


SOC 인프라는
편리하고 행복한 생활을 위한
또 다른 복지입니다.



A blurred view of a highway curving through a city skyline at sunset. The road is in the foreground, curving to the right. In the background, a dense city skyline is visible under a warm, golden light. The buildings are silhouetted against the bright sky. The overall mood is one of modern infrastructure and urban development.

SOC 인프라 건설

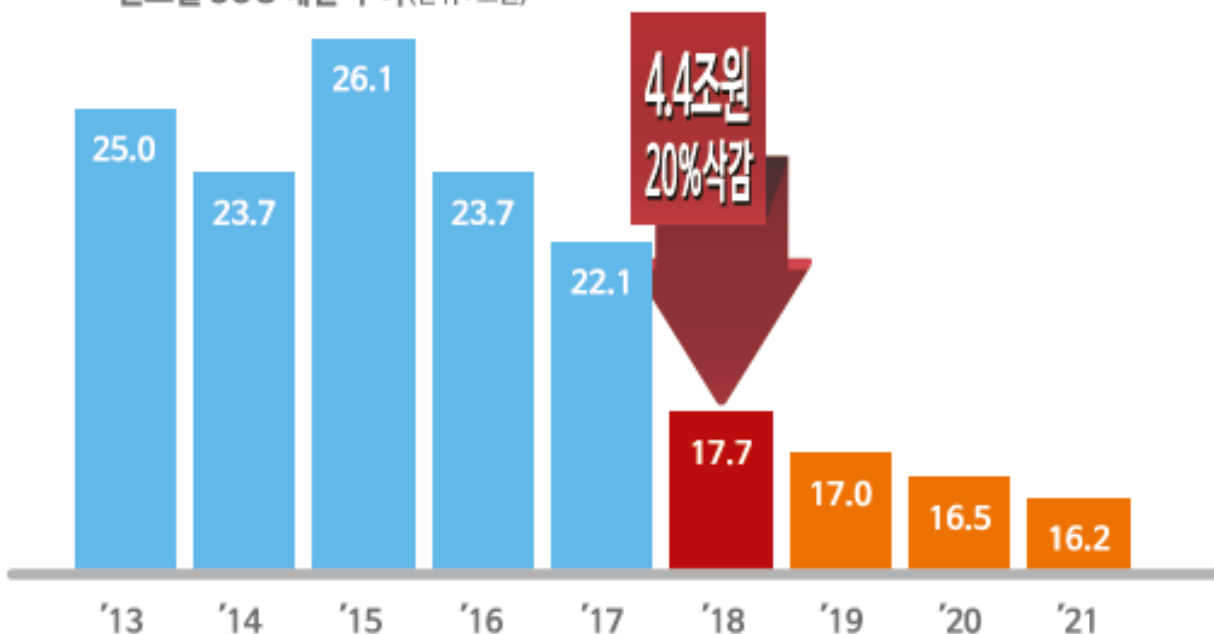
안전과 편의를 가져다주는
“국민생활 지킴이”입니다.

일자리 창출과 지역경제 활성화를 위한
“진정한 복지”입니다.

사상 유례없는 SOC 예산의 급감이 우려되고 있습니다.

