



# 국가 균형발전과 포용적 교통정책

오재학 원장



한국교통연구원  
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



# CONTENTS

국가 균형발전과 포용적 교통정책

1

국가균형발전과 포용성장의 개념

2

국가균형발전과 교통의 역할

3

지역 경제·사회 여건 변화

4

포용적 교통정책 혁신방안

국가 균형발전과 포용적 교통정책

# 국가균형발전과 포용성장의 개념



### 국가균형발전 특별법 제1장 제2조

1. “국가균형발전”이란 지역간 발전의 기회균등을 촉진하고 지역의 자립적 발전역량을 증진함으로써 삶의 질을 향상하고 지속가능한 발전을 도모하며 전국이 개성있게 골고루 잘 사는 사회를 구현하는 것을 말한다.

### 국가 균형발전

- ☑ 지역특성에 따른 자체적 발전 여건 조성
- ☑ 지역과 계층에 차별없이 기본적인 생활수준 보장

### 포용 성장

- ☑ 경제성장의 목표를 삶의 질 개선에 두고, 성장의 과실이 폭넓게 공유되도록 함



## 국가균형발전 1단계 (혁신도시 시즌 1)



- 10개 혁신도시 및 행복도시 조성
- 혁신도시 중심의 거점생활권 구성 미진
- 지역간 상생 발전 체계 미정착

## 국가균형발전 2단계 (혁신도시 시즌 2)



- 혁신도시를 생활권의 거점으로 육성
- 광역대도시와 혁신도시간의 연계 강화
- 지역균형거점 내 생활교통 확충

국가 균형발전과 포용적 교통정책

# 국가균형발전과 교통의 역할

# III

# Ⅲ 국가균형발전과 교통



교통은 지역간 및  
지역내 사람과 물자의  
원활한 이동에 기여

➤ 지역의 경제 · 사회 · 문화 활동 촉진

➤ 국민 삶의 질과 관련된 시설  
(의료, 문화, 여가)로의 접근성에 영향

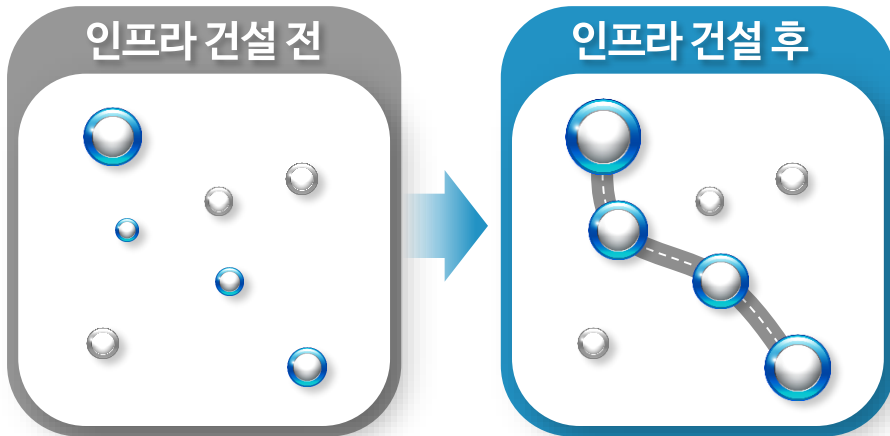
지역 특성 및 수요를 고려한 교통SOC 공급 및 제공

➔ 국가균형발전의 핵심요소

# III 국가균형발전과 교통

## 인프라 투자와 도시의 성장 가능성

- ✎ 교통시설 투자 → 접근성 향상, 교통비용 절감, 구매력 향상 → 재화 수요 증가
- ✎ 재화의 수요 변화에 따라 도시 성장 또는 쇠퇴
- ✎ 신설 인프라에 가장 인접한 도시의 성장 가능성이 가장 높음



