



## || 국내정보

### ■ 구미 국가산업단지 진입도로 준공·개통

- 건설교통부는 경상북도 구미시 비산동과 옥계동을 연결하는 구미국가산업단지(제4단지) 진입도로를 준공·개통 한다고 밝혔다. 본 도로는 낙동강을 횡단하여 국도33호선과 국도67호선을 동서로 연결하는 동시에 산업단지 상호간을 연결(제1단지↔제4단지)하는 도로망으로 산호대교 640m를 포함한 전체연장 3.34km의 도로신설에 총사업비 962억원을 투입, 2000.6월 착공하여 5년간의 대역사 끝에 준공·개통하게 되었다.
- 본 구간의 개통으로 경부, 중부내륙, 중앙고속도로와 연계되어 구미국가산업단지에서 생산되는 반도체, 컴퓨터, 섬유제품 등을 신속하게 수송하고 원자재 공급을 원활히 하여 구미산업단지의 활성화와 경쟁력을 획기적으로 높이는 계기가 될 것으로 기대되며 현재 조성중인 신설공단(4단지)과 기존공단의 교통수요를 분산시켜 도로 건설 후 20년간 약 4,551억원의 경제적 절감효과도 발생하게 될 것으로 기대된다.
- 아울러 기존 구미대교를 우회하는 노선보다 운행거리가 8km 정도 줄어들어 30분대가 소요되던 자동차 운행시간이 15분대로 단축되어 구미국가공단 활성화와 교통체증 해소에도 크게 기여하게 될 전망이다.
- 또한 영남권의 젖줄인 낙동강을 중심으로 양분되어있는 지역주민들의 생활권을 연결함으로써 지역주민간의 화합을 도모하고 삶의 질을 향상시킬 수 있을 것으로 기대되며 동시에 금오공과대학 신설이전에 따른 통행로를 조기 확보함으로써 학생 및 교직원들의 교통 불편을 해소할 수 있을 것으로 기대된다.

### ■ 아시아 각국 잇는 ‘아시안 하이웨이’ 협정 7월 4일 발효

- 아시아지역 32개 국가를 연결하는 Asian Highway(55개 노선, 14만km) 정부간 협정이 금년 7월 4일부터 효력을 발생하게 됨에 따라 향후 한국에서 러시아, 중국, 유럽 등을 아시안 하이웨이 노선이 표기된 도로표지를 보면서 달릴 수 있게 되었다.



- 아시안 하이웨이 정부간 협정은 지난해 4월 26일 중국 상해에서 개최된 UN ESCAP 총회에서 조건부 서명을 포함하여 총 26개 회원국이 서명(현재 27개국)하였고, 주요내용은 노선망, 설계기준, 개정절차, 분쟁해결 등 19개 조항과 3개 부속서로 구성되어 있다.
- 본 협정은 32개 회원국 중 최소 8개국의 최종서명 후 3개월이 지나야 효력이 발생되며, 협정에 최종서명한 회원국은 동 협정내용에 따라 도로를 정비하게 되고, 효력발효일로부터 5년 이내에 Asian Highway 노선을 나타내는 표지를 설치하게 된다.
- 우리나라는 지난해 상기 협정에 약식 서명한 후, 같은 해 8월 9일 비준서를 UN ESCAP에 제출하여 최종 서명하였고, 2005년 4월 4일 캄보디아의 비준서 제출로 최종서명국 최소기준인 8개국을 충족하여 3개월 후인 7월 4일부터 협정효력이 발생하게 되었다.
- 아시안하이웨이 정부간 협정은 현재 뉴욕 국제연합본부에서 최종 서명할 수 있으며, 향후 최종 서명하는 국가들은 최종 서명일로부터 3개월 후부터 협정효력이 발효된다. 최종 서명(9개국)은 중국, 일본, 우즈베키스탄, 한국, 베트남, 스리랑카, 미얀마, 캄보디아, 아제르바이잔, 약식서명(18개국)은 인도, 러시아, 이란 등, 미서명(5개국)은 방글라데시, 필리핀, 투르크메니스탄, 싱가포르, 북한이다.
- 우리나라는 기존 경부고속도로와 국도7호선을 이용하게 되므로 새로운 도로건설은 필요치 않으나, 협정에 따라 2010년 7월까지 상기 노선의 도로표지에 Asian Highway를 표기할 계획이다. 앞으로 Asian Highway는 아시아지역 국가간의 물적, 인적 교류확대를 위한 매개체 역할은 물론, 향후 남북 정치·경제·문화 교류협력 증진에도 큰 역할을 할 것으로 기대된다.

## ■ 고속도로 타당성 조사, 자연과의 조화로 전환

- 건설교통부는 환경친화적인 고속도로 건설을 위해 계획초기인 『타당성조사』 단계부터 『사전환경성검토』를 시범 시행한다고 밝혔다. 이는 내년 6월부터 시행될 예정인 환경정책기본법 개정내용을 1년 앞당겨 금년부터 시범 시행하는 것이다.

