

전라남도 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.

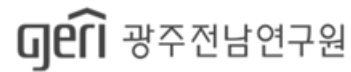
감사합니다.

2018년 7월
한국건설산업연구원장 이상호

발주기관 /



연구참여기관 /



후원기관 /





자 문 단 / 김영구 대한건설협회 전라남도회 회장

김정선 전라남도청 건설도시국 국장

양근석 전라남도청 해양수산국 국장

전정철 전라남도의회 안전건설소방위원

고화빈 전남개발공사 부장(지역개발사업부)

정봉현 전남대학교 교수

조창근 조선대학교 교수

조상필 광주전남연구원 도시기반연구실장

윤창열 천지건설(주) 대표이사

조충환 덕흥건설(주) 대표이사

최순범 (주)남양종합건설 대표이사

조일환 대한건설협회 전라남도회 사무처장

참여연구진 / CERiK

Construction & Economy Research Institute of Korea

한국건설산업연구원

박용석 산업정책연구실장

김영덕 연구위원

나경연 부연구위원

전영준 부연구위원

최은정 부연구위원

이가진 연구원

qeri 광주전남연구원

양철수 책임연구위원

조상필 선임연구위원

정하욱 선임연구위원

김동주 선임연구위원

문창현 책임연구위원

신동훈 책임연구위원

박동원 연구위원

박현주 전문연구위원

윤 판 (주)보강건설이앤지
이사(비상임)

오상목 스페이스이오건축사
사무소대표(비상임)

이경재 (주)날리지바인
대표이사(비상임)

※ 자문단의 직위는 자문회의 개최 시점의 직위임.

차 례

요 약(Executive Summary)	i
제1장 연구의 목적 및 기대효과	1
1. 연구의 목적	1
(1) 연구의 배경 및 필요성	1
(2) 연구의 목적	4
2. 연구 범위	6
(1) 공간적/시간적 범위	6
(2) 내용적 범위	6
(3) 연구의 추진 체계 및 구성	8
제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라	11
1. 전남의 일반현황	11
(1) 사회적 여건 변화	11
(2) 지역 경제 동향	16
2. 지역민의 삶의 질과 인프라	21
(1) 지역민의 행복과 인프라	21
(2) 삶의 질 결정요인과 지역민 인식	25
(3) 인프라와 지역경제성장	30
3. 전남 지역민의 삶의 질과 인프라	31
(1) 전남 지역민 삶의 질과 인프라	31
(2) 전남의 지역 경쟁력 향상과 인프라	32
제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례	35
1. 국가별 인프라 추진 정책 동향	35
(1) 국가별 인프라 투자 추이	35
(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향	41
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례	53
(1) 미국	53



(2) 프랑스	67
(3) 독일	74
(4) 영국	76
(5) 아일랜드 더블린	79
(6) 벨기에	80
(7) 일본	86
(8) 싱가포르	91
3. 요약 및 시사점	94
(1) 요약	94
(2) 시사점	95
제4장 지역 인프라 실태 진단	97
1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단	97
(1) 인프라 시설물 현황 총괄	97
(2) 교통 및 물류	107
(3) 산업·경제	115
(4) 문화관광·교육	117
(5) 주택·도시·보건	123
(6) 방재·환경	130
2. 시설물 진단결과 및 시사점	133
(1) 시설물 노후화 심화	133
(2) 인프라 부문별 시사점	138
제5장 지역 인프라 투자 정책 진단	143
1. 지역 인프라 투자 현황	143
(1) 총괄 현황	143
(2) 인프라 투자 정책의 문제점	146
(3) 향후 인프라 투자 전망	152
2. 주요 인프라 사업 추진 현황	155
(1) 인프라 사업 추진 현황	155

(2) 인프라 사업 추진의 문제점	168
3. 지역 건설 산업 현황 및 주요 현안	169
(1) 지역 건설 산업 현황 및 위상	169
(2) 인프라 투자 관련 지역 건설산업의 주요 현안	171
제6장 지역 인프라 투자 수요분석 및 대응방향	179
1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석	179
(1) 설문조사 개요	179
(2) 전남 지역 인프라 평가	181
2. 전남 지역 인프라 수요의 우선순위 분석	193
제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업	199
1. 지역인프라 투자 정책의 기본방향	199
(1) 지역 인프라 투자의 목표	199
(2) 인프라 투자 정책 방향	201
(3) 추진 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 개요	204
2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트	205
(1) 삶의 질 향상	205
(2) 지역 중심지 활력 증진	228
(3) 교통·물류망 확충	250
제8장 정책과제 및 시사점	269
1. 지역인프라 정비 및 확충을 위한 자원 확보 방안	269
(1) 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망	269
(2) 지역 인프라 투자 자원 확보를 위한 정책과제	277
2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제 및 경제적 파급효과	295
참고 문헌	299
부록 1. 핵심 프로젝트 리스트	303



부록 2. 설문지	307
부록 3. 전라남도 인프라관련 조례 현황 리스트	317
부록 4. 세미나 발표자료	323

표 차례

표 1-1 연구 범위	7
표 1-2 보고서의 구성	8
표 2-1 전남 인구 및 구성비	13
표 2-2 시도별 재정자립도	16
표 2-3 전라남도 시군별 재정자립도(2017년 기준)	17
표 2-4 GRDP(2015년 기준)	18
표 2-5 GRDP 및 산업별 실질성장률 추이	19
표 2-6 2016년 경제활동인구 및 취업자 현황	19
표 2-7 시도별 고용 및 1인당 GRDP	20
표 2-8 교통부문 인프라 투자에 따른 사회·경제적 효과의 유형	22
표 2-9 통근 및 통학 소요시간	29
표 2-10 인프라와 생활 및 삶의 질과의 연관성	31
표 2-11 인프라와 지역경제 성장간의 연관성	33
표 3-1 독일의 SOC 예산 규모	38
표 3-2 독일의 부문별 SOC 배분 현황	38
표 3-3 호주의 인프라 투자 규모	39
표 3-4 호주의 교통 부문별 투자 규모	40
표 3-5 일본의 SOC 예산 규모	41
표 3-6 일본의 부문별 SOC 예산	41
표 3-7 미국 부문별 정부 예산 계획	42
표 3-8 영국 2016~17년 분야별 인프라 프로그램과 규모	46
표 3-9 FTIP 2030의 목표 및 세부 전략	48
표 3-10 FTIP 2030의 교통 분야별 투자 계획	49
표 3-11 호주의 인프라 투자 계획	52
표 3-12 각 지구별 특징	77
표 3-13 브뤼셀 도시 재생 관련 기관	83
표 3-14 Remourban 도시재생 프로젝트 도시	84
표 3-15 동경시 도시재생사업 추진 사례	87
표 3-16 싱가포르 건설산업 예측(2017~22)	92



표 4-1 우리나라의 시특법 1·2종 시설물현황(2017.11월 기준)	98
표 4-2 8대 광역도의 시특법 1·2종 시설물현황(2017.11월 기준)	99
표 4-3 안전등급별 상태 및 조치기준	101
표 4-4 전남의 시특법 상 1, 2종 시설물의 안전등급 종합 현황	102
표 4-5 전남 특정관리대상 시설물의 안전등급 종합 현황	104
표 4-6 전남 지역 특정관리대상시설의 추이	106
표 4-7 도로 현황	107
표 4-8 전남 자동차 등록 현황	108
표 4-9 전남의 도로시설물 현황	109
표 4-10 연도별 주차장 확보 현황	110
표 4-11 전남 철도시설 현황	112
표 4-12 전남 항만시설 현황	112
표 4-13 전남 공항시설 현황	113
표 4-14 전남 지역 주요 연륙·연도교 사업	114
표 4-15 전남의 5개 대표산업 주요 현황(지역산업발전계획)	116
표 4-16 경제협력권 산업육성 사업	116
표 4-17 전남 용도지역 현황	117
표 4-18 전남 유형별 문화기반시설 현황	118
표 4-19 전남의 분야별 사업 추진 현황	119
표 4-20 전남의 공원 현황	120
표 4-21 시·군별 명품숲 사업 현황	121
표 4-22 전남 체육시설 현황	122
표 4-23 전남 교육기관 현황	122
표 4-24 시도별 주택 유형	124
표 4-25 전남 공공 주택사업 지구	125
표 4-26 전남의 상수도 보급현황(2014년 기준)	126
표 4-27 하수도 보급률	127
표 4-28 전남 의료기관 현황	127
표 4-29 전남 의료인력 현황	128
표 4-30 전남 사회복지시설 현황	128

표 4-31 전남 3년간 국공립어린이집 설치율	129
표 4-32 지역아동센터 비율 및 1개소당 아동수	130
표 4-33 전남 하천 현황 및 개수율	130
표 4-34 전남의 하천 정비 추진 현황	131
표 4-35 시특법 상 1, 2종 시설물의 노후화 정도	134
표 4-36 특정관리대상시설 중 시설물의 노후화 정도	136
표 4-37 특정관리대상시설 중 건축물의 노후화 정도	137
표 5-1 전남 2018년 세출 현황	143
표 5-2 전남 2013년~2016년 결산 내역	144
표 5-3 2016년 지역별 세출결산액 대비 사회복지분야 결산액 비중	145
표 5-4 지역별 1인당 사회복지 예산액 (2016년 기준)	145
표 5-5 전남의 재정자립도 및 재정자주도 현황	146
표 5-6 전남 및 타 광역도의 주요 인프라 지표 비교	148
표 5-7 전남의 인프라 예산 삭감 내역	149
표 5-8 전남 6개 생활권 현황	149
표 5-9 인구 백명당 문화시설 수	150
표 5-10 주차장 현황	150
표 5-11 보육시설 현황	151
표 5-12 사회복지 시설현황	151
표 5-13 전남 중기재정 계획(2017년~2020년)	152
표 5-14 분야별 중기지방재정 규모중 인프라 분야의 투자액과 비중(16년~20년)	155
표 5-15 목포시 인프라 사업 현황	156
표 5-16 여수시 인프라 사업 현황	156
표 5-17 순천시 인프라 사업 현황	157
표 5-18 나주시 인프라 사업 현황	158
표 5-19 광양시 인프라 사업 현황	158
표 5-20 담양군 인프라 사업 현황	159
표 5-21 곡성군 인프라 사업 현황	159
표 5-22 구례군 인프라 사업 현황	160
표 5-23 고흥군 인프라 사업 현황	161



표 5-24 보성군 인프라 사업 현황	161
표 5-25 화순군 인프라 사업 현황	162
표 5-26 장흥군 인프라 사업 현황	162
표 5-27 강진군 인프라 사업 현황	162
표 5-28 해남군 인프라 사업 현황	163
표 5-29 무안군 인프라 사업 현황	164
표 5-30 함평군 인프라 사업 현황	164
표 5-31 영광군 인프라 사업 현황	165
표 5-32 장성군 인프라 사업 현황	166
표 5-33 완도군 인프라 사업 현황	167
표 5-34 진도군 인프라 사업 현황	167
표 5-35 신안군 인프라 사업 현황	167
표 5-36 종합건설업 현황	169
표 5-37 전문건설업체 현황	169
표 5-38 서울 및 전남, 부산, 대구의 조례 비교	171
표 5-39 지역 건설업체 육성 제도	176
표 6-1 설문조사 응답 수 및 비중	180
표 6-2 인프라 시설물별 성능 수준 평가	182
표 6-3 인프라 시설물별 노후도 및 안전수준 평가	185
표 6-5 인프라 시설물별 수요(필요성) 평가	187
표 6-4 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도	188
표 6-6 인프라 투자의 비용 부담용의	190
표 6-7 인프라 투자의 자원 확보 방안	191
표 6-8 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장간 관계	192
표 6-9 노후 인프라 조례 제정이 지역 경제 성장에 도움이 되지 않는 이유	192
표 7-1 삶의 질 향상을 위한 주요 인프라 프로젝트	205
표 7-2 전남 지역 하천 개수율	208
표 7-3 전남 지역 2018년도 지방하천 정비사업 내역	210
표 7-4 전남 지역 2017년도 소하천 정비사업 추진현황	211
표 7-5 전남 지역 2018년 국가하천 유지보수사업 내역	214

표 7-6 전남 지역 2018년 우수저류시설 설치사업 현황	216
표 7-7 전남 지역 2018년 재해위험저수지 정비사업 현황	218
표 7-8 수리시설 개보수 사업비	220
표 7-9 수리시설 유지관리 사업비	220
표 7-10 전남 지역 2018년 급경사지 붕괴위험지역 정비사업 현황	222
표 7-11 시군별 상수도 급수인구 및 보급률	223
표 7-12 시군별 하수처리 인구 및 보급률	224
표 7-13 지역 중심지 활력 증진을 위한 주요 인프라 프로젝트	229
표 7-14 기초생활인프라 항목 및 최저기준	232
표 7-15 전남 농공단지 현황	238
표 7-16 전남 노후농공단지 현황	238
표 7-17 공공주택 사업 현황	243
표 7-18 항만 관련 시설물 현황	245
표 7-19 전남 국가어항 시설물 현황	248
표 7-20 교통·물류망 확충을 위한 주요 인프라 프로젝트	250
표 7-21 광주권 순환고속도로(제3순환선) 건설 구간	252
표 7-22 주요 노선별 단선구간	256
표 7-23 재정투입계획	264
표 8-1 2017~21 국가 재정운용계획	271
표 8-2 전체 지자체 세출예산 추이 (명목, 추경포함)	273
표 8-3 지역별 SOC예산 비중 및 SOC 예산 감소분	276
표 8-4 재원확보 미흡으로 사업이 지연된 지역 인프라사업 사례	277
표 8-5 국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산	279
표 8-6 2015년 전국 지자체 세입재원별 결산 내역	283
표 8-7 2015년 특별교부세 교부대상 및 재원규모	284
표 8-8 2016년 제1차 지방재정 중앙 투자심사 중 주요결과	285
표 8-9 도시재생사업의 유형	291
표 8-10 미국의 TIF 사례	293



그림차례

그림 1-1	연구의 추진 체계	8
그림 2-1	전남 위치 및 시군	12
그림 2-2	전국의 소비자물가지수 비교	14
그림 2-3	전국의 광공업생산지수 비교	15
그림 2-4	전국의 서비스업생산지수 비교	15
그림 2-5	행복과 인프라 관계도	21
그림 2-6	지역민들의 24시간 필요한 요소들	23
그림 2-7	지역민들의 필요 요소에 대한 지원 인프라 구축	23
그림 2-8	지역민들의 의무생활시간 감소를 위한 행복감 증대	24
그림 2-9	지역민들의 의무생활시간 감소를 위한 지원 인프라 구축	24
그림 2-10	확장적 재정지출에 관한 OECD의 권고	25
그림 2-11	OECD(2017)의 우리나라의 삶의 질 수준	26
그림 2-12	국민 삶의 질 종합지수 추세	28
그림 2-13	삶의 질 부문별 기준년도(2006년) 대비 2015년 증감율	28
그림 2-14	인프라 자본의 축적 정도와 삶의 질간 상관관계	29
그림 2-15	1인당 GRDP와 1인당 인프라 자본의 상관관계	30
그림 2-16	시설물별 생활 및 삶의 질과의 연관성	32
그림 2-17	시설물별 지역경제 성장과의 연관성	33
그림 3-1	미국의 총지출 대비 SOC 투자 규모	36
그림 3-2	미국의 부문별 SOC 자원 배분	36
그림 3-3	영국의 부문별 SOC 자원배분 현황	37
그림 3-4	호주의 인프라 분야별 기성 추이	40
그림 3-5	영국 2016~21년까지의 부문별 인프라 투자 계획	45
그림 3-6	영국 2020~21년까지 경제적 인프라와 사회적 인프라에 대한 투자 비중	47
그림 3-7	FTIP의 예산 배분	49
그림 3-8	Sound Transit (시애틀 시 전철 시스템)의 미래 계획	59
그림 3-9	벨트라인 프로젝트	63
그림 3-10	실리콘밸리 내 고용, 인구 및 주택공급 증가율	64

그림 3-11 실리콘밸리 교통 정체 상승분	65
그림 3-12 LA의 향후 40년간 지하철 및 고속도로 건설과 투자 계획	66
그림 3-13 'Measure M'의 인프라	66
그림 3-14 마세나 남부 재개발 지역	69
그림 3-15 Zac Clichy - Batignolles 재개발 지역	70
그림 3-16 BAT	72
그림 3-17 개발 완료 후 그랑모또 휴양지 풍경	73
그림 3-18 독일 철도 프로젝트 사업별 예산 조달 현황	74
그림 3-19 Stuttgart 21 도심지 개발 계획	75
그림 3-20 개발 전후의 워핑 지구 광경	77
그림 3-21 영국 세인트오스텔시의 에덴 프로젝트	78
그림 3-22 더블린 디지털 허브 내 집적한 우수 글로벌 기업	80
그림 3-23 브뤼셀 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR) 현황도	82
그림 3-24 오테마치지구 재생 1-1개발사업 구역	88
그림 3-25 도쿄 미드타운 전경	89
그림 3-26 토라노몬 힐즈 전체 구역 개념도 및 재생 개념	90
그림 3-27 오모테산도힐즈 전경	90
그림 3-28 싱가포르 건설 산업 가치와 성장률 예측	92
그림 4-1 8대 광역도의 시설물 비중	98
그림 4-2 전남 특정관리대상 시설 현황	103
그림 4-3 전남 특정관리대상 시설물의 안전등급별 비중	105
그림 4-4 주요 도로시설물	109
그림 4-5 자전거 도로 지도	111
그림 4-6 전남 산업단지 현황	115
그림 4-7 전남 대규모 개발사업 현황	118
그림 4-8 시군별 명품숲조성 현황	120
그림 4-9 시도별 주택 증감률(2015/2015년)	123
그림 4-10 전국 도시재생 뉴딜 시범사업 선정지역	125
그림 4-11 전남의 지역안전등급	132
그림 4-12 시특법 상 1, 2종 시설물의 노후화 전망	135



그림 4-13 특정관리대상시설 중 시설물의 노후화 전망	136
그림 4-14 특정관리대상시설 중 건축물의 노후화 전망	137
그림 4-15 시도별 30년 이상 노후 주택 비중 현황(2016년 기준)	140
그림 4-16 전남 지역 주요 기초자치단체 30년 이상 노후주택 비중 현황	140
그림 4-17 시도별 보육시설 및 문화시설 현황	141
그림 5-1 전남 기능별 세출총괄 비중	144
그림 5-2 지역별 1인당 사회복지 예산액(2016년 기준)	145
그림 5-3 전남의 재정자립도 및 재정자주도 추이	147
그림 5-4 전국평균 대비 전남 지역의 SOC 예산 비중 추이	153
그림 5-5 전남 지역 SOC 주요 부문별 예산 편성 추이	153
그림 5-6 전남 세출예산 편성 현황('12-'16)	154
그림 5-7 전국 대비 전남 건설수주액 증감율 추이	170
그림 5-8 전남 지역 공종별 기성액 추이	170
그림 6-1 성별 및 연령별응답자(%)	180
그림 6-2 세부 거주 지역별 응답자(%)	180
그림 6-3 인프라 시설물별 성능의 상대적수준	183
그림 6-4 시군별 인프라 성능 수준 평가	183
그림 6-5 인프라 시설물별 노후도 및 안전의 상대적 수준	186
그림 6-6 시군별 인프라 노후도 및 안전수준 평가	186
그림 6-7 인프라 시설물별 수요(필요성)의 상대적 수준	189
그림 6-8 시군별 인프라 수요 평가	189
그림 6-9 인프라 투자의 비용 부담율의	190
그림 6-10 인프라 투자의 자원 확보 방안	191
그림 6-11 IDI(인프라 수요 종합 지수)를 이용한 인프라 수요의 우선순위 산정 과정	194
그림 6-12 LSI (Life-Safety Index)를 이용한 인프라 수요 : 1단계	195
그림 6-13 DSI(Demand-Safety Index)를 이용한 인프라 수요 : 2단계	196
그림 6-14 IDI(Infrastructure Demand Index)를 이용한 인프라 수요 : 3단계	197
그림 7-1 지역인프라 투자정책의 추진 목표	200
그림 7-2 지역인프라 투자정책의 추진 방향	204
그림 7-3 영산강 상태복원사업 위치도	207

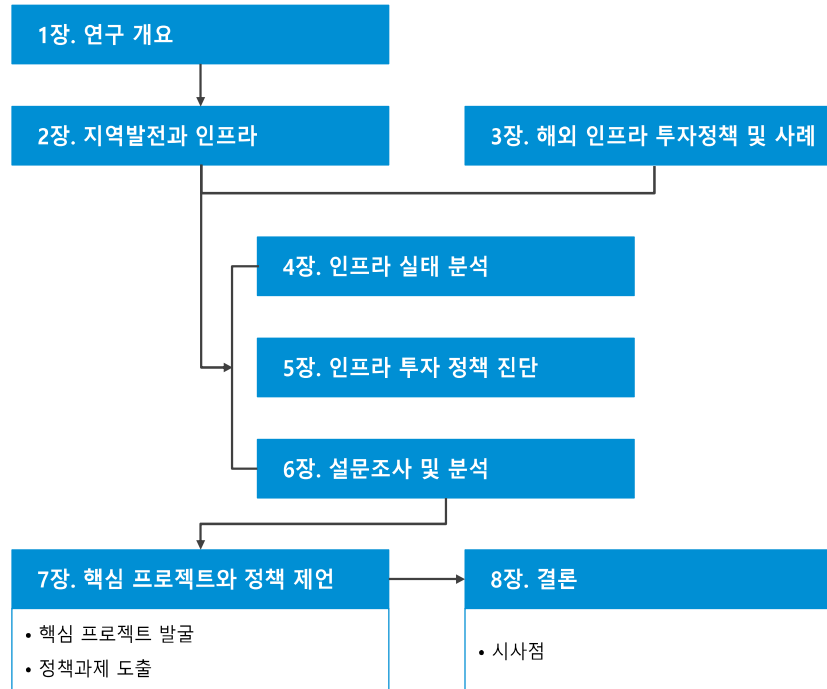
그림 7-4 지방상수도 통합운영 추진 절차	225
그림 7-5 사업추진 절차	227
그림 7-6 컴팩트시티(Compact City)개념도	231
그림 7-7 65세 이상 인구 추이 및 비율	241
그림 7-8 빈집 현황	242
그림 7-9 7x9 국가기간망과의 연계 방안	252
그림 7-10 도심가로망 현황	253
그림 7-11 전남권 연륙연도교 현황(2016.12.)	253
그림 7-12 주요간선철도망 및 경전선 위치도	255
그림 7-13 달빛내륙철도 위치도	258
그림 7-14 서해안 철도 위치도	259
그림 7-15 동서해저터널 위치도	262
그림 7-16 흑산 공항 위치도	264
그림 8-1 SOC 예산 추이(2007~2018)	270
그림 8-2 2009~21년 SOC 및 사회복지 예산 추이	272
그림 8-3 2009~21년 SOC 및 사회복지 예산의 전체예산 대비 비중	272
그림 8-4 지자체 SOC와 사회 복지 예산비중 추이	274
그림 8-5 2015년 시도별 SOC 예산 비중	275
그림 8-6 지자체별 SOC 예산 2010~15년간 증감율	275
그림 8-7 재정자립도 및 재정자주도 추이	282
그림 8-8 지자체 국고보조사업 및 자체사업 비중	282
그림 8-9 민간투자사업의 총투자비 및 사업 건수 추이	288
그림 8-10 LIHTC 프로그램의 세액공제 및 지분 투자 흐름	294
그림 8-11 전남지역 핵심인프라 투자 프로젝트 집행 시 경제적 파급효과(연평균)	297

요 약(Executive Summary)

Part 1 : 연구의 배경 및 개요

- 정부는 2018년 SOC 예산을 2017년의 22.1조원보다 20% 감소한 17.7조원으로 계획함. 이후 국회는 19.0조원(전년 대비 14.0% 감소)으로 최종 확정하였지만 향후에도 지속적으로 축소할 계획임.
- 전남 지역의 열악한 인프라 환경에 대한 실태 및 문제점을 바탕으로 인프라 투자의 필요성 제시
 - ① 지역의 노후 인프라 실태에 대한 진단과 인프라 투자 정책에 대한 종합적 검토
 - ② 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선 방향 도출
 - ③ 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 전남 지역의 인프라 투자 및 개선 유도
 - ④ 인프라 투자 및 지역 건설산업 관련 정책과 제도 개선을 촉진
- 본 과제의 실효성 있는 수행을 위하여 한국건설산업연구원은 광주전남연구원과 협력 연구를 통해 인프라 실태 파악, 투자수요 진단, 투자 방향, 정책 과제 등에 대한 조사와 분석을 수행함.

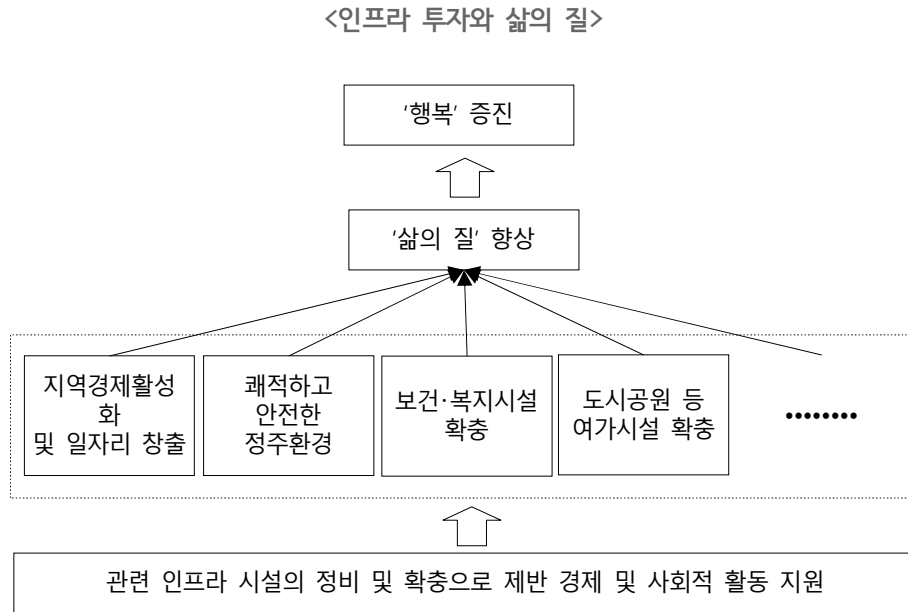
<연구 진행 프로세스>



Part 2 : 지역발전 및 주민행복과 인프라 시설

- 전남은 1인당 개인소득이 1,470만원으로 전국 최하위(전국 평균 1,722만원)이며, 1인당 민간소비도 1,317만원으로 전국 최하위(전국 평균 1,516만원) 수준임.
 - 2010년 이후 전국이 연평균 3.5% 성장할 때, 전남은 2.8% 성장해 지역의 소득 수준이 정체되어 타 지역과의 격차가 오히려 심화
 - 2017년 기준, 전남의 재정자립도는 26.2%로 17개 광역지자체 중 최하위임(전국 평균 53.7%). 재정자주도 역시 35.4%로 타 광역도에 비해 열악함(9개 광역도 평균 49.1%).
 - ※ 재정자주도란 지방세·세외수입·지방교부세 등 지방자치단체 재정수입 중 특정 목적이 정해지지 않은 일반 재원의 비중임. 재정자주도가 클수록 지자체가 재량껏 사용할 수 있는 예산의 폭이 넓음. 산식은 (자체수입+자주재원)/지자체 예산 규모×100%.
- 지역민들이 체감하는 ‘행복’의 중요한 요인은 ‘삶의 질’ 향상이며, 이는 ‘인프라’와 매우 밀접한 관계를 갖고 있음.

- ‘삶의 질’ 향상을 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리, 쾌적하고 안전한 정주생활기반 시설, 충분한 문화·여가활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 인프라 투자 필요



- 전남 지역민을 대상으로 인프라 투자와 삶의 질, 지역 경쟁력 간의 관계에 대한 주민의 인식을 조사(551명 응답)
 - 68.3%(47.2% 밀접, 21.1% 매우 밀접)는 인프라 투자가 전남 지역민의 삶의 질에 영향을 크게 미친다고 응답하였음. 반면, 밀접하지 않다고 응답한 비율은 4.9%에 불과함.
 - 52.5%(42.5% 밀접, 10.0% 매우 밀접)는 인프라 투자가 전남의 지역 경쟁력 향상에 영향을 크게 미친다고 응답. 밀접하지 않다고 응답한 비율은 12.2%에 불과

Part 3 : 지역 인프라 실태 진단

[시설물 안전등급]

- 「시특법」상 시설물의 안전등급 실태¹⁾

- C등급 : 조속한 보수·보강이 이행 필요, D등급 : 긴급한 보수·보강 및 사용제한 여부 판단이 요구됨.
- 보수·보강이 요구되는 C등급 이하 시설물이 총 576개소에 달함.
 - 1종 17개소(13.1%)
 - 2종 75개소(4.7%)
 - 3종(특정관리대상 시설물) 484개소(9.0%)(C등급 444개소, D등급 40개소)

- 2017년 기준, 행정안전부의 지역안전등급²⁾ 현황에 따르면, 교통 및 자연재해 방시설 확충이 요구됨.

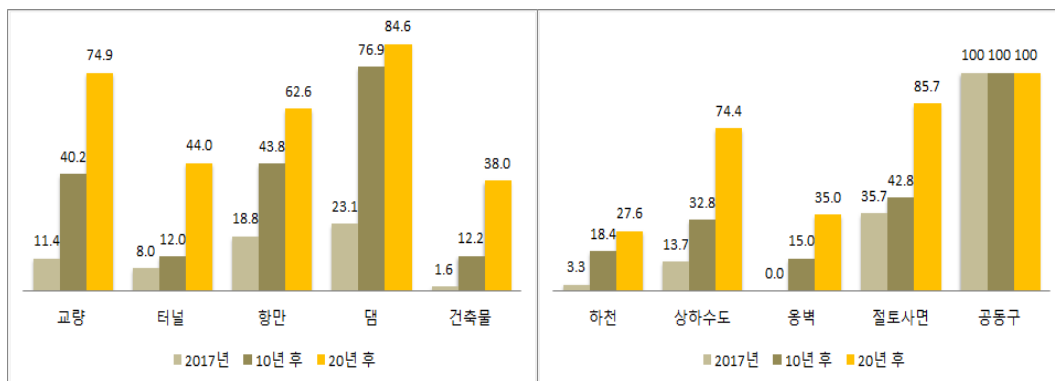
- 교통, 감염병 부문이 최하위인 5등급을 기록함. 또한 자연재해 부문이 4등급, 안전사고 부문도 3등급으로 좋지 않음.

[시설물 안전등급]

- 모든 시설물에서 노후화 비중이 기하급수적으로 증가할 것으로 전망됨.

<전남의 시특법 대상 1, 2종 시설물의 노후화 전망>

(단위 : %)



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

- 1종 시설물은 2종에 비해 규모가 큰 시설물임(1종 시설물 예시: (연장 기준) 교량 및 터널 500미터 이상, 방파제 1천미터 이상, (면적 기준) 건축물 5만 제곱미터 이상).
- 3종 시설물 중 대부분로 시설물은 도로시설, 석도, 궤도, 유원시설, 대형토목공사장으로 분류되며, 건축물은 공공업무시설, 공동주택, 중소형건축물, 대형건축물, 대형광고물, 건축공사장으로 분류됨. 3종 시설물은 「재난 및 안전관리기본법」의 특정관리대상 시설물이었으나 2018년 1월 「시특법」 체계로 편입됨.

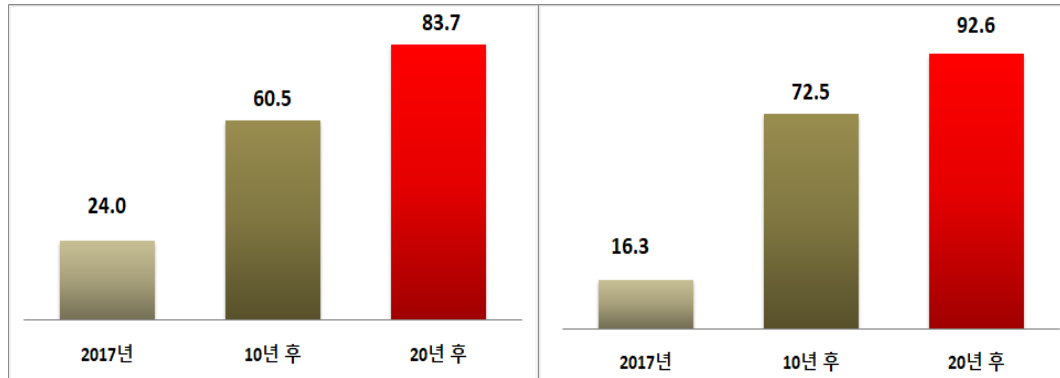
2) 지역안전등급은 1등급이 가장 안전한 수준임. 행정안전부에서 상대등급(1~5등급)으로 부여함.

1등급(10%), 2등급(25%), 3등급(30%), 4등급(25%), 5등급(10%)임.

- 「시특법」 상 1, 2종 시설물 : 30년 이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 40.2%, 항만 43.8%, 댐 76.9%, 건축물 12.2%, 하천 18.4%, 상하수도 32.8%, 절토사면 42.8%에 이를 것으로 전망됨.

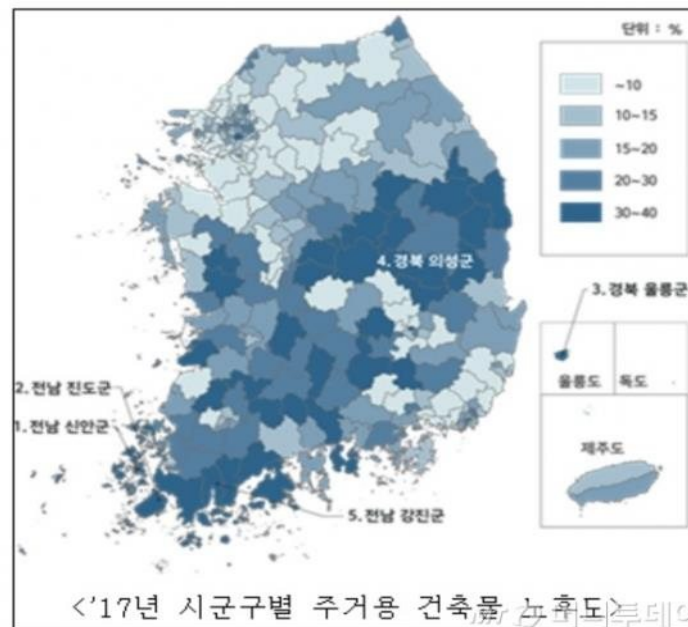
〈전남의 시특법 대상 3종 시설물(左) 및 건축물(右)의 노후화 전망〉

(단위 : %)



- 특정관리대상시설(3종) : 3종 시설물은 향후 10년 후에 60% 이상, 20년 후에는 약 80% 이상, 3종 건축물은 향후 10년 후에 70% 이상, 20년 후에는 약 90% 이상의 건축물이 노후화될 것으로 전망됨.

〈전국 주거용 건축물 노후도〉



자료 : 머니투데이, 2018.2.7.

<폭우로 인한 담양 도로 침수 현장>



자료 : 연합뉴스, 2016.9.17.

[교통 인프라]

- 최근 관광객 증가 및 고속철도의 이용 증가에도 불구하고, 여전히 광역간선도로의 부족과 전남 지역 내 권역간 연계망 미흡 및 물류 기능의 핵심인 철도의 절대적인 시설 부족 문제 지속
 - 전남 지역의 도로 포장률은 타 지역 대비 낮은 수준(76.5%, 전국 평균 85.3%)을 보이고 있음. 특히, 지방도, 군도 등의 포장률이 타 지역에 비해 현저히 낮음.
 - 도로 중 내구연한을 초과한 노후 도로가 1,026km로서 전국에서 3번째로 노후 도로가 많은 상황
 - 전남 지역의 철도 인프라 시설은 도로에 비해 절대적으로 부족하고, 기존 선로의 노후화 및 선형 불량 등이 심화

[정주 환경]

- 전남 지역의 주거환경은 매우 취약함. 연립주택 비중이 가장 높고, 전국에서 30년 이상 노후주택 비중이 가장 높은 지역임.
 - 노후주택 비중은 전체의 33.5%(2016년 인구주택 총조사)로서 전국 최고
 - 전남 지역 공가(빈집)는 10만 2,000호로서 경기(168천호), 경북(108천호) 다음으로 높음. 인구 감소로 공·폐가는 더욱 증가할 것으로 전망됨.

[생활 인프라]

- 전남 지역의 상·하수도 보급률은 전국 최저(81.4%)이며, 누수율은 26.1%로 전국 평균(11.1%)을 크게 상회

→ 상수관로 노후화로 인한 급수난 및 누수 피해 지속

- 질 좋은 수돗물을 도서·낙후 지역을 포함한 각 가정에 전달하기 위해 노후관 교체가 필요
- 공연장 및 기타 문화시설은 타 시도에 비해 여전히 부족하고, 지역민들의 생활과 직결되어 있는 각종 생활편의시설도 열악한 실정임.

[산업단지]

- 전남 지역은 96개의 산업단지가 있으나, 광양(1984년), 대불(1989년) 등 조성된 지 30년이 경과한 노후화 산업단지가 다수 있음. 이로 인해 안전사고, 환경 피해 등은 물론 산업단지를 통한 지역발전과 일자리 창출에 한계
- 지난 10년 간(2003~2013년), 전남지역 산업단지 내에 입주한 기업은 903개사 증가하는 데 그쳐, 전국에서 가장 낮은 입주업체 증가율을 보이고 있음(5.6%, 전국 평균 9.2%).

[방재 인프라]

- 전남 지역의 공공 건축물의 내진설계 대상 2,531개소 중 내진설계가 적용된 건축물은 33.2%에 불과함.
- 지역 특성상 홍수, 태풍 등 자연재해가 많고, 항시 지진 피해도 우려
- 전남지역 내에서 2012년부터 2017년 5월까지 집중호우 및 태풍, 가뭄 등으로 인하여 약 6,000억원의 복구비용 발생
- 2018년 행정안전부의 등급별 자연재해위험 개선지구 자료에 따르면, 전남은 ‘가’등급(재해 시 인명피해 발생 우려가 매우 높은 지역)이 106개소로 전국 광역지자체 중 가장 많음.

Part 4 : 지역 인프라 투자 정책 진단

[전남 인프라 예산분석]

- 세출 규모 6조 7,508억원 중 사회복지가 34.4%로 가장 많은 부분을 차지
- 농림해양수산 16.2%, 수송 및 교통 13.1%, 일반 공공행정 7.5%, 공공질서 및 안전 6.5%, 환경보호 6.3%, 국토 및 지역개발 5.2% 차지
- 전체 예산은 최근 5년 동안(2012~2016년) 연평균 4.1% 증가하였으며, 동 기간 사회복지 예산은 연평균 7.8% 증가한 반면, 수송 및 교통 분야는 -0.7%로 오히려 감소
- 전남의 사회복지 분야 예산은 1인당 2,197원으로 전체 광역 지자체 중 가장 높음.

<1인당 사회복지 예산액>



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

[전남 인프라 정책방향]

- 전남의 ‘중기지방재정계획’에 따르면, 2016~2020년 간 중기 지방재정 규모 39조원 중에 인프라 투자액은 6조원 규모로 전망됨(15.3%).
 - 인프라 투자액 중 환경보호(상하수도 및 수질) 분야 비중이 25.9%, 수송 및 교통(도로) 분야 18.4%, 공공질서 및 안전(지방하천 정비사업) 9.6% 순으로 높음.
- 핵심 교통 인프라 투자 사업들이 시행되지 못하였거나 지연 또는 표류 중, 또한 비도시(도서·낙후) 지역에 대한 주거정비사업도 미미한 실정
 - 대표적으로 제3차 국가철도망구축계획에 기 반영되었음에도 불구하고, 경전선 전철화 사업, 전라선 고속철도 사업 등은 예비타당성조사 단계에서 계속 지연 중
- 산업 인프라 확대를 통한 재정자립도 및 재정자주도 증대 필요
 - 산업기반 확충으로 세수기반을 확보하고, 중앙에 의존하는 이전 재원이 차지하는 비중을 점진적으로 축소
 - 특히, 지역의 문화·관광 인프라 구축, 노후 농공·산업단지의 개선, 전통시장 개선 및 활성화, 도서·낙후 지역 교통망 정비, 물류 인프라 확충 등 산업 인프라 확대를 통한 지역 경쟁력 제고 필요
- 삶의 질 향상을 위한 생활 인프라에 대한 적극적인 투자가 필요
 - 전남의 생활 인프라(상·하수도, 전통시장, 주차장 등)는 타 지역 대비 매우 열악하며, 지역 주민의 기본

적인 삶의 영위를 위한 생활 인프라에 대해 지속적인 투자와 보급률 향상 방안이 시급

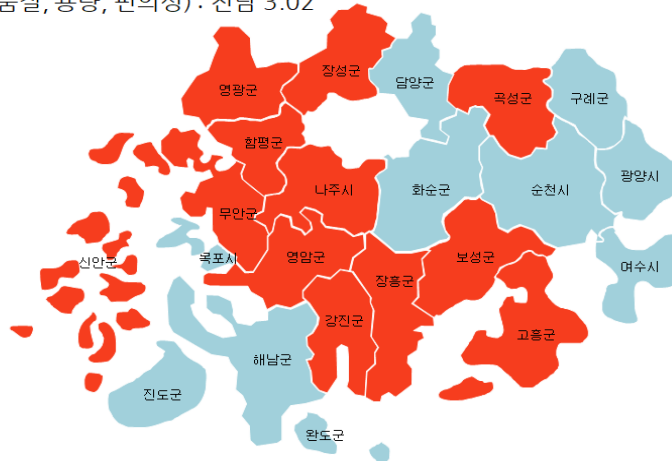
- 지역 연계 교통·물류 인프라 확대 및 안전 인프라 예산 확보 필요
 - 친환경 교통 인프라(철도, 공항 등)와 도서·낙후 지역 연계망 투자를 바탕으로 전남 내 광역생활권·경제권 구축을 통해 지역 경쟁력 강화 필요
 - 노후화된 산업단지, 농공단지 등을 중심으로 물류 인프라 확충 필요
 - 교통 체계 확충을 통한 정주 여건 개선 및 인구유입 유도
 - 공공 시설물의 내진 설계 및 보강에 대한 투자 재원 마련 필요

Part 5 : 지역민 설문조사 및 인프라 투자 추진 방향 설정

- 전남 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과(551명), 지역 경쟁력 향상을 위해 인프라 시설의 필요성이 매우 높으나, 체감하는 만족도와 안전도는 그에 비해 상대적으로 낮아 인프라 투자가 더욱 필요하다고 인식함.
 - 인프라 성능(3.02) : 100점 만점으로 50.5점

<지역 주민의 인프라 성능 평가>

성능(품질, 용량, 편의성) : 전남 3.02

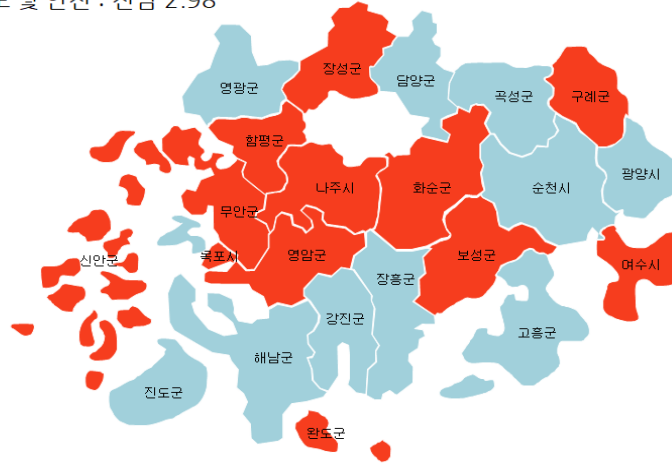


주 : 진한 부분이 인프라 성능이 낮은 지역임. 전남 전체 3.02점(50.5점/100점 만점).

- 인프라 안전 수준(2.98) : 100점 만점으로 49.5점

<지역 주민의 인프라 시설의 노후도 및 안전수준 평가>

노후도 및 안전 : 전남 2.98

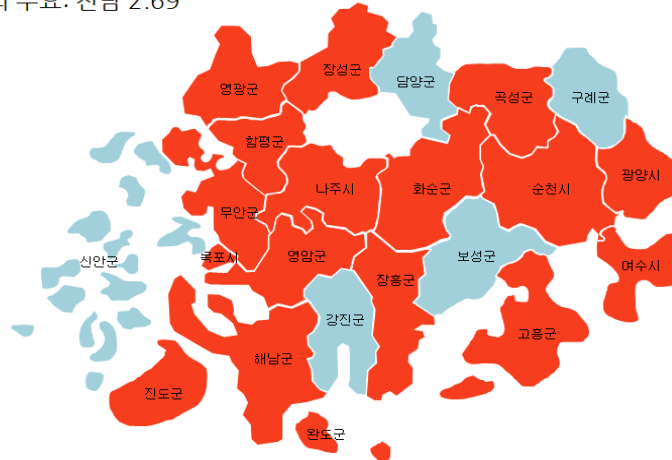


주 : 진한 부분이 인프라 안전 수준이 낮은 지역임. 전남 전체 2.98점(49.5점/100점 만점).

- 인프라 투자 수준(2.69) : 100점 만점으로 42.3점에 불과해 인프라 시설이 충분하지 못하다고 평가

<지역 주민의 인프라 수요(필요성) 평가>

인프라 수요: 전남 2.69



주 : 진한 부분이 인프라 수요가 큰 지역임. 점수가 높을수록 인프라가 충분, 전남 전체 2.69점(42.25점/100점 만점).

- 사회적 재난 및 자연재해로부터 안전도

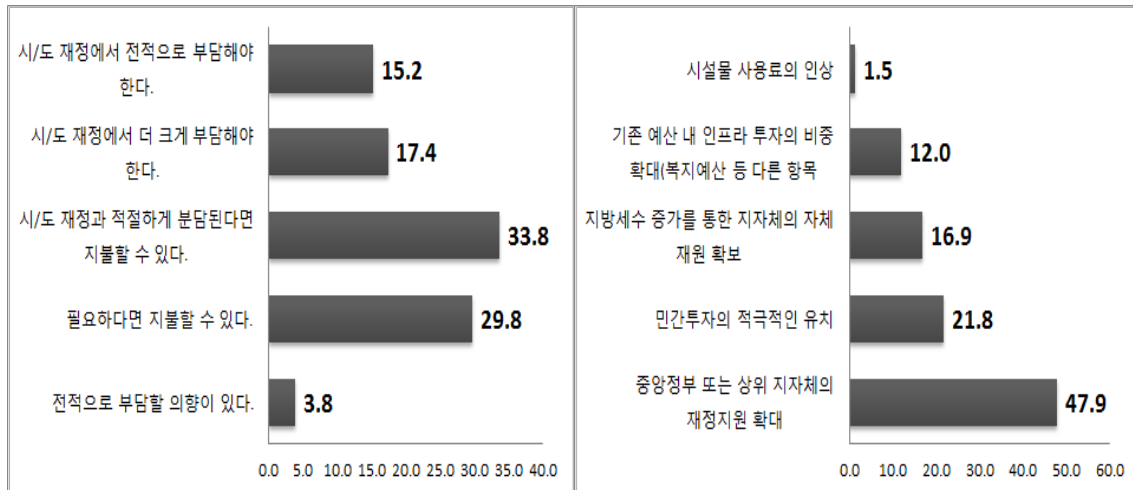
- 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타 사고 등)에 대한 안전도는 100점 만점 기준으로 48.5점에 불과함. 자연재해(지진, 풍수해 등)에 대한 안전도 역시 47.3점에 불과

- 비용 부담용의 및 재원조달 방법

- 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 의견이 33.8%로 가장 높음.
- 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정 지원 확대가 우선되어야 한다는 의견이 47.9%로 가장 높음. 이어 민간투자의 적극적인 유치가 2순위인 21.8%로 나타남.

<지역 주민의 비용 부담용의 및 재원조달 방법 평가>

단위: %



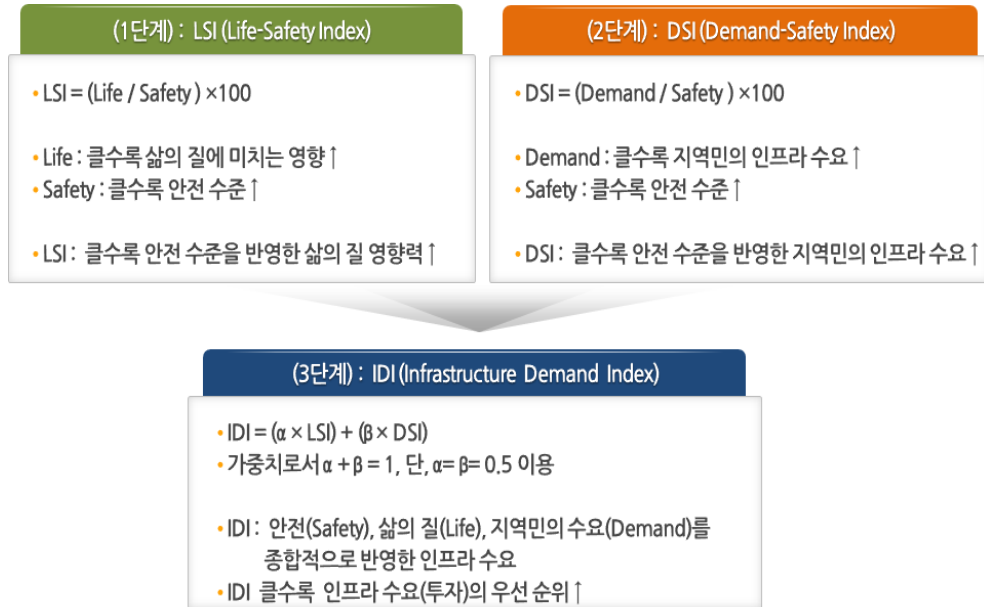
- 노후 인프라 조례 제정에 따른 기대효과

- 노후 인프라 조례 제정과 지역경제 성장 간 관계에 대하여 조사한 결과, ‘도움이 될 것이다(도움+매우 도움)’라는 인식이 59.0%로 나타남.
- 반면, 지역 경제에 ‘도움이 되지 않을 것’이라는 부정적인 인식은 4.9%에 불과함.

- 인프라 투자에 대한 우선순위를 의미하는 인프라 수요 종합지수(IDI : Infrastructure Demand Index) 산정 결과

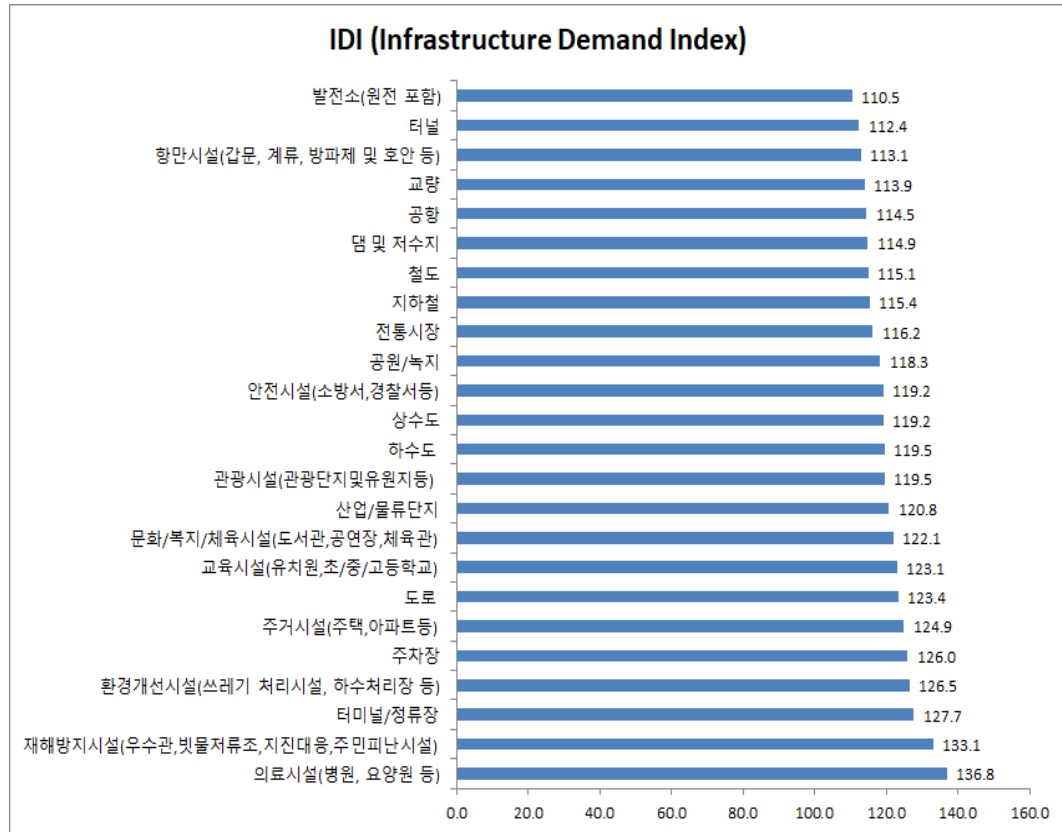
- 인프라 수요 종합지수(IDI)가 큰 시설물은 안전 수준(‘Safety’), 삶의 질(‘Life’), 지역민의 수요(‘Demand’)를 종합적으로 반영했을 때, 상대적으로 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물로 해석됨.

<인프라 수요 종합 지수(IDI)를 이용한 우선순위 산정 과정>



- 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물은 의료시설, 재해방지시설, 터미널/정류장, 환경개선시설, 주차장, 주거시설, 도로, 교육시설, 문화시설, 산업/물류단지, 관광시설, 상·하수도 순으로 도출됨.
- 상대적으로 투자의 우선순위가 낮은 인프라 시설물은 발전소, 터널, 항만시설, 교량, 공항, 댐 및 저수지 순으로 도출됨.

<IDI(Infrastructure Demand Index)를 이용한 인프라 투자의 우선순위>



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

Part 6 : 지역 인프라 투자 방향 및 핵심사업 발굴

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

<전라남도 인프라 투자 방향>

삶의 질 향상:
생활 인프라 확대, 지속적인 인프라 개선 및 안전 확보

지역 중심지 활력 증진:
도시재생, 문화 기반 시설 확충

물류, 교통망 확충:
친환경 인프라 구축, 교통소외지역 접근성 개선

전남 지역민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진' 과 '일자리 창출'

- 전라남도 인프라 투자 방향에 부합하는 사업 중에서 부문별 핵심 사업 발굴 결과를 요약하면 다음과 같음 (<Part 8. 주요 핵심사업 예시> 참조).

<전라남도 핵심 사업 요약>

추진 목표 : 전남 지역민의 안전 및 삶의 질 증진과 일자리 창출

01	삶의 질 향상	<ul style="list-style-type: none"> 영산강 수질 개선 및 생태경관 복원 하천정비사업 우수저류시설 설치 재해위험 저수지 정비 	<ul style="list-style-type: none"> 수리시설 개보수 및 유지관리 급경사지 붕괴위험지구 정비 농산어촌 상하수도 시설 확충 위험도로 구조개선
02	지역 중심지 활력 증진	<ul style="list-style-type: none"> 주요 도시의 생활밀착형 도시재생사업 노후 농공단지 개선 전통시장 노후화 개선 비도시지역 주거정비 	<ul style="list-style-type: none"> 항만시설물 재해 예방 및 안전성 제고 어항시설물 재해 예방 및 안전성 확보 여수 세계박람회장 사후활용 활성화
03	교통, 물류망 확충	<ul style="list-style-type: none"> 전남-광주권 지역교통, 물류망 확충 경전선(광주송정-순천) 전철화 서해안 철도 건설 광주~대구 달빛내륙철도 건설 	<ul style="list-style-type: none"> 무안국제공항 서남권 거점공항 육성 흑산공항 조기착공 여수-남해간 동서해저터널 건설 광역교통망의 안정적 확충 및 시설 개선

< 주요 핵심 사업 총 24건, 총 31조 7,600억원 규모>

- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

○ 삶의 질 향상

- 주요 핵심 사업 8건, 투자 규모 9,400억원

No.	주요 핵심 사업	주요 내용
1	영산강 수질개선 및 생태·경관 복원	영산강 수질개선 및 생태복원
		영산강 경관테마숲 조성
2	하천정비사업 내실화	지방하천 정비사업
		소하천정비사업
		국가하천유지관리
3	우수저류시설 설치사업	
4	재해위험 저수지 정비사업 추진	
5	수리시설 개보수 유지관리	수리시설 개보수 사업
		수리시설 유지관리
6	급경사지 붕괴위험지구 정비사업	
7	전남 농산어촌 상·하수도 시설 확충사업	지역 내 상·하수도관망 최적관리 시스템 구축
		농산어촌 취약지역 상·하수도시설 개선 및 확충
		상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업
8	위험도로 구조개선	(목포시) 보도육교 철거 및 대체시설 설치, 육교정비 (순천시) 교량철거 및 재시공, 도로구조 개선, 노면표시 (보성군) 도로선형 개선 및 확장 (영암군) 선형 개량 및 도로 확포장 (진도군) 위험도로 선형 개량

○ 지역 중심지 활력 증진

- 주요 핵심 사업 8건, 투자 규모 1,400억원

No.	주요 핵심 사업	주요 내용
1	전라남도 주요도시의 생활밀착형 도시재생사업 추진	도시재생계획 수립 및 지원
		도시재생사업기반 조성
		주민참여 및 민간 제안형으로 사업 추진
2	여수 세계박람회장 사후 활용 활성화	제26차 기후변화협약당사국총회(COP) 여수 유치
		국립 여수해양기상과학관 건립
		청소년 해양교육원 건립
3	쾌적한 주거환경 조성을 위한 도시재생 사업 추진	도시재생 뉴딜사업 적극 추진
		도시재생 및 도시 활력 증진사업 추진
		주거환경 개선사업
		주거생활 안정화 추진
4	전남 노후 농공단지 개선사업	차별화된 신개념의 농공단지 특화단지 조성 추진
		농공단지 활성화를 위한 제반여건 마련
		농공단지 특화발전방안 마련
		산업기반 인프라 정비
5	전통시장 노후화 개선 및 활성화	안전 및 편의시설의 확충
		시장 이동여건 개선, 청결도 제고
		방문객 쇼핑 편의성 향상
		차별화된 시장 현대화 추진
6	전남 비도시지역 주거정비사업	맞춤형 소규모 고령자 공공 임대주택 공급사업
		맞춤형 친환경 융복합타운 조성사업
		농산어촌 리모델링 사업을 통한 특성화마을 조성사업
		空家 및 공간축물 활용 제도정비사업
7	항만시설물 재해예방과 안전성 제고	노후항만 시설물에 대한 실태조사
		기후변화 대응 노후항만 시설물 보강
8	어항시설물 재해 예방과 안전성 확보	노후어항시설물에 대한 실태조사
		기후변화 대응 어항시설물 보강

○ 사회적 혼잡비용 절감

- 주요 핵심 사업 8건, 투자 규모 30조 6,800억원

No.	주요 핵심 사업	주요 내용
1	광주-전남권 지역교통·물류망 확충사업	광역교통망 확충 및 정비
		지역생활권의 동반성장과 균형발전
2	경전선(광주송정~순천) 전철화 사업	
3	광주~대구 달빛내륙철도 건설사업	광주~대구 달빛내륙철도 전체구간 건설
		달빛 내륙철도 구간별 건설
4	서해안 철도 건설사업	서해안 거점도시 간 철도물류시설 확충
5	무안국제공항 서남권 거점공항 육성	호남고속철 2단계 무안국제공항 경유
		공항 기반시설 확충
6	여수~남해간 도로 (동서해저터널) 건설	남해안권 영·호남 상생발전 관광교류 증대를 위한 도로인프라 확충
7	흑산공항 조기 착공	
8	광역 교통망의 안정적인 확충 및 시설 개선	광역철도망 구축
		국도 정비사업
		국가지원지방도 건설사업
		지방도 정비사업

Part 7 : 정책과제 및 시사점

- 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산 유지 노력 필요
 - 지역 핵심 교통 인프라의 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요
 - 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 방식의 도입 필요
 - 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 중앙정부의 분담비율 상향 조정 방안 검토 필요

- 지자체 스스로 재정 수요를 감당할 수 있도록 지방세 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정 운영과 주민요구의 대응 능력 제고 필요
 - 국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 부여 권한 이양 등에 대해 지속 추진 필요
 - 지방채 운영의 효율성과 안정성 유지를 위해 지방채 발행 효율화 필요
 - 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정하고 계약 방식을 통해 공동 추진하는 지역발전투자협약제도의 활성화 검토

- 정부와 지자체의 의지와 신뢰 구축을 통한 정부·지자체와 민간의 협력사업인 민간투자사업 정상화 필요
 - 민자 대상 사업을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환하는 것이 필요
 - 정부고시사업(민간투자사업 사전 고시) 활성화 필요
 - 부족한 인프라 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발(rehabilitation) 유형의 민자사업 활성화 필요

- 노후 인프라의 체계적 진단과 개량·재투자 실행 체계 구축
 - 정부 차원에서는 현재 의원입법으로 제안(2017.11.15)되어 있는 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정 필요
 - 노후 인프라 개선을 위한 조례의 실효성 제고 필요(안정적 재원조달 부문 포함)
 - 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자 재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토

- 지역 건설산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화
 - 실질적인 시공 참여 유도 등으로 지역의무공동도급제도 내실화, 공공공사 분할발주 등을 통해 역량 있는 지역 중소 건설업 보호·육성 정책 운영 필요
 - 공사비 정상화 및 공사 품질 확보 : 적정 수준의 기초금액 산정 및 예정가격 작성 시 합리적 이유 없는 금액 삭감 금지, 기초금액이 부당하게 산정된 경우에 대한 이의신청 허용
 - 지역 건설업 활성화를 위한 조례의 실효성 제고 : 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 실시해 그 결과를 행정에 반영 필요, 정기적인 계획 수립·이행체계 및 안정적 재원확보 방안을 포함하는 등 조례 내용의 실효성 제고

- 전남지역 핵심 인프라 투자 프로젝트 추진 시 경제적 파급효과
 - 인프라 투자 규모 추정 : 31조 7,600억원(향후 10년 동안 연평균 3.1조원 규모)

<전남 지역 핵심 인프라 투자 프로젝트 집행 시 경제적 파급효과(연평균)>



Part 8 : 주요 핵심 사업 예시

[전남 농산어촌 상하수도 시설 확충사업]

① 현황 및 실태

- 전남의 상수도 보급률은 86.6%이며, 특히 구례군, 보성군, 강진군은 60% 미만의 상수도 보급률을 보여 적극적인 투자가 필요함(전국 상수도 보급률은 98.8%).
- 전남의 하수도 보급률은 75.1%로 전국 92.9% 대비 현저하게 낮으며, 고흥군, 해남군, 완도군, 신안군은 50% 미만의 하수도 보급률을 보임.

(단위 : 명, %, m³/일, ℓ)

구분	총인구	급수인구	보급률	시설용량 (m ³ /일)	급수량 (m ³ /일)	1일 1인당 급수량(ℓ)
2015년	1,939,562	1,680,268	86.6	726,670	599,909	357
2014년	1,934,034	1,637,506	84.7	726,670	586,865	358
2013년	1,931,716	1,601,942	82.9	710,150	590,899	369
목포시	241,213	240,629	99.8	120,000	83,679	348
여수시	294,073	268,084	91.2	157,720	101,210	378
순천시	280,594	265,951	94.8	158,000	92,333	347
나주시	100,250	80,518	80.3	1,600	22,791	283
광양시	155,117	132,615	85.5	75,100	44,281	334
담양군	48,024	37,092	77.2	5,650	13,121	354
곡성군	31,046	24,306	78.3	4,500	9,217	379
구례군	27,536	16,048	58.3	9,100	9,411	586
고흥군	69,391	47,558	68.5	14,600	23,568	496
보성군	45,781	25,621	56	7,760	9,077	354
화순군	66,727	58,680	87.9	13,000	20,182	344
장흥군	44,043	34,316	77.9	1,900	11,212	327
강진군	39,168	22,974	58.7	6,460	8,244	359
해남군	77,517	51,505	66.4	12,500	17,589	342
영암군	63,605	51,860	81.5	62,000	31,635	600
무안군	83,753	77,388	92.4	-	24,146	312
함평군	35,484	27,270	76.9	10,000	8,491	311
영광군	57,017	52,196	91.5	21,150	19,268	369
장성군	47,456	40,916	86.2	5,000	7,867	192
완도군	54,378	52,411	96.4	19,990	17,601	336
진도군	33,369	33,151	99.3	9,890	12,270	370
신안군	44,020	39,179	89	10,750	12,716	325

자료 : 전라남도 통계연보(2018).

(단위 : 명, km², %)

구분	총면적	하수처리구역 내			하수처리구역 외		하수도 보급률
		하수 종말처리 인구	폐수 종말처리 인구	면적	인구	면적	
2014년	12,257.28	1,429,914	2,1785	1,199.00	482,335	11,058.27	75.06
2013년	11,891.60	1,402,881	2,1740	1,093.90	507,095	10,797.80	72.90
2012년	12,934.03	1,388,367	2,0776	1,778.18	524,077	11,155.85	72.90
목포시	52.00	236,770	-	25.80	4,974	26.20	97.94
여수시	503.86	246,682	-	105.36	47,777	398.50	83.77
순천시	907.00	253,798	-	69.20	25,101	837.81	91.00
나주시	608.62	56,207	-	15.05	36,464	593.57	60.65
광양시	460.10	139,427	2,362	65.60	11,881	394.50	92.27
담양군	454.97	34,245	-	11.80	13,946	443.17	71.06
곡성군	546.78	20,994	-	191.95	10,090	354.83	67.54
구례군	443.18	23,963	383	284.93	3,045	158.25	88.88
고흥군	776.12	35,157	-	22.76	35,235	753.36	49.94
보성군	663.32	26,583	-	9.88	19,701	653.44	57.43
화순군	786.74	51,504	518	25.78	15,656	760.96	76.87
장흥군	618.22	26,325	-	7.24	17,358	610.98	60.26
강진군	499.78	22,850	-	9.00	17,406	490.78	56.76
해남군	1,005.80	39,013	64	24.05	39,107	981.75	49.98
영암군	603.50	30,224	16,201	34.00	17,177	569.50	72.99
무안군	449.76	49,912	187	15.28	33,008	434.48	60.28
함평군	392.90	19,027	345	4.90	16,352	388.00	54.23
영광군	474.91	30,502	157	30.05	26,861	444.86	53.30
장성군	518.50	26,746	-	40.54	20,612	477.96	56.48
완도군	396.24	25,224	1,568	16.98	27,531	379.26	49.32
진도군	440.15	20,026	-	182.16	13,410	257.99	59.89
신안군	654.85	14,735	-	6.71	29,643	648.14	33.20

주 : 2015년 자료는 2017년 통계연보에 수록.

자료 : 전라남도 통계연보.

- 전남·남서부권 3개 지자체(장흥·완도·진도)-한국수자원공사 간 지방 상수도 통합운영 실시협약 체결 (2012. 12)



② 사업 목표 및 추진 방향

- 농산어촌 및 도시의 급수 취약지역에 안전하고 깨끗한 수돗물을 공급하고, 하수 취약지역을 정비하여 환경 복지 실현
- 재정적 지원 통한 지방 상수도 및 하수도 통합운영으로 상·하수도 요금 현실화
- 상·하수도 서비스 품질 개선을 통한 주민 만족도 향상
- 국비지원 비율 획기적 상향 조정으로 복지 격차 해소(현행 70% → 90%)

③ 추진 체계

- 사업주체: 국토교통부(수량), 환경부(수질), 기획재정부(재정), 행정안전부(경영), 자치단체(집행, 관리), 수자원공사(위탁관리)
- 2010년 ‘지방상수도 통합 운영’, ‘지방하수도 통합 운영’ 발표
- 「수도법」과 「하수도법」 개정을 통한 상·하수도 시설에 재생에너지 도입 촉진을 위한 법적 근거 마련(환경부, 2018년 상반기)

④ 주요 사업 내용

- 지역 내 상·하수도관망 최적관리 시스템 구축
 - 지방 상·하수도 사업자에 대한 재정 지원을 통하여 시설 투자 유도 및 서비스 향상
 - 급수체계 조정, 시설물 중복투자 방지, 단일 원가 등을 통한 지역 간 격차 해소
- 농산어촌 취약지역 상·하수도시설 개선 및 확충
 - 노후·파손 또는 기능저하로 재해위험이 있거나 효율성이 낮은 중요 구조물 등에 대한 보수·보강

- 노후 시설물에 대한 정기 안전점검·관리 강화 추진
 - 연륙·연도사업과 연계하여 광역상수도 조기 공급
 - 농산어촌 취약지역 상·하수도관망 구축
 - 농산어촌 소규모 급수시설의 개량 및 수질관리 지원
 - 식수전용 저수지, 해수담수화시설 등 식수원 개발 지원
- 상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업
 - 정수장 및 하수처리장 유휴공간에 주민참여형 태양광 발전사업 추진
 - 에너지가 많이 드는 상·하수도 시설 가동에 신재생에너지 전력 활용
 - 저에너지, 고효율 상·하수도 기자재 및 처리공법 개발 병행
 - 법제도 정비 및 재정적 혜택 등 지자체에 각종 지원 예정(환경부)

[전남 노후 농공단지 개선사업]

① 현황 및 실태

- 전남 농공단지는 68개소로 그 중 57개가 완료되었고, 8개소가 조성 중이며, 3개소가 미착공 중에 있음.
- 입주기업 수는 1,253개소로 전국 10위(전국 95,094개사), 입주기업 고용인원은 15,802명으로 전국 12위(전국 215,2285명)임.
- 주요 업종은 음식료, 기계, 석유화학, 전기전자 순임.

<전남 농공단지 현황>

구분	개소	완료·조성중·미착공	지정 면적	분양·공고 면적	기업 수 (개)	고용인원 (명)
농공단지	68	57 / 8 / 3	11,431	7,119 / 7,602 (93.6%)	1,253	15,802

자료 : 시군 산업단지 관련 부서 제출 자료(2017. 8월 말 기준, 고용인원 2016. 12월 말 기준).

- 전남 노후 농공단지(착공 후 20년 이상이 경과한 단지)는 35개소로 전체의 61%(완료시점 기준)에 달해 노후화율이 상대적으로 높음.

<전남 농공단지 노후화 현황>

구분	전남	나주	목포	순천	여수	강진	고흥	곡성	구례	담양	무안
농공 단지	35	동수 봉황 오량	산정	주암	화양	마량	풍양	겸면 석곡 임면	간전	금성 무정	삼향 일로 청계
		보성	영광	영암	완도	장성	장흥	진도	함평	해남	화순
		미력 별교	군서	군서 신북	완도 죽청	동화 삼계	장평	고군	학교 함평	옥천	능주 도곡 동면 이양

주 : 노후 산업단지는 착공 후 20년 이상이 경과한 단지임.

자료 : 한국산업단지공단. 전국산업단지 현황통계 통계표(2017년 3분기).

② 사업 목표 및 추진 방향

- 거버넌스 구축과 규제완화, 혁신역량 강화
- 산업과 문화가 공존하는 공간으로 변화
- 농촌지역 전후방 산업과의 연계 강화, 지역 특산물 활용

③ 추진 체계

- 농공단지 진단평가 실시
- 농공단지 종합관리지원계획 수립
- 전남 농공단지 운영 활성화 전략 수립

④ 주요사업 내용

○ 차별화된 신개념의 농공단지 특화단지 조성 추진

- 지역특화 수요맞춤형 “전남 6차 산업단지” 조성
- 전략적으로 차별화된 특화단지의 조성

○ 농공단지 활성화를 위한 제반 여건 마련

- 내·외국인 근로자 기숙사 마련 및 보건진료소, 우편취급소, 은행자동화점포(ATM 등), 보육 및 탁아시설 설치

- 공동 물류창고, 비즈니스센터 설치
- 교통편의 제공 등

○ 농공단지 특화발전방안

- 입주기업 관리시스템 도입
- 산학관련 협력 클러스터화
- 농공단지협의회를 중간 지원조직으로 한 거버넌스 구축

○ 산업기반 인프라 정비

- 도로정비, 주차장 등 교통시설 정비 확충
- 산업단지 경관 개선
- 폐수종말처리시설 설치

[우수저류시설 설치사업]

① 현황 및 실태

- 도시·농촌지역 내 저지대 상습 침수 피해지역을 홍수로부터 예방하고 저류된 빗물을 대체 수자원으로 활용
 ⇨ (법적 근거) 「자연재해대책법」 제19조(우수유출 저감대책의 수립 및 시설기준 제정·운영)
- 대상지 선정 기준
 - 과거 침수 피해 발생 현황, 풍수해저감 종합계획 내 저감대책 포함 여부, 피해원인 분석, 피해원인 규명의 적정성 등
 - 중앙부처의 시·군 공모사업으로 우수저류시설은 타당성조사 및 기본계획을 수립하여 공모 신청하면 전문가 심의를 거쳐 대상지 선정
- 기후변화에 따른 이상강우 및 도시화에 따른 불투수 면적 증가에 따라 집중호우 시 발생하는 도심지 침수 피해 예방
 - 하수도시설 확장 등의 사업 추진 시 통신 등 지하매설물 이전에 따른 시공 곤란, 예산과다 등 침수대책 한계가 있는 지역에 우수저류시설 설치 필요

- 지금까지 추진실적

- 사업량 : 11개 시·군 18개소(완료 13개소, 계속 4개소, 신규 1개소)
- 사업비 : 159,435백만원(국비 92,210.5백만원, 시군비 67,224.5백만원)
 - 2017년도 : 2개 시·군 4개소/16,796백만원(국비 8,398백만원, 시·군비 8,398백만원)

② 사업 목표 및 추진 방향

- 우수저류시설을 설치하여 선제적 재해예방사업 지속 추진
 - 계속사업 4개 지구와 신규 1개 지구 사업을 추진

③ 사업 추진 체계

- 타당성조사 및 기본계획 수립(시장·군수)
- 사업 대상지 제출(시·군 → 도 → 행정안전부)
- 전문가 심의 후 사업 대상지 확정(행정안전부)
- 사업시행 및 유지관리(시장·군수)

<전남 지역 2018년 우수저류시설 설치사업 현황>

(단위 : m², 백만원)

시군	지구명	유역면적(km ²)	저류용량(m ³)	형식	총사업비			2018년 계획			비고
					계	국비	시군비	계	국비	시군비	
계	5지구				76,869	38,434.5	38,434.5	39,375	19,687.5	19,687.5	
순천	조곡	0.8	27,000	굴착식	21,325	10,662.5	10,662.5	4,993	2,496.5	2,496.5	2015~
순천	성동로타리	0.2	3,750	지하식	11,808	5904	5904	3,846	1,923	1,923	2016~
화순	천암1	0.5	10,000	지하식	10,960	5480	5480	6,810	3,405	3,405	2017~
순천	남정	2.6	27,000	지하식	23,726	11863	11863	22,726	11,363	11,363	2017~
순천	장천	3.1	3,400	지하식	9,050	4525	4525	1,000	500	500	2018~

주 : 2017년 대비 2018년 국고보조금 11,290백만원(134%) 증가.

④ 사업내용

- 사업 대상 : 2개 시·군 5지구(순천 조곡·성동 로타리·남정·장천, 화순 천암1)
 - 사 업 비 : 39,375백만원(국비 19,687.5백만원, 시군비 19,687.5백만원)
 - 계속 4개 지구는 연내 사업을 완료할 수 있도록 지도·점검
 - 신규 1개 지구는 총사업비 협의 완료 후 설계용역 조기 착수
- 적기에 국고보조금을 교부해 사업지연 방지
- 우기 대비 우수저류시설 일제 점검을 실시하여 사업장 안전과 우기철 피해 예방
 - 완료 사업장 : 구조물 상태, 수문·펌프 등 작동 상태, 저류지 내 퇴적물 준설 여부 등 유지관리 실태 점검
 - 추진 중 사업장 : 사업장 안전시설 및 근로자 교육 여부, 우기 전 주요공정 완료 여부, 우기철 피해 방지대책 등 점검
- 민간 전문가가 참여한 사전설계 검토 회의를 통해 사업의 적정성 확보

[광역 교통망의 안정적인 확충 및 시설 개선]

① 현황 및 실태

- 호남고속철도 2단계(광주송정~고막원) 착수 및 무안국제공항 경유 확정, 제3차 국가철도망 구축계획에 경전선, 남해안철도 전철화 사업 반영
 - 호남고속철도 2단계 노선은 무안국제공항 경유로 확정되었으나, 구체적인 노선과 정차역 위치 등은 미확정인 상태
 - 경전선(광주~순천) 전철화사업 예비타당성조사 지연
- 노후화된 국도 및 연륙·연도교의 안정성 확보를 위한 국도 우회도로 개설 등

② 사업 목표 및 추진방향

- 도로, 철도, 항공 교통망 적기 구축으로 지역균형 발전 제고

- 지방도는 여건 변화, 시급성 등을 감안해 사업 규모 및 구간 축소, 단계별 구분 시행으로 조기 준공 노력

③ 추진 체계

- 국가계획에 포함된 광역철도 및 도로망 구축사업의 본격 추진과 함께 신규 계획 반영 노력
- 광역철도·도로사업의 국가수정계획 반영을 타 도와 협력해 건의하고, 미착수된 사업의 정부예산 반영과 계속사업 조속 완료 추진
 - 2018년 신규 지구의 조속한 설계 완료 및 향후 착공 예산 확보 노력
 - 국가계획 미반영 사업은 논리 개발 후 정부예산 반영 지속 건의

④ 주요 사업 내용

○ 광역 철도망 구축

- 호남고속철도 2단계(광주송정~목포) 건설
 - 사업내용
 - 노선 : 광주송정~나주~무안국제공항~목포
 - 사업기간 : 2015~2020 * 광주송정~고막원 구간 공정률 30%
 - 사업량/사업비 : L=77.6km/총 2조 4,731억원(2018년 1,152억원)
 - 광주송정~고막원 기존선 고속화 구간 2018년 준공 목표
 - 고막원~무안국제공항~목포 노선 기본계획변경 등 행정절차 이행
- 남해안철도(보성~목포) 건설
 - 사업내용
 - 노선 : 보성~장흥~강진~해남~목포
 - 사업기간 : 2002~2020 * 공정률 34%
 - 사업량/사업비 : L=82.5km/총 1조 3,886억원(2018년 2,677억원)
 - 2018년 2,677억원 확보로 본격 시공(현 공정률 34%)
 - 제3차 국가철도망계획에 반영된 전철화 사업(82.5km, 1,702억원)이 2020년 계획기간 내 추진되도록 노력

- 경전선(광주송정~순천) 전철화 사업

• 사업내용

-노선 : 광주송정~화순~보성~순천

-사업량/사업비 : L=116.5km/총 2조 304억원

• 기획재정부 예비타당성조사 용역 중(2014.1~), 경제성(B/C) 향상 노력

• 2018년 예비타당성조사 통과 및 계획기간 내 사업 완료 추진

- 전라선(익산~여수) 고속철도 건설

• 사업내용

-사업량/사업비 : L=180.3km/총 5조 7,700억원

-노선 : 전북 익산~전주~남원~곡성~구례~순천~여수

• 철도 이용객 수요에 따라 KTX 증편 및 SRT 투입 건의

• 제4차 국가철도망 구축계획 반영 노력

※ 2014. 1월부터 예비타당성조사 추진 중이나 2017. 9월 기획재정부 예비타당성조사 지침 개정으로 사회적 할인율이 감소(5.5% → 4.5%)됨에 따라 경제성 상승이 예측되어 예비타당성조사 통과 예상

○ 도로 정비사업

- 국도 확·포장 및 우회도로 건설

• 국도 확·포장 : 23개 지구, 209.2km, 1,119억원

-계속 : 포산~서망 국도 18호선 등 16개 지구, 159.4Km, 1,013억원

-신규 : 신장~복룡 국도 77호선 등 7개 지구, 49.8km, 106억원

• 국도 우회도로 : 2개 지구, 29km, 521억원

-계속 : 광양 세풍~중군, 중군~진정

- 국가지원지방도 건설사업

• 11개 지구, 7.9km 963억원(국비 599억원, 도비 364억원) 공사 추진

• 계속 : 화양~나진, 나진~소라, 일로~몽탄, 북하~도계, 남평~화순, 법성~홍농, 중군~진상, 도계~장성 8개 지구, 7.8Km, 1,086억원

• 착공 : 낙안~상사, 1개 지구 0.1km, 3억원

• 신규(2건) : 북평~북일(실시설계), 고서~창평(사전조사)

• 계속사업의 계획기간 내 준공을 위한 예산 배정 및 신규 사업의 조기 착수 지속 건의

- 지방도 정비사업

- 2010년 이전 발주된 5개 지구 준공 지연 및 설계완료 20개 지구 미착공
 - 2002년 노선 조정 시 시·군도 및 농어촌도로 523km(지방도 전체 연장의 26.7%)가 지방도로 승격되면서 시설기준 미달 및 미포장 도로 증가
- 32개 지구, 125.9km, 949억원 공사 추진
 - 계속 : 도암~유치 등 26개 지구, 112.3Km (* 준공지구 : 도암~유치 등 4개 지구)
 - 설계 : 밤고개~울포 등 6개 지구, 13.6Km
- 마을 앞 보행로 및 갓길(계속 18개소, 35억원) 정비
 - 지방도 보행로 및 갓길 정비 5개년 기본계획에 따라 순차 시행
 - 보행로 정비 9개 지구, 20억원 / 갓길 정비 9개 지구, 15억원
- 지방도 및 위임국도(54개 노선, 2,898km) 유지·관리
 - 위험·굴곡도로 구조개선 25개소, 도로안전시설물 설치 24개소, 노후 포장도 유지·보수 및 차선도색 등 54개소
- 지방도 교량 내진성능 보강 실시 : 281개소 중 15개소
 - 이용 빈도 등이 높고 장대(100m 이상) 교량부터 단계적 추진
- 주민불편을 최소화하기 위하여 구간별 조기 준공과 소규모 생활도로 우선 추진
 - 대규모 사업지구 집중 투자로 조기 준공(* 준공지구 : 도암~유치 등 3개 지구)
 - 원활한 사업 추진을 위한 선보상 시범 추진(2~3개 지구)
 - 시·군에서 지방도 사업(비관리청)을 시행하는 경우 도비 50% 지원
 - 사업 추진이 어려운 섬 연결 구간 등은 국도·국지도로 승격 건의

제1장 연구의 목적 및 기대효과

1. 연구의 목적

(1) 연구의 배경 및 필요성

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

- 국내 SOC(Social Overhead Capital, 사회간접자본, 이하 인프라) 시설물은 경제 성장기인 1970~80년대에 집중적으로 건설되었으며, 노후화가 심각하게 진행되고 있음.
 - 2015년 기준 교량, 터널, 항만, 댐, 건축물, 하천, 상하수도, 옹벽, 절토사면 등 주요 9가지 인프라 71,109개 가운데 30년을 초과한 시설은 2,862개로 고령화율은 4.02%임.³⁾
- 전남 지역은 사회적 재난뿐만 아니라 지리적 위치로 인해 지진, 홍수, 태풍 등 자연재해로 인한 피해도 큰 지역에 속함.
 - 원전 2호기 냉각재 누출에 따른 주변 환경오염(1996년), 원전 2호기 방사능 누출로 보수공사 중이던 310명 노동자가 방사능에 피폭된 사실 감사원 확인(2000년)

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

- 전남 재난안전대책 본부 자료에 따르면 2007~2013년(최근 7년) 동안 재해로 인해 사망·실종 153명(연평균 22명), 이재민 18만 6,031명(연평균 2만 6,576명), 건물피해액 1,036억 원(연평균 148억 원), 공공시설 피해액 2조 1,898억 원(연평균 3,128억 원)에 달함.

2) 글로벌화에 따른 지역의 경쟁력 제고

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

3) 지역 내 노후 인프라 대응을 위한 지역자산 파악이 중요

- 최근 주요 선진국은 물론, 우리 정부 그리고 지자체들도 인프라 투자 및 인프라 시설의 노후화 문제에 정책적 대응을 활발히 진행 중임.
- 최근 미국의 트럼프 행정부에서는 낙후된 도심재개발, 고속도로 등 인프라에 1조 달러를 투자할 방침
 - 2017년 4월, 트럼프 대통령은 미중정상회담에 앞서 1조 달러 투자를 재천명

- 일본도 2013년 ‘국토 강인화(強忍化) 계획’에 이어 2016년 ‘21세기 인프라 정비사업’ 등에서 노후 인프라 정비를 핵심 정책으로 추진 중임.
- 우리나라에서도 ‘도시재생 뉴딜정책’을 발표한 바 있고, 국회를 중심으로 현재 노후 인프라 정비에 대한 국가 차원의 법안이 논의 중임.
 - 정부의 ‘도시재생 뉴딜정책’은 매년 100곳씩 5년간 500곳의 노후주거지에 대한 주거환경 개선사업임.
- 지자체 중 서울시는 최초로 2016년 7월, 「노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」를 제정함.
 - 조례에 따라 2017년 예산에 노후사회기반시설 정비 예산이 4,110억 원 증액 편성됨.
 - 전남 지역은 서울에 이어 노후사회기반시설 정비에 관한 조례가 두 번째로 제정됨. 다만, 실제 인프라 정비 예산 반영 등 후속조치는 미미한 상황임.
- 전남 지역 내 분포된 주요 시설물에 대해 인프라 유형에 따른 노후화와 성능 개선을 위한 지역의 주요 정책 이슈 파악이 시급
 - 향후 인프라 개선 대책에 대해 중·장기적 로드맵을 통해 대응 방안을 수립하는 것이 필요
- 또한, 전남 지역에서의 수요자 니즈를 반영한 전남 지역 핵심 프로젝트 발굴 및 현 인프라 투자 정책에 대한 개선 필요
 - 먼저 전남 지역의 인프라 실태에 대한 종합적 진단과 현재까지의 인프라 투자정책에 대한 분석을 통해 지역 인프라에 대한 올바른 투자 필요성 제시 필요
 - 최근 지역민의 안전과 삶의 질 향상에 대한 관심 증대에 발맞추어 도시재생 및 노후 인프라에 대한 국가 차원의 투자 유도 전략 필요

4) 지역 내 중추 산업으로서의 건설산업의 위상 제고

- 전남 지역의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 18.7%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 5천여 명으로 전체 종사자 중 8.2%를 차지하는 지역경

1. 연구의 목적

제 중추 산업임.

• 전남 지역 내 건설산업 종사자는 제조업, 도·소매업 다음으로 높음.

- 그러나 전남 지역의 낮은 경제성장률과 1차 산업 중심의 산업구조, 낙후 및 소외지역의 증가 등을 감안할 때 인프라 스톡은 크게 부족한 수준이며, 기존 인프라 시설 노후화 및 생활 인프라의 부족 문제 등 인프라 관련 문제의 지속 제기 예상

• 지역내총생산(GRDP)의 증가율 감소 : 2010년 16.2% → 2012년 3.1% → 2014년 0.3%

• 2015년 기준 지역내총생산액(GRDP)은 전국 하위권 수준 : 65조 4,542억 원(16개 시·도 중 9위). 경남·북, 충남 등에 비해 크게 낮은 상황.

• 2017년 전남 지역의 재정자주도는 67.2%, 재정자립도 26.2%로 모두 전국 최저 → 높은 농림어업 비중 등에 의한 낮은 지방세수가 원인(제주, 강원을 제외하면 최저)

(2) 연구의 목적

- 전남 지역의 지역경쟁력 제고 및 지역민의 안전과 생활편의성 향상을 위해 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선 방향 도출

- 전남의 노후인프라 실태에 대한 진단과 지역의 인프라 투자정책에 대한 분석을 통해 지역 인프라에 대한 투자 필요성 제시

- 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 전남 지역의 인프라 투자 유도

- 구체적으로 전남 지역의 인프라 투자현황을 파악하고, 필요사업을 발굴 및 제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시

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

- 지역민의 인프라 수요, 삶의 질에 미치는 영향, 인프라 안전도를 기반으로 바

람직한 지역별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시

- 지역 건설업 현안 내용을 기반으로 하여 건설 관련 정책과 제도 개선을 유도함⁴⁾.
- 인프라 투자의 양이 아닌 질적 성과 달성을 위한 투자 방향과 우선투자과제 제시함.

1.

연구의 목적

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

2. 연구 범위

(1) 공간적/시간적 범위

- 전라남도 전체를 대상으로 실시
- 지역 주민 대상 설문조사 : 2018년 2월 22일~3월 12일(3주간)

(2) 내용적 범위

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

- 지역 간 필수 인프라 격차 해소 및 주민안전과 삶의 질 향상 등 사회적 요구 사항을 충족시키기 위한 투자 대상을 시설물별로 파악
 - 실효성 있는 지역발전사업 추진을 위해 그 동안 중앙정부 및 각 지역에서 검토해 온 각종 발전계획 등을 종합적으로 분석함.
 - 노후화 된 인프라의 실태 진단을 통하여 선제적인 투자전략 및 우선 투자 필요시설 정보를 제공함.
- 지역 건설산업 활성화 조례 개선 등 지역 내 주요 건설정책 방안 개선 등과 지방자치단체의 재원마련 방안, 정부의 효율적 지원 전략, 현행 건설 정책·제도의 합리화 방안 등을 모색하여 제시함.

구 분	주요 내용
지역경제와 건설산업	<ul style="list-style-type: none"> ·전남 지역경제 동향 및 문제점 ·전남 지역 건설산업 현황 및 중요성 -전남 건설산업 동향 -전남 건설산업의 위상 등
전남 지역의 인프라 실태 및 문제점	<ul style="list-style-type: none"> ·인프라 유형별 현황 진단 -도로·교통, 안전, 환경·에너지, 상·하수도, 문화·관광, 주택·생활 인프라 등 ·노후 인프라 및 지역 인프라 시설의 양적/질적 수요 조사
전남 인프라 정책 진단	<ul style="list-style-type: none"> ·전남의 인프라 투자 추이 분석 ·전남 지역 인프라사업 추진 현황 분석 ·국내외 지역 인프라 정책 및 투자 사례 벤치마킹 ·전남의 건설산업 정책·제도 현안 -조례 등 정책 현황, 지역건설 육성 및 투자 확대와 관련된 문제점 등
인프라 투자 정책 방향	<ul style="list-style-type: none"> ·인프라 정책 기본방향 및 인프라 유형별 투자 방향 -유형별 인프라 투자 및 주요 시설물 관리(안전 및 성능 제고) 관련 정책·제도 개선 과제 -인프라 투자계획의 수립 방향 및 재원 확보 등 실행력 제고방안
핵심 인프라 투자 프로젝트 제안	<ul style="list-style-type: none"> ·지역경제 활성화 및 지역 주민 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자 프로젝트 제안 -핵심 프로젝트 수행을 위한 투자 규모 예측 -프로젝트별 사업내용, 경제적 효과 등

표 1-1

연구 범위

2

연구 범위

2.

연구범위

(3) 연구의 추진 체계 및 구성

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

그림 1-2

연구의 추진 체계



표 1-2

보고서의 구성

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

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

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

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

1. 전남의 일반현황

(1) 사회적 여건 변화

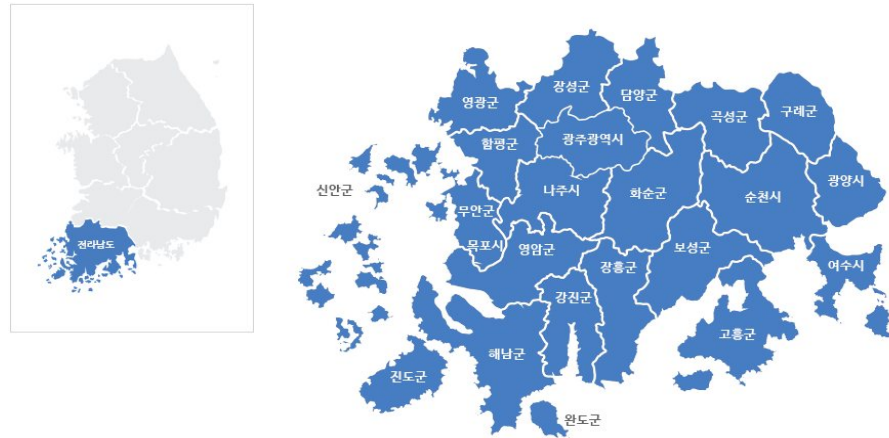
1) 지리적 여건

- 전남은 행정구역 상 5개시 17개 군으로 구성되어있으며, 총면적은 12,312.9㎢로 국토 전체면적의 12.3%를 차지하고, 남북 길이는 175.9km, 동서 길이는 도서지역을 합쳐 262.8km에 이름.
- 전남 시·군 중에서 해남군이 1,013.2㎢(8.2%)로 가장 넓은 면적을 가지고 있으며, 목포시가 51.58㎢(0.4%)로 가장 좁은 면적을 지니고 있음.
- 전남 내 섬은 전국의 약 65%를 보유하고 있고, 해안선은 전국의 약 45%를 차지⁵⁾

5) 최우식(2015), 2015 전남통계연보

전남의 일반현황

그림 2-1

전남 위치 및
시군

2) 인구

- 2016년 기준 전남 지역의 총 인구 수는 200만 명 미만을 기록함.
- 시지역의 인구분포는 55.60%로, 여수시 15.1%(293,036명), 순천시 14.5% (280,397명), 목포시 12.4%(240,555명), 광양시 8.1%(157,177명), 나주시 5.5%(106,760명) 순으로 나타남.
 - 2016년 기준 전라남도 내 인구수는 여수시가 가장 많음.
- 군 지역의 인구분포는 44.4%로, 무안군 4.3%(83,781명), 해남군 4.0% (76,509명), 고흥군 3.5%(68,469명) 순으로 높고, 구례군 1.4%(27,640명), 곡성군 1.6%(30,795명), 진도군 1.7%(33,417명) 순으로 낮음.
- 2015년 기준 통계청의 추계 인구로 광역도 중에서는 제주, 강원, 충북 다음으로 하위권을 기록함.

