

# 주요국의 SOC 투자동향과 국제비교

박용석 | 한국건설산업연구원 연구위원

## 5

### 머리말

1990년대 이후 정부는 교통시설 등 SOC 시설에 대한 재정투자를 지속적으로 확대해 왔다. SOC 예산은 1993~2000년에 평균 19.1%로 증가하여 당시 일반회계 증가율 12.9%보다 월등히 높은 수준을 유지하였다. 이에 따라 1990년 대비 2005년에는 4차선 도로연장은 4배, 항만하역능력은 2.7배, 공항운항능력은 1.5배 증가하는 등 교통부문 SOC 스톡이 대폭 확충됨으로써 국내외 인·물적 이동성을 향상시켜 경제성장과 국가경쟁력 제고, 국가균형발전에 크게 기여한 것으로 평가되고 있다.

그런데 2003년 이후 교통시설 등에 대한 SOC 투자가 축소되기 시작했다. 2000~2003년간 SOC 예산은 8.3% 증가하였고, 교통시설 부문은 6.5% 증가하였지만, 2003~2005년에는 SOC 예산은 -1.9%, 교통시설은 -3.0% 감소하였다. 향후 우리나라 재정투자의 방향을 가늠해볼 수 있는 국가재정운영계획(2006~2010)에서는 교통 분야의 재정투자를 연평균 0.1%로 사실상 동결시켰다. 분야별로 보면, 철도는 연평균 -0.5%, 도시철도는 -0.2%, 도로는 -0.03% 감소를 계획하고 있는데, 특히 항공·공항분야는 -23.6%로 그 감소폭이 가장 크다.

교통시설에 대한 재정투자를 축소시키는 이유는 우리나라 SOC 스톡이 상당 수준 확충된 것으로 판단하고 있기 때문이다. 즉, OECD 국가와 비교하면 국토면적당 도로연장은 28개국 중 15위, 국토면적당 철도연장은 21개국 중 13위로 중간 수준인데, 1인당 GNP는 23위 수준으로 소득수준을 감안할 때 우리나라의 교통인

프라가 상당 수준 축적<sup>1)</sup>되었다는 것이다.<sup>2)</sup> 또한 현재의 SOC 투자는 도로 간, 철도와 도로 간, 지역 내의 과다·중복투자가 있는데 이에 대한 조정이 필요하고, 사회복지, 교육, 국방 등 타 분야의 재정소요가 증가하고 있는데 재정수입의 증대에는 한계가 있어 SOC 투자의 축소가 불가피하다는 것이다.

그런데 우리나라는 교통시설에 대한 재정투자를 축소하고 있지만, 미국, 일본, EU 등 주요국은 교통시설의 효율화를 위한 투자를 지속적으로 하고 있다. 이 글에서는 주요국의 교통시설에 대한 효율화 및 투자동향을 살펴보고, 우리나라 교통인프라의 축적수준을 주요국과 비교한 후 교통인프라의 투자방향을 도출해 보고자 한다.

## 주요국의 교통 경쟁력 강화 대책<sup>3)</sup>

### 1. 미국

미국의 교통부(Department of Transportation: DOT)에서 수립한 2000~2005년간 교통정책의 5대 목표는 안전, 이동성, 경제성장, 인간과 자연

환경, 국가안보로 설정되어 있다. 안전(Safety)은 교통사고 관련 사상자를 줄여 공공의 건강과 안전을 증진시키고, 이동성(Mobility)은 모든 사람과 상품의 이동을 위하여 모든 지역에 대한 접근성이 좋은, 적당한 가격의, 신뢰할 수 있는 교통시스템을 제공하는 데 있다. 경제성장(economic growth)은 국가 경제의 성장을 유지할 수 있는 교통체계를 구축하고, 인간과 자연환경(human and natural environment)은 교통에 의하여 영향을 받는 사회와 자연환경을 보호·개선하며, 국가안보(homeland and national security)는 교통체계의 안전성을 확립하고 국가 안전전략을 지원토록 하고 있다.