※ 사전환경성검토는 각종 개발사업 시행시 초기단계에서 입지의 타당성, 주변환경과의 조화 등 환경에 미치는 영향을 고려하여 개발과 보전의 조화, 환경친화적인 개발을 목적으로 도입

- 이는 개발계획 초기인 타당성조사 단계부터 사전환경성검토, 주민공람·설명회 개최 등을 통해, 계획결정 이후 사업시행 과정에서 발생하던 환경단체의 자연환경 훼손문제 및 주민민원에 의한 사회적 갈등을 근원적으로 해소하고자 하는 것이다. 그간 고속도로는 기본설계단계에서 환경영향평가를 시행하였고, 주민공람·공고, 환경전문가, 시민단체 등의 의견수렴도 거치도록 되어 있었으나, 금번 제도개선으로 주요 환경문제를 계획수립 초기(기본계획)부터 이슈화하고 걸러질 수 있도록 함으로써 이해 당사자간의 소모적 논쟁과 과도한 갈등이 해소될 것으로 보인다.
- 건설교통부는 자연과 조화되는 최적노선대 선정에 중점을 두되, 시범 시행결과를 토대로 사전환경성검토와 환경영향평가간의 상호보완 방안도 마련하겠다고 밝혔다.

## ■ 서산~당진(국도 32호선) 4차로 확장 개통

- 건설교통부는 충남 서산시 잠흥동에서 당진군 당진읍까지의 서산~당진 국도 20.0km 구간을 4차로로 확장·개통한다고 밝혔다. 서산~당진 4차로 확장도로는 1999년 2월 착공, 총사업비 2,120억원을 투입하여, 6년여만에 완공되는 간선국도로써, 교량 22개소(1,770m) 및 교차로 11개소(여미, 사관, 신시, 봉생, 채운, 잠흥삼거리, 잠흥, 수석, 음암, 탑곡, 운산)를 설치하였다.
- 이 도로는 시가지 통과구간 우회, 사고위험지구 및 굴곡부 개량 등으로 교통혼잡 해소는 물론, 사고예방에 큰 효과가 있을 것으로 기대된다. 또한, 주말, 관광철 성수기 등에 기존 도로를 이용할 경우, 최대 1시간 반 내지 2시간 걸리던 자동차 운행소요시간이 신설 확장도로로 주행함에 따라 평균 15분대로 크게 단축되어, 태안 해안 국립공원, 만리포 해수욕장 등 서해안 관광지를 찾는 관광객들에게 교통편의를 제공하는 등 관광활성화에 큰 효과가 있을 것으로 기대된다. 아울러, 본 도로가 개통됨으로써 대산임해공단, 석문국가산업단지과 관련한 물류 수송비용이 절감되는 등

이 지역의 경제 활성화에도 크게 기여 할 것으로 전망된다.

- 특히, 이 도로는 환경친화적인 도로건설지침(04.12월, 환경부와 공동제정)에 따라 흙깎기·쌓기 부분을 전면 녹화하고, 취락지 통과구간 높은 흙쌓기 부분을 교량으로 변경설치 및 투명 방음벽을 설치하는 등 최대한 주위 환경과 조화 될 수 있는 도로가 되도록 하였다.

### ■ 철도공사 등 11개 건교부 산하기관, 무리한 투자 없어진다

- 앞으로 건설교통부 산하기관에서 추진하는 부대사업 등 非 기본사업의 투자와 해외 투자 등에 대한 사전 심사 기능이 대폭 강화되어, 산하기관의 부적정한 투자참여 및 자금운용이 더 이상 발생하지 않을 것으로 전망된다.
- 건설교통부는 건교부 산하 11개 기관에 민간 전문가로만 구성된 「투자 및 자금업무 심의위원회」를 기관장 직속으로 설치토록 하고, 산하기관별로 「투자·자금운용 기준」을 수립토록 하는 것을 주요내용으로 하는 「건교부 산하기관 투자 및 자금운용 심사강화 지침」을 수립하여 산하기관에 시달하였다.

※ 지침 적용대상 산하기관(11개 기관)

- 정부투자기관 : 주공, 도공, 토공, 수공, 철공
- 기타 산하기관 : 한국공항공사, 인천국제공항공사, 한국철도시설공단, 제주국제자유도시개발센터, 교통안전공단, 부산교통공단
- 주택보증(주), 한국감정원, 한국시설안전기술공단 등 3개 기관은 관계법령에 의해 비기본사업 투자 등을 할 수 없으므로, 제외
- 「투자 및 자금업무 심의위원회」는 국내외 투자, 금융, 회계, 법률 등 4개 분야 민간 전문가들로만 구성되며, 산하기관 및 산하기관이 출자하거나, 지배적인 영향력을 행사하는 기관 또는 단체가 수립하는 ① 非 기본사업 투자계획, ② 해외투자 및 자본유치 계획, ③ 자금운용 계획 등 3개 계획에 대하여 이사회 의결 등 계획 확정 이전에 심의하고 심의결과는 이사회에 보고토록 의무화하였다.
- 특히, 산하기관 본연의 사업이외의 모든 업무를 非 기본사업으로 분류하여 부적정한 투자행위를 엄격히 제한해 나가도록 할 계획이다. 또한, 기본사업, 비기본사업의 구별없이 해외 투자 또는 외자유치 규모가 원화 100억원, 외화 1천만불 이상 사

