

초청강연

21세기 도로정책 방향

송기섭 / 건설교통부 도로정책팀장

21세기 도로정책 방향

I. 도로현황 및 정책방향

1. 도로현황

□ 도로는 국내 여객·화물 수송량의 90%이상을 분담하는 국가교통망의 중추

- 수송분담율 : 91%(통행인 기준), 94%(화물 기준)※국토연 SOC경제연구실자료
- 투자효과 : 평균 2.7배의 편익발생(도로투자효과 분석, 2000, 국토연)

※ 도로현황('04말기준)

	연장(km)	포장율(%)	관 리 청	도 로 성 격
· 고속국도	2,923	100	건교부(도공)	거점간 신속한이동
· 국도(시관내)	14,246(2,300)	97.4	건교부(시장)	"
· 지방도등	83,109	71.7	지자체	주민의 접근편이성

□ 전반적으로 도로형편이 개선되었다고 볼 수 있겠으나, 현재 도로 Stock은 상대적으로 부족한 상황

【 나라별 비교】

	한 국	일 본	미 국	영 국
· 인구당 도로연장(km/천인)	2.1(1)	9.2(4.4)	22.4(10.8)	6.4(3.1)
· 면적당 도로연장(km/km ²)	1.0(1)	3.1(3.1)	0.7(0.6)	1.5(1.5)
· 차량당 도로연장(km/천대)	6.7(1)	16.1(2.4)	29.4(4.4)	16.1(2.4)
· 국토개수당 도로밀도(km/√면적·만)	1.5(1)	5.3(3.7)	3.8(2.6)	3.1(2.2)

- 전체 간선망의 1/6이 혼잡구간(91년 1,770km → 03년 2,907km)이고, 도로교통 혼잡비용이 증가하는 등 산업경쟁력 약화요인 작용

※ 혼잡비용이 연간 22.1조원으로 도로투자비의 1.3배 수준

□ 전체 국민의 89%, 자동차의 90%가 도시부에 집중되어 있으나, 도로투자는 경제성보다 형평성에 우선하여 지방부에 편중



2. 예산현황

- 2005년 도로예산은 2004년 대비 5.0% 감소한 7조 6,614억원으로
우리부 전체 예산(18조 899억원)의 42.4% 규모

(단위 : 억원)

구분	2003 예산	2004 예산(A)	2005 예산(B)	증감		비고
				(B-A)	%	
계	90,262 (86,423)	80,647 (76,830)	76,614 (72,632)	Δ4,033 (Δ4,198)	Δ5.0 (Δ5.5)	
○ 高速道路 건설	17,021	14,544	13,729	Δ815	Δ5.6	· 건설:국고 50, 도공 50% * 용지비 국고 100%
· 고속도로건설지원	16,052	13,995	13,245	Δ750	Δ5.4	
· 고속도로 조사	969	549	484	Δ65	Δ11.8	· 유지관리: 도공부담
○ 國道 건설	40,446	36,902	32,584	Δ4,318	Δ11.7	· 시외부 국도건설 : 국고 100%
· 일반국도건설	15,831	15,257	12,327	Δ2,930	Δ19.2	
· 기간국도(계속비)	24,500	21,435	19,374	Δ2,061	Δ9.6	· 시내부 국도건설 : 교부금 60%, 지방비 40%
· I T S 등	115	210	883	673	320.5	(유지관리 지자체 부담)
○ 국가지원지방도	5,600	5,630	5,426	Δ204	Δ3.6	· 건설 : 국고 100% * 용지비 지방비 100%
○ 국도대체우회도로	5,910	6,000	6,805	805	13.4	· 건설 : 국고 100% *용지비 시외 국고 100%, 시내 지방비 100%
○ 안전개선(運營)	11,054	7,681	7,796	115	1.5	
· 국도안전 개선	4,949	1,474	1,263	Δ211	Δ14.3	
· 도로운영(유지보수)	4,619	5,305	5,604	299	5.6	
· 책임운영기관	1,486	903	929	26	2.9	
○ 교통혼잡도로개선	-	10	300	290	2,900.0	· 건설 및 용지비 : 국고 50, 지방비 50% 수준으로 검토중
○ 民資事業 활성화	5,970	5,776	5,831	55	1.0	· 건설 : 국고 30%이하 * 용지비 국고 100%
· 유지관리: 민자부담						
○ 借款償還	422	287	161	Δ126	Δ43.9	
○ 기타(타국소관) ¹⁾	(3,839)	(3,817)	(3,982)	(165)	(4.3)	

