

|| 국내정보

■ 용인~서울(영덕~양재)고속도로 착공

- 수도권 남부지역 난개발에 따른 교통대책의 일환으로 2000년 4월부터 건설 추진하여 온 용인~서울 고속도로가 착공되었다. 본 고속도로는 당초 노선명으로 “영덕~양재”를 사용하여 왔으나 착공에 맞추어 고속도로 노선명인 “용인~서울”(’04.11.3 지정, 고속국도 141호선)로 변경 사용키로 하였다.
- 그동안 착공에 걸림돌인 환경영향평가 협의가 지난달 말(4.28) 완료됨에 따라 설계가 완료된 구간에 대한 실시계획 승인 절차를 마무리하고 5월 20일 14:00 경기도 용인시에서 건설교통부 장관, 경기도지사 등 주요인사와 지역주민 등이 참석(약 500명 예상)한 가운데 기공식을 갖고 착공하였다.
- 본 고속도로는 당초 2004년 착공할 계획이었으나 민자를 유치하면서 사업추진이 1년 정도 지연되어 금년초 민자협상(사업시행자 : 경수고속도로(주))을 마무리 하였으며, 이후 지난달까지 착공을 위해 환경부와 환경영향평가 협의를 진행하여 왔다.
- 본 민자고속도로는 용인시 기흥읍 영덕리에서 서울 현릉로까지 연결하는 연장 22.9km의 4~6차선 도로로서, 중간에 5개의 인터체인지(상현IC, 성북IC, 고기IC, 판교IC, 고등IC)가 설치되며, 전구간의 약 60%가 교량, 터널로 만들어지는 등 친환경적으로 건설되며, 이 고속도로가 건설되면 극심한 혼잡을 보이고 있는 경부고속도로 및 분당지역의 서울 연결도로(국지도23호선, 분당~장지 등)의 교통이 분산되어 용인(수지구), 수원(영통지구) 지역 교통난 해소에 크게 도움이 될 것이다.
- 민자고속도로 건설에는 사업시행자인 경수고속도로(주)가 부담하는 민간자본과 판교·흥덕지구에서 광역교통개선대책비로 조성한 금액을 합하여 총 1조 642억원의 사업비(보상비 포함)가 투입되며, 공사기간은 착공일로부터 3년간으로서 판교지구의 입주에 맞추어 최대한 조기완공을 목표로 추진될 것이며, 고속도로는 완공 후 민간사업자인 경수고속도로(주)에서 운영권을 보유 30년간 유료도로로 운영하게 되며, 통행요금은 경부고속도로보다 크게 높지 않은 수준이 될 것이다.
- 본 민자고속도로는 향후 한국토지공사에서 건설 추진 중인 동탄~영덕 자동차전용



도로가 연결되면(2008년말 완공예상) 동탄지역에서 서울을 연결하는 고속도로가 완성됨으로서 경부고속도로와 더불어 수도권 남부지역 핵심적인 교통축을 형성할 것으로 판단된다.



■ 과적단속관련 제도개선 실적 및 계획

○ 현황 및 문제점

- 도로의 구조보전과 차량의 통행안전을 위하여, 일정기준을 초과하는 차량(건설기계 포함)을 단속 함
- 단속기준 : 축하중 10톤, 총중량 40톤, 폭 2.5m, 높이 4.0m, 길이 16.7m를 초과 차량
- 운행제한을 위반한 차량의 경우, 1년 이하의 징역 또는 200백만원이하의 벌금형 [과적한 운전자와 법인체 양벌규정, 단 과적단속에 적발된 운전자가 과적지시를 요구받은 사실을 신고하는 경우에 당해 운전자는 처벌면제(도로법 제83조 제2항), 화물운송계약상 우월적 위치에 있는 건설현장 사업주로부터 과적지시 요구를 받은 운전자가 과적단속에 적발되면, 처벌은 과적에 영향력이 없는 운전자에게만 부과되어 많은 민원야기 ⇒ 화주처벌 요망]

