

지역 SOC 예산 변화의 결정 요인과
정책적 시사점

- 지방정부 세출 예산을 중심으로 -

2017. 8

박철한 · 김영덕

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

<차 례>

제1장 서론	1
1. 연구 배경 및 목적	1
2. 선행연구와의 차별화 및 연구 범위	2
3. 보고서 구성	6
제2장 지방정부 예산 체계 및 항목별 예산 추이	7
1. 지역 예산 개념 및 항목 구성	7
2. 전국 지방 예산 추이	12
3. 지방 SOC 예산 세부 추이	18
제3장 지역 간 SOC 예산의 비교 분석	21
1. SOC 예산 분석 방법론	21
2. SOC 예산 비교 분석	23
(1) 수준 분석	24
(2) 인구별 지출액 비교 분석	30
(3) 지역 내 총생산(GRDP) 대비 SOC 예산	37
(4) 지역 도로 연장과 도로 예산	40
3. 지역 간 SOC 예산 비교 분석 결론 및 시사점	46
제4장 지역 간 SOC 예산 감소에 따른 경제적 파급효과	49
1. 예산 감소 파급효과 분석 방법론	49
2. 지역별 생산 및 취업 유발 계수 수준 비교	50
3. 지역별 SOC 예산 감소 파급효과 비교	51
(1) 지역별 SOC 예산 2010년 대비 변화 추이	51
(2) 2010년 이후 지역 SOC 예산 변화로 인한 지역 내 생산유발효과	54

(3) 2010년 이후 지역 SOC 예산 변화로 인한 지역 내 취업유발효과	57
4. 지역의 정책적 요인과 SOC 예산 변화	59
5. 소결론	64
제5장 정책적 시사점과 결론	69
1. 정책적 시사점	69
2. 결론 및 연구의 한계	77
부록	79
참고문헌	97
Abstract	101

<표 차례>

<표 1-1> 한국건설산업연구원의 지역 건설 관련 연구	3
<표 1-2> 지역 SOC 관련 연구	4
<표 2-1> 지방 예산의 종류	9
<표 2-2> 지자체 세출 예산 세부 구분_기능별 분류	11
<표 2-3> 명목 GDP와 중앙과 지방정부 예산 비교(추경 포함)	12
<표 2-4> SOC 시설 유형별 국가재정분담기준	14
<표 2-5> 지방정부 세출 예산 추이(명목, 추경 포함)	15
<표 2-6> 2008~2015년 세부 SOC 예산 추이	18
<표 2-7> 2008~2015년 SOC 세출예산의 일반 및 특별회계 차이	19
<표 3-1> 지출 SOC 예산 분석 방법론	23
<표 4-1> 지역별 건설부문 유발 계수	50
<표 4-2> 지역별 건설부문 유발 계수 순위	51
<표 4-3> 지역별 SOC 예산 2010년 대비 변화 추이	52
<표 4-4> 지역별 SOC 예산 감소로 인하여 생산 감소가 큰 산업	56
<표 4-5> 2010~2015년 간 SOC 예산 변화로 인한 지역 간 취업유발효과	57
<표 4-6> 장기 지역경제 성장과 지역 SOC 예산 간의 관계	60
<표 4-7> 지역별 연평균 수출 증가율 비교	61
<표 4-8> 경남 SOC 예산 수준 변화와 부채 비중 변화	62

<그림 차례>

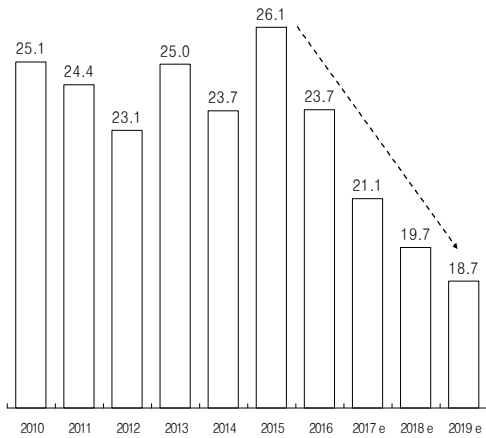
<그림 1-1> 중앙정부 SOC 예산 추이	1
<그림 1-2> 공공 기성액 2010, 2014년 비교	1
<그림 1-3> 연구의 주요 질문과 분석	6
<그림 2-1> 우리나라 재정의 분류	8
<그림 2-2> 세출예산 과목체계 구조	10
<그림 2-3> 2015년 중앙정부와 지방정부 이전액을 감안한 사용 예산(추경 제외) ..	13
<그림 2-4> 지방정부 세출 예산 2015년과 2008년 차이	16
<그림 2-5> 지방정부 세출 예산 비중 추이	17
<그림 3-1> 지방재정 지출과 지역경제의 순환관계	23
<그림 3-2> 2015년 시도별 지역 예산 규모	24
<그림 3-3> 2015년 시도별 지역 SOC 예산	25
<그림 3-4> 2015년 시도별 지역 SOC 예산 비중	26
<그림 3-5> 지역 SOC와 사회복지 예산 비중 추이 비교	27
<그림 3-6> 2015년 시도별 지역 SOC, 사회복지 예산 비중 비교	28
<그림 3-7> 2008년·2015년 시도별 지역 SOC, 사회복지 예산 변동 비교	29
<그림 3-8> SOC 예산과 인구 비교	30
<그림 3-9> 수송 및 교통 예산과 인구 비교	31
<그림 3-10> 국토 및 지역 개발 예산과 인구 비교	31
<그림 3-11> 인구 1명당 SOC 예산	32
<그림 3-12> 인구 1명당 수송 및 교통 예산	33
<그림 3-13> 인구 1명당 국토 및 지역 개발 예산	34
<그림 3-14> 인구 1명당 SOC 예산 변화(2008~2015년)	35
<그림 3-15> 2015년 지역별 명목 지역 내 총생산(GRDP) 규모	37
<그림 3-16> GRDP에서 지역 SOC 예산이 차지하는 비중	38
<그림 3-17> GRDP에서 수송 및 교통 예산이 차지하는 비중	39
<그림 3-18> GRDP에서 국토 및 지역 개발 예산이 차지하는 비중	39

<그림 3-19> GRDP에서 SOC 예산이 차지하는 비중 차이(2008~2015년)	40
<그림 3-20> 2015년 지역별 도로 연장과 도로 예산 비교	41
<그림 3-21> 2015년 지역별 도로 1km당 도로 예산 비교	42
<그림 3-22> 지역 도로 예산과 도로 길이 단순 회귀 분석	43
<그림 3-23> 전국 일반 도로 유지보수 예산 추이	44
<그림 3-24> 2008년과 2015년 도로 1km당 도로 예산의 변화	45
<그림 4-1> SOC 예산 감소로 인한 부정적 과급효과 산출 방법	49
<그림 4-2> 지역별 SOC 예산 2010~2015년 간 감소 및 증가한 금액	52
<그림 4-3> 지역별 SOC 예산 2010~2015년간 감소 및 증감률	53
<그림 4-4> 2010~2015년간 SOC 예산 변화로 인한 지역 생산유발효과	54
<그림 4-5> 2010~2015년간 SOC 예산 변화가 지역 내 총생산(GRDP)에 미친 영향	55
<그림 4-6> 2010~2015년 SOC 예산 변화로 인한 지역 내 취업자 규모 변화	58
<그림 4-7> GDP 성장률 추이	59
<그림 4-8> 경남과 경북의 GRDP 증감률 추이	64
<그림 4-9> 2010년 이후 중앙정부와 지방정부의 SOC 예산 추이 비교	66
<그림 5-1> 교통혼잡비용 추이	70
<그림 5-2> 지방정부 부채 총액 추이	75
<그림 5-3> 공공 및 토목 건설투자 추이	76

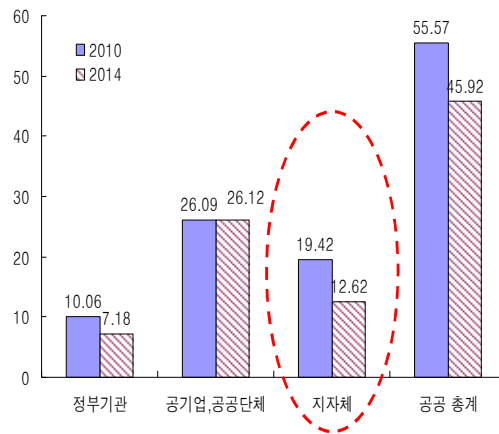
1. 연구 배경 및 목적

- 정부는 향후 긴축재정으로서의 예산 편성과 함께, 현재까지 SOC 기반이 대부분 구축되었다는 이유로 관련 예산을 지속적으로 감소할 계획임.¹⁾
 - 이러한 중앙 정부의 SOC 예산 감소는 만성적인 재정 적자를 겪고 있는 지방 재정에 미치는 파급력이 큼.
 - 만성 재정 적자를 겪고 있는 지자체들로서는 중앙 정부의 SOC 지원 감소로 SOC 시설 예산이 더욱 크게 위축될 수밖에 없음. 중앙 정부의 SOC 예산 감소는 지역 균형 발전에 최대 악재임.
- 실제로 2010년부터 복지 관련 예산 증가로 지자체 SOC 예산 비중이 지속 감소하였으며, 지자체 발주 공사가 크게 감소한 것으로 나타남.

<그림 1-1> 중앙정부 SOC 예산 추이
(단위 : 조원)



<그림 1-2> 공공 기성액 2010, 2014년 비교
(단위 : 조원)



자료 : 기획재정부, 통계청(건설업조사).

1) 기획재정부 중기 예산 계획상 SOC 예산은 올 23조 7,000억원에서 오는 2019년 18조 7,000억원으로 연평균 7.1% 감축할 것으로 계획

- 지난 5월 출범한 문재인 정부는 일자리 창출을 최우선 과제로 내세우고 있으며, 또한 ‘지방 분권 강화 및 지역 균형 발전 방안’을 핵심 국정 과제로 내세우고 있음.
 - 이전 정권은 지역경제 활성화를 위하여 2015년에 ‘14개 시·도 지역산업발전계획’ 및 ‘규제 프리존’ 등의 지역 혁신 전략을 수립하여 추진하였는데, 새 정부는 ‘지방 분권-지역 다극’ 체제로 좀 더 지방 분권적인 전략을 수행할 것으로 예상됨.
 - 중앙에서 하향식(top-down) 방식의 사업이 감소하고 향후 지역 균형 발전과 연계되어 상향식(bottom-up) 방식의 사업 수요가 증대될 것으로 전망됨.
- 효율적으로 지역 일자리를 창출하고, 지방 분권화 및 균형 발전을 수립하기 위해서는 무엇보다 지역별로 필요한 인프라 투자가 무엇인지 파악할 필요가 있음.
- 이러한 배경 하에서 본 연구에서는 지역 균형 발전 활성화를 위해 필수적인 지역별 SOC 투자 예산의 실태를 분석함으로써 지역 SOC 투자의 현황을 진단하는 데 1차적인 목적이 있음.
- 특히, 지역 SOC 예산 현황을 세분화해서 분석함으로써 지역 간 SOC의 주요 분야 차이점을 살피는 데 기초자료로 활용코자 함.
- 이러한 분석을 통하여 지역 SOC 예산 편성에 영향을 미치는 결정적 요인을 알아보고, 지역 예산을 이해하는 가운데 필요하다면 관련 정책적 시사점을 도출하고자 함.

2. 선행연구와의 차별화 및 연구 범위

- 지난 2001년부터 한국건설산업연구원은 다양한 시각에서 지역 건설산업 관련 연구를 수행해 왔음. 주요 연구 방법론은 다음과 같음.
 - 지역 건설시장을 살피는 데 있어서 GRDP 건설투자 비중 및 건설업 생산의 위상 분석에 초점, 건설업체 위상 및 업체 분포 분석을 수행
 - 개발사업, 수주 등 건설업체에서 바라보는 사업 위주의 분석을 수행함.

2 | 지역 SOC 예산 변화의 결정 요인과 정책적 시사점

<표 1-1> 한국건설산업연구원의 지역 건설 관련 연구

제목 및 저자	주요 내용	발간 형태
지방정부의 건설투자계획 분석, 중기지방재정계획을 중심으로, 권오현(2001)	중기 지방재정계획(2000~2004년) 분석을 통한 광역자치단체의 건설 공공투자 사업 규모 분석 및 비교(1인당투자, 면적당 투자, 투자밀도 지수, GRDP 대비 비중), 총액 베이스로 공종별 정리	이슈포커스 (건설산업 동향)
지방경제를 위한 건설산업 활성화 방안, 윤영선·강민석(2001),	지역을 수도권과 비수도권으로 나눠 건설 수주 (발주자, 대공종별), 허가, 업체 수, GDP, 건설업 성장 기여도, 건설업 취업자 비중 등 분석	연구보고서
지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진 현황과 지원 방안, 윤영선·박용석(2002),	지방자치단체별 핵심 개발사업 현황, 사업비 규모 및 조달 방식, 유형별 현황 정리	연구보고서
2003년 지역산업연관표로 본 지역 건설산업 구조 및 연관효과 분석, 윤영선(2007)	지역 IO테이블을 활용, 건설산업 생산유발, 전후방 연관효과, 고용구조와 유발효과 분석	이슈포커스
지역 건설시장 실태 분석 연구, 윤영선·권오현(2007)	GRDP 건설투자 비중별 지역 구분 비교, 건설업 취업자수 비중, 산업별 생산 순위, 인프라 투자 밀도, 지역별 건설기성, 공공 건설기성, 지역별 건설업체 평균 규모, 지역별 평균 공사규모 및 건수, 건설업체 경영 : 인당 매출액, 순이익률, 원가율, 상위업체 집중도	연구보고서
국부 형성에 대한 건설산업의 기여 및 지역별 인프라 스톡 추계, 권오현(2010)	2008년 국가자산통계 추계자료 활용, 건설산업 국부 형성 비중, 지역별 인프라 건설투자 실적 (1998~2007) 및, 스톡 추계, 1인당 지역별 인프라 스톡 비교	이슈포커스
지역별 건설산업의 위상 및 역할 분석, 윤영선·이홍일·박철한(2011)	지역내총생산액(GRDP), 건설투자 비중 분석, 건설업 생산과 타 업종 생산액 비교, 지역 IO(2005) 테이블을 활용해 생산 및 고용 유발효과 분석	이슈포커스
지역 인프라의 실태와 지역경제 활성화를 위한 정책 과제(2015)	생활형 인프라 지역별 비교, 시도별 노후 산업단지 등 비교, 지역별 핵심개발사업 조사	연구보고서 내부자료

- 기타 기관 혹은 연구자들이 수행한 지역 SOC 관련 연구들을 다음과 같음.
 - 전통적으로 SOC 관련 연구는 GRDP 등을 종속변수로 하여 생산성 및 효율성 등의 연구를 수행함.
 - 한편 생활 인프라 등과 같은 새로운 개념을 내세워 스톡 및 전문가 설문조사 등을 통한 분석도 수행함.

<표 1-2> 지역 SOC 관련 연구

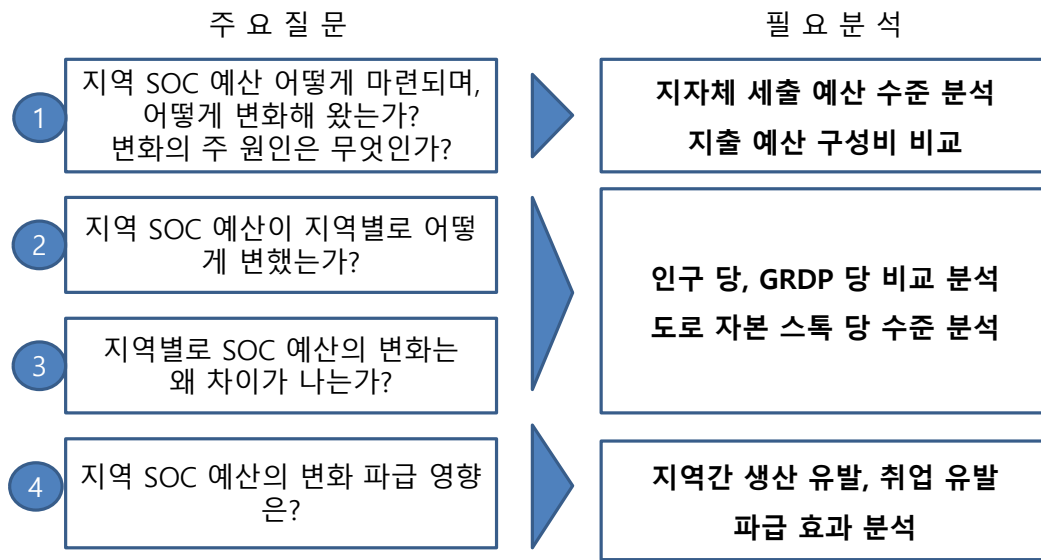
구분	변수	분석 방법
Achauer, D, A(1989b), "Is Public Expenditure productive?," Journal of Monetary Economics, 23(2), pp. 177-200.	GDP, 노동, 비주거용자본, SOC	생산함수 (콥더글라스)
심재희(2004), "사회간접자본과 지역경제성장의 상관성 분석", 「산업경제연구」, 제17권 제2호, 2004. 4	분석 기간 1980~1995 패널 OLS모형, 고정효과 모형 GRDP, 인적 자본 : 교육투자액(공교육, 사교육비), 사회간접자본스톡 : 산업경제비+지역개발비 & 감가상각비 & 국부통계로 추계	인적자본을 강조하는 내적 성장모형
김형태·류덕현(2012), "SOC 투자 규모의 적정성 평가 : 2012~2016년 국가재정운용계획안을 중심으로", KDI 경제전망, 2012 하반기.	내생적 경제성장모형을 통하여 GDP 대비 적정 SOC 투자 규모(중앙정부 SOC 예산, 지방정부 SOC 예산, 공기업 자체 투자, 민간 투자를 추정	내생적 경제성장 모형
지역별 사회간접자본(SOC) 분포 및 정책 방향, 변창욱·장재홍, 2013.12	2000년대 이후 지역발전 거점 정책의 추진 과정과 현황, 문화체육, 보건 등 사회적 SOC 정책의 전개 과정 살펴봄. 포장도로 vs 교통예산 & 재정자립도, 산업단지 면적 vs 국토개발 예산 비중 & 재정자립도 면적당 병상 수 vs 건강보건의예산비중 & 재정자립도, 면적당 공공도서관수 vs 문화체육 예산 비중, 보육정원/보육인구 vs 복지예산 비중 등	비중의 분포를 살펴봄.
"생활인프라 실태의 도시간 비교 분석 및 정비 방안", 조판기 외 9인, 국토연구원, 2013. 12	공원, 문화시설, 복지시설, 보육시설, 체육시설, 교통시설에 대한 공급 현황 및 실태 비교 및 종합하여 생활인프라 개념 제시 및 공급 방향 제시	AHP 전문가 설문조사 분석(삶의 질, 공공성, 접근성, 이용 빈도)
"지방 SOC 생산성 분석 및 발전방안", 한국지방행정연구원, 박진경, 오은주, 2015. 12	도로 Stock 유익한 산출물 GRDP와 유해한 산출물인 교통사고비용 추정하여 광역시도의 지역 효율성과 생산성을 분석 분석기간: 2006~2013년 산출물 : GRDP, 지역별 교통사고비용, 투입물 : 지역별 종사자 수, 지역별 총도로 연장, 지방관리도로 연장, 중앙도로 연장, 광역자치단체 민간자본스톡 등	효율성 : 방향거리함수 생산성 : 맘퀴스트 생산성 지수 사용

4 | 지역 SOC 예산 변화의 결정 요인과 정책적 시사점

- 본 연구의 연구 범위는 지역 SOC 투자의 대, 중·소 분류에 따른 분야별 SOC 대상 및 투자 현황을 포함함.
 - 지방재정통합공개시스템 활용, 지자체 SOC 세출 예산 대 결산 비교
 - ※ 지방재정통합공개시스템 : 「지방재정법」 제60조에 근거하여, 2006년부터 매년 8월, 2015년부터 매년 2월과 8월에 예산서와 결산서를 기준으로 각 지자체 별 홈페이지 공시
 - ※ 각 지방자치단체별 재정 공시 내용 중 주요 항목을 행정자치부에서 통합하여 공개
 - ※ 「지방재정법」 제60조의 2에 근거, 2010년부터 매년 10월, 2015년부터 매년 4월 과 10월에 행정자치부 홈페이지(lofin.moi.go.kr)를 통해 통합 공시

- 이를 위하여 본 연구에서는 다음과 같은 연구 방법을 활용하여 진행함.
 - 지역별 SOC 예산의 시계열 분석(2008~2015년)
 - 지역 예산을 구성하는 주요 요소(인구, 소득 등)와 SOC 예산 관계에 대한 분석
 - 지역산업 연관표를 활용 SOC 예산 변화로 인한 과급효과(생산유발효과, 취업유발효과) 분석

<그림 1-3> 연구의 주요 질문과 분석



3. 보고서 구성

- 본 보고서는 5개의 장으로 구성하였는데 제1장은 연구의 배경과 보고서 구성을 기술하였음.
- 제2장은 지방세출 예산 구성과 중앙 예산 간의 관계를 규명하였음. 그리고 전국의 세출 예산 추이를 분석하였음.
- 3장은 지역 간 SOC 예산을 인구, 소득, 도로 축적도와 비교 분석을 수행함.
- 4장은 지역 SOC 예산이 변화함에 따른 파급효과를 살펴봄.
- 5장은 결론과 시사점을 도출하였음.

1. 지역 예산 개념 및 항목 구성²⁾

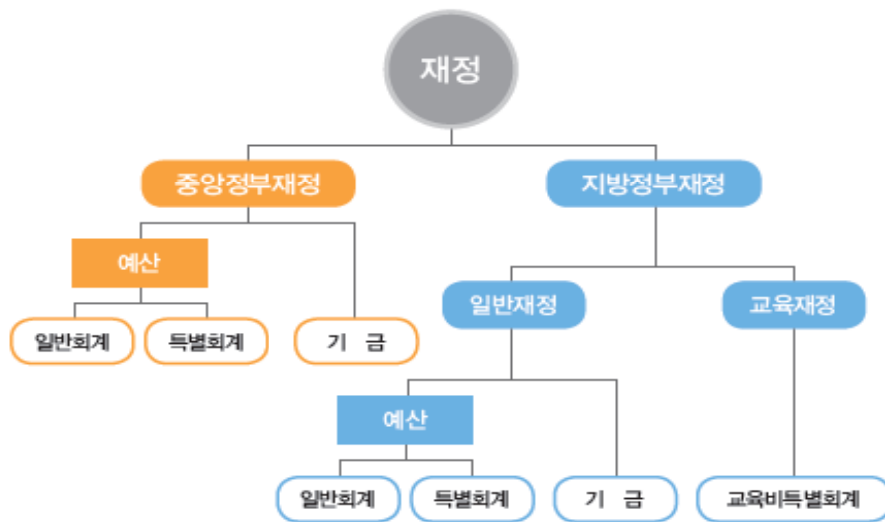
- 재정활동은 본질적으로 정부의 수입과 지출 활동으로, 예산과 기금 등 모든 재정운용 수단은 수익과 지출로 구성됨. 특히 「국가재정법」에서 예산(일반회계 및 특별회계)의 수입은 세입, 지출은 세출로 규정함으로써 기금의 수입·지출 활동과 구분하고 있음.
- 지방 예산의 개념 및 기능은 다음과 같음.
 - 지방자치단체는 주민의 생활을 안전하게 보호하면서 주민 각자의 경제·사회활동의 기회와 편익을 제공하고 나아가 주민의 복지 수준 향상의 기본 임무를 가짐.
 - 지방자치단체가 조직과 인력을 활용하여 주민 복지 수요를 충족시키기 위한 각종 사업 추진과 서비스를 창출·공급하기 위해서 사용되는 재정을 ‘지방 예산’이라고 함.
 - 기존에는 재정의 3대 기능인 소득 재분배, 경제 안정화, 자원 배분의 조정 기능 중 자원 배분 기능만 밀접한 관련성이 있다는 소극적 입장을 견지하여 왔으나 지방 자치가 실시되고 지방 재정의 규모가 커지면서 국가와 지역 발전을 위하여 지방 재정의 기능도 국가 재정의 기능과 같은 측면에서 보아야 할 것임.
- 소득 및 부의 분배 상태를 조정하는 소득 재분배 기능과 관련해 오늘날 지방자치단체는 국민 또는 주민에게 최소한의 기본 수요를 충족시키기 위하여 국고 보조금 형태로 중앙 정부로부터 일부 재정 지원을 받아 자기 부담이 확대되는 등 국민의 기초생활을 보장하는 역할이 증가되고 있음.
 - 또한 원가 이하로 지방행정 서비스를 제공하고 있어 제한적이거나 소득 재분배

2) 본 장은 국회예산정책처, 「대한민국 재정 2016」의 1장 “재정의 의의” 부분을 참고함.

기능이 확대됨.

- 둘째, 경제 안정화 기능과 관련해 각 지방자치단체는 지역경제를 안정시키기 위하여 지방 물가안정 대책을 추진하고 있고, 지역경제를 활성화시키기 위하여 IT, BT, CT, ET, NT 산업 등 지역 전략 산업과 재래시장 기반 확충 사업 등을 추진
 - 셋째, 자원 배분 기능과 관련해 소방, 교육, 의료, 보건위생, 상·하수도, 운수·교통, 치산·치수, 향만, 도로, 공원, 문화시설, 자치경찰 등 국민생활의 기반을 이루는 모든 분야에 이르고 있음. 공공적인 재화와 서비스의 제공은 오늘날 지방자치단체의 가장 중요한 기능으로 주민의 삶의 질을 향상시키고 지역 발전을 도모함.
- 우리나라 재정은 중앙정부 재정과 지방정부 재정으로 나뉨.
- 우리나라의 재정은 국가 재정(중앙재정)과 지방재정으로 구분되며, 지방재정은 다시 일반 지방재정과 지방 교육재정으로 구분됨. 일반 자치와 교육 자치로 이원화된 지방자치구조 하에서 일반 지방재정과 지방 교육재정 역시 최소한의 연계를 바탕으로 엄격하게 분리·운영되고 있음.

<그림 2-1> 우리나라 재정의 분류



자료 : '대한민국 재정 2016', 국회예산정책처, 2016. 3, p.14.

- 우리나라 지방재정은 일반 행정에 대한 자치를 관할하는 일반 재정과 교육에 대한 자치를 관할하는 교육재정으로 구분됨.
 - 통합 재정 기준으로 2015년 지방재정 통합 재정 지출 규모는 222.4조원이며, 일반 재정 168.1조원, 교육재정 54.3조원으로 구성됨.
 - 지방재정의 일반 재정은 일반회계, 특별회계(지방공기업특별회계, 기타특별회계), 기금으로 구성되어 있음.

- 일반회계는 각 지방자치단체가 기본적인 행정활동을 수행하기 위하여 설치·운영 되는 회계이며, 지방공기업특별회계는 상·하수도 사업 등의 수행을 위해 일반회계와 별도로 법률 또는 조례로 설치되는 회계임.
 - 기타특별회계는 특별 자금이나 특정사업 운영을 위해 지방공기업특별회계와는 별도로 설치됨.
 - 지방재정의 교육재정은 「지방교육자치에 관한 법률」에 따라 17개 시·도의 교육·학예에 관한 경비를 별도로 사용하기 위하여 일반재정과 구분하여 교육비특별회계로 운영됨.

- 지방예산의 종류는 다음과 같음.

<표 2-1> 지방 예산의 종류

구분 기준	예산의 종류	
예산 성질별 분류	- 일반회계예산 - 특별회계예산 - 기금	
예산계산 방법별 분류	- 예산총계 - 예산순계	
예산 성립 시기별 분류	- 본예산 - 추가경정예산 - 수정예산	- 준예산 - 잠정예산, 가예산
예산 관리 기술별 분류	- 사업예산(성과주의) - 계획예산 - 일몰예산	- 품목예산 - 영기준예산 - 자본예산

- 예산은 지방재정 운용을 위한 실질적인 도구이자 계획서이므로 재정활동을 한 눈에 파악할 수 있는 단일의 예산서 작성이 가장 바람직하다고 할 수 있음. 그러나, 지방자치단체의 수입·세출은 세부적인 경제적 능률이 서로 상이하고 예산의 편성·심의·집행 과정에서 재정 환경의 변화가 발생하기 때문에 회계 책임, 능률성, 대응성 등을 높이기 위하여 예산은 여러 종류로 구분·운영되는 것이 일반적인 추세임.³⁾
- 지방자치단체 재화의 지출 특히, 회계연도 내의 경비의 지출을 세출이라고 하며, 이러한 경비를 세출예산이라는 형식에 의거 세출예산과목 구분에 따라 편성하고 있음.
 - 세출 과목은 다음과 그림과 같이 구분하며, 기능별, 조직별, 사업 목적별, 경비 유형별, 성질별로 나뉘며, 2008년부터 사업예산제도 전면 시행에 따라 세출예산 과목의 체계가 변경되어 운영하고 있음.

<그림 2-2> 세출예산 과목체계 구조

분류	품목별예산(2007년까지)	사업예산(2008년부터)
기능별	장 (5개) 관 (16개)	분야 (13개) 부문 (52개)
조직별	항 (자율)	정책사업 행정운영 경비 재무활동
사업 목적별	세항 (자율)	단위사업
경비 유형별	세세항 (대 4개 / 소 8개)	세부사업
성질별	목 (8그룹, 38개) 세목 (109개)	편성목(8그룹, 38개) ※ 통계목 (128개)
(부기)	(산출기초)	(산출기초)

자료 : 지방재정통합공개시스템.

3) 배준식·이세구, “2011 다년도 예산제도 도입 방안 연구”, 서울시정개발연구원, 2011. 9(21p).

○ 본 연구에서 사용하는 기능별 세출예산의 구성은 다음 표와 같음.