자료: 안근원 외 (2014), 교통 인프라가 지역발전에 미치는 실증적 효과 분석, 한국교통연구원

## 지역경제 발전단계별 인프라 투자 효과

✎ 교통인프라 공급은 지역내 총생산을 증가시킴

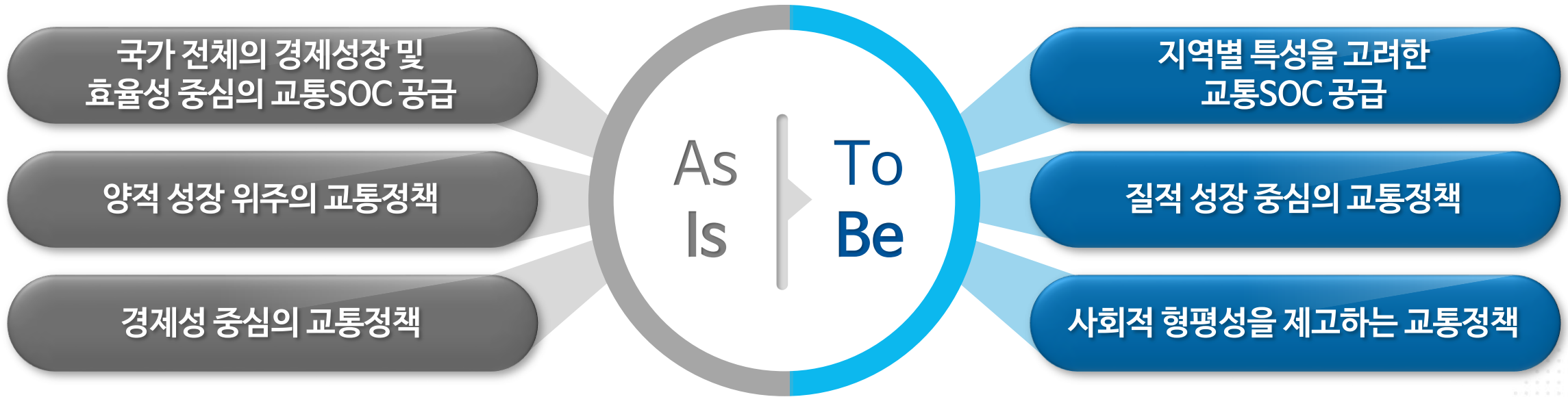
- 교통시설 자본스톡의 증가는 지역경제 산출물 증가에 양(+)의 효과를 미침
- 특히, 도로 인프라 투자는 다른 시설에 비해 지역경제 성장 효과가 큼
- 도로시설 자본스톡 1% 변화

지역내총생산  
0.26% 증가  
(파급효과 미고려시)

지역내총생산  
0.14% 증가  
(파급효과 고려시)

