

도로성장과 지역경제에 관한 고찰

A Study on the development of the road to local economy

이 용 수* · 신 호 남**

Lee, Yong-Su · Shin, Ho-Nam

요 약

도로는 지역경제의 성장과 지역간 연결성 그리고 생활환경의 질을 높이는데 기여하는 사회 간접자본 시설이다. 현재 우리나라는 도로와 같은 사회 간접자본 시설의 증가가 특정지역에 편중되어 있어 지역간 큰 불균형을 이루고 있다. 또한, 일부지역에서는 지역경제 성장의 근간이 되는 도로의 부족으로 인해 대기업 및 중소기업들이 지역 내 투자를 꺼려해 지방세수입의 감소 및 지역의 산업, 경제발전과 지방재정자립도의 부실 등 지방경제재정 전반이 취약한 실정이다. 한편, 중앙집권시대에서 지방 분권화 시대로 넘어가면서 지방 사회 간접자본 시설 확충에 대해 국토의 전반적인 개발을 우선시하는 균형화 개발보다는 기존의 경제적 규모에 의한 개발정책이 우선시 되어 지역간의 경제적 격차를 고착화시키고, 나아가서는 지역적 부의 차이가 교육, 사회, 문화, 예술 등 전반적인 삶의 질까지 차등화 하려는 조짐을 보이고 있다. 본 논문에서는 국토의 균형 발전과 지방경제 활성화를 위해 필요한 조건 가운데 하나인 도로건설을 중심으로 도로성장과 지역경제에 관한 분석을 시도하였다.

키워드 : 도로, 지역경제, 지방 분권화, 사회간접 시설

1. 서 론

지역의 발전과 경제활성화에 대한 문제는 오랜 기간동안 우리나라의 구조적 모순으로 대두되어온 대표적인 정책과제중 하나였으나, 지역간 산업 및 사회 간접자본 시설의 구조적 균형은 크게 개선되지 못하여왔다. 즉 지난날 중앙정부가 추진하는 지역발전 전략에 선택된 지역은 정부의 적극적인 지원 아래 급속한 경제성장과 산업발전을 이룩한 반면 그렇지 못한 지역의 경제와 도로는 상대적으로 더욱 침체되는 결과를 초래하였다. 이러한 현상은 중앙정부가 지역의 사회 간접자본시설과 산업 및 경제정책을 입안하고 추진하는데 있어 지역의 균형발전이라는 요인을 고려하지 않았기 때문이다.

한편, 중앙정부가 계획적으로 지원한 특정지역의 사회 간접시설과 그렇지 못한 지역의 사회간접시설의 차이는 산업시설로 인한 경제적 소득차이 외에도, 개발로 인한 인접지역의 자가상승

같은 추가적 부의 축적을 가능하게 하였고 이는 다시 제 2 및 제 3차적인 산업투자를 가능하게 만들어 지역적 빈부의 격차를 더욱 키우는 결과를 가져왔다. 산업과 시설을 중앙정부로부터 배정받지 못한 지역의 경우 생산이 아닌 소비위주의 산업이 발달하고 재화의 타 지역 유출현상이 발생하여도 이를 다시 지역으로 끌어들이기 위한 기반시설과 산업시설을 갖고 있지 못한 관계로 지방재정이 취약하고 이는 다시 투자재원의 규모적 한계성을 갖게하여, 산업시설유치를 어렵게 하는 악순환을 가져오고 있다. 이러한 불균형적인 지역개발은 지방자치시대에 와서 특정지역의 과밀과 지방자치시대의 재정자립의 한계성 및 이를 통한 지역적 위화감 조성같은 고전적 문제점 외에도 좁은 국토내에서 투자할만한 대상을 찾지 못한 자본과 산업기지가 해외이전을 함에 따라 경제, 사회적 각종 문제등을 초래하게 되면서 전국토의 균형적 발전이 국민통합과 국가발전을 위한 절대적 가치의 과제로 새롭게 인식되고 있다.

본 논문에서는 우리나라 6대 광역시의 지역별 경제성장 현황과 도로성장현황 등을 비교 조사, 분석하여 전 국토의 균형적인 발전을 제시할 수 있는 기초자료로 활용하고자 한다.