업과, 파생금융상품 거래 규모가 50억원이상 거래계획도 위원회의 심의를 받도록 하였다. 또한, 산하기관은 투자 및 자금운용 기준을 반드시 수립토록 하여 투자 및 자금운용의 객관성과 투명성을 제고하고 국내외 자금 조달 및 운용 계획의 수립·집행시 전문 검토가 필요한 경우 외부 전문기관의 검토를 적극 활용토록 권장해 나갈 계획이다.

## ■ 영덕~성내(국도7호선) 4차로 확장 개통

- 건설교통부는 경북 영덕군 축산면에서 병곡면까지의 영덕~성내 국도 8.16km구간을 4차로로 확장·개통한다고 밝혔다. 영덕~성내(성내측) 4차로 확장도로는 1999년 5월 착공, 총사업비 617억원을 투입하여, 7년만에 완공되는 간선국도로서, 교량 7개소(814m) 및 교차로 3개소(성내, 송천, 거무역)를 설치하였다.
- 이 도로는 시가지 통과구간 우회, 시고위험지구 및 굴곡부 개량 등으로 교통해소는 물론, 사고예방에 큰 효과가 있을 것으로 기대된다. 또한, 주말, 관광철 성수기에 기존 도로를 이용할 경우, 최대 1시간정도 걸리던 자동차 운행소요시간이 신설 확장 도로로 주행함에 따라 평균 10분대로 크게 단축되어, 울진 백암온천, 영덕 대진, 고래불해수욕장 등 동해안 관광지를 찾는 관광객들에게 교통편의를 제공하는 등 관광활성화에 큰 효과가 있을 것으로 보인다.
- 특히, 이 도로는 환경친화적인 도로건설지침(04.12월, 환경부와 공동제정)에 따라 흙쌓기 부분은 토취장을 별도로 개발하지 않고, 인근 현장에서 나오는 토사를 이용함으로써 자연훼손을 최소화 하였으며, 취약지 통과구간 높은 흙쌓기 부분을 교량으로 변경설치 및 투명 방음벽을 설치하는 등 최대한 주위 환경과 조화 될 수 있는 도로가 되도록 하였다.

## ■ 건설업체의 시공능력평가체계가 바뀐다.

- 건설교통부는 건설업자의 시공능력평가액 공시제도가 안고 있는 문제점을 개선하기 위하여 시공능력평가제도 개선 TF팀을 구성하여 개선방안을 마련한다. 동 제도 개선 추진방향에 따르면 금년 10월말까지 개선안을 마련하고 하반기중 관련 법령

을 개정하여 2007년부터는 새로운 기준에 따라 시공능력평가가 이루어지도록 할 계획이다.

- 건설업체 시공능력평가제도는 발주자가 적정한 건설업체를 선정하는데 기초자료로 활용할 수 있도록, 건설업체의 공사실적, 경영상태, 기술능력, 신인도 등을 종합평가하여 업체의 시공능력을 금액단위로 환산하여 매년 공시(매년 7.31일)하는 제도로서, 발주자는 시공능력평가액을 기준으로 시공능력이 부족한 건설업체의 경쟁을 제한할 수 있으며, 조달청의 유자격자 명부제 및 도급하한제의 근거 등으로 활용되고 있다.
- 그간 시공능력평가제도는 건설업자의 시공능력에 대한 종합적인 정보를 발주자에게 제공함으로써, 발주자가 기술경쟁력과 재무건전성을 확보한 적정한 건설업자를 선정하는 기준으로 활용되어 왔다. 그러나 본질적으로 의미가 다른 평가요소(공사실적, 재무상태, 기술자수 등)를 금액화하고 이를 단순 합산함으로써, 건설업자의 시공능력을 왜곡할 우려가 있으며, 평가액 자체도 그간의 여건변화에 따라 상당히 부풀려 있다는 비판이 꾸준히 제기되고 있는 실정이다.
- 이에 따라 건설교통부에서는 정부·업계·전문가 등으로 구성된 『05년 시공능력평가제도 TF팀』을 구성하여, 현행 금액환산 방식에서 건설업체를 등급화하거나, 실적·재무상태 등 양적·질적 정보공시제도로 전환하는 방안 등을 검토하고, 건설업체에 대한 외부신용평가 정보, 준공실적 등 정보를 다양하게 발주청에 제공하는 방안 등을 검토할 계획이다.
- 또한, 건설업체의 실적, 재무상태는 수시로 변동이 발생하고 있음에도 매년 1회 정기평가함으로써 적시성 있는 정보를 제공하고 있지 못하다는 지적이 있으므로, 정기평가제의 장·단점을 검토하고, 필요시 수시로 시공능력을 평가·공시하는 체제로 전환하는 방안도 검토할 계획이다. 이와 함께 시공능력평가에 따른 건설업체의 불필요한 행정부담을 완화하기 위하여 시공능력평가시의 실적을 건설공사대장의 실적으로 대체하는 방안 등도 검토한다.
- 건설교통부에서는 금번 TF팀의 활동을 통해 시공능력평가제도 개선이 이루어질 경우, 능력있는 건설업체가 선정될 수 있는 효율적 평가시스템을 구축함으로써 건설업체의 경쟁력 강화를 유도할수 있을 것으로 기대하고 있다.