<표 2-2> 지자체 세출 예산 세부 구분_기능별 분류

분야-부문	세부 부문
합계	
일반 공공행정	입법 및 선거관리, 지방행정·재정지원, 재정·금융, 일반행정
공공질서 및 안전	경찰, 재난방재·민방위, 소방
교육	유아 및 초중등교육, 고등교육, 평생·직업교육
문화 및 관광	문화예술, 관광, 체육, 문화재, 문화 및 관광일반
환경보호	상하수도·수질, 폐기물, 대기, 자연, 해양, 환경보호일반
사회복지	기초생활보장, 취약계층 지원, 보육·가족 및 여성, 노인·청소년, 노동, 보훈, 주택, 사회복지 일반
보건	보건의료, 식품의약품안전
농림해양수산	농업·농촌, 임업·산촌, 해양수산·어촌
산업·중소기업	산업금융지원, 산업기술지원, 무역 및 투자유치, 산업진흥·고도화, 에너지 및 자원개발, 산업·중소기업 일반
수송 및 교통	도로, 도시철도, 해운·항만, 항공·공항, 대중교통·물류 등 기타
국토 및 지역개발	수자원, 지역 및 도시, 산업단지
과학기술	기술개발, 과학기술연구지원, 과학기술일반
	예비비
	기타

자료 : 지방재정통합공개시스템.

○ 기능별 세출예산에서 통상 SOC 예산이라 함은 수송 및 교통 항목과 국토 및 지역 개발 예산임.

· 수송 및 교통 예산은, 도로, 도시철도, 해운·항만, 항공·공항, 대중교통·물류 등 기

타 등 5개의 세부 항목으로 나뉨.

- 국토 및 지역개발 예산은 수자원, 지역 및 도시, 산업단지 예산으로 나뉨.

2. 전국 지방 예산 추이

○ 2010년부터 2015년까지 GDP와 추경을 포함한 중앙정부 예산 지출 그리고 지방정부 예산 지출을 살펴보면 다음 표와 같음.

- 2010년 명목 GDP는 1,265.3조원 기록, 이후 2015년까지 연평균 4.3% 증가함. 중앙정부 예산은 이기간 동안 5.6%, 지방정부 예산은 5.0% 증가하였음.
- 중앙정부 예산은 GDP 대비 23~24% 수준을 기록하고 있으며, 지방정부 예산은 중앙 예산의 대략 60% 수준임.

<표 2-3> 명목 GDP와 중앙과 지방정부 예산 비교(추경 포함)

(단위 : 조원)

구분	명목 GDP(a)	중앙예산 지출(b)	지방예산 지출(c)	GDP 중앙예산 비중%(b/a)	지방예산 대비 중앙예산 비중%(c/b)
2010년	1,265.3	292.8	183.2	23.1	62.6
2011년	1,332.7	309.1	185.5	23.2	60.0
2012년	1,377.5	325.4	198.9	23.6	61.1
2013년	1,429.4	349.0	208.9	24.4	59.9
2014년	1,486.1	355.8	220.3	23.9	61.9
2015년	1,558.6	384.7	234.0	24.7	60.8
연평균 증가율(%)	4.3	5.6	5.0	-	-

주 : 중앙예산과 지방예산은 총지출 기준으로 추경까지 포함된 금액임.

자료 : 명목 GDP는 한국은행, 중앙예산지출액은 「대한민국 재정 2016」, 국회 예산정책처, 2016. 3, p.16 [그림 1-1] 중앙정부재정 규모(총지출) 추이, 지방예산 지출은 지방재정통합공개시스템.

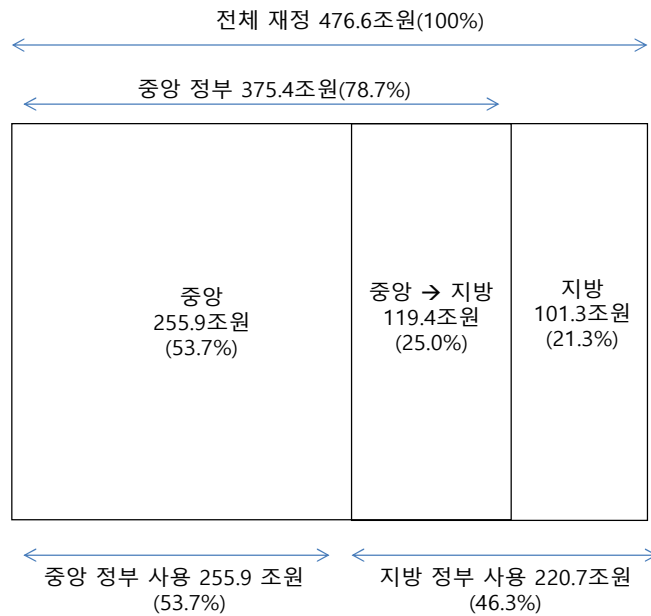
○ 추경을 제외한 중앙정부 예산과 지방정부 예산의 관계는 다음과 같으며, 지방정부 재원 절반 이상(54.1%)을 중앙 정부에 의존함.

- 2015년의 경우 중앙정부 세출 예산 375.4조원 중앙에서 지방정부로 교부금, 국고 보조금, 광특회계⁴⁾ 등으로 총 119.4조원이 이전됨(중앙정부에서 지방정부의 일반

재정으로 80조원이 이전되고, 교육재정으로 39.4조원이 이전됨).

- 중앙에서 지방정부로 이전한 규모를 감안한 재정 총액은 476.6조원으로 중앙정부가 256조원을 사용하고, 지방정부가 220.7조원을 사용함.
- 중앙정부와 지방자치단체의 세입예산은 7 : 3의 비율, 세출예산은 대략 5 : 5의 비율을 보이고 있음.
- 결국, 지방 정부는 지출의 50% 이상을 중앙에 의존할 수밖에 없는 구조임⁵⁾.

<그림 2-3> 2015년 중앙정부와 지방정부 이전액을 감안한 사용 예산(추경 제외)



주 : 추경을 감안하기 이전 예산 기준으로, 행정자치부 내부자료를 토대로 국회예산정책처에서 작성.
 자료 : 「대한민국 재정 2016」, [표 1-10], 2015년도 통합재정 사용액 재구성.

4) ‘광특회계’란 광역(시, 도)지역발전특별회계를 뜻하며, 과거 국가균형발전특별회계에서 전환된 것으로 정부가 지역별 특성과 비교우위에 따른 지역의 특화 발전을 지원하고, 광역경제권의 경쟁력 향상을 위한 사업의 효율적 추진과 그 재원을 마련하기 위한 설치한 특별회계로서 정부의 본예산과 별도로 지방자치단체에 지원되는 예산임.

5) 홍성익, 김유찬, “지방자치단체의 자주재정 실현을 위한 지방재정구조의 문제점과 개선 방안에 관한 연구”, 「조세연구」, 제16권 제1집 2016년 4월, p.160.

- SOC 예산과 관련하여 중앙정부 예산과 지방정부 예산 간의 정확한 자료는 존재하지는 않음. 다만, 인프라 사업과 관련해 국가 전액 부담 사업과 분담사업으로 구분됨.
 - 사업별로 중앙정부의 재정 지원을 받는 기준은 관련법에 명시되어 있으며, 「보조금관리에 관한 법률」에 규정되어 있음.

<표 2-4> SOC 시설 유형별 국가재정분담기준

유형	상세 구분	지원 기준 및 내용	국가재정분담 비율	
도로	고속도로	신설/확장 사업비	50%	
	국도대체우회도로/ 국가지원지방도	공사비 전액 지원, 보상비가 총공사비의 30% 초과시 초과분 보조	공사비	
	광역도로	2개 이상의 시·도에 걸치는 도로	최대 50% (1천억원 한도)	
	대도시권 혼잡도로	“대도시권 교통 혼잡도로 개선사업 기본계획”에 반영된 사업	공사비 50%	
광역교통 시설	주차장, 공영차고지	광역기능 주차장 및 운수사업법 규정상 공영차고지	30%	
철도	광역철도	2개 이상 시도에 걸쳐 운행	75%	
	도시철도	도시교통권역에서 건설 운영	60%(서울 40%)	
공항	공항	공항시설	100%	
항만	항만 배후도로	항만 이용 교통량 25% 이상, (B/c) 1.0 이상	최대 50%	
	항만 기반시설	지원 가능 시설항목 및 지원 규정만 제시	지원 규정	
산업단지	국가 산단	진입도로	100%	
		용수시설	전액 지원(접경지역 제외한 수도권 제외) 100% ('08 이후 30%)	
		하폐수시설	전액 지원(면적 구분 없음) 100% (수도권 50%)	
	지방 산단	진입도로	면적 30만㎡ 이상 산단, 수도권 제외 지원 기준 : (330만㎡ 미만) 신설 6km(43차로), 확장 6차로/ (330만㎡이상) 신설 8km(6차로), 확장 8차로	100%
		용수시설		
		하폐수시설	전체 지원(면적 구분 없음)	100% (수도권 50%)
	농공 산단	진입도로	용지 매수비, 도로 포장 및 구조물	지원 규정
		용수시설	공동이용 건축물, 전력통신용수기타시설	
		하폐수시설	전체 지원(일반 농어촌 50%, 추가지원 농어촌 70%, 우선지원 농어촌 100%)	50~100%

자료 : 국토연구원(2012), 「중앙과 지방의 투자협력 체계 구축을 위한 인프라 투자비용 분담체계 개선방안 연구」, p.46.

- 추경을 포함하여 지방정부 세출 예산의 명목가격 추이를 살펴보면 2008년 161.2조원에서 2015년 234조원으로 7년 동안 72.8조원 증가, 대략 1년에 10조원 정도 증가한 것으로 분석됨.
 - 항목별로 크게 증가한 부문부터 나열하면 사회복지가 같은 기간 33.9조원에서 72.7조원으로 38.8조원이나 증가하였는데, 대략 2배 정도로 규모가 커짐.
 - 기타 항목도 17.4조원에서 25.0조원으로 7.6조원 증가했으며, 일반공공행정도 20.2조원에서 26.8조원으로 6.6조원 증가함.
 - 그러나, 3가지 항목이 감소하였는데, 그 중 가장 큰 감소를 보인 항목이 국토 및 지역개발로 16.2조원에서 15.5조원으로 0.7조원 감소했음. 다음으로 수송 및 교통은 19.3조원에서 18.8조원으로 0.5조원 감소하였음.

<표 2-5> 지방정부 세출 예산 추이(명목, 추경 포함)

(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

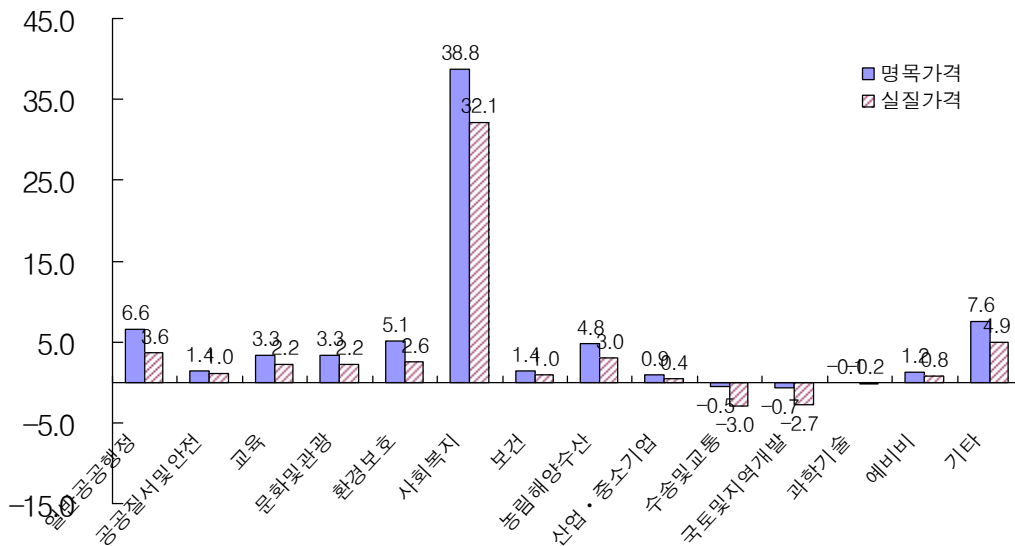
자료 : 지방재정통합공개시스템.

○ 2008년 지방 세출예산과 2015년 예산간 증감액 차이를 각 부문별로 나열하면 다음 그래프와 같음.

- 사회복지 예산이 압도적으로 높은 것을 나타나며, 수송 및 교통과 국토 및 지역개발은 감소한 것으로 나타남.

<그림 2-4> 지방정부 세출 예산 2015년과 2008년 차이

(단위 : 조원)

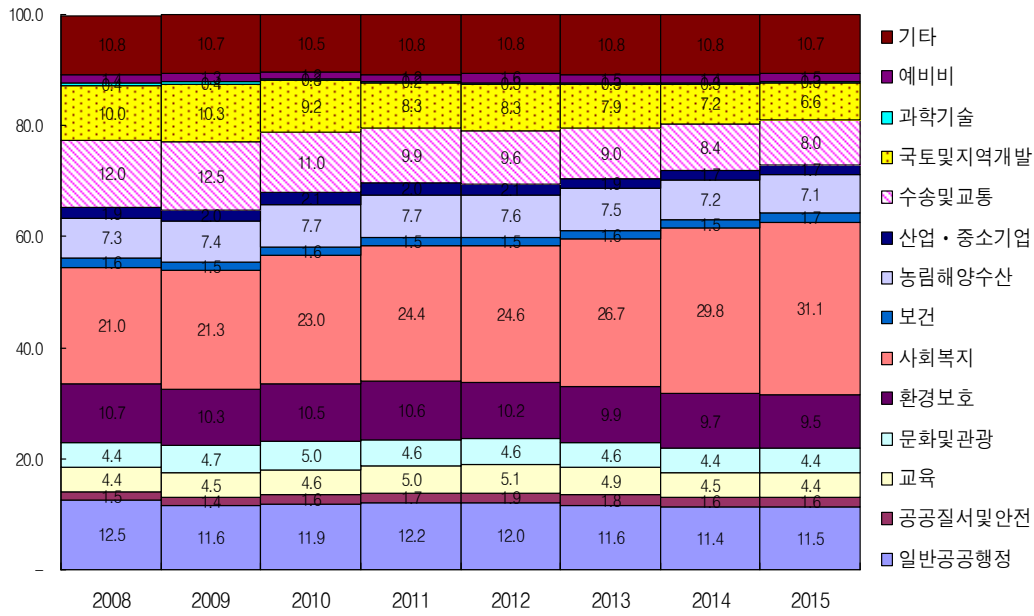


주 : 2010년 실질가격 기준임.

○ 세출예산의 항목별 비중 변화를 살펴보면 사회복지 21.0% → 31.1%로 10.1%p 증가함.

- 수송 및 교통 12.0% → 9.0%로 비중이 3.9%p 감소하였으며, 국토 및 지역개발도 10.0% → 6.6%로 3.4%p 감소함.

<그림 2-5> 지방정부 세출 예산 비중 추이



3. 지방 SOC 예산 세부 추이

○ 2008년부터 2015년 세부 SOC 예산⁶⁾ 추이를 살펴보면 다음 표와 같음.

- 수송 및 교통의 경우 도로, 도시철도, 해운·항만, 항공·공항, 대중교통·물류 등 기타 예산으로 총 5가지 항목으로 분류가 됨.

<표 2-6> 2008~2015년 세부 SOC 예산 추이

(단위 : 조원, %)

구분		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
금액 (조원)	SOC 예산	35.5	40.6	37.0	33.6	35.7	35.2	34.2	34.3
	수송 및 교통	19.3	22.2	20.2	18.3	19.1	18.8	18.4	18.8
	도로	9.0	9.9	9.0	7.6	7.7	7.6	6.7	6.8
	도시철도	1.8	1.9	2.9	2.3	2.6	2.2	2.8	2.9
	해운·항만	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.3
	항공·공항	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대중교통·물류	8.3	10.3	8.1	8.2	8.6	8.9	8.8	8.7
	국토 및 지역 개발	16.2	18.4	16.8	15.4	16.6	16.4	15.8	15.5
	수자원	1.8	2.1	2.2	2.1	2.8	3.1	2.7	2.8
	지역 및 도시	12.9	14.4	12.9	11.5	12.2	11.9	11.7	11.3
산업단지	1.5	1.9	1.7	1.7	1.6	1.4	1.4	1.3	
증감 률 (%)	SOC 예산	-	14.5	-9.9	-9.2	6.3	-1.5	-2.8	0.1
	수송 및 교통	-	15.2	-9.2	-9.5	4.6	-1.7	-1.9	1.9
	도로	-	9.5	-9.1	-15.1	1.2	-2.3	-11.9	2.4
	도시철도	-	2.4	52.9	-19.8	12.2	-16.3	26.4	6.8
	해운·항만	-	21.1	-8.6	-6.9	-3.3	5.6	21.4	61.0
	항공·공항	-	30.9	-12.5	181.0	-22.1	72.4	-40.1	97.6
	대중교통·물류	-	24.2	-20.7	0.3	5.7	3.1	-0.6	-1.2
	국토 및 지역 개발	-	13.7	-8.5	-8.7	8.3	-1.2	-3.9	-1.9
	수자원	-	17.1	4.2	-3.6	35.8	8.7	-11.4	2.5
	지역 및 도시	-	11.7	-10.5	-10.9	5.7	-2.4	-1.6	-3.0
산업단지	-	26.7	-8.0	0.8	-7.9	-10.0	-6.6	-1.7	

자료 : 지방재정통합공개시스템.

6) 통상 수송 및 교통과 국토 및 지역개발을 더한 예산을 보수적인 측면에서 SOC 예산으로 여김.

- 이 중 수송 및 교통 예산 중 도로가 2008년 9.0조원에서 2015년 6.8조원으로 2.2조 원 감소해 가장 감소가 큼.
 - 한편, 국토 및 지역개발 예산의 경우 수자원, 지역 및 도시, 산업단지 등 총 3개의 항목으로 구분되는데, 이 중 지역 및 도시 예산이 2008년 12.9조원에서 2015년 11.3조원으로 1.6조원 감소해 가장 감소가 컸음.
- 지방정부 세출 예산은 일반회계, 공기업특별회계, 기타특별회계로 나뉘는데 수송 및 교통과 국토 및 지역개발 예산의 감소 양상은 다소 차이가 있는 것으로 나타남.
- 2015년과 2008년 세출 예산의 일반 및 특별회계 간 차이를 살펴본 결과, 수송 및 교통은 기타특별회계는 0.8조원 증가했으나, 일반회계가 1.3조원 감소하여 전체 예산이 감소한 것으로 나타남.
 - 국토 및 지역개발의 경우는 일반회계가 1.1조원 증가했으나, 공기업특별회계와 기타특별회계가 각각 0.2조원, 1.6조원 감소했기 때문에 전체적으로 0.7조원 감소한 것으로 나타남.

<표 2-7> 2008~2015년 SOC 세출예산의 일반 및 특별회계 차이

(단위 : 조원)

구분	계	일반회계	공기업 특별회계	기타 특별회계
수송 및 교통	-0.5	-1.3	0.0	0.8
도로	-2.2	-2.6	0.0	0.4
도시철도	1.1	0.3	0.0	0.8
해운·항만	0.1	0.1	0.0	0.1
항공·공항	0.0	0.0	0.0	0.0
대중교통·물류 등 기타	0.5	0.9	0.0	-0.5
국토 및 지역개발	-0.7	1.1	-0.2	-1.6
수자원	1.0	1.0	-0.1	0.1
지역 및 도시	-1.6	0.1	-0.1	-1.6
산업단지	-0.2	0.0	-0.1	-0.1

자료 : 지방재정통합공개시스템.

1. SOC 예산 분석 방법론

- 2장에서 지역 예산의 개념과 전국의 SOC 예산 추이를 살펴보았다면, 제3장에서는 지역별 SOC 예산 형성의 주요한 요소들을 살펴봄으로써, SOC 예산의 변화가 지역별로 차이가 나는 이유에 대해서 알아봄.
 - 재정 지출에 대한 사회경제적 결정론을 토대로 관련 요소들을 살핌.
 - 사회경제적 결정론은 재정 지출 사회경제적 결정론은 지역사회 내의 다양한 사회, 경제적 요인들이 지방정부 지출 수준을 결정한다는 이론임(Fabricant, 1952).⁸⁾

- 사회경제적 결정론에서 예산을 결정짓는 가장 중요한 요소는 인구와 소득임.
 - Musgrave(1985)는 공공 지출에 영향을 미치는 중요한 요소로 1인당 소득, 인구밀도, 도시화율 3가지 사회경제적 요인이 지방재정 지출 규모를 결정한다고 분석함.
 - Wagner(1890)는 재정 지출에 있어 사회경제적 요인이 중요한 영향력을 행사한다고 역설하면서, 인구밀도, 도시화 및 산업화, 지역 소득 수준 등으로 인해 재정 지출이 증가하거나 감소할 것이라는 가설을 제시함(주희진·권기현, 2012).
 - Dao(1994)는 1970~80년 105개 국가의 재정 지출 수요함수를 분석, 1인당 소득, 공공재 한계가격, 도시화율, 인구 규모 등이 정부의 지출을 결정짓는 요소로 밝힘.

- 국내 관련 연구에 따르면, 지방재정 지출을 결정짓는 주요 요소는 지역 소득, 인구, 도시화율, 고령화율 등이 있음.
 - GRDP는 재정 지출 효과론에 근거를 두는데, 국내에서는 이규환(1994), 정재철(1998) 등에 의해서 연구가 이뤄짐.⁹⁾

7) 본 장에서 사용한 예산 데이터는 모두 지방재정통합공개시스템의 데이터를 사용.

8) 이경은, 김은순, “인구 고령화가 지방재정 지출에 미치는 영향에 관한 연구”, 「지방행정연구」, 제29권 제2호, 2015. 6.

- 윤지웅, 김태영, 김주경, 지방정부 재정 지출의 지역경제 활성화 효과 분석 연구에서 2003~06년 자료를 통해 예산항목별 지방재정 지출 효과를 실증 분석한 결과 사회보장비, 보건 및 생활환경개선비, 교육문화비 순으로 지출효과가 크고, 지역 사회개발비, 지역경제개발비, 교통관리비는 통계적으로 유의미한 값을 얻지 못함.
- 문병권·하중원(2007)의 연구에서도 지역의 자체 재원, 지역 소득, 인구구조, 도시 화율과 지방재정 지출과의 관계를 분석한 결과, 지역의 자체 재원, 지역 소득, 고령화 인구 증대는 지방재정 지출 확대와 정(+)의 관계 가지는 것으로 분석됨.
- 류덕현(2008)은 OECD 13개국 1970~2002년 패널 자료를 사용하여, 복지부문과 교육부문의 재정 지출이 인구구조와 매우 밀접한 관계를 가지는 것으로 분석함.
- 이경은, 김순은(2015)은 2008~2013년 데이터를 사용해 분석한 결과 고령화로 인하여 총지출은 증가하나, 일반행정비는 부(-)의 영향을, 사회개발비는 정(+)의 영향을 미친 것으로 나타난다고 분석함.

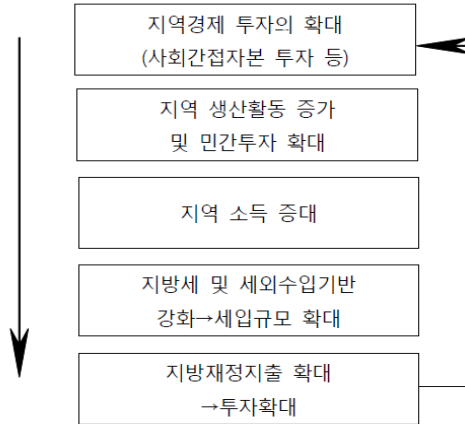
○ 지방재정 지출과 지역경제의 순환 관계는 다음과 같음.¹⁰⁾

- 첫째, 공공재의 공공 기능으로서의 도로, 공원, 그리고 하수도 등 사회간접자본에 해당하는 공공시설 공급 외에도 사회복지시설과 각종 공공 서비스 등을 공급함.
- 둘째, 민간재 조정 기능으로서 용자나 출자 또는 보조금과 같은 정책적 수단으로 민간재의 조정 기능 역할 수행함.
- 셋째, 각종 복지 프로그램을 통해 소득과 부의 재분배 기능을 담당함.
- 넷째, 케인즈 이론에 입각해 성장의 중요한 전략산업 부문에의 지방재정 지출 등은 지역경제 성장을 촉진함.

9) 윤지웅, 김태영, 김주경, “지방정부 재정지출의 지역경제 활성화 효과 분석”, 「지방정부연구」, 제13권 제3호(2009 가을), pp.135-157.

10) 이창근, “지방재정 지출의 지역별 효과 분석”, 「한국지방재정논집」, 제18권 제2호 (2013. 8), 61쪽 내용 재 정리.

<그림 3-1> 지방재정 지출과 지역경제의 순환관계



자료 : 이창근, “지방재정지출의 지역별 효과 분석”, 「한국지방재정논집」, 제18권 제2호 (2013.8), p.65.

2. SOC 예산 비교 분석

- 앞서 살펴본 여러 연구 자료를 토대로 예산 분석을 다음과 같이 수행함.
 - 먼저 지역 SOC 예산의 수준 분석으로 지역별 SOC 예산 규모를 파악함.
 - 2차적으로는 인구당 SOC 예산을 살펴봄으로써 지역 인구 대비 SOC 예산 수준 및 변화를 분석함.
 - 3차적으로는 GRDP당 예산 규모를 비교함으로써 지역 GDP 규모별 SOC 예산 수준 변화를 분석함.
 - 4차적으로는 도로 연장 당 도로 예산을 비교하여 건설 자본 스톡인 도로당 예산 수준을 비교함.

<표 3-1> 지출 SOC 예산 분석 방법론

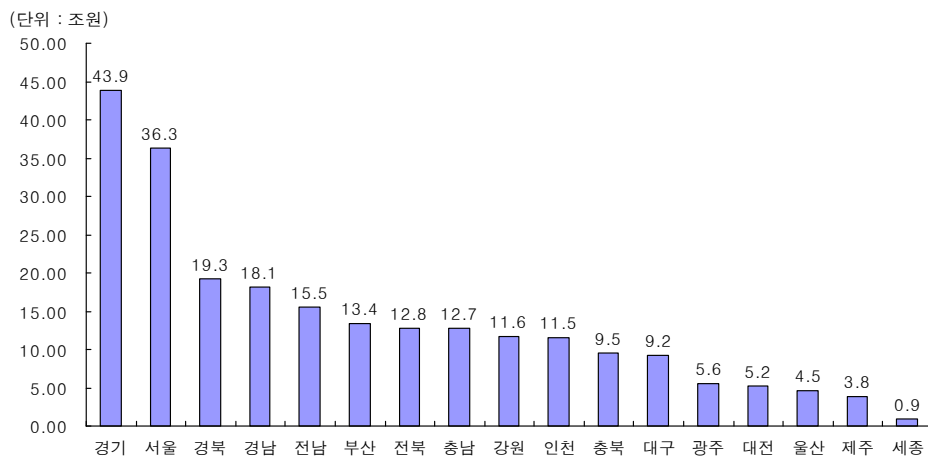
구분	분석 항목	목적
1차	수준 분석	지역별 SOC 예산 규모 파악
2차	인구 인구별 지출 규모 분석	지역 인구 대비 SOC 예산 수준 및 변화 분석
3차	GRDP당 예산 비교	지역 GDP 규모별 SOC 예산 수준 변화 분석
4차	도로 연장 당 도로 예산 비교	건설 자본 스톡 당 예산 수준 비교

(1) 수준 분석

■ 시도별 지역 예산

- 2015년 행정구역별로 17개의 시도별 지역 예산을 비교해 보면 다음과 같음. 경기도가 43.9조원으로 가장 크고 서울이 36.3조원으로 두 번째로 큼.
 - 다음으로 경북(19.3조원)과 경남(18.1조원)이 각각 세 번째와 네 번째로 예산이 큰 것으로 나타남.
 - 세종시가 0.9조원으로 가장 낮으며, 제주가 3.8조원으로 두 번째로 예산 규모가 낮은 것으로 나타남.

<그림 3-2> 2015년 시도별 지역 예산 규모

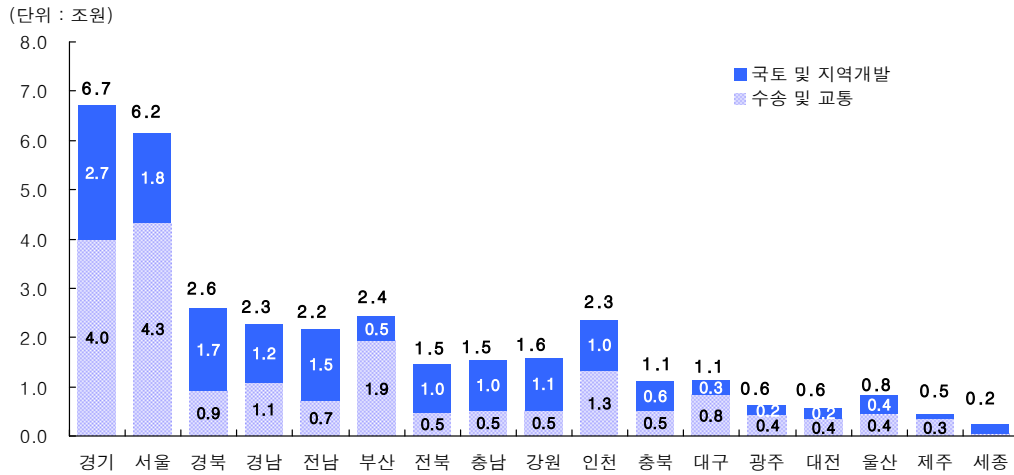


■ 지역 SOC 예산, 대분류 비교

- 2015년 시도별 지역 SOC 예산을 비교해 보면 다음과 같음. 일반적으로 예산 규모가 클수록 SOC 예산도 크지만 약간의 차이는 있음.
 - 경기도가 6.7조원으로 지역별로 SOC 예산이 가장 크며, 서울이 6.2조원으로 두 번째로 큼.
 - 다음으로 경북(2.6조원)과 부산(2.4조원)이 각각 세 번째와 네 번째로 SOC 예산이 큰 것으로 나타남.