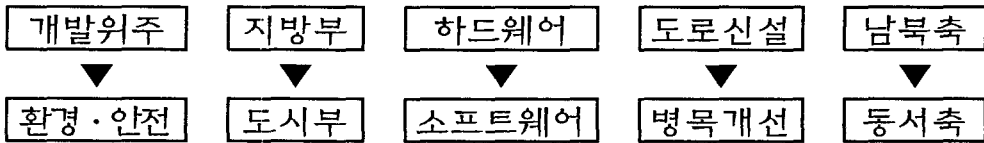
* 1) 산업단지지원도로(국토국), ITS(수송) 등



3. 도로정책 추진방향

□ 도로정책 패러다임의 전환

- 도로확충이 「국민 경제활동 지원」이라는 긍정적 견해와 「지방부에 편중된 과다투자」라는 부정적 견해 양립
- 과거 교통애로 해소위주의 양적확충에 주력하였으나, 경제발전 및 여건변화로 개발위주에서 환경과 안전, 투자효율 제고의 새로운 패러다임으로 전환



□ 도로비전 : 쾌적하고, 편리하고, 안전한 도로건설·관리

쾌적한 도로	편리한 도로	안전한 도로
<ul style="list-style-type: none"> · 환경친화적 도로설계·시공기법 개발 · 도시순환, 우회도로 설치로 대도시 교통난 적극 해소 · 2020까지 6,160km의 고속도로망 구축 (2010까지 4,000km) · 2010까지 4차로이상 국도비율 38('04)→ 50%까지 제고 	<ul style="list-style-type: none"> · ITS 확대로 교통량 분산 및 안내 강화 · 도로표지 종합관리센터 설치·운영 · 고속도로 하이패스, 화물휴게소 확충 등 이용자 편의제고 · PMS, BMS 등 도로 관리시스템개선을 통한 과학적 도로관리 강화 	<ul style="list-style-type: none"> · 유지관리 과학화, 첨단화로 안전성 확보 · 보행 및 주행여건 개선으로 교통사고 원인제거 · 인명보호를 위한 중앙 분리대, 가드레일 등 안전시설물 대폭 확충 · 급커브, 급경사 등 위험 도로, 낙석·산사태 위험지구 조기정비

도로정책 형성 및 시행과정에서 국민여론조사, 이용자 만족도 조사, 정책자문결과 반영 등 열린 도로행정을 적극 추진



II. 21세기 도로정책 주요내용

1. 도로투자 효율화 방안 추진

□ 완공위주의 집중투자로 한정된 재원을 효율적 활용

- 국도건설(년4조 규모)은 신규사업을 축소('04착수 47건→'05 42건)하고, 시급한 구간을 조기개통하는 등 선택적 집중투자

※ 고속도로도 신규착수는 최소화하고, 완공위주 집중투자 시행

- 지방부 국도사업을 축소('04년 310건 →'05년 280 → '07년 250)하는 대신 도시부 투자확대 기반마련

□ 중복투자 방지를 위한 도로등급별 연계체계 강화

- 현재 국도 및 고속도로는 국가에서 관리(15.3%)하고 지방도로(지방도, 군도, 시도등)는 지자체 관리(84.7%)중

- '04년 개정된 도로법에서 개별 관리청의 도로정비기본계획 수립시 상급기관 협의를 의무화하는 시스템이 확립된 점을 적극 활용, 중앙·지방간 계획연계 강화