## ■ 국내최초 안전운전체험 연구센터 건립

- 건설교통부는 중상이상 교통사고를 내고 재취업하는 사업용운전자의 운전행태를 개선하고, 운전행태 관련자료를 축적하여 안전운전 행태에 대한 연구와 체험교육을 통하여 교통사고를 획기적으로 감소시키기 위한 목적으로 국내 최초로 안전운전체험연구센터를 건립한다고 발표하였다. 건교부가 발표한 연구센터의 건립 및 운영계획을 보면 건립 및 운영은 교통안전공단이 담당하고, 건립지역은 경기도 화성시 송산면 삼존리에 위치하는 성능시험연구소내 49천평 부지에 건립된다.
- 체험시설은 위험지각 및 관리·제동훈련 등 다양한 형태의 체험교육이 가능하도록 고속주행코스·일반주행코스·기초훈련코스·자유훈련코스·다목적코스 등 7종의 실기체험장이 조성되며 도로상에서 체험하기 어려운 위험상황을 영상으로 체험하면서 인지·판단·대처요령 등을 체험하고, 안전의식이 향상되도록 운전시뮬레이터, 운전정밀검사기기 등 첨단기자재를 활용하는 실내체험장도 구비하게 된다.
- 체험대상은 사업용자동차의 교통사고율이 비사업용에 비하여 매우 높은 실정이므로 사고다발 사업용운전자의 운전행태를 개선하기 위하여 중상이상 사고를 내고 재취업하는 사업용운전자(연간 15천명 예상)를 주 대상으로 하고, 운수업체 경영자나 관리자들에게도 안전운전에 대한 체험기회를 확대해 나갈 계획이며, 운영비용은 수익자부담원칙에 의거 체험교육 수수료로 자체 충당할 계획이다.
- 본 연구센터는 그동안 꾸준한 노력으로 교통사고사망자는 계속 감소하는 추세이나 사업용자동차에 의한 교통사고율이 여전히 높아 지금까지의 이론교육으로는 사고를 감소하는데 한계가 있다고 판단하고, 도로조건과 유사한 형태의 체험센터를 건립하여 다양한 안전운전 체험기회를 제공하여 사고감소 전환기를 마련할 필요가 있어 추진하게 된 것이다. 참고로 일본, 호주 등 교통선진국의 경우 국민소득 5천에서 1만달러 시대인 1970~1980년대에 안전운전체험교육시설을 건립하기 시작하여 안전운전에 대한 다양한 체험기회를 제공하였으며, 본 안전운전 체험교육을 통하여 연간 20%이상 교통사고 감소효과를 낸 것으로 조사되고 있다.

■ 2005년 상반기 건설경기 및 해외건설 동향

○ 국내 건설경기는 건설투자가 2/4분기에 증가세로 돌아서고, 건설수주, 건설기성도 기존 증가세를 유지하는 등 '04년의 부진에서 벗어나는 모습을 보이고 있다. 이는 '04년의 건설경기침체로 인한 상대적인 반등현상이기도 하나, 재정 조기집행·건설경기 연착륙대책 시행 등 정부의 건설경기 진작대책도 긍정적인 효과를 미친 것으로 보인다. 건설경기 지표별로 구체적인 동향을 살펴보면, 건설투자는 '03. 4/4분기를 정점으로 증가세가 둔화된 이후 '04. 4/4분기와 '05. 1/4분기 감소세를 보였으나, '05. 2/4분기에 증가세로 반전되었다. '04. 4/4분기와 '05. 1/4분기의 감소세는 부동산 및 주택경기가 위축되면서 그동안 건설투자를 견인해 오던 건축부문이 침체되는데 주된 요인이 있는 것으로 보인다. 그러나 '05. 2/4분기에 들면서 주거용 건물투자가 증가세로 전환되고 토목건설도 전분기의 증가세를 유지하면서 1.8% 증가로 반전되었다.