교통안전의 목표는 교통사고 사상자의 감소에 있다. 미국의 교통사고로 인한 경제적 손실은 연간 2,300억 달러에 이르고 있는데, 이는 미국인 한 명당 820달러에 해당하는 액수다. 미국 내 교통사고 관련 사망자의 95%, 상해의 99%가 도로에서 발생하고 있다. 도로교통 안전의 성과 지표로는 1억 차량·마일당 사망자수를 1996년 1.7인에서 2008년 1.0인 수준으로 줄이고, 트럭과 관련된 사망자 수를 1억 차량·마일당 1996

1) 대한민국 정부, 2004·10, 「2004~2008년 국가재정운용계획」, pp82-86

2) 국토면적당 교통인프라를 비교할 경우 OECD 국가 중 중위권 수준으로 나타나고 있지만, 인구당 도로연장, 차량당 도로연장, 국토계수당 도로연장으로 비교할 경우 OECD 국가 중 최하위 수준이고, 특히 도로 1km당 자동차 대수(도로혼잡의 정도)를 비교할 경우 최하위 수준으로 평가되고 있음

〈표〉 OECD 국가에 대한 우리나라 도로 규모의 비교

구분	도로전체	고속국도	비고
1인당 연장	28위	24위	
차량1대당 연장	28위	19위	
국토계수당 연장	28위	22위	
도로 1km당 자동차 대수	29위	-	도로 1km당 151대

주: OECD 30개 국가와 비교, 1999년 도로규모 지표 현황 비교, 국토계수 = 도로연장/√연구면적

자료: 건설교통부 보도자료, 2006·5·4; 이춘용·김호정, 2005, 「도로사업의 필요성과 추가재원 확보방안」, 「국토」 9월호, 국토연구원.

3) 본 절은 설재훈·신희철·조한선·채찬들, 2005, 「도로교통 부문의 국가경쟁력 강화방안: 국제 및 지역 간 비교를 중심으로」, 한국교통연구원, pp146-184의 내용을 요약·정리한 것임

# 5

년 2.8인에서 2008년 1.65인 수준으로 줄이는 것이다. 이 목표를 위해 2004년 예산은 53억 5,580만 달러로 교육 및 지원, 기간시설 설계·연구, 보조금, 법규 준수 유도 지원 등의 형태로 지출되고 있다.

이동성과 경제성장에 관한 추진전략은 ① 교통체계의 물리적 상태의 개선, ② 출발지로부터 도착지까지의 통행시간 단축, ③ 통행시간의 신뢰도 제고, ④ 통행비용 절감, ⑤ 국제경쟁력 개선이다. 이를 위해 DOT는 신뢰할 수 있는 가격으로 접근 가능한 교통체계를 제공하기 위해 공공기반시설에 대한 투자의 최적화를 추진하고 있는데, 특히 고속도로(highway)의 시설 개선을 추진하고 있다. 이를 위해 도로 포장과 교량의 상태를 개선하고 있다.

도로의 포장 상태는 도로의 혼잡 정도, 차량의 마모, 운전자의 편안함, 연료소모 등에 큰 영향을 미치고 있는데 지난 10년간 지속적으로 개선해 오고 있다. 그리고 국가교량목록에 기재된 약 59만 개의 교량 중에서 약 11.5만 개는 집중적으로 관리해 왔다. 그러나 그중 2000년 현재, 3.6만 개의 교량이 구조적으로 결함이 있거나 제 역할을 하지 못하고 있는 것으로 파악되고 있어 이에 관한 개선을 추진하고 있다.