- 세종시가 0.2조원으로 가장 낮으며, 제주가 0.5조원으로 두 번째로 SOC 예산이 낮은 것으로 나타남.

<그림 3-3> 2015년 시도별 지역 SOC 예산



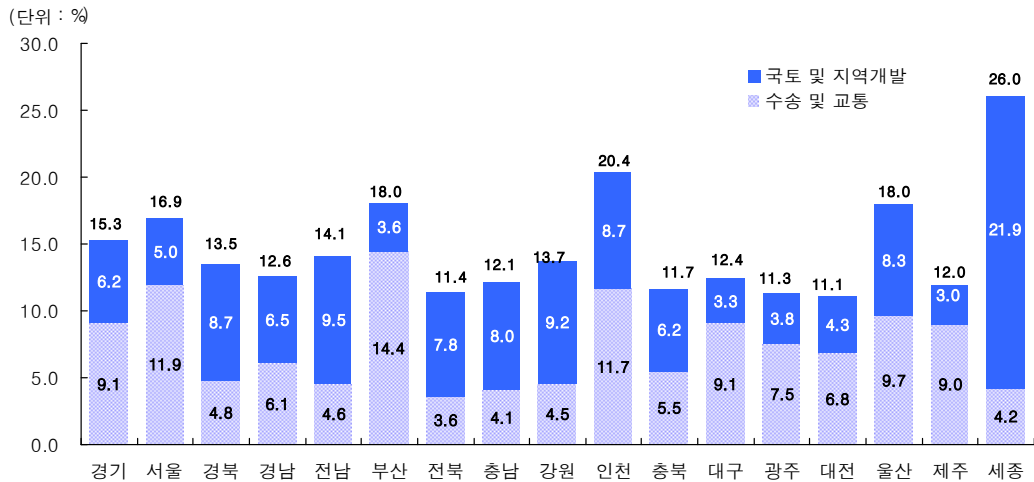
- SOC 예산은 크게 수송 및 교통과 지역개발 예산으로 나눌 수 있음. 경기, 서울, 부산, 인천, 대구 등의 대도시는 수송 및 교통 예산이 국토 및 지역개발 예산보다 높음.
 - 대도시는 교통난과 대중교통과 관련된 비용이 크기 때문에 수송 및 교통 예산에 더 많은 금액을 할애하고 있는 것으로 판단됨.
 - 지역별로 서울이 4.3조원으로 가장 많은 수송 및 교통 예산을 투입하고 있으며, 다음으로 경기도가 4.0조원으로 두 번째로 높음.
 - 부산(1.9조원)과 인천(1.3조원)이 각각 세 번째와 네 번째로 높음.

■ 시도별 지역 SOC 예산이 차지하는 비중

- 2015년 지역 예산에서 SOC 예산이 차지하는 비중을 시도별로 살펴보면 다음과 같음. 가장 높은 비중을 차지한 지역인 세종(26.0%)을 제외하고 최고 20.4%에서 최저 11.1% 구간에 분포함.

- 각 지역별로 전체 예산에서 국토 및 지역 개발 예산이 차지하는 비중은 세종(21.9%)을 제외하고 최소 3.0%에서 9.5%의 비중을 기록함.
 - 세종을 제외하고 전남이 9.5%로 가장 높으며 다음이 강원이 9.2%를 기록함.
 - 광역 및 특별 시 중에서는 인천(8.7%)과 울산(8.3%)이 비교적 높은 수준임.
 - 제주가 3.0%로 비중이 가장 낮았으며, 대구는 3.3%를 기록함.
- 수송 및 교통 예산의 비중은 부산이 14.4%로 가장 높았으며, 서울 11.9%, 인천 11.7%로 각각 두 번째와 세 번째로 높음.
 - 세종(4.2%)을 제외하고 주로 광역도의 비중이 대부분 5% 내외로 낮았는데 이 중 전북이 3.6%로 가장 비중이 낮았으며, 다음이 충남이 4.1%로 두 번째로 낮음.

<그림 3-4> 2015년 시도별 지역 SOC 예산 비중

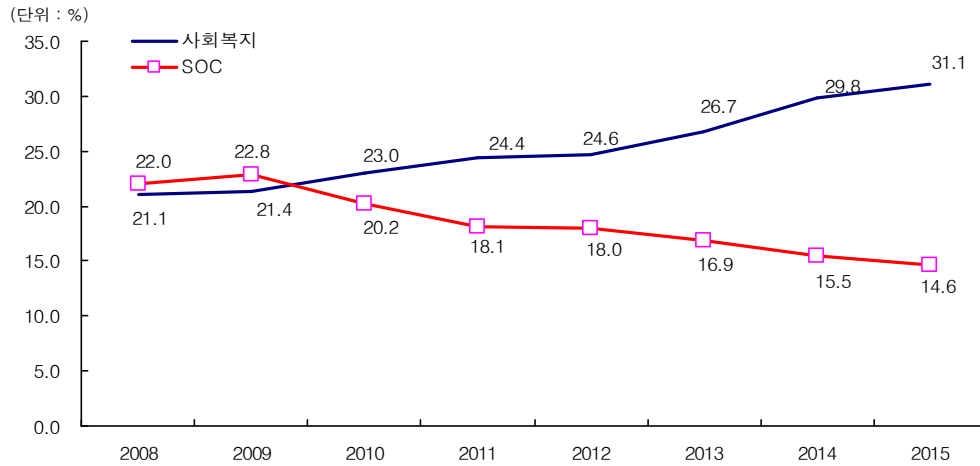


■ 시도별 지역 SOC 예산과 사회복지 예산 비교

- 2015년 지역 SOC 예산의 전국 평균은 14.6%이며, 사회복지 예산은 31.1%임. SOC 예산 대비 사회복지 예산의 비중은 두 배 이상임.
 - 지역 SOC 예산은 과거 2008년과 2009년 22.0%, 22.8%를 기록해 사회복지 예산보다 약간 높은 수준이었음.

- 2010년에 사회복지 예산 비중이 SOC 예산 비중을 넘어섰으며, 이 둘의 격차는 점점 벌어짐. 특히, 2013년부터 격차가 10p% 이상 벌어짐.
- 2008년 21.1%였던 사회복지 예산 비중은 2015년 31.1%으로 7년 동안 10.0%p 증가함. 이 기간 SOC 예산의 비중은 22.0%에서 14.6%로 7.4%p 감소함.

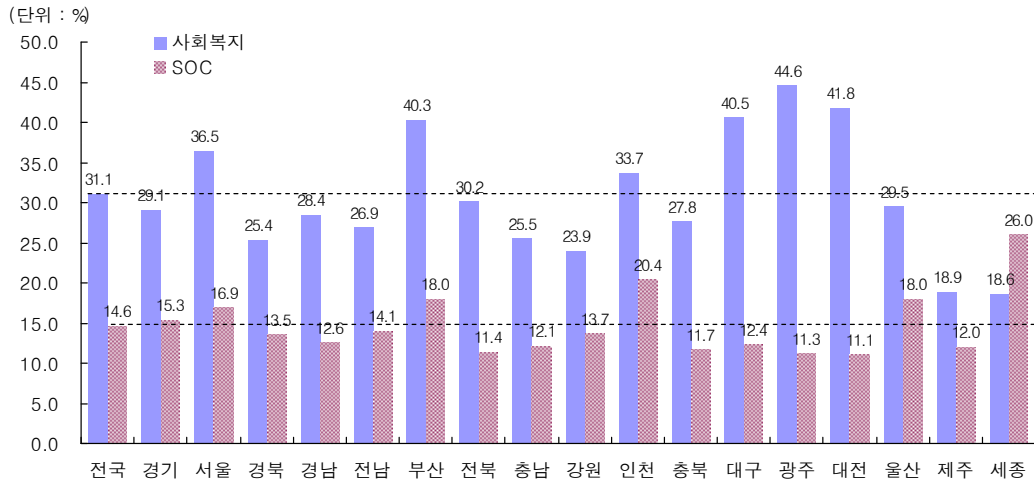
<그림 3-5> 지역 SOC와 사회복지 예산 비중 추이 비교



○ 다음 <그림 3-6>은 2015년 지역 SOC 예산과 사회복지 예산 비중을 각 시도별로 비교한 그래프임. 지역별로 사회복지 예산 비중의 편차가 SOC 예산 비중 편차보다 큰 것으로 나타남.

- SOC 예산의 비중은 최소 11.1%에서 최대 26.0%를, 사회복지 예산은 최소 18.6%에서 최대 44.6%를 기록함.

<그림 3-6> 2015년 시도별 지역 SOC, 사회복지 예산 비중 비교

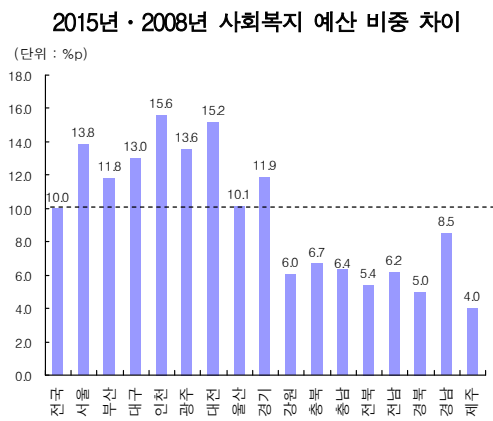
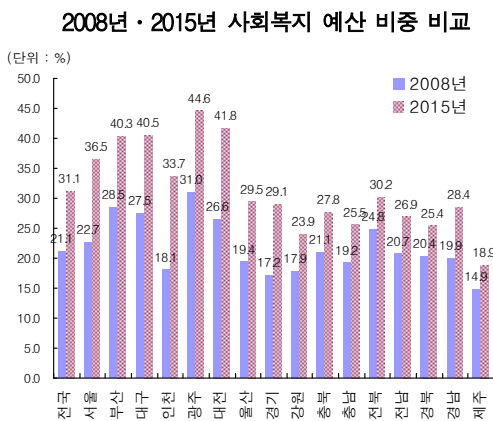
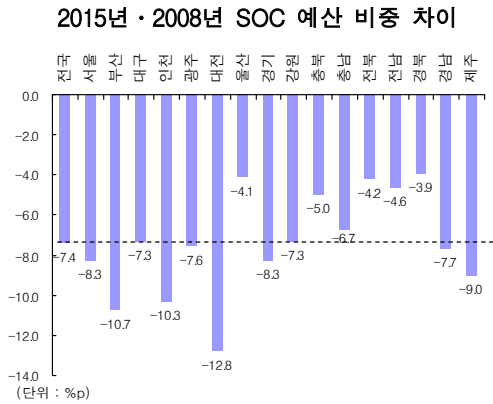
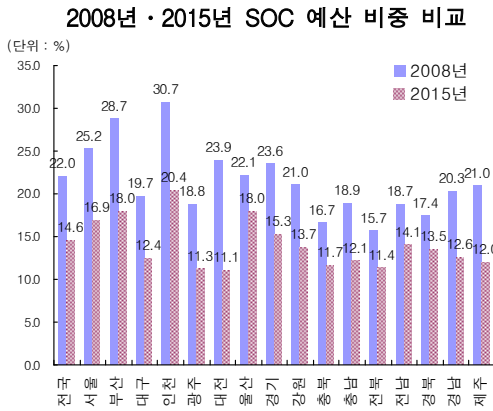


■ 시도별 지역 SOC 예산 변동 비교

- 2015년과 2008년 지역별로 SOC 예산이 차지하는 비중을 비교한 결과, 전국적으로 대략 7.4%p가 감소한 것으로 분석됨.
 - 대전(-12.8%p), 부산(-10.7%p), 인천(-10.3%p), 제주(-9.0%p), 서울(-8.3%p), 경기(-8.3%p) 등의 감소폭이 컸던 것으로 분석됨.

- 2015년과 2008년을 비교한 결과, 지역별로 SOC 예산이 차지하는 비중이 크게 감소한 지역일수록 사회복지 예산의 증가가 컸는데, 이러한 현상은 광역도보다는 광역 및 특별시에서 보다 두드러짐.
 - 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산, 경기 등은 모두 전국 평균적으로 증가한 것보다 더 많은 수준으로 사회복지 예산 비중이 증가하였음.
 - 반대로 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주 등은 모두 전국 평균적으로 증가한 것보다 낮은 수준으로 사회복지 예산 비중이 증가함.

<그림 3-7> 2008년 · 2015년 시도별 지역 SOC, 사회복지 예산 변동 비교



■ 소결론

- 2015년과 2008년 지역별로 SOC 예산이 차지하는 비중을 비교한 결과, SOC 예산 비중의 조정 폭이 크고 사회복지 예산 비중이 증가가 두드러진 지역은 대부분 인구가 밀집한 대도시권 지역들임.
 - 특히, 수도권 지역의 이러한 현상이 다른 지역보다 더욱 활발했음.
- 2008년에는 인구가 밀집한 대도시권 지역의 SOC 예산의 지출 비중은 지방의 광역도보다 매우 높은 편이었음. 2015년에 들어서는 대도시권 지역이 SOC 예산 지출 비중이 크게 줄어, 지방 광역도와의 비중의 차이가 낮아짐.

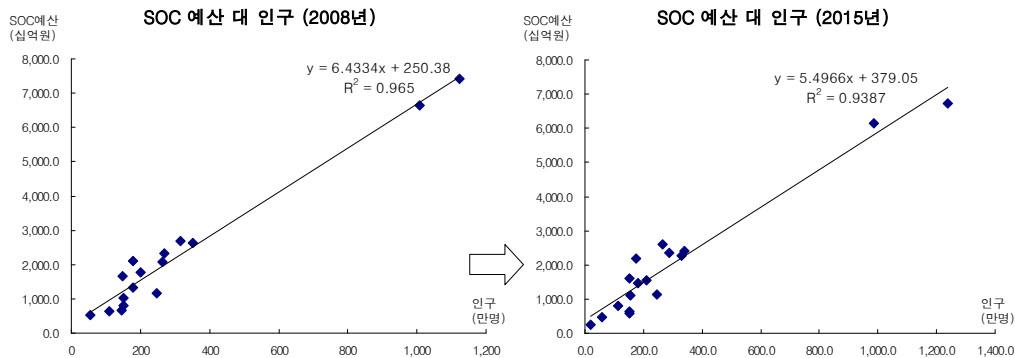
- 그러나, 반대로 대도시와 지방 광역도 간에 사회복지 예산 비중의 차이는 최근 들어 더욱 커진 것으로 분석됨. 사회복지 예산 증대 속도가 인구가 밀집한 대도시일 수록 더욱 높았던 것으로 판단됨.

(2) 인구¹¹⁾별 지출액 비교 분석

■ 전체 인가와 SOC 예산 간의 관계

- 지역사회 내의 다양한 사회, 경제적 요인들이 지역 예산 수준을 결정함. 그 중 예산 수입원의 기준이 되는 인구가 가장 결정적인 요소임.
 - 인구가 많을수록 예산 지출 규모가 커지는데, 다음 <그림 3-8>에서 알 수 있듯이 인구 대비 SOC 예산이 우상향하는 그래프가 그려짐.
- 각 도별 인구 대비 SOC 예산의 단순 추정식을 통하여 탄력치를 측정한 결과는 다음과 같으며, 2008년과 2015년을 비교한 결과 최근 들어 탄력치가 낮아짐.
 - 2008년도에는 SOC 예산의 탄력치 기울기를 통해 분석한 결과 인구가 1만명 증가 시 대략 64억원이 증가하는 것으로 분석됨.
 - 2015년에는 인구가 1만명 증가시 대략 55억원이 증가하는 것으로 분석됨.

<그림 3-8> SOC 예산과 인구 비교

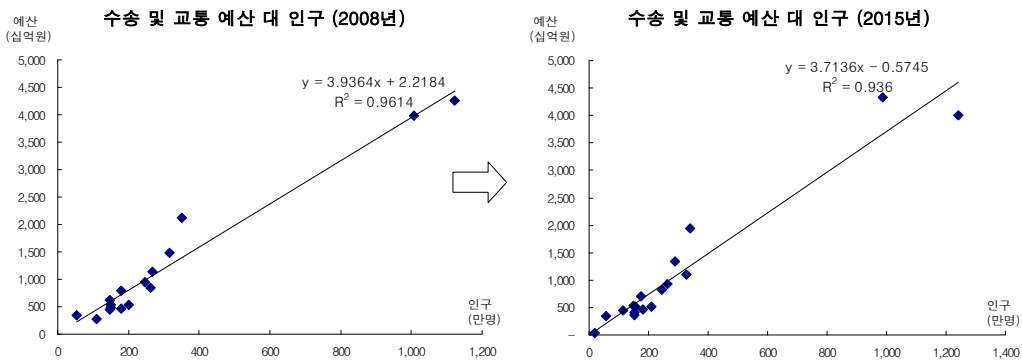


11) 지역 인구자료는 통계청 데이터를 사용하였으며, 2015년 인구총조사가 결과가 반영된 추계인구 시계열 데이터를 활용함.

○ 다음으로 SOC 예산을 수송 및 교통 예산과 국토 및 지역 개발 예산으로 나누어 인구 대비 어떻게 변했는지 비교해봄.

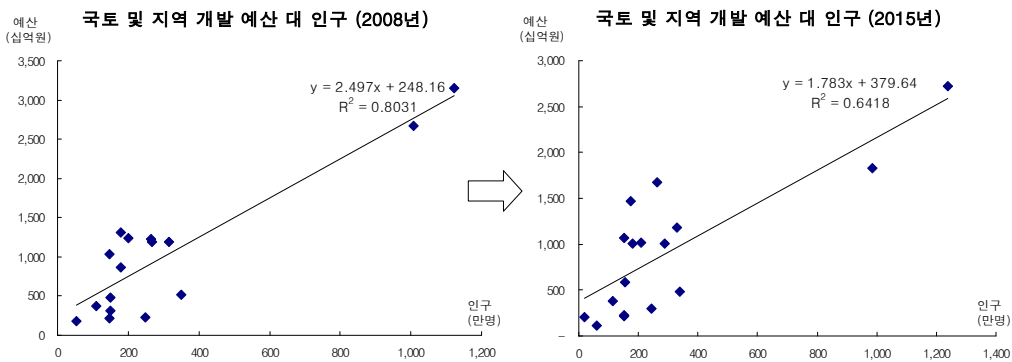
○ 수송 및 교통 예산의 경우 2008년 인구 1만명 증가시 39억원 증가했으며, 2015년에 37억원 증가한 것으로 나타남. 추세선의 기울기가 다소 완만해짐.

<그림 3-9> 수송 및 교통 예산과 인구 비교



○ 국토 및 지역 개발 예산과 인구를 비교한 결과 2008년에는 인구 1만명 증가시 25억 원 증가했으며, 2015년에는 18억원 증가한 것으로 나타남.

<그림 3-10> 국토 및 지역 개발 예산과 인구 비교

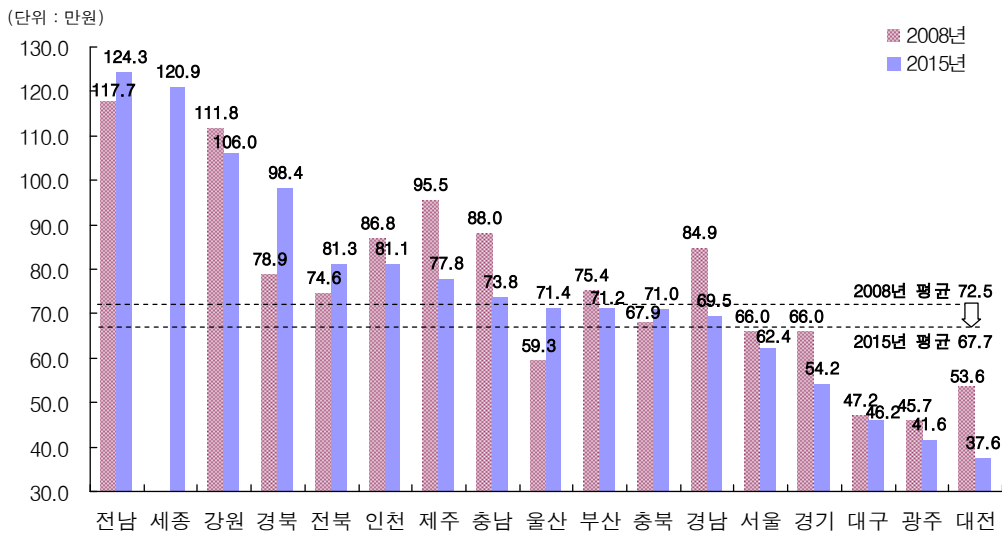


- 결과적으로 인구 변화와 SOC 예산이 변화한 정도를 분석한 결과, 2008~2015년 동안 인구 대비 SOC 예산이 증가하는 속도가 낮아졌으며, SOC 예산 내 수송 및 교통 예산보다는 국토 및 지역 개발 예산의 조정이 더 심각했던 것으로 분석됨.
 - 1만명당 증가 속도가 2008년 대비 9억원 감소하였는데 2억원은 수송 및 교통 항목에서, 나머지 7억원은 국토 및 지역 개발에서 감소한 것으로 분석됨.

■ 1인당 SOC 예산

- 2015년 인구 1명당 지출한 지역별 SOC 예산을 살펴본 결과 전남이 124.3만원으로 가장 많고 다음으로 세종이 120.9만원을 기록함. 경북도 98.4만원으로 타 지역에 비해서 높은 편임.
 - 전북, 인천, 제주, 충남, 울산, 부산, 충북, 경남, 서울 등은 60만~80만원 선임.
 - 경기, 대구, 광주, 대전 등은 1인당 SOC 예산 지출이 30만~50만원으로 낮은 편에 속함.

<그림 3-11> 인구 1명당 SOC 예산

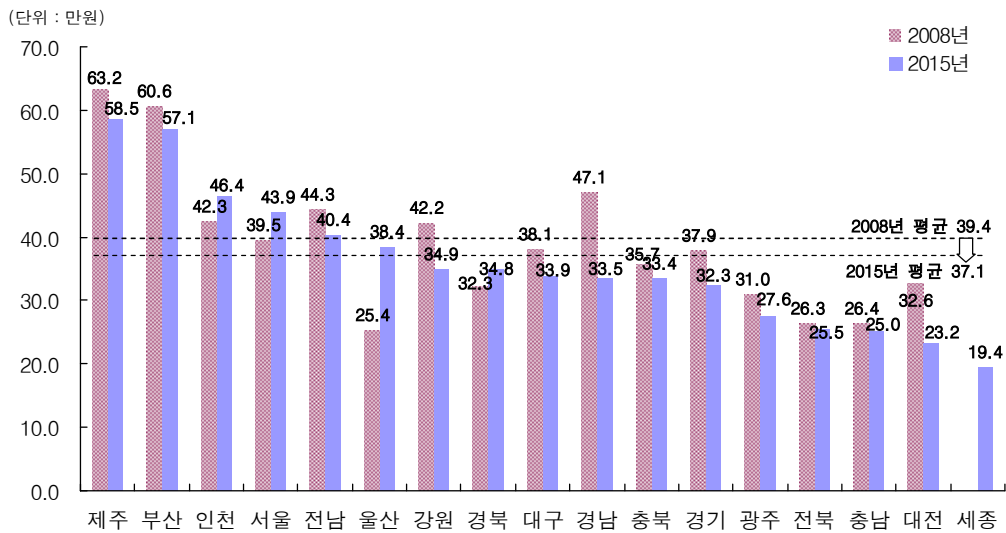


- 지역별로 인구 1명당 지출한 SOC 예산을 2008년과 2015년을 비교한 결과 2008년에는 전국적으로 72.5만원을 지출하였는데, 2015년에는 이보다 4.8만원 감소한 67.7만원을 지출했음.
- 2008년과 2015년을 비교한 결과, 1인당 지역 SOC 예산은 전남, 경북, 전북, 울산, 충북 등 5개 지역을 제외하고 대부분의 지역에서 감소함.

■ 1인당 수송 및 교통 예산

- 2015년 인구 1명당 지역별 수송 및 교통 예산을 비교한 결과 제주가 58.5만원으로 가장 많고 다음으로 부산이 57.1만원을 기록함.
- 인천, 서울, 전남, 울산, 강원, 경북, 대구, 경남, 충북, 경기 등은 대략 30만~40만원 선임.
- 광주, 전북, 충남, 대전, 세종 등은 1인당 수송 및 교통 예산이 대략 20만원 정도로 낮은 편임.

<그림 3-12> 인구 1명당 수송 및 교통 예산

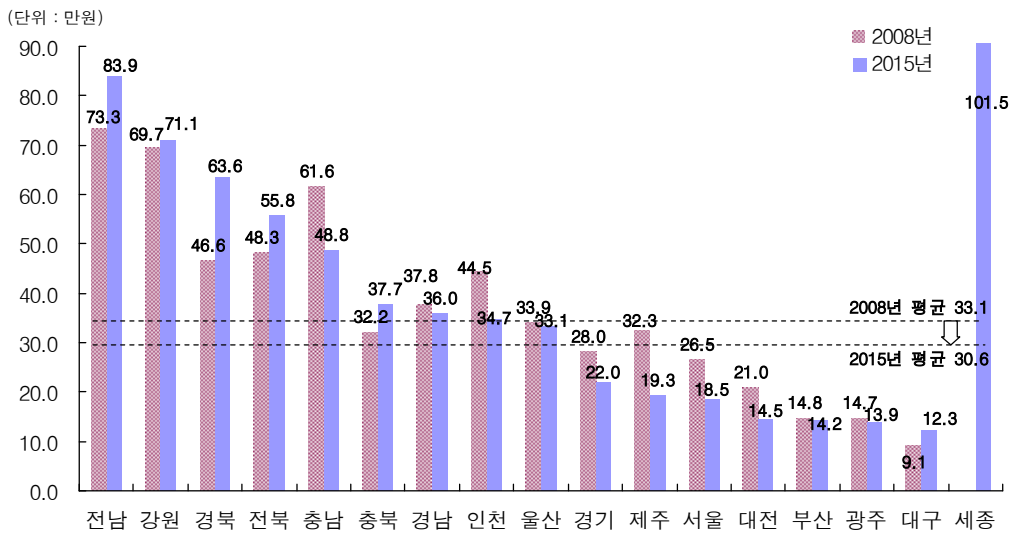


- 인구 1명당 지역별 수송 및 교통 예산을 2008년과 2015년을 비교한 결과 2008년 전국적으로 39.4만원을 지출하였는데, 2015년에는 37.1만원으로 평균적으로 2.3만원 정도 감소함.
 - 2008년과 2015년을 비교해서 1인당 수송 및 교통 예산은 울산(+13.0만원), 서울(+4.4만원), 인천(+4.1만원), 경북(+2.5만원) 등 4개 지역을 제외하고 모두 감소함.
 - 특히 경남(-13.6만원), 대전(-9.4만원), 강원(-7.3만원) 지역의 감소폭이 컸으며, 나머지 지역은 대략 1만~5만원 정도 감소한 것으로 나타남.

■ 1인당 국토 및 지역 개발 예산

- 2015년 인구 1명당 국토 및 지역 개발 예산을 비교한 결과 세종이 101.5만원으로 가장 높음.
 - 다음으로 전남 83.9만원, 강원 71.1만원, 경북 63.6만원, 전북 55.8만원, 충남이 48.8만원으로 높은 편에 속함.
 - 충북, 경남, 인천, 울산 등은 30만원 수준으로 평균보다 약간 높은 편임.
 - 경기, 제주, 서울, 대전, 부산, 광주, 대구 등은 10만~20만원 수준으로 낮은 편임.

<그림 3-13> 인구 1명당 국토 및 지역 개발 예산



○ 인구 1명당 국토 및 지역 개발 예산을 2008년과 2015년을 비교한 결과 2008년 전국적으로 1인당 33.1만원을 지출하였는데, 2015년에는 30.6만원으로 평균적으로 2.5만원 감소함.

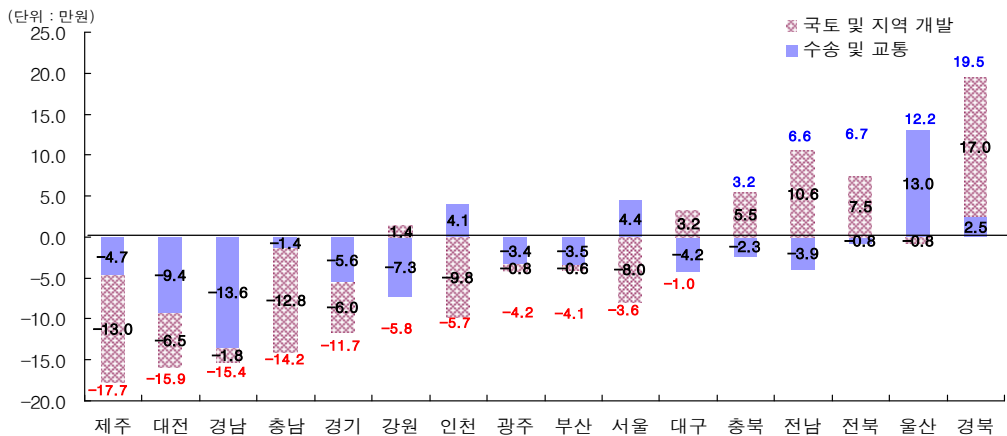
- 2008년과 2015년을 비교해서 1인당 국토 및 지역 개발 예산은 경북(+17.0만원), 전남(+10.6만원), 충북(+5.5만원), 대구(+3.2만원), 강원(+1.4만원) 등 5개 지역을 제외하고 모두 감소함.
- 특히 제주(-13.0만원), 충남(-12.8만원), 인천(-9.8만원), 서울(-8.0만원) 지역의 감소폭이 컸으며, 나머지 지역은 대략 1만~6만원 정도 감소한 것으로 나타남.

