

‘행복지수 15위’ 인천... 지리적 중요성 살리는 인프라 늘려야

- SOC 예산 비중 지속 감소, 교통·에너지·환경세 같은 재정 확보 장치 필요 -

이 지 혜 한국건설산업연구원 부연구위원 jihyelee@cerik.re.kr

인천시장의 인프라 건설 공약

박남춘 인천광역시장은 총 5개의 공약을 제시하였다. 그 내용은 ① 서해 평화협력 시대 동북아 경제 중심도시 인천, ② ‘인천 재창조 프로젝트’로 원도심-신도시의 균형 발전, ③ 1조원대 중소기업 육성자금 지원, 권역별 미래 산업 육성, ④ 시민의 피부에 와 닿는 사람 중심 복지, ⑤ 인천 순환 교통망 확충과 인천~서울 10분대 시대 개막 등이다.

이 중 3개의 공약이 인프라와 관련되어 있다(〈표 1〉 참조). 한반도에서 인천이 갖는 지리적 중요성, 인천시민의 생활환경 개선 필요성, 인천시와 서울시와의 접근성 등을 고려했을 때 인천시에서 인프라 투자가 갖는 중요성은 매우 크다.

인프라 실태 분석, 교통과 환경 시설 취약

UN의 ‘세계행복보고서(2014~2016년)’에 따르면 한국의 행복 지수는 55위다. 그중에서도 인천시의 행복 수준은 17개 광역단체 중 15위(서울대 행정대학원 조사, 2014년)를 기록했다. 인천시의 1인당 GRDP(지역내총생산)는 2,420만원으로 전국 평균(2,940만원)보다 낮은 수준이며, 평균과의 격차는 꾸준히 벌어지고 있는 상황이다.

인천시의 고용률은 61.5%로 전국(60.7%)보다 높으나, 실업률이 4.7%로 전국에서 최고 수준이고, 생활 환경(대기, 환경, 폐수, 소음 등) 수준도 열악한 실정이다. 특히, 타 지역보다 월등히 긴 통근·통학 시간(특히, 인천시와 서울시 간)은 인천시민의 삶의 질을 심각하게 저하시키고 있다.

인천시 교통·물류 부문 인프라 실태를 알아보면, 인천시의 자동차당 도로 연장은 2.05(km/천대), 국토계수당 도로 연장은 1.67(km/√면적·인구)으로 7대 도시 중 최하위이다. 게다가 인천시의 GDP 대비 교통혼잡비용은 3.94%, 인구 1인당 교통혼잡비용은 104만원으로 7대 도시 중 부산 다음으로 높은 수준이다. 지하철을 이용한 인천시와 수도권 간 통행량 증가율은 2010년부터 2015년까지 연평균 7.8%에 달해 광역 지하철 체계 확충이 시급하다. 인천시의 지하철·철도 수단 분담률은 8.0%로 부산시 다음으로 높지만, 인당 철도 연장 및 정거장 수는 광역시 평균에도 미치지 못하여 매우 혼잡한 상황이다. 한편, 인천시의 주차장 확보율은 7개 주요 도시 중 6위이다. 특히, 주택가의 주차장 확보율은 67.9%에 불과한 실정이다.

