

경기도 인프라 불균형 심각, 중앙정부와 공조로 공약 사업 이행해야

- 적정 수준 SOC 예산 유지해야, '노후인프라 개선을 위한 조례' 제정 필요 -

엄근용 한국건설산업연구원 부연구위원 kyeom@cerik.re.kr

경기도의 인구 구조는 고령화사회로 진입하고 있다. 이런 추세라면 경기도는 2020년 중반 이후 초고령사회로 들어서고, 이로 인한 노인인구 부양 비율이 급격히 높아질 것으로 보인다.

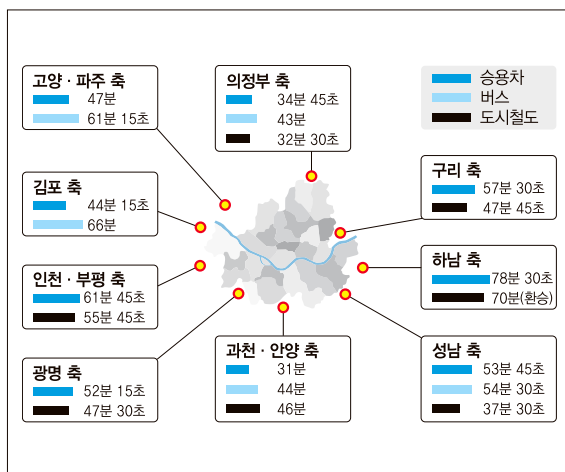
지역내총생산(GRDP) 성장률은 전국 평균에 비해 양호하나 급격히 하락하고 있으며, 잠재 성장률도 지속적으로 감소할 것으로 전망된다.

1인당 GRDP는 전국 평균에 비하여 낮으며, 군사시설보호구역, 상수원보호구역, 개발제한구역 등 각종 경제 활동 제약 조건으로 인하여 지역 내

소득 불균형이 심각한 상황이다. 그리고 경기도의 실업률은 2017년 말 기준 3.9%로 전국 평균보다 높다. 특히, 청년 실업률이 10.5%로서 부산과 대구 다음으로 심각한 수준이다.

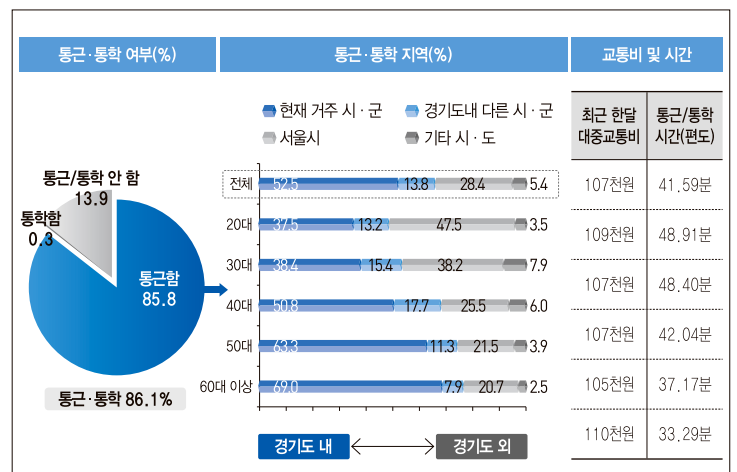
경기도민의 왕복 기준 평균 통근·통학 소요 시간은 72.4분(서울과 다른 시·도로 통근·통학하는 시간은 평균 166분)으로 전국 평균보다 월등히 높다. 그 중에서도 서울과 타 시·도로 통근·통학하는 비율의 합계가 42.2%로 높아 장거리 통근·통학 여건은 여전히 좋지 않은 실정이다.

수도권 교통축별 소요 시간(출퇴근 평균)



자료 : 교통안전공단.

경기도 연령별 통근·통학 분포



자료 : 교통안전공단.