단위 : 명, %

구 분	인 구 수			성 비			성비
	계	남자	여자	전체	남자	여자	
전 남	1,935,664	971,189	964,475	100.0%	50.2%	49.8%	1.01
목 포 시	240,555	120,035	120,520	12.4%	6.2%	6.2%	1.00
여 수 시	293,036	149,333	143,703	15.1%	7.7%	7.4%	1.04
순 천 시	280,397	139,729	140,668	14.5%	7.2%	7.3%	0.99
나 주 시	106,760	53,893	52,867	5.5%	2.8%	2.7%	1.02
광 양 시	157,177	80,749	76,428	8.1%	4.2%	3.9%	1.06
담 양 군	48,300	24,284	24,016	2.5%	1.3%	1.2%	1.01
곡 성 군	30,795	14,966	15,829	1.6%	0.8%	0.8%	0.95
구 례 군	27,640	13,416	14,224	1.4%	0.7%	0.7%	0.94
고 흥 군	68,469	33,060	35,409	3.5%	1.7%	1.8%	0.93
보 성 군	44,962	21,697	23,265	2.3%	1.1%	1.2%	0.93
화 순 군	66,229	32,533	33,696	3.4%	1.7%	1.7%	0.97
장 흥 군	41,234	19,892	21,342	2.1%	1.0%	1.1%	0.93
강 진 군	38,161	18,302	19,859	2.0%	0.9%	1.0%	0.92
해 남 군	76,509	37,364	39,145	4.0%	1.9%	2.0%	0.95
영 암 군	61,891	32,944	28,947	3.2%	1.7%	1.5%	1.14
무 안 군	83,781	42,026	41,755	4.3%	2.2%	2.2%	1.01
함 평 군	35,043	17,424	17,619	1.8%	0.9%	0.9%	0.99
영 광 군	56,379	28,131	28,248	2.9%	1.5%	1.5%	1.00
장 성 군	47,218	23,974	23,244	2.4%	1.2%	1.2%	1.03
완 도 군	54,336	27,593	26,743	2.8%	1.4%	1.4%	1.03
진 도 군	33,417	16,811	16,606	1.7%	0.9%	0.9%	1.01
신 안 군	43,375	23,033	20,342	2.2%	1.2%	1.1%	1.13

자료 : 전라남도 통계연보(2016.12.31. 기준)

표 2-1

전남 인구 및
구성비

3) 기타 사회 지표

① 소비자물가지수

- 전남의 소비자물가지수는 2017년 기준, 104.44로 제주, 대구, 부산 다음으로 상위권을 기록함.

- 소비자물가지수는 가구에서 일상소비생활을 영위하기 위해 구입하는 상품과 서비스의 가격변동을 측정하기 위하여 작성한 지수임. 따라서 동일한 명목소득을 기준으로 비교 할 시 타 지역에 비해 실질소득이 낮음을 의미함.
- 즉, 전남 지역민의 구매력(purchasing power)은 동일한 조건에서 상대적으로 낮음을 의미함.

1
전남의
일반현황

그림 2-2

전국의
소비자물가지수
비교

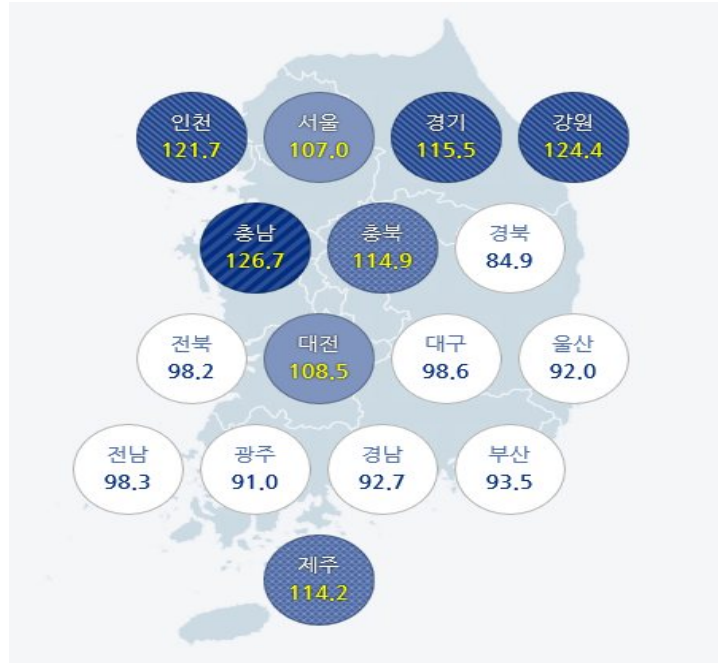
- 지역민의 구매력을 증가시키기 위한 방안은 가처분 소득을 증대 시키는 방안들로 연결되며 결국 일자리 창출이라는 목표와 직접적으로 연관됨.



자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

② 광공업생산지수

- 전남의 광공업생산지수는 2017년 기준, 98.3으로 중하위권을 기록함.
- 광공업생산지수는 광업, 제조업 및 전기·가스업에 대한 생산 활동의 수준과 그 변동을 측정하기 위해 작성하는 지수임.
- 전남은 산업 구조적 측면에서 타 지역에 비해 광업, 제조업 및 전기, 가스업에 의존하는 비중이 낮음을 의미함.
- 이는 산업 구조적 측면에서 지역경제 활성화를 위해 제조업을 육성시키기 위한 전략은 상대적으로 비교우위(comparative advantage)가 높지 않음을 시사함.



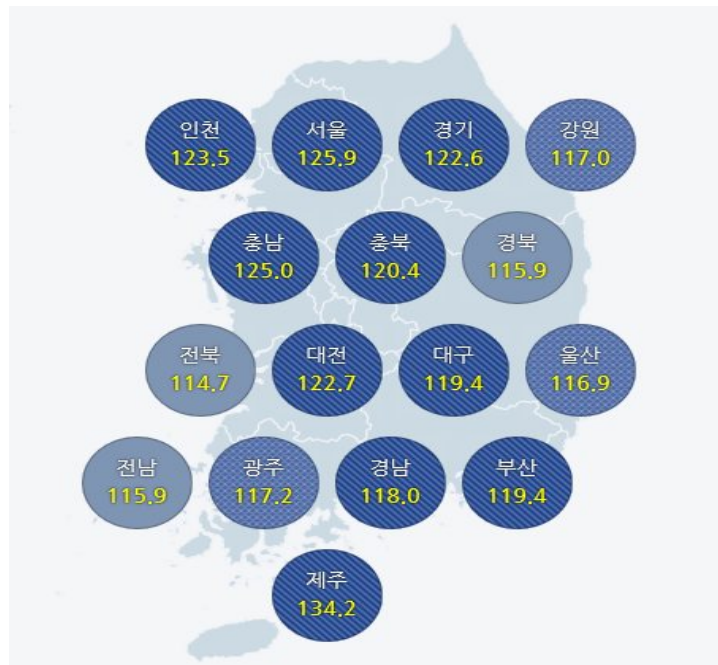
자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

그림 2-3

전국의 광공업생
산지수 비교

③ 서비스업생산지수

- 전남의 서비스업생산지수는 2017년 기준, 115.9로 하위권을 기록함.



자료 : 통계청 지역경제상황판, 2017년 기준

그림 2-4

전국의 서비스업
생산지수 비교

1
전남의
일반현황

- 서비스업생산지수는 서비스업 전체 및 개별 업종의 생산 활동을 종합적으로 파악하기 위해 개별 업종의 상대적 중요도인 부가가치 기준 가중치를 적용하여 지수화한 것임.
- 전남은 산업 구조적 측면에서 서비스업에 의존하는 비중도 낮다는 것을 의미함.

- 제조업과 서비스업 의존도가 낮아 1차 산업 및 건설업 의존도가 상대적으로 높음을 유추할 수 있음.

(2) 지역 경제 동향

1) 재정 여건

- 전라남도의 재정자립도

표 2-2
시·도별
재정자립도

단위 : %

시도별	2015년	2016년	2017년
전국	50.6	52.5	53.7
서울특별시	84.3	84.7	85.0
부산광역시	56.8	60.1	60.1
대구광역시	53.1	57.1	56.6
인천광역시	64.4	67.0	65.4
광주광역시	49.3	51.5	49.2
대전광역시	54.9	55.0	57.1
울산광역시	72.0	72.2	69.9
세종특별자치시	54.8	59.0	70.5
경기도	66.6	67.4	70.1
강원도	25.9	27.1	29.1
충청북도	34.8	35.2	38.1
충청남도	35.2	38.7	39.3
전라북도	27.6	29.7	28.6
전라남도	22.8	23.8	26.2
경상북도	30.0	33.3	32.7
경상남도	43.3	43.5	45.0
제주특별자치도	36.4	38.2	39.6

주 : 재정자립도 = (지방세+세외수입)/자치단체예산규모*100
자료 : 통계청(2017), 재정자립도(시·도)

- 2015년 기준 전라남도의 재정자립도는 22.8%로 전국 17개 시·도중 가장 낮은 수준임.
- 2015년 22.8%에서 2017년 26.2%로 소폭 증가 추세를 기록
- 전남에서 재정자립도가 가장 높은 지역은 여수시(36.1%)이며, 낮은 지역은 신안군(8.6%)으로 나타남. 전남 지역 내에서도 시군별 재정자립도 격차가 지나치게 큰 실정임.

단위 : %

시군별	2017년	시군별	2017년
목포시	23.7	장흥군	13.1
여수시	36.1	강진군	9.3
순천시	26.8	해남군	11.8
나주시	24.2	영암군	14.8
광양시	35.5	무안군	16.4
담양군	17.5	함평군	10.3
곡성군	14.0	영광군	17.4
구례군	9.9	장성군	19.2
고흥군	12.8	완도군	13.5
보성군	12.1	진도군	12.4
화순군	21.7	신안군	8.6

자료 : 통계청(2017), 재정자립도(시·군)

표 2-3

전라남도 시·군별
재정자립도
(2017년 기준)

2) 소득 수준

- 전라남도는 1인당 개인 소득⁶⁾이 14,703천원으로 전국 최하위 수준임.
- 1인당 지역 내 총 생산 36,433천원, 1인당 지역 총 소득 30,489천원으로 전국 대비 낮은 수준은 아니지만, 개인 소득은 14,703천원으로 매우 낮은 것으로 나타남.
 - 전남은 농업 등 1차 산업에 의존하는 비중이 타 지역에 비해 상대적으로 높아 1인당 지역 내 총소득과 개인 소득 간 큰 괴리가 발생함.
 - 1인당 개인 소득과 마찬가지로 1인당 민간소비도 지역 내 하위권을 기록함.

6) 개인소득은 국민소득(요소비용국민소득)에서 법인소득이나 일반정부의 재산소득과 같이 개인에게 지급되지 않는 부분을 공제하고 정부의 사회보장비와 국외수취경상이전 등 개인에게 지급되는 소득 부분을 합한 것을 말함. 개인소득 = 국민소득 - (법인세 + 사내유보이익 + 개인부담 사회보장금) + (사회보장금 + 공채이자)

표 2-4

GRDP(2015년
기준)

단위 : 천원

행정구역 (시·도)별	1인당 지역내총생산 (천원)	1인당 지역총소득 (천원)	1인당 개인소득 (천원)	1인당 민간소비 (천원)
전국	30,682	30,766	17,222	15,157
서울특별시	34,646	38,683	19,962	18,637
부산광역시	22,663	25,702	17,170	15,122
대구광역시	19,795	23,762	16,686	14,624
인천광역시	26,250	26,833	16,299	13,553
광주광역시	21,593	23,900	16,105	14,875
대전광역시	22,084	25,077	17,064	15,144
울산광역시	59,872	48,233	19,963	15,434
경기도	28,403	30,665	17,130	14,938
강원도	26,088	22,520	15,142	13,700
충청북도	32,990	27,878	15,658	13,376
충청남도	48,733	36,713	16,303	13,510
전라북도	24,871	22,954	15,849	13,241
전라남도	36,433	30,489	14,703	13,165
경상북도	35,473	29,888	15,462	13,303
경상남도	31,228	27,987	16,293	13,878
제주특별자치도	25,642	26,442	16,247	14,222

주 : 1인당 지표는 통계청 시·도별 장래인구추계결과로 산출되었음. 단, 세종특별자치시는 과거 행정구역을 기준으로 충북 및 충남에 포함.

자료 : 통계청(2017). 재정자립도(시·군)

3) 지역경제 성장률

- 2010년 이후 6년간 전국 경제가 연평균 3.5%씩 성장할 때, 전남 지역경제는 2.8% 성장해 상대적으로 정체된 모습을 보임.
- 산업별로 보면 최근 6년 동안 농림어업, 건설업, 3차 산업(서비스업)은 성장세가 미흡한 반면, 제조업은 5.1% 성장한 것으로 나타남.
 - 특히 건설업과 3차 산업의 성장세가 전국 평균보다 전반적으로 낮기 때문에 두 산업에 대한 대책 마련이 시급함.

단위 : %

항목	구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	연평균
GRDP	전국	6.6	3.5	2.3	2.8	3.3	2.8	3.5
	전남	7.6	1.5	3.8	-0.8	0.8	3.7	2.8
농림 어업	전국	-4.4	-1.8	-0.9	3.2	3.5	-1.2	-0.3
	전남	-0.9	-1.7	-3.5	5.3	-0.5	1.6	0.1
제조업	전국	14.0	6.1	2.2	3.1	3.6	1.3	5.1
	전남	22.0	5.5	2.6	-2.8	-1.1	4.5	5.1
건설업	전국	-3.5	-4.9	-1.8	2.4	0.3	8.4	0.1
	전남	-12.4	8.7	1.1	-12.0	-11.0	4.3	-3.6
3차 산업	전국	4.3	3.0	2.9	2.9	3.2	3.0	2.8
	전남	2.9	0.4	2.2	3.7	4.1	2.8	2.7

주 : 전년 대비 증가율을 나타냄
자료 : 국가통계포털

표 2-5

GRDP 및 산업별
실질성장률 추이

4) 고용현황

- 16년 기준 전남의 경제활동 인구는 약 94만 8천명으로 전국대비 3.4%의 비중을 차지하고 있으며, 취업자는 92만 4천명, 고용률은 61.5%로 전국 평균보다 다소 높음.
- 이는 전남의 높은 1차 산업 비중이 반영된 결과로 해석됨.

구분	경제활동	취업자(명)	실업률(%)	고용률(%)
전국	27,263,000	26,559,000	3.6	61.2
서울	5,382,000	5,161,000	4.1	60.5
전남	948,000	924,000	2.5	61.5

자료 : 국가통계포털, 2016

표 2-6

2016년
경제활동인구 및
취업자 현황

- 주택가격(매매가격, 전세가격)의 경우, 전반적으로 수도권 및 광역시의 주택가격이 높게 나타나는 가운데 서울, 경기의 평균 매매가격 및 전세가격이 가장 높으며 전라남도 평균 매매 가격은 16개 시·도 중에서 가장 낮음.
- 주택 매매가격은 인접 광역도인 경남이 전남에 비해 1.6배, 전북은 전남에 비해 1.2배 수준을 기록

1 전남의 일반현황

전남의 일반현황

표 2-7

시도별 고용 및
1인당 GRDP

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

2. 지역민의 삶의 질과 인프라

(1) 지역민의 행복과 인프라

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

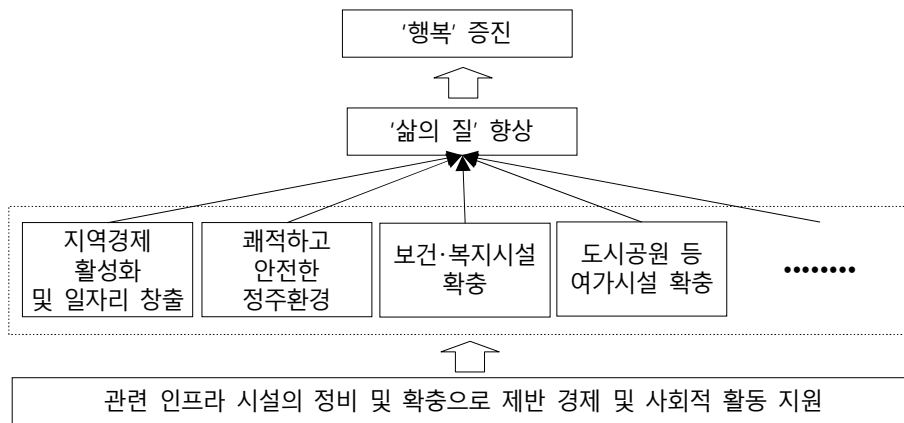


그림 2-5

행복과 인프라
관계도

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

2
지역민의
삶의 질과
인프라

표 2-8

교통부문 인프라
투자에 따른
사회·경제적
효과의 유형

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

자료 : 양지청, 사회간접자본론, 서울프레스, 1994

2) 지역민의 행복을 위한 지자체·국가의 역할

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

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

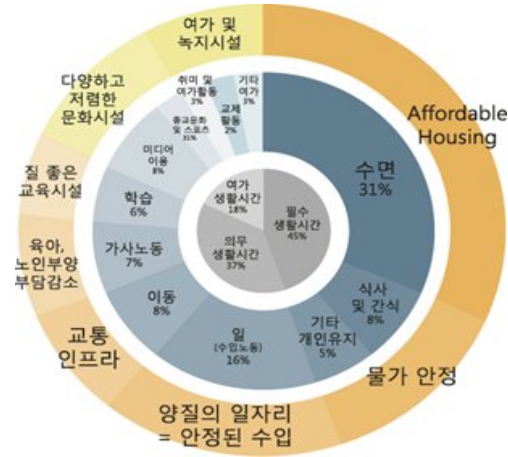


그림 2-6
지역민들의 24시간
필요한 요소들

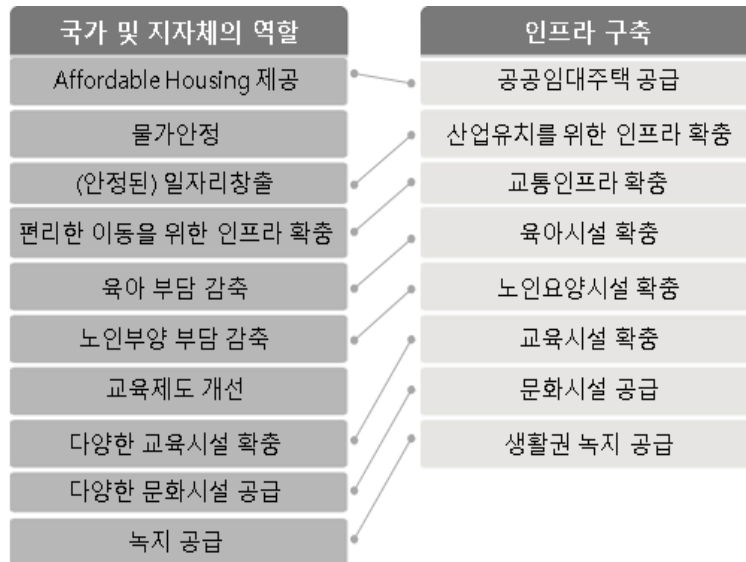


그림 2-7
지역민들의 필요
요소에 대한 지원
인프라 구축

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

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

2 지역민의 삶의 질과 인프라

지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-8

지역민들의 의무
생활시간 감소를
위한 행복감 증대

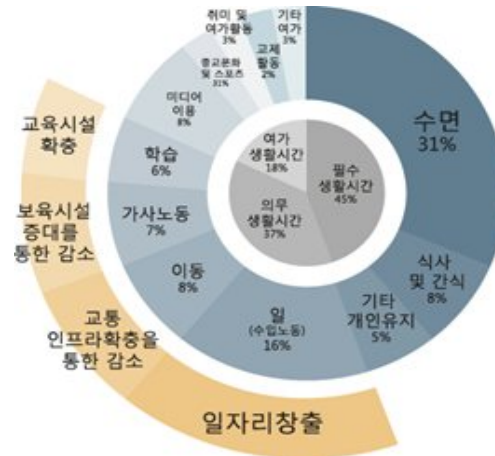
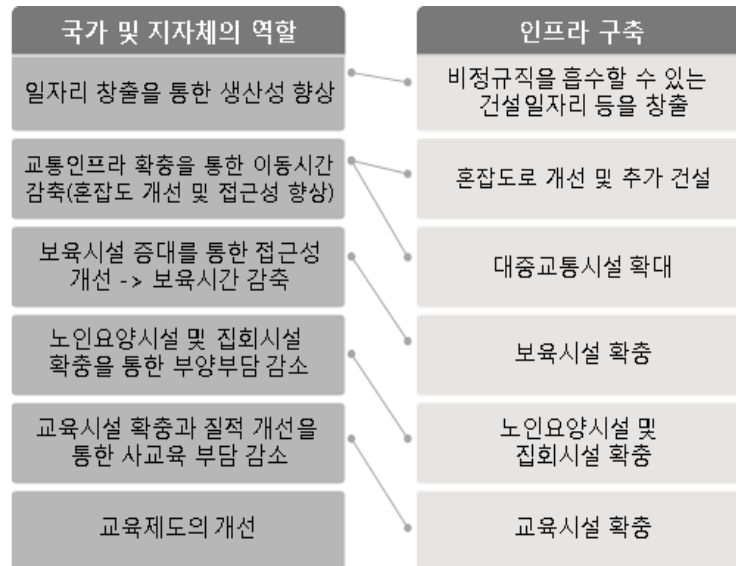


그림 2-9

지역민들의 의무
생활시간 감소를
위한 지원 인프라
구축



자료 : 전개서

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

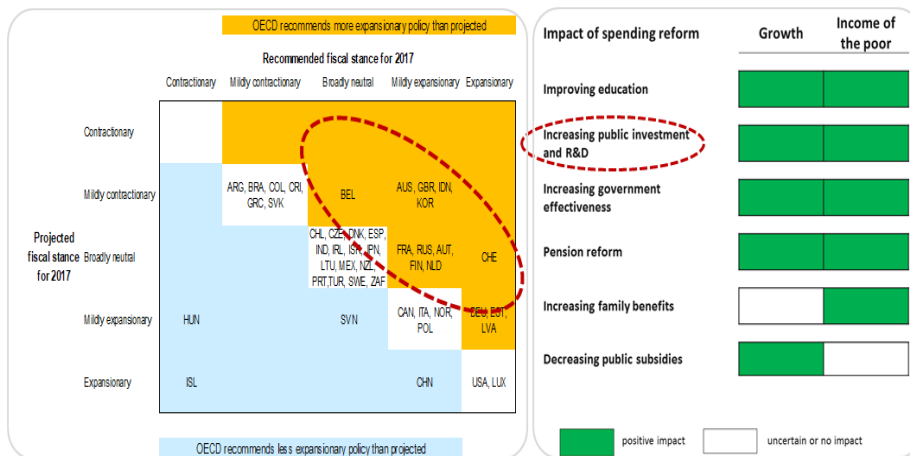


그림 2-10

확장적 재정지출
에 관한 OECD의
권고

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

(2) 삶의 질 결정요인과 지역민 인식

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

- OECD는 Better Life Initiative 사업의 일환으로 "How's Life? 2017: Measuring Well-being"을 발간하고 2017년 "Better Life Index"를 함께 공표함.⁸⁾
 - OECD는 2011년부터 회원국의 웰빙 동향을 파악한 「Better Life Index」(주거, 소득, 직업, 공동체, 교육, 환경, 지역민참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형 등 11개 영역의 24개 지표로 구성)를 매년 발표
- BLI(Better Life Index)를 구성하는 11개 영역 점수에 동일 가중치를 부여하여 단순 평균한 값을 토대로 국가별 순위를 시산해 볼 때, 2017년 우리나라의 BLI 순위는 조사대상 38개국 중 29위로 나타남.
 - '13년 27위 → '14년 25위 → '15년 27위(이상 36개국 중) → '16년 28위 → '17년 29위(38개국 중)

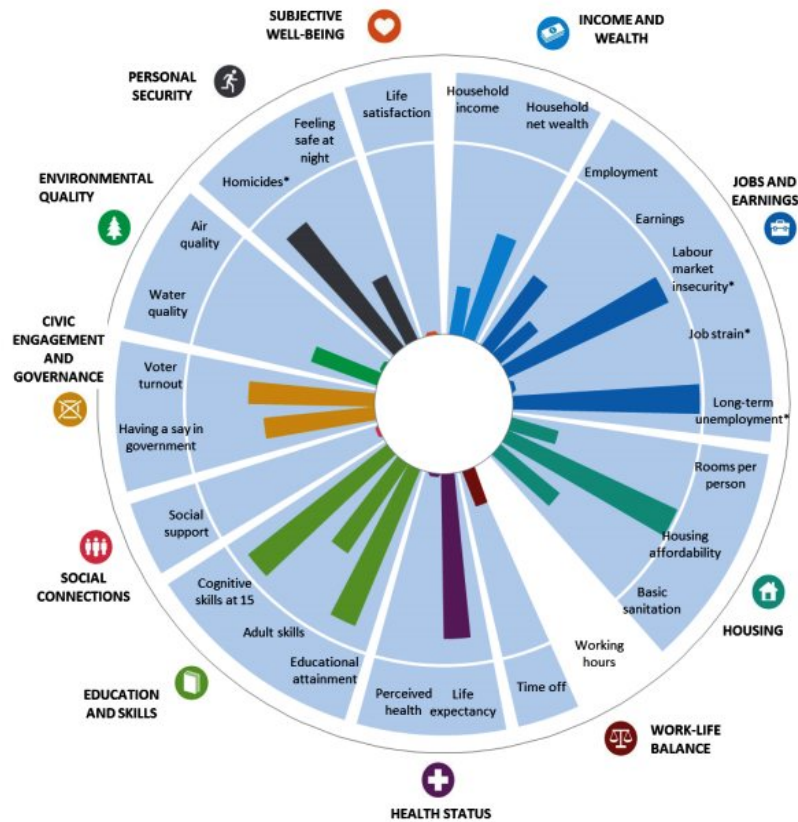
8) 이하에서는 OECD(2017), How's Life? How's Life? 2017: Measuring Well-being 결과 참조. <http://www.oecd.org/social/how-s-life-23089679.htm>

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

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

그림 2-11

OECD(2017)의
우리나라의
삶의 질 수준



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

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

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

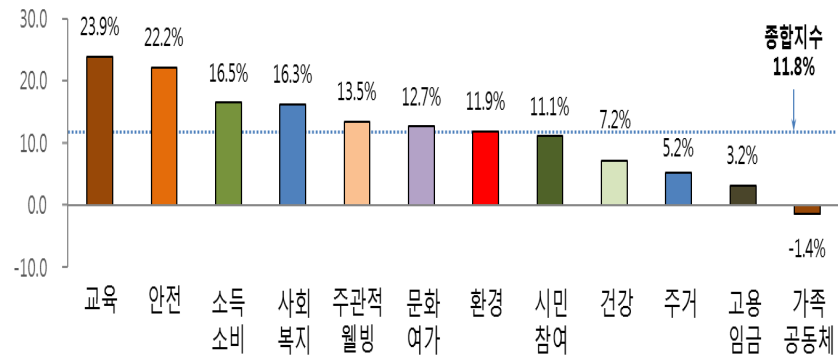
2) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

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

그림 2-12

국민 삶의 질 총
합지수 추세

그림 2-13

삶의 질 부문별
기준년도(2006년)
대비 2015년 증감
율

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

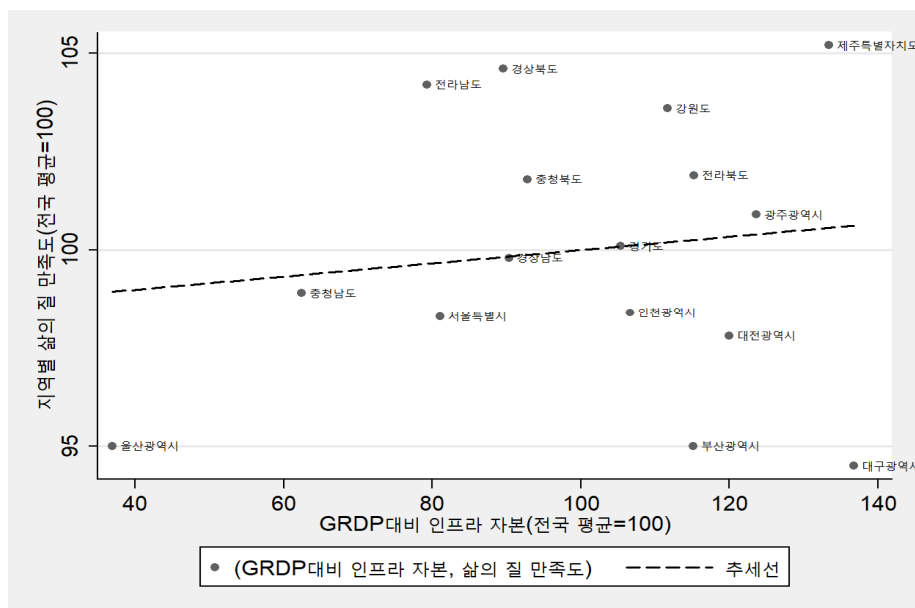
- 1인당 주거면적은 2014년 33.5㎡에서 2016년 33.2㎡로 0.3㎡ 감소함.
 - 최저주거기준⁹⁾에 미치지 못하는 가구 비율은 2016년에 5.4%(102만 7천 가구)로 2014년과 동일함.
- 통학 및 통근 소요시간은 2015년 30.9분으로 2010년 1.7분 증가함.
 - 통근·통학시간은 개인의 하루 일과 중 매일 반복되는 시간으로 장시간 출퇴근은 개인의 삶의 질에 부정적 영향을 미치고 있음.
 - 통근·통학소요 시간이 가장 긴 지역은 서울, 인천, 경기와 같은 수도권과 부산, 대구, 대전, 광주와 같은 대도시 지역으로 조사되고 있는바, 이들 지역 주민들의 삶의 질 개선을 위한 조치가 필요

9) 국민이 쾌적하고 살기 좋은 생활을 영위하기 위하여 국토교통부 장관이 정하는 가구구성별 최소 주거면적, 용도별 방의 개수, 전용부역, 화장실의 설비기준, 안전성, 쾌적성 등을 고려한 주택의 구조, 성능 및 환경 기준임.

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

자료 : 통계청, 국민 삶의 질 2017, 2017.12

- 국민들의 '삶의 질' 개선에 있어서 '경제적 요인'과 이를 지원하는 '인프라' 부문도 상당 부문 포함됨, '인프라 개선'은 삶의 질 개선에 있어 매우 중요한 역할을 하고 있음.
- 인프라 부문과 직·간접적으로 관련된 지표는 1인당 소득, 빈곤율, 소득만족도, 고용률, 실업률, 일자리 만족도, 1인당 주거면적, 통근·통학 소요시간, 주거비용, 주거환경만족도, 도로사망율, 1인당 도시공원 면적, 하수도 보급률 등임.
- 통계청에서 공표하는 지역별 삶의 만족도와 지역 소득(GRDP)에서 차지하는 인프라 자본의 비중 간에는 양의 상관관계를 나타냄.



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

- 소득 대비 인프라의 축적 정도와 삶의 질 만족도 간 상관계수는 0.3으로 통계적으로 유의한 것으로 도출됨.
- 다른 사항이 동일하다는 전제하에, 0.3이라는 상관계수는 삶의 질에 영향

을 미치는 소득 대비 인프라 자본의 탄력성(30%)으로도 해석될 수 있음.

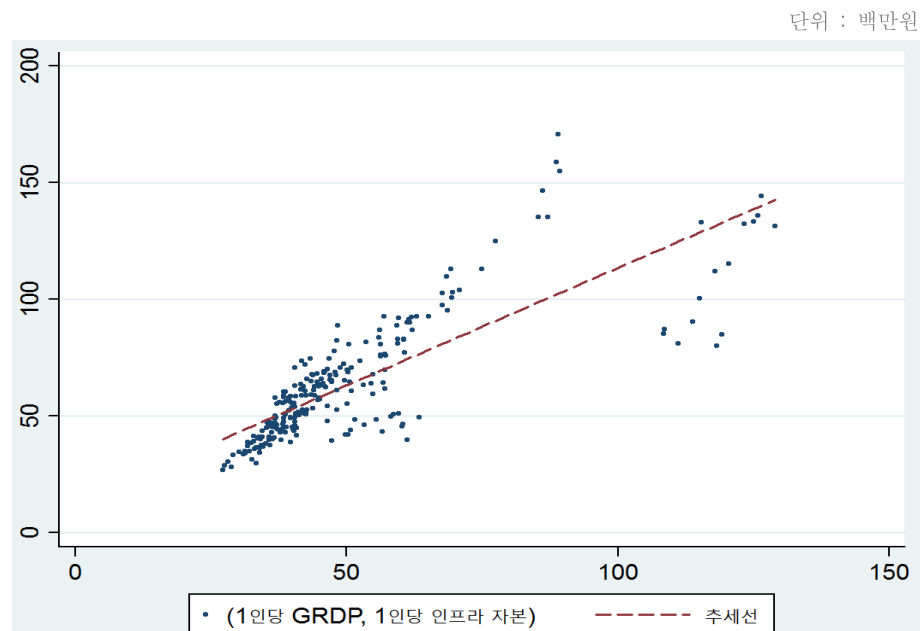
- 즉, 소득의 증가 속도보다 인프라 자본이 축적 되는 속도가 빠를수록 삶의 질이 빠르게 개선되는 것으로 지역민에게 인식될 수 있음을 의미함

(3) 인프라와 지역경제성장

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

그림 2-15

1인당 GRDP와
1인당 인프라 자
본의 상관관계



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

자료 : 한국건설산업연구원(2017)

3. 전남 지역민의 삶의 질과 인프라

(1) 전남 지역민 삶의 질과 인프라

- 전남 지역민의 생활 및 삶의 질은 인프라 투자와 밀접
 - 전남 지역민을 대상으로 한 설문조사¹⁰⁾ 결과에서도 인프라 투자가 생활 및 삶의 질 측면에서 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 전남 지역민의 약 68.3%(47.2%는 밀접하다고 응답하였으며, 21.1%는 매우 밀접하다고 응답)는 인프라 투자가 전남 지역민의 삶의 질에 영향을 미친다고 응답함.
 - ‘보통이다’라고 중립적인 응답을 한 비율은 26.9%였음.
 - 반면, 인프라가 생활 및 삶의 질과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 4.9%에 불과함.

사례수	551
전혀 밀접하지 않다	0.2
밀접하지 않다	4.7
보통이다	26.9
밀접하다	47.2
매우 밀접하다	21.1
계(%)	100
평균(5점)	3.84

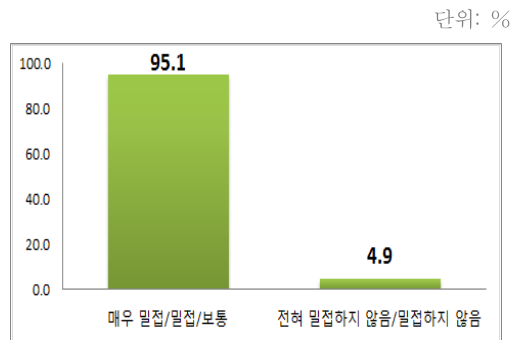


표 2-10
인프라와 생활 및
삶의 질과의
연관성

- 전남 지역민의 삶의 질과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 의료시설(병원, 요양원 등), 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교), 공원/녹지, 안전시설(소방서, 경찰서 등) 등이었음.
- 반면에 지하철(현재 전남 지역에는 없음), 댐 및 저수지, 발전소(원전 포함) 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임.
- 시설물별 삶의 질 연관성 응답점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음.

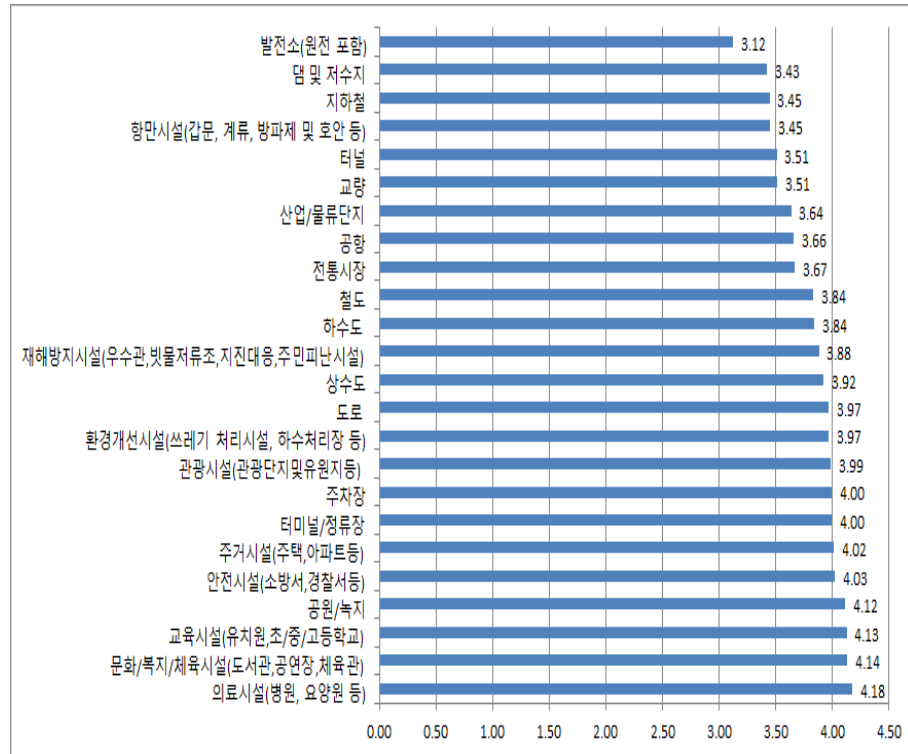
10) 지역민을 대상으로 한 설문조사에 대해서는 후술하는 6장에서 설명함.

3

지역민의 삶의 질과 인프라

그림 2-16

시설물별 생활 및
삶의 질과의 연관
성



주 : 5점은 매우 밀접하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.84점

(2) 전남의 지역 경쟁력 향상과 인프라

- 전남 지역의 지역 경쟁력과 인프라 투자는 밀접한 연관
 - 전남 지역민은 인프라 투자가 지역경제성장과 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 전남 지역민의 약 52.5%(42.5%는 밀접하다고 응답하였으며, 10.0%는 매우 밀접하다고 응답)는 인프라 투자가 전남의 지역 경쟁력 향상에 영향을 미친다고 응답함.
 - ‘보통이다’라고 중립적인 응답을 한 비율은 35.3%였음.
 - 반면, 인프라가 지역 경쟁력 향상과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 12.2%에 불과함.

사례수	551
전혀 밀접하지 않다	2.0
밀접하지 않다	10.2
보통이다	35.3
밀접하다	42.5
매우 밀접하다	10.0
계(%)	100
평균(5점)	3.48

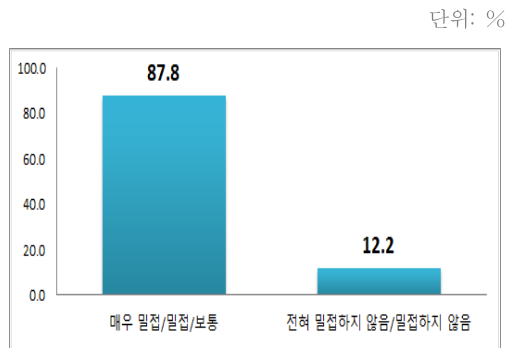


표 2-11
인프라와
지역경제
성장간의 연관성

- 전남의 지역 경쟁력 향상과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 의료시설(병원, 요양원 등), 공원/녹지, 관광시설(관광단지 및 유원지 등), 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교) 등이었음.
- 반면에 지하철(현재 전남 지역에는 없음), 댐 및 저수지, 발전소(원전 포함) 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임.
- 시설물별 경제성장 연관성 응답점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음.

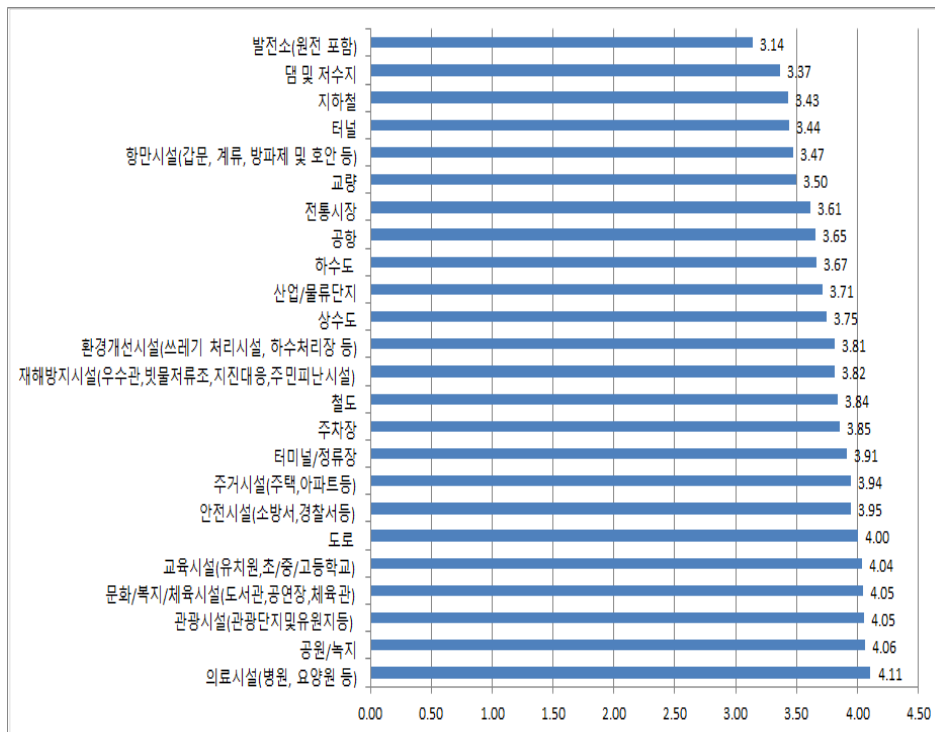


그림 2-17
시설물별
지역경제
성장과의 연관성

주 : 5점은 매우 밀접하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.48점

3 지역민의 삶의 질과 인프라

- 전남 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과, 지역 경쟁력 및 삶의 질에 영향을 주는 시설물별 우선순위는 거의 일치하는 것으로 도출됨(상관계수 0.97).
- 결국, 인프라 시설물 측면에서 지역 경제발전과 삶의 질 향상을 도모하는 시설물 종류가 상당히 일치하고 있다는 주민 인식이 반영된 결과로 요약됨.

제3장 해외 인프라 투자정책 및 사례

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향¹¹⁾

(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

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

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

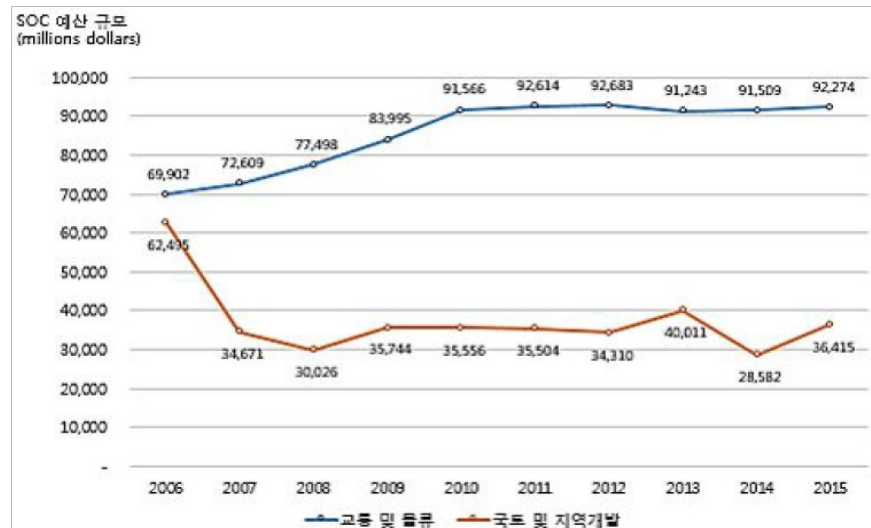
그림 3-1
미국의 총지출
대비 SOC 투자
규모

각각 52.8%, 47.2%로 거의 차이가 없었으나, 2015년 교통 및 물류 부문의
투자는 71.7%까지 증가하였음(<그림 3-2> 참조).



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

그림 3-2
미국의 부문별
SOC 재원 배분



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

2) 영국

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

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



그림 3-3
영국의 부문별
SOC 자원배분
현황

3) 독일

- 독일은 전체 예산에서 SOC 투자 비중이 2013년 6.2%, 2014년 5.9%, 2015년 6.3%로 평균 6% 수준인 것으로 나타났음.
- 2014년에 SOC의 투자 비중이 다소 감소하였지만 이후 지속적으로 증가하는 추세임.
- 특히, 2016년 SOC 예산은 크게 증가하여 전체 예산에서 7.1%를 차지하고 있음.
- 이는 전년 대비 19.2% 증가한 것으로 독일의 SOC 투자가 지속적으로 증가하고 있음(<표 3-1> 참조).

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-1
독일의 SOC 예산 규모

(단위 : 백만 유로(€), %)

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

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

- SOC 예산의 부문별 투자 현황을 살펴보면, 교통에 대한 투자가 전체 예산의 60% 이상을 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).

표 3-2
독일의 부문별 SOC 배분 현황

(단위 : 백만 유로(€), %)

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

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

4) 호주

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

(단위 : 백만 호주달러, %)

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

자료 : Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016.

표 3-3

호주의 인프라
투자 규모

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

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

후 감소하였음.

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

(단위 : 백만 호주달러, %)

표 3-4

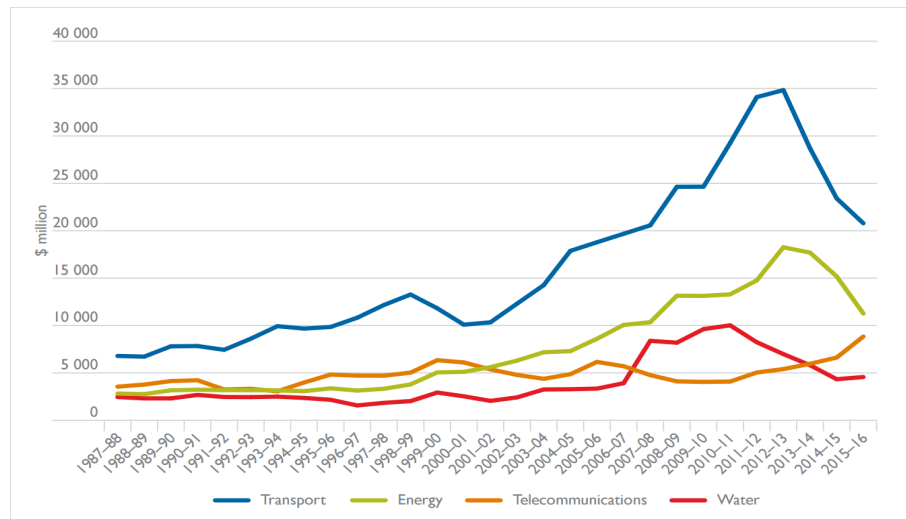
호주의 교통
부문별 투자 규모

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

자료 : Australian Government, Australian infrastructure statistics 2016.

그림 3-4

호주의 인프라 분야별 기성 추이



자료 : Australian Government, Key Australian infrastructure statistics 2016.

5) 일본

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

(단위 : 백만엔(¥), %)

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

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

표3-6

일본의 부문별
SOC 예산

(2) 국가별 장기 인프라 계획상의 질적 제고 방향

1) 미국

- 세계경제포럼(WEF)에 의하면, 미국 인프라의 질적 수준은 2006년 6.2점에서 2016년 5.9점으로 소폭 하락하였음.
- 또한, 2016년 기준으로 교통 분야별 질적 수준 점수는 7점 만점을 기준으로 항공 6.2점, 항만 5.7점, 도로 5.7점, 철도 5.0점임.¹²⁾

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

- 미국토목학회(American Society of Civil Engineers, ASCE)에서 발간한 인프라 평가 보고서에서도 2013년 미국의 인프라 투자 수준은 ‘D+’ 등급으로 여전히 미흡한 것으로 나타났음.¹³⁾
- 이처럼 미국은 현재 기존 인프라의 노후화와 품질 저하 등으로 이에 대한 재건의 필요성이 증대되고 있는 상황임.¹⁴⁾

(단위 : 백만 달러)

표 3-7
미국 부문별 정부 예산 계획

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

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

- 미국의 예산관리국(Office of Management and Budget, OMB)에서 발표한 미 연방정부의 예산 계획을 살펴보면, 교통부문에 대한 투자가 주를 이루고 있음.
- 특히, 도로 등과 같은 육상 교통수단에 대한 투자가 전체 교통부문에서 70% 이상으로 가장 높은 비중을 차지함.
- 교통 분야와 관련, 미국은 2015년 국가교통 예산법인 「육상교통정비법(Fixing America’s Surface Transportation, FAST)」을 제정해 2016년부터 2020년까지 약 5년 간 약 3,050억 달러를 도로, 안전, 대중교통, 철도, 연구개발 등의 분야에 투자하기로 하였음.¹⁵⁾

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

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

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

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

- 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.¹⁶⁾
 - 예산 투자 계획은 장기적인 관점에서 향후 10년 동안의 목표로 설정되었음.¹⁷⁾
 - ▶첫째, 일상생활에서 교통 체증을 감소하기 위해 10년 동안 매년 200억 달러를 투자할 예정임. 도심, 시골 등에 교통 시스템을 확대할 예정으로 이를 위해 ‘경제 회복을 위한 교통 투자(Transportation Investment Generating Economic Recovery, TIGER)’ 프로그램을 도입할 예정임.
 - ▶둘째, 이산화탄소 감소, 효율성 극대화, 공공투자에 대한 수익 극대화를 위해 10년 동안 매년 100억 달러를 투자해 스마트하고, 더 깨끗한 지역 사회를 만들 수 있는 교통 시스템을 구축할 예정임.
 - ▶셋째, 스마트하고 깨끗한 운송 수단을 개발하기 위해 10년 동안 매년 20억 달러를 투자할 예정임. 이는 민간 협력을 통해 이루어질 계획으로 2020년까지 전기자동차, 저탄소 운송 수단 등 현재의 교통 연료 수단의 대체기술 개발을 목표로 함.
 - ▶새롭게 변화하는 기술이 교통 시스템에 안전하게 통합될 수 있도록 10년 동안 매년 4억 달러를 투자할 예정임. 전기 자동차, 무인 자동차 등이 빠르게 우리 사회에 적용되고 있는데 사용자들이 안전하게 이용할 수 있도록 사용기준 등을 만들 것임.
 - ▶그 외 새로운 에너지 개발에 투자하기 위해 현재 정유 회사에 배럴당 10달러의 세금을 부과하는 방안 등이 모색되고 있음.
- 한편, 트럼프 미 대통령은 선거 과정에서부터 인프라 투자를 강조하였고 향후 10년 간 1조 달러 규모의 인프라 투자를 공약으로 제시하였음.

정책 자료집.

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

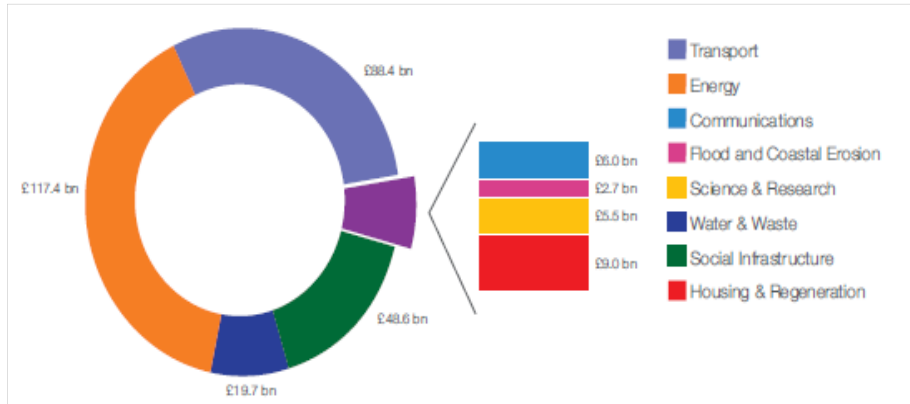
17) OMB(Office of Management and Budget), Investing in American Infrastructure.

1. 국가별 인프라 추진 동향

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

2) 영국

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



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

그림 3-5

영국 2016~21년
까지의 부문별 인
프라 투자 계획

- 한편, 영국 정부는 인프라 투자 계획의 중기적(2020~21년까지), 장기적(2050년까지) 관리를 위해 2016년 1월에 'Infrastructure and Projects Authority(IPA)'와 'National Infrastructure Commission'이라는 2개의 기관을 설립하였음.
 - IPA는 2016년 1월 정부의 주요 인프라 관련 사업의 효율적 운영과 감독, 자금 조달을 위해 Infrastructure UK(IUK)와 Major Project Authority(MPA) 두 기관을 합병하여 출범시킨 조직임.
 - IPA는 경제 계획의 일환으로 2016년 3월 1,630억 파운드 규모의 중장기적 관점의 건설 전략인 'UK Government Construction Strategy 2016~2020'을 발표하였음.
 - 이는 2011년 발표된 '건설전략 2011~2015'의 2차적인 성격을 가지는데 영국 정부는 '건설전략 2011~2015'를 통해 발주자로서 산업 참여자들과의 협력 관계를 구축했다는 평가를 받고 있음.¹⁸⁾
- 한편, National Infrastructure Commission(NIC)는 2015년 10월 효과적인 장기 인프라 계획을 위한 독립 기관으로 설립되었음.
 - NIC는 미래에 필요한 인프라가 무엇인지에 대한 명확한 청사진을 제공하는 역할을 하는데 이를 위해 ① 스마트 전력(Smart Power), ② 세계적 도시를 위한 교통(Transport for a World City), ③ 장기 계획을 위한 북쪽의 도로와 철도의 연결(High Speed North)이라는 3대 도전 과제를 만들었음.

18) 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

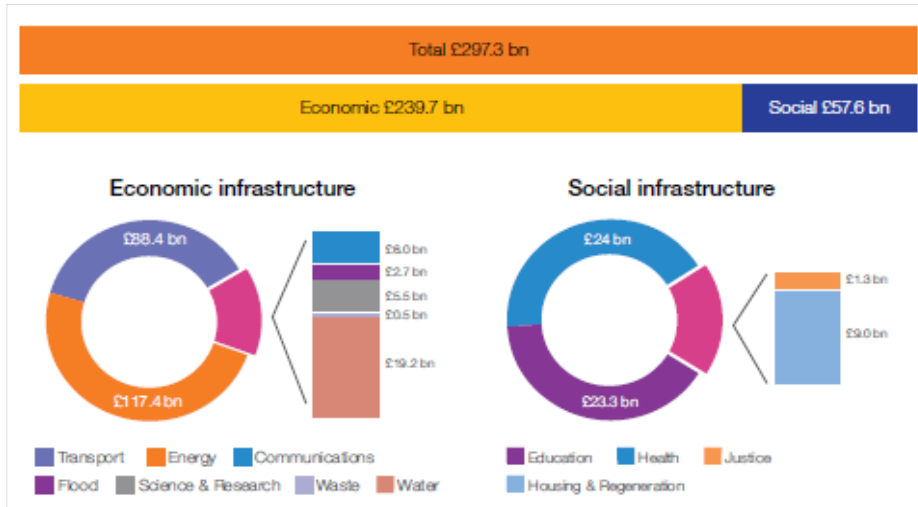
1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-8
영국 2016~17년
분야별 인프라
프로그램과 규모

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

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

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



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

그림 3-6

영국 2020-21년
까지 경제적 인프
라와 사회적 인프
라에 대한 투자
비중

3) 독일

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

1.
국가별
인프라 추진
정책 동향

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-9

FTIP 2030의
목표 및 세부
전략

고 대체하는 데에도 투자를 강화하고 있음.

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

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

(단위 : 십억 유로)

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

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

표 3-10

FTIP 2030의
교통 분야별 투자
계획

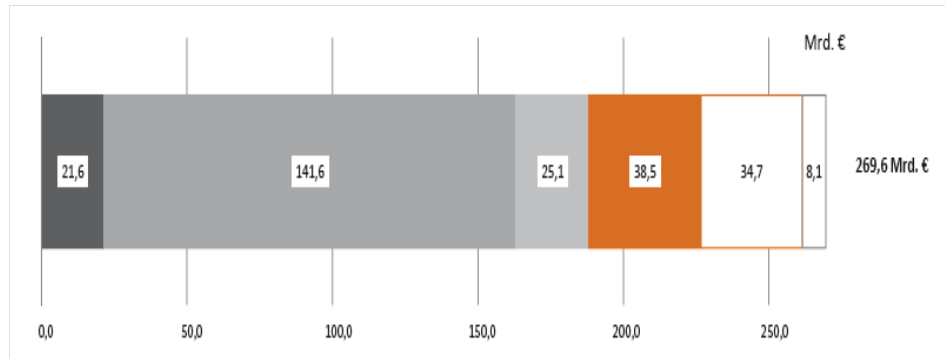


그림 3-7

FTIP의 예산 배분

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

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

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

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

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

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

4) 호주

- 호주 정부는 향후 급변하는 환경 변화에 맞춰 인프라의 자동화와 첨단화, 그리고 인프라의 재건과 투자를 위한 장기 계획의 필요성을 강조하고 있음.
 - 호주는 ‘Infrastructure Australia Act 2008’ 발표를 시작으로 후속 계획을 계속 발표하고 있음.
 - 특히, 인프라의 재건은 호주의 인프라 계획에서 가장 중요한 부분으로 호주 정부는 1980~90년대의 인프라 재건 정신을 강조하고 있음.
- 국민들의 삶의 질 향상을 위해 새로운 인프라에 대한 투자도 병행하고 있음.
 - 예를 들면, ITS(Intelligent Transport System)를 새로운 교통 체계의 핵심으로 인식하고 있음.
- 호주 인프라의 재건 계획은 ① 생산적 도시와 지역(Productive Cities, Productive Regions), ② 효율적 인프라 시장(Efficient Infrastructure Markets), ③ 지속 가능하고 공정한 인프라(Sustainable and Equitable Infrastructure), ④ 보다 나은 의사결정과 조달 (Better Decisions and Better Delivery) 등의 목표 하에 향후 15년 간 각종 사업이 이루어질 전망이다.
 - 호주 정부는 인프라 사업의 우선순위 선정 과정을 통해 인프라 투자의 효율성, 생산성, 그리고 당면한 현안을 해결할 수 있을 것으로 내다보고 있음.¹⁹⁾
 - 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.

19) 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 예측됨.
 - 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 예상됨.
- 해양 교통의 경우 지난 십수 년 간 급속히 증가해 왔는데 향후 2030년까지 현재까지 해 온 성장의 약 2배 이상 성장할 것으로 전망됨.
- 대중교통은 2004년 이후부터 모든 수도권에서 급속히 성장해 왔는데 2030년까지 이용객이 현재보다 30% 이상이 증가할 것으로 예상됨.²⁰⁾
- 이처럼 빠른 인구 성장 등으로 인해 교통수단은 향후 20년 내에 현재의 2배 이상 활성화될 것으로 예측됨.
- 이에 따라 호주의 인프라 분야별 향후 투자 계획은 육상 교통에 대한 투자가 전체 투자 금액의 50% 이상을 차지하고 있음(<표 3-11> 참조).

(단위 : 만 호주달러)

1. 국가별 인프라 추진 정책 동향

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

1.

국가별 인프라 추진 정책 동향

표 3-11

호주의 인프라 투자 계획

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

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

5) 일본

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

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 기함²²⁾.
 - 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

21) 일본 관련 내용은 조정식(2016. 9), 국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안, 2016년 국정감사 정책자료집의 내용을 정리한 것이다.

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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

자율적 선택에 의하여 부과함.

- 요금의 결정방식은 이용차량의 속도 또는 시간대에 따른 가변요금제²³⁾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 기여함²⁴⁾.

- 버지니아주의 P3는 수요위험을 민간투자자에게 모두 전가하는 방식인 DBFMO(Design-Build-Finance-Operate-Maintain) 형태의 계약을 추진함.

- 버지니아 도로국장의 의견으로는 “민간투자자본을 활용하는 가장 큰 장점은 정부가 지고 있던 수요(재무)위험을 민간투자자에게 이전하는 것”으로 설명함²⁵⁾.
- 추가적으로, 민간투자사업을 수행하는 장점으로 향상된 운영(톨링 시스템 운영방식)방식의 효율성, 계획과 설계방식의 개선²⁶⁾ 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 원

23) 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.

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

25) 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.

26) 버지니아 주는 제도적으로 민간제안방식을 허용함

하는 한국 기업들은 이를 계속 검토할 필요가 있으며, 좋은 프로젝트의 경우 민간제안을 통한 개발도 가능함.

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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

으므로 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 Civill Southeast, Inc.), 키윇(Kiewit Construction Company), 익스마린(Weeks Marine, Inc.)
 - 총사업비 : 20.89억불
 - 주요 사업 내용
 - ▶ 엘리자베스 강을 가로지르는 새로운 미드타운 터널(New Midtown Tunnel) 신설²⁷⁾
 - ▶ 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)²⁸⁾
 - 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 →

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

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

PABs 원리금 지급 → TIFIA에 대한 원리금 지급 → 유지보수 예비비 적립
→ 배당금과 투자금 지급 → 초과이익 배분(버지니아주 정부와 배분)임.

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

3) 워싱턴 주

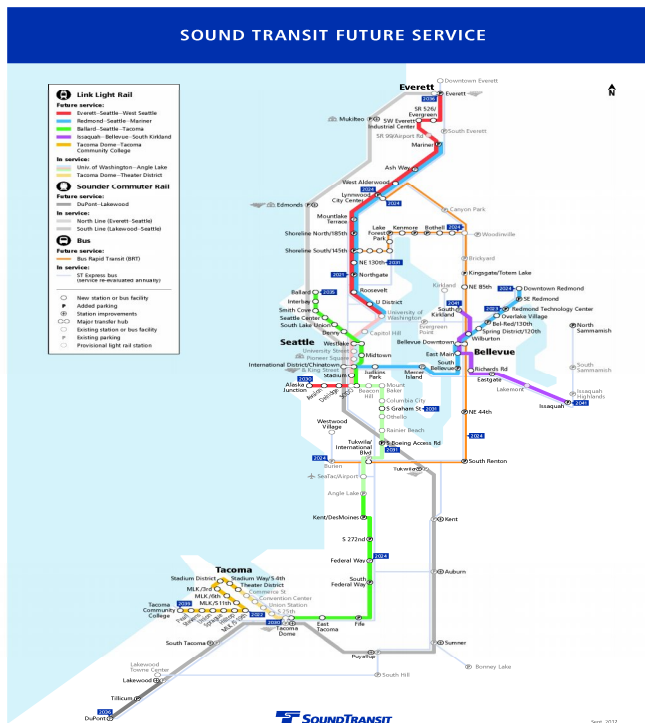
- 현재 국제공항과 워싱턴대학교를 남북으로 연결하는 경전철 시스템을 확대 건설할 예정임.
 - 도심지에 자전거 도로를 확장하고 보행자 중심 도시를 조성
 - 기후변화에 대비해 화석연료를 대체할 전기 자동차 충전시설을 시 전체에 설치
 - 자동차 속도 제한을 지속적으로 추진하여 교통사고 사망자 감소를 추진
- 시애틀의 교통 부담금(안)에 따른 “Move Seattle”는 총 9년 동안의 투자 계획으로 구성됨 : 총 4개의 부문별 목표 및 투자액 제시, ① “안전한 도시”, ② “살 만한 도시”, ③ “상호 연결된 도시”, ④ “활기찬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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- ▶ 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 제시
 - 가장 통행량이 많은 도로 중 250 lane-mile에 대해 유지보수 및 현대화 실시
 - ▶ 간선도로를 최대 180 lane-mile까지 재포장하여, 시애틀에서 여객과 물자 대부분을 수송하는 가장 붐비는 도로의 35%를 정비 및 현대화
 - ▶ 시 소속 팀에 의해 수행되는 수리 및 유지보수 프로그램을 통해 매년 목표 정한 65곳을 재포장. 연 평균 7-8 lane-mile의 간선 도로에 해당
 - 차량을 소유하지 않고도 사람들이 이동할 수 있도록 지원
 - ▶ 기업들과의 협력을 통해, 직원들의 대중교통용 패스, 바이크 세어 및 카 세어 멤버십 이용 기회 증진
 - ▶ 신축 건물의 주민, 건물주 및 개발업자가 협력하여 대중교통, 카 세어, 바이크 세어 및 기타 이동 수단에 대한 이용 기회 보장
- 상호 연결된 도시(9년 동안 1억7천만 달러) : 이용하기 쉽고 신뢰할 수 있는 교통체계를 제공하여, 이용자들에게 그들이 원하는 이동 수단 옵션을 그들이 원할 때 제공
 - 구식 도로를 현대화하여 사람들에게 비용 부담이 적고 편리한 이동 수단 옵션 제공
 - ▶ 7-10개의 다중 수송 경로(multimodal corridor) 프로젝트 완료. 주요

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



자료 : Sound Transit Future Service

그림 3-8
Sound Transit
(시애틀 시 전철
시스템)의 미래
계획

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 더욱 편리해지는 보행과 자전거 이용
 - ▶ 100블록에 달하는 신규 보도를 구축함으로써, 시의 주요 대중교통 경로 중에서 보도가 단절된 부분의 50%를 메움
 - ▶ 보도가 없는 주택가 도로를 보행하기에 더 안전하고 더 편안해 지도록 조성
 - ▶ 시 전역에 1500개의 신규 자전거 보관소 설치
- 활기찬 도시(9년 동안 1억5백만 달러) : 경제 및 사회적 활동으로 활기가 넘치도록 도로와 보도에 투자
 - 화물 및 배달 차량을 위한 이동성 개선
 - ▶ 지역 자금을 지원하여 랜더 스트리트 고가도로(Lander Street Overpass) 설계 및 건설
 - ▶ 시애틀의 중량물 운송망의 주요 경로인 이스트 마지널 웨이(East Marginal Way) 수송 경로 구축
 - ▶ 지역 우선 프로젝트에 투자
 - ▶ 20-35개의 지역 우선 프로젝트를 완수하여, 그들 지역에서의 안전, 이동성, 접근성 및 삶의 질 개선
 - 도심의 숲을 가꾸고 범람하기 쉬운 지역에 배수 시설을 확충
 - ▶ 질병이나 안전상의 문제로 나무를 한 그루 뽑을 때마다 2그루를 새로 심음
 - ▶ 신규 가로수 관리 직원 총원. 가지치기가 필요한 곳에 신속 대응하고(예: 자전거를 타거나 걷는 사람들을 위해서, 그리고 대중교통 정류장에서의 정돈 작업) 신호등과 표지판을 가리지 않도록 하는 작업에 중점을 둠
 - ▶ 시애틀 공공사업부(Seattle Public Utilities) 와 협력하여 도로를 포장하고 새로운 보행자용 인프라와 횡단보도를 제공하며, 범람하기 쉬운 사우스 파크(South Park) 및 브로드뷰(Broadview) 지역에서의 배수 시설 문제 처리
- 재원조달 방안
 - 기존의 교통 부담금을 대신하여 기존보다 약 2배 인상하는 Move Seattle (Transportation Levy to Move Seattle) 교통 부담금 신규 조성
 - 제안된 부담금 징수는 9년간 지속될 것이며, 연간 9천5백만 달러로 총 약 9억 달러의 재원을 조성
 - 부담금은 재산세를 통해 납부되며, 시애틀의 중위 가격(\$450,000) 주택 소

유주들은 연간 약 \$275의 추가 부담(세율 약 0.06%)²⁹⁾

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

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

지을 수 있으므로 예산편성의 용이성이 확보될 수 있음.

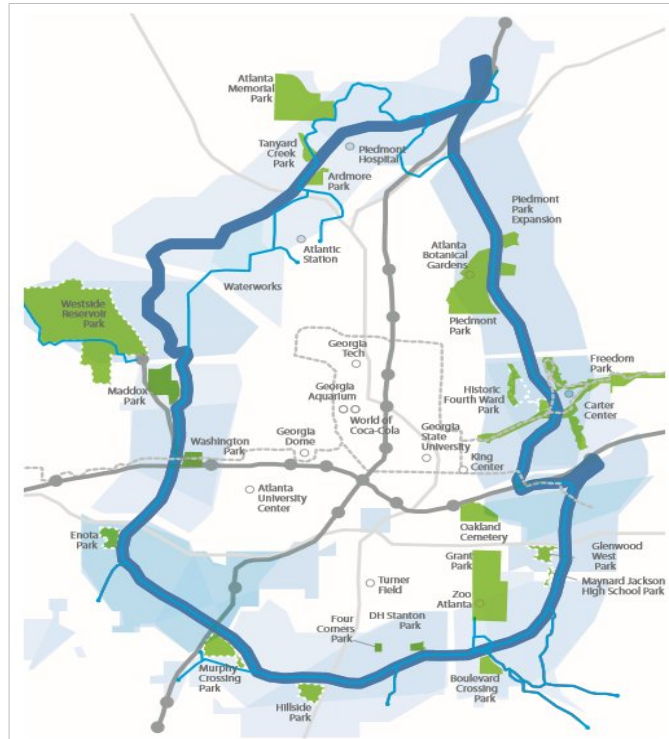
- 민간투자자가 건설과 운영을 모두 담당하므로 전체 투자기간에 대한 운영과 비용을 최적화 할 수 있는 장점이 있으며, 시설물의 품질과 운영을 시공자가 30년간 보증하는 것과 같은 효과를 낼 수 있음.
- 시설물의 운영이 요구 수준에 부합하지 못할 경우 페널티 조항에 따라 정부가 지급금을 감액할 수 있으므로, 서비스 수준을 높게 관리할 수 있는 장점이 있음.

5) 애틀란타 벨트라인(Atlanta BeltLine) 사업

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

그림 3-9

벨트라인 프로젝트



자료 : 온라인 검색결과

- 동 사업은 현재에도 진행 중인 미국 내 가장 큰 종합 도시개발(재생)사업이며, 최종 완료연도는 2030년으로 예정되어 있으나, 이미 2016년도까지 지역 내에서 총 7,200개의 정규일자리와 26,600개의 건설 일자리, 37억불의 외부 민간 투자자본 유입 등 긍정적인 경제효과를 나타내고 있음.³⁰⁾
 - 향후 동 사업이 완료될 경우 역 내에서 3만개 이상의 정규 일자리와 최대 20억불의 투자유입, 5,600채의 안락한 주택건설이 이루어질 것으로 전망

6) 캘리포니아 주

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

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

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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

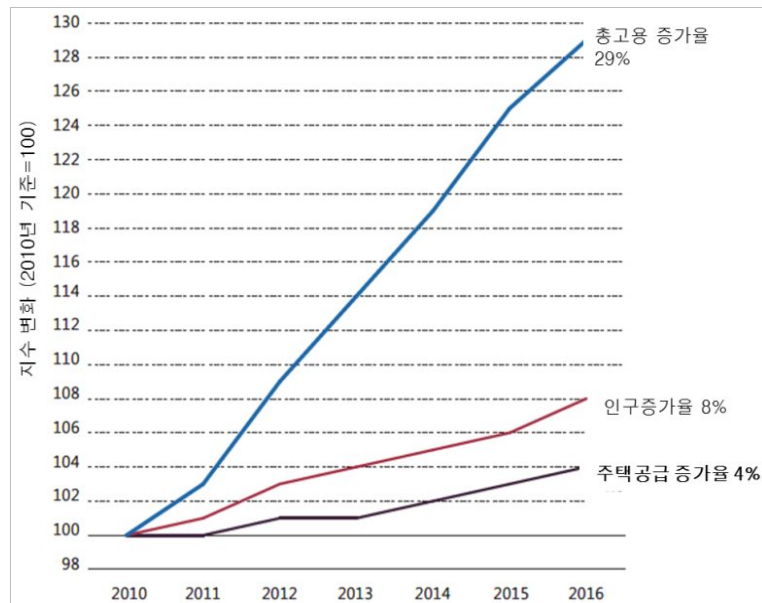
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

는 지역임.

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

그림 3-10

실리콘밸리 내
고용, 인구 및
주택공급 증가율



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

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

감소를 기록³¹⁾

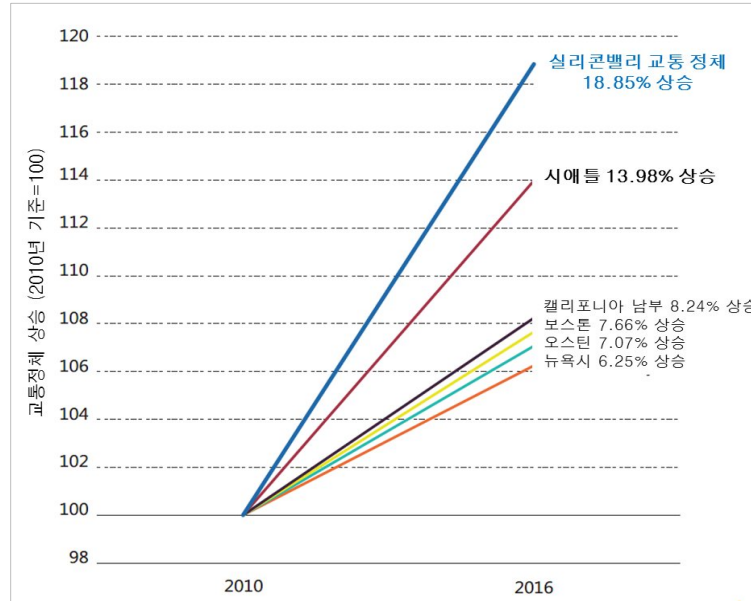


그림 3-11

실리콘밸리 교통
정체 상승분

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

② LA의 인프라 확장을 위한 자원조달 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 자원조달 방안에 대한 다양한 대책이 검토됨.
- 2016년 11월, 미국 LA 카운티는 교통인프라 확장 예산 확보를 위한 소비세 증세 주민투표 결과, 71.15%의 찬성으로 새로운 증세제도 'Measure M(매저 엠)' 통과를 발표함.

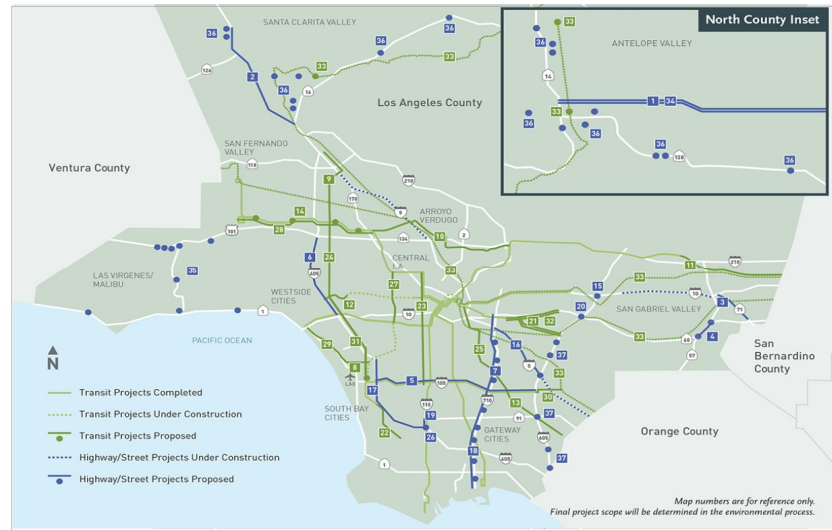
31) 미국 인구 통계국(US Census Bureau).

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

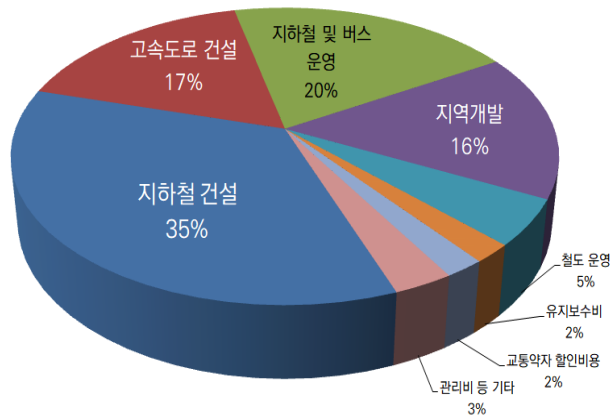
- 이에 따라 도입된 증세 규모는 소비세 1달러 당 0.5센트, 비율로는 0.5% 인상에 해당되며, LA카운티는 연간 8억 6,000만 달러(약 9,600억원)의 추가 재원을 확보하게 됨.
- ‘Measure M³²⁾’은 표면적으로는 교통인프라 투자 재원 마련을 위한 증세 정책이지만 실질적으로는 지하철, 고속도로 등 교통인프라 건설 및 운영을 포함하는 장기교통정비계획으로 보는 것이 적절함.

그림 3-12
LA의 향후
40년간 지하철 및
고속도로 건설과
투자 계획



주 : 실선은 운영노선, 점선은 건설 예정인 노선을 나타냄.

그림 3-13
‘Measure M’의
인프라



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

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

- LA 카운티에서 수립한 장기교통정비계획 및 'Measure M' 투자계획에 따르면 지하철 건설이 35%로 가장 크고, 지하철 및 버스 등 대중교통 운영이 20%, 고속도로 건설에 17%를 투자하고, 16%는 지역개발에 투자할 예정임.
 - 'Measure M'은 앞으로 40년간 고속도로 정비 및 확장 건설사업 18개, 지하철 연장 및 신규 역사 건설사업 19개 등 37개 사업을 지원할 예정임.
 - LA 카운티의 대중교통 기획, 건설, 운영 주체인 LA County Metropolitan Transportation Authority(LACMTA)가 동 사업의 총괄 집행 및 관리를 수행하고 있음.
- 소비세 인상안의 통과를 이끌어내기 위해 관련 정부기관들은 주민들을 대상으로 교통인프라 정비 측면보다는 다음 세대를 위한 지속가능한 환경(대기오염 저감 등) 확보를 강조하고 홍보하였으며, 효과가 높았던 것으로 평가함.
 - 'Measure M' 정책은 교통체증 완화 및 교통흐름 개선, 대중교통 접근성 향상 및 편의성 개선, 도로 포장 정비, 일자리 창출, 오염 저감 등 다양한 기대효과를 가져올 것으로 예상됨.
 - 그러나 장기적으로 보다 깨끗하고 편리한 도시 및 주거환경을 확보하기 위한 근간이 된다는 점이 71.15%라는 높은 주민 찬성을 얻어낸 것으로 평가함.
 - 참고로 본 정비계획을 통해 향후 40년간 캘리포니아 남부지역에 46만 개 이상의 일자리가 창출되고 793억 달러의 경제적 가치를 창출할 수 있을 것으로 분석됨.

(2) 프랑스

1) 마세나(Zac Massena) 재개발 사업

- 파리시는 파리 내부와 외곽의 개발 불균형이 심함.
 - 파리시는 서울의 두 개구 정도의 크기(105km²)에 200만명 정도가 살고 있는 도시임.
 - 파리시의 경계는 외곽순환도로에 의해 파리 내부와 외부가 분리되어 있으며, 외곽순환도로 내외부의 불균형적인 개발이 이루어지고 있음.

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 약 15년전 계획된 ‘그랑파리 계획’의 경우 파리시 인근 외곽지역의 종합적인 발전을 위해 세워진 계획이나, 최근 들어 실질적인 개발이 이루어지고 있음.
- 파리 시내 교통 체증은 매우 심각한 수준이나 건축물 보존과 관련한 법이 매우 강하여 도로 확장은 힘든 상황임.
 - 파리 시내 차량의 평균속도는 약 14km/h정도로 서울보다 훨씬 더 심각한 수준임.
 - 특히 에펠탑이 위치한 7지구와 개선문이 위치한 8지구는 파리시의 중심부로 교통체증이 매우 심각함에도 불구하고 오래된 건축물들로 인해 도로 확장이 불가능한 상황임.
 - 이에 파리시는 인프라 확충보다는 주차요금 인상, 자전거 사용 독려 등 차량을 줄이는 방향으로 교통문제를 해결하고자 하고 있음.
 - 지하철 노선은 매우 잘 되어 있으나 노후화 정도가 매우 심각함.
- 마세나 재개발 지역(Zac³³⁾ Massena)는 파리시 남동쪽에 위치한 13지구에 최근에 완성된 재개발 지역임.
 - 마세나 재개발 지역은 약 200년 된 철도 역사 주변을 재개발한 사례로, 기존 철로 및 지원시설 위에 슬라브를 만들어 상판에 새로운 땅을 만들고 개발한 사업임.
 - 파리시는 오랜 개발로 인해 큰 규모의 새로운 부지 확보는 거의 불가능한 도시임.
 - 마세나 재개발 지역의 북쪽은 Christian de Portzamparc에 의해 마스터 플랜이 계획되고 완공되었으며, 남쪽 지역은 Yves Lion에 의해 계획되고 현재 공사가 진행 중에 있음.
 - 완공된 북쪽 지역은 대학, 도서관 등의 공공시설을 중심으로 상업시설과 주거지역이 조화를 이루고 있음.
 - 예술의 도시로 알려진 파리를 포함한 프랑스의 경우 설계 미적 기준이 매우 높아 모든 건물들이 개성이 있음. 또한, 파리 시민들은 고층건물을 기피하는 성향이 있어 건물들의 층수가 20층을 넘어가는 경우가 드뭄.

33) Zac은 불어로 재개발 지역을 뜻함.

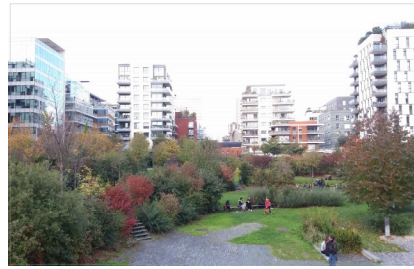
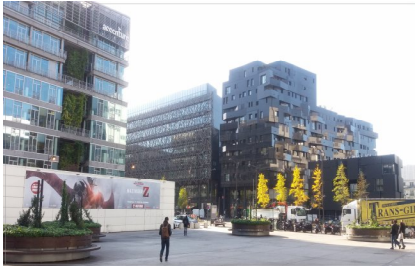


그림 3-14

마세나 남부
재개발 지역

- 마세나 북부 재개발지역은 파리시가 15년 전에 낸 공모전을 통해 계획된 재개발지역임.³⁴⁾
 - 기존 파리시는 이 지역을 녹지화하려는 공모전을 냈으나, Yves Lion은 파리 외곽순환도로 하부를 연결하는 제안을 해서 당선되었음.
 - 외곽순환도로 내부에는 약 200만명이 거주하나, 순환도로 인근지역을 합치면 약 1,200만명이 거주함. 하지만 외곽순환도로를 기준으로 내외부 지역은 철저히 분리되어 있음.
 - 파리시는 Yves Lion의 제안이 있기 전 파리시 외부로 내부로 끌어드리려는 노력이 없었음.
- 파리시는 전통적으로 보수당이, 그리고 외곽지역은 사회주의당이 집권하여 의견수렴에 난항을 겪었음.
 - 15년 전에 공모전에 당선되었으나, 두 지역의 정치적 문제로 인해 사업이 지연되고 있었으나, 최근 들어 사업의 중요성을 서로 인식하고 사업이 활발히 진행되고 있음.
- 프랑스 시민들은 대부분 고층 빌딩에 대해 좋지 않은 시각을 보이고 있지만, 이 개발지역에는 몇 개의 고층빌딩을 계획하고 있음.
 - Yves Lion 외곽순환도로 하부에 길을 내고 상권을 만들고 순환도로 외부에 고층빌딩을 건설하는 계획을 가지고 있음.
 - 외곽순환도로는 파리시의 가장 중요한 인프라 중 하나로 도로를 막을 수 없는 환경이었음.
 - 이에 파리시는 막대한 금액을 들여 임시용 도로를 설치하고 하부작업을 진

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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

행하였음.

- 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 내외곽 지역의 정치적 합의를 이끌어 냈다는 점에서도 매우 중요한 사업으로 인식되고 있음.
- 정부의 강한 의지와 참여하는 주체(개발업자 등)간의 협업이 이루어져야 함.

2) Zac Clichy-Batignolles 재개발 사업

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

그림 3-15

Zac Clichy -
Batignolles
재개발 지역



- 파리의 경우 주택매매에 있어 매매가의 약 10%가 수수료로 소요되어 부동산 매매가 활발하지 않음.
 - 파리시내의 부동산 매매가는 매우 비쌌 뿐만 아니라 높은 수수료 문제로 인해 청년층의 자가 보유율은 매우 낮음.
- 프랑스는 감리제도가 존재하지 않고 건축가가 해당 공사과정을 감독하고 준공 후 10년까지 하자에 대한 책임을 지고 있음.
 - 설계를 담당한 설계사무소는 현장 관리 책임을 가지고 있어, 설계도서와 시공과정을 점검함.
 - 준공 후 10년 책임이 제도적으로 명시되어 있어 해당 보험제도(Inherent Defects Insurance 등)가 발달되어 있음.
 - 설계비의 약 10%가 보험비로 지급되며, 하자와 관련한 법적 소송 또한 빈번함.
- 프랑스의 경우 기부체납은 존재하지 않음.
 - 국내와 달리 프랑스 건물 외부가 보도와 인접하여 있으며, 대부분의 녹지 공간은 내부에 중정 형태로 만들어짐.
 - 이로 인해 외부형태는 단순하게 보일수 있으나 내부에는 휴식공간을 포함한 다양한 공간적 체험을 가능케 함.
- 프랑스 설계사무소에서는 대부분 CAD대신 BIM(Building Information Modeling) 프로그램으로 설계를 진행함.
 - 국내와 같이 일정 규모 이상 공공사업에 BIM사용 의무조항은 없으나 업계의 필요에 의해 BIM이 활용되고 있음.
 - BIM 프로그램으로 설계를 하지만 3D 모델 납품에 대한 의무사항이 없어 납품은 2D로 이루어짐.
 - 발주자가 BIM 모델을 요구할 시 설계자는 별도의 비용을 청구함.
 - 즉, 프랑스의 BIM을 활용한 설계는 강제가 아닌 사용자의 필요에 의해 이루어지고 있어 국내와의 차이가 있음.
 - 비록 설계사무소에서 CAD대신 BIM을 사용하고 있으나, MEP와 같은 협력업체의 수준은 아직 2D를 주로 사용하는 등 문제점이 있음.
 - 국내 설계업계에 BIM사용 활성화를 위해 프랑스 사례를 보다 깊게 살펴볼 필요가 있음.

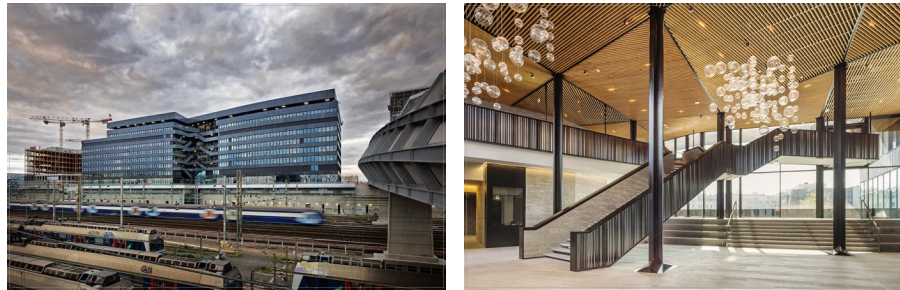
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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

- 스 정부는 지속적으로 프로젝트를 추진하였으며, 조지 폰피두 수상이 직접 피에르 라신(Pierre Racine)을 책임자로 임명하고 건축가 장 발라드가 건축공사의 책임을 맡아 통일성과 독창성을 발휘하여 개발을 진척
- 1974년 랑독·루시옹지역에서 처음 그랑모트라는 관광도시를 선보임.

- 프로젝트 시행 결과 연간 1천만 명의 관광객과 49억 유로(약 6조 원, 2007년 기준)의 관광수입을 창출하는 관광벨트지역으로 변화에 성공함.
 - 도로 및 철도 등 인프라 구축에 있어서도 정부가 지속적으로 관심을 기울여, 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



자료 : 정영수(2010), 지역 개발 사례와 경험

그림 3-17

개발 완료 후 그랑모도 휴양지 풍경

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

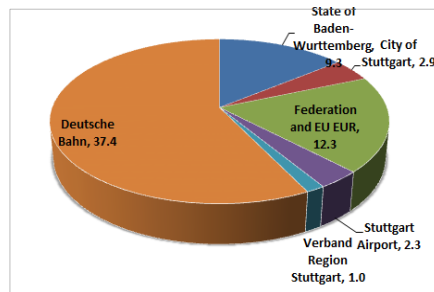
(3) 독일

1) 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트

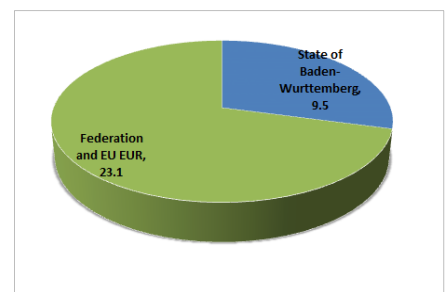
- 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트는 크게 슈투트가르트 21(Stuttgart 21)과 벤들링엔-울름(Wendlingen-ULM) 구간의 선로 사업으로 구성된 독일 남서부 바덴 뷔르템베르크(Baden-Württemberg) 주와 슈투트가르트의 핵심 인프라 프로젝트 임.
 - 슈투트가르트 21은 총 57km의 철로를 신설 및 개량하는 프로젝트임. 총 철로 구간 중 20km는 고속철도로 건설되며, 18개의 교량과 16개의 터널이 신설됨.
 - 벤들링엔-울름 구간 사업은 31km의 고속철로를 포함한 총 60km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

그림 3-18

독일 철도 프로젝트 사업별 예산 조달 현황



<Stuttgart 21, 총 65.3억 유로>



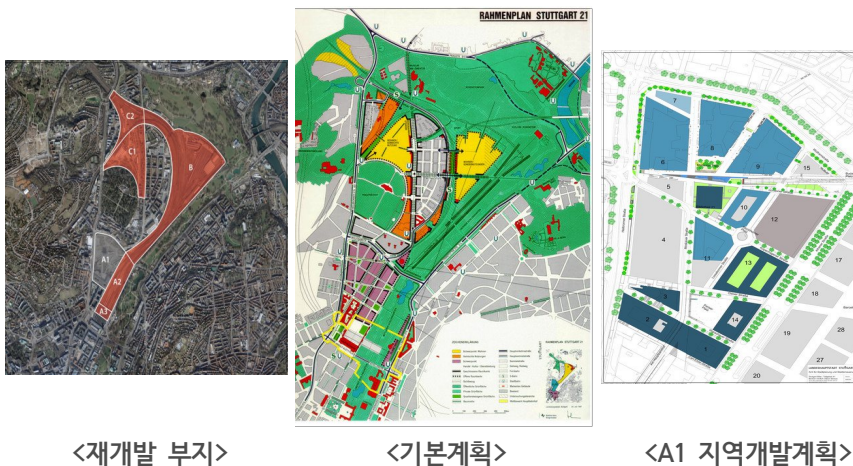
<Wendlingen-ULM, 총 32.6억 유로>

(단위: 억 유로)

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

- 슈투트가르트 21은 기존 도심지에 위치한 지상 철로를 지하화 함으로써 기존 철로 부지에서 재개발 부지를 확보함.
 - 철로 지하화를 통해 슈투트가르트 중심지에 약 100헥타르의 재개발 부지를 확보하고, 부지의 약 20%를 공원화하는 계획을 하고 있음.
 - 부지의 약 80%는 도서관 등의 공공시설은 공공에서, 그리고 상업·오피스·주거지역은 민간 개발업자가 개발 중에 있음.

- 도심지 개발 부지는 크게 6개 구역으로 구분되며, 현재 사업이 활발히 진행 중임.
- 개발사업의 전체 기본계획에 해당하는 ‘Rahmenplan Stuttgart 21’은 1997년 수립되었으며, 인프라, 각 구역의 용도 및 녹지공간 계획을 포함하고 있음.
- ‘Europa District’으로 명칭 되는 A1지역은 중앙역 부근에 위치하는 재개발 사업의 중심부에 해당하며, 완공된 슈투트가르트 시립 도서관을 비롯한 다양한 사업들이 진행되고 있음.



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

그림 3-19

Stuttgart 21
도심지 개발 계획

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

(4) 영국

1) 도크랜드(Dockland) 개발 사례

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

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

표 3-12

각 지구별 특징

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



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

그림 3-20

개발 전후의 워핑 지구 광경

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2.

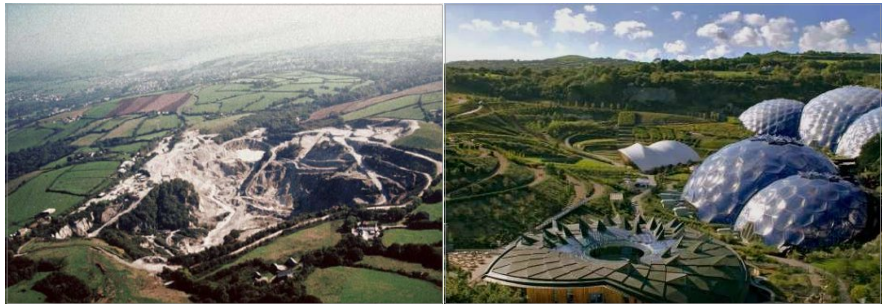
주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2) 세인트오스텔시 사례

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

그림 3-21

영국 세인트오스
텔시의 에덴 프로
젝트



자료 : 온라인 검색 결과

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

합되어 지역의 성장경로를 바꾼 중요한 사례라고 할 수 있음.

