

전환기를 맞는 교통투자정책의 재정립 방향

국토연구원 선임연구위원 류 재 영

1. 서론

사람과 재화의 수송을 담당하는 교통은 지역과 국가경제의 발전에 필수불가결한 기반요소이며 생산유발 및 고용유발효과도 높아 지역경제의 활성화와 고용창출에도 기여하고 있다.

그간 우리나라는 경부고속도로, 경부고속철도, 인천국제공항 등 기간교통시설에 투자를 집중하면서 국가와 지역경제, 지역균형발전, 삶의 질 향상에 많은 기여를 했다는 점은 주지의 사실이다. 그러나 최근 2009년을 정점으로 정부의 SOC 예산은 감소하는 추세이고, 금년 초 새 정부 출범과 함께 공약으로 제시된 복지 등 새로운 예산의 소요로 교통 분야 투자가 더욱 위축되고 있다. 이에 따라 교통 등 SOC 투자규모의 적정성과 향후 교통투자정책방향의 재정립 필요성도 논의되고 있다.

국토면적, 인구가 한국과 유사한 OECD 국가와 비교하면 우리나라의 SOC 스톡은 국민소득 2만 불 당시(일본-'87, 체코-'08 등) OECD 국가들에 비하여 낮은 수준으로 SOC의 지속적 확충이 필요할 것으로 판단되어 한정된 예산을 효과적으로 집행하기 위한 방안도 필요하다.

예산운영 및 거시경제측면에서는 현재 우리나라의 SOC 투자규모가 적정 범위 내라고 보는 견해도 있으나, 향후 국가의 경제발전 목표와 산업별 특화전략, 국민의식 구조와 생활패턴 변화, 교통과 물류 복지의 확대, 주변 경쟁국 등 외부 정세 등 여러 변화요인을 고려할 때 현안과제의 해결 뿐 아니라 새로운 미래에 필요한 교통사업

의 발걸음을 포함한 새로운 투자 요인도 발생하고 있어 보다 미래지향적이고 국가 경쟁력 시각에서 장래 교통투자정책방향을 모색할 시점이다.

2. 향후 교통투자정책 목표와 기본방향

1) 산업발전을 고려한 교통투자정책 목표의 설정

교통투자정책의 목표가 당위성을 갖기 위해서는 교통분야의 현황과 과제, 여건변화, 국가와 지역의 역할, 수요자인 국민과 기업요구를 예상하여 설정되어야 한다. 과거 교통시설투자는 도로, 철도, 항공, 해운 등 수송형태와 기능 중심으로 당위성이 논의되어 왔다. 그러나 최근 과거 제조업 중심의 산업구조에서 지식 정보산업이 주도하며 국가간, 지역간 경쟁이 심화되는 후기산업시대로 진입하고 있다. 이에 따라 우리의 교통정책도 지역과 산업발전에 부합되며 새로운 성장동력이 창출되도록 교통시설과 서비스들이 적기에 공급되어야 한다. 우리가 장래 산업사회에서 필요로 하는 교통시설들에 투자역량을 집중하여 적기에 기반이 구축된다면 국가와 지역 모두 세계시장에서 우월한 위치를 차지할 수 있는 기회이므로 그 어느 때보다도 우수한 교통투자정책 마련과 노력을 기울여야 할 절실한 시점이기도 하다.

과거 2차 산업, 공업 중심의 시대에서는 도로, 철도, 항만시설이 섬유, 철강, 석유, 화학 등 원료와 제품의 수송을 위해 긴요한 시설이었다. 자동차 대중화와 도시화 진전으로 대도시권 내의 서비스업과 지식산업이 지역경제의 주종을 이루므로 주민들의 경제, 사회, 일상활동에 필요한 고속도로와 전철, 지하철 등 대도시 간선교통시설이 지역경제와 생활 편익시설로서 중요하다. 앞으로 지식정보사회의 주요 기반시설로는 공항, 통신, 컨벤션, 위락시설, 국제유통시설이 중요한 기반 시설로서 가치를 가질 것으로 예상되는데 이에 따라 향후 교통 부문별 투자정책과 전략은 앞으로 맞게 될 사회·경제적 요구를 충족하는데 필요한 교통시설을 확보하는데 목표를 두어야 한다.