(전년동기대비, %, 이하같음)

구분	'03.2/4	3/4	4/4	'04.1/4	2/4	3/4	4/4	'05.1/4	2/4
건설투자	7.9	7.7	8.3	4.9	3.6	1.3	△3.4	△2.9	1.8
건축	10.3	11.7	11.8	7.7	4.6	1.1	△3.7	△6.2	-
토목	4.7	2.1	4.4	△0.7	2.1	1.7	△3.0	4.0	-

○ 건설수주는 '03년 하반기를 정점으로 하강국면에 돌입하여 지속적인 감소세를 보이다가 '04. 4/4분기 이후 증가세로 돌아선 이후 '05년 상반기에는 재건축과 민간투자사업 수주 증가 등의 영향으로 상승폭이 더욱 확대되고 있다.

구분	'03.2/4	3/4	4/4	'04.1/4	2/4	3/4	4/4	'05.1/4	2/4
건설수주	46.0	44.4	△0.1	△9.2	△23.8	△20.8	28.8	24.8	40.5
건축	38.1	46.2	19.0	△17.6	△18.3	△27.0	18.1	13.9	37.6
토목	72.9	39.0	△21.8	18.6	△39.5	△2.4	46.6	55.2	51.2

- 건설경기 동행지표인 건설기성은 '03년 이후 계속된 수주증가에 힘입어 증가세를 유지하고 있다. 공공부분의 위축('04.4/4분기 △5.3%, '05.1/4분기 △0.8) 등으로 '04. 4/4분기 일시적으로 둔화된 증가세가 '05. 2/4분기에 두자리수로 증가하는 등 회복추세를 보이고 있다.

구분	'03.2/4	3/4	4/4	'04.1/4	2/4	3/4	4/4	'05.1/4	2/4
건설기성	17.7	16.4	16.0	14.7	12.3	14.8	4.4	2.8	10.1
건축	17.7	16.2	17.7	17.7	14.8	17.1	8.3	1.1	10.2
토목	15.1	16.7	13.4	8.9	7.0	10.3	△2.0	6.3	10.3

- 금년 하반기 건설경기는 선행지표인 건설수주의 호조가 지속되고 있는 점 등을 감안할 때, 종합투자계획 등 공공부분의 투자집행이 차질없이 이루어진다면 회복세가 이어질 것으로 전망된다.
- 해외건설은 IMF위기를 계기로 '99년 이후 침체를 겪어 왔으나 작년부턴 수주가 증가하기 시작하여 회복세가 빨라지고 있다. 금년 8월현재 전년동기보다 65%증가한 63억불을 수주하여 연말까지는 금년 목표인 85억불을 초과달성할 것으로 예상된다.
  - ※ 수주액 추이(억불) : '99년 92 → '01년 44 → '03년 37 → '04년 75
- 이러한 수주증가는 우리 건설업체들이 IMF이후 구조조정과 경영개선 등을 통해 경쟁력을 제고하였고 고유가에 의한 중동지역 건설경기 활성화에 힘입은 바 컸다.
  - ※ 8월현재 수주액 63억불중 중동지역이 44억불로 70%를 차지
- 연간 약 4조불로 추정되는 세계건설시장은 향후에도 지속적인 성장이 예상되며 특히, 중동지역 플랜트건설 활황세가 두드러지고 중남미·CIS 등 신흥시장도 확대될 것으로 보인다.
- 정부는 건설업체의 경쟁력 제고, 지원체계 강화 등을 통해 선진 해외건설산업을 육성하여 향후 연간 100억불대의 수주고를 유지하고, 세계시장점유율도 2015년까지 5%('03년 1.9%)대 이상으로 달성하기 위한 다각적인 지원정책을 펴나갈 계획이다. 우선, 금융지원을 강화하기 위해 이미 대외경제협력기금(EDCF)의 금리인하(1%p), 수출입은행의 자본금확충(5천억원), 여신한도 확대(자기자본의 20%→40%)등의 조

치를 한 바 있다. 또한, 범정부적인 수주지원단 운영, 민관공동진출, 건설산업제도의 글로벌 스탠다드화, 건설기술 R&D확대, 시장다변화 등을 추진중이다.

- 금년 하반기에는 해외건설협회에 해외건설 리스크관리시스템을 구축하고 신흥시장인 브라질, 칠레와 건설협력 MOU체결과 함께 해외건설 인프라펀드 설립 등 금융조달 활성화 방안도 강구해 나갈 계획이다. 특히, 제2의 중동특수라고 불리울 정도로 활성화되고 있는 중동지역 수주확대를 위해 주기적으로 민관 수주확대회의를 개최하여 수주활동을 점검할 예정이며, 고위급 방문 및 초청외교를 강화하여 업계 수주확대를 도모하고 진출애로사항도 적극 해소해 나갈 계획이다.