자료: 이시내 (2012), 공간적 파급효과를 고려한 교통기반시설의 지역경제성장 효과 분석, 서울대학교 석사학위논문

# Ⅲ 국가균형발전과 교통



지역별 맞춤형 교통SOC를 통해 지역경제 발전에 기여

최소한의 공공교통서비스 제공을 통한 **기본적인 생활 수준 보장**

국가 균형발전과 포용적 교통정책

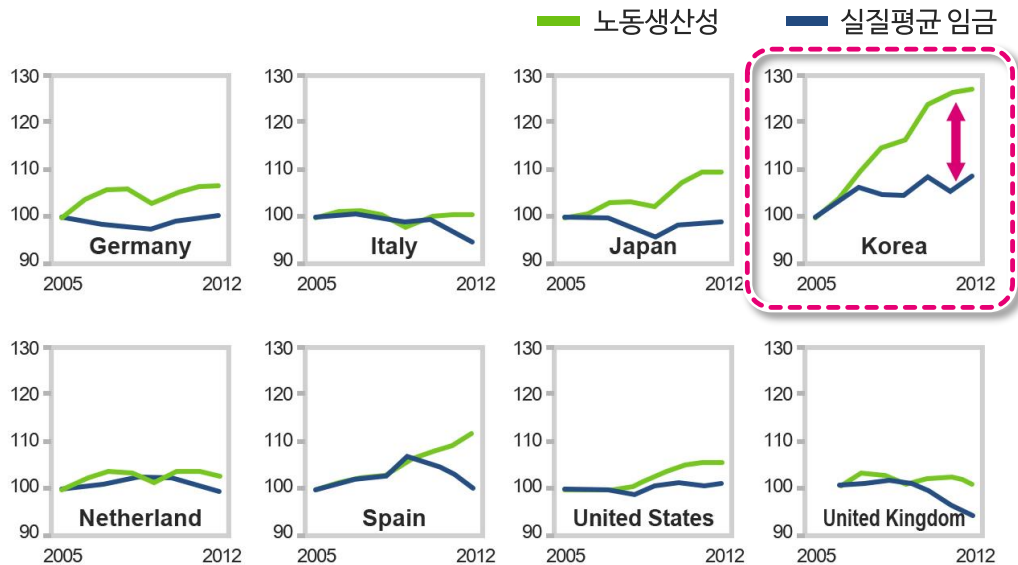
# 지역 경제·사회 여건 변화

# III

## 소득 불평등 심화

중간계층의 소득이 상대적으로 성장하지 않음

노동생산성의 증가가 실질임금에 미반영



자료 : IMF (2015), Causes and Consequences of Income Inequality: A Global Perspective

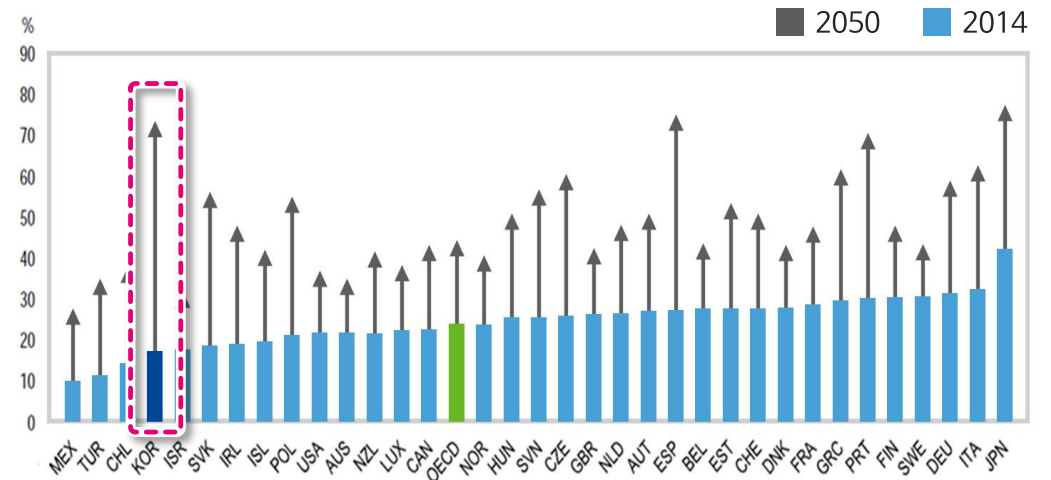
## 고령화

한국은 빠른 속도로 고령화될 것으로 전망

65세 이상 고령자 14.3% (2018) → 41% (2060)

고령자 특성을 고려한 교통정책 필요

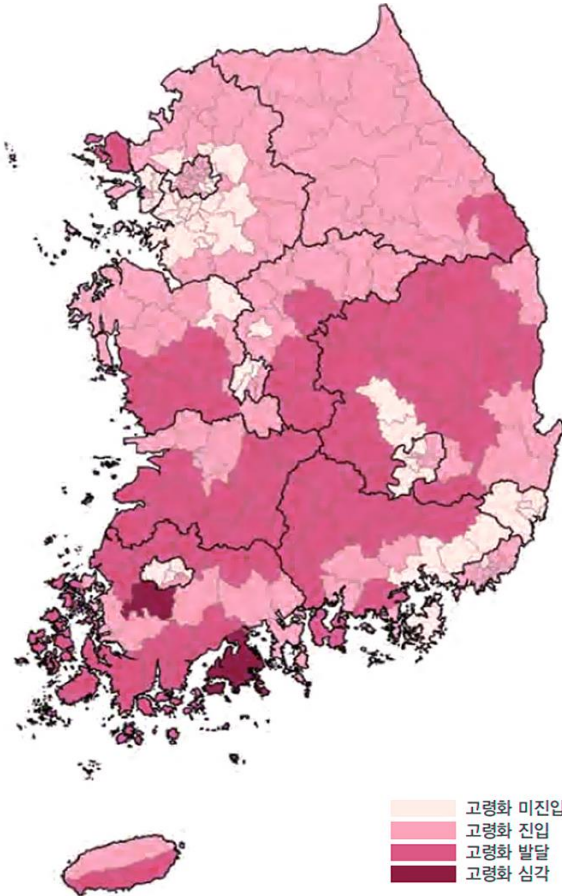
Population aged 65 and over as a percentage of the population aged 15-64