관련 연구와 조사, 여건 변화, 그 간의 정책 추이, SOC정책 전문가 의견수렴을 종합해 볼 때, 앞으로 우리의 교통정책환경은 고령인구의 증가 및 경제활동인구 감소와 낮은 경제성장률, 교통 투자재원 감소 등 부정적인 요인이 존재하는 반면, 광역경제권의 광역간선교통시설과 교통복지분야의 투자수요 증가, 대북경제협력 활성화와

동북아 경제협력활성화에 따른 교통 투자 증가 등 긍정적 투자확대 요인도 상존한다. 또한 IT 기술을 활용한 교통분야가 발전되면 부수적으로 활발한 기술개발활동과 안전도 향상, 신규 고용창출도 예상된다. 제주도나 강원도 같이 관광 및 레저산업이 특화되면서 고속교통수단, 교통과 호텔, 국제회의장 등이 대외적 경쟁력을 갖는 지역에 대한 지원 강화가 필요하다.

이에 따라 향후 교통정책은 긍정적 요인은 장점으로 보강하여 활용하고, 부정적 요인을 제거하며 국가와 지역경제의 성장 동력으로서, 그리고 지역의 관련부문을 연계하고 융복합된 새로운 경쟁력을 창출하는 새로운 기반산업(Platform)이자 지역발전전략 등 관련부문을 통합하는 결합체(System Integrator)로서 교통 기능을 새롭게 활용하는 적극적인 투자정책 도입이 필요하다.

〈표 1〉 교통 SOC 정책환경에 대한 SWOT 분석

Strength	Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> · SOC 스탁 축적 경험과 핵심기술 확보 · 지식 정보산업 등 후기산업사회 진입요건 확보 · 대도시권 축적 역량의 활용 가능성 	<ul style="list-style-type: none"> · 인구 감소 및 고령화 · 세계경기 위축, 경제성장률 감소 · 자원의 한계와 고갈
Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none"> · 산업고도화, 삶의 질 관련 투자 다변화 요구 · 동북아시아 및 북측과의 경험수요 예상 · 중국 및 신흥경제국 SOC건설 수요 증가 	<ul style="list-style-type: none"> · 국내 시장 포화, 양극화 심화 · 국내 SOC재원 부족, 복지 예산 증가 · 중국 및 신흥국가 성장, 경쟁 심화

자료 : 국토연구원, 미래지향적 통합인프라 개발방향, 2012.12 내용 일부 보완

2) 산업발전단계를 고려한 교통시설 분류기준과 교통투자정책

앞으로 교통부문의 투자가 폭 넓은 공감대를 얻기 위해서는 지역별 산업의 발전단계에 적합한 교통시설들에 적기 투자가 필요하다는 점이 강조되어야 한다. 이를 위해 향후 교통부문의 투자 정책은 미래 산업발전과 공간구조변화에 기여할 수 있도록 새로운 틀이 정립되어야 한다. 종전에 적용하던 교통시설에 대한 유형구분에도 산업사회가 요구하는 방향으로 변화가 필요하다. 과거 시설의 형태와 기능에 따라 단순히 구분하던 방식은 앞으로 각 시설들의 사용자가 요구하는 정책목표와 기대성과에 부합되도록 새로운 틀로 분류되어야 한다.

예컨대 생산지원시설(도로, 철도, 항만, 공항, 물류시설, 광역상수도, 전력), 생활

편의시설(고속도로, 대도시권 간선교통시설, 급행전철/지하철, 보행자 및 자전거도로), 지식정보사회 기반시설(공항, 통신, 컨벤션, 호텔, 위락시설, 국제유통시설, 마리아)로 구분하면 관련 정책이나 사업을 보다 합리적으로 추진하며 교통투자의 효과도 확대할 수 있다.