※ 해외건설 리스크관리시스템 : 해외프로젝트에 대한 수익성예측 모델, 리스크 체크리스트, 실무지침서 등 3개 시스템을 통해 리스크를 통합관리(Web)하여 리스크 예방 및 수익성 향상 도모

### ■ 건설교통부 본부장-팀제로 전면 조직개편

- 건설교통부는 대내외 환경변화와 고객요구에 부합하는 성과중심의 조직체계 구축을 위해, '05.9.1부터 「전면 본부장-팀제」를 도입하여 대대적 조직개편을 단행하였다. 그 동안 건교부는 국토·토지·주택·도로·철도·항공 등 부문별로 局단위 조직을 운영하여, 局간의 정책조정기능이 취약하고, 일사 분란한 조직관리에 한계가 있다는 지적이 제기되어 왔다. 이에 유사기능을 동일 본부장 산하로 통합, 본부장이 성과에 대해 책임지는 본부장 중심제 도입을 추진하게 되었다. 금번 조직개편 내용은 다음과 같다.
- 13개 局단위 조직을 6개 본부로 통합, 상호 업무연관성이 높은 유사기능을 동일 본부장이 총괄토록 함으로써 의사결정 구조를 효율화하고, 권한과 책임한계가 명확한 조직으로 개편 특히, 본부 명칭을 고객 지향적이고 향후 업무 지향성을 반영하여 선정하였다.

※ 1차관보.2실.9국.1단.7관 ⇒ 기능통합 ⇒ 1실.6본부.13관

기 존	변 경
국토, 도시, 복합도시	국토균형발전본부
주택, 토지, 복합도시	주거복지본부
도로, 수자원, 철도	물류혁신본부
수송물류, 항공, 철도	물류혁신본부
육상교통, 광역교통	생활교통본부
건설경제, 기술안전	건설선진화본부

- 局 통합에 따른 본부장의 지나친 업무부담을 완화하기 위해, 본부별로 기획관을 설치하여 본부장을 보좌토록 하였다. 기획관 설치에 따른 결재단계 문제는, 조직개편과 함께 위임전결 규정을 대폭 개정하여 실질적인 결재단계 축소가 이루어질 수 있도록 추진하였다. 또한 정책조정과 본부간 현안 조율기능을 강화하기 위해 장관주재 본부장 회의인 「정책조정위원회」를 신설하고 정책조정위원회 지원업무와 혁신업무를 총괄하는 「혁신정책조정관」 설치하여 종합적인 정책조정 업무를 지원하도록 하고, 정책품질 제고 및 현안 대처능력 향상을 위해, 대내·외 정보를 수집·관리기능 강화토록 하였다.
- 건교부가 물류업무의 주무부처로 동북아 물류허브 구현을 이끌 수 있도록, SOC·물류시설 분야뿐 아니라 운영·관리부문도 선진화하는 등 물류체계의 체계적 개선업무를 담당할 「물류혁신본부」를 설치하도록 하였다.
- 정보화를 통한 On-Line 업무처리로 투명 행정을 구현할 수 있도록, SOC 정보화 사업을 총괄·조정하는 「정보화국제협력관」을 신설하여 정보화 기능을 강화하도록 하고, 대국민 서비스 강화를 위해 민원업무를 전담하는 고객만족센터를 신설하였으며, 이외에도 투자순위 조정 업무를 담당하는 투자심사팀, 인사운영·제도·조직업무를 통합한 인사조직팀을 신설하고, 참여담당관을 감찰팀·국민참여팀으로 분리하였다.

- 이 같은 전면적인 본부장-팀제 도입은 부 단위 중앙부처 중에서는 행정자치부에 이어 두 번째로 기존의 13개 실·국 체제로는 체계적인 통괄 및 실·국간 이견 조정에 문제가 있어, 이를 6개 본부로 통합하여 실·국간 이견발생 가능성을 사전에 차단하고, 본부장이 성과에 책임을 지는 책임행정체제를 구현할 수 있는 명확한 조직구조로 개편된 것이 가장 큰 특징이다. 또한 기존 연공서열 중심의 “1직위 1직급” 원칙을 탈피하여 「탄력적 직급제」로 전환함으로써 본부장은 1~3급, 팀장은 3~5급, 팀원은 직급 구분 없이 탄력적으로 충원할 수 있도록 하여, 능력위주의 인력운용을 강화하였다. 특히 기획관·팀장에 대해서는 다면평가와 직위공모제, 상급자추천제를 통해 능력에 따른 적임자를 선발하고, 성과에 대해 보다 명확히 책임을 질 수 있도록 할 계획이다.