(5) 아일랜드 더블린

- 아일랜드는 1980년대 이전까지 취약한 산업기반으로 인해 일자리를 찾아 미국으로 취업 이민을 택하는 국민이 다수를 이룸.
 - 1970년대 오일쇼크 이후 인플레이션을 막기 위한 고금리 정책의 부작용으로 인해 경제위기가 발생
 - 1980~90년대 대학 졸업 이후에도 자국에서 직업을 갖지 못해 아일랜드인은 해외로 이민을 선택
- 이에 아일랜드는 아일랜드 개발청(IDA)을 설립하여 전략산업을 육성하였으며, 특히 IT 인프라를 확충하고 클러스터를 구축하였음.
 - 경제 위기 극복을 위해 아일랜드 정부는 소프트웨어 산업을 전략산업으로 육성하는 목표를 설정하였으며, 기업 활동에 근간이 되는 인프라 확충 시 차별화된 전략적 접근을 시행
 - 아일랜드가 취약한 교통 인프라 확충에는 장시간이 소요되므로, 아일랜드 정부는 IT 관련 인프라를 획기적으로 확충하고 지역 투자 촉진을 위해 핵심 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

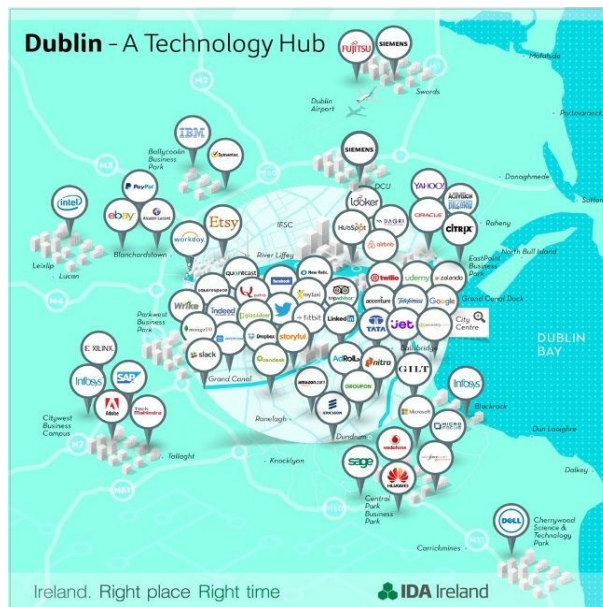
2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

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)³⁵⁾
- 또한, 일자리를 찾아 해외 이민을 택한 아일랜드인이 모국의 경제성장 이후 역이민하는 사례가 증가

그림 3-22
더블린 디지털
허브 내 집적한
유수 글로벌 기업



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

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

(6) 벨기에

- 벨기에의 도시 재생은 지방 정부 주도로 추진하며 다양한 관련 기관이 협력하여 도시재생사업을 진행함.

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

- 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 프로그램³⁶⁾

① 지역개발계획(The Regional Development Plan(PRD))

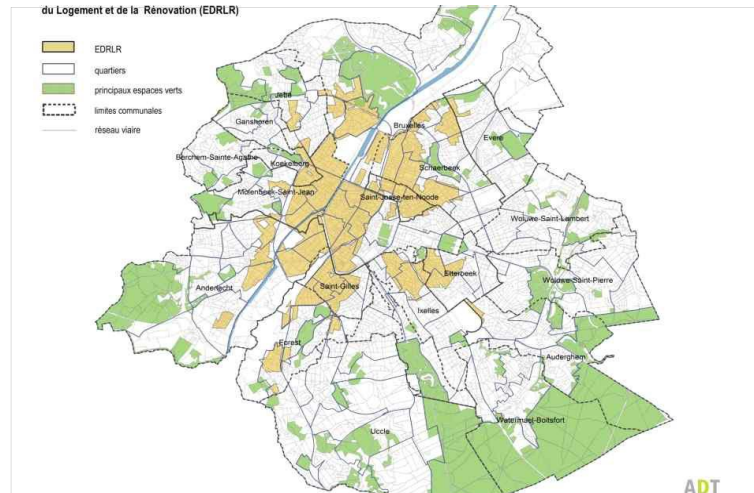
- 브뤼셀 지방정부는 1992년부터 지역개발계획(The Regional Development Plan(RDP)) 수립을 시작으로, 1995년 제도화를 이끌어 냄.
- 지역개발계획(PRD)은 5년 단위로 수립되며, 도시 계획과 경제, 사회, 문화, 환경, 교통계획까지 포괄하는 상위개념의 개발계획임.
- 도시 외곽화, 실업률, 교육시설 부족, 소득 불균형, 지역 계층화 등 브뤼셀 지역의 실질적인 지역 문제들을 반영하는 포괄적인 계획을 수립하고, 다양한 인구 구성원들의 안정화와 경제 성장을 통한 도시 삶의 질을 향상시키는 것이 목적임.
-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

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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-23
브뤼셀 주택개발
및 재생강화지구
(EDRLR) 현황도

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



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

② 지구 협약(District Contracts)

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

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

표 3-13

브뤼셀 도시 재생
관련 기관

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 규정을 통해 지역 구청이 구체적인 재생 목표를 세우고, 세부적인 실행 계획도 함께 수립하도록 함.
- 지역 주민의 참여가 필수적으로 요청되는 지역 통합 개발 위원회(Local Integrated Development Committee(CLDI))를 만들고, 이들과 함께 주택개발 및 재생강화지구(EDRLR)별 재생사업을 진행하도록 규정함.

2) 세렝(Seraing)시의 Remorban 프로젝트

- 에너지, 교통, ICT를 도시재생에 접목하여 지속가능한 스마트 도시재생을 이루고자 Remorban³⁷⁾ 프로젝트가 유럽에서 2015년 시작됨. 세 개의 “lighthouse” 도시 및 두 개의 “follower” 도시가 지정되어 계획이 진행되고 있음.
- 1단계 사업인 lighthouse 도시재생은 사업 모델을 구축하고 평가하는 일종의 시범사업 형태로 진행되고 있으며, 2단계 사업인 follower 도시 사업은 lighthouse 모델의 경험을 복제(replication)하는 작업임.
- 이를 통해 도시재생 사업 모델을 표준화하여 많은 다른 도시들에 적용하는 것을 궁극적 목적으로 하고 있음.
- 2단계 사업에 벨기에 세렝시가 포함되어 있음.

표 3-14

Remorban
도시재생
프로젝트 도시

Lighthouse 도시	 Valladolid	 Nottingham	 Tepebasi
Follower 도시	 Seraing	 Wrocław	

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

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

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

(7) 일본

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

1) 일본의 도시재생 정책

- 일본의 정책 핵심은 “기업하기 좋은 곳”을 만드는 것이며, 이러한 관점 하에서 도시재생이 충분조건은 아니지만, 필요조건임을 의미함.
 - 도시재생을 통해 주거와 업무의 근접성을 높여, 여성이 일하기 좋은 환경을 만들고 이에 따라 생산성 향상을 기대할 수 있음.
- 도시재생과 아베노믹스
 - 아베노믹스에서 도시재생이 절대적인 정책은 아님. 고이즈미 시절부터 도시재생은 중요했고 연속선상에 있음. 다만, ‘특구 정책’ 등을 활용하여 도시재생 사업을 적극적으로 수행하고 있는 것은 사실임.
 - 용적률 인센티브를 적극적으로 활용하여 기존 용적률 800%지역을 1500%까지 상향시켜 줌에 따라 일정 수준의 사업성 확보가 가능한 구도를 형성해 줌.
 - 용적률 인센티브는 모든 지역에 적용하는 것은 아니면, 대부분 특구지역에 한정됨. 또한, 역사성, 지역포용성 등 다양한 기여를 바탕으로 하여 부여하고 있음.
 - 다만, 특구는 중앙정부 차원, 지방정부 차원 등 다양한 형태로 진행되고 있음.
- 아베노믹스 이후 PPP시장 급성장
 - 아베정권 이전에는 급식소 등 건축물 중심의 제한적 PPP시장 형성하였으나, 최근에는 누적 PPP시장 4조엔 수준으로 급성장함.
 - 아베 정부 인프라의 신설, 갱신 등에 대해서 선행적으로 PPP 혹은 PFI 방식 검토를 의무화
- 해외 진출을 위한 기술 수출 전략
 - ‘인프라 메인터넌스 국민 회의’라는 민·관 공동 거버넌스를 창설하여 공동

대응하고 있음.

- 국민회의 형식의 포럼 만들어 공공과 민간의 교류·협력 도모
- 국민회의가 컨설턴트의 역할을 하고 기술개발을 촉진하는 오픈 이노베이션을 도입하여 자발적인 스터디 그룹·교류회의 활동을 지원하는 공인포럼제도 등의 도입으로 해외 진출 극대화 도모
- 해외 진출을 통해 일본 건설 인력의 활용 도모 목적도 존재함.
- ODA 사업이 아닌 경우 고급 기술을 함께 원하는 중견국가 많아지고 있음.
- 베트남의 경우 중견국가로 승격됨에 따라 유상국가로 전환됨. 이에 따라 고급 기술 전수할 때 수주가 가능한 국가로 변화고 있음.
- 이에 따라 일본은 4~5년 전부터 “고급 기술을 통한 해외 인프라 진출”이라는 방식을 고민하고 있음.

2) 동경의 도시재생사업 추진 사례

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

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

표 3-15

동경시
도시재생사업
추진 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 오오테마치: 동경 지요다구 오테마치지구 재생 개발 사업
 - 1590년, 에도시대(도쿠가와 이에야스) 이후 현재의 마루노우치와 중심지역
 - 사업추진방식은 기존 정부 청사부지를 개발하여 건물을 건축하고, 주변 노후 건물 소유주들이 새 건물에 입주, 매입한 노후 건물을 다시 재건축 하는 ‘연쇄형 재개발방식’ 임
 - 사업의 성공요인: 공공과 민간의 파트너십, 민간지주, 도쿄도와 지요다구, 도시재생본부와 도시재생기구가 추진체를 구성 협의를 통해 문제점 최소화
 - 2006년 도시재생 특별지구로 지정
 - ▶ 오테마치지구전체 개발지역의 평균 용적률 1,200%, 1·2차 재개발지역은 각각 1,590%와 1,470%의 인센티브 용적률이 적용 민간 자본이 관심을 끌 만한 지역으로 변모
 - ▶ 각종 인허가 절차를 간소화한 것도 사업이 활기를 띌 수 있었던 배경
 - ▶ 순환(연쇄)형 개발방식을 채택해 아직도 개발 중인 상태
 - ▶ 오테마치지구는 닛케이빌딩과 JA본사 빌딩, 게이단렌 빌딩 등이 들어서면서 대도시 도쿄에서도 가장 세련된 지역으로 자리매김

그림 3-24
오테마치지구
재생 1·2차 개발사업
구역



자료: 모리빌딩도시계획 제공

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



자료: 모리빌딩도시기획 제공

그림 3-25

도쿄 미드타운 전경

- 총사업비 3,700억엔, 전체 면적 102,000m² 으로 2007년 3월 준공됨.
- 민간에 의한 국유지(방위청 용지) 최대규모의 도심재개발 사업으로 토지취득에서 착공까지 2년 3개월이 소요
- 부지의 약 50%를 녹지공간으로 조성, 도심속 휴식공간을 제공하는 등 일본 전통적인 정원을 이미지화함.
- 좁은 도심부지와 높은 땅값이라는 악조건에도 불구하고, 자연과 쇼핑의 완벽한 조화로 도심지 휴양지로서의 기능 부여

- 토라노몬 힐즈

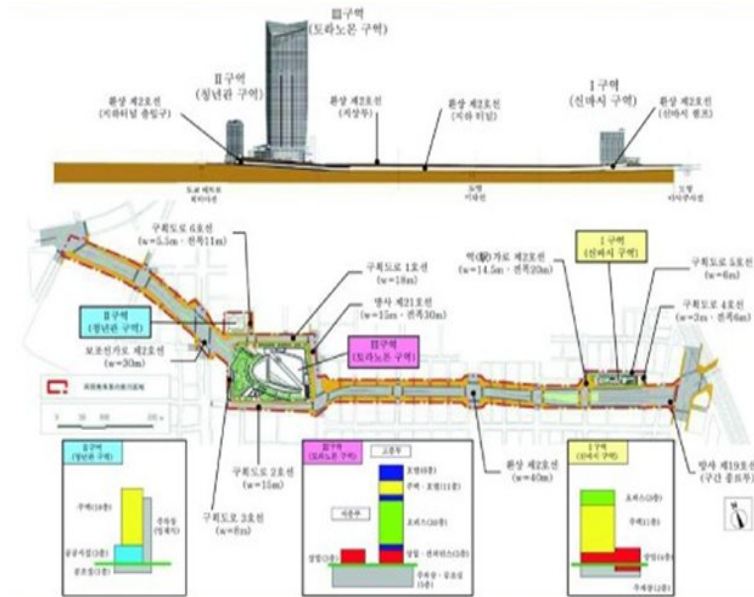
- 도로사업과 재개발사업의 일체형 프로젝트: 입체도로제도에 의거, 수도환상2호선 상부와 인접부지를 통합하여 재개발을 추진한 도시재생프로젝트
- 사업비 2,300억엔(약 2조3천억원), 전체면적 17.069m² 로 2014년 5월에 준공됨.
- 민관합동 개발 방식³⁸⁾ 적용: 도쿄도는 토지를 제공하고, 모리빌딩은 설계/건설후 지분 87%를 받음.
- 도시재생특별지구 지정을 통한 프로젝트 추진으로, 도심공동화 지역에 활기 부여

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

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

그림 3-26
토라노몬 힐즈
전체 구역 개념도
및 재생 개념



자료: 모리빌딩도시기획

- 오모테산도 힐즈

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

그림 3-27
오 모테 산도 힐즈
전경



자료: 모리빌딩도시기획

(8) 싱가포르

- 싱가포르는 정부차원에서 수립한 도시 및 인프라 계획을 안정적으로 수행함.
 - 싱가포르는 한 정부의 장기 집권으로 인해 계획의 일관성이 있으며, 계획을 실제로 실행에 옮기는 데에 방해가 되는 정치적 불확실성이 거의 없음.
 - 40-50년 단위의 Concept plan과 그에 맞는 10-15년 단위의 Master plan을 지속적으로 수립하고 있음.
- 글로벌 허브로서의 싱가포르의 역할을 위해 큰 규모의 인프라 사업 투자 진행 활발함.
 - 창이 국제공항(Changi Airport) 터미널 4&5 건설 : 공항의 현재 수용력(capacity)이 2배로 증가할 예정임.
 - 투아스 신항만(Tuas Port) 개발 : 싱가포르 서쪽 Tuas를 매립, 도심에 위치한 항만을 확장, 이전할 예정임
 - 투아스 신항만은 6500만TEU 처리가 가능한 대규모 항만임.
 - Singapore-Kuala Lumpur High-Speed Rail(HSR) 건설: 싱가포르와 말레이시아 KL을 잇는 철도를 건설함으로써 현재 자동차로 약 6시간이 걸리는 거리를 1시간 반 만에 이동할 수 있게 함.
- 보다 스마트하고 지속가능한 도시를 위한 노력을 진행 중임.
 - 도심 과밀화 방지를 위한 교외화(decentralization): 도시의 과밀화로 인한 혼잡 비용 증가 등을 막기 위해 항만과 가까운 서쪽 지역인 Jurong Lake District(JLD)를 개발, 과학과 기술의 요충지로서 새로운 도심을 구축하고 있음.
 - 녹지공간을 위한 지하 공간 활용: 지하공간의 활용을 높임으로써 공원 등을 비롯한 녹지공간을 증가시키고자 함.
 - 차량이 적은 도시를 위한 대중교통 개발: car-lite city를 만들기 위해 지하철(MRT)과 버스 노선을 지속적으로 확충하고, 자전거 이용 등에 편리한 환경을 제공함.
 - Land Transport Master Plan 2013에 따르면 10명 중 8명이 도보 10분 이내에 역에 접근이 가능하고, 대중교통을 통한 이동거리가 20km미만인 경우 85%가 60분 내에 목적지에 도착하며, 혼잡시간대 대중교통 이용 비율이 75%가 되는 것을 목표로 함.

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

2. 주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

- 데이터를 이용한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획함.
 - Urban Lab에서는 정보를 기반으로 한 보다 효율적인 도시 및 인프라 계획을 위한 대규모의 정보 수집, 모델링, 시뮬레이션 등을 수행하고 있음.
- 싱가포르 건설 산업
 - 싱가포르 건설 산업은 2018년 2.1% 성장할 것으로 예상됨. 2018~22년 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)

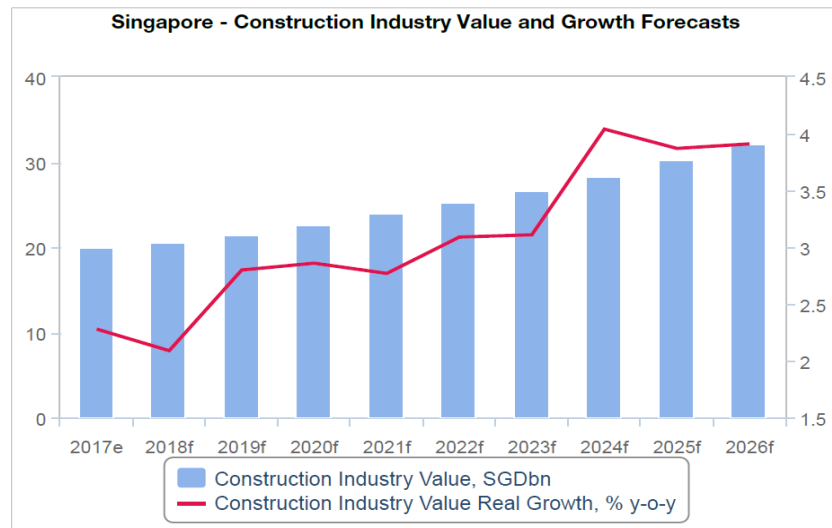
	2017e	2018f	2019f	2020f	2021f	2022f
Construction industry value, SGDbn	19.94	20.61	21.60	22.75	23.95	25.29
Construction Industry Value, Real Growth, % y-o-y	2.28	2.09	2.80	2.86	2.77	3.09
Construction Industry Value, % of GDP	4.8	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7

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

그림 3-28

싱가포르
건설 산업 가치와
성장률 예측



- 싱가포르 정부는 건설프로젝트를 수행함에 있어 BIM의 활용을 강제(연면적 5,000㎡)하고 있으나, 실제로는 BIM의 활용이 제한적임.
 - 발주청 제출 서류는 BIM 결과물이지만, 실제 현장에서 아직 2D 도면의 활용이 보급화되어 있음.
 - 건설현장의 노동자들은 대부분 외국인 노동자들로, BIM을 잘 활용할 만큼 숙련되어 있지 못함.
 - 2D 도면과 BIM 도면의 불일치성이 존재하여 주요 공정 간의 간섭 현황 검토 수준으로 활용되고 있음.

- 창이공항 터미널5의 기초공사에 BIM이 활용됨.
 - BIM Doctor 기업은 BasisSoft와의 합작법인을 구성, 창이공항 터미널 5의 기초공사에서 BIM을 활용함.
 - 토목공사 중심으로 BIM 기술이 적용되고 있고, 단위 패키지 규모도 상당함.

- 4차 산업혁명시대 건설사업에 BIM 기술 가치 창출 제고
 - 현재 프로젝트 수행 인력 및 인프라 수준이 BIM 기술 적용에 한계가 있음.
 - BIM 기술에 의한 결과물의 정합성 제고를 위한 노력은 여전히 필요함.
 - 가령 BIM을 통한 도면에 부재 간 중첩 및 불일치성을 관련 실무자가 검토 작업이 필요한 상황임.

2.

주요 도시 및 지역별 인프라 정책 사례

3. 요약 및 시사점

(1) 요약

- 최근 미국, 영국 등 주요 선진국들의 SOC 투자 추이를 살펴볼 때, 국가별 투자부문 및 우선순위에 차이가 존재하지만 투자 증가 추세를 보임.
 - 각 국가들은 기존 SOC 시설물의 노후화로 인한 유지보수 등 개선과 기존 인프라 대체, 미래 인프라 수요에 대비한 신규 인프라 구축을 위한 중장기적인 계획을 수립하고, 우선순위별 투자가 이루어짐.
- 미국은 주요 인프라의 노후화가 상당히 진행된 상황으로(2015년 기준 평균 27년) 이에 대한 인프라 투자 계획을 마련 사업을 활발히 추진되고 있음.
 - 인프라 개선 필요성에 대한 사회적 공감대를 통해 부가세 및 교통 관련 세금을 인상하여 추가 재원으로 활용함.
 - 노퍽시와 포트머스시 터널 프로젝트 사례에서와 같이 대형 사업의 경우 재정부족의 문제는 PPP 활용을 통해 해결함.
- 유럽의 주요 도시들은 대부분 도시 쇠퇴 현상을 보이고 있고, 이를 차단하고 지역경제에 활력을 불어넣기 위한 인프라 투자가 주로 이루어짐.
 - 독일 슈투트가르트-울름 사업은 복잡한 도심지내에서 인프라의 재배치를 통해 시민에게 넓은 공간을 제공하여 삶의 질을 확보하고, 고속철도 운행으로 이동성을 제고하고 일자리 창출의 효과까지 기대하고 있음.
 - 벨기에 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 도시관련 정책은 크게 금융강화, 도시재생, 규제완화로, 동경시에서는 특구지역을 중심으로 용적률 인센티브를 적용 사업을 추진하고 있음.

- 아베노믹스 이후 인프라의 신설, 개선사업에 PPP 방식에 대한 검토 의무화를 도입하는 등 관련 시장이 급성장하고 있음.
- 싱가포르의 정부차원에서 도시 및 인프라 계획을 장기적 관점에서 수립하고, 안정적으로 수행중에 있음.
 - 인구 증가로 인한 도심과밀화에 대비한 교외화 사업과 인프라 시설의 공급량 확대를 위한 사업이 활발히 추진중임.
 - 사업의 효율성 확보를 위해 관련 데이터 수집, 모델링, 시뮬레이션 등 다양한 기법을 활용하여 인프라 계획을 수립함.

(2) 시사점

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

3. 시사점

- 도시쇠퇴 현상을 보이는 지역에서는 이를 차단하고 지역 경제에 활력을 불어넣기 위하여 정책수단으로 지역의 현실 및 잠재력에 부합하는 전략적 투자가 이루어져야 제대로 된 투자 효과가 나타남을 알 수 있음.
- 인프라 투자의 적절한 시기도 매우 중요함.
 - 도시쇠퇴가 지나치게 진행되기 전에 충분한 투자가 이루어질 경우 도시쇠퇴의 흐름을 억제하는데 효과적일 수 있음. 이미 지역 내의 잠재력이 대부분 소실된 상황에서는 인프라 투자의 효과가 나타나기 어려움.
- 지역별 인프라의 노후화와 인구변동 등에 대비한 필요 인프라 투자 부문을 확인하고, 이에 대한 적절한 투자가 이루어질 수 있는 재정적·제도적 여건을 조성하기 위한 전략 마련이 반드시 필요함.

제4장 지역 인프라 실태 진단

1. 주요 인프라 시설 현황 및 진단

(1) 인프라 시설물 현황 총괄

1) 전국

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

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-1

우리나라의
시특법 1·2종
시설물현황
(2017.11월 기준)

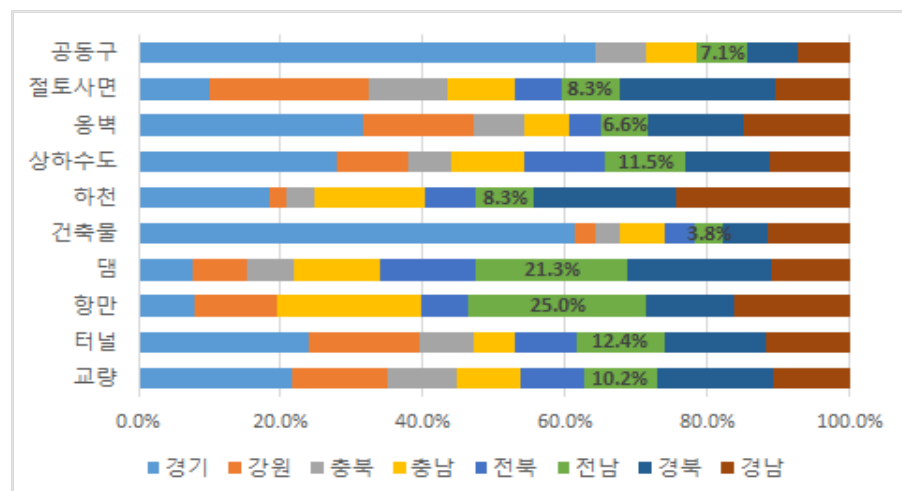
구분	1종 시설물		2종 시설물		계	
	개소	비중	개소	비중	개소	비중
교량	4,358	46.9%	6,814	8.7%	11,173	12.8%
터널	1,633	17.6%	1,901	2.4%	3,534	4.0%
항만	110	1.2%	350	0.4%	460	0.5%
댐	80	0.9%	513	0.7%	593	0.7%
건축물	2,167	23.3%	55,804	71.3%	57,981	66.2%
하천	527	5.7%	5,108	6.5%	5,635	6.4%
상하수도	424	4.6%	1,447	1.8%	1,871	2.1%
옹벽	0	0.0%	2,398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

- 전남 지역의 「시특법」 상 총 시설물이 8대 광역도 전체에서 차지하는 비중은 6.6%로 나타남.

- (20% 이상) 항만 1/2종, 댐 2종
- (10%~19%) 교량 1/2종, 터널 1/2종, 댐 1종, 하천 1종, 상하수도 2종
- (9% 이하) 건축물 1/2종, 하천 2종, 상하수도 1종, 옹벽 2종, 절토사면 2종, 공동구 2종
- 전남은 8대 광역권(서울 및 광역시 제외)에 비해 상대적으로 항만(25.0%), 댐(21.3%), 터널(12.4%)이 많은 것으로 나타남.

그림 4-1

8대 광역도의
시설물 비중



단위 : 개소, %

구분	종류	계	평균	전남	경기	강원	충북	충남	전북	경북	경남
합계	-	54,641	6,831	3,598 6.6%	23,541 43.1%	3,993 7.3%	2,941 5.4%	4,394 8.0%	3,241 5.9%	6,090 11.1%	6,843 12.5%
교량	1종	3,479	434.9	357 10.3%	865 24.9%	457 13.1%	295 8.5%	319 9.2%	263 7.6%	506 14.5%	417 12.0%
	2종	5,920	740.0	604 10.2%	1,159 19.6%	801 13.5%	622 10.5%	525 8.9%	586 9.9%	1,026 17.3%	597 10.1%
터널	1종	877	109.6	91 10.4%	266 30.3%	105 12.0%	81 9.2%	49 5.6%	49 5.6%	135 15.4%	101 11.5%
	2종	1,559	194.9	211 13.5%	321 20.6%	268 17.2%	108 6.9%	92 5.9%	160 10.3%	215 13.8%	184 11.8%
항만	1종	67	8.4	14 20.9%	4 6.0%	12 17.9%	0 0.0%	17 25.4%	3 4.5%	10 14.9%	7 10.4%
	2종	209	26.1	55 26.3%	18 8.6%	20 9.6%	0 0.0%	39 18.7%	15 7.2%	24 11.5%	38 18.2%
댐	1종	78	9.8	11 14.1%	9 11.5%	11 14.1%	6 7.7%	5 6.4%	13 16.7%	14 17.9%	9 11.5%
	2종	486	60.8	109 22.4%	34 7.0%	32 6.6%	31 6.4%	63 13.0%	64 13.2%	100 20.6%	53 10.9%
건축물	1종	822	102.8	24 2.9%	469 57.1%	29 3.5%	38 4.6%	94 11.4%	34 4.1%	52 6.3%	82 10.0%
	2종	29,710	3,713.8	1,151 3.9%	18,241 61.4%	924 3.1%	953 3.2%	1,882 6.3%	1,237 4.2%	1,890 6.4%	3,432 11.6%
하천	1종	28	3.5	4 14.3%	10 35.7%	0 0.0%	0 0.0%	6 21.4%	2 7.1%	4 14.3%	2 7.1%
	2종	4,595	574.4	379 8.2%	843 18.3%	106 2.3%	191 4.2%	701 15.3%	331 7.2%	915 19.9%	1,129 24.6%
상하수도	1종	206	25.8	14 6.8%	71 34.5%	15 7.3%	10 4.9%	23 11.2%	23 11.2%	23 11.2%	27 13.1%
	2종	1,306	163.3	160 12.3%	350 26.8%	139 10.6%	81 6.2%	133 10.2%	146 11.2%	155 11.9%	142 10.9%
옹벽	2종	1,575	196.9	104 6.6%	498 31.6%	245 15.6%	113 7.2%	98 6.2%	71 4.5%	210 13.3%	236 15.0%
절토사면	2종	3,710	463.8	309 8.3%	374 10.1%	829 22.3%	411 11.1%	347 9.4%	244 6.6%	810 21.8%	386 10.4%
공동구	2종	14	2	1 7.1%	9 64.3%	0 0.0%	1 7.1%	1 7.1%	0 0.0%	1 7.1%	1 7.1%

표 4-2

8대 광역도의
시특법 1·2종
시설물현황(2017.
11월 기준)

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

- 정부는 안전혁신마스터플랜(2015.3.30.)을 통해 국토교통부의 시트법과 국민안전처의 재난법으로 이원화되어 있는 시설물 관리체계를 국토부로 일원화하여 안전관리를 강화하도록 시설물 관리 정책방향을 제시함.
 - 시트법 상의 1종, 2종 시설물의 안전관리는 제도 정착으로 상당히 진전되었으나 재난법 상의 특정관리대상시설은 여전히 예산 및 인력부족으로 안전에 취약한 실정임에 따라 보다 강화된 정책 시행의 필요성이 증대됨.
- (3종 시설물 신설) 시설물 안전관리 부처 일원화 정책에 따라 기존 1종·2종 시설물에 재난법의 특정관리대상시설을 3종 시설물로 신설하여 시트법에 편입
 - 특정관리대상시설 중 가스·전기·레저시설 등은 기존 개별법에서 관리하고 있는 시설은 소관부처에 이관하고 시트법의 3종 시설물 편입에서 제외
 - 3종 시설물도 기존 1·2종 시설물과 동일하게 안전관리체계를 적용함으로써 3종 시설물의 안전관리를 강화함.
- 시설물의 안전등급은 5단계(A~E)로 나누어 평가하며 A~C등급을 ‘중점관리대상시설’, D/E 등급을 ‘재난위험시설’로 분류함.
 - 「특정관리대상시설 안전등급 평가 매뉴얼(‘15.1월)」에서 정한 바에 따라 매년 일제조사를 통해 안전등급을 산정하며 차년도 관리대상을 확정함
 - 안전등급이 D, E등급으로 산정되거나, 육안점검결과 재난위험요인이 있는 경우 안전진단 전문기관 또는 해당분야 전문기술자(건축구조기술사 등)에게 정밀점검 및 정밀안전진단을 거쳐 최종 안전등급을 확정함.

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

표 4-3

안전등급별 상태
및 조치기준

자료 : 2017년 특정관리대상시설등 지정·관리 지침

2) 전남³⁹⁾

- 전남 지역의 시특법 대상 1, 2종 시설물은 1,711개(1종 130개, 2종 1,581개)로 조사됨.

- 이 중 C등급 이하는 1종 17개(13.1%), 2종 75개(4.7%)로 나타남.
- 1종에서 C등급 이하는 교량 17.4%(15개), 건축물 8.3%(2개) 임.
- 2종에서 C등급 이하는 교량 24.8%(33개), 항만 10.0%(1개소), 댐 61.5%(8개), 건축물 2.4%(25개), 하천 3.3%(5개), 상하수도 1.3%(2개), 절토사면 7.1%(1개) 임.

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

39) 전남 지역 전반에 걸친 시설물 현황 자료는 광주전남연구원에서 취합된 자료를 기반으로 작성함.

표 4-4

전남의 시특법 상
1, 2종 시설물의
안전등급 종합
현황

구분		1종						2종						총 합계
		소계	A 등급	B 등급	C 등급	양호	보통	소계	A 등급	B 등급	C 등급	양호	보통	
합계	수	130	13	90	17	9	1	1,581	212	893	75	10	391	1,711
	비중	7.6%	10.0%	69.2%	13.1%	0.8%	6.9%	92.4%	13.4%	56.5%	4.7%	0.6%	24.7%	
교량	수	86	9	56	15	6		133	12	85	33	2	1	219
	비중	66.2%	10.5%	65.1%	17.4%	7.0%		8.4%	9.0%	63.9%	24.8%	1.5%	0.8%	
터널	수	6	1	5				19	9	8		2		25
	비중	4.6%	16.7%	83.3%				1.2%	47.4%	42.1%		10.5%		
항만	수	6		6				10	1	7	1	1		16
	비중	4.6%	0.0%	100.0%				0.6%	10.0%	70.0%	10.0%	10.0%		
댐	수							13		5	8			13
	비중							0.8%	0.0%	38.5%	61.5%			
건축물	수	24	2	16	2	3	1	1,060	72	592	25	362	9	1,084
	비중	18.5%	8.3%	66.7%	8.3%	12.5%	4.2%	67.0%	6.8%	55.8%	2.4%	34.2%	0.8%	
하천	수							152	58	74	5	15		152
	비중							9.6%	38.2%	48.7%	3.3%	9.9%		
상하수도	수	8	1	7				160	48	106	2	4		168
	비중	6.2%	12.5%	87.5%				10.1%	30.0%	66.3%	1.3%	2.5%		
옹벽	수							19	12	6		1		19
	비중							1.2%	63.2%	31.6%		5.3%		
절토사면	수							14		9	1	4		14
	비중							0.9%	0.0%	64.3%	7.1%	28.6%	0.0%	
공동구	수							1		1				1
	비중							0.1%		100.0%				

- 전남의 시특법 대상 1종 시설물 중에서는 안전등급 측면에서 상대적으로 건축물이 가장 위험도가 높은 것으로 나타남.
- 전남의 시특법 대상 2종 시설물 중에서는 안전등급 측면에서 상대적으로 댐과 건축물이 가장 위험도가 높은 것으로 나타남.
 - 하지만 댐의 경우, 개수가 적어 통계적으로 유의하지는 않음.

- 2018년 현재 3종으로 편입된 전남의 특정관리대상시설은 2017년 기준 총 5,439개소이며, 시설물 1,190개소(21.9%), 건축물 4,249개소(78.1%) 임.
 - 시설물의 경우, 1,262개 중 도로시설 90.2%(1,138개소), 대형공사장 3.6%(45개소), 유원시설 2.2%(28개소), 수상안전시설 1.9%(24개소), 악도·궤도 0.6%(8개소) 순으로 나타남.
- 도 본청에서 시설물의 비중이 높은 편임.
 - 건축물의 경우, 3,178개소 중 공동주택 58.0%(1,844개소), 중소형건축물 29.4%(933개소), 공공업무시설 5.8%(185개소), 대형광고물 3.3%(105개소), 대형건축물 2.4%(77개소), 건축공사장 0.9%(29개소) 순으로 나타남.
 - 시 지역에서 건축물의 비중이 높은 편임.

단위 : 개소

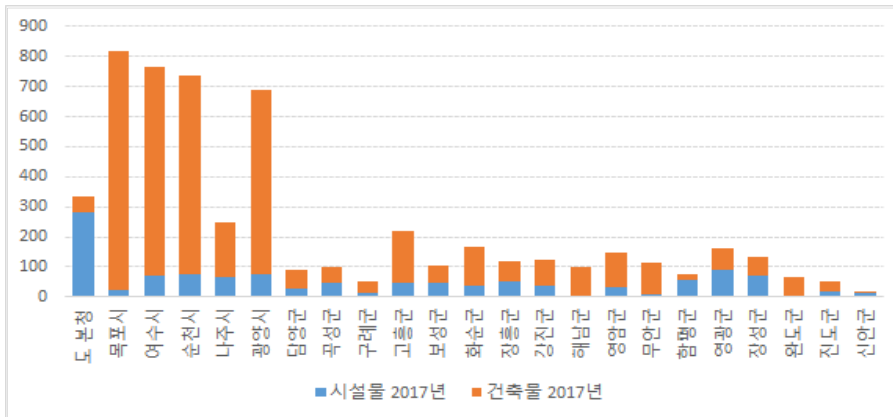


그림 4-2

전라남도 특정관리대상시설 현황

- 특정관리대상시설을 등급별로 살펴보면, 중점관리대상시설 중 A등급 1,496개소(27.5%), B등급 3,459개소(63.6%), C등급 444개소(8.2%)이며, 재난위험시설은 D등급 40개소(0.7%)로 나타남.
 - 전체 특정관리대상시설 중 C등급 이하가 9%에 달함.
 - 재난위험시설인 D등급은 광양시가 6개소로 가장 많으며, 여수시, 순천시, 나주시, 함평군, 영광군이 4개소, 진도군이 3개소, 보성군, 화순군, 장흥군이 2개소 순으로 나타남.
 - 지역민의 안전 확보 차원에서 최소한 C, D, E 등급 시설물에 대한 선제적 대응책 마련이 시급함.

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-5
전라남도
특정관리대상
시설물의
안전등급 종합
현황

시군	합계	중점관리대상시설				재난위험시설		
		소계	A등급	B등급	C등급	소계	D등급	E등급
합계	5,439	5,399	1,496 (27.5%)	3,459 (63.6%)	444 (8.2%)	40	40 (0.7%)	0
도보청	336	335	148	126	61	1	1	0
목포시	817	817	105	691	21	0	0	0
여수시	766	762	16	703	43	4	4	0
순천시	735	731	52	631	48	4	4	0
나주시	250	246	94	142	10	4	4	0
광양시	690	684	353	315	16	6	6	0
담양군	88	88	55	31	2	0	0	0
곡성군	98	98	17	23	58	0	0	0
구례군	54	54	26	20	8	0	0	0
고흥군	217	217	78	130	9	0	0	0
보성군	104	102	60	34	8	2	2	0
화순군	169	167	41	113	13	2	2	0
장흥군	121	119	22	55	42	2	2	0
강진군	122	122	45	58	19	0	0	0
해남군	101	100	49	30	21	1	1	0
영암군	146	145	51	85	9	1	1	0
무안군	114	114	51	59	4	0	0	0
함평군	77	73	18	40	15	4	4	0
영광군	162	158	39	105	14	4	4	0
장성군	132	131	78	47	6	1	1	0
완도군	67	67	58	4	5	0	0	0
진도군	53	50	33	11	6	3	3	0
신안군	20	19	7	6	6	1	1	0

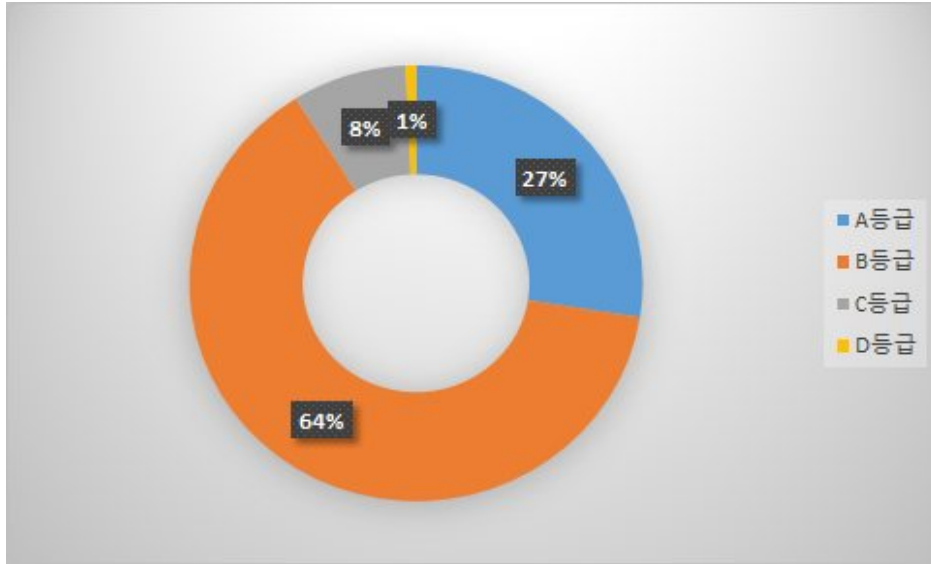


그림 4-3

전라남도 특정관리대상시설물의
안전등급별 비중

- 지자체 특정관리대상시설은 2017년 대비 2018년은 22.1%가 증가되었으며, 광양시가 101%로 상승폭이 가장 높음.
- 지역민의 안전 확보 차원에서 최소한 C, D 등급 시설물에 대한 선제적 대응책 마련과 시설물 관리주체로서 기초지자체, 다중이용 민간 시설물 등에 대한 지원책 마련이 시급함.

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-6
전남 지역
특정관리대상시
설의 추이

시군	총괄		중점관리대상시설					재난위험시설			
			2017년	2018년				2017년	2018년		
	2016년	2017년		소계	A등급	B등급	C등급		소계	D등급	E등급
합계	4,452	5,439	4,415	5,399	1,496	3,459	444	37	40	40	-
도분청	334	336	331	335	148	126	61	3	1	1	-
목포시	665	817	665	817	105	691	21	-	-	-	-
여수시	734	766	728	762	16	703	43	6	4	4	-
순천시	433	735	430	731	52	631	48	3	4	4	-
나주시	174	250	170	246	94	142	10	4	4	4	-
광양시	343	690	341	684	353	315	16	2	6	6	-
담양군	87	88	86	88	55	31	2	1	-	-	-
곡성군	99	98	98	98	17	23	58	1	-	-	-
구례군	61	54	61	54	26	20	8	-	-	-	-
고흥군	200	217	200	217	78	130	9	-	-	-	-
보성군	107	104	104	102	60	34	8	3	2	2	-
화순군	171	169	169	167	41	113	13	2	2	2	-
장흥군	94	121	91	119	22	55	42	3	2	2	-
강진군	101	122	99	122	45	58	19	2	-	-	-
해남군	127	101	126	100	49	30	21	1	1	1	-
영암군	132	146	131	145	51	85	9	1	1	1	-
무안군	95	114	95	114	51	59	4	-	-	-	-
함평군	77	77	76	73	18	40	15	1	4	4	-
영광군	164	162	162	158	39	105	14	2	4	4	-
장성군	134	132	133	131	78	47	6	1	1	1	-
완도군	44	67	44	67	58	4	5	-	-	-	-
진도군	56	53	56	50	33	11	6	-	3	3	-
신안군	20	20	19	19	7	6	6	1	1	1	-

(2) 교통 및 물류

1) 도로

① 전남의 도로 현황

- 전체 도로연장과 포장률 등은 지속적으로 증가하고 있으며, 일반국도와 시군도로 중심으로 투자가 이루어짐.
- 하지만 지방도와 시군도의 포장률은 75%내외로 개선되지 못하고 정체상태임.

구분		2012	2013	2014	2015	증가율 (%)
전체	총계 (m)	10,508,997	10,532,353	10,553,003	10,594,411	0.20%
	포장 (m)	8,318,625	8,291,772	7,907,373	8,385,622	0.20%
	포장률 (%)	79	79	75	79	0.00%
	미포장(m)	1,096,355	1,109,965	1,089,909	1,037,149	-1.38%
	미개통 (m)	1,094,017	1,130,616	1,141,121	1,171,640	1.73%
고속도로	소계 (m)	415,680	414,600	414,600	416,690	0.06%
일반국도	소계 (m)	1,953,752	2,036,148	2,042,446	2,039,991	1.09%
	포장 (m)	1,859,352	1,948,328	1,955,626	1,953,171	1.24%
	포장률 (%)	95	96	96	96	0.26%
	미포장(m)	12,500	12,500	12,500	12,500	0.00%
	미개통(m)	81,900	75,320	74,320	74,320	-2.40%
지방도	소계 (m)	2,365,128	2,297,930	2,297,930	2,303,310	-0.66%
	포장 (m)	1,824,018	1,761,320	1,762,020	1,778,410	-0.63%
	포장률 (%)	77	77	77	77	0.00%
	미포장(m)	307,280	305,380	302,480	296,620	-0.88%
	미개통(m)	233,830	231,230	233,430	228,280	-0.60%
시군도	연장 (m)	5,774,437	5,783,675	5,798,027	5,834,420	0.26%
	포장 (m)	4,219,575	4,167,524	4,189,727	4,237,351	0.11%
	포장률 (%)	73	72	72	73	0.00%
	미포장 (m)	776,575	792,085	774,929	728,029	-1.60%
	미개통 (m)	778,287	824,066	833,371	869,040	2.80%

자료 : 전라남도 통계연보(각 연도)

표 4-7

도로 현황

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-8

전남 자동차 등록
현황

② 교통 소통

- 전남의 자동차 등록대수는 2016년 897,658대이며, 10만대 이상 등록된 시·군은 여수시와 순천시로 나타남. 자동차 등록 대수는 곡성군, 진도군, 구례군 순으로 낮음.
- 군 지역으로 갈수록 승용차 보다 화물차의 등록 비중이 높음.

단위 : 대

차 종 별	계	승용차	승합차	화물차	특수차
전국	21,744,470	17,278,234	895,824	3,490,332	80,080
전남	897,658	625,780	41,950	224,024	5,904
목포시	93,500	73,154	4,650	15,329	367
여수시	120,641	91,824	5,509	22,332	976
순천시	121,250	92,653	5,206	22,682	709
나주시	50,391	32,460	2,427	15,174	330
광양시	76,563	56,445	3,084	15,312	1,722
담양군	24,795	15,169	1,284	8,172	170
곡성군	14,016	8,449	621	4,836	110
구례군	12,306	7,781	591	3,895	39
고흥군	28,145	15,850	1,375	10,823	97
보성군	42,586	33,353	1,961	7,181	91
화순군	30,836	20,287	2,553	7,807	189
장흥군	19,021	11,491	819	6,658	53
강진군	17,773	10,273	784	6,615	101
해남군	35,404	19,971	1,772	13,570	91
영암군	51,680	38,694	2,299	10,421	266
무안군	37,890	25,696	1,716	10,329	149
함평군	16,213	9,602	741	5,816	54
영광군	25,195	16,238	1,045	7,835	77
장성군	23,628	15,017	1,069	7,418	124
완도군	22,182	12,678	963	8,484	57
진도군	14,867	8,646	731	5,449	41
신안군	18,776	10,049	750	7,886	91

자료 : 전라남도 통계연보(2016년)

③ 도로 시설물

- 전남의 도로시설물은 2012년 대비 큰 차이가 발생하는 시설물이 있음.
- 고가도로 수는 -21.2%, 가로등은 -12.7% 감소하였음.
- 지하차도 수는 4.4% 증가, 면적은 11.7% 증가하였음.

- 자동차 등록대수는 꾸준히 증가한데 비해 교통 소통을 원활하게 하는 시설물의 확충, 보행자의 안전을 고려한 시설물의 확충 등 체계적 대응이 부진한 실정임.

표 4-9

전남의
도로시설물 현황

도로시설물별	항목	2012	2013	2014	2015	증가율
보도육교	시설수 (개)	146	143	121	138	-1.4%
	연장 (m)	4,355	4,497	4,426	4,370	0.1%
	면적 (㎡)	25,295	93,136	25,701	25,518	0.2%
지하보도	시설수 (개)	2	2	2	2	0.0%
	연장 (m)	135	135	0	135	0.0%
	면적 (㎡)	540	540	0	540	0.0%
지하차도	시설수 (개)	16	15	17	19	4.4%
	연장 (m)	5,042	4,807	3,470	5,469	2.1%
	면적 (㎡)	57,200	73,698	52,053	89,026	11.7%
고가도로	시설수 (개)	39	37	38	15	-21.2%
	연장 (m)	7,763	7,283	7,493	5,135	-9.8%
	면적 (㎡)	99,045	97,030	98,745	70,753	-8.1%
지하상가	시설수 (개)	1	1	1	1	0.0%
	연장 (m)	273	273	273	273	0.0%
	면적 (㎡)	5,660	5,660	4,823	5,660	0.0%
터널	시설수 (개)	100	98	105	136	8.0%
	연장 (m)	74,172	75,617	73,967	94,009	6.1%
	면적 (㎡)	761,198	790,402	749,729	882,185	3.8%
가로등	시설수 (개)	273,162	264,246	286,167	158,444	-12.7%

자료 : 전라남도 통계연보(2016)



그림 4-4

주요 도로시설물

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

표 4-10

연도별 주차장
확보 현황

④ 전남 주차장 현황

- 전남의 주차장 확보율은 2015년 기준 71.9%에 그침. 반면, 나주시와 무안군은 도시개발로 인한 주차장 확보율이 100% 상회하고 있음.
- 진도군, 함평군, 고흥군은 주차장 확보율이 10%에도 못 미쳐 심각한 수준임.

구 분	주차시설현황		자동차 대 수 (B)	주차장 확보율 (A/B)
	개소	면수		
'10년	20,811	377,950	713,668	53.0%
'11년	25,957	436,465	740,903	58.9%
'12년	30,613	509,173	766,704	66.4%
'13년	31,988	518,655	799,385	64.9%
'14년	38,749	538,284	841,881	63.9%
'15년	76,605	645,660	897,658	71.9%
목포시	4,940	69,545	93,500	74.4%
여수시	7,383	107,159	120,641	88.8%
순천시	5,445	103,119	121,250	85.0%
나주시	5,082	65,522	50,391	130.0%
광양시	35,265	67,082	76,563	87.6%
담양군	874	20,894	24,795	84.3%
곡성군	811	8,599	14,016	61.4%
구례군	988	9,748	12,306	79.2%
고흥군	35	2,117	28,145	7.5%
보성군	508	8,027	42,586	18.8%
화순군	2,220	21,435	30,836	69.5%
장흥군	419	6,813	19,021	35.8%
강진군	6,356	10,377	17,773	58.4%
해남군	875	13,889	35,404	39.2%
영암군	945	30,391	51,680	58.8%
무안군	1,931	39,038	37,890	103.0%
함평군	131	932	16,213	5.7%
영광군	1,155	21,723	25,195	86.2%
장성군	527	13,463	23,628	57.0%
완도군	664	16,865	22,182	76.0%
진도군	25	1,206	14,867	8.1%
신안군	26	7,716	18,776	41.1%

자료 : 전라남도 통계연보(2016)

⑤ 자전거 도로 현황

- 전남의 자전거 도로 노선 수는 697개소가 있으며, 전용도로 70개소, 겸용도

로 609개소, 겸용도로 814개소, 전용차로 18개소로 2011년 대비 자전거도로는 증가함.

- 자전거도로가 확보됨으로서 자전거사고 감소에 영향을 준 것으로 예상



그림 4-5

자전거 도로 지도

자료 : 전라남도 자전거이용 활성화 5개년 기본계획(2014)

2) 철도

- 전남 지역의 호남고속철도 이외 기간철도망은 남북축의 호남선 및 전라선을 중심으로 서울을 비롯하여 거점도시 간을 상호 연결하고 있으며, 동서축으로는 경전선이 유일하게 영호남지역을 경유하며 운행 중
 - (고속철도) 호남고속철도 2단계(광주송정-목포 간 건설사업 기본계획 변경) 개통 전까지 기존 노선운행 및 현재 광주송정-고막원 설계 중
 - (일반철도) 남북축의 호남선 및 전라선 운영, 동서축의 경전선 및 남해안철도(보성-목포) 추진 중에 있음.
- 광주전남연구원의 연구 결과⁴⁰⁾에 따르면, 광주전남 지역의 철도 SOC시설은 상대적으로 도로부문에 비하여 절대적인 부족 및 경전선 호남구간의 시설 불량을 지적하고 있음.

40) 광주전남연구원(2016), 철도교통시대 광주전남 지역의 철도망 확충시급('16.12.29)

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

- 호남고속철도 2단계(광주송정~목포) 국책사업과 남해안철도(보성~목포) 건설 사업을 제외하면 사실상 신규 사업은 전무한 실정
- 경전선(광주송정~순천)구간의 선형불량 및 시설 노후화, 동일노선 불균형으로 네트워크 기능 상실

표 4-11

전남 철도시설
현황

단위 : 회

구분	구간	노선연장 (km)	노선형태	선로용량	여객	화물
호남선	익산~광주송정	97.8	복선	167	38	42
	광주송정~목표	70.6	복선	140	22	24
경전선	광양~순천	9.2	단선	156	4	17
	순천~보성	52.8	단선	29	4	-
	보성~화순	42.7	단선	25	4	-
	화순~광주송정	25.7	단선	29	5	1
전라선	익산~순천	145.6	복선	58	23	41
	순천~여수	34.8	복선	80	23	41

자료 : 한국철도공사, 철도통계연보(2016)

3) 항만 및 공항 시설

- 전남의 무역항은 4개소이며, 연안항은 11개소가 있음.
- 지역 현안으로서 국가 관리항인 광양시, 여수시 항만 시설의 경우 상대적으로 부족한 컨테이너선박 정기항로, 광양만권 배후산업단지의 컨테이너 물동량 창출 미흡, 주요 항만 대비 심각한 체선율, 항만생산성 미약 등이 지역 경제의 큰 이슈 중 하나임.

표 4-12

전남 항만시설
현황

단위 : 개소

항별	전국	전남	비 고
무역항	31	4	
국가관리항	14	3	광양, 여수, 목포
지방관리항	17	1	완도
연안항	29	11	거문도, 나로도, 녹동신항, 흑산도, 가거항리, 홍도, 진도, 신마, 화흥포, 송공, 땅끝

자료 : 전라남도 해양항만과 업무자료(2017)

- 전남 지역의 공항시설은 무안공항과 여수공항이 있으며, 운항 수는 무안 181회, 여수 410회, 여객과 화물의 증감률은 큰 폭으로 증가하였음.
- 각 공항별 적자누적으로 부채가 증가하는 상황임.
- 신규 취항과 신규 노선, 증편 운항 때 인센티브를 적용하는 노력과 함께 저비용 항공사 운항 활성화를 공사와 정부 차원서 지원 필요

공항명	운항(편수)			여객(명)			화물(ton)		
	전년	금년	증감률 (%)	전년	금년	증감률 (%)	전년	금년	증감률 (%)
광주	902	1,132	25.5	145,925	180,122	23.4	1,338.5	1,460.4	9.1
무안	181	210	16	24,199	30,790	27.2	204.9	240.1	17.2
여수	410	428	4.4	46,185	53,848	16.6	192.6	281.7	46.3

자료 : 한국공항공사, 항공통계(2017)

표 4-13

전남 공항시설
현황

4) 연륙·연도교 현황

- 2,219개의 섬을 보유하고 있는 전남 지역은 지리적 특성을 반영하여 섬지역 거주민의 교통기본권 확보, 접근성 강화의 수단으로 연륙·연도교 사업을 추진
- 총 104개의 연륙·연도교사업 중 목포대교 등 44개소가 완료되어 사용 중이며, 새천년대교 등 26개소는 공사 중, 한려대교 등 34개소는 설계 또는 계획 수립 중임.

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-14

전남 지역 주요
연륙·연도교 사업

교 량 명	위 치	교량제원			최대통과 선 박	사업비 (억원)	공 사 기 간	교량형식	비 고
		연장 (km)	최 대 경간장 (m)	형하고 (m)					
칠산대교 (국도 77)	영광	0.58	320	22	100톤급	662	'08~'13	사장교	
영광대교 (국도 77)	영광 무안	1.84	200	22	110톤급	1,840	'12~'18	사장교	2012.9.20 착공
운남대교 (국도 77)	신안 무안	0.93	155	20	382톤급	1,402	'03~'13	엑스트라 도즈드교	
하의~신의 (국도 2)	신안	0.55	290	24	1천톤급 선박	686	'10~'15	사장교	
새천년대교 (국도 2)	신안	7.23	650	65	320천톤급 유조선	5,011	'10~'18	①사장교 ②현수교	
목포대교 (국도 1)	목포	3.06	900	53	55천톤급 화물선	3,172	'04~'12	사장교	
압해~화원 (국도 77)	신안 해남	2.02	200	30	991톤급 선박	4,265	'08~'20	①해저 터널 ②도즈 드교 ③PSC 거더	기본설계
신지~고금 (국도 77)	완도	1.33	220	30	1천톤급 선박	688	'10~'18	사장교	
소록~거금 (국도 27)	고흥	2.03	480	38.5	5천톤급	2,719	'02~'11	사장교	
제2돌산대교 (국도 77)	여수	0.74	464	25	1천톤급 선박	907	'05~'12	사장교	
적금~영남 (국도 77)	여수 고흥	1.34	850	35	600톤급 해상기중기	2,488	'04~'12	현수교	
화양~적금 (국도 77)	여수	2.96	500	32	600톤급	2,570	'11~'20	①사장교 ②도즈 드교 ③PSC 거더 ④아치교	4개교 (탄키2, 일반1)
돌산~화태 (국도 77)	여수	1.34	500	22	1천톤급 선박	1,347	'04~'15	사장교	
이순신대교 (시도)	여수	6.22	1,545	85	320천톤급 유조선	10,703	'07~'12	①사장교 ③현수교	

(3) 산업·경제

1) 산업단지

- 전국 시·도별로 비교해볼 때 산업단지 지정면적은 전국 2위(17.0%), 분양률은 전국 12위(평균 94.2%), 입주기업 수 전국 10위(전국 95,094사), 입주기업 고용인원 전국 12위임.
- 산업단지 면적대비 분양률, 입주기업 수, 고용인원 등이 상대적으로 낮음.

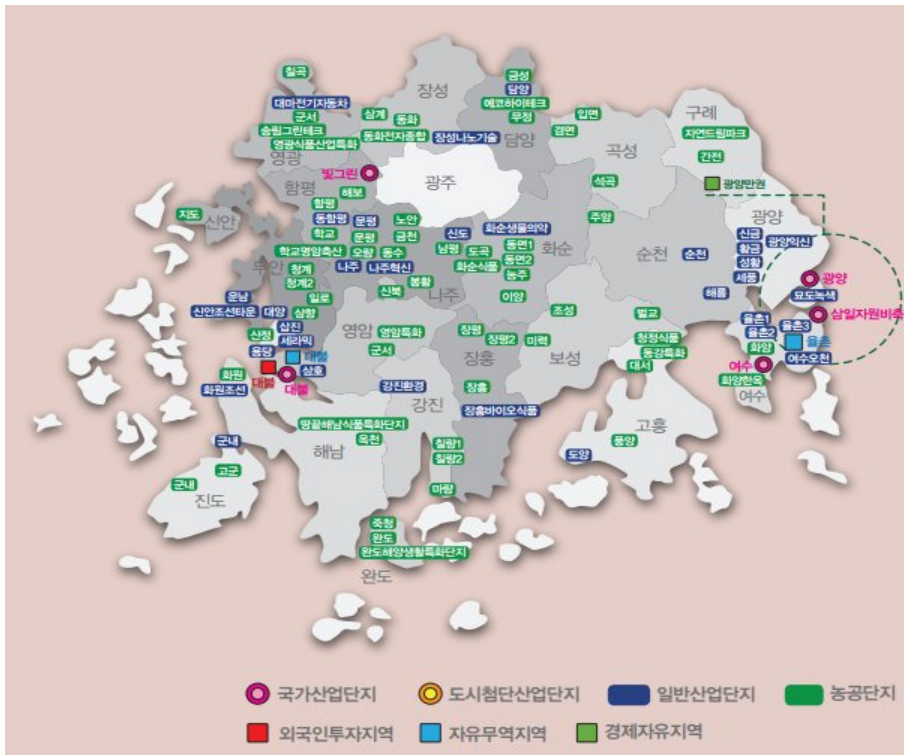


그림 4-6

전남 산업단지
현황

- 전남의 대표산업 주요 현황
 - 전남 지역산업발전계획에 따른 5개 대표산업 중에서 종사자 증가율이 가장 높은 산업은 에너지 설비 20.5%이며, 다음은 석유화학기반 고분자 소재 11.7%임.
 - 종사자 수 비중이 가장 높은 산업은 조선해양플랜트임. 사업체 수 비중이 가장 높은 산업은 바이오 식품임.

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-15
전남의 5개
대표산업 주요
현황(지역산업발
전계획)

산업명	사업체 수(개)	종사자 수(명)	생산액 (백만원)	종사자 증가율(%)	생산액 증가율(%)	고용 탄력성	비고
바이오활성 소재	901	8,689	998,751	9.8	20.3	0.48	협력
조선해양플 랜트	705	19,908	6,730,227	3.3	-7.8	-0.42	협력
나노융합소 재	168	4,679	7,316,058	6.5	-3.7	-1.76	협력
금속소재· 가공	257	10,717	22,392,900	5.2	8.2	0.63	주력
바이오식품	1,144	6,812	807,609	5.4	19.3	0.28	주력
석유화학기 반 고분자소재	205	9,486	33,378,226	11.7	18.3	0.64	주력
에너지설비	337	6,933	893,075	20.5	11.7	1.75	주력

자료: 광주전남 인력수급전망, 한국고용정보원(2015)

- 전남의 전략산업은 조선해양플랜트 산업, 나노융합소재 분야 중심으로 지역 경제의 긍정적 효과를 유발하고 있으며, 광역경제협력권 산업으로는 바이오 활성소재산업이 시범사업으로 운영되고 있음.

표 4-16
경제협력권
산업육성 사업

협력 산업	협력권		협력 산업	협력권	
	주관	참여		주관	참여
① 조선해양플랜트	경남 부산	전남 울산	④ 기계부품	충남	세종
			⑤ 광·전자융합	광주	대전
② 화장품	충북	제주	⑥ 기능성하이테크섬유	대구	경북, 부산
③ 의료기기	강원	충북	⑦ 친환경자동차부품	전북	광주
⑧ 로하스헬스케어	제주	강원	⑬ 바이오활성소재	전남	전북, 강원
⑨ 이차전지	충남	충북	⑭ 자동차융합부품	경북	대구, 울산
⑩ 기능성화학소재	대전	충남	⑮ 차량부품	부산	경남
⑪ 지능형기계	경북	대구, 대전	⑯ 나노융합소재	울산	경남, 전남
⑫ 에너지부품	광주	전북			

자료: 산업통상자원부, 경제협력권 산업육성사업

2) 토지이용

- 전남은 비도시지역의 면적이 도시지역에 비해 현저히 높으며 녹지 및 농림지 역이 토지의 대부분을 차지

- 전라남도는 비도시지역이 13,643.58km²로 전체면적의 약 91% 차지, 특히 농림지역의 비중이 높음
- 대부분의 건축물이 위치하고 있는 도시지역에서도 녹지지역이 1,174.51km²로 전체의 68%를 차지하며 주거지역(9.8%), 공업지역(9.5%), 상업지역(1.2%) 순임.

단위 : km², %

도시 지역	주거			상업	공업	녹지			미지정 지역	합계
	전용 주거	일반 주거	준 주거			보전	자연 녹지	생산 녹지		
면적(km ²)	3.7	155.89	9.22	21.12	163.89	106.32	118.10	950.09	199.33	1,727.66
비중(%)	9.8			1.2	9.5	68.0			11.5	100
비도시 지역	계획관리		생산관리		보전관리		농림지역		자연환경 보전지역	합계
면적(km ²)	1,271.37		754.52		1,404.16		6,250.26		3,963.27	13,643.58
비중(%)	9.3		5.5		10.3		45.8		29	100

자료 : 전라남도 통계연보(2015)

표 4-17

전남 용도지역
현황

(4) 문화·관광·교육

1) 문화기반 시설

- 전남 내 문화기반시설은 2016년 현재 389개소로, 유형별로 살펴보면, 복지시설이 127개소로 가장 많고, 다음으로는 전시시설이 80개소, 공연시설 71개소, 도서관 64개소, 문화보급 전수시설 47개소 순임.

1

주요 인프라
시설 현황 및
진단

구분	사업명	사업량	사업비	사업기간
도시/ 택지 개발	광주전남혁신도시개발사업	7,315,000m ²	1조4,175억원	'07.3. ~ '14.12
	청계 제2농공단지	219,000m ²	181억원	'09.6. ~ '11.7.
	남악신도시	14.5km ²	2조3,684억원	2000 ~ 2019
	솔라시도(서남해안 관광레저도시)	33.9km ²	1조6,762억원	2006~2025
	전남 새꿈도시(장흥, 무안, 담양)	102km ²	5,105억원	'10.10.~'15.12.
역사/ 문화 관광	순천오천지구 택지개발사업	594,000m ²	-	'10.10~'15.12
	경제자유구역개발사업 광양지구	85.25km ²	15조7천억원	2003~2020
	나주 조선감영 복원사업	-	500억원	2016~2025
	영암 F1경주장	4,300,000m ²	2,500억원	'07.7. ~ '10.8.
	여수세계박람회	1,740,000m ²	1조6,694억원	2007 ~ 2012
	무안백련클러스터 구축사업	-	1기(88억) 2기(97억) 3기(60억)	1기('05~'07) 2기('08~'10) 3기('11~'14)
자연/ 생태	풍력시스템 Test-bed 센터 구축	-	135억원	2011 ~ 2014
	우수영관광지 개발사업	2,148,760m ²	260억원	2002 ~ 2006
	고천암 자연생태공원	20,000m ²	220억원	'15.2 ~ 2020
	순천만국가정원박람회	1,527,000m ²	1,581억원	2009 ~ 2013
	친환경 생명산업	-	-	-

표 4-19

전남의 분야별
사업 추진 현황

3) 공원

- 2015년 기준 도시관리계획으로 결정된 전라남도의 도시공원 및 도시자연공원은 총 1,539개소 (총 면적 1.063km²)이며, 자연공원은 총 11개소(총면적 27.624km²)
 - 자연공원은 개소는 적으나 전라남도 내 공원 전체 면적의 약 96%(총면적 2,762,415km²) 차지
 - 도시공원은 어린이공원(535개소)이 가장 많고 소공원(478개소), 근린공원(385개소)이 많은 것으로 나타났으며, 근린공원(53,95km²), 문화공원(3,587km²)이 많은 면적을 차지

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

주요 인프라 시설 현황 및 진단

丑 4-20

전남의 공원 현황

단위 : 개소, km²

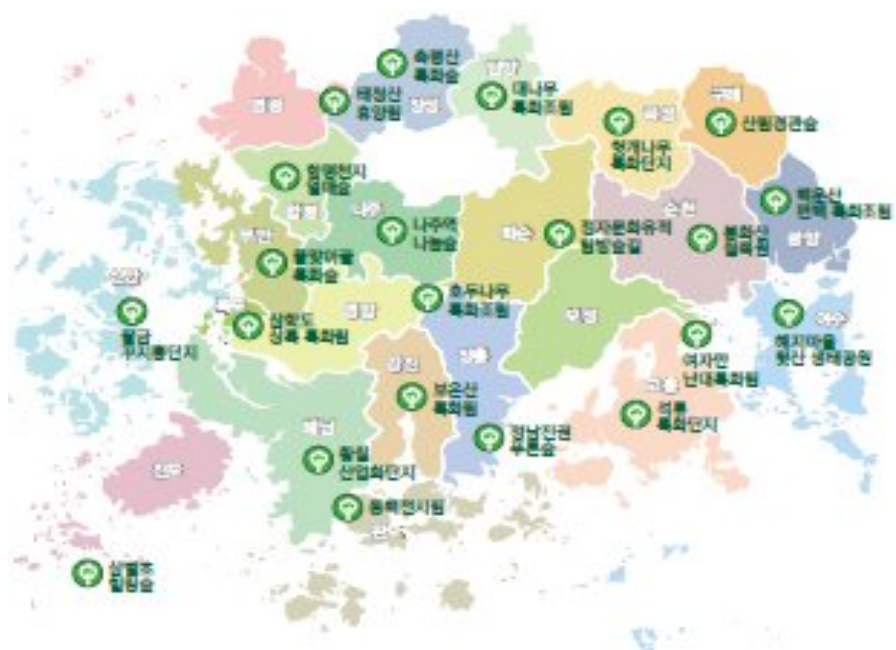
구분	자연공원		도시공원		
	국립공원	도립공원	어린이공원	소공원	근린공원
개소	6	5	535	478	385
면적(km ²)	2,513,046	249,369	1,248	523	53,951
	도시공원				기타
역사공원	문화공원	수변공원	묘지공원	체육공원	도시자연공원
12	29	48	4	24	24
972	3,587	1,165	1,115	1,864	41,882

자료 : 전라남도 홈페이지(2016. 1.1.기준)

- 또한, 시군별 22개소의 명품숲 조성 대상지를 선정하여 사업 추진 중에 있음.
- 예를 들어 화순군의 경우, 더 나은 산림복지 제공을 위해 2019년까지 오강 연결길과 치유숲길 등 치유의 숲 일원에 지역 풍토에 맞는 우리 꽃 야생화를 식재해 계절별 볼거리를 제공하고, 탐방객들에게는 식물의 향기, 색 등을 통한 치유자원으로 활용할 계획임.

그림 4-8

시·군별 명품숲
조성 현황



자료 : 숲 속의 전남 만들기 10개년 계획

구분	사업명	사업량	사업기간	사업비 (백만원)	사업내용
계	22건	1,599		96,532	
목포	삼학도 상록 특화림	12	'16~'19	400	상록활엽수림
여수	해지마을 뒷산 생태공원	10	'16~'17	1.4	경관숲
순천	봉화산 철쭉원	3	'16~'18	2,000	힐링숲
나주	나주역 나눔숲	1	'15	500	테마식재
광양	백운산 편백 특화조림	50	'15~'24	1,000	편백
담양	대나무 특화조림	30	'15~'19	1,800	대나무
곡성	헛개나무 밀원수 특화단지	200	'15~'18	1,100	헛개나무
구례	산림경관숲	250	'15~'24	5,000	생태환경숲
고흥	석류특화단지	25	'15~'24	30,000	석류테마마을
보성	여자만 난대특화림	150	'16~'18	1,000	난대/희귀수종
화순	정자문화유적 탐방숲길	35	'16~'17	5,000	계절별
장흥	정남진권 푸른숲	400	'15~'24	5,000	방풍림,
강진	보은산 특화림	50	'15~'17	1,500	난대특화림
해남	황칠 산업화단지	10	'16~'19	1,000	황칠나무
영암	호두나무 특화조림	10	'15~'20	1,000	호두나무
무안	물맞이골 특화숲	10	'16~'20	1,000	테마별
함평	함평천지 열매숲	5	'15~'17	3,000	테마별
영광	태청산 특화숲	100	'15~'19	30,000	편백휴양림
장성	축령산 특화숲	100	'16~'20	3,000	편백
완도	전국 최대 동백전시림	32	'15~'17	1,000	동백림
진도	삼별초 힐링숲	16	'15~'18	32	숙아베기,
신안	팔금 꾸지뽕단지	100	'15~'24	800	구지뽕나무

표 4-21

시·군별 명품숲
사업 현황

4) 체육시설

- 전남 공공체육시설은 1,812개소, 면적은 16,399천㎡ 임.
- 국민의 안전 확보를 위해 안전등급에 따른 행정 조치뿐만 아니라 공공 체육시설 내 유해성 우레탄 트랙, 인조잔디 시설 개보수 관련 비용 확보가 요구됨.

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

1 주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-22
전남 체육시설
현황

시설명	개소	시설명	개소
공설운동장	26	국궁장	37
실내체육관	63	양궁장	1
씨름장	10	조정카누장	2
수영장	20	골프연습장	4
싸이클경기장	1	요트장	2
하키장	2	전천후게이트볼장	183
축구장	76	승마장	1
야구장	20	빙상장	-
테니스장	53	설상경기장	-
롤러스케이팅장	9	마을체육시설	1,285
사격장	1	기타시설	16
합 계			1,812

5) 교육 환경

- 전남의 교육기관 수는 1,338개교로 총 학생 수는 25.7만 명이며, 학생수당 학교 수는 192개교, 교원 당 학생 수는 13.1명임.
- 구체적으로 학교시설에서 특별교실, 실내체육시설, 도서실, 보건실 등의 확보비율도 대도시나 중소도시에 비해서 읍면지역과 도서벽지 지역이 낮음.
- 비록 학급당 학생 수와 교원 1인당 학생 수는 도시지역에 비해서 작지만 이는 과소학급이 많기 때문임.
- 과소 학급이 많음으로 인해서 농산어촌지역의 학교에서는 학생간의 경쟁적 학습문화 조성이 어려울 뿐만 아니라 학생들의 사회성발달에도 일정정도 어려움이 발생할 수 있음.

표 4-23
전남 교육기관
현황

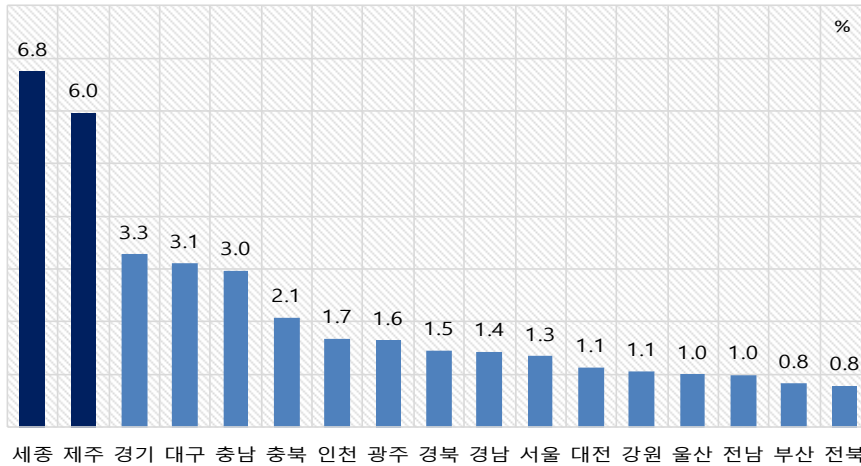
구 분	학교수 (개교)	학생수(명)	학생수당 학교수(교)	교원수(명)	교원당 학생수(명)
총계	1,338	257,212	192	19,593	13.1
유치원	553	20,801	38	1,976	11
초등학교	427	92,981	218	9,801	9
중학교	250	53,181	213	3,526	15
고등학교	80	40,758	509	527	77
대학교	20	48,445	2,422	3,357	14
기타학교	8	1,046	131	406	3

주1) 대학교는 전문대학 포함, 기타학교는 특수학교 포함
자료: 전라남도 통계연보(2017)

(5) 주택·도시·보건

1) 주택

- 지난 1년간 전남은 주택 증감률이 1.0%로 매우 낮은 수준으로 최하위권임.
- 세종이 6.8%로 가장 높고, 부산과 전북이 0.8%로 가장 낮음.



자료 : 통계청, 인구주택총조사(2016)

그림 4-9

시도별 주택 증감률(2015/2015년)

- 전남의 총 주택 수는 약 75만호이며, 단독주택은 40만호, 아파트는 31만호, 연립주택 1.5만호, 다세대주택 1만호, 비거주용 건물내 주택 1.2만호 순임
- 아파트 비중이 가장 높은 시도는 세종으로 78.3%이며, 다음이 광주 77.8%, 대전 72.4% 순이며, 전남이 41.9%, 제주가 31.7%로 가장 낮음.

표 4-24

시도별 주택 유형

단위: 천호, %

시 도	계	단독주택	아파트	연립주택	다세대 주택	비거주용 건물내주택
전 국	16,692 (100.0)	3,968 (23.8)	10,030 (60.1)	492 (3.0)	2,001 (12.0)	202 (1.2)
서 울	2,831 (100.0)	345 (12.2)	1,641 (58.0)	116 (4.1)	699 (24.7)	29 (1.0)
부 산	1,174 (100.0)	221 (18.8)	750 (63.9)	32 (2.7)	157 (13.4)	14 (1.2)
대 구	761 (100.0)	156 (20.4)	532 (69.9)	9 (1.2)	53 (7.0)	11 (1.4)
인 천	958 (100.0)	103 (10.7)	589 (61.4)	23 (2.4)	236 (24.6)	8 (0.8)
광 주	495 (100.0)	87 (17.7)	385 (77.8)	8 (1.7)	9 (1.7)	6 (1.1)
대 전	474 (100.0)	81 (17.2)	343 (72.4)	10 (2.1)	34 (7.3)	5 (1.1)
울 산	361 (100.0)	67 (18.4)	256 (70.9)	8 (2.1)	25 (6.9)	6 (1.7)
세 종	87 (100.0)	16 (18.1)	68 (78.3)	1 (1.2)	1 (1.7)	1 (0.8)
경 기	3,815 (100.0)	503 (13.2)	2,577 (67.6)	121 (3.2)	581 (15.2)	33 (0.9)
강 원	576 (100.0)	232 (40.3)	301 (52.2)	21 (3.6)	11 (2.0)	11 (1.9)
충 북	569 (100.0)	207 (36.4)	317 (55.7)	16 (2.8)	19 (3.4)	9 (1.7)
충 남	777 (100.0)	304 (39.1)	403 (51.9)	21 (2.7)	39 (5.0)	11 (1.4)
전 북	693 (100.0)	282 (40.8)	370 (53.4)	15 (2.2)	14 (2.1)	10 (1.5)
전 남	755 (100.0)	402 (53.3)	316 (41.9)	15 (2.0)	10 (1.4)	12 (1.6)
경 북	1,010 (100.0)	457 (45.2)	462 (45.7)	29 (2.9)	46 (4.5)	17 (1.7)
경 남	1,151 (100.0)	418 (36.3)	655 (56.9)	26 (2.2)	36 (3.2)	16 (1.4)
제 주	207 (100.0)	87 (42.0)	66 (31.7)	21 (10.2)	28 (13.7)	5 (2.4)

자료: 통계청, 인구주택총조사(2016)

- 전남의 공공 주택사업은 6개소 중 승인 2곳과 선정 4곳으로 진행되고 있음
 - (승인 2개소) 목포, 여수
 - (선정 4개소) 여수2, 나주, 영암
 - 구례의 경우 행복주택 신청을 하였지만 탈락됨.
 - 공공 주택 사업 6개소의 총 세대 수가 1,650세대에 불과해 전남 지역민의 신규 공공 주택에 대한 수요와 괴리가 큰 실정임.

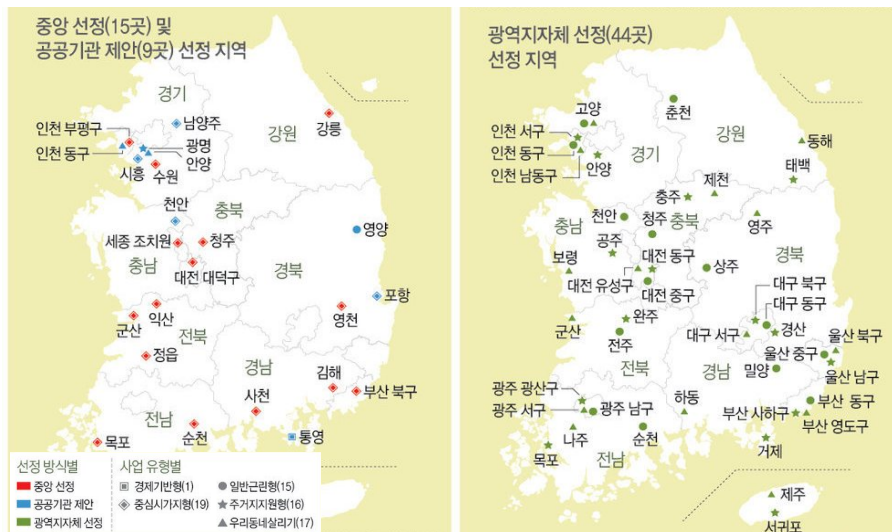
구분	지구명	세대수	면적(㎡)	추진상황
합계 : 6개소		1,650	80,362	
2015	목포 용해지구	450	24,000	사업계획 변경 승인('16.3월) 준공예정일 : '18.12월
	여수 수정지구	200	7,000	사업계획승인('15.12.17) 준공예정일: '18.8월
2016	여수 관문동 동시장	200	3,123	신청('15.12.11), 선정('16.04.25)
	나주 혁신산단지구	250	21,930	신청('15.12.14), 선정('16.04.25)
	영암 용양지구	250	16,175	행복주택 선정('16.07.14)
	여수 서교지구	200	2,660	신청('16.07.26), 선정('16.09.13)
	구례 봉서지구	100	5,474	행복주택 신청('16.7.26), 탈락

표 4-25

전남 공공
주택사업 지구

2) 도시정비 사업

- 전남 주요 5개 도시의 쇠퇴와 공동화 추세
 - 국토교통부가 ‘전국 도시 쇠퇴 현황’을 분석해 국회에 제출한 자료에 따르면, 전남은 순천과 광양을 제외한 20개 시군이 도시쇠퇴 진행 지역으로 분류되어 전국 광역자치단체 가운데 쇠퇴 도시가 가장 많은 것으로 집계됨.
- 목포시와 순천시의 도시재생 뉴딜 시범사업 선정



자료 : 국토교통부

그림 4-10

전국 도시재생 뉴
딜 시범사업 선정
지역

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

- 목포시는 '1897개항 문화거리'와 '바다를 품은 행복마을 만들기'사업이 선정되었으며, 특히 바다 경관 특화거리를 조성해 관광활성화를 위한 여건을 마련하고자 함.
- 순천시는 우리 동네 살리기에 '대대마을 동네 생활환경 개선사업', 일반근린형에 '비타(vita)민(民), 갈마골', 중심시가지형으로는 '몽미락(夢·味·樂)이 있는 청사뜰'사업이 뉴딜 시범사업에 선정

3) 상하수도

표 4-26

전남의 상수도
보급현황(2014년
기준)

시군	총인구 (명)	급수인구(명)		보급율(%)		시설용량 (톤/일)	급수량 (톤/일)	1일1인당 급수량(ℓ)
		전체 급수인구	지방 및 광역상수도	전체 보급률	지방 및 광역상수도			
총 계	1,934,034	1,742,822	1,637,506	90.1	84.7	726,670	586,865	358
시 계	1,061,443	982,856	959,279	92.6	90.4	512,420	338,146	352
목포시	241,744	241,744	241,085	100.0	99.7	120,000	85,826	356
여수시	294,459	268,746	251,507	91.3	85.4	157,720	98,339	391
순천시	278,899	262,642	262,642	94.2	94.2	158,000	87,459	333
나주시	92,671	78,497	72,818	84.7	78.6	1,600	19,806	272
광양시	153,670	131,227	131,227	85.4	85.4	75,100	46,716	356
군 계	872,591	759,966	678,227	87.1	77.7	214,250	248,719	367
담양군	48,191	42,432	36,357	88.0	75.4	5,650	12,034	331
곡성군	31,084	28,112	24,218	90.4	77.9	4,500	9,227	381
구례군	27,391	24,703	15,908	90.2	58.1	9,100	7,572	476
고흥군	70,392	65,489	46,399	93.0	65.9	14,600	25,009	539
보성군	46,284	37,395	25,834	80.8	55.8	7,760	9,506	368
화순군	67,678	61,135	61,135	90.3	90.3	13,000	20,174	330
장흥군	43,683	42,815	33,731	98.0	77.2	1,900	10,658	316
강진군	40,256	28,136	23,206	69.9	57.6	6,460	8,307	358
해남군	78,184	57,593	47,648	73.7	60.9	12,500	16,200	340
영암군	63,602	53,110	51,308	83.5	80.7	62,000	26,269	512
무안군	83,107	71,830	71,830	86.4	86.4	0	22,051	307
함평군	35,724	24,276	24,276	68.0	68.0	10,000	8,181	337
영광군	57,520	53,668	52,650	93.3	91.5	21,150	18,111	344
장성군	47,358	43,655	39,039	92.2	82.4	5,000	7,300	187
완도군	54,323	53,170	52,241	97.9	96.2	19,990	19,381	371
진도군	33,436	33,155	33,155	99.2	99.2	9,890	15,616	471
신안군	44,378	39,292	39,292	88.5	88.5	10,750	13,123	334

자료: 전라남도 통계연보(2017)

- 전남의 상수도 보급률은 90.1%로 함평군과 해남군은 70% 미만의 상수도 보급률로 인한 투자가 필요
- 전남의 하수도 보급률은 76.1%로 전국 92.9% 기준 대비 현저하게 낮음.

단위: 명

시·도	총인구	하수처리인구	하수처리구역 외 인구	공공하수처리인구 보급률(%)
전국	52,672,425	48,925,049	3,747,376	92.9
전라남도	1,939,562	1,476,200	463,362	76.1

자료: 전라남도 통계연보(2017)

표 4-27

하수도 보급률

3) 의료 및 사회복지 시설

- 2016년 말 기준, 전남 지역의 병원 수는 1,900개소이며, 병상 수는 39,895개를 보유하고 있는 것으로 나타남.
 - 2012년 병원수는 1,800개소에서 100개소가 증가하였으며, 인구 천 명당 병원수는 0.93에서 0.98로 증가하였음
 - 인구 천 명당 병상 수는 20.63개를 확보하고 있음
 - 2016년 의료 인력은 20,291명으로 나타났으며, 2012년 대비 18,528명에서 1,763명이 증가하였으며, 전 분야에서 의료 인력이 증가하였음.
 - 다만, 전체 병상 수 기준으로 전체 병원 중 요양병원의 병상 수가 차지하는 비중이 35.4%로 다소 높은 편임.

단위: 개소

구 분	계	종합 병원	병 원 (특수병원 포함)	요양 병원	의 원	치 과 병·의원	한 방 병·의원	부속 의원	조산원
의료기관	1,900	23	84	66	902	444	19	9	3
인구 천명당 병원수	0.98	0.01	0.04	0.03	0.47	0.23	0.01	0.00	0.00
병상수	39,895	7,421	14,317	14,137	2,483	-	1,327	85	-
인구천명당 병상수	20.62	3.84	7.40	7.31	1.28	0.00	0.69	0.04	0.00

자료: 전라남도 통계연보(2017)

표 4-28

전남 의료기관 현황

1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-29

전남 의료인력 현황

단위: 명

의료 인력 (계)	의사	치과의사	한의사	약사	조산사	간호사	간호 조무사	의료기사	의무 기록사
20,291	2,737	572	498	220	14	6,167	6,373	3,575	126

자료: 전라남도 통계연보(2017)

- 전남의 종합사회복지관은 2016년 기준 총 15개소로 여수시 3개소, 목포시 3개소, 순천시 2개소가 있으며, 나주시, 구례군, 보성군, 장흥군, 해남군, 무안군에 각각 1개소가 있음

표 4-30

전남 사회복지시설 현황

단위: 개소

구분	일반	영유아	노인		장애인		
	종합사회 복지관	보육시설	여가 복지시설	재가 복지시설	직업재활 시설	주간보호 시설	IL센터
전남전체	15	1,242	8,928	234	18	24	5
도					1	2	
목포시	3	228	196	26	3	3	1
여수시	4	148	524	25	4	5	1
순천시	2	252	657	24	2	3	1
나주시	1	50	582	17	2		1
광양시		152	314	8		2	1
담양군		14	349	5		1	
곡성군		13	320	5	1		
구례군	1	10	277	8			
고흥군		22	636	7		1	
보성군	1	15	435	13			
화순군		74	430	16		2	
장흥군	1	17	402				
강진군		17	333	7	1		
해남군	1	32	580	4		1	
영암군		40	437	9	1		
무안군	1	63	412	7	1	1	
함평군		13	367	5	2	1	
영광군		18	360	17		2	
장성군		15	337	8			
완도군		25	306	10			
진도군		11	268	9			
신안군		13	406	4			

주: 1) 노인여가복지시설은 노인복지관, 경로당, 노인교실 포함, 보건복지부(2015)

2) 종합사회복지관은 한국사회복지협회(2016), 보육시설은 전남통계연보(2014), 여가복지시설, 재가복지시설, 직업재활시설, 주간보호시설, IL센터는 보건복지부(2015)

- 영유아 보육시설은 총 1,242개소가 있으며, 인구가 많은 순천시(252개소), 목포시(228개소), 광양시(152개소) 등에 보육시설수가 상대적으로 많음.
- 노인여가복지시설은 순천시(657개소), 고흥군(636개소), 나주시(582개소) 등이 상대적으로 많음.
- 장애인직업재활시설은 총 18개소가 있으며, 주간보호시설은 24개소, IL⁴¹⁾ 센터는 총 5개소가 전남에 있는 것으로 나타남.
- 전남의 어린이집은 2015년 기준으로 총 1,238개소이며, 그 중 국공립 어린이집은 91개소로 7.35%를 나타내고 있어 전국 평균보다 1.17%p 높은 수준임.
- 전남 국공립어린이집 설치율은 증가 추세이며 최근 3년간 국공립어린이집 설치율 또한 계속해서 증가하는 추세임.
 - 국공립어린이집은 2013년 80개소, 2014년 86개소, 2015년 91개소로 증가
 - 전남은 16개 전국 시·도 중 국공립어린이집 설치율이 7.35%로 3위에 해당됨.
 - 다만, 전체 어린이집 개소 수는 2015년에 오히려 감소함.

단위: %, 개소 수

지 표	2013년	2014년	2015년
국공립어린이집 설치율	6.54	6.92	7.35
국·공립어린이집 설치 개소 수	80	86	91
전체 어린이집 개소 수	1,222	1,242	1,238

자료: 보건복지부(2016), 2015 보건복지통계연보, 보건복지부(2016), 2015 보육통계 2015. 12월말 기준

표 4-31

전남 3년간
국공립어린이집
설치율

- 전남 지역아동센터는 383개소이며 전국의 9.43%이며 서울, 경기 다음으로 많은 지역아동센터를 보유하고 있음.
 - 지역아동센터 1개소 당 아동 수를 살펴보면 전국평균 816명에 비해 전남의 경우 299명으로 센터 당 아동수가 적음.

41) 중증장애인 자립생활 (Independent Living)

주요 인프라 시설 현황 및 진단

표 4-32

지역아동센터
비율 및 1개소당
아동수

단위: 개소 수, %, 명

시·도별	지역아동센터		지역아동센터 1개소당 아동 수
	센터 수	비율	
전국	4,059	100.0	816
전라남도	383	9.43	299

주: 지역아동센터 1개소당 아동수는 '인구(2014년12월 기준 만6세~만12세 기준)/지역아동센터 수 산출
자료: 1)주민등록인구통계(2014년 12월)

2)보건복지부(2015), 시도별 지역아동센터 수(2014년 12월 기준)

(6) 방재·환경

1) 하천

- 전남의 국가하천은 7개소(영산강, 섬진강, 탐진강, 기타수계) 327.5km², 개수율은 98.7%이며, 지방하천은 554개소이며 2,928km², 개수율⁴²⁾은 63.7%임.
- 지방하천의 경우 국가하천에 비해 개수율이 열악한 실정임.

표 4-33

전남 하천 현황
및 개수율

구분	하천수 (개소)	하천 연장 (km)	오개수(km)			
			소계	기개수	미개수	개수율
2010	562	3232.1	4702.0	3782.2	919.8	80.4
2011	562	3237.8	4457.7	3446.9	1010.8	77.3
2012	561	3232.1	3367.0	2957.7	771.3	87.8
2013	561	3259.0	3743.7	2531.5	1211.6	474.9
2014	561	3258.8	3753.1	2543.6	1209.4	67.8
2015	561	3255.8	3977.9	2658.9	1319.0	66.8
국가	7	327.5	356.6	351.5	4.6	98.7
지방	554	2,928.2	3,621.7	2,307.3	1,314.4	63.7

자료 : 전라남도 통계연보(2016)

- 전남의 하천관련 사업은 41건이 진행 및 예정이며, 총 사업비 1,340억원 소요됨.
- 광역지자체 30건, 기초 지자체 11건 등 기초 지자체의 재정부족으로 인해 하천 정비 관련 투자가 저조한 실정임.

42) 하천개수가 필요한 연장에 대한 기개수(완전개수, 불완전개수)연장의 비율로서 하천정비상황을 측정하기 위한 지표

단위 : km, 백만원

표 4-34

전남의 하천 정비
추진 현황

구 분		사업기간	위치	사업량	사업비
합 계 (41건)				50.5	134,023
도 시행 (30건)				36.8	91,858
1	남 천	'14-'16	해남군 해남읍	0.3	692
2	금성천	'13-'16	담양군 금성면	0.7	3,615
3	석정천	'13-'16	화순군 춘양면	1.5	4,945
4	대구미천	'14-'16	완도군 완도읍	0.5	799
5	나주지구	'09-'16	나주시 삼도면	4.3	5,000
6	용산천	'13-'16	영암군 학산면	0.7	5,000
7	도곡천	'13-'18	화순군 도곡면	1.9	4,668
8	삼포강	'13-'17	영암군 시종면	5.5	5,000
9	윤곡천	'14-'17	곡성군 오산면	1.3	3,378
10	문덕천	'13-'18	보성군 문덕면	0.5	5,150
11	송광천	'13-'18	순천시 송광면	1.6	8,860
12	금마천	'14-'17	고흥군 대서면	0.8	4,300
13	수락천	'13-'17	구례군 산동면	1.4	5,000
14	군동천	'14-'18	강진군 군동면	1.9	1,445
15	봉학천	'14-'19	나주시 다도면	2.1	608
16	태봉천	'15-'20	무안군 청계면	1.4	2,512
17	남송천	'15-'19	해남군 해남읍	1.7	2,742
18	침 천	'15-'19	장성군 삼계면	1.1	3,158
19	의신천	'15-'19	진도군 의신면	0.8	2,678
20	신규	6건			4,800
22	칠동천	'12-'17	보성군 별교읍	0.7	1,818
23	영산강천	'13-'16	담양군 담양읍	3.0	4,350
24	대덕천	'11-'17	장흥군 장흥읍	1.2	4,492
25	취암천	'11-'17	장성군 황룡면	1.6	4,473
26	오동천	'13-'16	영광군 염산면	0.4	2,375
시군시행(11건)				13.7	42,165
1	삼기천	'09-'16	곡성군 삼기면	1.3	2,930
2	순천동천	'09-'16	순천시 대대동	0.3	2,735
3	서시천	'09-'21	구례군 구례읍	0.4	5,000
4	학곡천	'11-'16	고흥군 두원면	1.8	3,800
5	학교천	'12-'16	함평군 학교면	1.3	2,267
6	약수천	'12-'16	장성군 북하면	2.5	4,200
7	봉황천	'12-'18	나주시 봉황면	1.4	4,167
8	화순천	'12-'17	화순군 도곡면	1.7	2,887
9	배산천	'13-'16	장흥군 장동면	0.7	4,667
10	대동천	'13-'17	함평군 대동면	1.2	4,512
11	순천동천	'11-'17	순천시 교량동	1.0	5,000

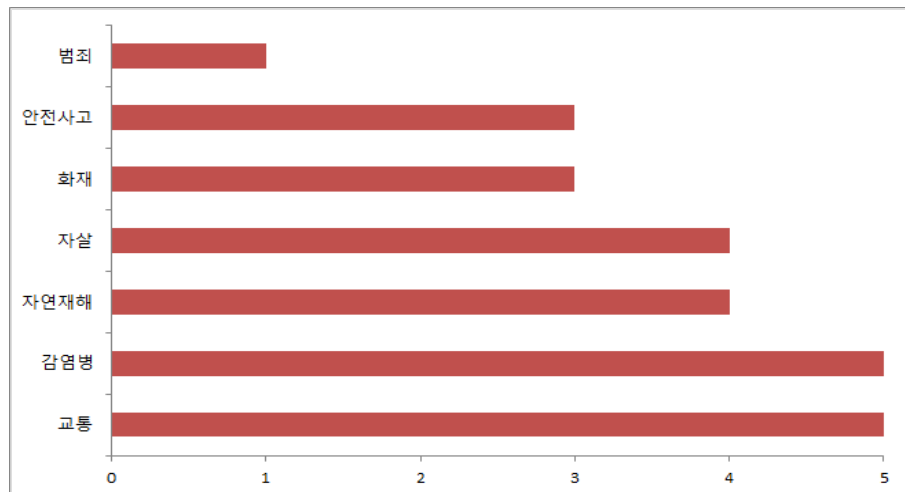
1
주요 인프라
시설 현황 및
진단

2) 지역안전 부문

- 지역의 안전 부문에 대한 종합적인 지수로 행정안전부의 재난안전통계연보에서는 지역안전등급현황을 발표하고 있음.
 - 지역안전등급은 행정안전부에서 지역안전지수를 상대등급(1-5등급)으로 부여함.
 - 이때, 등급별 세부 비율로는 1등급(10%), 2등급(25%), 3등급(30%), 4등급(25%), 5등급(10%)임.
 - 재난 및 안전과 관련된 통계를 기반으로 화재, 교통, 자연재해, 범죄, 안전사고, 자살, 감염병 부문에 대해 각각 안전등급을 부여함.
- 2017년 기준 전남의 부문별 안전등급을 살펴보면 다음과 같음.
 - 범죄는 최상위 안전 수준인 1등급이며, 화재 및 안전사고는 보통인 3등급임.
 - 교통, 감염병 부문이 최하위인 5등급을 기록함. 또한 자연재해, 자살 부문도 4등급으로 좋지 않음.
 - 즉, 인프라와 직접적으로 관련된 부문으로는 교통, 자연재해로서 이들 부문에 개선이 필요함.