○ 그간의 제도개선 사항

- 현행, 도로법 제83조에 과적을 지시, 요구한 자(화주도 포함)를 처벌하도록 법제화되어 있음, 우리나라 화물운송체계가 다단계로 구성되어 있어, 책임소재 규명이 용이치 않은 과적행위를 근절하고 실질적인 과적행위자 처벌하기 위하여,

- ① 과적적발시 운전자에게 징구하는「자인서」에 과적책임이 없음을 명기할 수 있도록 자인서서식 개정('04.8)
- ② 수사과정에서 과적원인 제공자를 명확히 규명하여 처벌하도록 법무부에서 검찰청에 수사지침 시달('04.10)
- ③ 실질적인 과적행위자 단속을 위한 합동감시조 운영('04.10)
- ④ 과적지시, 요구 행위에 대한 신고포상제도 운영('05. 3~12)
- ⑤ 일정규모 이상의 도로건설현장의 과적방지대책수립 의무화 마련('05. 2) 등 각각적인 제도개선을 마련. 시행중

○ 향후 추진계획

- 화물운송계약상의 우월적 위치에 있는 화주 등의 과적지시 또는 요구행위를 처벌하는 등 과적행위를 근원적으로 예방하기 위하여, 수사관행개선, 관련법 보완 등을 위해 관계부처와 협의. 추진하는 등 제도적으로 개선할 계획임

■ 수도권 3개 민간제안 고속도로 제3자 제안공고

- 건설교통부는 5월10일 수도권 10개 민간제안 고속도로 사업 중 우선 3개 사업에 대하여 제3자 제안공고를 하였다. 이는 3개 고속도로 사업에 대하여 최초제안자의 제안노선 및 제3자 제안에 필요한 사항을 공고함으로써, 경쟁을 통하여 우선협상대상자를 선정하기 위함이다.
- 3개 노선의 개요를 살펴보면 「평택-시흥」고속도로는 SK건설 등이 제안한 노선으로써 서해안 고속도로 서평택 분기점에서 영동고속도로 시흥시 일원을 연결하는 4차선 도로이다. 최초제안자가 제시한 총연장은 39.49km이며, 사업비는 1조1천6백 여억 원이다. 이 사업은 서해안 교통량의 분산처리로 수도권이남 및 아산권 지역개발에 따른 교통체증을 완화할 것으로 기대된다.
- 제2경인연결 고속도로는 롯데건설 등이 제안한 노선으로써 성남시 중원구에서 시작하여 제2경인고속도로와 연결되는 4차선 내지 6차선의 고속도로이다. 최초제안자가 제시한 노선의 연장은 20.94km이며, 총사업비는 9천7백 여억 원이다. 이 사업은 제2경인고속도로와 성남-장호원간 도로를 연결함으로써 광역교통의 연계성을 확보하고 수도권내 각 도시간의 접근성을 높이는데 기여할 것으로 기대된다.
- 「송현-불로」고속도로는 금호건설 등이 제안한 노선으로써 인천 중구 또는 동구에서 시작되어 청라경제자유구역을 거쳐 김포 또는 일산에서 끝나는 4차선 또는 6차선의 도로이다. 최초제안자가 제시한 노선의 연장은 17.36km이며, 총사업비는 7천9백 여억 원이다. 이 사업은 최근 급증한 인천항의 물동량 해소 및 인천도심지역 교통난 완화에 도움이 될 뿐 아니라, 장기적으로는 일산을 지나 개성공단까지 연결하는 기간도로의 역할을 할 것으로 기대된다.
- 공고 기간은 120일로, 이번 사업에 관심이 있는 제3자는 9월 8일까지 사업계획서를 제출하게 된다. 건설교통부는 제안된 사업계획서를 평가하여 정부에 가장 유리