미국의 도로혼잡은 차량의 증가, 통행량의 증가 등으로 인해 지속적으로 증가하고 있다. 연방도로관리청(FHWA)은 교통혼잡을 경감시키기 위해 혼잡관리시스템을 구축하고 있는데, 특히 교통분석 및 모델링, 동적 안내표지, 여행자 정보 제공, 교통 모니터링과 같은 지능화된 공사구간 관리기술 등에 투자를 집중하고 있다. 그리고 공사로 인해 발생하는 지체의 감소를 위해 도로의 완전폐쇄, 야간작업, 혁신적인 건설 재료의 사용 등을 추진하고 있다. 또한 대중교통의 이용은 교통량뿐만 아니라 혼잡 및 공해를 감소시킬 수 있기 때문에 대중교통 활성화 사업을 추진하고 있다. DOT는 미국 전역에서 연간 평균 대중교통 이용률의 증가를 2% 이상으로 설정해 두고 있다.

인간과 자연환경부문의 목표는 ① 지역사회의 지속성과 생활환경 개선, ② 생태계 및 자연환경에 대한 교통의 부정적 영향 감소, ③ 생태계의 생존능력 개선, ④ 저소득층 및 소수민족 사회에 대한 교통시설과 서비스의 형평성 제고, ⑤ 교통으로부터 발생하는 공해의 감소 등이다. 그리고 교통의 장점을 살리는 동시에 환경에 대한 유해성의 최소화를 추구하는 데, 특히 대기오염의 감소에 역점을 두고 있다.

자동차로부터 발생하는 오염물질을 1996년의 80% 수준으로 낮추는 것을 목표로 설정했다. 그리고 국가대기의 질에 대한 표준안의 조건에 미달하는 지역을 정

비지역으로 지정하고 목표하는 대기 수준에 맞추도록 자금을 지원하는데, 해당 지역이 목표를 달성하지 못할 경우에는 각종 제재의 대상이 되도록 했다. DOT는 혼잡과 공해를 적게 유발하는 기간 시설의 설계와 구현, 투자 대안별 오염물질 배출영향에 대한 연구 및 모델링, 연료 효율이 높고 오염물질 배출이 적은 차량의 개발 지원 등을 통해 오염물질 배출을 감축시키고 있다.

국가안전 부문의 목표는 사람과 재화의 이동을 위한 교통체계의 안전을 확보하고 국가방위 전략을 지원하는 것이다. 이를 위해 전신나 자연 재해 발생 시에도 교통체계가 효과적으로 기능하게 하고, 비상 시 해상 보급 및 수송을 위한 전략적 이동을 지원한다.

## 2. 일본

일본은 2003년을 시점으로 교통정책에 대한 대폭적인 개선을 추진하고 있다. 일본의 교통정책은 사회자본정비 증점화 계획법 및 행정개혁을 통해서 추진하고 있다. 국토교통성의 5대 목표는 ① 자립적인 개인 생활의 실현, ② 경쟁력 있는 경제사회 유지 및 발전, ③ 안전 확보, ④ 아름답고 양호한 환경보전 및 확보, ⑤ 다양성 있는 지역형성에 두고 있다.

도로·교통행정의 개혁은 크게 다섯 가지로 구분된다. 첫째, IR<sup>4)</sup>을 행정체계에 도입하였다. 납세자에게 정보를 제공하고, 적절한 평가를 받음으로써 도로·교통정책 운영의 질을 높여 나가

고 있다. 2001년 10월부터 도로국 홈페이지에 도로행정 평가 사이트를 개설하여 예산, 결산, 도로교통 행정체계, 평가 등을 공개하여 납세자인 국민으로부터 예산 내역에 대한 엄격한 평가를 받고 있다. 둘째, 도로 이용자 및 지역 주민들이 이해하기 쉽게 성과 목표를 정하고, 사업평가 결과는 다음 해 예산에 반영한다. 셋째, 필요한 도로를 효율적으로 건설하고, 모든 도로를 유효하게 사용토록 한다. 도로의 유료화 및 탄력적 요금제 도입, ETC 보급, 고속도로 등 인터체인지 추가, 종합적인 노상 주차정책 시행 등이 있다. 넷째, 교통관련 4개 공단의 비용 감소와 공단의 민영화를 추진한다. 다섯째, 납세자의 이해를 얻는 범위에서 환경 및 도시교통 분야 등에 도로의 특정 자원 활용을 도모하고, 첨단 교통정책에 대한 효과와 그 영향을 확인하기 위한 테스트를 고려하고 있다.