■ 2008~2015년 1인당 SOC 예산 변화

○ 2008년과 2015년의 인구 1명당 SOC 예산 변화를 종합적으로 살펴본 결과 제주(-17.7만원), 대전(-16.0만원), 경남(-15.4만원), 충남(-14.2만원), 경기(-11.8만원) 등에서는 10만원 이상 감소해 감소폭이 컸던 것으로 분석됨.

- 이들 지역은 특히, 수송 및 교통뿐만 아니라 국토 및 지역 예산도 모두 감소해 감소폭이 컸음.
- 강원(-5.8만원), 인천(-5.7만원), 광주(-4.2만원), 부산(-4.1만원), 서울(-3.6만원), 대구(-1.0만원)도 감소했음.

<그림 3-14> 인구 1명당 SOC 예산 변화(2008~2015년)



- 한편, 경북(+19.5만원), 울산(+12.2만원), 전북(+6.7만원), 전남(+6.6만원), 충북(+3.2만원) 등 5개 지역은 2008년보다 2015년에 1인당 SOC 예산이 증가하였는데, 울산을 제외하고 국토 및 지역 개발 항목의 예산의 증가가 두드러진 특징이 있음.
 - 울산은 특이하게 다른 4개 지역과 달리 국토 및 지역 개발 항목은 감소하고, 수송 및 교통 예산이 증가했음.

■ 인구 대비 지역 SOC 예산 감소 분석 시사점

- 전반적으로 SOC 예산은 지난 2008년부터 2015년까지 인구 대비 지출 수준이 낮아졌으며, 수송 및 교통 항목의 예산보다는 국토 및 지역 개발 항목의 예산 감소가 더욱 두드러졌던 것으로 분석됨.
 - 국토 및 지역 개발 항목의 예산 감소가 더욱 심각했던 것은 인구 밀도가 높은 대도시권에서 관련 예산을 보다 적극적으로 조정했기 때문임.
 - 인구가 집중된 대도시권 지역 중 대구를 제외한 광역 및 특별시, 경기 등의 지역에서 수송 및 교통보다는 국토 및 지역 개발 예산이 주로 감소하였음.
 - 인구가 밀집된 대도시권 지역에서는 수송 및 교통 예산을 감소시키는 데 어려움이 있는 것으로 판단되며, 이는 대중교통과 도로 교통 시설의 유지 보수와 관련된 비용이 상대적으로 높기 때문인 것으로 판단됨.¹²⁾
 - 특히, 국토 및 지역 개발 항목의 예산 감소는 국내 인구의 절반이 거주하는 수도권 지역¹³⁾에서 더욱 두드러진 특징을 보임.
 - 서울, 인천, 경기 지역들은 모두 수송 및 교통보다 국토 및 지역 개발 예산 감소가 타 지역보다 두드러졌음.
 - 인구 밀집 지역에 국토 및 지역 개발 예산은 지역 개발의 필요성이 떨어지고 도심 내 산업단지 감소 및 외곽 지역 이전 등의 요인으로 비교적 예산 조정이 용이했던 것으로 여겨지며, 행정수도 이전 및 균형 발전의 틀 안에서 수도권 개발이

12) 도로 1km당 투입 금액을 비교한 결과 최대 5배 이상 차이가 나는 것으로 분석됨.

13) 통계청이 지난 2016년 9월 발표한 '2015년 인구주택총조사 전수 집계' 자료에 의하면 지난 2015년 우리나라 전체 인구 중 절반 수준인 49.5%가 수도권에 집중되어 있는 것으로 나타남.

정부 차원에서 소극적인 모습을 보였던 것으로 판단됨.

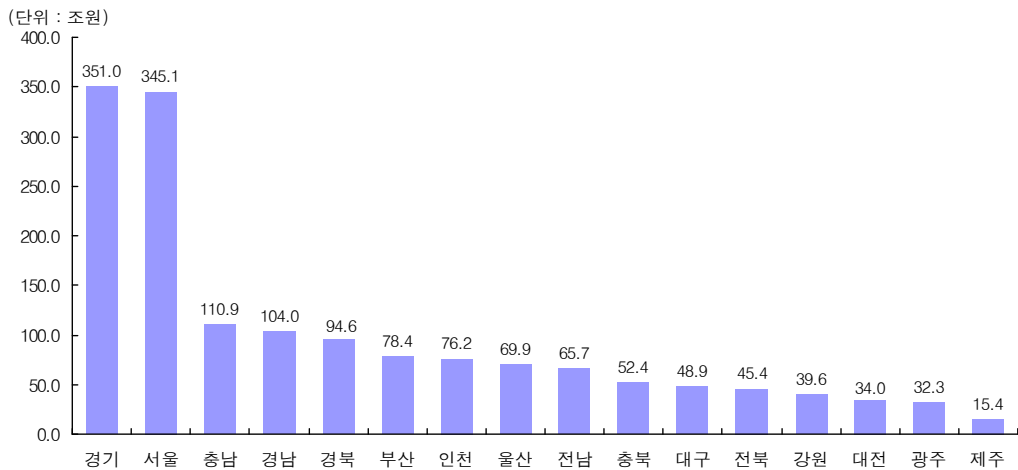
- 한편, 수도권과는 다르게 대전, 광주, 대구, 부산 지역은 국토 및 지역 개발 예산 감소뿐만 아니라 수송 및 교통 예산의 감소도 두드러졌음.

(3) 지역 내 총생산(GRDP) 대비 SOC 예산

○ 2015년 지역 내 총생산의 추이는 다음과 같음.

- 경기도가 351.0조원으로 가장 많으며, 서울이 345.1조원으로 두 번째로 높음.
- 충남과 경남, 경북은 각각 100조원 대 내외를 기록함.
- 부산, 인천, 울산, 전남 등은 70조원 내외의 수준이며, 충북, 대구, 전북, 강원 등은 40조~50조원 대이며, 나머지 대전과 광주는 30조원, 제주는 15.4조원으로 가장 낮은 수준임.

<그림 3-15> 2015년 지역별 명목 지역 내 총생산(GRDP) 규모



자료 : 통계청.

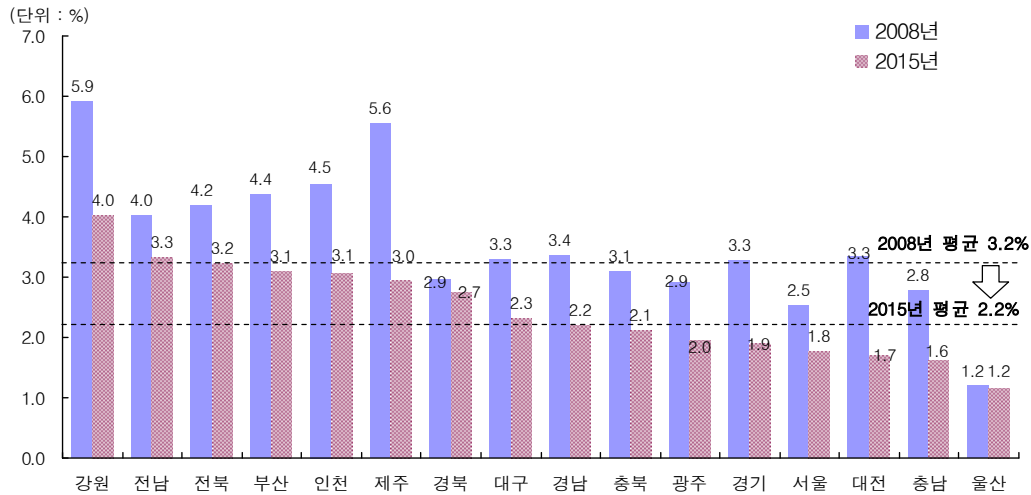
○ 지역 SOC 예산이 지역 내 총생산에 차지하는 비중은 지난 2008년 전국적으로 3.2%에서 2015년 2.2%로 1.0%p 하락하였음.

- 지역 SOC 예산이 지역 내 총생산에 차지하는 비중이 높을수록 지역 내 경제에서 공공부문의 건설 활동이 차지하는 비중이 높은 지역으로 볼 수 있음. 2015년 강원

이 4.0%로 가장 높고 다음으로 전남(3.3%)과 전북(3.2%) 순으로 높음.

- 부산, 인천, 제주, 경북 등의 지역도 전국 평균보다 높아 공공 건설부문이 전체 경제에서 차지하는 비중이 다른 지역에 비해 다소 높은 것으로 판단됨.
- 서울, 대전, 충남, 울산 등은 GRDP에서 지역 SOC 예산이 차지하는 비중이 다른 지역보다 상대적으로 낮은 것으로 분석됨.

<그림 3-16> GRDP에서 지역 SOC 예산이 차지하는 비중

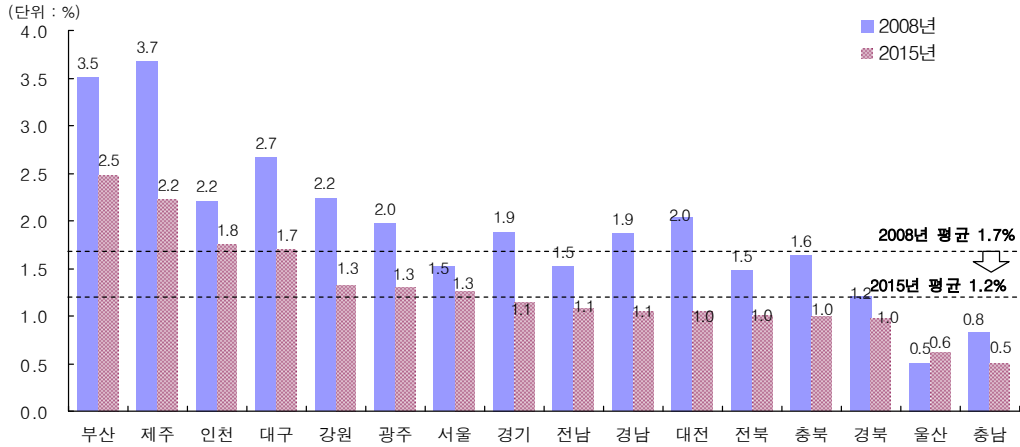


○ 다음으로 SOC 예산을 수송 및 교통과 국토 및 지역 개발 예산으로 나누어 지역 내 총 생산에서 차지하는 비중을 살펴봄.

○ 2015년 수송 및 교통 예산이 지역 내 총생산에 차지하는 비중은 지난 2008년 전국적으로 1.7%에서 2015년 1.2%로 0.5%p 하락하였음.

- 부산, 제주, 인천, 대구는 다른 지역에 비해서 수송 및 교통 예산이 지역 경제에서 차지하는 비중이 높음.
- 강원, 광주, 서울, 경기, 전남, 경남, 대전, 전북, 충북, 경북 등은 지역 내 총생산에서 수송 및 교통 예산이 차지하는 비중이 1% 수준임.
- 울산과 충남은 1% 미만으로 다른 지역에 비해서 수송 및 교통 예산이 지역 경제에서 차지하는 비중이 낮은 편임.

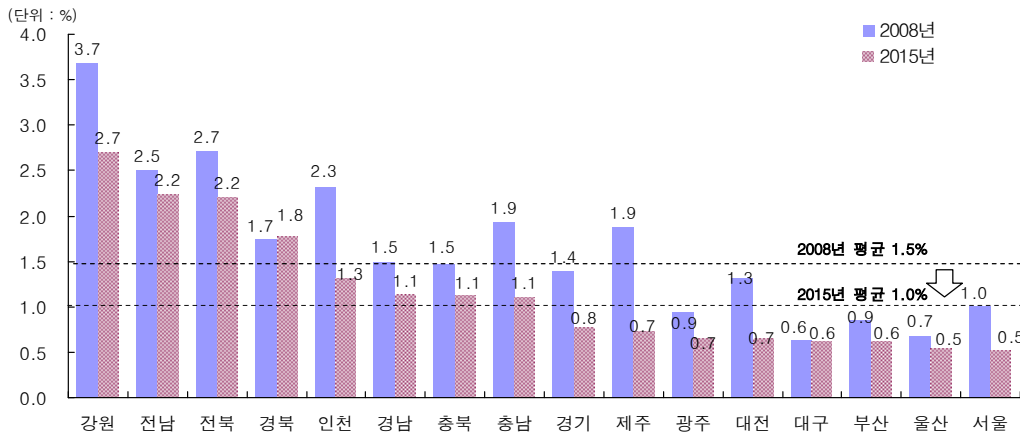
<그림 3-17> GRDP에서 수송 및 교통 예산이 차지하는 비중



○ 2015년 국토 및 지역 개발 예산이 지역 내 총생산에 차지하는 비중은 지난 2008년 전국적으로 1.5%에서 2015년 1.0%로 0.5%p 하락하였음.

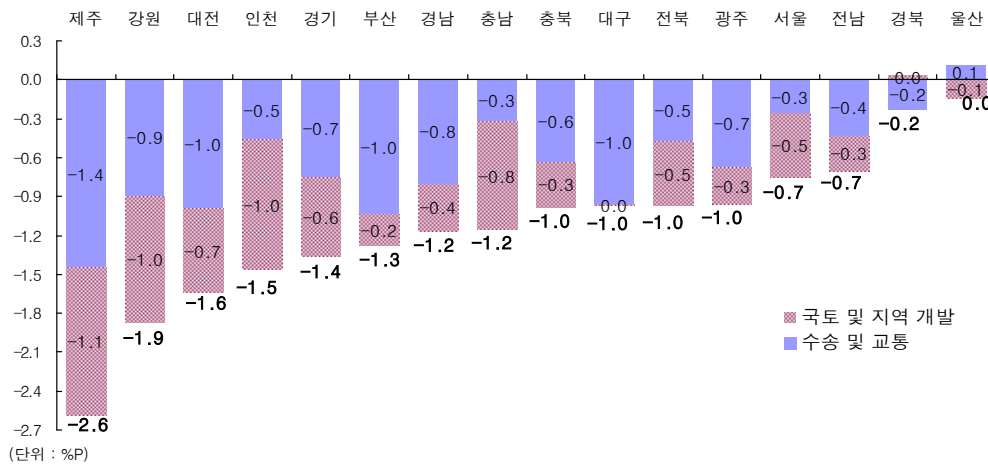
- 지역 총생산 대비 국토 및 지역 개발 예산 비중은 강원, 전남, 전북, 경북 등에서 전국 평균보다 높은 수준을 기록하였음.
- 인천, 경남, 충북, 충남 등은 1% 대 초반 수준으로 전국 평균에 근접함.
- 한편, 경기, 제주, 광주, 대전, 대구, 부산, 울산, 서울은 등은 1% 미만 수준임.

<그림 3-18> GRDP에서 국토 및 지역 개발 예산이 차지하는 비중



- SOC 예산이 지역 내 총생산에 차지하는 비중을 2008년과 2015년 비교한 결과 제주와 강원에서 GRDP의 2%p 정도 감소하여 지역 경제에 미친 영향이 다른 지역에 비해 컸던 것으로 분석됨.
- 또한 대전, 인천, 경기, 부산도 대략 1.5%p 내외로 비중이 감소하여, 이들 지역 경제에도 역시 적지 않은 영향을 미친 것으로 분석됨.

<그림 3-19> GRDP에서 SOC 예산이 차지하는 비중 차이(2008~2015년)



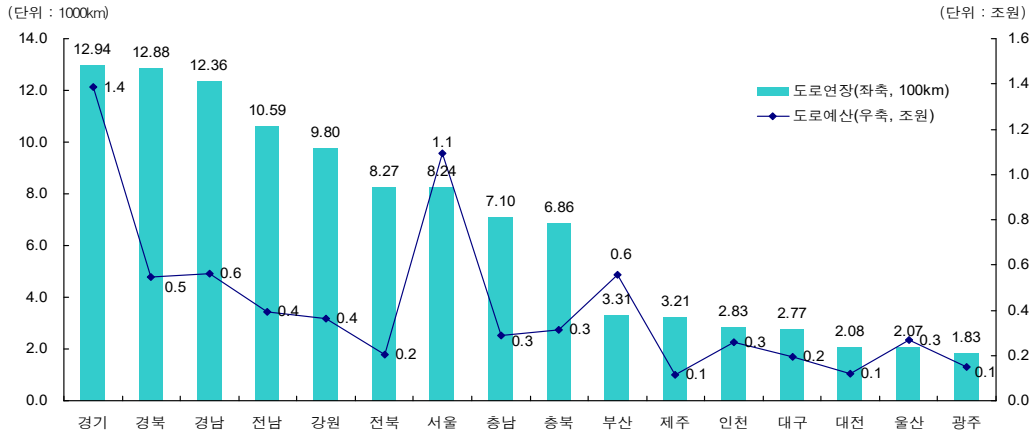
(4) 지역 도로 연장과 도로 예산

■ 지역별 도로 연장과 도로 관련 예산

- 지역별로 다양한 종류의 사회간접자본이 있지만, 본 연구에서는 도로를 살펴봄.
 - 지역 SOC 예산의 수송 및 교통 항목 중 도로 예산이 집계되고 있음.
 - 수송 및 교통 항목에 도시철도, 항만, 공항 등의 예산은 시설물이 지역 내에 없는 경우도 있는데, 도로 예산은 도로 연장과 함께 지역별로 비교가 용이함.
 - 일반적으로 도로 투자는 경제 성장에 긍정적인 영향이 있는데, 특히 우리나라는 산업별로 제조업에 직접 파급 효과가 크고 간접적으로는 건설업에 미치는 파급효과가 큰 것으로 알려져 있음.¹⁴⁾

- 지역별로 2015년 도로 길이를 비교하면 경기(1,294km)와 경북(1,288km)이 각각 첫 번째와 두 번째로 긴 연장을 보유한 것으로 나타남.
- 경남이 세 번째로 긴 1,236km를, 전남과 강원이 각각 1,059km, 980km로 도로 길이가 긴 것으로 나타남.

<그림 3-20> 2015년 지역별 도로 연장과 도로 예산 비교



자료 : 통계청.

- 지역별 SOC 예산 중 도로 예산을 살펴본 결과 경기가 1.4조원으로 가장 높은 지출을 하고 있음.
- 다음으로 서울이 1.1조원을 두 번째로, 부산과 경남이 각각 0.6조원을 도로 예산을 지출하고 있음.
- 전반적으로 도로 연장이 길수록 더 많은 도로 예산을 지출함. 다만, 서울, 부산, 경기, 인천, 그리고 울산 등 인구가 밀집된 대도시에서는 도로 연장보다는 다른 요인에 의해서 도로 예산이 높은 것으로 분석됨.
- 인구가 밀집한 지역일수록 지가와 도로 혼잡도가 높아, 도로를 구축하는 비용이

14) 강경우, 국우각(2001), “도로 투자에 대한 지역의 직·간접적 경제적 효과”, 「국토계획」, 36(5), pp.149-161.

커짐. 이에 따라 단위 면적당 더 많은 비용이 소요되는 것으로 판단됨.

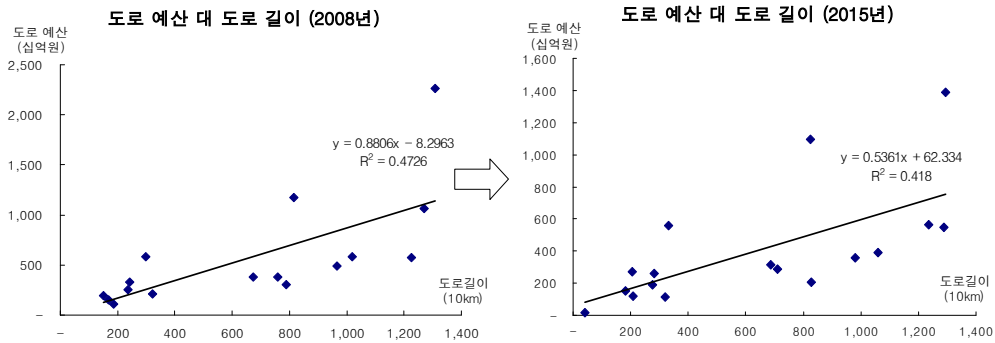
- 지역별 도로 1km당 도로 예산을 살펴보면 부산이 1.7억원, 서울이 1.3억원으로 단위 길이 대비 소요되는 예산이 각각 첫 번째와 두 번째로 높은 것으로 나타남.
 - 경기도, 인천, 광주, 대구 또한 1km당 예산이 타 지역보다 높은 편에 속함.
 - 경남과 제주 등은 대략 4,000만~5,000만원의 예산이 배정되며, 전북은 3,000만원으로 지역별로 단위 면적 대비 가장 낮은 수준을 기록함.

<그림 3-21> 2015년 지역별 도로 1km당 도로 예산 비교



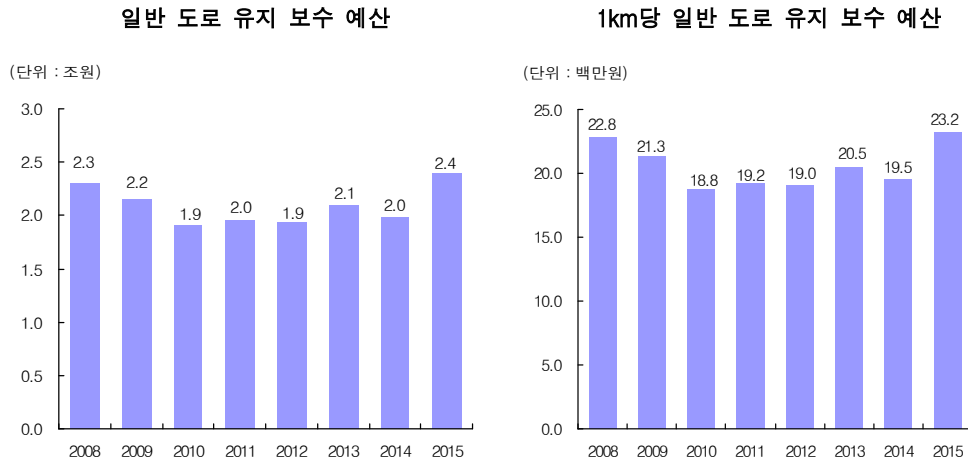
- 과거 2008년 지역별 도로 길이와 도로 예산, 그리고 2015년 지역별 도로 길이와 도로 예산을 단순 회귀분석을 수행한 결과 도로 길이 대비 투입되는 도로 예산이 1/3 정도 위축된 것으로 분석됨.
 - 2008년에는 도로 연장이 1km 증가시 도로 예산은 대략 9,000만원 정도 증가하였는데, 2015년에는 5,000만원 정도 증가하는 것으로 나타남.

<그림 3-22> 지역 도로 예산과 도로 길이 단순 회귀 분석



- 단위 길이 대비 투입 예산 감소는 두 가지 요인을 생각해 볼 수 있는데, 첫째 현재 진행 중인 공사에 투입되는 예산이 감소했거나, 둘째 단위 길이 당 유지보수 예산이 감소한 경우를 생각해볼 수 있을 것임.
- 이에 고속도로를 제외한 전국 일반 도로의 유지보수 예산과 1km 당 유지보수 예산을 살펴봄.
 - 「도로의 유지·보수 등에 관한 규칙」에 의해 도로 유지보수 예산은 별도로 예산을 책정하여 집행하고 있으며 이 예산은 국토부에서 전국적으로 집계·발표함.
- 고속도로를 제외한 유지보수 예산을 연도별로 비교해본 결과 2008년 2.3조원, 2015년 2.4조원으로 총액은 큰 차이가 없으며 오히려 소폭 증가하였음.
 - 1km당 2008년 도로 유지보수 예산은 2,280만원을 기록함. 2015년에는 2,320만원으로 2008년보다는 약간 높은 수치를 기록함.

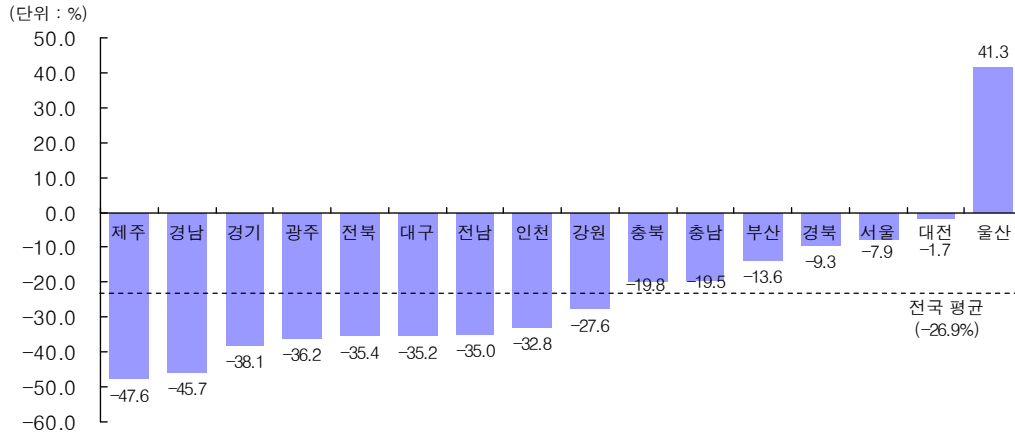
<그림 3-23> 전국 일반 도로 유지보수 예산 추이



자료 : 국토교통부.

- 결과적으로 2015년 단위 길이 대비 투입된 도로 예산이 2008년에 비해 1/3 정도 위축된 것은 단위 길이당 진행 중인 공사에 투입되는 예산이 감소했기 때문이다.
- 2008년 대비 2015년 도로 단위 길이당 투입된 예산의 변화 정도를 비교해 보았음.
 - 단위 길이당 투입된 예산 변화 정도를 비교할 경우, 지역 내에서 진행되는 도로 공사량이 어느 정도 변화하였는지 대략적으로 살필 수 있음.
- 2008년, 2015년과 단위 길이당 도로 예산 변화를 백분율로 살펴본 결과 제주와 경남이 각각 47.6%, 45.7% 감소하여 각각 첫 번째와 두 번째로 감소가 심각했던 것으로 나타남.
 - 경기, 광주, 전북, 대구, 전남, 인천 등도 각각 30% 이상 감소하여, 2015년에 진행된 도로 공사가 2008년 대비 크게 감소한 것으로 분석됨.

<그림 3-24> 2008년과 2015년 도로 1km당 도로 예산의 변화



■ 소결론

- 2015년과 2008년의 지역별로 도로 예산과 도로 연장을 비교해봄.
 - 지역별로 1km당 투입된 도로 예산 수준이 다른데, 인구가 밀집된 대도시일수록 단위 길이당 더욱 높은 금액이 투입됨.

- 단위 길이당 도로 예산을 2008년과 2015년 비교 분석한 결과 제주, 경남, 경기, 광주, 전북, 대구, 전남 등에서 진행 중인 도로 공사에 투입되는 예산이 크게 위축된 것으로 분석됨.

3. 지역 간 SOC 예산 비교 분석 결론 및 시사점

- 본 장에서는 사회경제적 결정론에 입각하여 지역별 SOC 예산이 지난 2008년부터 2015년까지 어떻게 변화하였는지 살펴보았음. 이를 요약하면 다음과 같음.
- 첫째, 예산을 구성하는 데 있어서 사회복지 예산이 증가하고 SOC 예산이 감소하는 흐름은 모든 지역이 동일하게 발생함. 다만, 인구가 밀집한 수도권과 광역시와 같은 대도시권은 좀 더 강도 높게 SOC 예산을 감축해 사회복지 예산을 늘렸음. 그 외 인구밀도가 낮은 지방은 상대적으로 완만하게 SOC 예산을 감축하였음¹⁵⁾.
 - 2015년, 2008년 두 개 연도에 지역 SOC 예산이 차지하는 비중을 비교한 결과, 전국 평균 7.4%p 감소하였는데, 대전(-12.8%p), 부산(-10.7%p), 인천(-10.3%p), 제주(-9.0%p), 서울(-8.3%p), 경기(-8.3%p) 등의 감소폭은 전국 평균을 상회함.
 - 이들 중 제주도를 제외한 서울, 경기, 대전, 부산, 인천 등은 모두 사회복지 예산 비중의 상승 폭이 전국 평균보다 높았음.
- 둘째, SOC 예산이 감소한데 있어서 인구가 밀집한 대도시와 밀집도가 낮은 지역간 서로 다른 패턴을 보임. 대도시권, 특히 수도권은 SOC 예산 중 국토 및 지역 개발 예산 항목을 더욱 적극적으로 감축하였음.
 - 전국적으로 볼 때 지역 SOC 예산 내에 수송 및 교통보다 국토 및 지역 개발 항목 예산 감소가 좀 더 감소폭이 컸음. 이는 예산 규모가 크고 인구가 집중된 대도시권에서 국토 및 지역 개발 항목의 예산을 적극적으로 조정했기 때문임.
 - 특히, 서울, 인천 경기 지역들은 모두 국토 및 지역 개발 예산 감소가 타 지역보다 두드러졌는데, 정부의 균형 발전 정책에 의해 수도권에서 지역 내 공장 단지 지방 이전을 적극 유도하였으며 이와 관련된 예산도 함께 감소한 것으로 판단됨.

15) 인구밀도는 서울, 부산, 광주, 대전, 대구, 인천, 경기, 울산, 제주, 경남, 충남, 전북, 충북, 전남, 경북, 강원 순으로 높음. 이 중 제주부터 강원까지는 전국 평균을 하회함. 인구 밀도가 높은 광역시도 및 수도권의 SOC 예산 비중이 감축이 다른 지역보다 비교적 심각했던 것으로 분석됨.