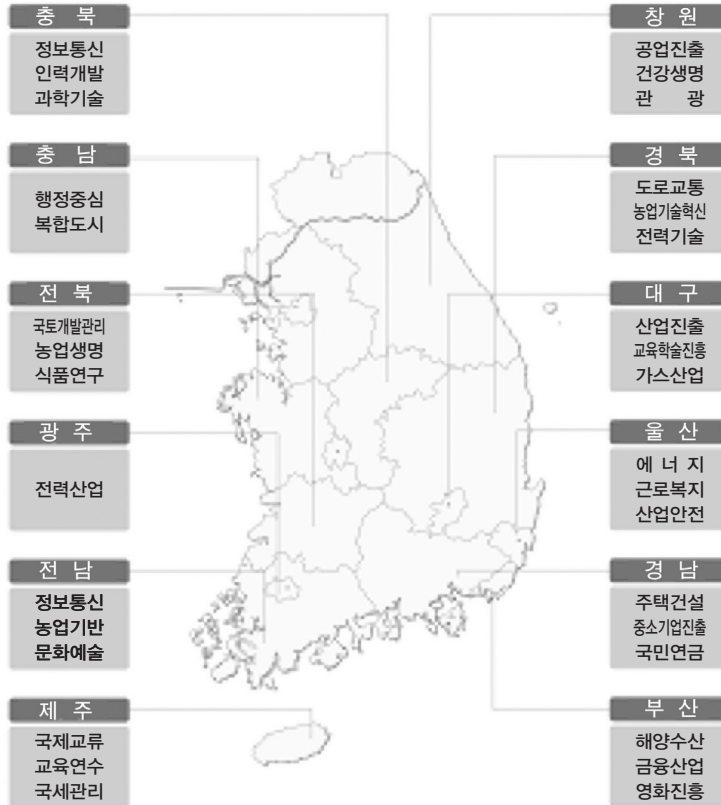
하계 제시한 사업자를 우선협상대상자로 지정하고, 금년 말까지 협상을 완료하여 내년 상반기에는 착공 될 수 있도록 할 계획이다.



■ 공공기관 시·도별 배치방안 발표

- 정부는 국가균형발전위원회 및 국무회의 심의를 거쳐 수도권에 있는 176개 공공기관을 수도권과 대전을 제외한 12개 광역 시·도로 분산 배치하는 방안을 발표하였다.
- 균형위에서 177개 기관을 이전대상으로 심의하였으나, 국무회의에서 통일교육원을 이전대상에서 보류하고 균형위에서 재심의하기로 함에 따라 176개로 변경되었다.
- 수도권 소재 공공기관의 지방이전은 불균형발전전략에 따른 수도권 인구집중을 완화하고, 지방도시의 경쟁력과 활력을 제고하기 위한 가장 현실적인 대안으로 평가되고 있으며, “국가균형발전특별법” 제18조에 근거하여 추진하는 것이다.
- 특히, 정부는 공공기관 지방이전이 주요 당사자의 이해와 협조속에서 원활하기 추진될 수 있도록
 - 지난 5월 27일 12개 시·도지사과 시·도별 배치의 기본원칙과 방법에 관한 ‘공공기관 지방이전 기본협약서’를 체결하였으며
 - 6월 21일에는 한국노총 산하 공공노련 및 금융산업노조와, 6월 23일에는 민주노총 산하 공공연맹과 ‘공공기관 지방이전 노/정 협약서’를 체결함으로써 공공기관 지방이전 추진의 중요한 전기를 마련하였다.
- 시·도별 배치의 주요원칙은 다음과 같다.
 - 형평성의 원칙에 따라 각 기관의 파급효과를 평가하여 점수화하고, 시·도별 지역발전 정도를 감안하여 상대적으로 발전이 취약한 광역도에 광역시보다 많은 기관을 배치하는 등 균형발전 효과가 증대되도록 적정하게 차등배치 하였다.
 - 효율성의 원칙에 따라 이전기관을 최대한 기능군으로 분류(산업특화기능군 12개, 유관기능군 9개)하고, 지역여건과 각 기관의 특성을 종합적으로 고려하여 배치하여 공공기관 지방이전의 효과가 극대화 되도록 하였다.

