

의 십자 녹지축 완성도 추진한다. 관광 인프라 확충과 관련해서는 보문산 일원을 가족 관광단지로 개발하고, 대전타워 건립을 비롯해 워터파크 및 숙박시설 등을 조성한다. 이를 위해 허태정 시장은 국비 확보를 위한 중장기 계획을 수립하고 선제적으로 움직일 것을 강조하고 있다.

금번 확정된 2019년 예산에 따르면 수송 및 교통 분야 예산이 527억원 증액된 3,627억원으로 2018년 대비 17.0% 증액 편성되었는데, 특히 교량의 보수·보강 및 개량을 위해 260억원 이상 편성한 것이 눈에 띈다.

또한, 국토 및 지역개발 예산 중에는 중앙로 프로젝트 마중물 사업 91억원, 대전역세권재정비 촉진사업 196억원, 그리고 도시재생뉴딜사업에 381억원을 편성하는 등 원도심 경제 활성화와 도시재생사업 확산을 위한 예산을 본격 편성하였다.

인프라 투자, 무엇을 지향해야 하나

대전의 현재 인프라 실태 및 그동안의 인프라 투자 정책 평가를 바탕으로 지역민들의 수요를 반영한 인프라 투자의 방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 지역의 경쟁력 제고를 위한 교통·물류 분야의 혁신적인 인프라 전략이 요구된다. 구체적으로 사람과 환경 중심의 도로 조성 및 교통 환경 개선을 위한 투자가 필요하며, 지역경제의 활력 제고를 위한 지역의 물류 환경이 개선되어야 한다. 그리고 교통 체증 해소 및 안전 확보를 통해서 교통 환경을 개선하는 노력도 있어야 할 것이다.

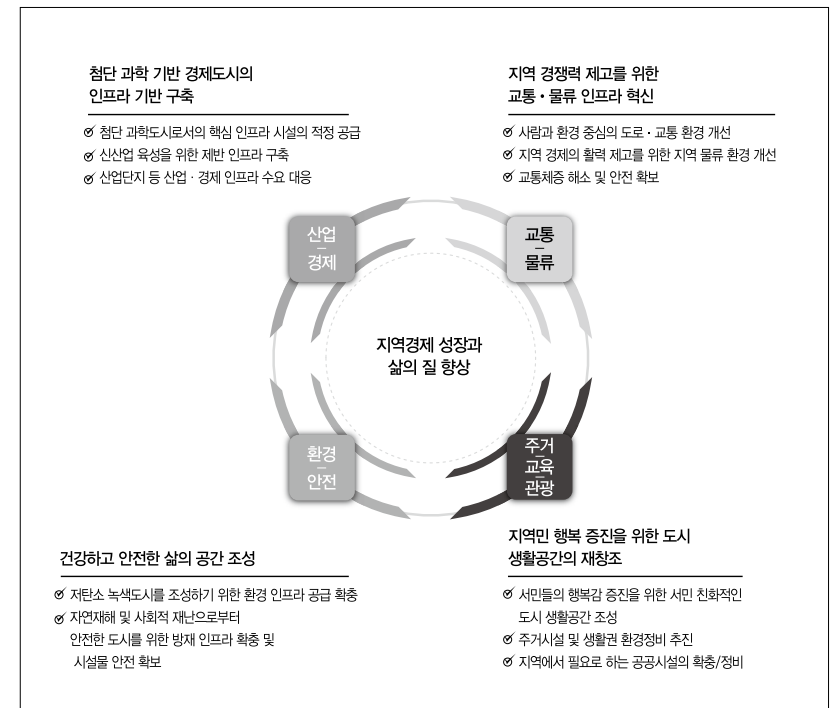
둘째, 대전시가 향후 발전 모델로 지향하고 있는 첨단 과학 기반의 경제 도시 실현을 위한 산업 및 경제 인프라의 투자 확대가 필요하다. 이를 위해서는 무엇보다 첨단 과학도시로서의 핵심 인프라 시설을 확충하는 것이 중요하다. 신산업 육성을 위한 연구 및 생산 시설의 수를 늘리고, 첨단 산업

단지의 조성 및 노후 산업단지 재생 노력이 요구된다.

셋째, 지역민의 삶의 질을 높이고 안전한 생활환경을 조성하는 인프라 투자가 이뤄져야 한다. 우선, 환경 인프라의 수를 늘려 저탄소 녹색도시를 조성해야 한다. 나아가 자연재해 및 사회적 재난으로부터 안전한 도시 환경을 확보하는 방재 인프라의 확충과 시설물의 안전 확보가 이뤄져야 한다.

마지막은 지역민들의 행복을 증진시키는 정주 공간 조성을 위한 인프라 투자다. 대전시는 지역민 친화적인 도시 생활공간 조성을 위해 주거 및 생활권 환경을 정비하고, 지역민이 필요로 하는 공공 시설물을 확충하고 보완하는 노력을 기울여야 할 것이다.

지역 인프라 투자 정책의 목표 및 정책 방향



‘행복하고 새로운 충남’ 실현을 위한 인프라 투자가 필요하다

인프라 수요 늘고 현안은 쌓여만 가는데 투자는 오히려 축소

김영덕
한국건설산업연구원 연구본부장
ydkim@cerik.re.kr

충남, 인구 급증과 사회 변화로 인프라 수요 증가

충남은 사회·경제적인 변화에 따라 생활 및 지역경제 성장과 직결된 인프라 수요가 증대할 것으로 예상된다. 충남 지역 인구는 2012년 세종시 분리에 따라 크게 축소되었으나, 이후 급격한 인구 증가³³⁾로 분리 4년 만인 2016년에 이전 수준을 회복했다.

이러한 인구 증가는 지역의 경제 성장과 산업 구조의 변화에 따른 것으로 분석된다. 충남의 지역내총생산(GRDP)은 꾸준히 증가해 지난 5년간 전국 평균을 상회해 왔다.³⁴⁾ 특히, 산업 구조가 제조업 중심³⁵⁾으로 급격히 전환되면서 이들 산업이 지역경제 성장을 견인해 왔다. 그 결과 경제활동

33) 2003년 이후 지난 14년 동안 충남 순증가 인구는 18만 4,169명임.

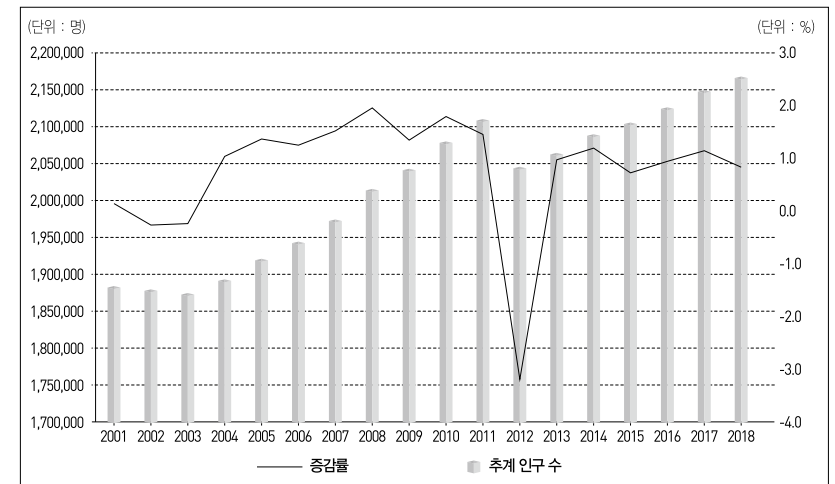
34) 최근 5년간(2011~2016년) 충남 GRDP는 5.0%, 전국 평균은 4.2%임.

35) 2016년 기준 제조업 비중은 44.9%로 전국 평균은 26.5%임.

인구 및 고용률 모두 전국 평균보다 높은 수준을 기록했으며,³⁶⁾ 사업체 수 증가로 일자리 여건도 개선되고 있다.³⁷⁾ 이에 따라 산업 및 경제 관련 인프라 수요가 커지고 있고, 동시에 지역의 정주 환경 개선을 위한 생활 인프라 수요도 늘어날 것으로 예상된다.

또한, 자연재해 및 사회적 재난 등에 대비하는 지역 안전 인프라 수요도 여전히 큰 상황이다. 충남 지역의 경우 강풍 및 호우·태풍 피해 등 자연재해 피해는 건수로는 많지 않으나, 피해 금액 규모는 다른 광역도에 비해 상대적으로 크다. 사회적 재난(화재, 교통사고, 범죄, 안전사고 등)으로 인한 인적, 물적 피해도 지속되고 있다. 특히, 서산시, 보령시의 종합 안전등급은 9등급으로 최하위 수준이고, 청양군은 안전등급 10등급으로 최하위 등급을 기록하고 있다. 이러한 인프라 수요 증가에도 불구하고, 충남의 최근

충남의 추계 인구 수 추이



36) 최근 10년간 경제활동참가율은 63.5%(전국 평균 62.0%), 고용률은 61.5%(전국 평균 60.4%)임.

37) 충남 구인 배수(신규 구인 인원/신규 구직 건수) 변화 : 2007~2011년 연평균 0.79 → 2012~2016년 0.8.

5년간 재정자립도와 재정자주도는 여전히 전국 평균(2017년 39.3%)에 못 미치는 상황으로 자체적으로 지역 내 인프라 수요에 대응해 나가기는 어려운 실정이다.

도로의 80%가 중·소로, 상·하수도 보급률 전국 최저

충남의 전체 도로 포장률은 타 광역도보다 높은 수준이나, 충남 전체 도로 연장의 52.5%를 차지하는 시·군도에서 시도는 76.9%, 군도는 80.5%의 포장률에 그치고 있다. 특히, 폭원 12m 미만 소로가 전체의 48.0%이고, 중로(12~25m)를 포함할 경우 전체의 80.4%가 중·소로이다. 전체 교량 중 30년 이상 된 교량이 27.6%를 차지하고 있으며(20년 이상 64.5%), 충남 소재 29개 터널 중 20년 이상 된 터널은 전체의 17.2%에 이른다. 이에 따라 도로 및 도로 시설물 관련 유지관리비 지출은 지속적으로 증가하고 있다.³⁸⁾

충남을 통과하는 철도로는 고속철 2개, 광역철 3개, 기타 2개 노선이 있다. 시·군 간 철도 연계성이 낮아 확충 요구가 지속되고 있는데, 주요 도시를 연결하는 철도는 장항선이 유일하다. 하지만 장항선도 단선에 저속 철도이기 때문에 교통편으로서 기능이 현저히 떨어지고 있다. 항만의 경우, 당진항 등의 가파른 물동량 증가에도 불구하고 항만 확충은 늦어지고 있으며, 노후화된 국가 어항의 정비는 미흡한 상황이다.³⁹⁾

충남의 기 조성된 126개 산업단지 가운데 52개소가 20년 이상 된 노후 단지(41.3%)인데, 세부적으로 농공단지가 48개소이며, 일반산업단지 4개소에 이른다. 또한, 전통시장 및 상가에 대한 현대화 사업을 지속하고 있

나, 시설 노후화는 계속되고 있다. 충남 지역의 58개 전통시장 중 C등급이 21개소, D등급 8개소, E등급도 2개소다.⁴⁰⁾

충남의 상수도 보급률은 2015년 기준 84.4%로서 전국에서 가장 낮은 수준⁴¹⁾을 나타내고 있으며, 시·군별로도 큰 차이⁴²⁾를 보이고 있다. 경년별로는 전체 상수도관 중 19.5%가 20년을 초과한 상태로서 노후화가 진전되고 있다. 충남의 하수도 보급률도 전국 최저 수준이다. 계획 연장 대비 73.1%에 불과한 하수관로 시설 보급률이 그 원인으로 분석된다. 2015년 기준으로 충남의 하수도 보급률은 전국에서 가장 낮은 74.3%로서 전국 평균인 92.9%와 비교하면 많이 부족한 상황이다.

아울러 충남 지역 내 하천(국가·지방) 실태를 살펴보면, 500개소의 지방 정비 필요 구간 중 31.5%가 아직 미정비 상태에 있다. 소하천도 미정비 상태인 곳이 1,176개소, 연장 1,633km에 이른다.

공원·녹지 시설도 불충분하다. 9개의 광역도 중 제주와 경기 다음으로 낮은 수준이어서 시설 확충이 필요한 실정이다. 체육시설은 2,977개가 있으나, 이 중 공공시설은 29.9%에 불과해 민간시설이 대부분을 차지하고 있다. 시·군별로 비교하면 시설의 양적 차이가 커 천안시와 아산시에 집중된 반면, 청양군, 태안군, 서천군은 크게 부족한 상황이다. 높아지는 관광시설 수요에도 불구하고, 2014~2017년까지 4년 동안 충남의 숙박시설, 휴양시설, 그리고 편의시설 등의 변화는 거의 없었다.

충남 지역 내 유치원, 초등학교, 중·고교 가운데 30년 이상 된 학교 건물은 1,411개 동이다. 이 중 보강 및 개축이 시급한 C등급 건물은 25개 동에 이른다. 역내 폐교는 44개교이며, 이 중 63.6%인 28개교가 미활용 중

38) 2016년 기준으로 도로 유지보수 비용은 1,025억원으로 전국에서 6번째로 높음.

39) 외연도항의 경우, 1994년 조성되어 20년 이상 경과해 자연재해에 취약함.

40) 전국적으로 E등급 전통시장은 61개소. 이 중 2개가 충남에 소재하고 있음.

41) 2015년 상수도 보급률은 전국적으로는 96.5%, 광역도 평균은 92.0%임.

42) 계룡시는 96.4%인 반면, 청양군은 44.1%임. 충남 전체 평균에 못 미치는 시·군이 10곳임.

에 있어 이에 대한 활용 방안을 조속히 마련할 필요가 있다. 또한, 2017년 현재 내진 보강 대상 학교 건물 2,113개 동 가운데 534개 동만 내진 보강이 적용되어 있어 내진화율은 25%에 불과한 실정이다.

한편, 충남의 20년 이상 된 주택은 전체의 42.1%로서 전국 평균인 43.8% 대비 낮은 편이다. 하지만 30년 이상의 주택 비중은 21.4%로 전국 평균인 16.3% 대비 5%p 이상 높다. 특히, 단독주택 비중이 33.5%로서 전국 평균(24.3%)을 크게 상회하여 단기적으로 이러한 주택의 노후화 대응에 어려움이 클 것으로 예상된다. 빈집도 증가하고 있는데, 지역 내 빈집은 7만 4,000호로 전체 주택의 9.8%를 차지하고 있다. 이는 전국 평균인 6.5%보다 3.3%p 높은 수치이다.

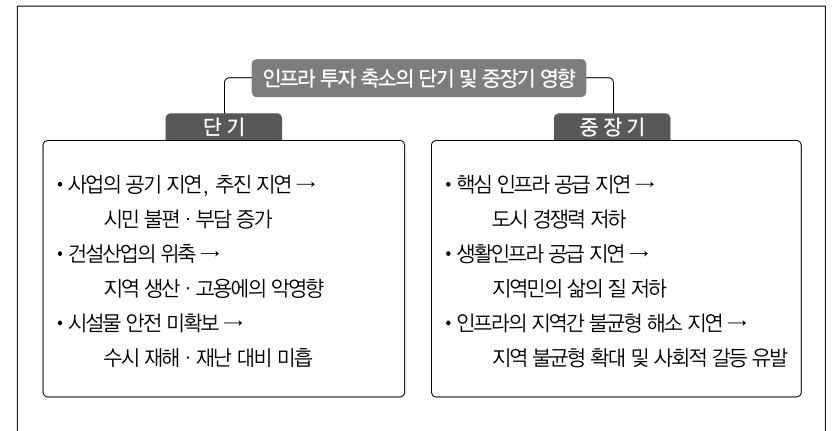
인프라 현안 많음에도 관련 예산은 지속 축소

인프라 현안이 많은 충남 지역이지만, 관련 예산 편성은 지속적으로 축소되고 있다. 지난 7년 동안 '수송 및 교통' 예산은 평균 2.0%p씩 증가하는데 그쳤고, '국토 및 지역개발' 예산은 연평균 5.6%p씩 감소 편성됐다. 특히, 제조업 중심의 충남 특성에도 불구하고 산업단지 예산⁴³⁾이 급감했고, 지역 및 도시 관련 예산⁴⁴⁾도 축소 편성됐다. 노후 건축물 증대 등을 감안할 때 이러한 예산 축소는 지역 발전을 저해하는 요소가 될 가능성이 높다.

투자가 줄면서 당초 계획된 인프라 확충 계획도 차질을 빚고 있다. 실제로 2013~2017년 중기지방재정계획 대비 실제 투입된 수송 및 교통 분야와 사회복지 분야 투자 추이를 비교해보면, 수송 및 교통 예산은 축소 실행된 반면에 사회복지 예산은 오히려 확대 편성됐다.

43) 산업단지 예산은 최근 7년간(2011~2017년) 연평균 5.5%p씩 감소함.
44) 지역 및 도시 예산은 최근 7년간(2011~2017년) 연평균 17.0%p씩 감소함.

인프라 투자 축소가 지역에 미치는 파급효과



이처럼 인프라 분야 투자의 계획 대비 집행이 떨어짐에 따라, 관련 사업들의 공기 지연⁴⁵⁾ 및 사업 지연⁴⁶⁾이 다수 발생하고 있다. 이로 인해 발생하는 조기 시설물 안전 확보 대응도 미흡한 상황이다.⁴⁷⁾ 결국 충남의 인프라 투자 축소는 단기적으로 지역민 불편 및 부담을 증가시키고, 지역 생산 및 고용에 악영향 등을 유발하고 있다. 중·장기적으로는 지역민의 삶의 질과 지역 경쟁력 저하 등을 초래할 수 있다.

인프라 투자 방향

양승조 충남도지사가 추진하는 인프라 투자는 주거 환경 개선 및 사회복지 확충을 위한 30년 장기임대·임대분양, 사회적 공공주택 2만 5,000호

45) 국가지원 지방도 건설사업인 '선장~염치(당초 2010~2017년)', '대술~정안(2014~2017년)' 등 다수의 공사가 지연되고 있음.
46) 지방도 615호(당진~석문), 지방도 618호(내포신도시~세종시), 지방도 645호(계룡~논산) 등 다수의 사업들도 열악한 충남의 재정 여건으로 제때 착공되지 못한 상황임.
47) 노후 상·하수도 시설(상수관로, 하수관로 등)의 경우 높은 누수율과 안전 저해 위험에도 불구하고 조기 시설 개선 작업을 마무리하는 데 많은 어려움을 겪고 있음.

건설이다. 그리고 당진 지역의 도비도~대조도~우무도~소난지도~대난지도 4km 구간과 태안 지역의 안면도 영목~소도~추도 구간 1,300m, 보령 지역의 원산도~효자도 구간 800m에 연륙교를 건설한다는 계획을 발표했다. 이는 도서 지역까지 전기·가스를 공급할 수 있는 기반을 마련하고, 수산물의 신속한 이동과 관광객 증가로 인한 수입 증대를 유도하겠다는 계획이다.

또한, 30년 동안 이루어지지 않았던 안면도의 관광특구 개발을 위한 공공의 적극적인 개발 계획 수립 및 추진을 공약으로 제시했다. 그 외에도 중부권 동서횡단 철도 건설, 수도권 전철의 독립기념관 연장 등 지역의 핵심 교통사업들을 공약하였다.

충남의 현재 인프라 실태 및 그동안의 인프라 투자 정책 평가를 바탕으로 지역민들의 수요를 반영한 인프라 투자 방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 지역경제 활성화와 지역민의 삶의 질 향상을 위해 교통·물류 분야의 혁신적인 인프라 전략이 요구된다. 둘째, 충남이 향후 발전 모델로 지향하고 있는 행복하고 새로운 충남 실현을 위한 인프라 투자가 필요하다. 이에 맞춰 산업 및 경제 분야 인프라에 대한 적극적인 투자가 있어야 한다. 대표적으로 산업 집적지의 구축과 4차 산업혁명 등 산업 환경 변화에 맞춘 경제 인프라 확충이 필요하다. 셋째, 환경 친화적이고 안전한 삶의 공간 확보를 위한 인프라 투자가 요구된다. 이를 위해서는 청정 충남 구현을 위한 환경 인프라 공급 확충, 자연재해 및 사회적 재난으로부터 안전한 지역을 위한 방재 인프라 투자가 중요하다. 넷째, 지역민들의 행복감 증진을 위한 지역민 친화적인 정주 공간 조성도 중요한 과제다. 마지막으로, 풍부한 관광 자원의 개발과 공공 문화예술 인프라의 확충을 통해 다시 찾고 싶은 충남을 만들기 위한 제반 인프라가 구축되어야 할 것이다.

‘젊은 세종시’, 교통과 생활 인프라 구축되어야 ‘명품 도시’

인구 증가로 인프라에 대한 수요도 급증

전국 최고 수준의 인구 증가율을 바탕으로 최근 중견도시로 발돋움한 세종시는 향후 큰 발전이 기대되는 지역이다. 세종시의 인구가 큰 폭으로 증가하게 된 것은 40개의 중앙 행정기관과 15개의 국책 연구기관 등의 이전과 공동주택 입주가 꾸준히 이루어진 결과다. 향후 행정안전부, 과학기술정보통신부 등의 이전과 약 2만 5,000여 호에 달하는 입주 물량이 예정되어 있어 인구 증가세는 꾸준할 전망이다.

이러한 인구 증가에 따라 인프라에 대한 수요도 급증하고 있다. 특히, 고속도로 건설 및 철도 신설 등 교통 인프라에 대한 수요가 크다. 급격한 주거시설 증가에도 불구하고, 이를 뒷받침하는 대중교통망 구축이 늦어지면서 지역민의 불편이 가중되고 있는 것도 문제다. 특히, 신도심과 구도심의 대중교통 불편 지역에 대한 적극적인 대응책 마련이 필요하다. 그리고 간선 급행버스(BRT)의 노선 확충과 같은 대중교통 인프라 추가 신설도 있어야 한다. 공공 교육시설, 문화 및 체육시설, 사회복지시설 등의 수요도 크게 증가할 것으로 보인다.

지금 세종시에서는 유치원, 어린이집 등 보육시설, 그리고 도서관 등 문화시설과 공공 의료시설의 조속한 확충이 인프라 현안으로 등장하고 있다. 상대적으로 성장이 멈추어 있는 조치원읍의 경우는 지역 쇠퇴를 막고 세종시와 같이 젊은 도시로 재탄생시키기 위한 도시재생 수요가 크다.

‘젊은 세종시’를 위한 생활 인프라 구축되어야

세종시는 인구의 급성장에 따른 인프라 수요에 대응하고 행정수도의 완성, 그리고 원도심과 신도심 간의 불균형 해소를 위한 인프라 투자가 필요한 상황이다. 이를 위해서는 무엇보다 교통 인프라의 확충이 필요하다. 특히, 광역교통망 구축을 위한 사업들이 조기 착수될 필요가 있다. KTX세종역 신설을 비롯해 세종~청주 고속도로 구축, 세종~대전 간 광역철도 연결, 충북선 철도 고속화사업, 충청산업문화철도 건설사업 등 각종 교통 인프라 확충 사업이 요구된다. 또한, 젊은 도시로서 지역민들의 수요에 맞는 생활 인프라가 구축되어야 한다. 세종시가 평균 연령 36.7세인 전국에서 가장 젊은 도시인 만큼 보육시설 및 교육시설, 그리고 문화 및 사회복지시설 등 생활 인프라의 확충이 조속히 이루어질 필요가 있다.

아울러 세종시가 미래 기술을 융합한 도시 개발의 미래 모델이 될 수 있도록 ‘스마트시티’ 관련 인프라도 조성되어야 할 것이다.



세종호수공원 전경(출처 : 세종시청).

대구시 경제 쇠퇴 위기 심화, 물적 인프라 확충이 우선 과제

전국에서 1인당 인프라 예산 최하위,
기반시설 부족이 지역 경쟁력 떨어뜨려

김정주
한국건설산업연구원 연구위원
kjj@cerik.re.kr

지역 간 격차, 지역 소멸 위기 불러와

작년 6월에 치러진 지방선거에서는 각 지역의 현안을 고려한 다양한 공약들이 제시되었다. 그런데 그 내용을 자세히 살펴보면 공약의 상당수가 지역의 경쟁력을 높이는 인프라 건설과 밀접한 관련이 있음을 알 수 있다. 이처럼 인프라 관련 공약이 대거 제시되고 있는 이면에는 현재 우리 사회가 경험하고 있는 여러 구조적인 문제점의 하나인 ‘지역간 격차’의 문제가 존재한다.

우리나라는 외환위기 이후 점차 경제력이 수도권으로 집중되는 ‘수도권 집중 현상’을 경험해 오고 있는데, 이로 인한 지역간 격차 문제가 최근에는 ‘지역 소멸’에 대한 우려로까지 이어지고 있다. 참고로 일부 지역으로 경제력이 집중되는 현상은 경제가 성숙기에 접어든 선진국들에서 종종 관찰된다. 이웃 국가인 일본의 경우에도 도쿄로 지방의 젊은 인구가 지속적으로

유출되는 일명 '인구재배치 현상'이 1960년대부터 이어지고 있다. 일본에서는 이러한 현상이 궁극적으로 지방 소멸, 더 나아가 나라 전체의 인구 감소를 가속화시킬 수 있다는 우려가 높아지고 있다.⁴⁸⁾

이러한 지역간 격차의 문제는 경기 침체 지속과 계속된 인구 유출을 경험하고 있는 상당수의 국내 지자체들에게도 동일하게 적용된다. 작년 지방선거에서 인프라 관련 공약이 대거 제시된 것 역시 최근 쇠퇴 흐름이 가속화되고 있는 각 지자체들의 절박한 현실이 반영된 것이라고 볼 수 있다.

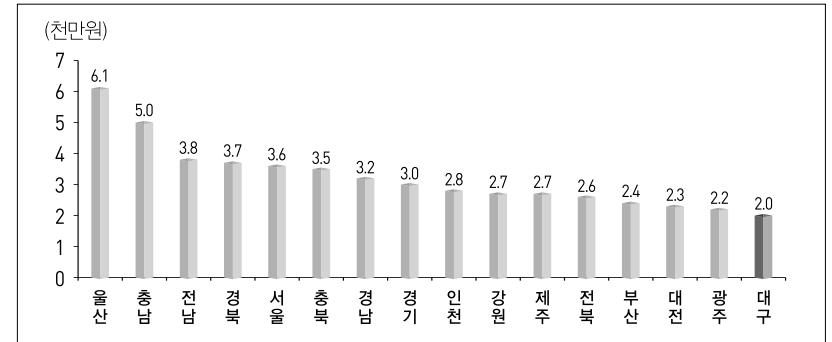
대구시 경제 쇠퇴의 1차 원인은 인프라 경쟁력 부족

작년 대구광역시 지방선거에서도 1990년대 이후 '침체일로'를 겪고 있는 지역의 성장 경로를 획기적으로 전환시키고자 하는 다양한 인프라 건설사업들이 후보자들의 공약으로 제시되었다. 참고로 과거 1960~1970년대 고도성장기 당시 대구시는 섬유산업을 토대로 국내 수출 1위를 차지하는 등 국가 경제 성장을 견인하는 중추 도시로 기능했다. 하지만 중국 경제의 부상, 중화학 공업 중심의 국내 산업 구조 변화와 그에 따른 수도권과 부산-울산 등 새로운 경제 권역의 형성 등 일련의 변화 속에서 대구시가 국가 경제에서 차지하는 역할과 비중이 점차 축소되어 왔다.