그림 4-11

전남의
지역안전등급



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

2. 시설물 진단결과 및 시사점

(1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 1, 2종 시설물의 기간에 따라 10년 미만 53.5%(916개), 11년~20년 26.9%(461개), 21년~30년 14.6%(249개), 31년 이상 5.0%(85개)로 나타남
 - 31년 이상 시설물로는 교량 11.4%(25개), 터널 8.0%(2개), 항만 18.8%(3개), 댐 23.1%(3개), 건축물 1.6%(8개), 하천 3.3%(5), 상하수도 13.7%(23개), 절토사면 35.7%(5개), 공동구 100%(1개) 임
- 모든 시설물에서 노후화가 기하급수적으로 증가하는 모습이 관찰됨.
 - 세부 부문별로 살펴보면, 30년 이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 40.2%, 터널 12.0%, 항만 43.8%, 댐 76.9%, 건축물 12.2%, 하천 18.4%, 상하수도 32.8%, 옹벽 15.0%, 절토사면 42.8%에 이를 것으로 추정됨.
 - 2037년에는 더 심화되어 교량 74.9%, 터널 44.0%, 항만 62.6%, 댐 84.6%, 건축물 38.0%, 하천 27.6%, 상하수도 74.4%, 옹벽 35.0%, 절토사면 85.7%, 공동구 100%에 이르는 것으로 추정됨.

2

시설물 진단결과 및 시사점

표 4-35

시특법 상 1, 2종
시설물의 노후화
정도

구분	항목	기간			
		~10년	11~20년	21~30년	31년 이상
전체 : 1,711개 (비중)		916(53.5)	461(26.9)	249(14.6)	85(5.0)
교량 219개	소계	55(25.1)	76(34.7)	63(28.8)	25(11.4)
	도로교량 214개	55	75	59	25
	복개 구조물 4개			4	
	철도교량 1개		1		
터널 25개	소계	14(56.0)	8(32.0)	1(4.0)	2(8.0)
	도로터널 20개	12	5	1	2
	지하차도 5개	2	3		
항만 16개	소계	6(37.4)	3(18.8)	4(25.0)	3(18.8)
	계류시설 16개	6	3	4	3
댐 13개	소계	2(15.4)	1(7.7)	7(53.8)	3(23.1)
	용수전용댐 1개				1
	지방상수도전용댐 12개	2	1	7	2
건축물 1,084개	소계	671(62.0)	279(25.8)	115(10.6)	18(1.6)
	공동주택 861개	584	209	68	
	관광휴게시설 1개	1			
	노유자시설 2개	1	1		
	대형건축물 41개	23	6	11	1
	문화집회시설 53개	23	17	10	3
	수련시설 1개				
	숙박시설 14개	6	3	4	1
	운동시설 13개	7	3	2	1
	운수시설 1개				1
	의료시설 59개	17	23	11	8
	종교시설 5개	2	1	2	
	판매시설 33개	7	16	7	3
하천 152개	소계	110(73.3)	14(9.2)	23(15.1)	5(3.3)
	수문 통문 90개	59	9	17	5
	배수 펌프장 13개	3	5	5	
	제방 48개	48			
	하구둑 1개			1	
상하수도 168개	소계	43(25.6)	70(41.6)	32(19.1)	23(13.7)
	공공하수처리시설 72개	32	34	6	
	공업용수도 1개	1			
	지방상수도 95개	10	36	26	23
옹벽 19개	소계	13(65.0)	4(20.0)	3(15.0)	
	건축물옹벽 9개	4	3	3	
	기타옹벽 3개	2	1		
	도로옹벽 7개	7			
절토사면 14개	소계	2(14.3)	6(42.9)	1(7.1)	5(35.7)
	도로사면 14개	2	6	1	5
공동구 1개	소계				1(100)
	공동구 1개				1

단위 : %

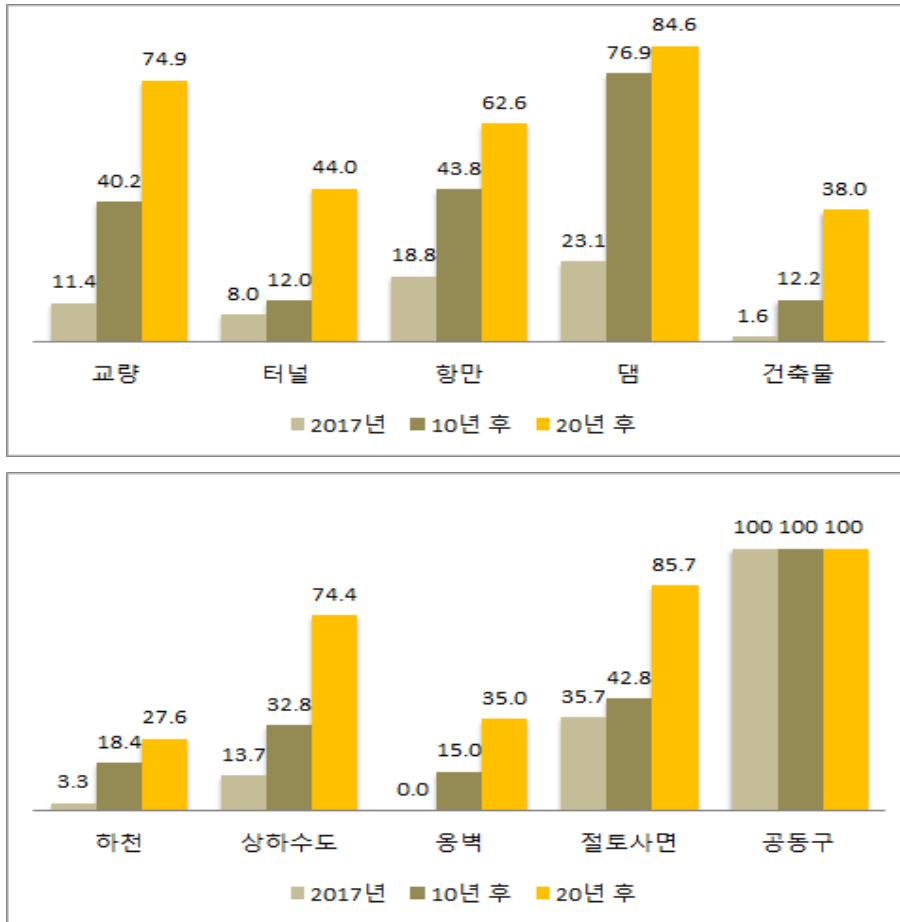


그림 4-12

시특법 상 1, 2종
시설물의 노후화
전망

- 전남의 특정관리대상시설 중 시설물의 경과연수는 10년 미만 5.3%(65개소), 11년~20년 23.2%(286개소), 21년~30년 36.5%(451개소), 31년 이상 24.0%(296개소) 임.

2

시설물 진단결과 및 시사점

시설물 진단결과 및 시사점

표 4-36

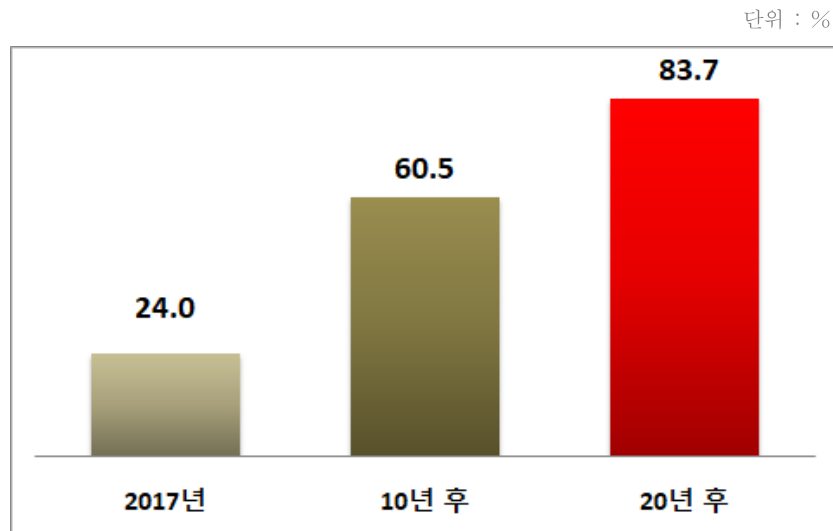
특정관리대상시
설 중 시설물의
노후화 정도

유형			기간				
			~10년	11년~ 20년	21년~ 30년	31년~	기타
시설물 1,262개	소계 (비중)		65 (5.3%)	286 (23.2%)	451 (36.5%)	296 (24.0%)	136 (11.0%)
도로시설	개소	1,16	15	274	449	296	82
	비중	100%	1.3%	24.6%	40.2%	26.5%	7.3%
지하도상 가	개소	1			1		
	비중	100%			100.0%		
삭도, 궤도	개소	8	4	3			1
	비중	100%	50.0%	37.5%			12.5%
유원시설	개소	28	14	5			9
	비중	100%	50.0%	17.9%			32.1%
대형토목 공사장	개소	45	15				30
	비중	100%	33.3%				66.7%
수상안전 시설	개소	18	11	2			5
	비중	100%	61.1%	11.1%			27.8%
기타	개소	18	6	2	1		9
	비중	100%	33.3%	11.1%	5.6%		50.0%

- 전남의 특정관리대상시설 중 시설물은 향후 10년 후에 약 60%이상, 20년 후에는 약 80% 이상의 시설물이 30년이 경과할 것으로 예상됨,

그림 4-13

특정관리대상시설
중 시설물의 노후
화 전망



- 전남의 특정관리대상시설 중 건축물은 10년 미만 3.0%(96개소), 11년~20년 20.1%(639개소), 21년~30년 56.2%(1,786개소), 31년 이상 16.3%(519개소) 임.

유형			기간				
			~10년	11년~20년	21년~30년	31년~	기타
건축물	3,178개	소계 (비중)	96 (3.0%)	639 (20.1%)	1,786 (56.2%)	519 (16.3%)	138 (4.3%)
공공업무 시설	개소	185	8	50	75	51	1
	비중	100%	4.3%	27.0%	40.5%	27.6%	0.5%
공동주택	개소	1,844	1	224	1267	325	27
	비중	100%	0.1%	12.1%	68.7%	17.6%	1.5%
중소형 건축물	개소	933	57	289	383	136	68
	비중	100%	6.1%	31.0%	41.1%	14.6%	7.3%
대형 건축물	개소	77	4	21	44	6	2
	비중	100%	5.2%	27.3%	57.1%	7.8%	2.6%
대형 광고물	개소	105	24	55	13		13
	비중	100%	22.9%	52.4%	12.4%		12.4%
건축 공사장	개소	29	2				27
	비중	100%	6.9%				93.1%
기타	개소	5			4	1	
	비중	100%			80.0%	20.0%	

표 4-37

특정관리대상시설 중 건축물의
노후화 정도

- 전남의 특정관리대상시설 중 건축물은 향후 10년 후에 약 70%이상, 20년 후에는 약 90% 이상의 건축물이 30년 이상 노후화될 것으로 예상됨.

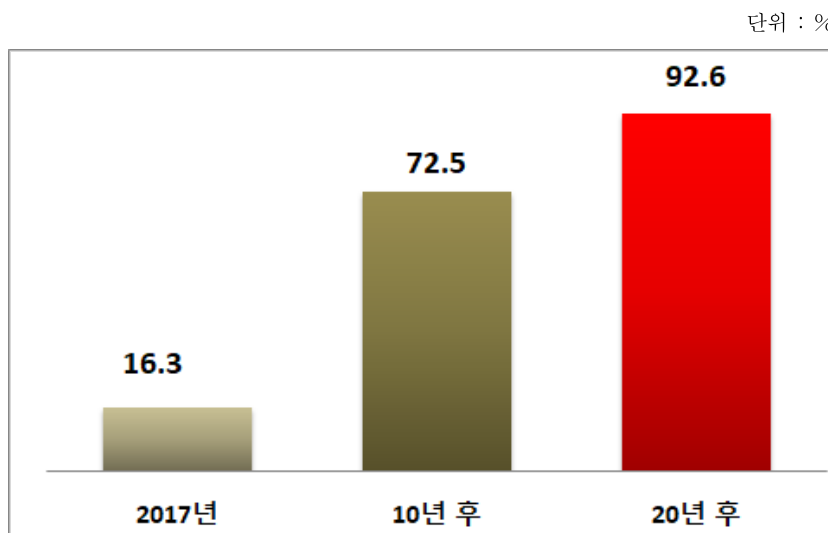


그림 4-14

특정관리대상시설
중 건축물의 노후
화 전망

2

시설물
진단결과 및
시사점

- 또한, 최근 5년간(2011년~2015년) 전남 지역 내 소규모 취약시설(옹벽, 육교, 전통시장, 지하도 등)에 대한 안전점검 결과, 5개 중 1개가 미흡 혹은 불량 판정
 - 소규모 취약시설 점검시설 589개 중 121개 시설이 미흡 혹은 불량 판정 (20.5%)을 받음.

(2) 인프라 부문별 시사점

- 전남 지역의 낮은 경제성장률과 1차 산업 중심의 산업구조, 낙후 및 소외지역의 증가 등을 감안할 때, 인프라 스톡은 크게 부족한 수준이며, 기존 인프라 시설 노후화 및 생활 인프라의 부족 문제 등 인프라 관련 문제의 지속 제기가 예상됨.
- 전라남도의 문화예술 및 힐링 관광 그리고 물류 및 에너지 신산업 거점 육성 등의 실현을 위한 인프라는 매우 부족한 상황. 특히, 노후건축물의 비중 급속한 증가, 지역 간 불균형 심화와 상·하수도, 포장도로 등 생활 인프라 및 산업단지 등의 노후화 등에 대한 대응이 필요

1) 교통 인프라

- 전남 지역은 최근 관광객 증가 및 고속철도의 이용 증가에도 불구하고, 여전히 광역간선도로의 절대적 부족과 전남 지역 내 권역 간 연계망 미흡 및 물류의 핵심인 철도의 절대적인 시설 부족 문제 지속
- 전남 지역의 도로 포장률은 경남 및 강원도 다음으로 낮은 포장률(2016년 기준 : 76.46%, 전국평균 85.3%)을 보이고 있음. 특히, 지방도, 군도 등의 포장률이 타 지역에 비해 현저히 낮음
- 2016년 기준 전남의 '인구 10만 명당 교통사고 사망자 수'는 19.2명으로 전국 17개 시·도중 가장 높음
 - 전국 평균 8.5명을 2배 이상 상회

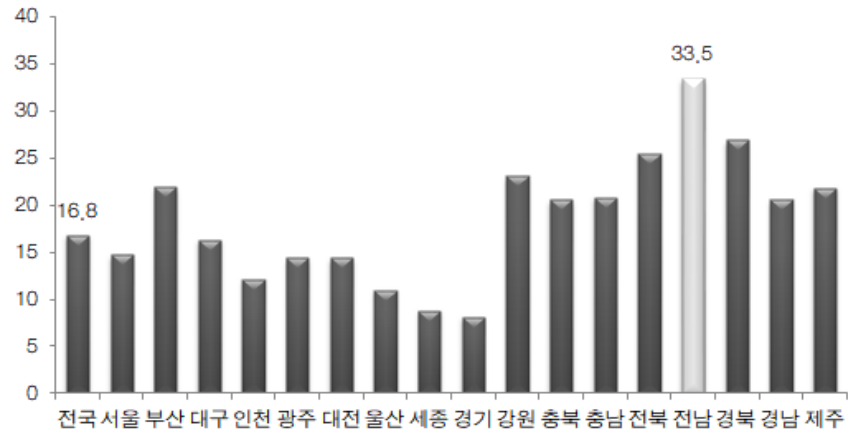
- 전남 지역은 도로 공급이 지속적으로 이루어지고 있으나, 미 연결구간 및 미 개설도로가 여전히 많은 상황 → 전남 지역 내 권역별 연계가 어려운 상황
- 도로 중 내구연한을 초과한 노후 도로가 1,026km로서 전국에서 3번째로 노후도로가 많은 상황
- 2015년 지역안전지수(국민안전처 자료)결과, 전남 지역의 교통 분야 안전등급은 최저인 5등급
- 최근 KTX의 네트워크 확대 및 SRT 개통 등으로 철도의 중요성이 부각되고 있으나, 전남 지역의 철도 SOC시설은 도로에 비해 절대적으로 부족하고, 기존 선로의 노후화 및 선형불량 등이 심화
 - 남북축의 호남선 및 전라선, 동서축의 경전선 등이 주축이나, 고속철도와 연계된 철도연계망이 절대적으로 부족
 - 순천, 여수, 나주, 목포 등 고속철도 주요역 등의 활용에 있어서도 다양한 개발지구와 연계 논의가 있으나, 실질적인 성과는 미흡
- 무안공항은 최근 국제노선의 증편되고 있으나, 호남지역 관광산업 활성화를 위한 핵심 거점으로서의 기능을 하기에는 관련 인프라가 여전히 미흡한 상황
 - 무안국제공항의 접근성 개선을 위해 호남고속철도 경유가 노선 확정

2) 정주환경

- 전남 지역의 주거환경은 매우 취약. 연립주택 비중이 가장 높고, 노후주택의 비중이 높아 전국에서 30년 이상 노후주택 비중이 가장 높은 지역
- 30년 이상 노후 주택 비중은 전체의 33.5%(2016년 인구주택총조사)로서 전국 최고. 주택노후도에서도 1.87로서 가장 높음
 - 주택노후도 = 사용승인 40년을 초과한 노후주택 수 / 사용승인 5년 이하 신규주택 수, 주택노후도가 1.0 이상이면 도시재생 및 농촌정비가 시급한 지역으로 분류됨

그림 4-15

시도별 30년 이상
노후 주택 비중
현황(2016년기준)



자료 : 통계청 2016년 인구주택총조사 조사결과

- 특히, 진도군, 신안군 등 지역은 노후주택이 전체의 60% 내외로 전국에서 가장 높은 노후화 진전

그림 4-16

전남 지역 주요
기초자치단체 30
년 이상 노후주택
비중 현황

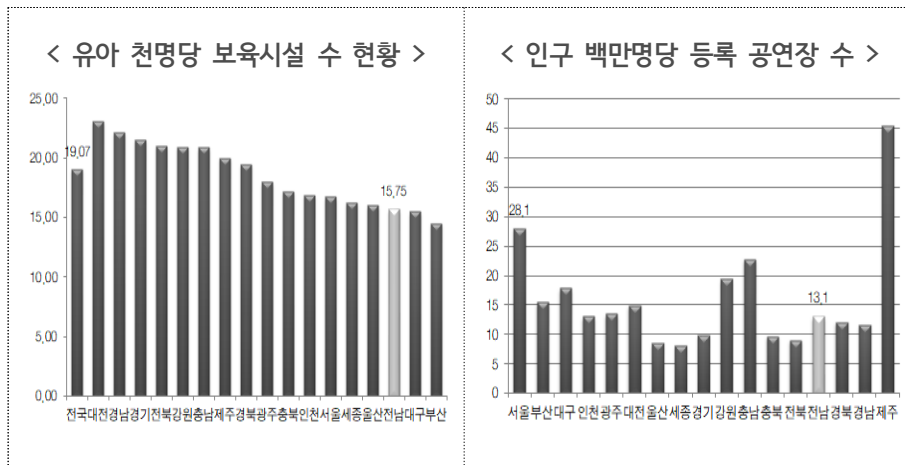


주 : 앞의 순위는 전국 기초자치단체 중 30년 이상 주택 비중 순위임.
자료 : 인구주택총조사

- 도심기능의 쇠퇴와 공동화에 따른 지역상권 쇠퇴 발생. 지역별로 공·폐가 증가
 - 전남 지역 공가(빈집)는 102천 호로서 경기(168천 호), 경북(108천 호) 다음으로 높음
- 전남 지역 내 소재하는 주거, 상업 등 건축물의 경우 기초지자체 평균 62.8%가 20년 이상 된 건축물임.

3) 생활 인프라

- 2015년 기준으로 전남 지역의 상·하수도 보급률은 전국 최저(81.4%)이며, 상수도관은 총연장 1만 6천 258km 중 3천 615km(22.2%)가 설치된 지 20년 이상 넘어 노후 정도가 심각한 상황. 이에 따른 누수율은 26.1%(누수량 5천 600만t)로 전국 평균(11.1%)을 크게 상회
- 이밖에도 우리나라 대표 해양관광지역을 표명하고 있으나 문화콘텐츠를 제공하는 공연장 및 기타 문화시설은 타 시도에 비해 여전히 부족하고, 지역민들의 생활과 직결되어있는 각종 생활편의시설도 부족한 상황



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

그림 4-17

시도별 보육시설
및 문화시설 현황

4) 산업단지

- 전남 지역은 96개의 산업단지가 있으나, 광양(84년), 대불(89년), 삼일자원비축(91년) 등 조성된 지 30년이 경과한 노후화 산업단지 다수. 이로 인해 안전사고, 환경 피해 등은 물론, 산업단지를 통한 지역발전과 일자리 창출에 한계
 - 전남 지역의 산업단지는 96개소로 단지수로는 16개 시도 중 6번째. 지정면적으로는 최대
 - 반면, 지난 10년간(2003~13), 전남 지역 산업단지 내에 입주기업이 903개사 증가하는데 그쳐, 전국에서 가장 낮은 입주업체 증가율을 보이고 있음(전국 평균 9.2%, 전남 5.6%)

2

시설물
진단결과 및
시사점

5) 방재인프라

- 자연재해가 많고, 항시 지진 피해도 우려되는 지역
 - 전남 지역 내에서 2012년부터 2017년 5월까지 집중호우 및 태풍, 가뭄 등으로 인하여 약 6,000억원의 복구비용 등 발생
 - 전남 지역의 공공건축물의 내진 설계 대상 2,531개소 중 내진설계가 적용된 건축물은 33.2%에 불과

제5장 지역 인프라 투자 정책 진단

1. 지역 인프라 투자 현황

(1) 총괄 현황

- 세출규모 6조 7,508억 원 사회복지가 34.4%를 가장 많은 부분을 차지하고 있고, 농림해양수산 16.2%, 일반공공행정 7.5%, 공공질서 및 안전 6.5%, 환경보호 6.3%, 국토 및 지역개발 5.2%를 차지하고 있음

단위: 억원, %

구분	2018년		2017년		증감	
	금액	구성비	금액	구성비	금액	증감률
총계	67,508	100.0	63,735	100.0	3,773	5.9
일반공공행정	5,100	7.5	4,776	7.4	324	6.7
공공질서 및 안전	4,449	6.5	4,207	6.6	240	5.7
교육	2,027	3.0	1,930	3.0	97	5.0
문화 및 관광	3,060	4.5	3,127	4.9	- 66	-2.1
환경보호	4,250	6.3	4,419	6.9	- 168	-3.8
사회복지	23,266	34.4	20,953	32.8	2,312	11.0
보건	998	1.4	818	1.2	179	21.9
농림해양수산	10,977	16.2	10,564	16.5	412	3.9
산업·중소기업	2,031	3.0	1,686	2.6	344	20.4
수송 및 교통	2,873	4.2	3,027	4.7	- 153	-5.0
국토 및 지역개발	3,550	5.2	3,639	5.7	- 89	-2.4
과학기술	57	0.1	69	0.1	- 11	-17.1
예비비	606	0.9	617	0.9	- 11	-1.7
기타	4,258	6.3	3,895	6.1	362	9.3

표 5-1

전남 2018년
세출 현황

1

지역 인프라
투자 현황

- 전남의 전체 예산은 2013년부터 2016년까지 3.4% 연평균 증가하였으며, 이 중 사회복지 예산은 7.8% 연평균 증가로 가장 두드러지게 증가하였음
- 사회복지 예산 부문은 2016년 전체 예산대비 28.1%로 가장 높으며, 농림해양수산 19.4%, 환경보호 8.3% 순으로 나타남

표 5-2

전남
2013년~2016년
결산 내역

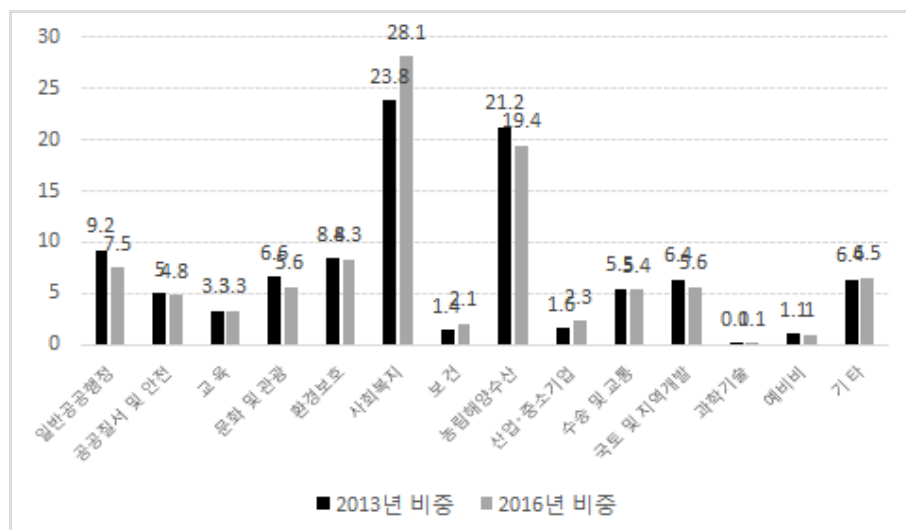
단위 : 백만원, %

항목	2013년		2014년		2015년		2016년	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중	금액	비중
합 계	4,857,083	100	5,041,363	100	5,473,991	100	5,555,583	100
일반공공행정	447,674	9.2	379,067	7.5	394,106	7.2	417,324	7.5
공공질서 및 안전	244,057	5.0	191,414	3.8	241,129	4.4	265,120	4.8
교 육	161,831	3.3	160,740	3.2	162,008	3.0	183,889	3.3
문화 및 관광	319,857	6.6	318,604	6.3	292,395	5.3	311,265	5.6
환경보호	408,041	8.4	419,689	8.3	467,326	8.5	458,580	8.3
사회복지	1,154,298	23.8	1,445,983	28.7	1,590,625	29.1	1,561,526	28.1
보 건	66,916	1.4	76,121	1.5	92,609	1.7	117,509	2.1
농림해양수산	1,027,628	21.2	1,050,973	20.8	1,106,554	20.2	1,075,062	19.4
산업·중소기업	78,646	1.6	78,475	1.6	120,497	2.2	129,627	2.3
수송 및 교통	267,042	5.5	258,299	5.1	270,937	5.0	300,626	5.4
국토 및 지역개발	313,060	6.4	277,814	5.5	336,154	6.1	311,526	5.6
과학기술	1,140	0.1	1,388	0.1	1,095	0.1	5,366	0.1
예비비	55,497	1.1	55,348	1.1	57,041	1.0	56,041	1.0
기 타	311,395	6.4	327,446	6.5	341,516	6.2	362,122	6.5

자료: 전라남도 각년도 예산서

그림 5-1

전남 기능별
세출총괄 비중



- 전남의 사회복지분야 전국 8위로서, 세출결산액은 5조 5,000억 원 사회복지분야 결산액은 1조5,976억원이며, 1인당 2,197원으로 지자체중 가장 높음

지역	사회복지분야 결산액(억원)	세출결산액(억원)	사회복지비 비율(%)
전국 평균	18,579	60,532	29.44%
유사지자체 평균	19,707	66,178	29.14%
전라남도	15,976	55,000	29.05%

자료 : 전라남도 사회복지예산분석보고서(2017년)

표 5-3

2016년 지역별
세출결산액 대비
사회복지분야
결산액 비중

단위 : 원

지역	주민1인당 사회복지예산	지역	주민1인당 사회복지예산	지역	주민1인당 사회복지예산
전국평균	1,483	대전	1,462	충남	1,639
전남	2,197	부산	1,661	세종	937
서울	1,421	울산	1,208	전북	2,122
대구	1,591	경기	1,063	경북	1,912
인천	1,399	강원	1,899	경남	1,597
광주	1,766	충북	1,698	제주	1,252

주 : 일반회계+특별회계, 총계 예산기준

표 5-4

지역별 1인당 사
회복지 예산액
(2016년 기준)



그림 5-2

지역별 1인당 사
회복지 예산액
(2016년 기준)

- 사회복지 지출 분야의 대폭 확대로 인해 전남은 타 광역도에 비해 인프라 예산 비중도 절대적으로 작고, 상대적으로도 미약
 - 그 동안 전남은 타 광역도에 비해 중앙정부로부터의 사회 인프라 및 SOC

1 지역 인프라 투자 현황

투자 예산이 상대적으로 미약하였으며, 이는 도로, 철도, 건설, 하천 등의 관리 시설물의 신규투자가 뒤늦게 이뤄지고 있음

(2) 인프라 투자 정책의 문제점

1) 산업인프라 확대를 통한 재정자립도 및 재정자주도 증대 필요

① 전남의 재정자립도

- 전남의 재정자립도는 2017년 당초예산기준 21.25%이며, 재정자주도는 2017년 당초예산 기준 35.37%임
 - 전남의 재정자립도는 21.25%로 9개 광역도 38.26%보다 재정자립도는 낮은 편임
 - 주요 사유로는 산업기반 미흡 등 세수기반이 취약하여 자체수입이 낮고, 지방교부세 등 중앙에 의존하는 이전재원이 차지하는 비중이 높음
- 전남의 재정자주도는 35.37%로 중앙에서 받는 보조금 의존도가 높아 규모가 비슷한 9개 광역도 평균 자주재원규모 49.11%보다 낮으나, 지방세 징수노력으로 자체세입의 증가로 2016년보다 1.63% 증가함

표 5-5

전남의
재정자립도 및
재정자주도 현황

단위 : %

구분		항목	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
재정 자립도	전남	당초예산	16.29	16.75	17.42	18.35	21.25
		최종예산	18.88	19.81	21.09	22.11	-
	유사 지자체 평균	당초예산	34.07	33.22	33.83	35.93	38.26
재정 자주도	전남	당초예산	36.59	35.08	33.96	33.74	35.37
		최종예산	36.66	37.37	35.52	36.44	-
	유사 지자체 평균	당초예산	48.84	46.85	45.84	47.28	49.11

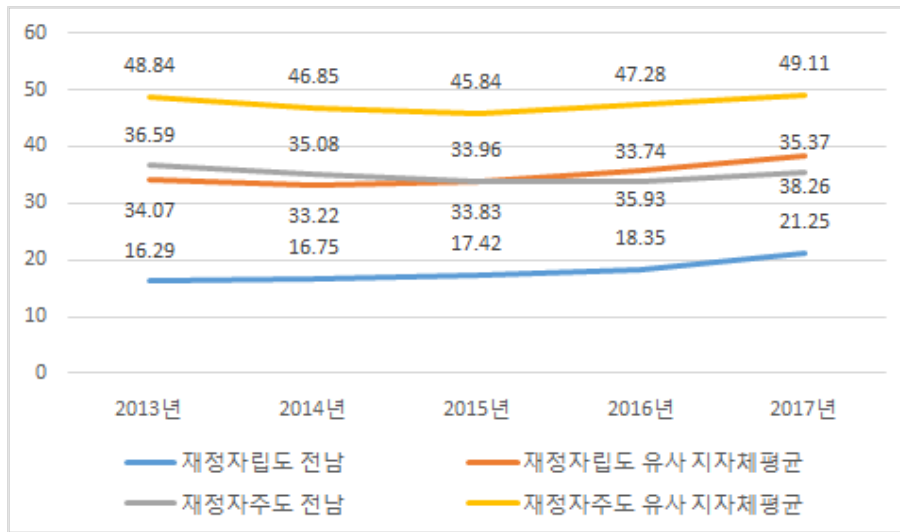


그림 5-3

전남의 재정자립도 및 재정자주도 추이

2) 삶의 질 향상을 위한 생활 인프라에 대한 적극적인 투자가 필요

- 전남의 생활 인프라(상·하수도, 도시가스 등)는 타 시도대비 낮은 편이며, 이는 지역주민의 기본적 삶 영위를 위한 인프라에 해당되며 지속적인 투자와 보급률 향상 방안이 시급함.
- 의료 인프라 또한 상대적으로 부족하며, 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자에 관심이 필요

지역 인프라 투자 현황

표 5-6

전남 및 타
광역도의 주요
인프라 지표 비교

지표	전남	전북	충북	충남	경북	경남
면적(km ²)	12,319	8,069	7,407	8,226	19,031	10,540
인구(천명)	1,755	1,800	1,567	2,105	2,643	3,297
인구밀도(명/km ²)	6,470	4,327	1,913	3,923	7,047	3,124
재정자립도(%)	26.2	28.6	38.1	39.3	32.7	45.0
1인당 GRDP	3,643	2,487	3,299	4,873	3,547	3,123
투자액(십억원)	24,301	14,144	18,307	48,812	33,883	34,220
실업률(%)	3.0	2.1	2.6	3.1	3.2	3.3
1인당 도로연장(m)	5.57	4.51	4.32	3.40	4.88	3.71
1000명당 차량대수(대)	952	869	761	1,015	1,354	1,652
주택보급률(%)*	110.4	107.5	111.2	108.3	112.5	106.3
상수도 보급률(%)	86.6	95.6	90.2	84.4	90.2	93.1
하수도보급률(ℓ)	76.1	85.9	86.2	74.3	79.3	88.6
도시가스보급률(%)	49.8	68.0	62.9	61.2	61.6	67.4
의료기관(개소)	3,245	3,635	2,580	3,429	4,300	5,013
인구 십만명당 사회복지시설(명)	22.9	17.5	23.6	19.3	17.8	9.8
인구 십만명당 문화기반시설(개소)	9.5	8.0	8.0	7.4	7.3	5.7

주: 2015년 기준 : 1인당 GRDP, 도시가스보급률, 투자액, 주택보급률, 의료기관, 인구 십만명당 사회복지시설(명)/문화기반시설

2016년 기준 : 실업률, 1인당 도로연장, 1000명당 차량대수, 상수도 보급률, 하수도보급률, 도시가스보급률, 의료기관

2017년 기준 : 면적, 인구, 인구밀도, 재정자립도(*주택보급률: 국토교통부의 신 주택보급률을 적용)

자료 : 각 지자체 통계연보

3) 정부지원사업의 조기 실현을 위한 예산 확보 필요

- 2018년 전남의 SOC예산 중 국비지원의 의존도 높고, 예산 확보가 되지 않은 사업이 존재함.
 - SOC 축소 등 강력한 구조조정 방침으로 2018년 정부 예산안에서 SOC 예산이 대폭 삭감되어 사업추진에 차질이 우려됨
 - 인프라 투자에 대한 정책목표 달성을 위해 지자체장 및 주무부서의 재원확보 방안 제시가 선결적으로 요구됨

단위 : 억원

사 업 명	기존 예산 (A)	변경 예산 (B)	차이 (B)-(A)
광주 ~ 순천간 경전선 전철화 사업	48	0	-48
광주 대촌 ~ 나주 금천 도로확장	25	0	-25
광주 ~ 완도간 고속도로	3,000	455	-2,545
목포 ~ 보성 남해안 철도 건설	3,500	1,999	-1,501
흑산도 소형공항	500	167	-333

자료 : 중앙일보, SOC예산 축소 낙후 광주·전남 직격탄.. 후폭풍 어디까지 기사자료(2017.08)

표 5-7

전남의 인프라
예산 삭감 내역

4) 생활권을 중심으로 한 문화사회 인프라 확보 필요

- 전남은 22개 시군이 6개(중추도시 2, 농어촌 4) 생활권이 구성되어 있으며, 각 시·군이 행정구역이라는 장벽으로 차단된 주민 편의시설 및 행정서비스를 유무상통(有無相通)하여 주민들의 더 나은 삶의 질 향상을 도모하는데 목적이 있음
- 그러나 문화기반시설의 경우 생활권 구성만으로는 거리상의 문제 등의 시설 이용에 애로가 있어, 장기적으로 지자체별 문화기반시설 예산 확보가 필요

유형	기준	지자체수
중추도시 생활권 (2)	목포시+무안군+신안군+해남군+진도군	5
	여수시+순천시+광양시+보성군+고흥군	5
농어촌 생활권 (4)	나주시+화순군	2
	담양군+곡성군+구례군	3
	장성군+영광군+함평군	3
	영암군+장흥군+강진군+완도군	4

표 5-8

전남 6개 생활권
현황

1

지역 인프라
투자 현황

지역 인프라 투자 현황

표 5-9

인구 백명당
문화시설 수

지역	총 계	국립 도서관	공공 도서관	박물관	미술관	문예 회관	지방 문화원
서울	356	1	146	120	37	19	25
부산	87	-	36	19	6	11	14
대구	72	-	33	16	4	11	8
인천	97	-	46	30	4	8	8
광주	56	-	21	10	9	7	5
대전	56	-	24	16	5	3	5
울산	39	-	17	9	-	4	5
세종	12	-	4	6	-	1	1
경기	492	-	228	139	49	34	31
강원	206	-	53	96	11	18	18
충북	126	-	42	45	8	12	11
충남	154	-	58	46	9	18	16
전북	149	-	56	40	13	15	14
전남	181	-	64	46	25	19	22
경북	196	-	64	65	11	26	23
경남	190	-	65	60	9	20	20
제주	126	-	21	63	19	3	2

5) 기초편의 및 사회복지 인프라 확보가 시급

① 주차장

- 전남의 대다수 지자체는 주차장 확보율이 부족한 편에 속함.

표 5-10

주차장 현황

구분	기준	지역명
부족한 편	80% 이하	목포시, 곡성군, 구례군, 고흥군, 보성군, 화순군, 장흥군, 강진군, 해남군, 영암군, 함평군, 장성군, 완도군, 진도군, 신안군
보통	81% ~ 99%	여수시, 순천시, 광양시, 담양군, 영광군,
풍부한 편	100%이상	나주시, 무안군

② 보육시설

- 장기적 관점에서의 보육시설 확충이 필요한 지자체가 많음

구분(1천명당 보육시설)	기준	지역명
부족한 편	249.65 ~ 307.78	담양군, 고흥군, 보성군, 무안군, 신안군, 장흥군, 함평군, 진도군
보통	344.32	곡성군, 구례군, 강진군, 해남군, 장성군, 완도군
풍부한 편	392.05 ~ 492.84	여수시, 나주시, 영암군, 영광군 목포시, 순천시, 광양시, 화순군

표 5-11

보육시설 현황

③ 사회복지시설

- 여러 유형의 사회복지시설 중에 특정 유형의 복지시설이 없는 지자체가 있으며, 이에 대해 법정계획에 따른 「지역사회복지계획」에 복지시설에 대한 요구가 있음.

시설유형	지역명
종합사회복지관	광양시, 담양군, 곡성군, 고흥군, 화순군, 강진군, 영암군, 함평군, 영광군, 장성군, 완도군, 진도군, 신안군
직업재활시설	광양시, 담양군, 구례군, 고흥군, 보성군, 화순군, 장흥군, 해남군, 영광군, 장성군, 완도군, 진도군, 신안군
주간보호시설	나주시, 곡성군, 구례군, 보성군, 장흥군, 강진군, 영암군, 장성군, 완도군, 진도군, 신안군
재가복지시설	장흥군
장애인 IL센터	담양군, 곡성군, 구례군, 고흥군, 보성군, 화순군, 장흥군, 강진군, 해남군, 영암군, 무안군, 함평군, 영광군, 장성군, 완도군, 진도군, 신안군

표 5-12

사회복지 시설
현황

1

지역 인프라
투자 현황

(3) 향후 인프라 투자 전망

- 2016~2020년간 39조 5,743억원(연평균 신장률 2.9%) 예상
- 재정수입은 '16~'20년 기간 중 연평균 4.0% 증가할 전망, 재정지출은 '15~'19년 기간 중 연평균 2.6% 증가

단위 : 백만원, %

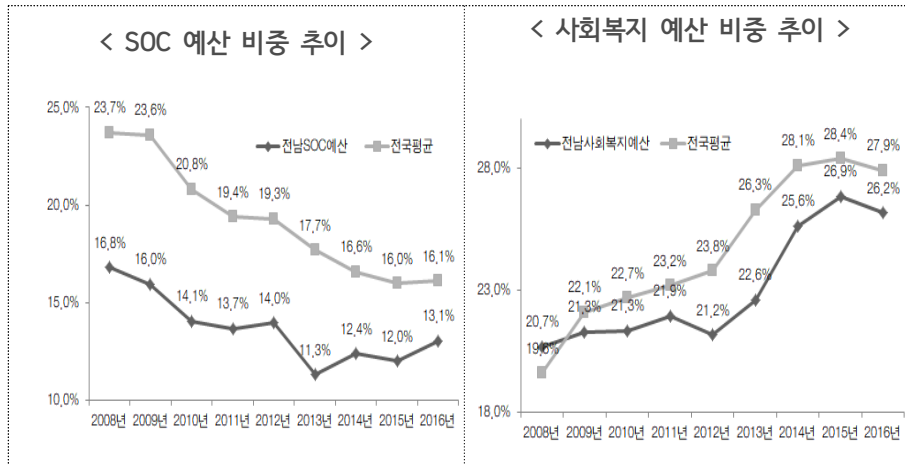
표 5-13

전남 중기재정
계획(2017년~202
0년)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균 신장률
전 남	7,452,785	7,738,141	7,904,239	8,138,559	8,340,542	2.85
목포시	672,443	692,483	709,439	728,224	740,843	2.45
여수시	1,032,886	1,035,913	1,052,223	1,067,997	1,084,026	1.22
순천시	981,372	1,061,146	948,089	968,957	999,222	0.45
나주시	635,879	643,232	651,843	657,948	666,530	1.18
광양시	728,013	735,213	810,367	825,748	834,106	3.46
담양군	347,735	357,084	363,350	371,988	379,853	2.23
곡성군	356,642	358,826	366,002	372,095	382,231	1.75
구례군	250,480	255,892	261,996	269,251	278,499	2.69
고흥군	617,020	620,670	617,494	611,614	620,908	0.16
보성군	399,907	403,689	408,727	412,590	414,664	0.91
화순군	492,626	503,291	509,106	513,884	519,657	1.34
장흥군	393,540	404,142	405,945	420,363	430,097	2.25
강진군	353,982	367,947	378,961	389,338	406,246	3.5
해남군	658,561	679,013	700,315	724,289	725,286	2.44
영암군	460,584	468,793	475,991	481,156	483,691	1.23
무안군	449,056	459,003	469,494	480,573	492,289	2.32
함평군	341,770	363,404	364,405	364,750	369,416	1.96
영광군	510,594	520,145	529,698	544,372	525,894	0.74
장성군	366,417	375,198	384,263	389,014	396,793	2.01
완도군	428,379	428,600	429,881	431,296	446,322	1.03
진도군	354,344	361,196	370,053	372,474	381,214	1.84
신안군	470,606	479,449	488,465	497,656	507,026	1.88

주 : 2016년도는 실 예산과 차이가 있으나 전남 5년 중기지방재정계획을 반영함
 자료 : 전라남도 중기지방재정계획(2016)

- 전남 지역의 SOC 관련 예산(수송 및 교통, 국토 및 지역개발)은 지속적으로 축소되고 있는 상황

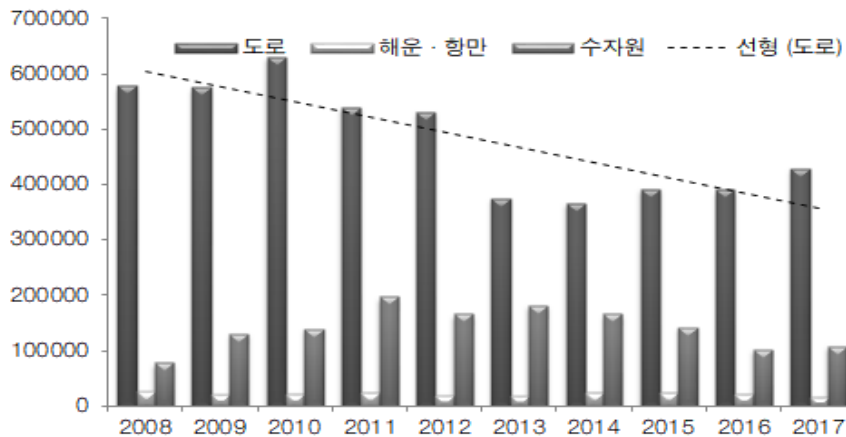


자료 : 지방재정통합공개시스템, 세출(최종) 기준

그림 5-4

전국평균 대비
전남 지역의 SOC
예산 비중 추이

- 특히, '수송 및 교통' 예산 중 도로 및 해운·항만 등 교통 및 물류 인프라 예산과 '국토 및 지역개발' 예산 중 수자원 관련 예산 감소가 뚜렷이 나타나고 있음.



자료 : 국가통계포털

그림 5-5

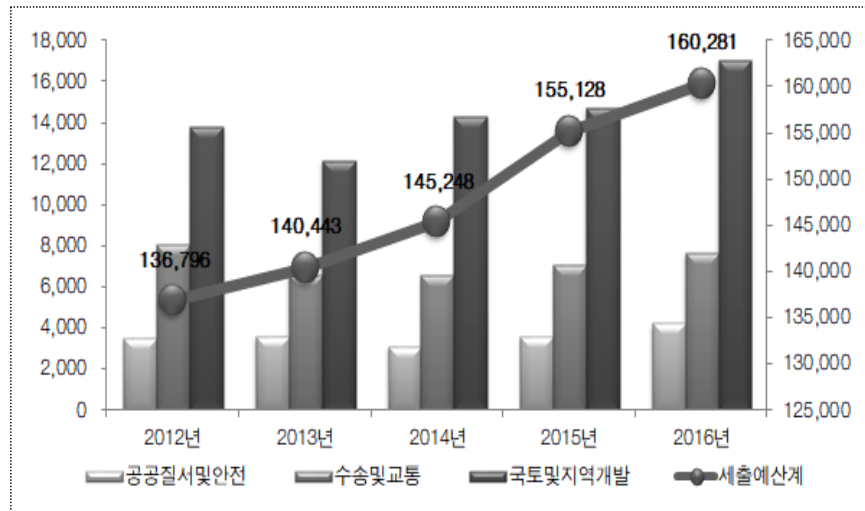
전남 지역 SOC
주요 부문별 예산
편성 추이

지역 인프라 투자 현황

그림 5-6

전남 세출예산
편성 현황
(’12~’16)

- 구체적으로 인프라 예산 중 ‘수송 및 교통’ 부분의 예산은 감소세를 보이고 있는 실정. ‘공공질서 및 안전’과 ‘국토 및 지역개발’ 예산은 소폭 증가에 그치고 있는 상황



자료 : 전라남도 예산공개자료

2. 주요 인프라 사업 추진 현황

(1) 인프라 사업 추진 현황

1) 인프라 사업 총괄

- 5년간(2016~2020년) 전남 중기지방재정 규모는 39조 원 중에 인프라 투자액은 5조 9,777억원 예상
- 인프라 투자액 중 환경보호(상하수도 및 수질)분야 비중이 25.9%, 수송 및 교통(도로)분야 18.37%, 공공질서 및 안전(지방하천정비사업) 9.59% 순으로 높음.

단위 : 억원, %

분야	주요 투자사업	투자액	비중
일반공공행정	청사시설물 관리	147	0.25%
공공질서 및 안전	지방하천정비사업(도)	5,731	9.59%
	지방하천정비사업(시군)	1,036	1.73%
	재해위험개선지구정비(시군)	1,300	2.17%
	소하천 정비사업	1,756	2.94%
	급경사지붕괴위험지구 정비사업	365	0.61%
	재난예방 시설사업	291	0.49%
	우수저류시설 정비	278	0.47%
	재해위험저수지 정비	102	0.17%
문화 및 관광	문화예술	444	0.74%
	관광	4,605	7.70%
	체육	759	1.27%
	문화재	3,465	5.80%
	옥외광고물 문화개선	46	0.08%
환경보호	상하수도·수질	15,493	25.92%
	폐기물	307	0.51%
	대기/자연/해양/환경보호일반	1,224	2.05%
사회복지	취약계층지원	849	1.42%
보건	보건의료	569	0.95%
농림해양수산	농업·농촌	1,886	3.16%
	임업·산촌	4,738	7.93%
	해양수산·어촌	608	1.02%
산업·중소기업	에너지 및 자원개발	145	0.24%
수송 및 교통	도로	10,982	18.37%
	해운·항만	928	1.55%
국토 및 지역개발	수자원	584	0.98%
	지역 및 도시	1,139	1.91%
합 계		59,777	100%

자료 : 전라남도 중기지방재정계획(2016)

표 5-14

분야별
중기지방재정
규모중 인프라
분야의 투자액과
비중(16년~20년)

2
주요 인프라
사업 추진
현황

표 5-15

목포시 인프라
사업 현황

2) 전남 내 시군별 인프라 사업 현황

○ 목포시

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행사업비	이후사업비	사업완료 예정연도	진행률
나눔봉사기념관 건립	5,100	2,441.8	2,658.2	2017	85
도시재생 선도지역사업	20,000	14,000.0	6,000	2017	85
행정타운부설주차장 조성	2,500	0.0	2,500	2018	12
서산,온금 지구 재정비 촉진지구 기반시설조성	839,400	3,326.0	836,074	2020	10
하수도정비 중점관리지역 정비사업	35,016	17,930.0	6,803	2020	10
용해2지구~백련펌프장 하수관거정비사업	18,550	6,747.0	11,803	2020	10
남악신도시 하수처리장 증설	26,547	10,462.0	7,787	2018	60
상동초기 우수처리시설 설치사업	15,069	12,401.0	700	2018	80
등산로연결 구름다리 설치	3,600	1,600.0	2,000	2017	45
세라믹산단 연결도로개설	2,600	600.0	0	2018	30

○ 여수시

단위 : 백만원, %

표 5-16

여수시 인프라
사업 현황

사업명	총사업비	집행사업비	이후사업비	사업완료 예정연도	진행률
농업에너지이용효율화사업 신재생에너지시설(지열)	2,500	2,500	-	2017	70
여수 충무지역 새뜰마을사업	4,693	729	3,964	2019	10
여수진남상가 주차장 건립	5,400	2,400	3,000	2017	30
가고 싶은 섬 낭도 가꾸기	4,400	2,000	2,400	2019	30
수산물처리저장시설건립	7,900	-	7,900	2018	10
지방어항 서도항 시설 확충	7,000	625	6,375	2019	40
만흥동 마래터널 앞 도로 확장	2,600	1,800	800	2017	80
여수시 장애인 국민체육센터 건립	9,000	8,000	1,000	2017	26
여수시육아종합지원센터 건립	3,844	3,844	-	2018	22
여자만 연안생태 휴양마을 조성	9,000	34	8,966	2018	10
여수 광림지역 새뜰마을 조성	8,513	3,046	5,467	2018	40
화양면 소장 ~ 굴구지 도로확장	2,600	2,600	-	2017	80
여수국가산업단지 혁신지원센터 구축	8,000	3,200	4,800	2018	10
신덕지구 연안정비	3,000	635	2,365	2019	10

○ 순천시

단위 : 백만원, %

표 5-17

순천시 인프라
사업 현황

사업명	총 사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
드라마촬영장 실내체험장 건립	3,500	-	3,500	2019	1
택시운수근로자 복지문화회관건립	2,000	1,000	417	2017	60
순천시 노인회관 신축사업	7,400	4,800	2,600	2017	90
순천보훈복지회관건립	3,900	3,900	-	2017	35
순천호국공원조성사업	3,169	3,169	-	2019	20
순천봉안시설(제2봉안당)건립	6,000	1,340	4,660	2018	10
순천만 갯벌복원사업	7,000	2,857	4,143	2018	60
철도관사마을관광자원화	9,000	249	8,751	2019	18
순천시 나누리센터 건립사업	5,000	1,160	3,840	2018	5
순천일반산업단지 경쟁력강화 사업	39,500	1,064	38,436	2020	2
순천 뿌리기술지원센터 건립	20,233	11,135	9,098	2019	40
낙안석정마을 하수도정비공사	2,000	429	1,571	2017	65
조례처리분구 하수관거 정비사업	17,000	13,572	3,428	2017	76
인월(남제)하수관거 정비사업	28,104	28,104	-	2017	100
신도심 배수설비 오접 정비공사	30,000	6,999	23,001	2020	5
신대행정복합시설 건립	7,687	7,687	-	2016	100
조곡동 주민자치센터 건립	6,800	-	6,800	2018	1
삼산동 주민자치센터 증축	3,400	1,130	2,270	2017	10
왕조1동 주민센터(패시브청사) 증축공사	5,200	395	4,805	2017	10
순천부읍성 역사문화 관광자원화	25,000	10,660	14,340	2018	40
순천시 청수골 새들마을 조성	7,200	2,986	3,849	2018	44
아랫장 환경 개선	20,000	172	19,828	2022	5
아랫장(장평로) 한전선로 지중화 및 LED가로등 설치	3,400	1,000	2,400	2017	20
정원식물 기자재 종합유통전시 판매장 건립	20,500	-	5,000	2019	1

2
주요 인프라
사업 추진
현황

표 5-18

나주시 인프라
사업 현황

○ 나주시

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
나주시 장애인 연합회관 건립	4,500	4	4,496	2019	30
군도24호선(용산~학산) 확포장 공사	4,800	100	4,700	2019	5
역전공원 및 주차장 조성사업	8,600	-	8,600	2019	5
서성벽 특별관리구역 조성	3,800	-	3,800	2018	10
농업기술센터 6차 산업 교육관 신축	2,800	500	2,300	2018	20
한센간이양로주택 기능보강(신축)	5,000	-	5,000	2018	32

○ 광양시

단위 : 백만원, %

표 5-19

광양시 인프라
사업 현황

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
광양시립영세공원 장사시설 확충	13,170	5,809	7,361	2018	10
화물자동차 공영차고지 건설	16,500	0	16,500	2021	5
기능성화학소재 클러스터 구축	60,200	13,227	47,513	2019	64
마동정수지 생태공원조성사업(2단계)	9,000	0	9,000	2019	10
광양시립야구장 건립	5,000	0	5,000	2021	5
생활폐기물처리시설조성	14,715	0	14,715	2028	10
진상5일시장 시설현대화 사업	3,300	340	2,960	2020	15
문화특화지역 조성사업	3,750	0	3,750	2021	5
광양용강도서관 건립	3,900	400	3,500	2018	10
순천~완주간 고속도로 진출입로 개설사업	21,860	0	21,860	2020	5
도시계획도로 중로 1~16호선 개설사업	6,000	100	5,900	2018	5
광양읍 동서천로 순환로 연결사업	1,050	50	1,000	2018	5
디자인 시범거리 조성사업	2,000	0	2,000	2018	20
마동월빙유원지 분수대설치 조성	3,016	0	3,016	2018	20
백운산 둘레길 조성 사업	3,900	411	3,489	2020	10

○ 담양군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
개구리생태공원조성	10,000	1,797	8,203	2017	70
대전천생태하천복원	8,500	3,636	4,864	2017	35
생태교통시스템구축	4,129	2,978	1,151	2017	60
에코허브센터 조성사업	2,148	18	2,130	2018	20
첨단문화복합단지 조성사업	158,142	45,971	112,171	2019	40
대나무생태공원 조성사업	145,940	21,146	124,800	2020	5
메타세쿼이아지구 농어촌테마공원조성	9,672	9,507	165	2017	100
월산권역단위 종합정비사업	5,730	4,765	965	2017	75
무정지구하수관거 정비사업(2단계)	14,510	12,810	1,700	2017	100
수북지구하수관거 정비사업(2단계)	15,454	13,154	2,300	2017	100
도로와지하시설물전산화사업	1,753.2	674	1,079.2	2018	50
담양군 국민체육센터건립	9,200	4,700	4,500	2018	65
녹색관광메타길 조성	3,800	3,800	-	2016	100
담양읍 소도읍 육성사업	90,807	67,602	23,091	2020	74
한재골생태문화공원조성	4,700	1,854	2,846	2018	42
담양일반산업단지조성	93,707	79,641	14,066	2018	80
공예센터 및 복합문화거리조성	3,000	1,279	1,721	2017	85
문화회관 인근 공영주차장 조성	3,800	-	3,800	2017	20

표 5-20

담양군 인프라
사업 현황

○ 곡성군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
곡성군 청사 증축공사	2,620	426	2,194	2017	95
대황강 자연휴식 체험장 조성사업	3,500	-	35	2019	10
섬진강 다기능 경관주차장 조성	3,000	617	2,383	2018	30
로즈 카카오 체험관 건립사업	3,000	-	2,500	2018	5
섬진강 동화 이야기 정원조성	9,500	-	7,833	2021	10
산업용 고압직류기기 성능시험센터 건립	38,000	11,200	26,800	2019	29.4

표 5-21

곡성군 인프라
사업 현황

2
주요 인프라
사업 추진
현황

표 5-22

구례군 인프라
사업 현황

○ 구례군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
산수유 꽃담길 조성사업	3,000	2,667	333	2017	89
섬진강 힐링 생태탐방로 조성	7,200	4,834	2,366	2017	95
군 청사주변 공공용주차장조성	1,882	630	1,252	2017	60
도로와지하시설물 전산화사업	2,220	233	1,987	2018	20
친환경농업기반 구축(지구조성)	2,150	-	2,150	2017	30
구례 목재문화체험장 조성	5,700	5,700	-	2017	100
구례 백두대간 생태교육장 조성	10,000	10,000	-	2017	100
구례수목원 특성화사업	2,500	1,100	1,400	2019	40
구례 용넛골 자연휴양림 조성	9,000	1,372	7,628	2019	5
산림복합휴양단지 순환탐방로 구조개선	1,100	900	200	2017	15
피아골(추동~조동) 순환도로 개설사업	4,000	2,200	1,800	2018	70
효죽선창(군도2호선) 확포장	2,660	1,860	800	2018	88
봉서~오봉도로 확포장 공사	1,900	816	1,084	2017	95
산수동~시동 도로확포장사업	2,320	701	1,619	2018	95
신도~용정 도로확포장 사업	2,500	67	2,433	2018	20
구례읍 가로(보안)등 LED교체사업	3,000	1,560	1,440	2018	45
구례자연드림파크 2단지 조성사업	4,616	3,869	747	2017	85
구례읍 시가지 전선지중화 사업	3,900	-	3,900	2017	30
문척간전지방 상수도확충사업	7,700	7,700	-	2017	95
토지지방상수도확충사업	13,900	5,357	8,543	2018	45
문척간전지방상수도 2단계확충사업	9,500	2,143	7,357	2018	25
기촌지구 농어촌마을하수도 정비사업	4,606	3,716	890	2017	91

○ 고흥군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
현충공원 조성	5,690	1,156	4,534	2017	30
고흥유자 6차산업화 지구조성	3,000	-	3,000	2019	15
향토산업육성사업(고흥틈새다변화)	3,000	2,146	854	2018	65
마리안느-마가렛 봉사학교 건립	3,000	1,000	2,000	2017	실시설계
오천천 생태하천 복원	6,429	6,429	-	2017	100
고읍천 생태하천 복원	12,000	6,554	5,446	2018	51
학곡천 생태하천 조성	18,223	18,223	-	2017	100
도양읍소재지 종합정비	10,000	8,050	1,950	2017	85
고흥터미널~등암간 4차로 확포장	9,200	9,200	-	2017	100
가축분뇨 액비화시설	14,804	8,768	6,036	2018	12
해양융복합 소재 산업화 기반 구축	8,460	2,890	5,570	2020	60

표 5-23

고흥군 인프라
사업 현황

○ 보성군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
현충공원 조성	5,690	1,156	4,534	2017	30
고흥유자 6차산업화 지구조성	3,000	-	3,000	2019	15
향토산업육성사업(고흥틈새다변화)	3,000	2,146	854	2018	65
마리안느-마가렛 봉사학교 건립	3,000	1,000	2,000	2017	실시설계
오천천 생태하천 복원	6,429	6,429	-	2017	100
고읍천 생태하천 복원	12,000	6,554	5,446	2018	51
학곡천 생태하천 조성	18,223	18,223	-	2017	100
도양읍소재지 종합정비	10,000	8,050	1,950	2017	85
고흥터미널~등암간 4차로 확포장	9,200	9,200	-	2017	100
가축분뇨 액비화시설	14,804	8,768	6,036	2018	12
해양융복합 소재 산업화 기반 구축	8,460	2,890	5,570	2020	60

표 5-24

보성군 인프라
사업 현황

2
주요 인프라
사업 추진
현황

2

주요 인프라 사업 추진 현황

표 5-25

화순군 인프라 사업 현황

○ 화순군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
동복천 생태하천복원	11,120	1,000	10,120	2019	10
종자산업 기반구축	3,000	-	1500	2017	10
2016 화순 힐링푸드페스티벌	650	650	-	2016	100
2016 화순 도심속 국화향연	486	486	-	2016	100
화순적벽 관광 명소화 사업	3,900	-	3,900	2019	10
2016 보행환경 개선사업	2,000	-	2,000	2018	20
화순군 장애인직업재활 시설 건립	2,610	2,206	404	2018	56
화순읍 도시가스 공급사업	2,325	-	2,325	2017	50
화순군 그린빛물인프라 조성사업	2,000	-	2,000	2018	10
광산종사자 및 진폐재해자 복지회관 신축공사	2,000	-	2,000	2018	25

○ 장흥군

단위 : 백만원, %

표 5-26

장흥군 인프라 사업 현황

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
정남진 우산도 관광지 조성사업	28,900	9,557	19,793	2020년	53
2016 장흥국제통합의학박람회	24,699	24,699	-	2016년	100
도시가스(LNG)공급	10,787	7,610	3,127	2018년	90
탐진강 관광명소화 사업	8,000	2,850	5,150	2019년	15
정남진권 푸른숲 조성사업	6,000	3,100	2,900	2018년	75
블루투어 수문랜드 조성사업	5,000	91	4,909	2018년	10
공공형승마장 조성사업	4,482	4,482	-	2017년	65
향토산업 육성사업	3,000	700	2,300	2019년	30
지하시설물전산화사업	1,920	233	1,687	2018년	29

○ 강진군

단위 : 백만원, %

표 5-27

강진군 인프라 사업 현황

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
강진만 생태관 건립	5,200	-	3,000	2019.12.	0
다산 정약용 사의재 한옥체험관 조성	3,000	1,300	1,700	2018.4.	20
청소년 수련관 건립	6,000	700	5,300	2018.9.	20
강진 가우도 가고 싶은 섬 조성	4,000	1,600	2,400	2019.12.	40
강진만 생태탐방로 간 연결교량	3,000	-	3,000	2017.11.	10

○ 해남군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
송호항 지방어항 건설사업	8,300	5,750	2,550	2017	85
우수영항 기반시설 구축사업	9,030	7,162	1,868	2017	80
해남군 도시가스 공급사업	11,652	10,471	1,181	2018	70
흙친갈비~한국병원간 도시계획도로 개설공사	4,100	3,492	608	2017	92
고천암 자연생태공원 조성사업	22,040	8,100	16,940	2020	45
마산 농공단지 조성사업	16,012	13,011	3,001	2017	81
삼산지구 농어촌생활용수개발사업	8,736	5,650	3,086	2018	75
삼산 매정 농어촌마을하수도 정비공사	2,524	2,272	252	2017	98
해남읍 광역상수도 배수지 설치공사	2,500	2,059	441	2017	80
땅끝해양자연사 박물관 건립사업	9,700	2,447	7,253	2018	48
도로 및 지하시설물 전산화 구축사업	2,159	1,034	1,125	2018	60
옥천 공공하수처리시설 및 하수관거 정비공사	17,849	6,427	11,422	2018	61
서남권 광역화장장 건립사업	6,215	1,623	4,592	2018	5
해남 공설추모공원 조성사업	6,738	2,080	4,658	2018	27
화원 절골-송촌간 도로확포장공사	3,800	2,634	1,666	2017	52
화산 송계~안정간 도로 확포장공사	2,600	1,633	967	2017	60
해남 안동~남송간 확포장공사	3,400	656	2,744	2018	10
해남읍 매일시장 현대화시설조성	9,500	3,758	5,742	2018	40
땅끝해남 치유의 숲 조성사업	3,800	600	3,200	2019	5
송지면사무소 신축사업	4,216	1,893	2,000	2018	20
해남군 소각시설 대보수사업	13,370	1,334	12,036	2018	35
해남군 청사 신축사업	48,300	5,979	42,321	2020	10
해남 어린이·청소년 도서관 건립사업	5,700	2,100	3,600	2018	20

표 5-28

해남군 인프라
사업 현황

2
주요 인프라
사업 추진
현황

표 5-29

무안군 인프라
사업 현황

○ 무안군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
제20회 무안연꽃축제	465	465	-	2016	100
분재전시관 건립	2,055	1,061	994	2017	80
국민여가캠핑장 조성사업	2,785	2,400	385	2017	93
무안생태갯벌 유원지 조성사업	13,360	8,062	5,298	2017	90
밀리터리테마파크 조성사업	3,550	583	2,967	2017	60
몽탄 폐철도부지 관광자원화사업	1,405	892	513	2017	95
남창천 생태하천 복원사업	17,400	14,718	-	2016	100
무안치유의숲조성	7,372	142	7,230	2019	10
갯벌탐방시설 정비	3,000	1,382	1,618	2019	63
해상안전체험관 건립	4,000	70	1,965	2018	5
양파 부산물 자원화 사업	5,800	172	5,628	2018	20
하묘~성내지구 연안정비사업	3,600	3,123	477	2017	95
피서지구 연안정비사업	3,000	268	2,732	2017	15
창매지구 연안정비사업	2,900	227	2,673	2017	10
왕산지구 연안정비사업	2,450	101	2,349	2019	10
남악복합센터 건립사업	20,700	14,034	6,666	2017	95
무안전통시장시설 개설공사	19,212	19,212	-	2016	100
몽탄농공단지 조성사업	8,860	2,012	6,856	2018	20

○ 함평군

단위 : 백만원, %

표 5-30

함평군 인프라
사업 현황

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
함평군다목적 국민체육센터건립	3,500	-	-	2015	20
용천사권 관광개발사업	9,200	70	9,130	2019	20
생활체육훈련 시설물 합숙소 건립 및 보강	2,100	583	1,517	2016	85
한돈육가공시설 및 체험장 건립	3,700	-	3,700	2016	30
해상재난대피로설치 (해안도로)	20,500	2,620	17,880	2,020	10

○ 영광군

표 5-31

영광군 인프라
사업 현황

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
백학로~옥당로간 도로 개설공사	2,500	100	2,400	2018	30
참조기센터 진입로 개설공사	3,600	2,100	1,500	2019	5
포천~도장간 도로 확포장공사	4,191	4,191	-	2017	100
신장~와룡간 도로 확포장공사	2,300	500	1,800	2018	40
사동~송학간 도로 확포장공사	3,340	2,208	1,132	2018	70
도장교 개축사업	2,000	400	1,600	2018	10
주차환경개선 지원사업	4,300	2,800	1,500	2017	30
백수해안도로 경관자원화 조성	3,800	1,571	1,667	2018	50
불갑사 관광지 주변 기반시설조성	3,600	250	833	2018	40
영광백수 노을광장 조성	3,600	-	667	2018	5
영광찰보리 융복합 산업지구 조성사업	3,000	1,775	1,225	2017	60
영광 법성포단오제무형문화재 전수교육관 건립	6,000	-	6,000	2019	설계중
영광군 보존 회관 신축 사업	25,537	25,537	-	2016	100
스포티움 보조 체육관 신축사업	3,500	3,500	-	2016	100
스포티움 축구잔디 축구 전용구장조성사업	6,000	2,534	3,466	2018	50
전기구동 운송수단 실증환경 기반구축	36,700	18,500	18,200	2020	20
홍농 테마식물원 조성사업	15,000	10,067	4,933	2018	75
불갑산 야생화 생태공원조성	6,220	-	6,220	2020	5
물무산 행복숲 주차장 조성	3,200	-	3,200	2017	20

2
주요 인프라
사업 추진
현황

표 5-32

장성군 인프라
사업 현황

○ 장성군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
나노산단 폐수종말처리 시설설치	16,371	12,364	4,007	2018	50
황룡강 생태하천 복원	20,000	11,612	8,388	2017	80
개천 생태하천 복원	20,000	12,343	7,657	2017	80
축령산 휴양타운 조성	4,200	3,500	700	2018	55
친환경고품질 장성잔디 명품화	3,000	2,346	654	2017	90
장산처리구역 하수도 정비	5,700	5,700	-	2017	100
북하지구 지방상수도 조성	7,240	4,357	2,883	2018	75
덕산지구 지표수 보강개발	8,230	1,660	6,570	2018	30
아곡소하천 정비	3,594	3,594	-	2017	100
이암지구 소규모 마을하수도 정비	3,110	3,110	-	2017	100
상무평화공원내 축구장 조성	2,500	2,000	500	2017	90
상무평화공원 조성	3,800	283	3,517	2018	40
축령산 치유의숲 가는길 정비	3,000	1,167	1,833	2018	50
잔디재배지 객토지원	5,000	3,018	1,982	2017	100
제2황룡교 재가설	12,000	345	11,655	2018	20
에너지이용 효율화 (지열냉난방 시설)	3,400	3,400	-	2017	70
청운고가 보수보강	3,000	1,110	1,890	2017	100
황룡시장 주차환경 개선	3,000	1,709	1,291	2017	50
장성호 수변 트레킹길 조성	4,900	4,900	-	2017	50
고려시멘트앞 도시계획도로 개설	4,000	2,500	1,500	2018	35
주공아파트앞 도시계획도로 개설	3,500	2,000	1,500	2018	60
장성역-청운고가간 도시계획도로 개설	5,000	2,000	3,000	2018	25
향기나는 옐로우시티 조성	3,000	101	2,899	2018	30
개천인도교 설치	2,600	2,600	-	2017	80
향토산업육성 (마을반찬기업 공동마케팅)	3,000	1,047	1,953	2017	87
향토산업육성 (천연조미료 융복합 산업화)	3,000	117	2,883	2019	40
축령산 휴양관광단지조성	3,900	2,000	1,900	2020	60
장성 공설운동장 건립	22,000	500	21,500	2020	10

○ 완도군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
가고 싶은 섬 소안도 가꾸기	4,000	1,600	2,400	2019	60
가고 싶은 섬 생일도 가꾸기	4,000	800	3,200	2020	40
신지명사십리 해수욕장 리모델링	3,000	1,000	2,000	2018	3
묘당도 이충무공 기념공원 조성	85,000	-	85,000	2018	5
완도읍 군내2지구 소재지종합정비사업	10,000	2,532.6	7,467.4	2019	50
해조류센터 기능보강구축	2,000	364	1,636	2017	100
약산 해안 치유의 숲 조성	5,400	700	4,700	2019	20

표 5-33

완도군 인프라
사업 현황

○ 진도군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
진도읍 하수관거 정비공사(교동지구)	9,000	9,000	-	2015	100
진도 신비의 바닷길 축제	연례행사	1,470	940	계속 추진중	100
회동관광지 개발사업	49,282	24,274	25,008	2016	49
창유항 건설공사	14,600	7,673	6,927	2022	53
동외막여과 고도정수처리시설사업	6,313	5,313	1,000	2016	93
진도항 배후지 개발사업	43,238	17,693	25,545	2017	36
송정지구 마을하수도 정비사업	8,367	3,076	5,291	2017	65
진도군 여성문화회관 건립사업	3,500	3,500	-	2015	100
수품지구 마을하수도 정비사업	3,224	1,470	1,754	2017	55
송곡지구 지표수 보수·보강	6,115	750	5,365	2019	5

표 5-34

진도군 인프라
사업 현황

○ 신안군

단위 : 백만원, %

사업명	총사업비	집행 사업비	이후 사업비	사업완료 예정연도	진행률
다기능 수산물 위판장 건립사업	5,000	-	4,250	2018	0
신안 고등(패류) 전시관 건립	3,500	-	3,500	2018	20
중도 기독교체험관 건립사업	9,500	-	9,500	2019	5
중도 한반도해송숲 관광자원화사업	9,700	-	9,700	2019	5
장산도 역사문화 관광자원화사업	5,000	-	3,000	2019	10
가고 싶은 섬 반월·박지도 가꾸기 사업	4,000	1,600	2,400	2019	30

표 5-35

신안군 인프라
사업 현황

2
주요 인프라
사업 추진
현황

(2) 인프라 사업 추진의 문제점

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

3. 지역 건설 산업 현황 및 주요 현안

(1) 지역 건설 산업 현황 및 위상

- 건설 산업 현황

- 전남 지역은 종합건설업의 경우, 등록 업종 수로는 1,161개, 업체수로는 915개가 있음. 전문건설업의 경우, 등록 업종 수로는 6,416개, 업체수로는 4,071개가 있음.

구 분	등록업종수	업체수	구 분	등록업종수	업체수
합계	1,161	915			
토목건축공사업	402	-	조경공사업	134	
토목공사업	325	-	산업·환경설비공사업	34	
건축공사업	266	-			

표 5-36

종합건설업 현황

구 분	등록업종수	업체수	구 분	등록업종수	업체수
합계	6,416	4,071	-		
목포시	451	298	장흥군	160	104
여수시	840	483	강진군	129	93
순천시	661	421	해남군	293	187
나주시	404	256	영암군	259	166
광양시	492	323	무안군	261	175
담양군	250	176	함평군	152	89
곡성군	136	92	영광군	251	157
구례군	130	90	장성군	214	147
고흥군	264	159	완도군	210	134
보성군	191	124	진도군	144	81
화순군	342	215	신안군	182	101

표 5-37

전문건설업체
현황

- 전남 지역의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 18.7%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 5천여 명으로 전체 종사자 중 8.2%를 차지하는 지역경제 중추 산업임.

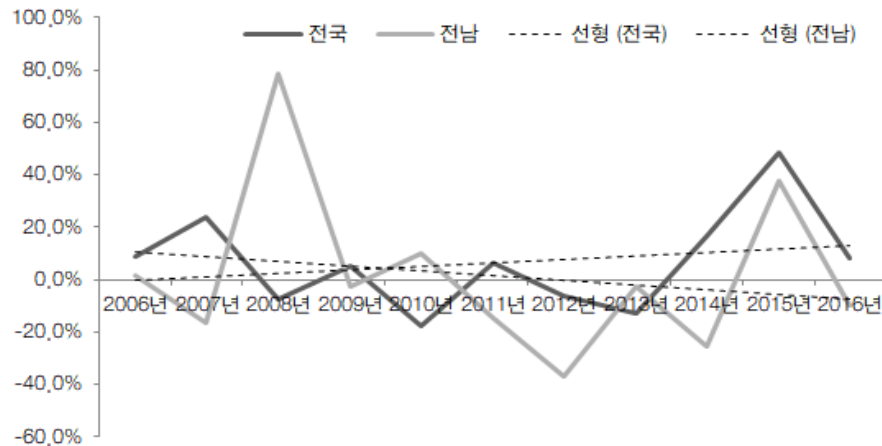
3 지역 건설 산업 현황 및 주요 현안

- 전남 지역 내 건설산업에 종사하는 인력은 업종별로 제조업, 도·소매업 다음으로 높음.

- 최근 전남 지역 내 건설수주액은 2015년에 건축공사 중심으로 급격한 물량 증가 이후 2016년에 다시 감소세로 전환

그림 5-7

전국 대비 전남
건설수주액
증감율 추이

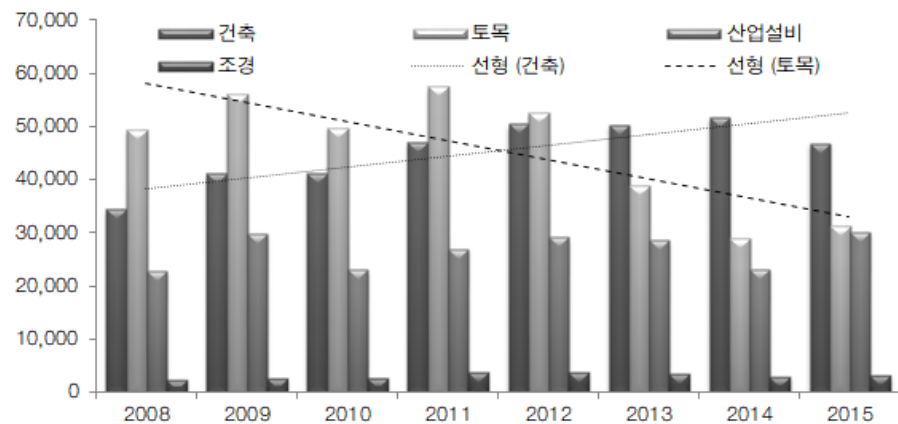


자료 : 국가통계포털

- 이에 따라서 건축공사를 제외한 토목공사 등의 물량은 축소 혹은 정체 상태에 있음. 특히, 토목공사가 급격히 축소

그림 5-8

전남 지역 공종별
기성액 추이



자료 : 국가통계포털

(2) 인프라 투자 관련 지역 건설산업의 주요 현안

1) 인프라 관리를 위한 조례 제정

- 서울 및 전남, 부산, 대구의 조례 비교
- 서울시 및 전남도, 부산시, 대구시에서는 지자체 내 시설의 안전도 개선을 위한 조례를 제정하여, 인프라 성능 개선을 위한 제도적 기반을 마련하였음.

구분	서울	전남	부산	대구
제정 시기	2016.7	2017.11	2017.11	2017.12
적용 대상	시특법 ⁴³⁾ 2조1호 시설물 및 간선 이상 하수관로 중 완공 후 30년경과 시설물		시특법 2조1호에 따른 시설물 중 30년이 지난 시설물	시특법 2조1항 시설물, 도로법 및 도로교통법에 따른 도로와 부속물, 교통안전시설 등, 무인교통단속용장비 시설, 지능형교통체계 시설, 하천법에 따른 하천시설과 하천복개구조물, 하수도법에 따른 공작물 등
실태평가 보고서 작성	규정	규정	실태조사는 규정 보고서 작성 미규정	미규정
종합관리 계획의 수립	규정	규정	규정	'종합관리계획'과 유사한 '시설물 안전 및 유지관리계획' 수립을 규정
성능개선 위원회 구성·운영	규정	규정	별도로 규정하지 않음	별도로 규정하지 않음
실무협의회 구성 및 운영	규정	규정	규정	조정협의회 구성·운영 등에 관한 규정이 있으나 조항의 목적이 관리자를 지정하기 위함임
의회보고	규정	규정	별도로 규정하지 않음	교통관리계획 수립 시 보고하도록 규정되었으나 이외 시설물에는 보고 규정이 별도로 없음

표 5-38

서울 및 전남,
부산, 대구의
조례 비교

- 서울시는 2016년 7월 전국 지자체 중 최초로 「노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」를 제정하고 '서울인프라 다음 100년 프로젝트'를 추진하여 지역민의 삶의 질 제고를 위한 노력을 지속
- 전남도에서도 서울시 조례를 준용하여 2017년 11월 「노후 사회기반시설의

43) 시설물의 안전관리에 관한 특별법(이하 시특법이라 표기)

성능개선 촉진 조례」를 제정하여 시설물의 안전성을 제고하고자 함.

- 부산시에서도 2017년 11월 「노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례」를 제정하여 지역민 안전에 기여하고자 함.
- 한편 대구시의 경우 지역민의 안전·쾌적한 생활환경 조성을 목적으로 2017년 12월 「주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」를 제정하였으며, 주요시설물 관리에 관한 사항을 세세히 규율하는 특징을 보임.

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

- 한국건설산업연구원에서 수행한 ‘서울시 인프라 시설의 실태 파악과 성능개선 연구’ 이후 서울시는 2016년 7월 「서울특별시 노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례」를 제정함.
- 서울시는 2017년 1월 ‘노후기반시설 실태평가보고서 등 작성지침서’ 마련 용역을 발주하여 노후기반시설 관리 조치를 체계적으로 이행하고 있음.
 - 조례 5조 1항을 바탕으로 최초 실태평가보고서를 2019년 12월 31일까지 작성할 계획이며, 평가보고서를 기반으로 2020년까지 종합관리계획을 수립할 계획임.
 - 지침서의 완성도 제고를 위해 14개 시설물별 관리부서의 협업을 추진하고 있으며, 민관협력 ‘성능개선위원회’ 구성을 통해 심의·자문을 실시하고 시설물 종류별 관리계획과 중장기 투자전략 등 노후시설물 종합관리 정책 수립에 관한 객관적 지표를 도출할 계획임.
- 서울시는 행정적 조치만으로 끝내지 않고 2017년 노후 인프라 정비 예산을 4,110억 원 증액 편성하여 예산을 뒷받침하고 있음.
- 또한 서울시에서는 2017년 6월, ‘서울인프라 다음 100년 프로젝트’를 마련하여 i) 선제적 유지관리를 위한 제도적 기반을 조성하고 ii) 선제적 유지관리기술을 고도화하며 iii) 종합적 투자우선순위설정을 위한 재원 마련 방안과 iv) 협업시스템 구축 등에 관한 내용을 체계화하는 한편 향후 5년간 약 7조 원의 투자를 제시함.

- i) 선제적 유지관리를 위한 제도적 기반 조성: 30년이 넘은 시설물(교량, 터널, 상하수도 등) 전체에 대해 '실태평가 보고서' 작성을 의무화하고 5년 주기로 업데이트하며, 보고서를 기반으로 서울시 14개 관리부서간 협업을 통한 노후 기반시설 대상 연차별 투자계획을 담은 '종합관리계획'을 2020년 6월까지 수립하는 것이 주된 내용을 이루고 있음. 이와 관련해 서울시에서는 지자체 최초로 「서울특별시 노후기반시설의 성능개선 및 장수명화 촉진조례」('16. 7.)를 제정하여 제도적 기반을 조성
- ii) 선제적 유지관리기술 고도화: 빅데이터 분석과 같은 최신 ICT 기술을 접목하여 2018년 상반기까지 빅데이터 기술을 활용해 시설물 관리정보 데이터베이스(DB)를 구축·활용하여 각 시설물의 상태변화, 유지관리비용 등을 예측·분석해 최적의 보수·보강시점을 산출해내는 '미래예측모델' 기술을 개발할 계획을 포함하고 있음. 이를 위해 2015년에 선도적으로 도입한 '동공탐사장비'와 같은 첨단기술을 교량, 터널 등 분야에도 추가로 발굴·활용할 예정임.
- iii) 종합적 투자우선순위 설정을 위한 효과적 재원마련: 서울시는 2017년 2월부터 재정 TFT를 가동하여 2017년 7월까지 중장기 투자계획('18.~'22.)을 마련하였으며, 초기투입비용은 순세계잉여금을 일부 활용하고 국고보조 등을 통해 재원을 확보한다는 계획을 수립하였음. 시는 선제적 유지관리를 위해 향후 5년간('17년~'22년) 약 7조6백억 원의 투자가 필요하다고 판단하고 있으며, 이 가운데 86%(6조6백9억 원)는 자체적으로 재원확보가 가능한 것으로 분석
- 협업시스템 구축: 중앙정부, 지역민·전문가, 유관기관과의 긴밀한 협조를 통해 도시 인프라 유지관리의 효과를 극대화하고자 하며, 서울시 예산만으로는 향후 급증하는 유지관리에산을 감당하는 데 한계가 있고 시설물 노후화는 서울만의 문제가 아닌 전국적인 문제인 만큼 중앙정부 차원의 제도·재정 지원을 적극 건의한다는 계획임.

② 부산광역시 「노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례」 제정

- 시 내 노후시설물⁴⁴⁾의 성능개선을 통해 운영의 안전성과 효율성을 높여 지역민 안전에 기여하고자 부산광역시는 2017년 11월 1일 부산광역시 노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진 조례를 제정하여 2018년 5월 1일부터 시행할 예정임.

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

- 노후시설물에 관한 실태조사, 유지관리 및 성능개선 기본계획 수립, 실무협의회 구성 및 운영 등 큰 틀에 있어서는 서울시 조례와 유사하나 시장에게 상당한 재량을 부여한 것이 특징임.
- 부산시가 노후 기반시설에 대한 실태조사를 실시하고 이를 기반으로 하는 노후시설물의 유지관리 및 성능개선 기본계획을 5년마다 수립하도록 하였음
- 기본계획에 노후시설물의 유지관리 현황, 성능개선을 위한 계획 중·장기 재원 확보방안, 노후시설물의 투자우선순위 설정, 연차별 투자계획 등을 포함

③ 대구광역시 「주요시설물 안전 및 유지관리에 관한 조례」 제정

- 지역민의 안전과 쾌적한 생활환경 조성을 위해 시 내 주요시설물 유지관리에 필요한 사항을 규정하고 안전관리 사각지대를 해소하며 효율적이고 내실 있는 시설물 관리를 위한 목적으로 대구광역시는 2017년 12월 27일 조례를 제정하여 2018년 1월 1일부터 시행 중에 있음.
- 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 시설물을 대상으로 안전 및 유지관리계획의 수립·시행, 안전점검 실시 등에 관련된 사항을 조례에서 세세히 규정하여 시설물 노후화에 선제적으로 대응하는 것이 특징

④ 전라남도 「노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」 제정

- 전라남도는 도 내 30년 이상 노후 시설물⁴⁵⁾을 대상으로 시설물의 안전성 및 운영 효율성을 높이하고자 2017년 11월 2일 조례를 제정하여 시행에 착수함.
- 실태평가보고서 작성 및 종합관리계획의 수립, 위원회 구성과 운영, 실무협의회 운영 및 의회 보고 등에 있어서 서울특별시 노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진조례를 준용하고 있음.
- 치명적 손상이 발생하기 전에 구조와 내구 성능을 정비하는 것을 조례의 핵심 내용으로 하고 있으며 이를 위해 노후 사회기반시설에 대한 실태조사를 5년마다 작성하고 이를 근간으로 하는 종합관리계획을 5년마다 수립하도록 하였음. 종합관리계획에는 중장기 재원확보 방안과 투자우선순위 선정, 연차별 투자계획 등을 포함함.

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

- 또한 실태평가보고서와 종합관리계획의 타당성을 검증할 수 있도록 '성능 개선위원회'등 실무협의회를 구성하고 운영할 수 있도록 하여 조례의 실효성을 제고함.
- 증가하는 노후 사회기반시설에 대해 체계적으로 관리할 수 있는 제도적 장치를 광역지자체 중 전국에서 두 번째로 마련했다는 의미가 있음.

⑤ 시사점

- 서울을 비롯하여 전남, 부산, 대구에서는 주요 시설물의 안전 관련 조례를 제정하여 지역민의 안전한 삶 구축을 위한 제도적 기반을 조성함.
 - 서울, 전남 및 부산의 조례는 인프라 장수명화에, 대구는 시설물의 안전 및 유지 관리에 초점을 두고 있으며 특히 서울은 후속 조치를 체계적으로 이행하고 있음.
- 전남의 경우, 조례 제정에 따른 재원 조달 방안 등 실효적인 후속 대책을 조속히 마련하여 노후 인프라 개선과 지역민의 안전한 삶을 확보하는 것이 긴요

2) 지역 업체 참여 확대

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

표 5-39

지역 건설업체
육성 제도

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

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

3) 공사비 정상화 및 공사 품질 확보

- 지난 10년간 ‘실적공사비 제도 운용’과 ‘표준품셈 하향조정’ 등으로 공사비 단가 지속 하락
 - 실적공사비 단가는 '04년 이후 36.5%나 하락하고, 실적공사비 대신 도입한 표준시장단가도 정부의 단가상승 억제방침으로 실제 시공단가의 약88%에 불과
 - 표준품셈 단가는 지난 20년간 평균 28%나 하락(건축 △29.9%, 토목△26.1%)
- 또한, 적격심사제(300억 미만) 낙찰하한율(예정가격의 80~87.8%)을 지난 17년간 유지한 결과 실질낙찰률 대폭 하락
 - 300억 원 이상 종합심사낙찰제공사도 저가유인 장치, 예산절감 기조 및 업체 간 과당경쟁으로 인해 평균낙찰률(78.3%)이 지속하락, 최저가낙찰제 수준(약75%)으로 가고 있음

- 81.4%(’16년 1분기) → 79.8%(’16년 2분기) → 78.4%(’16년 3분기) → 78.3%(’17년 2분기)
 - 기술형입찰공사는 공사비 과소산정, 입찰비용 부담 등으로 업체들이 입찰을 꺼리면서 유찰이 급격히 증가, ’14년 이후에는 발주건수의 절반 이상이 1회 이상 유찰
 - 연도별 유찰비율 : (’12) 6.8% → (’13) 17.8% → (’14) 53.1% → (’15) 52% → (’16) 51.5%
- 건설공사 각 단계(설계부터 준공까지)에서 사실상 국가에 의한 우월적 지위 남용 등에 따른 불공정관행 지속
- 특히, 예정가격 과소산정(발주단계), 부당한 추가공사 및 업무 전가는 물론 건설사에 책임 없는 공기연장으로 인한 추가비용 미지급(시공단계), 각종 이의신청 불인정 및 보복조치(준공단계)
 - 공기연장에 따른 추가비용 소송현황 : 179건 6,100억원(’17.10월 기준)

제6장 지역 인프라 투자 수요분석 및 대응방향

1. 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

(1) 설문조사 개요

- 전남 지역별 연령별 인구 비중을 고려하여 조사
 - 전남 지역민이 체감하는 인프라에 대한 만족도를 알기 위하여 설문조사를 실시함.
 - 본 조사는 2월 22일부터 3월 12일까지 약 3주간 조사를 시행함.
 - 2017년 12월 총인구(행정안전부, 주민등록인구현황)를 모집단으로 시군구별 층화추출을 통해 표본을 설정함.
- 다만, 2차 층화추출의 어려움으로 연령분포는 보조적 비율로 고려함.
- 총 551명이 응답함. 부문별 응답비중을 살펴보면, 남자 43%, 여자 57%로 나타남.
 - 연령대별로는 30대가 40.3%로 가장 많고, 60대가 4.7%로 가장 적음.
 - 기초 지자체별로는 여수, 순천이 17.6%로 가장 많고, 강진, 함평이 0.4%로 가장 적음.

1 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

1

지역민의
지역 인프라
평가 및 수요
분석

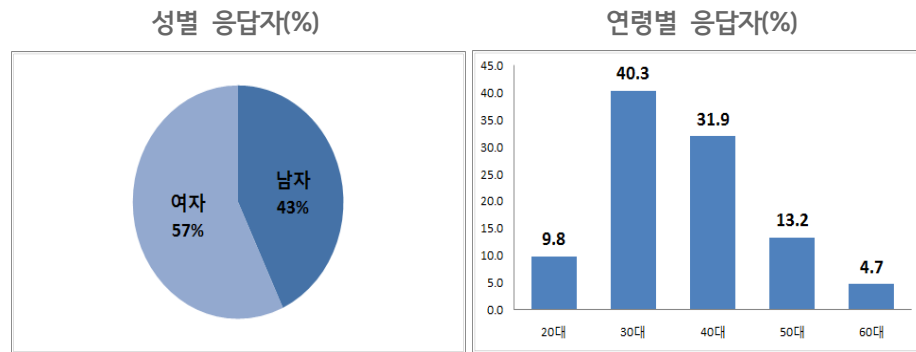
표 6-1

설문조사 응답 수
및 비중

전체(개)		551	100.0
성별	남자	237	43.0
	여자	314	57.0
연령	20대	54	9.8
	30대	222	40.3
	40대	176	31.9
	50대	73	13.2
	60대	26	4.7

그림 6-1

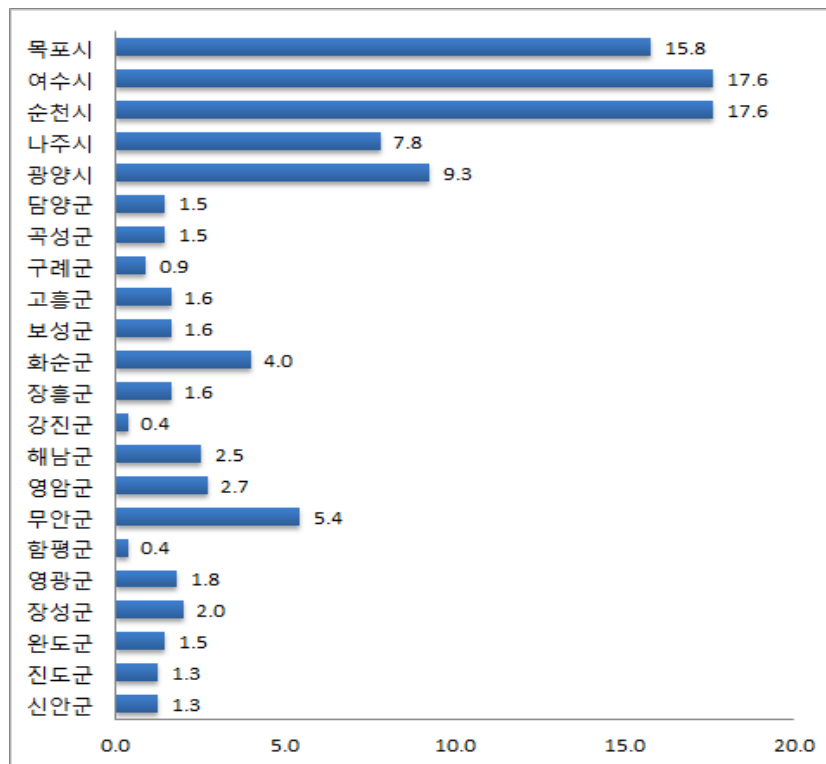
성별 및 연령별
응답자(%)



세부 거주 지역별 응답자(%)

그림 6-2

세부 거주 지역별
응답자(%)



(2) 전남 지역 인프라 평가

- 설문은 5점 리커트형(likert) 척도로 조사됨. 따라서 3점이 보통 수준임을 의미함.
 - 설문의 해석을 용이하게 아래위해 보조지표로서 상대점수 및 절대점수를 도출함.
 - 상대점수는 각 시설물별 응답 값을 전체 평균으로 나눠서 100점이 전체 평균값으로 도출됨. 즉, 100점 이상이면 상대적 우선순위가 높고, 100점 미만이면 상대적 우선순위가 낮은 것으로 해석됨. 이후 상대점수에 따라 우선순위를 도출함.
 - 절대점수는 응답 점수가 의미하는 절대적 수준도 고려하기 위해 각 시설물별 응답 점수 중 5점을 100점으로, 1점을 0점으로 환산한 점수임.⁴⁶⁾ 즉, 3점이 50점을 의미하며, 50점 이상이면 보통 이상, 50점 미만이면 보통 미만으로 구분됨.