자료 : OECD (2016), Economic Surveys: Korea

## 지방의 고령화

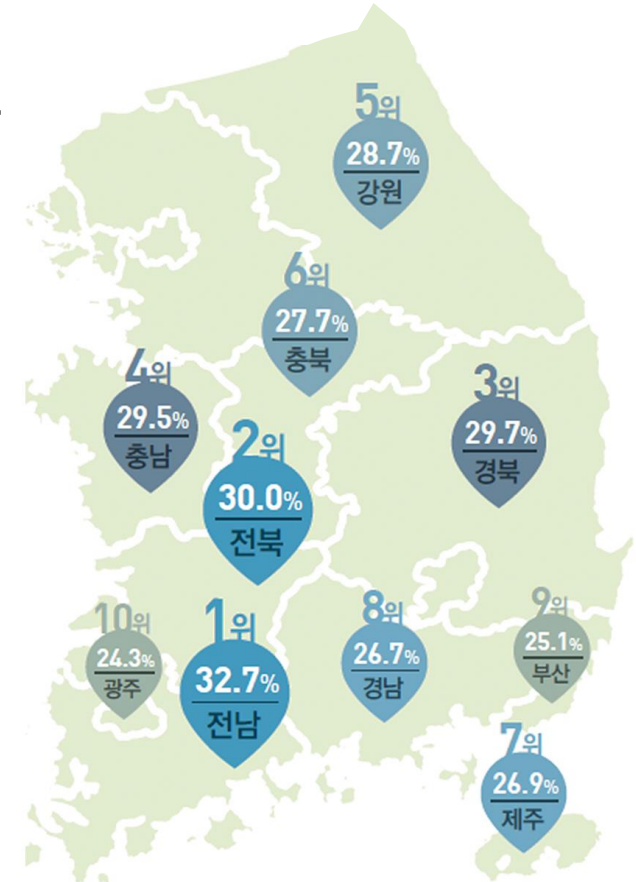
지방을 중심으로  
고령 인구  
비율이 높음



자료 : 성낙문 외 (2012),  
미래사회 인구구조 변화에  
대비한 도로 교통정책 연구,  
한국교통연구원  
연구보고서

## 고령화와 교통약자 비율

지방의 교통약자  
비율이  
상대적으로  
높음



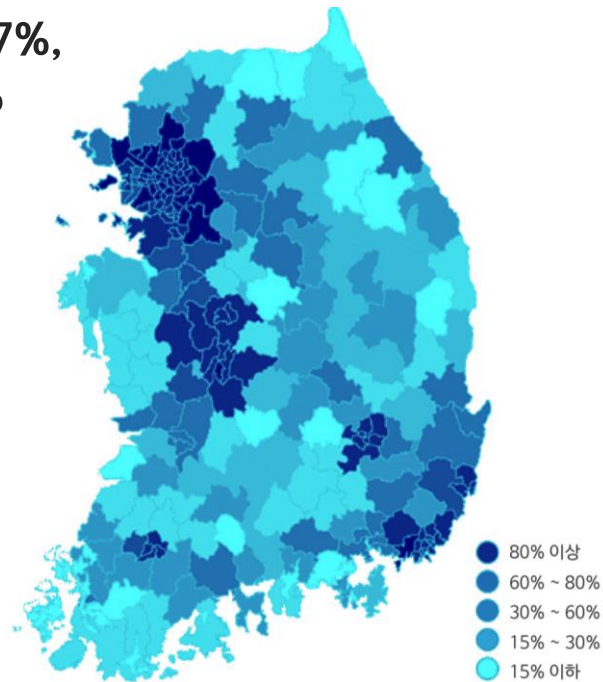
자료 : 한국교통연구원 (2016),  
2015년도 교통약자  
이동편의 실태조사 연구

## 지역간 불균형

**대중교통 서비스의 지역간 연결성**  
: 1회 환승으로 통행할 수 있는 지역의 비율

**평균 연결성 65.7%,  
표준편차 25.5%**

→ **지역간  
불균형 존재**



자료 : 유정훈 외 (2016),  
현물기본소득에서  
바라본 지역 간  
대중교통서비스 제공

## 농촌지역 대중교통 이용 불편

- 접근성** : 집~정류장 보행시간 평균 9.2분
- 운행빈도** : 하루 10회 미만 운행 55%
- 운행시간** : 마지막 버스 20시 이전 31.4%