* 정희원, 광주대학교 토목환경공학부 조교수, 공학박사

** 일반희원, 광주대학교 산업대학원 토목공학과, 공학석사

2. 지역별 경제 현황

지역별 경제현황은 지역경제 정책과 수단의 운용에 의한 현 시점의 지표결과라고 할 수 있다. 이는 정책과 수단의 운용에 의해 미래의 지표가 향상될 수도 저하될 수도 있음을 나타낸다. 본 논문에서는 경제 지표에 대한 개념설명은 생략하기로 한다. 조사분석대상은 광역시별 경제규모, 세수(지방세) 규모조사, 부채 현황, 지방재정 자립도 등이다.

2.1 광역시별 경제규모

표 1은 우리나라 6대 광역시의 경제규모(지역내 총생산)를 조사한 것이다. 표에서 보는바와 같이 2000년 현재 최고치의 부산과 최저치의 광주는 약 3배의 차이를 보이고 있으며, 울산, 인천, 대구, 대전 순으로 지역내 총생산이 높은 것으로 나타났다.

표 1. 6대 광역시의 경제규모

광역시 년도	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전	울 산
1990	13,831	7,334	8,773	4,162	4,078	
1991	16,225	8,573	11,195	4,903	5,069	
1992	16,985	9,378	12,313	5,604	5,757	
1993	18,961	10,398	13,439	6,328	6,421	
1994	21,337	11,783	15,074	7,319	7,085	
1995	24,134	13,917	17,684	8,522	7,934	
1996	26,883	15,210	19,721	9,295	8,646	
1997	27,759	16,065	21,148	9,986	9,735	
1998	27,235	14,909	19,950	9,209	9,829	21,225
1999	29,365	16,271	20,937	10,350	10,720	24,156
2000	30,305	17,196	22,377	11,425	11,630	25,494

* 자료 : 통계청 「지역내총생산」, 각 광역시의 「시정백서」
주)울산광역시는 1997년 정부의 광역시로 승격 이후의 자료임.

2.2 세수(지방세) 규모

표 2는 우리나라 6대 광역시의 지방세규모를 조사한 것이다.

표 2. 6대 광역시의 세수(지방세) 규모

광역시 년도	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전	울 산
1990	54,756	32,726	31,509	14,688	16,635	
1991	68,808	40,867	40,869	19,170	23,125	
1992	81,987	48,487	47,576	23,736	27,353	
1993	95,314	57,820	54,776	25,941	35,150	
1994	117,124	72,362	61,705	32,205	41,075	
1995	121,475	81,494	75,604	36,839	43,180	38,766
1996	142,358	92,575	85,314	41,381	46,961	42,773
1997	140,726	89,567	95,330	47,617	48,828	43,724
1998	131,108	82,558	86,730	44,558	44,374	39,822
1999	138,331	86,906	88,864	43,540	50,734	43,557
2000	143,304	93,126	101,523	48,427	55,567	46,512

* 자료 : 각 광역시의 년도별 「시정백서」, 지방세과

지방세는 2000년 현재 부산 1조4330억원으로 최고, 인천 1조152억원, 대구 9천313억원, 대전 5천557억원, 광주 4천843억원과 울산 4천651억원의 등의 순으로 나타났다. 세수를 각 광역시의 경제규모와 대비해서 살펴보면, 대구(5.4%), 대전(4.8%), 부산(4.7%), 인천(4.5%), 광주(4.2%), 울산(1.8%)의 순으로 나타났다.

2.3 부채현황

표 3은 우리나라 6대 광역시의 채무현황을 조사한 것이다. 채무(부채)는 2002년 현재 원금을 기준으로 부산이 2조4000억원의 채무로 가장 높았고 울산이 5천300억원으로 가장 낮았으며 대구2조3000억원, 광주9천억원, 대전7천700억원, 인천6천900억원 순으로 채무가 높은 것으로 나타났다. 2000년을 기준으로 세수규모대비 부채비율을 살펴보면, 인천(67%), 울산(99%), 대전(146%), 부산(171%), 광주(189%), 대구(191%)의 순으로 나타나 특히 대구와 광주지역의 부채율이 높은 것으로 나타났다.

표 3. 6대 광역시의 부채(채무 현황)

광역시 년도	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전	울 산
1998	20,847		13,392	8,458	6,566	3,034
1999	23,085	19,104	6,240	8,429	7,523	4,030
2000	24,486	17,783	6,776	9,160	8,098	4,586
2001	24,740	19,135	7,136	9,276	8,143	5,142
2002	23,992	23,290	6,907	9,025	7,738	5,295

* 자료 : 각 광역시의 「예산담당과」, 행정자치부

2.4 지방재정자립도

우리나라의 지방재정은 매우 영세하여 중앙재정에 크게 의존하고있다. 행정자치부의 자료에 의하면 2000년도의 경우 예산총규모 180조 3,065억원중 중앙재정이 124조 7,977억원으로 69%를 차지하고 있으며, 지방재정은 55조 5,088억원으로 31%에 불과한 형편이다. 더욱이 지방재정 중에서 32%가 중앙지원재인 지방교부세, 보조금, 지방양여금 등의 의존재원으로 구성되어 있으므로, 이를 제외한다면 실질적 지방재정 비중은 훨씬 낮은 23.2%에 불과하다.