- 셋째, 경제 규모(GRDP)를 감안하여 SOC 예산이 감소한 정도를 지역별로 살펴본 결과, 지방에서 감소한 SOC 예산이 대도시에 비해서 규모는 작지만, 지역 경제에 미친 마이너스(-) 과급 효과는 결코 작지 않은 것으로 분석됨.
 - 2008년과 2015년에 지역 경제규모(GRDP) 대비 SOC 예산이 차지하는 비중이 얼마나 감소했는지 살펴보고 이를 지역별로 비교해 보았음.
 - 2015년과 2008년도를 비교한 결과 제주(-2.6%p)와 강원(-1.9%p)의 위축이 가장 심각했던 것으로 분석되었음.
 - 감소한 SOC 예산액 자체는 대도시에 비해 크지 않더라도, 지역 SOC 예산이 감소함으로 인해 지역 내 경제에 미친 마이너스(-) 영향력은 다른 어떤 지역보다 컸던 것으로 분석됨.
 - 다만, SOC 예산 감소가 자기 지역 경제에 미친 영향력뿐만 아니라, 타 지역에서 발생한 과급효과를 감안하여 좀 더 세밀한 분석이 필요한데, 이는 4장에서 살핌.

- 넷째, 세부적으로 도로 길이와 도로 예산을 분석한 결과 진행하고 있는 도로 공사에 투입되는 예산의 위축이 두드러졌으며, 이러한 양상은 수도권보다는 지방에서 더욱 두드러지게 나타났던 것으로 분석됨.
 - 2008년에 비해서 2015년 도로 1km 증가시 소요되는 예산의 증가폭이 1/3 정도 감소한 것으로 나타났는데, 이러한 요인은 도로의 보수비용 투입이 감소했다기보다는 진행 중인 공사에 투입된 금액이 감소했기 때문임.
 - 단위 길이 당 도로 예산을 2008년, 2015년 비교 분석한 결과 제주, 경남, 경기, 광주, 전북, 대구, 전남 등의 지역에서 진행 중인 도로 공사에 투입되는 예산이 크게 위축된 것으로 나타남.

- 분석을 통한 시사점은 다음과 같음.

- 지난 2008년부터 2015년까지 지방 정부는 부족한 자원 가운데 증가하는 사회복지 수요를 충족하기 위하여 SOC 관련 예산을 위축시켜 왔음. 그동안 감소한 SOC 예산의 세부 항목을 살펴보면 지역별로 필요한 항목 또는 선호한 예산 항목이 무엇이

었는지 알 수 있음.

- 연도별 재정 자립도를 살펴보면 2008년 53.9%를 정점으로 점차 하락하여 지난 2014년 50.3%를 기록했으며 2015년에는 이보다 약간 증가한 50.6%를 기록함.
 - 재정 자립도가 하락한 원인은 세수 확보에 어려움을 겪었거나, 또는 추가적으로 필요한 지출이 증가했기 때문임.
 - 단년도 하락한 것이 아니라 중장기적으로 하락할 경우 각 지방 정부는 필요한 항목의 예산 지출을 선택하였을 것이며, 이러한 것이 지역적 특성에 의해서 실현되었을 것임.
- 대도심과 지역 중소 도시 간에 필요한 재원이 다른데, 대도심은 특히 교통 혼잡도, 시설 안전성과 연계성 개선을 위하여 수송 및 교통 예산이 중요함.
- 우리나라의 도로교통혼잡비용은 대도시권을 중심으로 연간 5.9%씩 지속적으로 증가하고 있고, 가계의 교통비용도 1.8%씩 상승하고 있음.
 - 출퇴근 통근시간도 평균 62분으로 OECD 국가 중 최하위권이며, 사고비용도 매년 20% 이상 늘어나는 등 사회적 비용 낭비가 심각함.
 - 교통 인프라 및 관련 투자를 감소하기는 어렵고 이를 국토 및 지역 개발 항목 예산에서 전용해서 사용했을 것으로 판단됨.
- 지방 광역도의 경우 교통보다는 지역 개발 및 투자와 관련된 예산이 중요함.
- 대도심에 비해서 경제활동 인구가 적은 지방 중소 도시는 교통보다는 산업단지 시설 지원 및 도시 개발 예산 투입을 늘려 인구 유출을 막고 인구 유입을 적극적으로 장려할 필요가 있기 때문인 것으로 판단됨.
- 향후 대도심권 내 교통 혼잡 해소를 위한 예산 투입은 증대시킬 필요가 있으며, 재원을 안정적으로 확보해 주어야 할 것임. 지방에서는 교통보다는 지역 개발과 관련된 예산이 보다 적극적으로 지원되어야 할 것으로 판단됨.

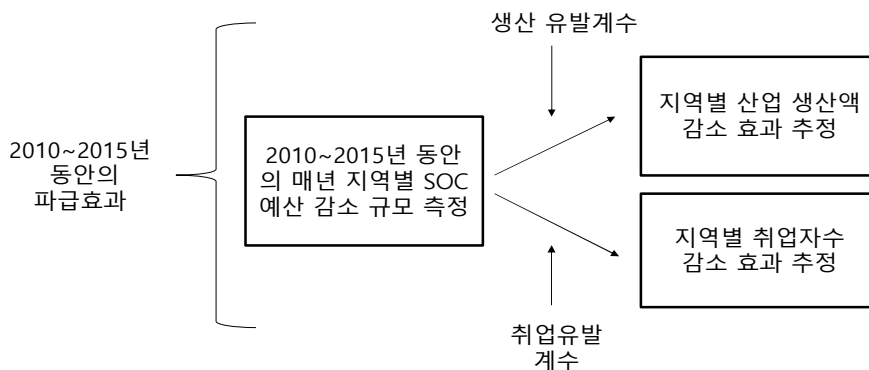
제 4 장 지역 간 SOC 예산 감소에 따른 경제적 파급효과

- 앞서 제3장에서 지역 내 총소득(GRDP) 대비 SOC 예산이 차지하는 비중의 변화를 가지고 SOC 예산 변화가 지역 경제에 미친 영향을 분석해 보았음. 본 장에서는 예산 감소로 인한 지역 내 효과와 함께 다른 지역서 발생한 영향까지 감안하여 분석을 수행함.

1. 예산 감소 파급효과 분석 방법론

- 지역 SOC 예산 감소에 따른 파급 효과는 다음과 같이 2010년부터 2015년까지 6년간의 효과를 집중적으로 살피고자함.
 - 각 지역의 2010년도 SOC 예산을 기준으로 이후 2015년까지 감소 또는 증가한 금액에 대하여 생산유발, 그리고 취업유발효과 분석을 수행함.
 - 2009년의 경우 4대강 사업 등 경기 침체에 대응한 정부의 재정사업의 영향으로 이례적으로 SOC 예산 투입액이 높았으며, 2010년부터 SOC 예산이 정상화 되었으며, 이후 정책적으로 감축 기조가 이어져 2010년도를 기준으로 SOC 예산 감소 파급효과를 살피는 것은 타당한 것으로 사료됨.

<그림 4-1> SOC 예산 감소로 인한 부정적 파급효과 산출 방법



2. 지역별 생산 및 취업 유발 계수 수준 비교

- 2013년 지역산업연관표를 활용하여 각 지역별 생산 유발 계수와 취업 유발 계수를 살펴보면 다음과 같음.
- 지역 생산 유발 계수의 경우 자기 지역을 포함한 전국적으로 창출된 건설업 생산 유발효과 수준은 2.2~2.3 정도임.
 - 자기 지역의 건설업 유발 계수는 대략 1.2~1.4 정도이며, 타 지역은 0.8~1.1 수준으로 자기 지역과 타 지역의 생산 유발 계수 비는 대략 6 : 4 정도 수준임.
 - 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 강원, 충북, 제주 등은 건설부문의 타 지역으로의 생산유발효과의 계수가 1 이상으로 타 지역에 영향을 많이 미치는 지역임.
 - 울산, 경기, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남 등은 건설부문의 타 지역 생산유발 계수가 1 미만으로 비교적 타 지역에 영향을 적게 미치는 지역으로 볼 수 있음.

<표 4-1> 지역별 건설부문 유발 계수

구분	생산유발 계수			취업유발 계수		
	합계	자기 지역	타 지역	합계	자기 지역	타 지역
서울	2.299	1.251	1.048	13.594	9.535	4.060
부산	2.283	1.263	1.020	14.432	10.036	4.396
대구	2.269	1.225	1.044	14.387	9.939	4.448
인천	2.279	1.237	1.042	14.331	9.613	4.718
광주	2.312	1.204	1.108	14.443	9.663	4.779
대전	2.283	1.165	1.118	13.808	8.820	4.989
울산	2.230	1.250	0.980	14.489	9.748	4.740
경기	2.280	1.402	0.879	14.061	10.250	3.810
강원	2.242	1.211	1.030	14.307	10.027	4.280
충북	2.251	1.248	1.002	13.549	9.217	4.332
충남	2.250	1.309	0.941	14.454	9.805	4.649
전북	2.255	1.263	0.992	13.643	9.353	4.290
전남	2.235	1.352	0.883	14.302	10.013	4.288
경북	2.223	1.376	0.847	13.859	9.775	4.084
경남	2.249	1.397	0.852	14.010	9.973	4.036
제주	2.285	1.234	1.051	14.667	10.157	4.509

자료 : 한국은행 2013년 지역산업연관표 건설부문.

- 취업 유발 계수의 경우는 자기 지역의 계수가 8.8~10.2, 타 지역에 3.8~4.9 정도 수준으로, 전국적으로 대략 13.5~14.6 수준임.
 - 자기 지역과 타 지역의 취업 유발 계수의 비는 대략 7 : 3 정도인 것으로 분석됨.
- 건설부문의 생산유발, 부가가치유발, 취업유발 계수는 타산업과 비교할 경우 지역별로 편차가 다른 산업에 비해 크지 않은 것으로 분석됨.
 - 유발 효과가 지역별로 다소 차이는 있지만, 30개 산업 간에 비교해볼 때 건설부문의 지역별 유발 계수의 지역별 편차는 매우 낮은 편임.
 - 지역 간 건설부문의 생산 유발 계수, 취업 유발 계수의 표준편차 크기의 순위를 살펴보면 각각 29위, 30위로 가장 낮은 수준임.
 - 생산유발의 경우 교육서비스에 이어서 두 번째로 표준편차가 낮았음. 특히 취업 유발 계수는 표준편차가 가장 낮아 동일한 금액을 투입하면 지역별로 거의 비슷한 유발효과가 발생함.

<표 4-2> 지역별 건설부문 유발 계수 순위

구분	최대 지역	최소 지역	평균		표준편차	
			수치	산업간 순위	수치	산업간 순위
생산유발	2.312	2.223	2.264	6	0.025	29
취업유발	14.667	13.549	14.146	13	0.347	30

주 : 한국은행 2013년 지역산업연관표 대분류를 통해 작성되었으며 총 30개 산업 간 비교 순위임.

3. 지역별 SOC 예산 감소 파급효과 비교

(1) 지역별 SOC 예산 2010년 대비 변화 추이

- 2010년 대비 지역별 SOC 예산의 변화 추이를 살펴보면 다음과 같음.
 - 2010년 이후 각 연도별 SOC 예산에서 2010년 SOC 예산의 금액을 차감한 결과를 살펴보면 2011~15년까지 전국 적으로 12.06조원의 예산, 연평균 2.41조원의 SOC 예산이 감소한 것으로 나타남.

<표 4-3> 지역별 SOC 예산 2010년 대비 변화 추이

(단위 : 조원)

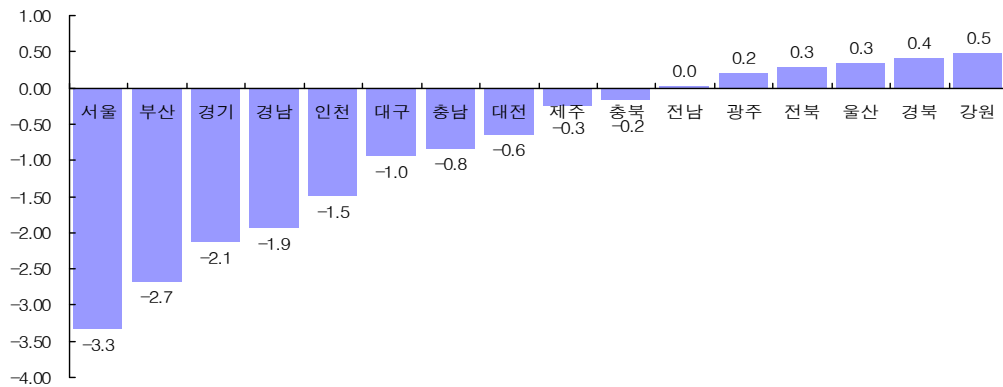
구분	2011	2012	2013	2014	2015	합계	5년 평균
전국	-3.39	-1.28	-1.82	-2.81	-2.76	-12.06	-2.41
서울	-1.27	-0.96	-0.15	-0.23	-0.72	-3.32	-0.66
부산	-0.56	-0.47	-0.44	-0.73	-0.49	-2.68	-0.54
대구	-0.02	-0.17	-0.02	-0.28	-0.47	-0.95	-0.19
인천	-0.30	0.15	-0.57	-0.28	-0.49	-1.49	-0.30
광주	-0.02	0.09	0.03	0.04	0.04	0.20	0.04
대전	-0.11	-0.19	0.03	-0.16	-0.21	-0.64	-0.13
울산	0.02	0.11	0.04	0.03	0.14	0.34	0.07
경기	-0.64	-0.04	-0.71	-0.63	-0.10	-2.12	-0.42
강원	-0.05	0.13	0.18	0.12	0.11	0.49	0.10
충북	-0.03	0.06	-0.01	-0.12	-0.06	-0.16	-0.03
충남	0.05	0.03	-0.16	-0.31	-0.43	-0.83	-0.17
전북	0.02	0.07	0.12	0.02	0.07	0.30	0.06
전남	-0.03	0.12	-0.20	0.02	0.11	0.02	0.00
경북	-0.02	0.08	0.17	0.07	0.10	0.41	0.08
경남	-0.42	-0.25	-0.21	-0.53	-0.53	-1.94	-0.39
제주	-0.03	-0.04	-0.04	-0.08	-0.07	-0.26	-0.05

주 : 2010년 이후 각 연도별 SOC 예산에서 2010년 SOC 예산의 금액을 차감함.

○ 2010~2015년까지 지역 SOC 예산이 감소한 정도를 비교하면 다음과 같음.

<그림 4-2> 지역별 SOC 예산 2010~2015년 간 감소 및 증가한 금액

(단위 : 조원)

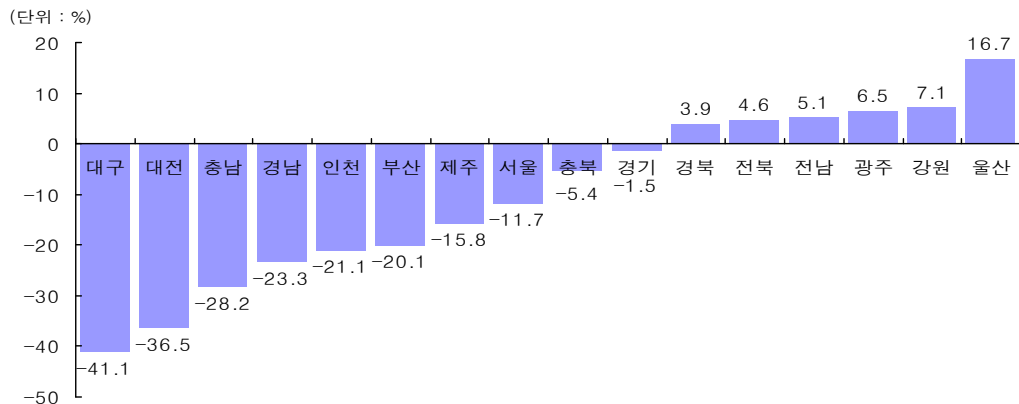


주 : 지역산업연관표 계수가 존재하지 않는 세종시의 경우는 계산에서 제외함.

- 서울이 3.3조원으로 가장 큰 규모로 SOC 예산이 감소함. 다음으로 부산과 경기도 각각 2.6조원 2.1조원 감소함.
- 전남, 광주, 전북, 울산, 경북, 강원은 예산이 증가하였는데, 이중 강원이 0.5조원이 증가, 경북이 0.4조원이 증가함.

- 2010년 수준 대비 SOC 예산이 감소한 정도를 증감률로 살펴보면 대구가 41.1% 감소해 지역별로 가장 감소가 깊었던 것으로 분석됨.
 - 대전과 충남이 각각 36.5%, 28.2% 감소하였음.
 - 한편, 울산이 16.7% 증가해 지역별로 가장 증가폭이 컸으며, 다음이 강원과 광주가 각각 7.1%, 6.5% 증가해 양호했음.

<그림 4-3> 지역별 SOC 예산 2010~2015년간 감소 및 증감률



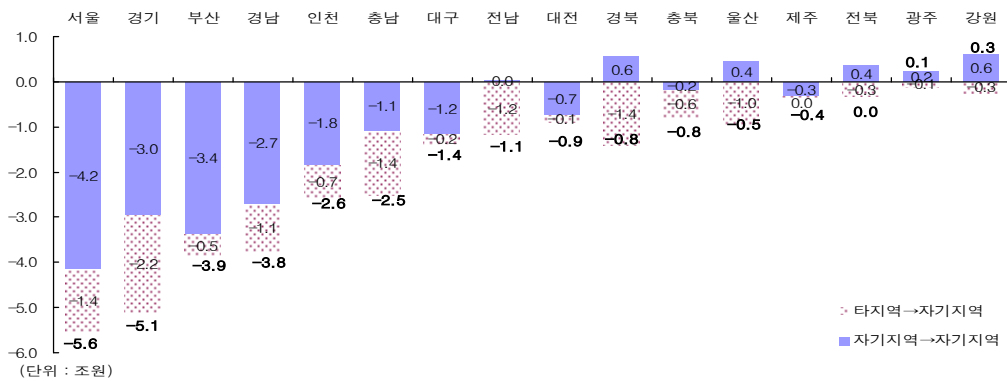
주 : 지역산업연관표 계수가 존재하지 않는 세종시의 경우는 계산에서 제외함.

- 한편 서울, 부산, 대구, 인천, 경기, 경남, 제주 등의 지역은 5년 연속 SOC 예산이 감소한 것으로 분석됨.
 - 경남과 제주도를 제외할 경우, 서울, 부산, 대구, 인천, 경기도 등 인구 밀도가 높은 대도시 지역의 SOC 예산이 2010년 이후 지속 적으로 감소한 것으로 분석됨.

(2) 2010년 이후 지역 SOC 예산 변화로 인한 지역 내 생산유발효과

- 지역 SOC 예산이 모두 건설부문에 투입된다는 가정 아래 분석을 수행함.
 - 지역 SOC 예산이 변화함에 따라 건설부문에 의한 자기 지역의 생산유발 금액과 타 지역에서 SOC 예산 변화로 인하여 자기지역으로 유입된 생산유발 금액을 함께 추정함.
- 분석 결과 2011~15년 동안 광주, 강원, 전북을 제외한 모든 지역에서 SOC 예산 감소로 인하여 마이너스(-) 생산유발효과가 나타남.
- 지역 별로 금액상 마이너스(-) 생산 유발 효과가 가장 컸던 지역은 5.5조를 기록한 서울이었으며, 다음으로 5.1조를 기록한 경기도인 것으로 분석됨.
 - 세 번째로 감소 효과가 큰 지역은 부산이며, 다음으로 경남 지역의 생산 감소 효과가 컸던 것으로 분석됨.
 - 이들 지역은 인구 규모가 큰 대도시로 2010년 이후 지속적으로 SOC 예산이 감소한 지역임.

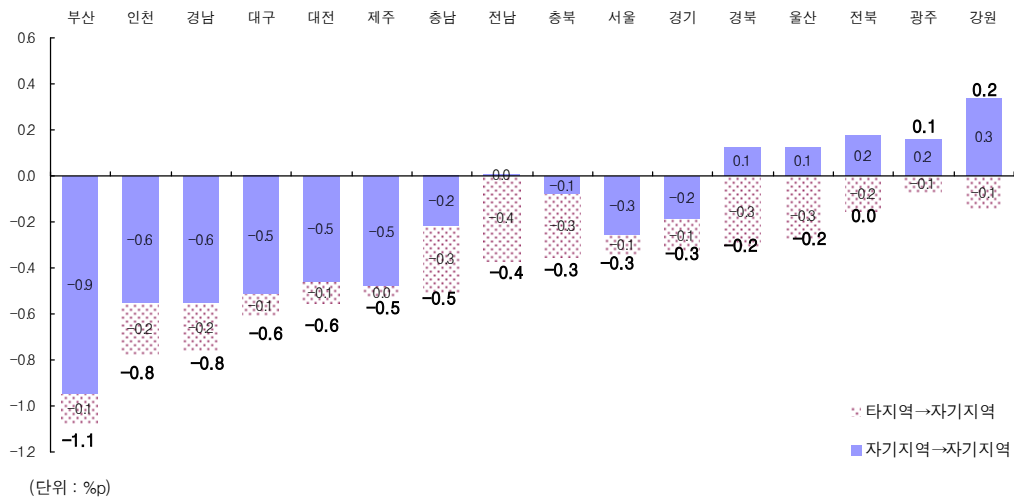
<그림 4-4> 2010~2015년간 SOC 예산 변화로 인한 지역 생산유발효과



주 : 2010년 대비 감소한 SOC 예산 금액을 사용, 2013년 지역산업연관표 계수를 사용하여 계산함.
지역산업연관표 계수가 존재하지 않는 세종시의 경우는 계산에서 제외함.

- 앞서 살펴본 대로 광주, 울산, 강원, 전북, 전남, 경북 등 6개 지역은 SOC 예산이 증가하여 자기 지역에서는 플러스(+) 생산유발효과가 나타났음. 그러나, 주변 지역에서 발생한 마이너스(-) 생산유발효과로 인하여 울산, 전남, 경북 등 3개 지역은 결국 지역 내 생산이 감소한 것으로 분석됨.
- 2010년부터 2015년까지 SOC 예산 변화로 인하여 추정된 지역 생산유발효과를 동일한 기간 동안 지역내총생산(GRDP)으로 나누어 비율을 구하여 살펴본 결과는 다음과 같음.
 - 이는 지역 내 생산 규모를 감안한 파급효과를 분석한 것임.
 - 분석결과 부산의 경우 GRDP의 1.1%p 가 감소한 것으로 나타났으며, 인천이 0.8%p 감소한 것으로 분석됨.
 - 다음으로 경남과 대구가 각각 0.8%p, 0.6%p를 기록해 두 번째와 세 번째로 지역 경제에 마이너스(-) 영향이 컸던 것으로 분석됨.

<그림 4-5> 2010~2015년간 SOC 예산 변화가 지역 내 총생산(GRDP)에 미친 영향



주 : 2010년 대비 감소한 SOC 예산 금액을 사용, 2013년 지역산업연관표 계수를 사용하여 계산함.
지역산업연관표 계수가 존재하지 않는 세종시의 경우는 계산에서 제외함.

- 지역 간 생산유발효과를 감안하여 2010~2015년까지 SOC 예산 변화가 미친 영향을 분석해본 결과 부산, 경남, 대구 등 경상권에서 지역 경제에 미친 마이너스(-) 영향이 다른 지역보다 컸던 것으로 분석됨.
 - 두 번째로 인천과 서울, 경기 등 수도권 지역이 권역별로는 두 번째로 경제 내 마이너스(-) 영향이 컸던 것으로 분석됨.
- 지역별로 건설업 이외에 타격을 많이 입은 산업을 살펴본 결과 1차적으로 1차 금속제품을 생산하는 산업이 가장 큰 타격을 입은 것으로 분석됨.
 - 1차 금속제품은 제철 및 제강업을 포함한 철강산업으로 경기 지역에 지역 수요를 기반으로 두고 있는 철강업체들이 가장 큰 타격을 입은 것으로 판단됨.
 - 두 번째로 충격이 컸던 산업은 금속제품으로 1차 금속제품을 가공하는 업체들이었던 것으로 분석됨.
 - 세 번째로 비금속광물제품 등과 관련이 있는 산업의 위축이 컸는데, 시멘트 원재료 및 유리 관련 산업의 위축이 있었던 것으로 판단됨.

<표 4-4> 지역별 SOC 예산 감소로 인하여 생산 감소가 큰 산업

구분	서울	인천	경기	대전	충북	충남	광주	전북	전남	대구	경북	부산	울산	경남	강원	제주
1순위	1차 금속제품(009)															
2순위	금속제품(010)											008	010			
3순위	비금속광물제품(008)											010	008			
4순위	화학제품(007)				012		007									
5순위	007	012	도소매서비스(019)		007		019	012	019	012	019	012	019	012	019	019

주 : 화학제품(007), 비금속광물제품(008), 1차 금속제품(009), 금속제품(010), 전기 및 전자기기(012), 도소매서비스(019)임.

(3) 2010년 이후 지역 SOC 예산 변화로 인한 지역 내 취업유발효과

- 지역 SOC 예산이 변화함에 따라 자기 지역에 발생한 취업유발 인원과 타 지역의 SOC 예산 변화로 인하여 자기 지역으로 유입된 취업유발 인원을 계산한 결과는 다음 <표 4-5>와 같음.

<표 4-5> 2010~2015년 간 SOC 예산 변화로 인한 지역 간 취업유발효과
(단위 : 천명)

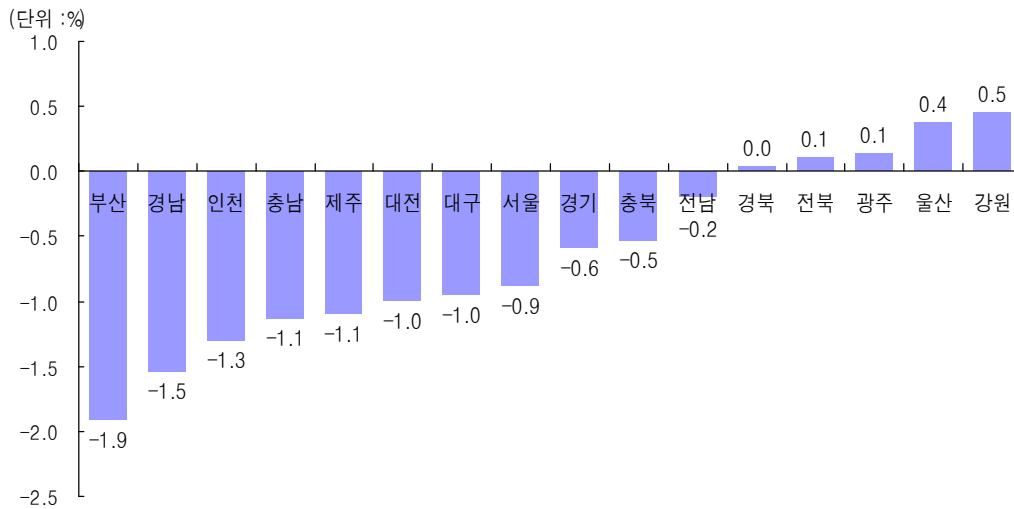
지역	자기 지역 → 자기 지역	타 지역 → 자기 지역	합계
전국	-124.3	-53.7	-178.0
서울	-31.7	-11.6	-43.3
경기	-21.8	-11.6	-33.4
부산	-26.9	-3.2	-30.1
경남	-19.4	-4.2	-23.6
인천	-14.3	-2.8	-17.2
대구	-9.5	-1.6	-11.1
충남	-8.2	-2.8	-11.0
대전	-5.6	-1.4	-7.0
충북	-1.4	-2.5	-3.9
제주	-2.7	-0.4	-3.1
전남	0.2	-1.9	-1.7
경북	4.0	-3.5	0.5
전북	2.8	-1.9	0.8
광주	1.9	-1.0	0.9
울산	3.4	-1.4	2.0
강원	5.0	-1.9	3.1

주 : 2010년 대비 감소한 SOC 예산 금액을 사용, 2013년 지역산업연관표 계수를 사용하여 계산함.
지역산업연관표 계수가 존재하지 않는 세종시의 경우는 계산에서 제외함.

- 지역 간 취업유발 인원은 서울, 경기, 부산, 경남, 인천, 대구 순으로 감소한 인력이 컸던 것으로 분석되며 앞서 분석한 생산유발효과로 인한 파급효과 분석과 순서가 동일함.

- 다만, 그 외 지역은 순위가 생산 유발로 인하여 분석된 순위와는 미묘하게 다른데 이는 생산 유발의 경우 자기 지역과 타 지역 간에 파급효과가 대략 1 : 1로 발생하는 데 반해 취업유발효과는 대략 2 : 1의 비율로 발생하기 때문임.
 - 가장 생산 유발 효과와 취업 유발 효과 간 차이가 있는 지역은 울산과 경북임.
 - 이 두 지역의 경우 타 지역 → 자기 지역으로 인한 영향으로 지역 내 생산유발효과는 전체적으로 마이너스(-)였지만, 취업유발 인원은 증가(+)한 지역임.
 - 이 두 지역은 취업유발효과는 자기 지역 → 자기 지역으로 인한 영향이 커서 실제 지역 내 취업 인구는 증가한 지역으로 분류됨.
- 한편 지역 내 취업자 수를 감안할 경우 가장 타격이 컸던 지역은 부산이며, 다음으로 경남, 그리고 인천 순인 것으로 나타남.
 - 전국적으로 0.7% 취업자를 감소시킨 것으로 분석되는데, 부산, 경남, 인천 등은 전국 평균 보다 월등히 감소 폭이 큼.