2004년도 일본의 교통정책의 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 배리어프리(Barrier Free) 사회의 실현을 위해 교통약자가 안전하게 외출할 수 있도록 대중교통수단 및 보행공간 등의 개선을 추진하고, 역과 도로를 일체화하는 개선사업도 추진하고 있다.

둘째, 교통사고를 예방하여 안전하고 안심할 수 있는 생활환경의 실현을 위해 ① 안전한 보행공간 정비, 사고 다발지역의 개선, 철도건널목 사고예방대책 수립 추진, ② 대규모 검사시스템 도입, 비상 수준에 대응한 항공 보안체계

4) IR(Investor Relations)이란 기업이 주주나 투자자에 대해 재무현황 등 투자판단에 필요한 정보를 제공하는 제반활동을 말하는데, 최근에는 주주와 투자자뿐만 아니라, 고객과 지역사회를 대상으로 경영방침과 활동성과를 전달하는 것도 IR의 목적이 되고 있음



강화로 테러대책 등 항공보안대책을 추진, ③ 해상 인명 안전 규약에 대응한 항만 보안대책 및 물류 보안 강화, ④ 재해 발생 시 도로망의 신뢰성을 높이기 위해 도로 보강 및 피난 활동을 지원하는 도로 정비, 고립 해소 및 의료시설에 대한 접근성 확보를 위한 도로정비 등으로 지진, 폭우, 폭설 등에 대비한 재해대책을 추진하고 있다.

셋째, 지구환경을 보존하기 위해 수단 전환(Modal Shift) 및 친환경에너지의 이용을 모색하고 있다. 이를 위해 연료전지 자동차 개발사업 촉진, 간선 철도 활성화, 환경 부하가 낮은 물류체계의 구축, 광역적인 대중교통 이용 전환 등을 추진하고 있다.

넷째, 활력부문으로는 ① 도로의 원활한 흐름을 위해 철도 건설목 개선, 교통 환승센터 정비, 대중교통환경 정비 등을 추진하고, ② 국제적 수준의 교통서비스와 국제경쟁력을 강화하기 위해 먼저 국제거점공항 정비를 추진하고 있다. 예를 들어 간사이공항 연결 통행요금을 인하하고, 슈퍼 중핵항만 프로젝트를 추진하여 물류 기능 강화에 주력하며, 3대 도시권(도쿄, 오사카, 나고야)의 순환도로 정비, 공항 및 항만의 접근 도로 및 철도 정비를 통해 공항과 항만에 대한 접근성 향상을 추진하고 있다. ③ 도시교통의 쾌적성과 편리성 향상을 위해 고속철도의 지하화 사업, 신도시 철도 정비 사업, 간선철도 활성화 사업 등을 추진하며, ④ 지역교통의 확보를 위해 지방철도의 안전성 평가, 지방 버스 노선 유지, 낙도 항로 유지 등을 추진하고 있다.

### 3. 영국

영국 교통성은 10년 교통계획(The 10 Year Plan for Transport)을 수립하고 그 진척을 근거로 교통전략을 수립하고 있다. 현재의 교통시설 투자계획은 2004년에 발표(교통백서, The Future of Transport)되었는데, 금번 투자계획은 2015년까지 추진하고, 향후 20년 내지 30년에 걸쳐 영국이 직면하게 될 상황에 필요한 과제를 중심으로 전략을 마련하고 있다.

그런데 영국은 약 1세기 동안 교통시설에 대한 투자를 하였고, 우리나라는 지난 수십 년 동안 교통시설에 대한 투자가 이루어지고 있음을 감안할 때 교통시설의 스톡(stock) 규모를 무시하고 현재 영국의 투자규모와 교통정책을 단순 비교하는 것은 무리가 있다.

