



보도자료

- 도로정책팀 팀장 송기섭
서기관 손종철
 - ☎ 02-2110-8377
 - sonjcl@moct.go.kr
-
- 5월 25일 배포(총 5매)

5월 26일(토) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다.

도로 중복건설 없앤다

□ 건설교통부에서는 *도로건설 예산이 '03년도에 9조원에서 '07년에 7.3조원으로 지속적으로 감소됨에 따라 이에 대한 자구책으로 도로투자효율화 방안을 모색하였고,

* 예산 : 9조원('03)→8조원('04)→7.6조원('05)→7.3조원('06)→7.3조원('07)

○ 또한 '05년도 시민단체, 언론 등에서 제기하였던 도로건설 중복 투자 논란이 전반적인 도로 투자효율성 부족에 따른 것으로 보고 이에 대한 대책을 마련하였다.

□ 제도적인 방안으로서는 고속도로, 국도, 지방도간 중복 방지 등 연계강화를 위해 * 「도로정비계획 실무위원회」를 설치('06.6)하고 신규 도로사업에 대하여는 「도로정책심의회」를 통하여 중복 및 과잉투자 여부를 심의하도록 도로법 시행령을 개정('07.1)하는 등 중앙과 지방간의 도로정비계획의 효율성을 높이도록 하였다.

* 실무위원회 : 건교부 도로기획관을 위원장으로 하여 건교부와 지자체 공동으로 도로정비기본계획의 검토·협의

□ 또한, 계획 또는 시행중인 사업의 중복 또는 과투자 여부를 판단할 수 있는 **비효율 도로투자 판정기준**을 새로 마련하였다.

○ **비효율 도로투자 판정기준**은 고속도로와 국도를 대상으로 설계속도 등의 외형적 유사성과 장거리통행량 비율 등의 기능적 유사성 분석으로 **중복성 여부**를 검토한 후, 개통후 20년의 교통량 분석 등 시기적 적정성 검토로 **과투자 여부**를 판단하도록 정하였다.

○ 향후 신규사업은 동 판정기준을 적용하여 비효율 투자 여부를 판단하고, 현재 계획 또는 시공중인 사업에 대해서도 동 기준을 적용하여 비효율 구간을 분석하였다.

□ **비효율구간 판정**은 고속도로와 국도 중 공용중이거나 건설·설계중인 사업(13,394km) 중 확장계획 없는 2차로 국도, 국도·고속도로 모두 공용중인 도로 등을 제외한 8,158km를 대상으로 분석 검토하였다.

○ **비효율구간으로 검토된 곳은 고속도로 충주-제천(실시설계중), 전주-광양(공사착공), 광주-완도(기본설계), 목포-광양(공사중), 함양-거창(설계완료) 5개구간 224.6km와 일반국도는 광양-하동-사천(8.5km 공사중, 18.4km 설계완료) 26.9km가 제시되었다.**

□ 비효율 구간에 대한 **효율성 제고방안**으로서는

○ 고속도로 충주-제천, 광주-완도, 함양-거창 3개 구간 74.2km는 국책연구원 등을 통하여 수요 재검토와 지역개발 효과 등을 종합적으로 검토하여 **사업시행여부 및 시기** 등을 조정하고,

- 목포-광양간 81.2km 구간은 준공시기를 3년 연장하는 것으로 조정할 계획이다.
- * 강진-장흥 18.9km : 2010→2013, 장흥-남순천 62.3km :2015→2018
- 국도 부분은 광양-하동-사천 26.9km는 4차로계획→2차로로 도로 규모 축소 조정하여 시행(예산절감액 2,000억원)할 계획이다.
- 전주-광양간 고속도로(69.2km)는 ‘2010년 준공목표로 추진되는 사업으로 금년 말까지 총사업비 19,021억원의 40%인 7,610억원이 투자되었고, ‘2011년 준공되는 광양항 활성화 및 여수세계박람회 지원 차원에서 계획대로 추진하기로 하였다.
- 금번의 비효율 투자구간에 대한 조치로 여타 시급한 사업에 예산을 대체투자할 수 있어 도로투자 효율성을 높이고,

향후, 신규 도로사업에 대하여는 사업시행전 금번에 마련된 비효율도로투자 판정기준에 의한 사전검증을 거치므로 중복 및 과잉투자를 방지할 것으로 기대된다.
- 아울러, 기히 설계되어 있는 국도, 국지도의 시설규모를 재검토하여 과다추정 부분은 규모를 축소하여 재정부담을 감소시키고,
- 신규사업의 최소화, 완공위주의 집중투자 및 도로사업 사후평가 활성화 등 도로투자의 효율성 제고 시책을 지속 추진할 계획이다.