표 4는 우리나라 6대 광역시의 재정자립도를 조사하여 세수규모와 비교제시 한 것이다. 각 지자체의 세수규모는 지자체별 시정백서를, 재정자립도는 행정자치부의 자료를 참조하여 재구성하였다.

재정자립도는 2002년 현재 73.1%의 자립도를 보인 인천이 가장 높았고, 56.7%의 자립도를 보인 광주가 가장 낮았으며 대전 69.3%, 부산66.1%, 대구64.9%, 울산60.8%순으로 재정자립도가 낮아지는 것으로 나타났다. 6대 광역시의 지방재정자립도는 1998년도를 기점으로 점차 낮아지는 추세를 보이고 있다.

한편, 지방자치단체는 주민들의 생활, 교통, 주거, 복지 등 다양한 지역개발 요구에 부응하기위해 노력하고 있으나 이는 많은 재원을 필요로 하는 요구이다. 지방세 세수규모와 연계하여 지방재정자립도를 살펴본 결과 재정상태가 우수한 지역의 경우 타 지역보다 2~3배의 절대적 재정을 투자할 수 있는 것으로 나타나 특별한 지원조치가 없을 경우 국토의 균형적인 발전이라는 목적도달이 어려울 수도 있다고 판단된다.

표 4. 6대 광역시의 세수규모와 재정자립도

구 분	부 산		대 구		인 천	
	세수규모 (천만원)	자립도 (%)	세수규모 (천만원)	자립도 (%)	세수규모 (천만원)	자립도 (%)
1995	121,475	82.6	81,494	89.5	75,604	91.4
1996	142,358	88.6	92,575	85.7	85,314	87.6
1997	140,726	87.0	89,567	80.3	95,330	86.7
1998	131,108	87.5	82,558	78.1	86,730	85.1
1999	138,331	70.9	86,906	70.2	88,864	82.1
2000	143,304	78.3	93,126	75.0	101,523	77.2
2001	179,514	69.2	110,707	72.2	179,514	76.3
2002	집계중	66.1	집계중	64.9	집계중	73.1

구 분	광 주		대 전		울 산	
	세수규모 (천만원)	자립도 (%)	세수규모 (천만원)	자립도 (%)	세수규모 (천만원)	자립도 (%)
1995	36,839	61.0	43,180	76.5	38,766	
1996	41,381	60.4	46,961	75.0	42,773	
1997	47,617	68.0	48,828	68.4	43,724	
1998	44,558	68.4	44,374	82.2	39,822	77.0
1999	43,540	61.0	50,734	76.7	43,557	72.5
2000	48,427	62.2	55,567	72.3	46,512	74.6
2001	58,354	59.5	68,776	70.0	56,716	71.4
2002	집계중	56.7	집계중	69.3	집계중	60.8

※ 자료 : 각 광역시의 "시정백서", 행정자치부

3. 도로사업

3.1 도로사업 유형 분석

도로사업의 유형은 사업주체에 따라 정부시행사업, 공기업(한국도로공사 등)시행사업, 민간시행사업으로 구분되고, 재원조달 형태에 의해서는 정부재정시행과 민간자본시행사업으로 구분이 가능하며, 투자비 회수여부에 따라서는 유료도로사업과 무료도로사업으로 구분이 가능하지만, 계획, 건설, 유지·관리주체 및 재원조달형태 등을 감안하면 다음과 같이 5개 유형으로 구분되고 있다.