현재, 영국의 교통전략은 첫째, 장기투자의 지속에 있다. 교통네트워크에 대한 지속적인 개선은 정부의 책임이기 때문에 이에 대한 지출액은 2005~2006년과

2007~2008년 회계연도에 연평균 4.5%씩 증가하여 투자할 예정이다. 여기에는 철도부문의 교통개혁정책 프로그램으로 17억 파운드가 포함되어 있다. 둘째, 교통관리의 개선이다. 교통혼잡을 완화시키기 위해 도로 네트워크의 용량을 증가시키고 있다. 그리고 교통시설에 대한 설계가 환경에 부합되고 편익이 보장될 수 있는 각종 대책을 추진하고 있다. 현재 고려되는 대안으로는 카풀 차로 도입, 신설도로의 유료화, 버스 서비스 개선 등이 있다. 셋째, 미래를 대비하여 계획을 수립하고 있다. 장기통행추세는 전반적으로 증가경향을 보이고 있는데, 그렇다고 도로를 무작정 신설만 할 수는 없기 때문에 도로 통행료(Road Pricing)의 부과에 대한 논의를 하고 있다.

환경 및 사회적 비용을 고려하여 도로를 신설하고, 유료도로와 카풀 차로 실시 등을 검토하고, 도로 이용자에게 각종 정보를 제공하기 위한 신기술을 적극 활용하고 있다. 그리고 지방교통 개선을 위해 혼잡통행료를 도입하여 지방도로의 교통흐름을 개선하고, 신뢰 수준이 높은 버스가 더 많은 도로공간을 이용토록 하고 있다.

또한 승용차 이용의 자제를 촉구하면서 통학

교통계획(school travel plan), 통근교통계획(workplace travel plan)을 수립하여 교통수단의 공동이용을 유도하고 있다.

아울러 화물차량 통행이 경제, 사회, 환경 등에 미치는 외부효과를 최소화하기 위해 화물교통의 연계성 및 효율성 개선을 추진하고 있다. 그리고 주택개발, 도시재생 등을 추진할 때 해당 지역차원에서 어떠한 교통수단을 선택할 것인가의 의사결정이 함께 고려될 수 있도록 관련 제도를 개선하고 있다.

마지막으로 교통사고의 위험을 줄일 수 있는 신기술을 적용하고, 여객과 보행자를 보호할 수 있는 더욱 안전한 차량 개발을 장려하고 있다.

#### 4. 프랑스

프랑스는 지난 수십 년간 교통인프라에 대한 집중 투자를 추진해 온 결과 교통서비스의 질이 크게 개선되었다. 1970년 프랑스의 고속도로 연장은 독일의 1/4 수준으로 상대적으로 낙후되어 있었지만 현재는 거의 대응한 수준(프랑스 1만 1천km, 독일 1만 1,700km)으로 확충되었다. 프

(표 1) 주요 국가의 도로보급률 현황

국명	국토면적 (천km <sup>2</sup> )	인구 (천 명)	도로연장 (km)	국토면적당 도로연장 (km/km <sup>2</sup> )	인구당 도로연장 (km/천 명)	국토계수 <sup>주)</sup> 당 도로연장 (km)	
한국	99.65	48,497	102,060	1.02	2.10	1.47	(1.0)
미국	9,629.10	301,029	6,433,272	0.67	21.37	3.78	(2.6)
영국	243.61	59,847	387,674	1.59	6.48	3.21	(2.2)
프랑스	551.50	60,723	951,220	1.72	15.66	5.20	(3.5)
이탈리아	301.34	58,140	484,688	1.61	8.34	3.66	(2.5)
일본	377.90	128,219	1,177,278	3.11	9.18	5.35	(3.6)

주: 국토면적과 인구를 동시에 고려한 도로연장비율로 면적이 유사한 국가 간 비교에 용이, 국토계수 =  $\sqrt{\text{국토면적(km}^2\text{)} \times \text{인구(천 명)}}$

자료: 건설교통부





랑스는 유럽연합의 확대, 국가 간 경쟁의 심화 등으로 향후에도 교통인프라에 대한 투자는 여전히 필요할 것으로 판단하고 있다.

