해위험개선지구 정비사업	'18~'20	50
	213	양삼지구 재해위험개선지구 정비사업	'18~'20	20
	214	치도항 재해위험개선지구 정비사업	'18~'20	36
	215	호동제 재해위험 저수지 정비사업	'18~'19	16
	216	인풍제 재해위험 저수지 정비사업	'18~'19	20
	217	인화지구 우수저류시설 설치사업	'18~'20	230
	218	순창 구룡 위험도로 개선사업	'18	8

(계속)

(단위: 억원)

구분	No.	사업명	사업기간	사업비
안전 (계속)	219	전주시 보행환경 개선사업	'18~'19	15
	220	전주 우수저류시설 설치사업	'16~'18	170
	221	도심부 교통기반시설 확충사업	'18~'19	64
	222	국도1호선 교량(삼례교) 보수보강	'19~'21	75

### 부록 3. 세미나 발표자료

---

-전라북도 인프라 투자방향 간담회-

# 전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

2018. 5. 2. (수)



본 자료는 전라북도 “전북 혁신성장 미래비전 2050”에서 발췌·요약한 것입니다

## Contents

I	연구의 개요
II	여건 및 전망
III	추진방향 설정
IV	주요 인프라 사업발굴
V	기대효과
VI	결론

## 전북 혁신성장 미래비전 2050

- “전북 혁신 성장 미래비전 2050” 수립으로 전북 새천년 발전의 기틀 마련

전라도 정도 1000년 맞이하며,  
새로운 천 년의 비상을 위한 준비 필요

글로벌 4차 산업혁명 가속화 가운데,  
지역 전산업에 ICT 융복합 확산 절실

전라북도  
혁신성장

전북 자동차, 조선 등 주력산업의 위기를  
기술혁신과 신산업 육성의 기회로 활용

정부정책이 강력한 균형발전 기조 속에서  
새만금, 혁신도시, 동부권을 성장거점으로 도약

3

## 전북 혁신성장 미래비전 2050

- 그간의 전북 발전

❖ 핵심거점과 성장 축의 부재, 산업위기 속 대응 취약



4

## 전북 혁신성장 미래비전 2050

### ● SWOT 분석

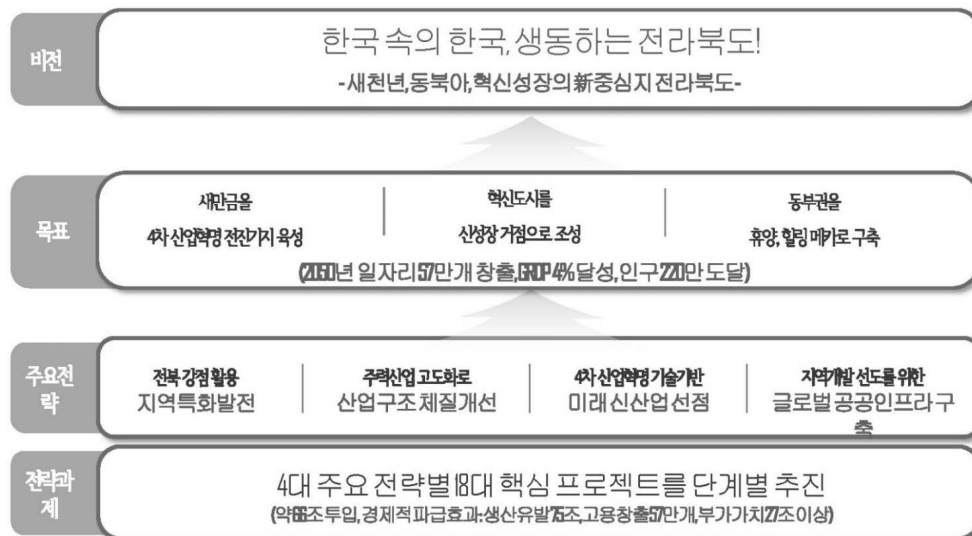
#### ❖ 핵심거점과 성장 축의 부재, 산업위기 속 대응 취약



5

## 전북 혁신성장 미래비전 2050

### ● 비전 및 목표



6

# I. 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 방법



## I. 연구의 개요

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 연구 배경 및 목적

#### ● 연구의 배경

- ❖ 2023 새만금 세계 잼버리 유치와 지역 여건변화 가속화 중
  - 새만금 개발, 국가식품클러스터, 혁신도시내 공공기관 이전 등
- ❖ 지역개발을 견인하는 신규 SOC PROJECT 발굴 필요
  - 새만금 국제공항, 새만금~전주 고속도로 등 주요 인프라 시설이 큰 틀을 잡아가는 중

#### ● 연구의 목적

- ❖ 新정부의 신규 SOC 정책 대응 마련을 위한 사업을 발굴 및 중장기 미래 발전상 제시
- ❖ 2030 SOC 종합진단 발굴한 사업 후속진단 및 다각적인 SOC 추진방안의 재기획

## I. 연구의 개요

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

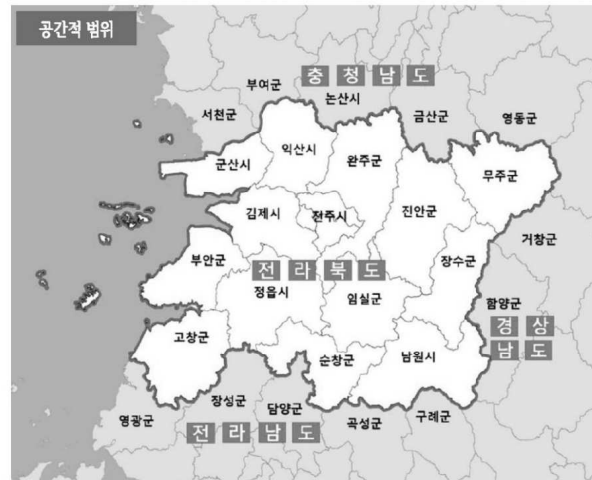
### 제2절 연구의 범위 및 방법

#### ● 공간적 범위

- ❖ 직접 영향권: 전라북도 14개 시군
- ❖ 간접 영향권: 전국

#### ● 시간적 범위

- ❖ 통계 자료 : 2016 (최근 통계 자료 확보)
- ❖ 목표연도 : 2025 (1단계)  
2035 (2단계)  
2050 (3단계)



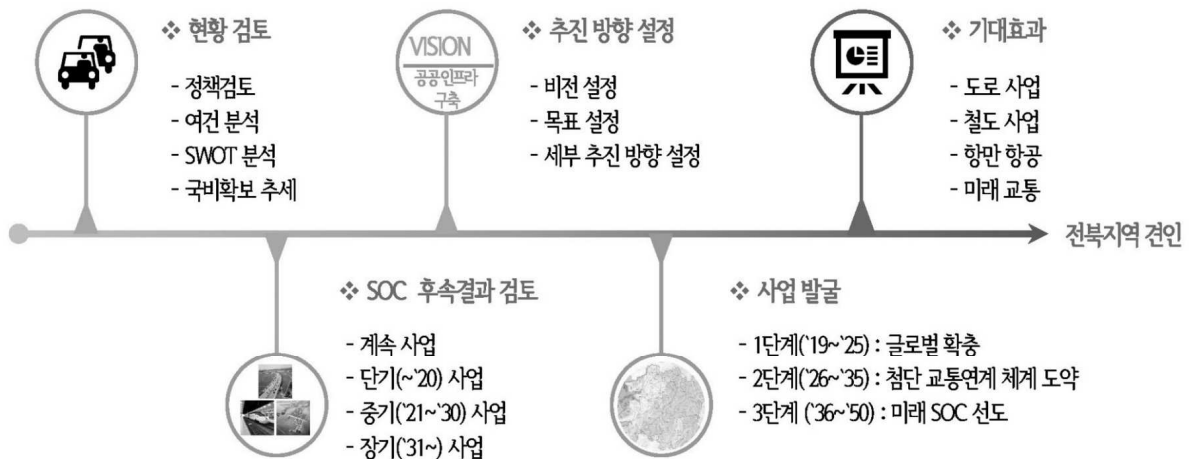
9

## I. 연구의 개요

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 연구의 범위 및 방법

#### ● 연구의 방법



10

## Ⅱ. 여건 및 전망

제1절 현황검토

제2절 SOC 종합진단 후속결과

제3절 소결



## Ⅱ. 여건 및 전망

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 현황검토

#### ● 중앙정부 정책



❖ (국토교통부) 전국 어디서나 편리한 도로, 7×9 국가간선도로망 사업 추진

- 동서 3축 사업: 무주-대구 고속도로, 새만금 전주 고속도로



❖ (국토교통부) 전국 주요거점을 고속철도망으로 연결

- 지속적인 도시 및 광역 철도 확충으로 대도시권 안팎으로 연결



❖ (新정부 100대 국정과제) 전 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전

- 속도감 있는 새만금 사업추진을 위한 신항만 조기 구축



❖ (국토교통부) 편리하고 안전한 항공교통 서비스제공, 환태평양을 주도하는 항공강국 실현 목표

- 새만금 국제공항조성을 통한 환태평양 주도 실현



❖ (국토교통부) 대중교통 인프라 확충, (新정부 100대 국정과제) 친환경 미래에너지 발굴 육성

- 대중교통, 철도 중심의 교통 SOC 투자 추진 및 연계 교통체계 구축

- 에너지 효율이 높은 수송인 미래교통 수단 도입 필요

## II. 여건 및 전망

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 현황검토

#### ● 도민의 바람



(도민 ARS)

- ❖ 지역특성에 맞는 지역개발, 새만금 국제공항, 도로 등 SOC 조기확충 필요
- '17. 8. 16. ~ '17. 8. 22. / 도민 1,000명 대상 조사



(기관·전문가)

- ❖ 국내외 여건을 고려하여 부족한 전라북도의 인프라 구축 필요
- ❖ 새만금 국제공항 신속추진을 위한 당위성 확보 필요
- 2023 세계경제포럼 대외 성공 개최를 위한 여타면제 등 행정절차 간소화 필요
- ❖ 정부정책 방침에 따라 시설개량, 병목지점 개선, 위험도로 개량사업 등 사업추진

13

## II. 여건 및 전망

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 현황검토

#### ● SWOT 분석

내부여건		외부여건	
O 기회	<b>S</b> 강점 <ul style="list-style-type: none"> <li>· KTX 호남선, SRT 개통으로 전국 접근성 증대</li> <li>· 교통물류 거점에 적합한 지형 및 위치</li> <li>· 풍부한 기반시설사업 연계가능 자원 보유</li> </ul>	W 약점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 중추도시권에 집중되어 있는 인구·인프라</li> <li>· 남북축 위주로 구성되어 있는 도로·철도 인프라</li> <li>· 재정력 부족과 부족한 장래 교통 수요</li> </ul>
	<b>SO</b> 강화 전략 <ul style="list-style-type: none"> <li>· 경제 성장 SOC 구축 및 호남선 KTX 연계를 통한 연계가능 자원 활용</li> <li>· 새만금 개발, 대중국 교역, 물류교통의 중심 지리를 활용한 교통 인프라 구축</li> </ul>		<b>WO</b> 보완 전략 <ul style="list-style-type: none"> <li>· 남북축 위주 인프라로 인해 취약한 동서 연계 SOC 보완</li> <li>· MEGA PROJECT 추진을 통한 사업 추진 논리 및 사업성 확보</li> </ul>
	<b>T</b> 위협 <ul style="list-style-type: none"> <li>· 중앙 정부의 지속적인 SOC 투자 감소</li> <li>· 지속적인 인구 감소와 고령화로 인한 수요 감소</li> <li>· 수도권 규제 완화로 인한 투자 자원 분산</li> </ul>		<b>WT</b> 방어 전략 <ul style="list-style-type: none"> <li>· 지역균형 발전을 고려한 SOC사업 추진</li> <li>· 동부권 사업 우선 추진</li> </ul>
<b>ST</b> 극복 전략			

14

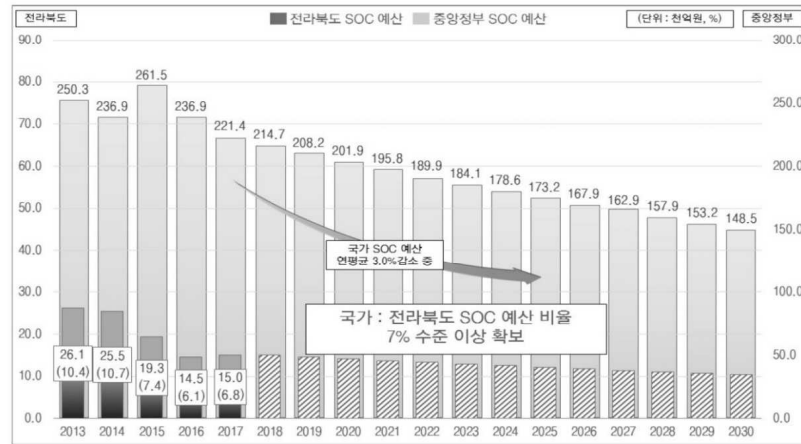
## Ⅱ. 여건 및 전망

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 현황검토

#### ● 국비확보 추세

- ❖ 중앙정부: (2013) 250.3천억원 → (2017) 221.4천억원 (연평균 ▼3.0%)
- ❖ 전라북도: (2013) 26.1천억원 → (2017) 15.0천억원 (연평균 ▼12.9%)



※ 자료: 기획재정부(2014~2017), 나라살림개요, 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

15

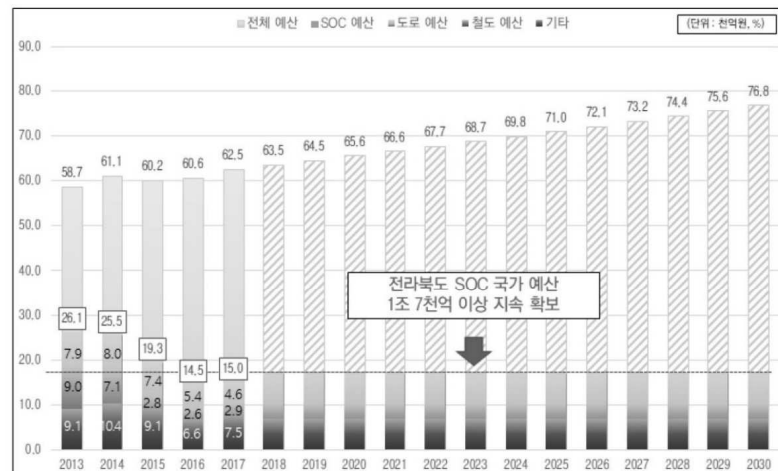
## Ⅱ. 여건 및 전망

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 현황검토

#### ● 전라북도 국비확보 목표(안)

- ❖ 신규 SOC PROJECT 추진을 위해서 SOC 분야 매년 1조 7천억원 규모의 국비 확보  
- 중앙정부 SOC 투자 예산 비율(7% 이상) 및 전라북도 SOC 국가 예산 확보 금액추이 고려