1) 인프라 성능 평가

- 전남 지역민의 각 인프라 시설에 대한 전반적인 성능 수준 평가 결과, 비교적 양호한 시설물이 조금 더 많은 것으로 나타남.
 - 하지만, 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 터미널/정류장, 발전소(원전 포함), 주차장, 산업/물류단지, 공항, 의료시설(병원, 요양원 등), 재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설)의 시설은 성능이 우수하지 않다고 지역 주민이 인식하는 것으로 나타남.
 - 반면, 가장 우수하다고 인식하는 시설물은 공원/녹지, 안전시설(소방서, 경찰서 등), 상수도, 전통시장, 교육시설(유치원, 초/중/고등학교) 순으로 도출됨.
 - 다만, 성능이 양호하다고 느끼는 시설물의 경우에도 지역주민이 인식하는 성능은 100점 만점으로 대부분 60점 이하에 몰려있어 매우 우수하다고 판단하기에는 부족한 실정임.

46) 절대점수는 (응답점수-1)×25=100점 만점으로 도출됨.

1

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-2

인프라 시설물별
성능 수준 평가

내 용	전반적인 성능 (품질, 용량, 편의성)	순위	상대점수 (평균=100)	절대점수 (만점=100)
공원/녹지	3.36	1	111.1	58.9
안전시설(소방서, 경찰서 등)	3.25	2	107.8	56.4
상수도	3.24	3	107.2	55.9
전통시장	3.20	4	105.9	54.9
교육시설(유치원, 초/중/고등학교)	3.18	5	105.4	54.6
하수도	3.18	6	105.2	54.4
터널	3.16	7	104.7	54.0
도로	3.16	8	104.6	54.0
항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)	3.14	9	103.9	53.4
교량	3.13	10	103.8	53.3
주거시설(주택, 아파트 등)	3.11	11	103.2	52.9
관광시설(관광단지 및 유원지 등)	3.07	12	101.8	51.8
댐 및 저수지	3.05	13	101.2	51.4
철도	3.05	14	101.2	51.4
환경개선시설 (쓰레기 처리시설, 하수처리장 등)	3.04	15	100.6	50.9
문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관)	2.95	16	97.8	48.9
터미널/정류장	2.86	17	94.6	46.4
발전소(원전 포함)	2.85	18	94.3	46.2
주차장	2.85	19	94.2	46.1
산업/물류단지	2.84	20	94.2	46.1
공항	2.78	21	92.2	44.6
의료시설(병원, 요양원 등)	2.76	22	91.3	43.9
재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설)	2.74	23	90.7	43.5
지하철	2.51	24	83.0	37.7

주 : 순위가 높은 순으로 정렬함, 5점=매우우수하다, 1점=전혀 우수하지 않다

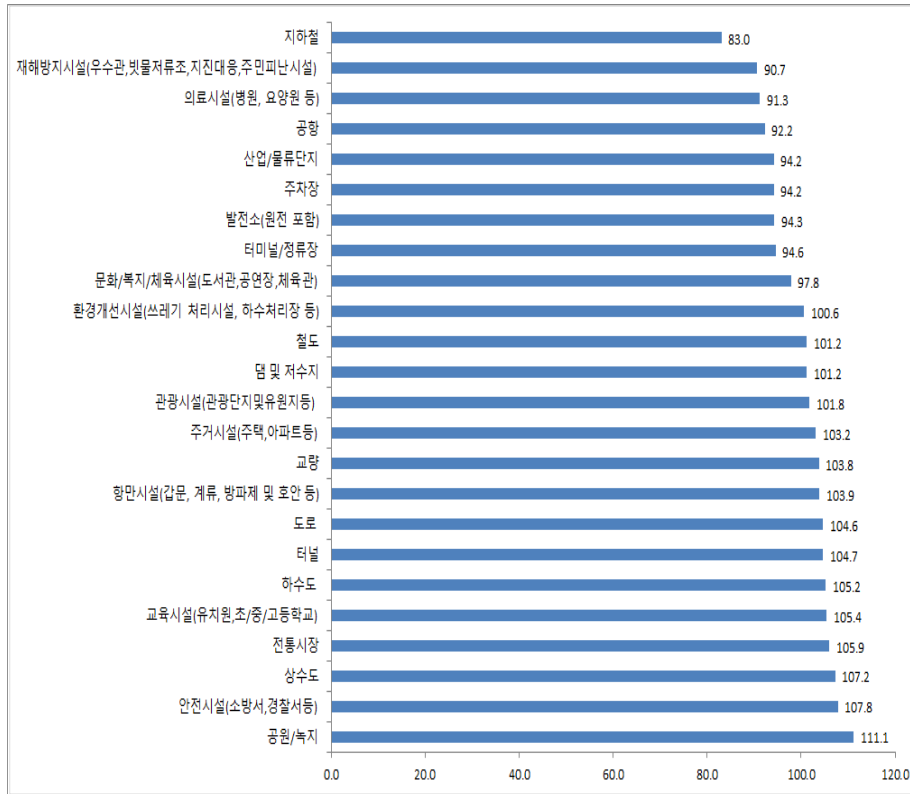
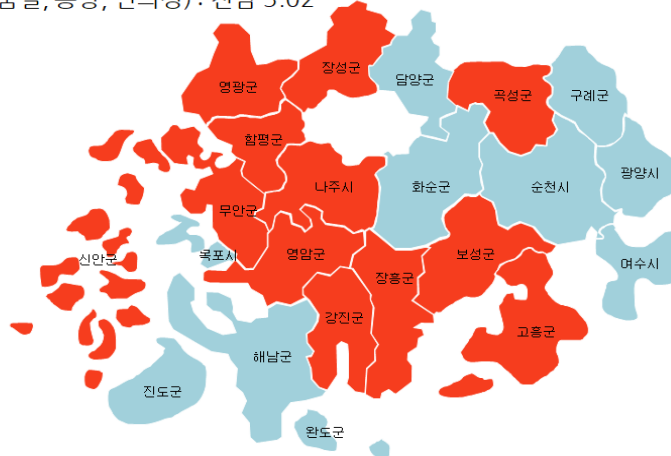


그림 6-3
인프라 시설물별
성능의 상대적
수준

- 시군지역별로 인프라 성능이 우수하지 않다(5점 척도로 3점 미만)고 응답한 지역은 나주시 및 광주 인근 군지역 등 주로 서남부에 밀집되어 있음.
- 전남 지역 전체의 인프라 시설물에 대한 전반적인 성능 점수는 3.02점에 그침(50.5점/100점 만점).

성능(품질, 용량, 편의성) : 전남 3.02



주 : 진한 부분이 인프라 성능이 낮은 지역임.

그림 6-4
시군별 인프라
성능 수준 평가

1 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

2) 인프라 시설의 노후도 및 안전수준

- 전남 지역민의 각 인프라 시설에 대한 노후도 및 안전수준 평가 결과, 비교적 양호(보통 수준의 안전도)하다고 인식하는 것으로 나타남.
 - 하지만 의료시설(병원, 요양원 등), 댐 및 저수지, 재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 발전소(원전 포함)의 시설은 타 시설에 비해 상대적으로 안전하지 못하다고 인식하는 것으로 나타남.
 - 반면, 가장 안전하다고 인식하는 시설물은 공원/녹지, 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 안전시설(소방서, 경찰서 등), 관광시설(관광단지 및 유원지등), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교) 순으로 도출됨.
 - 다만, 지역주민이 인식하는 안전도는 100점 만점으로 대부분 45점 이상 60점 이하에 몰려있어 전적으로 안전하다고 판단하기에는 무리가 있음.
 - 또한, 향후 기하급수적(exponentially)으로 증가하는 노후 시설물에 대한 부분이 반영된 것이 아닌 조사시점인 현재 기준 시설물 상태에 관한 지역민의 인식임을 주지할 필요가 있음.

내 용	노후도 및 안전수준	순위	상대점수 (평균=100)	절대점수 (만점=100)
공원/녹지	3.37	1	108.0	59.3
문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관)	3.33	2	106.8	58.3
안전시설(소방서, 경찰서등)	3.31	3	106.0	57.7
관광시설(관광단지 및 유원지 등)	3.31	4	105.9	57.7
교육시설(유치원, 초/중/고등학교)	3.28	5	105.1	57.0
철도	3.26	6	104.5	56.5
상수도	3.19	7	102.2	54.7
공항	3.15	8	100.8	53.7
전통시장	3.15	9	100.8	53.6
하수도	3.15	10	100.8	53.6
도로	3.13	11	100.3	53.3
주차장	3.12	12	100.0	53.0
주거시설(주택, 아파트 등)	3.11	13	99.5	52.7
터미널/정류장	3.11	14	99.5	52.7
터널	3.10	15	99.3	52.5
교량	3.09	16	98.8	52.1
환경개선시설 (쓰레기처리시설, 하수처리장등)	3.06	17	98.2	51.6
항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)	3.05	18	97.6	51.2
산업/물류단지	3.01	19	96.4	50.3
의료시설(병원, 요양원 등)	3.00	20	96.2	50.1
댐 및 저수지	2.99	21	95.8	49.8
지하철	2.94	22	94.2	48.5
재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설)	2.92	23	93.6	48.1
발전소(원전포함)	2.81	24	89.8	45.1

주 : 순위가 높은 순으로 정렬함, 5점=매우안전하다, 1점=전혀 안전하지 않다

표 6-3

인프라 시설물별
노후도 및
안전수준 평가

1

지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

- 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등) 및 자연재해(지진, 풍수해 등)로부터 안전도
 - 회적 재난에 대한 안전도 인식 조사 결과, 5점 척도로 2.94, 100점 만점으로 48.5점에 불과한 것으로 나타남.
 - 또한, 자연재해에 대한 안전도 인식 조사 결과, 5점 척도로 2.89, 100점 만점으로 47.3점에 불과함.
 - 즉, 지역민들은 사회적 재난 또는 자연재해로부터 보통 미만의 안전도를 체감하고 있음.

구분	노후도 및 안전수준	절대점수(만점=100)
사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등)	2.94	48.5
자연재해(지진, 풍수해 등)	2.89	47.3

주 : 5점=매우안전하다, 1점=전혀 안전하지 않다

표 6-5
인프라 시설물별
수요(필요성)
평가

3) 인프라 수요

- 전남 지역민의 각 인프라 시설에 대한 수요(필요성) 조사결과, 시설물 모두 필요하다고 인식하는 것으로 나타남.
 - 모든 시설물이 5점 척도 중 3점 이상을 기록함.
 - 지역주민이 상대적으로 더 필요성을 느끼는 시설물은 의료시설(병원, 요양원 등), 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교), 터미널/정류장, 관광시설(관광단지 및 유원지 등), 재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 주차장, 안전시설(소방서, 경찰서 등), 공원/녹지, 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등), 도로, 주거시설(주택, 아파트 등)으로 나타남.
 - 반면, 필요하지만 상대적으로 덜 필요하다고 느끼는 시설물은 터널, 댐 및 저수지, 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등), 발전소(원전 포함)로 나타남.
 - 다만, 지역주민이 인식하는 인프라 수요는 100점 만점으로 대부분 50점 이상 75점 이하에 몰려있음.

1 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-4

사회적 재난 및
자연재해로부터
안전도

내 용	인프라 수요(필요성)	순위	상대점수 (평균=100)	절대점수 (만점=100)
의료시설(병원, 요양원 등)	4.04	1	109.4	76.1
문화/복지/체육시설 (도서관, 공연장, 체육관)	4.00	2	108.2	75.0
교육시설(유치원, 초/중/고등학교)	3.95	3	106.7	73.6
터미널/정류장	3.94	4	106.5	73.4
관광시설(관광단지 및 유원지 등)	3.91	5	105.8	72.8
재해방지시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설)	3.90	6	105.4	72.4
주차장	3.87	7	104.6	71.6
안전시설(소방서, 경찰서 등)	3.86	8	104.4	71.5
공원/녹지	3.86	9	104.4	71.5
환경개선시설(쓰레기처리시설, 하수처리장 등)	3.78	10	102.3	69.5
도로	3.76	11	101.7	69.0
주거시설(주택, 아파트 등)	3.75	12	101.4	68.7
상수도	3.68	13	99.5	67.0
철도	3.67	14	99.3	66.8
하수도	3.67	15	99.3	66.8
전통시장	3.64	16	98.5	66.0
산업/물류단지	3.63	17	98.3	65.8
공항	3.55	18	96.0	63.7
교량	3.52	19	95.1	62.9
터널	3.46	20	93.5	61.4
댐 및 저수지	3.45	21	93.3	61.2
항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등)	3.44	22	92.9	60.9
지하철	3.34	23	90.4	58.5
발전소(원전포함)	3.07	24	83.2	51.8

주 : 순위가 높은 순으로 정렬함, 5점=매우 필요하다, 1점=전혀 필요하지 않다

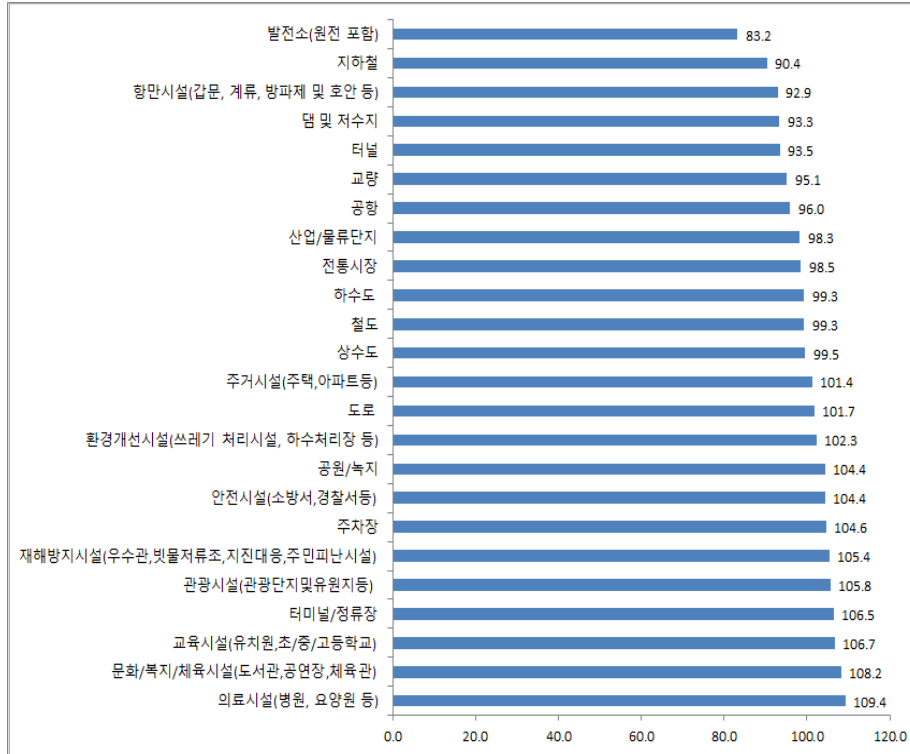
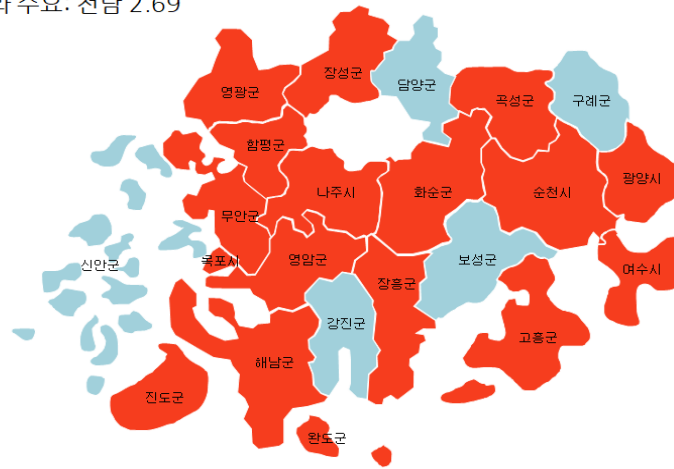


그림 6-7
인프라 시설물별
수요(필요성)의
상대적 수준

- 시군지역별로 현행 인프라 수준이 충분하다(5점 척도로 3점 이상은 충분, 3점 미만은 부족)고 응답한 지역은 일부 군 지역을 제외하고 대부분의 지역에서 추가적인 인프라 수요가 큰 것으로 나타남.
- 전남 지역 전체 응답 점수도 2.69점으로 3점 미만을 기록해 전반적인 인프라 확충이 필요함을 의미함(42.25점/100점 만점).

인프라 수요: 전남 2.69



주 : 진한 부분이 인프라 수요가 큰 지역임.

그림 6-8
시군별 인프라 수
요 평가

1 지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

4) 비용 부담용의 및 자원조달 방법

- 인프라 투자의 비용 부담용의(willingness to pay)에 대한 조사결과, 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 인식이 33.8%로 가장 높음.
 - 시/도 재정에서 (크게+전적으로) 부담해야 한다는 의견은 32.6%로 나타남.
 - 반면, 비용 부담 용의가 (필요시+전적으로) 있다는 의견은 33.6%로 나타남.

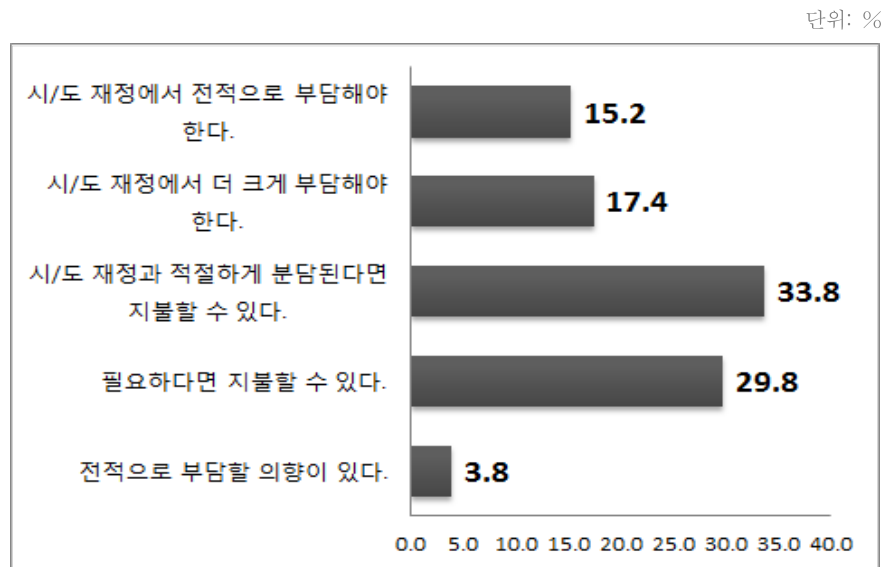
표 6-6

인프라 투자의
비용 부담용의

사 례 수(개)	551
전적으로 부담할 의향이 있다.	3.8
필요하다면 지불할 수 있다.	29.8
시/도 재정과 적절하게 분담된다면 지불할 수 있다.	33.8
시/도 재정에서 더 크게 부담해야 한다.	17.4
시/도 재정에서 전적으로 부담해야 한다.	15.2
계(%)	100

그림 6-9

인프라 투자의
비용 부담용의



- 인프라 투자의 자원 확보 방안에 대한 조사결과, 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대가 우선되어야 한다는 인식이 47.9%로 가장 높음.
 - 민간투자의 적극적인 유치가 2순위인 21.8%로 나타남.
 - 반면, 시설물 사용료의 인상은 1.5%에 불과해 상대적으로 가장 우선순위

가 낮은 재원 확보 방안으로 조사됨.

사례 수(개)	551
중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대	47.9
민간투자의 적극적인 유치	21.8
지방세수 증가를 통한 지자체의 자체 재원 확보	16.9
기존 예산 내 인프라 투자의 비중 확대(복지예산 등 다른 항목	12.0
시설물 사용료의 인상	1.5
계(%)	100

표 6-7

인프라 투자의
재원 확보 방안

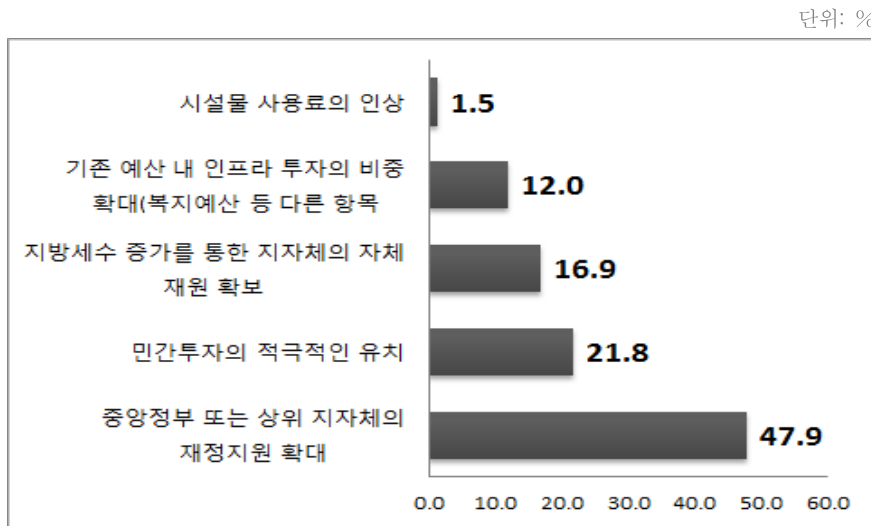


그림 6-10

인프라 투자의
재원 확보 방안

5) 노후 인프라 조례 제정에 따른 기대효과

- 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 관계에 대한 조사결과, 도움이 될 것이다(도움+매우 도움)라는 인식이 59.0%로 나타남.
- 반면, 지역 경제에 도움이 되지 않을 것이라는 부정적 인식은 4.9%에 불과한 것으로 조사됨.

1
지역민의
지역 인프라
평가 및 수요
분석

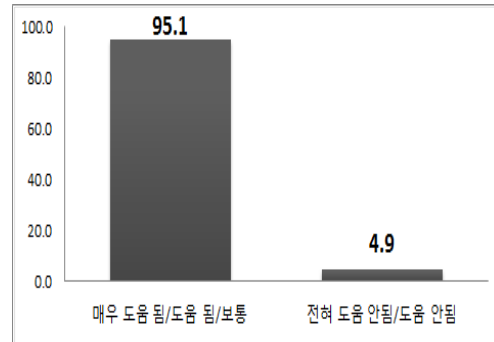
지역민의 지역 인프라 평가 및 수요 분석

표 6-8

노후 인프라 조례
제정과 지역 경제
성장간 관계

사례수(개)	551
전혀 도움이 되지 않을 것이다	0.2
도움이 되지 않을 것이다	4.7
보통이다	36.1
도움이 될 것이다	51.0
매우 도움이 될 것이다	8.0
계(%)	100
평균(5점)	3.62

단위: %



- 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 도움이 되지 않을 것이라는 응답의 경우, 그 이유를 조사한 결과, 지역민들의 실질적인 소득 향상에 대한 한계를 44.4%로 가장 큰 요인으로 꼽음.

- 다만, 부정적 인식으로 응답한 인원은 27명에 불과해 통계적 유의성은 부족함.
- 그럼에도 불구하고, 중앙정부 차원의 상위 법령 제정 및 조례 내용 자체의 실효성 제고를 위해 중앙정부와 지방정부 간 협조(coordination) 등 제도적·정책적 보완이 필요할 것으로 사료됨.
- 또한, 지역민의 실질적인 소득 향상 및 지역 경제 활성화에 기여하도록 지속적인 일자리 창출 등 지역경제 발전을 위한 실효성 확보 방안이 필요할 것으로 판단됨.

표 6-9

노후 인프라 조례
제정이 지역 경제
성장에 도움이
되지 않는 이유

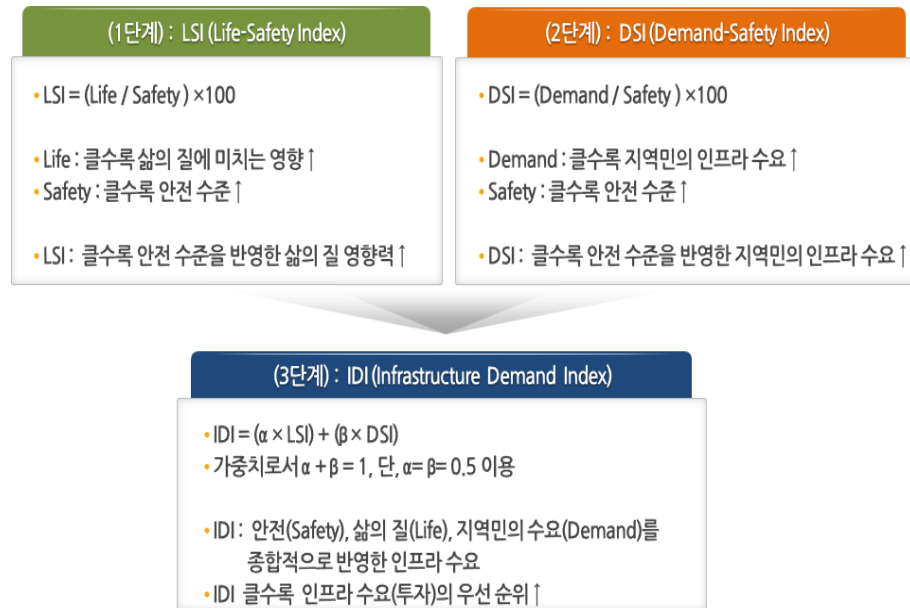
사례 수(개)	27
지역민들의 실질적인 소득 향상에 기여하지 못하기 때문	44.4
지역경제 활성화에 크게 도움이 되지 못하기 때문	25.9
그 동안의 다른 조례들의 성과가 크지 않기 때문	25.9
신규 사회기반시설 투자가 더 시급하기 때문	3.7
계(%)	100

2. 전남 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

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

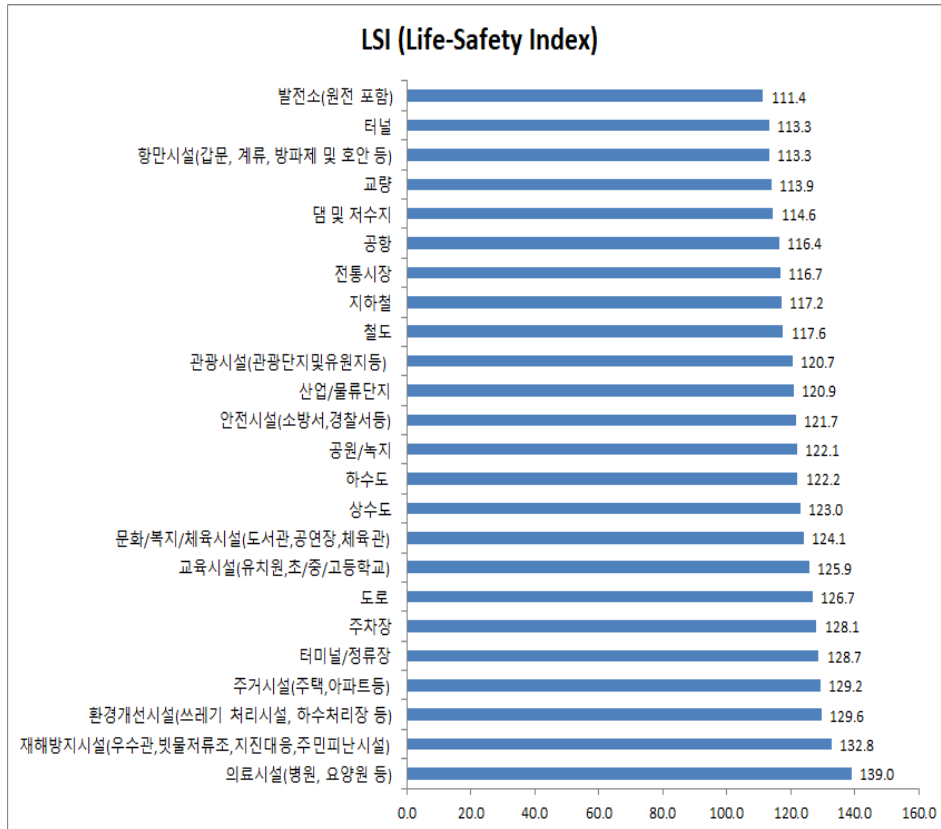
그림 6-11

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



1) 삶의 질-안전 지수(LSI)

- LSI는 모든 경우에서 100이상으로 나타남, 전남의 경우 모든 시설물에서 안전 수준 1점 당 삶의 질에 미치는 영향의 크기가 1점 이상을 상회하는 것으로 나타남.
 - LSI 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 삶의 질에 영향을 크게 미치는 인프라 시설물로 해석됨.
- LSI가 상대적으로 큰 인프라 시설물은 의료시설(병원, 요양원 등), 재해방지 시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등), 주거시설(주택, 아파트 등), 터미널/정류장 순으로 도출됨.
- LSI가 상대적으로 작은 인프라 시설물은 발전소(원전 포함), 터널, 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등), 교량, 댐 및 저수지 순으로 도출됨.



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

2) 지역민의 수요-안전 지수(DSI)

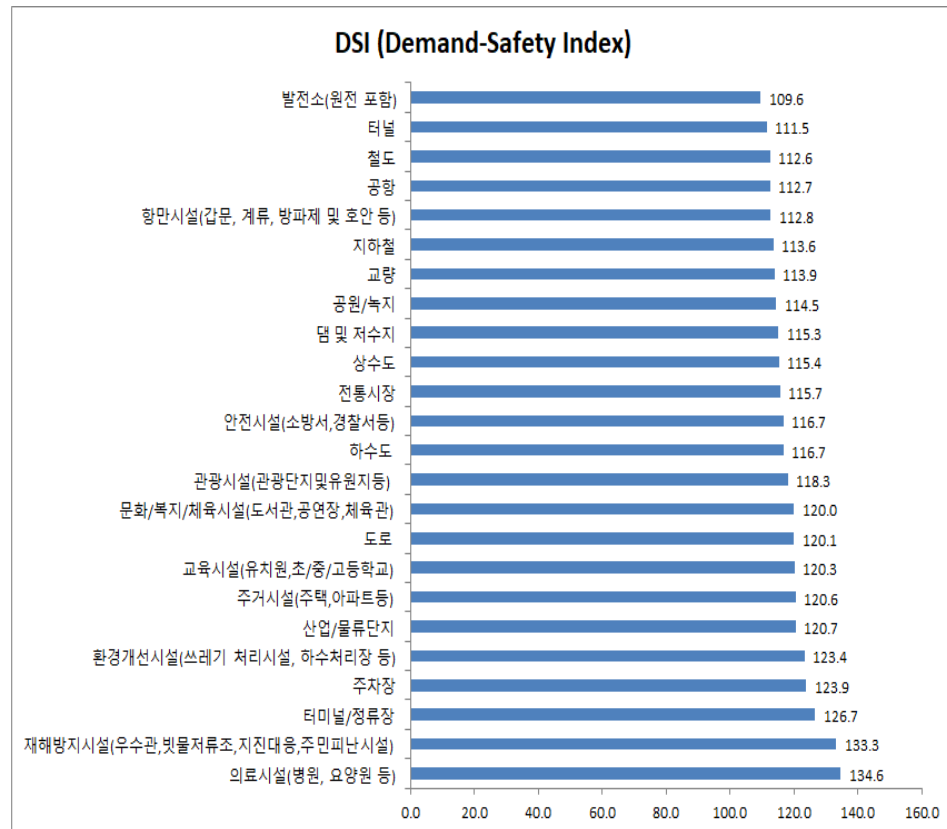
- DSI는 모든 경우에서 100이상으로 나타남, 전남의 경우 모든 시설물에서 안전 수준 1점 대비 인프라 수요(필요성)는 1점 이상을 상회하는 것으로 나타남.
 - DSI 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 지역민의 인프라 수요가 큰 인프라 시설물로 해석됨.
- DSI가 상대적으로 큰 인프라 시설물은 의료시설(병원, 요양원 등), 재해방지 시설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 터미널/정류장, 주차장, 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등) 순으로 도출됨.
- DSI가 상대적으로 작은 인프라 시설물은 발전소(원전 포함), 터널, 철도, 공항, 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등) 순으로 도출됨.

그림 6-12

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

그림 6-13

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

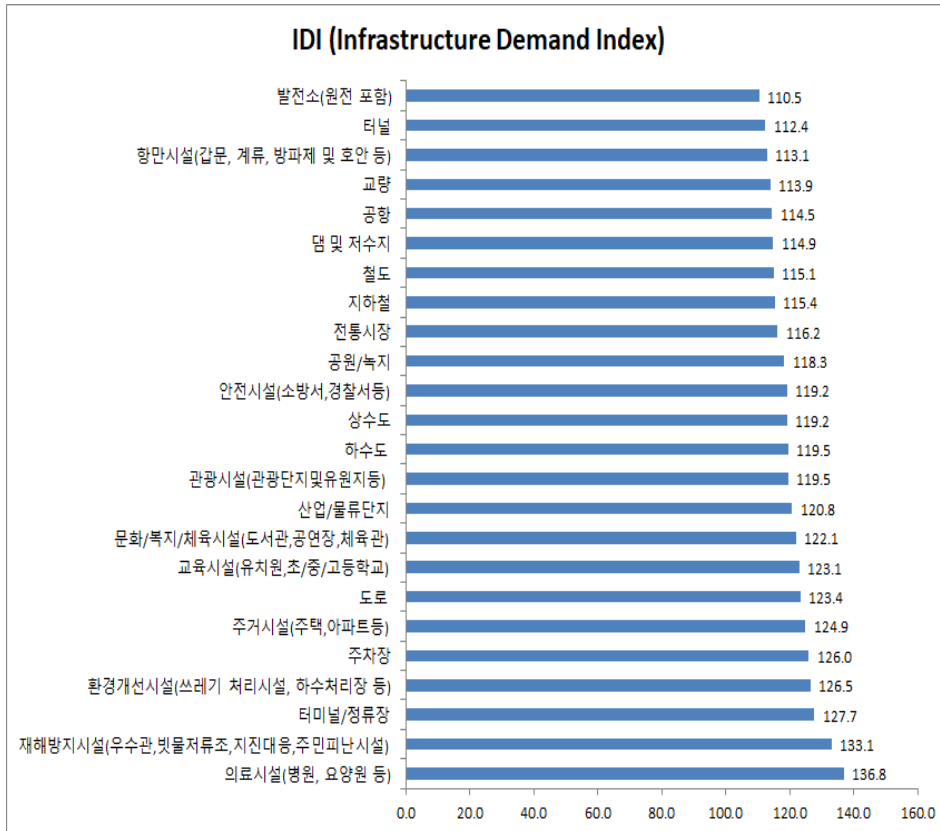


주 : 지수가 클수록 안전 수준을 반영했을 때, 지역민의 인프라 수요가 큰 인프라 시설물로 해석됨.

3) 인프라 수요 종합 지수(IDI)

- IDI(인프라 수요 종합 지수)는 1단계 LSI와 2단계 DSI의 평균값으로 도출함.
 - IDI 지수가 클수록 안전 수준, 삶의 질, 지역민의 수요를 종합적으로 반영했을 때, 상대적으로 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물로 해석됨.
- 결과적으로 인프라 투자에 대한 우선순위를 의미하는 인프라 수요 종합 지수(IDI)가 상대적으로 큰 인프라 시설물은 의료시설(병원, 요양원 등), 재해방지사설(우수관, 빗물저류조, 지진대응, 주민피난시설), 터미널/정류장, 환경개선시설(쓰레기 처리시설, 하수처리장 등), 주차장, 주거시설(주택, 아파트 등), 도로 순으로 도출됨.
- 인프라 수요 종합 지수(IDI)가 상대적으로 작은 인프라 시설물은 발전소(원전 포함), 터널, 항만시설(갑문, 계류, 방파제 및 호안 등), 교량, 공항, 댐 및 저수지 순으로 도출됨.

수지 순으로 도출됨.



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

그림 6-14

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

2 전남 지역 인프라 수요의 우선순위 분석

제7장 지역 인프라 투자방향 및 핵심사업

1. 지역인프라 투자 정책의 기본방향

(1) 지역 인프라 투자의 목표

1) 목표 설정을 위한 고려 사항

① 국민의 시설안전 관심 증가

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

② 산업 고도화 및 일자리 창출 요구에 대응

- 경제 활성화 차원에서 SOC 편익 증진과 함께 관련 산업 육성을 통한 일자리 창출 요구 대두

1
지역인프라
투자 정책의
기본방향

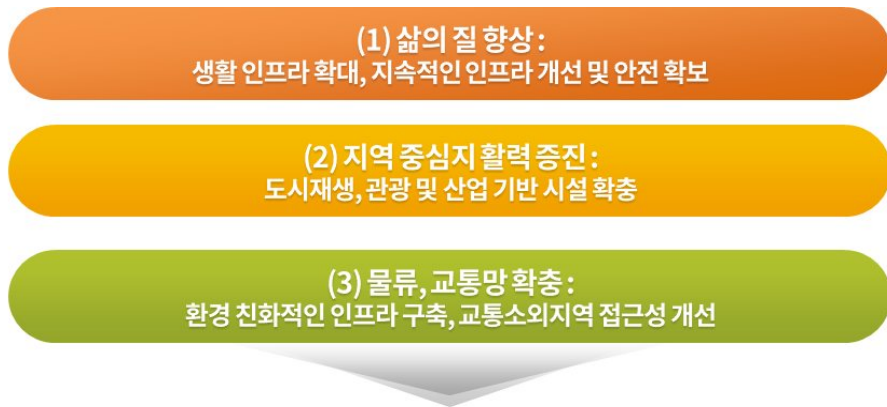
- 점차 노후화되고 있는 시설물의 성능개선에 소요되는 막대한 비용 충당을 위해서는 정부재원뿐만 아니라 다양한 자원 조달방안 강구 필요
 - 산업의 부가가치 및 일자리 추가 창출 또는 물류비 감소 등 SOC 본연의 사회적 편익에 의한 경제 활성화, 재정여력 확보, 시설물 안전 및 유지관리 투자촉진으로 이어지는 선순환에 의한 비용 충당
- ③ 4차 산업혁명에 대응하는 미래지향적인 지역 산업 환경 조성
- 친환경/스마트 인프라 구축 등을 통해 전문 인력 육성, 기술 또는 서비스 융·복합을 촉진하여 고부가가치 산업기반 구축 및 양질의 일자리 여건 조성 필요
 - 인프라 구축을 통해 낙후·도서지역에 대한 균형발전 도모

2) 추진 목표

- 추진 목표 : 전남 지역민의 안전 및 삶의 질 증진과 일자리 창출

그림 7-1

지역인프라 투자
정책의 추진 목표



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

(2) 인프라 투자 정책 방향

1) 삶의 질 향상

① 추진 방향 설정의 배경

- 소도읍 육성사업 및 읍·면소재지 종합정비사업을 통해 읍면의 주민 기초생활 인프라 등을 지속적으로 확충해 오고 있으나 도로 및 시가지 정비 등 H/W 중심으로 추진하여 주민의 실질적인 생활과 연계되는 생활 인프라 조성은 미흡
- 지역주민의 실제 생활에 도움을 줄 수 있는 생활기반 조성사업을 추진하여 주민 삶의 질을 향상시킬 수 있는 지원 필요성 증가
- 특히, 전통적인 농업지역인 전남은 주민 삶에 직접적인 영향을 미치는 도시 가스공급, 상·하수도 시설건설, 주거환경 정비, 농어촌 폐기물 처리시설 등이 미비하여 이에 대한 개선 시급

② 추진 방향

- 주민생활과 밀접한 기초생활 인프라 우선 확충·정비
 - 생활기반 및 지역의 기초 공급시설, 폐기물시설 정비를 통한 주민 생활환경 개선으로 지역주민의 삶의 질 향상
- 농어촌지역의 기초생활 인프라 확충을 통한 도·농간 격차 해소
 - 농어촌지역의 생활환경 및 기본 인프라에 대한 심층 분석 및 보완을 통해 생활기반 확충에 초점
 - 읍·면지역 상·하수도시설 확충, 폐기물처리시설 조성, 경관개선, 노후 슬레이트 지붕 개량 등 주거환경 정비를 통한 생활환경 정비 추진
 - 연접지자체·기초공급시설 공급자와 협력체계를 구축하여 가스, 상·하수도 등 미공급 및 소외지역에 대한 생활 인프라 확충
- 개설이 용이하고 파급효과가 큰 읍면 중심지를 시범지역으로 지정하여 배관망을 우선 설치한 후 인접지역으로 확산

- 주민체감형 생활안전망 확보 및 대중교통 서비스 지원사업 강화
 - 기후변화에 대응한 지역맞춤형 재해예방 체계 구축, 위험도로 구조개선 및 보행안전시설 확충, CCTV 통합관제센터설치 등
 - 교통약자 및 취약계층의 이동편의 증진을 위한 특별교통수단 도입, 섬지역 교통편의 증진을 위한 부잔교 시설 설치 및 정비

2) 지역 중심지 활력 증진

① 추진 방향 설정의 배경

- 전남 주요 거점지역의 중심지 활력이 매년 쇠퇴하여 인구유출이 야기되고 이로 인해 다시 활력이 저하되는 악순환 반복
 - 도심지역과 농어촌 중심지부터 기능재생을 추진하여 주민 삶의 터전으로서의 기능복원 필요성 증가
- 도시외곽의 신도심 개발로 원도심이 공동화되어가고 있으며, 농어촌지역을 비롯한 전남 전체의 인구고령화로 인해 새로운 성장 동인을 찾지 못할 경우 성장 잠재력이 더욱 약화될 전망
- 기존 농어촌 중심지 활성화 사업들은 배후 마을 연계 없이 H/W 위주로 시행
 - 농촌 중심지 대상 정책의 추진 경험이 충분히 축적되지 않은 상태에서 사업들을 추진하여 하드웨어 시설 설치 위주의 사업진행
 - 배후 마을과 연계를 이루어 농어촌 생활권의 통합적 발전의 거점으로 중심지를 육성하기 위한 노력 필요

② 추진 방향

- 거점도시 경쟁력 강화를 위한 도시재생 추진
 - 지역의 역사·문화자원을 활용하고 교육·복지강화, 일자리 창출 등과 연계되도록 하여 타 지역과 차별화된 도시재생 추진
 - 지역특성에 따라 소규모 근린재생형과 산업단지, 철도 등과 연계된 경제기반형으로 구분하여 추진
 - 도시재생이 시급하다고 판단되는 지역을 도시재생 선도 지역으로 지정하여 우선지원하고 타 지역으로 확산

- 농어촌중심지 기능 강화 및 활성화
 - 주민주도의 상향식 계획을 바탕으로 민·관 파트너십을 구축해 추진
 - 농어촌중심지를 읍·면지역 각 배후마을에 대한 교육·문화·복지 등 기초생활서비스 전달 거점으로 육성
 - 기존 공공기관 이전시설 및 유휴시설 등을 활용한 발전거점 조성
 - 전통시장 활성화를 통한 지역경제 활력 복원

3) 교통·물류망 확충

① 추진 방향 설정의 배경

- 21세기 새로운 국토골격의 핵심은 한반도가 동북아의 교류중심으로 기능 할 수 있도록 개방형·연안형 국토축 형성
- 종래 경부내륙 중심의 국토축에서 남해안축, 서해안축, 동해안축의 연안국토축 중심으로 변화
- 이러한 국토골격이 변화되고 있는 시점에서 전남은 남해안축과 서해안축의 결절지역에 위치하고 있어 해양물류, 해양관광, 연안형 산업지대 건설의 최적지로 부상

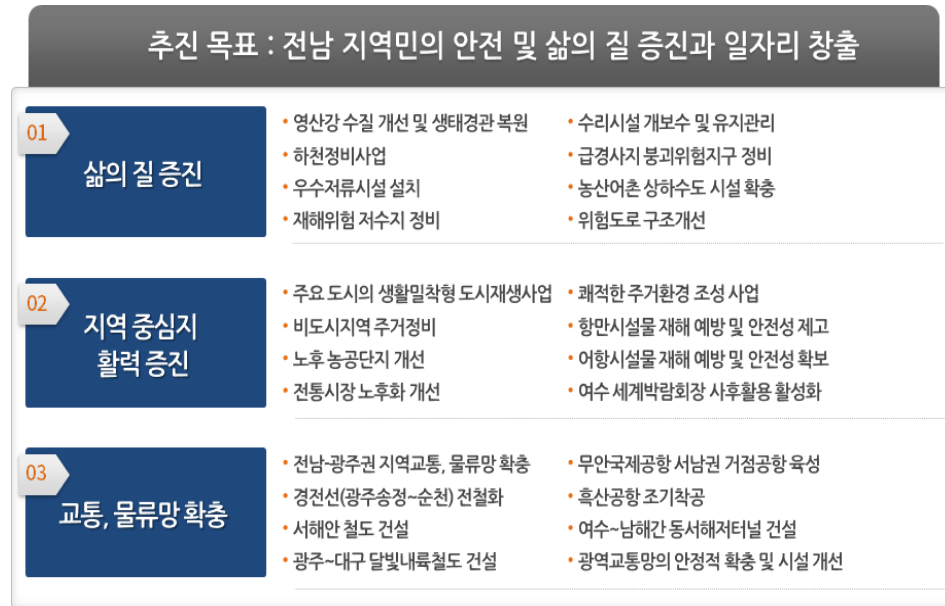
② 추진 방향

- 수도권 등 타 권역과의 대외적인 고속 이동성 제고를 위한 광역교통망 확충·정비
 - 7×9 국가기간망과 연계하고 장래 지역 공간구조 변화에 탄력적으로 대응
- 상위 도로망계획 수립과 연계한 사업계획을 수립하여 투자효율 및 실현성 제고 필요
 - 지역생활권의 동반 성장 및 균형발전을 위한 지역간선망 구축
 - 서남해안 도서지역을 유기적으로 연결할 수 있는 연륙·연도망 구축
 - 지역생활권 간 상호 유기적인 지역간선망 구축
 - 낙후지역 및 농어촌 교통소외지역의 접근성 개선을 위한 지역연계망 확충

그림 7-2

지역인프라 투자
정책의 추진 방향

(3) 추진 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 개요



2. 지역 인프라 투자 정책 및 프로젝트

(1) 삶의 질 향상

- 주요 사업 8건, 투자 규모 9,400억 원
- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

No.	주요 사업	주요 내용
1	영산강 수질개선 및 생태·경관 복원	영산강 수질개선 및 생태복원
		영산강 경관테마숲 조성
2	하천정비사업 내실화	지방하천 정비사업
		소하천 정비사업
		국가하천 유지관리 사업
3	우수저류시설 설치사업	
4	재해위험 저수지 정비사업 추진	
5	수리시설 개보수 유지관리	수리시설 개보수 사업
		수리시설 유지관리 사업
6	급경사지 붕괴위험지구 정비 사업	
7	전남 농산어촌 상·하수도 시설 확충사업	지역 내 상·하수도관망 최적관리 시스템 구축
		농산어촌 취약지역 상·하수도시설 개선 및 확충
		상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업
8	위험도로 구조개선사업	(목포시) 보도육교 철거 및 대체시설 설치, 육교정비
		(순천시) 교량철거 및 재시공, 도로구조 개선, 노면표시
		(보성군) 도로선형개선 및 확장
		(영암군) 선형개량 및 도로 확포장
		(진도군) 위험도로 도로선형개량

표 7-1

삶의 질 향상을 위한 주요 인프라 프로젝트

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

1) 영산강 수질개선 및 생태·경관 복원

① 현황 및 실태

- 댐, 하구둑 등으로 막힌 영산강은 유지수량 부족, 수질오염, 생태계 훼손 등이 연쇄적으로 발생해 중앙정부 차원에서 구조적 문제 해결과 통합관리체계 구축이 시급한 과제
- 영산강의 제방과 유휴 공간에 테마숲을 조성해 생태 네트워크를 구축하고 생태관광자원으로 활용

② 사업 목표 및 추진방향

- 사업목표 : 4대강 수질개선 및 생태환경 복원 차원에서 영산강 수질개선 및 생태복원사업 추진과 영산강 경관생태숲 조성사업을 추진하여 사람중심의 영산강 환경 조성
- 추진방향 : 영산강 수질 개선과 연계하여 지속적인 주변 생태환경 복원사업 추진

③ 추진 체계

- 환경부와 영산강유역환경청을 중심으로 지자체, 지역단체 등과 협력하여 추진
- 물 관리 통합조정위원회를 설치할 검토하여 지속가능한 영산강 환경 보전

④ 주요 사업 내용

- 영산강 수질개선 및 생태복원
 - 영산강 4개댐 유지용수 방류량 확대(7,995→28,275천톤/년)
 - 광주하수처리장 방류수처리 생태습지 조성 : 1,500억원(국비 1,050)
 - 농경지 비점오염저감시설 설치(광주 1, 전남 1) : 2,380억원(국비 1,190)
 - 영산호 퇴적오니 처리 및 처리시설 설치 : 4,000억원(국비)
 - 영산강 수계 소하천 생태복원 사업 : 420억원(국비 210)

- 영산강 경관테마숲 조성

- 구간 : 담양~광주~목포 136km(자전거 숲길 102, 강변 풍치숲길 34)
- 사업비 : 1,100억원(국비 550)

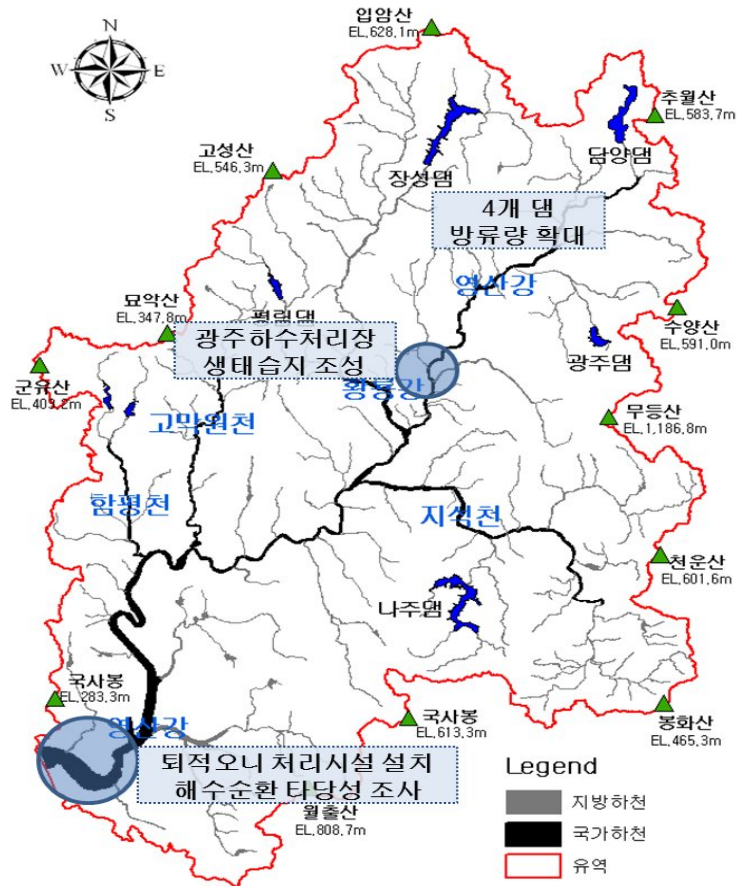


그림 7-3

영산강 생태복원
사업

2) 하천정비사업 내실화

① 현황 및 실태

- 전남 지역의 하천수는 총 4,379개이며, 이 중에서 국가하천은 7개소(0.2%), 지방하천은 554개소(12.7%), 소하천은 3,818개소(87.1%)임.
- 하천연장은 총 8,480.7km이며, 이 중에서 국가하천은 3.9%인 327.5km, 지방하천은 34.5%인 2,928km, 소하천은 61.6%인 5,225km임.
- 하천개수율을 보면 국가하천은 99%이며, 지방하천은 64%, 소하천은 43%

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

표 7-2
전남 지역 하천
개수율

로 총 개수율은 48%로 전국 평균보다 낮은 수준을 보이고 있음.

단위 : km, %

구분	하천수	하천연장	오개수	기개수	개수율
계	4,379	8,480.7	13,948.3	6,949.2	48
국가	7	327.5	356.6	351.9	99
지방하천	554	2,928.2	3,621.7	2,307.3	64
소하천	3,818	5,225	9,970	4,290	43

- 지방하천 정비현황

- 총괄 : 225지구, 1,146km, 1조 8,845억 원(진도율 43.5%)

- 성과 및 문제점

- 지방하천의 지속적인 정비로 치수안전을 확보하고, 지역주민의 생태·문화·여가 공간으로 활용할 수 있는 친수하천 정비 추진
 - ※ 하천재해예방 3개 지구, 고향의 강 정비 3개 지구 정비 완료
- 지방하천 정비사업의 집행률 제고를 위해 사업장별 추진상황 점검(월1회)을 지속 추진해 왔으나 보상협약, 지장물 이설 지연 등으로 연내 전액 집행이 어려운 실정임.
 - ⇒ 사업장별 월1회 이상 집행상황 점검 및 사업간 수시 예산 조정을 통해 신속 집행 추진

- 지방하천 정비사업 개요('99년 ~ '27년)

- 총괄 계획 : 374지구, 1,871km, 4조 3,313억 원
- 도 시행 : 276지구, 1,340km, 3조 7,260억 원
- 시군 시행 : 98지구, 531km, 6,053억 원
 - ※ 재원 : 계속지구(국비 60 : 지방비 40), '14년 신규지구 부터(50 : 50)

- 소하천 정비현황

- 추진실적(정비율 43%)
- 사업량 : 22개 시·군, 1,989지구(L=2,252km)
- 사업비 : 8,547억 원

※ 2017년 추진 : 64지구 535억 원(국비 206, 시군비 267)

⇒ 최근 4년간 78개 신규지구 추진('14년 8, '15년 32, '16년 19, '17년 19)

② 사업목표 및 추진방향

- 하천정비·관리를 통한 상습적인 수해 피해 최소화

- 국가·지방하천의 유지관리로 재해 예방

③ 사업추진체계

- 지방하천의 정비 사업은 '14년부터 국비지원율이 60%→50%로 감소되어 지방비부담증가로 사업 위축 우려

- 국지성 및 기습적인 집중호우로부터 피해를 최소화하기 위해 지속적인 소하천정비사업 추진

• 수해위험이 높은 미정비 소하천의 체계적인 정비로 재해사전 예방

④ 사업내용

- 지방하천 정비사업

• 총 팔 : 35지구, 23km, 1,133억 원(국비 606, 도비 428, 시군비 99)

• 도 시행 : 28지구, 18km, 870억 원(국비 454, 도비 416)

※ 준공 4지구, 계속 16지구, 신규 8지구

• 시군 시행 : 7지구, 5km, 263억 원(국비 152, 도비 12, 시군비 99)

표 7-3

전남 지역
2018년도
지방하천
정비사업 내역

단위 : km, 백만원

구분	사 업 기 간	위 치	사업량	사업비			
				계	국비	도 비	시군비
합계	35개 지구		22.92	113,275	60,600	42,758	9,917
도 시행	28개 지구		18.32	86,983	45,425	41,558	-
준공지구	4개 지구		4.08	14,058	7,790	6,268	-
1	삼포천	'13.~'18. 영암, 나주	2.21	4,913	2,948	1,965	-
2	문덕천	'13.~'18. 보성 문덕	0.55	1,282	769	513	-
3	수락천	'13.~'18. 구례 산동	0.32	1,413	848	565	-
4	군동천	'14.~'18. 강진 군동	1.00	6,450	3,225	3,225	-
계속지구	14개 지구		14.24	66,525	34,435	32,090	-
1	도곡천	'13.~'18. 화순 도곡	1.60	5,500	3,300	2,200	-
2	송광천	'12.~'19. 순천 송광	1.34	6,225	3,735	2,490	-
3	봉학천	'14.~'19. 나주 다도	1.00	6,000	3,000	3,000	-
4	태봉천	'15.~'20. 무안 청계	0.50	4,800	2,400	2,400	-
5	남송천	'15.~'19. 해남 해남	0.70	4,800	2,400	2,400	-
6	침천	'15.~'19. 장성 삼계	1.00	4,800	2,400	2,400	-
7	의신천	'15.~'19. 진도 의신	1.10	4,800	2,400	2,400	-
8	파산천	'16.~'19. 강진 군동	0.50	4,000	2,000	2,000	-
9	성불천	'16.~'20. 장흥 장흥	1.00	4,000	2,000	2,000	-
10	소라천	'16.~'19. 여수 소라	1.50	4,000	2,000	2,000	-
11	통안천	'16.~'19. 장성 황룡	1.00	4,000	2,000	2,000	-
12	월봉천	'16.~'20. 함평 나산	0.50	4,000	2,000	2,000	-
13	반산천	'16.~'19. 고흥 두원	0.80	3,600	1,800	1,800	-
14	송학천 덕산천	'17.~'21. 나주 다도	0.50	2,000	1,000	1,000	-
15	인덕천	'17.~'21. 광양 광양	0.50	2,000	1,000	1,000	-
16	남상천	'17.~'21. 장흥 용산	0.70	2,000	1,000	1,000	-
신규지구	8개 지구			6,400	3,200	3,200	-
시군 시행	7개 지구		4.60	26,292	15,175	1,200	9,917
1	순천 동천	'09.~'18. 순천 풍덕	0.09	4,642	2,785	-	1,857
2	서시천	'09.~'21. 구례 산동	1.00	4,000	2,400	-	1,600
3	이서천	'17.~'21. 화순 이서	0.50	3,000	1,500	600	900
4	유곡천	'17.~'21. 화순 도곡	0.24	3,000	1,500	600	900
5	봉황천	'12.~'18. 나주 봉황	1.80	4,000	2,400	-	1,600
6	대동천	'13.~'18. 함평 대동	0.31	2,190	1,314	-	876
7	순천 동천 (고향)	'11.~'18. 순천 오천	0.66	5,460	3,276	-	2,184

- 소하천 정비사업

- 사업량 : 21개 시·군(목포 제외), 56지구(신규 22, 계속 16, 마무리 18)
- 정비내용 : 하천제방축조, 호안정비, 하상준설, 시설물 정비 등
- 사업비 : 412억 원(국비 206, 시·군비 206)
- 사업 적정성 확보를 위해 사전설계검토 지속 운영(10~70억 원 / *도 심의)
 - * 「전라남도 광역소하천관리위원회」분야별(수자원, 토질 및 기초, 토목구조, 환경)전문가 심의
- 계획기간 내 사업이 완료될 수 있도록 지속적인 지도 및 감독

단위 : 백만원

시·군	읍면동	지구	구분	연장(km)	총사업비(국+지)	'17까지(국+지)	'18년 계획			잔여(국+지)
							계	국비	지방비	
계	56			102.13	178,571	27,464	41,246	20,623	20,623	109,861
소계	2			2.30	4,603	720	2,380	1,190	1,190	1,503
여수	돌산읍	계동	계속	1.10	2,703	360	840	420	420	1,503
	율촌면	산수1	마무리	1.20	1,900	360	1,540	770	770	
소계	2			3.20	4,838	360	1,790	895	895	2,688
순천	주암면	대구	마무리	1.20	1,830	360	1,470	735	735	
	서면	판교2	신규	2.00	3,008		320	160	160	2,688
소계	5			8.72	19,786	1,694	3,820	1,910	1,910	14,272
나주	노안면	석정	계속	1.80	4,438	822	876	438	438	2,740
	봉황면	용반	마무리	1.10	2,332	512	1,820	910	910	
	봉황면	덕곡	계속	1.28	2,552	360	484	242	242	1,708
	금천면	월산	신규	1.38	4,684		320	160	160	4,364
	이창동	안성	신규	3.16	5,780		320	160	160	5,460
소계	1			2.72	2,878		320	160	160	2,558
광양	성황동	용장	신규	2.72	2,878		320	160	160	2,558
소계	4			11.30	10,150	4,524	2,572	1,286	1,286	3,054
담양	서흥면	독곡	마무리	4.90	2,116	1,464	652	326	326	
	고서면	장산	마무리	2.10	1,810	1,100	710	355	355	
	남면	풍암	계속	3.50	3,928	1,600	260	130	130	2,068
	금성면	비와	계속	0.80	2,296	360	950	475	475	986
소계	4			6.70	11,600	1,686	3,118	1,559	1,559	6,796
곡성	고달면	가정	마무리	0.97	2,900	1,014	1,886	943	943	
	목사동면	대곡2	계속	1.43	2,900	672	592	296	296	1,636
	곡성읍	신월	신규	2.00	2,900		320	160	160	2,580
	옥과면	죽림	신규	2.30	2,900		320	160	160	2,580
소계	1			0.80	1,400	360	1,040	520	520	
구례	마산면	상사	마무리	0.80	1,400	360	1,040	520	520	

표 7-4
전남 지역
2017년도 소하천
정비사업
추진현황

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

표 7-4(계속)

전남 지역
2017년도 소하천
정비사업
추진현황

단위 : 백만원

시·군	읍면동	지구	구분	연장 (km)	총사업비 (국+지)	'17까지 (국+지)	'18년 계획			잔여 (국+지)
							계	국비	지방비	
소계	3			9.04	7,248		960	480	480	6,288
고흥	도덕면	장동	신규	3.30	2,400		320	160	160	2,080
	두원면	이술	신규	3.20	2,448		320	160	160	2,128
	두원면	성두	신규	2.54	2,400		320	160	160	2,080
소계	4			9.71	14,200	1,360	2,634	1,317	1,317	10,206
보성	울어면	고칠	계속	2.76	3,300	360	1,246	623	623	1,694
	별교읍	영등	계속	1.15	4,400	1,000	748	374	374	2,652
	조성면	축내	신규	3.15	3,700		320	160	160	3,380
	노동면	오동	신규	2.65	2,800		320	160	160	2,480
소계	4			7.92	17,800	1,144	3,128	1,564	1,564	13,528
화순	동면	등골	마무리	1.14	3,000	784	2,216	1,108	1,108	
	능주면	만수	계속	1.50	2,200	360	272	136	136	1,568
	청풍면	순지	신규	2.58	6,400		320	160	160	6,080
	동면	오성	신규	2.70	6,200		320	160	160	5,880
소계	3			3.61	4,288	720	1,560	780	780	2,008
장흥	덕제2	덕제2	마무리	0.70	700	360	340	170	170	
	용산	원기	계속	0.81	1,800	360	900	450	450	540
	장평	어곡	신규	2.10	1,788		320	160	160	1,468
소계	2			2.00	4,812	2,580	2,232	1,116	1,116	
강진	강진읍	춘곡	마무리	1.10	3,482	2,220	1,262	631	631	
	대구면	저두	마무리	0.90	1,330	360	970	485	485	
소계	2			5.74	5,100	360	872	436	436	3,868
해남	화원면	장춘2	계속	2.40	2,500	360	552	276	276	1,588
	옥천면	영춘	신규	3.34	2,600		320	160	160	2,280
소계	3			4.12	7,264	1,068	2,888	1,444	1,444	3,308
영암	덕진면	장선	신규	1.20	1,700		320	160	160	1,380
	서호면	소산	계속	1.76	3,064	360	776	388	388	1,928
	학산면	매월	마무리	1.16	2,500	708	1,792	896	896	
소계	3			6.41	10,468	2,192	2,230	1,115	1,115	6,046
무안	청계면	남성	신규	2.00	3,520	100	320	160	160	3,100
	청계면	서신	신규	2.59	3,366	100	320	160	160	2,946
	해제면	학암	마무리	1.82	3,582	1,992	1,590	795	795	-
소계	3			4.73	7,800	360	2,280	1,140	1,140	5,160
함평	해보면	고두	신규	1.40	2,100		320	160	160	1,780
	대동면	남악	신규	2.20	3,700		320	160	160	3,380
	학교면	내동	마무리	1.13	2,000	360	1,640	820	820	

단위 : 백만원

시·군	읍면동	지구	구분	연장 (km)	총사업비 (국+지)	'17까지 (국+지)	'18년 계획			잔여 (국+지)
							계	국비	지방비	
소계	3			4.50	7,800	360	1,246	623	623	6,194
영광	홍농읍	성산	계속	1.50	3,500	360	606	303	303	2,534
	법성면	발막	신규	1.20	1,800		320	160	160	1,480
	군서면	송남	신규	1.80	2,500		320	160	160	2,180
소계	2			3.09	9,000	2,004	1,740	870	870	5,256
장성	황룡면	장산	계속	1.33	4,000	1,002	760	380	380	2,238
	남면	덕성	계속	1.76	5,000	1,002	980	490	490	3,018
소계	1			0.70	516	360	156	78	78	
완도	완도읍	소가 용2	마무리	0.70	516	360	156	78	78	
소계	2			2.00	5,550	4,232	1,318	659	659	
진도	의신면	원두	마무리	교량2	2,620	1,990	630	315	315	
	임회면	폐동	마무리	2.00	2,930	2,242	688	344	344	
소계	2			2.82	21,470	1,380	2,962	1,481	1,481	17,128
신안	지도읍	감정	계속	1.72	20,212	1,020	2,064	1,032	1,032	17,128
	안좌면	읍동	마무리	1.10	1,258	360	898	449	449	

표 7-4(계속)

전남 지역
2017년도 소하천
정비사업
추진현황

- 「하천법」 제27조 규정에 따라 지방하천의 기성제 및 노후시설 정비를 통해 이상기후(강우)에 의한 피해 위험 예방과 피해 발생구간에 대한 긴급정비 추진(도비 50% + 시군비 50%)
 - 지방하천 현황 : 20개 시군 554개소 2,928km
- 지방하천 유지관리
 - 사업량 : 순천 등 20개 시·군 554개 지방하천
 - 사업비 : 737백만 원(도비 457, 소방안전교부세 280)
 - 사업내용 : 지방하천 제방보수 및 하도준설, 노후 배수시설 정비 등
- 국가하천 유지관리
 - 국가하천 : 7개(순천시 등 12개 시·군), 연장 L=327.5km
 - 천명(영산강 82.2, 섬진강 94.2, 보성강 46.8, 탐진강 34.1, 지석천 34.0, 고막원천 22.3, 함평천 13.9)
 - 국토교통부 : 영산강, 섬진강 등 7개 하천 제방 및 저수로
 - 수자원공사 : 영산강 내 죽산보, 승촌보, 홍수조절지
 - 지자체(시군) : 고수부지 내 친수공간, 자전거도로, 배수통문 등 하천시설물

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

⇨ 국가하천 관리권자는 국토교통부장관이나 하천법 제27조에 의거 시·도 지사에게 위임 ⇒ 시장·군수 재위임[전라남도 사무위임조례 제2조(위임사항 별표4)]

• 017년 추진실적

- 유지관리비(국 3,540백만 원) 교부결정(순천시 등 12개 시군): '17. 3.

- 4대강(영산강, 섬진강) 치수 및 친수공간 유지관리 130km

- 4대강 외(보성강, 탐진강, 함평천, 지석천, 고막원천) 유지관리 150km

※ 영산강 등 7개 유지관리 기 지원 금액 310억 원 (국비 100%)

- '13년(105억), '14년(80억), '15년(45억), '16년(45억), '17년(35억)

⇨ 국가하천 유지관리비 배정(국토부) : 시군별 하천연장, 자전거도로 등 시설물 규모를 기준으로 일괄 배정

• 성과 및 문제점

- 국가하천은 매년 국비를 지원받아 치수 및 친수공간을 지속적으로 유지 관리하여 홍수 등 사전 재해예방

• 국가하천 유지관리 계획

- '18년도 국가하천유지관리비(40억 원) 교부결정 : '18. 3월

- 갈수기 하상 내 잡목·부유물 등 제거, 여름철 하천범람 사전대비

단위 : 백만원

표 7-5

전남 지역
2018년 국가하천
유지보수사업
내역

시·군	개소수	교 부 액			비 고
		계	4대강	4대강 외	
12개시군	66	4,000	1,995	2,005	
순천시	6	120	20	100	섬진강, 보성군
나주시	18	1,300	1,000	300	영산강, 지석천, 고막원천
광양시	5	200	200	-	섬진강
담양군	6	200	200	-	영산강
곡성군	4	350	50	300	섬진강, 보성강
구례군	5	350	275	75	섬진강
화순군	3	200	-	200	지석천
장흥군	5	500	-	500	탐진강
강진군	2	160	-	160	탐진강
영암군	1	70	70	-	영산강
무안군	5	100	100	-	영산강
함평군	6	450	80	370	영산강, 함평천, 고막원천

3) 우수저류시설 설치사업

① 현황 및 실태

- 도시·농촌지역 내 저지대 상습 침수피해지역을 홍수로부터 예방하고 저류된 빗물을 대체 수자원으로 활용
 - ⇒ (법적근거) 「자연재해대책법」 제19조(우수유출저감대책의 수립 및 시설기준 제정·운영)
- 대상지 선정 기준
 - 과거 침수피해 발생현황, 풍수해저감 종합계획 내 저감대책 포함 여부, 피해원인 분석, 피해원인 규명의 적정성 등
 - 중앙부처의 시·군 공모사업으로 우수저류시설은 타당성 조사 및 기본계획을 수립하여 공모 신청하면 전문가 심의를 거쳐 대상지 선정
- 기후변화에 따른 이상강우 및 도시화에 따른 불투수 면적 증가에 따라 집중호우 시 발생하는 도심지 침수피해 예방
 - 하수도시설 확장 등의 사업 추진 시 통신 등 지하매설물 이전에 따른 시공 곤란, 예산과다 등 침수대책 한계가 있는 지역에 우수저류시설 설치 필요
- 지금까지 추진실적
 - 사업량 : 11개 시·군 18개소(완료 13지구, 계속 4, 신규 1)
 - 사업비 : 159,435백만 원(국비 92,210.5, 시군비 67,224.5)
 - '17년도 : 2개 시·군 4개소 / 16,796백만 원(국 8,398, 시군 8,398)

② 사업목표 및 추진방향

- 우수저류시설을 설치하여 선제적 재해예방사업 지속 추진
 - 계속사업 4개 지구와 신규 1개 지구 사업을 추진

③ 사업추진체계

- 타당성조사 및 기본계획 수립(시장·군수)
- 사업대상지 제출(시·군→도→행정안전부)
- 전문가 심의 후 사업대상지 확정(행정안전부)
- 사업시행 및 유지관리(시장·군수)

표 7-6

전남 지역
2018년
우수저류시설
설치사업 현황

단위 : m³, 백만원

시군	지구명	유역면적 (km²)	저류용량 (m³)	형식	총 사업비			'18년 계획			비고
					계	국비	시군비	계	국비	시군비	
계	5지구				76,869	38,434.5	38,434.5	39,375	19,687.5	19,687.5	
순천	조곡	0.8	27,000	굴착식	21,325	10,662.5	10,662.5	4,993	2,496.5	2,496.5	2015 ~
순천	성동로타리	0.2	3,750	지하식	11,808	5904	5904	3,846	1,923	1,923	2016 ~
화순	천암1	0.5	10,000	지하식	10,960	5480	5480	6,810	3,405	3,405	2017 ~
순천	남정	2.6	27,000	지하식	23,726	11863	11863	22,726	11,363	11,363	2017 ~
순천	장천	3.1	3,400	지하식	9,050	4525	4525	1,000	500	500	2018 ~

주: '17년 대비 '18년 국고보조금 11,290백만원(134%) 증

④ 사업내용

- 사업대상 : 2개 시·군 5지구(순천 조곡·성동로타리·남정·장천, 화순 천암1)
 - 사업비 : 39,375백만 원(국비 19,687.5, 시군비 19,687.5)
 - 계속 4개 지구는 연내 사업을 완료할 수 있도록 지도·점검
 - 신규 1개 지구는 총사업비 협의 완료 후 설계용역 조기 착수
- 적기에 국고보조금을 교부해 사업지연 방지
- 우기대비 우수저류시설 일제점검을 실시하여 사업장 안전과 우기철 피해 예방
 - 완료 사업장 : 구조물 상태, 수문·펌프 등 작동 상태, 저류지내 퇴적물 준설 여부 등 유지관리 실태 점검
 - 추진중 사업장 : 사업장 안전시설 및 근로자 교육 여부, 우기전 주요공정 완료여부, 우기철 피해방지대책 등 점검
- 민간전문가가 참여한 사전설계검토 회의를 통해 사업의 적정성 확보

4) 재해위험 저수지 정비사업 추진

① 현황 및 실태

- 저수지 시설물 안전도 저하, 홍수대응 능력 부족 등으로 재해가 발생할 우려가 있는 저수지를 체계적으로 정비·관리하여 자연재해 사전 예방
 - ⇒ (법적근거) 농어촌정비법 제9조 및 저수지·댐의 안전관리 및 재해예방에 관한 법률 제9조(재해위험저수지 지정·고시, 제13조(사업계획수립)
- 현 황
 - 관리대상 : 3,206개소(시·군 관리 2,213, 공사 관리 993)
 - 정비대상 : 전체 저수지 정밀점검결과 D등급 133개소
 - ※ 대상지 선정 기준 : 정밀안전진단 결과 D등급(미흡), E등급(불량) 판정을 받은 지구 및 상류지역 산사태가 발생하거나 저수지에 퇴적물이 축적되어 홍수대응 능력이 부족하게 되는 등 재해가 우려되는 저수지
- 추진 실적
 - 사업량 : 22개 시·군 102지구(완료 81, 계속 15, 등급상향 6)
 - 사업비 : 40,544백만 원(국비 20,272, 시군비 20,272)
 - '17년도 : 12개 시·군 23개소 / 9,062백만 원(국 4,531, 시군 4,531)

② 사업목표 및 추진방향

- 재해위험 저수지 정비 사업을 시행하여 기후변화에 따른 재해예방 및 농가소득 증대에 기여
 - 농촌생활 환경개선 및 농업경쟁력 제고
- 19개 지구(마무리 9, 계속 2, 신규 8) 사업 추진

③ 추진체계

- 시설물 정밀점검 및 재해위험저수지 지정·고시(시장·군수)
- 정비사업 신청(시장·군수 → 도 → 행정안전부)
- 정비사업 확정(행정안전부)

- 사업시행(시장·군수 등)

- 재해위험저수지 해제(시장·군수)

④ 사업내용

- 사업개요 : 7개 시·군 19지구 1,990백만 원(국비 995, 시군비 995)

- 추진상황 : 19개 지구(마무리 9, 계속 2, 신규 8)

- 신규 8개 지구 실시설계용역 조기착수 및 사전설계 심의 추진

- 계속·마무리지구 주요공정 영농기 이전 마무리 및 조기집행 철저

표 7-7

전남 지역
2018년
재해위험저수지
정비사업 현황

시군	지구	총 사업비	'18년 예산			'18년 이후	비고
			계	국비	시군비		
계	19지구	18,342	3,980	1,990	1,990	10,542	계속 11 신규 8
곡성군	마전1	1,120	400	200	200	-	계속
곡성군	죽정	1,180	220	110	110	480	"
구례군	현천	648	400	200	200	-	"
고흥군	호동1	1,264	200	100	100	-	"
무안군	용흥	2,100	600	300	300	300	"
신안군	도찬	800	200	100	100	300	"
신안군	염분동	600	200	100	100	380	"
신안군	제2호	1,370	200	100	100	-	"
신안군	조비1	260	242	121	121	-	"
보성군	부곡	900	400	200	200	1,100	"
화순군	묵곡1	900	438	219	219	1,462	"
곡성군	설옥1	800	60	30	30	440	신규
곡성군	설옥2	400	60	30	30	540	"
고흥군	당오	1,800	60	30	30	1,140	"
고흥군	서오1	2,000	60	30	30	1,740	"
보성군	평화	300	60	30	30	940	"
화순군	금능	1,100	60	30	30	1,440	"
신안군	연화1	500	60	30	30	40	"
신안군	구만1	300	60	30	30	240	"

5) 수리시설 개보수 유지관리

① 현황 및 실태

- 전남 시·군내 수리시설은 6,506개소이며, 저수지는 3,207개소가 있으며, 이 중에서 수리시설 개보수 실적은 2016년까지 11.7%, 2017년도 11.9%의 개보수율을 보이고 있음.
- 따라서 노후 손괴된 수리시설의 수선·정비로 자연재해 예방 필요

② 사업목표 및 추진방향

- 저수지 붕괴 대책을 마련하기 위하여 수리시설 개보수를 통한 재해예방 및 영농편의 도모
- 2020년까지 수리시설 개보수율 21.5%를 달성을 목표로 추진
- 저수지 붕괴 등에 대비한 위기 대응능력 제고를 위해 안전 관리 강화
- 노후·파손 또는 기능이 저하된 수리시설의 보수, 보강 등을 통해 재해예방, 물 손실 최소화 및 영농 편의기반 구축
- 시·군 관리 수리시설에 대한 운영·관리와 기능 유지를 위한 점검·정비 등을 통해 안정적인 용수공급 및 재해 예방

③ 추진체계

- 한국농어촌공사에서 시행(국고보고 100%)
- 시·도 농어촌공사에 사업 신청하여 추진

④ 주요 사업내용

- 수리시설 개보수 사업
- 노후·파손 또는 기능저하로 재해위험이 있거나 효율성이 낮음 저수지, 양배수장 등 수원공 및 평야부 중요 구조물의 보수·보강
- 노후 수리시설에 대해 정기적인 안전점검·관리 강화 및 재해 우려가 높은 저수지에 대한 정밀안전진단 추진
- 가뭄 대비 안정적인 용수확보 및 공급을 위한 가뭄대책 실시
- 사업비

표 7-8

수리시설 개보수
사업비

단위 : 백만원

사업명	합계	'18	'19	'20	'21	'22
수리시설 개보수 사업	63,000	11,000	11,000	11,000	15,000	15,000

- 수리시설 유지관리

- 노후·손괴된 수리시설의 수선·정비로 자연재해 예방
 - 저수지, 양·배수장, 용·배수로, 보 등 노후·손괴된 수리시설의 점검·정비를 통하여 원활한 급·배수가 이루어지도록 관리
 - ※ 시·군내 수리시설 6,100개소, 저수지 3,207개소
 - 집중호우, 태풍에 의한 붕괴, 유실, 침수 등에 대비하여 누수, 파손, 노후된 시설을 수선·보수하고, 사후 긴급복구 실시
- 추진일정
 - 1/4분기 : 시행계획 수립, 영농기 대비 수리시설 점검·정비
 - 2/4분기 : 영농기 비상급수 실시 및 지속적인 수리시설 점검·정비
 - 3/4분기 : 집중호우·태풍 대비 안전관리 및 가뭄지역 용수대책 특별관리
 - 4/4분기 : 연도말 정산 및 차년도 수리시설 관리계획 수립
- 사업비

표 7-9

수리시설
유지관리 사업비

단위 : 백만원

사업명	합계	'18	'19	'20	'21	'22
수리시설 유지관리	390,000	70,000	70,000	70,000	80,000	80,000

6) 급경사지 붕괴위험지구 정비 사업

① 현황 및 실태

- 붕괴·낙석 등으로 인한 피해가 우려되는 급경사지에 대한 붕괴위험요인을 해소하여 도민의 생명과 재산 보호
 - ➡ (법적근거) 「급경사지 재해예방에 관한 법률」 제13조(붕괴위험지역 정비 사업 실시계획)

- 현황

- 관리대상 : 22시군, 1,175개소 / 일반관리(A~C등급) : 926개소
- 정비대상 : 붕괴위험지역 249개소(C급 40, D급 205, E급 4) / 4,648억 원
 - ※ 대상지 선정 기준 : 급경사지 붕괴위험지역으로 지정·고시된 지역(D, E등급)이며, 인명피해 우려가 높은 주택인접 급경사지

② 사업목표 및 추진방향

- 급경사지 붕괴위험지역으로 지정 고시된 지역 중에서 인명피해 우려가 높은 주택 인접 급경사지와 지방도상 급경사지 붕괴위험지역을 사전에 정비하여 재해예방 및 위험성을 사전에 방지
 - 24개 지구(마무리 10, 계속 5, 신규 9)를 시행

③ 추진체계

- 붕괴위험지역 지정·고시(시장·군수)
- 정비 중기계획 수립(5년/행정안전부)
- 실시계획 수립/(승인(시장·군수/도[50억 미만], 행정안전부 50억 이상))
- 사업시행(도, 시장·군수)

④ 주요 사업 내용

- 사업개요 : 14개 시·군 24지구 246억 원(국비 123, 시군비 123)
 - (도로관리사업소 시행) 2개 시군 3지구(곡성1, 구례2) 26억 원
- 추진상황 : 24개 지구(마무리 10, 계속 5, 신규 9)
- 신규 10개 지구 실시설계용역 조기착수 및 사전설계 심의 추진
- 계속·마무리지구 주요공정 우수기 이전 마무리 및 조기집행 철저

표 7-10

전남 지역
2018년 급경사지
붕괴위험지역
정비사업 현황

시·군	지구명	계속 신규	총사업비 (국비+지방 비)	'17년까지 (국비+지방 비)	18년 계획			잔여사업비 (국비+지방 비)	비고
					계	국비	지방비		
계	24개소		67,198	7,802	24,596	12,298	12,298	34,800	
보성군	덕치2	계속	1,500	600	336	168	168	564	마무리
보성군	동운	계속	1,500	900	788	394	394	-188	마무리
보성군	봉림	계속	2,000	600	1,778	889	889	-378	마무리
함평군	수호	계속	1,000	656	344	172	172	-	마무리
신안군	홍도1	계속	8,500	946	2,554	1,277	1,277	5,000	마무리
신안군	홍도2	계속	8,000	1,800	1,200	600	600	5,000	마무리
신안군	홍도3	계속	1,558	600	958	479	479	-	마무리
장성군	충무	계속	3,000	200	2,000	1,000	1,000	800	
영광군	진내	계속	4,500	200	1,600	800	800	2,700	
고흥군	풍남	계속	900	200	700	350	350	-	마무리
영암군	학송	계속	1,000	200	800	400	400	-	마무리
담양군	학동1	계속	400	100	300	150	150	-	마무리
무안군	남악	계속	4,520	300	1,500	750	750	2,720	
해남군	신덕	계속	1,000	200	800	400	400	-	마무리
순천시	조곡1	계속	1,500	300	1,200	600	600	-	마무리
순천시	축내	신규	800	-	800	400	400	-	신규
보성군	송재	신규	1,500	-	300	150	150	1,200	"
고흥군	발포	신규	1,320	-	200	100	100	1,120	"
광양시	섬거	신규	3,000	-	2,000	1,000	1,000	1,000	"
보성군	장동	신규	600	-	600	300	300	-	"
광양시	오성	신규	4,600	-	1,418	709	709	3,182	"
보성군	서당	신규	800	-	400	200	200	400	"
광양시	와우	신규	4,600	-	1,420	710	710	3,180	"
광양시	망덕	신규	9,100	-	600	300	300	8,500	"

7) 전남 농산어촌 상·하수도 시설 확충사업

① 현황 및 실태

- 전남의 상수도 보급률은 86.6%이며, 특히 구례군, 보성군, 강진군은 60% 미만의 상수도 보급률로 인한 적극적인 투자가 필요 (전국 상수도 보급률은 98.8%).

- 전남의 하수도 보급률은 75.1%로 전국 92.9% 대비 현저하게 낮으며, 고흥군, 해남군, 완도군, 신안군은 50% 미만의 하수도 보급률을 보임.

단위 : 명, %, m³/일, ℓ

표 7-11

시·군별 상수도
급수인구 및
보급률

	총인구	급수인구	보급률(%)	시설용량 (m ³ /일)	급수량 (m ³ /일)	1일 1인당 급수량(ℓ)
2015년	1,939,562	1,680,268	86.6	726,670	599,909	357
2014년	1,934,034	1,637,506	84.7	726,670	586,865	358
2013년	1,931,716	1,601,942	82.9	710,150	590,899	369
목포시	241,213	240,629	99.8	120,000	83,679	348
여수시	294,073	268,084	91.2	157,720	101,210	378
순천시	280,594	265,951	94.8	158,000	92,333	347
나주시	100,250	80,518	80.3	1,600	22,791	283
광양시	155,117	132,615	85.5	75,100	44,281	334
담양군	48,024	37,092	77.2	5,650	13,121	354
곡성군	31,046	24,306	78.3	4,500	9,217	379
구례군	27,536	16,048	58.3	9,100	9,411	586
고흥군	69,391	47,558	68.5	14,600	23,568	496
보성군	45,781	25,621	56	7,760	9,077	354
화순군	66,727	58,680	87.9	13,000	20,182	344
장흥군	44,043	34,316	77.9	1,900	11,212	327
강진군	39,168	22,974	58.7	6,460	8,244	359
해남군	77,517	51,505	66.4	12,500	17,589	342
영암군	63,605	51,860	81.5	62,000	31,635	600
무안군	83,753	77,388	92.4	-	24,146	312
함평군	35,484	27,270	76.9	10,000	8,491	311
영광군	57,017	52,196	91.5	21,150	19,268	369
장성군	47,456	40,916	86.2	5,000	7,867	192
완도군	54,378	52,411	96.4	19,990	17,601	336
진도군	33,369	33,151	99.3	9,890	12,270	370
신안군	44,020	39,179	89	10,750	12,716	325

자료 : '전라남도 통계연보(2018)'

2 지역인프라 투자 정책 및 프로젝트

표 7-12

시·군별 하수처리
인구 및 보급률단위 : 명, km², %

	총면적(km ²)	하수처리구역 내			하수처리구역 외		하수도 보급률(%)
		하수 종말처리 인구(명)	폐수 종말처리 인구(명)	면 적(km ²)	인 구(명)	면 적(km ²)	
2014년	12,257.28	1,429,914	2,1785	1,199.00	482,335	11,058.27	75.06
2013년	11,891.60	1,402,881	2,1740	1,093.90	507,095	10,797.80	72.90
2012년	12,934.03	1,388,367	2,0776	1,778.18	524,077	11,155.85	72.90
목포시	52.00	236,770	-	25.80	4,974	26.20	97.94
여수시	503.86	246,682	-	105.36	47,777	398.50	83.77
순천시	907.00	253,798	-	69.20	25,101	837.81	91.00
나주시	608.62	56,207	-	15.05	36,464	593.57	60.65
광양시	460.10	139,427	2,362	65.60	11,881	394.50	92.27
담양군	454.97	34,245	-	11.80	13,946	443.17	71.06
곡성군	546.78	20,994	-	191.95	10,090	354.83	67.54
구례군	443.18	23,963	383	284.93	3,045	158.25	88.88
고흥군	776.12	35,157	-	22.76	35,235	753.36	49.94
보성군	663.32	26,583	-	9.88	19,701	653.44	57.43
화순군	786.74	51,504	518	25.78	15,656	760.96	76.87
장흥군	618.22	26,325	-	7.24	17,358	610.98	60.26
강진군	499.78	22,850	-	9.00	17,406	490.78	56.76
해남군	1,005.80	39,013	64	24.05	39,107	981.75	49.98
영암군	603.50	30,224	16,201	34.00	17,177	569.50	72.99
무안군	449.76	49,912	187	15.28	33,008	434.48	60.28
함평군	392.90	19,027	345	4.90	16,352	388.00	54.23
영광군	474.91	30,502	157	30.05	26,861	444.86	53.30
장성군	518.50	26,746	-	40.54	20,612	477.96	56.48
완도군	396.24	25,224	1,568	16.98	27,531	379.26	49.32
진도군	440.15	20,026	-	182.16	13,410	257.99	59.89
신안군	654.85	14,735	-	6.71	29,643	648.14	33.20

자료 : '전라남도 통계연보'

주 : 2015년 자료는 2017년 통계연보에 수록

- 전남 남서부권 3개 지자체(장흥, 완도, 진도)-한국수자원공사 간 지방상수도
통합 운영 실시협약 체결 (2012. 12.)