실제로 이러한 현상은 여러 객관적인 지표를 통해서도 확인할 수 있다. 대표적으로 대구시의 1인당 지역내총생산(GRDP)은 1998년 이래 전국 광역시·도 중 최하위에 위치하고 있다(<그림 1> 참조). 더 심각한 문제는 시간이 경과하면서 전국의 다른 시·도와 비교할 때 소득 수준의 격차가 지

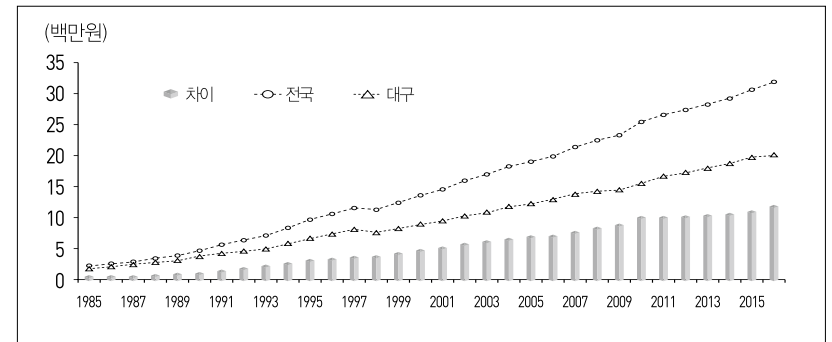
48) 2014년 5월에 발표된 일본창성회의의 '성장을 이어가는 21세기를 위하여 : 저출산 극복을 위한 지방 활성화 전략'(일명 '마스다 보고서')에서는 인구가 출생률이 낮은 도쿄로 집중되는 극점사회 현상이 단순히 지방 소멸의 문제로 그치는 것이 아니라 인구의 출생률을 다시 낮춤으로써 일본 전체 인구의 급격한 감소를 초래할 것으로 예견하고 있다.

<그림 1> 전국 시·도 1인당 GRDP 비교(2016년 기준)



자료: 통계청.

<그림 2> 대구시 vs 전국 1인당 GRDP 변화 추이



자료: 통계청.

속적으로 벌어지고 있다는 점이다(<그림 2> 참조).

대구시가 겪고 있는 이러한 경제 쇠퇴 문제는 근본적으로 역내 산업 기반의 부족 현상에서 비롯된다. 그런 만큼 문제 해결을 위해 1차적으로 국민이 이루어져야 하는 부분은 대구시가 다른 시·도와 비교해 물적인 인프라 측면에서 얼마나 경쟁력을 가지고 있는가 하는 것이다. 물론 물적인 인프라만 확충한다고 해서 대구시의 경쟁력이 획기적으로 향상될 것이라고

보기는 어렵다. 다만, 물적 인프라의 적절한 확충이 지역경제 활성화의 필요조건 중 하나라는 점은 누구도 부인하기 어렵다.

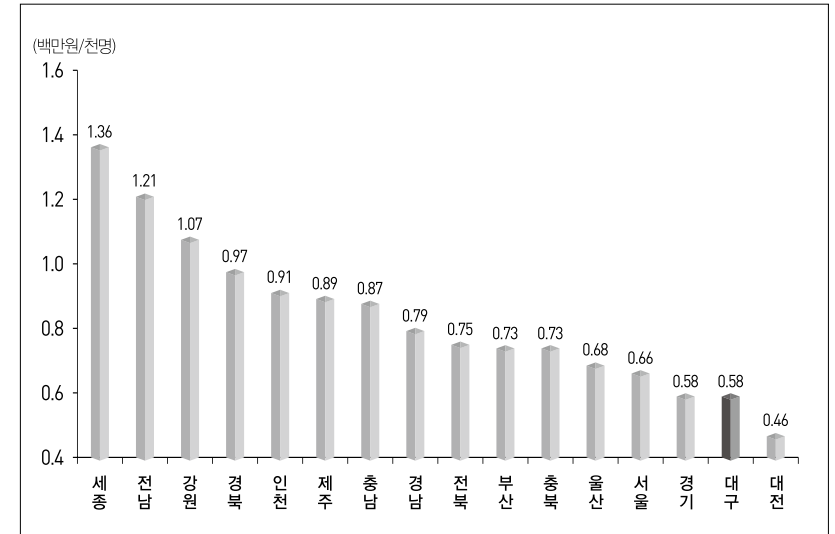
실제로 대구시가 가진 인프라의 절대적 수준은 인근 지역 내 거점 도시로서의 역할을 수행하고 있는 타 광역시에 비교해 결코 충분하다고 볼 수 없다. 우선 전국 시·도 1인당 인프라 예산 금액을 기준으로 살펴볼 때 대구시는 전국 17개 시·도 가운데 최하위권인 것으로 나타난다. 그럼에도 불구하고 전체 대구시 예산 중 인프라 예산의 비중은 결코 높은 수준이 아니며, 최근에는 사회복지 부분의 예산 비중 증가로 인프라 투자 규모는 지속적으로 감소하고 있는 추세이다. 참고로 대구시 인프라 예산 가운데 도로와 주차 공간, 공항 등 ‘물류시설’, 산업단지 등 ‘산업기반시설’, 상·하수관로 등 ‘생활기반시설’, 공원·체육·복지시설 등 ‘문화복지시설’이 타 시·도에 비해 특히 불충분한 것으로 확인된다.⁴⁹⁾

대구시장 대규모 인프라 투자 공약, 자원 마련은 난망

이와 관련해 지난 지방선거에서 당선된 권영진 대구시장의 공약을 살펴보면 상당수가 지역 인프라 사업과 관련이 있음을 알 수 있다. 따라서 향후 대구시 인프라 투자의 방향성은 권영진 시장의 공약을 통해 어느 정도 가늠해볼 수 있다.

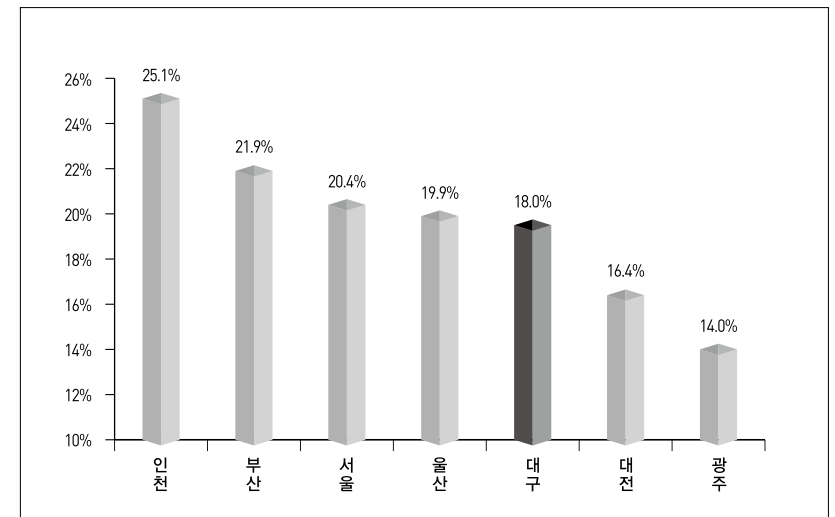
49) 대구시는 국토면적당 도로 연장, 인구 수당 도로 연장 등을 고려할 때 타 시·도에 비해 도로망 공급량이 상대적으로 부족하고, 등록 차량 대수 대비 주차 면수 역시 충분하지 않아 동성로, 대구공항, 동대구역 등 통행 인구가 많은 지역의 교통 혼잡 문제가 심각한 상황이다. 또한 대구와 경북 지역의 유일한 관문 공항인 대구국제공항은 최근 저가항공 유치, 커피 타임 축소, 항공 물류 수요 증가 등으로 이용객과 화물 수송 수요가 크게 증가함으로써 이미 수용 능력을 초과한 상태인 것으로 알려지고 있다(NEWSIS, 2018.7.19). 대구 지역 주력 산업단지의 상당수가 1960~1970년대에 건설된 것으로 노후화 및 환경오염 정도가 심각하고, 도로, 녹지, 공원 등 공용 공간이 부족해 지역경제 활동의 생산성을 크게 떨어뜨리고 있는 상황이다. 또한, 대구시 상·하수관로 중 사용연수 20년 이상인 노후 관로의 비중이 70% 이상으로 싱크홀 발생으로 인한 안전 위험 역시 높아지고 있다(NEWS1, 2018.7.25). 대구시의 인구 수 대비 도시공원, 도서관, 체육시설, 기타 각종 문화·복지시설의 확보 정도는 전국 여타 광역시 중 최하위 수준인 것으로 확인된다(대구일보, 2017.2.28).

〈그림 3〉 전국 시·도 1인당 인프라 예산 금액 비교(최근 10년 평균 기준)



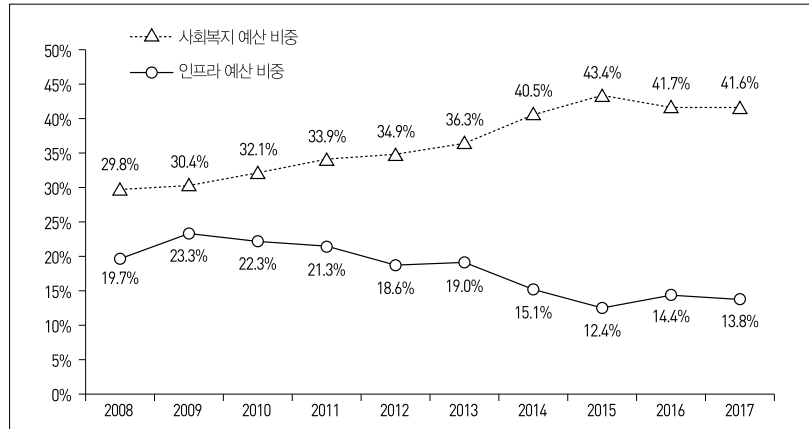
자료 : 지방재정통합공개시스템 및 통계청 자료 통합 가공.

〈그림 4〉 전국 광역시 총예산 대비 인프라 예산 비중 비교(최근 10년 평균 기준)



자료 : 지방재정통합공개시스템.

〈그림 5〉 대구광역시 인프라·사회복지 예산 비중 변동 추이(최근 10년간)



자료 : 지방재정통합공개시스템.

먼저, 권영진 시장은 이번 선거에서 '자랑스러운 대구, 행복한 시민'이라는 슬로건 아래 5개 대구시 발전 전략 방향을 제시하는 한편, 그 아래 크게 4개 부문에서 인프라 사업을 공약으로 명시하였다. 그 세부 내용을 살펴보면 대구·경북 통합신공항 건설, 서대구 역세권 개발 등 국책사업을 우선 추진하는 것을 내걸었다. 그리고 도심 이동에 따른 구도심의 쇠퇴 문제가 심해지면서 구도심 도시재생이 핵심 과제로 제시되어 있다.

그런데 이 사업들은 대부분 그동안 대구 시민들이 지속적으로 추진을 요구해 온 숙원사업으로 상당수가 대규모 자본이 투자되는 국책사업의 성격을 가지고 있다. 따라서 중앙정부의 예산 지원 없이는 실질적으로 사업 추진이 불가능하다고 볼 수 있다. 더욱이 중앙정부는 최근 발표한 '국가재정 운용계획'에 따라 인프라 예산을 점진적으로 축소할 예정이어서 향후 대구시가 실제로 이러한 사업들을 추진할 때 상당한 애로가 있을 것으로 예상된다.

〈표 1〉 권영진 시장의 선거 공약에 나타난 대구시 발전 전략 방향

구분	내용
4차 산업혁명 선도 도시	대구시를 4차 산업혁명 선도 도시·친환경 첨단 산업 도시로 전환
균형 발전 도시	서대구 역세권 개발을 지속 추진하며, 동대구·서대구 양축 중심으로 도시를 재창조
세계로 열린 도시	대구·경북 통합 신공항 건설을 지속 추진
시민행복 1등 도시	청년에게는 희망이, 중년에게는 여유가, 노년에게는 평안이 있는 대구형 문화복지 정책 추진
소통·협치 도시	시민이 주인으로 참여하는 소통과 협치의 시정을 대구 전역으로 확산

자료 : 대구광역시장 선거 공약서(권영진 후보자) 참조.

〈표 2〉 권영진 시장의 선거 공약 내 주요 인프라 사업

구분	세부 내용
대구·경북 통합 신공항 건설 및 동촌 스마트시티 건설	<ul style="list-style-type: none"> • K2 군공항과 민간 대구공항을 이전, 대구·경북 관문 공항을 새로 건설 • 신공항을 남부권 경제 물류 공항으로 육성 • 접근성 향상을 위한 공항철도 및 광역도로 연결망 구축 • 공항 후적지~금호강~동촌유원지를 연계한 400만평을 친환경 수변 공간으로 개발해 부산의 센텀시티를 능가하는 '동촌스마트시티' 건설 • 고도 제한과 소음으로부터 완전히 벗어난 북구·동구·수성구 일대 1,000만평을 새로운 도심 공간으로 재창조
서대구 역세권 개발	<ul style="list-style-type: none"> • 서대구 고속철도역 및 복합 환승센터 건설 • 염색단지 등 주변 노후 공단 재정비 • 지하 오·폐수 처리장 건설을 통한 환경 문제 개선 • 도시재생 뉴딜사업을 통한 신역세권 형성 및 대구형 산업 뉴타운 조성
구도심 재창조	<ul style="list-style-type: none"> • 개발제한구역을 조정하고, 권역별 맞춤형 도시재생사업을 실시해 동서남북으로 균형 발전된 대구시를 조성 • 경성감영, 달성도성 등 역사·문화 유적을 복원 • 도심 순환 도시철도 트램 설치, 대구 산업선 철도 건설 등을 통해 편리한 교통 체계 구축
공원 및 녹지 공간 확충	<ul style="list-style-type: none"> • 낙동강~금호강~신천을 연결한 수변 네트워크 구축 • 팔공산~평풍산~비슬산을 연결한 녹지 축 마련 • 생활권별 다양한 주제 공원 조성

자료 : 대구광역시장 선거 공약서(권영진 후보자) 참조.

인프라 사업 추진을 위한 정책 과제

과거 20년 이상 지속되어 온 대구시의 쇠퇴 경로를 재도약 국면으로 전환하려면 역내 산업 기반을 공고히 하고, 이를 통해 최근 유출 정도가 심해지고 있는 젊은 층이 지역 내에서 일자리를 찾아 정착해 살 수 있도록 하는 것이 가장 중요하다. 이를 위해서는 산업 기반 조성 및 연계될 수 있는 핵심 인프라 사업을 선별한 뒤 우선순위를 부여하고, 단계적인 추진 전략을 마련하는 한편, 해당 사업과 지역 발전 사업이 유기적으로 연계되도록 하는 것이 중요하다. 이러한 전략 수립 외에도 사업 추진에 필요한 재원을 마련하는 데 대한 현실적인 고민이 함께 이루어져야 할 것이다.

대구시는 전국 광역시 중 재정자립도가 최하위 수준으로 나타나는 등 자체적으로 대형 인프라 사업을 추진할 여력이 충분하지 않다. 그래서 단기적으로는 인프라 투자를 위한 정부 예산을 확보하는 노력이 선행되어야 한다. 그리고 역내 산업 육성 정책을 통한 자주 세원 확충, 최근 부진을 면치 못하고 있는 민간투자사업의 활용 방안 마련, 지방채 발행 여건 개선과 같은 중·장기적인 관점에서의 제도 개선 방안도 지속적으로 모색할 필요가 있다.

대구시의 경기 침체가 지속되면서 2000년대 이후 시 인구는 매년 1만명씩 외부로 순유출되고 있다. 이러한 상황이 지속될 경우 대구시가 경북 지역의 경제와 문화를 견인하는 지역 거점 도시로서의 기능을 앞으로도 계속 유지할 수 있을 것이라고 보기는 어렵다. 따라서 대구시 내부의 혁신 역량이 완전히 소실되기 전에 지역의 쇠퇴 경로를 전환시킬 수 있는 대안들을 지금부터 고민해 나가야 할 것이다.

경북의 인프라 투자 정책, 지역 발전 정책과 연계되어야

산업 생산기지 이전으로 지역 경쟁력 쇠퇴,
인프라 예산 활용 중요해져

김정주
한국건설산업연구원 연구위원
kjj@cerik.re.kr

경북, 입지적 한계 부각

경주와 포항에서 각각 2016년, 2017년 중형급 지진이 발생하면서 우리나라도 더 이상 지진의 안전지대가 아님이 확인되었다. 지진이 발생한 경상북도 지역은 당시의 충격에서 지금은 어느 정도 벗어난 듯 보이지만 앞으로 지역 발전과 관련해 여러 가지 숙제를 안게 됐다.

경북은 과거 고도 성장기에 구미와 대구를 중심으로 발달한 섬유산업을 토대로 국가 경제 성장을 견인해 왔으며, 이후에도 전기·전자, 조선, 자동차 등 주력 산업의 지역적 토대로 기능해 왔다.

하지만 본래 경북 지역은 산지가 많고, 해안에 접해 있으나 내륙 지역과는 산맥으로 가로막혀 있어 물류 흐름이 원활하지 않다. 수도권으로부터의 물리적 접근성도 높지 않은 등 경북은 산업 발전 측면에서 여러 가지 입지

적인 한계를 가지고 있다. 그리고 이러한 지역적 한계가 최근 기존의 국내 주력 산업들이 중국 등 신흥국과의 경쟁 속에서 점차 활력을 잃으면서 점차 부각되고 있는 상황이다.

이런 상황에서 최근 연이어 발생한 지진은 경북의 경기 회복에 상당한 충격으로 작용했다. 그 결과 작년 6월에 실시된 지방선거에서는 경북 지역의 경제 활력 회복을 위한 다양한 공약들이 제시되었고, 이들 공약 중 상당 부분은 경북 지역의 인프라 건설과 관련이 있다.

아래에서는 지난해 지방선거에서 제시된 핵심 공약의 내용을 살펴보는 한편, 이와 연계해 경북 지역의 인프라 실태를 진단하였다. 그리고 향후 경북 지역에서 효과적인 인프라 투자가 이루어질 수 있는 정책적 방향성을 제시하였다.

지방선거에서 인프라 확대 공약 비중 커져

경북 지역에는 자동차·철강·조선 산업과 연계된 하청 생산기지가 동남권에 밀집해 있다. 특히, 구미 지역에는 휴대폰, 디스플레이 등 전기·전자 제품의 1·2차 생산기지가 형성되어 있다. 문제는 이들 주력 산업이 경북 지역에 직접적인 영향을 미치는데, 최근 이들 산업 중 일부가 대외적인 경쟁력을 점차 상실하고 있다는 점이다. 일례로 구미 지역의 경우 세계 경기 부진, 삼성 등 대기업의 생산기지 이전 등으로 점차 도심이 공동화(空洞化)되어 가고 있는 실정이다. 이러한 상황에서 지난해 지방선거 당시 소개된 이철우 경북지사의 선거 공약을 살펴보면, 상당 부분이 지역 경쟁력을 제고하기 위한 인프라 투자 확대 사업들로 구성되어 있다. 이철우 지사의 핵심 공약과 인프라시설의 확충을 통해 경북의 경쟁력을 높이고자 향후 추진될 사업들은 <표 1>과 같다.

<표 1> 이철우 지사의 핵심 공약 및 공약 내 주요 인프라 관련 사업

핵심 공약	인프라 관련 사업
투자 유치 20조원, 좋은 일자리 10만개 창출	<ul style="list-style-type: none"> 문화관광사업을 통한 일자리 창출 산업단지 경쟁력 강화 및 기업 유치
4차 산업혁명 선도 기술로 대한민국 경제 견인	<ul style="list-style-type: none"> 특화산업 클러스터 구축 빅데이터 산업 생태계 조성 인공지능 거점센터 운영 경북혁신도시 국가혁신클러스터 구축
도내 1시간 30분, 전국 2시간대 편리한 교통망 구축	<ul style="list-style-type: none"> 대구·경북 통합 신공항 조성 추진 및 연계 교통망 구축 중부권 동서횡단철도 추진 중부내륙·남부내륙고속철도 추진 포항~영덕~삼척, 새만금~포항, 무주~대구 고속도로 건설 추진 울릉공항 건설 동해중부선 철도(포항~삼척), 중앙선 복선전철화, 중부내륙 단선전철 조기 완공 동대구~영천, 영천~신경주 복선전철화 조기 완공
문화관광이 꽃피는 품격 있는 도시	<ul style="list-style-type: none"> 천년고도 경주 본모습 재현 프로젝트 동해안, 낙동강, 백두대간 중심 글로벌 관광거점화 산림과 해양 자원을 연계한 레포츠 벨트 조성 문화·여가 공간 확충
활기찬 부자 농어촌	
마지막 남은 블루오션 동해안, 상전벽해 수준으로 발전	<ul style="list-style-type: none"> 경상북도 동부청사 건립 동해선 철도, 동해안 고속도로 등 구축 동해안권 복합 관광거점화 영일만 전략항 육성 및 환동해 경제권 육성 울릉도·독도 그린 아일랜드 조성 원자력과 신재생에너지가 공존하는 융합에너지클러스터 조성 동해안 연구개발특구 지정·육성 추진

자료 : 경상북도 도시자 선거 공약서(이철우 후보자) 참조.

〈표 2〉 글로벌 금융위기 전후 전국 광역도 평균 경제성장률 변화 추이

지역	금융위기 이전(2000~2007) 순위 (평균 경제성장률)		금융위기 이후(2009~2016) 순위 (평균 경제성장률)		순위 변화
충남	1	8.3%	2	5.5%	▼1
경기	2	7.6%	3	4.5%	▼1
경북	3	6.3%	6	2.3%	▼3
경남	4	5.8%	7	2.0%	▼3
충북	5	4.6%	1	5.5%	▲4
전남	6	3.6%	5	2.5%	▲1
전북	7	3.4%	8	2.0%	▼1
강원	8	3.1%	4	2.7%	▲4

자료 : 통계청 자료 가공.

주력 산업 위축으로 지역 쇠퇴 진행

경북은 1990년대 후반에 발생한 외환위기 이후에도 전국 타 시도에 비해 높은 경제성장률을 보였다. 하지만 2008년 글로벌 금융위기 이후 경북의 경제성장률은 급격히 둔화됐다.

이처럼 경북 지역의 경제성장률이 최근에 급격히 하락한 이유는 앞서 언급한 바와 같이 기존 국내 주력 산업의 변화와 역내 산업간 가치사슬 구조에 1차적인 이유가 있다. 이와 관련해 한 가지 더 주목할 부분은 경북 지역의 산업 생산기지가 일부 거점 도시에 집중되어 있고, 생산기지가 없는 지역에서는 이미 상당한 정도로 지역 쇠퇴가 진행되고 있다는 점이다.

실제로 한 연구에 따르면 경북은 전국 광역도 중에서 소멸 가능성이 높은 기초 지자체를 가장 많이 가진 지역으로 확인된다.⁵⁰⁾ 결국 일부 거점도시를 제외하면 이미 경북은 지역 쇠퇴가 광범위하게 진행되어 왔고, 최근

50) 경북일보, “경북 7개 지자체, 30년 내 인구 소멸 위기”, 2017.7.11.

에는 이들 거점 도시마저 활력이 떨어지면서 지역 쇠퇴가 더욱 가속화될 것으로 예상해볼 수 있다.

작년 경북 지방선거에서 다수의 인프라 투자사업들이 공약으로 제시된 것은 이러한 지역의 어려운 현실을 타개할 현실적인 수단이 인프라 투자라는 지역 정치권의 인식이 반영된 것으로 볼 수 있다. 특히, 신정부 출범 이후 지진으로 인한 2차 피해 우려로 탈원전이 공식화되면서, 미래 핵심 산업으로 원전산업의 육성을 추진해 왔던 경북 지역의 지역 발전 전략에도 커다란 차질이 생겼다.

이런 상황을 고려할 때, 새로운 산업 정책의 수립과 더불어 이와 연계된 적절한 인프라 투자 정책 수립은 무엇보다 시급하다고 할 것이다.

지역 발전 정책, 인프라 투자 정책과 연계되지 못해

과거 투자 규모를 기준으로 살펴보았을 때, 경북 지역의 인프라 수준이 다른 광역 시·도와 비교해 총량적인 측면에서 크게 부족하다고 보기는 어렵다. 실제 과거 10년간 경북 지역 인프라 예산의 절대 규모가 작지 않았고, 증가율도 전국 시·도 가운데 중·상위권을 차지했기 때문이다.

하지만 실제 인프라 예산의 지출 내역을 살펴보면, 도청 이전 등 주로 대형 사업 추진으로 인한 단발성 예산의 확대가 전체 예산 증가를 견인한 것으로 나타난다. 이에 따라 인프라 부문간에 불균형이 심하고, 포괄적인 관점에서의 지역 발전 정책이 수립되지 못했다. 그 결과 지역 발전 정책이 인프라 투자 정책과 유기적으로 연계되지 못해 그간의 인프라 투자가 충분한 경제적 성과를 가져오지 못한 것으로 판단된다.

특히, 부문별로는 물류 인프라, 상·하수관로, 복지시설 등 생활·복지 부문에서의 인프라 공급이 충분하지 못했고, 주거 빈곤율이 전국 최고 수

준으로 나타나는 등⁵¹⁾ 주택의 노후화도 상당히 심각한 것으로 확인된다.

경북 인프라 사업 추진을 위한 정책과제

현재 경북이 처한 사회·경제적 어려움을 고려할 때, 지역 쇠퇴의 흐름을 억제하기 위한 전략적인 인프라 투자가 반드시 필요한 것으로 판단된다. 하지만 경북의 재정자립도는 17개 시·도 중 최하위권이기 때문에 자체적으로 인프라 투자 사업을 확대할 여력은 크지 않다. 특히, 대구·경북 통합 신공항 건설 등 국책사업의 경우, 이해관계가 복잡해 계획의 구체화도 쉽지 않은 상황이다.

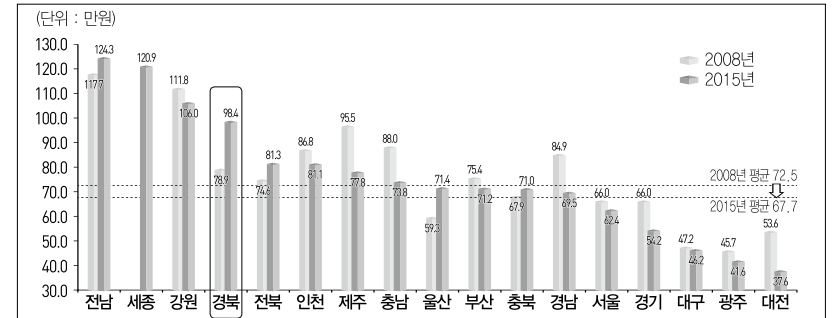
따라서 지역 경제에 파급력이 크면서도 실행 가능성이 높은 핵심 사업들을 우선 선별·추진하되, 단기적으로 부족한 자원 마련을 위한 민간투자 유치, 인근 지자체들과의 공동 비용 분담과 수익 공유 등 실질적인 재원조달 방안을 모색하는 것이 필요하다.

아울러, 경북의 역내 역량을 극대화할 수 있는 세부적인 전략과 함께, 대구·경남·강원 등 인근 광역 지자체와의 공동 발전이라는 종합적인 시각에서의 중·장기 플랜 마련도 모색해야 한다. 예를 들어, 경북 지역에 산재해 있는 문화·관광 자원의 활용도를 높이는 마스터 플랜 수립시 인근 지자체와 공동으로 활용할 수 있는 도로 연결망을 같이 검토하는 노력이 필요하다.

경북은 전국 시·도 중 지진에 가장 취약한 지역이다. 이에 따라 경북은 지역 시설(건축)물의 안전성을 강화하는 투자 계획을 수립하고 실질적인 재원 공급 방안을 마련해야 한다. 그리고 해당 투자가 지역경제 활성화로 이어질 수 있도록 노력해야 할 것이다.

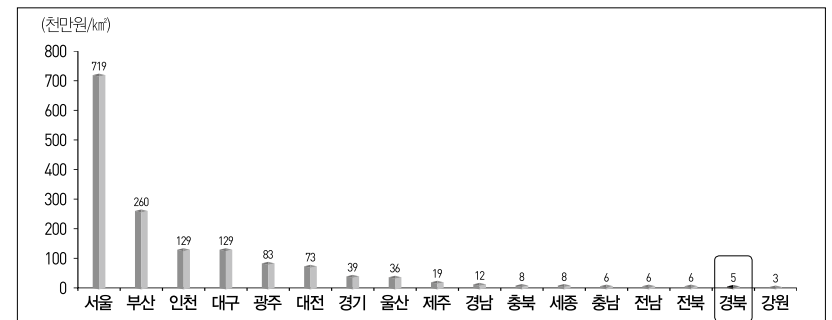
51) 주거 빈곤율 = (최저주거기준 미달 가구의 수/총 가구 수) × 100.