※ 자료: 기획재정부(2014~2017), 나라살림개요, 전라북도(2018), 전라북도 내부자료

16

### 제1절 현황검토

#### ● 주요 성과

- ❖ '18년 SOC분야 국가예산 확보 : 99개 사업 1조 4,022억원
  - 신규사업 39건 429억원 확보(향후 총사업비 19,153억원 확보 토대 마련)
- ❖ 전북의 미래를 선도할 공항철도 건설
  - 새만금 국제공항 타당성조사 추진
  - 익산~대야 복선전철, 군장산단 안압철도 (공정 70%, '18년 국가예산 208억원 확보)
- ❖ 광역 SOC 확충으로 지역발전 토대 마련
  - 새만금~전주 고속도로 실시설계용역 완료('17.8), 공사발주('18.1.)
  - 새만금 남북도로 가공식('17.7.) 및 공사착공('17.12), 동서도로 공정을 47%
  - 국지도(고가~운봉), 지방도(운교~노촌) 준공개통(9.55km, 337억원)
  - 호남고속도로(삼례~갑제) 확장, 무주~대구 신설 고속도로건설계획('16.20) 반영, 3조 1,204억원 투자기반 마련
- ❖ 새만금 신항만 건설 및 군산항 활성화
  - 새만금 신항만 진입도로 및 호안 축조공사 착공('17.12)
  - 군산항 신규항로 개설(청도, 일조, 위해: 중 3개/5개 → 8개)로 컨테이너 물동량 증가

17

### 제2절 SOC 종합진단 후속결과

#### ● 후속결과 요약

- ❖ (계속사업) 40건중 17건(43%) 완료, 19건(47%) 추진 중
  - 10.76조원 중 5.80조원(54%) 투입 완료, 향후 4.96조원 투입 예정
- ❖ (단기사업) 27건중 1건(4%) 완료, 20건(74%) 추진 중
  - 2.7조원중 0.1조원(4.5%) 투입 완료, 향후 2.6조원 투입 예정
- ❖ (계속사업) 40건중 17건(43%) 완료, 19건(47%) 추진 중
  - 10.76조원 중 5.80조원(54%) 투입 완료, 향후 4.96조원 투입 예정

구 분	계속 사업				단기 사업				중기 사업	장기 사업	총괄 합계
	소계	추진완료	추진중	미추진	소계	추진완료	추진중	미추진			
합계	40 (100.0)	17 (42.5)	19 (47.5)	4 (10.0)	27 (100.0)	1 (3.7)	20 (74.1)	6 (22.2)	46	19	132
도로	30	16	14	-	19	0	17	2	37	17	103
철도	2	-	2	-	3	0	2	1	5	1	11
항만	8	1	3	4	5	1	1	3	4	1	18

18

## Ⅱ. 여건 및 전망

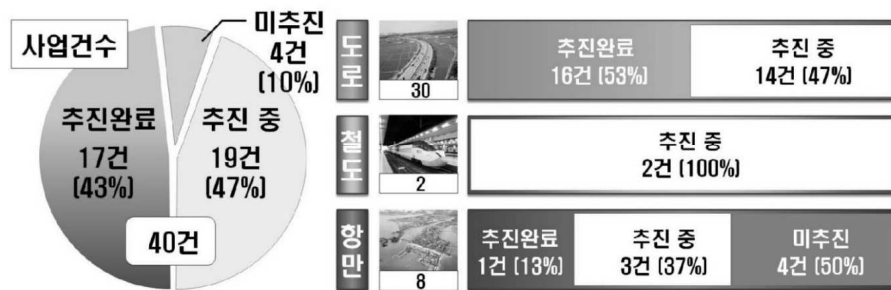
전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 SOC 종합진단 후속결과

#### ● 계속사업 후속결과

❖ 사업건수 : 40건(도로 30, 철도 2, 항만 8) ⇨ 17건(43%) 추진 완료  
- 추진 완료 : (도로) 16건, (항만) 1건

❖ 사업비 : 107,648억원 ⇨ 58,013억원(54%) 투입완료  
- 추진사업비 : (도로) 27,662억원, (철도) 9,227억원, (항만) 21,124억원



19

## Ⅱ. 여건 및 전망

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 SOC 종합진단 후속결과

#### ● 단기사업 후속결과

❖ 사업건수 : 27건(도로 19, 철도 3, 항만 5) ⇨ 1건 추진완료(4%), 20건(74%) 추진 중  
- 추진완료 : 항만 1건, - 추진중 : (도로) 17건, (철도) 2건, (항만) 1건

❖ 사업비 : 26,930억원 ⇨ 1,184억원(5%) 투입 완료  
- 추진사업비 : (도로) 1,162억원, (철도) 2억원, (항만) 20억원



20

### 제2절 SOC 종합진단 후속결과

#### ● 중기사업 후속결과

- ❖ 총 46건(도로 37, 철도 5, 항만 4)중 국가계획 반영 5건, 국가계획 반영 추진 중 28건 미추진 13건
  - (국가계획 반영) 도로 2건, 철도 2건, 항만 1건
  - (국가계획 반영 추진 중) 도로 28건
  - (미추진) 도로 7건, 철도 3건, 항만 3건

#### ● 장기사업 후속결과

- ❖ 도로 : 호남정맥 등부권 연결 고속도로 등 추진논리 구상 중
- ❖ 철도 : 전북 서남권 내륙횡단철도 세부 사업구상 중
- ❖ 항만 : 새만금신항만 자동수송시스템 구축사업 중장기 검토 중

- ✓ 계 속 : 예산 54% 이상 확보, 조기 완공을 위한 꾸준한 예산확보 절실
- ✓ 단 기 : 추진예정 80% 이상, 사업 조기 착수 및 추가사업 반영 필요
- ✓ 중 장 기 : 최신 SOC 후보 사업 리스트 구축을 위한 꾸준한 갱신 및 대응

### 제3절 소결

- ❖ 남북축 도로망에 비해 상대적으로 동서축 도로망 부족
  - 동서축 교통망 확충 논리를 기발하여 정치권에 제시하는 등 전방위적 협업으로 사업 조기 추진 필요
- ❖ 새만금 SOC사업 이외 신규사업 부족
  - 전문가 및 국책사업 발굴 포럼 등을 통해 도시재생 등 정부 정책에 부응한 분야에 선제적으로 대응 필요
- ❖ 친환경·대중교통 활성화 정책 대비
  - 복합환승터미널 건설을 통한 도로, 철도 등 교통수단을 연계할 수 있는 “하나의 고속네트워크” 구축 필요
- ❖ 미래교통기술 도입 필요
  - 승용차로 집중되어 발생하는 교통혼잡 해소를 위해 신교통수단 도입 필요
  - 차세대 교통수단이라고 불리는 하이퍼루프의 새만금 지역내 도입 검토 필요

#### 방향 설정

전라북도 재도약 전인 및 지속적인 국가예산확보를 위한

글로벌 기반시설 구축, 동서간 인프라 확충, 친환경 교통시설 도입, 미래교통 수단 검토

## Ⅲ. 추진방향 설정

제1절 비전 및 목표 설정

제2절 세부 추진 전략 수립



## Ⅲ. 추진방향 설정

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

제1절 비전 및 목표 설정

### ● 기본 방향

#### ❖ 글로벌 기반시설 조성

- 국제교류, 동북아 물류중심 향만 조성을 위한 국제 공항, 교역항만 등 확충

#### ❖ 동서간 인프라

- 한반도 굽어진 허리축 연결로 동서 화합을 위한 사통팔달 전북 SOC 대동맥 완성

#### ❖ 친환경 대중교통 수단

- 대중교통, 철도, 보행중심의 대중교통 인프라 1번지 전라북도를 위한 복합환승 센터 조성

#### ❖ 미래교통기술

- 시대적 변화에 부응하고 국가정책과 부합하는 친환경 미래 교통수단을 선도하는 전라북도로 도약

## 제1절 비전 및 목표 설정

### ● 핵심 사업

#### ❖ “새만금 국제공항 건설” 및 “신항만 조기추진”

- 글로벌 접근성 향상과 對중국 인력·관광·물류수송을 확대

#### ❖ “고속도로망 건설”과 “전북권 광역철도 완전운영”

- 전국 주요거점을 촘촘하게 연결하여 도민 편의향상과 지역발전을 견인

#### ❖ “복합환승센터 건설” 및 신교통수단 도입

- 대중교통 중심지 달성과 전북형 첨단 교통·교통체계의 완성

#### ❖ “하이퍼웨이 도입”

- 미래교통의 백년지계 하이퍼웨이 선도

## 제1절 비전 및 목표 설정

### ● 비전 및 목표 설정

#### 비전

- 전북지역발전 견인을 위한 -  
**전북 SOC 大동맥 프로젝트 완성**

#### 목표

##### 정성적 목표

글로벌 중심지 도약을 위한 기반조성  
전국 2시간, 전북 1시간대 생활권 구축

##### 정량적 목표

중앙정부예산 대비 7% 국가 예산 확보  
전라북도 SOC 분야 연 1조 7천 억원 이상 지속 확보

#### 추진 방향

##### 1 도로 (Roadway)

전국 2시간대  
네트워크 구축

전북 1시간대  
생활권 구현

##### 2 철도 (Railway)

전북 광역철도  
연계체계 구축

지역 개발 지원  
철도 인프라 구축

##### 3 공항·항만 (Air, Seaway)

세계와 직접  
소통하는  
국제공항 확보

국제(對중국)교역  
항만 확충

##### 4 미래교통 (Hyperway)

지역 신성장을  
위한 기반시설  
확충

미래교통  
서비스 제공

#### 제2절 세부 추진 전략 수립

##### ● 분야별 세부 추진방향



##### 도로 (Roadway)

❖ 전국2시간대 네트워크 구축

❖ 전북1시간대 생활권 구현



##### 철도 (Railway)

❖ 전북 광역철도 연계체계 구축

❖ 지역 개발 지원 철도인프라 구축



##### 항만 (Seaway)

❖ 국제(對중국)교역항만 확충



##### 항공 (Airway)

❖ 세계와 직접 소통하는 국제공항 확보



##### 미래교통 (Hyperway)

❖ 미래교통 서비스 제공

## Ⅳ. 주요 인프라 사업 발굴

제1절 사업 발굴 개요

제2절 세부 사업 내용



## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 사업 발굴 개요

#### ● 분야별 세부 추진방향

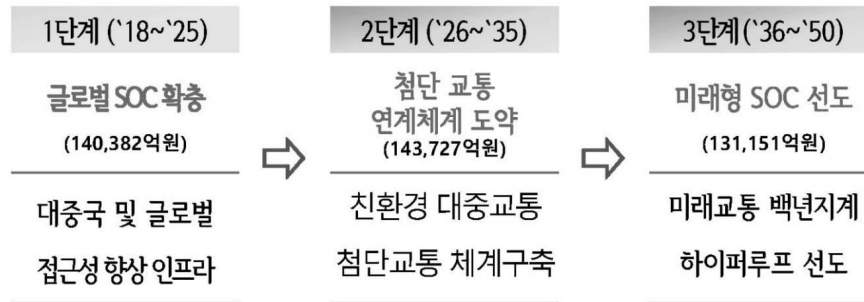
❖ 사업기간: 2019년 ~ 2050년 (32년간)

- (1단계) 2019~2025, (2단계) 2026~2035, (3단계) 2036~2050

❖ 사업위치: 도내일원

- 광역 사업의 경우 한반도 및 중국 포함

❖ 사업내용:



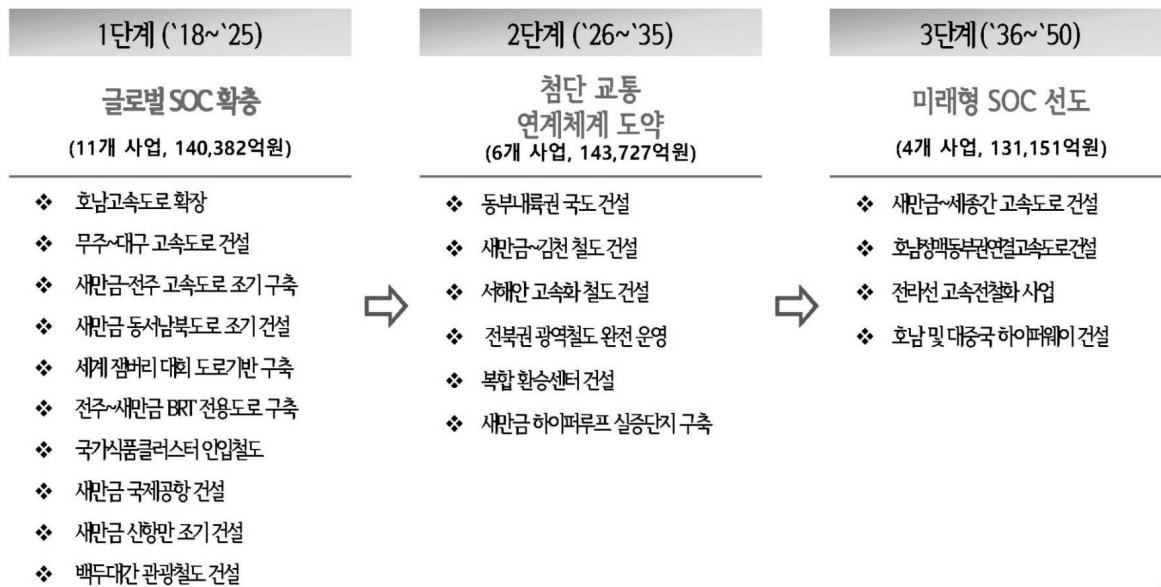
29

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 사업 발굴 개요

#### ● 단계별 세부 추진사업

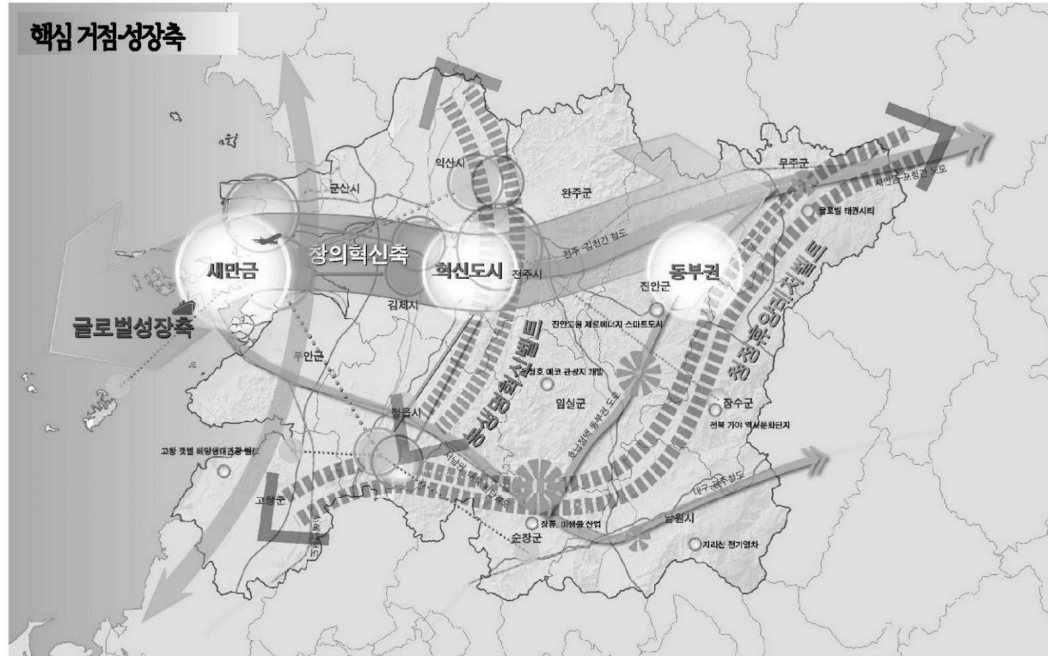


30

## Ⅳ. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 사업 발굴 개요: 미래

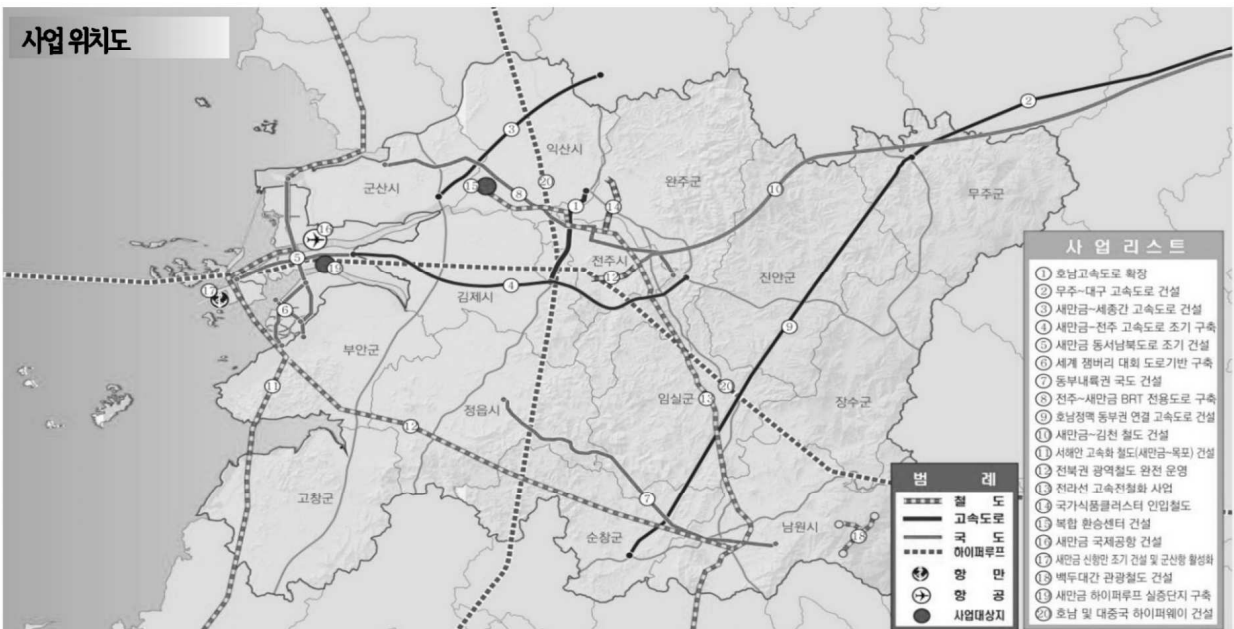


31

## Ⅳ. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 사업 발굴 개요



32

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

#### ● 새만금 국제 공항

##### ❖ 한중 경협 등 대중국 인력관광·물류수송 확대 및 글로벌 접근성 향상을 위한 거점공항

- 사업위치 : 새만금 권역
- 사업기간 : 2016년~2022년
- 사업규모 : 활주로 1개소, 여객터미널 1동 등
- 총사업비 : 7,600억원 (국비 7,600)

#### 쟁점

2023 새만금 세계잼버리 개최 이전  
새만금 국제공항 조기(2022년) 완공



33

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

#### ● 새만금 신항만

##### ❖ 새만금 기업 투자유치 및 글로벌 물류경쟁력 확보를 위한 핵심항만 조기 마련

- 사업위치 : 새만금 2호 방조제 전면 해상
- 사업기간 : 2011년~2030년 (1단계 '11~'23)
- 사업규모 : 접안시설 18선석, 부지조성 4,800천㎡ 등
- 총사업비 : 26,055억원 (1단계 9,899)

#### 쟁점

2023 새만금 세계잼버리 개최 이전 1단계(접안  
시설 4선석 등) 사업 조기 완공 필요



34

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

#### ● 새만금~전주 고속도로

##### ❖ 새만금과 연계한 동서간 교통체계 개선 및 세계잼버리 대화장의 원활한 접근 제공

- 사업위치 : 새만금~김제~전주~완주
- 사업기간 : 2010년~2022년
- 사업규모 : L=55.1km, 4차로 신설
- 총사업비 : 19,241억원 (국비 19,241)

#### 쟁점

새만금 사업의 성공적인 추진을 위하여 새만금 신항만, 새만금 동서남북도로의 준공시기에 맞춘 완공 필요



35

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

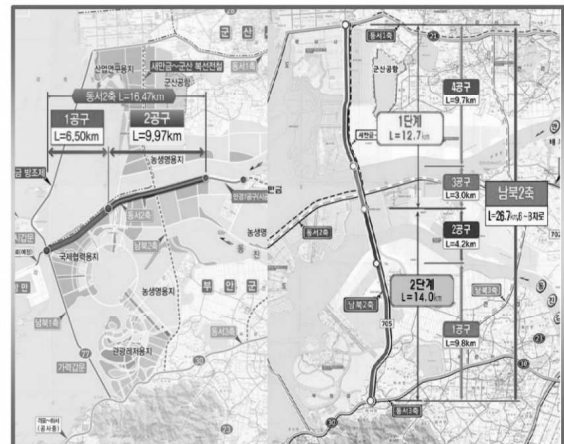
#### ● 새만금 동서남북도로

##### ❖ 속도감 있는 새만금 내부개발과 2023 세계잼버리 성공적인 개최를 위한 핵심 도로망

- 사업위치 : 새만금 일원
- 사업기간 : 2010년~2022년
- 사업규모 : L=43.2km (동서 16.5, 남북 26.7)
- 총사업비 : 12,509억원 (동서 3,452, 남북 9,057)

#### 쟁점

속도감 있는 새만금 내부개발 및 2023 세계잼버리 성공 개최의 핵심축인 동서남북도로 조기 완공 추진 필요



36

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

#### ● 호남고속도로 확장

#### ❖ 전라북도의 지역여건 변화에 따른 유발 통행량의 원활처리와 2023 세계잼버리대회 개최 지원

- 사업위치 : 익산 왕궁~김제 금구
- 사업기간 : 2018년~2023년
- 사업규모 : L=18.3km, 확장(4→6)
- 총사업비 : 2,322억원 (국비 2,322)

#### 쟁점

2023 세계 잼버리 대회의 성공적 개최와  
교통수송 능력 처리 향상을 통한 병목현상 완  
화를 위해 조기완공 필요



37

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

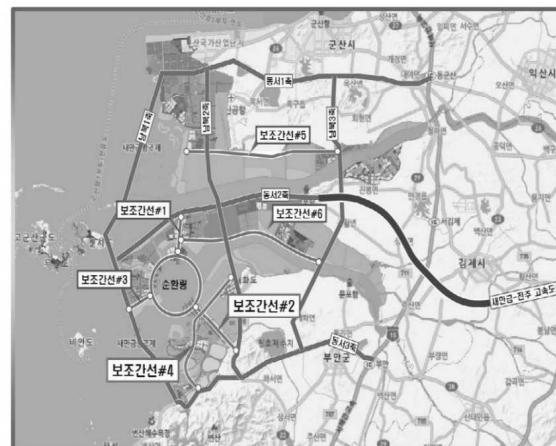
#### ● 세계 잼버리 대회 도로기반

#### ❖ 세계잼버리대회 주요 진입로 역할 및 새만금 내부 간선도로 교통량 분산기능 담당

- 사업위치 : 새만금 관광레저 용지 일원
- 사업기간 : 2019년~2023년
- 사업규모 : L=12.1km, 6차로 신설(#2, #4)
- 총사업비 : 3,503억원 (국비 3,503)

#### 쟁점

새만금 세계잼버리대회 주요 진입로 역할 및 새  
만금 내부 간선도로 교통량 분산기능 담당을  
위해 국가사업으로 전환 필요



38

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

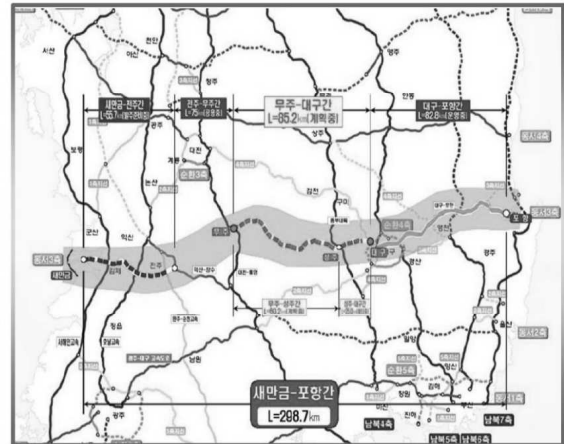
#### ● 무주~대구 고속도로

#### ❖ 동서 간 교통인프라는 지역균형발전과 국가 신성장 동력 확보를 위해서 필수적인 교통망

- 사업위치 : 전북 무주~대구 달성
- 사업기간 : 2018년~2025년
- 사업규모 : L=85.2km, 4차로 신설
- 총사업비 : 28,882억원 (국비 28,882)

#### 쟁점

국토교통부 고속도로 건설계획(2016~2020)에  
확정·고시 되었으며, 추가검토사업으로 반영됨  
(대구~성주 구간만 검토중)



39

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

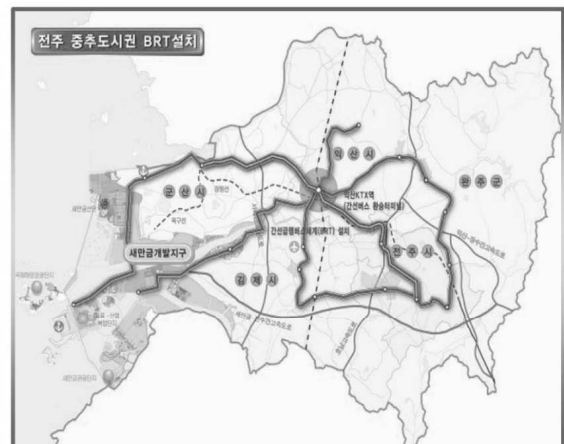
#### ● 전주~새만금 BRT 전용도로

#### ❖ 통행속도, 정시성, 수송능력 등 버스서비스를 도시철도 수준으로 향상시킨 대중교통시스템

- 사업위치 : 전라북도 일원
- 사업기간 : 2020년~2025년
- 사업규모 : L=43.0km
- 총사업비 : 1,247억원 (국비 1,247)

#### 쟁점

호남고속철도 완공, 새만금 개발, 혁신도시  
변화 등에 따른 전라북도 대중교통 수요를 충  
족시킬 수 있는 교통수단 도입 필요



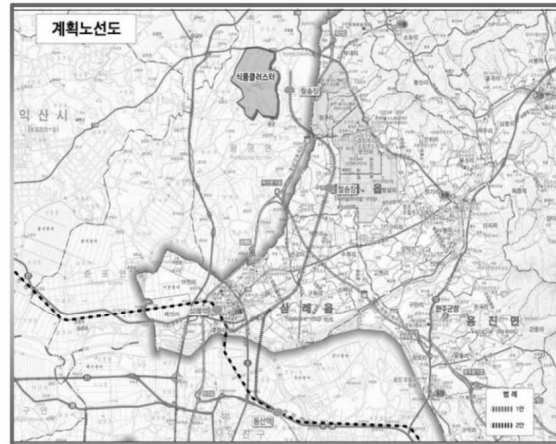
40

## 제2절 세부 사업 내용

### ● 국가식품클러스터 인입철도

#### ❖ 화물 운송효율 향상, 물류 및 환경비용을 절감을 통한 지역경제 활성화 도모

- 사업위치 : 완주 삼례~익산 왕궁
- 사업기간 : 2016년~2022년
- 사업규모 : L=12.3km
- 총사업비 : 2,894억원 (국비 2,894)



### 쟁점

경제성 분석 결과 B/C=0.91로  
사업 타당성 확보가능성 높음  
농생명수도 품격에 맞게 적극 추진

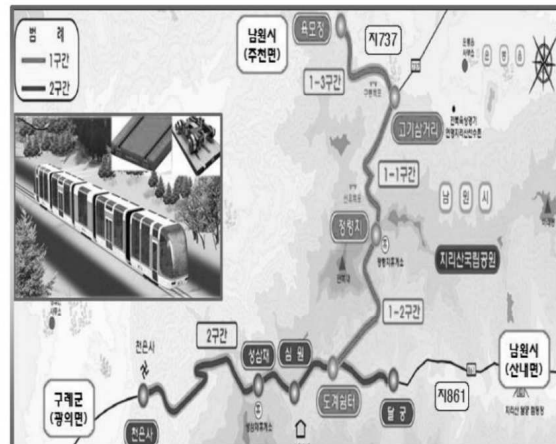
41

## 제2절 세부 사업 내용

### ● 백두대간 관광철도

#### ❖ 차량통행으로 발생하는 환경문제와 겨울철 결빙 교통사고 문제해소가 가능한 마태관광 교통수단

- 사업위치 : 남원시 일원
- 사업기간 : 2018년~2022년
- 사업규모 : 12.3km
- 총사업비 : 2,434억원 (국비 2,434)



### 쟁점

친환경 산악 전기 열차 활성화를 위한  
국가주도 산악철도 실용화 필요  
(현재 연구비 290억 중 2억 확보)

42

## Ⅳ. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

#### ● 새만금~김천 철도

##### ❖ 동서화합 및 영·호남간 활발한 인적·물적교류 역할을 담당하는 철도

- 사업위치 : 전북 전주~경북 김천
- 사업기간 : 2019년~2026년
- 사업규모 : 108.1km (일반철도)
- 총사업비 : 32,970억원 (국비 32,970)

#### 쟁점

전북-경북을 연계해주는 유일한 철도,  
추가검토사업으로 사업추진 부진  
(추진논리 개발 필요)



43

## Ⅳ. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

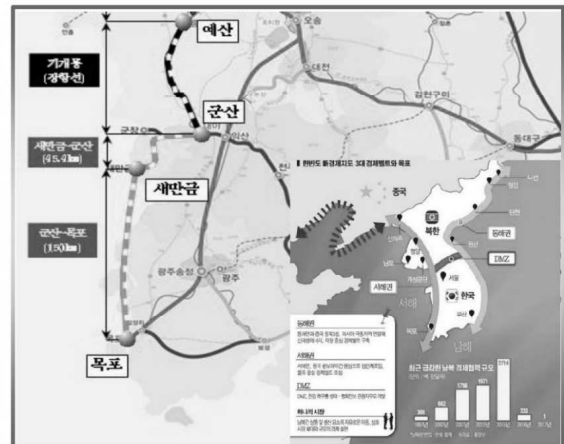
#### ● 서해안 고속화 철도(새만금~목포)

##### ❖ 서해안 지역의 대 중국 산업 발전, 군산항 활성화, 새만금 지구 물류 가치화를 위한 핵심 철도

- 사업위치 : 전북 전주~경북 김천
- 사업기간 : 2019년~2026년
- 사업규모 : 195.4km (일반철도)
- 총사업비 : 25,500억원 (국비 25,500)

#### 쟁점

경제성 부족으로 사업추진  
어려움 (추진논리 개발 필요)  
남북 교류 3대 경제 벨트(서해권 경제벨트)