※시·도별 주요배치기능



■ 국내 최장교량 “인천대교” 착공

- 인천국제공항과 송도를 연결하는 국내 최대교량 “인천대교”가 오는 16일 기공식을 갖고 52개월(4년4개월)간의 대역사(大役事)를 시작한다.
- 인천대교는 총연장 12.3km로서 인천 앞바다를 가로지르는 해상교량 길이만

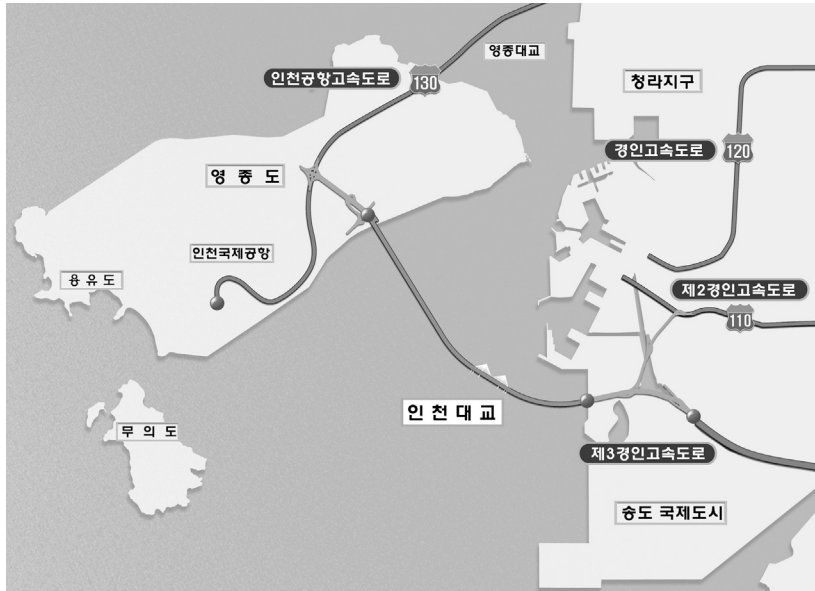
11.7km에 이른다. 가장 어려운 공사구간은 바다 한가운데에서 인천항 주항로를 넘어가는 사장교(cable-stayed bridge)로서 기술력과 난이도의 척도가 되는 최대 교각 간격이 800m(세계 5위), 주탑 높이는 230.5m로 63빌딩 높이와 비슷하다. 총 1조2,467억원(04. 1월 불변가격)이 투입되는 이 사업은 국내 민자사업으로는 최초로 시행사와 시공사를 분리하여, 시행사인 코다(KODA)개발이 자금조달과 사업관리, 삼성JV(Joint Venture)가 설계와 시공을 담당하게 되며 건설이 끝나면 시행사에서 30년간 운영한 뒤 국가에 반환한다.

- 코다개발 출자사 구성 : 英 AMEC(23%), 인천시(6%), 재무투자자(71% : 출자예정)
- 삼성 조인트벤처(JV) 구성 : 삼성(45%), 대림(20%), 대우(13%), GS(10%), 한진(5%), 한화(5%), 금호(2%)

○ 인천대교가 2009년에 개통되면 제2, 제3경인고속도로 및 서해안고속도로와 연결됨으로써 서울 남부 및 수도권 이남지역에서 인천공항까지 통행 시간이 40분 이상 단축될 것으로 예상된다. 또한, 2009년에는 인천공항 2단계 사업과 영종·송도·청라지구로 대표되는 인천경제자유구역 개발사업 1단계가 이미 완료되어 정부의 동북아 물류·비즈니스 중심국가 실현 정책이 가시화되고 추가 개발사업이 더욱 탄력을 받을 것으로 보인다.

아울러, 현재 인천공항의 유일한 접근로인 영종대교에 긴급 재난 등이 발생하면 인천대교가 그 대체기능도 수행할 수 있다.

○ 한편, 국고사업으로 시행 중인 인천대교의 접속도로(9.1km)는 최근에 턴키입찰을 거쳐 실시설계 적격자를 선정하였으며, 금년 12월에 착공하여 인천대교 준공에 맞춰 개통될 예정이다.