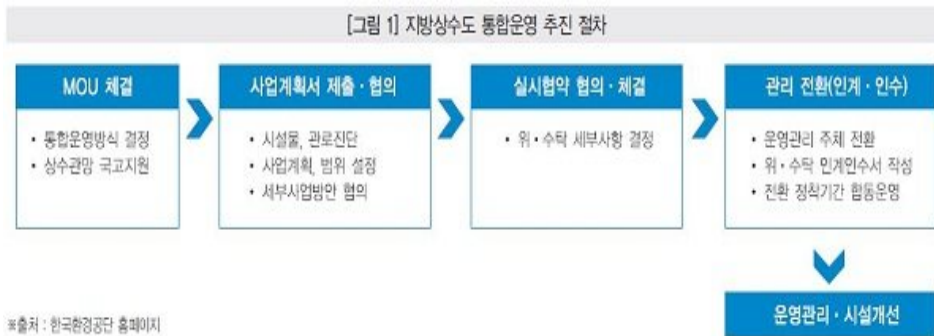


그림 7-4

지방상수도 통합
운영 추진 절차

② 사업 목표 및 추진방향

- 농산어촌 및 도서의 급수 취약지역에 안전하고 깨끗한 수돗물을 공급하고, 하수 취약지역을 정비하여 환경복지 실현
- 재정적 지원 통한 지방 상수도 및 하수도 통합운영으로 상·하수도 요금 현실화
- 상·하수도 서비스 품질 개선을 통한 주민 만족도 향상
- 국비지원 비율 획기적 상향 조정으로 복지 격차 해소 (현행 70% → 90%)

③ 추진 체계

- 사업주체: 국토교통부(수량), 환경부(수질), 기획재정부(재정), 행정안전부(경영), 자치단체(집행, 관리), 수자원공사 (위탁관리)
- 2010년 ‘지방상수도 통합 운영’, ‘지방하수도 통합 운영’ 발표
- ‘수도법’과 ‘하수도법’ 개정을 통한 상·하수도 시설에 재생에너지 도입 촉진을 위한 법적 근거 마련 (환경부, 2018년 상반기)

2

지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

④ 주요 사업 내용

- 지역 내 상·하수도관망 최적관리 시스템 구축
 - 지방 상·하수도 사업자에 대한 재정지원을 통한 시설투자 유도 및 서비스 향상
 - 급수체계 조정, 시설물 중복투자 방지, 단일원가 등을 통한 지역 간 격차 해소
- 농산어촌 취약지역 상·하수도시설 개선 및 확충
 - 노후·파손 또는 기능저하로 재해위험이 있거나 효율성이 낮은 중요 구조물 등에 대한 보수·보강
 - 노후 시설물에 대한 정기 안전점검·관리 강화 추진
 - 연륙·연도사업과 연계하여 광역상수도 조기 공급
 - 농산어촌 취약지역 상·하수도관망 구축
 - 농산어촌 소규모 급수시설의 개량 및 수질관리 지원
 - 식수전용 저수지, 해수담수화시설 등 식수원 개발 지원
- 상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업
 - 정수장 및 하수처리장 유휴공간에 주민참여형 태양광 발전 사업
 - 에너지가 많이 드는 상·하수도 시설 가동에 신재생에너지 전력 활용
 - 저에너지, 고효율 상·하수도 기자재 및 처리공법 개발 병행
 - 법, 제도 정비 및 재정적 혜택 등 지자체에 각종 지원 예정 (환경부)

8) 위험도로 구조개선사업

① 현황 및 실태

- 전남 지역 지방도로 중 일부 특정구간은 도로 폭이 좁고 선형이 급커브로 이루어져 차량통행 시 사고위험이 높아 교통사고 해마다 증가 추세
- 자치단체의 열악한 재정여건상 독자적인 사업추진이 어려운 실정
- 지역민 및 지역을 방문하는 외지인이 이용하고 있는 지방도로의 사고요인을 근원적으로 해소하여 이용객의 생명과 재산 보호를 위한 위험도로 구조

개선사업을 추진하기 위한 국비지원 필요

② 사업 목표 및 추진방향

- 사업목표 : 전라남도 관내 지방도로의 굴곡부, 급경사, 노폭 협소구간 등 위험한 도로구조를 개선하여 교통사고 예방 및 도로기능 향상
 - 사업시행 전·후 교통사고 감소효과 35% 이상 달성
- 추진방향 : 굴곡도로 선형개량, 도로폭 확장, 급경사 완화, 우회도로 개설 및 안전시설 설치 등을 통해 안전한 도로망 확보

③ 추진 체계

- 지원근거 : 「국가균형발전특별법」제35조, 제35조의2
- 사업시행주체 : 도 및 시·군

단계별	사업 수행 절차	비고(참고사항)
중장기 계획수립	시·도별 중장기계획 수립	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 사업선정 기준에 따라 우선순위별 중장기계획 수립(시·도 → 안전행정부)
	안행부 사업 중장기 계획 확정	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 적정성 검토 및 중장기계획 확정 통보
당해 연도 계획	지자체 사업 계획 수립	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 중장기 계획에 따라 당해 연도 사업계획서 제출(시·도 → 안전행정부)
	안행부 사업 계획 확정	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 적정성 검토 및 조정 → 교부결정 → 지자체 사업수행(용도외 사용 금지)
집행	지자체 사업 수행	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 지방자치단체 (설계 → 입찰 → 착공 → 준공)
	지자체 추진상황 점검	<ul style="list-style-type: none"> ▸ 지자체 : 사업 추진 실적 보고 ▸ 안전행정부 : 보조사업 감독 및 수행명령

그림 7-5

사업추진 절차

④ 주요 사업 내용

- 전라남도 관내 지방도로 선형개량, 도로 확포장, 경사완화, 교통안전시설 설치, 미끄럼 방지시설 설치 등
- 위험도로 개선구간 및 사업내용 예시

2

지역인프라

투자 정책 및
프로젝트

- (목포시) 보도육교 철거 및 대체시설 설치, 육교정비
 - 보도육교 철거 및 대체시설 설치 9개소, 육교 정비 12개소
- (순천시) 교량철거 및 재시공, 도로구조 개선, 노면표시 등
 - 철거 L=50m(B=18m) → 재시공 L=50m(B=25m), 기존교량확장 L=60m (B=18m→25m), 기존 도로 구조개선 : L=100m(직선화), 노면표시 1식
- (보성군) 도로선형개선 및 확장
 - 별교읍 장암 : 선형개선 0.5km, 보성읍 옥평 : 도로확포장 2.1km, 복내면 신촌 : 선형개선 1.0km
- (영암군) 선형개량 및 도로 확포장
 - 영암읍 용흥리~개신리 : L=3.0km, 서호면 성재리~쌍풍리 : L=1.4km, 시종면 금지리~옥야리 : L=2.8km, 삼호읍 망산리~동호리 : L=0.4km
- (진도군) 위험도로 도로선형개량
 - 의신면 도목 : 선형개량 L=0.7km(B=8.0m)

(2) 지역 중심지 활력 증진

- 주요 사업 8건, 투자 규모 1,400억 원
 - 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

No.	주요 사업	주요 내용
1	주요도시의 생활밀착형 도시재생사업 추진	도시재생 지원센터 설립 및 지원
		지역 특성에 맞는 생활 밀착형 시설 설치
		주민참여 및 민간 제안형 사업추진
2	여수세계박람회장 사후활용 활성화	국립 여수해양기상과학관 건립
		청소년 해양교육원 건립
3	쾌적한 주거환경 조성을 위한 도시재생 사업 추진	도시재생 및 도시활력 증진사업 추진
		주거환경 개선사업
		주거생활 안정화 추진
4	전남 노후 농공단지 개선사업	지역특화 수요 맞춤형 6차 산업단지 조성
		농공단지 활성화를 위한 제반여건(공동물류 창고, 편의시설 등) 마련
		산업기반 인프라(산업단지 경관, 도로, 주차장, 폐수처리장 등) 정비
5	전통시장 노후화 개선 및 활성화	안전 및 편의시설의 확충
		시장 이동여건 개선, 청결도 제고
		방문객 쇼핑 편의성 향상
		시장 현대화 추진
6	전남 비도시지역 주거정비 사업	맞춤형 소규모 고령자 공공임대주택 공급 사업
		친환경 융복합타운 조성 사업
		농산어촌 리모델링 사업을 통한 특성화마을 조성 사업
		空家 및 공간축물 활용 사업
7	항만시설물 재해예방과 안전성 제고	노후항만시설물에 대한 실태조사
		기후변화 대응 노후항만시설물 보강
8	어항시설물 재해예방과 안전성 확보	노후어항시설물에 대한 실태조사
		기후변화 대응 어항시설물 보강

표 7-13

지역 중심지 활력
증진을 위한 주요
인프라 프로젝트

1) 전라남도 주요도시의 생활밀착형 도시재생사업 추진

① 현황 및 실태

- 전남 주요 5개 도시의 쇠퇴와 공동화 추세
 - 국토교통부가 '전국 도시 쇠퇴 현황'을 분석해 국회에 제출한 자료에 따르면 전남은 순천과 광양을 제외한 20개 시군이 도시쇠퇴 진행 지역으로 분류되어 전국 광역자치단체 가운데 쇠퇴 도시가 가장 많은 것으로 집계됨

② 사업 목표 및 추진방향

- 거점확산형 도시 모형 혹은 노후 주거지역 친환경마을 조성
- 구도심 공.폐가 예술인 마을 조성

③ 추진 체계

- 국토교통부의 도시재생선도지역사업과 연계하여 추진
- 도시재생지원센터를 통한 지원체계 구축

④ 주요 사업 내용

- 도시재생계획 수립 및 지원
 - 도시재생사업공모 활성화 및 국.시비 확보 방안 수립
 - 도시재생뉴딜에 포함된 사업인 경우, 각 부처의 사업 선정·평가 시 가점을 부여하거나, 별도 물량을 확보하도록 부처 간 협의 할 계획
- 도시재생조례 제정 및 주민협의체 재생센터 설립
 - 주민의 자발적 참여유도 및 주민 주도의 도시재생 기반을 마련하고 도시재생 관련 주민 중심의 공감대 형성 및 논의기반 마련
 - 소규모 단체 운영 및 사업 경험을 통한 주체로서 역량강화 지원 및 주민협의체를 중심으로 도시재생사업의 주체로서 사업에 참여할 수 있는 기반 마련
 - 지자체 공무원, 지방공사 직원, 마을 주민·상인, (예비)마을활동가 등 다양한 주체를 대상으로 한 교육 지원

○ 도시재생사업기반 조성

- 도시기본계획, 관리계획 변경시 컴팩트시티“Compact City” 개념 도입
 - 도시고밀도 개발을 통해 지속가능한 도시공간형태 조성을 지향하는 도시정책 모델로 현대도시의 여러 가지 문제 해결을 도모함과 동시에 경제적 효율성 및 자연환경의 보전까지 추구하는 도시개발 형태
 - 도시 내부의 복합적인 토지이용, 대중교통의 효율적 구축을 통한 대중교통수단의 이용촉진, 도시외곽 및 녹지지역의 개발 억제, 도시정체성을 유지하기 위한 역사적인 문화재의 보전 등을 포함하는 개념



자료 : 서울 도시계획 포털

그림 7-6

컴팩트 시티
(Compact City)
개념도

- 내부시가지에 적극적인 도시재생사업 추진기반을 확립함
 - 도시재생 지원센터 등 거버넌스 조직 마련을 통한 현장 중심의 협력적 운영체제 구축
 - 지역특성에 맞는 사업 유형의 이원화
 - 대규모 철거 및 정비 없이 주민이 체감할 수 있는 소규모 생활밀착형 시설 설치 등 주민과 지자체가 주도
 - ※ 생활밀착형 시설 : 마을 도서관, 주차장, 주민생활편의시설(커뮤니티 공간, 무인택배함 등)

○ 주민참여 및 민간 제안형으로 사업추진

- 주거, 상업 등 주요기능을 지역여건에 맞는 맞춤형으로 추진
 - 지역의 현황 및 기능을 분석하고 여건에 맞는 지역맞춤형 재생사업 추진
- 다양한 분야의 전문가 및 주민의 자발적 참여유도
 - 도시재생사업에서 주민참여는 모든 단계에 걸쳐 이루어지며, 특히 주민교

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

- 육, 주민협의체 활동, 민간제안사업에서 주민참여가 중점적으로 발생
- 다양한 재생관련 교육, 협의체 활동, 제안사업 공모 등을 통해 전문가 및 주민의 자발적인 참여를 유도

- 도시활성화를 위한 지속적인 생활 인프라의 구축

표 7-14

기초생활인프라
항목 및 최저기준

부문	기초생활 인프라	국가적 최저기준(안)	생활권 규모		
			대	중	소
교통시설	공공주차장	주거지역 내 주차장 확보율 : 70% 시지역 1대/주택규모 85㎡ 군지역 1대/주택규모 95㎡			●
공간시설	생활권공원	1인당 공원 면적 9㎡			●
	근린광장	2,000~4,000세대당 1개소			●
유통· 공급시설	상수도	상수도 보급률 100%	●	●	●
	유치원	2,000~3,000세대당 1개소			●
공공·문화 체육시설	초등학교	4,000~6,000세대당 1개소 학급당 학생수 21.5명			●
	공공체육시설	1인당 생활체육시설 면적 4.2㎡			●
	도서관	지역거점도서관 : 인구 3만명당 1개소 작은도서관:500가구 이상 1개소(33㎡ 이상)		●	●
	노인의료복지 시설	인구 3만명당 1개소		●	
방재시설	저류시설	목표연도 내 확률강우량 결정 후 저류시설 확보		●	
환경기초시 설	하수도	하수도 보급률 100%	●	●	●

생활권규모

- 대 : 인구 5만명 이상 / 중 : 인구 2만명~3만명 / 소 : 인구 1만명

2) 여수세계박람회장 사후활용 활성화

① 현황 및 실태

- ‘여수프로젝트’를 통한 여수박람회 정신계승 및 개도국의 해양 정책 개발, 해양 분야 문제 해결 등 국제회의 장소로 활용
 - 여수국제해양포럼(20개국), 여수국제아카데미(40개국) 개최 등
- 정부, 도, 여수시, 박람회재단, 사후활용추진위원회 등과 현안사안에 대한 수시 소통강화 및 선도사업 발굴
 - 간담회 : 해수부 주관 2회, 도 주관 2회

② 사업 목표 및 추진방향

- 박람회 주제와 정신을 계승·발전, 해양관광 중심지로 육성
- 국제기구·행사 유치, 청소년 해양교육 메카로 육성

③ 추진 체계

- 정부, 도, 여주시, 박람회재단, 사후활용추진위원회 등과 현안사안에 대한 수시 소통강화 및 선도사업 발굴
 - 간담회 : 해수부 주관 2회, 도 주관 2회

④ 주요 사업 내용

○ 제26차 기후변화협약당사국총회(COP) 여수 유치

- 필요성
 - 국제사회 기후변화 대응 선도적 역할로 국가의 위상을 강화하기 위하여 2020년 여수 유치

- 추진상황

- 개최주기 : 매년(12월 전·후 2주간)
- 당사국 : 197개국(196개 국가 및 유럽연합) *92년 한국 가입
- 개최지역 : 대륙별 순환개최 원칙
 - ※ '19년 개최지(서유럽)에서 의장단 협의 후 개최국 결정 예정
- '12년, '17년 COP18, COP23 유치활동 추진

- 추진방향

- 유치 타당성 조사 용역('18. 3.) 및 여수 유치 정부 건의('18. 9.)
 - ※ 타당성 용역비 2억원(도비 1, 시비 1)
- 국립 여수해양기상과학관 건립 및 세계 박람회장 사후활용 연계 추진

○ 국립 여수해양기상과학관 건립

- 필요성
 - 여수에 해양을 특화로 한 국립해양기상과학관 건립
 - ※ 여수세계박람회장 부지를 활용(여수세계박람회장 사후 활용 기여)
 - 기상관측 및 체험교육관 건립을 통한 기후변화 능동적 대처

- 사업개요

- 위치 : 여수세계박람회장 내(공화동 및 덕충동 일부)
- 사업규모 : 건축 연면적 3,000㎡, 부지규모 약 5,000㎡
- 총사업비 : 227억원(건축비 177, 전시·체험 콘텐츠 50) *국비 142억원
- 사업주체 : 기상청 / 국가 직접사업
- ※ 관람인원 : 연 100만명 이상 예상('16년 방문객 3,074천명)

- 추진상황

- 국립 기상과학과 여수 건립 건의(도·여수시 → 기상청) : '15.5.
- 광주·전남지역 기상과학관 신축 타당성 조사결과, 여수세계박람회장 부지를 제1후보지로 선정(광주지방기상청) : '15. 10.
- 국립해양기상과학관 여수 유치방안 검토 용역결과, 관람객 100만명 기준 사업성(B/C 5.73)이 매우 높은 것으로 분석(여수시) : '17. 7.
- 2018년도 국립해양기상과학관 건립 정부예산 반영(1억원) : '17. 12.

- 향후 계획

- 국립 여수해양기상과학과 건립 타당성 조사 용역(기상청)
- 2019년도 실시설계비 국비(5억원) 건의활동 추진(전남·여수 공동)

○ 청소년 해양교육원 건립

- 필요성

- 청소년들에게 해양을 통한 미래의 희망과 비전 제시

- 사업내용

- 해양안전체험, 해양레저 등 미래 해양인재 양성을 위한 교육 프로그램 운영
- 2020년 개원 목표, 지하 1층 지상 4층, 수용인원 174명/1일
- 교육·강의실, 체험관 등 / 140억원(국비 98, 지방비 42)
- 교육·강의실, 체험관 등 / 140억원(국비 98, 지방비 42)

3) 쾌적한 주거환경 조성을 위한 도시재생 사업 추진

① 현황 및 실태

- 인구의 지속적인 감소와 노령화로 자생적인 지역발전 및 지역 활력 둔화되고

인구유출로 인한 정주기반이 약화되는 악순환이 반복되고 있음.

- 전남의 65세 이상 인구 고령화 비율은 22.4%로 전국의 13.5%를 상회하는 등 전국에서 가장 높은 고령인구 비율을 보이고 있음.
- 전남은 전출인구 대비 전입인구가 98.4%로 인구유출이 높은 편임.

- 기존 쇠퇴지역 구도심 정비 위주의 도시재생에 더해 소규모 재건축 및 공공 임대주택 공급 등을 통한 주거개선사업 필요
- 낙후된 구도심 지역의 노후 주거지 개선
- 전남의 주택보급률은 전국 평균(102.3%)보다 높은 110.4%이나, 노후 주택이 많아 공공임대주택 공급으로 주거복지 확대
 - 농어촌지역의 취약계층이 많이 거주하는 소규모 노후 공동주택은 안전 관련에 무방비 상태임.
 - 농어촌 지역에 세대맞춤형 공공임대주택 건설과 보급 확대를 통해 안전하고 안정적인 거주지 확보가 절실함.

② 사업 목표 및 추진방향

- 쇠퇴한 시가지의 도시기반시설을 확충을 통한 도시활력 증진
- 노후불량 주거지 환경 개선 및 안정적인 주거여건 제공

③ 추진 체계

- 다수의 공모사업에 선정될 수 있도록 전문가 컨설팅 등 강화
- 전남도 차원의 「도시재생지원센터 설립을 통한 시·군 컨설팅 상설 지원
- 전남형 도시재생 뉴딜사업 모델개발

④ 주요 사업 내용

○ 도시재생 뉴딜사업 적극 추진

- 필요성
 - 인구 유입, 도시 관광으로 지역경제 활성화 등의 효과를 높일 수 있도록 주

민이 주도하는 도시재생 모델 개발

- 정부 정책방향

- 전남도의 경우 향후 5년간 5~7개소가 선정될 예정

※ '17 선정 : 5개 지구(중심시가지형 2, 우리동네살리기 1, 주거지 지원형 1, 일반
근린형 1)

○ 도시재생 및 도시활력 증진사업 추진

- 원도심 활성화 등 도시재생 일반지역 사업 추진('16~'20) : 2개 사업 48억원

- 나주읍성 근대문화의 거리 조성사업 등 (32억원)
- 광양읍 테마골목길 정비사업 등 (16억원)

- 단위사업별 사업계획수립 후 실시설계 완료 및 공사 착공

- 우리동네 살리기 등 도시재생 뉴딜사업 추진 : 매년 5 ~ 7개소 선정 예정

- '18년 도시재생 뉴딜사업 선정 대비
- 총괄 코디네이터, 마을 활동가 등 재생전문가 육성 및 역량강화 교육
- 도시재생 공모 평가 시 일자리 창출효과 및 지역주민 고용계획 적극 반영
- 지역기반 사회적 경제조직들이 재생사업의 참여 주체가 될 수 있도록 지원

- 쇠퇴한 시가지의 주거환경개선, 도로.상하수도 등 도시기반시설을 확충을 위한 도시활력 증진사업 추진('18 사업추진 : 6개 사업 58억원)

- 목포 만호지구 주거지 재생사업('14.~'17. 1,544백만원) : 공사중
- 목포 근대역사테마길 조성('15.~'18. 36,180백만원) : 실시설계 및 보상중
- 순천 동외동지구 활력사업('16.~'19. 6,000백만원) : 실시설계중
- 순천 생태체험메카 향림촌 만들기('16.~'18. 400백만원) : 실시설계중
- 순천 인제지구 도시생활환경 개선사업('17.~'20. 6,000백만원)
- 광양 광영동 문화공원 조성사업('17.~'20. 6,000백만원)

○ 주거환경 개선사업

- 노후불량 주거지 정비를 위한 농촌중심지 활성화사업 계속 추진

- '14년~'15년 공모사업 선정 6개 지구*(185억원) : 2019년까지

※ 순천 명말, 담양 천변담주, 영암 중앙촌, 완도, 순천 오산·오림, 진도읍

- 농어촌 노후주택개량사업 지원(1,600동)
 - 지원대상 : 다문화가정, 귀농·귀촌자, 농어촌 무주택자, 슬레이트 주택
 - 융 자 금 : 연리 2%, 1년 거치 19년 상환 또는 3년 거치 17년 상환
 - 주거환경이 열악한 도민에 대한 행복동지사업 추진
 - 기초생활수급자, 차상위계층, 국가·독립유공자 저소득층 노후 주택 수립
 - 130가구 / 15억원
 - 7개 민·관이 MOU를 체결해 민간공동 협력으로 추진
 - 농어촌 장애인 주택 개조 지원
 - 화장실 개조, 문턱 낮추기, 경사로 설치 등 183개소, 7억원
 - 범죄, 화재예방 등 주변 환경개선을 위한 농어촌 빈집정비
 - 정비계획 : 1,233동, 16억원(지원금액 : 동당 50~200만원)
 - 빈집 정보시스템 구축 : 20백만원
 - 빈집 위치, 수량, 밀집도 등 파악, 빈집 정비계획의 기초자료 활용
- 주거생활 안정화 추진
- 저소득층의 주택 수선 등 주거 환경 지원(36천가구/494억원)
 - 사회초년생, 신혼부부 등 서민 주거안정을 위한 공공주택사업 유치
 - 행복주택 10개소 (2,880세대) : 목포2(850), 여수3(600), 순천(300), 나주(250), 광양2(630), 영암(250)
 - 마을정비형 7개소(1,020세대) : 강진(150), 영암2(270), 함평(150), 장성2(300), 진도(150)
 - 공공실버 3개소(400세대) : 장성(150), 광양(150), 진도(100)
 - 소규모 노후 공동주택 안전점검 실시
 - 취약계층이 많이 거주하는 소규모 노후 공동주택은 안전관련 무방비 상태에 있어 안전관리비 지원을 통한 안전점검 실시
 - 공동주택 안전점검 및 안전관리계획 수립 지원
 - 80개 단지(30년 이상 공동주택) / 80백만원(도비)(단지당 최대 2백만원)

- 안전점검에 따른 안전관리계획 수립 등 단계별 보수·보강 유도

4) 전남 노후 농공단지 개선사업

① 현황 및 실태

- 전남 농공단지는 68개소로 그 중 57개 완료 되었고, 8개소 조성중이며, 3개소가 미착공 중에 있음.
- 입주기업 수는 1,253개소 전국 10위(전국 95,094개사), 입주기업 고용인원은 15,802명으로 전국 12위(전국 215,2285명)임.
- 주요업종은 음식료, 기계, 석유화학, 전기전자 순임.

표 7-15

전남 농공단지
현황

구분	개 소	완료·조성 중·미착공	지정면적	분양·공고면 적	기업수 (개)	고용인원 (명)
농공단지	68	57 / 8 / 3	11,431	7,119 / 7,602 (93.6%)	1,253	15,802

자료 : 시군 산업단지 관련부서 제출자료('17. 8월말기준, 고용인원 '16. 12월말 기준)

- 전남 노후농공단지(착공 후 20년 이상이 경과한 단지)는 35개소로 전체의 61%(완료시점 기준)로 노후화율이 상대적으로 높음.

표 7-16

전남
노후농공단지
현황

	전남	나주	목포	순천	여수	강진	고흥	곡성	구례	담양	무안
농공 단지	35	동수 봉황 오랑	산정	주암	화양	마량	풍양	검면 석곡 임면	간전	금성 무정	삼향 일로 청계
		보성	영광	영암	완도	장성	장흥	진도	함평	해남	화순
		미력 별교	군서	군서 신북	완도 죽청	동화 삼계	장평	고군	학교 함평	옥천	능주 도곡 동면 이양

주: 노후산업단지는 착공 후 20년 이상이 경과한 단지임

자료: 한국산업단지 공단, 전국산업단지현황통계 통계표('17.3분기)

② 사업목표 및 추진방향

- 거버넌스 구축과 규제완화, 혁신역량 강화

- 산업과 문화가 공존하는 공간으로 변화
- 농촌지역 전후방산업과의 연계 강화, 지역특산물 활용

③ 추진체계

- 농공단지 진단평가 실시
- 농공단지 종합관리지원계획 수립
- 전남 농공단지 운영활성화 전략수립

④ 주요사업 내용

○ 차별화된 신개념의 농공단지 특화단지 조성 추진

- 지역특화 수요맞춤형 “전남 6차 산업단지” 조성

- 전략적으로 차별화된 특화단지의 조성

○ 농공단지 활성화를 위한 제반여건 마련

- 내·외국인 근로자 기숙사 마련 및 보건진료소, 우편취급소, 은행자동화점포(ATM 등), 보육 및 탁아시설 설치

- 공동물류창고, 비즈니스센터 설치

- 교통편의 제공 등

○ 농공단지 특화발전방안

- 입주기업 관리시스템 도입

- 산학관연 협력클러스터화

- 농공단지협의회를 중간지원조직으로 한 거버넌스 구축

○ 산업기반 인프라 정비

- 도로정비, 주차장 등 교통시설 정비 확충
- 산업단지 경관개선
- 폐수 종말처리시설 설치

5) 전통시장 노후화 개선 및 활성화

① 현황 및 실태

- 전남의 경우 시장 개설이 30년 이상 노후화된 전통시장은 2017년 현재 전체 시장 가운데 77%정도의 높은 비중을 차지하고 있음.
- 노후화된 전통시장은 유통업 업태의 다양화와 소비자 선호 등의 영향으로 상권이 축소되고, 빈 점포가 증가 추세에 있음. 또한 노후화된 시설로 안전 등의 문제를 가지고 있음.

② 사업 목표 및 추진방향

- 전통시장 시설 개선 및 현대화 사업 확대
- 시장경영 활성화를 위한 기반개선 및 시설 확충

③ 추진 체계

- 공공 분야(중앙/지방정부, 유관기관 등) 선도 지원사업 추진
- 민간 분야(시장상인(연합회), 지역주민 등)와의 협력체계 구축

④ 주요 사업 내용

○ 안전 및 편의시설의 확충

- 전기시설, 소방시설, 안전 및 편의시설 등 시장 기반시설 노후화 실태 및 문제점 조사

- 시장 기본시설 재정비 및 안전/편의시설 확충

○ 시장 이동여건 개선, 청결도 제고

- 방문객의 구매동선을 고려한 판매시설 배치, 진입로/통로 개선

- 악취제거 등을 위한 상하수도 배수시설 개선

○ 방문객 쇼핑 편의성 향상

- 차량운행 제한 및 쇼핑전용통로 정비

○ 차별화된 시장 현대화 추진

- 지역 특성을 감안한 전통성/현대성을 융합한 시장 현대화 사업 추진

* 2018년 전남 19개 전통시장에 소방시설 개선 등 시설현대화사업을 위한 117억 원의 국비가 투입

6) 전남 비도시지역 주거정비 사업

① 현황 및 실태

- 비도시지역 인구의 고령화로 인한 독거노인 복지 사각지대 발생 및 젊은 층의 도시 이주에 따른 空家 속출로 마을 정비가 필요한 상황임.

• 전남의 고령화비율은 이미 2014년 초고령사회 기준인 20%를 넘어섰음.

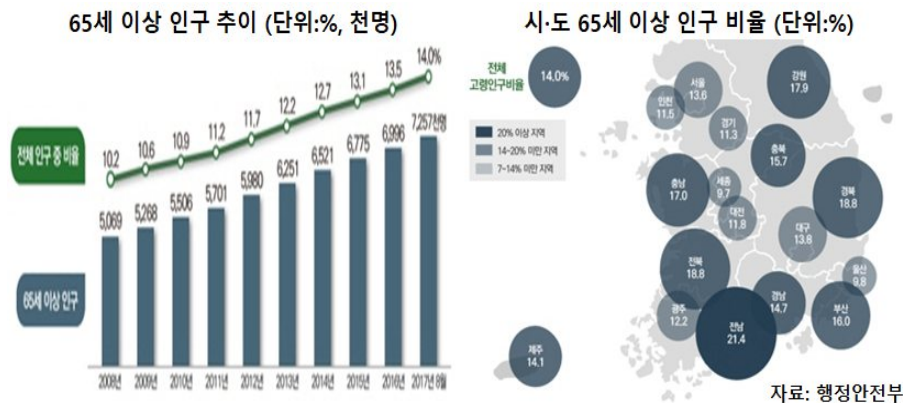


그림 7-7

65세 이상 인구
추이 및 비율

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

- 전남의 주택보급률은 전국 평균(102.3%)보다 높은 110.4%이나, 노후 주택이

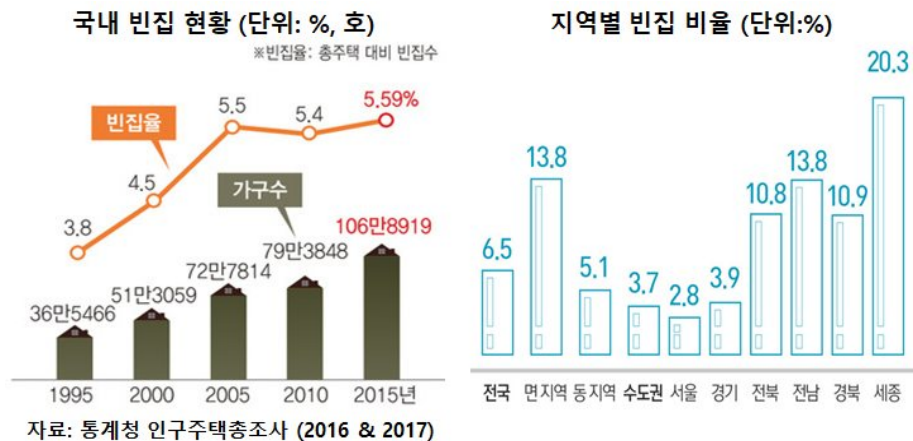
많아 공공임대주택 공급으로 주거복지 확대 필요

- 지난 1년간 전남 주택 증감률은 1.0%로 매우 낮은 수준임.
- 전남지역 주택 총계는 75만호이며, 이중 단독주택은 40.2만호, 아파트는 3.6만호, 연립주택 1.5만호, 다세대주택 1만호, 비거주용건물 內 주택 1.2만호 순.

- 도시권은 재개발·재건축 등을 통해 노후 건축물이 사라지고 있지만, 비도시지역은 고령화, 인구감소 속에 갈수록 노후 건축물 및 空家가 쌓여가고 있음.
- ‘2016년 인구주택총조사’에 따르면 30년 이상 노후 주거용 건축물의 비중이 전국 최고치 (33.5%)로 안전사고, 범죄 등에 노출될 가능성이 높음.
- 특히, 전남은 35년 이상 지난 건축물이 전체의 42.4%를 차지해, 전남도민들의 ‘주거의 질’이 심각한 수준임.
- 국내 빈집은 106만 채이며, 空家 비율은 5.59%임.

그림 7-8

빈집 현황



- 비도시지역에 세대맞춤형 공공임대주택 건설과 보급을 통해 안전하고 안정적인 거주지 확보 절실.
- 농산어촌지역 주민이 거주하는 주택이 산재되어 있어 관리·행정지원 등에 어려움이 따름.
- 공공주택사업 현황
 - 전남의 행복 주택사업은 6개소 중 승인 2곳과 선정 4곳으로 진행 중

- 승인 2개소: 목포, 여수
- 선정 4개소: 여수 2, 나주, 영암
- 구례의 경우 행복주택 신청을 하였지만 탈락

구분	지구명	세대수	면적(m ²)	추진상황
합계 : 6개소		1,650	80,362	
2015	목포 용해지구	450	24,000	사업계획 변경 승인('16.3월) 준공예정일 : '18.12월
	여수 수정지구	200	7,000	사업계획승인('15.12.17) 준공예정일: '18.8월
2016	여수 관문동 동시장	200	3,123	신청('15.12.11), 선정('16.04.25)
	나주 혁신산단지구	250	21,930	신청('15.12.14), 선정('16.04.25)
	영암 용암지구	250	16,175	행복주택 선정('16.07.14)
	여수 서교지구	200	2,660	신청('16.07.26), 선정('16.09.13)
	구례 봉서지구	100	5,474	행복주택 신청('16.7.26), 탈락

표 7-17

공공주택 사업
현황

② 사업 목표 및 추진방향

- 노후하고 산재된 마을 통합, 개량하는 농산어촌 리모델링을 통해 지역공동체를 조성하고, 지역민의 주거안정 도모
- 비도시지역 노인계층의 주거안정성을 효율적으로 제고할 수 있는 방안 모색
- 주거복지차원에서 고령계층의 주거안정성을 도모하는 주택 정책 도입
- 철거비용 부담으로 인해 방치된 빈집 증가율 억제 방안 모색
- 귀농·귀촌 수요 증가(베이비부머 세대 등)에 따른 도시민 유치를 위한 차별화된 농산어촌 개발

③ 추진 체계

- 사업주체: 국토교통부, 농림축산식품부, 보건복지부, 행정안전부, 지자체
- 한국농어촌공사에서 시행 (국고보조 50%, 지자체보조 50%)
 - 시·도 농어촌공사에서 사업 신청하여 추진
- 기존 주택재고 개량 사업 및 고령자 주거복지센터 국비 신청

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

- 농산어촌 대상 리모델링 사업 시범지역 수요 조사 및 선정 추진
 - 낙후지역 및 도서벽지, 산촌오지지역 등을 우선 추진
 - ‘농어촌 종합개발사업’에 포함하여 추진하도록 제도 정비

- 맞춤형 친환경 융복합타운 모델 개발 및 시범지역 추진
 - 국비 50%, 지자체 20%, 민자 30%

④ 주요 사업 내용

- 맞춤형 소규모 고령자 공공임대주택 공급 사업
 - 기존의 주택재고를 개량하여 고령계층을 위한 주거시설 공급
 - 공가를 개·보수하여 독거노인들의 공동 거주공간으로 활용
 - 농산어촌 지역 폐교를 개량하여 고령자를 위한 공동임대주택 조성
 - 무장애시설 주택으로 개조 공급하되, 공공 지원을 위한 저렴한 임대형 주택공급
 - 고령자를 위한 복지서비스, 지원서비스 가능한 복지센터 연계 구축
- 맞춤형 친환경 융복합타운 조성 사업
 - 자급자족형 안전·안심 유기농 먹거리 공급과 환경 친화적 공간 조성
 - 유기농업 생산 및 체험단지, 생태학교, 교육관, 치료센터 연계 구축
- 농산어촌 리모델링 사업을 통한 특성화마을 조성 사업
 - 전남만의 특화된 문화마을과 생태마을을 조성·복원하고 마을간 네트워크 체계 구축
 - 특성화 마을 구축 및 공동마케팅 실시
- 空家 및 공간축물 활용 제도 정비 사업
 - 空家·공간축물 은행 운영
 - 空家·공간축물 적정 관리 및 효율성 제고
 - 空家 등의 취득비(용지비 제외)지원 및 이전 & 증개축 등 비용지원
 - 空家 및 공간축물 재활용 관련 제도 및 조례 정비
 - 철거비용 보조 및 철거에 관한 세금 면제 지원 제도
 - 주거환경 개선을 위한 개보수지원(빈집적정 관리형), 관리 및 활용 지원 (빈집

- 유효활용지원형), 방재&방법을 위한 철거 유도 (빈집철거 지원형)에 관한 제도
- 空家, 공간축물을 숙박시설, 교류시설, 체험학습시설, 창작활동시설, 문화 시설 등으로 개·보수

7) 항만시설물 재해예방과 안전성 제고

① 현황 및 실태

- 전남해안에 위치한 항만은 무역항과 연안항을 합하여 총 15개소로 국제적 해상물류뿐만 아니라 도서와 육지간의 해상교통과 물류를 담당하고 있음.
 - 무역항(4개소) : 목포항, 여수항, 광양항, 완도항
 - 연안항(11개소) : 거문도, 나로도, 녹동신항, 흑산도, 가거항리, 홍도, 진도, 신마, 화흥포, 송공, 땅끝 등
- 전남 항만관련시설물은 안벽, 방파제, 잔교, 물양장, 부속건물, 야적장 등
 - 전남 항만의 안벽 길이는 총 31,980m, 방파제는 7,780m, 잔교 73기, 물양장 14,853m, 상옥과 창고 등 17동, 야적장 2,646㎡ 등

구분		안벽 (m)	방파제 (m)	잔교 (기)	물양장 (m)	상옥 (동)	창고 (동)	야적장 (천㎡)	지정 년도
합계	15개	31,980	7,780	73	14,853	2	15	2,646	-
무역항 (4개소)	목포항	5,149	295	38	5,101		4	568	1982
	여수항	692	2,573	16	2,511				1991
	광양항	23,041			1,399	2	10	1,999	1986
	완도항	675	915	8	2,276		1	28	1991
연안항 (11개소)	거문도	285	805	2	665				1970
	녹동신	635	350	2	182			44	1991
	나로도	224	704	2	622				1970
	신마	180	55					7	1998
	땅끝	24	240		60				2005
	화흥포	150	111		200				2001
	진도	190	194	1					1996
	홍도	100	100		103				1993
	흑산도	590	1,438	4	1,566				1993
	송공	45			157				2005
	가거항리				11				2012

자료: 해양수산통계시스템(<http://www.mof.go.kr/statportal/>)

표 7-18

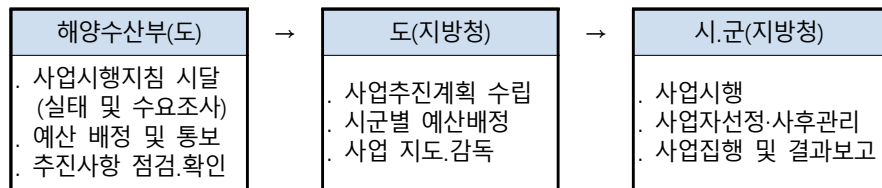
항만 관련 시설물
현황

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

② 사업 목표 및 추진방향

- 사업목표
 - 연안항 노후 항만시설물에 대한 보강
- 추진방향
 - 연안항 노후시설물에 대한 실태조사
 - 기후변화로 인한 해수면상승과 고파랑 등에 대응

③ 추진 체계



- 해양수산부 : 사업대상지에 대한 실태조사
- 사업자선정 및 예산배정
- 사업시행 및 완료
- 사후관리

④ 주요 사업 내용

- 노후항만시설물에 대한 실태조사
 - 연안항 항만시설물에 대한 실태조사
 - 연안항으로 개발되어 20년 이상 경과된 항만시설물에 대한 취약성 조사
 - 연안항 항만시설물의 사업대상지 확정
- 기후변화 대응 노후항만시설물 보강
 - 안벽, 방파제, 잔교, 물양장, 부속건물 등에 대한 지진 대응
 - 안벽, 방파제, 잔교, 물양장, 부속건물 등에 대한 고파랑 대응
 - 안벽, 방파제, 잔교, 물양장, 부속건물 등에 대한 해수면 상승 대응

8) 어항시설물 재해예방과 안전성 확보

① 현황 및 실태

- 전남에 위치한 어항 수는 법정어항인 국가어항, 지방어항, 어촌정주어항과 비법정 어항인 소규모 항·포구를 포함하여 총 1,099개로 전국의 47.9%를 점유하고 있음.
 - 국가어항은 31개소, 지방어항은 91개소, 어촌정주어항은 94개소
 - 특히 비법정어항인 소규모 항·포구는 883개소로 전국대비 68.4%를 점유하고 있음.
- 어항은 어선의 대피, 어업의 근거지, 어촌의 생활근거지 등으로 이용되고 있어 방파제, 선양장, 물양장, 호안 등 각종 시설물을 보유하고 있음.
 - 전남 국가어항의 방파제는 총 14,167m, 선양장 889m, 물양장 14,748m², 호안 7,190m 등이며, 70년대 초부터 지정되어 오래된 어항은 40년 이상이 경과되었음.
 - 지방어항과 어촌정주어항 또한 각종 시설물을 보유하고 있음.
- 특히, 조수간만의 차가 큰 수역에 조성된 어항 등은 소형어선을 이용하는 어업인의 안전을 위협하는 큰 요인 중의 하나로서 어획물의 양육 및 승·하선 등 소형어선의 안전이용 도모 등 어업인의 근로여건 개선 및 편의제공을 위한 복합다기능 부잔교시설 필요하고, 이들의 지속적인 관리가 요구되고 있음.

표 7-19

전남 국가어항
시설물 현황

구분		방파제 (m)	선양장 (m)	물양장 (m)	호안 (m)	지역	지정 년도
합 계	31개	14,167	889	14,748	7,190		
	계마	450	30	280	606	영광	1971
국 가 어 항	안마	850	30	160	146	영광	1986
	전장포		30	240	69	신안	1991
	원평	480		330	160	신안	1971
	우이도	435	15	280	27	신안	1998
	가거도	530	70	730	172	신안	1978
	수품	530	40	230		진도	1991
	서망	730	50	590	130	진도	1986
	서거차	405		732		진도	1971
	여란진	321	30	430	275	해남	1971
	마량	790		466	244	강진	1971
	득암	723	35	377		완도	1991
	사동	342	30	315	340	완도	1991
	도장	355	30	350	385	완도	1991
	청산도	487	30	435	508	완도	1971
	소안	865	30	120	320	완도	1971
	보옥	680	30	349	251	완도	1995
	여서	485		220	359	완도	1991
	이목		30	102		완도	2009
	회진		50	505	580	장흥	1999
	녹동	650	34	1,426	437	고흥	1971
	풍남	578	35	380	248	고흥	1991
	발포	420	30	435	175	고흥	1991
	여호	450	30	375	394	고흥	1999
	시산	604	70	390	651	고흥	1991
	국동	220	50	2,692	220	여수	1979
	낭도	357	30	250		여수	1991
	돌산	155	30	465	31	여수	1971
	안도	195	30	389	375	여수	1971
	연도	250	40	405		여수	1999
	초도	830		300	87	여수	1991

② 사업 목표 및 추진방향

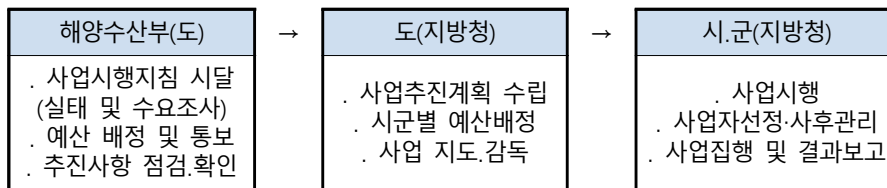
- 사업목표

- 어업인들의 안전성 확보 및 안전한 작업환경 제공

- 추진방향

- 노후시설물 보강 및 복합다기능 부잔교 필요어항에 대한 실태조사
- 조수간만의 차가 크고 태풍과 고파랑, 그리고 해수면상승 등 기후변화의 영향이 상대적으로 우려되는 지역을 중심으로 추진
- 해양수산부 어촌뉴딜정책(소규모항포구)과 연계한 사업 추진

③ 추진 체계



- 해양수산부 : 법정 및 비법정 어항에 대한 실태조사
- 어항시설물별 사업대상지 선정 및 사업대상지 확정
- 사업자선정 및 예산배정
- 사업시행 및 완료
- 사후관리

④ 주요 사업 내용

- 노후어항시설물에 대한 실태조사
 - 어항시설물에 대한 실태조사 및 취약성 평가
 - 어항시설물의 사업대상지 확정
- 기후변화 대응 어항시설물 보강
 - 안벽, 방파제, 잔교, 물양장, 부속건물 등에 대한 지진, 고파랑, 해수면 상승 대응
 - 어민들의 안전성 확보와 안전한 작업환경을 고려한 복합다기능부잔교 조성 및 정비 등

(3) 교통·물류망 확충

- 주요 사업 8건, 투자 규모 30조 6,800억 원
- 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

표 7-20

교통·물류망
확충을 위한 주요
인프라 프로젝트

No.	주요 사업	주요 내용
1	광주·전남권 지역교통·물류망 확충사업	광역 교통망확충 및 정비
		도심가로망 및 순환도로망 체계 정비
2	경전선(광주송정 ~ 순천) 전철화 사업	
3	광주~대구 달빛내륙철도 건설사업	광주~대구 달빛내륙철도 전체구간 건설
4	서해안 철도 건설사업	서해안 거점도시간(새만금~고창~영광~함평~목포) 철도물류시설 확충
5	무안국제공항 서남권 거점공항 육성	호남고속철 2단계 무안국제공항 경유 노선 조기 착공
		국제공항 기반시설 확충
6	여수~남해간 도로(동서해저터널) 건설	남해안권 영·호남 상생발전을 위한 도로 인프라(터널, 해저, 육상 구간) 확충
7	흑산 공항 조기착공	
8	광역 교통망의 안정적인 확충 및 시설 개선	국도 정비 사업
		국가지원지방도 건설사업
		지방도 정비사업

1) 광주·전남권 지역교통·물류망 확충사업

① 현황 및 실태

- 내륙중심의 국토축이 개방형 연안형으로 발전함에 따른 산업지대건설 최적지 부상
- 중국이 급성장과 한·중·일을 대상범역으로 하는 동북아 경제권 형성
 - 전남은 지리적으로 중국과 일본, 동남아시아를 연결하는 결절지역
 - 해양 지향적 세계화전략의 태평양 진출의 관문이며 중국 최대 경제도시인 상해권과 가까워 일본과 중국을 잇는 동북아 경제권 형성

② 사업 목표 및 추진방향

- 전남 지역과 국내외 거점 간 연계가 가능한 사통팔달의 교통망 확충
- 상위도로망 계획수립과 연계한 사업계획수립을 통한 투자효율성 및 실현성 제고

③ 추진 체계

- 지역 경쟁력 제고와 지역생활권 통합성 증진을 위한 교통체계 구축
- 지역교통여건 개선과 신속한 인적, 물적 지원을 위한 수송체계 구축

④ 주요 사업 내용

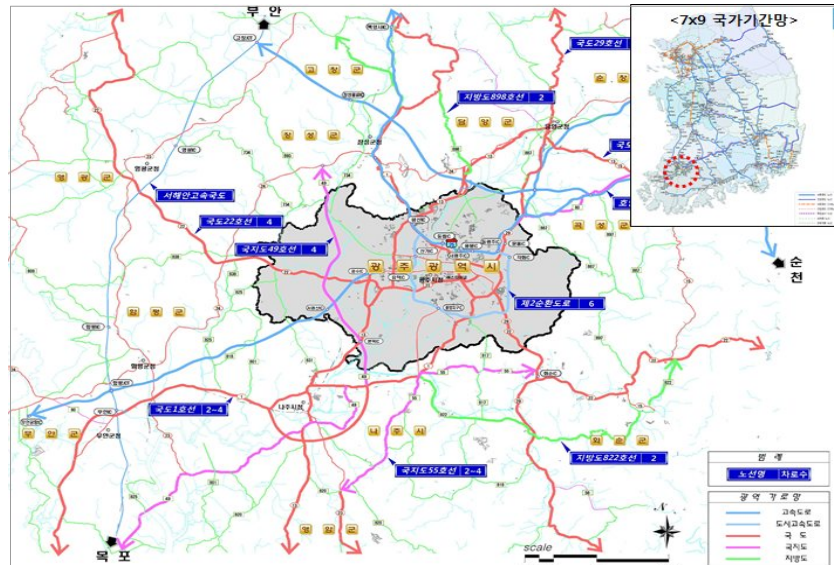
- 광역교통망확충 및 정비
 - 7x9국가기간망과의 원활한 연계
 - 국가기간망과의 원활한 연계를 통해 광주·전남 지역의 광역교통망 체계 구축
 - 광주~완도(강진)간 고속도로(L=51.7km/B=23.4m, 14,247억원, 2016~2024년) 계획 및 기구축되어 있는 국도1호선, 13호선, 22호선 등과 함께 국지도 49호선(광주 제3순환도로 구간 포함)을 통해 국가기간망과의 원활한 연계체계 구축

표 7-21

광주권
순환고속도로
(제3순환선)
건설 구간

구 분		개 요 (km)	사 업 비(억원)			추진사항
			계	공사비	보상비등	
계		97.46	36,313	30,560	5,753	
1구간	승촌~본량	14.85	2,087	1,766	321	국지도49호선 (도로개통'13.2.4)
2구간	본량~진원	16.15	4,481	3,798	683	공사추진중
3구간	진원~대덕	17.00	4,573	4,097	476	고창~담양간고속도로개통 (’08.1)
4구간	대덕~화순	32.00	20,331	17,250	3,081	장래시행
5구간	화순~승촌	17.46	4,841	3,649	1,192	장래시행

그림 7-9

7x9 국가기간망과
의 연계 방안

- 지역공간구조의 변화에 탄력적으로 대응
 - 도심지역내 공간구조 변화에 따라 기존의 도심이었던 충장로, 금남로 등 구도심에서 상무지구, 수완지구, 첨단 등 신도심으로 지역공간구조가 확장됨에 따라 도심가로망 확보 등 탄력적 대응
 - 추가적인 순환도로망 체계정비 및 상습 지·정체 해소와 국가 간선 교통의 기능유지를 위한 도로 확장
 - 도시 내 기존 산업단지 및 주요 물류시설과 연계한 물류망 및 국가 기간망과의 효율적인 연계를 위한 효율적인 내수 물류체계 조기 확보

구분	No.	도심가로망
제1순환	1	대남대로
	2	필문대로
	3	서암대로
	4	죽봉대로
제2순환	5	제2순환로
	6	동문대로
	7	서문대로
	8	남문로
남북축	9	북문대로
	10	빛고을대로
	11	운천로
	12	임방울대로
동서축	13	사암로
	14	하서로
	15	우치로
	16	하남대로
	17	무진대로
	18	상무대로
	19	회재로
	20	금남로

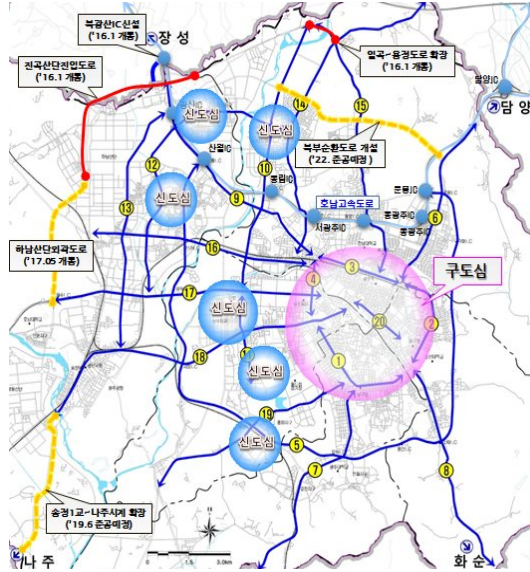


그림 7-10

도심가로망 현황

- 지역생활권의 동반성장과 균형발전

- 서남해안 도서지역을 유기적으로 연계하기 위한 연륙·연도망 구축
- 전남 지역 다도해의 섬과 섬, 섬과 육지를 연결하는 연도·연륙교를 건설

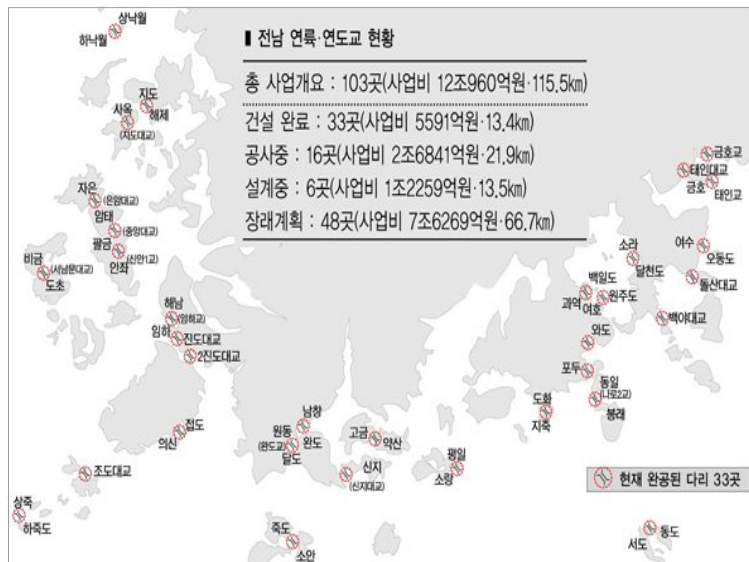


그림 7-11

전남권 연륙·연도교 현황(2016.12.)

2
지역인프라
투자 정책 및
프로젝트

- 낙후지역 및 농어촌 교통소외지역 교통개선을 위한 지역연계망 구축
 - 도심지역과의 연결도로 부재로 인해 발생하는 농어촌 지역 및 낙후지역과의 소통단절문제 해결을 위해 지역연계망을 구축하고 활성화
- 상위 도로망 계획과 유기적으로 연계
 - 국가기간교통망계획, 국가도로망 종합계획, 국가철도망 구축계획, 공항개발 중장기 종합계획 등 상위계획 검토를 통한 투자효율을 극대화 할 수 있으며 국가계획과 연계되는 사업계획수립
 - 동북아 지역 교류에 능동적으로 대응할 수 있는 기반환경조성에 부응

2) 경전선(광주송정 ~ 순천) 전철화 사업

① 현황 및 실태

- 전국 4대 간선철도망(중앙·호남·경부·경전)중 유일한 단선·비전철구간으로서 경제성 부족으로 노후 불량한 상태로 운영되고 있음.
- 광주~부산간 철도 소요시간이 6시간45분이 소요되어 많은 물류비용이 지불되고, 철도이용객이 감소되는 실정

② 사업 목표 및 추진방향

- 광주~부산간 전철화사업을 조기에 추진하여 영호남권 거점도시간 여객 및 물류 수송 활성화 제고
- 경전선의 고속화 철도기능을 강화하여 철도중심의 고속교통 네트워크 구축

③ 추진 체계

- 제2차 국가철도망 구축계획 후반기사업으로 2014년 예비타당성에서 수요부족을 이유로 지연되고 있음
- 정부의 국토교통부(철도시설관리공단), 기획재정부를 중심으로 유기적인 연계체계를 구축하여 조기 추진

④ 주요 사업 내용

- 사업규모 : L= 116.5 Km 단선전철화 (향후 복선전철화)
- 사업기간 : 2018~ 2025 (8년)
- 총사업비 : 2조 304억원 (국비)

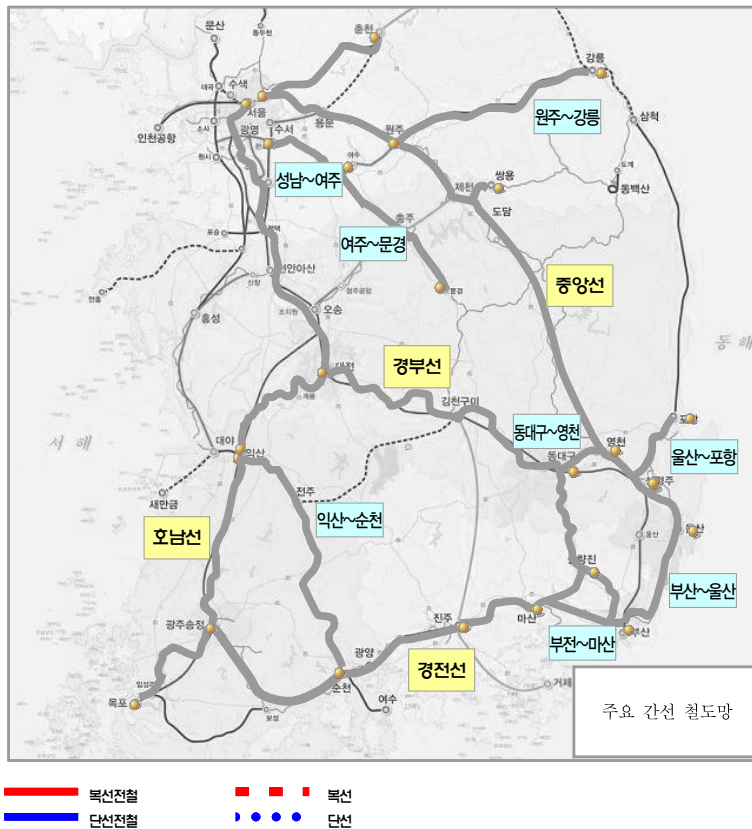


그림 7-12

주요간선철도망
및 경전선 위치도

- 경전선(광주~순천 구간)은 200km 이상 국내 4대 간선철도 중 유일한 단선 구간

표 7-22

주요 노선별
단선구간

노 선	시종점	연장(km)	사업내용		사업기간
경부선	서울~부산	441.7	복선화		1918~1945(27년)
			전철화		1971~2006
호남선	서대전~목포	252.5	복선화		1968~2004(36년)
			전철화		2001~2004
중앙선	청량리~경주	381.6	덕소~원주	단선 → 복선전철화	2001~2012
			원주~제천		2003~2018
			제천~도담		2001~2011
			도담~영천		2010~2018
			영천~신경주		2010~2018
경전선	광주~삼랑진	300.6	삼랑진~진주	단선전철 → 복선전철화	2002~2013
			진주~광양	단선 → 복선화	2001~2015
			광양~순천	단선 → 복선전철화	'12.6 개통
			순천~광주	단선 → 단선전철화	

주 : 복선전철화 필요성 - 단선은 교행 불가로, 전철화 시 200km/h 이상 KTX 고속열차 운행 가능

3) 광주~대구 달빛내륙철도 건설사업

① 현황 및 실태

- 영호남 대도시권인 광주와 대구를 동서축으로 연계하는 내륙철도망으로서 제3차 국가철도망구축계획에서 검토사업으로 지정되어 기존 경전선을 제외하고 철도시설이 부재함
- 기존 간선도로망 위주로 구축되어 온실가스 감축과 도로교통사고 방지를 위해서는 철도교통 시설확충이 시급히 요구됨

② 사업 목표 및 추진방향

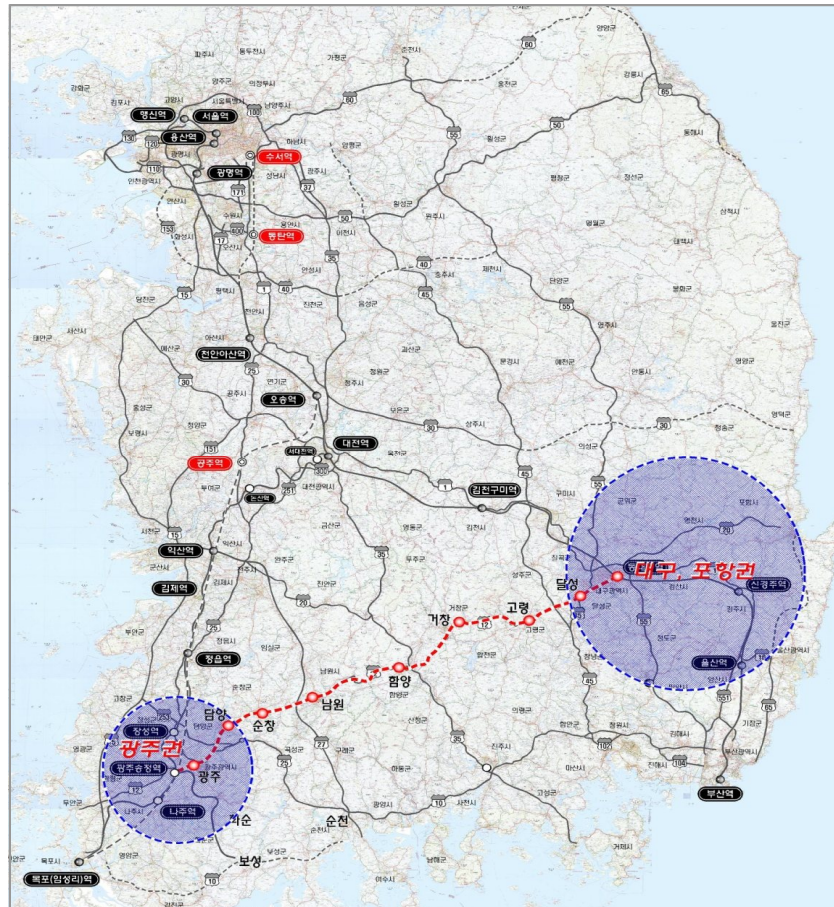
- 영호남 거점도시간 철도 네트워크 구축을 통한 물류관광 활성화 및 교류증대 도모
- 광주, 전남북, 대구, 경북 등 광역지자체 및 7개 경유 지자체간 영호남 상생 협력 거버넌스체계를 구축하여 추진
 - 제3차 국가철도망구축계획(2016~2025)의 전반기 사업으로 수정계획 변경·수립

③ 추진 체계

- 국토교통부, 기획재정부 등 정부와 영호남 지자체, 국회, 상공회의소, 시민단체 등으로 구성된 광주·대구 달빛내륙철도 건설 추진협의체 구성하여 추진

④ 주요 사업 내용

- 광주~대구 달빛내륙철도 전체구간 건설
 - 사업규모 : L=191.6Km 철도망 건설
 - 사업기간 : 2018~2030(13년)
 - 총사업비 : 6조 3,087억원(국비)
- 달빛 내륙철도 구간별 세부사항
 - 광주~대구 191km 단선철도 건설(향후 복선전철화) ⇒ 4조 8,987억 원
 - 광주역~광주송정역간 16.6km(지상 0.5, 지하16.1)복선전철화 ⇒ 1조 2,100억 원
 - 광주역 지하에 대합실 플랫폼, 지하주차장 등 조성(지하4층 규모) ⇒ 2,000억 원



4) 서해안 철도 건설사업

① 현황 및 실태

- 환황해권시대 물류수송을 위한 서해축 철도망 건설을 통한 국가온실가스 감축
- 경기 화성~평택~군산~새만금 노선을 목포까지 연결하여 국가기간철도망 구축 필요
 - 전체 443.4km중 306km는 국가계획에 반영, 새만금~목포구간 137.4km는 미반영된 실정

- 사업목표 : 서해안의 거점 항만과 산업단지 간 물류수송망을 연결하여 전국 U자형 철도망 구축으로 국토의 균형발전과 물류기반 확충

- ### ③ 추진 체계

- 정부의 국책사업으로 정부의 국토교통부, 한국철도시설관리공단, 전남북 및 경유 지역 시군이 참여하는 거버넌스체계를 구축하여 추진



서해안 철도
위치도

2 지역인프라 투자 정책 및 프로젝트

④ 주요 사업 내용

- 서해안 거점도시간 철도물류시설 확충
 - 노선대 위치 : 새만금~고창~영광~함평~목포
 - 노선거리 : L=137.4km
 - 총사업비 : 2조 3, 056억원(국비)

5) 무안국제공항 서남권 거점공항 육성

① 현황 및 실태

- 호남권 거점공항으로서 지난 2008년 무안국제공항이 개항한 이후 국가의 정책 지원이 미흡하여 공항의 역할과 기능이 저하되고 있음
- 광주 군공항의 이전 통합이 가시화되고 있어서 무안국제공항 활성화를 위한 기반조성이 요구되고 있음

② 사업 목표 및 추진방향

- 사업목표 : 무안국제공항이 호남권의 거점공항으로서 역할과 기능을 수행하기 위한 전략적 목표 설정
- 추진방향 : 광주·무안공항 통합을 고려한 고속철도망 구축 및 연계 교통망 확충, 환황해권 물류 교역의 수송기지로서 공항 인프라 확충

③ 추진 체계

- 국토교통부, 철도시설관리공단과 연계하여 무안국제공항 활성화 추진체계 구축
 - 러시아, 중국, 태국, 일본 등 국제노선망 확대 및 국제공항 기반시설 확충

④ 주요 사업 내용

- 호남고속철 2단계 무안국제공항 경유
 - 노 선 : 광주송정~나주~무안국제공항~목포(77.6km)
 - 사업비 : 2조 4,731억원(국비)

- 공항기반시설 확충
 - 활주로 : 2,800m×45m → 3,200m×45m(400m 연장) / 354억원
 - 계류장 : 91천㎡ → 146천㎡ / 126억원
 - 수화물 : 국제선 컨베이어벨트 1기 → 2기 / 46억원

6) 여수~남해간 도로(동서해저터널) 건설

① 현황 및 실태

- 여수권과 남해권과의 우회로 인하여 여객수송 애로 및 물류수송비 부담

「동서남해안 및 내륙권발전 특별법」에 따른 고흥~거제 간 ‘해안관광도로’ 지정으로 남해안 광역관광 활성화 추진전략 유도

② 사업 목표 및 추진방향

- 사업목표 : 영·호남을 잇는 동서교류 순환 교통망 구축으로 동서통합과 상생 도모
- 추진방향 : 수송거리·시간 단축(52km.80분→7.3km.3분)으로 관광수요 유발 및 물류비용 절감

③ 추진 체계

- 기획재정부 예비타당성 평가를 거쳐서 국토교통부(익산국토관리청) 추진

④ 주요 사업 내용

- 남해안권 영·호남 상생발전 관광교류 증대를 위한 도로인프라 확충
 - 위치 : 여수시 상암동 ~ 남해군 서면 서상리(국도 77호선)
 - 사업내용 : 7.3km(터널 5.93km, 해저 4.2km, 육상 1.73km) 4차로
 - 사업비 : 국토교통부

그림 7-15

동서해저터널
위치도

7) 흑산 공항 조기착공

① 현황 및 실태

- 추진상황

- 예비타당성 조사(기획재정부, B/C=4.38) : '11.12.~'13.7.
- 흑산 공항 기본계획 고시(국토교통부) : '15.12.18/
- 국립공원위원회 국립공원계획 변경 보류 결정 : '16.11.
 - 헬기, 선박 운항 강화 방안 및 B/C 재검토, 조류 충돌 등 대안 입지 검토
- 흑산 공항 건설 기본설계 착수 : '17.4.
 - 시공사(금호컨소시엄 : 금호+롯데+포스코) 단독입찰
- 흑산 공항 조기 건설, 주민청원서(6,218명) 제출(신안군→환경부) : '17.7.5
- 국립공원위원회 재심의 요청(서울항공청→환경부) : '17.7.11
- 기본설계 완료 및 제출(금호컨소시엄→서울항공청) : '17.8.10.
- 국토부 건설기술심의위원회 심의(실시설계 적격자 선정) : '17.9.1.

- 문제점

- 공항건설을 위해서는 선행절차로 국립공원계획 변경이 이루어져야하나, 환경부 소관 국립공원위원회 미 개최로 재심의 및 공항건설 지연

② 사업목표 및 추진방향

- 여객선이 유일한 교통수단인 도서지역 주민의 접근성 향상 등 교통 기본권 제공 및 관광객 불편 해소
 - 현 교통수단은 여객선(4회/일, 편도기준)이 유일하며, 목포항에서 2시간이 나 소요되는 등 접근성이 떨어짐(결항률 11~13%)
 - 수도권↔흑산도 편도 소요시간 : (KTX 및 선박) 약 7시간→(항공) 약 1시간
- 김포공항 등 국내공항과 연계한 국내·외 관광객 유치 및 다도해 특성을 살린 세계적인 해양·생태관광지로 육성
 - 최근 5년간 흑산도(홍도) 관광객 수 : 연평균 36만 명(외국인 7천 명)
 - 제19대 대통령 전남공약으로 흑산 공항과 연계한 다도해 섬 등 해양항공 관광을 위한 민간 소형항공기 운항 지원 필요성 제시
- 골든타임 확보 위한 응급환자 신속한 이송 등 응급구호 지원에 긴요
 - 응급환자 발생 시 의료시설 부족으로 해경 헬기, 여객선 등에 의존하고 있어 응급환자 발생 시 적기 대응 곤란
- 중국 등 불법 외국선박 감시 및 해양영토 수호 차원의 공항 건설 절실
 - 불법조업의 30% 이상이 흑산도 인근해역에서 발생, 해양수산자원 훼손·고갈 심각한 수준

③ 사업추진체계

- 사업주체 : 국토교통부(한국공항공사)
- 지원근거 : 2011년“제4차 공항개발 중장기 종합계획”(국토부)

④ 주요 사업내용

- 사업내용
 - 50인승 중소형 항공기 취항 가능한 소형공항 건설

• 총면적 638,448m², 활주로(L=1,200m, B=30m), 계류장, 터미널, 부대시설 등

- 국토부 심의사항 보완 후 국립공원 위원회심의('18. 1월 예정)가 통과 될 수 있도록 역량 집중
- '18 상반기 착공해 '20년 흑산 공항 개항 노력

⑤ 재정투입계획

단위: 억원

표 7-23

재정투입계획

총사업비 (국비)	2016년 까지 집행액	2017년도		2018년도				2019년 이후 사업비
		사업량	예산액	사업량	건의액	정부안	추간 건의	
1,833 (1,833)	20 (20)	보상 및 착공	208 (208)	공사추 진	500 (500)	167 (167)	333 (333)	1,105 (1,105)

자료: 국토교통부

그림 7-16

흑산 공항 위치도



8) 광역 교통망의 안정적인 확충 및 시설 개선

① 현황 및 실태

- 호남고속철도 2단계(광주송정~고막원) 착수 및 무안국제공항 경유 확정, 제3차 국가철도망 구축계획에 경전선, 남해안철도 전철화 사업 반영
 - 호남고속철도 2단계 노선은 무안국제공항 경유로 확정되었으나, 구체적인 노선과 정차역 위치 등은 미확정인 상태
 - 경전선(광주~순천) 전철화사업 예비타당성조사 지연
- 노후화된 국도 및 연륙·연도교의 안정성 확보를 위한 국도 우회도로 개설 등

② 사업 목표 및 추진방향

- 도로, 철도, 항공 교통망 적기 구축으로 지역균형 발전 제고
- 지방도는 여건 변화, 시급성 등을 감안해 사업규모 및 구간 축소, 단계별 구분 시행으로 조기 준공 노력

③ 추진 체계

- 국가계획에 포함된 광역철도 및 도로망 구축사업의 본격 추진과 함께 신규 계획 반영 노력
- 광역철도·도로사업의 국가수정계획 반영을 타 도와 협력해 건의하고, 미착수된 사업의 정부예산 반영과 계속사업 조속 완료 추진
 - '18년 신규 지구의 조속한 설계 완료 및 향후 착공 예산 확보 노력
 - 국가계획 미반영 사업은 논리 개발 후 정부예산 반영 지속 건의

④ 주요 사업 내용

○ 광역 철도망 구축

- 호남고속철도 2단계(광주송정~목포) 건설
 - 노선 : 광주 송정~나주~무안국제공항~목포
 - 사업기간 : 2015~2020 * 광주송정~고막원 구간 공정률 30%

- 사업량/사업비 : L=77.6km/총 2조 4,731억원('18년 1,152억원)
- 광주송정~고막원 기존선 고속화 구간 '18년 준공 목표
- 고막원~무안국제공항~목포 노선 기본계획변경 등 행정절차 이행
- 남해안철도(보성~목포) 건설
 - 노선 : 보성~장흥~강진~해남~목포
 - 사업기간 : 2002~2020 * 공정률 34 %
 - 사업량/사업비 : L=82.5km/총 1조 3,886억원('18년 2,677억원)
 - '18년 2,677억원 확보로 본격 시공(현 공정률 34%)
 - 제3차 국가철도망계획에 반영된 전철화 사업(82.5km, 1,702억원)이 '20년 계획기간 내 추진되도록 노력
- 경전선(광주 송정~순천) 전철화 사업
 - 노선 : 광주 송정~화순~보성~순천
 - 사업량 /사업비 : L=116.5km/총 2조 304억원
 - 기획재정부 예비타당성조사 용역 중('14. 1. ~), 경제성(B/C) 향상 노력
 - '18년 예비타당성조사 통과 및 계획기간 내 사업이 완료될 수 있도록 추진
- 전라선(익산~여수) 고속철도 건설
 - 사업량 /사업비 : L=180.3km/총 5조 7,700억원
 - 노선 : 전북 익산~전주~남원~곡성~구례~순천~여수
 - 철도 이용객 수요에 따라 KTX 증편 및 SRT 투입 건의
 - 제4차 국가철도망 구축계획 반영 노력
 - ※ '14. 1월부터 예비타당성조사 추진중이나 '17. 9월 기획재정부 예비타당성조사 지침 개정으로 사회적 할인율 감소(5.5%→4.5%)에 따라 경제성 상승이 예측되어 예비타당성조사 통과 예상
- 도로 정비 사업
 - 국도 확·포장 및 우회도로 건설
 - 국도 확·포장 : 23개 지구, 209.2km, 1,119억원
 - 계속 : 포산~서망 국도 18호선 등 16개 지구, 159.4Km, 1,013억원
 - 신규 : 신장~북룡 국도 77호선 등 7개 지구, 49.8km, 106억원

- 국도 우회도로 : 2개 지구, 29km, 521억원

- 계속 : 광양 세풍~중군, 중군~진정

- 국가지원지방도 건설사업

- 11개 지구, 7.9km 963억원(국비 599, 도비 364) 공사 추진

- 계속 : 화양~나진, 나진~소라, 일로~몽탄, 북하~도계, 남평~화순, 법성~홍농, 중군~진상, 도계~장성 8개 지구, 7.8Km, 1,086억원

- 착공 : 낙안~상사, 1개 지구 0.1km, 3억원

- 신규(2건) : 북평~북일(실시설계), 고서~창평(사전조사)

- 계속사업의 계획기간 내 준공을 위한 예산 배정 및 신규 사업의 조기 착수 지속 건의

- 지방도 정비사업

- '10년 이전 발주된 5개 지구 준공 지연 및 설계완료 20개 지구 미착공

- '02년 노선 조정 시 시.군도 및 농어촌도로 523km(지방도 전체 연장의 26.7%)가 지방도로 승격되면서 시설기준 미달 및 미포장 도로 증가

- 32개 지구, 125.9km, 949억원 공사 추진

- 계속 : 도암~유치 등 26개 지구, 112.3Km * 준공지구 : 도암~유치 등 4개 지구

- 설계 : 밤고개~울포 등 6개 지구, 13.6Km

- 마을 앞 보행로 및 갓길(계속 18개소, 35억원) 정비

- 지방도 보행로 및 갓길 정비 5개년 기본계획에 따라 순차 시행

- 보행로정비 9개 지구, 20억원 / 갓길정비 9개 지구, 15억원

- 지방도 및 위임국도(54개 노선, 2,898km) 유지·관리

- 위험·굴곡도로 구조개선 25개소, 도로안전시설물 설치 24개소, 노후 포장도 유지·보수 및 차선도색 등 54개소

- 지방도 교량 내진성능 보강 실시 : 281개소 중 15개소

- 이용 빈도 등이 높고 장대(100m 이상) 교량부터 단계적 추진

- 주민불편을 최소화하기 위해 구간별 조기 준공과 소규모 생활도로 우선 추진

- 대규모 사업지구 집중 투자로 조기 준공 * 준공지구 : 도암~유치 등 3개 지구

- 원활한 사업 추진을 위한 선 보상 시범 추진(2 ~ 3개 지구)

- 시.군에서 지방도사업(비관리청)을 시행하는 경우 도비 50% 지원

- 사업추진이 어려운 섬 연결구간 등은 국도.국지도로 승격 건의

1. 지역인프라 정비 및 확충을 위한 자원 확보 방안

(1) 정부 및 지자체 SOC 예산 추이 및 전망

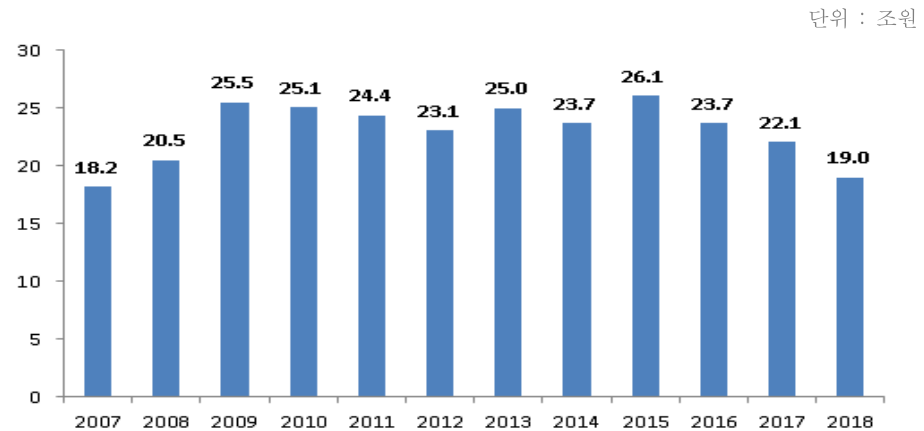
1) 정부의 SOC 예산 추이 및 전망

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

그림 8-1

SOC 예산 추이
(2007~2018)

- 정부는 SOC 투자에 대한 관심과 중요성 모두 낮아지고 있음
 - 전체 세출예산에서 SOC 예산이 차지하는 비중은 2007년에 11%에서 2018년 4.4%으로 대폭 축소



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

단위 : 조원, %

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

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

표 8-1

2017~2021 국가
재정운용계획

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

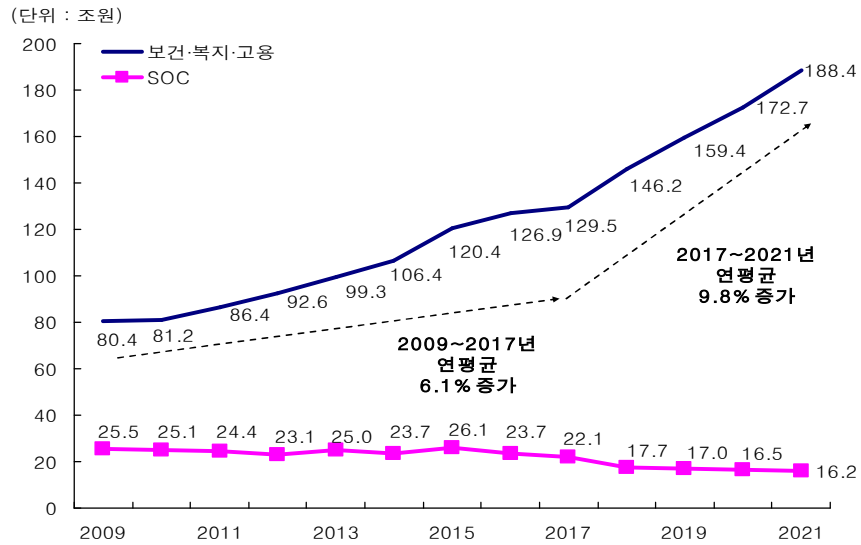
1
지역인프라
정비 및
확충을 위한
재원확보
방안

1

지역인프라 정비 및 확충을 위한 재원확보 방안

그림 8-2

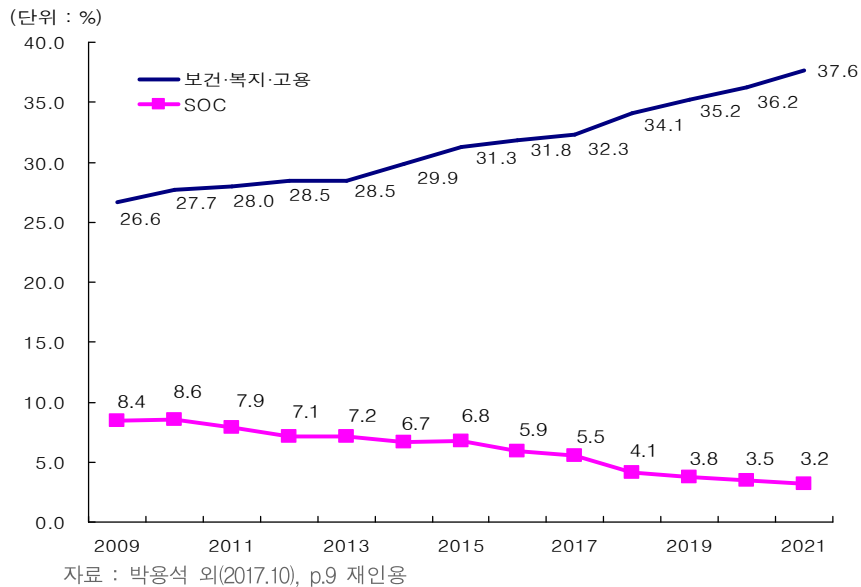
2009~21년
SOC 및 사회복지
예산 추이



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

그림 8-3

2009~21년
SOC 및 사회복지
예산의 전체예산
대비 비중



2) 지방자치단체 SOC 예산 추이

- 지방자치단체(이하 지자체) 세출예산 중 SOC 분야는 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문으로 볼 수 있음.

• 수송 및 교통 예산은 도로, 도시철도, 해운·항만, 항공·공항, 대중교통·물류

등 5개의 세부항목, 국토 및 지역개발 예산은 수자원, 지역 및 도시, 산업 단지로 구분됨.

- 추가경정예산을 포함하여 전체 지자체의 세출 예산은 2008년 161.2조원에서 2015년 234조원으로 7년간 72.8조원 증가
 - 사회복지 예산은 같은 기간 동안 33.9조원에서 72.7조원으로 가장 많이 증가했고, 일반공공행정은 20.2조원에서 26.8조원으로 6.6조원 증가
 - 하지만, 국토 및 지역개발이 16.2조원에서 15.5조원으로 0.7조원, 수송 및 교통은 19.3조원에서 18.8조원으로 0.5조원, 과학기술이 0.7조원에서 0.6조원으로 0.1조원 감소
 - 결과적으로 지자체 세출예산 중 SOC 부문의 감소를 보이는 추세를 보임.

단위 : 조원, %

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

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

- 전체 세출예산에서 차지하는 비중을 보면, 사회복지는 2008년 21%에서 2015년 31.1%로 10.1%p 증가

표 8-2

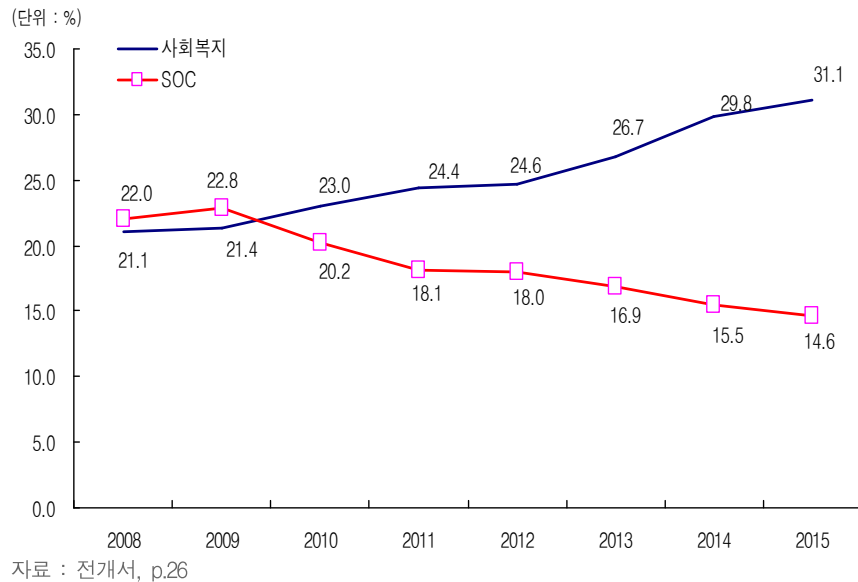
전체 지자체
세출예산 추이
(명목, 추정포함)

1
지역인프라
정비 및
확충을 위한
재원확보
방안

- 이에 비해 수송 및 교통은 12%에서 8%로 -4%p, 국토 및 지역개발은 10%에서 6.6%로 -3.4%p로 이 2개 부문을 합친 SOC 예산은 22%에서 14.6%로 7.4%p 감소

- 2015년 기준으로 각 광역지자체의 전체 세출예산에서 국토 및 지역개발이 차지하는 비중은 세종시가 21.9%가 가장 높고, 대부분의 지역은 최소 3%에서 9.5% 수준을 보여주고 있음.
- 수송 및 교통의 경우 부산이 14.4%로 가장 높고, 광역도의 경우 대부분 5% 내외의 비중을 보이고 있음.
- 2010년과 2015년의 SOC 예산의 증감율을 광역 지자체별로 비교하면 다음과 같다. 대전과 충남이 각 36.5%, 28.2%로 감소폭이 가장 큰 반면, 울산의 경우 16.7% 증가한 것으로 나타남.

그림 8-4
지자체 SOC와
사회 복지 예산
비중 추이



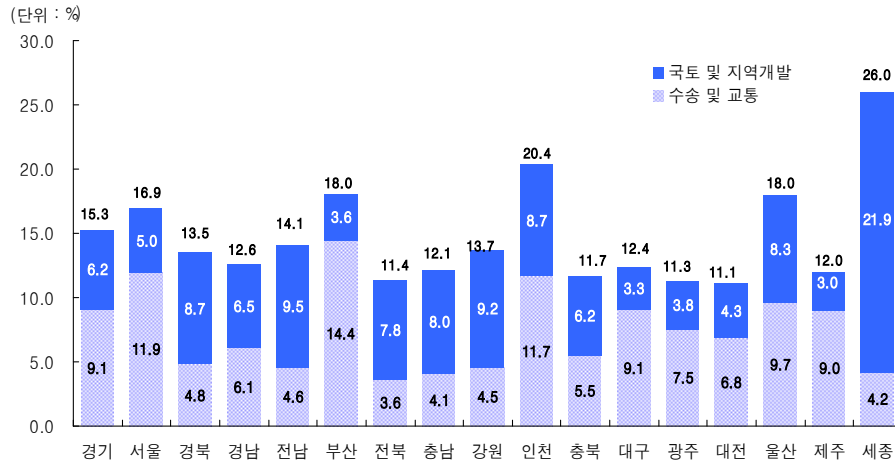


그림 8-5
2015년 시도별
SOC 예산 비중

자료 : 상계서, p.25

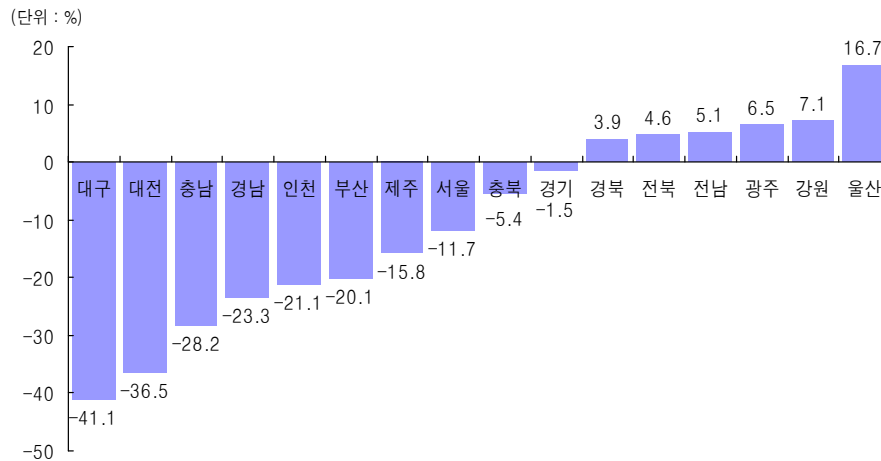


그림 8-6
지자체별 SOC
예산 2010~2015
년간 증감율

주 : 지역산업연관표 계수가 없는 세종시는 계산에서 제외됨.
자료 : 상계서, p.53

3) 정부와 지자체 SOC 예산간의 관계

- 통상적으로 중앙정부의 SOC 예산이 증가하면 지자체 SOC 예산이 증가하고, SOC 예산이 감소하면 지자체 SOC 예산은 감소하게 됨
- 최원구 외(2014.3)⁴⁷⁾는 2014년 정부 예산 편성이 지자체 각 부문별 예산에 미치는 효과를 분석
 - 2014년도 정부 예산중 복지부문은 8.7% 증가했고, SOC는 -4.3% 감소

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

- 정부 예산은 지자체의 각 부문별 예산이 세출 탄력성에 의해 증가 또는 감소하는 것으로 분석
- 2008~2013년 광역 지자체를 대상으로 분석한 결과, SOC(교통 및 물류) 분야에서 중앙정부 예산 대비 광역 지자체의 세출 탄력성은 0.58로 분석
- 이는 정부 SOC 예산이 1% 감소하면 광역 지자체 SOC 예산은 0.58% 감소하는 것을 의미

- 나경연 외(2017.12)⁴⁸⁾은 2018년도 SOC 예산의 감소분 3.1조원을 광역 지자체 16개 전체 SOC 예산의 합에서 각 지자체별 SOC 예산 비중에 따라 배분된다고 가정하고 각 지자체에 미치는 영향을 분석
- 16개 전체 광역 지자체의 SOC 예산에서 가장 큰 비중을 차지하는 지역은 경기, 서울, 경북 순이며, 가장 낮은 지역은 제주, 대전, 광주 순
- 2018년 SOC 예산 3.1조원이 감소한 것을 지역별 SOC 예산 비중에 따라 지역별로 배분하면 경기 6,100억원, 서울 5,600억원, 경북 2,400억원 순으로 분석

표 8-3

지역별 SOC예산
비중 및 SOC
예산 감소분

단위 : 조원, %

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

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

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

(2) 지역 인프라 투자 자원 확보를 위한 정책과제

1) 기본방향

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

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

주 : 2013~2016년 기간 동안 투자심사가 완료된 총사업비 500억원 이상 사업
 자료 : 지방재정 365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

표 8-4

재원확보
 미흡으로 사업이
 지연된 지역
 인프라사업 사례

- 지역 인프라 사업의 투자 자원은 중앙정부 자원, 중앙정부의 보조와 함께 투입되는 지자체 자원, 민간자본 등으로 구분할 수 있음
 - 중앙정부 재원으로 투입되는 사업은 정부 주도의 국책사업
 - 지자체가 주도하지만 중앙정부의 사업 선정 및 보조금 지원의 가이드라인에 따라 추진되는 사업
 - 지자체 재원으로 투입되는 사업으로 지자체 주도의 사업
 - 민간자본으로 추진되지만 중앙정부 및 지자체의 재정 보조, 인센티브 등 일부 역할이 필요한 사업
 - 조세담보금융제도(TIF), 저소득층주택세액공제(LIHTC) 등 투자지원 정책을 통한 자원 조달

1
 지역인프라
 정비 및
 확충을 위한
 재원확보
 방안

- 본 연구는 위와 같이 다양한 유형의 지역 인프라의 개선과 확충을 위한 재원의 확보와 이를 원활히 할 수 있는 지원방안을 모색할 것임

2) 국가 차원의 정책과제

① 중앙정부 SOC 예산의 적정 수준 유지

- 국가 차원에서 국토의 균형발전과 경쟁력 향상을 위한 교통 및 물류 부문의 투자확대는 지자체 입장에서도 지역의 핵심적 사안이 되고 있음
 - 교통·물류시설들은 대부분 국가가 주도해야 할 사업으로 궁극적으로 중앙정부의 지속적인 투자는 지역발전에 매우 중요함
- 지자체의 핵심 지역인프라 사업인 교통 및 물류 부문 등 대규모 사업을 제대로 추진하기 위해서는 중앙정부의 SOC 투자 정책의 기조를 안정적으로 유지해야 함
 - 대통령 공약 사업을 포함한 지역 핵심사업의 추진 및 적정 기한 내 완료 등을 고려할 때 신규 SOC 재정투자의 확대는 필요
- 지역발전을 위한 인프라 정비 및 확충에 필요한 재원의 조달을 위해서는 SOC 재정투자는 안정적으로 유지되어야 함
 - SOC 예산의 급격한 감축으로 지역 필수시설을 포함한 신규 기반의 추진에도 상당 부분 부정적 영향을 미칠 것으로 우려
 - 정부의 SOC 예산 축소는 지자체의 SOC 사업을 위축하는 부정적 연쇄효과가 불가피 함
- 국토교통부 SOC 예산상의 신규 사업 예산은 2012년 5,624억원을 기록한 이후 지속적으로 감소 추세
 - 2015년 이후에는 신규 사업 예산이 1,000억 원대에 머물러 있으며, 2018년에는 383억원에 불과

단위 : 건, 억원

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

자료 : 국토교통부 각 연도별 보도자료

표 8-5

국토교통부 SOC
예산 중 신규사업
예산

② 교통·에너지·환경세의 존치

○ 현황 및 문제점

- 휘발유와 경유를 과세 대상으로 하는 교통·에너지·환경세는 교통 인프라 시설 확충에 소요되는 재원 마련을 위해 1994년에 목적세인 교통세로 도입되어 2018년 12월 31일에 폐지될 예정
 - 정부는 2012년 목적세 폐지 방침에 따라 교통세뿐만 아니라 농어촌특별세, 교육세 폐지를 추진했지만, 교육세는 영구세로 전환되었고 농어촌특별세는 2024년 6월까지 일몰기한이 연장됨.
- 교통·에너지·환경세는 1994년에 도입될 때에는 2.5조원이 징수되었다가 2016년 14.2조원(예산안 기준) 규모로 확대됨.
 - 2007년부터 세수의 80%는 교통시설특별회계로 전입, 15%는 환경개선특별회계, 3%는 에너지·자원사업특별회계, 2%는 국가균형발전특별회계로 전입
 - 교통 인프라 시설 투자에 사용되는 교특회계는 2016년에 16.4조원⁴⁹⁾ 규모로 교특회계 예산의 평균 80% 이상이 교통·에너지·환경세로부터 전입
- 교통·에너지·환경세법이 폐지될 경우 교특회계의 핵심 재원이 없어지므로 지역 인프라의 핵심 사업으로 지적되고 있는 도로, 철도, 항만 등 교통 인프라의 투자 재원 조달에 어려움이 발생할 것으로 우려됨.

49) 기획재정부(2016), 『2016 나라살림』, p.205.

○ 정책과제

- 교통·에너지·환경세의 지속 존치 필요
 - 지역 핵심 교통인프라의 확충과 정비를 위해서는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치가 필요
 - 교통·에너지·환경세의 조세 체계는 단일세로 농특세나 교육세와 같이 다른 세액에 부과(sur-tax)하지 않으며, 세입과 세출의 연계가 어느 정도 일치하여 목적세 고유의 기능을 유일하게 발휘하고 있음
 - 미국, 독일 등에서도 SOC 예산의 안정적 확충을 위해 1950년대부터 현재까지 목적세를 유지하고 있음⁵⁰⁾

③ 예비타당성조사 방식 개선

○ 현황 및 문제점

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

○ 개선과제

- 평가방법론을 개선하기 위하여 공식적으로 학계, 전문가, 정책담당자, 시민단체 등의 의견을 수렴하는 과정을 정기적으로 가질 필요가 있음.
- 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정하고, 성능이 미달되는 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분하는 상향식 투자 의사결정 방식 도입 필요

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

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

3) 지방자치단체의 자주적 투자자원 확대

① 현황 및 문제점

- 지역인프라 사업은 지자체가 우선적으로 완공되기를 원하는 지역개발사업으로 지자체가 주도적으로 사업추진을 활성화해야 하는 사업
 - 중앙정부의 사업을 제외하고 지자체가 주도적으로 지역 스스로의 가용 재원으로 계획하고 추진하는 것이 바람직
- 우리나라의 지자체 여건상 지자체가 자체적으로 지역 인프라 사업을 추진하는 것은 매우 어려운 실정
 - 지자체의 평균 재정자립도⁵¹⁾는 2003년 56.3%에서 2017년 51.1% 수준으로 지속적으로 감소, 재정자립도⁵²⁾의 경우에도 2003년 84.9%에서 2017년 74.9%로 하락하는 추세
 - 2016년도 기준으로 재정자립도 50% 이상인 지자체가 전체 243개중 11개로 4.5%에 불과, 나머지 95.5%는 자체수입으로 지자체 예산의 절반을 충당하지 못하고 있음.
 - 특히, 59개 지자체는 재정자립도가 10% 미만으로 재정의 대부분을 중앙정부의 지방교부세 및 국고보조금과 같은 이전재원에 의존하고 있는 실정

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

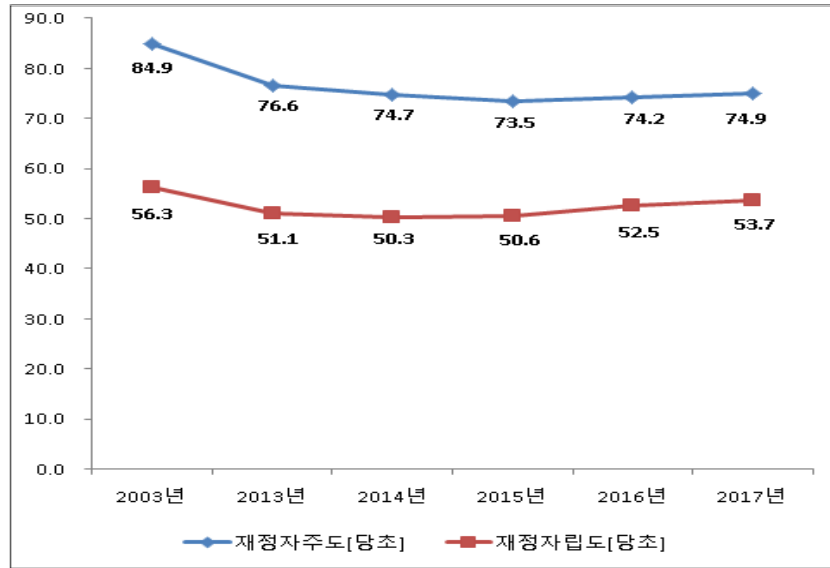
52) 지방자치단체의 세입중 자체수입과 자주재원의 비율, 재정자립도가 높을수록 지자체가 재량껏 사용할 수 있는 예산의 폭이 넓음, 자체수입+자주재원/지자체 예산규모×100%

1

지역인프라
정비 및
확충을 위한
재원확보
방안

그림 8-7

재정자립도 및
재정자주도 추이

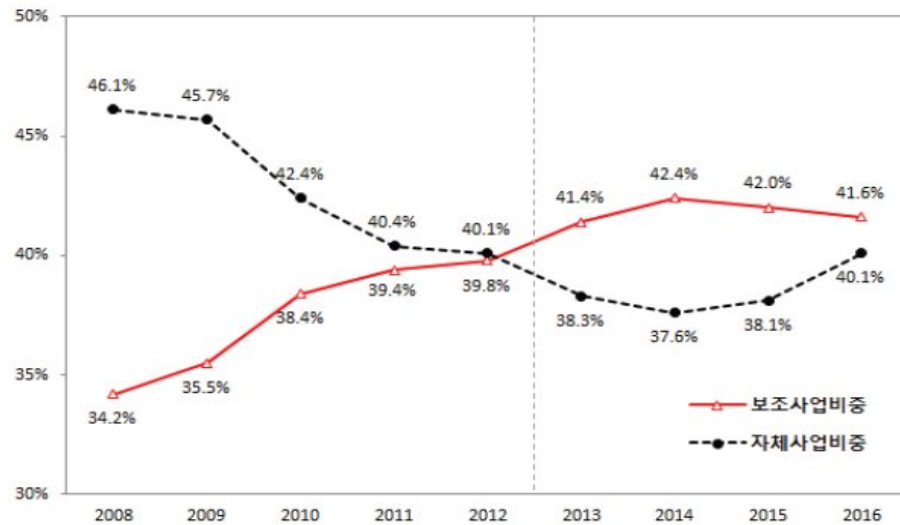


자료 : 지방재정 365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

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

그림 8-8

지자체
국고보조사업 및
자체사업 비중



주 : 일반회계 + 특별회계 순계 당초예산을 기준으로 계산

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

- 2015년 기준, 국세 대 지방세 비중은 75.4 : 24.6로 재원조달 책임성인 지방세 비율은 24.6% 수준

- 지방교부세, 국고보조금 등 이전재원 조정 후 지방(지방교육 포함)의 실질

재정사용액(재정지출책임성)은 58.1%로 자원조달과 재정지출의 균형을 이루지 못하고, 지자체 재정의 중앙정부 의존성이 고착화되고 있음

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

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

표 8-6
2015년 전국
지자체
세입재원별 결산
내역

② 검토과제⁵³⁾

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

○ 지역 인프라 사업 추진 시 중앙정부 지원 확대

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

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

표 8-7

2015년
특별교부세
교부대상 및
재원규모

부금의 성격을 갖고 있음.