44

## 제2절 세부 사업 내용

### ● 동부내륙권 국도

#### ❖ 새만금 개발사업과 동부내륙권의 산악농업자원의 연계성 확보를 통한 지역균형발전 도모

- 사업위치 : 정읍 칠보~남원 주천
- 사업기간 : 2019년~2026년
- 사업규모 : L=53.0km (차로산설및사설개량)
- 총사업비 : 5,452억원 (국비 5,452)

#### 쟁점

대통령 지역공약 사업이나, 경제성 부족으로 사업 추진 지연 중  
제5차 국도. 국지도 5개년 계획 추진 건의



45

## 제2절 세부 사업 내용

### ● 복합 환승센터

#### ❖ 대중교통·보행중심·도심경제 활성화를 위한 핵심 인프라

- 사업위치 : 익산역 일원
- 사업기간 : 2019년~2026년
- 사업규모 : 환승 시설 및 유치시설
- 총사업비 : 500억원 (국비 500)

#### 쟁점

중앙정부의 대중교통 활성화 정책에 부합하는 사업으로 국가기간 복합환승센터로 지정하여 건설 및 운영 필요



46

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

#### ● 새만금 하이퍼루프 실증단지 구축

#### ❖ 일일 생활권 구축, 환경 오염, 교통혼잡, 교통안전 등 사회문제를 해결할 수 있는 차세대 교통수단

- 사업위치 : 새만금 일원
- 사업기간 : 2020년~2026년
- 사업규모 : 진공관 등 테스트 시설
- 총사업비 : 1,500억원 (국비 1,500)

#### 쟁점

하이퍼루프는 미래교통의 핵심 교통수단으로  
전 세계가 개발경쟁 중으로  
전라북도가 선점 필요



47

## IV. 사업 발굴

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 세부 사업 내용

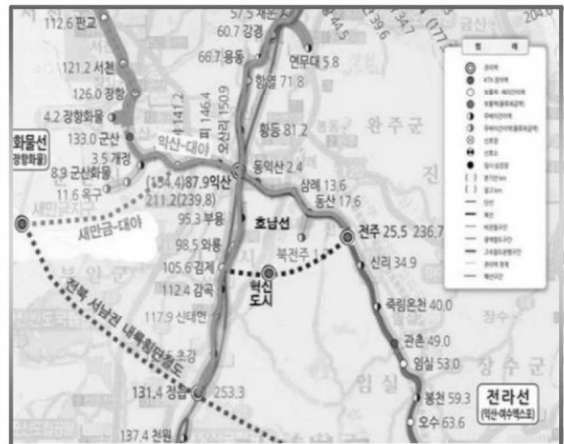
#### ● 전북권 광역철도 완전 운영

#### ❖ 전라북도의 안전하고 편리한 철도 이용환경 구축을 위한 광역철도

- 사업위치 : 전라북도 일원
- 사업기간 : 2030년~2035년
- 사업규모 : L=43.0km
- 총사업비 : 4,500억원 (1단계 940)

#### 쟁점

혁신도시 시종2 성공을 위한 혁신도시 철도역사  
신설 및 새만금~김제~전주 트램 연결노선 추진  
필요



48

### 제2절 세부 사업 내용

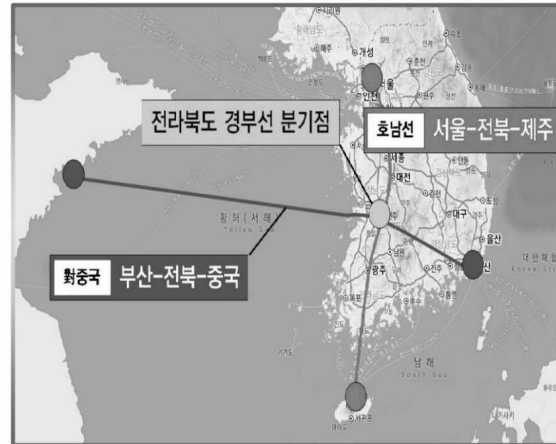
#### ● 호남 및 대중국 하이퍼웨이 건설

#### ❖ 전국 어디든 1시간 이내에 연결하고, 도사국가 실현과 국제경쟁력 선점을 위한 하이퍼웨이 건설

- 사업위치 : 전라북도 일원
- 사업기간 : 2030년 ~
- 사업규모 : (1단계) 서울-전북-제주(호남선)  
(2단계) 부산-전북-중국(국제선)
- 총사업비 : 129,500억원 (전북구간)

#### 쟁점

하이퍼 루프 도입을 위한 기술력 확보 및 중앙  
정부와 타지자체와의 공동 추진방안 검토 필요



## V. 기대효과

제1절 도로 사업

제2절 철도 사업

제3절 항공·항만

제4절 미래 교통

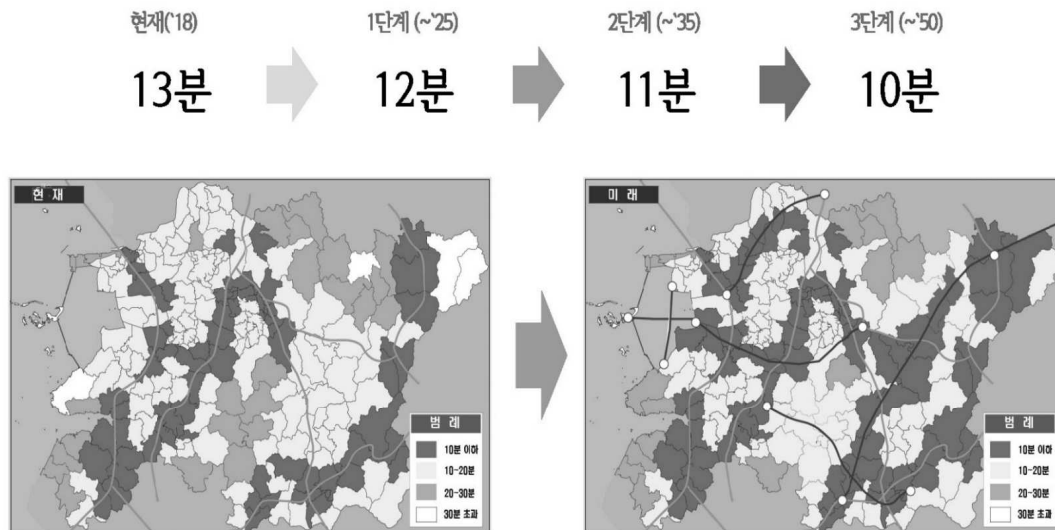


## V. 기대효과

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제1절 도로사업

- 전라북도 고속도로 평균 접근 시간 개선



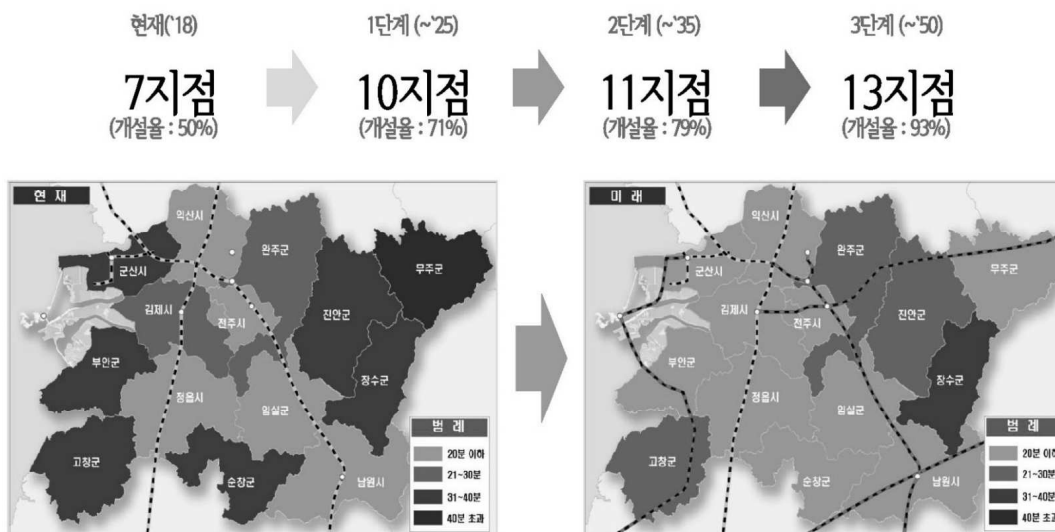
51

## V. 기대효과

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제2절 철도사업

- 전라북도 시군별 거점역 개설 지점 확대



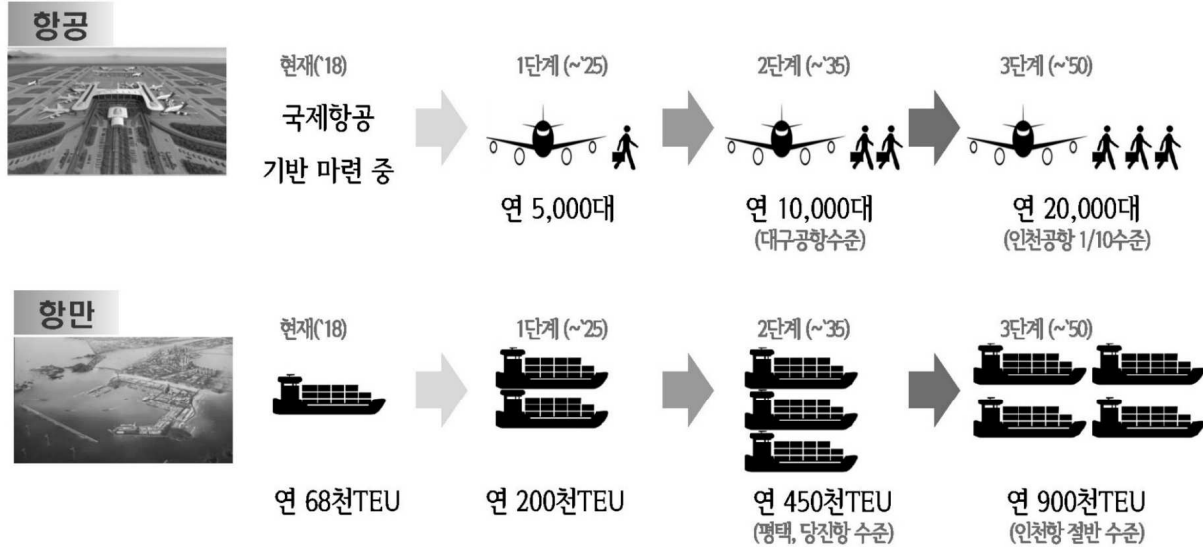
52

## V. 기대효과

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제3절 항공·항만

#### ● 항공·항만 인프라 시설 확대



53

## V. 기대효과

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

### 제4절 미래 교통

#### ● 미래교통 중심지 선도



54

## Ⅵ. 결론



## Ⅵ. 결론

전라북도 인프라 투자방향 간담회  
전라북도 글로벌 공공인프라 구축 방안

- 전라북도 SOC 大 동맥 프로젝트 완성
  - ❖ 2030 전라북도 여건을 고려한 비전 및 목표 수립
    - 전북지역발전 견인을 위한 전북 SOC 大 동맥 프로젝트 완성
    - ⇒ 목표 달성을 위한 정성적 목표와 정량적 목표 제시
  - ❖ 지역개발을 견인하는 신규 SOC PROJECT 20건 발굴
    - (1단계) 11개 사업, 140,382억원, (2단계) 6개 사업, 143,727억원, (3단계) 4개 사업, 131,151억원
  - ❖ 신규 SOC PROJECT 추진에 따른 미래상 제시
    - (도로) 고속도로 접근시간 10분 완성                      (철도) 시군별 거점역 개설율 93% 제공
    - (항공) 연간 운항대수 인천공항의 1/10이상 달성    (항만) 물동량 인천항의 절반 수준 달성
    - (미래교통) 친환경 관광 열차 운영 및 미래교통 하이퍼루프 건설운영

# THANK YOU !!





## SOC 예산 추이와 전망

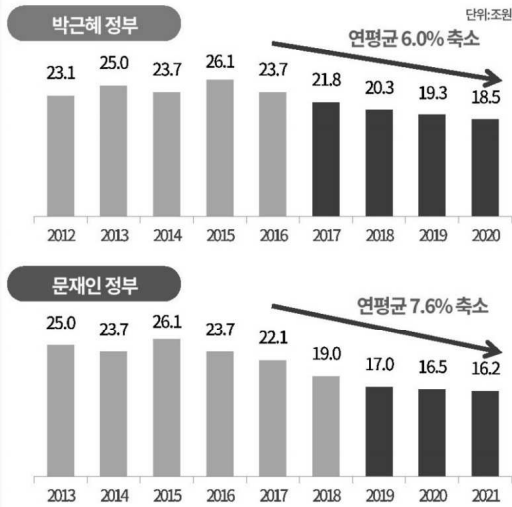
지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

## 정부는 지속적으로 SOC 예산 축소 기조 지속

- 인프라 예산의 지속적 삭감에 따른 투자재원 미확보 → 미래 경제성장 동력 상실, 단기 산업생산액 및 일자리 감소 등의 부작용 야기 불가피

## 박근혜, 문재인 정부의 SOC 예산 추이와 계획

## 박근혜 정부 SOC 예산 축소 계획 → 문재인 정부 축소 규모 확대



## 국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산

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

국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산 감소,  
2018년 383억원으로 급감

2

## 인프라 시설의 중요성(1)

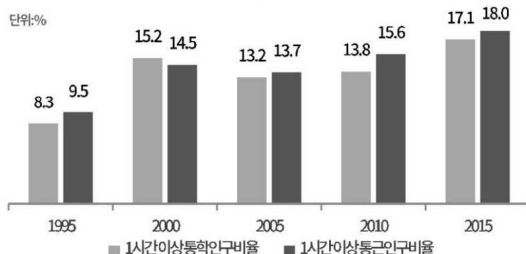
지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

## 하지만 지역의 인프라 수준은 지역민의 삶의 질 수준과 직접적인 연관

## 부족한 인프라 수준에 따른 삶의 질 저하 사례

- 우리나라 인프라 수준은 세계 20위, 물류 경쟁력 25위
  - World Bank, Global Rankings 2016
- 2015년 기준 우리나라 교통혼잡비용 33.4조원(GDP 대비 2.13%)
  - 2005년 23.5조원 → 2015년 33.4조원(현대경제연구원, 2017)
  - 美 교통혼잡비용이 GDP 대비 0.83% 수준인 것을 감안하면, 교통 혼잡으로 인한 사회적 낭비 심각한 수준
- 평균 통근 시간 2015년 기준 62분, OECD 주요국 중 가장 긴 시간 소요(OECD 평균 29분, 2010년 기준)