<그림 4-6> 2010~2015년 SOC 예산 변화로 인한 지역 내 취업자 규모 변화



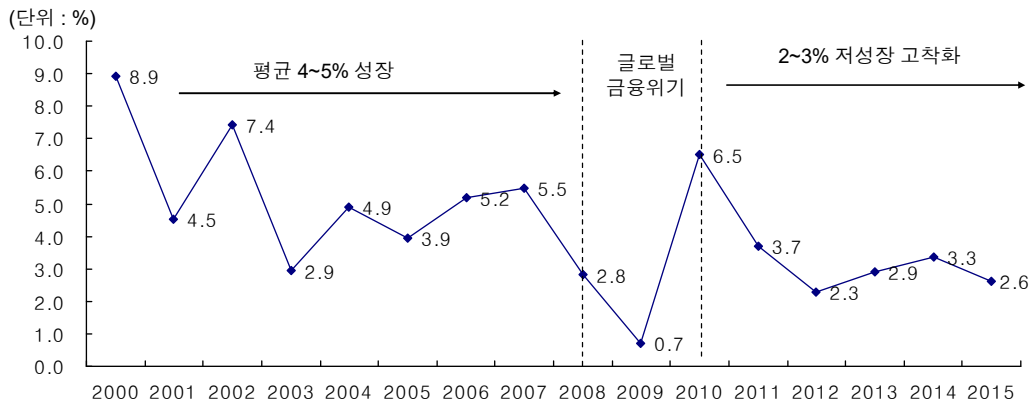
주 : 통계청의 경제활동인구조사 2010년 취업자 수를 기준으로 몇 % 수준인지 파악한 자료임.
지역산업연관표 계수가 존재하지 않는 세종시의 경우는 계산에서 제외함.

4. 지역의 정책적 요인과 SOC 예산 변화

■ 수출 침체로 경기 둔화 심각한 지역, SOC 예산 증가

- 우리나라 경제는 다음 <그림 4-7>에서 볼 수 있듯이 글로벌 금융위기 이전까지 대략 4~5% 성장률을 기록했음. 2008~2010년 글로벌 금융위기 직후 2년 간 빠른 회복세를 보였음. 그러나, 이후 2011~2015년 동안 2~3%대의 낮은 성장률을 지속함.

<그림 4-7> GDP 성장률 추이



자료 : 한국은행.

- 지역 SOC 예산의 변화와 지역 간 중장기 경제 성장률 간에 관계를 살펴보기 위해서 다음 <표 4-6>을 작성함.
 - <표 4-6>을 살펴보면 지난 2010~2015년 동안 2010년 대비 SOC 예산이 감소하지 않은 지역은 경북, 전북, 전남, 광주, 강원, 울산 등 총 6개 지역임.
- 이중 울산을 제외한 5개 지역은 모두 GRDP 성장률이 전국 평균에 미치지 못한 지역이며, 2010년 이후 지역 경제 성장률의 둔화가 비교적 심각한 지역임.
 - 첫 번째 열은 <그림 4-3>에서 제시한 2010년 대비 SOC 예산 감소한 증감률을 낮은 순서대로 배열 한 이후, 지역별로 2005~2010년, 2010~2015년 간 연평균 증

가율의 차이를 비교해보았음.

- 2010~2015년과 2005~2010년 두 기간으로 나누어 지역별 연평균 성장률을 비교한 결과 경북, 전북, 전남, 광주, 강원 등 5개 지역은 성장률이 과거(2005~2010년)보다 평균적으로 36.1%나 하락한 지역임.
- 이들 지역은 SOC 예산이 감소한 지역의 과거 성장률 변화가 15.0% 인 것을 감안하면 다른 지역보다 경기 둔화 속도가 두 배 이상 빠른 지역임.

<표 4-6> 장기 지역경제 성장과 지역 SOC 예산 간의 관계

(단위 : %)

구분	SOC 예산 2010~2015년 간 감소 및 증감률	2005~2010 GDRP 연평균 증가율(a)	2010~2015 GDRP 연평균 증가율(b)	장기성장률 변화도 (c=b-a)	장기 성장률 변화율 (c/a*100)	평균 장기 성장률 변화
대구	-41.1	2.3	3.3	1.0	43.8	-15.0
대전	-36.5	3.0	2.3	-0.7	-23.4	
충남	-28.2	6.5	5.1	-1.4	-22.1	
경남	-23.3	5.1	1.4	-3.7	-72.5	
인천	-21.1	4.2	2.4	-1.9	-44.0	
부산	-20.1	2.2	2.6	0.4	20.5	
제주	-15.8	3.2	5.0	1.9	58.2	
서울	-11.7	2.8	2.4	-0.5	-16.2	
충북	-5.4	5.1	4.9	-0.2	-3.8	
경기	-1.5	5.9	4.0	-1.9	-31.6	
경북	3.9	3.7	1.9	-1.7	-47.5	-36.1
전북	4.6	3.5	1.8	-1.7	-48.0	
전남	5.1	3.3	1.8	-1.5	-46.3	
광주	6.5	3.6	2.7	-0.9	-25.0	
강원	7.1	3.4	2.9	-0.5	-13.5	
울산	16.7	1.5	2.4	0.8	56.3	-
전국	-	4.0	2.9	-1.0	-26.2	-

주 : SOC 예산 2010~2015년 간 감소 및 증감률은 <그림 4-3>의 수치와 동일함.

자료 : 지방재정통합공개시스템, 한국은행.

- <표 4-7>은 지역별 연평균 수출 증가율을 비교한 표임. 2010~15년 동안 수출이 감소하거나 증가율이 0%대로 정체한 5개 지역 중 전북, 경북, 전남, 울산이 포함되어 있는데 이들 지역은 모두 같은 기간 동안 SOC 예산이 증가한 지역임.

<표 4-7> 지역별 연평균 수출 증가율 비교

(단위 : %)

지역	2005~10	2010~15	주요 품목
전북	16.7	-5.4	화물자동차 / 수소화합물
경남	16.9	-4.2	선박 / 차량부분품
경북	3.0	-0.7	유무선전화기 / 액정디바이스
전남	13.4	0.1	석유제품 / 선박
울산	9.6	0.4	석유제품 / 승용차
제주	9.6	3.9	활어 / 전자집적회로
대전	10.4	4.0	기계류 / 기체펌프
경기	9.0	4.3	전자집적회로 / 승용차
강원	12.0	4.5	의료용기기 / 시멘트
충남	10.2	4.5	전자집적회로 / 액정디바이스
부산	12.8	4.7	차량부분품 / 승용차
광주	10.0	5.7	승용차 / 전자집적회로
서울	13.1	5.9	차량부분품 / 액정디바이스
대구	9.3	6.4	차량부분품 / 합성직물
충북	12.8	8.0	전자집적회로 / 축전지
인천	10.0	8.2	승용차 / 차량부분품
전국	10.4	2.4	-

자료 : 관세청의 최근 5년 간 지자체별 수출입 동향(2015. 8. 27) 보도자료와 지역별 무역 통계 데이터를 토대로 작성함.

- 글로벌 금융위기 이후 대외 수출이 감소 또는 정체한 지역이 있는데, 이로 인해서 지역경제 침체가 심각한 지역일수록 SOC 예산이 증가한 것으로 분석됨.
- 결국, 지난 2010~15년 동안 SOC 예산이 증가한 몇몇 지역은 경기 부양을 위한 정책적 목적이 큰 지역인 것으로 판단됨.
 - 다만, 광주와 강원 지역은 수출 둔화 정도는 다른 시도에 비해 상대적으로 크지 않으며, 경제 성장률도 SOC 예산이 증가한 다른 지역보다 비교적 양호한 편임.
 - 광주는 2015광주하계유니버시아드 대회를 앞두고 관련 시설 증축에 의해 관련 예산이 증가하였고, 강원 지역은 2018년 평창 동계 올림픽을 앞두고 도내 시설 공사가 일부 증가한 것으로 판단됨.

■ 경남 : 경기 둔화 불구 SOC 예산 감축, 2010~15년 경제성장률도 가장 낮아

- 한편, 경남은 2010~2015년 동안 대외 수출 침체가 심각하며, 경제에 큰 타격을 입은 지역임에도 불구하고 SOC 예산은 오히려 감소함.
- 경남은 2010년 이후 지역의 주력 산업인 조선 산업의 위축으로 경제가 크게 둔화되었음. 그러나 SOC 예산을 통한 경기 부양책에는 소극적인 모습을 보임.
 - 경남 글로벌 금융위기 이후 세계 무역 위축 및 유가하락으로 지역 대표 산업인 조선 산업이 침체함.
 - 경남의 GRDP 성장률은 2008~2010년 동안 4~5% 성장을 기록하였음. 2011년부터 2.7%→0.9%→2.0%→1.0%→0.3%로 성장률이 점차 낮아짐.
- 경남이 경기 침체에도 불구하고 SOC 예산을 통한 경기 부양책을 사용하지 않은 것은 적극적으로 부채 비중을 낮추는 과정에서 건설 사업에 투자를 줄였기 때문임.
 - 경남 도청의 예산대비 부채 비중은 2010년 12.9%로 16개 시·도 중 8번째로 높았는데, 2015년에는 두 번째로 부채비중이 낮은 8.1%를 기록함.
 - 같은 기간 16개 시·도 중 부채비중 순위가 7순위 하락한 지역은 경남이 유일함.¹⁶⁾

<표 4-8> 경남 SOC 예산 수준 변화와 부채 비중 변화

(단위 : 조원, %)

구분	지역 SOC 예산(조원)			부채 관련	
		수송 및 교통	국토 및 지역개발	부채 비중(%)	부채 순위
2010	2.81	1.28	1.54	12.9	8
2015	2.28	1.10	1.18	8.1	15
차이	-0.53	-0.18	-0.35	-4.8	7

주 : 부채 비중은 예산 대비 비중임.

자료 : 지방재정통합공개시스템.

16) 참고로 그 다음 예산 대비 부채 비중 순위 하락이 큰 지역은 제주임. 4순위 하락하였으며 2015년 부채비율 13.1%를 기록함.

- 실제로 지난 2013년 경남도는 재정 건전성에 문제의식을 가지고 지자체 중 전국 처음으로 한국건설팅산업협회와 협약, 재정 건전화 컨설팅 사업을 시행했으며, 이후 강력한 구조조정을 실시함.
 - 현금 흐름의 건전성이 한때 저하돼 자체 회복능력이 있는 압박 단계를 지나 장기적이고 구조적인 문제에 직면, 강력한 내부 구조조정과 외부의 적극적인 지원이 요구된다는 진단을 받음.
 - 협회는 재정 건전화를 위해 단기적으로 자산매각, 조세감면 축소, 출자·출연기관 구조조정, 계속비 관리, 경상경비 절감, 민자사업 재구조화, 투·융자 심사 강화 등이 필요하다고 처방을 내림¹⁷⁾
 - 결국 이후 적극적으로 부채를 관리하는 과정에서 경기부양을 위한 지역 SOC 사업 추진에 소극적이었음.

- 결과적으로 2010~2015년 경남지역의 연평균 GRDP 성장률은 1.4%로 비교한 16개 시·도 중 가장 낮은 수준을 기록함.¹⁸⁾

- 2010~2015년 동안 SOC 예산 확대를 통하여 지역 경기부양에 비교적 적극적이었던 경북과 그렇지 않았던 경남간의 경제성장률 추이를 살펴보면 다음과 같음.
 - 2008년 글로벌 금융위기 이전에 경남과 경북의 성장률은 특정 기간을 제외하고 대부분 경남이 소폭 더 높았음.
 - 또한 2008~2009년 글로벌 금융위기 발생 직후 경북이 경남보다 경제에 더욱 직접적으로 타격을 입은 것으로 분석됨.
 - 2011년부터 경북의 GRDP 증감률은 1~3% 사이에서 등락을 반복하였는데, 경남은 2013년 2.0% 이후 지속 하락해 2015년 0.3%을 기록함.

17) 경남매일 기사(2013. 6. 17), “경남도 재정, 파산 직전 ‘고통’ 단계”.

18) 관련 내용은 <표 4-5> 장기 지역경제 성장과 지역 SOC 예산 간의 관계 참고.

<그림 4-8> 경남과 경북의 GRDP 증감률 추이



자료 : 지방재정통합공개시스템.

○ 단순히 2010~2015년 동안 경북의 지역 SOC 예산이 증가했기 때문에 경제 성장률이 경남보다 양호하다고 단정 지을 수 없지만, 경남이 SOC 예산을 낮추지 않았더라면 지역 경제 침체 상황은 좀 더 완화되었을 것임.

· 자기 지역뿐만 아니라 타 지역에서 발생한 효과를 모두 감안한 결과, 경남 지역의 GRDP를 대략 0.8%p(자기지역 -0.6%p, 타 지역 -0.2%p) 정도 감소시킨 것으로 분석되는데, 자기 지역 내 투자 감소가 발생하지 않았더라면 대략 1% 성장률을 유지할 수 있었을 것으로 분석됨.

5. 소결론

○ 본 장에서는 지역 간 생산유발효과와 취업유발효과를 통하여 지난 2010~2015년 동안 SOC 예산 변화로 인한 과급효과를 지역경제 규모, 지역 취업자 수 규모를 감안하여 분석을 수행하였음. 또한 경제 정책적 관점에서 SOC 예산과 GRDP 변화를 살펴봄. 관련 시사점은 다음과 같음.

■ 2010년 이후 SOC 예산 통한 경기부양 정책은 중앙과 지방 간 부조화

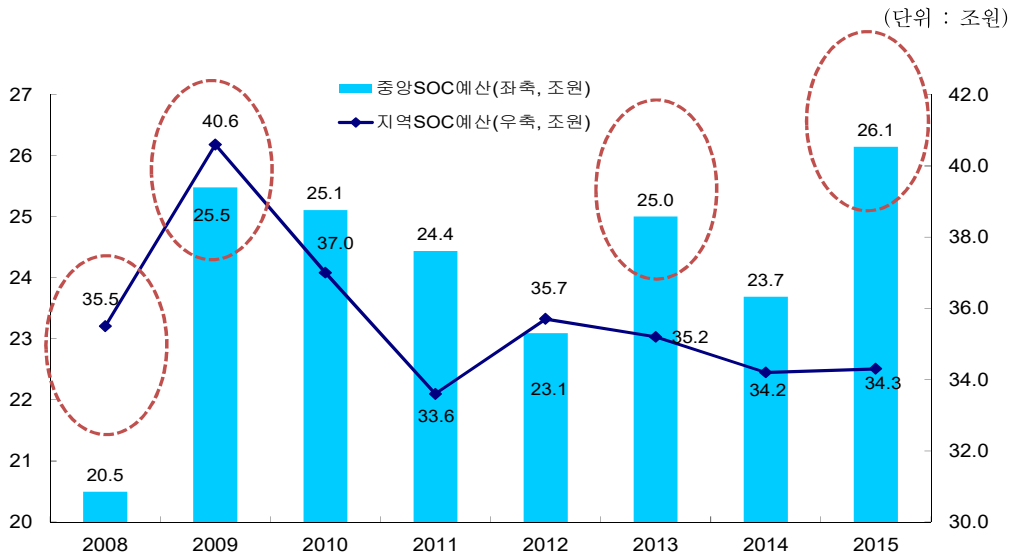
- 우리나라 경제는 2010년 이후 2~3% 장기적으로 저성장 국면이 지속된 상황에서 중앙정부는 경기부양을 목적으로 추경 예산을 편성하여 특정 기간 SOC 예산 수준을 높였음.
 - 중앙정부는 2008~2016년 동안 총 5차례 추가경정예산(추경)을 집행함.
 - 이중 SOC 예산 반영된 것은 2008년, 2009년, 2013년, 2015년 4차례 0.9조원, 0.8조원, 0.7조원, 1.3조원 규모임.

- 그러나, SOC 예산 증대에도 불구하고 효과가 크지 않다는 판단 아래 2016년의 경우 중앙정부는 SOC 항목에 추경 예산을 반영하지 않음.
 - 2015년에 최대 규모의 추가 경정 예산이 반영되었지만, 2016년에 SOC 항목에 추경 예산은 반영되지 않음.

- 2010년 이후 SOC 부문의 경기부양 효과가 크지 않았던 것은 지방정부에서 관련 예산을 감소시켰기 때문임.

- 추경 예산으로 인하여 중앙정부 SOC 예산이 2013년과 2015년 각각 25조원과 26.1조원으로 최고치에 근접하거나, 최고치를 기록하였으나, 정작 같은 기간 지방 SOC 예산은 전년에 비해서 감소하거나, 거의 증가하지 않았음을 알 수 있음.
 - 2009년 중앙정부 SOC 예산이 25.5조원을 기록할 때 지역 SOC 예산이 40.6조원을 기록하였다면, 2016년 중앙정부 SOC 예산이 26.1조원을 기록하였는데, 같은 해 지역 SOC 예산은 34.3조원만을 기록함.

<그림 4-9> 2010년 이후 중앙정부와 지방정부의 SOC 예산 추이 비교



주 : 동그란 표시가 된 연도에 추정 SOC 예산으로 중앙정부 예산은 크게 증가했으나, 지방정부 예산은 전년에 비해 변동이 거의 없거나 오히려 감소했음을 알 수 있음.
 자료 : 기재부, 지방재정통합공개시스템.

- 이는 중앙정부 재원이 지방정부로 이전되지 못하였기 때문임. 2008~2010년과 달리 중앙정부에서 증가한 재원이 지방정부 예산에는 반영되지 않았던 것으로 판단됨.
 - 지역 경기에 영향을 미치는 지방정부 SOC 예산에 반영되지 않고 오히려 지방정부는 SOC 예산을 감축하여 국가 전체적으로 경기 부양 효과가 낮았던 것으로 판단됨.

■ 2010년 이후 경기 침체 심각한 몇 지역의 SOC 예산 늘었으나 효과는 미약

- 또한 일부 지역(전남, 전북, 광주, 강원, 경북, 울산)은 수출 위축으로 인한 경기 침체에 대응하기 위해서 SOC 예산을 소폭 늘렸으나, 타 지역에서 발생한 마이너스(-) 영향으로 효과가 미미했음.
- 2010~2015년 동안 전남, 전북, 광주, 강원, 경북, 울산은 SOC 예산을 증가시켰는데,

타 지역에서 발생한 마이너스(-) 영향을 감안하면, 경제에 플러스(+) 효과가 이뤄진 지역은 광주와 강원밖에 없음.¹⁹⁾

- 광주와 강원 지역은 각각 GRDP의 0.1%p, 0.2%p 증가한 것으로 분석됨.
- 전북은 0.0%, 경북과 울산은 각각 0.2%p씩 감소한 것으로 분석됨.

- 광주와 강원 지방도 뚜렷한 경기부양 목적보다는 국제 행사를 준비하는 과정 가운데 SOC 예산을 증대시킨 것으로 분석되며 정작 경기 침체가 심각했던 전남, 전북, 경북, 울산 등의 지역은 SOC 예산을 증대했음에도 불구하고 단지 침체 수준을 완화한 정도일 뿐 지역 경제 성장률을 높이는 데는 한계가 있었음.
- 결과적으로 경기 부양 효과를 극대화하기 위해서는 중앙과 지방 정부가 함께 동일한 정책 목표를 가질 필요가 있으며, 또한 지역 간 파급효과를 높이기 위해서 주변 지역 간 연계를 감안할 필요가 있는 것으로 판단됨.

19) 이와 관련된 수치는 “<그림 4-4> 2010~2015년 간 SOC 예산 변화가 지역내총생산(GRDP)에 미친 영향”에 제시함.

1. 정책적 시사점

- 본 연구는 지방정부 세출 예산 내에서 SOC 예산이라 할 수 있는 수송 및 교통과 국토 및 지역개발 예산을 살펴보았으며, 지역의 인구 및 경제 지표와 함께 살펴본 결과 정책적 시사점은 다음과 같음.

■ 대도시 도심 내 교통 문제 해결 위해 수송 및 교통 예산 확보 방안 필요

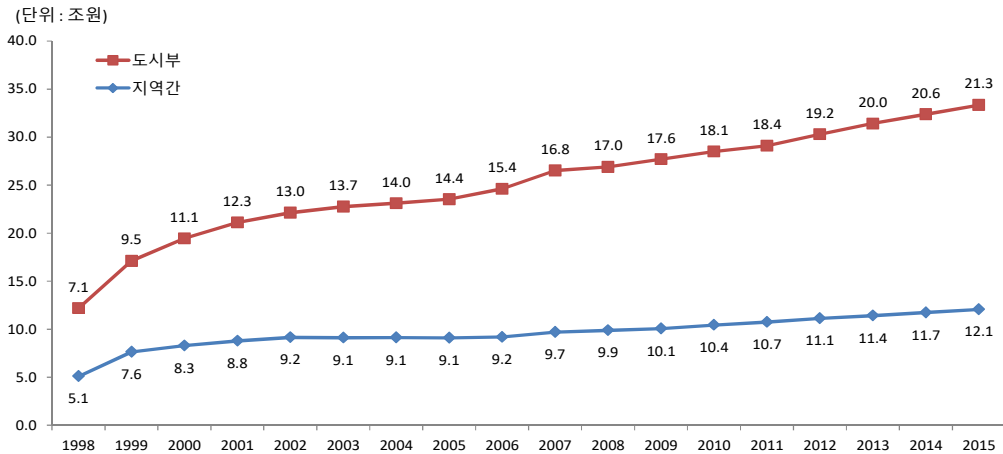
- 지난 2008년부터 2015년까지 지방정부 SOC 세출 예산을 지역별로 비교 분석한 결과, 대도시권은 수송 및 교통 예산은 별로 감소하지 않은 데 반하여 국토 및 지역개발과 관련된 예산이 주로 감소한 것을 발견함.
- 대도시권은 도심 내 교통 문제를 해결하는 데 있어서 수송 및 교통 예산의 필요성이 매우 높기 때문임.
- 다만, 대도시권의 수송 및 교통 예산의 감소한 정도가 낮더라도, 도심 내 교통 혼잡 문제를 해결하기에는 부족한 것이 사실임.
- 이는 지난 5년간 도심 내 통근 및 통학 시간이 증가한 것으로 알 수 있음. 통계청이 발표한 2015년 인구주택 총조사 인구 이동 분석 결과²⁰⁾에 따르면 우리나라 전국 평균 통근 및 통학 시간은 2010년 58.4분에서 2015년 61.8분으로 3.4분 증가함.
 - 지역별로 수도권이 2010년 대비 4.6분 증가해, 비수도권(2.2배 증가)보다 더욱 두드러지게 증가하였으며, 이 중 인천(77.4분)과 서울(78.6분)이 각각 6.2분, 5.6분 증

20) 지난 2017년 4월 20일에 발표한 자료임.

가해 다른 시도보다 크게 증가함.

- 이미 우리나라 평균 통근 및 통학 시간은 OECD 국가 중에서도 가장 높으며, 평균의 2배 수준으로 2위인 일본과 터키(각각 40분)를 크게 앞서는 수준임.
- 이를 비용으로 전환한 교통혼잡비용을 살펴보면 지역 간 혼잡비용은 정체하고 있는데 비해서 도시부의 혼잡비용은 지속적으로 증가하고 있는 것을 알 수 있음.
 - 한국교통연구원에서 추계한 교통혼잡비용은 지역과 지역을 연결하는 도로에서의 혼잡비와, 도심 내 혼잡비를 합산하여 추계하는데 다음 <그림 5-1>은 이 둘을 나누어 제시한 것임.

<그림 5-1> 교통혼잡비용 추이



주: 지역 간(고속도로, 국도, 지방도), 도시부(서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산).
 자료: 한국교통연구원, 「전국 교통혼잡비용 산출과 추이 분석」, 2015년 교통혼잡비용 예측.

- 이는 향후 광역 도로보다 도심 내 통행 흐름 개선에 집중할 필요가 있음을 시사함.
- 대도시의 교통 및 수송 예산 확보가 좀 더 수월해질 수 있는 정책 방안이 필요하며, 도시와 도시를 연결하는 장거리 간선 투자 중심에서, 도심 내 교통 및 수송 흐름을

효율화할 수 있는 전략이 필요함.

- 지금까지는 고속도로, 국도 등 간선도로를 중심으로 정부의 투자가 이루어졌으며, 장거리 지역 간 통행 연결성 확보, 통행시간 단축 등에 집중함.²¹⁾
- 이러한 투자는 지방 균형 발전의 논리와도 부합해 중앙정부 도로 예산이 대부분 고속도로에 투입됨.
- 그러나, 향후 정부 정책은 보다 효율적인 교통 투자가 필요함. 특히, 인구가 밀집한 대도시권 권역에서는 도로 내 교통혼잡비용이 증가하고 있는데 한정적인 지방재원으로는 이것을 모두 부담하기에는 한계가 있음.

○ 대도시권 교통문제를 해결하기 위하여 광역교통시설부담금이라는 제도가 있는데 관련 제도의 효율성을 평가하여 일부 개선이 필요한 것으로 판단됨.

- 징수된 부담금의 4/10는 광역교통시설계정에, 나머지 6/10은 부담금을 징수한 시·도에 설치된 지방광역교통시설특별회계에 귀속하게 되어 있음.
- 광역교통시설계정과 지방광역교통시설특별회계 귀속분에 대한 실효성을 판단하여 좀 더 효율적인 배분을 생각해볼 필요가 있음.

○ 대도시 상습 정체구간 개선 사업에 적극적으로 국고 지원을 늘릴 방안이 필요함. 특히, 광역도로 건설사업 국고 보조에 대한 특별법과 기재부 지침 간 차이로 인하여 국고 지원이 어려운데, 유동적인 정책 방안이 필요함.²²⁾

- 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」의 경우 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체장이 시행하는 광역도로 건설·개량 사업의 건설비 '50%'를 국고에서 보조토록 되어 있음. 그러나, 기재부 지침 간 차이로 인해서 국고 보조가 어려움.
- 기재부는 2001년 12월 광역도로 지원 기준 변경 지침을 마련, 단위 사업당 500억원(총사업비 1,000억원) 이내에서 국비를 지원하도록 했으며, 이후 2008년 10월 지원 기준을 단위 사업당 1,000억원(총사업비 2000억원) 이내로 높임.
- 높은 한도로 인해 사업비가 2,000억원 이상인 경우 특별법에서 규정한 건설비 절

21) 김혜란, 배운경, 김상록(2016), “저성장기의 도로교통 투자 전략”, 「국토정책 Brief」, (566), 1-6. p3.

22) 이와 관련해 서울시는 최근 국토교통부에 2018년도 국고 보조금 지원이 필요한 현안으로 '동부간선도로 확장 사업'을 보고하며 국고 보조 한도의 폐지를 건의함(2017. 3. 31).

반 이상을 온전히 받지 못하는 상황임. 또한 국고 보조를 받을 수 있는 도로 길이도 수도권 5km, 지방 10km 이내로 제한하고 있음.

- 도시교통특별회계²³⁾를 마련하여 대도시권의 수송 및 교통 예산 재원 확보가 용이한 방안을 마련할 필요가 있음.
 - 교통유발시설부담금 징수, 도심 유류세, 주차비 등을 따로 도시교통특별회계에 적립해 필요한 교통 시설물 관리 및 확충에 사용하도록 하면 좋을 것임.

■ 지방 인구 유입 및 경제 발전 위해 국토 및 지역개발 관련 예산 확보 필요

- 강원과 전라도는 우리나라에서 인구 자연 감소가 가장 심각한 지역임. 이들 지역의 SOC 예산 감축 영향이 낮은 이유는 인구와 관련이 있는 것으로 판단됨.
 - 통계청이 최근 발표한 자료²⁴⁾에 의하면 경북(-0.4%), 강원(-1.3%), 전북(-1.4%), 전남(-2.6%) 등은 인구 자연 증가율²⁵⁾이 마이너스인 지역으로 이미 인구 자연 감소가 진행 중인 지역임.
 - 특히, 강원과 전라도는 지역 SOC 예산 감축의 영향이 비교적 낮은 지역인데, 인구 자연 감소를 막기 위해서 지역 SOC 투자를 늘려 지역 경제 발전을 도모하려고 노력하고 있는 지역으로 판단됨.
- 특히, 인구 밀집도가 낮은 지역일수록 SOC 예산 중 국토 및 지역 개발 예산 감축에 소극적인 것은 지역 경제 활성화를 유도하고 인구 유입을 늘리는 데 동 예산이 지역 내에 미치는 영향이 크기 때문임.
 - 지방 중소 도시는 인구 유출 문제는 현재 처한 가장 심각한 문제가 아닐 수 없음.
 - 지방 중소 도시 인구 감소는 세수 감소와 지역경기 침체를 야기하며, 특히 농어촌 지역은 인구 고령화로 노동력 감소와 소비 위축에 따른 경기 위축과 인구 유출 등 악순환이 계속되고 심화되고 있음.

23) 중앙정부 특별회계 계정에 교통시설특별회계가 있으나 이와는 별개로 도시에 집중할 계정이 필요.

24) 2016년 출생·사망 통계 잠정 결과(2017. 2. 22).

25) 출생아 수에 사망자 수를 뺀 수치의 증감률을 인구 자연 증가율임.

- 지자체는 전입 장려금, 출산 지원금 등을 통해 인구 유입을 유도하려 하고 있지만, 실질적인 일자리가 없는 환경에서는 한계가 있음.
- 지방 중소 도시의 인구 유출을 막고 인구 유입을 유도하기 위해서 지방정부가 지역 경제 개발과 관련된 예산을 편성을 하는 데 좀 더 용이한 환경을 마련해주는 정책이 필요함.
- 지방 정부가 자율적인 SOC 예산을 확보하기 위해서, 중앙 정부 특별회계 계정에 속한 광역지역발전특별회계의 개선이 필요함.
 - 광역지역발전특별회계를 일부 수정하여 지역자율계정 비중을 높이는 가운데, 지방 소도시의 경제 개발과 관련된 항목에 좀 더 집중할 필요가 있음²⁶⁾.
 - 중앙정부 정책이 지역으로 내려가는 광역발전계정의 비중을 조정하고, 지방 소도시 경제 개발과 관련된 항목을 평가할 필요가 있음.
 - 소모적이고 전시적인 지방 사업을 정리하고 실질적으로 인구 유입을 유도하고 지역 관련 사업에 직접적으로 관여할 수 있는 사업을 평가하고 보다 효율적인 사업을 유도해야 할 것임.