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

주 : 재난안전수요는 2015년부터 국민안전처에서 교부·운영

자료 : 행정자치부, 2015년 지방교부세 산정해설

- 지방재정조정제도는 각각의 특성에 따라 목적과 운영방식이 다르지만 지역 인프라의 개선과 확충과 같이 실제 운영할 때 대부분 조건부 보조금으로 운영되는 사례가 많음.
 - 특히, 국고보조금의 경우 사업별 매칭 펀드(Matching Fund) 방식으로 운영되어, 재정 지원의 불균형과 지자체 부담이 가중되는 문제를 내포
 - 일부 지자체의 경우 경지정리사업, 관광개발사업, 농업기반사업 등에 대해 지자체 부담 능력이 없어 사업비를 반납하는 사례가 발생하고 있음.
- 현실적으로 지자체가 추진하는 지역 인프라 개발 사업에 있어서 중앙정부에 대한 재원 의존도는 매우 높은 상황
 - 지자체 차원에서 대규모 투자 사업에 해당하는 총사업비 200억원 이상인 시·도의 신규투자사업 또는 총사업비 100억원 이상인 시·군·구의 신규 투자 사업은 지방재정 중앙투자심사를 거쳐야 하는데, 중앙정부가 대부분의 사업을 지원하고 있음.
- 국가보조금, 특별교부세 등을 통해 지역 인프라의 개선 및 확충 사업 추진 시 중앙정부의 부담비율을 상향 조정하고, 배분에 있어 재정력이 낮거나 저개발 수준이 높은 지자체에는 보조금을 차등 지원하는 방안의 검토 필요

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

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

표 8-8

2016년 제1차
지방재정 중앙
투자심사 중
주요결과

○ 지역 인프라 사업 예산 확보를 위한 지방채 발행의 효율화

- 지방채 발행에 관한 지자체의 재량권을 수익성이 있는 사업들에 중심으로 확대하는 방안을 검토
 - 현재, 우리나라의 경우 실질적인 지방채 시장이 존재하지 않음⁵⁴⁾
 - 지자체의 지역 인프라 개발의 필요 재원은 장기자금 형태로 소요되므로 지방채의 발행을 효율화하는 방안도 적극 모색할 필요가 있는바, 시장 기능을 활용한 지방채 발행을 활성화하도록 유도할 필요가 있음.

54) 행정안전부, 지방채 시장 활성화 방안, 2010.12

- 지방채 발행에 있어 중앙정부는 지자체의 재정 여건을 감안하여 지방채 총량 규모를 설정하고, 지자체로 하여금 지방채 운영의 효율성과 안정성을 유지하기 위해서 지방채 계획을 수립하도록 유도
 - 중앙정부는 발행 지방채가 소화될 수 있도록 기금이나 재정투융자 특별회계 등 정부 재정 자금과 시장 공모를 통해서 지방채 인수를 확대하고, 공모채 인수에 대한 세제상 혜택을 강화할 필요가 있음.

○ 지역발전투자협약제도 활성화⁵⁵⁾

- 현실적으로 거의 모든 핵심 지역개발사업은 중앙정부와 지방자치단체의 협력 내지 공동의 노력 없이는 추진과 성공이 거의 불가능
 - 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의 조정하고 계약방식을 통하여 공동으로 추진하는 지역발전투자협약제도 활성화 검토 필요

- 지역의 핵심 인프라 개발 사업은 중앙정부와 지자체의 공동의 이해관계나 관심이 큰 사업들로서 지역발전투자협약제도의 적용이 필요한 사업
 - 지역발전투자협약제도를 도입하게 되면 중앙정부와 지방자치단체의 관계가 동반자적인 관계로 변하게 되고 투자의 중복을 방지할 수 있음
 - 또한 지역이 원하는 사업에 대하여 심사숙고하여 우선순위를 설정하게 하는 등 전략적 접근 능력을 제고시킬 수 있음.

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

○ 지자체의 자주적 재원 확충을 위한 정책과제⁵⁶⁾

- 지자체가 스스로 재정수요를 감당할 수 있도록 지방세의 총량과 과세자주권을 높이고, 지자체의 책임성 있는 재정운영과 주민요구의 대응능력 제고 필요

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

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

- 국세와 지방세의 세원비중 조정, 세목 신설권(지방세 법정외세) 및 선택권, 세율 결정권, 비과세 및 감면결정권 부여 여부 등에 대한 검토
- 지자체 스스로 별도의 재원확충을 위해 자체적인 신세원 발굴, 국세 이양⁵⁷⁾을 통한 지방세 확충

4) 정부·지자체와 민간의 협력사업 활성화⁵⁸⁾

① 현황 및 문제점

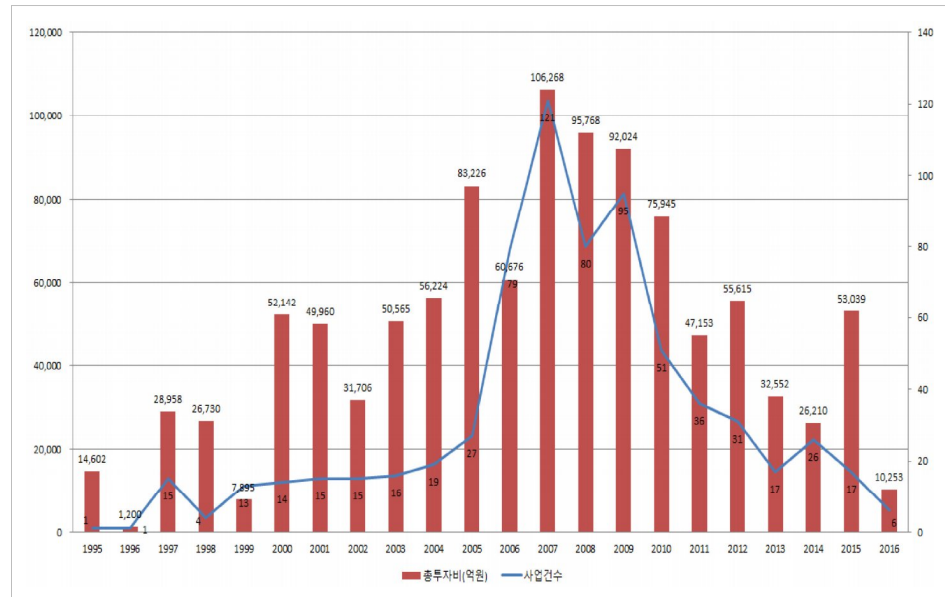
- 민간투자사업(이하 민자 사업)은 부족한 정부 재정을 보완하고 사회 기반시설의 적기 공급을 위해 활용되고 있음.
 - 2016년 12월 말까지 협약 체결 후 추진 중인 민자 사업은 총 699건, 총투자비 106조원 규모
 - 총투자비 기준으로, 도로가 45.0조원(42.5%)으로 가장 큰 비중을 차지, 이어 철도 19.8조원(18.7%), 교육 10.0조원(9.5%), 환경 14.0조원(13.3%) 순임.
- 민자 사업은 부족한 정부의 SOC 재원을 보완하고 지역 경제에 활력을 불어넣을 수 있는 유력한 대안이지만, 현재 축소되어 사업 자체가 위축되어 있음
 - 민간투자사업의 사업 건수 및 총투자비 규모는 2007년 사업 건수 121건, 총투자비 10.6조원 규모에서 2016년 6건, 1조원 수준으로 대폭 축소됨.

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

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

그림 8-9

민간투자사업의
총투자비 및 사업
건수 추이



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

② 검토과제

○ 민간투자사업 정상화에 대한 정부와 지자체의 명확한 의지 표명

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

○ 민간투자 대상사업 기준 재정립

- 민간투자 대상 사업, 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환 필요
 - 우리나라 「민간투자법」은 민간투자 대상 시설을 법률에서 구체적으로 정하는 열거주의 방식(positive system)을 채택하고 급변하는 사회·경제적 환경과 시장 환경을 법률에 탄력적으로 반영하는 데 한계가 있음.
- 열거주의 방식을 적용하더라도 모든 민자 사업은 사전에 다양한 검증 단계를 거치므로 무분별한 민자 사업의 추진은 제어될 수 있음
 - 민자 사업으로 제안된 모든 사업들은 적격성 조사를 통과해야 하고, 이후

에는 민간투자심의위원회의 심의를 거쳐야 하며, BTL 사업은 주무 부처와의 협의와 기획재정부의 검토를 거쳐 국회에서 사업 한도액 승인을 받아야 함.

○ 정부고시사업 활성화

- 최근 BTO 사업의 정부고시사업이 거의 없음. 민간부문이 투자 재원이 있어도 투자할 수 있는 인프라 시설이 고시되어 않아 민간투자가 일어날 수 없음.
- 풀링(Pooling)에 의한 전체 사업 평가와 민간투자 목표예산 사전배분 절차에 의하여 정부가 민간투자사업을 꾸준히 고시하는 의지가 필요함.
 - 재정사업과 민자 사업의 구분 없이 예비타당성조사 수행 후에 적격성조사(VFM : Value-for-Money)⁵⁹⁾를 통과한 사업에 한하여 일정 비율을 민자 사업으로 추진하는 민간투자 목표예산 사전배분과정을 거치는 것이 필요
 - 예컨대 금년에 필요로 하는 SOC 투자 규모를 상정하고 목표 예산을 배분, 재정:민자 = 80:20

○ 노후 인프라의 성능개선 추진 시 대한 민간투자 방식 적용

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

5) 노후 인프라의 유지관리 및 성능개선

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

○ 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정

- 현재, 「지속가능한 기반시설관리 기본법」이 의원입법으로 제안(2017.11.15.)되어 있는바, 관련 법의 조속한 제정이 필요

59) 정부실행 대안과 비교하여 민간투자 대안이 적격한지의 여부를 판단하는 조사

- 관련 법 제정 시 하수도, 수도, 도시철도, 지방하천 등 지자체 노후시설에 대해 정부가 지원할 수 있는 근거가 마련
- 지자체는 기반시설 사용자에게 대한 사용요금 추가 등으로 자체 재원확보 근거 마련
 - * 도로 : 프랑스, 일본 등 주요국 통행료를 국내보다 평균 2.9배 부과
 - * 상수도 : 지방상수도 평균요금은 주요국이 국내 보다 평균 3.7배 부과
 - * 하수도 : 하수도 평균요금은 해외 주요도시 보다 평균 6.7배 부과

- 「지속가능한 기반시설관리 기본법」 주요 내용

- 기반시설 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법」 제2조 제6호에 따른 기반시설 중 공공이 책임지고 관리할 시설로서 사고 시 광범위한 인적·물적 피해가 우려되는 시설 14종
 - * 교통시설(6종) : 도로, 철도, 도시철도, 공항, 항만, 여객터미널
 - * 수자원시설(4종) : 하천, 댐, 수도, 저수지
 - * 환경시설(3종) : 하수도, 공공폐수처리시설, 가축분뇨처리시설
 - * 유통·공급시설(1종) : 공동구
- 국토교통부는 기반시설 관리에 관한 기본계획 5년 마다 수립하고 기반시설 관리위원회와 국무회의의 심의를 거침
- 관리감독기관은 기본계획에 따라 소관 기반시설에 대한 관리계획을 5년마다 수립하고 기반시설 유형별로 최소유지관리 기준을 설정·고시
- 관리주체가 유지관리비용을 지원받으려면 관리계획 수립, 성능개선비용을 지원받으려면 관리계획을 수립하고 성능개선 총당금을 적립
- 국가 및 지자체는 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위해 관리주체에게 조사·진단, 보수·보강, 성능개선 비용 등을 보조·융자할 수 있음
- 사용료를 부과하는 관리주체는 기반시설 사용자에게 유지관리 및 성능개선에 필요한 재원 조성을 위한 부담금을 부과·징수할 수 있음
- 관리주체가 기반시설의 노후화에 대비하여 적립하는 성능개선 총당금은 관리·운영 수익금, 일반회계 및 교통시설특별회계로 부터의 전입금, 공공기관 운영 효율화를 통한 자금 등을 재원으로 함

○ 특별회계 설치 / 민자 사업 활성화 / 지자체 예산의 우선 배정

- 노후인프라 개선을 위한 안정적 투자재원 확보를 위해 지자체 차원에서 「시설안전 특별회계」 설치 검토

- 지자체의 주요 인프라의 안전 확보·성능개선을 위한 특별회계 설치
- 시설물 안전 및 성능개선사업에 민자 사업 활성화 유도
 - 교량, 도로 등 주요 인프라 시설의 안전 및 성능개선(내진, 노후시설 개선) 사업 추진 시 민자 사업 활용
 - 학교시설 안전 및 성능개선사업은 BTL 사업으로 추진 → 학교 복합화 및 그린학교사업과 연계
- 시설물 안전 및 성능개선 사업에 지자체 예산의 우선 배정
 - 도시철도, 도로 및 하수관로 등 시민생활에 직결된 주요 인프라 시설의 안전 향상과 성능개선을 위한 예산 항목 조정 검토

6) 도시재생 사업에 대한 지자체의 자주적 투자재원 마련

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

사업목표	노후 주거지 정비		구도심 활력 거점 조성		
대상지역	소규모 저층 주거밀집지역	저층 단독 주택지역	골목상권과 주거지혼재	상업, 창업, 관광, 문화 등	역세권, 산단, 항만 등
면적(m ²)	5만 이하	5~10만 내외	10~15만 내외	20만 내외	50만 내외
사업유형	우리동네살리기	주거지 지원형	일반근린형	중심시가지형	경제기반형
선정주체	광역지자체			중앙(국토교통부)	

자료 : 국토교통부, 도시재생 뉴딜 추진방안, 2017.12.14.

- 현재, 정부에서 추진하고 있는 「도시재생 뉴딜사업」에 적극 참여하여 중앙정

표 8-9
도시재생사업의
유형

1
지역인프라
정비 및
확충을 위한
재원확보
방안

부로부터 도시재생에 필요한 재원을 확보하는 노력이 필요

- 그런데 도시재생사업은 특성상 사업기간이 길고 초기에 사업비가 많이 투자되지만 회수는 사업후반기에 이루어지는 사업특성을 갖고 있어, 공공과 민간의 조화된 협력과 공공의 안정적인 재원조달이 매우 중요
- 특히, 지자체 차원에서의 자주적 재원조달이 필요한바, 다양한 재원조달 대안 검토가 필요

○ 조세담보금융(Tax Increment Financing, TIF) 도입 검토

- TIF는 도시정비사업 내에서 필요한 재원을 스스로 조달하는 재정기법
 - 노후도심지와 같이 공공의 지원이 없으면 재개발사업을 추진할 수 없는 지역에서 재개발을 촉진하는데 필요한 공공재원을 조달하기 위한 제도
 - TIF는 특정지역의 환경개선에 필요한 공공재원을 그 지역이 개발되었을 경우 발생하게 될 미래 세수의 증가분을 활용하여 조달하는 방법
- TIF의 기본 개념⁶⁰⁾
 - 특정구역의 재개발로 인해 미래에 발생하게 될 총세수를 예측하고, 재개발 이전부터 발생한 기존의 세수를 제외한 세수의 순증가분만을 일정기간 동안 별도로 모아서 그 지역에 재투자하는 방법
 - 지자체는 세수의 순증가분을 담보로 수익채권을 발행하여 투자재원을 마련하거나, 개발업자로 하여금 초기 사업비용을 부담하게 한 후 개발 사업으로 증가된 세수입을 매년 개발업자에게 일정 부분씩 변제할 수도 있음
- 1951년 미국 캘리포니아 주가 처음 도입한 이후 대부분의 주정부 입법화
 - TIF는 1960~1970년대 중앙정부가 지자체에 지급하던 보조금이 대폭 삭감되면서 지자체들이 새로운 재원조달수단을 모색하는 과정에서 발달
 - 세율을 높여 재원을 확충하는데 따른 조세저항을 피하면서 재원을 확보하여 지자체들은 도시환경 정비, 인프라 구축 등을 할 수 있게 됨

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

지자체	개 요
클라크카운티 (위싱턴주)	- 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)	- 철도조차장 개선, 고속도로 개선 등을 위해 1980년 이후 10지구에 대해 TID를 설정, TIF수입을 담보로 일반보증채권으로 발행 - TIF수입금도 채무상환에 한정되지 않았으며 일반재원으로도 충당, 1987년도 예산가운데 TIF수입 규모는 800만 달러 규모
올란드 (플로리다주)	- 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, 외국의 도시계획 · 개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편, 국토연구원, 1996

표 8-10

미국의 TIF 사례

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

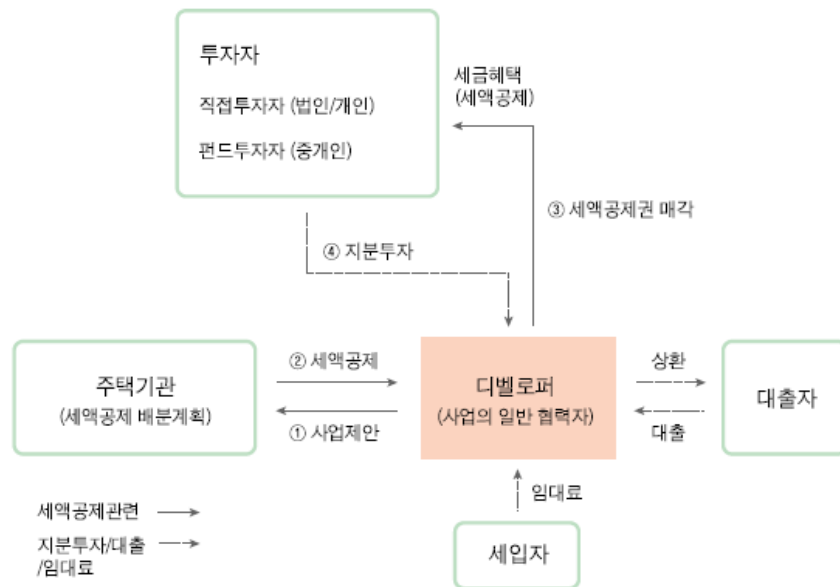
- LIHTC는 정부의 조세정책을 통해 민간부문이 대량의 임대주택 건설을 가능하게 하는 제도
 - 중앙정부 또는 지자체가 저렴주택 개발을 하는 민간 개발업자에게 조세를 감면해 줌으로서 대량의 장기임대주택이 공급되도록 하는 방법
 - LIHTC는 1986년 세금개혁법에 명시되었고, 국세청(Internal Revenue Service)이 Section 42에 근거를 두고 추진하는 프로그램, 2014년까지 280만호 이상의 주택이 LIHTC에 의해 공급됨⁶¹⁾
 - 즉, 이 프로그램은 미국의 대표적인 주택건설 보조금정책임.

1 지역인프라 정비 및 확충을 위한 재원확보 방안

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

그림 8-10

LIHTC 프로그램
의 세액공제 및
지분 투자 흐름



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

- LIHTC의 기본 개념⁶²⁾

- 미국의 LIHTC제도는 부담가능주택(affordable housing) 건설을 위한 지원금을 연방정부가 직접 지원하기 보다는 공공이 연방소득세를 감면 받을 수 있는 권리(tax credit)를 임대주택 개발업체에 배분
 - * 미국의 경우 국세청(IRS)은 매년 각 주의 대표 주택기관에게 세액공제액을 할당하고, 이를 자격을 갖춘 임대주택 개발업체에 이를 배분
 - * 각 주는 2003년 이후 연간 주민 1인당 1.75\$의 비율로 공제액 상한을 설정
 - * 예를 들어 인구 1,000만명인 주는 연간 1,750만 달러(약 175억원)에 상당하는 세액 공제액을 연방정부로부터 배분받게 됨.
- 개발업체는 조세를 감면 받을 수 있는 권리(예 : 10년간 조세면제)를 투자자에게 매각하여 개발비용을 조달하고, 투자자는 조세감면 권리를 유동화하여 투자 상품으로서 투자시장에서 거래할 수 있도록 함.

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

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

2. 인프라 투자 활성화를 위한 정책과제 및 경제적 파급효과

1) 공사비정상화 및 공사 품질 확보

- 계약목적물 품질 확보를 위하여 적정 수준 기초금액 산정 및 예정가격 작성 시 합리적 이유 없는 기초금액 삭감 금지
 - 예정가격, 기초금액 등 용어 정의 및 기초금액 산정시 품질·안전 확보 등을 고려하여 적정금액 반영
 - 기초금액 산정근거(삭감시 삭감사유) 공개
- 기초금액이 부당하게 산정된 경우에 대한 이의신청 허용
 - 이의신청 심사과정에 외부 전문가 참여 의무화를 통해 공정한 업무수행 유도
- 발주자가 계약내용 외 추가사항 수행을 지시한 경우 그 비용을 계약금액에 반영
- 계약상대자의 계약상 이익을 부당하게 제한하는 특약(조건) 설정 금지 및 해당부분 무효화 규정 신설
 - 건산법 제22조 제5항은 당사자 일방에 현저하게 불공정한 경우 해당부분을 무효화하고 있으며, 이는 민간 및 공공공사 모두에 적용되지만 공공공사 계약 근거 법에는 적용 요건을 더욱 완화하여 명시하고 있음. 따라서 공공발주기관의 불공정계약관행 방지의 실효성 제고 필요
- 정부조달계약 이의신청대상 확대 및 불공정 특약에 대한 이의신청도 허용

2) 지역 건설업 활성화 조례의 실효성 제고

- 서울 등 일부 지자체를 빼면 대부분 시·도 조례가 수동적·형식적 계획 수립에 그치고 있음. 조례 재정비와 더불어 정책의 실행을 뒷받침할 수 있는 지자체 내 전담조직 구축 등 관련 인프라 구축 필요
 - 광역 지자체들은 지난 2006년부터 지역건설업체의 수주 기회를 늘리고 지역 건설산업 활성화를 위해 관련 조례를 앞 다퉈 제정·운영 중임. 17개 광

역 지자체 외에 고양시 등 기초 지자체 40여 곳도 지역 건설업 활성화 조례를 두고 있음.

- 이는 그만큼 건설업이 지역경제에서 차지하는 비중이 높기 때문임. 건설투자가 지역 내 총생산(GRDP)에서 차지하는 비중은 전국 평균 16.1%에 달함.
- 지역경제 활성화와 일자리 창출을 위해 중앙정부 뿐만 아니라 지자체 차원의 적극적인 대응이 필요
 - 현행 지자체 조례를 보면, 대부분 지역 건설산업 활성화 촉진을 위한 지자체장과 지역건설업체의 책무를 규정하고 있음.
 - 대표적인 지역 건설산업 보호제도로는 지역의무공동도급제와 공공공사 분할발주 확대 등이 있음. 2016년 수주액 기준으로 해당 지역업체의 총수주금액 중 지역공사 비율은 전국 평균 51%에 달함.
 - 문제는 지자체별로 대응 수준이 다르다는 점임. 경기 등 일부 광역 시·도는 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 실시해 그 결과를 행정에 반영하고 있음.
 - 반면 대다수 시·도에선 정기적인 계획 수립·이행체계가 구축돼 있지 않음. 특히 피드백 없이 수동적·형식적 계획 수립에 그치는 경우가 대부분임.
- 지역 건설업 활성화 정책의 수행조직인 각종 위원회도 이를 실무적으로 지원할 조직이 없어 형식적으로 운영되고 있음.
 - 지역 실정에 맞는 지자체 차원의 인센티브제 도입 등 보다 실효성 있는 정책 운용이 필요

3) 경제적 파급효과

- 추정 투자 규모 : 31조 7,600억원
 - 향후 10년 동안, 전남의 인프라 투자가 연도별로 평탄화되어(smoothing investment cycles) 제안된 프로젝트가 모두 집행된다고 가정
 - 연평균 인프라 투자 규모인 3.1조원을 토대로, (연평균) 경제적 파급효과 추정
- 일자리 창출 규모 : 총 4만 2,600명
 - 기술자 1만 2,700명(29.9%), 기능인 2만 9,900명(70.1%)

- 청년층 2,200명(5.1%)
- 자기권역(전남) 3만 2,400명(76.1%)
- 타권역(전남 이외 지역) 1만 200명(23.9%)

- GRDP 증가율 : 4.7%p 증가
- 가계소득 증가 : 1.5조 원 증가
- 민간소비 증가 : 1.1조 원 증가

(GRDP)
경제성장률 증가
4.7%p

가계소득 증가
1.5조원

민간소비 증가
1.1조원

일자리 창출
4만 2,600명

- 기술자 : 1만 2,700명(29.9%), 기능인 : 2만 9,900명(70.1%)
- 청년층 : 2,200명(5.1%)
- 자기권역(전남) : 3만 2,400명(76.1%)
- 타권역(전남 이외) : 1만 200명(23.9%)

그림 8-11

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

2
인프라 투자
활성화를
위한
정책과제

참 고 문 헌

국내 문헌

- 강상혁·이영환(2013), 「영미 선진국 인프라 평가 체계의 이해와 국내 도입 방향」, 연구보고서, 한국건설산업연구원
- 고준환(1996), 「외국의 도시계획·개발제도, 일본 도시개발제도 비교연구회 편」, 국토연구원.
- 광주광역시(2017), 「광주광역시 지역물류기본계획 수립용역」
- 국토교통부 보도자료(2016.5.19.), “‘지하공간 안전관리 철저하게’...지반침하 예방대책 당부”
- 국토교통부 보도자료(2017.12.14.), “도시재생 뉴딜 추진방안”
- 국토연구원(2016), 「국토교통 사회간접자본 중장기 투자 방향 연구」
- 기획재정부(2016), 「2016 나라살림」
- 김경진·안강기(2001), 「전국교통혼잡비용 산출과 추이 분석」, 수시연구보고서, 교통개발연구원
- 김영진·유동우(2002), 「국내 교량 구조물의 사고 사례 분석과 교훈」, 대한토목학회지 제50권 제8호, 대한토목학회
- 나경연·박철한(2017), 「인프라 투자의 지역경제 파급효과 분석」, 한국건설산업연구원
- 문화체육관광부 보도자료(2017.1.12.), “2016 국민여가활동조사”
- 박용석·이홍일·박철한·박수진·나경연(2017.10), 「SOC예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책 과제」, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원
- 안전행정부 보도자료(2013.7), “지역의무 공동도급제 금액 제한 철폐”
- 이삼수(2013), 「TIF와 BID를 활용한 도시재생사업의 자금조달 및 관리운영 방안 연구」, 도시행정학보, 제26집 제1호.
- 이원섭(2011.4.11.), 「지역발전투자협약제도 실천방안」, 국토정책Brief, 국토연구원
- 이재춘(2016), 「주거지원정책 참여자간 협력체계 연구」, 국토연구원.
- 장경석(2008), 「세액공제를 활용한 미국의 임대주택 공급방안」, 부동산포커스, 한국감정원.
- 조정식(2016. 9), 「국내 SOC 확충 및 노후 인프라 시설의 체계적 관리 방안」, 2016년 국정감사 정책자료집
- 최석인·박수진·최수영·최은정·박희대·박철한(2017.6), 「4차산업혁명시대 인프라 질적제고방향과 전략」, 연구보고서, 한국건설산업연구원
- 통계청 보도자료(2017), “국민 삶의 질 종합지수 작성결과”, 2017.3.15.
- 하능식·김필현·이선화·김민정·신미정·이선영(2017.6), 「중장기 지방세제 발전방안」, 연구보고서, 한국지방세연구원
- 행정자치부, 「2015년 지방교부세 산정해설」
- 행정자치부 「지방재정연감」
- KDI 공공투자관리센터, 「2015년도 KDI 공공투자관리센터 연차보고서」, 2017.4.

외국 문헌

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

홈페이지

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

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

시설물정보관리종합시스템(<http://www.fms.or.kr>)

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

지방재정365(<http://lofin.mois.go.kr/>)

통계청 국가통계포털(<http://kosis.kr/>)

환경부(<http://www.me.go.kr/>)

부록 1. 핵심 프로젝트 리스트

1. 핵심 프로젝트 리스트

1.

교통 물류 분야

구 분	중점 사업	세부 추진 사업	
교통 물류	신규	광주-전남권 지역교통·물류망 확충사업	도심가로망 및 순환도로망 체계 정비
	신규		서남해안 도서지역을 유기적으로 연계하기 위한 연륙, 연도망 구축
	신규	경전선(광주송정 ~ 순천) 전철화 사업	
	신규	광주~대구 달빛내륙철도 건설사업	
	신규	서해안 철도 건설사업	
	신규	무안국제공항 서남권 거점공항 육성	호남고속철 2단계 무안국제공항 경유노선 조기 착공
	신규		국제공항 기반시설(활주로, 계류장, 수화물 센터 등) 확충
	신규	여수~남해간 도로(동서해저터널) 건설	
	신규	흑산 공항 조기착공	
	신규	광역 교통망의 안정적인 확충 및 시설 개선	전라선(익산~여수) 고속철도 건설
	노후		국도 확. 포장 및 우회도로 건설
	신규		국가지원지방도 건설사업
	노후		지방도 정비사업
	노후	위험도로 구조개선사업	(목포시) 보도육교 철거 및 대체시설 설치, 육교정비
	노후		(순천시) 교량철거 및 재시공, 도로구조 개선, 노면표시
	노후		(보성군) 도로선형개선 및 확장
	노후		(영암군) 선형개량 및 도로 확포장
	노후		(진도군) 위험도로 도로선형개량
교통/물류 분야 총 18건 : 신규 11건(61.1%), 노후 7건(38.9%)			

2.

산업경제/문화관광 분야

구 분	중점 사업	세부 추진 사업	
산업 경제	신규	전남 노후 농공단지 개선사업	지역 특화 수요맞춤형 6차 산업단지 조성
	신규		농공단지 활성화를 위한 제반 여건(공동물류창고, 편의시설 등) 마련
	신규		농공단지 특화발전방안
	노후		산업기반 인프라 (산업단지 경관, 도로, 주차장, 폐수처리장 등) 정비
	노후	전통시장 노후화 개선 및 활성화	안전 및 편의시설의 확충
	노후		시장 이동여건 개선, 청결도 제고
	노후		방문객 쇼핑 편의성 향상
	노후		차별화된 시장 현대화 추진
산업/경제 분야 총 8건 : 신규 3건(37.5%), 노후 5건(62.5%)			
문화 관광	신규	여수세계박람회장 사후활용 활성화	제26차 기후변화협약당사국총회(COP) 여수 유치
	신규		국립 여수해양기상과학관 건립
	신규		청소년 해양교육원 건립
문화/관광 분야 총 3건 : 신규 3건(100%)			

3.

주거 복지 분야

구 분		중점 사업	세부 추진 사업
주거 복지	노후	쾌적한 주거환경 조성을 위한 도시재생 사업 추진	도시재생 뉴딜사업 적극 추진
	노후		도시활력 증진사업 추진
	노후		주거환경 개선사업
	노후		주거생활 안정화 추진
	신규	전남 비 도시지역 주거정비 사업	맞춤형 소규모 고령자 공공임대주택 공급 사업
	신규		맞춤형 친환경 융복합타운 조성 사업
	노후		농산어촌 리모델링 사업을 통한 특성화마을 조성 사업
	노후		空家 및 공간축물 활용 제도 정비 사업
	노후	전라남도 주요도시의 생활밀착형 도시재생사업 추진	도시재생 지원센터 설립 및 지원
	노후		지역 특성에 맞는 생활 밀착형 시설 설치
	신규		주민참여 및 민간 제안형 사업추진
주거/복지 분야 총 11건 : 신규 3건 (27.3%), 노후 8건 (72.7%)			

4.

환경 분야

구 분		중점 사업	세부 추진 사업
환경	노후	항만시설물 재해예방과 안전성 제고	노후항만시설물에 대한 실태조사
	노후		기후변화 대응 노후항만시설물 보강
	노후	어항시설물 재해예방과 안전성 확보	노후어항시설물에 대한 실태조사
	노후		기후변화 대응 어항시설물 보강
	노후	영산강 수질개선 및 생태·경관 복원	영산강 수질개선 및 생태복원
	신규		영산강 경관테마숲 조성
	노후	하천정비사업 내실화	지방하천 정비사업
	노후		소하천 정비사업
	노후		국가하천 유지관리
	신규	우수저류시설 설치사업	
	노후	재해위험 저수지 정비사업 추진	
	노후	수리시설 개보수 유지관리	수리시설 개보수 사업
	노후		수리시설 유지관리
	노후	급경사지 붕괴위험지구 정비 사업	
	노후	전남 농산어촌 상·하수도 시설 확충사업	지역 내 상·하수도관망 최적관리 시스템 구축
	노후		농산어촌 취약지역 상·하수도시설 개선 및 확충
	신규		상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업
환경(상하수도 등) 분야 총 17건 : 신규 3건 (17.6%), 노후 14건 (82.4%)			

부록 2. 설문지

주요 인프라 시설의 안전 및 성능에 관한 인식 조사

안녕하십니까?

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

2018. 2.

한국건설산업연구원

조사 개요 [설문 조사지에서는 제외되는 내용입니다]

조사 주관	한국건설산업연구원	설문 방식
■ 조사 대행 기관 : ㈜리서치뱅크		- 조사 대상 : 만 19세 이상 성인 남녀 - 유효 응답자 : [성별, 연령별, 지역별 고려하여 표집] - 조사 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 수준**을 어떻게 평가하십니까?

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

4-1 그렇다면, 귀하는 다음 시설의 **노후도 및 안전수준**에 대해서 어떻게 생각하십니까?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

㉠ 다음은 전남지역의 인프라 현안에 대한 질문입니다. ㉡

9. 전남 지역은 평균 소득 수준이 타지역에 비해 낮은 편이며, 도서 지역이 많고, 인구가 감소하고 있는 실정입니다. 관련하여 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 주요한 전남지역의 인프라 정책 관련 현안입니다. 향후 중점을 두고 추진해야 할 인프라 투자정책 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 전남지역 내 지역간 불균형한 공공 인프라(학교, 도시공원, 도서관 등) 해소
- ⑥ 지역의 환경보호를 위한 쓰레기처리장 등 환경시설 수요에의 대응
- ⑦ 인구유출과 주거환경 악화, 상권침체에 대응한 도시재생사업 활성화
- ⑧ 지연되고 있는 주요 지역개발사업의 조속한 추진

11. 전남지역은 서울특별시 다음으로 노후 사회기반시설의 적절한 유지관리와 성능개선을 통하여 재난을 예방하고, 노후 사회기반시설의 효용을 증대함으로써 전라남도민의 안전을 도모하는 것을 목적으로 하는 “전라남도 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례”(2017년 11월)가 제정되었습니다. 향후 지역 경제 성장 측면에 도움이 된다고 생각하십니까?

- ① 매우 도움이 될 것이다
- ② 도움이 될 것이다
- ③ 보통이다
- ④ 도움이 되지 않을 것이다
- ⑤ 전혀 도움이 되지 않을 것이다

12. (3번 질문에서 ④ 혹은 ⑤에 응답한 경우)지역 경제 성장에 도움이 되지 않는다면, 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 신규 사회기반시설 투자가 더 시급하기 때문
- ② 지역경제 활성화에 크게 도움이 되지 못하기 때문
- ③ 그 동안의 다른 조례들의 성과가 크지 않기 때문
- ④ 지역민들의 실질적인 소득 향상에 기여하지 못하기 때문
- ⑤ 기타 ()

- 설문에 응답하여 주셔서 대단히 감사합니다. -

부록 3. 전라남도 인프라 관련 조례 현황 리스트(전문포함)

No	법규명	소관부서	제개정일
1	전라남도 청소년수련원 설치 및 운영 조례	여성가족정책관	2017.08.10.
2	전라남도 코리아인터내셔널서킷 관리·운영 조례	모터스포츠담당관	2017.06.20.
3	전라남도 솔라시도 기업도시 개발사업 지원 조례	기업도시담당관	2017.09.28.
4	전라남도 민간투자사업심의위원회 설치 및 운영 조례	기획조정실 예산담당관	2017.08.10.
5	재단법인 전남인재육성재단 설립 및 운영 지원에 관한 조례	기획조정실 청년정책담당관	2016.12.22.
6	전라남도 보편적 복지 실현을 위한 무상 학교급식 등의 지원에 관한 조례	기획조정실 청년정책담당관	2017.12.28.
7	전라남도 남도학숙 설치 및 운영에 관한 조례	기획조정실 청년정책담당관	2016.12.29.
8	전라남도 안전관리자문단 구성 및 운영에 관한 조례	도민안전실 안전정책과	2017.11.02.
9	전라남도 안전관리위원회 구성 및 운영 조례	도민안전실 안전정책과	2017.08.10.
10	전라남도 재난 및 안전관리 관련 단체 지원 조례	도민안전실 안전정책과	2017.11.02.
11	전라남도 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례	도민안전실 안전정책과	2017.11.02.
12	전라남도 사회재난 구호 및 복구 지원에 관한 조례	도민안전실 사회재난과	2016.07.07.
13	전라남도 원자력발전 지역자원시설세 특별회계 설치 조례	도민안전실 사회재난과	2017.11.02.
14	전라남도 지진피해 시설물 위험도 평가 지원 조례	도민안전실 자연재난과	2017.09.28.
15	전라남도 사전재해영향성 검토위원회 운영 조례	도민안전실 자연재난과	2017.12.14.
16	전라남도 재해복구사업 사전심의위원회 구성 및 운영규정	건설방재국 방재과	2006.05.26.
17	전라남도 조선·해양산업 육성에 관한 조례	경제과학국 지역경제과	2017.12.28.
18	전라남도 전통시장 및 상점가 육성·지원에 관한 조례	경제과학국 중소기업과	2015.11.16.
19	전라남도 소상공인 경쟁력 강화 및 지원에 관한 조례	경제과학국 중소기업과	2017.09.28.
20	전라남도 생물산업 육성 조례	경제과학국 창조산업과	2017.12.28.
21	전라남도 뿌리산업 진흥 및 육성에 관한 조례	경제과학국 창조산업과	2017.11.02.
22	전라남도 LED조명 보급 촉진 조례	경제과학국 에너지산업과	2017.06.20.
23	전라남도 에너지밸리 조성 지원 등에 관한 조례	경제과학국 에너지산업과	2017.03.16.
24	전라남도 태양광산업 육성 조례	경제과학국 에너지산업과	2017.12.28.
25	전라남도 관광약자를 위한 관광환경 조성 조례	관광문화체육국 관광과	2016.12.29.
26	전라남도 마이스산업 육성에 관한 조례	관광문화체육국 관광과	2017.12.28.
27	전라남도 지역축제 육성·지원에 관한 조례	관광문화체육국 관광과	2015.12.31.
28	전라남도 세계유산 보존 및 관리에 관한 규칙	관광문화체육국 문화예술과	2008.06.05.
29	전라남도 문화재 보호 조례	관광문화체육국 문화예술과	2017.09.28.
30	전라남도 세계유산 등재 및 보존·관리에 관한 조례	관광문화체육국 문화예술과	2017.11.02.
31	전라남도 문화예술교육 지원에 관한 조례	관광문화체육국 문화예술과	2016.07.07.
32	재단법인 한국학호남진흥원 설립 및 지원에 관한 조례	관광문화체육국 문화예술과	2017.07.06.
33	전라남도 상징물 관리 조례	관광문화체육국 문화산업디자인과	2016.08.01.
34	전라남도 경관 조례	관광문화체육국 문화산업디자인과	2015.12.31.
35	전라남도 옥외광고물 등의 관리와 옥외광고산업 진흥에 관한 조례	관광문화체육국 문화산업디자인과	2017.04.06.

No	법규명	소관부서	제개정일
36	전라남도 스포츠산업 진흥 지원 조례	관공문화체육국 스포츠산업과	2017.03.16.
37	전라남도 체육시설의 설치 및 운영 조례	관공문화체육국 스포츠산업과	2017.12.28.
38	전라남도 입산부전용주차구역 설치·운영에 관한 조례	보건복지국 사회복지과	2017.12.28.
39	전라남도 사회복지회관 설치 및 관리에 관한 조례	보건복지국 사회복지과	2017.08.10.
40	전라남도 장애인종합복지관 설치 운영 조례	보건복지국 노인장애인과	2013.02.20.
41	전라남도 장애인편의시설지원센터 설치·운영 등에 관한 조례	보건복지국 노인장애인과	2014.12.26.
42	전라남도 장사시설의 설치 및 관리 조례	보건복지국 노인장애인과	2012.12.27.
43	전라남도 지방의료원 설립 및 운영 조례	보건복지국 보건의료과	2017.12.28.
44	전라남도 의료관광 활성화에 관한 조례	보건복지국 보건의료과	2016.01.07.
45	전라남도 관리방조제의 범위에 관한 조례	농축산식품국 농업정책과	2017.12.29.
46	전라남도 국산 밀 산업 육성 조례	농축산식품국 친환경농업과	2017.12.28.
47	전라남도 농촌융복합산업 육성 및 지원에 관한 조례	농림축산식품국 농식품유통과	2017.12.14.
48	전라남도 곤충산업 육성 및 지원에 관한 조례	농축산식품국 축산과	2014.01.02.
49	전라남도 크루즈산업 육성 및 지원 조례	해양수산국 해양항만과	2015.12.10.
50	전라남도 섬 가꾸기 지원 등에 관한 조례	해양수산국 해양항만과	2016.06.13.
51	전라남도 완도항 항만시설 운영규정	해양수산국 해양항만과	2016.09.29.
52	전라남도 천일염산업 육성 조례	해양수산국 수산유통기공과	2016.12.29.
53	전라남도 친환경 지역개발 조례	건설방재국 지역계획과	2016.07.07.
54	전라남도 도시재생 활성화 및 지원에 관한 조례	건설방재국 지역계획과	2017.06.20.
55	전라남도 지역 개발 및 지원에 관한 조례	건설도시국 건축개발과	2017.09.28.
56	전라남도 지역건설산업 활성화 촉진 조례	건설방재국 지역계획과	2017.06.20.
57	전라남도 도시계획 조례	건설방재국 지역계획과	2017.06.20.
58	전라남도 산업단지 개발 지원 조례	건설방재국 지역계획과	2017.03.16.
59	전라남도 도시재정비촉진 조례	건설방재국 지역계획과	2017.03.16.
60	전라남도 건설공사 부실방지에 관한 조례	건설방재국 지역계획과	2017.03.16.
61	전라남도 자전거 이용 활성화에 관한 조례	건설도시국 지역계획과	2017.09.28.
62	전라남도 도로 노선 조정위원회 구성 및 운영 조례	건설방재국 도로교통과	2017.07.06.
63	전라남도 농어촌주택사업 운영 조례	건설도시국 건축개발과	2017.09.28.
64	전라남도 한옥 지원 및 진흥 조례 시행규칙	건설도시국 건축개발과	2017.09.28.
65	전라남도 녹색건축물 조성 지원 조례	건설도시국 건축개발과	2017.11.02.
66	전라남도 새꿈도시 조성사업 지원 조례	건설도시국 건축개발과	2015.12.31.
67	전라남도 건축 기본 조례	건설도시국 건축개발과	2017.03.16.
68	전라남도 공동주택 관리 및 지원 조례	건설도시국 건축개발과	2017.11.02.
69	전라남도 도시 및 주거환경 정비 조례	건설도시국 건축개발과	2017.08.10.
70	전라남도 한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 조례	건설도시국 건축개발과	2016.12.22.

No	법규명	소관부서	제개정일
71	전라남도 건축 조례	건설도시국 건축개발과	2017.11.02.
72	전라남도 비즈니스센터 설치 및 운영규정	자치행정국 자치행정과	2015.07.15.
73	전라남도 지방분권 촉진 및 지원에 관한 조례	자치행정국 자치행정과	2017.12.28.
74	전라남도 공유재산 관리 조례	자치행정국 회계과	2017.07.06.
75	전라남도 화재예방 조례	소방본부 방호예방과	2017.07.06.
76	전라남도 소방용수시설 관리규정	소방본부 방호구조과	2010.09.20.
77	전라남도 재난현장 민간자원 활용 및 지원에 관한 조례	소방본부 방호예방과	2016.10.27.
78	전라남도 소방시설 등에 대한 불법행위 신고포상제 운영 조례	소방본부 방호예방과	2016.12.22.
79	전라남도 자연환경 보전 조례	동부지역본부 환경보전과	2013.02.20.
80	전라남도 야생생물 보호 조례	동부지역본부 환경보전과	2017.12.28.
81	전라남도 빗물이용에 관한 조례	동부지역본부 환경관리과	2017.11.02.
82	전라남도 개방화장실 운영 활성화 및 지원 조례	동부지역본부 환경관리과	2017.03.16.
83	전라남도 도립공원 관리 조례	동부지역본부 환경보전과	2017.12.28.
84	전라남도 저탄소 녹색성장 기본조례	동부지역본부 환경보전과	2015.12.31.
85	전라남도 지하수관리위원회 구성 및 운영 조례	동부지역본부 환경관리과	2017.11.02.
86	전라남도 강·하천 살리기 운동 지원 조례	동부지역본부 환경보전과	2017.07.06.
87	전라남도 환경산업 육성 및 지원 조례	동부지역본부 환경보전과	2017.11.02.
88	전라남도 완도자연휴양림 관리 및 운영 조례	산림자원연구소 완도수목원	2017.07.06.
89	전라남도 도로보수장비 운영 관리 조례	도로관리사업소 관리과	2017.06.20.
90	전라남도 농업박물관 관리 및 운영 조례	농업박물관	2017.09.28.

「노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례」 전문

전라남도 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 조례

제1조(목적) 이 조례는 전라남도 내 노후 사회기반시설의 적절한 유지관리와 성능개선을 통하여 재난을 예방하고, 노후 사회기반시설의 효율을 증대함으로써 전라남도민의 안전을 도모하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “노후 사회기반시설”이란 전라남도지사(이하 “도지사”라 한다)가 관리주체인 다음 각 목의 시설물을 말한다.
가. 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호의 시설물
나. 간선 이상의 하수관로 중 준공인가 또는 사용승인을 받은 후 30년이 지난 시설물
2. “유지관리”란 법 제2조제12호의 활동을 말한다.
3. “성능개선”이란 유지관리 중에 미래의 수요변화 및 다양화에 대응하여 노후 사회기반시설의 제원이나 성능 및 효율을 구조적으로 높이고 내용연수를 연장하는 것을 말한다.
4. “잔존수명”이란 시설물의 구조성능과 내구성을 평가하고 이를 통하여 이론적으로 예측한 남아 있는 내용연수를 말한다.

제3조(다른 조례와의 관계) 노후 사회기반시설의 성능개선에 관하여 다른 조례에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 조례에 따른다.

제4조(도지사의 책무) 도지사는 노후 사회기반시설의 안전성 확보 및 효율성 증대를 위하여 적극 노력하여야 한다.

제5조(실태평가보고서의 작성) ① 도지사는 노후 사회기반시설에 대하여 다음 각 호의 사항을 시설물별로 조사·평가한 후 이를 종합하여 실태평가보고서를 5년마다 작성한다.

1. 시설개요 및 운영현황
2. 이용수요(또는 용량)의 변화와 미래예측
3. 내구성능의 변화와 현황
4. 구조성능의 변화와 현황
5. 보수·보강 등 유지관리 이력과 현황
6. 잔존수명 평가
7. 만일의 붕괴나 운영중단 등에 따른 피해영향 평가
8. 성능개선의 필요성 판단(필요시 기본계획 포함)
9. 성능개선 및 내용연수 연장에 따른 미래가치
10. 준공 이후 투입 재정내역 및 성능개선·내용연수 연장을 위한 소요재정 규모
11. 그 밖에 제7조의 성능개선위원회에서 필요하다고 의결된 사항

② 도지사는 제1항의 실태평가보고서를 작성할 때 법 제6조부터 제7조의2까지의 규정에 따라 시행한 안전점검 및 정밀안전진단 보고서 등 전라남도가 발간한 관련 자료를 활용할 수 있다.

제6조(종합관리계획의 수립) ① 도지사는 제5조의 실태평가보고서를 작성한 후 6개월 이내에 이를 토대로 전라남도 노후 사회기반시설의 성능개선 및 내용연수 연장을 위한 종합관리계획(이하 “종합관리계획”이라 한다)을 5년마다 수립하여야 한다.

② 종합관리계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 노후 사회기반시설의 관리 총괄현황
2. 성능개선 및 내용연수 연장 촉진 기본계획
3. 중장기 재원확보 방안
4. 노후 사회기반시설의 투자우선순위 선정 및 연차별 투자계획
5. 노후 사회기반시설의 유지관리·성능개선·내용연수 연장 관련 연구·개발 투자계획
6. 그 밖에 제7조의 성능개선위원회 위원장이 필요하다고 인정하는 사항

제7조(위원회의 구성) ① 노후 사회기반시설의 성능개선 촉진에 관한 사항을 심의하고 도지사의 자문에 응하기 위하여 도지사 소속으로 전라남도 노후 사회기반시설 성능개선위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

② 위원회의 위원은 다음 각 호의 사람 중 30명 이내로 구성한다.

1. 전라남도의회 해당 상임위원회에서 추천하는 사람
2. 관련 사무를 담당하는 전라남도 소속 공무원
3. 사회기반시설 건설·유지관리 등 관련 산업체·학교·연구기관의 전문가
4. 사회기반시설 건설·유지관리 등 관련 협회에서 추천하는 전문가
5. 그 밖에 노후 사회기반시설 성능개선 및 내용연수 연장에 기여한 사람

③ 위원회의 위원장(이하 “위원장”이라 한다)은 행정부지사가 되고, 부위원장은 2명으로 하되 관계 부서의 실·국장과 위촉직 위원 중에서 위원장이 각각 지명하며, 간사 1명은 위원장이 관계 부서 과장 중에 지명한다.

제8조(위원회의 운영) ① 위원회 위원의 임기는 2년으로 하되, 연임할 수 있다.

② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 제5조의 실태평가보고서 작성을 위한 기본계획 및 성과물의 타당성
2. 종합관리계획 수립을 위한 기본계획 및 성과물의 타당성
3. 그 밖에 노후 사회기반시설의 성능개선 및 내용연수 연장 촉진을 위하여 도지사가 요청하는 사항

③ 위원회의 회의는 필요한 경우 위원장이 필요하다고 인정하거나 재적위원 3분의 1 이상의 요구가 있을 때 소집하며, 재적위원 과반수 출석으로 개의(開議)하고 출석위원 과반수 찬성으로 의결한다.

④ 도지사는 위원회가 노후 사회기반시설의 현장을 확인하고자 할 때는 이를 적극 지원하여야 한다.

제9조(실무협의회의 운영) ① 도지사는 위원장에게 제5조의 실태평가보고서 작성과 종합관리계획 수립의 원활한 행정업무 지원을 위하여 기간을 정하여 일시적으로 관계 부서(출자·출연기관을 포함한다)의 담당자 등으로 실무협의회를 구성하고 운영하도록 할 수 있다.

② 제1항의 실무협의회의 장은 위원회의 간사가 된다.

제10조(의회 보고) 도지사는 종합관리계획을 수립하는 경우 전라남도의회 해당 상임위원회에 보고하여야 한다.

제11조(시행규칙) 이 조례의 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부록 4. 세미나 발표자료

2018. 4. 23.

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단

양 철 수

gjeri 광주전남연구원
Gwangju Jeonnam Research Institute

목 차

제1장 서론

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

제3장 지역 인프라 실태 진단

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

제1장 서론



1. 연구의 배경 및 필요성

- **재해 및 안전사고, 노후 인프라 시설물로 인한 지역민의 불안감 가중**
 - 국내 SOC(Social Overhead Capital, 사회간접자본, 이하 인프라) 시설물은 경제 성장기인 1970~80년대에 집중적으로 건설되었으며, 노후화가 심각하게 진행되고 있음
 - 전남 지역은 사회적 재난뿐만 아니라 지리적 위치로 인해 지진, 홍수, 태풍 등 자연재해로 인한 피해도 큰 지역에 속함
- **글로벌화에 따른 지역의 경쟁력 제고**
 - 글로벌화에 따라 국가 간 경쟁을 넘어 지역, 도시 간 경쟁력이 중요해지고, 세계는 도시 경쟁력 확보가 핵심과제로 등장하고 있음
- **지역 내 노후 인프라 대응을 위한 지역자산 파악이 중요**
 - 최근 주요 선진국은 물론, 우리 정부 그리고 지자체들도 인프라 투자 및 인프라 시설의 노후화 문제에 정책적 대응을 활발히 진행 중임
 - 최근 미국의 트럼프 행정부에서는 낙후된 도심재개발, 고속도로 등 인프라에 1조 달러를 투자할 방침
- **지역 내 중추 산업으로서의 건설산업의 위상 제고**
 - 전남 지역의 건설산업은 지역경제(GRDP)의 약 18.7%를 차지, 지역 내 건설업 종사자는 약 6만 5천여 명으로 전체 종사자 중 8.2%를 차지하는 지역경제 중추 산업임

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 2

제1장 서론



2. 연구의 목적

- 지역의 지역경쟁력 제고 및 지역민의 안전과 생활편의성 향상을 위해 지역민의 인프라 수요를 반영한 핵심 인프라 투자 발굴 및 개선 방향 도출
- 노후인프라 실태에 대한 진단과 지역의 인프라 투자정책에 대한 분석을 통해 지역 인프라에 대한 투자 필요성 제시
- 최근 국가 차원의 도시재생 및 노후 인프라 대응 움직임에 발맞추어 전남 지역의 인프라 투자 유도
- 구체적으로 지역의 인프라 투자현황을 파악하고, 필요사업을 발굴 및 제안함으로써 실질적으로 체감되는 인프라 투자의 필요성을 제시
- 지역민의 인프라 수요, 삶의 질에 미치는 영향, 인프라 안전도를 기반으로 바람직한 지역별 인프라 투자전략 및 정책방향을 제시

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 3

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

1) 재정 여건

- 2015년 기준 전라남도의 재정자립도는 22.8%로 전국 17개 시·도중 가장 낮은 수준임
- 2015년 22.8%에서 2017년 26.2%로 소폭 증가 추세를 기록

시도별				단위 : %	
	2015년	2016년	2017년	시군별	2017년
전국	50.6	52.5	53.7	목포시	23.7
서울특별시	84.3	84.7	85.0	여수시	36.1
부산광역시	56.8	60.1	60.1	순천시	26.8
대구광역시	53.1	57.1	56.6	나주시	24.2
인천광역시	64.4	67.0	65.4	광양시	35.5
광주광역시	49.3	51.5	49.2	담양군	17.5
대전광역시	54.9	55.0	57.1	곡성군	14.0
울산광역시	72.0	72.2	69.9	구례군	9.9
세종특별자치시	54.8	59.0	70.5	고흥군	12.8
경기도	66.6	67.4	70.1	보성군	12.1
강원도	25.9	27.1	29.1	회선군	21.7
충청북도	34.8	35.2	38.1	장흥군	13.1
충청남도	35.2	38.7	39.3	강진군	9.3
전라북도	27.6	29.7	28.6	해남군	11.8
전라남도	22.8	23.8	26.2	영암군	14.8
경상북도	30.0	33.3	32.7	무안군	16.4
경상남도	43.3	43.5	45.0	함평군	10.3
제주특별자치도	36.4	38.2	39.6	영광군	17.4
				장성군	19.2
				완도군	13.5
				진도군	12.4
				신안군	8.6

자료 : 통계청(2017), 재정자립도(시·도)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 4

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

2) 소득 수준

- 전라남도는 1인당 개인 소득이 14,703천원으로 전국 최하위 수준임
- 1인당 지역 내 총 생산 36,433천원, 1인당 지역 총 소득 30,489천원으로 전국 대비 낮은 수준은 아니지만, 개인 소득은 14,703천원으로 매우 낮은 것으로 나타남

행정구역(시·도)별	단위 : 천원			
	1인당 지역내총생산 (천원)	1인당 지역총소득 (천원)	1인당 개인소득 (천원)	1인당 민간소비 (천원)
전국	30,682	30,766	17,222	15,157
서울특별시	34,646	38,683	19,962	18,637
부산광역시	22,663	25,702	17,170	15,122
대구광역시	19,795	23,762	16,686	14,624
인천광역시	26,250	26,833	16,299	13,553
광주광역시	21,593	23,900	16,105	14,875
대전광역시	22,084	25,077	17,064	15,144
울산광역시	59,872	48,233	19,963	15,434
경기도	28,403	30,665	17,130	14,938
강원도	26,088	22,520	15,142	13,700
충청북도	32,990	27,878	15,658	13,376
충청남도	48,733	36,713	16,303	13,510
전라북도	24,871	22,954	15,849	13,241
전라남도	36,433	30,489	14,703	13,165
경상북도	35,473	29,888	15,462	13,303
경상남도	31,228	27,987	16,293	13,878
제주특별자치도	25,642	26,442	16,247	14,222

자료 : 통계청(2017), 재정자립도(시·군)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 5

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



1. 지역 경제 여건

3) 지역경제 성장률

- 2010년 이후 6년간 전국 경제가 연평균 3.5%씩 성장할 때, 전남 지역경제는 2.8% 성장해 상대적으로 정체된 모습을 보임
- 산업별로 보면 최근 6년 동안 농림어업, 건설업, 3차 산업(서비스업)은 성장세가 미흡한 반면, 제조업은 5.1% 성장한 것으로 나타남
 - 특히 건설업과 3차 산업의 성장세가 전국 평균보다 전반적으로 낮기 때문에 두 산업에 대한 대책 마련이 시급함

단위 : %

항목	구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	연평균
GRDP	전국	6.6	3.5	2.3	2.8	3.3	2.8	3.5
	전남	7.6	1.5	3.8	-0.8	0.8	3.7	2.8
농림어업	전국	-4.4	-1.8	-0.9	3.2	3.5	-1.2	-0.3
	전남	-0.9	-1.7	-3.5	5.3	-0.5	1.6	0.1
제조업	전국	14.0	6.1	2.2	3.1	3.6	1.3	5.1
	전남	22.0	5.5	2.6	-2.8	-1.1	4.5	5.1
건설업	전국	-3.5	-4.9	-1.8	2.4	0.3	8.4	0.1
	전남	-12.4	8.7	1.1	-12.0	-11.0	4.3	-3.6
3차 산업	전국	4.3	3.0	2.9	2.9	3.2	3.0	2.8
	전남	2.9	0.4	2.2	3.7	4.1	2.8	2.7

자료 : 국가통계포털

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 6

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

● 전남의 도로 현황

- 전체 도로연장과 포장률 등은 지속적으로 증가하고 있으며, 일반국도와 시군도로 중심으로 투자가 이루어짐
 - 하지만 지방도와 시군도의 포장률은 75%내외로 개선되지 못하고 정체상태임

구분		2012	2013	2014	2015	증가율(%)
전체	총계 (m)	10,508,997	10,532,353	10,553,003	10,594,411	0.20%
	포장 (m)	8,318,625	8,291,772	7,907,373	8,385,622	0.20%
	포장률 (%)	79	79	75	79	0.00%
	미포장(m)	1,096,355	1,109,965	1,089,909	1,037,149	-1.38%
	미개통 (m)	1,094,017	1,130,616	1,141,121	1,171,640	1.73%
고속도로	소계 (m)	415,680	414,600	414,600	416,690	0.06%
	포장 (m)	1,953,752	2,036,148	2,042,446	2,039,991	1.09%
일반국도	포장 (m)	1,859,352	1,948,328	1,955,626	1,953,171	1.24%
	포장률 (%)	95	96	96	96	0.26%
	미포장(m)	12,500	12,500	12,500	12,500	0.00%
	미개통(m)	81,900	75,320	74,320	74,320	-2.40%
	소계 (m)	2,365,128	2,297,930	2,297,930	2,303,310	-0.66%
지방도	포장 (m)	1,824,018	1,761,320	1,762,020	1,778,410	-0.63%
	포장률 (%)	77	77	77	77	0.00%
	미포장(m)	307,280	305,380	302,480	296,620	-0.88%
	미개통(m)	233,830	231,230	233,430	228,280	-0.60%
	연장 (m)	5,774,437	5,783,675	5,798,027	5,834,420	0.26%
시군도	포장 (m)	4,219,575	4,167,524	4,189,727	4,237,351	0.11%
	포장률 (%)	73	72	72	73	0.00%
	미포장 (m)	776,575	792,085	774,929	728,029	-1.60%
	미개통 (m)	778,287	824,066	833,371	869,040	2.80%

자료 : 전라남도 통계연보(각 연도)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 7

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류

도로

● 도로 시설물

- 전년의 도로시설물은 2012년 대비 큰 차이가 발생하는 시설물이 있음

- 고가도로 수는 -21.2%,
가로등은 -12.7%
감소하였음
- 지하차도 수는 4.4% 증가,
면적은 11.7% 증가하였음

도로시설물별	항목	2012	2013	2014	2015	증가율
보도육교	시설수 (개)	146	143	121	138	-1.4%
	연장 (m)	4,355	4,497	4,426	4,370	0.1%
	면적 (㎡)	25,295	93,136	25,701	25,518	0.2%
지하보도	시설수 (개)	2	2	2	2	0.0%
	연장 (m)	135	135	0	135	0.0%
	면적 (㎡)	540	540	0	540	0.0%
지하차도	시설수 (개)	16	15	17	19	4.4%
	연장 (m)	5,042	4,807	3,470	5,469	2.1%
	면적 (㎡)	57,200	73,698	52,053	89,026	11.7%
고가도로	시설수 (개)	39	37	38	15	-21.2%
	연장 (m)	7,763	7,283	7,493	5,135	-9.8%
	면적 (㎡)	99,045	97,030	98,745	70,753	-8.1%
지하상가	시설수 (개)	1	1	1	1	0.0%
	연장 (m)	273	273	273	273	0.0%
	면적 (㎡)	5,660	5,660	4,823	5,660	0.0%
터널	시설수 (개)	100	98	105	136	8.0%
	연장 (m)	74,172	75,617	73,967	94,009	6.1%
	면적 (㎡)	761,198	790,402	749,729	882,185	3.8%
가로등	시설수 (개)	273,162	264,246	286,167	158,444	-12.7%

자료 : 전라남도 통계연보(2016)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 8

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류

도로

● 전남 주차장 현황

- 전남의 주차장 확보율은 2015년 기준 71.9%에 그친 반면, 나주시와 무안군은 도시개발로 인한 주차장 확보율이 100% 상회하고 있음

구 분	주차시설현황		자동차 대 수 (B)	주차장 확보율 (A/B)
	개소	면수		
'10년	20,811	377,950	713,668	53.0%
'11년	25,957	436,465	740,903	58.9%
'12년	30,613	509,173	766,704	66.4%
'13년	31,988	518,655	799,385	64.9%
'14년	38,749	538,284	841,881	63.9%
'15년	76,605	645,660	897,658	71.9%
목포시	4,940	69,545	93,500	74.4%
여수시	7,383	107,159	120,641	88.8%
순천시	5,445	103,119	121,250	85.0%
나주시	5,082	65,522	50,391	130.0%
광양시	35,265	67,082	76,563	87.6%
담양군	874	20,894	24,795	84.3%
곡성군	811	8,599	14,016	61.4%
구례군	988	9,748	12,306	79.2%
고흥군	35	2,117	28,145	7.5%
보성군	508	8,027	42,586	18.8%
화순군	2,220	21,435	30,836	69.5%
장흥군	419	6,813	19,021	35.8%
강진군	6,356	10,377	17,773	58.4%
해남군	875	13,889	35,404	39.2%
영암군	945	30,391	51,680	58.8%
무안군	1,931	39,038	37,890	103.0%
함평군	131	932	16,213	5.7%
영광군	1,155	21,723	25,195	86.2%
장성군	527	13,463	23,628	57.0%
완도군	664	16,865	22,182	76.0%
진도군	25	1,206	14,867	8.1%
신안군	26	7,716	18,776	41.1%

자료 : 전라남도 통계연보(2016)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 9

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 도로

● 자전거 도로 현황

- 전남의 자전거 도로 노선 수는 697개소가 있으며, 전용도로 70개소, 겸용도로 609개소, 겸용도로 814개소, 전용차로 18개소로 2011년 대비 자전거도로는 증가함
- 자전거도로가 확보됨으로써 자전거사고 감소에 영향을 준 것으로 예상



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 10

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류 철도

- 전남 지역의 호남고속철도 이외 기간철도망은 남북축의 호남선 및 전라선을 중심으로 서울을 비롯하여 거점도시 간을 상호 연결하고 있으며, 동서축으로는 경전선이 유일하게 영호남지역을 경유하며 운행 중
- 광주전남 지역의 철도 SOC시설은 상대적으로 도로부문에 비하여 절대적인 부족 및 경전선 호남구간의 시설 불량을 지적하고 있음
- 호남고속철도 2단계(광주송정~목포) 국책사업과 남해안철도(보성~목포)건설 사업을 제외하면 사실상 신규 사업은 전무한 실정

단위 : 회

구분	구간	노선연장(km)	노선형태	선로용량	여객	화물
호남선	익산~광주송정	97.8	복선	167	38	42
	광주송정~목표	70.6	복선	140	22	24
경전선	광양~순천	9.2	단선	156	4	17
	순천~보성	52.8	단선	29	4	-
	보성~화순	42.7	단선	25	4	-
	화순~광주송정	25.7	단선	29	5	1
전라선	익산~순천	145.6	복선	58	23	41
	순천~여수	34.8	복선	80	23	41

자료 : 한국철도공사, 철도통계연보(2016)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 11

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류

항만 및 공항 시설

● 항만시설

- 전남의 무역항은 4개소이며, 연안항은 11개소가 있음
- 지역 현안으로서 국가 관리항인 광양시, 여수시 항만 시설의 경우 상대적으로 부족한 컨테이너선박 정기항로, 광양만권 배후산업단지의 컨테이너 물동량 창출 미흡, 주요 항만 대비 심각한 체선율, 항만생산성 미약 등이 지역 경제의 큰 이슈 중 하나임

단위 : 개소

항별	전국	전남	비 고
무역항	31	4	
국가관리항	14	3	광양, 여수, 목포
지방관리항	17	1	완도
연안항	29	11	거문도, 나로도, 녹동신항, 흑산도, 가거항리, 홍도, 진도, 신마, 화홍포, 송공, 땅끝

자료 : 전라남도 해양항만과 업무자료(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 12

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류

항만 및 공항 시설

● 공항

- 전남 지역의 공항시설은 무안공항과 여수공항이 있으며, 운항 수는 무안 181회, 여수 410회, 여객과 화물의 증감률은 큰 폭으로 증가하였음
- 각 공항별 적자누적으로 부채가 증가하는 상황임
- 신규 취항과 신규 노선, 증편 운항 때 인센티브를 적용하는 노력과 함께 저비용 항공사 운항 활성화를 공사와 정부 차원에서 지원 필요

공항명	운항(편수)			여객(명)			화물(ton)		
	전년	금년	증감률 (%)	전년	금년	증감률 (%)	전년	금년	증감률 (%)
광주	902	1,132	25.5	145,925	180,122	23.4	1,338.5	1,460.4	9.1
무안	181	210	16	24,199	30,790	27.2	204.9	240.1	17.2
여수	410	428	4.4	46,185	53,848	16.6	192.6	281.7	46.3

자료 : 한국공항공사, 항공통계(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 13

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

2. 지역 인프라 현황

1) 교통 및 물류

● 연륙·연도교 현황

- 2,219개의 섬을 보유하고 있는 전남 지역은 지리적 특성을 반영하여 섬지역 거주민의 교통기본권 확보, 접근성 강화의 수단으로 연륙·연도교 사업을 추진

교량명	위치	교량제원			최대통과 선박	사업비 (억원)	공사 기간	교량형식	비고
		연장 (km)	최대 경간장 (m)	형하고 (m)					
칠산대교 (국도 77)	영광	0.58	320	22	100톤급	662	'08~'13	사장교	
영광대교 (국도 77)	영광 무안	1.84	200	22	110톤급	1,840	'12~'18	사장교	2012.9.20 착공
유남대교 (국도 77)	신안 무안	0.93	155	20	382톤급	1,402	'03~'13	엑스트라도 즈드교	
하의~신의 (국도 2)	신안	0.55	290	24	1천톤급 선박	686	'10~'15	사장교	
새천년대교 (국도 2)	신안	7.23	650	65	320천톤급 유조선	5,011	'10~'18	①사장교 ②현수교	
목포대교 (국도 1)	목포	3.06	900	53	55천톤급 화물선	3,172	'04~'12	사장교	
압해~화원 (국도 77)	신안 해남	2.02	200	30	991톤급 선박	4,265	'08~'20	①해저터널 ②도즈드교 ③PSC거더	기본설계
신지~고금 (국도 77)	완도	1.33	220	30	1천톤급 선박	688	'10~'18	사장교	
소록~거금 (국도 27)	고흥	2.03	480	38.5	5천톤급	2,719	'02~'11	사장교	
제2돌산대교 (국도 77)	여수	0.74	464	25	1천톤급 선박	907	'05~'12	사장교	
적금~영남 (국도 77)	여수 고흥	1.34	850	35	600톤급 해상기중기	2,488	'04~'12	현수교	
화양~적금 (국도 77)	여수	2.96	500	32	600톤급	2,570	'11~'20	①사장교 ②도즈드교 ③PSC거더 ④아치교	4개교 (턴키2, 일반1)
돌산~하태 (국도 77)	여수	1.34	500	22	1천톤급 선박	1,347	'04~'15	사장교	
이순신대교 (시도)	여수	6.22	1,545	85	320천톤급 유조선	10,703	'07~'12	①사장교 ③현수교	

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 14

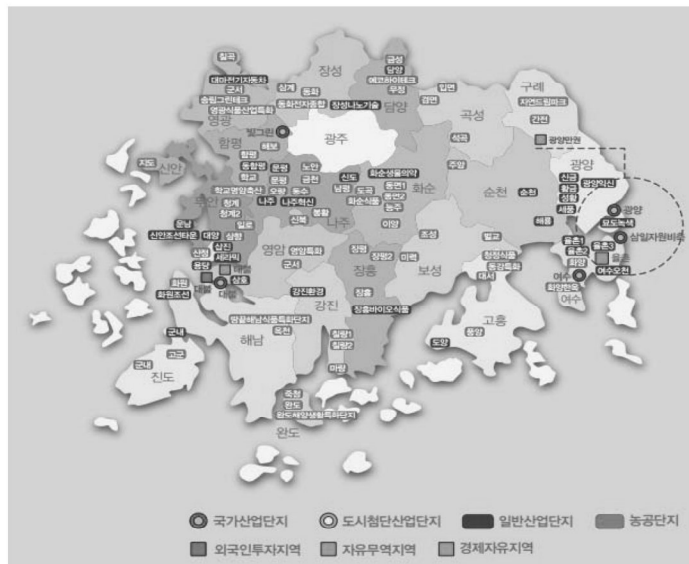
제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

2. 지역 인프라 현황

2) 산업·경제

● 산업단지

- 전국 시·도별로 비교해볼 때 산업단지 지정면적은 전국 2위 (17.0%), 분양률은 전국 12위 (평균 94.2%), 입주기업 수 전국 10위(전국 95,094사), 입주기업 고용인원 전국 12위임
- 산업단지 면적대비 분양률, 입주기업 수, 고용인원 등이 상대적으로 낮음



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 15

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 공원

- 2015년 기준 도시관리계획으로 결정된 전라남도의 도시공원 및 도시자연공원은 총 1,539개소(총 면적 1.063km²)이며, 자연공원은 총 11개소(총면적 27.624km²)
 - 자연공원은 개소는 적으나 전라남도 내 공원 전체 면적의 약 96%(총면적 2,762,415km²) 차지
 - 도시공원은 어린이공원(535개소)이 가장 많고 소공원(478개소), 근린공원(385개소)이 많은 것으로 나타났으며, 근린공원(53,951km²), 문화공원(3,587km²)이 많은 면적을 차지

단위 : 개소, km²

구분	자연공원		도시공원		
	국립공원	도립공원	어린이공원	소공원	근린공원
개소	6	5	535	478	385
면적(km ²)	2,513,046	249,369	1,248	523	53,951

도시공원					기타
역사공원	문화공원	수변공원	묘지공원	체육공원	도시자연공원
12	29	48	4	24	24
972	3,587	1,165	1,115	1,864	41,882

자료 : 전라남도 홈페이지(2016. 1.1.기준)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 18

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 체육시설

- 전남 공공체육시설은 1,812개소, 면적은 16,399천m² 임
 - 국민의 안전 확보를 위해 안전등급에 따른 행정 조치뿐만 아니라 공공 체육시설 내 유해성 우레탄 트랙, 인조잔디 시설 개보수 관련 비용 확보가 요구됨

시설명	개소	시설명	개소
공설운동장	26	국궁장	37
실내체육관	63	양궁장	1
씨름장	10	조정카누장	2
수영장	20	골프연습장	4
사이클경기장	1	요트장	2
하키장	2	전천후게이트볼장	183
축구장	76	승마장	1
야구장	20	빙상장	-
테니스장	53	설상경기장	-
롤러스케이팅장	9	마을체육시설	1,285
사격장	1	기타시설	16
합 계		1,812	

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 19

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

3) 문화·관광·교육

● 교육 시설

- 전남의 교육기관 수는 1,338개교로 총 학생 수는 25.7만 명이며, 학생수당 학교 수는 192개교, 교원 당 학생 수는 13.1명임
- 구체적으로 학교시설에서 특별교실, 실내체육시설, 도서실, 보건실 등의 확보비율도 대도시나 중소도시에 비해서 읍면지역과 도서벽지 지역이 낮음

구 분	학교수 (개교)	학생수(명)	학생수당 학교수(교)	교원수(명)	교원당 학생수(명)
총계	1,338	257,212	192	19,593	13.1
유치원	553	20,801	38	1,976	11
초등학교	427	92,981	218	9,801	9
중학교	250	53,181	213	3,526	15
고등학교	80	40,758	509	527	77
대학교	20	48,445	2,422	3,357	14
기타학교	8	1,046	131	406	3

자료: 전라남도 통계연보(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 20

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

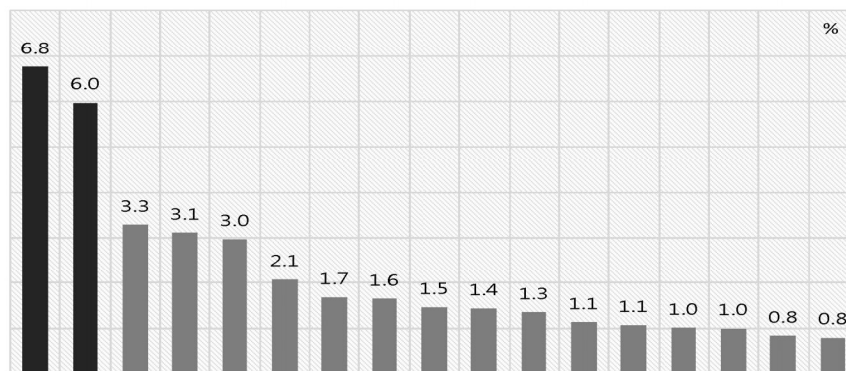


2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 주택

- 지난 1년간 전남은 주택 증감률이 1.0%로 매우 낮은 수준으로 최하위권임.
- 세종이 6.8%로 가장 높고, 부산과 전북이 0.8%로 가장 낮음



세종 제주 경기 대구 충남 충북 인천 광주 경북 경남 서울 대전 강원 울산 전남 부산 전북

자료: 통계청, 인구주택총조사(2016)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 21

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 주택

- 전남의 총 주택 수는 약 75만호이며, 단독주택은 40만호, 아파트는 31만호, 연립주택 1.5만호, 다세대주택 1만호, 비거주용 건물내 주택 1.2만호 순임
- 아파트 비중이 가장 높은 시도는 세종으로 78.3%이며, 다음이 광주 77.8%, 대전 72.4% 순이며, 전남이 41.9%, 제주가 31.7%로 가장 낮음

단위: 천호, %

시도	계	단독주택	아파트	연립주택	다세대주택	비거주용 건물내주택
전국	16,692 (100.0)	3,968 (23.8)	10,030 (60.1)	492 (3.0)	2,001 (12.0)	202 (1.2)
서울	2,831 (100.0)	345 (12.2)	1,641 (58.0)	116 (4.1)	699 (24.7)	29 (1.0)
부산	1,174 (100.0)	221 (18.8)	750 (63.9)	32 (2.7)	157 (13.4)	14 (1.2)
대구	761 (100.0)	156 (20.4)	532 (69.9)	9 (1.2)	53 (7.0)	11 (1.4)
인천	958 (100.0)	103 (10.7)	589 (61.4)	23 (2.4)	236 (24.6)	8 (0.8)
광주	495 (100.0)	87 (17.7)	385 (77.8)	8 (1.7)	9 (1.7)	6 (1.1)
대전	474 (100.0)	81 (17.2)	343 (72.4)	10 (2.1)	34 (7.3)	5 (1.1)
울산	361 (100.0)	67 (18.4)	256 (70.9)	8 (2.1)	25 (6.9)	6 (1.7)
세종	87 (100.0)	16 (18.1)	68 (78.3)	1 (1.2)	1 (1.7)	1 (0.8)
경기	3,815 (100.0)	503 (13.2)	2,577 (67.6)	121 (3.2)	581 (15.2)	33 (0.9)
강원	576 (100.0)	232 (40.3)	301 (52.2)	21 (3.6)	11 (2.0)	11 (1.9)
충북	569 (100.0)	207 (36.4)	317 (55.7)	16 (2.8)	19 (3.4)	9 (1.7)
충남	777 (100.0)	304 (39.1)	403 (51.9)	21 (2.7)	39 (5.0)	11 (1.4)
전북	693 (100.0)	282 (40.8)	370 (53.4)	15 (2.2)	14 (2.1)	10 (1.5)
전남	755 (100.0)	402 (53.3)	316 (41.9)	15 (2.0)	10 (1.4)	12 (1.6)
경북	1,010 (100.0)	457 (45.2)	462 (45.7)	29 (2.9)	46 (4.5)	17 (1.7)
경남	1,151 (100.0)	418 (36.3)	655 (56.9)	26 (2.2)	36 (3.2)	16 (1.4)
제주	207 (100.0)	87 (42.0)	66 (31.7)	21 (10.2)	28 (13.7)	5 (2.4)

자료: 통계청, 인구주택총조사(2016)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 22

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 상하수도

- 전남의 상수도 보급률은 90.1%로 함평군과 해남군은 70% 미만의 상수도 보급률로 인한 투자가 필요

시군	총인구 (명)	급수인구(명)		보급률(%)		시설용량 (톤/일)	급수량 (톤/일)	1일1인 당 급수량(t)
		전체 급수인구	지방 및 광역상수도	전체 보급률	지방 및 광역상 수도			
총 계	1,934,034	1,742,822	1,637,506	90.1	84.7	726,670	586,865	358
시 계	1,061,443	982,856	959,279	92.6	90.4	512,420	338,146	352
목포시	241,744	241,744	241,085	100.0	99.7	120,000	85,826	356
여수시	294,459	268,746	251,507	91.3	85.4	157,720	98,339	391
순천시	278,899	262,642	262,642	94.2	94.2	158,000	87,459	333
나주시	92,671	78,497	72,818	84.7	78.6	1,600	19,806	272
광양시	153,670	131,227	131,227	85.4	85.4	75,100	46,716	356
군 계	872,591	759,966	678,227	87.1	77.7	214,250	248,719	367
담양군	48,191	42,432	36,357	88.0	75.4	5,650	12,034	331
곡성군	31,084	28,112	24,218	90.4	77.9	4,500	9,227	381
구례군	27,391	24,703	15,908	90.2	58.1	9,100	7,572	476
고흥군	70,392	65,489	46,399	93.0	65.9	14,600	25,009	539
보성군	46,284	37,395	25,834	80.8	55.8	7,760	9,506	368
화순군	67,678	61,135	61,135	90.3	90.3	13,000	20,174	330
장흥군	43,683	42,815	33,731	98.0	77.2	1,900	10,658	316
강진군	40,256	28,136	23,206	69.9	57.6	6,460	8,307	358
해남군	78,184	57,593	47,648	73.7	60.9	12,500	16,200	340
영암군	63,602	53,110	51,308	83.5	80.7	62,000	26,269	512
무안군	83,107	71,830	71,830	86.4	86.4	0	22,051	307
함평군	35,724	24,276	24,276	68.0	68.0	10,000	8,181	337
영광군	57,520	53,668	52,650	93.3	91.5	21,150	18,111	344
장성군	47,358	43,655	39,039	92.2	82.4	5,000	7,300	187
완도군	54,323	53,170	52,241	97.9	96.2	19,990	19,381	371
진도군	33,436	33,155	33,155	99.2	99.2	9,890	15,616	471
신안군	44,378	39,292	39,292	88.5	88.5	10,750	13,123	334

자료: 전라남도 통계연보(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 23

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 상하수도

- 전남의 하수도 보급률은 76.1%로 전국 92.9% 기준 대비 현저하게 낮음

단위: 명

사·도	총인구	하수처리인구	하수처리구역 외 인구	공공하수처리인구 보급률(%)
전국	52,672,425	48,925,049	3,747,376	92.9
전라남도	1,939,562	1,476,200	463,362	76.1

자료: 전라남도 통계연보(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 24

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 의료 및 사회복지 시설

- 2016년 말 기준, 전남 지역의 병원 수는 1,900개소이며, 병상 수는 39,895개를 보유하고 있는 것으로 나타남
 - 2012년 병원수는 1,800개소에서 100개소가 증가하였으며, 인구 천 명당 병원수는 0.93에서 0.98로 증가하였음
 - 인구 천 명당 병상 수는 20.63개를 확보하고 있음

단위: 개소

구 분	계	종합 병원	병 원 (특수병원 포함)	요양 병원	의 원	치 과 병.의원	한 방 병의원	부속 의원	조산원
의료기관	1,900	23	84	66	902	444	19	9	3
인구 천명당 병원수	0.98	0.01	0.04	0.03	0.47	0.23	0.01	0.00	0.00
병상수	39,895	7,421	14,317	14,137	2,483	-	1,327	85	-
인구천명당 병상수	20.62	3.84	7.40	7.31	1.28	0.00	0.69	0.04	0.00

자료: 전라남도 통계연보(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 25

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

4) 주택·도시·보건

● 의료 및 사회복지 시설

- 전남의 종합사회복지관은 2016년 기준 총 15개소로 여수시 3개소, 목포시 3개소, 순천시 2개소가 있으며, 나주시, 구례군, 보성군, 장흥군, 해남군, 무안군에 각각 1개소가 있음
- 노인여가복지시설은 순천시(657개소), 고흥군(636개소), 나주시(582개소) 등이 상대적으로 많음

단위: 개소

구분	일반	영유아	노인		장애인		
	종합사회복지관	보육시설	여가복지시설	재가복지시설	직업재활시설	주간보호시설	IL센터
전남 전체	15	1,242	8,928	234	18	24	5
도					1	2	
목포시	3	228	196	26	3	3	1
여수시	4	148	524	25	4	5	1
순천시	2	252	657	24	2	3	1
나주시	1	50	582	17	2		1
광양시		152	314	8		2	1
담양군		14	349	5		1	
곡성군		13	320	5	1		
구례군	1	10	277	8			
고흥군		22	636	7		1	
보성군	1	15	435	13			
화순군		74	430	16		2	
장흥군	1	17	402				
강진군		17	333	7	1		
해남군	1	32	580	4		1	
영암군		40	437	9	1		
무안군	1	63	412	7	1	1	
함평군		13	367	5	2	1	
영광군		18	360	17		2	
장성군		15	337	8			
완도군		25	306	10			
진도군		11	268	9			
신안군		13	406	4			

주: 1) 노인여가복지시설은 노인복지관, 경로당, 노인교실 포함, 보건복지부(2015)

2) 종합사회복지관은 한국사회복지협회(2016), 보육시설은 전남통계연보(2014), 여가복지시설, 재가복지시설, 직업재활시설, 주간보호시설, IL센터는 보건복지부(2015)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 26

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



2. 지역 인프라 현황

5) 방재·환경

● 하천

- 전남의 국가하천은 7개소(영산강, 섬진강, 탐진강, 기타수계) 327.5km², 개수율은 98.7%이며, 지방하천은 554개소이며 2,928km², 개수율은 63.7%
- 지방하천의 경우 국가하천에 비해 개수율이 열악한 실정

구분	하천수 (개소)	하천 연장 (km)	오개수(km)			
			소계	기개수	미개수	개수율
2010	562	3232.1	4702.0	3782.2	919.8	80.4
2011	562	3237.8	4457.7	3446.9	1010.8	77.3
2012	561	3232.1	3367.0	2957.7	771.3	87.8
2013	561	3259.0	3743.7	2531.5	1211.6	474.9
2014	561	3258.8	3753.1	2543.6	1209.4	67.8
2015	561	3255.8	3977.9	2658.9	1319.0	66.8
국가	7	327.5	356.6	351.5	4.6	98.7
지방	554	2,928.2	3,621.7	2,307.3	1,314.4	63.7

자료: 전라남도 통계연보(2016)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 27

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



3. 지역 인프라 투자 현황

- 전남의 전체 예산은 2013년부터 2016년까지 3.4% 연평균 증가하였으며, 이중 사회복지 예산은 7.8% 연평균 증가로 가장 두드러지게 증가하였음

단위 : 백만원, %

항목	2013년		2014년		2015년		2016년	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중	금액	비중
합 계	4,857,083	100	5,041,363	100	5,473,991	100	5,555,583	100
일반공공행정	447,674	9.2	379,067	7.5	394,106	7.2	417,324	7.5
공공질서 및 안전	244,057	5.0	191,414	3.8	241,129	4.4	265,120	4.8
교육	161,831	3.3	160,740	3.2	162,008	3.0	183,889	3.3
문화 및 관광	319,857	6.6	318,604	6.3	292,395	5.3	311,265	5.6
환경보호	408,041	8.4	419,689	8.3	467,326	8.5	458,580	8.3
사회복지	1,154,298	23.8	1,445,983	28.7	1,590,625	29.1	1,561,526	28.1
보건	66,916	1.4	76,121	1.5	92,609	1.7	117,509	2.1
농림해양수산	1,027,628	21.2	1,050,973	20.8	1,106,554	20.2	1,075,062	19.4
산업·중소기업	78,646	1.6	78,475	1.6	120,497	2.2	129,627	2.3
수송 및 교통	267,042	5.5	258,299	5.1	270,937	5.0	300,626	5.4
국토 및 지역개발	313,060	6.4	277,814	5.5	336,154	6.1	311,526	5.6
과학기술	1,140	0.1	1,388	0.1	1,095	0.1	5,366	0.1
예비비	55,497	1.1	55,348	1.1	57,041	1.0	56,041	1.0
기 타	311,395	6.4	327,446	6.5	341,516	6.2	362,122	6.5

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 28

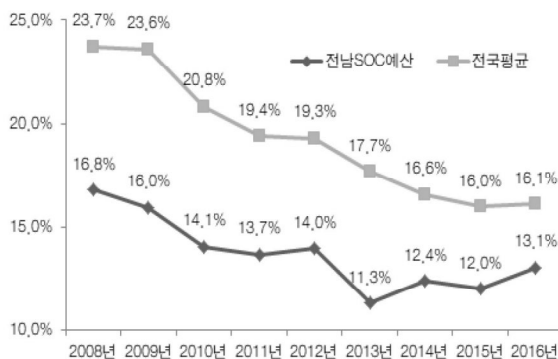
제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라



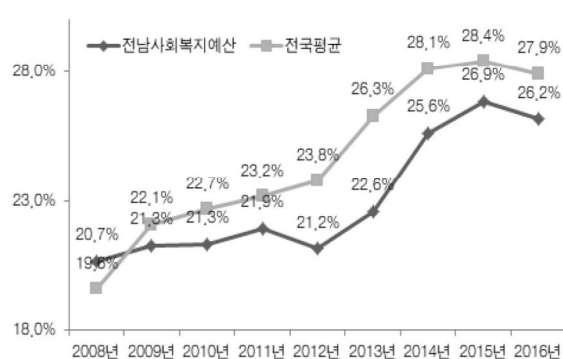
3. 지역 인프라 투자 현황

- 전남 지역의 SOC 관련 예산(수송 및 교통, 국토 및 지역개발)은 지속적으로 축소되고 있는 상황

< SOC 예산 비중 추이 >



< 사회복지 예산 비중 추이 >



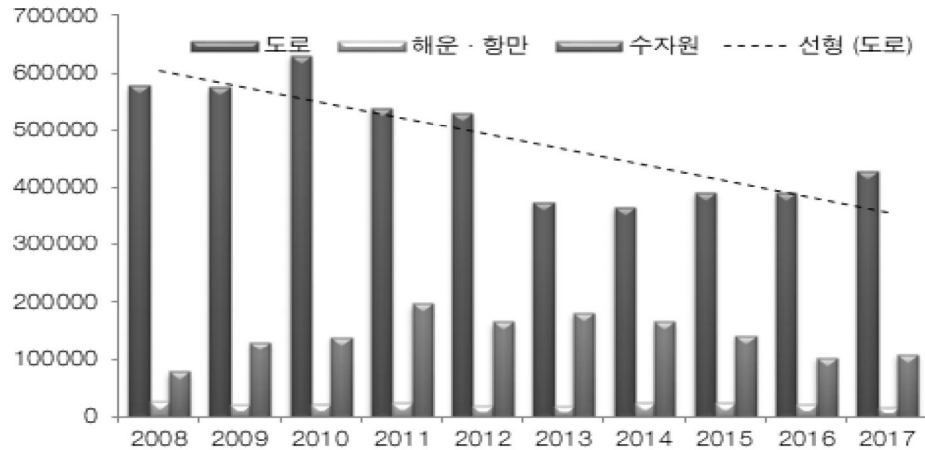
자료 : 지방재정통합공개시스템, 세출(최종) 기준

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 29

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

3. 지역 인프라 투자 현황

- 특히, '수송 및 교통' 예산 중 도로 및 해운·항만 등 교통 및 물류 인프라 예산과 '국토 및 지역개발' 예산 중 수자원 관련 예산 감소가 뚜렷이 나타나고 있음



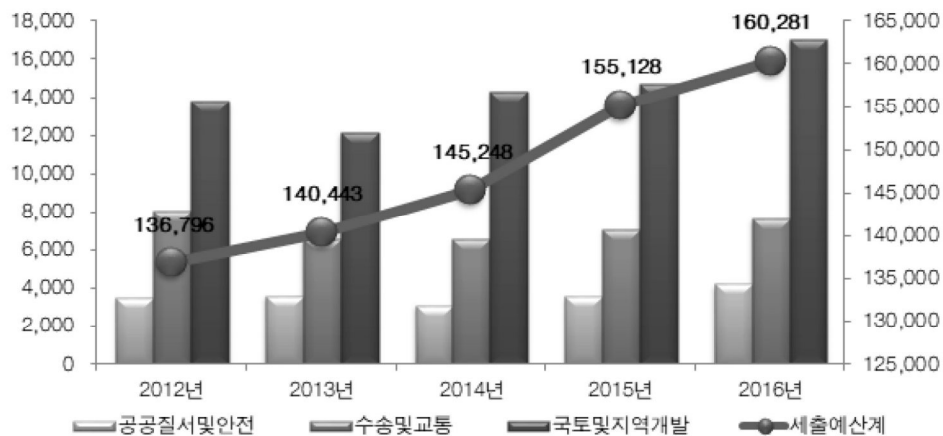
자료 : 국가통계포털

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 30

제2장 지역발전 및 주민행복과 인프라

3. 지역 인프라 투자 현황

- 구체적으로 인프라 예산 중 '수송 및 교통' 부문의 예산은 감소세를 보이고 있는 실정
 - '공공질서 및 안전'과 '국토 및 지역개발' 예산은 소폭 증가에 그치고 있는 상황



자료 : 전라남도 예산공개자료

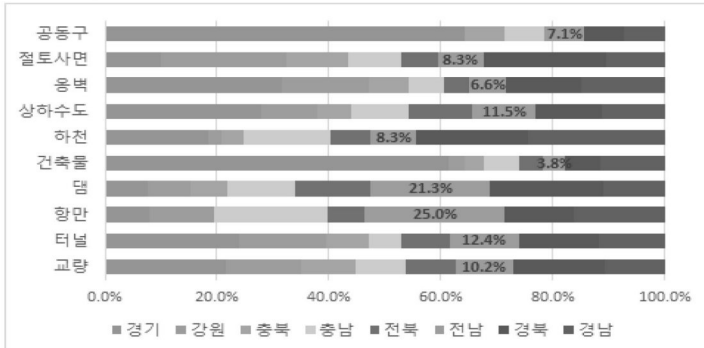
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 31

제3장 지역 인프라 실태 진단



1. 지역 인프라 실태조사 대상

- 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 대상 1, 2종, 3종 시설물
- 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」(이하 시특법) 대상 시설물은 국토교통부에 의해 1종, 2종 3종 시설물로 나누어 관리하며 이에 대한 자체 점검은 시설물 관리주체가 수행함
- 시특법 대상 1, 2종 시설물은 1,711개(1종 130개, 2종 1,581개)로 조사됨
- 시특법 대상 3종 시설물은 2017년 기준 총 5,439개소이며, 시설물 1,190개소(21.9%), 건축물 4,249개소(78.1%) 임
- 전남 지역의 「시특법」 상 총 시설물이 8대 광역도 전체에서 차지하는 비중은 6.6%로 나타남



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 32

제3장 지역 인프라 실태 진단



2. 지역 인프라 안전등급 현황

1) 시특법 대상 1, 2종 시설물 안전등급

- C등급 이하는 1종 17개(13.1%), 2종 75개(4.7%)로 나타남.
- 전남의 시특법 대상 1종 시설물 중에서는 안전등급 측면에서 상대적으로 건축물이 가장 위험도가 높은 것으로 나타남

구분		1종						2종						총합계
		소계	A 등급	B 등급	C 등급	양호	보통	소계	A 등급	B 등급	C 등급	양호	보통	
합계	수	130	13	90	17	9	1	1,581	212	893	75	10	391	1,711
	비중	7.6%	10.0%	69.2%	13.1%	0.8%	6.9%	92.4%	13.4%	56.5%	4.7%	0.6%	24.7%	
교량	수	86	9	56	15	6		133	12	85	33	2	1	219
	비중	66.2%	10.5%	65.1%	17.4%	7.0%		8.4%	9.0%	63.9%	24.8%	1.5%	0.8%	
터널	수	6	1	5				19	9	8		2		25
	비중	4.6%	16.7%	83.3%				1.2%	47.4%	42.1%		10.5%		
항만	수	6		6				10	1	7	1	1		16
	비중	4.6%	0.0%	100.0%				0.6%	10.0%	70.0%	10.0%	10.0%		
댐	수							13		5	8			13
	비중							0.8%	0.0%	38.5%	61.5%			
건축물	수	24	2	16	2	3	1	1,060	72	592	25	362	9	1,084
	비중	18.5%	8.3%	66.7%	8.3%	12.5%	4.2%	67.0%	6.8%	55.8%	2.4%	34.2%	0.8%	
하천	수							152	58	74	5	15		152
	비중							9.6%	38.2%	48.7%	3.3%	9.9%		
상하수도	수	8	1	7				160	48	106	2	4		168
	비중	6.2%	12.5%	87.5%				10.1%	30.0%	66.3%	1.3%	2.5%		
옹벽	수							19	12	6		1		19
	비중							1.2%	63.2%	31.6%		5.3%		
철도사면	수							14		9	1	4		14
	비중							0.9%	0.0%	64.3%	7.1%	28.6%	0.0%	
공동구	수	1						1		1				1
	비중							0.1%		100.0%				

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 33

제3장 지역 인프라 실태 진단

2. 지역 인프라 안전등급 현황

2) 시책법 대상 3종 시설물 안전등급

- 전체 특정관리대상시설 중 C등급 이하가 9%에 달함
- 지역민의 안전 확보 차원에서 최소한 C, D, E 등급 시설물에 대한 선제적 대응책 마련이 시급함

시군	합계	중점관리대상시설				재난위험시설		
		소계	A등급	B등급	C등급	소계	D등급	E등급
합계	5,439	5,399	1,496 (27.5%)	3,459 (63.6%)	444 (8.2%)	40	40 (0.7%)	0
도봉청	336	335	148	126	61	1	1	0
목포시	817	817	105	691	21	0	0	0
여수시	766	762	16	703	43	4	4	0
순천시	735	731	52	631	48	4	4	0
나주시	250	246	94	142	10	4	4	0
광양시	690	684	353	315	16	6	6	0
담양군	88	88	55	31	2	0	0	0
곡성군	98	98	17	23	58	0	0	0
구례군	54	54	26	20	8	0	0	0
고흥군	217	217	78	130	9	0	0	0
보성군	104	102	60	34	8	2	2	0
화순군	169	167	41	113	13	2	2	0
장흥군	121	119	22	55	42	2	2	0
강진군	122	122	45	58	19	0	0	0
해남군	101	100	49	30	21	1	1	0
영암군	146	145	51	85	9	1	1	0
무안군	114	114	51	59	4	0	0	0
함평군	77	73	18	40	15	4	4	0
영광군	162	158	39	105	14	4	4	0
장성군	132	131	78	47	6	1	1	0
완도군	67	67	58	4	5	0	0	0
진도군	53	50	33	11	6	3	3	0
신안군	20	19	7	6	6	1	1	0

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 34

제3장 지역 인프라 실태 진단

3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시책법 1, 2종 시설물의 기간에 따라 10년 미만 53.5%(916개), 11년~20년 26.9%(461개), 21년~30년 14.6%(249개), 31년 이상 5.0%(85개)로 나타남

구분	항목	기간			
		~10년	11~20년	21~30년	31년 이상
전체 : 1,711개 (비중)		916 (53.5)	461 (26.9)	249 (14.6)	85 (5.0)
교량 219개	소계	55 (25.1)	76 (34.7)	63 (28.8)	25 (11.4)
	도로교량 214개	55	75	59	25
	복개 구조물 4개			4	
	철도교량 1개		1		
터널 25개	소계	14 (56.0)	8 (32.0)	1 (4.0)	2 (8.0)
	도로터널 20개	12	5	1	2
	지하차도 5개	2	3		
	소계	6 (37.4)	3 (18.8)	4 (25.0)	3 (18.8)
항만 16개	소계	6 (37.5)	3 (18.8)	4 (25.0)	3 (18.8)
	계류시설 16개	6	3	4	3
	소계	2 (12.5)	1 (6.3)	7 (43.8)	3 (18.8)
	소계	2 (12.5)	1 (6.3)	7 (43.8)	3 (18.8)
댐 13개	소계	671 (62.0)	279 (25.8)	115 (10.6)	18 (1.6)
	홍수전용댐 1개	2	1	7	2
	지방상수도전용댐 12개	669	278	108	16
	소계	671	279	115	18
건축물 1,084개	소계	584	209	68	
	공공주택 861개	1			
	관공주택 1개	1			
	노후주택 2개	23	6	11	1
	대형건축물 41개	23	6	11	1
	문화집회시설 53개	23	17	10	3
	숙박시설 14개	6	3	4	1
	운동시설 13개	7	3	2	1
	운동시설 1개				
	의료시설 59개	17	23	11	8
	종교시설 5개	2	1	2	
	판매시설 33개	7	16	7	3
	소계	110 (73.3)	14 (9.2)	23 (15.1)	5 (3.3)
	하천 152개	수문 통문 90개	59	9	17
배수 펌프장 13개		3	5	5	
제방 48개		48			
하구둑 1개				1	
상하수도 168개	소계	43 (25.6)	70 (41.6)	32 (19.1)	23 (13.7)
	공공하수처리시설 72개	32	34	6	
	공업용수도 1개	10	36	26	23
	지방상수도 95개	13 (65.0)	4 (20.0)	3 (15.0)	
옹벽 19개	소계	4	3	3	
	건축물옹벽 9개	2	1		
	기타옹벽 3개	2			
	도로옹벽 7개	7			
절토사면 14개	소계	2 (14.3)	6 (42.9)	1 (7.1)	5 (35.7)
	도로서면 14개	2	6	1	5
공동구 1개	소계				1 (100)
	공동구 1개				1

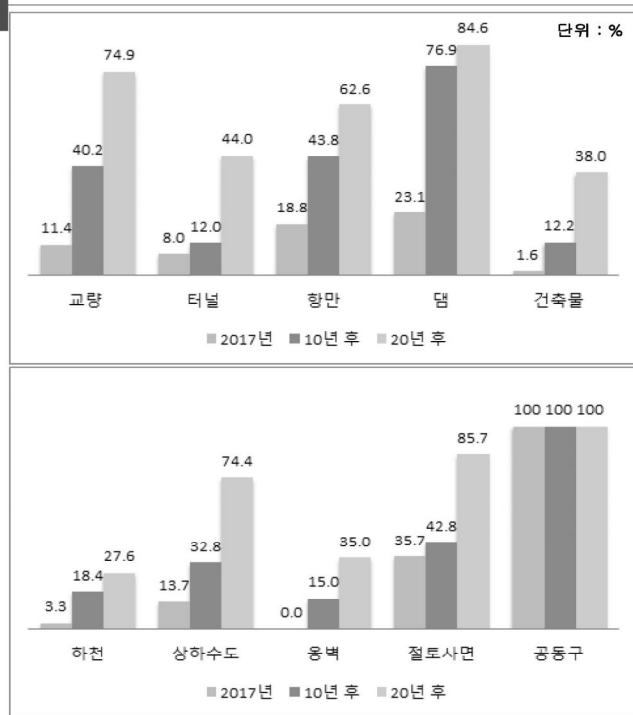
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 35

제3장 지역 인프라 실태 진단

3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 모든 시설물에서 노후화가 기하급수적으로 증가하는 모습이 관찰됨
- 세부 부문별로 살펴보면, 30년 이상 노후화 시설물의 비중이 10년 후인 2027년에는 교량 40.2%, 터널 12.0%, 항만 43.8%, 댐 76.9%, 건축물 12.2%, 하천 18.4%, 상하수도 32.8%, 옹벽 15.0%, 절토사면 42.8%에 이를 것으로 추정됨.