**농촌주민의  
대중교통  
이용 애로점**  
(단위 : %)

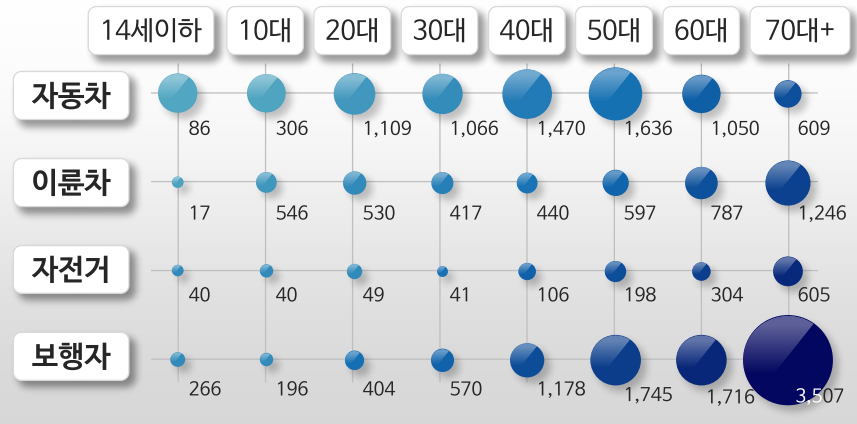
<b>버스 운행 횟수의 부족</b>	<b>22.3</b>
원하는 시간에 없는 버스	16.7
버스 운행 시간 정보 부족	14.2
너무 비싼 버스 요금	6.8
버스 운행 종류 및 유형 다양성 부족	6.0
정류장 대기시설 부족	5.5
운전기사의 불친절한 서비스	5.2
거리가 너무 먼 버스정류장	5.1
제대로 준수하지 않는 운행시간	3.9
오래된 버스 등 교통수단 낙후	3.7
연계 대중교통 수단 부족	3.5
신체 약자의 이용 불편	3.5
기타	3.6

자료 : 한국농촌경제연구원 (2012)