〈그림 1〉 전국 1인당 인프라 예산 변화 추이(2008년 vs 2015년)



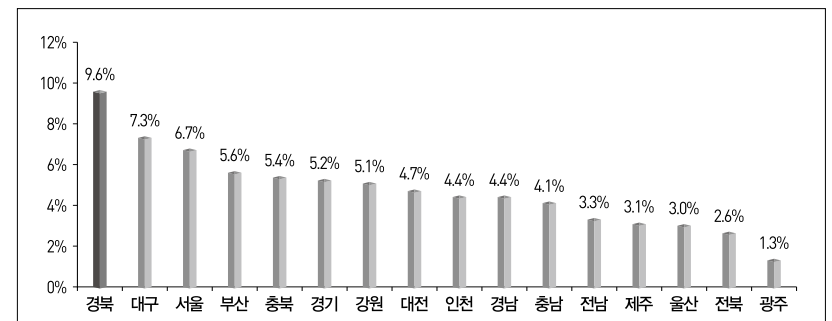
자료: 지방재정통합공개시스템, 통계청 자료 통합 가공.

〈그림 2〉 전국 시·도 면적 대비 '수송 및 교통' 예산 비교(최근 10년 평균)



자료: 지방재정통합공개시스템, 통계청 자료 통합 가공.

〈그림 3〉 전국 시·도 주거 빈곤율 수준 비교(2016년 기준)



자료: 국토교통부, '2016년도 주거 실태조사', 2017.

항구 도시 부산, 북항 개발·도시재생 통해 국제 물류 도시로

가덕도 신공항 재추진,
펼쳐 수준인 하수도 사업 추진시 4.2만명 일자리 창출

유 위 성
한국건설산업연구원 연구위원
wsyoo@cerik.re.kr

부산시장의 핵심 공약과 도시 경쟁력 강화 전략

지난해 6월 당선된 오거돈 부산시장은 지속적인 경기 침체를 막고 도시의 노후화를 개선하기 위해 선거에서 내건 5대 공약을 실천하여 향후 도시 경쟁력을 높이겠다고 강조하였다. 공약의 핵심은 도시재생을 통해 부산을 아시아 최고의 해양 수도로 자리매김하고, 부산의 경제 성장 속도를 더디게 한 기존의 현안들과 기존의 노후화된 시설들을 임기 중에 개선하겠다는 것이다.

본고에서는 지난해 지방선거에서 당선된 부산시장의 핵심 공약 중 건설 관련 공약을 살펴보고 공약의 성공적 이행을 지원하기 위한 방안을 제시하고자 한다. 아울러 부산의 인프라 현황을 분석한 후 부산시 인프라 투자 정책의 방향을 제안하였다.

먼저, 부산시장의 건설 관련 핵심 공약을 살펴보면 부산을 유라시아 관문의 동북아 미래 물류 허브의 중심으로 개발하고 김해신공항의 타당성을 재검토하여 가덕도신공항을 재추진하는 데 목표를 두고 있다.

또한, 경제자유구역 지정을 추진하여 북항을 4차 산업과 결합한 스마트 마린시티로 통합 개발하는 방안도 핵심 사업으로 제시하였다. 특히, 부산시장은 동삼·센텀·문현 혁신지구의 각 클러스터를 결합해 북항 재개발과 연계한 통합 혁신클러스터를 구축하는 인프라 사업도 함께 추진할 계획이다.

이러한 사업들이 실현되면 부산은 향후 한반도 신경계지도에서 핵심적인 역할을 하는 국제 물류도시로 거듭나게 될 것이다.

부산의 인프라시설

아래에서는 부산 지역의 인프라 현황 및 향후 추진 계획을 검토하여 부산시장의 공약 이행이 순조롭게 진행되기 위한 현안들을 분석했다. 부산지역의 인프라시설은 크게 교통시설⁵²⁾,물관리시설⁵³⁾, 주거 및 교육시설⁵⁴⁾, 산업 및 경제시설⁵⁵⁾, 기타 시설⁵⁶⁾ 등 5개 부문으로 분류될 수 있다.

교통시설에서 도로는 1인당 도로 연장이 0.88m로 타 시·도보다 낮은 실정이다. 도로 포장률을 살펴보면 2016년 기준 전국 평균인 92.4%, 인천의 96.06%와 비교해 부산시는 98.2%로 다소 높으나, 노후화에 의한 성능저하 진단은 별개로 검토할 필요가 있다. 교량은 사용연수 20년 이상 노후 교량이 전체의 약 80% 수준이고, 안전 등급은 B등급 이하의 1·2종 교량이 전체 중 약 80%에 달한다. 항만의 경우, 동북아 국제 물류 중심 항

52) 도로, 터널, 교량, 항만, 지하철, 도시철도, 공항, 터미널·주차장 등.

53) 상·하수도, 환경개선사업, 재해방지, 댐 및 저수지 등.

54) 주거단지(도시재생), 교육(학교, 도서관 등)시설 등.

55) 산업단지, 물류시설, 전통시장 등.

56) 문화, 복지, 관광, 체육.

만(Hub-Port) 조성을 위해 강서구 가덕도 북안, 창원시 진해구 용원·용동·제덕만 일원에 개발이 진행되고 있다.

물관리시설 중 상수관로는 생활용수관이 97.2%, 공업용수관이 2.7%, 온천수관이 0.1%를 차지하고 있다. 이 가운데 사용연수 15년 이상이 전체의 절반 이상인 54.9%를 차지하고 있어 정밀조사로써 구조적 상태를 등급별로 파악하여 개·보수 및 교체 등의 인프라 개선 작업을 해야 할 것으로 보인다. 더욱이 노후 관로에 대한 투자 계획 부족은 지반 침하(싱크홀) 현상 등 여러 가지 사고 발생 가능성을 높여 시민의 안전을 위협할 수 있다. 이에 따라 시민 안전성 확보와 직접적 관련이 있는 노후관로 개선 사업에 지자체의 선제적 투자가 요구되고 있다.

한편, 하수관로는 보급률이 60.8%로 타 지자체보다 현저히 낮은 수준이다. 특히, 8개 특별·광역시 중 가장 낮은 수치로 조사되어 하수도 개선 및 신규 사업에 대한 인프라 지원이 절실한 상황이다. 물관리시설 중 시민들의 건강과 밀접한 관계가 있는 노후화된 상·하수도의 정비 사업과 단기적 신규 사업은 신속히 추진될 필요가 있다.

주거 및 교육시설 중 초등학교는 총 308개소로 공립 301개소, 사립 6개소, 국립 1개소다. 중학교는 총 174개소로 공립 137개소, 사립 37개소, 국립 0개소이며, 고등학교는 총 146개소로 공립 64개소, 사립 78개소, 국립 4개소이다. 특수학교는 총 15개소로 공립 8개소, 사립 7개소, 국립 0개소로 조사되었다. 부산시는 최근 급증하는 지진 등 재해 위험에 대비하려면 노후화된 교육시설에 대한 선제적 성능 개선, 내진설계 보강 등 대응형 관리 인프라 투자 정책을 추진해 나갈 필요가 있다.

산업 및 경제시설의 경우 동부산권에는 ‘센텀시티’, ‘회동·석대첨단산업단지’, ‘센텀2지구’ 등 융·복합 첨단 도시를 건설하고 동남권에는 방사선

부산시장의 핵심 공약 및 추진 과제

핵심 공약	추진 과제
대륙과 바다를 잇는 동북아 해양 수도로 위상 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 해양 수도의 위상을 제고하는 거버넌스 구축 • 환동해권 경제벨트의 거점과 유라시아 게이트웨이의 기종점으로 육성 • 북방경제·물류협력사업 활성화 지원 • 물동량 급증, 선박 대형화 등 해운·항만 환경 변화에 대응하기 위한 신항 확장 • 해운·항만업의 금융 지원을 위한 한국해양진흥공사 기능 강화
부산의 국가혁신클러스터 통합 및 육성	<ul style="list-style-type: none"> • ‘국가혁신클러스터 정책 및 혁신도시 시즌 2’와 연계하여 북항 일원을 중심으로 3개 혁신지구(동삼·센텀·문현 혁신지구) 통합 혁신클러스터 구축 • 동삼혁신지구와 연계한 무인자율운항 선박 핵심 기술을 개발하기 위한 신해양산업 지원 • 센텀혁신지구와 연계된 문화 콘텐츠산업 활성화 및 문현혁신지구와 연계된 금융클러스터 육성 • 국가혁신클러스터를 기반으로 한 부산형 청년 일자리 창출
북항 일원 통합 재개발	<ul style="list-style-type: none"> • 북항 재개발 지역을 경제자유구역으로 지정하여 입주 업체에 조세 및 각종 부담금 감면 혜택 지원 • 4차 산업혁명 시대에 부합하는 북항 스마트 마린시티 건설 • 청년 문화타운 조성 등 청년 문화허브 구축 • 부산역 일원 철도시설 이전 및 재배치
부산형 도시재생 뉴딜 추진	<ul style="list-style-type: none"> • 도시재생 민·관 협치 시스템 구축 • 이웃과 함께하는 마을 공동체 활성화 사업 추진 • 북항 통합개발 사업과 원도심 재생사업 연계
시민이 참여하는 부산시정 혁신	<ul style="list-style-type: none"> • 소통·투명 시정을 위한 시민청원제 도입과 개방형 감사관제 활성화 • 공공의료 확충을 위해 기존 부산 병원 인수를 포함한 공공 병원(보험자 병원 포함) 확대 추진, 2030 부산등록엑스포 유치 등 부산 핵심 현안의 협치를 위한 시민협의회 구성 • 글로벌 도시 기준 마련을 위한 외국인시민위원회 설치 • 부산형 분권을 위한 주민자치위원회 활성화, 보충성 원칙 준수 및 시장·기초자치단체장 자치회의 정례화

의·과학 산업단지를 개발해 아시아 의료 허브도시를 조성할 계획이다. 이를 통해 두 지역은 휴양 중심지로 부상하고 있는 동부산 관광단지와의 시

너지효과 극대화를 목표로 하고 있다.

서부산권은 낙후된 공업 지역의 경쟁력을 제고하기 위해 '사상 스마트밸리 건설', '국제 물류 중심지', '친수·친환경 에코벨타시티', '과학연구단지' 등 전략 산업 위주의 대규모 단지를 조성할 계획인 것으로 조사됐다. 노후화된 공업 지역(산업단지)과 관련해서는 사상공업지역 재생사업(기본 구상 수립), 사상도시첨단산업단지 조성, 모라도시첨단산업단지 조성, 공업지역 기업환경 개선 등 재정비사업도 진행 중이다.

기타 시설 중 문화시설은 부산시립미술관 등 총 32개소의 갤러리와 부산 과학체험관 등 18개의 전시 공간, 가온아트홀 등 총 37개소의 공연장, 롯데시네마 및 대영 등 총 23개의 영화관을 보유하고 있는 것으로 조사됐다. 체육시설 중 경기장으로는 종합운동장, 구덕운동장, 요트경기장, 강서체육공원, 기장체육관, 영도사격장이 있으며, 경기장별 성능개선 사업이 진행 중에 있다. 공원시설은 어린이 공원이 44.2%로 가장 많았고, 이어 소공원



지난해 6월 당선된 오거돈 부산시장은 도시재생과 기존의 노후화된 시설들의 개선을 통해 부산을 향후 국제 물류도시로 거듭나게 할 계획이라고 천명했다.

32.6%, 근린공원 16.7% 순으로 나타나 향후 시민의 삶의 질을 높이는 생활 밀착형 인프라 확대가 필요할 것으로 분석된다.

도로 및 재해방지시설에 대한 투자 시급

부산 지역의 인프라 시설물 가운데 중요도는 높으나 성능 수준이 낮아 신규 투자가 시급한 그룹은 도로시설, 문화·복지·체육시설, 재해방지시설 등인 것으로 조사되었다. 중요도와 성능 수준이 모두 평균값보다 높은 그룹은 상·하수도, 공원·녹지시설, 의료시설, 교육시설, 주거시설인 것으로 나타났다. 또한, 중요도와 성능 수준이 평균값보다 낮은 시설물은 항만시설, 터널, 댐 및 저수지, 산업·물류단지, 교량시설 등이고, 상대적으로 성능 수준이 중요도보다 높아 투자 확대의 시급성이 낮은 시설물은 철도시설인 것으로 조사되었다. 이러한 사실은 모두 부산시민을 대상으로 실시한 인식 조사 결과이다.

다음으로, 인프라 시설물의 중요도와 안전 수준을 살펴보면, 중요도는 높으나 안전도가 취약해 노후 인프라 투자가 가장 시급한 그룹은 재해방지시설, 하수도, 도로시설이었다. 아울러 중요도와 안전도가 모두 평균값보다 높은 그룹은 공원·녹지, 교육시설, 의료시설, 문화·복지·체육시설, 상수도시설로 조사되었다.

글로벌 국제 해양 도시로 도약하려면...

부산 지역의 인프라 현황 및 시민들의 인프라 인식조사, 그리고 부산시장의 핵심 공약을 진단해본 결과, 부산이 아시아 최고의 해양 수도로 자리매김하기 위해서는 공공 및 민간의 공동 노력이 절실한 것으로 보인다. 특히, 전국적으로 가장 취약한 부산시의 하수도사업은 도시재생의 필수적인 분야

로, 그 수준이 전국 평균 보급률에 도달하려면 향후 3,000km의 하수도 설치 사업이 단기적으로 추진되어야 한다. 이는 약 4만 1,700명⁵⁷⁾의 일자리 추가 창출 효과가 있어 지역경제 활성화에도 기여할 것으로 분석되었다.

먼저, 공공 차원에서 부산 지역이 인프라 경쟁력 제고로 도시 위상을 높려면 중앙정부의 인프라(SOC) 지원 재원의 꾸준한 증가가 뒷받침되어야 한다. 무엇보다 국토 균형 발전과 지역 경쟁력 향상을 위해 국가 차원의 인프라투자재원성장률(%)을 국가총생산성장률보다 높은 수준으로 유지하고, 예비타당성 조사를 지역별 현실성을 고려한 방식으로 개선할 필요가 있다. 부산시도 정부·지자체와 민간의 협력 방안을 모색하여 공적 재원의 총체적 한계를 극복하고, 인프라 투자의 활성화를 위해 지역 인프라 소요 사업을 기획하고 발굴하는 노력을 기울여야 한다.

또한, 지역민의 안전과 직접적으로 관련이 있는 인프라 시설물은 성능보강 사업 위주로 지속적으로 진행되어야 한다. 노후 인프라에 대한 유지관리 체계의 구축과 투자 확대가 요구되는 것이다.

부산 지역의 미래 경쟁력을 높이는 핵심 과업은 도시재생사업의 성공적 이행이다. 이를 위해 시는 연속적인 투자 재원 지원 방안을 준비해야 한다. 이와 함께 유동 인구, 고령화 등 도시의 미래 환경 변화에 커다란 영향을 미치는 요인들을 고려해 도시재생사업을 펼쳐 나가는 것이 중요하다.

끝으로, 부산이 국제 해양 도시로 도약하려면 인프라 관리 체계를 구축한 후 실행력을 강화하는 방안이 병행되어야 한다. 이를 위해서는 2017년 11월에 제정된 ‘노후시설물 유지관리 및 성능개선 촉진조례’의 실효성을 확보하는 실질적인 재원 마련 계획의 수립이 요구된다.

57) ‘부산광역시 인프라 투자 정책 방향 및 핵심 인프라 프로젝트 연구’ 세미나, 한국건설산업연구원·부산발전연구원, 2018.5.

울산의 새로운 성장 엔진은 ‘교통·산업 인프라’ 투자

울산시장 대규모 도로·철도 투자 공약,
노후 인프라 개선도 같이 이뤄져야

박희대

한국건설산업연구원 부연구위원
hpark@cerik.re.kr

울산시장의 인프라 투자 공약

송철호 울산시장은 최근의 울산시 인구 감소와 경제 침체를 극복하고, 다가올 울산의 새로운 30년에 대비하기 위한 5대 핵심 공약을 제시하였다.

송 시장은 울산을 북방경제 중심 협력기지인 동시에 세계 최고의 해양중심도시로 도약시키기 위한 전략 과제로 주력 산업의 고도화, 신성장 산업의 발굴, 도로·철도 등에 대한 대규모 투자의 필요성을 강조하며 경전철(트램) 도입, 외곽순환도로 건설 등 교통 인프라의 투자 계획을 핵심 공약에 포함하였다.

먼저, 울산시장의 인프라 투자 관련 공약을 구체적으로 살펴보자. 송 시장은 울산의 재도약을 위한 새로운 성장 엔진 육성 및 인프라 개선을 목표로 부유식 해상풍력 발전단지의 조성, 도시 경전철(트램) 도입, 도시 외곽

순환도로 건설, 농소~외동 간 국도 건설, 자율주행 지능형 도로(스마트 도로) 건설 추진 등을 공약에 포함했다. 또한 보건·복지 향상을 위해 공공병원 설립, 전통시장 활성화를 추진하고, 도시의 안전 제고를 위해 선제적 재난 통합 감시·관리 체계를 구축·운영하며, 대형 복합 재난 대비 재해·재난 클러스터의 조성을 추진할 계획임을 제시하였다. 이 중 교통 인프라 관련 공약은 남북축 위주로 구성되어 상대적으로 취약했던 울산의 동서축 교통망 확충과 교통 혼잡 및 이동 불편 해소에 크게 기여할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

주요 인프라 실태 진단과 부문별 대응 방향

울산시장의 주요 공약과 연계하여 울산의 주요 인프라 현황 및 추진 계획을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 교통시설(도로, 교량)의 경우, 울산의 국토계수당 도로 연장과 대중교통수단 분담률(버스+철도)은 7대 특·광역시 중 최하 수준인 반면, 교통혼잡비용 증가율은 연평균 5.1%로 가장 높아 대체 교통수단 및 교통망 공급을 통한 혼잡 해소 및 생활권역 간 연계 개선이 시급한 실정이다. 따라서 송 시장의 교통 인프라 투자 공약은 시민들의 직접적인 불편 및 교통난 해소에 크게 기여할 것으로 기대되나, 국가시행 대상사업의 경우 예산 확보를 위한 예비타당성 조사 등 정부와의 협의가 중요할 것으로 판단된다.

한편, 최근 10년간 포장도로와 도로 교량의 보수 건수 및 투입 예산이 증가하고 있다. 따라서 향후 신규 사업뿐만 아니라 도로 및 교량의 노후화와 관련한 보수 계획 및 예산 확보에 대한 검토도 이뤄져야 한다.

울산의 물관리시설 중 사용연수가 20년 이상인 상수관로는 전체의 36.2%로 전국 평균인 32.3%보다 높은 실정이며, 하수관로의 경우 51.7%

울산시장의 핵심 공약 및 추진 과제

핵심 공약	주요 추진 과제
새로운 성장 엔진으로 비상하는 울산	<ul style="list-style-type: none"> • 북방경제협력 중심지 육성 • 부유식 해상풍력 발전단지 조성 • 도시 경전철(트램) 도입 • 도시 외곽순환도로 건설 등
시민이 주인인 열린 울산	<ul style="list-style-type: none"> • 반부패 비리 청렴 정책 추진 • 시민 참여와 편의 증진 • 공공 및 민간 분야 일자리 2만개 창출
건강하고 행복한 울산	<ul style="list-style-type: none"> • 울산 공공병원 설립 • 소규모 사업장 노동자 건강관리 사업 확대 • 중증 장애인 치과진료센터 설립 • 전통시장 활성화와 종합 컨설팅 지원 등
다 함께하는 여유로운 삶과 안전한 울산	<ul style="list-style-type: none"> • 울산형 시민 복지모형 구축 및 추진 • 국공립 및 공공형 어린이집 확충 • 지진 등에 대비하는 선제적 재난 통합 감시·관리 체계 구축·운영 • 대형 복합 재난 대비 재해·재난 클러스터 조성 등
머무르고 싶은 생태·문화·관광 울산	<ul style="list-style-type: none"> • 반구대암각화 보존 및 맑은 물 확보 • 태화강 국가정원 지정 • 생활문화예술 지원 강화 • 체험형 미래과학전시관 건립 등

가 사용연수 20년을 넘겼다. 현재와 같은 상황이 유지될 경우 2023년경 사용연수 20년 이상인 관로 비율은 상수관로의 경우 전체 대비 45.6%, 하수관로의 경우 55.7%까지 증가할 것으로 예상된다. 이에 따라 향후 노후 시설 정비 및 교체 수요가 점차 증가할 것으로 보인다. 2017년 기준으로 울산시에서 추진 중인 상·하수도 시설 용량 증설 및 정비 사업은 19건이며, 추진 예정인 사업은 13건이다. 하지만 노후 시설에 대한 지속적인 재투자가 필요하기 때문에 이를 위한 계획 수립 및 소요 예산의 확보가 필요한 상황이다.

또한, 울산의 전체 주거시설 중 30년 이상된 노후 주택은 3만 9,699호(전체의 11.0%)이다. 구·군별 분포를 보면 중구(17.4%)가 가장 높고, 남구(11.7%), 동구(9.7%), 울주군(9.5%), 북구(5.4%) 순으로 조사되었다.

울산은 시 차원의 도시재생지원센터 없이 구·군별 도시재생지원센터 4개소가 운영 중이다. 이로 인해 울산 내 도시재생 관련 정책 및 민원에 대한 체계적인 대응에 어려움이 있으므로 시 차원의 광역 도시재생지원센터 건립이 필요한 실정이다. 울산의 학교시설 중 20년 이상 경과한 노후시설은 전체의 40.7%(415동), 30년 이상 경과한 시설은 21.3%(217동)이다. 최근 교육시설의 재해 위험 대비 및 안전 중요성이 강조되는 만큼 교육환경 개선 및 내진성능 보강 등을 추진할 필요가 있다.

송 시장은 소상공인 지원 공약의 하나로 전통시장 활성화를 제시했는데, 2015년 중소기업청 조사 결과 울산 전통시장의 소화기 불량 및 미설치율은 63.2%로서 전국 최하위로 조사됐다. 따라서 전통시장의 활성화를 위한 투자와 함께 정밀 안전진단과 화재 관련 안전시설 예산 확충을 추진해야 하며, 노후시설 개선도 동시에 이뤄질 필요가 있다.

한편, 울산 내 석유화학단지의 지하 배관 중 화학관의 35.0%, 가스관의 55.9%, 송유관의 45.6%가 20년 이상 경과하는 등 노후화가 심각해 안전에 대한 우려가 높다. 이에 대응하기 위해 현재 대통령 공약 사업인 석유화학 노후시설 및 지하배관 안전진단과 개·보수 사업이 추진 중이다.

울산의 국가산단 지하배관 통합안전관리센터 건립 추진도 지난해 결정되었다. 하지만 송 시장이 시민 안전 제고를 위한 선제적 재난 통합 감시·관리 체계 구축과 대형 복합 재난 대비 재해·재난 클러스터 조성 등을 공약으로 포함시킨 만큼, 산업단지의 노후설비 개선에도 지속적인 관심을 가질 필요가 있다.



울산본항 전경(사진 제공 : 울산항만공사).

울산 내 문화시설은 총 40개소로, 인구 대비 문화시설 비율은 7대 특·광역시 중 4번째에 해당되며, 준공 이후 20년 이상 경과한 노후 문화시설은 7개소(전체의 17.5%)이다. 체육시설은 총 11개소로 타 지역과 비교해 인구 대비 개소 수는 적으나 인구 대비 체육시설 면적은 높아 대규모 형태 공급이 많은 편이며, 전반적인 노후 정도는 양호한 상태이다.

한편, 생활문화예술 지원 강화 및 각종 문화·관광시설 확충이 핵심 공약으로 제시된 만큼 향후 문화 및 체육 시설의 양적 확충이 예상된다. 그러나 기존 노후 시설에 대한 체계적이고 지속적인 유지관리를 위한 기준 마련 및 시스템 도입이 병행되어야 한다. 아울러 부족한 공공 체육시설을 늘리기 위해 정부 지원 예산의 활용 방안을 검토하는 것도 필요하다.

시민들의 니즈를 고려한 인프라 투자 이뤄져야

지난해 3월 한국건설산업연구원이 울산시민을 대상으로 실시한 설문조

사 결과에 따르면, 응답자 537명 중 61.7%가 인프라에 대한 투자가 삶의 질 제고에 높은 연관성을 갖는다고 응답했다. 이러한 결과는 인프라 투자가 지역경제 성장을 위한 기반 요소에 그치지 않고 쾌적한 주거 환경을 제공하고 시민들의 삶의 질 향상에 기여하는 요소임을 시민들이 인지하고 있다는 것을 시사한다.

또한 시민들은 울산의 인프라 시설물이 그 중요도에 비해 성능과 안전도는 낮은 반면, 노후도는 높은 수준으로 인식하고 있었다. 특히, 침수저감 시설과 산업단지, 전통시장의 노후도 및 안전도가 심각한 수준이며, 침수저감시설과 문화·체육시설, 교육시설, 도로, 주거시설에 대한 투자가 필요하다고 응답했다. 이는 공약에 포함되지 않은 시설이라도 울산의 인프라 현황과 시민들의 니즈를 고려한 인프라 투자가 이뤄져야 함을 보여준다.

지난해 기획재정부는 국민의 삶의 질 제고와 국가균형 발전을 목표로 여가·건강 활동 지원, 구도심·농어촌 등 지역 활력 제고, 생활 안전·환경의 질 제고 등 지역밀착형 생활 인프라에 7조원 이상을 투자하겠다고 발표한 바 있다. 이는 인프라 투자의 전략 방향이 지역경제 활성화와 산업 경쟁력 제고를 통한 도시 위상의 향상뿐만 아니라 삶의 질 향상을 고려하여 수립되어야 함을 시사한다. 그런 만큼 울산시 역시 교통과 산업시설뿐만 아니라 물관리시설, 주거·교육시설, 경제시설, 문화·체육시설의 현황에 기초하여 시민들의 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자를 실행해야 한다.

특히 노후 인프라에 대해서는 체계적인 유지관리 시스템을 구축하고 적절한 예산을 확보하여 시민의 안전 확보와 시설물의 성능을 제고할 수 있도록 지속적인 관심과 노력을 기울여야 할 것이다.

경남 지역경제 적신호... 인프라 투자는 경제 살리기의 밑거름

조선·제조업 불황으로 성장률 0%대,
인프라 투자는 지역 발전의 효과적 견인책

최수영
한국건설산업연구원 부연구위원
sooyoung.choe@cerik.re.kr

지역 발전과 인프라 투자의 상관

한 지역의 발전 수준은 그 지역 전체의 경제적 성장과 지역 사회를 구성하는 개개인의 삶의 질로 평가될 수 있다. 지역경제 성장은 해당 지역 안에서 이루어진 모든 생산 활동의 총합을 의미하는 지역내총생산(GRDP)으로 평가된다.

국내 인프라 투자는 산업화 시기 이후 GRDP 증가를 위해 교통시설을 중심으로 한 사회기반시설과 지역적 특색에 맞는 산업·경제시설에 주로 집중되어 왔다. 지난 40년간 꾸준히 투자된 인프라가 생산 및 고용 유발 등 경제 활성화와 고용 안정화, 그리고 복지 증진에 직·간접적으로 기여해 왔음은 부인할 수 없는 사실이다. 하지만 GRDP와 같은 경제 성장 지표만으로 지역 발전 정도를 측정하는 것에 대한 한계점이 꾸준히 지적됨에 따

라, 최근에는 사회 구성원의 행복이나 삶의 질과 같은 사회적 지표의 중요성이 세계적으로 부각되고 있다. 이와 관련한 지표로는 유엔의 ‘인간개발 지수’(Human Development Index, HDI), 경제협력개발기구(OECD)의 ‘더 나은 삶 지수’(Better Life Index, BLI), 영국의 ‘지구행복지수’(Happy Planet Index, HPI), 미국의 ‘세계평화지수’(Global Peace Index, GPI) 등이 있으며, 국내에서도 2017년부터 ‘국민 삶의 질 지표’를 통계청에서 발표하고 있다.