도내 지역 간 인프라 격차 커

한편, 경기도 내의 인프라는 지역 간 격차가 큰 것으로 나타났다. 도내 31개 시·군별로 산업 및 경제시설(지역 내 사업체)의 수를 비교한 결과, 최상위 시·군과 최하위 시·군의 차이는 20배에 달하는 것으로 조사됐다. 또한 1인당 GRDP의 경우, 최상위 화성시는 인당 7,376만원인 반면, 최하위 연천군은 인당 2,170만원으로 두 시·군의 차이가 3배에 이르고 있다.

도로시설의 수준은 연천군이 가장 낮고, 철도 및 지하철 접근성은 경기 남동부가 열악한 것으로 나타났다. 교육시설(학급당 또는 학교당 인원)에 있어서도 지역 간 높은 편차가 존재하는 것으로 분석됐다. 특히 경기 남부의 도시(오산시, 화성시, 용인시, 수원시, 김포시)에서 교육시설이 과밀한 것으로 조사됐다. 문화·관광·체육시설은 파주시, 가평군, 김포시, 의왕시, 구리시가 그 수준이 열악했다.

이재명 도지사의 건설 공약

지난 6월 실시된 지방선거에서는 이재명 전 성남시장의 경기도지사에 당선되었다. 이재명 도지사는 핵심 공약으로 도민 참여 직접민주주의 확대 강화, 경제민주화를 통한 공정 경기 실현, 지역화폐 사용으로 지역 상권 회생, 통일경제특구 지원과 DMZ 생태관광벨트 조성, 건강권 보장 위한 미세먼지 종합대책 추진, 성남 3대 무상복지 경기도 확대, 경기도 공공기관 노동이사제 도입, 경기기본소득위원회 설치 운영, 대중교통의 확충과 급행화 추진, 재도전 창업 지원과 좋은 일자리 확대를 제시했다.

이들 공약의 대부분은 중·장기 과제이면서, 도 자체적으로 추진할 수 있기보다는 국비, 도비, 시비, 기금 등 다양한 자금들에 의해 이루어지는 사업들이 대부분이다. 이들 공약을 세부적으로 건설

〈이재명 경기도지사의 선거 공약〉

핵심공약 10선	
1	도민참여 직접민주주의 확대 강화
2	경제민주화를 통한 공정경기 실현
3	지역화폐 사용으로 지역상권 회생
4	통일경제특구 지원과 DMZ생태관광벨트 조성
5	건강권 보장 위한 미세먼지종합대책 추진
6	성남 3대 무상복지 경기도 확대
7	경기도 공공기관 노동이사제 도입
8	경기기본소득위원회 설치 운영
9	대중교통의 확충과 급행화 추진
10	재도전 창업 지원과 좋은 일자리 확대

자료 : 이재명 경기도지사 선거 공약집.

부문과 연관하여 살펴보면 다음과 같다.

우선 한반도 평화 및 남북 교류와 관련한 공약으로는 경기북부 통일경제특구 산업단지 조성, 특구 개발 관련 미군 반환공여지 국가 주도 개발 적극 추진, 경의선·경원선 등 남북 교통망 복원 지원, 유라시아 횡단철도 연계한 물류 중심지 조성, 경기 서해안 평화관광벨트 조성 지원, DMZ 생태 평화공원 및 평화누리 자전거길 조성 완료 등이 있다.

그리고 일자리 창출 및 사회복지 정책으로는 4차 산업혁명 혁신클러스터 조성을 통한 신산업 육성과 고용창출, 지속가능한 경기도형 스마트공장 모델 개발 및 확대, 공공 산후조리원 단계별 설치, 국공립 보육시설 확충, 교통 여건 개선의 GTX 조기 개통 지원 등이 있다. 그 외 주택 관련 저소득층 공공 임대주택과 사회주택 공급 확대, 청년·신혼부부·고령자 주택 특별공급, 신생아 출산가정 아이사랑 공공임대 특별공급, 도시재생 연계 구도심 주거환경 개선 등이 공약에 포함됐다. 이들 모두 많은 사업비와 시간이 소요되는 공통점을 가지고 있다.