〈표 2〉 지원시설 유형별 SOC시설의 재분류

새로운 시설 유형 구분	관련 교통 및 SOC 시설
생산지원 기반시설	도로, 철도, 항만, 공항, 물류시설, 광역상수도, 전력
생활편의 기반시설	고속도로, 대도시권 간선교통시설(급행전철/지하철), 트램, 보행자 및 자전거 도로
지식정보사회 기반시설	공항, 통신, 컨벤션, 호텔, 위락시설, 국제유통시설, 마리아

산업의 발전과정에서 적합한 교통시설이 어떤 것이었고, 앞으로 어떤 교통시설이 중요성을 갖는지를 파악하기 위해 레온 티에프의 산업발전단계를 적용하여 각 산업 시대별로 주요 역할을 담당했던 교통수단과 교통시설의 발전과정을 재구성하면 다음과 같다.

- ▶ [생산지와 소비지간 해운수송이 큰 영향력을 갖던 면방, 모방, 신발 등 섬유 산업시대]
- ▶ [해운, 철도와 관련 기반시설이 주가 되는 철강/철도 산업시대]
- ▶ [자동차와 관련 도로 기반시설이 중심이 되는 자동차, 전기, 석유/화학 산업시대]
- ▶ [항공기와 관련 기반시설, 여가활동 시설이 주가 되는 전기, 전자산업시대]
- ▶ [컴퓨터, 정보, 개인통신수단 관련 기반시설이 중심이 되는 IT, 통신, 정보 산업 시대]
- ▶ [고도화 된 상업과 다양한 교통기반시설이 잘 결합된 선진사회]

각 지역별로 산업구조와 경제수준은 상이하므로 그 지역에 필요한 교통시설소요는 각기 상이하다. 앞으로 교통투자정책방향은 과거 총량적 교통수요에 합당한 교통시설을 공급하는 방식에서 벗어나 지역이 경쟁력에 기여하고 지역사회 구성원 모두가 삶의 질을 향유할 수 있는 보다 공정한 사회를 건설하며 대외적으로는 활발한 국제교류가 가능토록 교통시설에 투자되어야 한다. 이에 따라 제시할 수 있는 향후 교

통투자정책의 목표는 다음과 같다.

- 국가와 지역의 경쟁력 제고
- 공정한 사회기반 구축
- 국제교류네트워크의 구축

〈표 3〉 산업발전단계와 교통부문 발전 과정 비교 (레온티에프 산업 분류 참조)

산업발전 시대별 구분	당대의 주요 SOC 시설
면방, 모방, 신발 등 섬유 산업시대	해운 관련
철강/철도 산업시대	해운, 철도와 관련 기반시설
자동차, 전기, 석유/화학 산업시대	자동차와 관련 도로 기반시설
전기, 전자산업시대	항공기 및 선박과 관련 기반시설, 여가활동 시설
IT, 통신, 정보산업시대	컴퓨터, 정보, 개인통신수단 관련 기반시설, R&D 단지

이의 달성을 위한 투자정책 기조로는 ‘성과와 가치를 지향하는 질적 투자’로 전환, ‘새로운 구조와 시장변화를 창출하는 전략적 투자’, ‘합리적이며 효율적인 투자’로 설정할 수 있다.

3) 정책의 기본방향

위에서 설정된 교통투자목표를 달성하기 위한 기본방향은 다음 7가지로 설정할 수 있다.

(1) 국가와 지역경쟁력 차원에서 긴요한 교통사업에 대한 투자 확대

교통 투자는 미래에 대비한 장기 국가 전략, 지역발전 차원에서 객관적으로 검토되어야 한다. 장래 국민소득 4만불 시대에 걸맞는 산업구조와 공간구조를 형성하는 교통시설투자, 서민의 삶의 질 향상을 위한 통행권 확보, 권역별 경쟁력 향상을 위한 광역간선교통시설 확충, 동북아 등 국제교류증진에 필요한 공항·해운여객터미널, 마리나 등 국제교통시설 정비와 간선네트워크와 지역연계교통망의 정비, 노후교통 시설정비를 위한 투자확대가 이에 해당된다.