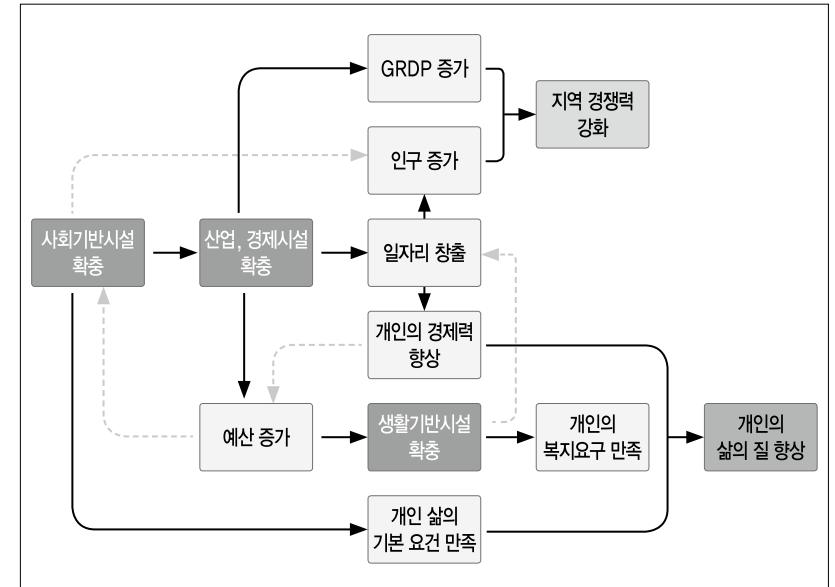
개인의 삶의 질을 결정하는 요인은 다양하나 크게 삶의 기본 요건 만족, 경제력 향상, 복지 요구 만족으로 구분될 수 있으며, 이는 인프라시설과도 밀접한 관계를 가진다. 교통, 상·하수도, 재해방지 시설 등과 같은 사회기반시설 확충은 개인의 생존에 필요한 가장 기본적인 요건들을 만족시켜주며, 산업단지 등 산업·경제시설 확충은 일자리 창출을 통해 고용 증가 등으로 개인의 경제력 향상에 큰 영향을 준다. 그리고 문화·복지·체육시설, 의료시설, 공원 등의 생활기반시설 확충은 개인의 복지 요구를 만족시켜 결과적으로 개인의 삶의 질 향상으로 이어진다.

따라서, 지역 인프라 투자는 지역경제 성장과 지역민의 삶의 질 향상을 함께 고려한 방향으로 투자되어야 지역 발전을 효과적으로 견인할 수 있다. 이러한 관계를 요약하면 <그림 1>과 같다.

경남 지역의 인프라 실태

경상남도는 주력 산업인 조선, 자동차, 기계 등 제조업을 중심으로 한때 수도권과 함께 국내 경제 성장을 주도해 왔다. 하지만 최근 제조업 불황으로 인해 경남의 지역내총생산(GRDP) 성장률이 0%대로 떨어지는 등 지역 발전에 적신호가 나타나고 있다. 경남의 재도약을 위해서는 지역 발전과

<그림 1> 지역 발전과 인프라 투자의 관계



관련이 큰 인프라 투자가 이루어져야 할 것이며, 이를 위해서는 지역 경제와 주민의 삶의 질과 관련한 인프라 실태가 선행적으로 분석되어야 한다. 경남 지역 인프라 실태를 교통시설, 물관리시설, 주거 및 교육시설, 산업 및 경제시설, 그리고 기타 시설로 구분하여 요약하면 다음과 같다.

먼저, 교통시설 실태를 살펴보면, 2016년 기준 경남의 도로 총연장은 1만 2,532km, 도로 교량 3,812개, 도로 터널 245개로 집계된다. 국토계수당 도로 연장 등 도로와 관련한 주요 양적인 지표에서는 전국 평균보다 약간 높은 수준이지만, 4차로 이상 도로 비율(경남 27.1%, 전국 31.0%)과 포장률(경남 89.9%, 전국 92.4%)과 같은 도로의 질적인 측면은 미흡한 실정이다. 철도시설은 총 8개 노선(고속철도 1개, 일반철도 6개, 도시철도 1개)

이 운영되고 있어, 타 지역에 비해 시설 제공 수준이 낮다.

물관리시설의 경우, 경남의 상수도는 2015년 기준으로 수도관 총연장이 1만 6,676km이며, 급수 보급률은 99.5%로 전국 평균을 상회한다. 하지만 상수도 노후화로 인한 유수율(경남 73.6%, 전국 84.3%)과 누수율(경남 19.9%, 전국 10.9%)은 개선이 시급하다. 경남에는 10개의 국가하천과 671개의 지방하천이 있다. 이들의 총연장은 4,178.47km로 전국 하천의 13.83%를 차지하고 있다. 하지만 홍수로 인한 피해가 심한 지역임에도 불구하고 개수율이 42.82%에 머물러 개선이 시급한 상황이다. 아울러 경남에는 총 62개의 댐과 3,080개의 저수지가 있으나, 이 중 20년 이상 경과된 시설물이 각각 83.6%, 94.0%로 노후화가 심각한 수준이다.

다음으로, 주거시설 실태를 살펴보면 2016년 기준으로 경남의 총 가구 수는 9만 8,899호, 주택보급률은 100% 이상으로 양호한 편으로 보일 수 있다. 그러나 30년 이상 지난 노후 주거시설이 전체의 약 42.2%다. 특히, 단독주택의 81.8%가 30년이 넘은 노후 시설이다. 한편, 2017년 기준 경남의 학교시설은 총 1,686개교로 집계되며, 이 가운데 지은 지 20년 이상 지난 시설은 약 67.8%이다. 50년 이상 된 시설물도 약 37.6%를 차지하는 것으로 나타났다.

경남 내 산업단지는 2017년 기준으로 총 208개(일반산업단 116개, 농공단지 81개, 국가산업단 10개, 도시첨단단지 1개)이며, 노후화 정도를 분석한 결과 20년 이상 된 노후 산업단은 총 63개로 약 30.3%를 차지했다.

마지막으로 기타 시설을 살펴보면, 2017년 기준 경남 내 총 문화시설은 193개로 집계되었다. 인구 백만명당 문화시설 수는 57.79개로 전국 8위에 해당한다. 체육시설은 2016년 기준 116개로 집계되며, 20년 이상 경과된 시설은 38개소로 약 33.0%인 것으로 조사되었다.



창원마산아구장 건립 현장 모습(출처 : 창원시청).

남부내륙고속철도사업 예타 면제로 지역 발전 기대

경남도지사의 공약 핵심은 최근 위기에 빠져 있는 조선업과 제조업 부활을 통한 ‘경남의 경제 살리기’로 볼 수 있다. 이는 5대 공약 중 1순위 공약인 ‘위기에 빠진 경남 경제 살리기’에 잘 나타나 있다. 구체적 어젠다로는 ‘경제혁신특별회계 1조원 조성’, ‘경제혁신추진단 구성’, ‘경남 R&D 체계 구축을 통한 제조업 르네상스’, ‘제조업 혁신을 기반으로 한 신성장동력 산업 육성’, ‘새로운 시대 대륙으로 가는 물류의 전진기지 경남’이 있다.

산업단지와 관련해서는 경남 항공 국가산업단지(3,398억원), 밀양 나노융합 국가산업단지(3,209억원), 거제 해양플랜트 국가산업단지(1조 8,350억원)를 비롯하여 경남 지역 항노화산업(양산 가산 일반산업단지, 산청 한방항노화 일반산업단지, 함양 인산죽염 항노화특화단지)도 탄력을 받을 것으로 예상된다.

또한, 4조 7,000억원 규모의 남부내륙고속철도 사업의 경우, 기존 예비

타당성 조사에서 경제성을 확보하지 못해 사업 진행에 난항을 겪고 있었으나, 최근 예비타당성 조사 면제 사업으로 확정되었다. 이 사업은 공약에 정부재정사업으로 조기 착공 추진을 약속하였기에, 이 사업이 원활히 진행될 경우 낙후된 서부 경남 발전에 큰 활력소가 될 뿐만 아니라 경남 지역 발전에 커다란 밑거름이 될 것이다.

경남 지역 발전을 위해서는 다양한 인프라 투자가 꼭 필요하다. 경남 인프라 투자는 지역 발전을 효과적으로 견인할 수 있어야 할 것이며, 이를 위해서는 지역경제 성장과 지역민의 삶의 질 향상이 함께 고려되어야 한다. 하지만 제한된 예산으로 모든 시설물에 대한 수요를 만족할 수 없기에 체계적인 분석을 통해 재원을 확보하고 민간투자 확대, 전문투자관리 조직 확보, 노후 인프라 개선 체계 구축, 지역 업체 경쟁력 확보 등을 통한 전략적이고 종합적인 인프라 투자 접근이 필요할 것이다.



제2 남해대교 전경(사진 제공 : GS건설).

성장률 0%대 전복, 지역 살리기 모책은 인프라 투자 확대

광역 및 기초 지자체장 대거 인프라 확충 공약,
구체적인 투자 재원 마련 방안 필요

전영준

한국건설산업연구원 부연구위원
yjjun@cerik.re.kr

지역 경기 불황을 타개할 모책 절실

이미 10년 전부터 우리 사회에는 인구절벽과 고령화 시대에 대한 우려의 목소리가 제기되었고, 이에 관련법 제정 및 정책 추진이 계속되어 왔다. 그런데도 최근 인구 감소와 이에 따른 지역 소멸 우려는 더욱 심화되고 있는 실정이다.

전북의 경우 타 광역 지자체보다 고령사회 진입 시기가 빠른 편이다.⁵⁸⁾ 그 결과 생산 인구의 감소에 따른 노령 부양비가 크게 증가할 것으로 예상되고 있어, 향후 지역 경기 활성화가 불투명한 상황이다. 앞친 데 뒷친 격으로 최근 지역 경기 흐름도 매우 우려스럽다. 최근 한국은행 전북본부가

58) 최근 전북연구원 추계 결과, 전북은 2020년을 기점으로 고령사회에 진입할 것으로 전망되었으며, 2030년에는 생산가능 인구 2명이 노인 1명을 부양할 것으로 예측됨(2015년 기준 생산가능 인구 3.6명이 노인 1명 부양).

발표한 “전북 지역 최근 성장세 평가”⁵⁹⁾에 따르면 전북은 총생산이 장기 추세 수준을 하회하고 성장률도 0%대로 둔화됐다.

특히, 수출 및 국내 전방 산업의 부진에 따른 제조업 경쟁력 약화와 더불어 공공 SOC 예산 축소, 주택 건설 저조에 따른 건설업 부진 등 전북 지역의 고유 요인으로 지역 경기의 불황은 향후 지속될 전망이다. 따라서 이를 타개할 대책이 필요한 시점이다.

무엇보다도 인프라 투자 확대를 통한 지역경제 활성화 정책이 시급하다. 우선 인프라 투자 확대로 지역 주민의 삶의 질 및 행복 수준의 향상과 더불어 다양한 부가가치 창출을 위한 관광산업 활성화와 기존 산업 체계의 변화가 이루어져야 한다. 그리 되면 지역의 인구 감소를 최소화하고 지자체 세수 확대를 통한 지역경제 활성화의 선순환 구조를 마련할 수 있다.

이 외에도 직접적인 경제적 효과 창출도 기대할 수 있다. 특히, 전북은 전국 광역 지자체 중 강원도를 제외할 경우 인프라 투자 확대가 지역경제에 미치는 순영향이 가장 높은 지역으로 꼽힌다. 따라서 지역경제 활성화를 위한 선제적 인프라 투자는 그 어떤 정책보다 큰 효과를 발휘할 수 있을 것으로 기대된다.⁶⁰⁾

도민의 열망과 상이한 인프라 실상

그간 실시된 여러 조사 결과를 보면 전북도민의 인프라 시설 개선과 투자 확대 요구가 매우 높은 것을 알 수 있다. 2012년에 도민 1,115명을 대상으로 실시한 설문조사⁶¹⁾에 따르면, 도민의 대다수(77.1%)는 전북이 낙후되

59) 한국은행 전북본부(2018), 전북지역 최근 성장세 평가 및 시사점.

60) 전북의 인프라 투자가 1,300억원 늘어나면 1,851명의 일자리 창출, 가계소득 648억원 증가, 민간 소비 459억원 확대, GRDP 0.332% 증가가 시현되는 것으로 조사됨.

61) 전라북도(2013), “전라북도 종합계획(2012~2020)”.

었다고 인식했으며, 지역경제 성장과 삶의 질 향상을 위해 인프라 투자가 필요하다고 응답했다. 최근 한국건설산업연구원에서 도민 513명을 대상으로 실시한 설문조사 결과⁶²⁾에서도 도민 대다수는 현행 인프라 투자 수준이 부족하며, 향후 지속적인 인프라 투자 확충이 필요하다고 응답했다.

최근 국회 입법조사처가 작성한 『국가 주요 시설물의 관리체계 개선을 위한 입법 및 정책 과제』 보고서에서 확인된 전북의 노후 SOC 비율이 전국 상위권(30년 이상 시설 20.9%)에 속해 있다는 점은 시사하는 바가 매우 크다고 하겠다.

실제 인프라 시설물별 현황을 살펴보면 그 문제가 더욱 심각함을 알 수 있다.

첫째, 교통·물류시설 현황의 경우 여러 부문에 있어 전북의 수준이 전국 평균을 큰 폭으로 하회하고 있다. 구체적으로 살펴보면, 도로시설의 경우 높은 시·군 간 도로회율을 고려할 때 연계도로망 구축 및 도로선형 개선사업의 추진이 확대 시행되어야 한다. 또한 도내에 위치한 도로 시설물 중 절반 이상에 해당하는 64.7%가 준공 이후 20년 이상 된 노후 시설(30년 이상 시설 24.2%)이어서 노후 인프라 투자에 대한 노력도 소홀히 할 수 없는 실정이다. 철도 및 항만, 공항 시설의 경우 수요에 턱없이 부족한 상황이어서 신설이 꾸준히 이루어져야 한다. 특히, 높은 도로물류 집중 현상 개선을 위한 인입철도 신설과 항로 및 항차 부족에 따른 물동량 감소 악순환이 지속적으로 발생하고 있는 군산항 문제 해결을 위해 새만금 신항만 2단계 사업의 적기 추진이 요구된다.

둘째, 대표적 산업·경제시설인 산업단지(전북 내 85개)는 도내 생산의 90% 이상을 담당하며 지역경제 발전에 중추적 역할을 수행해 왔으나, 현

62) 한국건설산업연구원(2018), 「지역 인프라 투자 정책방향 및 핵심 프로젝트 발굴 연구」, 전라북도편.

재는 중소 규모 단지별로 산발적인 발전이 이루어져 한계에 봉착하고 있는 실정이다. 이에 따라 새만금~혁신도시 지역으로의 집적화 개발 전략에 발맞추어 산업 집적지 형태의 중점 산업단지로 개발 패러다임을 바꾸는 것이 필요하다. 이와 함께 기존 노후 산단 개선사업의 확대 추진을 통한 슬럼화 예방 노력도 경주해야 한다.

셋째, 환경 및 수자원시설의 현황도 그리 밝지 못하다. 전북의 상수도시설은 노후 경년관이 전체 관로의 30%에 달해 효율이 떨어지고 있다. 전국 최고 수준의 상수도 요금에 부과되는 이유이다. 하수도시설 역시 높은 노후화율(전주시 84.8%) 및 낮은 하수도 보급률(85.9%, 순창군의 경우 49.4%)로 인해 투자 확대가 시급하다. 아울러 도내에 위치한 77개 저수지의 경우 안전등급 C, D인 곳이 전체 시설물의 64%에 달해 시설 개량 및 보수·보강 사업의 시급한 추진이 필요하다.

마지막으로, 문화·관광시설의 경우 전북 지역의 특성에 맞춘 체계적 투자가 필요한 실정이다. 도내 문화시설의 공급 수준은 전국 최고 수준이나, 상대적으로 군(郡) 지역 배치가 저조하여 도·농 간 문화 격차가 크다. 특히, 고령자가 많이 거주하는 무주군, 장수군, 부안군의 경우 종합복지회관이 없어 해당 시설의 건립이 시급하다. 공원·녹지시설 확충 노력도 병행되어야 한다. 전북에서는 현재 여의도 면적의 약 9배에 달하는 도내 도시공원 지정 면적 중 약 75%가 미집행 상태로 장기 방치되어 있다. 따라서 도시공원으로 지정된 사유지의 매입을 늘려 도시공원으로 신설하는 적극적인 노력이 이루어져야 한다. 민간 관광시설 유치 확대를 위한 정책적 지원 역시 필요하다. 우수한 관광 자원을 보유하고 있는 전북이지만 관광호텔 등 각종 관광시설은 턱없이 부족한 실정이다. 더구나 국제회의장은 군산의 1곳 외에는 전무해 전주시 또는 새만금 지역 내에 건립되는

것이 필요하다.⁶³⁾

인프라 예산 집행, 당초 투자 계획 대비 턱없이 부족

상기와 같은 사업을 추진하기 위해서는 무엇보다도 정부 지원금을 적극적으로 획득하는 노력과 더불어 지자체 차원의 적절한 예산 편성이 뒤따라야 한다. 하지만 전북의 재정자립도가 27.9%⁶⁴⁾에 불과해 재정 여력이 부족한 현실을 고려하더라도 최근 전북의 인프라 예산 편성은 그렇지 못한 실정이다. 사회복지 예산의 확대 편성 기조로 인해 전북의 전체 세출은 지속적으로 증가하고 있는 데 반해 인프라 부문 세출은 지속적으로 감소하고 있다. 더욱이 그때그때 사회·경제적 필요성에 의한 단기적 정책 현안 및 이슈에 대한 우선적 예산 활용이 일상화되고 있다. 이에 따라 기 수립한 인프라 투자 계획 대비 턱없이 부족한 수준의 실제 투자가 이루어지고 있다.

일례로, 지난 2013년 수립된 전북 중기지방재정계획 대비 실제 투자액 현황을 살펴보면 2016년 기준 사회복지 분야의 경우 당초 1조 5,912억원을 집행하겠다고 계획하였으나, 실제로는 이를 초과한 1조 7,877억원을 집행했다. 반면, 대표적 인프라 투자 예산인 수송 및 교통 분야의 경우 1,887억 원을 집행하겠다고 계획하였으나, 실제로는 1,266억원만이 집행됐다.

바람직한 인프라 투자 정책 방향

그렇다면 도민의 열망을 고려한 바람직한 인프라 투자 정책 방향은 무엇일까.

첫째, 지역 경쟁력을 높이는 교통·물류 인프라 조성을 위한 투자가 이

63) 2019년 1월 현재 전라북도청이 위치한 전주에서조차 별도의 국제회의의 전문 시설이 미비하여 전시·공연시설인 국립무형유산원 등을 활용하여 관련 행사를 개최하고 있는 실정임.

64) 행정안전부(2018), 행정안전통계연보.

루어져야 한다. 구체적으로는 도내 지역균형 발전을 위한 교통 및 물류 분야 인프라의 전략적 투자를 통해 지역 경쟁력과 지역민의 삶의 질 향상을 추구해야 할 것이다. 만성적인 교통 체증과 안전을 위협하는 도로 및 도로 시설물 개선을 위한 사업도 병행되어야 한다.

둘째, 산업·경제·관광시설의 경우, 미래 지향적인 지역산업 환경 조성을 위한 맞춤형 인프라 투자로 패러다임을 바꾸어야 한다. 이는 전통적인 중공업에서 4차 산업혁명에 대응하는 미래 지향적 지역산업 환경으로의 변화를 선도하기 위한 관련 인프라 시설의 선제적 구축을 의미한다. 최근 군산 지역의 자동차산업 쇠퇴에 대응하기 위한 전북의 친환경 자율주행차 산업 육성 정책이 대표적인 사례다.

셋째, 환경 친화적이며 건강하고 안전한 삶의 공간 조성을 위한 관련 시설 개량과 신설 투자가 이루어져야 한다. 이를 위해서는 먼저 상·하수도 시설 개선 등 지속가능한 환경 인프라를 확충해야 한다. 또한 지역민이 재해·재난으로부터 안심하고 살 수 있도록 방재 인프라 확충과 시설물 안전제고 노력도 게을리해서는 안 된다.

마지막으로, 도민 행복 증진을 위한 주민 친화적 정주 공간 조성에 노력을 기울여야 한다. 중추도시권의 경우, 서민 친화적 도시 공간 마련을 위해 공공 임대주택 확대 등의 맞춤형 주거복지시설을 공격적으로 확충해야 한다. 노후화된 생활권 환경 정비를 위해 지역 특색 맞춤형 도시재생사업도 그 내용과 대상을 다변화하여 추진해야 한다. 군(郡) 지역의 경우에는 도시 쇠퇴 방지를 위해 지역민들이 생활 영위시 필요로 하는 공공복지 및 의료 시설 확충과 정비가 현재보다 확대 추진되어야 한다.⁶⁵⁾

65) 보다 개별적 단위사업은 한국건설산업연구원(2018), 「지역 인프라 투자 정책방향 및 핵심 프로젝트 발굴 연구」, 전라북도편에서 제시한 50개 핵심사업(22조 5,124억원) 및 222개 사업(38조 4,147억원) 참조.

부족한 예산 보완하는 세밀한 정책 방안 마련을

다행인 점은 이번 문재인 정부에서는 전북의 발전과 관련된 계획을 다수 포함하고 있거나, 전북의 현황과 일치하는 여러 사항(사회 서비스 공공인프라 구축 강화, 국가기간교통망 공공성 강화, 서민이 안심하고 사는 주거 환경 조성, 도시재생 뉴딜 추진, 누구나 살고 싶은 복지 농산어촌 조성 등)을 포함한 국정 계획을 마련하고 이를 적극 추진하고 있다는 점이다.

지난 6·13 지방선거에서 당선된 송하진 도지사를 비롯한 기초 지자체장의 인프라 투자 공약(광역 및 기초 지자체 당선자 15인, 87개 인프라 투자 공약 발표)이 낙후된 생활 인프라 확충과 지역산업 활성화를 위한 산업단지 조성, 서부 내륙권 국도 건설 등 교통인프라 확충을 적극 제시하고 있다는 점도 눈에 띈다. 특히 송 지사의 경우, 연임에 따라 기존 정책(새만금



새만금 국제공항 건설과 함께 전북이 신청한 상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축 사업도 예타 면제 사업으로 포함되면서 전북 지역의 경제 활성화가 촉진될 전망이다. 사진은 새만금 방조제 전경 (출처 : 전북도청)

관련 사업 및 전북금융타운 개발, 아시아 스마트 농생명밸리 조성 등)의 안정적인 추진을 꾀할 수 있는 기반을 마련한 점이 무엇보다 고무적이다. 기초 지자체 당선자들도 본인이 수행할 수 있는 범위 내에서의 도시재생 확대, 생활 인프라 확충, 관광시설 신설 등을 제시하고 있다. 지역 특성에 대한 면밀한 고려가 이뤄졌고 임기 내 실현 가능성이 높은 사업을 중심으로 공약을 제시하였다는 점에서 그 행보가 신선타다.

하지만 이러한 공약 이행을 위해서는 무엇보다 투자 재원 마련을 위한 보다 구체적인 고려가 필요하다. 현재 전북 내 연간 인프라 총 투자 가능 예산(정부 및 광역·기초 지자체 관련 총 투입 가능 예산)은 약 2조 6,500 억원에 불과한 것으로 추정되기 때문에 제시한 사업 추진을 위한 재원으로는 턱없이 부족하기 때문이다.

따라서 다음의 사항을 중심으로 보다 세밀한 정책 방안 마련이 필요하다.

첫째, 중앙정부가 적정 수준의 인프라 투자 예산을 유지하려는 노력을 기울여야 한다. 구체적으로는 지역 핵심 교통 인프라 확충과 정비를 위해 교통·에너지·환경세의 일부를 지자체에 배분하는 등의 세출구조 개선이 필요하다. 아울러 열악한 지자체 재정 여건을 감안해 국가보조금이나 특별교부세 등을 통한 지역 인프라 개선 및 확충 사업 추진시에는 중앙정부의 분담 비율을 상향 조정하는 방안을 서둘러 마련해야 한다.

둘째, 지자체 스스로 재정 수요를 감당하기 위해 지방세 총량과 과세자 주권을 상향해야 한다. 전북의 경우 2017년 기준 지방채 발행 한도액이 1,995억원에 불과한 실정이기에 지방채 운영의 효율성과 안전성 유지를 위해 지방채 발행 총량 규모의 확대 방안 마련이 필요하다. 또한 최근 국토부가 추진하기로 발표한 지역발전투자협약제도의 활성화도 조속한 시기에 이뤄져야 하며, 도시재생사업 추진 활성화와 안정적 재원 마련을 위한 도

시재생 특별회계 및 기금의 설치·운영 또한 이루어져야 한다.

인프라 투자 관리 거버넌스의 개선도 추진해야 한다. 현재 서울을 비롯한 전국 7개 광역 지자체의 경우 지방 공공투자관리센터를 운영 중이다. 이를 벤치마킹하여 전북의 인프라 투자 정책을 발굴하고 기술적으로 지원할 수 있는 전문기관으로서 공공투자관리센터를 설립해 인프라 사업 발굴 및 투자 관리 조직을 보완해야 한다. 특히, 인프라 투자 사업의 효율화 및 지속적 사업 발굴을 위해 현재와 같은 임시 조직(TF) 형태의 운영을 지양하고, 정례적인 인프라 투자 사업 협력 체계를 위원회 형태로 격상하여 광역과 기초 지자체 간 상시 협조 추진 체계를 구축해야 한다.

마지막으로, 지역 건설업 성장 기반 마련이 곧 지역경제 성장의 극대화 임을 잊지 말고 지역 건설업 활성화를 위한 실질적 지원제도 발굴 노력을 경주해야 한다. 특히, 전북 건설업은 지역경제(GRDP)의 약 5.9%를 차지하는 지역 중추 산업임에도 불구하고 최근 수주 물량 감소와 더불어 역내 발주공사를 수주하지 못하는 이중고(二重苦) 현상이 만연해 있다. 따라서 지역 건설업을 육성하기 위한 행정적·재정적 지원 노력⁶⁶⁾이 함께 이루어져야 인프라 투자 정책이 보다 큰 효과로 돌아올 것이다.

66) 최근(2019.1) 전북도청 차원에서 지역 건설산업 활성화를 위해 전담 조직(지역 건설산업 활성화 전담 TF팀)을 구성하고 지역 건설산업 활성화를 위한 다각적 노력을 전개하겠다고 발표한 점은 고무적이다.

광주시민의 삶의 질을 높이는 인프라 투자 방향 재정립해야

인프라 투자 확대는 일자리 창출과 소득 증진,
지역민의 안전 확보를 가져와

나 경 연
한국건설산업연구원 연구위원
econa@cerik.re.kr

7기 광주시정의 목표와 건설 공약

이용섭 광주시장은 취임사에서 7기 광주시정의 목표로 “정의롭고 풍요로운 광주 : 광주다움의 회복, 좋은 일자리 창출”을 발표했다.

시정 목표를 뒷받침하는 7대 정책 방향으로는 ① 시민의 삶을 바꾸는 ‘일자리 시장’, ② 소외와 차별은 NO! ‘행복한 공동체 광주’, ③ 광주다움 회복 ‘사람, 돈, 기업이 찾는 광주’, ④ 무한 가능성을 현실로! ‘4차 산업혁명 중심도시’, ⑤ 민주, 인권, 평화의 세계중심도시 ‘광주’, ⑥ 새로운 천년을 위해 함께 상생하는 ‘광주와 전남’, ⑦ 지방분권 시대의 도래, ‘광주가 광주답게 나아갈 기회이자 위기’를 제시했다.