<참고>

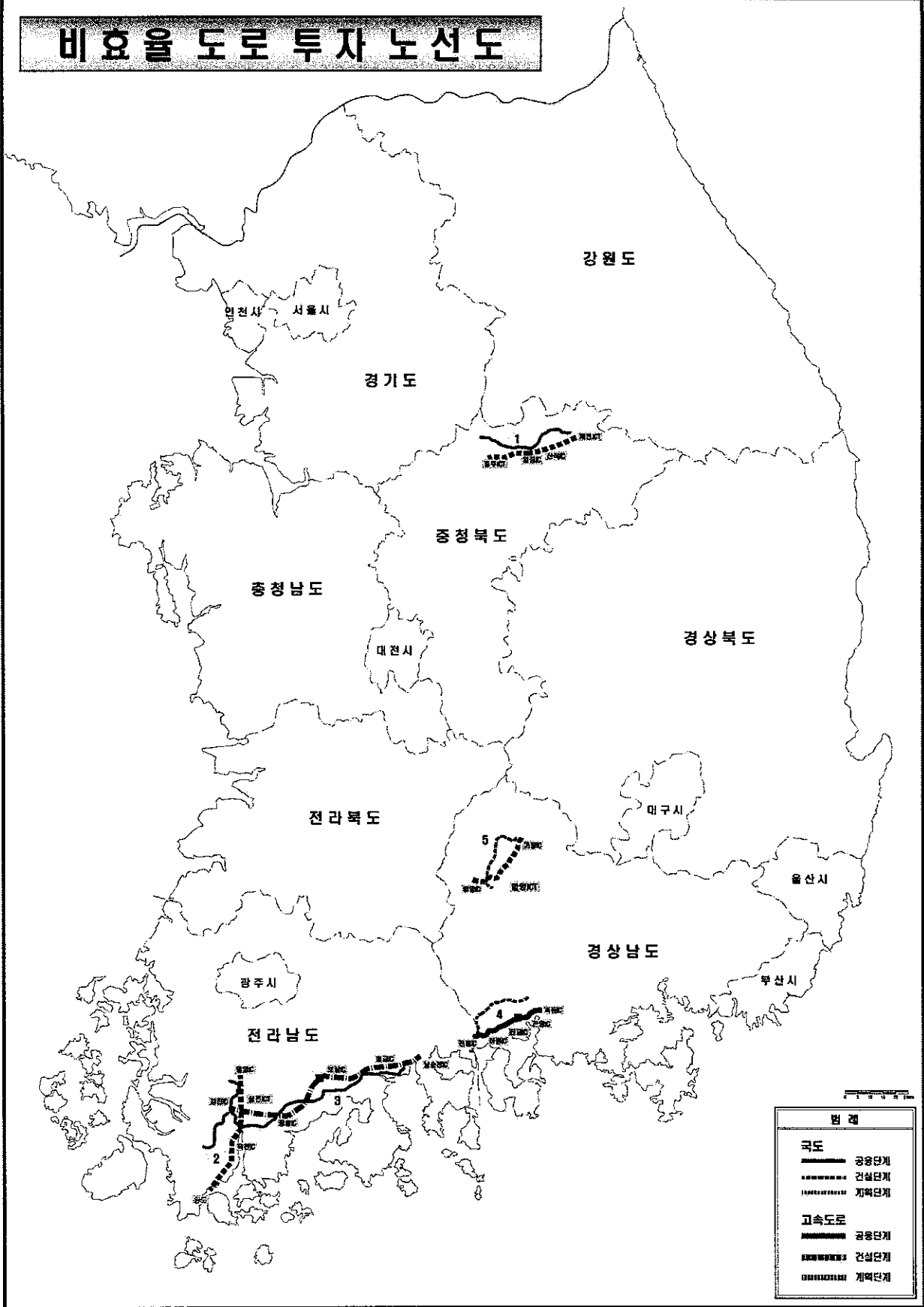
○ 비효율 도로투자 판정기준

- 외형적 유사성 : 설계속도 80km/h, 4차로 이상, 신호 교차로 밀도(10km에 교차로 3개소 이내) 등으로 판단
- 기능적 유사성 : 장거리(100km 이상) 통행량비율과 교통혼잡 통행분포의 유사성이 50% 이상
 - * $(\text{장거리 통행량비율} + \text{통행분포율}) / 2 > 50$
- 시기적 적정성 : 개통후 20년 교통량을 토대로 투자 적시성 분석
 - * 기준 : 2차로 7,300대/일, 4차로 41,200대/일, 6차로 62,000대/일

○ 비효율구간의 효율성 제고 조치방안

일련 번호	노선 번호	국도구간	연장 (km)	조치 구간	현상태		중복 고속도로	효율화 제고방안	비 고
					고속	국도			
1	38	충주~제천	27.1	고속(23.8)	계획	공용	충주-제천 (충주Jct~제천Jct)	수요 재검토	고속도 (4개구간, 155.4km) 익산청 (1개구간, 7.1km) 부산청 (1개구간, 19.8km)
2	13	해남~강진 ~영암	28.3	고속(36.0)	계획	공용	광주-완도 (영암~강진~해남IC)	수요 재검토	
3	2	강진~장흥 ~보성~순천	78.8	고속(81.2)	건설	공용	목포-광양 (강진IC~장흥~ 보성~남순천IC)	공사기간 조정	
4	2	광양~하동 ~사천	26.9	국도(26.9)	공용	계획 / 건설	남해 (진월~진교~축동IC)	규모축소 (2차로 등)	
5	3	함양~거창	30.5	고속(14.4)	계획	건설	88 (함양JCT~거창IC)	수요 재검토	
합계			191.6	182.3					

비효율 도로 투자 노선도



범례	
국도	공용단계
	건설단계
	계획단계
고속도로	공용단계
	건설단계
	계획단계