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 36

제3장 지역 인프라 실태 진단

3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 3종의 시설물의 경과연수는 10년 미만 5.3%(65개소), 11년~20년 23.2%(286개소), 21년~30년 36.5%(451개소), 31년 이상 24.0%(296개소)

유형			기간				
			~10년	11년~20년	21년~30년	31년~	기타
시설물	1,262개	소계 (비중)	65 (5.3%)	286 (23.2%)	451 (36.5%)	296 (24.0%)	136 (11.0%)
도로시설	개소	1,16	15	274	449	296	82
	비중	100%	1.3%	24.6%	40.2%	26.5%	7.3%
지하도상가	개소	1			1		
	비중	100%			100.0%		
삭도, 궤도	개소	8	4	3			1
	비중	100%	50.0%	37.5%			12.5%
유원시설	개소	28	14	5			9
	비중	100%	50.0%	17.9%			32.1%
대형토목공사장	개소	45	15				30
	비중	100%	33.3%				66.7%
수상안전시설	개소	18	11	2			5
	비중	100%	61.1%	11.1%			27.8%
기타	개소	18	6	2	1		9
	비중	100%	33.3%	11.1%	5.6%		50.0%

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 37

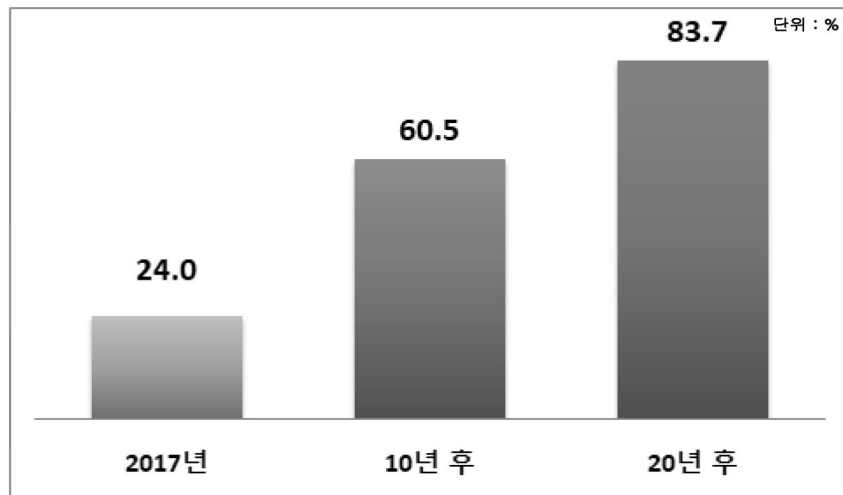
제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 3종 시설물의 향후 10년 후에 약 60%이상, 20년 후에는 약 80% 이상의 시설물이 30년이 경과할 것으로 예상됨



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 38

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시특법 3종의 건축물은 10년 미만 3.0%(96개소), 11년~20년 20.1%(639개소), 21년~30년 56.2%(1,786개소), 31년 이상 16.3%(519개소) 임

유형			기간					
			~10년	11년~20년	21년~30년	31년~	기타	
건축물 3,178개			소계 (비중)	96 (3.0%)	639 (20.1%)	1,786 (56.2%)	519 (16.3%)	138 (4.3%)
공공업무시설	개소	185	8	50	75	51	1	
	비중	100%	4.3%	27.0%	40.5%	27.6%	0.5%	
공동주택	개소	1,844	1	224	1267	325	27	
	비중	100%	0.1%	12.1%	68.7%	17.6%	1.5%	
중소형건축물	개소	933	57	289	383	136	68	
	비중	100%	6.1%	31.0%	41.1%	14.6%	7.3%	
대형건축물	개소	77	4	21	44	6	2	
	비중	100%	5.2%	27.3%	57.1%	7.8%	2.6%	
대형광고물	개소	105	24	55	13		13	
	비중	100%	22.9%	52.4%	12.4%		12.4%	
건축공사장	개소	29	2				27	
	비중	100%	6.9%				93.1%	
기타	개소	5			4	1		
	비중	100%			80.0%	20.0%		

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 39

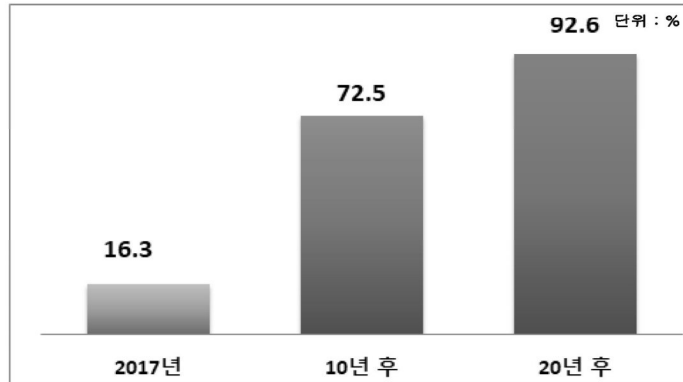
제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

1) 시설물 노후화 심화

- 시책법 3종의 건축물은 향후 10년 후에 약 70%이상, 20년 후에는 약 90% 이상의 건축물이 30년 이상 노후화될 것으로 예상됨



- 또한, 최근 5년간(2011년~2015년) 전남 지역 내 소규모 취락시설(옹벽, 육교, 전통시장, 지하도 등)에 대한 안전점검 결과, 5개 중 1개가 미흡 혹은 불량 판정
 - 소규모 취락시설 점검시설 589개 중 121개 시설이 미흡 혹은 불량 판정(20.5%)을 받음

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 40

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

- 교통 인프라
 - 전남 지역은 최근 관광객 증가 및 고속철도의 이용 증가에도 불구하고, 여전히 광역간 선도로의 절대적 부족과 전남 지역 내 권역 간 연계망 미흡 및 물류의 핵심인 철도의 절대적인 시설 부족 문제 지속
 - 전남 지역의 도로 포장률은 경남 및 강원도 다음으로 낮은 포장률(2016년 기준 : 76.46%, 전국평균 85.3%)을 보이고 있음. 특히, 지방도, 군도 등의 포장률이 타 지역에 비해 현저히 낮음
 - 전남 지역은 도로 공급이 지속적으로 이루어지고 있으나, 미 연결구간 및 미개설도로가 여전히 많은 상황 → 전남 지역 내 권역별 연계가 어려운 상황
 - 도로 중 내구 연한을 초과한 노후 도로가 1,026km로서 전국에서 3번째로 노후도로가 많은 상황
 - 전남 지역의 철도 SOC시설은 도로에 비해 절대적으로 부족하고, 기존 선로의 노후화 및 선형불량 등이 심화
 - 남북축의 호남선 및 전라선, 동서축의 경전선 등이 주축이나, 고속철도와 연계된 철도연계망이 절대적으로 부족
 - 순천, 여수, 나주, 목포 등 고속철도 주요역 등의 활용에 있어서도 다양한 개발지구와 연계 논의가 있으나, 실질적인 성과는 미흡

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 41

제3장 지역 인프라 실태 진단

3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 정주 인프라

- 전남 지역의 주거환경은 매우 취약. 연립주택 비중이 가장 높고, 노후주택의 비중이 높아 전국에서 30년 이상 노후주택 비중이 가장 높은 지역
- 30년 이상 노후 주택 비중은 전체의 33.5%(2016년 인구주택총조사)로서 전국 최고, 주택노후도에서도 1.87로서 가장 높음

– 주택노후도 = 사용승인 40년을

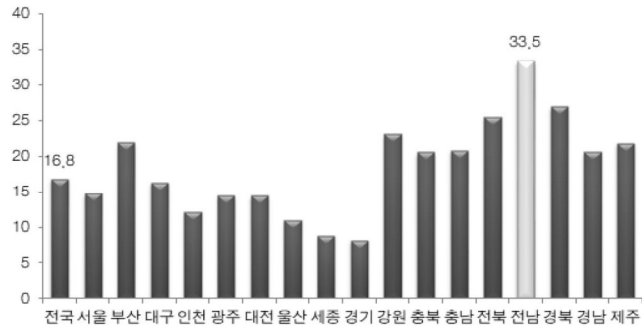
초과한 노후주택 수 / 사용승인

5년 이하 신규주택 수, 주택노후

도가 1.0 이상이면, 도시재생 및

농촌정비가 시급한 지역으로

분류됨



자료 : 통계청 2016년 인구주택총조사 조사결과

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 42

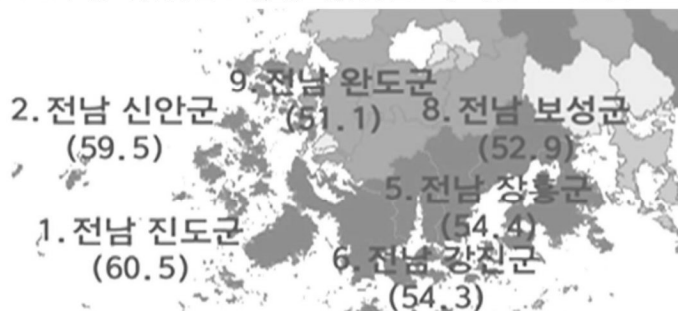
제3장 지역 인프라 실태 진단

3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 정주 인프라

- 특히, 진도군, 신안군 등 지역은 노후주택이 전체의 60% 내외로 전국에서 가장 높은 노후화 진전
- 도심기능의 쇠퇴와 공동화에 따른 지역상권 쇠퇴 발생. 지역별로 공·폐가 증가
 - 전남 지역 공가(빈집)는 102천 호로서 경기(168천 호), 경북(108천 호) 다음으로 높음
- 전남 지역 내 소재하는 주거, 상업 등 건축물의 경우 기초지자체 평균 62.8%가 20년 이상 된 건축물임



주 : 앞의 순위는 전국 기초자치단체 중 30년 이상 주택 비중 순위임.
자료 : 인구주택총조사

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 43

제3장 지역 인프라 실태 진단



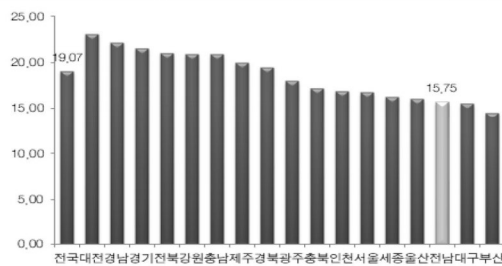
3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 생활 인프라

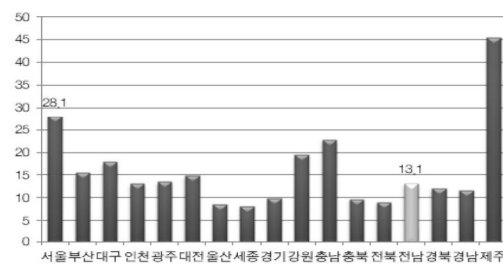
- 2015년 기준으로 전남 지역의 상·하수도 보급률은 전국 최저(81.4%)이며, 상수도관은 총연장 1만 6천 258km 중 3천 615km(22.2%)가 설치된 지 20년 이상 넘어 노후 정도가 심각한 상황
- 이에 따른 누수율은 26.1%(누수량 5천 600만t)로 전국 평균(11.1%)을 크게 상회
- 이밖에도 우리나라 대표 해양관광지역을 표명하고 있으나 문화콘텐츠를 제공하는 공연장 및 기타 문화시설은 타 시도에 비해 여전히 부족하고, 지역민들의 생활과 직결되어있는 각종 생활편의시설도 부족한 상황

유아 천명당 보육시설 수 현황



자료 : 국가통계포털 e-지방지표

인구 백만명당 등록 공연장 수



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 44

제3장 지역 인프라 실태 진단



3. 시설물 진단결과 및 시사점

2) 부문별 진단

● 산업단지

- 전남 지역은 96개의 산업단지가 있으나, 광양(84년), 대불(89년), 삼일자원비축(91년) 등 조성된 지 30년이 경과한 노후화 산업단지 다수. 이로 인해 안전사고, 환경 피해 등은 물론, 산업단지를 통한 지역발전과 일자리 창출에 한계
 - 전남 지역의 산업단지는 96개소로 단지수로는 16개 시도 중 6번째. 지정 면적으로는 최대
 - 반면, 지난 10년간(2003~2013), 전남 지역 산업단지 내에 입주기업이 903개사 증가하는데 그쳐, 전국에서 가장 낮은 입주업체 증가율을 보이고 있음(전국 평균 9.2%, 전남 5.6%)

● 방재인프라

- 자연재해가 많고, 항시 지진 피해도 우려되는 지역
 - 전남 지역 내에서 2012년부터 2017년 5월까지 집중호우 및 태풍, 가뭄 등으로 인하여 약 6,000억원의 복구비용 등 발생
 - 전남 지역의 공공건축물의 내진 설계 대상 2,531개소 중 내진설계가 적용된 건축물은 33.2%에 불과

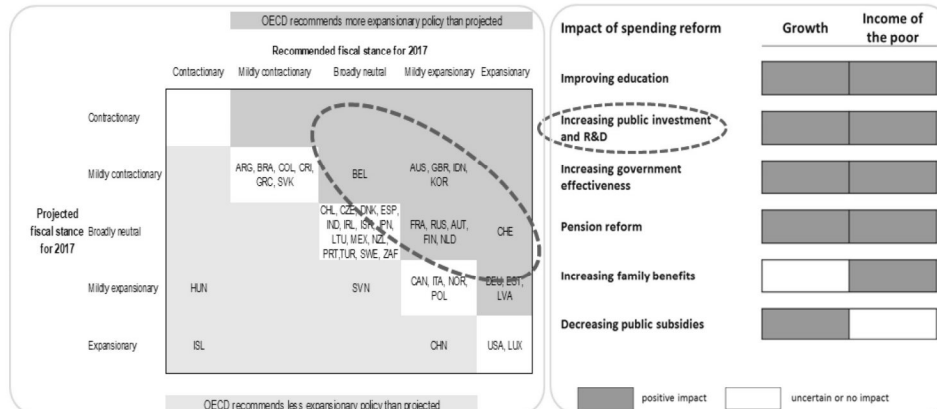
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 45

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

1. 삶의 질과 인프라의 관계

1) 지역민의 행복을 위한 지자체·국가의 역할

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



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

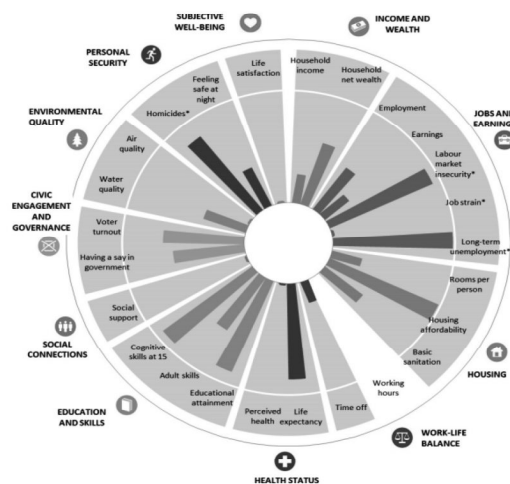
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 46

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

1. 삶의 질과 인프라의 관계

2) OECD(2017)의 삶의 질 지수(Better Life Index)

- OECD는 2011년부터 회원국의 웰빙 동향을 파악한 「Better Life Index」(주거, 소득, 직업, 공동체, 교육, 환경, 지역민참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형 등 11개 영역의 24개 지표로 구성)를 매년 발표
- BLI(Better Life Index)를 구성하는 11개 영역 점수에 동일 가중치를 부여하여 단순 평균한 값을 토대로 국가별 순위를 시산해 볼 때, 2017년 우리나라의 BLI 순위는 조사대상 38개국 중 29위로 나타남
- '13년 27위 → '14년 25위 → '15년 27위(이상 36개국 중) → '16년 28위 → '17년 29위(38개국 중)



주: 막대가 길수록 타 국가에 비해 양호함을 나타냄

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 47

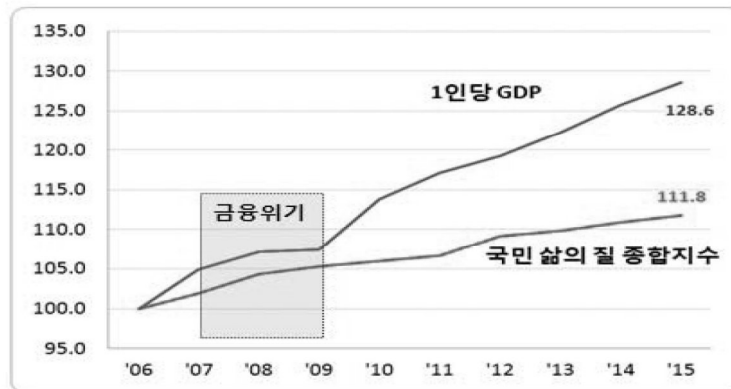
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

3) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

- 통계청은 2006년부터 '삶의 질'을 측정하기 위해 총 12개 영역의 80개 지표에 대한 조사를 시행하고, 이들 지표와 측정결과를 매년 발표하고 있음
- 한국인의 '삶의 질' 지수는 2006년 100을 기점으로 2015년 118으로 꾸준히 개선되고 있음



전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 48

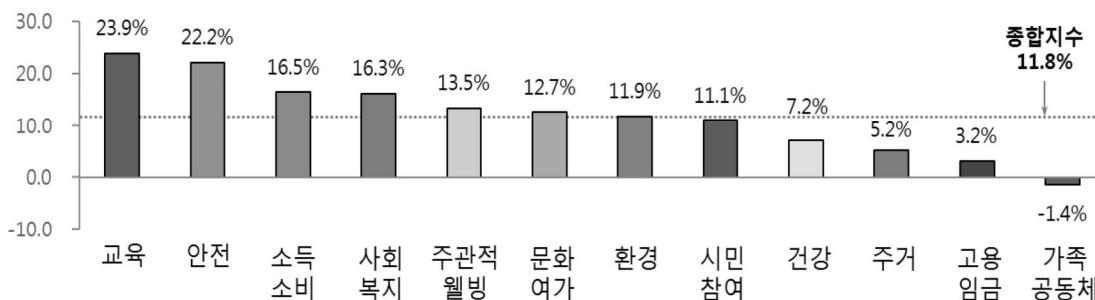
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라



1. 삶의 질과 인프라의 관계

3) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

- 삶의 질 부문별 기준년도(2006년) 대비 2015년 증감율
 - 영역별로 보면, 교육, 안전, 소득·소비, 사회복지 등은 종합지수 개선을 견인하지만, 가족·공동체, 고용·임금, 주거 등의 영역은 낮은 증가율을 보임



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

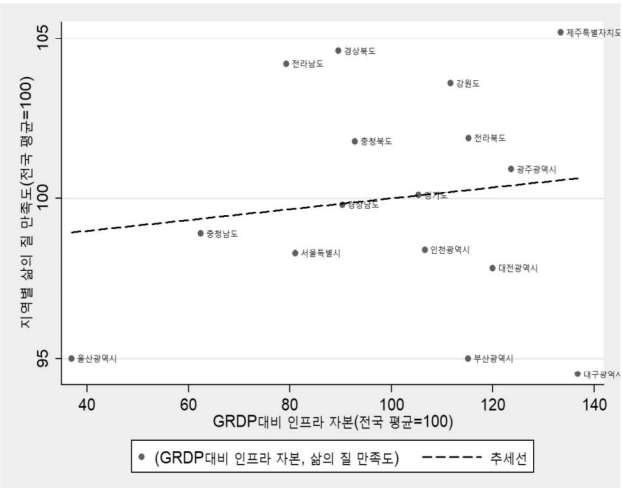
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 49

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

1. 삶의 질과 인프라의 관계

3) 인프라와 삶의 질간 연관 관계

- 국민들의 '삶의 질' 개선에 있어서 '경제적 요인'과 이를 지원하는 '인프라' 부문도 상당 부문 포함됨
- 통계청에서 공표하는 지역별 삶의 만족도와 지역 소득(GRDP)에서 차지하는 인프라 자본의 비중 간에는 양의 상관관계를 나타냄
- 소득 대비 인프라의 축적 정도와 삶의 질 만족도 간 상관계수는 0.3으로 통계적으로 유의한 것으로 도출됨
- 즉, 소득의 증가 속도보다 인프라 자본이 축적 되는 속도가 빠를수록 삶의 질이 빠르게 개선되는 것으로 지역민에게 인식될 수 있음을 의미함



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

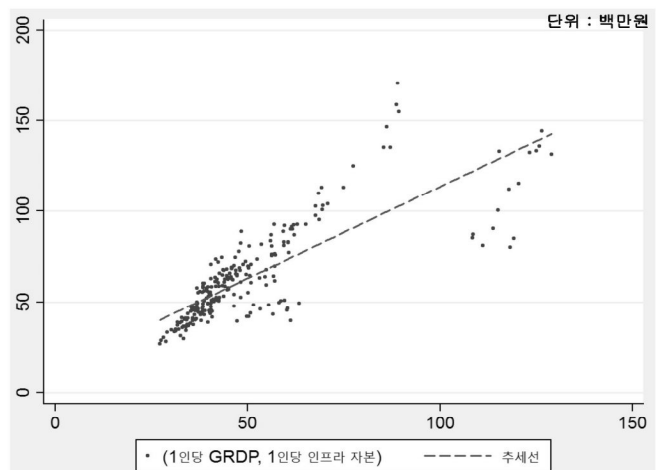
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 50

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

1. 삶의 질과 인프라의 관계

4) 인프라와 지역경제성장

- 한국건설산업연구원(2017)은 성장회계(Growth accounting)모형을 이용해 지역별 인프라 자본의 축적이 지역 경제성장률에 미치는 영향을 연구
- 인구 1인 당 인프라 투자를 증가시킬 경우 1인당 소득이 증가하는 경향이 있다는 분석결과를 제시
 - 2001~2015년 16개 지역별 패널데이터를 바탕으로 분석한 결과, 1인당 GRDP는 1인당 인프라 자본의 투입량과 상당한 양의 상관관계를 보임



주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data)를 이용한 결과임.
가로축은 1인당 GRDP이며, 세로축은 1인당 인프라 자본임.
자료 : 한국건설산업연구원(2017)

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 51

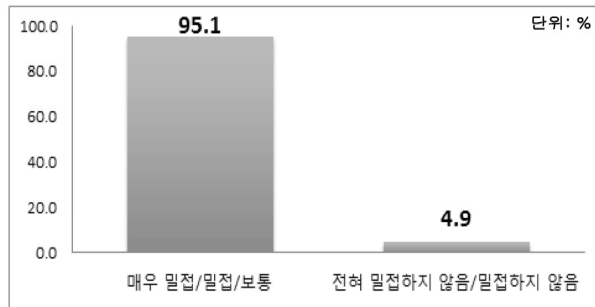
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

2. 전남 지역민의 삶의 질과 인프라[설문조사]

1) 전남 지역민 삶의 질과 인프라

- 전남 지역민의 생활 및 삶의 질은 인프라 투자와 밀접
 - 전남 지역민을 대상으로 한 설문조사 결과에서도 인프라 투자가 생활 및 삶의 질 측면에서 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 전남 지역민의 약 68.3%(47.2%는 밀접하다고 응답하였으며, 21.1%는 매우 밀접하다고 응답)는 인프라 투자가 전남 지역민의 삶의 질에 영향을 미친다고 응답함

사례수	551
전혀 밀접하지 않다	0.2
밀접하지 않다	4.7
보통이다	26.9
밀접하다	47.2
매우 밀접하다	21.1
계(%)	100
평균(5점)	3.84



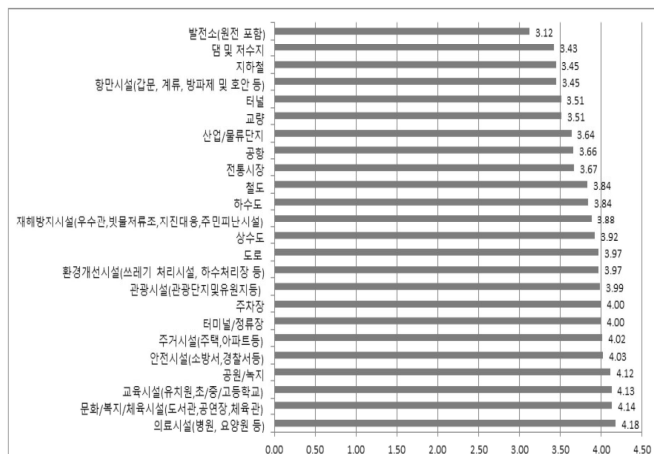
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 52

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

2. 전남 지역민의 삶의 질과 인프라[설문조사]

1) 전남 지역민 삶의 질과 인프라

- 전남 지역민의 삶의 질과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 의료시설(병원, 요양원 등), 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교), 공원/녹지, 안전시설(소방서, 경찰서 등) 등이었음
- 시설물별 삶의 질 연관성 응답점수는 모든 시설이 평균점(3.0) 이상의 점수를 받았으며, 총 5점 척도임을 감안할 때 시설물 대부분이 높은 수준으로 볼 수 있음



주 : 5점은 매우 밀접하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.84점

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 53

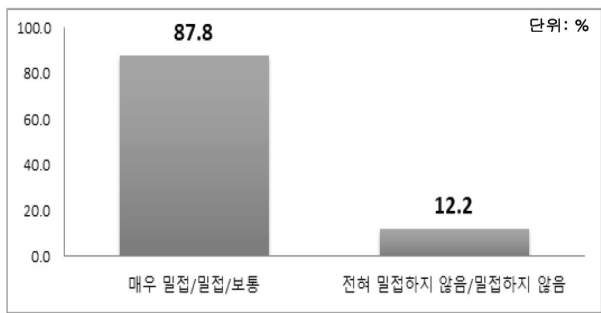
제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

2. 전남 지역민의 삶의 질과 인프라(설문조사)

2) 전남의 지역 경쟁력 향상과 인프라

- 전남 지역의 지역 경쟁력과 인프라 투자는 밀접한 연관
 - 전남 지역민은 인프라 투자가 지역경제성장과 밀접한 연관성을 가지고 있다고 인식
 - 전남 지역민의 약 52.5%(42.5%는 밀접하다고 응답하였으며, 10.0%는 매우 밀접하다고 응답)는 인프라 투자가 전남의 지역 경쟁력 향상에 영향을 미친다고 응답함
 - ‘보통이다’라고 중립적인 응답을 한 비율은 35.3%였음
 - 반면, 인프라가 지역 경쟁력 향상과 밀접하지 않다고 응답한 비율은 12.2%에 불과함

사례수	551
전혀 밀접하지 않다	2.0
밀접하지 않다	10.2
보통이다	35.3
밀접하다	42.5
매우 밀접하다	10.0
계(%)	100
평균(5점)	3.48



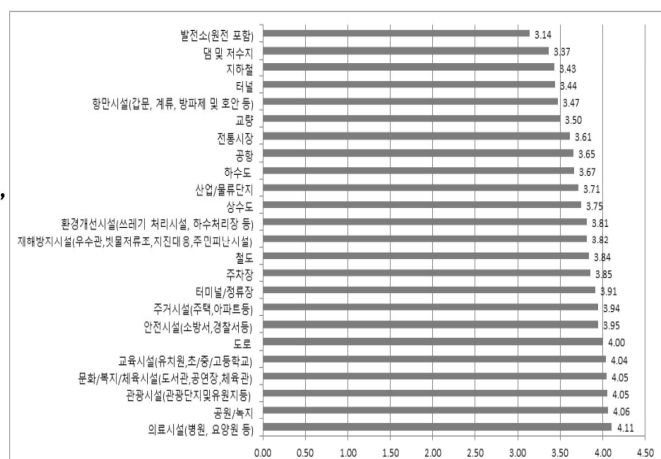
전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 54

제4장 지역민의 삶의 질과 인프라

2. 전남 지역민의 삶의 질과 인프라(설문조사)

2) 전남의 지역 경쟁력 향상과 인프라

- 전남의 지역 경쟁력 향상과 밀접한 연관성을 가진다고 응답된 대표적인 시설물들은 의료시설(병원, 요양원 등), 공원/녹지, 관광시설(관광단지 및 유원지 등), 문화/복지/체육시설(도서관, 공연장, 체육관), 교육시설(유치원, 초/중/고등학교) 등이었음
- 반면에 지하철(현재 전남 지역에는 없음), 댐 및 저수지, 발전소(원전 포함) 등은 상대적으로 낮은 순위를 보임



주 : 5점은 매우 밀접하다, 1점은 전혀 밀접하지 않다, 평균 3.48점

전라남도 인프라 현황 및 실태 진단 | 55

Thank you!



전라남도 인프라 투자 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 모색

- 지역민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진'과 '일자리 창출' -

2018. 4. 23

나 경 연 부연구위원, Ph.D.

CERiK
Construction & Economy Research Institute of Korea
한국건설산업연구원

목 차

I. '삶의 질'과 인프라

II. 주요 선진국의 인프라 투자 정책

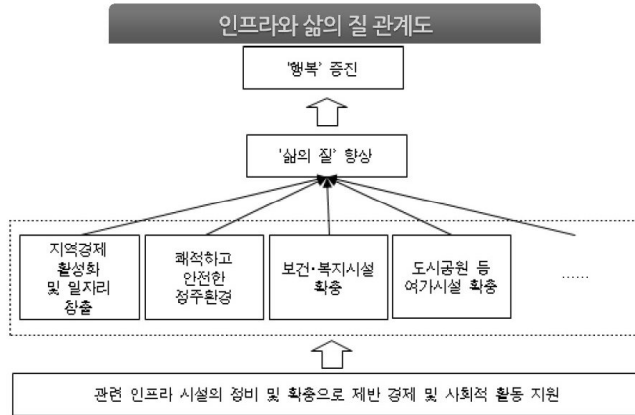
III. 지역민의 인프라 평가 및 수요

IV. 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

V. 정책 과제 및 기대 효과

지역 인프라 확충 및 개선 → 지역민의 '삶의 질' 증진, 지역 경쟁력 향상

- OECD의 삶의 질 지수(Better Life Index) : 주거, 소득, 직업, 공동체, 교육, 환경, 지역민 참여, 삶의 만족, 안전, 일과 삶의 균형 등 11개 영역으로 구성
- 통계청, 삶의 질 지수 : 물질 부문(소득·소비·자산, 고용·노동, 사회복지, 주거)과 비물질 부문(건강, 교육, 문화·여가, 가족·공동체, 시민 참여, 안전, 환경, 주관적 웰빙)으로 구성



전남 지역민 인식 조사(551명)

- 인프라 투자와 전남 지역민의 삶의 질
 - 긍정적 인식 : 68.3% (47.2% 밀접, 21.1% 매우 밀접)
 - 부정적 인식 : 4.9%에 불과
- 인프라 투자와 전남의 지역 경쟁력
 - 긍정적 인식 : 52.5% (42.5% 밀접, 10.0% 매우 밀접)
 - 부정적 인식 : 12.2%에 불과

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

02

연합뉴스

뉴스 포토 그래픽 영상 인터랙티브

속보 시리아 리스크에 쏠림... 일제히 하락...유가 한때 73달러선

정치

연합시론

정치

북한

경제

IT·과학

증권

사회

전국

동포·다문화

세계

문화

연예

chosun.com

사회 | 전국서 가장 안전한 지역... 경기도 3년 연속 1위 올라

사회 일반

전국서 가장 안전한 지역... 경기도 3년 연속 1위

이해연 기자

입력 : 2017.12.14 03:04

행안부, 범죄·화재 등 평가... 제주, 범죄·생활안전 골똥

2017년 17개 광역·도 지역 안전지수

출처: 연은 2016년 통계

전국 17개 광역자치단체 중 교통사고·화재·범죄·자연재해·생활안전·자살·감염병 등 7개 분야 위험 요소에서 가장 안전한 지역은 3년 연속 경기도로 나타났다. 교통사고 분야에서 가장 안전한 곳은 서울과 경기도였다. 화재는 대전과 제주, 범죄는 세종과 전북이 가장 안전했다. 자살은 부산과 전남이 수치가 높았다.

행정안전부는 13일 전국 지방자치단체를 대상으로 등급을 매긴 지역 안전지수를 발표했다. 행안부는 2015년부터 매년 전년도 안전 관련 주요 통계를 분석해 7개 분야별로 안전 등급을 내고 있다. 1~5등급으로, 낮을수록 안전하다. 분야별로 인구 1만명당 사망자 수 또는 사고 발생 건수가 적은 상위 10%가 1등급, 하위 10%가 5등급이다.

통계에 따르면 경기도의 7개 분야 안전 등급 합계는 10으로 3년 연속 가장 안전한 지역으로 나타났다. 경기도는 교통사고·자연재해·생활안전·자살·감염병 등 5개 분야에서 모두 1등급을 받았다. 화재는 2등급, 범죄는 3등급이었다.

강원도와 전남은 7개 분야 합계가 27을 기록해 최하위를 기록했다. 전남은 범죄 분야에서 2등급을 기록했지만 교통사고와 자살 분야에서 5등급을 받았다. 강원도는 교통사고·생활안전·감염병 분야에서 3등급을 받았지만 화재와 자연재해에서 5등급을 기록하면서 최하위를 면치 못했다.

자료: 행정안전부

통계: 2017.12.14

자료: 연합뉴스, 2013. 10. 7

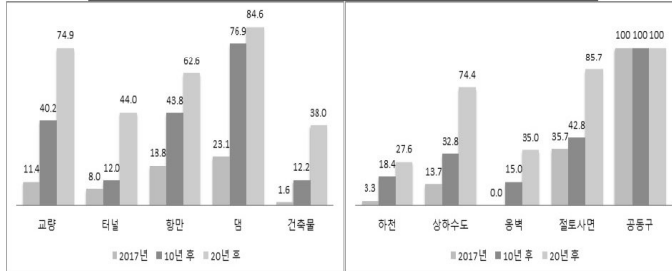
지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

자료: 조선일보, 2017. 12. 14

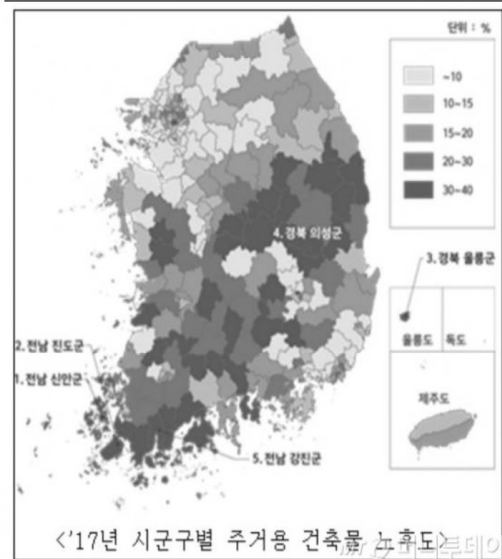
03

전남의 모든 시설물에서 노후화 비중이 기하급수적으로 증가

전남의 시특법 대상 1, 2층 시설물의 노후화 전망(%)

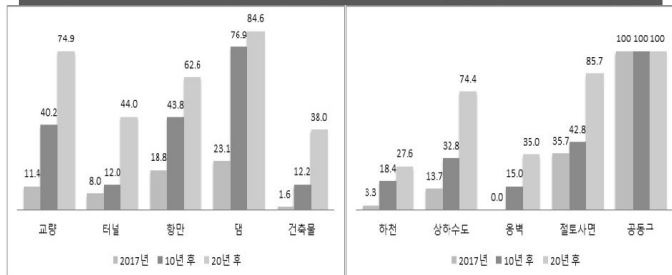


전국 주거용 건축물 노후도



자료 : 국토교통부 건축물 현황(원자료), 머니투데이, 2018, 02, 07.

전남의 시특법 대상 3층 시설물(左) 및 건축물(右)의 노후화 전망(%)



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

04

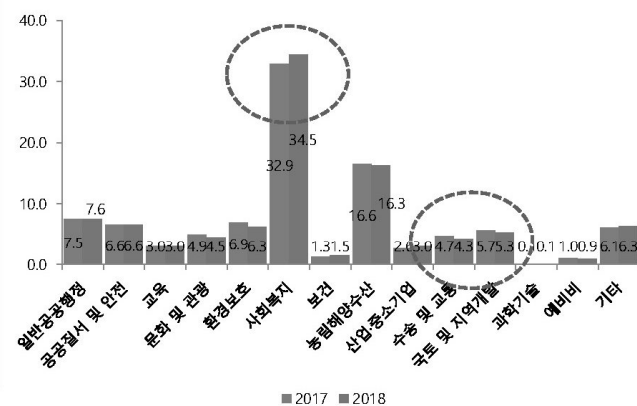
전남의 인프라 예산은 규모와 비중 모두 축소 추세, 사회복지 분야 지출 대폭 확대

전남의 예산 추이 (단위 : 억 원, %)

구분	2017	2018	증감	증감률
총계	63,735	67,508	3,773	5.9
일반공공행정	4,776	5,100	324	6.8
공공질서 및 안전	4,207	4,449	242	5.8
교육	1,930	2,027	97	5.0
문화 및 관광	3,127	3,060	-67	-2.1
환경보호	4,419	4,250	-169	-3.8
사회복지	20,953	23,266	2,313	11.0
보건	818	998	180	22.0
농림해양수산	10,564	10,977	413	3.9
산업·중소기업	1,686	2,031	345	20.5
수송 및 교통	3,027	2,873	-154	-5.1
국토 및 지역개발	3,639	3,550	-89	-2.4
과학기술	69	57	-12	-17.4
예비비	617	606	-11	-1.8
기타	3,895	4,258	363	9.3

자료 : 전라남도 예산서

전남 예산의 지출 분야별 비중 변화(%)



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

05

경제 성장을 위한 투자 중 인프라 투자가 가장 효과적

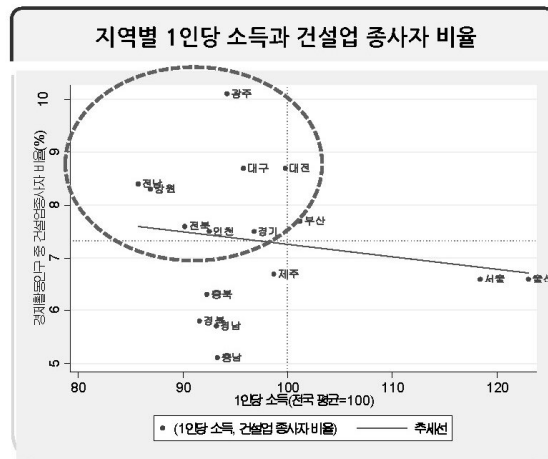
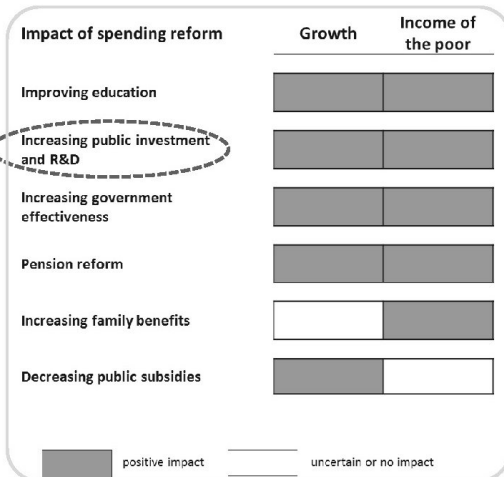
- 미국 경제자문회의(White House Council of Economic Advisers, 2016)
 - 인프라 투자는 경제전반에 걸친 생산성 증대효과를 가져오는데 가장 효과적, 1.54의 승수효과
- World Bank(2008)
 - 인프라 투자는 민간 투자에 대한 기회의 폭과 수익률을 확대시켜주는 성장의 핵심요소
 “Investment in infrastructure is key for growth and development because it expands the range of opportunities for and returns on private investment.”
- 국회예산정책처(2014)

정부 지출 1조원당 경제성장을 증가 효과 비교

부문	추가 경제성장 효과(%p)	추가 경제성장 효과(인프라=100.0)
인프라	0.076	100.0
공공행정	0.061	80.3
교육	0.057	75.0
보건의료	0.034	44.7
사회복지	0.057	75.0

인프라 투자는 경제 성장, 빈곤 계층 및 낙후 지역의 소득 개선에 긍정적

- OECD는 한국에 확장적 재정정책 권고
 - 지출 분야로 교육, 인프라 투자, R&D 등을 제시
- 전남 지역은 1인당 개인소득이 전국 최하위 & 건설업 종사자 비율 높음



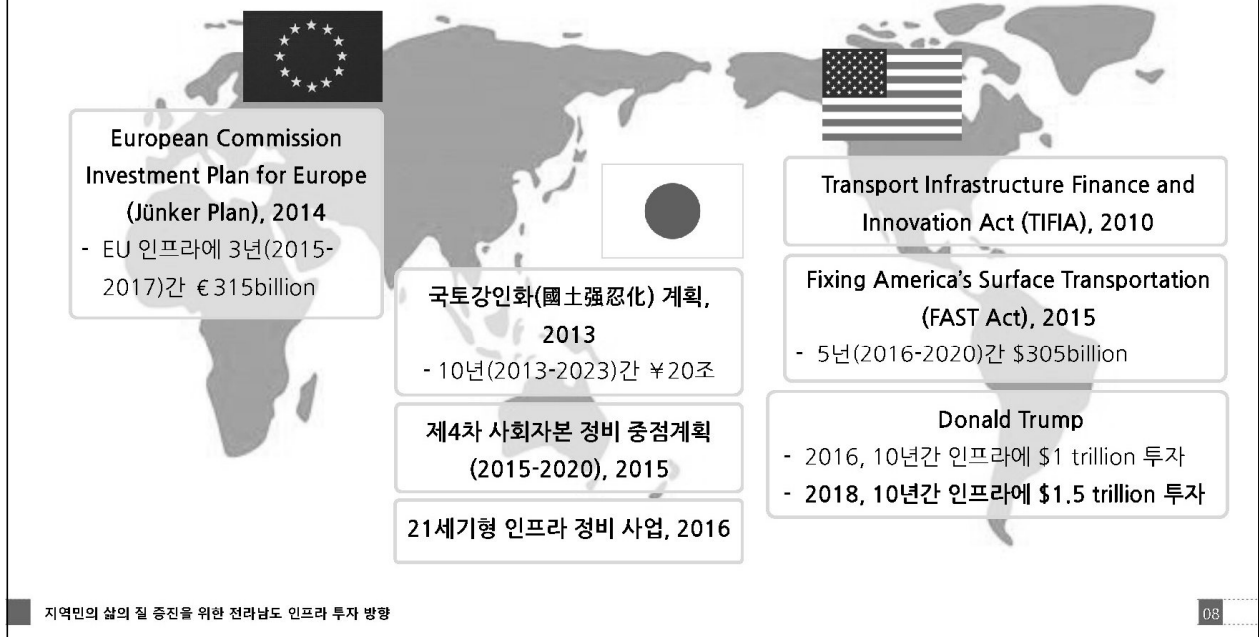
자료 : 통계청 e-나라지표, 국가통계포털 2016년 기준

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

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

1. 주요국의 인프라 투자 동향

경제 활성화를 위한 주요국의 인프라 투자 확대

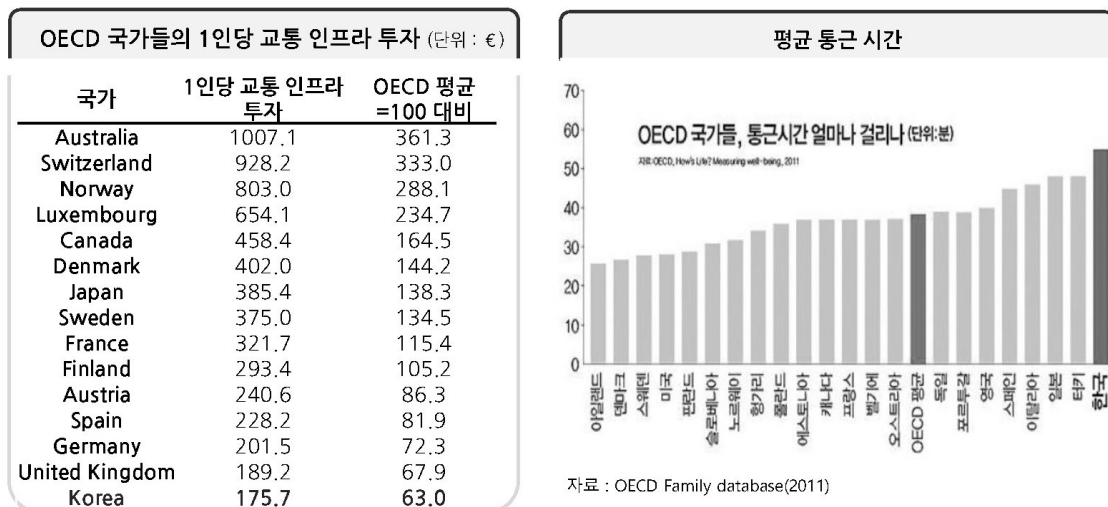


08

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

2. OECD의 교통 인프라 투자 동향

우리나라 1인당 교통 인프라 '투자금액'은 OECD 평균의 63% 수준 → 통근 시간 최고



주 : 미국은 2003년, 일본은 2012년, 한국은 2013년 자료까지 존재, 2012년 기준 자료가 존재하는 OECD 30개국 대상으로 평균 도출, 평균=278.7 (total inland investment and in euros for the road, rail, air, inland waterways and sea components)

자료 : statOECD database

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

09

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

3. 미국과 영국의 인프라 투자 계획

인프라 투자의 공통적인 목표 : 노후화 개선(안전 확보), 혼잡 비용 절감, 소득 증진



향후 10년 동안 \$1.5조 인프라 투자

- 인프라 투자 강조하는 이유
 - 미국 인프라 시설 노후화 : 평균 노후년수 27년
 - 교통 혼잡 비용 : 통근 시간 1982년 18시간 → 2014년 42시간

추진 방안 1

- 연방 정부 인프라 예산 \$2,000억(10년간 약 220조 원 규모) 추가 배정

추진 방안 2

- 민간 자본의 인프라 투자에 인센티브 제공
 - 투자금에 세액 공제율 82% 적용 (13.6%의 투자비용 절감 효과, 미의회예산처(CBO))
 - 해외 유보금에 부과하는 세금의 10%를 인프라 투자에 활용

추진 방안 3

- 인프라 채권 발행(국가 인프라 은행(National Infrastructure Bank) 설립), 국유 자산 매각



- 혼잡 비용 절감, 안전 확보 분야에 중점 투자
 - 2020년까지 GDP의 25%규모를 인프라에 투자할 계획(£4,600억)

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

10

II 주요 선진국의 인프라 투자 정책

4. 해외 지역 인프라 투자 사업 사례

공공과 민간 부문의 협업 체계 구축, 공공 부문(지자체)의 역할 : 부지 및 기반 인프라 조성에 중점



01

美 버지니아 주

- 인프라 개선의 필요성에 대한 사회적 공감대가 형성 : 5~7%의 부가세(Sales tax) 0.5%p 상향 → 인프라 개선 및 투자를 위한 추가재원으로 한정적 이용
- 부족한 재원은 P3(Public-Private Partnership, 민간투자사업) 활성화를 통해 조달



02

佛 마세나(Massena) 재개발 사업

- 개발 사업을 공모전을 통해 선정 : 외곽순환도로 하부에 도로 건설 및 상권 조성
순환도로 외부에 고층 빌딩을 건설하는 계획
- 공공 부문의 역할 : 부지 조성 및 주변 인프라 구축 → 중소규모 부지단위의 공모전을 통해 사업 추진



03

獨 슈투트가르트(Stuttgart) 철도 프로젝트

- 슈투트가르트의 도심지 개발 사업 : 대지가 부족한 도심지에 인프라의 재배치 및 개선(지하화)을 통해 대규모 공간을 주민들에게 제공
- 역할의 분담 : 공공시설은 공공에서, 그리고 상업·오피스·주거지역은 민간 사업자가 개발 중

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

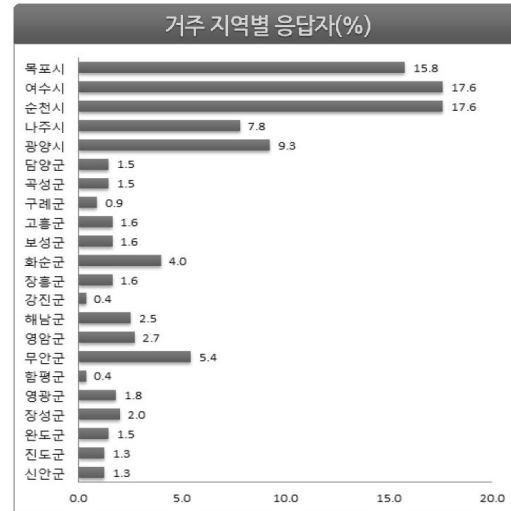
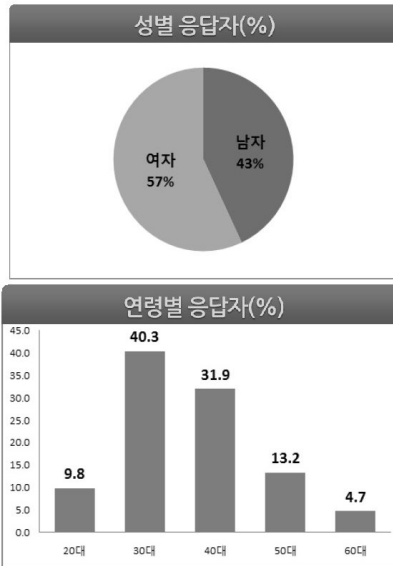
11

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

1. 설문조사 개요

시군별 · 연령별 인구 비중 고려, 지역 주민 대상 설문조사 : 551명 응답

• 2월 22일~3월 12일까지 약 3주간 조사 실시



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

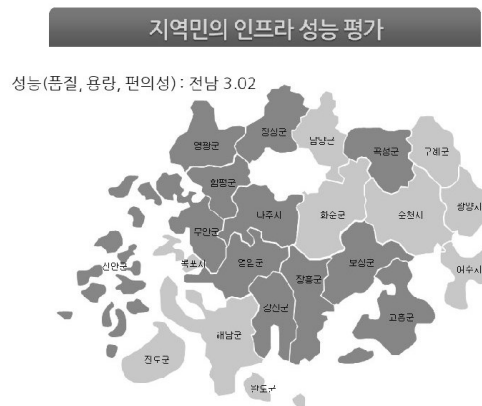
12

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

2. 인프라 성능 평가

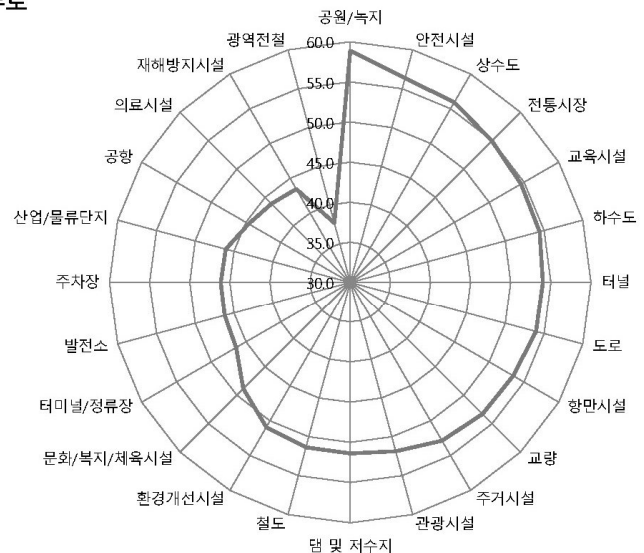
인프라 성능 평가 : 50.5점, 재해방지 시설, 공항, 산업/물류단지의 성능 열악

• 인프라 성능이 좋지 않다(5점 척도로 3점 미만)고 응답한 지역은 나주시 및 광주 인근 군지역 등 주로 서남부에 밀집



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

지역민의 인프라 시설물별 성능 상대 평가



III 지역민의 인프라 평가 및 수요

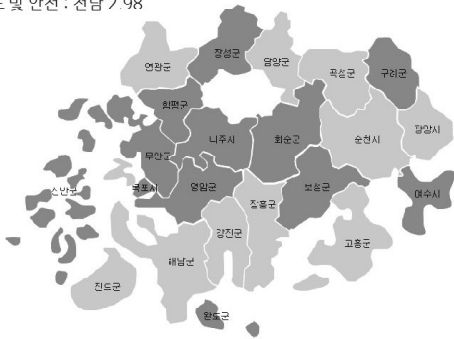
3. 인프라 안전수준 평가

인프라 안전 수준 평가 : 49.5점, 재해방지 시설, 산업/물류단지, 항만시설의 안전 수준 열악

- 인프라 안전 수준이 낮다(5점 척도로 3점 미만)고 응답한 지역은 광주 인근 중부 지역과 여주시, 구례군, 신안군, 완도군 등으로 나타남.

지역민의 인프라 안전수준 평가

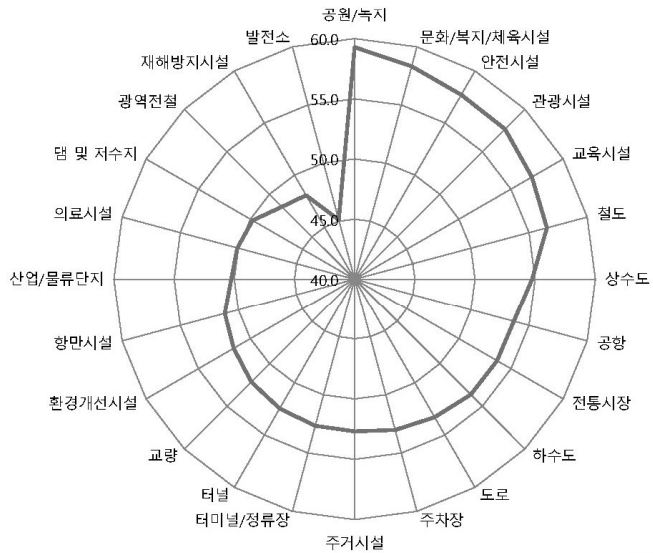
노후도 및 안전 : 전남 7.98



주 : 5점 척도, 적색 부분이 인프라 안전수준이 낮은 지역임.

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

지역민의 인프라 시설물별 안전수준 상대 평가



14

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

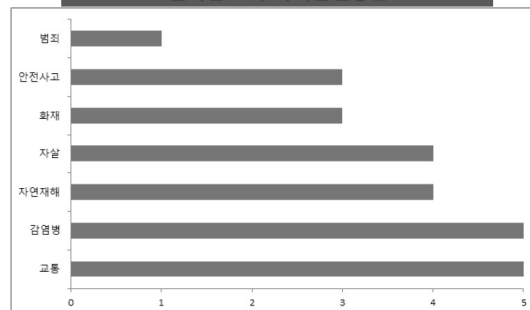
3. 인프라 안전수준 평가

사회적 재난에 대한 안전수준 : 48.5점, 자연재해에 대한 안전수준 : 47.3점으로 열악

- 사회적 재난(화재, 교통사고, 오염, 붕괴, 기타사고 등) 및 자연재해(지진, 풍수해 등)로부터 안전도
 - 사회적 재난에 대한 안전도 인식 조사 결과, 100점 만점으로 48.5점에 불과
 - 또한, 자연재해에 대한 안전도 인식 조사 결과, 100점 만점으로 47.3점에 불과
- 지역민들은 사회적 재난 또는 자연재해로부터 보통 미만의 안전도를 체감

- 행정안전부의 2017년 기준, 전남 지역 안전등급
 - 범죄는 최상위 안전 수준인 1등급
 - 화재 및 안전사고는 보통인 3등급
 - 교통, 감염병 부문이 최하위인 5등급
 - 또한 자연재해, 자살 부문도 4등급으로 좋지 않음.
- 인프라와 직접적으로 관련된 교통, 자연재해 부문의 개선이 요구됨.

전라남도의 지역안전등급



주 : 등급이 낮을수록 안전, 5등급은 지역민의 안전에 가장 취약한 부문을 의미함.

자료 : 행정안전부(2017), 지역안전등급 현황, 재난안전통계연보

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

15

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

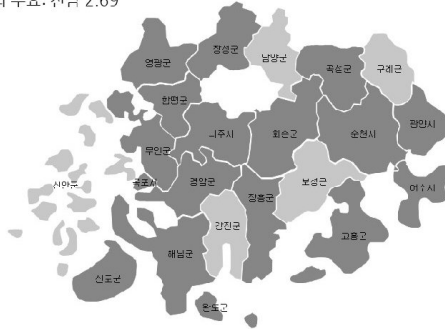
4. 인프라 수요(필요성)

인프라 수준 : 42.3점, 관광시설, 재해방지시설, 도로, 주거시설, 철도의 개선 및 확충 필요

- 일부 군지역을 제외하고, 대부분의 지역에서 추가적인 인프라 수요가 큰 것으로 나타남.

지역민의 인프라 수준 충분/부족 평가

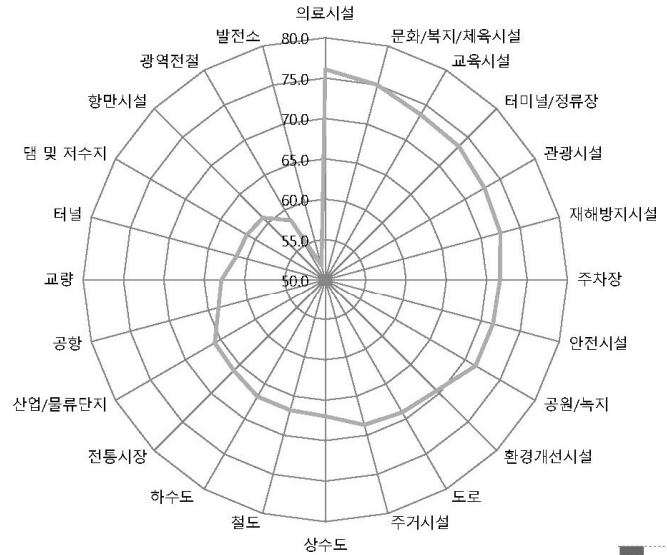
인프라 수요: 권남 2.69



주: 5점 척도, 적색 부분이 인프라 수준이 부족한 지역임.

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

지역민의 인프라 시설물별 필요성 상대 평가



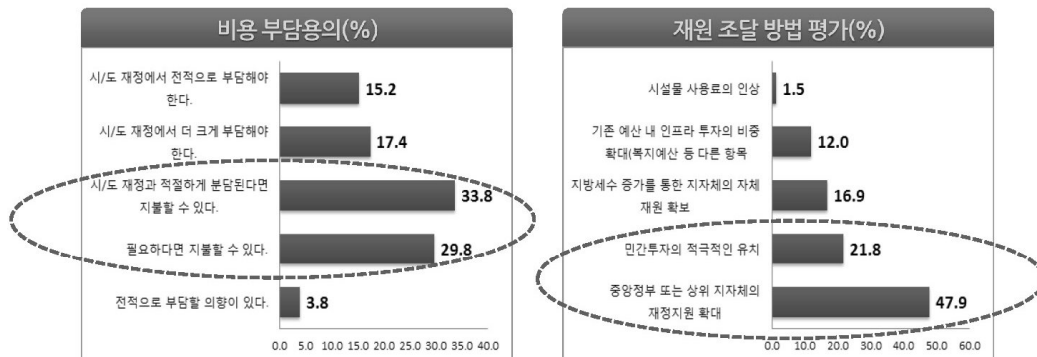
16

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

5. 비용 부담용의 및 인프라 조례 효과

재원 조달 : 중앙정부의 재정지원 확대(1순위), 노후인프라 조례 : 지역경제 성장에 긍정적

- 비용 부담용의 : 시/도 재정과 개인 부담이 적절하게 분담되어야 한다는 의견이 33.8%로 가장 높음.
- 재원 조달 방법 : 중앙정부 또는 상위 지자체의 재정지원 확대가 우선되어야 한다는 의견이 47.9%로 가장 높음. 민간투자의 적극적인 유치가 2순위인 21.8%로 나타남.



- 노후 인프라 조례 제정에 따른 기대효과 : 노후 인프라 조례 제정과 지역 경제 성장 간 관계에 대한 조사
 - '도움이 될 것이다(도움+매우 도움)'라는 인식이 59.0%로 나타남.
 - 반면, 지역 경제에 '도움이 되지 않을 것'이라는 부정적 인식은 4.9%에 불과

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

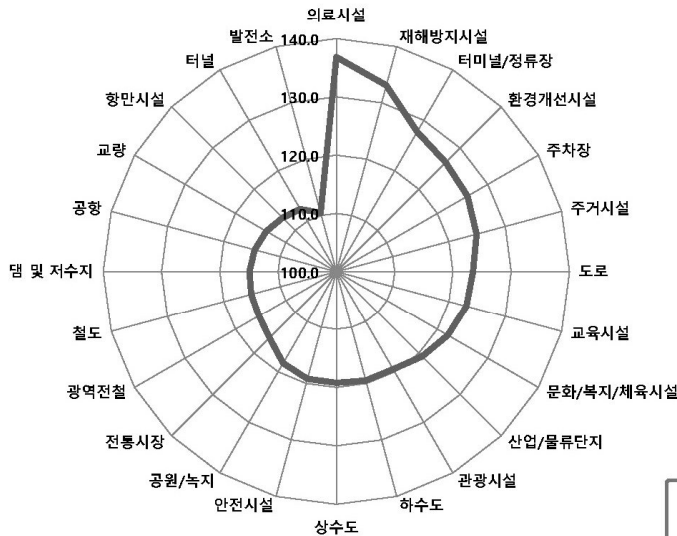
17

III 지역민의 인프라 평가 및 수요

6. 인프라 투자의 우선 순위

인프라 수요 종합 지수 : ① 안전 수준, ② 삶의 질, ③ 지역민의 수요를 종합적으로 반영

인프라 수요 종합 지수를 이용한 인프라 투자의 우선순위



- 투자의 우선순위가 높은 인프라 시설물 : 의료시설, 재해방지시설, 터미널/정류장, 환경개선시설, 주차장, 주거시설, 도로, 교육시설, 문화시설, 산업/물류단지, 관광시설, 상·하수도 순

인프라 수요 종합 지수를 이용한 우선순위 산정 과정

(1단계) : LSI (Life-Safety Index)

- $LSI = (Life / Safety) \times 100$
- Life : 클수록 삶의 질에 미치는 영향 ↑
- Safety : 클수록 안전 수준 ↑
- LSI : 클수록 안전 수준을 반영한 삶의 질 영향력 ↑

(2단계) : DSI (Demand-Safety Index)

- $DSI = (Demand / Safety) \times 100$
- Demand : 클수록 지역민의 인프라 수요 ↑
- Safety : 클수록 안전 수준 ↑
- DSI : 클수록 안전 수준을 반영한 지역민의 인프라 수요 ↑

(3단계) : IDI (Infrastructure Demand Index)

- $IDI = (a \times LSI) + (b \times DSI)$
- 가중치로서 $a + b = 1$, 단, $a = b = 0.5$ 이용
- IDI : 안전(Safety), 삶의 질(Life), 지역민의 수요(Demand)를 종합적으로 반영한 인프라 수요
- IDI : 클수록 인프라 수요(투자의 우선순위) ↑

- 글로벌 추세, 중앙 정부의 지원, 인프라 노후화 실태, 지역민이 체감하는 안전도 → 종합적·선제적 고려

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

18

IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

1. 인프라 투자의 추진 목표 및 방향

전남의 ① 인프라 실태진단, ② 인프라 투자정책, ③ 지역민 설문조사 결과를 종합적으로 반영

(1) 삶의 질 향상 :

생활 인프라 확대, 지속적인 인프라 개선 및 안전 확보

(2) 지역 중심지 활력 증진 :

도시재생, 관광 및 산업 기반 시설 확충

(3) 물류, 교통망 확충 :

환경 친화적인 인프라 구축, 교통소외지역 접근성 개선

전남 지역민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진' 과
'일자리 창출'

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

19

IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

2. 주요 핵심 사업 요약

주요 핵심 사업 총 24건, 총 31조 7,600억 원 규모

추진 목표 : 전남 지역민의 안전 및 삶의 질 증진과 일자리 창출

01

삶의 질 향상

- 영산강 수질 개선 및 생태경관 복원
- 하천정비사업
- 우수저류시설 설치
- 재해위험 저수지 정비
- 수리시설 개보수 및 유지관리
- 급경사지 붕괴위험지구 정비
- 농산어촌 상하수도 시설 확충
- 위험도로 구조개선

02

지역 중심지
활력 증진

- 주요 도시의 생활밀착형 도시재생사업
- 비도시지역 주거정비
- 노후 농공단지 개선
- 전통시장 노후화 개선
- 쾌적한 주거환경 조성 사업
- 항만시설물 재해 예방 및 안전성 제고
- 어항시설물 재해 예방 및 안전성 확보
- 여수 세계박람회장 사후활용 활성화

03

교통, 물류망 확충

- 전남-광주권 지역교통, 물류망 확충
- 경전선(광주송정~순천) 전철화
- 서해안 철도 건설
- 광주~대구 달빛내륙철도 건설
- 무안국제공항 서남권 거점공항 육성
- 흑산공항 조기착공
- 여수~남해간 동서해저터널 건설
- 광역교통망의 안정적 확충 및 시설 개선

주 : 사업 구상 단계 프로젝트의 경우, 사업비 규모에서 제외 산정

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

20

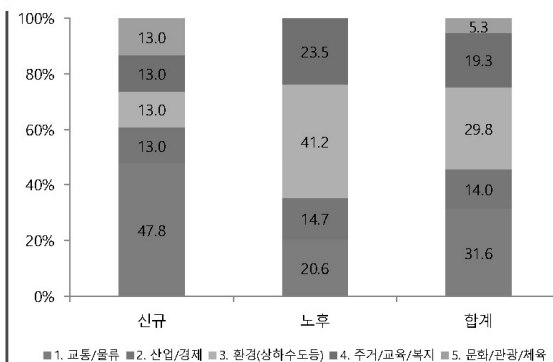
IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

2. 주요 핵심 사업 요약

교통/물류 32%, 환경 30%, 주거/복지 19%, 산업/경제 14%, 문화/관광 5% 순

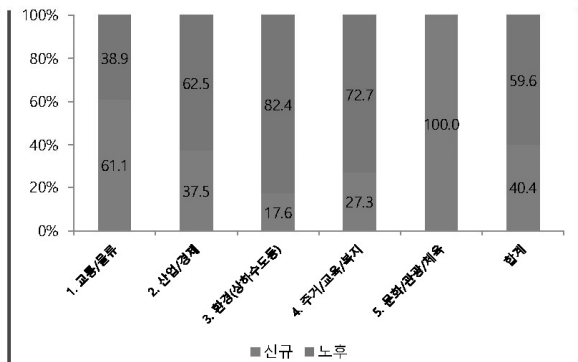
- 신규 인프라 확충 : 노후 인프라 개선 = 60:40
- 신규 : 교통/물류 중점, 노후 : 환경(상·하수도) 중점, 전체 : 교통/물류, 환경, 주거/복지 순
- 교통/물류, 문화/관광 → 신규 인프라 확충 중점
- 산업/경제, 환경(상·하수도), 주거/복지 → 노후 인프라 개선 중점

전남 핵심 사업의 신규/노후 부문별 비중



주 : 각 부문별 건 수 비중임.

전남 핵심 사업의 인프라 부문별 비중



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

21

IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

(1) 삶의 질 증진

생활 인프라 확대, 지속적인 인프라 개선 및 안전 확보

• 주요 핵심 사업 8건, 투자 규모 : 9,400억 원



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

22

IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

프로젝트
예시

농산어촌 상·하수도 시설 확충사업

현황 및 실태

- 전남의 상수도 보급률은 86.6%이며, 특히 구례군, 보성군, 강진군은 60% 미만의 상수도 보급률로 인한 적극적인 투자가 필요 (전국 상수도 보급률은 98.8%).
- 전남의 하수도 보급률은 75.1%로 전국 92.9% 대비 현저하게 낮으며, 고흥군, 해남군, 완도군, 신안군은 50% 미만의 하수도 보급률을 보임.

사업 목표 및 추진방향

- 농산어촌 및 도서의 급수 취약지역에 안전하고 깨끗한 수돗물을 공급하고, 하수 취약지역을 정비하여 환경복지 실현
- 재정적 지원 통한 지방 상수도 및 하수도 통합운영으로 상·하수도 요금 현실화
- 상·하수도 서비스 품질 개선을 통한 주민 만족도 향상
- 국비지원 비율 획기적 상향 조정으로 복지 격차 해소 (현행 70% → 90%)

추진 체계

- 사업주체: 국토교통부(수량), 환경부(수질), 기획재정부(재정), 자치단체(집행, 관리), 수자원공사(위탁관리)
- '수도법'과 '하수도법' 개정을 통한 상·하수도 시설에 재생에너지 도입 촉진을 위한 법적 근거 마련 (환경부, 2018년 상반기)

주요 사업 내용

- 상·하수도관망 최적관리 시스템 구축
- 지방 상·하수도 사업자에 대한 재정지원을 통한 시설투자 유도 및 서비스 향상
- 급수체계 조정, 시설물 중복투자 방지, 단일원가 등을 통한 지역 간 격차 해소
- 농산어촌 취약지역 상·하수도 시설 개선 및 확충
- 노후·파손 또는 기능저하로 재해위험이 있거나 효율성이 낮은 중요 구조물 등에 대한 보수·보강
- 노후 시설물에 대한 정기 안전점검·관리 강화 추진
- 연륙·연도사업과 연계하여 광역상수도 조기 공급
- 농산어촌 취약지역 상·하수도관망 구축
- 농산어촌 소규모 급수시설의 개량 및 수질관리 지원
- 식수전용 저수지, 해수담수화시설 등 식수원 개발 지원
- 상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업
- 정수장 및 하수처리장 유휴공간에 주민참여형 태양광 발전 사업
- 상·하수도 시설 가동에 신재생에너지 전력 활용
- 저에너지, 고효율 상·하수도 기자재 및 처리공법 개발
- 법, 제도 정비 및 재정적 혜택 등 지자체에 각종 지원 예정 (환경부)

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

23

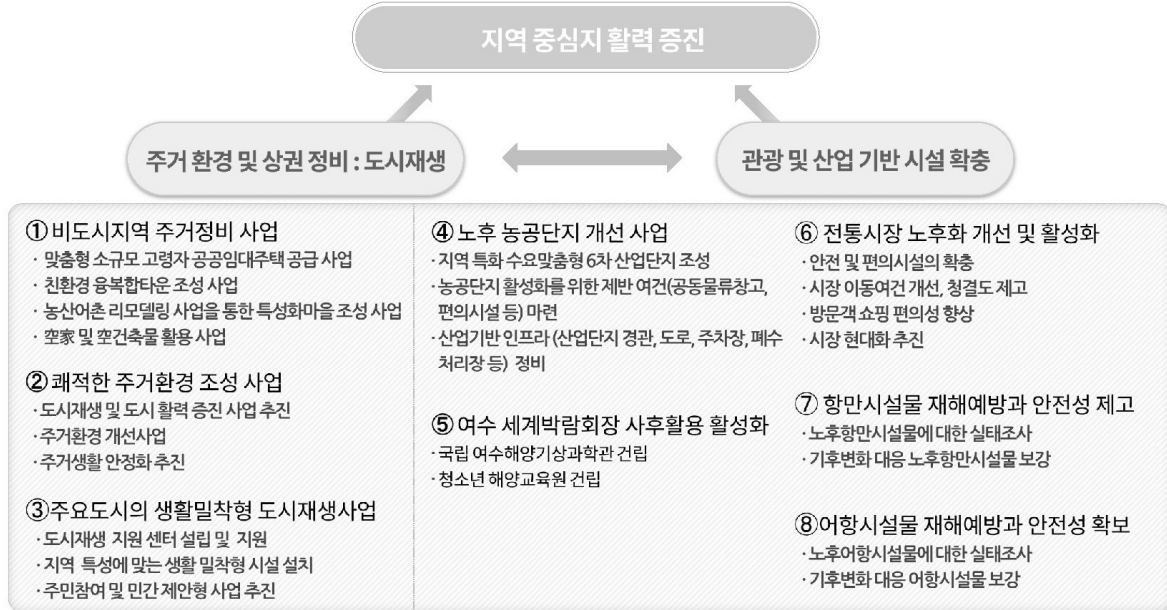
IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

(2) 지역중심지 활력증진

도시재생, 관광 및 산업 기반 시설 확충

· 주요 핵심 사업 8건, 투자 규모 : 1,400억 원



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

24

IV 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

프로젝트
예시

노후 농공단지 개선사업

현황 및 실태

- 전남 농공단지는 68개소로 그 중 57개 완료되었고, 8개소 조성중이며, 3개소가 미착공 중에 있음.
- 전남 노후농공단지는 35개소로 전체의 61%(완료시점 기준)로 노후화율이 높음.
- 입주기업 수는 1,253개소 전국 10위(전국 95,094개사), 입주기업 고용인원은 15,802명으로 전국 12위(전국 2,152,285명)에 그침.

사업 목표 및 추진방향

- 거버넌스 구축과 규제완화, 혁신역량 강화
- 산업과 문화가 공존하는 공간으로 변화
- 농촌지역 전 · 후방산업과의 연계 강화, 지역특산물 활용

추진 체계

- 농공단지 진단평가 실시
- 농공단지 종합관리지원계획 수립
- 전남 농공단지 운영활성화 전략수립

주요 사업 내용

- 차별화된 신개념의 농공단지 특화단지 조성 추진
- 지역특화 수요맞춤형 “전남 6차 산업단지” 조성
- 농공단지 활성화를 위한 제반 여건 마련
- 내외국인 근로자 기숙사 마련 및 보건진료소, 우편취급소, 은행자동화점(ATM 등), 보육 및 탁아시설 설치
- 공동물류창고, 비즈니스센터 설치
- 교통편의 시설 설치 및 제공 등
- 농공단지 특화발전방안
- 입주기업 관리시스템 도입, 산학관연 협력클러스터화
- 농공단지협의회를 중간지원조직으로 한 거버넌스 구축
- 산업기반 인프라 정비
- 도로정비, 주차장 등 교통시설 정비 확충
- 산업단지 경관개선
- 폐수 종말처리시설 설치

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

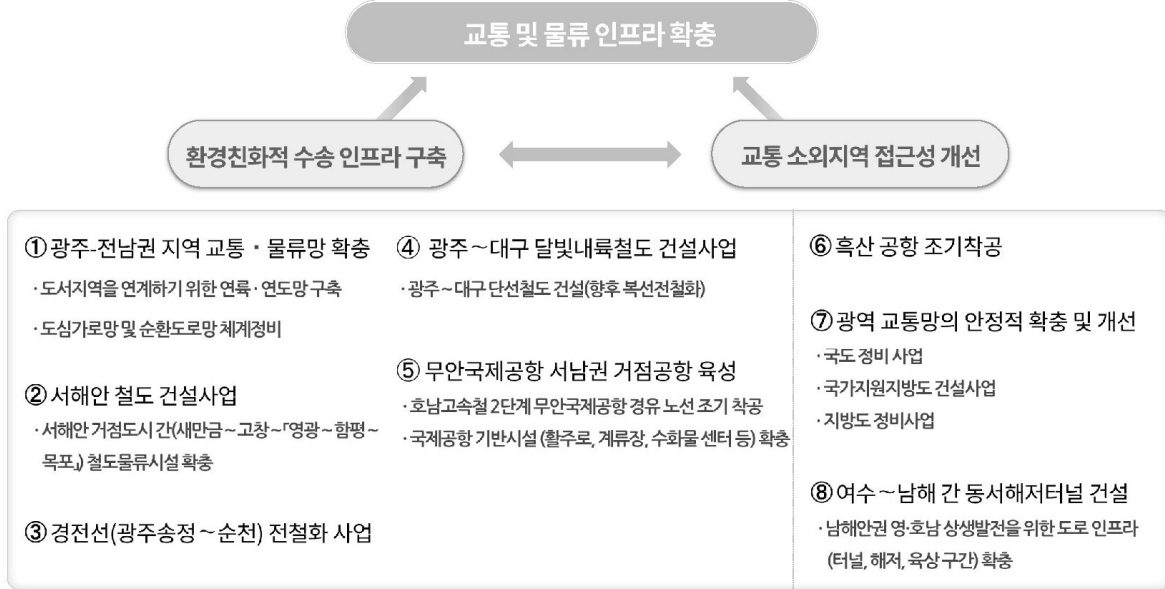
25

Ⅳ 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

(3) 교통 및 물류 인프라 확충 친환경 수송 인프라 구축, 교통 소외지역 접근성 개선

• 주요 핵심 사업 8건, 투자 규모 : 30조 6,800억 원



지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

26

Ⅳ 전라남도 인프라 투자의 추진 방향 및 핵심 사업

3. 주요 핵심 사업 리스트

프로젝트
예시

광역 교통망의 안정적 확충 및 시설 개선

현황 및 실태

- 노후화된 국도 및 지방도의 안정성 확보를 위한 정비사업 및 국도 우회도로 개설 필요
- 시·군도 및 농어촌도로 523km(지방도 전체 연장의 26.7%)가 지방도로 승격되면서 시설기준 미달 및 미포장 도로 증가
- 지방도의 경우, 설계완료 20개 지구 미착공

사업 목표 및 추진방향

- 교통망 적기 구축으로 지역균형 발전 제고
- 지방도는 여건 변화, 시급성 등을 감안해 사업규모 및 구간 조정, 단계별 시행 등으로 조기 준공 노력
- 위험·골곡도로 개선 및 정비를 통한 지역주민의 안전 확보

추진 체계

- 국가계획에 포함된 도로망 구축사업의 본격 추진과 함께 신규 계획 반영
- '18년 신규 지구의 조속한 설계완료 및 착공 예산 확보

주요 사업 내용

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> · 국도 확·포장 신규 사업 <ul style="list-style-type: none"> - 신장~북룡 국도 77호선 등 7개 지구, 49.8km, 106억 원 · 국도 우회도로 건설 <ul style="list-style-type: none"> - 국도 우회도로 : 광양 세풍~중군, 중군~진정 2개 지구, 29km, 521억 원 · 국가지원지방도 건설 <ul style="list-style-type: none"> - 11개 지구, 7.9km 963억 원(국비 599, 도비 364) 공사 추진 | <ul style="list-style-type: none"> · 지방도 정비 사업 <ul style="list-style-type: none"> - 마을 앞 보행로 및 갓길(계속 18개소, 35억 원) 정비 - 지방도 및 위임국도(54개 노선, 2,898km) 유지·관리 : 위험 골곡도로 구조개선 25개소, 도로안전시설물 설치 24개소, 노후 포장도 유지 보수 및 차선도색 등 54개소 - 지방도 교량 내진성능 보강 실시 : 15개소 - 주민불편을 최소화하기 위해 구간별 조기 준공과 소규모 생활도로 우선 추진 |
|---|---|

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

27

V 정책 과제 및 기대 효과

1. 인프라 투자를 위한 정책 과제

중앙정부의 효율적 예산 배분 및 지방정부 지원 확대, 민간투자사업 활성화, 지방정부의 자주권 확대

1 적정 수준의 SOC 예산 유지

- 지역 인프라의 확충과 정비를 위한 **안정적 재정 확보** 장치 필요 : 교통·에너지·환경세 등
- 시설물 종류별 성능(효율성)지수를 측정 → 성능 미달 분야/지역부터 투자 우선순위를 배분
- 지역 인프라 개선 및 확충사업 추진 시 **중앙정부의 분담비율 상향 조정** : 국가보조금, 특별교부세 등

2 민간투자사업 정상화

- 민자 대상 사업의 **현행 열거주의 방식(positive system)**에서 **포괄주의 방식(negative system)**으로 전환
- **정부고시사업(민간투자 사업 사전 고시)** 활성화
- 부족한 인프라 투자 재원을 보완하기 위해서는 **재개발(rehabilitation)** 유형의 민자 사업 활성화

3 지방세 총량과 과세자주권 증대

- 국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 부여 권한 이양
- 지방채 운영의 효율성과 안정성 유지를 위해 **지방채 발행 효율화**
- **지역발전투자협약제도**의 활성화 : 국가발전과 지역개발이라는 공동의 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정하고 계약방식을 통해 공동 추진

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

28

V 정책 과제 및 기대 효과

1. 인프라 투자를 위한 정책 과제

노후 인프라 개선을 위한 실효적 법령체계 마련, 공공 부문 불공정 관행 해소 및 지역 중소건설업 육성

4 노후 인프라의 재투자 실행체계 구축

- 「**지속가능한 기반시설관리 기본법**」의 조속한 제정 : 현재, 의원입법으로 제안(2017.11.15.)
- 노후 인프라 개선을 위한 **조례의 실효성 제고** 필요(안정적·정기적 재원 조달 부문 포함)
- 노후인프라 개선을 위한 **안정적 투자재원 확보** : 지자체 차원에서 「**시설안전 특별회계**」 설치 검토

5 지역 건설 산업의 경쟁력 확보

- 실질적인 시공참여 유도를 위해 **지역의 무공통도급제도 내실화**, 공공 공사 분할 발주 등 역량 있는 지역 중소건설업 보호 육성 정책 운영 필요
- 공사비 정상화 및 공사 품질 확보 : 적정 수준의 기초금액 산정 및 예정 가격 작성 시 합리적 이유 없는 금액 삭감 금지, 기초금액이 부당하게 산정된 경우에 대한 **이의신청 허용**
- **지역 건설업 활성화**를 위한 **조례의 실효성 제고** : 지역 건설업 활성화 계획을 1~2년마다 실시해 그 결과를 행정에 반영 필요, 정기적인 계획 수립·이행체계 및 안정적 재원확보 방안을 포함

지역민의 삶의 질 증진을 위한 전라남도 인프라 투자 방향

29

(연평균) 전남 GRDP 증가율 4.7%p ↑, 일자리 4만 3천여개 창출

- 인프라 투자 규모 추정 : 31조 7,600억 원(향후 10년 동안 연평균 3.1조 원 규모)
- 사회적 취약 계층(건설 기능인력)의 일자리 보호 및 가계 소득 증진에 효과적

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

(GRDP)
경제성장률 증가
4.7%p

일자리 창출
4만 2,600명

가계소득 증가
1.5조원

민간소비 증가
1.1조원

- 기술자 : 1만 2,700명(29.9%), 기능인 : 2만 9,900명(70.1%)
- 청년층 : 2,200명(5.1%)
- 자기권역(전남) : 3만 2,400명(76.1%)
- 타권역(전남 이외) : 1만 200명(23.9%)

별첨 : 교통 물류 분야

구 분	중점 사업	세부 추진 사업
교통 물류	신규 광주·전남권 지역교통·물류망 확충사업	도심가로망 및 순환도로망 체계 정비
	신규	서남해안 도시기역을 유기적으로 연계하기 위한 연륙·연도망 구축
	신규 경전선(광주송정 ~ 순천) 전철화 사업	
	신규 광주~대구 달빛내륙철도 건설사업	
	신규 서해안 철도 건설사업	
	신규 무안국제공항 서남권 거점공항 육성	호남고속철 2단계 무안국제공항 경유노선 조기 착공
	신규	국제공항 기반시설(활주로, 계류장, 수화물 센터 등) 확충
	신규 여수~남해간 도로(동서해저터널) 건설	
	신규 흑산 공항 조기착공	
	신규 광역 교통망의 안정적인 확충 및 시설 개선	전라선(익산~여수) 고속철도 건설
	노후	국도 확. 포장 및 우회도로 건설
	신규	국가지원지방도 건설사업
	노후	지방도 정비사업
	노후 위험도로 구조개선사업	(목포시) 보도육교 철거 및 대체시설 설치, 육교정비
	노후	(순천시) 교량철거 및 재시공, 도로구조 개선, 노면표시
	노후	(보성군) 도로선형개선 및 확장
	노후	(영암군) 선형개량 및 도로 확포장
	노후	(진도군) 위험도로 도로선형개량
교통/물류 분야 총 18건 : 신규 11건(61.1%), 노후 7건(38.9%)		

별첨 : 산업경제/문화관광 분야

구 분		중점 사업	세부 추진 사업
산업 경제	신규	전남 노후 농공단지 개선사업	지역 특화 수요맞춤형 6차 산업단지 조성
	신규		농공단지 활성화를 위한 제반 여건(공동물류창고, 편의시설 등) 마련
	신규		농공단지 특화발전방안
	노후		산업기반 인프라 (산업단지 경관, 도로, 주차장, 폐수처리장 등) 정비
	노후	전통시장 노후화 개선 및 활성화	안전 및 편의시설의 확충
	노후		시장 이동여건 개선, 청결도 제고
	노후		방문객 쇼핑 편의성 향상
	노후		차별화된 시장 현대화 추진
산업/경제 분야 총 8건 : 신규 3건(37.5%), 노후 5건(62.5%)			
문화 관광	신규	여수세계박람회장 사후활용 활성화	제26차 기후변화협약당사국총회(COP) 여수 유치
	신규		국립 여수해양기상과학관 건립
	신규		청소년 해양교육원 건립
문화/관광 분야 총 3건 : 신규 3건(100%)			

별첨 : 주거복지 분야

구 분		중점 사업	세부 추진 사업
주거 복지	노후	쾌적한 주거환경 조성을 위한 도시재생 사업 추진	도시재생 뉴딜사업 적극 추진
	노후		도시활력 증진사업 추진
	노후		주거환경 개선사업
	노후		주거생활 안정화 추진
	신규	전남 비 도시지역 주거정비 사업	맞춤형 소규모 고령자 공공임대주택 공급 사업
	신규		맞춤형 친환경 융복합타운 조성 사업
	노후		농산어촌 리모델링 사업을 통한 특성화마을 조성 사업
	노후		空家 및 공간축물 활용 제도 정비 사업
	노후	전라남도 주요도시의 생활밀착형 도시재생사업 추진	도시재생 지원센터 설립 및 지원
	노후		지역 특성에 맞는 생활 밀착형 시설 설치
	신규		주민참여 및 민간 제안형 사업추진
주거/복지 분야 총 11건 : 신규 3건(27.3%), 노후 8건(72.7%)			

별첨 : 환경 분야

구 분	중점 사업	세부 추진 사업
환경	노후 항만시설물 재해예방과 안전성 제고	노후항만시설물에 대한 실태조사
	노후 어항시설물 재해예방과 안전성 확보	기후변화 대응 노후항만시설물 보강
	노후 영산강 수질개선 및 생태·경관 복원	노후어항시설물에 대한 실태조사
	신규 하천정비사업 내실화	기후변화 대응 어항시설물 보강
	노후 우수저류시설 설치사업	영산강 수질개선 및 생태복원
	노후 재해위험 저수지 정비사업 추진	영산강 경관테마숲 조성
	노후 수리시설 개보수 유지관리	지방하천 정비사업
	노후 급경사지 붕괴위험지구 정비 사업	소하천 정비사업
	노후 전남 농산어촌 상·하수도 시설 확충사업	국가하천 유지관리
	노후 농산어촌 취락지역 상·하수도시설 개선 및 확충	
	노후 상·하수도 시설 연계 태양광 발전 사업	
	신규	
	신규	
	신규	
	신규	
	신규	
	신규	
환경(상하수도 등) 분야 총 17건 : 신규 3건(17.6%), 노후 14건(82.4%)		

감사합니다.