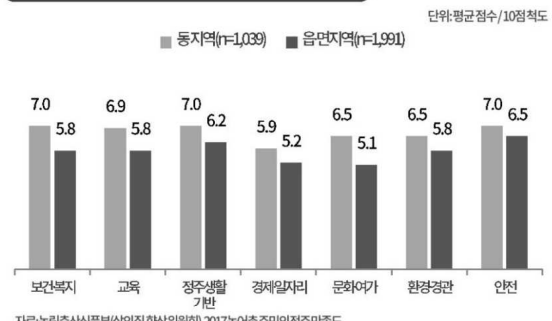
## 1시간 이상 통학/통근 인구비율



## 도시와 농산어촌의 삶의 질 수준 격차는 여전

- 설문조사 결과 조사 항목 모두 농산어촌이 도시에 비해 삶의 질 수준이 낮은 수준

## 도시 및 농어촌 주민의 7대 부문 만족도 조사 결과



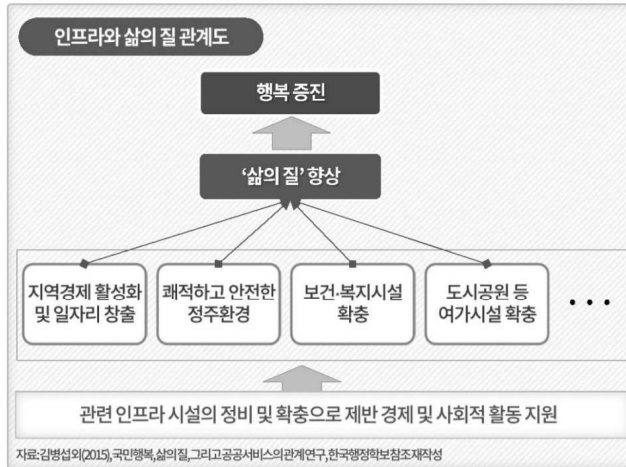
- 2015년 기준 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 9.1명으로 OECD 회원국 중 칠레(11.9명), 미국(10.9명) 다음으로 매우 높은 수준
  - 2016년 기준 전라북도 내 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 15.3명으로 전국 평균(8.45명)의 약 2배에 달하는 수준(2017년 국정감사)

3

지역민(도민)의 삶의 질 향상을 위해서는 인프라 시설의 지속적 확충 및 정비가 필수적

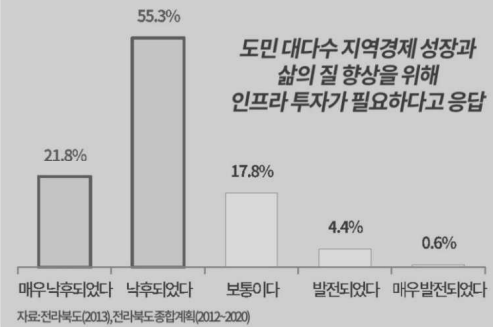
지역민이 체감하는 '행복'의 중요한 요인은 '삶의 질' 향상 → '인프라'와 매우 밀접한 관계

- 전북 도민의 '삶의 질' 향상을 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리 창출, 쾌적하고 안전한 정주생활 기반 시설, 충분한 문화여가 활동의 지원, 보건복지시설의 확충 등 인프라 투자가 필수적



전북도민의 전라북도 발전 정도 인식 조사 결과

- 지난 2012년 전북도민 1,115명 대상 설문 실시 결과 도민 대다수(77.1%)가 전라북도가 낙후되었다고 인식



2013년 KDI 발표 지역낙후도 지수 결과 전북은 전국 16개 광역지자체 중 14위로 매우 낙후되어 있는 수준

- 도내 241개 읍면동 중 171개 지역(71%) 도시쇠퇴현상 발생 중(국토부, 2016)

전라북도 시군별 지역·낙후도 요인 점수

구분	지역활력		도시화 정도		주민의 경제력		총 합	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
전라북도	-1.1824	15	-0.0948	8	-0.0541	8	-0.5679	14
전주시	0.6625	53	1.0323	18	-0.7437	141	0.4552	43
군산시	0.3388	70	0.2535	37	0.4234	31	0.3309	51
익산시	0.2323	76	0.1588	45	-0.3282	104	0.0782	62
정읍시	-0.6022	116	0.0464	57	-0.3255	102	-0.3279	99
남원시	-0.5612	113	-0.2002	80	-0.4316	114	-0.4142	123
김제시	-1.1158	137	0.3820	29	0.1467	54	-0.3373	104
완주군	-0.0145	90	-0.4934	116	1.3756	16	0.1537	57
진안군	-1.0746	134	-0.2410	82	-0.0609	75	-0.5690	150
무주군	-0.9807	127	-0.2609	85	-0.1389	88	-0.5519	143
정수군	-1.1447	140	-0.0617	66	0.0278	66	-0.5214	139
임실군	-1.4141	157	0.1046	50	0.2161	48	-0.5434	142
손창군	-1.3853	155	0.1733	43	0.2080	49	-0.5102	137
고창군	-1.3968	156	0.5055	28	0.3779	36	-0.3686	108
부안군	-1.1619	141	0.3565	30	0.0300	65	-0.3932	117

자료: KDI(2013), 지역낙후도지수 개선방안, 기초지자체의 경우 168개 지역대상 순위

도민 대다수 인프라 시설 수준에 대해 불만족하고 있음에도 불구하고 열악한 재정자립도, 재정자주도 고려 시 자체 재원을 활용한 투자 한계 봉착 + SOC 예산안 감축에 따른 지역경제 악영향 二重苦

## 전북도민 인식 현황

### 도민 대다수 지속적 인프라 투자를 통한 삶의 질 개선 요구

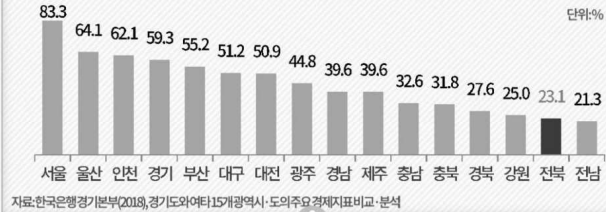
(도내 15세 이상 가구원 23,309명 대상 설문 결과)

- 학교시설 및 설비 수준: 38.7% 만이 만족 응답
- 주택시설 만족: 14.5% 불만족
  - '주택이 낡아서'라고 응답한 비율 49.9%
- 주거 환경 만족도: 문화·여가시설에 대한 불만족 27.5%
- 교통 환경 개선 방향
  - 상습 정체 구간 해소(40%)가 가장 시급한 문제로 응답
- 안전 인식 조사
  - 도민 32.8% '밤에 혼자 걷기 두려운 곳 있다'고 응답
- 주차 시설 관련
  - 주차장 부족이 가장 시급히 해결해야 될 사항(41.7%)
  - 저렴한 공공주차장 건설 필요(56.5%)

자료:전라북도(2017), 2017전라북도 사회조사보고서

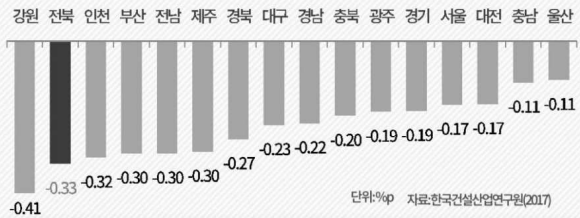
## 재정자립도 현황

2017년 기준 전국 17개 광역시도 중 16위  
전국 평균(44.5%)의 절반 수준



## 국가재정 축소에 따른 지역경제 영향

2018년 SOC 예산 감소분에 대한 지역경제 파급효과 추산: 0.332%p 감소



6

## 교통·물류시설 현황

### 도로시설물의 계속적 투자 필요, 특히 도민 안전성 측면 시설 개선 시급

- 높은 시·군간 도로 우회율(30%) 고려 시 연계 도로망 구축 및 도로 선형 개선 사업 추진 필요
- 중추도시권의 경우 교통혼잡도 완화를 위한 광역도로체계 개선 필요
- 인구 10만명당 교통사고 사망자 수(15.3명) 전국 평균의 2배 수준  
→ 사고 심각도 감소를 위한 인프라 투자 필요
- 도내 위치한 도로시설물 중 64.7% 준공 이후 20년 이상 된 시설(30년 이상 된 시설 24.2%)

도로 시설

### 동서방향 철도인프라 확충 및 도내 광역철도망 구축 필요

- 국가철도망 구축계획 및 새정부 공약사항에 따른 동서방향 철도 사업 (달빛내륙철도, 동서내륙철도 등)이 실제 추진될 수 있도록 적극 사업 요구 필요
- 도내 생활권을 직접적으로 연결해 줄 수 있는 광역철도 신설 적극 고려 필요(전주↔익산 ↔ 군산 ↔ 새만금, 기존선 활용 포함)
- 높은 도로물류 집중 현상 개선을 위해 산업단지 물류서비스 제공을 위한 인입철도 구축 필요

철도 시설

- 군산항, 평택항 등 인근 국가항만 대비 항로 및 항차 부족에 따른 물동량 감소 악순환 지속 발생 (전국 10개 국가항만 중 물동량 처리 10위)
- 새만금신항만의 경우 현재 2~3만톤 규모로 추진 중  
→ 2단계 사업 적기 시행을 통한 10만톤급 이상 확보 필요
- 여항의 정비·신설 또한 사업 소요 고려 투자 확대 필요
- 관광객 유치 확대를 위한 항만 인프라 및 해양관광 콘텐츠 확보 필요 (마리나 항만 개발, 크루즈 관광객 편의를 위한 관련 인프라 등)

항만 시설

공항 시설

- 군산공항, 제한적 활주로 시설과 운항 편수 등으로 인해 항공수요 확대 한계(탑승률 86%, 2개 항공사 단일 노선)
- 항공사 재정손실 보전 및 감편운항 방지를 위해 지속적 예산 투입에도 불구하고, 현재 도민 대다수 인근 공항으로 불필요한 이동 (여행사 승객유치 지원금, 항공사 착륙료 지원금, 증편운항에 따른 손실보전금)
- 새만금 국제공항 신설을 통해 늘어나는 항공수요에 대한 대응 및 기업 유치를 통한 지역경제 활성화 유도 필요

늘어나는 항공수요 대응 및 도민 불편 최소화를 위해 국제공항 신설 필수적

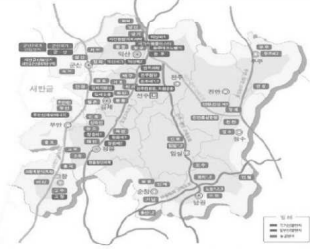
도내 기업의 물류비 절감 및 산업단지 경쟁력 강화를 위한 선제적 투자 필요

7

## 산업·경제시설 현황

## 산업 단지

- (중요성) 전북 지역 85개 산업단지, 도내 생산의 90% 이상 담당 → 지역경제 발전에 있어 중추적 역할 수행
- (한계점) 중소규모 단지별 산발적인 발전이 이루어져 성장 한계 봉착  
→ 산업집적지 형태의 핵심 산업단지 개발 필요
  - 새만금 및 탄소산단 개발 등 새만금-혁신도시 지역으로의 집적화 개발 전략(중대형 산업단지화)에 발맞추어 4차 산업혁명 핵심 성장축으로 육성을 위한 사업 지연 방지 노력 필요
  - 노후 산업단지 개선사업을 기존 2개 사업(전주제1산단, 익산국가산단) 외 확대 추진하여 노후 산업단지 가속화에 따른 슬럼화 예방 필요



## 물류 시설

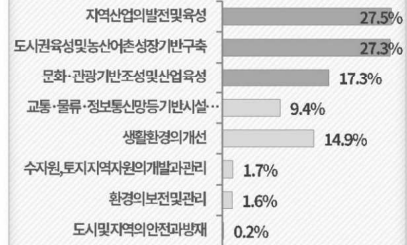
- 기존 도로화물 중심의 물류시설 외 새만금사업 확대에 따른 항공 및 항만물류 시설 건립 추진 필요
  - 재생사업을 통해 노후산단의 고질적인 도로, 공원, 주차장, 녹지 등 부족한 기반시설 및 근로자 편의시설 확충과 더불어 주입종 전환 유도를 통한 4차 산업혁명 시대 대응 마련(고부가가치 첨단산업 중심 개편) 지원 필요

## 신재생에너지

- 신재생에너지 사업화의 최적의 조건을 갖춘 지리적 이점 극대화를 위해 공공재원을 통한 신재생에너지 시설 확대와 더불어 민간 유치에 위한 적극적 인센티브 부여 필요  
(부안신재생에너지산업단지, 해상풍력 실증단지 및 재생에너지 2030 계획과 연동하여 시설투자 가속화 유도 필요)

향후 도정 추진 시 가장 우선적으로 다루어야 할 분야

도민 대다수는 전라북도 경제성장을 위해  
산업경제시설의 확충이 우선적으로 추진해야  
할 사항으로 인식



8

## 도시 및 생활환경

## 주거 환경

- 도내 위치한 약 70만호 주택 중 절반 이상(54.2%)이 20년 이상 된 노후 주택
  - 30년 이상 주택도 25.5%로 노후 주택비중 매우 높은 수준
- 지속적 인구 감소에 따라 빈집(空家) 발생 또한 전국 최고 수준
  - 농촌공동화 현상으로 인해 무주군(5.7%), 진안군(4.1%), 순창군(4.1%) 등 농촌지역에 위치한 빈집 큰 폭 증가세
- 100%를 초과한 주택보급률에도 불구하고 자가 주택 절반 수준(57.3%)  
→ 주거비용 부담 전국 최고 수준(31만 가구 임대 거주중, 전월세전환율 전국 최고 수준)
  - 공공임대주택 수요 대비 공급비율 34.4%, 전남(63.8%) 및 충남(71.8%) 대비 턱없이 부족한 실정

도시재생사업을 통한  
근본적정주여건  
개선 필요

사회취약계층 및 신혼부부  
등을 위한 맞춤형 임대주택  
보급 확대 필요

## 전통시장

- 도내 위치한 81개 전통시장의 경우 시설현대화 사업이 지속적으로 추진되었으나, 종합적 추진체계 결여에 따른 효율성 저하
  - 81개 전통시장 중 소방시설 구비 75개소, 도시가스 설치 전통시장 14개소, CCTV 설치 전통시장 25개소
  - 전통시장 현대화 사업은 전라북도지방중소벤처기업청, 기초지자체별 별도 시행에 따라 기본적 시설현대화 사업을 추진하였음에도 주차시설 및 안전시설이 여전히 부족한 수준

도시재생 사업과  
연계한 종합적  
개발전략 마련 필요

## 학교시설

- 지속적 학령인구 감소에 따른 폐교 발생 증가 현상 심화에 따라 지역 주민을 위한 공공시설로의 활용 방안 마련 필요(2017년 기준 327개교 폐교, 43개교 現방치)
- 도내 학교시설의 내진성능 확보 실적(17.5%)이 전국 17개 광역시도 중 15위에 그치고 있어 이를 개선하기 위한 재정 투입 확대 시급
  - 지역민의 인지도가 높고 대규모 수용이 가능한 학교시설은 대표적 피난방재시설이기에 내진보강 필수



[14년째 방치중인 익산 동북초]

9

## 환경 및 수자원 시설

상수도 시설 : 상수도 인프라 시설 효율저하에 따른 전국 최고 수준의 상수도 요금 부과

- 전국 4위에 해당하는 높은 상수도 연장에도 불구하고 지역적 특색\*에 따라 상수도 보급률(95.9%) 전국 하위 (13위/17위)
  - 산간지형이 많고 인구가 넓은 지역에 흩어져 있어 급수인구 1인당 설치해야 하는 관로길이가 전국 최고 수준
- 정수장 평균 이용률과 최대 가동률이 시설 한계치에 다다르고 있어 상수도 관련 시설 신규 건립·용량 증설 시급
- 노후경관관이 전체 관로의 30%에 달하고 있어 높은 누수율(22.3%) 개선 필요

하수도 시설 : 전국 14위 수준의 낮은 하수도 보급률(85.9%)