광주시장이 밝힌 공약 중 건설산업과 직접적으로 관련이 있는 사업을 정리하면 <표 1>과 같다. 전통적인 인프라의 범주에 포함된 사업들은 중앙정

<그림 1> 광주시 7대 정책 방향



자료 : 광주광역시 홈페이지.

부의 지원과 협력 또는 전남 등 지자체 차원 간의 협력이 필수적인 사업들이 다수로 평가된다.

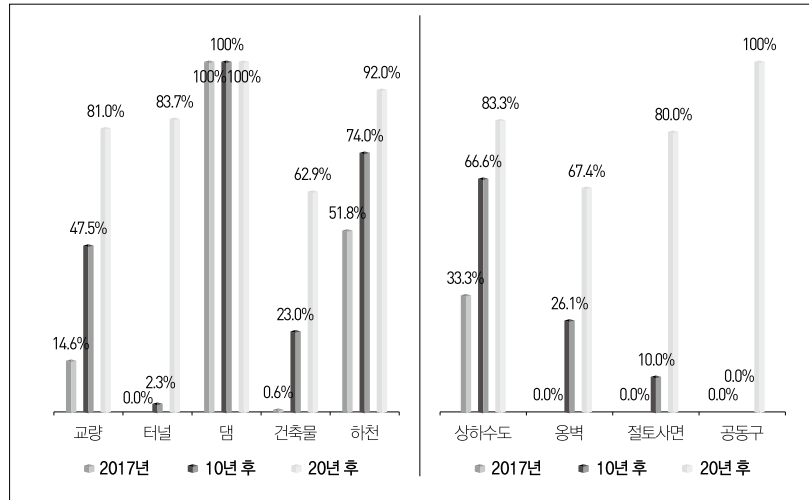
인프라 수준 열악, 시설물 노후화도 심각

광주시의 전반적인 인프라 실태를 나타내주는 지표로 2017년 행정안전부의 ‘지역안전등급⁶⁷⁾ 현황’을 들 수 있다. 이 자료에 따르면 광주시는 교통, 범죄, 감염병 부문에서 4등급을 기록했다. 안전사고 부문도 3등급으로 좋지 않다.

시설물의 노후화도 심각한 실정이다. 광주 지역 내에 있는 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 대상 1·2종 시설물의 30년 이상 노후

67) 지역안전등급은 1등급이 가장 안전한 수준임. 행정안전부에서 상대 등급(1~5등급)으로 부여함. 1등급(10%), 2등급(25%), 3등급(30%), 4등급(25%), 5등급(10%)임.

〈그림 2〉 광주의 「시특법」 대상 1, 2종 시설물의 노후화 전망



화 비중은 〈그림 2〉와 같다. 약 10년 후인 2027년에는 교량 47.5%, 댐 100%, 건축물 23%, 하천 74%, 상·하수도 66.6%, 옹벽 26.1%가 노후화 시설물로 분류될 것으로 전망된다.

광주 지역의 인프라 실태를 조사하여 도출한 문제점 및 세부 진단 결과는 〈표 2〉와 같다. 광주의 인프라는 타 광역시에 비하여 매우 열악하며, 재정 여건도 취약한 실정이다.⁶⁸⁾ 특히, 2018년 기준으로 6대 광역시 중에서 재정자립도는 39.9%로 가장 낮다. 반면, 사회복지 비중은 전체 예산의 약 37.3%로 6대 광역시 가장 높은 것으로 나타났다.⁶⁹⁾

68) 광주 지역 인프라를 진단하는 과정에서 겪은 애로 사항은 타 광역시와 비교했을 때 광주시가 인프라 투자를 배제·축소하는 재정지출 기초를 과거 광역 지자체장 임기 동안 지속해서 추진했다는 점이다. 그래서 기초 지자체(구청) 단위의 인프라 투자 실태 분석 등 기초 자료가 사실상 미미한 실정이었다.

69) 2018년 기준 광주시의 자체수입(지방세+세외수입)은 약 1조 4,128억원이다. 사회복지비는 1조 6,855억원으로 특정 항목이 광주시의 자체수입을 초과하고 있는 실정이다.

〈표 1〉 건설산업과 연관된 공약 리스트

공약	사업 목표
'전통시장과 골목상권 활성화'	<ul style="list-style-type: none"> 국도교통부가 추진하고 있는 도시재생 뉴딜사업에 전통시장과 골목상권 포함 주차장, 화장실, 놀이방 등 편의시설을 시장 특성에 맞게 맞춤형으로 설치 행정·재정적 지원으로 상권별 특성에 맞는 가로 디자인, 공용 주차장, 고객 편의시설 조성
'일자리가 넘쳐 나는 광주 만들기'	<ul style="list-style-type: none"> 주민 의견수렴 과정을 거쳐 광주역사 부지와 주변 지역을 개선하고 이곳에 혁신을 주도하는 랜드마크 조성 광주공항을 이전하고, 그 부지에 스마트시티나 국제적 놀이시설 등을 짓는 프로젝트 시행
'GREAT 광주', 도시재생	<ul style="list-style-type: none"> 일선방직 일대를 문화예술 창작 공간으로 조성하고 무등야구장과 연계하여 관광 명소화 재개발사업이 중단된 노후 주거지 20개 지역을 임기 내 개선. 도시재생 뉴딜사업으로 주민의 삶의 질을 높이는 주거지 조성(동네마다 아파트단지 수준의 마을주차장, 어린이집, 무인 택배센터 등을 지원) 스마트 도시안전망, 스마트 주차장, 노약자 안전생활 모니터링, 스마트 셰어 오피스, 태양광 등 지역 특화형 스마트 서비스를 도시재생사업과 연계하여 주거환경 개선
'문화가 살아 숨쉬는 광주 만들기'	<ul style="list-style-type: none"> 문학관, 역사박물관, 국악당 등을 건립하여 광주의 전통문화를 알리고 소개 공공항 이전부지에 스마트시티와 함께 세계적인 테마파크를 건설하고, 전라남도와 협력하여 광주전남관광공사(가칭) 설립 김대중컨벤션센터와 인근 지역을 국제회의복합지구로 지정하고 MICE 산업을 대대적으로 육성
'민주·인권·평화의 세계중심도시 도약'	<ul style="list-style-type: none"> 구 광주교도소 이전부지에 '민주·인권·평화 콤플렉스'를 조성하여 복합 문화공간으로 활용(주요 시설 : 인권교육훈련센터, 세계인권미술관, 인권평화교류센터, 인권평화기념공원 등)
'편리하고 안전한 선진 교통도시'	<ul style="list-style-type: none"> 도시철도 2호선을 건설해 대중교통 체계를 고도화시킴.
'광주를 먹여 살릴 미래 산업 육성'	<ul style="list-style-type: none"> 한전공대를 조기에 설립해 에너지 신산업 분야의 융합형 인재 양성(2019~22년 (4년), 광주·전남 일원 50만평 규모, 사업비 5,000억원(민자))
'시민이 안전한 광주 만들기'	<ul style="list-style-type: none"> '안전도시 마스터플랜'과 '인프라 100년 프로젝트'를 수립하고 스마트시티를 구축해 재난안전에 체계적으로 대응 교통·범죄·생활안전·감염병 등 취약한 분야를 집중적으로 관리해 '지역안전 지수'를 전국 최고 수준으로 향상

자료 : 이용섭 광주광역시장 선거 공보 자료.

산업과 생활 분야 인프라 투자 동시에 늘려야

광주시는 타 광역시에 비해 더 뒤처지지 않기 위해서라도 기초 지자체, 광역 지자체 단위에서 시민의 삶의 질 향상을 위한 인프라 투자 방향을 조속히 재정립해야 한다.

첫째, 산업 기반 인프라 확대를 통한 재정자립도 및 재정자주도 증대가 필요하다. 산업 인프라의 확충을 통해 안정적으로 세수 기반을 확보하고, 동시에 중앙정부에 의존하는 이전 재원의 비중은 점진적으로 축소할 필요가 있다. 특히, 원도심 지역의 문화·관광 인프라 구축, 노후 산업단지의 기능 개선, 농산물 도매시장 시설의 현대화, 산업단지 내 공동 물류센터 조성, 근로자 편의시설 확충 등 산업 인프라 확대를 통한 지역 경쟁력 제고의 노력이 있어야 한다.

둘째, 지역민의 삶의 질 향상을 위한 생활 인프라에 대한 적극적인 투자가 필요하다. 광주의 생활 인프라(상·하수도, 공원, 주차장 등)는 타 광역시 대비 매우 열악한 수준이다. 이에 따라 지자체는 주민이 기본적인 삶을 영위할 수 있도록 생활 인프라에 지속적으로 투자하고, 각종 인프라 보급률을 높이는 방안을 마련해야 한다. 예를 들어 주차장 확보 비율은 전체의 98.9%로 국가최저기준(100%)에 미달한다. 도시공원도 지역민 1인당 공원 면적 5.8㎡로 국가최저기준(1인당 9㎡)보다 낮다. 장애인·고령자 등 교통약자의 경우 시내버스 이용에 많은 어려움을 겪고 있다. 반면, 도시철도의 분담률은 2014년 기준으로 전체의 2.8%에 불과한 실정이다.

마지막으로, 지역과 연계하는 교통·물류 인프라 확대 및 안전 인프라에 대한 예산 확보가 요구된다. 광주권 거점 도시를 연결하는 철도시설의 부재로 해당 지역에 도로 교통량이 집중되고 있는 실정이다. 그래서 교통 인프라 투자로 광주 근교 지역의 광역 생활권·경제권을 구축해 지역 경쟁력

〈표 2〉 광주 지역 인프라 실태 진단 결과

구분	주요 문제점	세부 진단 결과
교통 인프라	<ul style="list-style-type: none"> • 신도시의 증가와 도심 생활권의 확대에 따라 핵심 생활권과 주요 부도심 간 간선도로의 비효율 발생 • 생활권의 평균 주행 속도의 급격한 감소로 인한 교통난 증대 	<ul style="list-style-type: none"> • 2015년 평균 주행 속도는 도심부 32.97km/h, 외곽 지역 52.63km/h로 도심부와 외곽 지역 편차가 크게 나타남. 2013년 대비 도심부, 외곽 지역 모두 주행 속도 및 여행 속도가 감소한 것으로 나타남. • 광주시를 중심으로 인근 시·군 지역 간의 생산 유발시설 연계를 위해 사람·환경 중심 교통 인프라 구축 필요
정주 환경	<ul style="list-style-type: none"> • 도심 기능의 쇠퇴와 공동화에 따른 지역상권 쇠퇴 문제 발생 • 구도심 지역 부근에는 공·폐가 증가 추세 	<ul style="list-style-type: none"> • 향후 아파트의 노후화 문제가 크게 대두될 것으로 예측됨. 2017년 기준 20년 이상 주택 비중은 전체의 44.6%에 달함. • 지차구 중 원도심 지역인 동구와 남구의 인구 감소로 노후 건축물 비율은 지속 증가 추세
생활 인프라	<p>광주의 상수도 유수율은 85.9%로 서울 등 특·광역시 가운데 가장 낮고, 누수율은 10.44%로서 높은 상황 → 상수관로 노후화로 인한 급수난 및 누수 피해 지속</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 안전한 수돗물을 각 가정에 전달하기 위한 노후관 교체 필요 • 인구 십만 명당 문화 기반시설 수는 3.8개로서 전국 평균인 5.0개보다 낮은 상황이며, 사회복지시설도 전국 평균보다 미흡 • 1인당 도시공원 공급 면적은 6.2㎡로서 서울(8.0㎡), 인천(11.3㎡), 대전(8.6㎡), 울산(8.6㎡) 등 주요 도시들에 비해 적음.
산업 단지	<p>9개의 산업단지가 있으나, 이 중 5개 단지가 1990년 이전에 조성된 노후 산업단지임. 따라서 안전사고, 환경 피해 등이 우려됨.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 산업단지의 인프라 부족 및 노후화로 도로·주차장 등 기반시설이 열악하며, 문화·복지·편의시설도 부족 • 산업단지 고도화 모델 및 관련 정책 개발이 필요함. 문화재생·문화요소 도입 등 근로 환경 개선을 포함하는 산업단지 전반의 환경 개선으로 인프라 사업 범위를 확대해야 함.
방재 인프라	<p>광주시의 내진설계 대상 시설물은 총 1,017동이며, 내진 적용 비율은 전체의 61.3%에 불과함.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 내진 비율이 낮은 시설물로는 도로시설 67.5%, 건축물 51.1%, 수도시설 28.0% 순으로 분석됨. • 지방하천 33개소의 개수율은 89.2%에 불과함.

강화를 피할 필요가 있다. 이를 위해서는 우선, 노후화된 산업단지과 도매 시장 등을 중심으로 물류 인프라를 확충하고 교통 체계를 개선해야 한다. 그럼으로써 지역민 정주 환경 수준을 높여 이곳으로 인구가 유입될 수 있게 노력해야 할 것이다. 공공 시설물의 내진 설계 및 보강에 대한 투자 재원 마련도 요구되는 부분이다.

광주 지역의 인프라 투자 확대는 일자리 창출, 소득 증진, 지역민 안전 확보를 가져와 궁극적으로 주민의 삶의 질이 증진된다. 적극적인 인프라 투자로 민선 7기 이용섭 시장의 시정 방향 중 하나인 “풍요로운 광주”가 하루속히 가시화되길 기대한다.

지역개발 · 문화관광 인프라 구축, ‘전남 행복시대’ 연다

교통 · 감염병 부문 전국 최하위 수준,
산업 인프라 확대로 지역 경쟁력 높여야

나 경 연
한국건설산업연구원 연구위원
econa@cerik.re.kr

대표적 인프라 공약은 지역개발과 문화관광

김영록 전남도지사는 취임사에서 민선 7기 전남도정의 방향으로 “내 삶이 바뀌는 전남 행복시대”를 발표했다. 도정 목표를 뒷받침하는 5대 도정 방침으로는 활력 있는 일자리 경제, 오감 만족 문화관광, 살고 싶은 농·산·어촌, 감동 주는 맞춤형복지, 소통하는 혁신도정을 확정하였다(〈그림 1〉 참조). 김영록 전남도지사의 도정 방침 중 건설산업과 직접 관련이 있는 분야는 지역개발과 문화관광 공약이다. 지역개발에서는 총 12대 공약을 제시했다. 이 중 건설산업과 밀접한 공약은 저속 구간 전라선(익산~여수)의 고속철도 추진, 남해안 철도의 전철화 건설, 서남권 원자력의학원 건립, 나주 혁신산업단지 내 전남 테크노파크 2단지 조성, 살고 싶은 우리마을 ‘도시 재생 뉴딜사업’ 조성, 목포~제주 고속철도 추진 등이다.

〈그림 1〉 전남도의 5대 도정 방침



자료 : 전남도청 홈페이지.

문화관광으로는 총 8대 공약을 제시했다. 여기에선 국제회의장(컨벤션 센터) 건립 및 국제회의도시 지정 추진, 국립순천민속박물관 및 세계판소리센터 건립 추진, 국제자동차경주장 생활체육테마 공원 조성, 국립바둑박물관 건립, 다도해 섬을 한국의 대표 관광 명소로 조성하기 위한 인프라 확충 등이 건설부문과 직접적으로 관련되어 있다.

전남도지사가 밝힌 이들 공약을 내용, 사업 목표, 우선순위 선정 및 이행 절차 등으로 정리하면 <표 1>과 같다.

인프라 수준 전국에서 최하위, 재정 안정성도 취약

지역 인프라 실태를 나타내는 지표인 행정안전부의 지역안전등급⁷⁰⁾ 현황에 따르면, 2017년 전남은 교통, 감염병 부문에서 최하위인 5등급을 기록했다. 또한, 자연재해 부문이 4등급, 안전사고 부문도 3등급으로 좋지 않다.

다음으로, 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」으로 살펴보면 약 10년 후인 2027년 기준, 전남의 1·2층 시설물의 30년 이상 노후화 비중이 항만 43.8%, 댐 76.9%에 이를 것으로 보인다. 그리고 건축물 12.2%,

70) 지역안전등급은 1등급이 가장 안전한 수준임. 행정안전부에서 상대 등급(1~5등급)으로 부여함. 1등급(10%), 2등급(25%), 3등급(30%), 4등급(25%), 5등급(10%)임.

〈표 1〉 건설산업과 연관된 김영록 지사 공약 리스트

지역개발 공약	내용	사업 목표	우선순위 선정 및 이행 절차
저속 구간 전라선(익산~여수)의 고속철도 건설 추진	• 전남 동부권 이용객의 편의 제공과 해양생태 관광의 중심축 개발을 위해 전라선의 고속철도 건설 추진	저속 구간인 전라선(익산~여수) 고속철도화 사업 추진으로 동부권 3,000만 관광객 시대 구축	1. 2019년 또는 2020년도 예비타당성조사 대상 사업으로 추진 2. 제5차 국토종합개발계획(2021~40년) 1단계에 반영
남해안 철도의 전철화 건설 추진	• 남해안 철도의 전철화 사업을 통해 시간·거리 단축 및 영·호남 교류 강화로 동서 화합 도모 • 지역개발과 남해안 관광산업의 활성화에 중추적 역할 수행	목포와 부산을 잇는 남해안 철도의 전철화 및 고속화 건설 추진	1. 남해안 철도(목포~보성)의 단선철도 공사와 병행하여 전철화 추진 2. 남해안 철도(목포~보성) 전철화 사업을 위한 예비타당성조사 및 기본계획 수립·반영 3. 남해안 철도 중 단선 전철 구간의 복선 전철화 추진 계획 수립
서남권 원자력의학원 건립	• 국민의 의료복지 향상과 방사선산업의 지역균형 발전을 위해 서남권에 원자력의학원 건립 • 방사선 융복합산업의 거점 기반을 조성	방사선 재난 대응 및 암 치료에 특화된 전문 의료기관 구축	광주·전남 합동 유치 TF 구성 서남권 원자력의학원 설립 유치를 위한 조사 및 예비타당성 대상 사업으로 추진
나주혁신산업단지 내 전남 테크노파크 2단지 조성	• 혁신도시 시즌2 정책 추진에 대응하고, 에너지 신산업의 앵커 기업 유치와 산업생태계 활성화를 위해 나주 혁신산단 내 전남 TP 2단지 조성	산업기술단지 지정을 통한 기술 집약형 중소기업 지원 및 기업 유치 지원	1. 나주시 혁신산단 부지 제공(2만 5,000평) 2. 기업유치동, 지식산업센터 등 건축
살고 싶은 우리 마을 도시재생 뉴딜사업 조성	• 인구 감소 등으로 소멸 위기에 처한 노후 주거지와 쇠퇴한 구도심을 혁신 거점 공간으로 조성하여 도시 경쟁력 회복	아름답고 계속 살고 싶은 우리 마을 만들기	1. 도시재생 뉴딜사업 T/F 조직 및 사업 발굴 2. 시·군별 뉴딜사업 추진 지원 3. 도시재생지원센터 운영(정부 지원 사업)
목포~제주 고속철도 추진	• 호남고속철도, 남해안 철도를 제주까지 이어 기상이변에 따른 제주공항의 한계를 극복하고 새로운 국가 발전의 축 형성	서남해안과 제주 관광의 활성화 및 경제의 새로운 활로 마련	1. 위치 : 목포~해남~보길도~추지도~제주도 - 사업 내용 : 길이 167km(호남고속철도 제주 연장) · 지상 66km(목포~해남), · 교량 28km(해남~보길도), · 해저터널 73km 2. 제4차 국가철도망구축계획 및 예비타당성조사 대상에 서울~제주 고속철도 사업 반영 건의

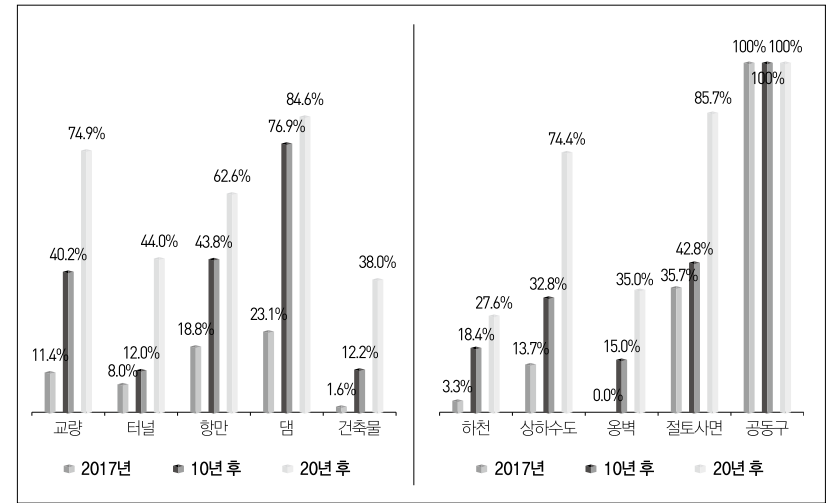
문화관광 공약	내용	사업 목표	우선순위 선정 및 이행 절차
국제회의장 (컨벤션센터) 건립 및 국제회의도시 지정 추진	<ul style="list-style-type: none"> 여수세계박람회장에 국제 회의장 설립 및 남해안권 MICE 산업의 거점화 박람회장 중심의 신관광 루트를 형성 	국제행사 개최 기반 마련으로 남해안권 MICE 산업의 중심 도시 건립	<ol style="list-style-type: none"> 컨벤션센터 설립 및 국제회의도시 지정 추진 2020년 UN기후변화협약당사국총회(COP26) 유치 및 개최 여수세계박람회장의 여주시 무상 양여 추진
국립순천민속박물관 및 세계판소리센터 건립 사업 추진	<ul style="list-style-type: none"> 역사문화자원의 보존과 향유를 위해, 국립순천민속 박물관을 유치 및 건립 판소리 문화유산을 집대성한 세계판소리센터를 건립하여 지역민의 문화 접근성을 향상 	<ul style="list-style-type: none"> 역사문화자원의 균등한 향유 및 불평등 해소 호남 지역 곳곳에 산재한 판소리 문화유산 집대성 	<ol style="list-style-type: none"> 국립순천민속박물관 유치 건립 낙안읍성, 고인돌공원이 함께 어우러진 역사 문화관광 클러스터 조성 국제적 규모의 세계판소리센터 건립
국제 자동차경주장 생활체육 테마공원 조성	<ul style="list-style-type: none"> 영암 국제자동차경주장을 자동차 복합 문화공간(모터테마파크)으로 조성해 국제자동차경주장의 활용도 제고 	<ul style="list-style-type: none"> 일반인들에게 모터스포츠에 대한 흥미를 유발하고 경주장에 방문할 수 있는 여건 조성 레이싱 교육, 기초 종목 및 인재 육성을 통한 모터스포츠 저변 확대 	<ol style="list-style-type: none"> 다목적 트랙(ON·OFF), 모터스포츠 체험관 등 자동차(바이크)를 보고, 만지고, 즐기는 모터 테마파크 조성 카드장, 모터스포츠 체험관, 호텔, 교통안전 교육장 등의 추가 시설 조성을 추진해 복합 문화공간 조성
국립바둑박물관 건립	<ul style="list-style-type: none"> 바둑 강국으로서의 이미지 제고 및 바둑 관련 사료의 집대성 필요성 증대 바둑 명인의 산실인 목포 권역(영암)에 국립바둑박물관 건립 추진 	바둑 강국으로서의 국가 이미지 제고 및 한국 바둑의 '뿌리'인 전남인의 자긍심 고취	<ol style="list-style-type: none"> 국립바둑박물관 건립 타당성 조사 대한민국 바둑의 뿌리로서 바둑관련 사료의 집대성 사업 지원 각종 대회 및 행사 개최로 바둑 산업을 지원하고 한국 바둑의 저변 확대
다도해 섬의 한국 대표 관광 명소화를 위한 인프라 확충	<ul style="list-style-type: none"> 다도해 섬의 관광 명소화 해양 힐링 산업이 미래 전남의 전략 산업이 될 수 있도록 인프라 확충 미래 지향적 연구 통해 보존과 개발을 병행 	<ul style="list-style-type: none"> 섬 주민의 삶의 질 향상과 섬 여행객 증가에 따른 섬 관광 발전의 선도 가능 수행 상징적이고 특화된 관광 테마 개발에 따른 인프라 확충 	<ol style="list-style-type: none"> 섬 지역 무료 와이파이 기반 서비스 확장을 위한 인프라 구축 흑산공항 건설 조기 완료 및 해양항공 관광 운영 및 지원 국립섬발전진흥원 설립 홍도, 흑산도 일원에 해중공원 및 해양관광 수목원 조성

자료 : 김영록 전남도지사 홈페이지.

하천 18.4%, 상하수도 32.8%가 노후화 시설물로 분류될 전망이다.

〈표 2〉는 인프라 유형별로 전남 지역 인프라 실태의 문제점 및 세부 진

〈그림 2〉 전남의 「시특법」 대상 1·2종 시설물의 노후화 전망



단 결과를 요약하여 정리한 것이다. 표에 나타난 바와 같이 전남의 인프라는 타 지역에 비해 매우 열악하며, 재정의 안전성도 취약하다. 뿐만 아니라 다도해 섬과 산간 지역 등 낙후 지역이 많아 중앙정부의 지원이 없으면 사업 진행이 쉽지 않다. 따라서, 지자체의 개선 의지나 자체 예산 확대만으로는 국민 대다수가 체감할 수 있는 보편적(universal)인 수준의 인프라 구축이 어려운 실정이다.

행복한 전남을 위한 인프라 투자 방향

무엇보다도 중앙정부 차원에서 적정 수준의 SOC 예산을 유지하려는 노력이 필요하다. 이를 바탕으로 산업 기반 인프라를 확대함으로써 전남 지역의 재정자립도를 증대시켜야 한다. 또한, 지방정부인 전남의 예산 편성 방향에서도 지역의 문화·관광 인프라 구축, 전통시장 개선 및 활성화, 도서·낙후 지역 교통망 정비 등 산업 인프라 확대를 통한 지역 경쟁력 제고



전남 곡성군 내 동약체육공원 모습.

가 절실한 상황이다.

다음으로, 지역민의 삶의 질 향상을 위한 생활 인프라에 대한 적극적인 투자가 필요하다. 전남의 생활 인프라는 타 지역 대비 매우 열악한 상태로, 지역민의 삶의 질을 높이는 기본적인 생활 인프라에 대한 지속적인 투자와 보급률 향상 방안이 시급히 마련되어야 할 것이다.

마지막으로, 지역 연계 교통·물류 인프라 확대 및 안전 인프라에 대한 예산 확보가 요구된다. 도서·낙후 지역 연계망 구축 등 전남 내 광역 생활권 구축을 통해 거점 도시를 중심으로 지역 경쟁력을 동반 강화할 필요가 있다. 구체적으로 노후화된 농공단지 등을 중심으로 하는 물류 인프라 확충, 거점 도시간 연계 강화로 정주 여건 개선 및 인구 유입 유도, 도민의 안전 확보를 위한 공공 시설물의 내진 설계 및 보강에 대한 투자 재원 마련이 필요하다. 민선 7기 김영록 도지사가 강조하는 건 “내 삶이 바뀌는 전남 행복시대”다. 지역의 인프라 투자 확대로 도민의 일자리 창출과 소득 증진, 안전 확보의 결과를 얻을 수 있을 것이다. 더 나아가 타 지역보다 전남 도민의 삶의 질 개선 효과가 더 크게 발현되어 절대적 행복뿐만 아니라 상대적 행복도 임기 내 가시화되길 기대한다.