유형 1은 사업주체의 급부에 대한 등가의 반대급부가 없어도 사회전반적인 필요에 의해 공급되는 유형이다. 유형 2는 도로공사설립초기에 놓여진 고속도로나 정책적으로 결정된 고품격도로에 주로 적용되는 유형이다. 유형 3은 최근 도로공사에 의해 건설되는 대부분의 고속도로에 해당되는 유형이고, 유형 4는 처음에는 민간이 건설한 후 유지·관리하여왔으나 도로시설운영

표 5. 도로사업 유형별 분류

구 분	유형 1	유형 2	유형 3	유형 4	유형 5
형태	(정부계획+건설+유지관리)	(정부계획+건설, 도로공사유지관리)	(정부계획, 도로공사건설+유지관리)	(정부계획, 민간건설, 정부유지관리)	(정부계획, 민간건설+유지관리)
근거법	· 도로법 제 22조(도로관리청) · 도로법 제 24조(도로의 공사와 유지) · 도로법 제 35조(통행료징수) · 유료도로법 제11조	· 고속국도법 제26조(관리청의업무대행) · 한국도로공사법제6조(유료도로 관리청의 출자) · 유료도로법 3조(유료도로의 설치)	· 고속국도법 제6조(관리청의 업무대행) · 한국도로공사법제6조(보조금등) · 유료도로법 제3조(유료도로의 설치)	· 도로법 제 35조(통행료의 징수) · 유료도로법 제12조(비관리청의 유료도로의 공사시행)	· 도로법 제 35조(비관리청의 공사시행) · 유료도로법 (비관리청의 유료도로의 공사시행)
사례	서울의 남산 2,3호, 금화터널, 남부순환도로, 부산 도시고속도로	경부, 호남, 영동, 동해, 88올림픽 고속도로	남해, 구마, 중부고속도로, 석굴로(지방도 902호)	북악, 남산1호터널, 원호대교, 경인, 울산-연강간 고속도로	부산구덕, 제2 만덕터널, 광주광역시 제2 내부 순환도로, 논산-천안 고속도로

상의 기술적, 재정적 어려움으로 인해 도로운영권을 정부에 유·무상으로 이양하여 최종적으로는 정부 또는 도로공사가 유지·관리하는 유형이다. 마지막으로 유형 5는 정부 또는 지자체가 최소한의 수익성 및 투자회수를 보장함으로써 민간참여가 이루어진 유형이다. 유형5는 투자재원을 민간부문에서 조달하고, 통행료 징수 등의 방법을 통해 민간 투자자금이 회수되는 형태로서 순수한 민간참여 형태라 할 수 있다. 한편, 민간건설에 대한 지난날의 기록을 살펴보면 수익성예측이 빚나가고 부채급의 상환이나 운영기술상의 어려움이 발생할 경우 "유형5"에서 "유형 4"로의 형태변화는 유동적이라고 할 수 있다.

3.2 국가 지원 지방도 사업

국가지원지방도는 지방도중에서 중요도시, 공항, 항만, 공업단지, 주요도시, 관광지 등 주요 교통시설유발지역을 연결하도록 계획하여, 고속국도와 일반국도로 이루어진 국가간선망을 보조하는 기능을 수행하는 도로이다. 1996년 7월 전국에 29개 노선, 3,500km의 국가지원지방도를 지정(표 6 참조)한바 있다. 2003년 현재 69건을 시행중이다.

표 6. 국가지원지방도 노선지정 현황 ('96.7)

	계	단위:km								
		경기도	강원도	충청북도	충청남도	전라북도	전라남도	경상북도	경상남도	제주도
전체 (29노선)	3512.2	820.4	288.5	256.5	341.8	197.8	354.0	592.9	595.9	64.4
남북 (15노선)	1586.6	241.5	110.6	179.8	67.1	164.4	170.6	293.9	294.3	64.4
동서 (14노선)	1925.6	578.9	177.9	76.7	274.7	33.4	183.4	299.0	301.6	-

사업추진은 국가에서 조사·설계를 시행하고 공사비를 지자체에 지원하면 용지보상비는 지방자치단체에서 부담하는 매칭펀드 방식으로 시행되는 사업이다. 표 6에 제시된 노선지정을 지역별 비율로 살펴보면, 경상북도와 경기도에 60%이상 배정되어 불균형이 존재하고 있음을 알 수 있다.

한편, 정부는 이러한 지역적 불균형해소를 위해 뒤늦게나마 '02년 7월 "국가지원지방도 5개년 계획"을 수립하여 시행하고 있으나, 그 시행방법에 있어서는 각 지역별 우선순위에 따라 매년 1~2건을 배분하는 균등배분의 방법을 택하고 있다. 또한, 매칭펀드 방식이기 때문에 재정적 여력이 있는 자치단체와 그렇지 못한 자치단체간의 사업규모와 시행속도에서 차이를 보일 것으로 예상되고 있다.