- 특히 순창군(49.4%), 임실군(56.9%), 김제시(58.7%)의 경우 하수도 보급률이 매우 낮은 수준, 전주시 하수도 노후화율 84.8%에 육박
- 새만금 산업단지 신규 개발에 따라 기존 광역 하수처리시설 및 각종 환경기초시설 부족에 대한 선제적 대응 필요

폐기물 처리시설 : 도내 폐기물 처리시설 대부분 기존 시설용량 한계

- 도내 위치한 매립장, 소각장의 경우 대부분 기존 시설용량 한계에 육박한 실정 → 폐기물 자원화 시설 건립 및 신규 폐기물 처리시설 지정 시급

노후 저수지 : 도내 77개 저수지 노후화 현상 심화

- 도내 위치한 저수지 중 C, D 등급 전체 시설물의 64% 육박 → 노후시설 개량 및 보수·보강 사업 시급 추진 필요

## 하수도 보급률 양호... 도농 격차는 여전

도내 시·군 지역간 차이 커  
하수관로 정비·확충 추진지민 광역도 광역인 물이라는 비슷한 수준이  
다.시·군에 하수도시설이 집중 투자되면서 세  
민과 지역과 새만금의 지역간 차이도 있다.또, 공공하수처리수 재이용률은 매우 저조  
한 것으로 나타났다. 도내 일계 공공하수처리  
시설에서 연간 350만톤을 처리하고 있다.고장,쓰레기 매립 제로화·친환경 생태 조성  
기물 소각시설 설치  
원투입

## 문화·관광·체육시설

문화 시설

- 도내 문화시설 공급수준은 전국 최고 수준이나, 상대적으로 군(郡)지역 배치가 저조하여 문화격차 발생
  - 고품차 소요가 가장 높은 문화시설인 종합복지회관의 경우 무주, 장수, 부안군의 경우 해당 시설이 없어 해당 시설 건립 필요

체육 시설

- 마을체육시설(간이체육시설)이 부족하고, 기존 체육시설의 노후화가 상당부분 진행되어 있어 선제적 성능개선 사업 추진 필요

공원·녹지 시설

- 여의도 면적의 약 9배에 달하는 도내 도시 공원 지정 면적 중 약 75%가 미집행 상태로 장기 방치되어 있어, 도시공원 신설 적극 추진 필요
  - 공원 지정 면적 중 사유지 매립에 1조 5,800억원 소요가 예상 되나, 2018년 348억원 예산 확보(2.2%)

관광 시설

- 우수한 관광자원을 보유하고 있는 전북지역이나, 관광시설은 턱없이 부족한 수준 → 민간 관광시설 유치 확대 필요
  - 국제회의장의 경우 또한 군산시 1개소밖에 존재하고 있지 않아, 전주시 또는 새만금 지역 내 컨벤션센터(국제회의장) 건립 필요



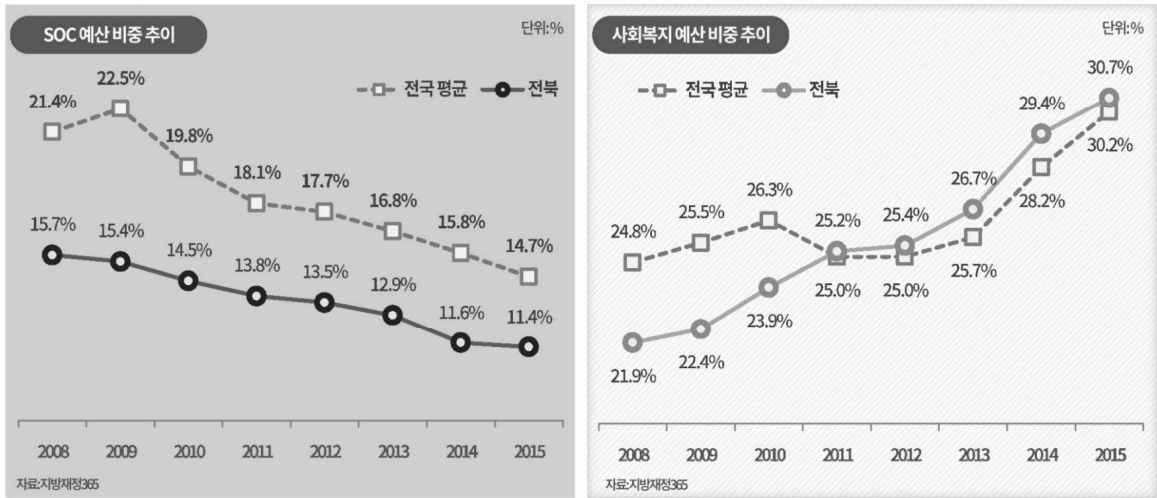
## 전북 인프라 투자 예산 추이

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향간담회

전라북도 전체 세출은 지속적으로 증가하고 있는데 반해, 인프라 부문 세출은 지속적으로 감소하고 있는 실정  
→ 인프라 투자 예산 축소는 지역경쟁력 약화 및 지역민의 삶의 질 저하 가속화 우려

• 2012~2016년 세출 결산 기준 전체 세출 연평균 5.8% 증가. 반면, 공공 질서 및 안전 12.2%, 수송 및 교통 6.4%, 국토 및 지역개발 3.2% 감소

전라북도 SOC 관련 예산과 사회복지 예산 비중 추이(2008~2015, 세출 기준)



12

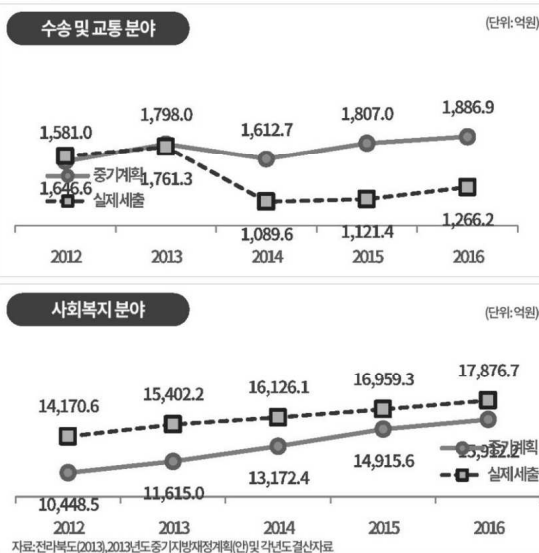
## 전북 인프라 투자 예산 추이

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향간담회

인프라 투자정책 목표의 불확실성·불투명성 → 인프라 투자의 정책적 목표 달성 미흡(당초 목표 미달성)

• 사회, 경제적 필요성에 의한 단기적 정책 현안 및 이슈에 우선적 대응에 따른 잦은 목표 변경, 단기 인프라시설 수요 대응으로 인해 기 수립한 인프라 투자계획 대비 턱없이 부족한 수준의 실제 투자 시행 → 인프라 투자에 따른 지역경제 파급효과 미연

5년 전 수립 중기지방재정계획 대비 실제 투자액 현황



인프라 투자 축소의 단기 및 중장기 영향



13

## 전북도민 도내 인프라 인식조사

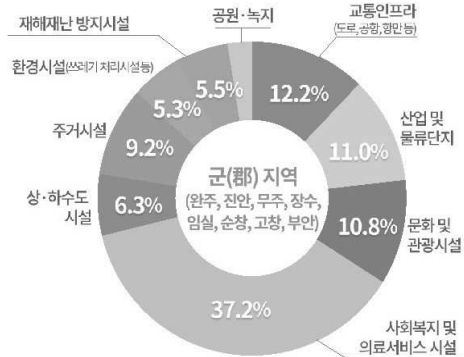
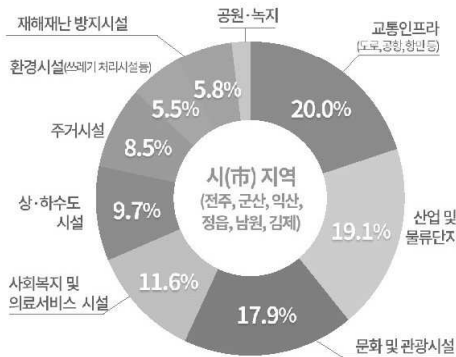
지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

도민 513명 대상 설문 결과 도민 대다수는 현행 도내 인프라 투자 수준이 부족한 것으로 인식하고 있으며, 도민 대다수 현행 인프라 투자에 대한 도정에 불만족(56점/100점) → 향후 지속적인 인프라 투자 확충 필요 응답

\* '교통인프라(21.2%)', '산업물류단지(15.8%)', '문화관광시설(14.4%)', '사회복지 및 의료서비스(12.9%)' 順

## 우선적으로 투자가 필요한 인프라 시설 유형 설문 결과

시(市) 지역 거주민 '교통인프라' 확충이 가장 필요하다고 응답하였으나, 군(郡) 지역의 경우 '사회복지 및 의료서비스 시설' 확충이 가장 필요하다고 응답

중점 추진  
필요 정책

1순위

노후 인프라 개선

2순위

신산업 육성을 위한 산업·물류단지 확충

3순위

지역 간 불균형한 생활인프라 개선

## 5. 지역인프라 투자방향 및 핵심사업 발굴

## 전북인프라 투자 정책 방향 및 핵심 프로젝트

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

종합적으로 볼 때, 향후 인프라 투자의 목표는 지역경제 성장과 도민 삶의 질 향상

## 전북도민이 필요로 하는 부문별 10대 인프라 공급방향 설정

교통·물류

지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성

- ① 도민 체감형 지역균형 발전을 위한 교통인프라 시설 구축
- ② 교통물류 분야 인프라의 전략적 투자를 통한 지역경제의 경쟁력 향상과 지역민의 삶의 질 향상 추구
- ③ 만성적인 교통체증과 안전을 위협하는 도로 및 도로시설물의 개선을 위한 인프라 구축

산업·경제  
·관광미래 지향적인 지역산업 환경 조성을 위한  
맞춤형 인프라 투자

- ④ 전통적인 중공업에서 4차 산업혁명에 대응하는 미래 지향적인 지역 산업 환경으로의 변화를 위한 관련 인프라 시설 구축
- ⑤ 4차 산업혁명 선도를 위한 세계적 로 모델 구축과 신산업 육성을 위한 제반 인프라 구축

VISION

인프라 투자를 통한 지역 경제 성장과  
도민 삶의 질 향상

환경·안전

환경 친화적이며 건강하고 안전한 삶의 공간 조성

- ⑥ 환경친화적인 저탄소 녹색도시를 조성하기 위한 상·하수도 시설 개선 등 지속가능한 환경 인프라 확충
- ⑦ 재해·재난으로부터 안심하고 행복하게 거주 가능한 도시를 만들기 위한 방재 인프라 확충과 시설물 안전 제고

주거·교육  
·복지

도민 행복 증진을 위한 주민친화적 정주공간 조성

- ⑧ 서민친화적인 도시 공간 마련을 위한 맞춤형 주거복지시설 및 생활권 환경 정비
- ⑨ 도민들이 지역생활 영유 시 필요로 하는 공공복지, 의료시설 확충 및 정비
- ⑩ 안심하고 다닐 수 있는 행복한 교육 인프라 구축

**1차 프로젝트 선정 (222개 사업, 38조 4,147억원 발굴) → 핵심프로젝트 (50개 사업, 22조 5,124억원) 도출****Step 1 : 프로젝트 Pool 구축**

- 각종 국가상위계획 및 지역단위 개발계획, 중기지방재정계획, 국정계획, 재정부 공약, 관련 연구용역 보고서 등을 통해 기 도출된 프로젝트 발체
- 국책사업 발굴 포럼 제시 26건 사업(4조 6,695억원) 포함
- 도내 14개 시·군 및 교육청 사업 소요 조사 실시를 통해 관련 프로젝트 발굴(도청 협조)

**Step 2 : 1차 프로젝트 선정**

- 도출된 프로젝트를 바탕으로 전라북도의 인프라 투자 방향에 부합하지 않거나, 기 추진 중인 사업, 향후 국비 지원이 확실한 사업 등 제외
- 단, 기 추진 중인 사업인 경우에도 실제 예산이 미확보되어 착공하지 않은 사업이거나, 매년 신규발주가 이루어지는 계속사업인 경우 관련 특성을 고려하여 제한적 포함

\* 222개 사업 38조 4,147억원 발굴(별첨 참조)

**Step 3 : 핵심 프로젝트 도출**

- 1차 선정 사업을 바탕으로 인프라 과부족 실태조사 결과 및 정책방향 반영, 인프라 시설별 노후화 및 안전도 조사 결과를 종합 고려하여 지역 핵심프로젝트 도출

\* 50개 사업 22조 5,124억원 선정

16

**핵심사업 19건, 투자 규모 4조 6,215억원****목표**

- 산업 성장 및 경쟁력 강화를 위한 기반 인프라 구축
- 경제 성장을 위한 일자리 생태계 조성
- 누구나 여행을 즐길 수 있는 글로벌 여행환경 조성

분야	추진방향	핵심 프로젝트	사업비(억원)
산업 (6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기업하기 좋은 환경 조성</li> <li>• 4차 산업 인프라 구축</li> </ul>	새만금 공공주도 매립사업	15,518
		전기상용자동차 글로벌 플랫폼 조성	3,000
		국가식품클러스터 2단계 조성사업(2차 산업단지 조성 및 비즈니스센터 건립)	4,960
		국가동물케어 클러스터 구축(연구시설·생산시설 건립)	2,000
		탄소산업진흥원 건립	1,240
		국가관리연안항상왕도항건설	2,065
경제 (4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 투자유치 인프라 구축</li> <li>• 일자리 창출 인프라 구축</li> </ul>	전북 금융타운 조성	1,600
		전북테크노비즈니스센터 건립	390
		민간육종연구단지 확장사업	2,470
		새만금 문화예술 랜드마크 조성	2,000
관광 (9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 토탈관광 인프라 확충</li> <li>• 문화·예술·체육 인프라 확충</li> </ul>	아시아 근대기억공원(Memorial Park) 조성	3,750
		옥정호수변 관광도로 개설사업	800
		지리산권 친환경 전기열차사업	2,724
		국립새만금수목원 조성	1,530
		⋮	⋮

17

## 지역경제 활성화 유도 프로젝트 예시

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

## 프로젝트 예시

## 국가식품클러스터 2단계 조성사업(2차 산업단지 조성 및 비즈니스 센터 건립)

## 필요성 및 목적

- 국가식품클러스터를 네덜란드의 '푸드밸리'와 같은 세계적 식품클러스터로 육성하기 위해서는 산업단지 조기 확대 조성 필요
- 국가식품클러스터 1단계 준공('17년) 이후 2단계 산업단지 조성 추진 필요  
- 행정절차(3년), 공사기간(3년) 등을 감안하여 사업 조기 확정 필요  
- 1단계 산단 분양 '19년 말 완료 예상('16년 21%, '17년 50%)
- 국내 식품기업이 세계 식품산업에 진출하기 위해서는 글로벌화 패러다임 기반 하에서 운영될 수 있는 비즈니스센터 건립 필요

## 국가식품클러스터 2차 산업단지 조성 사업개요

- 위 치: 1단계 산업단지 하단부(남쪽)
- 사업기간: 2020년 ~ 2025년(6년)
- 사업비/내용: 3,500억원(민자, 부지조성), 302만㎡(92만평)

## 비즈니스 센터 건립사업 개요

- 위 치: 2단계 산업단지 조성 부지 내
- 사업기간: 2020년 ~ 2025년(6년)
- 사업비/내용: 1,460억원(국비), 33천㎡(1만평)  
- 국제 식품상사 비즈니스센터(500억원), 국제식품컨벤션센터(500억원), 국제 위생검역 당국 공동 한국사무소 건립(460억원)

## 추진현황

- 농림축산식품부 공모사업으로 전북도 선정('07.12.)
- 국가식품클러스터 국가산업단지 승인·고시('12.6.)
- 국가식품클러스터 1단계 착공('14.3.)
- 기업지원시설 구축 및 자원센터 이전('16.9.)
- 국가식품클러스터 1단계 준공('17.12.)
- 예비타당성 조사 시행 예정('18.)



