그러나 절반의 성취 - 아직은 갈 길 멀어

- 교통 SOC 시설 지표 OECD 국가중 하위권, 적정 투자 지속이 바람직 -

2003년 이후부터 우리나라는 교통 시설 등에 대한 SOC 투자를 축소하기 시작했다. 교통 시설에 대한 재정 투자를 축소하는 이유는 우선 정부가 우리나라의 SOC 스톡이 상당 수준 확충된 것으로 판단하고 있다는 데 있다. 또한, 도로간, 철도와 도로 간, 지역 내 과다 · 중복 투자가 이루어지고 있어 이에 대한 조정이 필요하며, 사회 복지 · 교육 · 국방 등 다른 분야의 재정 소요가 증가하고 있는데 반해 재정수입의 증대에는 한계가 있어 SOC 투자의 축소가 불가피하다는 것이다.

그런데 우리나라가 교통 시설에 대한 재정투자를 축소하고 있는 반면, 이미 교통시설 SOC 인프라가 상당 수준 축적된 미국, 일본, EU 등 주요국은 교통 시설의 효율화를 위한 투자를 지속적으로 확대하고 있다.

미국, 고속도로 · 교량개선

미국은 2000 2005년 간 교통 정책의 목표를 교통 안전, 이동성, 경제 성장, 인간과 자연환경, 국가안보로 설정하였다. 교통안전의 목표는 교통 사고 사상자의 감소에 있다. 이동성과 경제성장의 추진전략은 ① 교통체계의 물리적 상태의 개선 ② 출발지로부터 도착지까지의 통행시간 단축 ③ 통행시간의 신뢰도 제고 ④ 통행비용 절감 ⑤ 국제경쟁력의 개선이다. 이를 위해 적정 가격 수준에서 접근가능한 교통체계를 제공하기 위해 공공 기반 시설에 대한 투자의 최적화를 추진하고 있는데, 특히 고속도로 및 교량의 시설 개선을 추진하고 있다. 그리고 교통 혼잡을 경감시키기 위한 혼잡관리 시스템의 구축과 대중교통 활성화 사업을 추진하고 있다.

인간과 자연 환경 부문의 목표는 ① 지역사회의 지속성과 생활 환경 개선 ② 생태계 및 자연환경에 대한 교통의 부정적 영향 감소 ③ 생태계의 생존 능력 개선 ④ 저소득층 및 소수민족 사회에 대한 교통시설과 서비스의 형평성 제고 ⑤ 교통으로부터 발생하는 공해의 감소 등을 목표로 관련 사업을 추진하고 있다. 국가안전 부문에서는 전시나 자연재해 발생시에도 교통체계가 효과적으로 기능하게 하고, 비상시 해상보급 및 수송을 위한 전략적 이동을 지원하기 위한 관련 대책을 추진하고 있다.

일본, 도로 · 교통행정 개혁

일본은 2003년을 시점으로 교통 정책에 대한 대폭적인 개선을 추진하고 있다. 도로 · 교통 행정의 개혁의 일환으로 IR(Investor Relations)을 행정 체계에 도입하여 납세자에게 각종 정보를 제공하고, 평가를 받음으로써 도로 · 교통정책 운영의 질을 높여나가고 있다. 도로국 홈페이지에 도로행정 평가사이트를 개설하여 예산, 결산, 도로교통 행정체계, 평가 등을 공개하고, 국민으로부터 예산내역에 대한 평가를 받고 있다. 또한 도로 이용자 및 지역 주민들이 이해하기 쉽게 정책과 목표를 설정하고, 사업 평가결과는 다음해 예산에 반영하고 있다. 아울러 필요한 도로를 효율적으로 건설하고, 모든 도로를 유효하게 사용토록 하며, 도로의 유료화 및 탄력적 요금제 도입, ETC 보급, 고속도로 등 인터체인지 추가, 노상주차 정책 시행 등을 추진하고 있다.

영국, 장기적인 교통 투자 지속

영국은 약 1세기 동안 교통 시설에 대한 투자를 하였고, 우리나라는 지난 수십년 동안 교통 시설에 대한 투자가 이루어지고 있음을 감안할 때 교통시설의 스톡 규모를 무시하고 현재 영국의 투자 규모와 교통 정책을 단순 비교하는 것은 무리가 있다. 현재, 영국의 교통전략은 첫째, 장기 투자의 지속에 있다. 교통 네트워크에 대한 지속적인 개선은 정부의 책임이기 때문에 이에 대한 지출액은 2005 06년과 2007 08년 회계연도에 연평균 4.5%씩 증액하여 투자하고 있다. 또한 교통혼잡을 완화시키기 위해 도로 네트워크의 용량을 증가시키고, 교통 시설에 대한 설계가 환경에 부합되고 편익이 보장될 수 있는 대책을 추진하고 있다. 그리고 카풀 차로 도입, 신설 도로의 유료화, 버스 서비스 개선 등을 추진하고 있다. 영국의 장기 통행 추세는 전반적으로 증가 경향을 보이고 있지만 무작정 도로를 신설할 수만은 없기 때문에 도로통행료의 부과를 검토하고 있다.