산업·경제시설 부문은 노후화된 산업단지의

〈표 1〉 인천시장의 건설 관련 공약

공약명	목표	이행 방법	이행 기간	재원조달 방안
서해 평화협력 시대 동북아 경제 중심도시 인천	남북평화시대, 국 제평화도시로서 한반도 평화의 주 역이 되는 인천	• 인천을 동북아시아 대외 진출의 전략적 국제 관문 (Global Gateway)으로 만들기 위한 땅길, 바닷길, 하늘길 사업 추진 • 땅길 : 해주대교와 개풍대교 건설 후 인천대교와 연결, 영종~신도~강화 연도교(서해평화연도교) 건설 추진 • 바닷길 : 인천~남포, 인천~해주 항로 개설, 백령~중국 간 항로 개설 추진 • 하늘길 : 백령공항 건설, 인천공항-순안공항(평양), 삼지연공항(백두산 관광), 원산공항(금강산 관광) 길 개설	• 임기 중 지속	• 국비 및 지방비 확보
‘인천 재창조 프로젝트’로 원도심- 신도시의 균형 발전	정체된 재개발· 재건축 등 도시정 비사업의 대안 마련을 통한 주민 생활환경 개선 및 지역 공동체 회복	• 인천경제청에 버금가는 도시재생 총괄 전담 기구 설립 • 지역별 현장 소통센터 설치로 민관 협업을 통한 사업 구상 • 노후 저층 주거지 개선을 위한 소규모 정비사업 ‘더불어 마을’ 추진 • 신혼부부, 청년, 장애인, 노인, 1인 가구, 기초생 활수급자 등을 위한 맞춤형 공공 임대주택을 임기 내에 2만호 공급 • 지역별 재생 모델을 개발하는 원도심 혁신지구를 5년간 20곳 지정 • 인천내항 재개발, 부평 군부대 이전, 노후 산단 등 거점별 패키지 도시재생 추진	• 임기 중 지속	• 노후 주거지 개선 등 에 4년간 약 1조원, 연간 2,500억원의 재정 소요 예상 • 국비 지원 70%, 지방비 30% 비율로 연 간 약 800억원의 지방비 부담 추진 • BTO·BTL 등 민자 유치
인천 순환 교통망 확충과 인천~서울 10분대 시대 개막	• 지역경제 활성화와 원도심-신도시 균형 발전 도모 • 시민의 교통 편의 증진	• 서울지하철 2호선을 청라까지 연결해 ‘서울~인천 간 10분대 시대’ 실현(신도림·홍대입구에서 계양~작전~가정~청라까지 연장) • 제2 경인선 광역철도 건설(서울 구로~광명~서창~남촌도림~논현~남동공단~신연수~청학(신설)~인천역) • 수도권광역급행철도(GTX)-B노선 조기 착공 • 공항철도와 서울지하철 9호선 직결 운행, 공항철도 운임 체계 조정 • 수인선 청학역 신설 • 제3 연륙교 조기 건설 • 서울지하철 7호선 청라 연장 조기 착공 • 인천도시철도 1호선, 서울지하철 5호선 검단 연장 조기 착공 • 내부순환 철도망 단계적 추진	• 서울지하철 2호선, 제2 경인선 2022년 착공 • 제3 연륙교 2023년 개통, GTX-B 노선 2020년 착공 추진 등	• 국비 및 지방비 분담 (광역철도사업으로 국비 70%, 지방비 30% 및 지역별 분담)

개선 및 첨단 산업단지의 적극적인 육성이 필요하다. 한국수출국가산업단지(부평 및 주안지구), 인천기계산업단지, 인천일반산업단지는 준공 인가

일 이후 40년 이상이 경과하여 노후도가 심한 상황이다. 인천국제공항과 인천신항만 배후 물류단지를 비롯하여 공동 물류센터 조성 등 국제 물류

저점 시설의 추가적인 용량 증설도 요구된다.

환경시설 부문에서는 대형 구경 상수관로의 노후화가 심각한데, 전체 대비 내용연수를 초과한 상수관로 비율은 구경 500mm의 경우 33%, 600~1,000mm의 경우 31%, 1,000mm 이상의 경우 28%에 달한다. 그리고 총 4,928km 하수관로 중 사용연수가 20년 이상인 노후 하수관로가 전체의 61.5%(약 3,082km)를 차지한다. 인천시 누수율은 6.4%로, 7대 주요 도시와 비교했을 때 광주 10.1%, 울산 6.9%에 이어 세 번째로 높다. 한편, 내진설계 대상 하수처리시설 92개소 중 내진설계가 적용된 시설은 14개소에 불과한 실정이다.

도시재생과 노후 인프라에 대한 투자도 시급

교육·복지시설 부문에서는 원도심 기능 저하에 따라 원도심 내부의 학교시설 노후화와 학생수 감소가 지속되는 것이 가장 큰 문제이다. 중구, 서구, 연수구 등은 신규 택지개발사업으로 학교 및 학급 수가 증가한 반면, 원도심 지역은 800개 학급이 감소하였다. 복지 인프라와 관련해서는 내진설계 대상 병원시설 146개소 중 35개소의 보강이 필요하다. 문화·관광·체육시설 부문에서는 관련 시설의 군·구별 격차로 인해 발생하는 문화 혜택의 불균형 해소 노력이 요구된다. 한편, 인천시는 다양한 천연 관광 자원을 보유하고 있음에도 불구하고 집객력은 미흡한 실정으므로, 풍부한 관광 자원을 활용한 관광산업의 활성화 방안 모색도 요구된다.

다음으로, 도시 및 생활환경 부문에서는 원도심과 신도시 간의 주거 형태와 주택의 노후도 격차가 큰 문제로 꼽힌다. 원도심의 기능 저하로 지역 침체가 지속되고 있으므로 지역 간 불균형 해소를 위한 도시재생사업의 원활한 진행이 반드시 필요하다. 그리고 인천시민들의 삶의 질을 높이



인천공항 제2여객터미널 전경.

려면 공원 수를 늘려야 하는데, 인천시 공원 조성률은 30.47%로 서울의 80.72% 및 대도시 평균인 46.65%에 비해 크게 낮은 수준이다. 또한, 계양구 12개소, 남동구 11개소 지역이 풍수해 위험지구(내수재해, 사면재해 및 토사재해 위험지구)로 지정되어 재해 방지 투자가 필요하다.

끝으로, 노후 인프라에 대한 투자도 시급하다. 인천시 교량(고가도로 포함) 중 20년 이상 사용되고 있는 시설물은 98개소(46%), 30년 이상 사용되고 있는 교량도 30개소(12%)에 이른다. 내진설계 대상 공공 건축물 413개소 중 내진 보강이 필요한 건축물은 249개소(60.3%)다. 상·하수관로의 노후화도 심각한 상황이므로, 인천시민의 안전과 삶의 질에 직결된 해당 인프라에 대한 투자가 조속히 이루어져야 할 것이다.