※ 중앙·지방간 도로정비기본계획 협의기준을 마련, 연계강화

□ 효율적 투자를 위해 유사구간 노선대에 건설되는 철도 등 타 교통시설과의 투자우선순위 비교분석 추진



2. 수도권 등 도시부 교통난 해소

□ 서해안 등 고속도로 확충, 국도확장 등으로 지역간 교통난은 완화되고 있으나, 수도권 등 대도시권 교통난 악화

- 자동차 2천만대 시대가 도래하면 도로교통상황은 더욱 악화될 것으로 전망(주행속도 30km/h→15km/h)

※ 전국인구 및 자동차의 46%가 수도권에 집중(간선도로는 14% 수준)
연간 발생교통혼잡비용(22.1조원, 2002)중 대도시부가 58.7%(13조원) 차지

□ 수도권 혼잡완화를 위해 『전국 7×9망』과 연계되는 수도권 고속도로망 구상(552km, 2020년까지 구축)

- 수도권 7×4+3R(남북7축, 동서4축, 3개순환망)의 간선망을 구성
- 민자사업의 적극 추진 및 개발이익을 통한 지자체의 역할 분담 등을 유도하여 재원확보

※ 「장기수도권 고속도로망 종합체계조사」: '02.12-'03.12, 국토연

□ 또한, 현재 도시부 대비 지방부의 교통 투자비율을 1:9에서 2010년까지 3:7로 확대하여 도시부의 교통불편 완화

- 도심 통과시의 교통난을 해소하기 위해 추진중인 국도대체우회도로를 조기 구축할 수 있도록 예산 증액추진
- 공항, 항만, 산업단지 연결도로의 혼잡개선사업 착수

※ 『대도시권 교통혼잡 간선도로 개선용역』: '04.5~'05.5, 교통연

- 장기적으로 대도시권 순환도로를 건설하여 고속도로와 도시부 도로간 연계성을 강화



3. 지방분권, 국토균형발전을 위한 간선도로망 확충

□ 『전국 반일생활권』 실현을 위해 전국 어디서나 30분내에 접근가능한 고속도로망 구축

- 2020년까지 남북7개축, 동서9개축의 간선망(6,160km) 구축을 목표로 2010년까지 2/3(약 4,000km 수준) 완료

- 2005년에는 추진중인 신설 19개(1,093km), 확장 19개(611km)구간 중 4개구간(97km)을 개통하고 3개구간 신규착수

※ 개통(4개) : 신설(진주-통영, 49km), 확장(언양-부산 등 3구간 48km)

착수(3개) : 음성-충주(45km), 서수원-평택(39km, 민자), 영덕-양재(24km, 민자)

- 목포-광양 등 동서축 투자를 확대하고, 고속도로 운영권을 담보로 ABS 발행('05~'10, 5조원) 등 고속도로 투자 확대

※ 동서방향 투자추이 : '00년 30% → '05년 60%(2배증가)

□ 국가물류비 절감 및 산업지원기능 강화를 위해 4차로 이상 국도비율을 2010년에는 50% 수준까지 제고계획

- 2005년에는 40%를 달성('04년 38%)하고, 경제적 효율성을 높인 「제2차국도건설5개년계획」 우선순위에 따라 사업추진

※ 국도 4차로이상 연장 : '04년 5,461km(38%) → '05년 5,690(40%)

□ 아울러 「전국 고속도로 상습 지·정체구간」은 매년 조사하여 시설개량(43개) 및 확장사업(16개)을 지속추진

※ '04조사결과 : 선형개량(6개소), IC 입체화(9개소), IC개량(23개소) 등



4. 고속도로 민자사업의 본격 추진

- 공사중인 대구-부산(82km, '01-'06, 28,064억원) 고속도로 등을 차질없이 추진하고, 서수원-평택(38.5km, '05~'09 15,953억원) 5월 기 착공
- 정부가 시행중인 부산-울산 등 재정고속도로 사업에 연기금 등 민간자본 투입계획(시설사업기본계획 고시, '04.11)
 - 국민연금(49%)과 道公(51%) 컨소시엄에서 제출한 사업계획서 평가를 통해 민자전환 타당성이 있는 부산-울산, 무안-광주 사업의 민자전환을 우선 추진, 하반기부터 민간자본 투입
 - 여주-양평사업은 민간사업자가 제시한 교통량 재검증을 통하여 민자전환여부를 결정기로 함(5.17, 장관방침)
- 수도권을 중심으로 제안된 민자고속도로의 사업계획서를 평가(1.31~2.1)하여 10개 사업을 선정
 - 6개 사업은 금년, 4개 사업은 내년부터 추진(2.17, 장관방침)