경기도민, 교통 인프라 확충을 최우선 과제로 꼽아

신임 이재명 경기지사에게 도민이 직접 정책 제안을 할 수 있는 ‘새로운 경기위원회’에 지난 6월 말부터 1달 동안 총 3만 2,000여 건의 도민 제안이 접수되었는데 놀랍게도 도로·교통 분야가 74.9%로 가장 많았다. 도민의 약 75%가 도로·교통 인프라 확충을 최우선 과제로 꼽고 있다는 것이다. 제일 제안 건수가 많았던 것은 신분당선의 조기 연장이었다. 두 번째는 7호선 옥정역 연장이고, 용인 동백·구성 GTX 건설이 세 번째였다.

지난해부터 2021년까지 향후 5년간 중앙정부의 SOC 예산을 매년 7.5%씩 줄이겠다는 방침은 국내 인프라가 충분하다고 보기 때문일 것이다. 하지만 앞서 살펴본 것처럼 경기도민의 인식은 다르다. 사회복지 확대를 위한 요구보다 도로·교통 인프라 확충이 시급하다는 것이다. 민선 7기 경기도정이 향후 자체 사업 추진과 예산 배정시 곱씹어볼 만한 내용이다.

중앙과 지방 정부 간 ‘공조’가 인프라 정책의 핵심

경기도 내 인프라 격차를 줄이고 주민 만족도를 높이는 한편, 이재명 도지사의 공약 이행을 위해서는 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산이 유지되도록 노력하는 것이 필요하다. 이를 위해 중앙정부는 교통·에너지·환경세와 같은 안정적인 재정 확보 장치를 마련하고, 시설물 종류별 성능(효율성)지수 측정으로 ‘성능 미달 분야’ 및 ‘성능 미달 지역’부터 투자 우선순위를 배분하는 방식을 도입해야 한다. 그리고 지역 인프라 개선 및 확충 사업 추진시 국가보조금, 특별교부세 등을 통하여 중앙정부의 부담 비율을 상향 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

이와 별개로 지방자치단체는 스스로 재정 수요를 감당할 수 있게 지방세 총량을 늘리고 과세자



GTX 이미지(출처 : 경기도청).

주권을 확보하는 노력을 해야 한다. 지자체의 책임성 있는 재정 운영 및 주민 요구에 대한 대응 능력 제고도 요구되는 부분이다. 국세와 지방세의 세원 비중 조정, 세목 신설권(지방세 법정외세) 및 선택권, 세율 결정권, 비과세 및 감면 결정권 등에 대한 권한 이양 노력도 지속해야 한다. 동시에 국가 발전과 지역 개발 공동 과제를 중앙정부와 지방정부가 상호 협의·조정 후 계약 방식을 통해 공동 추진하는 지역발전투자협약제도의 추진도 검토해 볼 필요가 있다.

또한, 정부와 지자체의 추진 의지를 바탕으로 정부·지자체와 민간의 협력 사업인 민간투자사업의 정상화가 필요하다. 무엇보다 민간투자 추진 대상 사업 선정 방법을 현행 열거주의 방식(positive system)에서 포괄주의 방식(negative system)으로 전환하는 것을 검토해야 한다. 아울러 꾸준한 규모로 적정 수준의 정부고시사업을 추진하는 것이 필요한데, 부족한 SOC 투자 재원을 보완하기 위해서는 재개발(Rehabilitation) 유형의 민간투자사업 활성화가 이루어져야 한다.

노후 인프라 문제를 해결하기 위해서는 체계적 진단에 근거한 개량·재투자 실행 체계 구축이 필요하다. 정부 차원에서는 현재 의원입법으로 제안되어 있는 「지속가능한 기반시설관리기본법」의 조속한 제정이, 지방자치단체 차원에서는 ‘노후 인프라 개선을 위한 조례’ 제정의 추진이 필요하다. **END**