국토개발위원회(CIADT)는 향후 교통정책의 목적을 ① 경제개발 촉진, ② 확대된 유럽연합에서 프랑스로의 유인력 증대, ③ 환경친화적 정책 지향, ④ 지속적인 국토균형개발에 두고 있다.

교통정책 추진의 선행조건으로 투자사업의 계약구조 개선을 추진하고 있다. 프랑스의 중앙정부와 지방정부는 공공투자계약, 일명 콩트라드플랑(Contrat de plan)을 시행하고 있다.

중앙정부는 계약 파트너인 지방정부에게 다양한 혜택을 부여하고 있다. 그 결과 교통인프라 확충 시 지방정부의 역할이 강화되었고 지역균형발전에 크게 기여한 것으로 평가되고 있다. 하지만, 계약기간의 장기화, 사업의 분산 추진, 협상에 따른 사업비의 과다 책정 등의 문제가 노정되었다. 또한 그동안의 투자를 평가한 결과 지방정부의 재원조달 약속의 미준수로 재원조달이 원활하지 않았고, 대부분의 사업이 당초 공정대로 추진되지 않은 사례가 빈번하게 발생하였다.

이에 따라 2004년부터 콩트라드플랑의 계약구조를 개선하여 중앙정부의 조정 기능을 강화하였다. 따라서 현재 진행 중인 사업은 기존 계약방식을 존중하고 사업의 연속성을 보장하되, 새로이 시작하는 사업에 대해서는 계약 기간을 축소하고 계약건수도 줄여 집중적인 투자가 가능토록 조정토록 했다. 특히 지역 간 균형발전의 효과가 큰 사업을 우선적으로 추진토록 했다.

프랑스 정부는 인구증가율의 정체, 인구의 고령화, 도시화 둔화 등으로 과거에 비해 교통수요의 증가율이 상대적으로 낮지만 그 수준은 여전히 높아 2020년까지 여객수요는 60%, 화물수요는 40% 증가할 것으로 추정하고 있다. 더욱이 세계화와 동구권 국가와의 경제 교류가 크게 증가하고, 경제활동의 국제화가 전 국토에서 이루어질 것으로 예상하고 있는 바, 전 국토에 신속하게 접근할 수 있는 조밀한 교통망 구축정책을 추진할 계획이다.

또한 환경친화적 교통정책을 지향하고 있다. 이에 따라 도로교통 및 항공교통에서 발생하는 유해가스 방출량을 2020년까지 1990년 수준으로 감소시킬 계획이다. 이를 위해 기술 중시, 교통망 관리의 효율성 제고, 복합운송 활성화 등을 추진하고 있다.

그리고 교통시설 이용자를 위한 서비스 질의 개선을 위해 기존 교통시설에 대한 유지·보수를 강화하고, 철도화물은 운송능력, 항공은 정시성, 도로는 이용자에 대한 정보제공 등의 강화를 추진하고 있다. 또한 자가용 승용차, 화물자동차,

열차 등의 탑승률 및 적재율을 높이고 통행에 대한 효율적 관리를 통해 기존 교통망의 최적 활용을 도모하고 있다.

프랑스의 도로는 여객의 90%, 화물의 75%를 담당하고 있는데, 향후에는 철도 및 연안운송 부문을 확충할 계획이다. 그리고 도시 접근성을 제고하기 위해 TGV 개발, 항공편 개선, 대형 공항의 접근성 개선 등 교통접근시설의 확충에 노력

하고 있다. 이외에도 교통안전정책의 지속적 추진, 공항 주변의 소음문제 해결을 위한 지원대책 등을 우선 과제로 추진하고 있다.