추진단계	대상사업	제3자공고시점
'05년 1차	평택-시흥, 송현-불로, 제2경인 연결	'05.5월
'05년 2차	영천-상주, 수원-광명, 제2영동	'05.10월
'06년	서울-문산, 서울-동두천, 화도-양평, 광명-서울	'06년

- 상반기 추진 1차 사업(3개)은 현재 제3자 제안공고('05.5~9월)가 완료된 상태로 제안서 평가 등을 거쳐 '06년 착공 추진
- 기타 민자관련 사항
 - 운영중인 천안-논산 민자고속도로는 '04년말 교통량이 당초 계획의 52% 수준으로 지속 증가추세('02.12 개통시 33%)
 - 최초의 국도 민자사업인 이화령터널은 통행료 저항, 민원 등으로 매수청구소송 진행중(1심패소에 불복, 항소제기('05.1))



5. 환경친화적인 도로건설 · 관리

- 환경부와 공동으로 『환경친화적인 도로건설지침』을 제정('04.12), 운용중('05년 고속도로 · 국도, '06년 모든 도로 확대)
 - 노선선정시부터 환경 · 문화재 전문가, 주민 등 참여
 - ※ 고속도로 타당성조사시 사전환경성 검토, 주민공람 등 시행
 - 자연환경 측면에서 보전가치가 있는 국립공원, 상수원 보호구역 등은 원칙적으로 우회(불가피한 경우, 터널 · 교량 설치)
 - 교량 · 터널 또는 비탈면 처리시 환경친화적 설계 · 시공기준을 적용하고, 공사장내 환경영향저감시설도 설치

- 도로건설로 인한 생태계 단절을 최소화하기 위해 생태통로 정비계획을 수립('04.9), 금년부터 추진중
 - 기존 국도망의 생태단절, 훼손현황조사('03.7~'04.7, 1,224km, 835개소)를 통해 2010년까지 기존시설 214개소를 개량하고, 생태통로 36개소를 신설계획(금년에 기존시설 20개소 정비)
 - ※ 그간 백두대간을 통과하는 국도상 생태통로(10개소)를 시범설치
 - 도로건설 이후에도 생태통로에 대한 모니터링을 실시하여 미비사항을 보완하는 등 생태계 복원 적극노력

- 『한국의 아름다운 길 100선』 연구용역 등을 거쳐 선정
 - 국민의 추천을 받아 별도의 선정위원회에서 여론조사 및 실사 등의 방법으로 선정을 위한 용역시행('05.6~'06.11)



6. 도로 안전확보 사업의 지속추진

□ 매년 도로 교통사고로 7천명의 사망자와 40여만명의 부상자가 발생, 도로교통사고 예방이 시급한 실정

□ 도로 교통사고 감소를 위해 중앙분리대 설치 등 9개 세부사업별 계획에 따라 도로 안전확보 사업 지속추진

※ 도로안전관련 계획 및 사업추진 현황

구분	기본계획		총사업비	'04까지	'05예산	잔사업비
합계	계획기간	사업량	75,599	48,046	7,540	20,013
·중앙분리대 설치	'97-'08	1,230km	3,523	2,048	264	1,211
·사고잿은곳개선	'97-'08	2,906개소	3,564	3,149	242	173
·위험도로 개량	'89-'07	1,565개소	15,591	9,173	592	5,826
·낙석산사태 정비	'95-'09	4,450개소	15,478	7,665	1,466	6,347
·노후교량 개축	'95-'07	1,096개소	16,210	14,643	338	1,229
·교량 성능개선	'00-'10	416개소	1,757	866	102	789
·병목지점 개선	'93-'07	2,680개소	15,703	10,502	919	4,282
·국도유지보수	계속	1식	3,574	계속	3,574	계속
·보도 정비개선	'05-'07	167km	199	-	43	156