### ■ 건설교통부, 본부장·팀장 인사 전면 시행

- 건설교통부는 지난 8월에 성과와 책임중심의 「본부장-팀제」로 전면적인 조직개편을 실시한데 이어, 본부장·팀장급 후속 인사를 9.1(목) 단행하였다. 건설교통부는 13개 국 조직을 6개 본부장 체제로 통합·전환하면서, 업무추진력과 전문성이 뛰어난 3급 국장 2명을 본부장으로 전격 발탁하는 등 능력과 실적에 따른 인사를 단행하였다.
- 한편, 건교부는 조직·인사 혁신과 함께 부처 MI(Ministry Identity)도 새롭게 바꾸었다. 새로이 바뀐 MI는 그동안 건교부 내부 및 외부공모를 통해 제출된 138점의 공모작을 대상으로, 3차례 심사와 설문조사를 거쳐 선정되었으며 국토를 상징하는 반원 위에, 세계를 상징하는 타원과 그 안에 힘차게 뻗어나가는 모양을, 전통 태극문양으로 표현하고 있다. 새로운 MI는 과거 밀어붙이기식 개발에서 탈피하여 개발과 환경의 조화, 지역의 균형발전, 전통 문화의 계승·발전 등을 통해 「누구나 살고 싶어 하는 국토」를 실현함을 최우선 목표로 하는 건교부를 함축적으로 나타내는 것이다.



## ■ 평택~시흥 등 민자도로 정부·국민 부담 크게 줄듯

- 건설교통부는 금년 2월 경쟁을 통하여 선정된 10개 민자고속도로 사업중 지난 5.10 제3차 제안공고한 평택~시흥 등 3개 사업에 대한 사업계획서를 접수 받았다. 접수결과를 보면 평택~시흥 3개사, 송현~불로는 2개사, 제2경인연결은 4개사로 총 9개 제안사가 사업계획서를 접수하여 민자사업에 대한 뜨거운 열기를 보여주고 있다. 금번에 다수의 제안사가 참여한 이유는 사업계획서 작성에 필요한 공고기간을 현실화(90일→120일)하였고, 가격요소 평가 비중을 높이는 등 경쟁 활성화를 유도하였기 때문이다.
- 이번에 접수가 끝난 3개 고속도로사업의 내용을 살펴보면,
  - 평택~시흥 고속도로는 서해안 고속도로와 영동고속도로를 연결하는 39.49km(4차로) 도로로써 서해안고속도로 교통량을 분산처리하고, 수도권이남 및 아산권 지역개발에 따른 교통수요를 충족할 것으로 기대된다.
  - 송현~불로 고속도로는 인천 중구와 김포를 연결하는 17.36km(4~6차로) 도로로써, 수도권 제2외곽순환망(인천~일산)의 조기 구축으로 인천도심지역 교통난 완화에 기여할 뿐아니라, 동북아 비즈니스 중심국가 실현에 도움을 줄 것으로 기대된다.
  - 제2경인연결(안양~성남간) 고속도로는 제2경인고속도로와 성남시를 연결하는 20.94km(4~6차로) 도로로써, 제2경인고속도로와 성남~장호원간 도로를 연결하여 정체가 심한수도권남부의 지역간 접근성을 향상시켜 물류비용 절감에 기여할 것으로 기대된다.
- 건설교통부는 접수된 사업계획서를 평가하여 10월중 우선협상대상자를 선정하고, '06년 말까지 착공을 목표로 협상을 진행할 계획이라고 밝혔다

## ■ 터널 교통상황모니터링시스템 설치

- 한국도로공사는 고속도로의 터널내부 교통상황을 실시간으로 파악할 수 있는 원격 모니터링시스템(CCTV, 통신망, S/W 등)을 2008년까지 고속도로의 모든 터널에 확대 설치한다고 밝혔다.

- 고속도로 터널 원격모니터링시스템은 고속도로 터널 내부에 설치되어 차량화재, 추돌사고, 고장으로 인한 정차 등 비상상황 발생시 신속한 상황 파악 및 대응으로 터널안전을 향상시켜 원활한 소통을 기하는 시스템이다.
- 현재 1,000m이상 터널에는 원격모니터링시스템과 터널관리동의 설치가 법으로 규정되어 24시간 모니터링이 가능하나, 1,000m 미만 터널에는 설치가 의무화되어 있지 않아 비상상황 발생시 사고 확인 및 초기대응이 신속히 이루어지지 못하는 단점이 있었다.
- 한국도로공사는 2008년까지 1,000m 미만의 고속도로 터널 137개소에 원격모니터링시스템을 설치하여 터널안전을 제고하기로 하고, 2006년 교통량이 많은 중규모(1,000m~500m) 터널 10개소에 시범설치, 2007년 중규모 터널 57개소, 2008년 500m이하 단터널 70개소 확대설치 등 총 137개소에 98억원을 투자한다.
- 터널 원격모니터링시스템은 터널 내 설치된 카메라가 포착한 교통상황이 고속도로 변에 설치된 광케이블을 통해 실시간으로 한국도로공사 지사(도로관리소) 상황실로 전송되어 동영상, 문자 및 알람 등으로 전환 표출되는 시스템으로, 상황실 근무자는 비상상황 발생시 교통차단, VMS(가변정보표지판) 표출, 터널비상방송, 구인·구난기관연락 등 신속한 대응으로 터널 안전을 높이게 된다.