(2) 교통을 기반으로 지역산업이 융복합 된 교통사업 발굴

국가와 지역의 정책목표와 추진전략에 따른 사업들이 적기에 교통서비스가 제공 되도록 한다. 이를 위해서는 교통투자재원 확보, 장래 수요 검증, 효율적인 연계수송 등이 포함되어 투자계획이 신뢰성을 갖도록 보다 면밀한 분석이 필요하다. 한번 합의과정을 거쳐 수립된 계획은 준수되도록 제도적으로 투자재원 확보가 보장되어야 한다. 또한 이용자 편의를 중심으로 교통수단간 특성과 기능을 감안한 합리적인 수송분담구조를 설정하고 지속적으로 추진되어 목표에 도달되도록 한다.

(3) 광역교통망과 대중교통 활성화, 도시재생과 연계된 교통사업 발굴

지역경제권은 후기산업사회에서 요구하는 지식 정보산업을 구축하는데 중요한 인적·물적 자산을 확보하고 있는 공간이다. 도시권의 공간적 확산과 통행수요의 광역화에 대비하여 광역도로와 전철망을 확충하고, 대중교통을 고급화·다양화 한다. 이와 함께 지역경제권의 중소도시간 연결, 장래 서민들과 고령자의 승용차 통행 이용, 산업의 물류경쟁력 향상을 위한 간선교통시설 확충이 필요하다. 교통혼잡지역에 승용차 진입억제 등 교통수요의 억제 및 분산을 유도하고 도시재생과 연계한 활성화 대책도 추진한다. 생활형 자전거 통행과 보행공간을 대중교통과 연계하여 도시정비도 함께 추진한다.

(4) 비용절감형 물류체계 구축으로 기업의 산업활동 지원

기업들의 경쟁력 확보를 위해 저렴한 투자로 생산 유통활동이 가능토록 교외지역 등에 광역교통망(광역물류망)을 확보하고 저렴하고 넓은 부지의 조성, 클러스터 조성, 저렴하고 과학적으로 운영되는 물류단지 운영이 필요하다. 물류흐름의 합리적 개편을 위한 거점물류시설을 확충하고, 물류표준화, 물류정보화 등을 통해 물류운영 체계를 개선한다.

(5) 첨단기술을 활용한 교통체계의 운영효율 증대

기존교통시설의 운영효율화의 일환으로 적은 투자로 교통개선효과가 큰 첨단교통운영체계를 개발 및 보급한다. 교통 지역과 교통축의 여건, 통행자 선호도 등 적합한 기준을 설정하여 신교통수단의 도입을 지원하고 지원한다.

(6) “안전”과 “환경”, “경관”을 중시하는 선진형 교통체계 구축

효과가 확인된 교통안전시설의 확충, 환경친화적 교통체계구축, 토지이용과 연계 등 국민의 생명보호와 삶의 질 향상을 위한 선진형의 교통체계를 구현한다. 통행공간의 질적 향상을 위해 사업타당성 높은 구역에는 생활형 자전거 통행과 보행공간, 대중교통과 통합적 연계도 고려하며 도시계획 및 디자인 기법도 연계하고 도시 재생 효과도 갖도록 한다.

(7) 과다 분산투자를 지향하고 완공 위주의 투자 확대

도로, 공항 등의 안전성 확보를 위한 투자를 확대하고 선택과 집중원칙에 근거해 완공 위주의 투자를 실시한다.