□ 사전예방적 도로안전 확보를 위한 다각적인 대안마련 추진

- 절토사면의 위험징후를 사전에 예측, 대응토록 하는 『상시계측시스템』 설치('05년 15개소, 기시행 : 35개소)

- 과적행위 사전방지를 위해 신고포상제도 및 합동감시조 운영, 과적책임에 대한 운전자 자인서 징구 등 제도개선

※ 계측불응 및 도주차량 방지 CCTV 설치('04까지 26, '05 5개소)

- 테러, 폭설·수해 등에 의한 도로단절 가상 시나리오에 대비 사전예방 점검, 방호대책, 모의훈련 실시 등 조치



7. 교량·터널 안전관리 강화

- 전국 교량 총 22,227개교, 터널 총 667개소 중 우리부 소관 국도상 교량(4,216개교)·터널(157개소)의 철저한 유지관리 시행

※ 노후교량 1,096개교중 시급한 990개교는 개축을 완료하였고, 덜 시급한 잔여 106개소는 2007년까지 순차적 개축('05년 29개교)

- 홍수시 홍수위보다 높이가 낮아 피해가 우려되는 교량에 대해 시급한 교량부터 개선공사 추진

- 홍수위보다 낮은 교량 168개소중 하천개수없이 교량 설치가 가능한 63개소를 '10년까지 개선완료('05년 6개소 개선)

- 내진 미반영 교량(1,342개소) 보강작업 '10년까지 완료

- 내진설계 적용이전에 가설된 기존 교량(고속도로 660, 국도 682)은 우선순위를 마련·보강('05년까지 142개소 완료)

- '04.12월에 개정된 『터널방재시설 설치기준』에 따라 터널안전을 강화하고, 주기적인 터널방재훈련 실시

- 피난연결통로 설치간격을 750 → 250m로 조정하고, 교통량이 많은 중규모터널(500-1,000m)에도 제연설비, CCTV 등 방재시설 강화(관리청별 모의훈련 추진)

- 도로상 터널사고시 화재발생으로 인한 인명사고 발생위험 방지를 위해 대테러 및 모의화재훈련 시행

※ '04년에 중앙고속도로 육십령터널, 국도 박달재터널 모의훈련 시행



8. 도로표지 등 과학적 도로관리체계 강화

- 현재 도로표지는(약 13만개) 전국의 250여개 도로관리청별로 각각 설치·관리하고 있어, 일관성 있고 종합적인 관리를 위해 『도로표지 종합 관리 센터』를 운영중
 - ※ 센터는 기존 표지판 잘못 점검·개선, 신설표지 사전도면 심사
 - 기존 도로표지 5개년 정비계획('05~'09)을 수립, '05년에는 수도권 5개국도(2,472km)의 도로표지 중점개선 추진
 - 인터넷 불편신고 및 개선이 정착될 수 있도록 대국민 홍보확대 및 **全 도로표지 DB화** 지속구축 추진
- 각종 도로관리시스템의 지속 개선을 통해 첨단장비를 활용한 현장조사 및 웹 시스템을 통한 **과학적 도로관리체계 확대**
 - 도로포장관리시스템(PMS), 교량관리시스템(BMS), 도로절개면유지관리시스템(CSMS) 등 시스템을 도로관리통합시스템(HMS)으로 통합·운영중
- 인터넷, 영상정보 시스템 등을 활용한 **도로관리의 첨단화**
 - 인터넷 서비스를 통해 화물차량 등 운행제한차량(길이 16.7m이상 등)의 **허가 소요일수를 대폭 단축**(현 14일→3일, '05.8월시행)
 - 재해응급복구 등 필요시 현장상황을 영상으로 즉시확인, 대응하는 프로그램을 개발중('04~'06)
 - 국도를 10m 간격 촬영한 영상DB 구축도 추진중('04~'06)