〈표 2〉 전남 지역 인프라 실태 진단 결과

구분	주요 문제점	세부 진단 결과
교통 인프라	<ul style="list-style-type: none"> 최근 관광객이 늘고 고속철도의 이용이 증가함에도 불구하고, 여전히 광역 간선도로가 부족하고 전남 지역 내 권역 간 연계망이 미흡 물류 기능의 핵심인 철도의 절대적 인 시설 부족 문제가 지속 	<ul style="list-style-type: none"> 전남 지역의 도로 포장률은 타 지역 대비 낮은 수준(76.5%, 전국 평균 85.3%)을 보이고 있음. 특히 지방도, 군도 등의 포장률이 타 지역에 비해 현저히 낮음. 도로 중 내구연한을 초과한 노후 도로가 1,026km로서 전국에서 3번째로 많은 상황임. 전남 지역의 철도 인프라시설은 도로에 비해 절대적으로 부족하고, 기존 선로의 노후화 및 선형 불량 등이 심각함.
정주 환경	<ul style="list-style-type: none"> 전남 지역의 주거 환경은 매우 취약함. 다른 주택 대비 연립주택 비중이 가장 높고, 특히 전국에서 30년 이상 노후 주택 비중이 가장 높은 지역임. 	<ul style="list-style-type: none"> 전남 지역의 노후 주택 비중은 전체의 33.5%(2016년 인구주택총조사)로서 전국에서 최고임. 전남 지역 공개(빈집)는 10만 2,000호로 경기(16만 8,000호), 경북(10만 8,000호) 다음으로 높음. 인구 감소로 공·폐가는 더욱 증가할 것으로 전망됨.
생활 인프라	<ul style="list-style-type: none"> 전남 지역의 상·하수도 보급률은 전국 최저(81.4%)이며, 누수율은 26.1%로 전국 평균(11.1%)을 크게 상회 → 상수관로 노후화로 인한 급수난 및 누수 피해 지속 	<ul style="list-style-type: none"> 안전한 수돗물을 도서·낙후 지역을 포함한 각 가정으로 전달하기 위해 노후관 교체 필요 공연장 및 기타 문화시설은 타 시·도에 비해 여전히 부족하고, 지역민들의 생활과 직결되어 있는 각종 생활편의시설도 열악한 실정임.
산업 단지	<ul style="list-style-type: none"> 전남 지역은 96개의 산업단지가 있으나, 광양(1984년), 대불(1989년) 등 조성된 지 30년이 경과한 노후화 산업단지가 다수 있음. 노후화로 인한 안전사고는 환경 피해는 물론 산업단지를 통한 지역 발전과 일자리 창출에 가장 초래 	<ul style="list-style-type: none"> 지난 10년간(2003~2013년), 전남 지역 산업단지 내에 입주한 기업은 903개사 증가하는 데 그침. 전국에서 가장 낮은 입주업체 증가율을 보이고 있음(5.6%, 전국 평균 9.2%).
방재 인프라	<ul style="list-style-type: none"> 전남 지역의 공공 건축물 내진설계 대상은 2,531개소임. 이 중 내진설계가 적용된 건축물은 33.2%에 불과함 	<ul style="list-style-type: none"> 지역 특성상 홍수·태풍 등 자연재해가 많고, 지진 피해도 우려 전남 지역 내에서 2012년부터 2017년 5월까지 집중호우 및 태풍, 가뭄 등으로 인하여 약 6,000억원의 복구 비용 발생 2018년 행정안전부의 등급별 자연재해위험 개선지구 자료에 따르면, 전남은 '가등급(재해시 인명 피해 발생 우려가 매우 높은 지역)'이 106개소로 전국 광역 지자체 중 가장 많음.

‘청정 제주, 일자리가 풍부한 젊은 제주’... 인프라 투자가 가름

‘원희룡 2기’ 지역민의 삶의 질 증진 강조, 부족한 생활 SOC 확충 긴급요

최은정
한국건설산업연구원 부연구위원
kciel21@cerik.re.kr

‘원희룡 2기’ 본격 출범, 지역민의 ‘삶의 질’ 증진 중시

지난해 치러진 6·13 지방선거에서 민선 6기에 이어 재당선된 원희룡 제주도지사는 ‘도민과 함께, 제주가 커지는 꿈’이라는 비전 아래 24개의 공약과 81개의 세부 실천 과제를 제시했다. 특히, ‘청정 제주’, ‘일자리가 풍부한 젊은 제주’를 최우선 공약으로 내세우면서 지역민의 ‘삶의 질’ 증진을 목표로 하고 있다.

이러한 ‘삶의 질’ 향상은 인프라와 밀접한 관계가 있다. 그리고 이를 위해서는 지역경제 활성화와 안정적인 일자리 제공, 쾌적하고 안전한 정주생활 기반시설 구축, 충분한 문화·여가 활동의 지원, 보건·복지시설 확충 등 인프라에 대한 투자가 필요하다. 그러나 공약의 세부 실천 과제에서 인프라와 직·간접적으로 연관된 부분들은 많지 않은 상황이다(〈표 1〉 참조).

〈표 1〉 제주지사의 건설 관련 공약

사업 목표	건설 관련 세부 실천 과제
도민과 함께 미래가 커지는 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 제주 제2공항 추가 조사 실시 · 대중교통 체계 개편 · 100% 자원순환사회 구축 · 친환경 신재생 에너지 보급률 100% 달성
엄마들의 행복이 커지는 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 위급한 상황에서 아이를 믿고 맡길 수 있는 ‘24시간 긴급돌봄센터’ 거점별 설치 · 성장이 느린 아이들의 전문적인 검사 및 언어·놀이 치료를 돕는 ‘우리아이센터’ 설립
어린이와 청소년의 미래가 자라는 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 제주의 지역 특성에 특화된 제주해사고, 체육중·고, 예술고 등 설립 추진
어르신이 건강하고 행복한 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 치매 치료와 요양 전담을 위한 전문 병원 및 요양시설 확충 · 노인건강지원센터 건립 지원 · 고령 친화 시범도시 인프라 구축 확대
장애인의 권리와 복지가 보장되는 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 발달장애인 종합복지관 완공을 통한 권익 옹호 사업 강화
모든 도민이 쾌적한 주거 환경을 누리는 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 사회 초년생·신혼부부·대학생 등 청년 세대를 위한 행복주택 7,000호 공급 · 무주택 서민과 주거 취약계층을 위한 장기 공공 임대주택 3,000호 공급 · 대규모 주차장 확보를 위해 4개 광역 환승센터 및 환승 정류장 건설 · 도심 내 공공 부지를 활용한 지하 공영주차장 건설 · 공공 및 민간 부설 주차장을 활용한 ‘열린 주차장’ 사업으로 공유 주차장 확대
돌봄과 공공 의료 강화로 도민이 건강한 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 요양시설 환경 개선 및 노후 장비 교체 비용 지원
자주 재원으로 복지 인프라가 튼튼한 제주	<ul style="list-style-type: none"> · 제주공항공사 설립

주 : 선거 공약서의 내용 중 건설과 직·간접적으로 관련된 내용만 정리함.
자료 : 제주특별자치도, 민선 7기 공약.

인프라, 삶의 만족도에 영향 크나 충분치 않은 수준

지난해 3월 제주도민 497명을 대상으로 한 설문조사 결과, ‘인프라시설 수준과 지역 주민의 삶의 질은 밀접하다’라는 응답이 전체의 70% 이상을

차지했다. 반면, '제주 인프라시설의 현행 투자 수준이 충분하지 않다'라는 응답은 전체의 40%를 기록하였다.

한편, 응답자의 57.3%가 인프라시설의 전반적인 노후도 및 안전 수준이 '보통'이라고 답했고, '향후 인프라 투자가 충분하지 않다'라는 의견도 40% 가까이 차지했다.

'제주사회조사(2017)'에서도 제주도민의 삶의 만족도를 조사한 결과, 생활 환경에 대한 만족도는 전반적으로 '보통'이었으나, 교통 이용 부문에 대한 만족도는 다른 항목보다 낮게 나타났다.

안전 분야에 대한 만족도 또한 전반적으로 '보통'이었지만 교통사고, 범죄에 대한 만족도는 매우 낮았다. 특히, '제주 행복지수 평가 연구(2017)'에서 제주도민의 범죄 및 재난에 대한 행복지수 평가는 전국 최하위 수준인

것으로 나타났다.

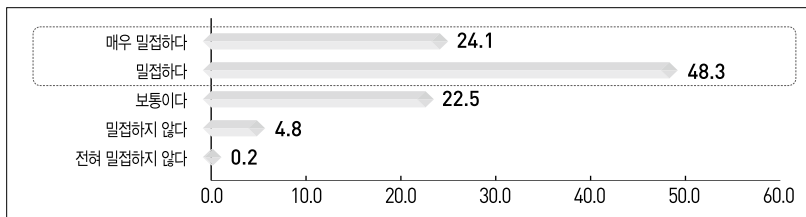
환경 부문에 대한 만족도 역시 '보통'인 것으로 나타났으나, 제주의 경우 상수도 우수율이 45.7%(2016년 기준)로 전국 최하위 수준을 기록하고 있다. 이에 대한 비용이 연간 약 600억원에 이르고 있어 문제가 심각한 상황이다.

그 외 인구 천명당 도시공원 조성 면적은 전국 16개 시·도 중 최하위 수준인 15위를 기록하고 있으며, 인구 천명당 의료기관 병상 수도 전국 최하위인 16위를 차지하였다.

종합해보면, 지역민의 삶의 만족도에 인프라가 매우 큰 영향을 미치고 있음에도 불구하고 이와 관련된 투자는 활발히 이루어지고 있지 않음을 확인할 수 있다. 또한, 앞서 공약에서도 나타났듯이 향후 인프라와 관련된 투자는 크지 않을 전망이다.

〈그림 1〉 인프라시설 수준과 지역민의 삶의 질

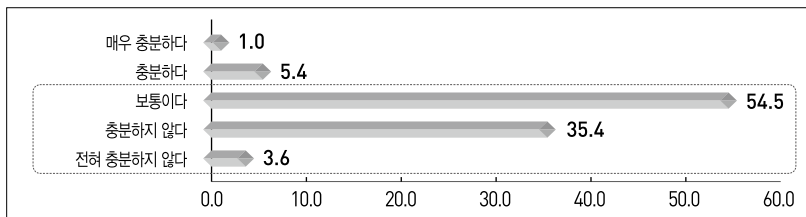
(단위 : %)



자료 : 건설산업연구원 자체 설문조사 결과.

〈그림 2〉 인프라시설의 현행 투자 수준

(단위 : %)



자료 : 건설산업연구원 자체 설문조사 결과.

재정 규모 늘지만 인프라 투자는 제자리

실제 제주 지역의 인프라 관련 시설 세출 예산 현황을 살펴보면, 전체 세출은 2013년, 3조 3,666억원에서 2017년, 4조 4,493억원으로 연평균 7.2%가 증가했다.

하지만 이 중 인프라시설과 밀접한 '공공질서 및 안전'은 전체 예산의 3.5%, '수송 및 교통'은 전체 예산의 9.7%, '국토 및 지역 개발'은 전체 예산의 3.4%로 낮은 비중을 차지하고 있다. 반면, 사회복지 비중은 전체 예산의 19.1%로서 인프라와 관련된 분야를 모두 합한 것보다 높다.

'2018~2022년 제주 중기지방재정계획'에서도 향후 5년 동안 제주의 재정 규모는 연평균 4.3% 상승을 계획하고 있으나, 전체적으로 사회복지 및 일반·공공 행정에 대한 투자가 30% 이상으로 많은 비중을 차지하고 있다. 반면, 인프라에 대한 투자는 현행 수준에서 유지될 계획이다.

인프라 투자 방향

인프라에 대한 지속적인 투자 축소는 단기적으로 지역민의 불편 및 부담을 증가시키고, 지역 생산과 고용에 악영향을 유발할 수 있다. 또한, 중·장기적으로는 지역민의 삶의 질과 지역 경쟁력의 저하 등을 가져와 지역 불균형 확대 및 사회적 갈등을 낳을 수 있다.

따라서 향후 제주도민의 '안전 확보' 및 '삶의 질 증진'과 '일자리 창출'을 위해 ① 지역 경쟁력 제고를 위한 교통 및 물류 인프라 투자, ② 미래 지향적인 지역 산업 환경을 조성하는 인프라 투자, ③ 환경 친화적이고 안전한 삶의 공간 확보를 위한 인프라 투자, ④ 지역민 친화적인 정주 공간 조성을 위한 인프라 투자가 이루어져야 한다.

구체적으로 먼저, 지역 경쟁력을 높이는 교통 및 물류 인프라 투자는 사람과 환경 중심의 교통환경 개선, 지역경제 경쟁력과 지역민의 삶의 질 향상, 교통 체증 해소 및 안전 확보를 지향해야 한다. 청정 지역으로서의 가치를 높이고 관광객의 증가로 늘어나는 교통량에 적극 대처하는 데 투자 재원을 집중할 필요가 있다.

둘째, 미래 지향적인 지역 산업 환경을 조성하기 위해서는 4차 산업혁명을 선도하는 세계적인 롤 모델과 신산업 육성이 필요하므로, 이를 이끄는 제반 인프라를 구축하는 데 진력해야 한다.

셋째, 환경 친화적이고 안전한 삶의 공간을 확보하기 위한 인프라 투자는 저탄소 녹색 도시를 조성하는 데 필요한 환경 인프라의 공급을 확충하고, 자연재해 및 사회적 재난으로부터 안전한 도시를 만드는 방재 인프라를 늘리는 방향으로 이루어져야 한다.

마지막으로, 지역민의 행복감을 높이는 주민 친화적인 생활 공간 조성, 주거시설 및 생활권 환경정비 추진, 지역이 필요로 하는 공공시설 확충 및

정비 등을 위한 인프라 투자가 필요하다. 즉, 지역민에게 친화적인 정주 공간을 조성하는 데 재원이 배분되어야 하는 것이다.

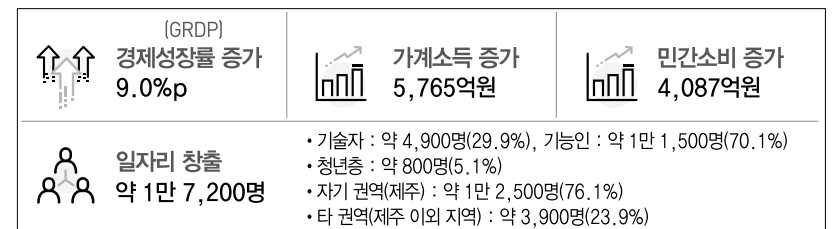
인프라 사업 추진시 10년 안에 경제성장률 9.0%p 증가

이와 같은 인프라 투자는 노후 인프라 사업과 신규 인프라 사업으로 나눌 수 있다.

한국건설산업연구원은 우선 추진 노후 인프라 사업으로 34건(총 3조 2,402억원 규모), 우선 추진 신규 인프라 사업으로 16건(총 8조 3,749억원 규모)이 필요한 것으로 분석하였다. 이들 사업을 우선 추진 핵심 사업으로 선정해 향후 10년 동안 추진할 경우 제주의 경제성장률이 9.0%p 증가하고 약 1만 7,200개의 일자리가 창출될 것으로 보인다. 가계 소득과 민간 소비도 각각 5,765억원, 4,087억원 증대될 것으로 추정된다.

최근 정부는 주민들의 삶의 질을 높이는 지역밀착형 생활 SOC에 대한 투자를 과감하게 확대해야 한다고 발표했다. 현재 제주 도정 역시 지역민들의 '삶의 질' 증진을 목표로 하고 있다. 그러나 앞서 언급하였듯이 제주 지역 내 인프라에 대한 투자는 적극적이지 않은 상황이다. 이제는 난개발을 방지하고 친환경적인 인프라 투자를 통해 '청정 제주'와 '일자리가 풍부한 젊은 제주'를 만들어 가야 할 때다.

〈그림 3〉 제주 핵심 인프라 투자 프로젝트 추진시 경제적 파급 효과(연평균)





4
오피니언
—

자립적 성장 기반 인프라 구축이 자치분권의 성공을 좌우한다

지방자치단체장이 생각하는 자치분권과 인프라의 역할

이 춘 희
세종특별자치시장

세종특별자치시, 아직은 미완성

2012년 7월 세종특별자치시(이하 세종시)가 출범했다. 세종시는 노무현 대통령의 참여정부 시절 국가균형발전 정책의 상징으로 균형 발전과 지방화를 선도하는 도시로 계획되었다.

우리나라는 수도권에 정치, 경제, 문화, 교육 등이 몰려 있는 일극집중 국가로서 수도권은 인구와 산업이 과도하게 집중되어 주택, 교통, 환경 등 각종 도시문제로 신음을 하고 있다. 반면, 지방은 인구 유출이 지속되어 소외와 낙후를 넘어 이제 소멸의 위기에 직면한, 비상한 상황에 몰리고 있다. 이에 따라 참여정부는 수도권에 집중되어 있는 국가 기능을 지방으로 분산시켜 수도권 과밀을 해소하고 지방을 살리기 위해 다양한 정책을 펼쳤다. 그 핵심이 바로 지금의 세종시인 행정도시와 혁신도시 건설이다. 10여 년이 지난 현재 세종시는 중앙부처의 2/3와 15개의 국책 연구기관이 이전하

여 실질적인 행정수도로서의 기능을 하게 되었고, 그 밖의 공공기관들은 전국 10개의 혁신도시로 이전했다. 외형상으로 볼 때 국가 기능의 분산은 어느 정도 이뤄진 셈이다.

하지만 이처럼 국가 기능의 일부가 이전되었다고 해서 국가균형발전 정책이 성공했다고 평가하는 것은 무리라 생각한다. 왜냐하면 세종시가 국가 균형 발전과 지방화를 선도하는 행정수도로서의 역할을 다하기 위해서는 소프트웨어 측면의 다양한 제도적 뒷받침이 필요하기 때문이다. 특히, 7년 전 특별자치시로 출범하였으나 그 이름에 걸맞은 특별한 자치권을 부여받지 못하고 있는 것이 현실임을 고백하지 않을 수 없다.

국가균형발전은 국민의 바람이자 시대정신

우리나라 지방자치는 20여 년의 역사를 갖고 있지만 아직 제도적으로 여전히 미흡한 상태다. 현행 헌법과 법령 체계에 따르면 국가가 모든 권한을 가지고 주민복리에 관한 사항에 대해 예외적으로 지방정부의 역할과 기능을 인정하는 방식을 취하고 있다. 그렇기 때문에 진정한 자치 분권을 위해서는 개헌을 통해 국가와 지방정부의 역할을 분명히 헌법에 명시하는 것이 필요하다. 세종시를 비롯한 지방정부에 입법과 행정, 재정, 복지 등 4대 지방자치권을 부여하고 국세의 상당 부분을 지방에 넘겨 지방정부가 자기 책임 자치 사무를 담당할 수 있도록 해야 한다.

국가균형발전은 국민의 바람이자 시대정신이며, 그 핵심은 행정수도 세종의 완성이다. 특히, 세종시는 기초단체가 없는 단층제 광역단체여서 자치분권 시범 운영에 가장 적합한 도시이다. 국가균형발전에 대해서는 문재인 대통령도 공약했고, 정치권에서도 공감대가 형성되었다고 생각한다. 필자 또한 자치경찰제 도입, 특별 지방행정기관 사무 이관 등 자치분권 실현

을 위한 과제 해결에 정부 및 정치권과 적극 협력해 나갈 것이다.

인프라 구축, 자치분권 성공의 필수 요건

이와 함께 자치분권의 성공을 위해서는 지역이 가진 잠재력을 극대화하여 자립적 성장 기반을 마련하기 위한 인프라를 구축하는 일 또한 매우 중요하다. 여기에는 각 지방자치단체가 가지고 있는 특수성을 고려하면서 변화하는 환경에 대한 능동적 대처, 주변 지역과의 상생 등 차별화된 전략이 필요하다.

세종시의 교통 인프라가 좋은 예이다. 산업화 시대에 건설된 도시는 대체로 도심 지역에 폭이 넓은 도로를 설치하여 교통문제를 효율적으로 해결하고자 하는 시도를 하였다. 그런데 세종시는 대로나 광로를 설치하는 대신 4차로나 6차로 정도의 도로가 주가 되는 대중교통 중심 도시로 건설되었다. 10차선 도로를 하나 건설하는 대신 4차로를 세 개 건설하는 것이 바람직하다는 것이다. 큰 도로는 사고 위험이 높고, 도로 소음으로 인해 인근 아파트는 창문을 열어 놓기 힘들게 되며, 대로에서 길이 좁아지는 지점에서 병목현상이 생기게 되어 오히려 교통 체증을 유발하게 된다. 이 같은 점을 고려하여 세종시는 처음에 도시계획을 할 때, 교통 수요를 최소화하기 위해 직주근접을 유도하여 교통 수요를 최소화하고 보행과 자전거 이용이 편리하도록 설계하였다.

또한 지하철 대신 도시를 순환하는 BRT, 즉 버스전용차로가 교통의 중심이 되는 도시로 계획하였다. 지하철의 경우 1km당 지하철 건설에 약 1,500억원, 경전철의 경우도 800억원의 예산이 필요하다. 게다가 운영에 따른 비용 또한 만만치 않다. 실제로 우리나라에서 지하철을 보유한 서울, 대구, 부산, 광주, 대전, 인천 등은 모두 지하철 운영으로 많은 적자가 발생하고

있는 상황이다. 세종시는 지하철을 대체할 수 있는 더 값싼 해결책을 찾고자 고심했고, BRT를 도입한 것이다. 버스의 경우 교통이 막힌다는 면에서 지하철보다 시간 효율이 떨어진다. 하지만 이는 BRT 전용차선 개발로 해결이 가능하며, 배기가스 문제도 기술 개발을 통해 극복이 가능한 문제이다. 아직은 교통 체계가 안정되지 않아 그 의도가 충분히 적용되고 있지는 못하지만 BRT 순환 체계 정착 등 세종시만의 대중교통 체계가 점차 자리 잡혀가면서 좁은 차선에 대한 불편도 줄어들 것으로 기대하고 있다.

인프라 구축에 있어 또 하나 중요한 것이 접근성이다. 많이 늦어지긴 했지만 세종~서울 고속도로는 건설 중에 있다. 2024년 완공되면 서울에서 세종을 오가는 시간이 70분대로 단축될 것으로 기대한다.

한 가지 더 언급하자면 세종시는 KTX세종역 설치를 위해 노력하고 있다. 현재 세종시는 42개 국가기관과 15개 국책 연구기관이 옮겨와 국정의 2/3를 담당하고 있다. 공무원이 수도권을 왕래하거나 국민이 세종시를 편리하게 찾을 수 있도록 하기 위해서는 KTX세종역 설치가 반드시 필요하다. 세종시 인근의 오송역은 서울, 부산, 광주 등 전국을 한 번에 오갈 수 있는 지리적 요충지에 위치해 있으며, 최근 수서고속철도 개통에 따라 운행 횟수는 42.7%나 증가해 총 운행 편수가 384회에 달하고 있다.

세종역 설치를 두고 일부에서 반대가 있으나 이는 충분히 극복할 수 있는 문제다. 세종역은 간이역 형태로 오송역에서 정차하는 열차는 세종역에서 서지 않고, 세종역에 정차하는 열차는 오송역에서 서지 않는 방식으로 운영하면 열차 편수가 줄지 않고 저속철 시비에서 벗어날 수 있을 것이다. 세종역이 생기더라도 오송이나 청주, 공주 시민에게 하등의 불편을 주지도 않을 뿐만 아니라 수도권, 공주권, 호남권 등의 세종시 접근성이 좋아지고 실질적인 행정수도로서의 위상이 높아질 것이다. 오히려 충청권 전체의 상생

발전으로도 이어질 수 있다.

문화 인프라 확충으로 '세종' 브랜드 활성화

도시의 인프라 측면에서 요즘 시대에는 문화 인프라가 매우 중요한 부분을 차지한다. 그간의 도시 개발은 성장과 효율성, 기능성 위주로 진행돼 문화적 가치는 소외되고 도시 중심의 인프라 구축은 지역 불균형과 도시의 과밀, 농촌의 과소화 문제를 야기해 왔다. 또한 우리나라에서 가장 젊은 도시로서 문화예술에 대한 수요가 높은 세종시에서 문화 인프라 확충은 시급하고 절실한 문제이다. 세종시는 지역의 특성을 살린 문화 인프라 구축으로 '세종'이라는 브랜드를 계속 활성화시켜 나감은 물론, 시민들에게 문화와 여가가 풍족하고 삶이 재미있는 도시를 만들어 나갈 계획이다.

몇 가지 사례를 들자면, 독서가 힘이고 경쟁력인 정보화 시대에 “책 읽는 세종”을 세종시의 도시 브랜드로 키우고자 한다. 이를 위해 2020년까지 시립도서관을 건립하고, 도서관 장서를 시민 1인당 2권으로 확충하는 등 도서관 인프라 확대를 위해 노력하고 있다.

또한, 면적이 축구장 6배 크기인 32만 2,000㎡로 국내 최대의 인공호수인 '세종호수공원'을 세종시를 대표하는 랜드마크로 키워 나갈 계획이다. 아울러 세종시를 관통하는 금강과 미호천이 만나 하늘과 강이 어우러진 천혜의 경관을 자랑하는 합강공원의 아름다운 자연을 잘 보존하고 캠핑 시설을 확대하여 전국 최고의 캠핑 명소로 가꾸어 나갈 예정이다.

이 밖에도 근현대 미술의 거장 '장욱진' 화백의 생가 복원과 기념관 건립을 추진하고, 세종대왕의 충신인 김종서 장군 묘역(기념물 2호)을 역사테마공원으로 조성하여 세종시의 브랜드 가치를 높이고 문화유산으로 미래 가치를 창출하고자 한다.

도시 내 균형발전과 '청춘조치원' 사업

자치분권에 있어 도시 내 균형발전 또한 매우 중요한 문제다. 세종시는 국가균형발전뿐만 아니라 지역 내 균형발전에도 중점을 두고 있다.

세종시의 원도심이라 할 수 있는 조치원은 1931년도에 대전, 광주 등과 함께 읍으로 승격된 오래된 도시이고, 옛 연기군의 중심을 이루는 곳이었다. 하지만 신도시가 조성되면서 구도심인 조치원은 아무래도 소외감과 상실감을 느낄 수밖에 없는 상황이라서 조치원 지역을 전체로 놓고 '청춘조치원'이라는 이름의 도시재생사업을 추진하고 있다.

오래된 도시이다 보니 도로가 좁고 주차할 곳이 없어 장사도 잘 안 되어 도시가 전체적으로 낙후되고 생활환경도 열악한 조치원을 젊은 도시로 만드는 이른바, 청춘조치원 사업을 추진하여 도시 구조를 바꾸고 환경도 개선하고 일자리를 문화 측면의 기반도 만들어 가고자 한다. 청춘조치원 사업의 핵심은 바로 주민들이 적극적으로 사업의 주체로 참여하고 있는 점이다. 처음 22개 과제로 시작한 청춘조치원 사업은 주민들이 참여하고 토론하면서 스스로 사업을 발굴하여 지금은 64개 과제로 확대되었다. 최근 문재인 정부가 도시재생 뉴딜사업을 추진하고 있는데 그 모델이 될 만한 사업을 조치원에서는 이미 5년 전에 시작한 것이다. 청춘조치원 사업이 마무리되면 조치원도 신도심 못지않게 살기 좋은 지역으로 탈바꿈할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

아울러 로컬푸드 사업도 추진 중이다. 로컬푸드 사업이란 세종시에서 생산된 농산물을 세종시민들이 소비하도록 하는 프로그램이다. 중간 유통 단계가 생략이 되고, 농민과 도시민이 직거래를 하게 되는데 생산자인 농민들의 입장에서 소득이 늘어나게 되고, 소비자인 도시민들은 안전하고 신선한 식품을 쉽게 구할 수 있어 농민과 도시민 모두 좋아하는 사업이다.

로컬푸드 사업의 일환으로 농산물을 직거래하는 '싱싱장터' 2개소를 설치하여 운영 중인데 이곳이 도시민과 농민이 농산물을 통해 만나는 곳이다. 매일 평균 6,000만원 정도의 농산물이 거래되고 있다. 대형 할인점과 비교해서 생각해보면 대형 할인점에서 소비가 이뤄지면 그곳에서 발생한 소득은 다시 서울로 올라가게 되지만 여기서는 지역에서 거래가 되기 때문에 지역 경제에도 도움이 되고 있다.