## 핵심사업②: 지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

## 핵심사업 21건, 투자 규모 15조 4,658억원

## 목표

• 도민 체감형 지역균형 발전 교통인프라 시설 구축

• 전북지역 발전 견인을 위한 물류인프라 시설 구축

분야	추진방향	핵심 프로젝트	사업비(억원)
교통 (15)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전북 1시간, 전국 2시간대 네트워크 구축</li> <li>• 교통 편익증진 서비스 확대</li> <li>• 글로벌 교통 인프라 구축</li> <li>• 노후·위험 도로개량을 통한 안전 제고</li> </ul>	• 복합환승터미널 건설+전북권 광역철도 완전 운영	5,000
		• 혁신도시 대중교통 환승센터 조성	40
		• 새만금 국제공항 건설	7,600
		• 호남고속도로 확장	2,322
		• 무주~대구간 고속도로 건설	28,882
		• 동부내륙권(정읍~남원) 국도 건설	5,452
		• 무주~설천(태권도원 진입도로) 국도 건설	1,380
		• 새만금~전주간 고속도로 조기 건설	19,241
		• 새만금 보조간선 4번 도로 건설	2,436
		• ...	• ...
물류 (6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 성장 기반 시설 확충</li> <li>• 지역개발 지원 철도 인프라 구축</li> </ul>	• 새만금 신항만 건설	25,482
		• 전주탄소국가산업단지 진입도로 건설	490
		• 군산물류단지 진입도로	48
		• 새만금~대야간 철도 건설	6,160
		• 전주~김천간 철도 건설	32,970
		• 국가식품클러스터 안입철도	2,894

## 지역경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 프로젝트 예시

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라투자방향간담회

## 프로젝트 예시

## 복합환승 터미널 건설 + 전북권 광역철도 완전 운영

## 복합환승 터미널 필요성 및 목적

- 대중교통과 보행중심의 도시경제 활성화를 위해 교통환승, 상업, 업무, 문화, 쇼핑이 어우러지는 대중교통 핵심 인프라 시설인 복합 환승센터 건설

## 복합환승 터미널 사업개요

- 위 치: 익산역 일원
- 사업기간: 2019년 ~ 2026년
- 사 업 비: 500억원(국비, 총사업비의 경우 2,160억원 추산)
- 사업내용: 비즈니스 시설, 철도-차량단 환승 인프라, 대중교통-개인교통 간 교통환승 인프라, 쇼핑시설 등 다양한 복합 인프라 구축
- 비 고: 2010년 12월 3일 국토교통부로부터 '익산역 복합환승센터 개발사업 시범지구'로 지정되었으나, 현재까지 사업 추진 담보 상태

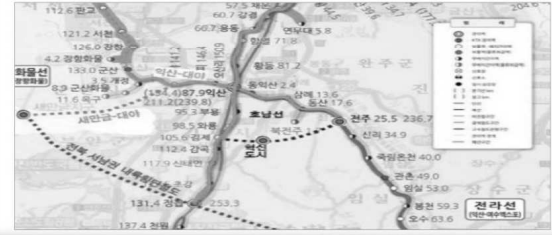


## 전북권 광역철도 필요성 및 목적

- 전라북도의 안전하고 편리한 철도 이용환경 구축을 위해 광역철도 건설 및 전주~익산도시~김제를 연결하는 전북권 광역철도 완전 운영 추진
- 정부 100대 국정과제에 부합하는 사업으로 익산역 중심의 철도 연결 전철 노선과 친환경 교통수단인 트램트레인(tram-train) 도입

## 전북권 광역철도 사업개요

- 사 업 비: 4,500억원(1단계 940억원)
- 사업내용:
  - (1단계) 익산역을 중심으로 호남선, 전라선, 장항선을 이용하여 동서(전주~익산~군산)과 남북(논산~익산~김제)을 연결하고 주요거점(군산, 익산, 전주) 출퇴근 열차 운영
  - (2단계) 전주~익산도시~김제를 연결하는 트램트레인(tram-train) 추진



## 핵심사업③, ④: 건강하고 안전한 삶의 공간 조성 등

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라투자방향간담회

건강하고 안전한 삶의 공간 조성: 4건, 2조 4,550억원 / 지역주민의 행복 증진을 위한 인프라 조성: 6건 2,701.4억원

## 목표

- 지속가능한 생태환경 구축을 위한 인프라 신설·정비
- 안심하고 행복하게 살 수 있는 안전 전북 구현

분야	추진방향	핵심 프로젝트	사업비(억원)
환경 (2)	• 환경보존 인프라 확충 • 생태환경 자원 관리	새만금유역2단계수질개선사업(계속)	18,699
		폐자원에너지화시설 민간투자사업	1,093
안전 (2)	• 지속적인 안전관리·감독 • 안전 위험 사전 방지	위험도로구조개선사업(계속)	1,330
		서부권 국가방재활동거점 조성사업	3,428

## 목표

- 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거복지지원
- 안심하고 다닐 수 있는 행복한 교육 인프라 구축
- 복지사각지대 최소화를 통한 도민 행복제고

분야	추진방향	핵심 프로젝트	사업비(억원)
주거 (4)	• 임대주택 공급 확대 및 주거 환경 정비 • 도시재생 사업 확대	고창고수마을연계형 공공주택건설	157.8
		부안봉덕공공실버주택 건설	110
		완주군 마을정비형 공공주택사업	96.4
		정읍, 완주 공공실버주택 건설	133.2
교육·복지 (2)	• 안전하고 쾌적한 전북 교육환경 조성 • 도농간 복지시설 격차 최소화	교육환경 개선사업(계속)	1,650(계속)
		완주군 종합스포츠타운	55.4

## 건강하고 안전한 삶의 공간 조성 프로젝트 예시

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향간담회

## 프로젝트 예시

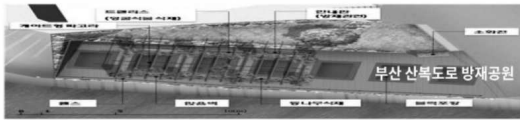
## 서부권 국가방재활동거점 조성사업

## 필요성 및 목적

- 2016년 9월 경주지진(진도 5.8)에 이어 올해 11월 포항지진(5.4)을 통해 우리나라가 더 이상 지진 안전지대가 아님을 확인하였으며 특히, 포항지진으로 인해 피난민들이 대거 발생하여 주민에 대한 구호 및 피난체계의 강화에 대한 필요성 제기
- 국가적 재난상황을 대비한 재난대응 사회기반시설을 시급히 확보해야 하며 특히, 장기간 대규모 인원을 피난 및 구호할 수 있는 기능·역량을 갖춘 국가차원의 대규모 거점기반시설의 건립 필요
  - 대피시설뿐만 아닌 대규모 재난발생 시에 초기 골든타임 확보를 위해서는 신속한 구조구급과 복구를 위한 국가차원의 방재물품 비축 및 안전한 비축공간도 시급히 마련 필요

## 사업 개요

- 위 치: 전라북도 익산시 황등면 황등리 일원(토석채취장 부지 활용)
- 사업기간: 2019년 ~ 2024년
- 사업비: 3,428억원(국비 3,080.5억원, 기타 복구비 예치액 347.5억원)



## 주요 사업내용(안)

- 방재물품 비축관련 시설
  - 방재물품 지하비축기지(연면적 33,000㎡), 방재물품 집배송시설(16,500㎡)
  - 비상식수 지하배수지 및 급수시설: 20,000㎡, 기타 연계교통시설
- 방재공원시설(다목적 피난시설)
  - 실외대피공간: 축구장, 야구장, 파크골프장, 잔디광장
  - 실내피난공간: 실내생활체육관, 실내수영장
  - 다목적 헬리포트: 이착륙장 3면
- 방재연구·재난안전 체험교육시설
  - 방재연구시설: 연면적 6,600㎡
  - 산업안전체험교육장(연면적 3,300㎡), 지진 및 방사능 안전체험교육장(3,300㎡)



22

## 경제적 파급효과 추산

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향간담회

(연평균) 전북 GRDP 증가율 5.7%p ~ 9.67%p ↑, 일자리 3만 694 ~ 5만 1,977여개 창출

- 인프라 투자 규모 추정: 22조 5,124억원 ~ 38조 4,147억원(향후 10년 동안 연평균 2.25~3.84조원 규모)
- 사회적 취약 계층(건설 기능인력)의 일자리 보호 및 가계 소득 증진에 효과적

## 전북 지역 핵심 인프라 투자 사업 집행 시 경제적 파급효과(연평균)

(GRDP)  
경제성장률 증가 5.7%p가계소득 증가  
1.07조원민간소비 증가  
0.76조원일자리 창출  
3만 694명

- 기술자: 9,177명, 기능인(노무인력): 2만 1,517명
- 청년층: 1,565명
- 전라북도 지역 내: 2만 3,343명
- 전라북도 지역 외 타 지역: 7,351명

## 전북 지역 인프라 1차 선정사업 투자 집행 시 경제적 파급효과(연평균)

(GRDP)  
경제성장률 증가 9.67%p가계소득 증가  
1.82조원민간소비 증가  
1.29조원일자리 창출  
5만 1,977명

- 기술자: 1만 5,541명, 기능인(노무인력): 3만 6,436명
- 청년층: 2,651명
- 전라북도 지역 내: 3만 9,529명
- 전라북도 지역 외 타 지역: 1만 2,449명

23

## 중앙정부·전북도의 지역 인프라 확충 및 정비를 위한 지원 확대, 사업 추진을 위한 재원조달방안의 다양화

- 정부 및 전북도(예하 시·군 포함)의 연간 SOC 총 투자가능예산은 2.65조원 규모로 추정되기에 제시한 사업 추진을 위한 재원으로는 턱없이 부족  
→ 적정 수준의 인프라 투자재원 확보 필요

### 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산 유지 노력 필요

- 지역 핵심 교통 인프라 확충과 정비를 위해 2018년 폐지 예정인 **교통·에너지·환경세** 존치 필요
- 시설물 종류별 성능(효율성) 지수를 측정 → 성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 방식으로 **예비타당성조사** 방식 개선 필요
- 국가보조금, 특별교부세 등을 통한 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 **중앙정부의 부담비율 상향 조정 방안 마련**

### 지자체 스스로 재정수요 감당을 위해 지방세 총량과 과세자주권 상향 필요

- 국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 부여 권한 이양 등에 대해 헌법 개정 시 반영 필요
- 지방채 운영의 효율성과 안전성 유지를 위해 **지방채 발행 총량 규모 확대 필요**  
\*전북의 경우 2016년 기준 지방채발행 한도액이 2,271억원에 불과한 실정
- **지역발전투자협약제도의 활성화**: 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정하고 계약방식을 통해 공동 추진
- 도시재생 사업 추진 활성화와 안정적 재원 마련을 위해 **도시재생 특별회계 및 기금의 설치 운용 필요**  
\*현재 서울시와 경기도의 경우 「도시재생법」에 의거 특별회계(기금)운영 중

### 정부·지자체의 의지와 신뢰구축을 통한 민간투자사업 정상화 필요

- **민간투자 대상사업**의 지정 방식을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 **포괄주의 방식(negative system)**으로 전환 필요
- **정부고시사업**(민간투자 사업 사전 고시) **활성화**를 통한 민간 참여 유도
- 부족한 인프라 투자 재원을 보완하기 위해서는 **재개발(rehabilitation)** 유형의 민자사업 활성화 필요

24

## 인프라 투자관리 거버넌스 개선

## 전라북도는 인프라 투자 확대를 위해 타광역시·도 대비 다양한 활동 추진 중 → 보다 체계적 활동을 통한 고도화 노력 필요

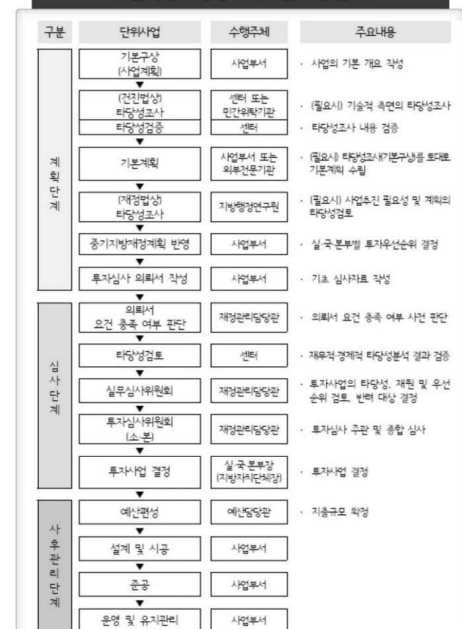
### 공공투자관리센터 설립을 통한 인프라 사업 발굴 및 투자관리 조직 보완

- 전북의 인프라 투자 정책을 발굴하고 기술적으로 지원할 수 있는 전문기관인 **공공투자관리센터 설립 필요**
  - 현재 서울을 비롯한 전국 7개 광역지자체 지방공공투자관리센터 운영 중 (서울, 부산, 제주, 경남, 울산, 충북, 대구·경북)
- 초기 전북연구원 산하 센터로 설립하여 경성비 최소화 유도, 조직 규모가 일정 수준 이상일 경우 별도 전북공공투자관리센터 설립 추진
- 필요 시 경북과 대구가 공동으로 센터를 운영하는 것과 같이 전남/충남과 함께 관련센터 설립 추진 가능

### 기초지자체와 상시 협조 추진체계 구축

- 인프라 투자 사업 효율화 및 지속적 사업 발굴을 위해 **기초지자체와 상시 협조 추진체계 구축 필요**
  - 현재와 같은 임시조직(TF) 형태 운영 지양 → 정례적인 인프라 투자 사업 협력체계를 위원회 형태로 구성·운영 필요

### 서울특별시 공공투자사업 추진절차



자료:서울연구원(2019),서울시공공투자사업심사제도효율화방안

25

## 안정적 지역건설산업 성장 기반 마련이 곧 지역경제 성장 극대화임을 고려 시 보다 적극적 지역건설산업 활성화를 위한 실질적 지원제도 발굴 필요

- 전라북도의 건설산업은 지역경제(GDP)의 약 18.9%를 차지, 건설업 종사자는 약 6만 4천여명으로 전체 종사자 중 7.1%를 차지하는 지역경제 중추 산업
- 최근 전북건설기업의 경우 수주물량 감소와 더불어 역내 발주 공사를 수주하지 못하는 이중고(二重苦) 현상 만연