균등배분방식은 신규공사에서의 특정지역 집중현상을 막는다는 장점은 있으나, 원래의도인 지역적 불균형해소를 통한 전국토의 균등한 발전이라는 취지에는 맞지 않는 것으로 판단된다. 즉, 기존의 지역적 불균형해소를 위해서는 과거에 상대적으로 불균형적인 지원을 받았던 지역에 보다 가중적 혹은 집중적 지원을 실시하는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

3.3 민자사업에 의한 도로건설

민자시설사업은 국내의 경우 도로·도시철도·항만 등의 기간 시설물에 적용되고 있다. 정부의 재정부담경감과 민간의 투자의 욕고취라는 면에서 도입된 민자건설은 과거 경인고속도로, 울산-언양 고속도로, 남산 1호 터널, 북악터널, 원효대교, 성수대교 등에 적용된 바 있으나 시설운영상의 재정적 문제와 기술적 문제로 그 소유권이 정부에 유·무상으로 이전된 기록을 갖고 있다. 1995년 이후의 민간투자대상사업 지정현황을 살펴보면 1995년(10건), 1996년(6건), 1997년(6건), 1998년(1건), 1996년(6건), 2000년(2건), 2001년(4건), 2002년(2건) 등이 있다. 이 가운데 대부분의 사업이 "사업지정"과 "시설계획고시"만 되어있을 뿐 아직 "협상중" 이거나 "변경"된 상태이다. 민간투자대상사업 가운데 완공된 것은 인천국제공항과 연결되는 국책사업의 성격이 강한 2건(주무관청 : 건설교통부)을 제외하고는 광주광역시의 제2순환 도로공사와 "논산-천안"간 고속도로공사 등을 꼽을 수 있다.

한편, "민자건설"은 재정구조가 취약한 지방자치단체에는 "필요악" 적인 존재가 될 수도 있음을 경계해야 한다. 주목할만한 하나의 사례를 살펴보면 다음과 같다. 광주지역의 제2순환도로 1구간은 시(市)가 투자자에게 사용자가 부족하여 재정적자가 발생할 경우 시의 세금으로 적자부분을 보충해주도록하고 있다. 이는 결과적으로 사용자부담원칙을 벗어나, 그 도로를 사용하지 않는 도시의 시민전체가 세금으로 비용을 부담하게 되어, 세수 규모가 빈약하고 부채비율도 높은 시(市)로써는 다른 부문에 투

자할 비용의 감소 및 삭감이 불가피하게 되었다. 또한, 여타의 신규건설을 위해서는 더 많은 재정적자와 부담을 감수할 수 밖에 없는 상황이다.

이는 지방자치시대와 지역경쟁시대에 요구되는 투자를 해당 지자체가 적절한 시기에 할 수 없다는 의미외에도, 특정지역이 취약지역이 되어 국토의 균형적인 발전을 통한 국가경쟁력 확보라는 목표에 악영향을 줄 수 있다는 점에서 주목해보아야 할 부분이다. 즉, 향후 민간투자에 의한 SOC건설은 타당성 검토외에도 사업주체의 절대적 재정규모와 부채현황 등을 면밀히 검토하고 지자체 차원이 아닌 국가적 차원에서 결정하는 것이 타당하리라고 판단된다.

4. 도로와 경제규모 분석

4.1 도로성장규모 분석

1995년은 지방자치제를 위한 지방선거가 실시된 해이기 때문에 이를 기준으로 1990, 1995, 및 2000년의 5개년 단위로 나누어 도로성장규모를 살펴보았다.

표 7에 의하면, 부산과 대구의 경우 1995~2000년 사이의 도로성장률이 나머지 4개 광역시에 비해 낮은 5.11%와 11.5%를 나타냈다. 한편, 1990년과 1995년 사이에는 부산의 경우 15.4%의 도로가 증가하였고, 대구의 경우 무려 57.4%의 증가를 보였다.

표 7. 6대 광역시의 도로 성장률 조사

구 분	부 산			대 구			인 천		
	도로 (km)	증감 (km)	증감 율(%)	도로 (km)	증감 (km)	증감 율(%)	도로 (km)	증감 (km)	증감 율(%)
1990	2,597			1,191					
1995	2,997	△400	15.4 (90~95)	1,875	△684	57.4 (90~95)	1,341		
2000	3,150	△153	5.11 (95~00)	2,091	△216	11.5 (95~00)	1,600	△259	19.3 (95~00)

구 분	광 주			대 전			울 산		
	도로 (km)	증감 (km)	증감 율(%)	도로 (km)	증감 (km)	증감 율(%)	도로 (km)	증감 (km)	증감 율(%)
1990									
1995	1,641			1,834			1,865		
2000	1,845	△204	12.4 (95~00)	2,076	△216	13.2 (95~00)	2,572	△707	37.9 (95~00)

4.2 인구 증가 분석

우리나라 6대 광역시의 인구 증가변화를 조사하여 이를 다시 5년 단위로 나누어 집계한 결과는 표 8과 같다.