3. 전환기에서의 교통투자정책기조

향후 교통투자정책은 국가발전과 지역의 발전을 지원하는 “교통사업이 아닌 새로운 전략적 투자수단”이라는 관점에서 재조명이 필요하다. 선진국의 산업발전과정, 경쟁국가 동향, 교통스톡 비축 수준 등을 고려하여 전략적 투자와 질적으로 우수하며 연계 효과가 높아 필요성이 입증된 사업에는 과감히 집중하는 전략적 투자정책으로의 전환이 필요하다.

1) 성과와 가치를 지향하는 질적 투자로 전환 : 지역경제권의 경쟁력과 삶의 질 향상

투자성과를 높이기 위해서는 첫째, 향후 투자사업의 합리적 선택과 집중이 필요하다. 대규모 시설투자와 운영비용이 수반되는 교통시설 투자는 향후 경제발전전망과 국가발전 전략을 종합적으로 고려하여 투자원칙을 적용한다. 산업발전에 파급효과가 높은 미래전략형 투자는 과감히 추진할 필요가 있다.

두 번째, 향후 주거환경 개선, 신규 유망산업의 발전 등을 고려할 때 혼잡한 대도시 간선도로망과 광역도로망의 체계 개편과 투자가 필요하다. 또한 연간 115일의 휴일 확대에 따른 주말여가 통행 증가와 업무통행에 필요한 간선 도로투자도 필요하다.

세 번째로, 교통량이 적은 지역의 민자고속도로는 그 지역 주민에게 3중 부담을 주고 있으므로 형평성과 공정성 차원에서 민자도로 등 도로 투자체계의 개선이 필요

하다. 이미 생활필수용품으로 보급된 승용차의 이용자는 휘발유 특소세, 고속도로 통행료 외에도 추가되는 민자고속도로 운영적자 부담 등 3중고를 겪고 있다.

네 번째로, 혼잡을 억제하고 다양한 교통서비스 제공을 위해 우수한 대중교통사업에 투자확대가 필요하다. 도시의 품격 향상, 건강과 연계한 TOC (대중교통 중심 교통축) 도입으로 질 높고 효율적인 대중교통 투자 확대도 필요하다.

다섯째, 교통안전 투자 확대가 필요하다. 한국은 교통사고로 1일 16명이 사망하여 OECD 국가 중 교통안전이 29개 국가 중 29위인 최저수준으로 개선대책이 시급하다.

질적으로 우수한 투자는 국민이 진정으로 필요성을 공감하고 성과를 함께 누릴 수 있는 투자, 환경과 안전가치가 높은 투자, 첨단기술이 융합되어 높은 품질의 서비스를 제공하는 투자, 전시성이 아니고 장기적으로 지역의 발전을 선도할 수 있는 투자 등을 의미한다. 이러한 질적 투자를 유도하기 위해서는 타당성 있는 투자, 우선순위가 높은 투자를 선별하여 투자하는 장치가 마련되어야 한다.

2) 새로운 국가경쟁력과 변화를 창출하는 전략적 투자

향후 지속적인 경제발전을 지원하는 전략적인 교통사업에 대한 투자는 우선시 되어야 한다. 과거 선진국 사례를 통해 장래 경제발전에 필요한 적정 사업을 선별하여야 한다. 또한 교통 투자는 향후 동북아 정세 변화와 경제구조의 변화에 대응토록 전략적 관점에서 이루어져야 할 것이다. 첫째, 남북경제협력과 통일 대비 국제교통축이 될 수 있는 수도권 광역교통망의 보완 등을 들 수 있다. 남북경협 기반시설인 연결교통축, 남북간 화물 수송과 교역지원을 위한 화물우회철도 등 수도권과 부산권의 광역교통망 보강, 물류거점의 정비사업을 들 수 있다.