9. ITS 확대 등 편리한 교통정보 제공

- 고속도로와 병행하는 국도 및 광역도시권의 주요 국도에 대한 도로 이용효율을 극대화하고자 **ITS 대폭 확대구축**
 - 『ITS중기투자계획』('04~'10, 2,015km)에 따라 '05년에 수도권 고속도로와 병행하는 **우회국도 ITS 약 100km** 구축
 - ※ 대전이북 814km 기 구축완료, 년 2.9억원/km의 혼잡비용 절감
 - 『IT 뉴딜 종합투자계획』('04.10)에 의해 전국 주요국도 약 500km에 ITS 기반 인프라 구축사업을 추진(638억원)
- **현행 국도 ITS 구축방식의 문제점을 개선하여 금년 사업부터 반영**
 - 교통정보 제공위주의 현 국도 ITS에서 **도로관리도** 할 수 있는 시스템(IRTS)으로 개선
 - 통신비가 과다하게 지불되는 임대망을 단계적으로 **자가망**으로 구축 추진
- 아울러, 금년 5월부터 **전국 고속도로 전광판(VMS)에서 속도 정보를 제공**, 이용자 편의제고(수도권 국도도 속도정보제공중)
 - ※ 현 : 소통원활/지체/정체로 구분 → 변경 : 구간별 속도, 소요시간 제공
- **고속도로 하이패스 확대**(수도권 3→10개소, '06년 전국 주요지점으로 확대) 및 **전자지불카드 전국 확대**(현행 10개소→전국)
 - 전자지불카드는 카드를 단말기에 접촉시 요금이 자동지불되며, 내년초 휴대폰 및 신용카드 결제수단 도입예정



III. 현안사항 처리현황 및 계획

1. '06년 도로예산 감소에 따른 문제점 및 대책

도로 예산은 '03년 9.0조원 → '04년 8.0 → '05년 7.6조원으로 2년사이에 1.4조원이 급감한 실정
 - '06년 예산은 국가재정운용계획상 6.9조원으로 대폭 감소

< 예상문제점 >

- 기획예산처는 교통SOC는 최대한 민자유치를 활용하고, 추진중인 사업도 기간연장 등을 통해 예산축소 계획
 - 그러나, 최근 재정 고속도로사업의 민자전환, 10개 수도권 민간제안사업 추진등으로 민자예산도 크게 부족한 실정
 - ※ 현재 추진중인 민자사업(19건)도 향후 4년간 3.4조원 부족예상
 - 특히, 국도의 민자전환은 “國道는 무료”라는 국민의식과 상반되어 유료화가 곤란하고, 지역간 형평성 문제도 초래
 - ※ 무료화전제의 BTL도 막대한 정부부담(1조원 BTL時 2.8조원 부담)
 - 추진중인 사업의 과도한 기간연장으로 사회적비용증가, 시설물 품질관리 곤란, 실업률 증가, 소송 등 문제발생
- 국 도('05 : 12,327억원 → '06 : 8,954억원, △3,373)
 - 공사기간 최소 5~10년 지연으로 교통애로구간 증가, 인력·장비사장 우려(시행중 사업 85~12년 지연, 신규는 10~14년 지연)
 - ※ '05년시설비도 51억원으로 빠르면 5월, 평균 9~10월경 집행 완료전망



- 구조물 부분시공후 방치로 품질관리가 곤란하고, 정부귀책의 공기연장으로 시공사 적자누적시 소송제기 가능
- 공사기간 장기화로 현장관리비 상승 등에 따라 건설업체 부도우려 및 기술자 구조조정에 따른 실업률 증가

□ 고속도로('05 : 13,729억원 → '06 : 9,700억원, Δ3,545)

- 道公이 향후 6년간 5조원을 ABS로 투자, 사업기간 단축 예정이었으나, 국고지원 감소로 기간 재연장 불가피
- ※ ABS 투자시에도 공구당 사업비는 207억원으로 적정 250억원의 83%
- 경제활성화차원에서 ABS를 발행('04.12, 경제장관간담회)키로 하였으나, 국고 지속 감축시 종합투자계획 차질 불가피
- ※ '04년 2.7조(국고 1.4조)→'05년 3.4조(국고 1.3조)→'06년 2.7조(국고 0.97조)