■ 일본 지방창생정책 참고, 지방 거점화 강화 방안 필요

- 특히, 인구 감소가 시작된 일본의 지방창생정책을 벤치마킹할 필요가 있음.
 - 일본은 2008년부터 인구가 감소하기 시작함. 2015년 인구조사시 일본의 총인구는 1억 2,709.5만명으로 2010년에 비하여 96.3만명 감소하였는데, 이는 1920년 인구조사 이후 처음임.
- 지방창생정책의 요지는 중앙에 컨트롤타워를 신설해 지방 물적 인적 자원을 지원하며, 지방 거점화를 촉진하여 정주 인구를 늘리는 데 있음.
 - 아베 신조 일본 총리는 ‘마을·사람·일자리 창생본부’라는 총리 직속 기구를 신설

26) 이원희, 권혁준, 「광역지역발전특별회계 사업의 집행 실태 및 사례 연구」, 국회예산정책처, 2013. 12.

해 스스로 본부장을 맡을 정도로 이에 지방창생정책을 중요 정책으로 여기고 2015년부터 지방창생 전략을 본격적으로 추진함.

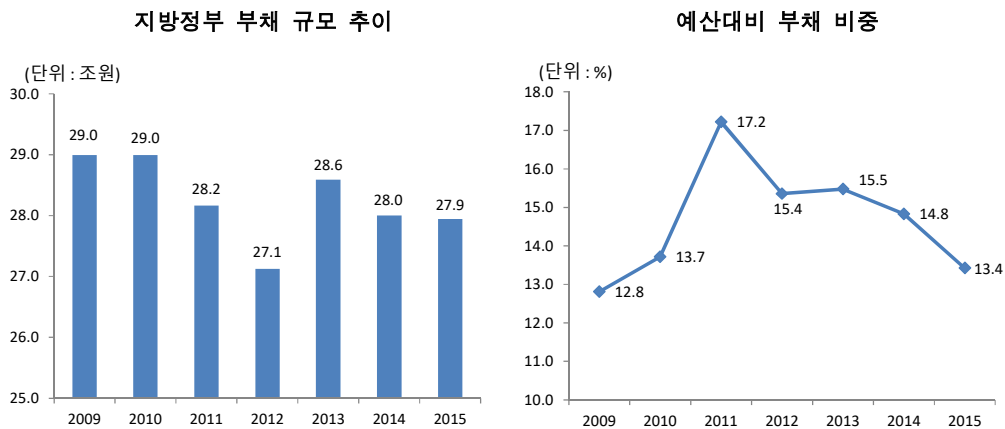
- 정부는 기초자치단체에 국가 공무원과 대학 연구자, 민간 인력을 지자체장의 보좌역으로 파견함(2015년에 69개 지자체, 2016년에는 58개 지자체에 인력 지원).
 - 지방창생정책 중 중간 지역 등의 생활 환경을 개선하기 위해 진료소나 상점 등 거점이 되는 시설의 집약을 늘리는데, 전국 1,000개소를 목표로 함.
- 우리나라의 경우 혁신도시가 있는데, 정부는 혁신도시 이전기관을 통하여 지역 산업 활성화를 유도하고, 이를 평가하고 집중할 컨트롤 타워를 마련할 필요가 있음.
- 지금까지 연구는 건설 투자, 건설 수주, 건설 기성 등 공급 측면에서 연구를 수행하였으며, 건설 지역 연구는 극히 소수임. 이런 가운데 지역 SOC 예산 연구는 지역 공공 수요를 이해하는 목적이 있음.
 - 지역 경제 활성화에 있어서 SOC 예산 실태를 분석함으로써 지역 정부의 SOC 투자 현황을 살펴봄.
 - SOC 예산 편성에 영향을 미치는 요인을 알아보고 이해하는 가운데 향후 후속 연구에 도움을 주는 데 의의가 있음.

■ SOC 사업 통한 경기부양 효과를 극대화하려면 중앙과 지방 간 거시적 목표를 공유하고, 지방 부채에 좀 더 유연한 대응 필요

- 지난 2008년 말에 발생한 글로벌 금융위기를 타개하기 위해서 중앙정부와 지방 정부는 동일한 목적의식 가운데 SOC 사업을 늘려 단기간에 경기 침체를 타개함.
- 이후 중앙정부는 내수 부진과 낮은 경제 성장 상황을 개선하기 위해서 2013년과 2015년 추경을 통하여 SOC 예산을 늘려 경기 부양책을 실시했지만, 지방정부는 대부분 부채관리에 집중해 경기 부양에 소극적인 모습을 보였으며, 몇몇 지역에서 SOC 예산을 늘렸어도 타 지역의 마이너스(-) 파급 영향으로 큰 효과를 보지 못함.

- 특히 2013년 들어 박근혜 정부는 지자체 부채 관리를 강화하는 동시에 한편에서는 경기 부양을 위해 추경을 편성하는 등 재정 긴축과 확장 정책을 동시에 사용해 혼선을 초래함.
 - 2013년 안전행정부(행정자치부)는 8월 7일 「재정건전성 관리계획 수립 및 지방재정법」 개정안을 입법 예고하였으며, 12월 11일에는 ‘지방 공기업 부채 감축과 경영 효율화를 위한 종합 대책’을 발표하는 등 지방정부 부채 관리를 강화함.
 - 비슷한 시기인 2013년 정부는 17.3조원 규모의 추경 예산안은 국회에 상정했음. 그러나, 추경안 처리 시한은 거듭 지연되었고, 결국 제 때 사용되지 못해 대략 4조원 정도의 금액이 ‘불용액’으로 처리됨.
 - 결과적으로 지방정부는 중앙정부의 재정확장 정책에 동조하지 못하였으며, 지방정부의 부채 총액이 2013년 28.6조원을 기록한 이후 지속적으로 감소한 것을 보면 알 수 있듯이 전반적으로 긴축 정책만을 수행함.

<그림 5-2> 지방정부 부채 총액 추이

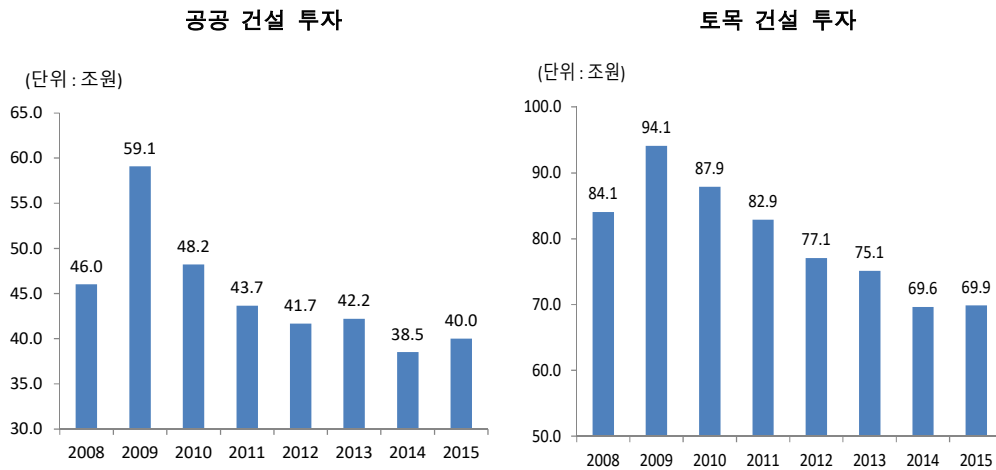


주 : 결산 기준임.
 자료 : 지방재정통합공개시스템.

- 이로 인해 2015년 중앙정부 SOC 예산은 역대 최대치인 26.1조원이 편성되었음에도 불구하고 지방정부 SOC 예산은 2014년(34.2조원)과 별 차이가 없는 34.3조원만이 편성되는 등 중앙정부의 정책적인 의도가 지방정부에 반영되지 않음.

- 결과적으로 중앙정부는 SOC 예산을 늘렸음에도 불구하고 지방에서 감소해 국가 전체적으로 공공 건설 투자는 위축된 상황을 지속함.
 - 공공 건설 투자는 2009년 59.1조원을 기록한 이후 2010년 48.2조원으로 낮아짐. 이는 4대강 사업으로 대규모 재원이 투입된 이후 정상화 과정으로 볼 수 있음.
 - 그러나, 중앙정부는 2010년 이후 경기 부양을 위해서 SOC 투자를 늘렸다고 인식할 수 있으나, 실제 공공 건설 투자 총액은 2015년까지 40조원 수준에 머물러 지속적으로 2008년 이전 수준을 하회함.
 - 또한, 국가 전체의 토목 투자는 2014년부터 70조원 미만을 기록하는데, 이는 1995년 63.6조원 이후 대략 20년래 가장 낮은 수준을 기록하고 있음.

<그림 5-3> 공공 및 토목 건설투자 추이



주 : 2010년 실질 가격 기준.
 자료 : 한국은행.

- 경기 부양책을 효과적으로 수행하기 위해서는 중앙정부와 지방정부간 일정한 거시적 목표를 설정한 이후, 적정 부채 수준에 대한 가이드라인을 수립하여 지방 정부보다 유연하게 재정 사업을 수행할 수 있도록 해야 할 것임.
 - 경기부양 정책시 지역별로 부채를 어느 정도 수준까지 늘릴 수 있는지 지역 간 기준을 설정할 필요가 있으며, 지방채 발행을 좀 더 유연하게 할 수 있는 제도적

보완책 또한 생각할 필요가 있음.

2. 결론 및 연구의 한계

- 본 연구는 지방정부 세출 예산 내에서 SOC 예산이라 할 수 있는 수송 및 교통과 국토 및 지역 개발 예산을 살펴보았음.
 - 지방 예산의 개념에 대해 알아보았으며, 중앙정부 예산과의 관계를 살핌.
 - 지방정부 전체 예산에서 수송 및 교통의 세부 내역인 도로, 도시철도, 해운·항만, 항공·공항, 대중교통·물류 예산 내역을 국토 및 지역 개발에 속한 수자원, 지역 및 도시, 산업단지 예산 등을 분석함.

- 지역 SOC 예산 분석 연구는 다음과 같은 의의를 가짐.
 - 지금까지 연구는 건설 투자, 건설 수주, 건설 기성 등 공급 측면에서 연구를 수행하였으며, 건설 지역 연구는 극히 소수임. 이런 가운데 지역 SOC 예산 연구는 지역 공공 수요를 이해하는 목적이 있음.
 - 지역균형발전 및 지역 경제 활성화를 위하여 SOC 예산 실태를 분석함으로써 지역 정부의 SOC 투자 현황을 살펴봄.
 - SOC 예산 편성에 영향을 미치는 요인을 알아보고 이해하는 가운데 향후 후속 연구에 도움을 주는 데 의의가 있음.

■ 연구의 한계와 향후 연구과제

- 본 연구에서는 지역경제 활성화에 있어 필수적인 지역별 SOC 투자 예산의 실태를 분석함으로써 지역 SOC 투자의 현황을 진단하는 데 1차적인 목적을 밝힌 바 있는데 이러한 목적은 어느 정도 달성함.
 - 지역 간 SOC의 주요 분야 차이점을 살피는 데 있어 기초자료 제공의 목적은 달성한 것으로 판단됨.
- 다만, 지역 SOC 예산 편성에 영향을 미치는 결정적 요인을 밝히는 데 한계가 있었

으며, 이를 밝히고 지역 SOC 예산의 파급효과를 파악할 수 있는 후속 연구가 필요한 것으로 판단됨.

- 자료가 2008년부터 8년간의 연간 자료로는 시계열 확보 기간이 짧고, 지역 건설 자산 데이터가 구축이 되어 있지 않은 상태에서 분석은 한계가 있음.

○ 첫째, 지역 SOC 예산의 파급효과를 좀 더 현실적으로 파악할 수 있도록 지역 건설 순자본 스톡(stock) 데이터를 구축할 필요가 있음.

- 나라 전체의 자본스톡 데이터는 통계청의 국가자산통계를 통하여 구축되어 있음.
- 지역별 계정은 오직 토지자산만 추계가 되어있을 뿐임. 각 지방정부가 정책효과를 분석하고 정책적 결정을 올바르게 내리기 위해서는 지역별 자본스톡 데이터 구축이 필요한데, 이중 건설 순자본 스톡 데이터 구축이 우선적으로 필요함.

○ 둘째, 지역 건설 순자본 스톡 데이터를 구축한 이후에는 지역의 각 자산별 유지보수 비용을 추계할 필요가 있음.

- 좀 더 효율적으로 정책 결정을 내리기 위해서는 지역 자산별로 유지보수비를 산정하고 현상 유지에 필요한 비용이 지역별로 얼마나 되는지 판단할 필요가 있음.
- 현상 유지에 필요한 재원을 파악한 이후, 신규 투자에 얼마만큼의 재원이 필요한지 판단할 수 있게 될 것임.

○ 셋째, 관련 자료가 마련된 이후에는 각 지역별 인구와 소득 데이터를 통하여 지역 경제에 좀 더 효율적인 투자가 무엇인지 판단할 수 있는 지역 건설 연구가 수행되면 좋을 것임.

<부록 1> 전국 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	161,202,128	178,102,665	183,226,045	185,466,977	198,911,842	208,888,572	220,335,925	233,951,652
일반공공행정	20,198,354	20,667,405	21,841,947	22,603,033	23,771,938	24,258,374	25,237,084	26,802,012
공공질서및안전	2,391,293	2,482,908	2,864,623	3,058,427	3,683,148	3,831,420	3,533,344	3,822,289
교육	7,145,897	8,147,290	8,423,894	9,236,427	10,165,660	10,347,786	10,015,230	10,383,103
문화및관광	7,141,876	8,384,618	9,154,342	8,495,088	9,065,067	9,567,244	9,753,045	10,432,009
환경보호	17,213,750	18,309,318	19,186,781	19,671,712	20,324,024	20,656,584	21,330,413	22,250,132
사회복지	33,948,765	38,044,686	42,053,378	45,176,435	48,997,713	55,836,337	65,627,131	72,673,144
보건	2,511,186	2,565,974	2,917,907	2,741,902	2,938,826	3,324,442	3,437,377	3,902,992
농림해양수산	11,694,961	13,218,479	14,080,904	14,290,124	15,093,654	15,613,922	15,928,668	16,488,953
산업·중소기업	3,089,770	3,536,774	3,750,916	3,827,211	4,155,097	3,930,234	3,752,019	3,964,838
수송및교통	19,303,418	22,241,632	20,195,350	18,276,789	19,113,932	18,786,496	18,438,212	18,787,222
도로	9,046,640	9,910,477	9,003,889	7,643,347	7,738,613	7,559,281	6,661,774	6,824,572
도시철도	1,848,153	1,892,210	2,892,891	2,321,206	2,605,169	2,180,080	2,754,905	2,941,299
해운·항만	136,205	164,884	150,768	140,320	135,627	143,263	173,949	279,988
항공·공항	1,377	1,802	1,577	4,432	3,453	5,952	3,564	7,043
대중교통·물류등기타	8,271,043	10,272,259	8,146,225	8,167,483	8,631,069	8,897,920	8,844,020	8,734,321
국토및지역개발	16,193,213	18,406,362	16,833,513	15,363,902	16,632,518	16,425,961	15,783,187	15,478,876
수자원	1,781,354	2,085,782	2,173,642	2,095,208	2,846,026	3,093,863	2,741,070	2,808,834
지역및도시	12,925,289	14,437,755	12,927,553	11,522,570	12,178,639	11,885,083	11,691,147	11,342,286
산업단지	1,486,570	1,882,826	1,732,318	1,746,123	1,607,854	1,447,015	1,350,970	1,327,756
과학기술	715,037	752,394	456,034	339,027	520,896	630,056	639,419	554,039
예비비	2,248,969	2,356,087	2,196,404	2,312,583	3,059,148	3,103,835	3,046,772	3,418,041
기타	17,405,640	18,988,738	19,270,052	20,074,319	21,390,220	22,575,880	23,814,026	24,994,001

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 2> 서울 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	26,377,860	28,717,262	29,067,875	28,434,815	30,016,035	32,498,412	34,275,126	36,309,996
일반공공행정	4,253,028	4,383,912	4,620,266	4,859,218	4,608,880	4,510,833	4,826,472	5,091,839
공공질서및안전	479,014	131,314	177,846	157,587	172,094	189,668	199,413	239,394
교육	2,457,274	2,685,658	2,672,289	2,832,263	2,887,550	2,827,652	2,840,219	2,987,815
문화및관광	715,757	837,771	782,490	668,288	725,678	742,320	718,049	795,901
환경보호	2,599,619	2,496,287	2,340,817	2,150,046	2,266,962	2,276,792	2,323,694	2,362,513
사회복지	5,979,787	6,396,351	7,015,203	7,581,371	8,693,388	10,236,481	11,559,959	13,258,503
보건	530,565	466,565	588,275	473,696	471,938	536,974	545,192	653,314
농림해양수산	21,145	20,999	29,863	83,807	79,490	68,133	108,123	43,117
산업·중소기업	284,338	239,733	277,299	227,114	251,451	294,244	245,585	277,538
수송및교통	3,982,513	5,063,594	4,514,672	3,888,347	3,876,473	4,511,562	4,435,820	4,326,529
도로	1,173,375	1,300,154	1,240,813	913,096	846,369	1,013,063	1,004,972	1,094,235
도시철도	547,000	294,672	585,237	232,479	280,850	530,420	642,127	670,321
해운·항만	-	-	-	-	-	-	-	-
항공·공항	-	-	-	-	-	-	-	-
대중교통·물류등기타	2,262,137	3,468,768	2,688,622	2,742,772	2,749,254	2,968,080	2,788,721	2,561,974
국토및지역개발	2,672,519	2,347,515	2,358,089	1,717,866	2,036,142	2,209,465	2,211,415	1,827,807
수자원	239,472	275,030	273,097	165,064	313,363	313,544	272,930	278,110
지역및도시	2,427,065	2,065,373	2,078,779	1,549,983	1,720,283	1,845,549	1,938,028	1,549,153
산업단지	5,982	7,112	6,213	2,819	2,496	50,372	457	543
과학기술	188	377	270	234	208	0	0	0
예비비	234,695	289,046	288,664	292,025	228,897	270,280	295,796	282,027
기타	2,167,420	3,358,139	3,401,831	3,502,954	3,716,883	3,824,006	3,965,390	4,163,699

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 3> 부산 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	9,196,723	9,826,066	10,681,498	10,531,180	11,189,521	11,806,341	12,222,165	13,435,208
일반공공행정	920,884	863,368	1,039,994	1,020,826	1,134,666	1,223,276	1,284,306	1,335,015
공공질서및안전	126,157	107,730	183,516	189,876	198,558	180,673	183,009	215,260
교육	439,794	485,994	529,352	529,888	534,635	588,168	591,819	610,764
문화및관광	258,487	305,480	420,438	392,471	395,191	359,348	367,788	361,098
환경보호	593,845	600,193	640,278	712,341	702,775	665,875	657,918	777,234
사회복지	2,620,506	2,872,586	3,280,376	3,470,389	3,723,324	4,137,658	4,746,743	5,414,215
보건	104,756	109,609	140,582	152,584	161,110	157,984	174,817	199,502
농림해양수산	174,641	161,282	187,881	203,697	239,814	275,064	229,129	241,922
산업·중소기업	199,957	237,787	241,843	297,537	334,711	279,250	286,727	327,310
수송및교통	2,123,714	2,358,379	2,335,713	1,743,335	1,913,015	1,907,485	1,735,792	1,939,783
도로	583,292	683,326	763,343	503,942	631,191	772,074	603,117	558,172
도시철도	66,980	89,796	1,040,779	775,645	822,380	637,505	602,563	854,542
해운·항만	0	0	0	0	0	0	0	0
항공·공항	0	0	0	0	0	0	0	0
대중교통·물류등기타	1,473,441	1,585,258	531,592	463,747	459,445	497,906	530,112	527,070
국토및지역개발	518,409	574,147	572,042	607,290	529,293	562,443	437,514	482,031
수자원	37,047	42,327	39,591	51,582	59,120	63,070	48,989	53,413
지역및도시	359,107	458,106	479,518	484,232	438,010	451,961	365,289	408,641
산업단지	122,255	73,715	52,934	71,476	32,164	47,413	23,236	19,977
과학기술	0	0	0	0	0	0	0	0
예비비	75,294	81,162	94,028	100,148	99,476	123,112	117,037	124,215
기타	1,040,281	1,068,348	1,015,455	1,110,800	1,222,952	1,346,005	1,409,568	1,406,859

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 4> 대구 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	5,928,351	6,631,085	7,189,164	7,421,293	7,661,263	8,301,372	8,734,657	9,154,762
일반공공행정	781,651	866,897	908,318	834,604	979,174	989,801	1,067,676	1,155,395
공공질서및안전	59,175	84,248	75,637	76,861	89,202	94,743	89,539	115,940
교육	8,068	324,647	345,107	354,468	362,293	414,145	437,538	440,839
문화및관광	488,673	173,645	201,758	243,691	278,499	261,937	279,537	282,048
환경보호	473,829	439,047	524,491	541,106	457,673	450,613	507,650	513,453
사회복지	1,631,015	1,876,088	2,154,302	2,346,926	2,484,912	2,782,687	3,317,144	3,712,131
보건	133,971	141,130	153,021	171,208	188,509	231,244	223,643	257,323
농림해양수산	67,154	87,424	89,298	80,091	88,186	91,898	91,322	100,905
산업·중소기업	274,017	256,329	289,481	308,137	358,140	323,823	310,295	276,101
수송및교통	943,515	1,293,979	1,313,088	1,328,672	1,169,823	1,245,009	1,066,312	831,709
도로	254,447	253,910	263,069	198,054	232,139	258,025	192,309	192,542
도시철도	185,385	468,921	468,116	504,165	296,806	365,065	280,452	57,002
해운·항만	0	0	0	0	0	0	0	0
항공·공항	39	39	306	2,363	1,539	3,738	803	3,464
대중교통·물류등기타	503,643	571,108	581,596	624,090	639,339	618,181	592,748	578,699
국토및지역개발	224,825	254,282	286,649	255,094	258,074	333,379	256,126	301,992
수자원	28,334	39,454	37,346	33,694	37,722	59,019	57,103	46,056
지역및도시	177,598	185,417	233,146	208,206	202,757	260,586	188,990	248,791
산업단지	18,894	29,411	16,157	13,194	17,595	13,773	10,033	7,145
과학기술	0	0	0	0	0	83,393	63,160	51,424
예비비	98,980	72,700	64,230	70,671	73,438	95,507	81,011	108,354
기타	743,475	760,669	783,785	809,762	873,340	903,191	943,705	1,007,149

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 5> 인천 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	7,578,593	9,029,863	9,760,927	9,334,368	10,426,790	10,064,413	11,351,418	11,481,254
일반공공행정	1,047,574	1,014,611	1,223,504	904,248	1,017,056	1,118,115	1,327,765	1,260,864
공공질서및안전	46,516	68,994	63,617	72,009	72,082	66,623	65,974	86,014
교육	465,118	583,697	648,052	668,594	874,480	610,180	603,721	602,863
문화및관광	194,536	428,895	760,608	616,009	734,632	782,287	870,654	886,042
환경보호	651,778	694,385	669,112	690,346	640,485	664,540	675,512	664,049
사회복지	1,369,593	1,597,170	1,840,034	2,347,227	2,551,816	2,917,010	3,472,594	3,868,154
보건	302,924	311,917	320,383	144,247	161,941	192,177	185,402	180,013
농림해양수산	189,321	255,668	258,605	210,954	226,203	234,967	275,380	234,002
산업·중소기업	60,041	101,077	133,994	94,064	109,376	110,713	124,200	92,325
수송및교통	1,134,883	1,459,315	1,241,164	1,282,635	1,573,063	1,239,946	1,460,601	1,338,410
도로	328,470	452,851	389,109	251,987	297,863	339,912	286,947	258,957
도시철도	326,027	426,097	289,589	456,677	533,925	270,115	458,284	442,266
해운·항만	874	2,308	468	151	114	569	471	698
항공·공항	14	18	39	5	10	10	1,410	1,962
대중교통·물류등기타	479,498	578,041	561,959	573,816	741,151	629,340	713,490	634,527
국토및지역개발	1,192,939	1,514,120	1,592,908	1,254,477	1,406,892	1,023,090	1,097,105	1,002,165
수자원	59,899	24,729	22,696	24,323	26,967	33,161	36,363	40,886
지역및도시	1,133,041	1,489,391	1,570,212	1,230,154	1,379,925	989,929	1,060,742	961,280
산업단지	0	0	0	0	0	0	0	0
과학기술	19,669	29,474	29,677	28,158	12,741	14,291	40,700	43,923
예비비	106,484	126,438	111,797	112,144	96,471	97,709	102,350	104,856
기타	797,219	844,101	867,472	909,256	949,552	992,764	1,049,459	1,117,575

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 6> 광주 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	3,550,951	3,750,782	3,932,507	4,231,470	4,580,317	4,795,177	5,172,720	5,603,357
일반공공행정	489,158	421,835	438,895	475,274	516,490	516,878	549,293	589,437
공공질서및안전	19,135	20,042	26,995	29,175	30,233	39,841	26,692	42,640
교육	191,415	191,189	193,318	215,409	227,293	240,699	240,350	259,118
문화및관광	135,213	178,730	181,232	198,396	270,565	347,666	290,063	278,390
환경보호	294,059	353,925	383,780	404,762	390,939	341,396	327,691	309,187
사회복지	1,101,689	1,249,814	1,436,203	1,569,479	1,680,204	1,846,249	2,175,306	2,499,123
보건	35,600	42,417	58,240	65,195	61,236	79,188	83,573	100,656
농림해양수산	54,396	68,164	83,710	66,436	53,443	49,732	59,127	68,627
산업·중소기업	126,242	96,611	107,966	139,832	129,794	140,799	154,893	148,646
수송및교통	453,128	452,222	388,091	363,774	393,232	398,314	421,412	418,925
도로	191,561	171,127	188,908	167,003	163,506	160,082	177,979	149,846
도시철도	61,936	59,153	24,872	9,630	7,173	4,414	6,507	13,826
해운·항만	0	0	0	0	0	0	0	0
항공·공항	0	0	0	0	0	0	0	0
대중교통·물류등기타	199,631	221,942	174,311	187,141	222,553	233,819	236,926	255,254
국토및지역개발	215,422	233,782	201,392	209,703	290,491	222,634	213,030	211,499
수자원	37,419	30,863	51,444	27,952	24,559	31,304	36,480	41,794
지역및도시	130,844	170,570	128,472	113,347	193,717	169,751	137,152	155,482
산업단지	47,159	32,349	21,476	68,404	72,215	21,579	39,398	14,223
과학기술	2,235	2,682	5,974	7,380	7,415	20,908	14,311	20,445
예비비	28,737	29,572	33,075	44,044	56,810	43,548	50,265	47,837
기타	404,522	409,798	393,636	442,612	472,174	507,326	566,713	608,827

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 7> 대전 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	3,361,176	3,531,162	3,788,357	3,952,673	4,202,425	4,809,913	5,027,653	5,195,839
일반공공행정	446,592	404,276	431,664	461,435	569,732	594,899	671,514	750,706
공공질서및안전	26,475	24,056	29,958	33,742	37,165	33,881	35,149	40,256
교육	192,735	192,144	199,168	208,293	240,051	274,490	287,877	269,777
문화및관광	112,418	147,549	158,291	129,701	174,029	198,743	190,531	179,727
환경보호	248,049	250,802	301,797	293,339	267,973	309,478	321,545	301,562
사회복지	893,927	1,028,317	1,188,224	1,350,475	1,485,421	1,736,159	2,042,618	2,171,307
보건	59,003	59,718	67,145	70,047	76,222	80,660	91,387	102,296
농림해양수산	33,418	37,273	46,171	52,191	58,840	50,405	49,918	57,277
산업·중소기업	56,278	62,140	59,879	85,711	82,406	66,062	59,662	57,001
수송및교통	488,985	451,739	454,888	367,205	342,566	353,552	369,366	355,663
도로	107,786	105,065	111,926	109,868	106,462	103,524	93,267	117,810
도시철도	179,276	173,157	127,003	53,961	33,321	31,957	29,689	27,554
해운·항만	0	0	0	0	0	0	0	0
항공·공항	0	0	0	0	0	0	0	0
대중교통·물류등기타	201,923	173,516	215,959	203,376	202,783	218,072	246,410	210,299
국토및지역개발	314,544	376,041	333,634	314,528	252,134	468,548	261,629	222,067
수자원	35,142	37,997	44,695	24,890	31,729	43,210	36,878	43,413
지역및도시	275,738	328,605	273,629	281,972	194,539	397,439	174,182	138,455
산업단지	3,664	9,439	15,311	7,665	25,867	27,899	50,568	40,198
과학기술	3,870	37,602	30,022	31,269	32,779	39,779	31,231	33,483
예비비	38,808	37,349	51,118	74,905	49,385	44,127	42,688	43,470
기타	446,072	422,157	436,399	479,831	533,722	559,129	572,540	611,247