둘째, 지방의 산업·관광·주택단지·물류단지 건설과 관련한 연계 교통망과 물류망, 거점시설은 국토의 균형발전과 지역발전 차원에서도 필요하다. 기업이 지방이전 시 물류비용과 시간을 획기적으로 절감가능한 교통 물류망은 지방균형발전에도 기여한다. 세 번째로, 동북아 중심국가 건설을 위한 항만 등 물류거점과 국제교류의 핵심인 공항시설, 물류단지 개발도 필요한 투자이다. 다섯째로, 낙후 지역의 발전을 위하여 핵심적 기능을 할 수 있는 시설, 미래 신산업의 기반이 되거나 성장동력이 될 수 있는 시설이나 첨단기술이 포함되어 대규모 초기투자비용이 소요되는 시설이 포함된다. 이러한 전략적 투자는 대부분 재정부담이 큰 공공사업들이기 때문에 장래

사회경제 여건, 국토공간과 산업발달구상 등 종합적, 장기적 당위성이 검토되어야 한다.

3) 합리성과 효율성을 갖는 투자

한정된 재정 여건에서는 교통투자의 효율성을 높이는 방안이 중요하다. 첫 번째로 타당성 평가제도의 재정립이 필요하다. 과거 80년 초 개발년대에 세계은행, ADB 등 국제기구로부터 도입된 예비타당성평가제도는 제한된 예산 하의 과학적인 기준으로 나름 합리적인 사업순위 배정에는 기여하였으나 개별사업 중심으로 평가되어 종합 정책적 고려와 실효성이 부족하다는 평가도 받고있어 재정립이 필요하다. 이미 추진된 사업에 사후평가를 통하여 새로운 평가체계 모색이 필요하다. 두 번째로는 교통 부문간 관련 부문간 연계성의 강화이다. 여객과 화물의 일관형 교통부문간 뿐 아니라 교통의 주요기능인 경제, 사회, 복지, 문화, 건강 증진 관련 부문간, 시설간 연계성을 높여 질적 수준과 효율성을 높여야 한다. 세 번째로는 사업추진의 안정성 확보이다. 칸막이식 예산 집행과 회계연도 위주의 예산배정체계를 지양하고 엄격한 평가와 관련주민과 지자체, 기관의 의견수렴과 조정 과정을 거쳐 선정된 사업은 안정적이고 계획적으로 추진되도록 예산(Budget) 편성을 보장하여 선진국과 같이 투자가 안정적으로 이루어지도록 검증과정을 거치고 계획(Plan)과 사업프로그램(Program)으로 확정되어야 한다.

그간 교통시설의 투자 정책기조와 결정과정은 산업화시대 이래 경제사회 여건의 변화와는 무관하게 산업화 당시에 설정된 중앙정부 몫에 치중하거나 선거 시 공약사업에 비중을 두며 지속되고 있다. 하지만 정책의 전환기를 맞고 있는 현시점에서 앞으로 교통투자정책방향은 국가와 기업, 지역의 경쟁력 확보, 수요자인 국민의 삶의 질 향상, 통일 대비 기반시설 확충 등 국가와 지역이 추구하고 있는 발전목표와의 실효적 연계성을 간과해서는 안된다. 앞으로 교통투자 정책은 미래 산업발전과 공간구조변화에 부응하는 사업들이 선정되어 적기에 추진된다면 새로운 국가발전의 도약의 기회가 될 수 있고 선진국과의 경쟁에서 보다 유리한 위치를 확보할 수 있을 것이다. 생산지원시설과 생활편의시설, 그리고 사회기반시설 등 레온티에프의 산업발전 단계와 교통부문 발전 과정을 투자정책방향에 투영함으로써 필요한 성장동력을 교통부문을 통해 제공받을 수 있을 것이다. 기존의 교통 부문에서 제기된 문제점이나 부족한 시설은 종합적인 시각에서 설득력 있는 개선안을 제시하고 새로운 패러다임

과 기조 하에 다음 시대가 요구하는 새로운 교통투자정책을 마련할 시기이다.