### 지역건설산업 활성화 방안

**제언 1** 실질적 시공참여 유도 등으로 **지역의무공동도급제도** 내실화, 공공공사 분할 발주 등을 통해 지역중소건설업 보호 육성 정책 운영 필요

**제언 2** 「지역건설산업 활성화 지원 조례」 실효성 제고를 위해 **지역건설산업 활성화 계획의 정기적 시행 및 행정 피드백 체계** 구축

**제언 3** 「새만금사업법」에 따른 **구체적 지역우대기준 제정 확대** 필요(최근 조달청 PQ 기준 마련 외 타 기관까지 해당 기준 확대 운영)

**제언 4** **전북도청 내 지역건설산업 활성화 전담팀(건설지원팀)** 신설을 통해 지역업체 참여 확대를 위한 지원 업무\* 활동 확대 필요  
\* 민간발주 공사 대상 지역건설업체 우대 발주 유도, MOU 체결, One-Stop 인·허가 지원, 관내업체 홍보 등

**제언 5** 우수 지역중소건설기업 육성을 위한 **지역강소기업인증제** 도입

**제언 6** 지역건설업체 참여 확대를 위한 **인센티브 규정 마련** 필요(예시: 지역건설업체의 도시정비사업 참여 시 용적률 상향조정 등)

서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	제주	세종
기준 없음	최대 20%	최대 15%	기준 없음	최대 10%	최대 17%	최대 5%	관련 계획 미수립	

**제언 7** 건설업은 그 특성상 타 산업과 달리 정부 정책자금(신용보증자금, 기술보증자금) 활용을 통한 기업 경쟁력 강화가 현실적으로 제한적이기에 **전북신용보증재단 활용을 통한 신용보증심사 완화, 금리인하, 운영자금 대출 보증액 상향** 등 지역건설산업 보호·육성책 마련 필요

26

CERIK  
Construction & Economy Research Institute of Korea  
한국건설산업연구원

몰레스 네케사리에(moles necessarie) : 사람이 사람다운 생활을 하기 위해 필요한 대사업 - 로마인 이야기 中

# 감사합니다.

별첨

## 전라북도 인프라 사업 리스트(1차 선정사업)

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

구분	No.	사업명	사업비(억원)	구분	No.	사업명	사업비(억원)
산업 소계				산업 소계			
53,147				50			
산업	1	새만금 공공주도 매립사업	15,518	산업	24	곤충종자보급센터 구축	868
	2	전기 상용자동차 글로벌 플랫폼 조성	3,000		25	새만금 가력선착장 확장	360
	3	완주 수소자동차 국가산업단지 조성사업	15,000		26	기축분노에너지화 시설	70
	4	낙후지역 개발사업(舊 개발촉진지구) 계속 시행	458		27	군산 김가공시설 현대화 사업	50
	5	국립 새만금 바이오식품(화장품 포함) 글로벌 시험인증센터 건립	270		28	위도 바다목장 조성사업	50
	6	풍력 전문 기술인력 훈련센터 구축	360		29	고창 연안 바다목장 조성사업	400
	7	중소형 선박기자재 품질 고도화 센터 건립	180		30	국립 노화 연구원 설립	60
	8	신재생에너지 융복합 테스트베드 구축	500		31	천연 화장품 원료 생산 시설 구축	400
	9	신재생에너지 국제 연구센터 조성사업	320		32	간척지 침단 논업 연구소 건립	450
	10	고분자 연료 전지 사회성 평가 센터 구축	196		33	해상 풍력 연구센터 설립	2,000
	11	ICT 융합형 건설기계 부품 시험 시설 구축사업	198		34	국가 동물케어 클러스터 구축(연구 시설·생산 시설 건립)	200
	12	(2023 스마트 캠버를 통한 VR/AR 기술의 세계화) 스마트 융복합 멀티팩스 조성	300		35	식물 자원 소재 연구센터 건립	300
	13	스마트 사아이나지 실증단지 구축	300		36	장내 유용 미생물 은행 구축	1,240
	14	섬진 및 대야수계 용수 확보 대책 사업	1,300		37	탄소 산업 집흥원 건립	300
	15	임실 맨처즈 6차 산업 지구 조성	30		38	민물고기 클러스터 조성	321
	16	수출 전문 ICT 스마트 팜 단지 조성	90		39	섬 6차 산업화 조성	300
	17	고려인삼 홍보·판매관 건립	120		40	새만금 외해 감양식 소파제 시설 건립	2,065
	18	기업 공동 활용 중자가 공처리 센터 구축	123	경제 소계			6,700
	19	유기농·축산 자재 생산단지 조성	200	경제	42	전북 금호타운 조성	1,600
	20	전통 발효 미생물 산업화 지원 시설 구축	100		43	전북 테크노비즈 센터 건립	390
	21	전통 기술 창조 기업 센터 건립	120		44	민간 육종 연구단지 확충 사업	2,470
	22	국가 식품 클러스터 2단계 조성 사업(2차 산업 단지 조성 및 비즈니스 센터 건립)	4,960		45	통합형 노인 일자리 센터 건립	240
	23	반려동물 문화 센터 건립	20		46	새만금 문화 예술 랜드마크 조성	2,000

별첨

## 전라북도 인프라 사업 리스트(1차 선정사업)

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

구분	No.	사업명	사업비(억원)	구분	No.	사업명	사업비(억원)
관광 소계				관광 소계			
20,046				212.1			
관광	47	아시아 근대 기억 공원(Memorial Park) 조성	3,750	관광	70	미륵사지 관광단지 조성사업	139
	48	부안 세계 캠버리 생태 탐방 체험 시설 조성	200		71	경천 자연 관광 산수인마울 조성	200
	49	새만금 박물관 건립	306		72	고창 우장읍 성관 광가점 조성사업	30
	50	옥정호 수변 관광도로 개설사업	800		73	김제 농악전수 교육관 건립	50
	51	부안 읍아한구경 관광로 개발	30		74	김제 벽골제 문화재 발굴 유구 보호관 설치	30
	52	지리산권 친환경 경전기 열차 사업	2,724		75	완주 위봉산성 내 행궁지 복원	70
	53	새만금 진망타워 조성	300		76	장수 향교 대성전 주변 정비	280
	54	아리울 풀리워 힐링 단지 조성	470		77	국립 전북 문화재 연구소 설립	200
	55	유류저수지 자원화(관광) 사업	32		78	문화재 유적 공원 조성사업	3,418.5
	56	국립 남시연수 센터 건립	300		79	익산 고도 보존 육성사업	100
	57	근대형 만역사관 건립	120		80	호남권 호문화 진흥원(전통 문화 체험형) 건립	196
	58	국립 새만금 수목원 조성	1,530		81	무주 생태모험 공원 조성	500
	59	국립 지덕권 산림지 유원 조성사업	827		82	세계 스카우트 센터 건립	642
	60	국립 신시도 자연휴양림 조성	85		83	삼각행복(三樂幸福) 공소만 조성	920
	61	전라도 새천년 공원 조성사업	450		84	격포항 레저어업단지 개발	1,000
	62	대장금 테마파크 조성사업	84.1	교통 소계			170,660
	63	옛다솔이 어린이 놀이 조성사업	173.7	교통	86	복합환승터미널 건설+전북권 광역철도 완전 운영	40
	64	태조 화랑의 숲 조성사업	83.5		87	혁신도시 대중교통 환승센터 조성	7,600
	65	섬진강 문화 예술 다목적 조성사업	76		88	새만금 국제공항 건설	2,322
	66	무주 태권마을 조성사업	95		89	호남 고속도로 확장	28,882
	67	섬진강 스포츠파크 조성	106.5		90	무주~대구간 고속도로 건설	5,452
	68	국립 농악 박물관 건립	200		91	동부내륙권(정읍·남원) 국도 건설	1,497
	69	참살이 발효마을 조성	316		92	부안·홍덕 국도 건설	

별첨

## 전라북도 인프라 사업 리스트(1차 선정사업)

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

구분	No.	사업명	사업비(억원)	구분	No.	사업명	사업비(억원)
교통	93	임실-장수국도건설	1,624	교통	117	새만금-세종간 고속도로 건설	11,571
	94	무주-설천(태권도원 진입도로)국도건설	1,380		118	새만금연계서남권국도 건설(부창대교)	3,933
	95	완주-소양-진안(소대정)국도개량	490		119	새만금 보조간선4번도로 건설	2,436
	96	인제-쌍치(임제터널)국도(21호)개량	488		120	새만금 보조간선2번도로 건설	1,067
	97	대흥교차로국도(21호)개선사업	75		121	전주역사전면개선사업	450
	98	호남고속도로 삼례IC 진출입로 확장	50		122	주요국도(137개) 건설사업 적기 준공	12,703
	99	화산-운주국도 개량사업	181		123	국가지원지방도(37개) 건설사업 적기 준공	1,273
	100	장수조신마을앞 국도(26호) 선형개량사업	40		124	완주IC-전주 호성동(국도17호) 확장	690
	101	부안곰소다용도부지앞 국도(30호) 선형개량	20		125	동상-주천(국지도55호)개량	669
	102	순창읍국도(27호) 확장사업(구88고속도로미)	10		126	전주-새만금 BRT 전용도로 구축	1,247
	103	완주운주회교차로국도(20호) 병목지점개선사업	5		127	새만금 하이퍼루프 실증단지 구축	1,500~2,000
	104	장수명덕교차로(국도26) 병목지점개선사업	7		128	서해안고속도로(동서천-부안IC) 확장	4,516
	105	남원풍산교차로(국도24) 병목지점개선사업	7		129	호남정맥동부천연결 고속도로 건설	19,000
	106	임실후천교차로(국도13) 병목지점개선사업	4		130	서해안 고속화철도(새만금-목포) 건설	25,500
	107	고창 용덕삼거리(국도22) 병목지점개선사업	8	물류 소개		70,342	
	108	무주상오정삼거리(국도37) 병목지점개선사업	7	물류	131	새만금 신항만 건설	25,482
	109	고창 용대교차로(국도22) 병목지점개선사업	10		132	전주 탄소국가산업단지 진입도로 건설	490
	110	순창 장동삼거리(국도13) 병목지점개선사업	9		133	군산물류단지 진입도로	48
	111	고창 지로사거리(국도22) 병목지점개선사업	14		134	새만금-대야간철도건설	6,160
	112	임실덕계삼거리(국도13) 병목지점개선사업	19		135	전주-김천간철도건설	32,970
	113	장수암곡마을앞(국도19) 압제항단시설 설치사업	13		136	국가식품클러스터 인입철도	2,894
	114	남원 태평삼거리(국도19) 압제항단시설 설치사업	15		137	중소형 선박전주기 생태계지원 공동물류센터	600
	115	새만금-전주간 고속도로 조기 건설	19,241		138	농산물 산지유통시설(APC) 건립 지원사업(3개지역)	86
	116	새만금 남북도로 조기 건설	9,095		139	수산물산지거점유통센터(FPC) 건립	60

별첨

## 전라북도 인프라 사업 리스트(1차 선정사업)

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향 간담회

구분	No.	사업명	사업비(억원)
물류	140	군산항 냉동·냉장고신축	150
	141	군산항 다목적관리부두축조	489
	142	전북동부권임산물물류터미널조성사업	40
	143	완주조경수유통단지조성	20
	144	개야도국가어항개발	853
주거 소개			597.4
주거	145	고창고수마을연계형공공주택건설	157.8
	146	부안봉덕공공실버주택건설	110
	147	완주군마을정비형공공주택사업	96.4
	148	정읍,완주공공실버주택건설	133.2
	149	고창만들권역종합거점개발	100
교육 소개			1,734
교육	150	교육환경개선사업(계속)	1,650
	151	국립전북기상과학관기상인체형교육관시설확충	84
복지 소개			1,421.3
복지	152	용포보건지소신축	6.3
	153	명덕보건진료소리모델링	2
	154	홍덕면보건진료소신설	2.9
	155	제내리보건진료소이전신축	3.7
	156	임실군정신건강증진센터설치	9.3
	157	장암보건진료소이전신축	2.1
	158	국립화양치유센터건립	400
	159	국립보훈요양원건립	342
	160	공공체육시설개보수사업	60

구분	No.	사업명	사업비(억원)
복지	161	개방형학교다목적체육관건립	39
	162	완주군종합스포츠타운	554
환경 소개			48,617
환경	163	새만금유역2단계수질개선사업(계속)	18,699
	164	폐자원에너지화시설민간투자사업	1,093
	165	도솔댐재개발사업	350
	166	다산천지방하천정비사업	46
	167	신가천지방하천정비사업	351
	168	원당천지방하천정비사업	90
	169	감곡천지방하천정비사업	281
	170	구량천지방하천정비사업	136
	171	용암천지방하천정비사업	188
	172	지방하천정비사업(122개)	21,865
	173	새만금상수도시설건설사업	839
	174	새만금하수도시설건설사업	1,405
	175	광역생활자원화수센터조성사업	72
	176	정읍제3공구매립시설조성사업	89.5
	177	쌍암농공단지오폐수공공하수처리장연계처리사업	39
	178	남원일반산업단지폐수종말처리시설설치사업	119
	179	지평선산단폐수종말처리시설설치사업	320
180	가축분뇨공공처리시설개선(임실)	4.15	
181	가축분뇨공공처리시설개선(무주)	25.1	
182	가축분뇨공공처리시설개선(진안)	280.9	
183	공공하수처리시설설치(3개지구)	27.2	

# 전라북도 인프라 사업 리스트(1차 선정사업)

지역경제 활성화 및 도민 삶의 질 증진을 위한  
전라북도 인프라 투자방향간담회

구분	No.	사업명	사업비(억원)	구분	No.	사업명	사업비(억원)
환경	184	농어촌마을하수도정비(15개지구)	723	안전	207	용산지구 재해위험개선지구정비사업	35
	185	하수관로정비사업(8개지구)	736		208	계곡지구 재해위험개선지구정비사업	60
	186	인공습지(비점오염저감시설)조성사업	136		209	소대정지구 재해위험개선지구정비사업	18
	187	장수순환형매립장조성	86.2		210	우회1지구 급경사지정비사업	30
	188	남원대산매립장증설	140		211	도룡지구 재해위험개선지구정비사업	33.4
	189	고창폐기물처리시설(소각)설치	129		212	원기막 재해위험개선지구정비사업	50
	190	금강수계환경기초시설확충 등 수질개선사업	220		213	양삼지구 재해위험개선지구정비사업	20
	191	고군산군도 마을하수도정비공사	127		214	치도항 재해위험개선지구정비사업	36
	안전 소계		48,617		215	호동재 재해위험지구정비사업	16
안전	192	위험도로구조개선사업(계속)	1,330		216	인동재 재해위험지구정비사업	20
	193	서부권국기방재활동거점조성사업	3,428		217	인화지구 우수저류시설 설치사업	230
	194	암실 모래재(국도30) 위험도로개선사업	20		218	순창 구룡 위험도로개선사업	8
	195	장수원촌(국도19) 위험도로개선사업	23		219	전주시 보행환경개선사업	15
	196	순창대산(국도21) 위험도로개선사업	14		220	전주 우수저류시설 설치사업	170
	197	진안 삼락(국도13) 월미도로개선사업	97		221	도심부 교통기반시설확충사업	64
	198	동화지구(동화천) 하천재해예방	218		222	국도1호선 교량(삼례교) 보수보강	75
	199	고속도로유지관리보수사업(계속)	650				
	200	국도유지관리 보수사업(계속)	1,200				
	201	위임국도유지관리보수사업(계속)	200				
	202	철도시설유지관리(계속)	390				
	203	상습침수농경지(6개지역) 배수개선사업	546				
	204	여청도항정비공사	635				
	205	국유림사방사업	240				
	206	장명지구 급경사지정비사업	10				