□ 민자사업

- '06~'09년 실제 소요예산은 7.1조원으로 추정되나, 현 국가재정운용계획상 3.7조원만 반영되어 3.4조원 추가확보 필요
- 이는 민자 추진 사업건수가 당초보다 대폭 확대되고(10건), 지가상승에 따른 용지비가 증가된데 기인
- * 용지비 증가 : 서울-춘천(2,241→4,750억원), 서수원-평택(652→4,800)

< 대 책 >

- 자체적으로 신규사업 최소화, ABS 등 공기업 자체투자 확대, 사업기간 연장, 민자사업 활성화 등을 추진 하되, 최소 금년수준(7.6조) 이상 확보 노력



2. 3개 고속도로 사업에 연기금투입 추진

□ 추진현황

- 건설경기 연착륙대책의 일환으로 재정 고속도로사업에 연기금 등 민간자본 투입을 결정('04.7.1, 경제장관간담회)

※ 대상사업 : 부산-울산, 무안-광주, 여주-양평 고속도로

구 분	연 장	공사비	사업기간	공정률('05.6)
부산-울산	47.2km(4~6차로)	9,659억	'01~'08	31.0%
무안-광주	31.28km(4차로)	3,235억	'02~'07	40.0%
여주-양평	36.9km(4차로)	4,666억	'02~'10	13.5%

- 사업설명회 개최 및 시설사업기본계획 고시('04.11~'05.3)를 거쳐, 道公·국민연금의 단독 컨소시엄으로부터 사업계획서 접수('05.3.16) 및 공공투자관리센터 평가 완료('05.4.1)

□ 문제점

- 평가결과 여주-양평 사업은 민자전환시 재정사업보다 불리한 것으로 분석

※ 부산-울산, 무안-광주 사업은 민자전환이 유리

□ 향후계획

- 민자사업으로 추진시 사업성이 있는 부산-울산, 무안-광주 사업은 협상을 거쳐 금년 하반기부터 민간자본 투입예정
- 여주-양평 사업은 교통량 재검증을 통하여 민자전환여부 추후 결정('05.11월)



3. '05년 道公 고속도로 ABS 발행 추진

□ 현 황

- 정부종합투자계획의 일환으로 '05~'10년(6년간) 5조원을 道公이 ABS로 발행하여 고속도로 투자 확대 추진
 - '05년도에는 1조원을 발행하여 가능한 연내전액 집행 추진
 - 추가 투자에 차질이 없도록 재원을 다변화하여, ABS, 회사채 등 조달 방법, 금리, 상환기간을 道公이 시장에서 자율 결정
 - 당초 정부는 연기금 투자처 마련을 위해 국민연금 매입을 추진하였으나, 금융시장 여건변화를 고려 시장에 위임키로 함
- ※ 재경부, 기예처, 국민연금 등 관계기관 조정회의 결과(7.15)

□ 추진계획

- 현재 ABS 발행을 위해 주간사 선정('05.8월, 우리·부국증권)이 완료된 상태로 '05.10월 ABS 5,000억원을 우선 발행
- ※ ABS(Asset Backed Securities) 발행실적 및 계획

구 분	1차('03.12)	2차('04.12)	3차('05.10)
대상자산	서울외곽선 (유료도로관리권)	서해안선 (통행료 수입)	영동선 (유료도로관리권)
금액 및 만기	5,000억원, 3년	5,000억원, 3년	5,000억원, 3년
발행금리	5.14%(도공채5.29%)	3.43%(도공채3.52%)	4.295%(도공채4.65%)

- 나머지 5,000억원도 금융시장 상황을 보아가며, 필요 시 회사채(도공채) 발행 등을 통해 연내 조달
- 다만, 도공이 자금조달계획 변경에 따른 자체 재무구조 영향을 재검증하여 경영에 문제가 없도록 조치