4. 향후 제주지역의 교통투자정책 방향

정부의 최상위 계획인 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2012년)에 따르면 제주권의 장래 비전은 “대한민국의 성장 동력, 국제자유도시”로 설정하고 있다. 기본 목표로는 첫째 국제교류·관광·문화 중심의 관광휴양지역화, 둘째 국제자유도시 전략산업 및 성장동력산업 확보, 셋째 청정환경, 세계자연유산 및 녹색성장의 모범 지역을 기본목표로 제시하고 있어 이러한 목표달성을 위해 교통정책이 지역 정책 및 기타 관련정책과 연계되어 제주발전의 성장동력이 될 수 있도록 모든 역량의 집중이 필요하다.

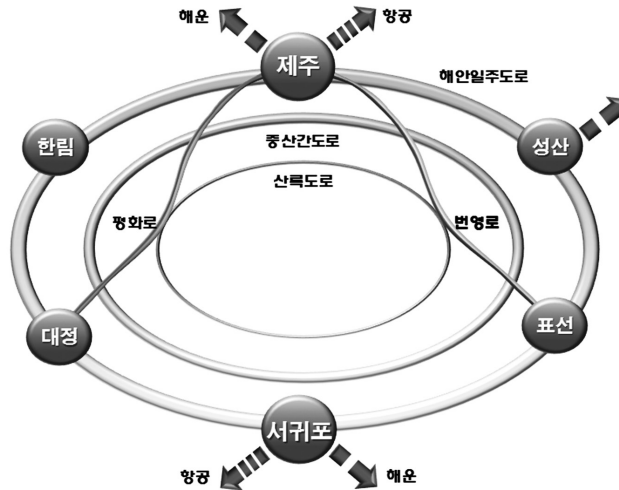
국제수준의 교통서비스 확보, 지역산업과의 연계성 확보, 녹색 교통체계로의 전환, 고도화 된 교통·정보·통신기술의 활용, 관광 휴양기능을 지원하는 도로와 대중교통 서비스 개선, 관문시설인 공항과 항만 확충, 도시재생사업과 교통사업의 병행 추진, 교통결절점에서의 환승체계 개선, 기타 국제도시로서 갖추는데 필요한 사업들은 지역의 정책 목표와도 연계되므로 교통투자정책의 핵심기조로 포함되어야 한다.

제주도는 동아시아 허브를 지향하는 국제자유도시, 자연 특화적 제주특별자치도, 세계적으로 인증된 자연환경모범도시로서 더욱 성장할 수 있는 차별적 경쟁력을 가지고 있다. 이러한 제주만의 차별적 경쟁력은 제주 뿐 아니고 우리나라의 경쟁력 향상에 큰 도움이 된다. 국제자유도시의 성공적 완성과 기간산업인 관광 휴양산업, 스마트 그리드와 연계한 전기차 시범도입 등을 비롯하여 제주의 세계적 브랜드 가치를 지역경제와 연계하여 제주의 발전과 대한민국의 국격을 높이도록 중앙과 지방정부, 관련 단체가 함께 참여하는 ‘제주인프라 공동협의체’도 필요하다. 예시된 교통투자사업계획은 제주도만의 특화된 장점을 부각시켜 제주도의 지역경쟁력을 높이는 데 기여하며 후기산업사회에서 요구하는 요건과 기준에도 부합되므로 국가전략사업의 일환으로 검토될 필요가 있다.

〈표 4〉 제주지역에 필요한 교통시설 유형분류 (예)

새로운 시설 유형 구분	관련 교통 및 SOC 시설
생산지원 기반시설	도로, 항만, 공항, 물류시설, 광역상수도, 전력
생활편익 기반시설	고속도로, 광역간선교통시설(급행버스/트램), 보행자 및 자전거 도로
지식정보사회 기반시설	경관도로, 공항, 정보통신, 컨벤션, 호텔, 위락시설, 국제유통시설, 마리나, 스마트 그리드, 전기차 시범지역

〈그림 1〉 제주의 장래 교통망 체계도



〈그림 2〉 제주관광에서 공간구조와 교통망을 활용한 관광네트워크 개선개념

