

지역 인프라 실태, 민간이 먼저 조사하다

이 상 호 한국건설산업연구원 원장



한 국건설산업연구원은 대한건설협회와 건설 공제조합의 지원을 받아 2017년 7월부터 2018년 5월 말까지 약 1년간에 걸쳐 우리나라 16개 광역시·도별 인프라 실태를 조사했다. 우리나라의 지역 인프라가 충분한지 부족한지, 실태가 어떤지를 국가기관이나 국책 연구원도 아닌 민간 연구원에서 사상 최초로 시도한 연구다. 영국이나 싱가포르 같은 나라에서는 정부가 하고 있는 일이다. 우리나라에도 국가기관이나 국책 연구기관에서 작성한 인프라 부문별 중장기 계획 같은 것은 있지만, 종합적인 지역 인프라 실태조사는 이번이 처음이었다.

지역 인프라는 해당 지역 주민들이 제일 잘 알고 있으리라는 전제 하에 지역 연구원과 공동 연구 형태를 취했다. 연구 과정에서는 지역 전문가와 공무원 및 지역 건설업계 인사들로 자문단을 만들어 지원을 받았다.

문헌조사와 전문가 인터뷰 외에 16개 시·도에서 8,574명(시도별 500명+α)의 만 19세 이상 성인 남녀를 대상으로 한 설문조사도 병행했다. 인프라의 중요성과 성능 수준, 노후도 및 안전도,

정책과 투자 수준 등에 대한 일반 국민의 인식도 조사를 했던 것이다. 설문조사 대상을 전문가로 하는 것이 더 나았던 게 아니냐는 지적도 있었다. 하지만 일반 국민을 대상으로 한 것도 큰 의미가 있다. 전문가도 편견이나 왜곡이 있을 수 있고, 일반 국민들을 대상으로 한 설문조사는 ‘국민의 눈높이’가 어느 정도인지를 알 수 있기 때문이다. 인프라의 중요성에 비해 현재의 인프라 수준은 낮고, 현재의 정책과 투자 수준을 볼 때 미래의 인프라 수준은 더 나빠질 것이라는 게 국민의 인프라 눈높이였다.

인프라 수요가 적을지 모른다는 것, 투자할 프로젝트가 없을지도 모른다는 것은 기우(杞憂)였다. 지역 연구원과 공무원 및 전문가들의 도움에 힘입어 전국적으로 1,244건(약 442조원)의 프로젝트를 발굴했다.

무엇보다 이번 실태조사를 통해 인프라의 많은 문제점들이 파악되었다.

첫째, 교통·물류 인프라 등 지역 발전을 위한 필수 인프라가 부족했다. 대전·인천·울산 등 광역시와 강원·전남 등의 지역은 순환 도로망

이나 인접 지역과의 교통 연결이 제대로 되어 있지 않았다. 특히 혁신도시, 택지개발지구와 같은 신도시 지역과 구도심 혹은 인접 지역 간의 광역 도로나 철도망에 대한 요구가 대단히 많았다. 서울·부산·대전 등 광역 지자체와 전주·김포·군산·천안 등 기초 지자체들은 교통량 증가로 인한 교통난도 심각했다. 지역 내 교통수단간 연결이나 지역거점 육성을 위한 복합 환승시설도 부족했다.

둘째, 산업·경제 인프라도 부족하기는 마찬가지였다. 전통적인 지역 특화산업 육성을 위한 신규 산업단지도 부족하지만, 4차 산업혁명 대응(대전, 충남/북, 경기 등)이나 첨단 산업 육성(부산, 대구, 경북 등), 신재생 에너지(경북, 제주, 강원 등)와 같은 신성장 산업 육성을 위한 인프라도 부족한 것으로 드러났다.

셋째, 대부분의 지역에서 지역 관광산업 육성을 목표로 내세우고 있지만, 문화·관광 인프라도 부족했다. 특히 광역 단위로 개발되는 관광 개발 사업(서부내륙권 광역관광단지 조성사업, 백제왕도 핵심유적 복원사업, 남해안 관광벨트 등)에 대한 지역의 기대는 높았다. 아울러 문화재 발굴 및 재생, 각종 문화예술 관련 전시나 회의 공간 등에 대한 수요도 지속적으로 증가하고 있다.

넷째, 도시 인프라도 여전히 부족한 상황이다. 지역마다 신도시와 구도심의 격차 문제가 심화되면서 구도심의 활력 제고를 위한 대책 수립을 요구하고 있다. 광주·대전·대구·충남·천안 등에서는 KTX가 통과하지 않는 기존 역사의 재개발 문제도 지속적으로 제기하고 있다. 지역마다 도시재생에 대한 요구도 강했다.

다섯째, 삶의 질을 높이기 위한 생활 인프라도 부족하다. 지역마다 생활권 도로, 교육, 문화, 의료 시설과 같은 생활 인프라가 절대적으로 부족했다. 문재인 대통령도 최근 도서관, 문화 및 체

육 시설과 같은 ‘생활 SOC’ 확충을 지시했고, 내년에는 올해보다 ‘생활 SOC’ 예산이 3조원 가량 더 증액 편성되었다. 하지만 지역민이 가장 원하는 생활권 도로는 ‘생활 SOC’에 포함되지 않아 아쉬움을 주고 있다. 한국건설산업연구원은 최근 생활권 도로를 포함한 생활 인프라 사업이 전국적으로 약 700건(70조원)에 달한다는 연구보고서도 발간했다.

여섯째, 지역 간·지역 내 인프라 불균형이 심각한 실정이었다. 인구 천명당 도시공원 면적, 인구 십만명당 문화기반시설 수, 인구 천명당 의료기관 병상 수, 인구 십만명당 사회복지시설 수 등 어떤 인프라 지표를 비교해보더라도 지역 간·지역 내 격차가 크게 나타났다.

일곱째, 핵심 인프라의 노후화가 급속하게 진행되고 있다. 2030년 기준 광역자치단체별 30년 이상된 노후 인프라 비율은 광주시가 45.6%, 그 다음은 서울시(43.1%), 부산시(43.0%), 대구시(40.1%) 순이 될 것이다. 울산이나 경남, 충북의 경우는 30% 내외로 낮은 편이긴 하지만, 그래도 1/3이 노후 시설물이다. 가장 최근에 조성된 세종시만 시설물 노후화를 걱정할 단계가 아니다. 지역 인프라 실태조사에서는 공통적으로 상하수도, 교량·터널을 포함한 도로시설, 산업단지, 주거시설과 같은 핵심 인프라의 노후화가 급속도로 진행되고 있다는 사실을 확인할 수 있었다.

이 같은 지역 인프라 실태조사 결과는 향후 정부의 인프라 투자 정책에 적극 반영되어야 한다. 도로, 철도, 상하수도 등 인프라 부문별 실태조사 결과는 건설 공기업에서도 적극 활용해야 한다. 제안된 프로젝트에 대해서는 엔지니어링업체와의 협업을 통해 사업화를 추진해야 한다. 무엇보다 지역 인프라 조사는 1회성 사업으로 끝낼 일이 아니다. 매 4년마다 지방선거가 있을 때 지속적으로 조사하여 발전시켜 나갈 필요가 있다. **END**