표 8에서 보는바와 같이 1990년과 1995년 사이의 인구 성장률은 울산, 인천, 대전에서 각각 41.79%, 26.95%, 21.4%로 6대 광역시의 평균 인구 성장률인 18.43%보다 높은 성장률을 보였으며 다음으로 광주10.45%, 대구9.87%, 부산0.42% 순으로 나타났

다. 특히, 울산과 인천은 이 시기에 급격한 인구 증가가 있었다.

표 8. 6대 광역시의 인구증가 변화 조사

구 분	부 산			대 구			인 천		
	인구	증감	증감 율(%)	인구	증감	증감 율(%)	인구	증감	증감 율(%)
1990	3,798			2,229			1,818		
1995	3,814	16 (90~95)	0.42 (90~95)	2,449	220 (90~95)	9.87 (90~95)	2,308	490 (90~95)	26.95 (90~95)
2000	3,663	-151 (95~00)	-3.96 (95~00)	2,481	32 (95~00)	1.31 (95~00)	2,475	167 (95~00)	7.24 (95~00)
구 분	광 주			대 전			울 산		
	인구	증감	증감 율(%)	인구	증감	증감 율(%)	인구	증감	증감 율(%)
1990	1,139			1,050			682		
1995	1,258	119 (90~95)	10.45 (90~95)	1,272	222 (90~95)	21.4 (90~95)	967	285 (90~95)	41.79 (90~95)
2000	1,353	95 (95~00)	7.55 (95~00)	1,368	96 (95~00)	7.55 (95~00)	1,014	47 (95~00)	4.86 (95~00)

4.3 인구 대비 도로 성장률 분석

앞에서 제시한 표 7과 표 8을 바탕으로 우리나라 6대 광역시의 인구 대비 도로 성장률을 비교한 결과는 표 9와 같다. 표 10의 5대 광역시 인구대비 도로성장률은 1995년부터 2000년까지의 기간을 한 단위로 보아 도로증가량(단위:km)을 같은 기간 동안의 인구증가량(단위: 천명)으로 대비시켜본 결과이다.

1995~2000년 사이에 기록적인 도로성장을 기록한 울산의 경우를 제외할 경우, 대구(6.75 km/천명), 대전(2.52 km/천명)의 뒤를 이어 광주, 인천의 순으로 인구대비 도로성장을 나타냈다. 울산의 경우 인구에 비해 도로율이 타 광역시와 비교할 수 없을 정도로 높고, 인천의 경우 수도권에 위치하고 있기 때문에, 개발가능면적이 타 광역시에 비해 부족하다는 전제조건을 고려하면 인천시가 도로에 쏟는 노력의 크기가 증가수치에 반영되어 있다고 할 수 있다.

표 9. 6대 광역시의 인구 및 도로변화 추이

구 분	부 산		대 구		인 천	
	도로 (km)	인구 (천명)	도로 (km)	인구 (천명)	도로 (km)	인구 (천명)
1995	2,997	3,814	1,875	2,449	1,341	2,308
2000	3,150	3,663	2,091	2,481	1,600	2,475
차이	153	-151	216	32	259	167
구 분	광 주		대 전		울 산	
	도로 (km)	인구 (천명)	도로 (km)	인구 (천명)	도로 (km)	인구 (천명)
1995	1,641	1,258	1,834	1,272	1,865	967
2000	1,845	1,353	2,076	1,368	2,572	1,014
차이	204	95	242	96	707	47

표 10. 5대 광역시의 인구대비 도로 성장률

	대 구	인 천	광 주	대 전	울 산	평균
1995~2000	6.75	1.55	2.15	2.52	15	5.6

※ 1995~2000 사이의 부산은 인구증가 없이 15만천명이 감소한 반면 도로는 151km 증가했으므로 계산에서 제외.

4.4 경제규모 대비 도로 성장률

1993~2000년 사이의 경제와 도로규모 성장률을 표 11에 정리하였다. 과거 중앙정부시절부터 지방자치시대에 이르는 시기를 중심으로 도로와 지역경제규모를 비교한 결과는 다음과 같다.