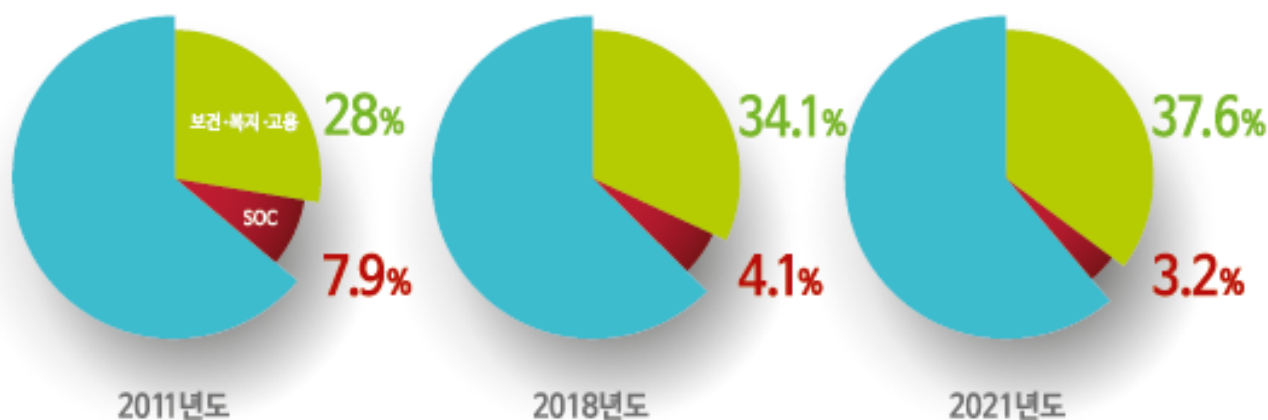
- 정부는 2018년도 SOC 예산을 올해 대비 20% 삭감하고, 향후 5년간 연평균 7.5% 감축할 예정

▼ 연도별 SOC 예산 추이 (단위: 조원)



- 보건·복지·고용 분야 예산 비중은 큰 폭으로 증가하고 있는 가운데 SOC 예산 비중은 2011년도 7.9%, 2018년도 4.1%, 2021년도 3.2%로 지속 감소 예정

▼ SOC 및 보건·복지·고용 예산비중 현황



SOC 예산 축소는
국가경쟁력을 떨어뜨리고,
지역 균형발전을 가로 막습니다.

SOC 예산 축소는 지역경제를 힘들게 합니다.

• 지역별 SOC 삭감 현황

■ 17년 ■ 18년





스웨덴과 덴마크를 잇는 외레순 대교

오히려, 선진국은 SOC 인프라 투자를 확대하고 있습니다.

- 미국, EU, 일본은 국가경쟁력 강화를 목표로 SOC투자 확대

트럼프 대통령

1조달러 인프라 투자계획 발표



'15년 응커플랜 발표,
2020년까지 5,000억 유로 SOC에 투자



2013년부터 10년에 걸쳐
200조엔 도로·항만 집중 투자

SOC 인프라 구축은
편리한 교통, 쾌적한 주거환경을 만들어
실질적인 국민복지 향상을 가져옵니다.

▼ OECD 통근시간 비교



※ 자료 : 현대경제연구원, 「최근 SOC투자 현황과 필요성」

우리나라의 SOC 인프라 수준은 선진국에 비해 현저히 낮으므로 지속적인 투자가 필요합니다.

● 교통 인프라

구 분	OECD 순위(35개국)	G20 순위(19개국)
1인당 도로 총연장	35위	18위
자동차1대당 도로 총연장	33위	18위
국토계수* 당 도로 총연장	31위	11위

* 도로연장(km)을 $\sqrt{\text{인구수} \times \text{국토면적}}$ 으로 나누어서 산출한 지수

※ 자료 : 국토연구원, 「국제비교를 통한 교통 SOC 적정성 분석의 한계 및 시사점」, (16.7.26)

- 교통혼잡비용('15년 기준) : 33.4조원으로 GDP 대비 2.16% (미국은 GDP 대비 0.83%)
- 국가물류비('13년 기준) : 145.8조원으로 GDP 대비 10.2% (미국 7.9%, 일본 7.4%)

● 도시공원 인프라



※ 자료 : 국토교통부, 2015 도시계획현황

● 수처리 인프라

▼ 도시·지방 상수도율 국제비교



※ 자료 : 현대경제연구원, 「SOC 과소투자 우려된다」, (2013.9월)

SOC 인프라 구축은
일자리도 만들고,
지역 서민경제도 살립니다.



SOC 투자감소가 일자리, 경제성장률에 악영향을 미친다는 것은
연구를 통해 입증되었습니다.

- SOC 예산 4.4조원 감소시 파급효과



※ 자료 : 한국건설산업연구원 「건설동향브리핑 630호」(2017.10.16.)

실제로 SOC 투자감소는 고용, 서민경제, 지역중소기업에 직접적인 피해를 초래합니다.