## 교통인프라의 국제비교

우리나라의 교통인프라 스톡이 충분하다는 정부와 일부 연구기관의 주장에도 불구하고, 우리가

〈표 2〉 국토계수당 유효철도보급률 비교

구분	총 영업거리(km)				유효철도 연장(km)	국토계수당 유효철도 연장보급률	
	비전철	전철	고속	소계		A(전체면적)	B(평지면적)
한국(2002)	2,643	486	412	3,541	4,899	0.071	0.154
그리스(1994)	2,474	0	-	2,474	2,474	0.067	0.124
포르투갈(1995)	2,328	522	-	2,850	2,981	0.099	0.182
스웨덴(1976)	4,402	6,959	-	11,361	13,101	0.214	0.874
영국(1986)	12,823	3,906	-	16,729	17,706	0.151	0.307
평균(한국 제외)	5,507	2,847	-	8,354	9,065	0.133	0.372
비율(%)	48.0	17.1	-	42.4	54.0	53.3	41.3

자료: 건설교통부, 2006·3, 「제1차 철도산업기본계획(2006~2010)」, p7

〈표 3〉 한국, 일본, 대만의 GDP 대비 항만투자비 비교

(단위: 억 원, 억 엔, 억NT 달러)

구분	한국			일본			대만		
	GDP	항만투자	비율	GDP	항만투자	비율	GDP	항만투자	비율
1991	2,165,109	3,102	0.143	4,512,969	13,650	0.302	48,107	145	0.301
1992	2,456,996	3,327	0.135	4,710,644	16,182	0.344	53,390	155	0.290
1993	2,774,965	3,560	0.128	4,753,811	18,616	0.392	59,184	160	0.271
1994	3,234,071	4,005	0.124	4,792,601	17,583	0.367	64,636	170	0.263
1995	3,773,498	4,900	0.130	4,977,390	20,699	0.416	70,719	194	0.276
1996	4,184,790	6,253	0.149	5,108,020	14,193	0.278	76,781	209	0.272
1997	4,532,764	9,307	0.205	5,218,620	12,511	0.240	83,288	210	0.252
1998	4,443,665	10,165	0.229	5,158,350	14,873	0.288	89,390	194	0.217
1999	4,837,778	10,243	0.212	5,118,370	13,175	0.257	92,899	173	0.186
2000	5,219,592	9,739	0.187	5,135,340	13,258	0.258	96,634	308	0.319
평균	3,761,289	6,460	0.172	4,948,612	15,474	0.313	73,449	192	0.261

자료: 신희철·이재민, 2004, 「국제비교를 통한 적정 SOC 스톡 및 투자지표 개발 연구」, 한국교통연구원, p14



# 5

몸으로 느끼는 SOC 시설 이용에 대한 체감 수준은 여전히 낮다. 도시 내와 도시 주변부의 교통체증은 날로 더하고 있고, 항만의 물류시설은 여전히 부족하다. 특히, 국가물류비는 1995년 57조 원에서 2004년 123조 원으로 증가하고 있고, 교통 혼잡비용도 1996년 15.8조 원에서 2005년 23.6천억 원으로 지속적으로 증가하고 있다. 다만 교통시설 SOC 스톡량도 주요국에 비해 열악한 상황에서 교통시설 등의 SOC 재정 투자를 축소할 경우 중장기적으로 국가경쟁력의 약화를 초래할 수도 있다.

교통부문 SOC 물량 스톡을 주요국과 비교할 때 도로의 경우 우리나라의 국토 계수당 도로연장은 1.47로 미국 3.78, 일본 5.35 등 주요국 중 가장 낮은 수준이고, OECD 국가별 km당 자동차 대수도 30개국 중 최하위 수준이다.