‘시민주권 특별자치시’

마지막으로, 진정한 자치분권, 주민자치를 실현하기 위해서는 일상의 행정에서 시민들이 직접 정책을 결정하고 감시할 수 있어야 한다. 세종시는 ‘시민주권 특별자치시’라는 자치분권 모델 도시를 만들고자 한다. ‘시민주권 특별자치시’는 풀뿌리 민주주의를 본격적이고 온전하게 실현해 지방자치분권 모델 도시로 건설 중인 도시의 다양한 문제와 현안에 대해 마을 주민들이 직접 의견도 제시하고 토론을 통해 해결 방안도 찾아가는 구조를 갖출 계획이다. 이를 제도적으로 뒷받침하기 위해 읍면동장 추천제(공모제) 도입과 읍면동 주민자치회 및 리단위 마을회를 신설하고 마을공동체 지원센터 설립, 읍면동에 재정조정권 부여 등을 도입할 예정이다.

문재인 대통령은 균형발전과 자치분권에 관해 뚜렷한 철학이 있는 분이시다. 대통령께서 세종시와 제주도를 연방제 수준의 자치분권 시범도시로 만들겠다는 뜻을 밝히면서 이를 뒷받침할 후속 작업이 진행 중이다. 현재 대통령 직속 지방자치발전위원회와 지역발전위원회의 산하에 ‘세종-제주 자치분권·균형발전 특별위원회’를 운영 중인데 특위는 우리 시 자치분권 확대를 위한 제도 개선 사항 발굴 및 지역 발전 시책 사항 등 논의를 위해 설치되었다. 특위에서는 자치재정과 자치조직, 자치세제, 교육자치, 자치경

찰 등 광범위한 과제가 검토되고 있다. 지방분권의 제도적 인프라를 갖추는 단계이다. 이처럼 국가 차원에서 검토 중인 연방제 수준의 자치분권과 세종시에서 추진하는 ‘시민주권 특별자치시’ 정책이 시너지효과를 발휘하면 세종시는 우리나라 최고의 주민자치, 지방자치 시범도시가 될 것이다.

“인프라 확충과 주민 복지와 삶의 질 제고는 서로 다르지 않다”

인프라는 지역민 삶의 질의 중요한 척도,
지자체도 인프라에 대한 인식과 책임감 확립해야

육 동 한
강원연구원 원장

인프라의 중요성

인프라 시설(Infrastructure)은 모든 일상 생활 및 경제 활동에 필수적인 토대를 제공하는 핵심적 사회기반시설을 의미한다. 이러한 사회기반시설은 생활의 편의성 제공 및 질적 수준 제고, 국민의 안전을 담보하기 위한 필수적 기초 요소가 될 뿐만 아니라 지역 산업 및 경제 시설을 유지하기 위한 근간이 되기도 한다. 또한, 인프라 시설을 신규로 확충하거나 유지·관리하는 과정에서 유발되는 일자리 창출 및 고용 등의 경제적 파급효과는 개인 삶의 질 향상에 직접적인 영향을 미치는 주요 요소이기도 하다.

세계경제포럼(WEF, 2016)에서도 인프라의 중요성을 강조한 바 있다. 세계 각국의 인프라 수준과 국가 경쟁력을 비교하여 이들이 밀접한 비례 관계에 있음을 제시하였다. 우리나라의 글로벌 국가 경쟁력은 전체 평가

대상 138개국 중에서 26위, 상세 부문별 경쟁력 중 인프라 경쟁력은 14위로 평가되었다. 실질적으로, 우리나라는 1970년대 산업화 이후 교통 인프라 부문 중심의 집중 투자가 급속한 경제 성장의 밑거름이 되었으며, 생산·고용 유발 및 고용 안정화 등을 통해 개인의 복지 증진에도 현격히 기여해 왔음은 누구도 부인하기 어려운 사실이다. 이는 인프라의 확보가 지역의 경쟁력을 가늠할 수 있는 중요한 요소가 되고, 지역민의 삶의 질 제고를 위한 중요한 척도가 되므로 결국 주민의 복지와 분리된 별개적인 문제가 아님을 분명히 시사하고 있다.

주요국 대부분은 인프라 투자 비중 확대

이러한 인프라의 중요성에도 불구하고, 최근에는 국민의 생활수준 향상에 따라 복지에 대한 욕구가 높아지면서 직접적인 복지 관련 부문의 예산은 점차적으로 급증하고 있는 반면, 인프라 확충을 위한 SOC 예산은 급격히 축소하는 추세에 있어 여러 우려를 낳고 있다.

보건·복지·고용 부문의 예산은 2009~2017년에 연평균 6.1%씩 증가해 왔으며, 2017~2021년에는 연평균 9.8%씩 증가하여 2021년에는 188.4조원까지 급증할 것으로 전망되고 있다.

반면, SOC 예산은 2015년 26.1조원에서 2021년에는 16.2조원까지 감소하고, 국가 예산에서 차지하는 SOC 예산 비중 또한 2010년 8.6%에서 2016년에는 5.9%로 감소하였으며, 2021년에는 3.2%까지 축소될 것으로 전망된 바 있다.

이는 글로벌 금융위기 이후 인프라 부문 투자 비중을 확대하고 있는 세계 주요 각국의 상황과 대비해 많은 우려를 낳고 있다. 미국은 기존 인프라의 재건을 위해 투자 확대를 계획하고 있으며, 트럼프 정부에서는 향후 10

년간 1조 달러의 인프라 투자를 추진할 계획을 밝힌 바 있다. 또한, SOC 예산 비중이 상대적으로 높은 일본(5%), 독일(7.1%), 호주(약 10%) 등의 국가들에서도 투자 비중을 점차적으로 확대 또는 유지하여 사회적 기반시설의 지속적 확충 및 개선을 도모하고 있다.

이와 같이 주요 국가 대부분이 인프라의 재건 및 확충을 위한 중·장기 계획의 필요성을 인식하고 중점 인프라 부문에 대한 전략적 투자 계획을 수립하여 단계적으로 시행하고 있는 것이다. 또한, 인프라 투자 계획 수립에 있어서는 단순히 신규 인프라의 확충뿐만 아니라 각 국가의 미래 발전 전략 달성을 위한 인프라 시설의 투자 계획을 병행하여 수립 및 이행하고 있으며, 국민들의 삶의 질 향상을 위한 신규 인프라의 발굴 및 투자도 병행하고 있다는 점은 시사하는 바가 크다.

SOC 투자에 대한 정부 시각 변화… “그나마 다행”

이에 대비해, 국내 SOC 예산 비중의 과도한 축소는 국가의 미래 성장 잠재력을 축소시키고, 일자리 창출 및 지역 경제의 침체를 야기할 수 있다는 측면에서 많은 우려가 제기되고 있다. 최근의 국내 경제 침체와 고용 감소는 이러한 우려를 더욱 증폭시키고 있는 실정이다.

이러한 어려운 사정 속에서 최근 SOC 사업에 대한 정부의 시각 변화는 그나마 다행스러운 일로 여겨진다. 대통령과 경제부총리의 SOC 예산 투자 확대 주문과 더불어 여당에서도 도시 투자를 통한 성장 동력 마련을 추진해야 한다는 국가 투자 패러다임 전환을 주문하면서 어려운 상황을 전환시킬 숨통은 마련된 것으로 평가된다.

그러나, 인프라 및 SOC의 확충은 단순히 토목사업을 시행하는 일시적 경기 부양책이 아니라 국민의 삶의 질 개선 및 복지 제고와 직접적으로 연

계된다는 인식 하에 중장기적인 추진 전략을 마련하여 그 효과를 극대화할 수 있는 정책 방향의 마련이 필요할 것이다.

다수의 경우, SOC 예산 확대가 오히려 저성장 및 지역간 불균형을 야기한다는 비판도 제기하고 있으나, 이는 역으로 그간의 SOC 예산 투입이 지역의 균형 발전을 고려하지 못한 채 편중되어 진행돼 왔다는 것을 의미하기도 한다. 따라서, 그간 역대 정부에서 지속적으로 추진되어 왔던 지역의 균형 발전을 위해서라도 인프라와 SOC에 대한 적정 예산 투입은 지속적으로 필요하며, 특히 인구 소멸위기 지역 등 불균형 지역에 대해서는 보다 적극적인 활성화 대책으로 전개될 필요가 있을 것이다. 인프라 시설의 확충은 국가 및 지역의 경쟁력 제고라는 대의 측면에서뿐만 아니라, 지역의 균형 발전 및 국민의 삶의 질 제고라는 복지 측면에서의 합리적인 접근이 필요할 것이다.

인프라 부족, 지역 경쟁력 약화 및 지역 소멸 야기

여전히 각종 인프라가 부족한 강원도의 경우에도, 2018 평창동계올림픽 개최를 계기로 동서고속도로(서울~양양), 제2영동고속도로(서울~원주), 강릉선 KTX의 개통 등 광역 교통망 측면에서 많은 진전이 이루어졌다. 이는 단순히 동계올림픽만을 위한 활용 시설이 아닌 지역의 활성화와 도민의 삶의 질 개선을 위한 기반시설로 충분히 활용되고 있다. 또한, 최근에 급진전되고 있는 남북 화해와 협력시대의 도래에 있어 그 활용성이 더욱 높아질 것으로 기대되고 있다.

하지만 교통, 물관리, 주거 및 교육, 산업 및 경제, 문화·체육·의료 등 사회 전반에 걸쳐 부족한 인프라 시설은 여전히 고민스러운 부분이다. 이러한 사회기반시설의 부족은 인구 유출 및 고령화사회의 가속화, 지역경제

위축 등을 야기하여 지역의 경쟁력을 약화시키는 것은 물론 지역을 소멸에 이르게 하는 사회적 위협 요인으로도 작용할 우려가 있다. 따라서, 인프라가 이미 충분히 확보되어 있는 대도시 지역의 논리가 아닌 지역의 균형 발전 및 국민의 삶의 질 제고 측면에서의 SOC 및 인프라 확충이 본격적으로 논의되어야 한다. 특히, SOC 및 인프라 확충에 있어 단순히 경제적인 비용-편익의 타당성 논리만을 고려할 것이 아니라, 국민 모두가 평등한 삶의 질을 확보해 갈 수 있도록 균형적인 사회적 비용-편익을 충분히 고려해 소외 지역 또는 불균형 지역의 주민 복지와 삶의 질 향상을 위한 적극적 접근 방안의 강구가 필요할 것이다.

여전히 불균형이 존재하는 지역에서 인프라 및 SOC 확충 없이 지역 활성화 및 경제적 안정화의 유인책을 마련한다는 것은 더없이 어려운 일이 될 수밖에 없다. 지역간 불균형이 심화되고 ‘지역 소멸’이라는 말이 심심치 않게 회자되고 현 시점에서는, 안정된 인프라를 지닌 대도시 지역의 논리에서 벗어나 그렇지 못한 지역이 지닌 특수성을 고려하여 균형 있는 인프라 확보를 통해 균등한 삶의 질 영위를 위한 기초 토대를 마련하는 정책적 배려가 필요한 시점이다. 특정 인프라의 시급한 확충 또는 성능 개선이 필요하나, 지자체의 재정적인 어려움으로 시행이 어려운 경우에는 국가가 우선적인 예산 배정을 고려하는 등 지역균형발전을 위한 현실적이고 정책적인 지원의 시행도 필요하다.

인프라는 지역균형발전, 삶의 질 제고의 기초 토대

인프라 확충, 주민 복지와 삶의 질 제고는 서로 다르지 않으며, 밀접한 유기적 관계선상에 함께 놓여 있다. 주민의 복지 증진과 삶의 질 제고를 위해서는 직접적인 복지 정책도 중요하다. 그러나 정부는 사회적 기반시설의

확충 또한 지역균형발전 및 삶의 질 제고를 위한 기초 토대가 된다는 것을 분명하게 인식할 필요가 있다.

국가뿐만 아니라 지자체에서도 인프라에 대한 분명한 인식과 책임감이 확립되어야 한다. 경기 침체와 일자리 감소, 지역의 소멸 위기 등은 지역에서 현실적으로 나타나고 있는 문제이므로, 이러한 어려움을 중요히 인식하여 불요불급한 지출을 최소화하고 주민의 삶의 질 제고와 지역균형발전 및 성장 동력 마련을 위한 추진 전략 수립에 총력을 기울여야 한다. 이것이 지자체의 책무이다.

SOC 투자는 미래의 복지이자 지역 발전이다

민생 안정과 지역 발전을 위한 자치단체장과 지방의원들의 역할

김용수
한국건설관리학회 회장(중앙대 교수)

민주주의 꽃이라는 선거로 뽑힌 지방자치단체장 및 지방의회의원들은 공인으로서 공적인 일을 잘 해야 할 것이다. 공적인 일을 한다는 것은 법규에 따라 예산을 사용해서 일을 하는 것이다. 따라서 일을 한다는 것은 예산을 사용하는 것이라 할 수 있고 일을 잘 한다는 것은 예산을 잘 사용하는 것이고, 일을 잘 못한다는 것은 예산을 잘못 사용하는 것이라고 간단히 말할 수도 있다. 이번의 민선 7기 지자체장들과 지자체의원들은 예산을 잘 사용하고 임기 후 평가도 일을 훌륭히 잘했다는 결과를 받기를 기대해본다.

사회복지는 당장의 복지이고 SOC 투자는 미래의 복지

선거에 출마했던 지자체장들과 지자체의원들은 수많은 공약들을 내걸었는데, 그 많은 공약들의 핵심은 모두 민생 안정과 지역 발전을 위한다는 것으로 요약될 수 있다. 민생이란 무엇인가? 지역주민들의 생활과 생계이

다. 한마디로 지역주민들의 먹고사는 문제, 즉 지역경제이다. 이는 현재 잘 먹고사는 것과 미래의 생계 수준을 올리는 것일 것이다. 현재 잘 먹고사는 것은 사회복지와 밀접히 연결되어 있고, 미래의 생계 수준을 올리는 것은 양질의 직장 및 고용 확대와 밀접히 연결되어 있다.

좋은 직장을 늘리고 고용을 증대시키기 위해서는 사회간접자본(SOC) 투자가 절대적이다. 지역 발전은 당연히 SOC 투자와 밀접히 연결되어 있다. 요약하면 민생 안정에는 사회복지와 사회간접자본 투자가 직결되어 있고, 지역 발전에는 사회간접자본 투자가 직결되어 있다. 이렇게 볼 때, 사회복지 는 당장의 복지이고 사회간접자본 투자는 미래의 복지이자 지역 발전이다.

사회간접자본, 경제 활동의 기초이자 원동력

『서울시 도시계획용어사전』에서는 사회간접자본에 대해 다음과 같이 설명하고 있다. “생산 활동과 소비 활동을 직·간접적으로 지원해주는 자본의 하나로서, 도로·항만·공항·철도 등 교통시설과 전기·통신, 상하수도, 댐, 공업단지 등을 포함하고 범위를 더 넓히면 대기, 하천, 해수 등의 자연과 사법이나 교육 등의 사회제도까지를 포함한다. 사회간접자본은 사회 구성원 모두가 무상 또는 약간의 대가로 이용할 수 있으며, 국가의 생산 활동·소비 활동 등 일반적 경제 활동의 기초가 되므로 재화·서비스 생산에 간접적으로 공헌하게 된다. 사회간접자본에 대한 투자는 규모가 크고, 투입된 자본의 회수에 오랜 기일이 소요되며, 그 효과가 사회 전반에 미치게 되는 특징이 있어, 일반적으로 개인이나 사기업이 아닌 공공기관이나 정부의 주도에 의해 이루어지는 것이 통상적이었으나 최근에는 민간에 의한 투자도 활발히 이뤄지고 있다.”

이 설명에 따르면 사회간접자본은 경제 활동의 기초이자 원동력이다. 이

들이 잘 갖춰지고 정비되어 있으면 국내외 투자가 늘고 그 결과 우리의 직장이 생기고, 우리의 시간의 효율성이 증대되어 사용자 전체의 부가가치가 증대된다.

예를 들어 서울시가 교통 인프라 투자를 늘리고, 그 결과 현재 서울시의 평균 교통속도가 2배로 빨라지게 된다고 가정해보자. 당연히 동남아 지사 등을 설립할 외국사가 서울로 더 많이 오게 될 것이고, 그 결과는 서울의 일자리 수 증가, 서울시의 세수 확대, 서울시민의 시간 효율성 증대로 이어져 사용자 모두의 소득 증대로 연결될 것이다. 반대로, 인프라 투자 저조로 교통속도가 2배로 더 느려진다고 가정해보자. 당연히 서울에서 철수하는 회사가 늘게 될 것이고, 이는 직장 수 감소, 세수 축소, 시민의 시간 효율성 악화를 초래해 사용자 모두의 소득 감소로 연결될 것이다. 당연한 이치이겠지만 인프라 투자야말로 우리의 양질의 일자리 확대이고 더 크고 확실한 복지인 것이다.

지역발전 측면에서 본다면 하드웨어적 기반 구축과 소프트웨어적 기반 구축일 것이다. 하드웨어적 기반은 바로 필요한 사회간접자본의 구축이고, 소프트웨어적 기반은 각종 법규와 제도의 현대화일 것이다. 즉, 지역에서 꼭 필요한 철도, 도로, 항만, 교육 시설, 노약자 시설 등과 같은 사회간접자본의 구축 없이는 지역 발전은 논할 수 없다.

합당한 인프라 투자 프로젝트를 선정하려면...

그렇다면 이와 같이 증대한 SOC의 국내 수준은 어떠한가? “대한건설협회에 따르면 한국의 1인당 도로 총연장은 경제협력개발기구(OECD) 35개국 중 최하위다. 자동차 1대당 도로 총연장은 OECD 35개국 중 33위다. 지방의 상수도율도 88%에 그치면서 OECD 평균인 96.9%보다 한참 뒤떨어

진 수준이다.”(아시아경제, 2018.7.30) 그러나 이러한 상황에서도 최근의 국내 현실은 사회복지 투자 확대를 위해 인프라 투자 예산을 지속적으로 축소하고 있어 지역 발전에 저해 요인이 될 가능성이 커지고 있는 것이다. 위에서 살펴본 바와 같이 사회복지의 당장의 복지이고 사회간접자본 투자는 미래의 복지이자 지역 발전이기에 사회복지 투자와 인프라 투자의 합당한 밸런스가 무엇보다도 중요하다.

인프라 투자를 위해서는 합당한 인프라 투자 대상 결정과 투자 과정의 관리 및 결과에 대한 피드백이 중요하다. 합당한 인프라 투자 프로젝트 선정을 위해서는 다음의 사항들이 고려되어야 할 것이다.

우선, 정치적 목적의 생색내기용이나 치장용 SOC는 과감히 제거되어야 한다. 과거의 사례들 중에는 필요도 없는 공항을 건설하여 수년간 거의 사용하지 않은 예도 있었고, 최근의 인천공항 KTX 경우에는 원래 KDI가 ‘애물단지’라 경고했는데도 불구하고 투자한 결과 4년여 만에 3,000여 억원을 사장시킨 것으로 보고되고 있다. 이러한 돈을 다른 SOC에 투자했다면 하는 아쉬움이 매우 크다.

둘째, 향후 해당 지자체의 인구 변화 구조와 인구 재배치를 반드시 고려한 투자가 이루어져야 할 것이다. 향후 대규모로 인구가 감소할 것으로 예상되는 지역에서 지금 당장만 필요한 인프라를 가시설이 아닌 영구시설로 건설하는 것은 오히려 지자체에 큰 짐이 될 것이 분명하다.

셋째, 필요한 시설일 경우 철저한 그리고 합당한 타당성 분석에 근거하여 투자 우선순위를 결정하여야 할 것이다. 과거에 문제 사업을 두고 ‘정치적 타당성 분석의 결과’라는 웃지 못할 말이 회자되기도 했다. 타당성 분석 시 정치적 목적에 의한 압력은 철저히 배제되어야 할 것이다. 공공 분야의 타당성은 흔히 BC 분석을 기초로 평가하는데, 여기에 근거가 되는 비용과

효용이 철저히 그리고 전문가 누구나 인정할 수 있는 방법으로 측정되어야 할 것이다.

마지막으로, 급변하는 지구환경 변화나 국제 경제 여건, 그리고 신기술 발전 등을 고려할 때 타당성 분석과 최종 의사결정시 다음과 같은 점들이 추가적으로 중요하게 고려되어야 한다.

- 지자체의 경쟁력 강화 방향과 일치하는가
- 일자리를 만드는 투자인가
- 향후 지역의 먹거리를 창출할 수 있는 투자인가
- 생산성 유발효과가 검증된 투자인가
- 국가적 또는 타 지역과의 연결망 차원에서 시너지효과를 창출하는 사업인가
- 지구환경 변화로 인한 재난의 대형화(대홍수, 대지진 등)에 적합하게 대응할 수 있는 사업인가
- 환경 문제나 4차 산업혁명에 따른 미래 신기술 발전을 고려한 투자인가

해외 선진 지자체들의 인프라 투자 연구해볼 필요 있어

이러한 인프라 투자에 관해 한국건설산업연구원(원장 이상호)은 2018년 5월에 「지역별 인프라 투자 정책방향 및 핵심 인프라 프로젝트 발굴 연구」 보고서를 발간하였다. 이 보고서는 인프라에 대한 지역민의 인식 수준과 실제 지역별 유형별 인프라 실태에 대한 진단과 분석을 바탕으로 국민 안전 및 지역 경쟁력 제고를 위해 지역별 핵심 프로젝트를 발굴하고 인프라 투자 정책 방향을 제시하고 있다. 특별한 것은 신규 수요 및 노후 인프라 현황, 지역 숙원사업 등이 상이한 지역 특성을 고려하여 16개 시·도별 맞춤형 연구 결과를 제시하고 있는 점이다.

임기 2년차를 맞이한 민선 7기 책임자분들의 민생 안정과 지역 발전 차

원에서 살펴볼 내용이 많은 것으로 사료된다. 이를 통해 사회복지 투자와 인프라 투자의 합당한 밸런스를 유지하고, 확실한 인프라 투자를 바탕으로 양질의 일자리와 고용 증가, 교통혼잡비용 감소, 국가/지역 물류비 감소 등을 이룬다면 지역 발전의 확실한 선순환 발전 구조를 정착시킬 수 있을 것이다. 이런 측면에서 해외 선진 지자체들의 인프라 투자를 연구해볼 필요가 있다. 나아가 이러한 선순환 구조를 지속할 경우 우리와 다음 세대는 미래를 걱정 없이 맞이할 수 있고, 모범 지역 사회/경제를 리드할 수 있을 것이다.

일꾼으로 회자될 것인가 한량으로 회자될 것인가

민선 7기 지자체장과 지방의원들은 지난 2018년 6·13 지방선거에서 당선된 분들이다. 선거에서의 당선은 그 시점에 투표한 사람들로부터 최대 득표를 얻었다는 것을 의미한다. 따라서 시점이 몇 달이라도 바뀌면 당연히 결과도 달라질 수 있다. 또한 투표율(6·13 지방선거 투표율은 60.2%)이 있기에 투표자/유권자 전원이 투표에 참여한 게 아니라 상당수가 투표를 하지 않았다는 것을 의미한다. 따라서 투표를 하지 않은 유권자가 6·13 지방선거의 경우 약 40%나 되고, 이들이 모두 투표를 했다면 그 결과는 아무도 예측하기 힘든 게 사실이다.

더 나아가 투표자는 모두 국민이고 사람이다. 즉, 투표 결과를 해석할 때 절대적 시점에서 절대적으로 가장 합당한 인물을 전지전능한 신의 뜻으로 점지해준 것이 아니라는 것이다. 따라서 당선인들은 업무로써, 또 예산을 최적으로 사용함으로써 지역사회에 봉사해야 할 것이고, 그 결과는 당선 4년 후인 2022년 지방선거에서 명확히 분석되어 나오게 될 것이다.

돈/예산 쓰는 데에는 한 집안 수준이나 가문 수준이나, 사회나 지자체/국

가나 공통적인 것이 하나 있다. 시쳇말로 “버는 놈 따로, 쓰는 놈 따로”라는 말이 있다. 세월을 지나면서 보니 사실인 것 같다. 주변의 여러 가문에서부터 세계 여러 국가들을 보아도 허리띠 졸라매고 미래의 먹거리를 만들고, 생산성을 키우고, 미래의 전체적 부를 늘리는 일꾼이 있는가 하면, 기회만 되면 편하고 쉬운 방법으로 곡간을 털어 현재 배부른 것에 만족하게 하고, 미래를 대비하지 못해 향후 전체적 부의 토대를 말아먹는 한량도 있다.

4년 임기 동안 후대를 위한 발전의 초석을 놓을 수도 있고 반대로 쇠퇴의 초석을 놓을 수도 있다. 역사는 때로 인기와 포퓰리즘에 영합하기도 하지만 시간이 지나면 이성으로 돌아와 일꾼과 한량을 구별하고 평가를 내릴 것이다. 특히, 이번 선거는 중앙정부와 지방정부가 거의 1개 정당에 의한 지배라는 결과를 만들었다. 장점으로는 중앙과 지방의 유기적인 협조가 될 수 있지만, 단점으로는 견제 장치가 없다는 측면도 있다. 어느 때보다도 향후 냉철한 평가에 대비한 계획과 추진이 필요한 상황이다. 따라서 민선 7기의 공직자들은 일꾼으로 회자될 것인가 한량으로 회자될 것인가를 명확히 되새기고, 그 결과는 지자체 유권자들의 삶과 미래에 100% 반영된다는 것을 직시하고 지역 행정에 임해야 할 것이다.

서울특별시 노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진 조례

[시행 2017. 9. 21.] [서울특별시조례 제6669호, 2017. 9. 21. 일부개정]

서울특별시
(안전총괄과) 02-2133-7583

제1조(목적) 이 조례는 서울특별시 노후기반시설의 성능개선 및 장수명화를 통해 운영의 안전성과 효율성을 높이는데 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “노후기반시설”이라 함은 서울특별시(이하 “시장”이라 한다)이 관리주체인 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호의 시설물과 간선 이상의 하수관로 중 완공 후 30년이 지난 시설물을 말한다.
2. “유지관리”란 완공된 시설물의 기능을 보전하고 시설물 이용자의 편의와 안전을 확보하기 위하여 시설물을 일상적으로 점검·정비하고 손상된 부분을 원상복구하며 경과시간에 따라 요구되는 시설물의 개량·보수·보강에 필요한 활동을 하는 것을 말한다.
3. “성능개선”이란 제2호의 유지관리 중에 미래의 수요변화 및 다양화에 대응하여 노후기반시설의 제원이나 성능 및 효율을 구조적으로 높이는 것을 말한다.
4. “장수명화”란 시설물 생애주기비용의 효율성과 안전성 향상을 목적으로 노

후기반시설의 내용연수를 늘리거나 연장하기 위해 치명적인 손상이 발생하기 이전 시점에서 구조 및 내구 성능을 해당 시설물 전반에 대해 사전 정비해 나가는 것을 말한다.

5. “생애주기비용”이란 시설물의 건설, 사용, 유지관리, 폐기, 처분 등에 이르는 전체 생애주기에 걸쳐 발생하는 총비용을 말한다.
6. “잔존수명”이란 시설물의 구조성능과 내구성능을 평가하고 이를 통해 이론적으로 예측한 남아있는 내용연수를 말한다.

제3조(다른 법령과의 관계) 노후기반시설의 성능개선 및 장수명화에 관하여 다른 법령이나 조례에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 조례가 정하는 바에 따른다.

제4조(시장의 책무) 시장은 노후기반시설의 안전성 확보 및 효율성 증대를 위해 적극 노력하여야 한다.

제5조(실태평가보고서 작성)

① 시장은 제2조제1호에 따른 노후기반시설(이하 ‘노후기반시설’이라 한다)을 대상으로 다음 각 호의 사항을 시설물별로 조사·평가한 후 이를 종합하여 실태평가보고서를 작성하고 5년마다 갱신한다.