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 8> 울산 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	2,919,726	3,618,916	3,206,558	3,202,907	3,661,094	3,801,322	4,237,075	4,540,752
일반공공행정	476,425	446,253	490,517	441,121	584,923	586,312	685,307	681,666
공공질서및안전	32,805	50,175	50,495	46,677	45,600	51,714	49,497	61,542
교육	190,607	199,199	209,171	195,945	212,724	224,065	232,180	230,534
문화 및 관광	134,265	139,441	127,796	130,719	187,197	194,797	216,995	221,097
환경보호	306,249	305,299	323,342	293,983	311,922	343,407	378,908	354,627
사회복지	565,532	599,207	705,723	750,561	832,836	956,807	1,170,337	1,338,793
보건	32,867	34,985	38,772	42,657	55,986	50,997	56,567	63,070
농림해양수산	132,926	126,529	118,326	118,215	128,147	144,380	153,599	148,232
산업·중소기업	44,747	70,596	77,666	71,329	76,636	80,889	107,069	84,529
수송 및 교통	276,116	365,427	307,516	311,618	416,936	388,727	434,235	438,568
도로	155,100	239,834	179,084	198,752	281,542	255,431	282,683	269,068
도시철도	0	0	0	0	0	0	0	0
해운·항만	1,560	1,581	585	16	21	16	17	710
항공·공항	0	0	0	0	0	0	0	0
대중교통·물류등기타	119,456	124,012	127,847	112,851	135,372	133,280	151,535	168,789
국토및지역개발	369,079	863,214	372,577	391,036	374,883	334,848	276,192	377,635
수자원	32,182	43,496	28,212	41,988	45,171	38,779	38,540	41,778
지역및도시	115,440	177,396	155,901	130,172	119,760	139,588	120,039	139,851
산업단지	221,457	642,322	188,464	218,876	209,952	156,481	117,613	196,007
과학기술	0	0	0	0	5,548	0	0	0
예비비	45,116	46,433	37,422	36,445	44,185	49,661	46,708	83,174
기타	312,994	372,157	347,237	372,600	383,573	394,718	429,481	457,284

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 9> 세종 예산

(단위 : 백만원)

구분	2013	2014	2015
합계	595,404	760,485	917,000
일반공공행정	30,183	40,814	64,457
공공질서 및 안전	8,822	10,058	24,723
교육	19,511	35,424	45,140
문화및관광	9,376	12,796	20,325
환경보호	68,613	99,536	120,508
사회복지	108,933	135,522	170,283
보건	7,936	13,756	14,019
농림해양수산	45,123	52,810	71,567
산업·중소기업	104,493	24,568	35,820
수송및교통	24,433	32,142	38,260
도로	10,313	13,212	17,955
도시철도	0	0	0
해운·항만	0	0	0
항공·공항	0	0	0
대중교통·물류 등 기타	14,120	18,930	20,305
국토및지역개발	91,619	203,154	200,381
수자원	20,235	20,231	33,357
지역및도시	71,385	106,526	112,615
산업단지	0	76,398	54,410
과학기술	21	42	159
예비비	5,769	11,452	12,952
기타	70,573	88,411	98,405

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 10> 경기 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	31,437,783	34,463,436	33,698,333	33,830,113	37,661,218	38,641,005	40,296,097	43,902,605
일반공공행정	4,759,431	4,833,883	5,001,385	5,825,376	6,021,208	6,013,071	5,775,058	6,735,814
공공질서및안전	278,106	289,608	305,467	285,391	411,686	400,705	329,091	408,462
교육	2,060,108	2,181,652	2,248,399	2,442,874	2,807,854	3,020,680	2,624,280	2,786,736
문화및관광	1,293,828	1,702,812	1,813,809	1,263,504	1,271,477	1,327,959	1,368,188	1,493,697
환경보호	4,286,892	4,588,690	4,786,703	4,551,144	4,962,553	4,824,206	4,809,418	5,279,654
사회복지	5,399,892	5,985,432	6,867,407	7,427,330	8,138,170	9,693,172	11,935,233	12,767,565
보건	352,848	423,684	429,775	440,733	504,335	550,819	578,268	697,747
농림해양수산	1,033,171	1,255,247	1,167,176	1,193,053	1,249,155	1,227,479	1,142,696	1,282,381
산업·중소기업	374,698	413,178	438,773	426,082	523,575	492,028	327,454	462,609
수송및교통	4,260,116	4,732,944	4,096,180	3,659,630	3,997,129	3,376,570	3,606,428	4,000,012
도로	2,265,203	2,505,925	2,087,885	1,828,754	1,774,588	1,438,761	1,274,279	1,387,750
도시철도	435,736	329,787	329,993	257,076	577,977	280,364	663,369	819,770
해운·항만	21,261	37,262	15,349	5,986	6,043	4,472	4,596	5,652
항공·공항	0	0	0	0	0	0	0	0
대중교통·물류등기타	1,537,917	1,859,970	1,662,954	1,567,814	1,638,520	1,652,973	1,664,184	1,786,841
국토및지역개발	3,149,477	3,887,408	2,725,188	2,526,372	2,782,772	2,731,091	2,580,511	2,722,586
수자원	427,807	385,281	409,097	363,347	667,626	526,720	415,176	410,223
지역및도시	2,539,671	3,383,718	2,207,362	2,062,978	2,044,242	2,094,285	2,037,011	2,082,960
산업단지	181,999	118,408	108,729	100,047	70,904	110,086	128,324	229,403
과학기술	630,884	621,549	307,641	211,485	398,402	414,558	431,567	337,705
예비비	659,048	597,652	482,748	444,040	1,233,362	1,021,286	1,029,140	969,090
기타	2,899,284	2,949,695	3,027,680	3,133,099	3,359,538	3,547,380	3,758,765	3,958,545

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 11> 강원 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	7,867,208	8,637,070	8,823,178	9,070,950	9,540,679	10,166,710	10,804,390	11,636,339
일반공공행정	756,774	717,941	794,396	751,883	795,607	823,922	849,023	956,736
공공질서및안전	165,958	195,400	224,346	227,160	250,879	281,561	273,902	303,052
교육	198,051	218,428	219,364	225,128	263,528	272,074	263,117	282,920
문화및관광	446,709	498,432	540,010	540,828	549,238	696,273	805,599	1,103,537
환경보호	890,177	1,063,086	1,168,581	1,351,440	1,235,209	1,320,571	1,400,858	1,438,377
사회복지	1,408,473	1,617,852	1,682,380	1,815,478	1,941,374	2,167,078	2,497,666	2,786,594
보건	103,271	102,778	113,861	126,620	114,283	119,246	153,434	172,393
농림해양수산	897,345	1,013,166	1,118,793	1,075,336	1,163,313	1,181,441	1,229,446	1,201,620
산업·중소기업	214,327	325,489	307,030	304,291	307,774	240,322	247,485	263,798
수송및교통	623,474	651,675	571,121	526,789	562,774	538,456	475,326	525,223
도로	490,264	515,088	427,173	378,683	404,027	381,889	313,697	360,510
도시철도	0	0	0	0	0	0	0	5,308
해운·항만	0	170	867	4,644	1,196	1,457	2,617	1,314
항공·공항	30	20	20	71	86	80	40	40
대중교통·물류등기타	133,180	136,397	143,062	143,391	157,466	155,029	158,972	158,051
국토및지역개발	1,030,358	1,053,663	911,607	901,699	1,052,767	1,123,797	1,130,334	1,071,222
수자원	201,619	243,745	226,109	265,003	266,367	310,323	283,793	277,434
지역및도시	776,915	759,048	638,168	577,181	716,067	727,759	759,957	738,098
산업단지	51,825	50,869	47,330	59,514	70,333	85,714	86,583	55,690
과학기술	3,841	2,212	3,887	3,740	1,937	1,835	2,343	2,422
예비비	105,168	114,891	91,616	113,073	127,599	131,484	151,550	135,031
기타	1,023,282	1,062,057	1,076,186	1,107,484	1,174,397	1,268,650	1,324,306	1,393,415

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 12> 총복 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	6,141,093	6,726,664	7,254,585	7,604,636	7,840,029	8,383,027	9,051,661	9,496,813
일반공공행정	631,853	641,343	637,345	722,197	728,006	758,265	856,847	813,162
공공질서및안전	156,494	202,020	241,948	279,646	300,078	338,439	293,903	285,917
교육	130,163	153,507	173,133	190,338	203,531	247,405	239,409	253,080
문화및관광	239,240	282,901	313,060	357,678	365,918	374,505	405,007	432,976
환경보호	739,548	771,676	952,797	1,070,815	890,794	1,005,603	1,205,328	1,156,524
사회복지	1,292,994	1,496,944	1,621,718	1,713,386	1,874,760	2,075,943	2,449,680	2,635,635
보건	101,372	111,132	108,931	120,986	131,258	170,739	146,603	163,623
농림해양수산	818,617	856,729	916,883	897,623	920,941	995,594	1,045,223	1,136,402
산업·중소기업	144,833	180,173	205,374	175,741	197,618	196,296	239,006	228,730
수송및교통	538,584	608,670	596,931	618,472	639,207	618,687	539,399	520,745
도로	382,397	438,790	429,890	447,758	450,254	413,651	337,747	311,893
도시철도	0	0	0	0	0	0	0	0
해운·항만	0	0	0	0	0	0	0	0
항공·공항	991	1,022	627	586	608	1,380	679	632
대중교통·물류등기타	155,195	168,858	166,414	170,128	188,345	203,656	200,973	208,220
국토및지역개발	485,311	519,356	572,175	519,488	587,666	545,060	513,740	587,985
수자원	19,753	31,723	49,031	44,246	49,254	51,408	50,466	48,597
지역및도시	373,198	381,886	402,841	356,794	357,140	298,142	322,395	369,774
산업단지	92,359	105,747	120,304	118,448	181,273	195,510	140,879	169,614
과학기술	403	0	0	0	0	0	0	0
예비비	94,770	111,744	97,067	107,056	115,916	123,950	123,411	234,286
기타	766,911	790,468	817,222	831,212	884,336	932,542	994,105	1,047,750

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 13> 총남 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	9,381,935	10,352,343	10,620,004	10,964,032	11,815,160	11,682,978	12,387,380	12,722,233
일반공공행정	889,798	845,492	892,434	935,713	1,079,879	1,069,482	1,145,986	1,119,819
공공질서및안전	156,921	212,642	282,822	322,469	389,572	372,419	335,134	369,013
교육	265,314	280,217	270,420	301,138	315,496	341,385	343,312	345,102
문화및관광	542,335	585,467	580,022	517,425	503,291	531,693	629,831	635,148
환경보호	1,046,300	1,197,618	1,298,419	1,299,738	1,599,785	1,376,458	1,482,635	1,552,599
사회복지	1,799,284	2,049,487	2,121,798	2,249,758	2,381,979	2,519,060	3,024,721	3,248,778
보건	148,284	147,151	170,796	177,427	181,019	201,868	211,814	216,811
농림해양수산	1,341,564	1,472,173	1,534,792	1,596,980	1,746,873	1,850,867	1,861,276	1,868,960
산업·중소기업	264,323	313,708	248,625	253,450	251,779	206,857	227,170	228,822
수송및교통	530,393	542,784	495,361	510,150	523,580	586,203	506,688	521,439
도로	379,784	366,099	316,728	318,080	298,471	340,582	277,989	286,044
도시철도	0	148	124	327	55	12	221	0
해운·항만	371	511	394	750	752	753	1,215	1,418
항공·공항	0	0	0	0	0	0	0	0
대중교통·물류등기타	150,238	176,027	178,115	190,993	224,302	244,856	227,263	233,977
국토및지역개발	1,239,294	1,480,511	1,480,731	1,510,988	1,479,322	1,231,935	1,158,019	1,020,148
수자원	63,583	95,163	96,011	108,284	152,980	168,807	153,866	128,578
지역및도시	969,860	1,171,073	1,037,241	1,007,246	956,023	820,365	793,268	741,139
산업단지	205,851	214,274	347,478	395,457	370,319	242,763	210,885	150,431
과학기술	19,954	27,631	26,949	16,042	15,631	8,754	7,867	14,876
예비비	106,291	118,607	106,922	133,568	143,141	153,168	142,951	172,707
기타	1,031,880	1,078,855	1,109,912	1,139,185	1,203,813	1,232,830	1,309,975	1,408,011

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 14> 전복 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	8,525,696	9,498,310	9,651,394	10,293,728	10,839,561	11,734,612	12,195,090	12,815,291
일반공공행정	861,127	930,041	961,097	898,067	922,678	935,476	952,453	961,414
공공질서및안전	106,455	174,354	164,628	151,829	266,934	281,324	280,395	307,724
교육	68,902	80,446	74,663	245,879	284,392	285,374	281,847	247,263
문화및관광	374,144	453,663	446,473	473,876	523,771	562,754	544,168	574,054
환경보호	818,528	881,210	818,751	1,050,926	1,066,532	1,325,703	1,367,717	1,305,232
사회복지	2,112,904	2,419,646	2,541,656	2,570,769	2,715,153	3,014,762	3,436,454	3,870,836
보건	115,907	111,015	136,549	148,597	139,584	183,583	155,304	191,585
농림해양수산	1,278,845	1,485,804	1,624,176	1,740,805	1,809,759	1,920,508	1,952,287	2,059,966
산업·중소기업	240,942	251,300	258,765	330,041	300,520	278,261	273,417	240,112
수송및교통	470,217	522,303	459,328	481,176	466,967	498,910	433,912	458,362
도로	303,980	331,018	275,831	291,921	273,339	276,331	211,860	205,856
도시철도	0	0	0	0	0	0	0	0
해운·항만	354	1,362	1,087	1,354	1,294	1,231	1,012	920
항공·공항	166	115	114	115	108	198	208	191
대중교통·물류등기타	165,717	189,809	182,295	187,786	192,226	221,150	220,833	251,396
국토및지역개발	864,178	938,999	935,532	934,615	996,604	1,017,076	978,486	1,003,491
수자원	205,998	296,654	350,524	331,558	401,228	449,614	434,078	414,407
지역및도시	578,528	530,509	426,945	452,410	452,009	443,940	426,365	493,344
산업단지	79,653	111,835	158,063	150,647	143,368	123,522	118,043	95,739
과학기술	8,029	12,081	20,447	18,988	21,363	20,132	16,953	11,012
예비비	154,642	156,481	130,018	138,983	157,718	190,044	168,776	210,119
기타	1,050,874	1,080,966	1,079,312	1,109,176	1,167,586	1,220,705	1,352,920	1,374,121

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 15> 전남 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	11,282,160	12,387,510	12,930,498	12,961,544	13,679,634	14,044,302	14,524,814	15,512,815
일반공공행정	989,287	958,928	1,013,785	921,777	1,001,273	1,168,608	826,226	826,800
공공질서및안전	189,602	256,075	319,080	309,647	352,375	361,286	309,577	358,071
교육	47,707	66,716	74,741	232,726	268,527	266,294	257,361	260,728
문화및관광	616,299	743,110	797,623	854,629	822,950	840,041	812,768	763,725
환경보호	1,104,353	1,223,680	1,268,304	1,221,498	1,370,174	1,437,794	1,467,028	1,621,487
사회복지	2,333,954	2,639,755	2,759,793	2,844,560	2,895,117	3,177,539	3,724,379	4,166,793
보건	143,962	131,298	154,992	165,521	196,977	208,935	226,005	259,660
농림해양수산	2,064,987	2,373,762	2,628,745	2,487,765	2,650,952	2,670,703	2,708,519	2,819,168
산업·중소기업	186,474	239,774	270,218	236,491	240,179	220,962	234,143	276,157
수송및교통	795,917	824,371	884,116	805,080	809,420	659,125	655,175	709,650
도로	578,565	575,006	630,261	539,986	530,774	375,313	367,007	391,632
도시철도	0	0	0	0	0	0	0	0
해운·항만	26,722	20,784	22,443	24,703	20,253	18,348	25,155	24,497
항공·공항	94	461	15	75	70	87	87	67
대중교통·물류등기타	190,536	228,120	231,397	240,316	258,323	265,377	262,925	293,454
국토및지역개발	1,316,069	1,401,597	1,187,129	1,234,666	1,378,911	1,215,400	1,432,083	1,473,614
수자원	78,389	130,156	139,360	197,871	165,811	182,256	165,762	142,343
지역및도시	1,111,635	1,177,666	990,693	966,775	1,137,114	962,802	1,191,295	1,292,998
산업단지	126,045	93,776	57,076	70,021	75,987	70,342	75,025	38,273
과학기술	1,659	2,707	7,916	4,938	2,265	1,205	1,440	1,179
예비비	125,395	153,743	175,268	198,716	166,502	194,324	187,062	203,506
기타	1,366,493	1,371,993	1,388,788	1,443,530	1,524,011	1,622,086	1,683,047	1,772,276

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 16> 경북 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	11,955,022	13,417,246	14,723,214	15,422,255	16,691,897	17,744,422	18,480,133	19,290,531
일반공공행정	1,167,868	1,251,923	1,397,821	1,506,704	1,741,642	1,812,223	1,993,232	1,987,107
공공질서및안전	319,500	394,710	381,704	500,237	600,017	669,576	611,224	490,741
교육	25,489	34,747	46,436	51,896	58,733	66,510	78,655	116,055
문화및관광	634,278	768,327	917,742	1,045,361	1,162,540	1,238,019	1,177,512	1,343,303
환경보호	1,441,101	1,601,864	1,780,869	1,868,575	2,063,542	2,144,677	2,124,506	2,177,848
사회복지	2,435,580	2,834,405	3,151,767	3,266,515	3,456,080	3,887,599	4,474,708	4,897,481
보건	148,710	177,813	212,074	213,768	222,846	266,306	265,918	301,387
농림해양수산	1,666,084	1,901,513	2,121,157	2,207,938	2,355,100	2,421,213	2,511,117	2,598,477
산업·중소기업	221,532	257,839	337,882	317,698	369,908	385,316	393,385	383,620
수송및교통	851,244	919,384	890,627	924,234	917,990	979,511	915,127	920,399
도로	573,853	612,131	607,353	602,101	603,207	635,397	551,329	547,355
도시철도	14,543	18,935	12,203	16,750	22,437	22,918	23,385	0
해운·항만	293	456	2,299	2,334	3,334	3,321	3,378	3,256
항공·공항	0	0	0	0	50	150	0	0
대중교통·물류등기타	262,555	287,862	268,772	303,049	288,962	317,725	337,036	369,789
국토및지역개발	1,230,108	1,414,307	1,607,835	1,558,727	1,664,302	1,686,909	1,653,610	1,679,007
수자원	132,177	153,629	140,704	153,196	213,357	243,354	295,783	436,543
지역및도시	1,011,189	1,065,377	1,220,375	1,138,735	1,278,233	1,268,206	1,180,172	1,040,796
산업단지	86,742	195,301	246,756	266,795	172,712	175,349	177,655	201,668
과학기술	21,986	13,759	21,402	12,110	16,541	15,218	25,947	33,550
예비비	163,382	199,329	187,651	226,406	228,935	229,061	218,895	233,653
기타	1,628,162	1,647,327	1,668,246	1,722,086	1,833,723	1,942,283	2,036,297	2,127,903

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 17> 경남 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	13,225,580	14,818,766	15,148,168	15,357,836	16,029,900	16,452,476	17,232,588	18,117,451
일반공공행정	1,430,804	1,752,228	1,650,858	1,704,556	1,695,982	1,666,438	1,892,499	1,997,960
공공질서및안전	137,313	160,771	217,917	254,155	340,290	329,305	310,631	322,206
교육	383,570	440,413	493,832	513,678	584,178	601,968	599,846	586,368
문화및관광	780,594	940,645	957,039	922,854	924,451	887,591	842,938	881,894
환경보호	1,510,376	1,598,856	1,657,652	1,855,098	1,771,575	1,757,577	1,791,857	1,881,971
사회복지	2,635,742	2,971,188	3,247,091	3,391,620	3,601,281	3,931,415	4,711,248	5,145,979
보건	173,516	167,003	196,551	199,901	242,870	251,155	281,471	285,617
농림해양수산	1,555,809	1,699,983	1,796,863	1,894,813	1,905,150	1,946,361	2,002,471	2,104,131
산업·중소기업	325,884	417,190	416,262	477,759	532,222	420,607	405,217	446,279
수송및교통	1,487,226	1,619,241	1,277,709	1,124,271	1,171,779	1,101,740	1,043,387	1,100,059
도로	1,063,733	1,123,472	860,661	691,130	642,626	614,559	526,477	562,427
도시철도	31,270	31,545	14,976	14,495	30,246	37,311	48,308	50,711
해운·항만	7,875	16,163	18,790	23,737	30,179	10,128	44,875	83,734
항공·공항	0	0	15	700	0	0	0	369
대중교통·물류등기타	384,348	448,061	383,269	394,210	468,728	439,742	423,728	402,818
국토및지역개발	1,195,226	1,392,954	1,535,819	1,265,098	1,395,797	1,497,105	1,242,616	1,181,784
수자원	182,534	255,534	265,724	262,209	390,773	559,057	394,631	371,902
지역및도시	770,007	939,155	924,068	800,129	842,355	811,835	752,112	755,444
산업단지	242,684	198,266	346,027	202,760	162,670	126,213	95,873	54,437
과학기술	1,900	1,825	1,448	4,401	4,843	8,268	1,880	3,297
예비비	191,925	199,118	221,843	197,139	212,674	305,148	251,182	258,015
기타	1,415,695	1,457,352	1,477,285	1,552,493	1,646,809	1,747,797	1,855,345	1,921,891

자료 : 지방재정통합공개시스템.

<부록 18> 제주 예산

(단위 : 백만원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
합계	2,472,270	2,696,185	2,749,785	2,853,177	3,076,318	3,366,685	3,582,474	3,819,406
일반공공행정	296,099	334,474	339,670	340,036	374,743	440,589	492,615	473,821
공공질서및안전	91,666	110,769	118,648	121,966	126,384	130,838	130,154	151,334
교육	21,582	28,637	26,450	27,909	40,394	47,186	58,274	58,001
문화및관광	175,102	197,750	155,952	139,658	175,641	211,934	220,622	179,045
환경보호	209,047	242,698	271,088	316,556	325,130	343,282	388,611	433,308
사회복지	367,892	410,444	439,703	480,592	541,898	647,785	752,821	720,976
보건	23,629	27,758	27,960	28,715	28,712	34,632	44,222	43,977
농림해양수산	365,540	402,764	358,465	380,419	418,289	440,054	456,224	452,199
산업·중소기업	71,137	73,850	79,857	81,934	89,008	89,313	91,741	135,440
수송및교통	343,394	375,603	368,846	341,399	339,977	358,266	307,091	343,485
도로	214,829	236,682	231,855	202,231	202,256	170,374	146,906	112,519
도시철도	0	0	0	0	0	0	0	0
해운·항만	76,895	84,287	88,488	76,646	72,441	102,968	90,612	157,790
항공·공항	42	126	440	517	982	309	338	318
대중교통·물류등기타	51,627	54,509	48,063	62,005	64,299	84,615	69,235	72,858
국토및지역개발	175,455	154,465	160,203	162,255	146,467	131,559	137,624	113,464
수자원	0	0	0	0	0	0	0	0
지역및도시	175,455	154,465	160,203	162,255	146,467	131,559	137,624	113,464
산업단지	0	0	0	0	0	0	0	0
과학기술	418	495	400	281	1,222	1,692	1,979	565
예비비	20,234	21,823	22,936	23,218	24,640	25,657	26,499	194,747
기타	311,073	314,656	379,605	408,239	443,812	463,898	473,998	519,043

자료 : 지방재정통합공개시스템.

참고문헌

국내 문헌

- 권오현(2001), “지방정부의 건설투자계획 분석, 중기지방재정계획을 중심으로”, 건설산업동향, 한국건설산업연구원.
- 권오현(2010), “국부 형성에 대한 건설산업의 기여 및 지역별 인프라 스톡 추계”, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원.
- 김형태·류덕현(2012), “SOC 투자규모의 적정성 평가 : 2012~2016년 국가재정 운용계획안을 중심으로”, KDI 현안분석, KDI.
- 배준식·이세구(2011), “2011 다년도 예산제도 도입 방안 연구”, 연구보고서, 서울시정개발연구원.
- 변창욱·장재홍(2013), “지역별 사회간접자본(SOC) 분포 및 정책 방향”, 산업연구원, Vol.9 No.4 No.통권 제34호.
- 박진경·오은주(2015), “지방 SOC 생산성 분석 및 발전방안”, 연구보고서, 한국지방행정연구원.
- 심재희(2004), “사회간접자본과 지역경제성장의 상관성 분석”, 「산업경제연구」, 제17권 제2호.
- 윤영선·강민석(2001) “지방경제를 위한 건설산업 활성화 방안”, 연구보고서, 한국건설산업연구원.
- 윤영선·박용석(2002), “지방자치단체별 핵심 지역개발사업의 추진 현황과 지원 방안”, 연구보고서, 한국건설산업연구원.
- 윤영선(2007), “2003년 지역산업연관표로 본 지역건설산업구조 및 연관효과분석”, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원.
- 윤영선·권오현(2007), “지역 건설시장 실태 분석 연구”, 연구보고서, 한국건설산업연구원.

- 윤지웅·김태영·김주경(2009), “지방정부 재정지출의 지역경제활성화 효과분석”, 지방정부연구 제 13권 제3호.
- 윤영선·이홍일·박철한(2011), “지역별 건설산업의 위상 및 역할 분석”, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원.
- 이창근(2013), “지방재정지출의 지역별 효과 분석”, 한국지방재정논집 제18권 제2호.
- 이정은·김은순(2015), “인구고령화가 지방재정지출에 미치는 영향에 관한 연구”, 지방행정연구 제29권 제2호.
- 조남건·김홍석·임영태·박종일(2012), “중앙과 지방의 투자협력체계 구축을 위한 인프라 투자비용 분담체계 개선방안연구”, 연구보고서, 국토연구원.
- 주희진·권기현(2012), “한국의 정권별 지방정부지출의 경향성과 결정요인에 관한 연구-단절적 변수에 대한 분석을 중심으로-”, 韓國政策學會報, Vol.21 No.1.
- 조판기(2013), “생활인프라 실태의 도시간 비교분석 및 정비방안”, 연구보고서, 국토연구원.
- 최병호·이근재(2014), “지방재정지출승수와 지방세출구조조정에 관한 함의”, 한국지방재정논집 제19권 제2호.
- 한국건설산업연구원(2015), “지역 인프라의 실태와 지역경제 활성화를 위한 정책과제”, 내부자료.
- 국회예산정책처(2016), “대한민국재정2016”.
- 한국철도협회(2016), “2015 철도업무편람”.
- 한국은행(2015), “2013년 지역산업연관표”.

외국 문헌

- Achauer, D, A(1989b), "Is Public Expenditure productive?," Journal of Monetary Economics, 23(2), pp. 177-200.
- Musgrave, A. E. (1985) 'Realism Versus Constructive Empiricism', in P. M. Churchland and C. A. Hooker (eds.), Chicago and London: Images of Science, University of Chicago Press, pp. 197-221.
- Dao, M. Q. (1994), 'Determinants of the size of government', Journal for Studies in Economics and Econometrics 18(2), 1 - 14.

Abstract

This research studied about SOC(Social Overhead Capital) budget of Local governments in South Korea which is highly related with public construction work.

The purpose of this research is to understand local governments' SOC expenditure and to find policy implications and to support law data for next study. To conduct research, we focused on these 4 questions. First, How local SOC budget is prepared and how it changed in total amount. Second, how the each region's SOC budgets changed?(South Korea is made up of 17 first-tier administrative divisions). Third, why the amounts of local SOC budgets are different? and what elements effect to decide SOC spending? Fourth, how local economic affected by local SOC expenditure change?

The central government made plan to reduce SOC expenditure from 2015 to 2019 consistently. It is great obstacle for local governments to keep their own development strategies because, they are highly dependant on central's expenditure, and since 2008~2010 the local governments already had been reduced their SOC budget in order to cover their own social welfare spendings. The central government increased SOC expenditure in order to overcome global financial crisis during 2008~2009, and after finish the great fiscal project, local governments started to reduce their SOC budget. In other view it can be normalization way but the local government reduced their SOC budget continuously, because the central government reinforced public debt from 2012 and 2013. SOC budget generally separates two parts, one is for transport infrastructures such as road, subway and extra. The other is for regional development facilities such as water resources, industrial complex and other production facilities. After comparing the amount of each region's SOC expenditure 2008 to 2015, we discovered that the cities with high population density reduced the SOC expenditure related with regional

development facilities more severely than transport infrastructure spending. The traffic congestion costs is getting high inside of metro cities, so the necessity of transport infrastructure is higher than regional development facilities. The regions with low population density reduced SOC expenditure related with transport infrastructure mainly, rather than regional development spending. For low population cities, their local economic development is more important issue, so the policy makers can not give up their regional development spending. However, most cities reduced their local SOC spending and they experienced that their local production and employment decreasing by reducing public construction work.

This research suggests that central government policy maker should know about local governments' needs. To solve traffic problem on Metropolitan area, policy maker had put more attention and financial support on traffic infrastructure of inner cities to enhancing mobility efficiency. Also, to increase incoming population of province region where has low number of population, the policy makers should put more financial support on local development project. This research also suggests to reject the consistent reduction policy on SOC budget with enforcing to reduce public dept together. Because it gives a great stress to local government to interrupt their independent fiscal policy, and it reduces efficiency of national fiscal policy. Even though the time central government raised their spending in order to escape sluggish economic growth situation in nation, some local governments continuously reduced their SOC expenditure to reduced their budget deficits and accepted great depression in local economy.

This research is in early stage study about local construction work in public side and has many limitations to understand what element effects local SOC budget. There are no local stock data such as national gross fixed capital formation. In the future, if local gross fixed capital data prepared, there will be more understanding and through the statistical analysis, local policy maker will be able to make decision how much budget they should set for infra maintenance and how much money they should invest for new infrastructure in their area.

저자 소개

박철한 (igata99@cerik.re.kr)

고려대학교 경상대학 경제학과 졸업

고려대학교 일반대학원 경제학 석사(거시경제정책 전공)

고려대학교 일반대학원 경제학 박사(응용거시계량 전공) 수료

현 한국건설산업연구원 건설경영금융연구실 부연구위원

김영덕 (ydkim@cerik.re.kr)

서강대학교 일반대학원 경영학과 석사과정 졸업(경영학 석사)

건국대학교 일반대학원 경영학과 박사과정 졸업(경영학 박사)

前신성건설(주) 인사부 인사담당

현 한국건설산업연구원 건설산업정책연구실 연구위원