### ■ 한국-인도간 ITS 기술협력 상호양해각서(MOU) 체결

- 우리나라와 인도간 첨단교통시스템분야의 기술 및 서비스개발 협력을 위한 상호양해각서(MOU)가 지난 8월 9일 양국 대표기관인 “ITS Korea” 와 “ITS India” 간에 인도 뉴델리에서 체결됐다. 이로써 양국간 ITS 기술과 시스템개발을 위한 협력이 가속화될 전망이며, 세계적으로 앞서있는 우리나라 ITS 기술을 수출할 수 있는 길이 열리게 되었다. 상호양해각서는 8월 9(화)~11(목)기간 동안 “Towards New Horizons” 란 주제로 인도 뉴델리에서 성대히 개최된 ITS AP Forum 2005 대회에서 체결되었다.
- 이번 대회에는 본 대회 주최국인 인도의 과학기술부 장관(Shri Kapil Sibal)과 중공업부 장관(Amitabh Bagve)을 비롯한 18개국의 ITS전문가 3,800여명이 참가하였으며, 우리나라에서는 ITS Korea 회장을 맡고 있는 한국도로공사의 손학래 사

장을 비롯한 25명의 대표단이 참가하였다.

- 인도는 국토면적이 세계에서 2번째로 넓고(한국의 15배, 남한의 33배) 10억5천만 명의 인구를 가진 나라로서 IT분야에서는 세계적 수준의 기술력을 인정받고 있으나, 도로 및 ITS 인프라가 낙후되어있다. 인도정부는 따라서 이 분야의 발전을 위하여 이번 대회의 개최를 범정부적으로 지원하였으며, 향후 정부차원의 기술개발과 투자가 이루어질 전망이다.
- 우리나라는 1990년대 초반부터 ITS 기술개발과 인프라 구축에 착수하여 현재 이 분야에서는 세계적인 수준을 인정받고 있으며, 한국도로공사의 통행료자동징수시스템, 고속도로교통관리시스템과 서울시의 대중교통정보관리시스템 등 ITS 기반인프라가 구축되어 서비스를 실시하고 있다. 또한 1990년대 후반에 ‘과천시 ITS 시범사업’ 과 건설교통부가 중심이 되어 대전시, 전주시, 제주시의 ‘첨단교통모델 도시사업’ 을 성공적으로 추진한 바 있어, 이 분야의 연구기관 및 기업들을 중심으로 기술표준, 시스템구축과 운영에 관련된 많은 기술적 노하우를 보유하고 있다.
- 인도의 자동차 보유대수는 현재 약 3,000만 대이며 이중 뉴델리를 비롯한 23개의 주요도시에 35%가량이 집중되었다. 또 자동차 보유대수가 해마다 17%씩 증가하고 있어 도로 등 교통여건은 매우 열악하며, 도로망 확충 및 교통관리시스템의 구축이 필요한 실정이다. 금번 상호양해각서체결(MOU)에 의해 우리나라는 한국도로공사의 앞선 고속도로 관리시스템 및 기법의 지원과 기업들이 보유한 ITS 시스템 및 단말기 관련 기술지원을 위한 발판을 마련하는 계기가 되었다.

## ■ 재난·도로상황 ‘한 눈에’

- 한국도로공사는 교량이나 터널, 포장 등 단위업무 중심으로 돼 있는 도로관리시스템을 내년 말까지 ‘재난·도로관리통합정보시스템’ 으로 통합하기로 했다고 밝혔다. 이는 현재 시스템의 경우 사용자가 여러 시스템을 일일이 파악해야 하는 번거로움이 있어서 효율적인 재난관리를 위해서는 시스템을 통합하는 것이 바람직하다는 판단에 따른 것이다.
- 새로 구축하는 시스템은 폭설, 수해 등 긴급사태가 발생했을 때 현장 상황과 교통, 기상정보 등을 실시간, 입체적으로 파악이 가능하게 돼 효율적인 재난예방과 복구

에 큰 도움이 될 것으로 기대된다. 특히 재난관리체계와 유지관리에 필요한 업무가 전자지도상에서 원스톱으로 처리될 뿐만 아니라 유지보수 의사결정은 물론 유관기관과 정보공유가 훨씬 쉬워져 재난 및 도로의 통합 유지관리가 가능해 진다.

- 주요 시스템을 보면 지리정보시스템(GIS : Geographic Information System) 기반의 도로유지관리 포털, 설계·건설·유지관리 정보연계, IT기술을 활용한 첨단 도로관리, 실시간 재난관제 체계, 한국도로공사 본사와 산하기관(지역본부, 지사) 재난·유지관리센터 구축 등이다.
- 한국도로공사는 지능형센서, 전파식별(RFID, Radio Frequency IDentification), 모바일 상황관제, 3차원 GIS, 위성·항공사진 등 신기술을 활용한 첨단 도로유지관리시스템을 구축하여 고속도로 이용객이 차량에서 교통상황, 기상여건, 재난정보 등을 실시간으로 받아 볼 수 있도록 할 계획이다.