'93~'98 시기의 6대 광역시의 경제규모 성장률을 살펴보면 부산, 대구, 인천, 광주 등이 모두 43 ~ 48 %의 균등한 성장을 나타냈고, 대전만 24%의 경제성장률을 나타냈다.

동일한 시기의 도로성장률은 부산 13%, 대구 52%, 인천 50% 등을 기록했으나 광주 3%를 기록하여 24%의 경제성장을 달성한 대전의 도로성장률 9%보다도 적은 것으로 나타났다. 이는 경제규모의 증가와 비례하여 신규도로 확충이 이루어지지 않았다는 사실을 나타낸다.

5. 결론

본 연구는 우리나라 6대 광역시의 지역별 경제현황과 도로현황을 조사하고 이것을 기초로 하여 지방자치시대의 지역발전과 국토의 불균형적인 발전을 극복하기 위해 필요한 도로건설투자 기초자료를 제시하고자 하였으며, 다음과 같은 결론을 얻었다.

표 11. 6대 광역시의 경제규모 대비 도로 성장률

구 분	부 산		대 구		인 천	
	도로 (km)	경제 (10억원)	도로 (km)	경제 (10억원)	도로 (km)	경제 (10억원)
1993	2,786	18,961	1,328	10,398	1,059	13,439
1995	2,997	24,134	1,875	13,917	1,341	17,684
1998	3,135	27,235	2,018	14,909	1,586	19,950
2000	3,150	30,305	2,091	17,196	1,600	22,377
성장 율(93~98)	349	8,274	690	4,511	527	6,511
규모 (98~00)	15	3,070	73	2,287	14	2,427
성장 율(93~98)	12.53	43.64	51.96	43.38	49.76	48.44
률(98~00)	0.47	11.27	3.61	15.34	0.88	12.16
구 분	광 주		대 전		울 산	
	도로 (km)	경제 (10억)	도로 (km)	경제 (10억)	도로 (km)	경제 (10억)
1993	1,630	6,328		6,421		
1995	1,641	8,522	1,834	7,934	1,865	
1998	1,681	9,209	2,005	9,829	2,223	21,225
2000	1,845	11,425	2,076	11,630	2,572	25,494
성장 율(93~98)	51	2,881	171 (95~98)	1,895 (95~98)	358 (95~98)	
규모 (98~00)	164	2,216	71 (98~00)	1,801(98~00)	349(98~00)	4,269(98~00)
성장 율(93~98)	3.13	45.52	9.32(95~98)	23.88(95~98)	19.20(95~98)	
률(98~00)	9.75	24.06	3.54(98~00)	18.32(98~00)	15.70(98~00)	20.11 (98~00)

1. 지방세 세수규모와 지방재정자립도를 연계하여 살펴본 결과 재정 상태가 우수한 광역시의 경우 타 광역시보다 2~3배의 재정을 투자할 수 있는 것으로 나타났다. 이는 시민들의 생활, 교통, 주거, 복지등 다양한 요구를 충족시켜 줄만한 지방자치단체의 재원 차이를 나타내며, 향후 특별한 대책이 없는 한 세수규모가 약한 광역시와 우수한 광역시와의 차이가 커져, 국토의 불

균형적인 발전이 우려된다.

2. 1993~1998년 사이의 6대 광역시 신설도로 규모를 조사해 보면 대구(700km), 부산(350km), 인천(530km)등에 비해 광주는 50km 정도로 낮게 나타났다. 한편, 동일기간에서의 특정지역 지역별 총생산과 도로규모를 비교해 보면, 광주와 대구 모두 약 30%의 비슷한 성장을 이룬데 반해, 도로의 성장률에 있어서는 심한 불균형이 존재하고 있다. 이는 경제규모의 증가와 비례하여 도로확충이 이루어진다는 기본적인 원칙이 지켜지지 않았다는 사실을 나타낸다.

3. 민자시설물(도로, 도시철도, 항만)의 민간투자대상사업 지정현황(95~2002)과 연도별 추진사항 및 추진내용을 살펴본 결과 재정구조가 취약한 지방자치단체에서 실시한 민자시설사업이 본래의 취지에서 벗어나 오히려 지역개발과 국가발전을 저해하는 요소로도 작용할 수 있다고 나타났다. 이를 방지하기 위해서는 향후 민간투자에 의한 SOC건설을 사업의 타당성 검토외에도 사업주체의 절대적 재정규모와 부채현황 등을 면밀히 검토하여 지자체 차원이 아닌 국가적 차원에서 결정하는 것이 필요하리라고 판단되며, 이에 대한 행정적 제도개선이 요구된다.