• SOC 예산 4.4조원 감소시 실제 피해규모



- 1천억원 도로공사 현장의 연간 투입인력은 18,726명이고 장비는 6,088대가 투입되므로 이를 SOC 예산 4.4조원으로 환산하면 일자리는 8만2천여개 감소하고 2만 6천여대의 기계 및 장비 활용기회가 소멸함
- 실제로 중소기업이 정부 SOC 발주공사의 50%를 수주* 하고 있으므로 SOC 예산 4.4조원 감축시 중소기업 2.2조원 수주감소 초래 * 최근 5년간 공공토목공사 연평균 수주액 21조원 중 10.6조원을 중소기업이 수주함 (대한건설협회, 건설공사 실적신고 기준)
- 간선도로 및 상하수도 등 소규모 인프라 사업은 대부분 지역 중소건설업체의 수주영역으로 SOC 투자 축소는 지역 중소건설업체의 경영난을 유발함
- 하도급자, 자재업자, 장비업자, 부동산 등 연관 산업까지 악영향을 미쳐 지역경제 활성화에 걸림돌





노후화 된 SOC 시설은 국민 안전을 위협하고 사회적 비용도 증가시킵니다.

▼ 노후 인프라 현황



서울시 지하철 운행 사고 및 장애의 근본원인으로 시설 노후화 지목

- 서울시 지하철 평균 사용연수 18.8년으로 철도안전협상 지하철 기대수명 25년~30년에 근접
※ 김신미 의원실, '17년 국감



철도교량, 터널 등 철도시설물 노후화 심각

- 전체 철도시설물 21,865개소 중 20년 이상 64.1%, 30년이상 58%
※ 박찬우 의원실, '17년 국감



도로 노후화에 따른 교통사고 증가 가능성 지적

- 전체 도로의 60.1%가 내구연한을 초과
※ 김상덕 의원실, '17년 국감



댐, 전체 SOC 시설물 중 노후 비율 가장 높음

- 전체 댐의 62%가 노후시설물
※ 조광식 의원실, '17년 국감



상수도 관로 노후화 심각

- 2030년 기준 30년이상 된 노후관로 49.1% 달함
※ 조광식 의원실, '17년 국감

우리나라 주요 인프라 시설은 70~80년대 집중 건설되어 싱크홀, 수도관 파열 등 노후에 따른 각종 사고가 발생합니다.

개통 30년 부산지하철 노후시설 개선 “발등에 불”
연합뉴스 2017.10.06

“최근 4년 서울서 싱크홀 2,960건 발생...전국의 약 80%”
“주 원인 노후 하수관로: 정비 시급” 뉴스1 2017.10.25

‘30년 이상’ 철도교량·터널 39%...노후화 ‘심각’
파이낸셜 뉴스 2017.10.20

서울 지하철 노후화가 운행장애, 사고 ‘주범’

-21년 이상 노후 전동차가 절반 넘어...4년간 43건 발생
-1~4호선 케이블 70%·변전소 47%, 연한 지나도 안바뀐

경향신문 2017.10.17



상수도 관로 노후화 심각
최근 5년간 발생한 관로 사고 중
시설 노후화로 인한 사고가
85건(37.1%)으로 가장 많음



※ 김현아 의원실, '17년 국감

- SOC 시설확충은 장기간 지속적인 투자가 필요하며, 시기를 놓치면 추가적인 사회적 비용을 유발하고 단기에 만회할 수 없습니다.

-적기에 노후 인프라시설의 성능개선이 이루어지지 않을 경우, 소요 예산이 10년이 지나면 약 173% 증가(미국로목학회)

-도로 손상 예방을 위한 비용 1유로가 투입되지 않을 시 도로이용자는 추가로 3유로를 지불해야하고, 도로관리자는 그 도로를 다시 건설하는데 4유로를 투입해야함(세계도로협회)



안정적인 일자리 창출과
실질적인 국민복지 향상을 위해
SOC 인프라 투자 예산의 지속적인 확대는
반드시 필요합니다.