인프라 개선을 위한 6대 정책 과제

인천시의 인프라 개선을 위한 6대 정책 과제를 다음과 같이 제시한다.

첫째, 적정 수준의 인프라 투자 재원의 확보가 무엇보다 중요하다. 인천시 전체 예산은 꾸준히 증가하는 추세이나 수송 및 교통, 국토 및 지역개발 부문 예산 비중은 크게 감소하고 있다. 인천시 1인당 SOC 예산도 최근 10년간 높은 감소폭을 보였다. 중앙정부 차원에서는 SOC 예산을 적정 수준으로 유지해야 할 것이며, 교통·에너지·환경세와 같은 안정적 재정 확보 장치 마련이 필요하다. 인천시 차원에서는 지방채 발행의 효율화, 중앙정부와의 협력을 위한 지역발전투자협약제도 활성화, 지방세 총량 증대와 과세자주권 확보 등의 노력이 있어야 할 것이다. 민간투자사업 활성화도 필요하다. 이를 위해서는 민간투자사업 정상화에 대한 정부 및 지자체의 의지와 신뢰 구축이 선행되어야 한다. 아울러 민간투자 추진 대상 사업 선정에 포괄주의 방식(negative system)으로 전환하는 것을 검토해볼 필요가 있다. 꾸준한 규모로 적정 수준의 정부고시사업을 추진하는 것도 요구된다.

둘째, 인프라 투자 대상 발굴과 추진 과정을 실무적으로 지원하기 위한 전문 투자관리 조직의 확보가 필요하다. 효율적이고 전문적인 인프라 투자와 유지관리 정책에 대한 기술적 지원 필요성이 점차 증가하고 있는 상황이지만, 인천시에는 이를 위한 전문적인 ‘공공투자관리센터’ 조직이 없다. 서울 등 7개 지방자치단체와 마찬가지로 인천시에도 시와 기초 지자체들의 인프라 투자 대상을 발굴하고 주무 부처를 기술적으로 지원할 수 있는 전문 기관인 ‘공공투자관리센터’를 조례에 근거하여 설립할 필요가 있다.

셋째, 노후 인프라의 체계적 진단에 근거한 개량·재투자 실행 체계 구축이 필요하다. 지역민 삶의 질 결정 요소들의 만족도에 대한 설문조사(2018년 1월 31일부터 2월 22일까지, 인천시민 549명을 대상으로 실시) 결과, ‘시설물 안전(노후

시설물 정비)’ 항목에서 만족도가 가장 낮게 나타난 바 있다. 정부 차원에서는 현재 의원입법으로 제안되어 있는 「지속가능한 기반시설관리 기본법」의 조속한 제정이, 지자체 차원에서는 ‘노후인프라 개선을 위한 조례’ 제정의 추진이 요구된다.

넷째, 도시재생사업과 군 이전부지 개발의 실효성 있는 추진이 필요하다. 인천시는 원도심과 신도시 지역 간의 불균형이 크기 때문에, 이러한 불균형을 완화시킬 수 있는 도시재생사업의 원활한 추진이 요구된다. 현재 정부에서 추진하고 있는 ‘도시재생 뉴딜사업’에 적극 참여하여 도시재생에 필요한 재원을 확보하는 노력이 필요하며, 도시재생특별회계 및 기금의 설치·운용도 검토가 요구된다. 군 이전부지를 공원 및 녹지 등으로 적극 개발하는 등의 노력도 필요하다.

다섯째, 지역 건설산업의 경쟁력 확보 및 지역경제 활성화 정책이 필요하다. 지역 내 공사 중 인천 소재 업체의 수주 실적 비중은 16개 시·도 평균 이하이다. 따라서 지역 중소 건설업의 실질적인 시공 참여를 유도하는 내실 있는 보호·육성 정책 운영이 요구된다. 또한, 지역 중소 건설기업의 경쟁력 향상을 위한 경영관리 역량 강화와 지역별 맞춤형 기술력 확보 지원 정책의 추진이 필요하다.

여섯째, 준설토 투기장의 효율적 활용을 위한 인천시의 관리권 강화가 이루어져야 한다. 인천에는 총 12개소의 준설토 투기장이 있는데, 현재 중심 및 유지 준설토 수행 주체는 「항만공사법」에 따라 인천지방해양항만청과 인천항만공사로 규정되어 있다. 중심 및 유지 준설토의 수행 주체에 인천시를 포함하여 준설토 투기장을 효율적으로 사용 및 관리할 수 있도록 검토할 필요가 있다. 원활한 공유수면 관리를 위해 해양수산부와 함께 인천시의 항만 구역 공유수면 매립 권한 보유도 고려해볼 만하다. END