4. 정부는 지역적 불균형을 인식하고 이를 해소하기 위해 뒤늦게나마 '02년 7월 "국가 지원 지방도 5개년 계획"을 수립하여 시행하고 있으나, 그 시행방법에 있어서는 각 지역별 균등배분의 방법을 택하고 있어서, 원래의도인 지역적 불균형해소를 통한 전국토의 균등한 발전이라는 취지에는 맞지 않는 것으로 판단된다. 기존의 지역적 불균형해소를 위해서는 과거에 상대적으로 불균형적인 지원을 받았던 지역에 보다 가중적 혹은 집중적 지원을 실시하는 것이 바람직하며, 이를 위한 제도 개선과 보완이 필요하다.

9. 현행 행정 및 지방세법 시스템에서 국토의 균형적인 발전을 보다 신속히 정비하고 지역차원이 아닌 국가차원의 경쟁력향상을 위한 서비스를 제공하기 위해서는, 과거 시설투자가 불균형을 이루었던 지역에서 교육책으로 실시한 민자사업의 유형을 "유형 5"에서 "유형 4"로 전환해주는 것이 추가재원을 지방에 보충해주는 것보다 실현가능성이 높을 것으로 판단된다.

참고문헌

1. 시정백서, 광주광역시, 대구광역시, 대전광역시, 부산광역시, 인천광역시, 울산광역시
2. 통계청, "한국주요 경제 지표", 1993.3
3. 중소기업 협동조합 중앙회, "신경제 용어 해설"
4. 우명동, "지방 재정률", 해남출
5. 통계청, "통계분석 자료 모음", 96
6. 오승훈, 권영인, "한국과 일본 대도시의 도로 공급수준 비교분석", 대한토목학회논문집, 대한토목학회, 제23권3D호, pp.299-305
7. 황의진, "고속도로건설이 도시성장에 미치는 효과예측 모형에 관한 연구", 조선대학교대학원 박사학위 논문, 1996
8. 윤국식, "고속도로건설에 따른 효과분석에 관한 연구", 조선대학교 대학원석사학위논문, 2001
9. 정수진, 유봉식, 박성태, 박정민, 이강내, 이선수, "익산광역시의 지역경제 개발에 관한 연구", 원광대학교 경영경제 연구소, 1996.
10. 최유성, 이현수, "지역경제 활성화를 위한 중앙과 지방의 역할", 한국행정연구원, 1997, pp.11-22.
11. 박병희, 한국재정·공공재정학회(구 한국재정학회) 제16집 제2호 2002년 2월, pp.120.
12. 박창우, "고속도로 연결개발과 민간활력" 대한토목학회 학술 발표회 논문집, 1999. pp.11-16.
13. 이한규, "지방자치단체의 부채규모 결정요인에 관한 분석", 한국재정·공공재정학회(구한국재정학회) 제16집 제1호 2001년 9월, pp.63-64.
14. 임성일, "지방세수입탄력성의 추정에 관한 연구", 한국지방행정연구원, 1991, pp.69.
15. 박중권, "민자유치 활성화 방안에 관한 연구", 서울시립대학교 도시과학대학원 석사학위 논문, 2001
16. 홍기용, "지방경제론", 박영사, 1996, pp.634-643.
17. 지방자치실무 연구소, "한국의 지방자치", pp.335.
18. 김종순, "지역경제와 지방재정력 강화", 한국지방자치학회, 1992

Abstract

A road is an infrastructure that helps boost up growth of local economy, connections among local communities and living conditions. For South Korea, the increase in infrastructures like roads now concentrates on specific regions, which causes regional imbalance. also, some areas are faced with the overall weakness of local economy such as decrease in local tax revenues, slowdown in industrial and economic growth of regions, and the low independence of local finances because lack of roads, a basis of local economic growth, make big and smaller business reluctant to invest in localities. In addition, even though the power-centralized age turns to a decentralized age, the preference of development policies by the existing economic size rather than those of nationwide balanced development gets the economic gap of localities deeply-rooted; moreover, disparity of local wealth has a tendency to even differentiate the overall quality of living. The paper intends to analyze relations between road development and local economy focused on road construction, one of requisites to balance national development and accelerate local economy.

Keywords : Road, local economy, decentralization, SOC