철도의 경우 우리나라의 철도스톡 수준은 영국, 스웨덴 등 국토계수가 유사한 4개국과 비교할 때 40~50% 수준에 불과한 실정이다. 주요국은 도로의 확충이 어느 정도 이루어진 현 시점에서 교통시설 투자를 철도 중심으로 전환하고 있다. EU는 도로교통으로 인한 환경오염, 교통사고, 혼잡비용 등 사회적 문제에 대한 대안으로서 철도에 대한 투자를 확대하는 추세다. 영국도 환경친화적인 교통을 교통정책의 핵심과제로 추진하고 있는데 철도에 대한 투자규모를 14억 8,300만 파운드(2000~2001)에서 16억 3,500만 파운드(2000~2001)로 증액하였다. 미국 또한 환경친화적이며 수송효율이 높은 고속철도에 대한 투자를 확대하고 있다.

항만의 경우 우리나라의 항만시설 투자비는 절대액 수준에서는 증가하였지만 GDP 대비 투자비 비중은 매년 감소하고 있는 추세다. 그런데 최근 10년간 항만 투자비를 각국 GDP에서 차지하는 비중을 평균해 보면 일본 0.313%, 대만 0.261%에 비해 우리나라는 0.172%로 상대적으로 저조한 것으로 나타나고 있다.

## 맺음말

주요국은 국가경쟁력 강화를 위해 교통부문 SOC에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 교통시설의 투자효율성을 증대시키기 위한 다양한 방안을 모색하고 있다. 하지만 우리나라는 SOC 시설이 충분하다고 판단하고 관련 예산을 축소하고 있다.

우리나라 교통인프라의 본격적인 축적은 1960년대 이후로 그 역사가 짧고, 급속한 경제성장, 자동차 증가 등으로 인해 막대한 물류비용 및 교통혼잡비용이 발생하고 있다. 그간의 교통시설에 대한 재정투자 집중으로 물류여건이 어느 정도

개선되었지만, 현 시점에서 교통시설에 대한 재정투자 축소는 그동안의 성과에도 불구하고 오히려 국가경쟁력 제고의 장애요인으로 작용할 우려가 있다.

물론 국가경쟁력 약화의 원인이 모두 SOC 스톡의 부족 때문이라고 할 수는 없지만, 주요국에 비해 아직 SOC 스톡이 부족한 상태에서 물류비용 등이 상대적으로 높아지게 되면 산업생산성의 격차는 더욱 벌어져 결국 국가경쟁력의 저하를 초래할 수밖에 없다. 과거 우리나라는 1980년대 SOC에 대한 투자부진으로 1990년대 극심한 교통난과 높은 물류비용 증가를 경험한 바 있다.

이상에서 보는 바와 같이 우리나라 교통인프라의 축적 수준을 주요국과 비교할 때 아직 그 수준이 충분치 못하고, 주요국은 교통효율화를 위해 지속적으로 투자를 확대하고 있는 상황 등을 종합적으로 감안할 때 교통부문에 대한 투자를 축소하기보다는 적정수준의 투자수준을 지속적으로 유지할 필요성이 있을 것으로 판단된다. ㉓

#### 참고문헌

- 건설교통부, 2006·3, 「제1차 철도산업기본계획(2006~2010)」,  
대한민국 정부, 2004·10, 「20042008년 국가재정운용계획」,  
박용석, 2007·9·13, “국가경쟁력 강화를 위한 적정 SOC 스톡 확보 방안”, 「SOC 확충 및 국가경쟁력 강화를 위한 정책토론회」, 국회헌정기념관,  
설재훈·신희철·조한선·채찬들, 2005, 「도로교통 부문의 국가경쟁력 강화방안 : 국제 및 지역간 비교를 중심으로」, 한국교통연구원,  
신희철·이재민, 2004, 「국제비교를 통한 적정 SOC 스톡 및 투자지표 개발 연구」, 한국교통연구원,  
이춘용·김호정, 2005·9, “도로사업의 필요성과 추가재원 확보방안”, 「국토」, 국토연구원.