1. 시설개요 및 운영현황
2. 이용수요(또는 용량)의 변화와 미래예측
3. 내구성능의 변화와 현황
4. 구조성능의 변화와 현황
5. 보수·보강 등 유지관리 이력과 현황
6. 잔존수명 평가
7. 만일의 붕괴나 운영중단 등에 따른 피해영향 평가
8. 성능개선의 필요성 판단(필요시 기본계획 포함)
9. 장수명화의 필요성 판단(필요시 방안제시 포함)
10. 성능개선 및 장수명화에 따른 미래가치
11. 준공이후 투입 재정내역 및 성능개선·장수명화를 위한 소요 재정규모

12. 그 밖에 제7조의 성능개선위원회에서 필요하다고 의결된 사항

- ② 시장은 제1항의 실태평가보고서를 작성함에 있어 법 제6조부터 제7조의2까지에 의해 시행한 안전점검 및 정밀안전진단 보고서 등 서울특별시(이하 '시'라 한다)가 발간한 관련 자료를 활용할 수 있다.

제6조(종합관리계획의 수립)

- ① 시장은 제5조의 실태평가보고서를 작성한 후 6개월 이내에 이를 토대로 서울특별시 노후기반시설의 성능개선 및 장수명화를 위한 종합관리계획(이하 “종합관리계획”이라 한다)을 수립하고 5년마다 갱신한다.
- ② 종합관리계획에 포함되어야 하는 사항은 다음과 같다.
 1. 노후기반시설의 관리 총괄현황
 2. 성능개선 및 장수명화 촉진 기본계획
 3. 중장기 재원확보 방안
 4. 노후기반시설의 투자우선순위 선정 및 연차별 투자계획
 5. 노후기반시설의 유지관리·성능개선·장수명화 관련 연구·개발 투자계획
 6. 그 밖에 제7조의 성능개선위원회 위원장이 필요하다고 인정하는 사항

제7조(성능개선위원회 구성·운영)

- ① 시장은 제5조의 실태평가보고서 작성과 제6조의 종합관리계획 수립 등의 타당성 확보를 위한 심의 또는 자문을 위해 서울특별시 노후기반시설 성능개선위원회(이하 '성능개선위원회'라 한다)를 구성·운영할 수 있다. <개정 2017.9.21>
- ② 성능개선위원회의 위원은 다음 각 호의 사람 중 40명 이내로 구성하되 시장이 임명 또는 위촉한다. <개정 2017.9.21>
 1. 서울특별시의회(이하 '의회'라 한다) 해당 상임위원회 위원
 2. 시 관계 공무원
 3. 기반시설 건설·유지관리등 관련 산업체·학교·연구기관 전문가
 4. 기반시설 건설·유지관리등 관련협회 전문가
 5. 기타 노후기반시설 성능개선 및 장수명화 촉진에 기여한 사람
- ③ 성능개선위원회의 위원장은 시 관계부서의 본부장이 되고, 부위원장은 2명으로

하되 시 관계부서의 국장과 시 재정을 담당하는 국장이 되며 간사 1명은 위원장이 관계부서 과장 중에 지명한다. <개정 2017.9.21>

- ④ 성능개선위원회는 다음 각 호의 사항을 심의 또는 자문한다.
 1. 제5조 실태평가보고서 작성을 위한 기본계획 및 성과물의 타당성
 2. 제6조 종합관리계획 수립을 위한 기본계획 및 성과물의 타당성
 3. 그 밖에 노후기반시설의 성능개선 및 장수명화 촉진을 위해 시장이 요청하는 사항
- ⑤ 성능개선위원회가 노후기반시설의 현장을 확인하고자 할 때는 시장은 원활한 지원을 하여야 한다.
- ⑥ 효율적 운영을 위하여 전문분야별 분과위원회를 둘 수 있다. <개정 2017.9.21>
- ⑦ 성능개선위원회 위원 중 위촉위원의 임기는 2년으로 하되 2차례 연임할 수 있다. <신설 2017.9.21>

제8조(기반시설총괄정책위원회 구성 및 운영)

- ① 시장은 제6조의 종합관리계획을 수립하고 이를 시행함에 있어 최종적인 조정 및 결정을 위해 필요하다고 판단하는 경우 일시적으로 서울특별시 도시기반시설 총괄정책위원회(이하 '기반시설총괄정책위원회'라 한다)를 구성·운영할 수 있다.
- ② 기반시설총괄정책위원회의 위원장은 시장이 되고, 부위원장은 행정 1·2 부서장이 된다.
- ③ 기반시설총괄정책위원회의 위원은 다음 각 호의 사람 중 30명 이내로 구성하되 시장이 임명 또는 위촉한다.
 1. 의회 해당 상임위원회 위원
 2. 시의 재정 업무관련 실·본부·국의 장
 3. 시의 기반시설 업무관련 실·본부·국의 장
 4. 시의 기반시설 업무관련 시 산하 투자기관의 장
 5. 제7조제2항의 제3호부터 제5호까지에 해당하는 사람
- ④ 기반시설총괄정책위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.

1. 종합관리계획의 수립에 있어 최종 조정 및 결정에 관한 사항
2. 종합관리계획의 시행중 애로사항 및 중간점검에 관한 사항
3. 기존 종합관리계획 변경에 관한 사항(이 경우 성능개선위원회의 사전타당성 검증을 거쳐야 한다)
4. 노후기반시설 이외의 기반시설에 대한 성능개선 및 장수명화 정책수립 등 그 밖에 위원장이 필요하다고 판단하는 사항

⑤ 기반시설총괄정책위원회 위원장은 위원회 구성 목적이 달성되었다고 판단할 때는 위원회 의결로 해산한다. [전문개정 2017.9.21]

제9조(의회보고) 시장은 종합관리계획이 수립 또는 갱신되는 경우 의회 해당 상임 위원회에 보고하여야 한다.

제10조(수당 및 여비) 성능개선위원회 또는 기반시설총괄정책위원회 회의에 출석하는 위원에게는 「서울특별시 위원회 수당 및 여비 지급 조례」에서 정하는 바에 따라 예산의 범위에서 수당과 여비를 지급할 수 있다. <개정 2017.9.21>

제11조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부록 2

지속가능한 기반시설 관리 기본법 (약칭 : 기반시설관리법)

[시행 2020. 1. 1] [법률 제16145호, 2018. 12. 31. 제정]

국토교통부
(규제개혁법무담당) 044-201-3225

제1장 총칙

제1조(목적) 이 법은 기반시설의 체계적인 유지관리와 성능개선을 통하여 국민이 보다 안전하고 편리하게 기반시설을 활용할 수 있도록 하고, 나아가 국가경제 발전에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “기반시설”이란 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 기반 시설을 말한다.
2. “유지관리”란 완공된 기반시설의 기능을 보전하고, 기반시설 이용자의 편의와 안전을 높이기 위하여 기반시설을 일상적으로 점검·정비하고 손상된 부분을 원상복구하며 경과시간에 따라 요구되는 기반시설의 보수·보강 등에 필요한 활동을 하는 것을 말한다.
3. “성능개선”이란 기반시설의 주요구조부나 외부 형태를 수선·변경하여 기반 시설의 가치를 증가시키고 수명을 연장시키는 활동을 말한다.
4. “성능평가”란 기반시설의 기능을 유지하기 위하여 요구되는 시설물의 구조적 안전성, 내구성, 사용성 등의 성능을 종합적으로 평가하는 것을 말한다.

5. “생애주기비용”이란 기반시설의 계획, 설계, 건설, 운영, 유지관리, 성능개선, 해체, 처분 등에 이르는 생애주기 전체에 걸쳐 발생하는 총비용을 말한다.

6. “관리주체”란 관계 법령에 따라 기반시설의 관리책임은 지는 다음 각 목의 자를 말한다.

가. 국가·지방자치단체

나. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 “공공기관”이라 한다)

다. 「지방공기업법」에 따른 지방공기업

제3조(기본원칙) 관리주체는 다음 각 호의 기본원칙에 따라 기반시설을 관리하여야 한다.

1. 관리주체는 기반시설의 안전성, 사용성, 내구성 등을 종합적으로 고려하여 선제적으로 관리함으로써 노후화에 따른 생애주기비용을 최소화한다.

2. 국가 및 지방자치단체는 유지관리와 성능개선에 필요한 기술개발을 촉진하고 관련 산업을 진흥하여 새로운 일자리를 창출한다.

제4조(적용대상)

① 이 법의 적용대상은 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 기반시설로 한다.

1. 관리주체가 관리하는 기반시설
2. 체계적인 관리와 예산의 지원이 필요한 기반시설

② 제1항에 따른 기반시설의 종류, 범위에 관한 구체적인 사항은 대통령령으로 정한다.

제5조(국가 등의 책무)

① 국가와 지방자치단체는 국민의 안전하고 편리한 기반시설 이용을 도모하기 위하여 필요한 종합적인 시책을 수립·시행하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 기반시설의 유지관리와 성능개선에 필요한 예산을 확보하고, 중기재정계획에 반영하여야 한다.

③ 관리주체는 국가와 지방자치단체의 시책에 적극 협력하여야 하며 기반시설의 유지관리와 성능개선에 필요한 재원을 마련하여야 한다.

제6조(기반시설의 관리체계) 관리주체별 관리감독기관은 다음 각 호와 같다.

1. 관리주체가 중앙행정기관의 소속 기관이거나 감독을 받는 기관인 경우: 소속 중앙행정기관

2. 제1호 외의 관리주체인 경우: 해당 기반시설이 소재한 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도

제7조(다른 법률과의 관계)

① 기반시설의 유지관리 및 성능개선과 관련하여 다른 법률을 제정하거나 개정하는 경우에는 이 법의 목적과 기본원칙에 맞도록 하여야 한다.

② 기반시설의 유지관리 및 성능개선과 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.

제2장 기반시설 관리 시책의 수립

제8조(기반시설 관리 기본계획)

① 국토교통부장관은 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위하여 기반시설 관리에 관한 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립·시행하여야 한다.

② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 기반시설의 현황, 여건변화 및 미래 전망에 관한 사항
2. 기반시설 유지관리 및 성능개선에 관한 기본목표 및 기본방향
3. 기반시설 관련 법령의 정비 등 제도개선에 관한 사항
4. 기반시설 관리에 필요한 기술의 연구·개발 및 인력의 양성
5. 기반시설 관리를 위한 정보체계의 구축
6. 기반시설 관리에 필요한 재원의 조달 및 운용에 관한 사항

7. 제9조에 따른 관리계획에 필요한 기반시설 유형별 관리계획의 수립방법 등 관리계획 수립지침에 관한 사항

8. 그 밖에 기반시설의 체계적인 유지관리에 관하여 대통령령으로 정하는 사항

③ 국토교통부장관은 기본계획을 수립하거나 변경하려는 때에는 제6조에 따른 관

리주체별 관리감독기관의 장(이하 “관리감독기관의 장”이라 한다)과 협의하고, 공청회 등을 거쳐 의견을 수렴한 결과를 반영한 기본계획을 제18조에 따른 기반시설관리위원회와 국무회의의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 그러하지 아니하다.

- ④ 국토교통부장관은 기본계획을 수립하려는 때에는 관리감독기관의 장 및 관리주체에게 대통령령으로 정하는 자료의 제출을 요청할 수 있으며, 관리감독기관의 장 및 관리주체는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
- ⑤ 국토교통부장관은 제3항에 따라 기본계획이 확정된 때에는 지체 없이 이를 관보에 고시하고, 관리감독기관의 장에게 송부하여야 하며, 이를 받은 관리감독기관의 장은 즉시 관리주체에게 전달하여야 한다.
- ⑥ 그 밖에 기본계획의 수립·시행 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제9조(기반시설 관리계획)

- ① 관리감독기관의 장은 기본계획에 따라 소관 기반시설에 대한 관리계획(이하 “관리계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립·시행하여야 한다. 다만, 다른 법령에 따라 기반시설 관리에 관한 계획이 수립된 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이 법에 따른 관리계획이 수립된 것으로 본다.
- ② 관리감독기관의 장은 관리계획의 수립·변경을 위하여 필요한 경우 관리주체에게 대통령령으로 정하는 자료의 제출을 요구할 수 있으며, 관리주체는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
- ③ 관리감독기관의 장이 관리계획을 수립하거나 변경하려는 때에는 국토교통부장관의 사전검토 및 제18조에 따른 기반시설관리위원회의 심의를 받아야 한다.
- ④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 관리계획의 타당성을 검토하여 필요한 경우 관리감독기관에게 수정 또는 보완을 요구할 수 있다. 이 경우 수정 또는 보완을 요구받은 관리감독기관의 장은 특별한 사유가 없으면 관리주체와 협의하여 수정 또는 보완 후 다시 제출하여야 한다.
- ⑤ 제18조에 따른 기반시설관리위원회는 관리계획의 내용에 대한 적정성 및 투자

의 시급성 등을 심의하여 확정하고, 그 결과를 관리감독기관의 장에게 통보하여야 하며, 관리감독기관의 장은 확정된 관리계획을 관리주체에게 통보하여야 한다.

- ⑥ 관리주체는 확정된 관리계획에 따라 기반시설을 유지관리하여야 한다.
- ⑦ 그 밖에 관리계획의 수립 기준 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제3장 기반시설의 유지관리 및 성능개선

제10조(유지관리)

- ① 관리주체는 소관 기반시설을 제11조에 따른 최소유지관리기준 이상으로 유지관리하여야 한다.
- ② 관리주체는 「건설산업기본법」에 따라 등록된 유지관리업자 등 대통령령으로 정하는 자에게 기반시설의 유지관리를 대행하게 할 수 있다.
- ③ 기반시설의 유지관리에 드는 비용은 관리주체가 조달하며, 관리감독기관의 장은 제11조제1항에 따른 최소유지관리기준 이상으로 관리되도록 관련 시책을 수립하고 필요한 재원이 투입될 수 있도록 지원하여야 한다.

제11조(최소유지관리기준의 설정)

- ① 관리감독기관의 장은 소관 기반시설의 유형별로 최소한의 유지관리수준에 관한 지표(이하 “최소유지관리기준”이라 한다)를 설정·고시하여야 한다.
- ② 국토교통부장관은 최소유지관리기준에 공통적으로 적용될 수 있는 공통기준(이하 “최소유지관리 공통기준”이라 한다)을 설정·고시할 수 있다.
- ③ 최소유지관리기준은 최소유지관리 공통기준에 적합하여야 하며, 최소유지관리기준을 설정·고시하려는 기관의 장은 국토교통부장관 및 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다. 고시된 기준을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우는 제외한다)하려는 경우에도 또한 같다.
- ④ 국토교통부장관이 최소유지관리 공통기준을 설정·고시하려는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 제18조에 따른 기반시설관리위원회의 심의를 거쳐야 한다. 고시된 기준을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하

는 경우는 제외한다)하려는 경우에도 또한 같다.

제12조(성능평가)

- ① 관리주체는 소관 기반시설에 대하여 관계 법령으로 정하는 성능평가를 실시하여야 한다.
- ② 관리주체는 성능평가 결과를 관리감독기관의 장에게 제출하여야 하며, 관리감독기관의 장은 그 결과를 관리계획 수립 시 반영하여야 한다.

제13조(성능개선기준의 설정)

- ① 관리감독기관의 장은 소관 기반시설의 유형별로 관리주체가 유지관리보다는 성능개선이 더 유리한지에 대해 판단할 수 있도록 기준(이하 “성능개선기준”이라 한다)을 설정·고시하여야 한다.
- ② 국토교통부장관은 성능개선기준에 공통적으로 적용될 수 있는 공통기준(이하 “성능개선 공통기준”이라 한다)을 설정·고시할 수 있다.
- ③ 성능개선기준은 성능개선 공통기준에 적합하여야 하며, 성능개선기준을 설정·고시하려는 관리감독기관의 장은 국토교통부장관 및 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다. 고시된 기준을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우는 제외한다)하려는 경우에도 또한 같다.
- ④ 국토교통부장관이 성능개선 공통기준을 설정·고시하려는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 제18조에 따른 기반시설관리위원회의 심의를 거쳐야 한다. 고시된 기준을 변경(대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우는 제외한다)하려는 경우에도 또한 같다.

제14조(기반시설 실태조사)

- ① 국토교통부장관, 관리감독기관의 장 및 관리주체는 다음 각 호와 관련하여 대통령령으로 정하는 사항에 대하여 기반시설 실태조사(이하 “기반시설 실태조사”라 한다)를 실시할 수 있다.
 1. 기본계획 및 관리계획의 수립·변경
 2. 기반시설의 건설, 운영 및 유지관리현황
 3. 최소유지관리기준의 충족 여부

- 4. 성능평가 시행계획 또는 그 결과
- 5. 성능개선기준의 충족여부 및 성능개선의 타당성
- 6. 그 밖에 기반시설 관리 실태 파악을 위하여 필요한 사항

- ② 국토교통부장관, 관리감독기관의 장 및 관리주체는 기반시설 실태조사를 대통령령으로 정하는 기관이 대행하게 할 수 있다.
- ③ 그 밖에 실태조사의 방법 및 절차 등은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

제15조(유지관리 우수 기반시설 선정)

- ① 국토교통부장관은 제18조에 따른 기반시설관리위원회의 심의 결과에 따라 유지관리 우수 기반시설을 선정할 수 있다.
- ② 제1항에 따라 선정된 유지관리 우수 기반시설에 대하여 국가 및 지방자치단체는 제20조에 따른 유지관리비용 또는 성능개선비용의 지원비율을 상향하는 등 인센티브를 줄 수 있다.
- ③ 유지관리 우수 기반시설을 선정하기 위한 기준 및 절차 등은 국토교통부령으로 정한다.

제16조(기반시설 관리시스템 구축·운영)

- ① 국토교통부장관은 기반시설의 유지관리 및 성능개선 현황 등의 정보를 체계적으로 수집·관리 및 활용하기 위하여 관리시스템을 구축·운영할 수 있다.
- ② 국토교통부장관은 기반시설의 효율적인 관리를 위하여 관리주체에게 기반시설 관리시스템의 운영에 필요한 자료 입력과 정보 제공 등을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제공을 요청받은 관리주체는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.
- ③ 기반시설 관리시스템 구축·운영 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제17조(연구개발의 촉진 등)

- ① 국토교통부장관은 기반시설의 유지관리 및 성능개선에 필요한 연구 및 기술개발(이하 “연구개발사업”이라 한다)과 전문인력 양성 등을 위하여 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있다.

1. 기반시설의 유지관리 및 성능개선 관련 기술개발
 2. 기반시설 조사·진단 장비의 개발 및 보급
 3. 기반시설의 운영중단이 없는 성능개선 기술개발
 4. 기반시설 자산가치 평가기법의 개발 및 보급
 5. 기반시설의 유지관리 및 성능개선의 사업화 촉진 및 금융지원
 6. 기반시설의 유지관리 및 성능개선 관련 전문인력의 양성 및 국제협력
 7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항
- ② 국토교통부장관은 연구개발사업을 하는 데에 드는 비용의 전부 또는 일부를 예산의 범위에서 출연 또는 보조할 수 있다.

제4장 기반시설 관리 추진체계

제18조(기반시설관리위원회)

- ① 국가의 기반시설 관리와 관련된 주요 정책 및 계획과 그 이행에 관한 사항을 심의하기 위하여 국무총리 소속으로 기반시설관리위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.
- ② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
 1. 기반시설의 관리에 관한 정책 및 법·제도의 기본방향
 2. 기본계획 및 관리계획
 3. 최소유지관리 공통기준 및 성능개선 공통기준
 4. 유지관리 우수 기반시설의 선정
 5. 국제협력, 기술개발, 인력양성 및 기반구축 등에 관한 사항
 6. 중앙행정기관의 장 및 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)와의 정책 조정
 7. 다른 법률에서 위원회의 심의를 거치도록 한 사항
 8. 그 밖에 위원장이 필요하다고 인정하는 사항
- ③ 위원장은 국무총리가 되고, 위원은 다음 각 호의 사람으로 하되, 10명 이상 30명 이내로 구성한다.

1. 정부위원: 대통령령으로 정하는 중앙행정기관의 장
 2. 민간위원: 기반시설의 유지관리에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람 중에서 위원장이 위촉하는 사람
- ④ 위원회의 사무를 처리하기 위하여 간사 1명을 두되, 간사는 위원장이 지명하는 국토교통부 소속 고위공무원단 공무원이 된다.
 - ⑤ 그 밖에 위원회의 구성·운영에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제19조(분과위원회)

- ① 위원회의 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 위원회에 분과위원회를 둘 수 있다.
- ② 분과위원회는 위원장이 위촉하는 위원으로 구성하며, 분과위원회의 위원장은 분과위원회의 위원 중에서 호선한다.
- ③ 중앙행정기관의 고위공무원단에 속하는 공무원 및 지방자치단체의 3급 이상 공무원은 관계 분야의 안전에 대하여 해당 분과위원회에 참석하여 의견을 제시할 수 있다.
- ④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 분과위원회의 운영에 필요한 사항은 위원회의 의결을 거쳐 위원회의 위원장이 정한다.

제5장 정부 지원 및 재원 조달

제20조(정부 지원의 원칙)

- ① 국가 및 지방자치단체는 기반시설의 건설 당시 비용을 부담한 경우 해당 기반시설의 관리주체에 대하여 유지관리비용과 성능개선비용을 지원할 수 있다. 이 경우 국가가 관리주체에 지원되는 비율은 「보조금 관리에 관한 법률」에서 정한다.
- ② 국가 및 지방자치단체는 관리계획이 수립된 기반시설에 한정하여 유지관리비용 및 성능개선비용을 지원하여야 한다.
- ③ 국가 및 지방자치단체로부터 성능개선비용을 지원받고자 하는 관리주체는 제23조제1항에 따른 성능개선 충당금을 적립하여야 한다.
- ④ 국가가 지방자치단체에 유지관리비용을 지원하는 경우에는 제9조제1항에 따

른 관리계획에 반영된 연간 유지관리비용(제22조제1항에 따라 부과·징수한 기반시설 사용 부담금이 있는 경우에는 해당 금액을 차감한다)에서 대통령령으로 정하는 기준연도의 유지관리비용을 제외한 금액의 100분의 50을 한도로 한다.

- ⑤ 국가가 지방자치단체에 성능개선비용을 지원하는 경우에는 관리주체가 제23조제1항에 따라 적절한 성능개선 총당금 금액을 한도로 한다.
- ⑥ 국가 및 지방자치단체는 관리주체에게 성능개선비용을 지원하는 경우 관리주체가 유지관리에 기울인 노력과 자체 성능개선 재원 확보 노력, 성능개선기준의 충족도, 기반시설의 안전성 및 관리주체의 재정여건 등을 고려하여 지원비율을 조정할 수 있다. 다만, 국가가 지원하는 경우에는 「보조금 관리에 관한 법률」 제9조제1항에 따라 정한 지원비율과 제5항에 따라 정한 성능개선비용 지원 한도를 20퍼센트 포인트 범위에서 조정할 수 있다.

제21조(비용의 지원)

- ① 국가 및 지방자치단체는 기반시설의 체계적인 유지관리 및 성능개선을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업(국가가 지원하는 경우는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)에 다음 각 호에 소요되는 비용의 전부 또는 일부를 출자·출연·보조 및 융자할 수 있다.
 1. 기반시설 실태조사 및 성능평가
 2. 기반시설 유지관리를 위한 조사, 진단, 연구 및 보수·보강
 3. 기반시설의 성능개선
 4. 그 밖에 기반시설의 유지관리에 관하여 대통령령으로 정하는 비용
- ② 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업이 재정지원을 요구하는 경우에는 국가 및 지방자치단체는 다음 각 호의 사항을 고려하여 지원할 수 있다.
 1. 제22조제1항에 따른 기반시설 사용 부담금의 규모
 2. 제23조제1항에 따른 성능개선 총당금의 규모
 3. 유지관리와 성능개선 소요 비용
 4. 해당 기관의 재정여건
 5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

제22조(기반시설 사용 부담금의 부과·징수)

- ① 기반시설을 이용하는 사용자에게 운임, 통행료, 사용료 등(이하 “사용료 등”이라 한다)을 부과하는 관리주체는 기반시설 유지관리 및 성능개선에 필요한 재원을 조성하기 위하여 사용량에 비례한 부담금(이하 “기반시설 사용 부담금”이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.
- ② 제1항에 따라 조성된 재원은 부담금을 징수한 기반시설과 동일한 종류의 기반시설의 유지관리와 성능개선을 위하여 사용하여야 한다.
- ③ 기반시설 사용 부담금은 사용료 등의 100분의 10의 범위에서 부과하되, 「부담금관리 기본법」 제4조에 따라 구체적인 산정 방법, 부과·징수 방법, 납입절차 등에 관한 사항은 해당 기반시설 관계 법령에서 정하는 바에 따른다.

제23조(성능개선 총당금의 적립)

- ① 관리주체는 기반시설의 노후화에 대비하여 관리계획에 따라 성능개선에 필요한 재원을 확보하기 위하여 성능개선 총당금을 적립하여야 한다.
- ② 관리감독기관은 관리주체별로 성능개선 총당금 확보목표를 설정하고 이를 관리계획에 반영하여야 한다.
- ③ 성능개선 총당금의 재원은 다음 각 호와 같다.
 1. 기반시설 관리·운영 수입금
 2. 그 밖에 공공기관의 운영 효율화를 통한 자금
- ④ 성능개선 총당금의 사용절차 등은 국토교통부령으로 정한다.
- ⑤ 관리주체는 성능개선 총당금을 적립하고 활용하기 위하여 기금 또는 특별회계를 설치·운용할 수 있다.

제24조(재정부담 경감을 위한 시책의 추진)

- ① 관리주체는 기반시설의 유지관리와 성능개선에 대한 재원조달에 관하여 「사회기반시설에 대한 민간투자법」을 적용할 수 있다.
- ② 국가는 기반시설의 선제적 유지관리 및 성능개선 시책을 지원하기 위하여 관련 재원의 조성 및 자금의 지원, 다양한 금융시책의 수립, 민간투자의 활성화 등의 노력을 기울여야 한다.

제6장 보칙

제25조(관리감독)

- ① 중앙행정기관의 장 및 시·도지사는 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업에 제21조제1항에 따라 비용을 지원하였을 경우 지원금액이 기반시설의 유지관리와 성능개선에 제대로 사용되었는지 사용내역을 확인할 수 있으며, 이를 위하여 지방자치단체, 공공기관 및 지방공기업에 관련 자료를 요청할 수 있다.
- ② 중앙행정기관의 장 및 시·도지사는 보조금 지급 대상인 공공기관, 지방자치단체 및 지방공기업에 대하여 경영의 효율화 등 필요한 조치를 요구할 수 있다.

제26조(권한 등의 위임·위탁)

- ① 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사 또는 소속 기관의 장에게 위임할 수 있다.
- ② 이 법에 따른 국토교통부장관의 업무는 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 위탁업무를 수행하는 데에 필요한 인력과 장비를 갖춘 기관에 위탁할 수 있다.

제27조(비밀유지 의무) 제26조제2항에 따라 업무의 위탁을 받아 그 업무를 수행하거나 수행하였던 사람은 그 업무를 수행할 때 알게 된 비밀을 누설하거나 도용하여서는 아니 된다.

제28조(벌칙 적용에서 공무원 의제) 위원회의 위원 중 공무원이 아닌 위원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙을 적용할 때에는 공무원으로 본다.

제7장 벌칙

제29조(벌칙) 제27조를 위반하여 업무를 수행하면서 알게 된 비밀을 누설하거나 도용한 사람은 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

부칙 <제16145호, 2018. 12. 31.>

이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

지방자치 2.0 지역 인프라

발행인 이상호

발행처 한국건설산업연구원(CERIK)

www.cerik.re.kr

우) 06060 서울시 강남구 언주로 711

건설회관 9, 11층

총괄 이형우

교열 김동민

편집 (주)신영프린팅

인쇄인 김광호

인쇄처 (주)신영프린팅

02-953-2051~3

이 책에 실린 글은 필자의 견해를 나타내는 것이며,
한국건설산업연구원의 공식 견해와 다를 수도 있습니다.
이 책의 저작권은 한국건설산업연구원에 있으며
「저작권법」에 의해 무단 전재와 복제를 금합니다.
© 한국건설산업연구원 2019