## 높은 보행자 사고 비율

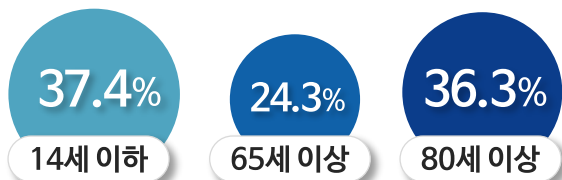
✎ 교통약자의 보행자 사고율이 상대적으로 높음

최근 5년간 교통사고 사망자 발생 현황



자료 : 한국교통연구원 (2018), 국정과제 : 교통물류 혁신방안

연령별  
교통사고 입원 환자 중  
보행자 사고 비율

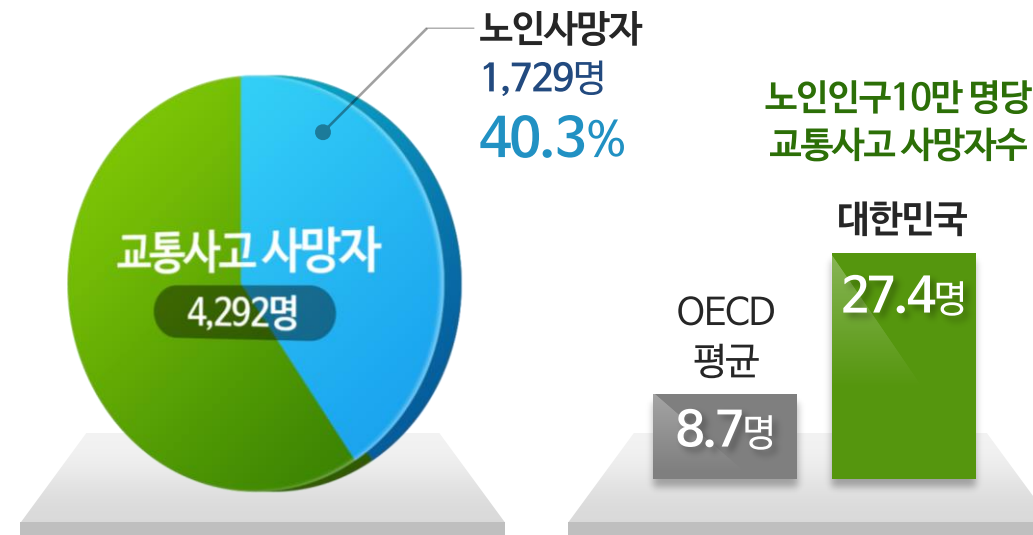


자료 : 질병관리본부, 연합뉴스 기사(2018. 02. 27.)에서 재인용

## 교통약자의 높은 사고 심각도

✎ 최근 5년간 교통사고 사망자 중 노인 비중  
OECD 31개국 중 29위

- 교통사고 사망자 중 40.3%가 노인 사망자



자료 : 한국교통연구원 (2018), 국정과제 : 교통물류 혁신방안

국가 균형발전과 포용적 교통정책

# 포용적 교통정책 혁신방안



IV

1

지역거점(대도시 및 혁신도시)간 기능 연결 및 시너지 효과 창출



2

국민 교통 이동권 및 교통안전 보장



3

지역거점 중심의 지역 특성화 및 경제 활성화



4

남북평화시대에 대비하여 한반도 전역의 균형발전 추진



## 지역거점간 2시간 이내 초고속 연결

✎ 현재 국토 중심도시(서울, 부산, 세종)에서 혁신도시까지 이동시간 과다 소요  
→ 국가균형발전 전략에 걸림돌

➔ 7개 대도시, 10개 혁신도시, 행복도시 등 18개 지역거점을 2시간 내 고속철도로 연결



## 권역 거점 조성 및 접근성 강화

✎ 각 지역거점으로의 접근성 강화  
▪ 권역 내에서 거점까지 30분 이내 접근 가능한 교통체계 구축

✎ 고속철도역을 지역교통의 거점으로 조성  
▪ 복합환승센터 구축 및 역세권 개발  
▪ KTX 경제권 특성화 개발 촉진 (지역 교통 및 상업 중심지)



사진: 대구광역시 홈페이지

DRT 및 공유교통서비스 확대

✎ 거주지에 관계없이 기본 생활권이 보장되도록 지원하는 교통 시스템 구축



장성군 행복택시



정읍시 DRT



농어촌 소외지역 카풀(O2O 서비스) 허용

사진 : 장성군청 홈페이지, 정읍시청 홈페이지  
한국교통연구원 (2018), 국정과제 : 교통물류 혁신방안

교통안전 보장 및 긴급상황 대응

✎ 마을주민 보호구간 지정 확대



자료 : 한국교통연구원 (2018), 국정과제 : 교통물류 혁신방안

✎ 지역거점 중심의 긴급상황 대응체계 구축

- 의료긴급서비스, 재난대응 및 대피체계

의료긴급서비스 지원 교통체계

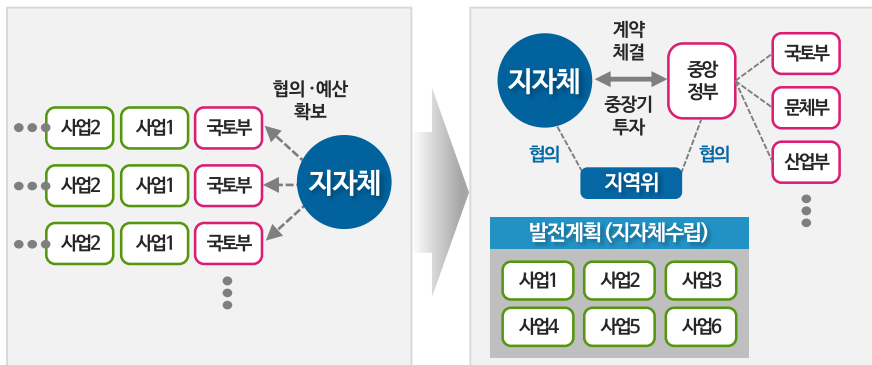


사진 : By hyolee2 - 저작, CC BY-SA 3.0,  
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=31952624>