또한 지방 교통의 개선을 위해 혼잡 통행료를 도입하여 지방 도로의 교통 흐름을 개선하고, 신뢰수준이 높은 버스가 더 많은 도로 공간을 이용토록 하며 승용차 이용의 자제를 촉구하고 있다. 그리고 화물차량 통행이 경제, 사회, 환경 등에 미치는 외부 효과를 최소화하기 위해 화물 교통의 연계성 및

효율성 개선을 추진하고 있다. 마지막으로 교통사고의위험을줄일수있는신기술을 적용하고, 여객과보행자를보호할수있는 더욱안전한차량개발을장려하고있다.

프랑스, 교통인프라에 집중 투자

프랑스는지난수십년간교통인프라에 대한집중투자를하여교통서비스의질이 크게 개선되었다. 1970년프랑스의 고속도로연장은독일의1/4 수준으로상대적으로 낙후되어 있었지만 현재는 거의 대등한 수준(프랑스1만1,000km, 독일1만1,700km)으로 확충되었다. 프랑스는 유럽연합의 확대, 국가 간 경쟁의 심화 등으로 향후에도 교통 인프라에 대한 투자는 여전히 필요할 것으로 판단하고 있다. 프랑스교통정책의 목표를①경제개발촉진②확대된유럽연합에서 프랑스로의유인력증대③환경친화적정책지향④지속적인국토균형개발에 두고 있다. 그리고 인구 증가율의 정체, 인구의 고령화, 도시화둔화 등으로과거에 비해 교통 수요의 증가율이 상대적으로 낮지만그수준은여전히높아2020년까지여객 수요는 60%, 화물 수요는 40% 증가할 것으로 추정하고 있다. 더욱이세계화와동구권 국가와의경제교류가크게증가하고, 경제 활동의 국제화가 전 국토에서 이루어질것으로예상하고있는바, 전국토에신속하게접근할수있는조밀한교통망구축정책을추진하고있다.

이상에보는바와같이주요국은교통인프라의 확대뿐만 아니라 교통의 안전성, 환경성, 교통혼잡개선, 대중교통이용도제고, 지속적인 국토 균형 발전 등 교통시설 투자의내실화를도모하고있다.

OECD 국가중 하위 수준

한편, 우리나라의 교통 시설 SOC 물량 스톡을 주요국과 비교할 때 도로는 우리나라의 국토계수당 도로 연장은 1.47로 미국 3.78, 일본 5.35 등 주요국 가운데 가장 낮은 수준이고, OECD 국가별 km당 자동차 대수도 30개국중최하위수준이다.

우리나라의철도스톡수준을영국, 스웨덴 등 국토계수가 유사한 4개국과 비교할 때 40 50% 수준에불과하다. 주요국은도로의확충이어느정도이루어진현시점에서교통시설 투자를철도중심으로전환하고있다. EU는도로교통으로인한환경오염, 교통사고, 혼잡비용등사회적문제에 대한 대안으로 철도에 대한 투자를 확대하는추세이다. 영국도환경친화적인 교통을 교통 정책의 핵심 과제로 추진하고 있는데 철도에 대한 투자규모를 증액시키고 있다. 미국또한환경친화적이며수송효율이높은고속철도에대한투자를확대하고있다.

항만의 경우 우리나라의 항만 시설 투자비는 절대액 수준에서는 증가하였지만 GDP 대비투자비비중은매년감소하고있는 추세이다. 그런데 10년(1991 2000년)간 항만 투자비를 각국 GDP에서 차지하는 비중을 평균해보면 일본 0.313%, 대만 0.261%에 비해 우리나라는 0.172%로 상대적으로저조한것으로나타나고있다.

우리나라 교통 인프라의 본격적인 축적은 1960년대 이후로 그 역사가 짧고, 급속한 경제 성장, 자동차 증가 등으로 인해 막

현시점에서교통인프라등SOC 시설에대한재정투자를 축소할진대, 그동안의성과에도불구하고국가경쟁력제고의장애요인을초래할우려가있다.

대한물류비용및교통혼잡비용이발생하고 있다. 그간의 교통 시설 대한 재정 투자 집중으로 물류 여건이 어느 정도 개선되었지만, 현시점에서교통시설에대한재정투자 축소는 그동안의 성과에도 불구하고 오히려 국가경쟁력 제고의 장애 요인으로 작용할우려가있다.

교통 시설 효율화 투자 확대해야

이상에서 보는 바와 같이 우리나라 교통 인프라의 축적 수준을 주요국과 비교할 때 아직그수준이충분치못하고, 주요국은교통 효율화를 위해 지속적으로 투자를 확대하고있는상황등을감안할때교통부문에 대한 투자를 축소하기보다는 적정 수준의 투자수준을지속적으로유지할것이다.

또한 기존 시설의 유지 보수 및 성능 개선, 교통안전, 환경친화적교통 시설의도입및운영, 교통혼잡문제의개선, 대중교통이용의효율화등교통 시설의효율화를 위한 투자를 확대해야할 것이다.

박용석
한국건설산업연구원연구위원
yspark@cerik.re.kr