## 과감한 지방재정 분권

- ✎ 단기 : “포괄예산지원제도” 도입
- ✎ 중장기 : 광역지자체별 “지역교통특별회계” 도입
  - 교통세의 일정비율을 지역교통특별회계 세입으로 전환
- ✎ 재정분권 연계 교통인프라 투자운영 위계 재조정
  - 국가, 지역간, 관문시설 / 지방, 지역내 시설

### 포괄지원협약제도 운영체계(예시)



자료 : 국가균형발전위원회 (2018), 문재인정부 국가균형발전 비전과 전략

## 지방정부 역할의 활성화

- ✎ 지역 내 교통시설투자계획 수립
- ✎ 지역 내 대중교통 중심 교통운영체계 구축
- ✎ 지역별 맞춤형 공공교통서비스 운영 및 제공

## 중앙정부 역할의 재조정

- ✎ 지역간 간선교통체계 투자와 운영으로 한정
- ✎ 지역별 예산불균형에 대한 조정
- ✎ 지역별 교통정책에 대한 평가 및 인센티브 부여

## 남북한 교통 SOC 격차

### 북한의 철도교통 여건 열악

- 대부분 단선 (복선화율 3%)
- 일반열차 평균 시속 20km
- 레일 노후화 및 전력 부족

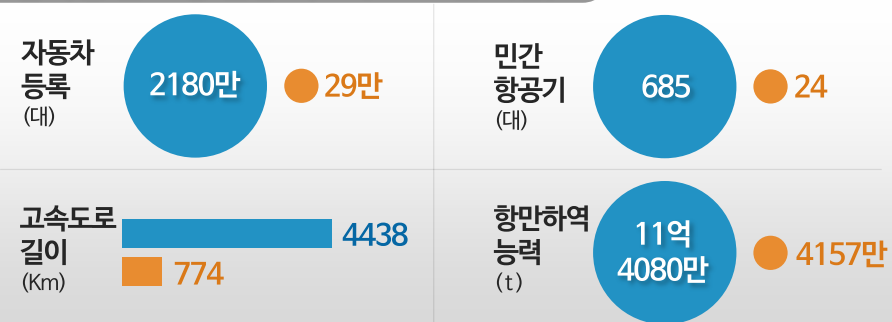


자료 : 조선일보 (2018. 05. 17.)

사진 : 안병민 (2013)

### 도로·항공·항만 부문에서도 현저한 격차 존재

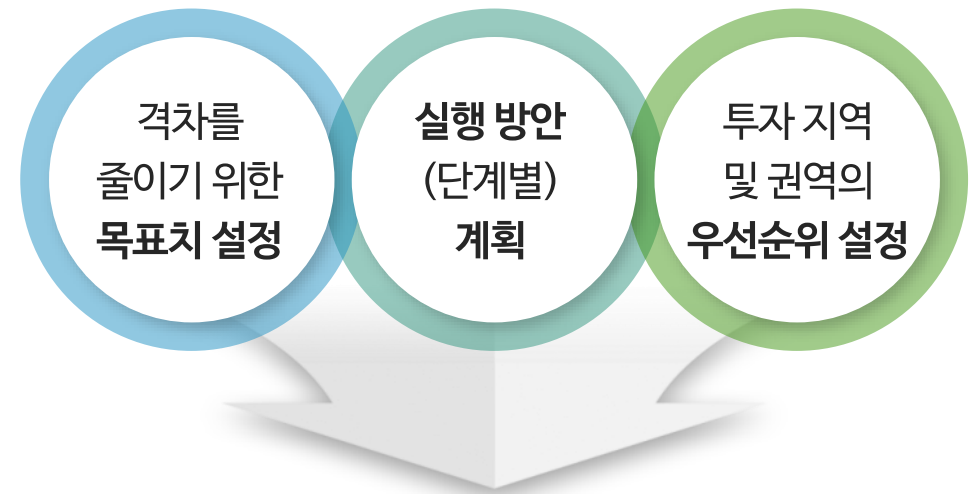
#### 남북한간 교통 현황 비교 (2016년 기준)



자료 : 국가통계포털, 2016

## 향후 대응 전략

### 남북간 SOC 격차를 줄이기 위한 주요 의사결정 사항



한반도 평화시대에 대응한 SOC 구축 방안에 대한

Holistic 연구를 신속하게 진행하여

**한반도 전체 균형발전 교통전략** 수립 필요



# 경청해 주셔서 감사합니다

국가 균형발전과 포용적 교통정책