■ 국가교통 DB구축사업 성과발표

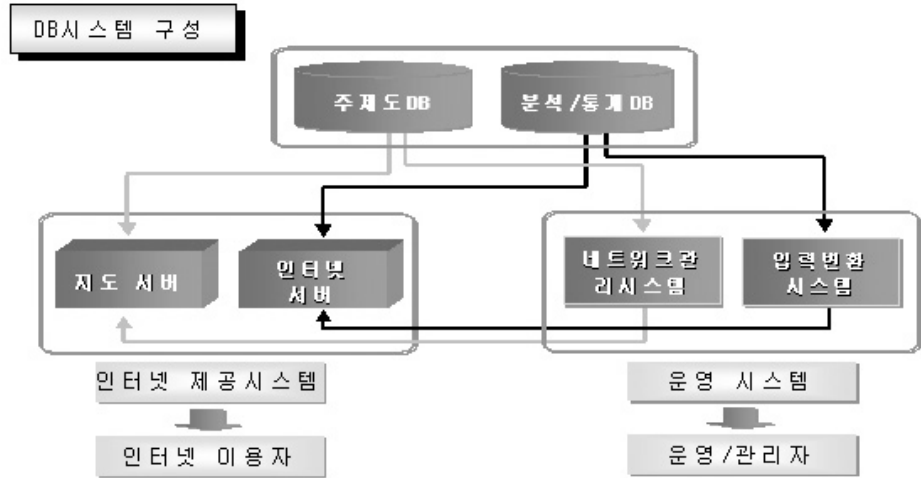
- 건설교통부는 '2004년도 국가교통DB구축사업('04.04~'05.04) 성과발표회'를 학계, 연구원, 업계, 공무원 등 교통관련 전문가 200여명이 참석한 가운데 27일 서울 논현동 건설회관에서 개최하였다.
- 국가교통DB구축사업은 교통량·통행실태 및 교통시설현황 등 교통기초자료를 종합적으로 조사·분석하고 DB로 구축하여 교통정책과 계획 등에 공동 활용하기 위한 것으로서, 건설교통부가 '98년부터 교통개발연구원에 위탁하여 사업을 추진해 오고 있으며, 이번 성과발표회에서는 육상·해상·물류부문에 대한 교통조사 및 분석 결과와, 교통계획 수립 등에 제공되어 활용된 다양한 사례도 발표되고, 교통주제도·교통분석용 네트워크 등 구축된 DB자료에 대한 시연도 함께 있었다.

- 조사·분석된 내용 중 지역간 여객통행 실태를 살펴보면 '03년말 기준으로 전국에서 발생하는 지역간(167개 특별시·광역시·시·군간) 1일 통행인구는 총 1,227만 명으로, '02년 1,180만명에 비해 4.0% 증가한 것으로 나타났다. 이 중 승용차를 이용한 1일 통행인구가 983만명으로 '02년에 비해 5.0%(47만명) 증가한 것을 비롯해 철도 8.3%(8만명), 항공 0.5%, 해운 4.8% 증가한 반면, 버스는 6.0%(8만명) 감소한 것으로 나타났다.
- 수송분담율의 경우, 통행거리를 고려한 분담율(인·km)은 도로 87.5%(승용차 75.7%, 버스 11.8%), 철도 9.7%, 항공 2.7%, 해운 0.2%의 순이고, 통행거리를 고려하지 않은 경우(인 기준)는 도로가 90.4%(승용차 80.1%, 버스 10.3%), 철도 9.0%, 항공 0.5%, 해운 0.1% 순으로 나타났는데, '02년에 비해 승용차 분담율은 0.8% 증가한 반면 버스·철도의 분담율은 20.0%에서 19.3%로 0.7% 감소한 것으로 나타나 대중교통수단 이용율은 지속적으로 감소하고 승용차 이용율은 계속 증가하는 것으로 분석되었다. 또한 통행목적은 업무를 위한 통행이 1일 467만명으로 38.1%, 귀가통행이 307만명으로 25.1%, 여가통행이 214만명으로 17.5%를 차지해 지역간 주요 통행목적으로 분석되었다.
- 도시내 통행의 주요 목적인 출근과 등교는 지역간 통행에서는 각각 5.7%, 2.2%에 불과해 지역간 통행과 도시내 통행목적은 다른 양상을 보이는 것으로 나타났으나, 지역간 통행에 있어 출근통행이 '02년에 비해 4.6% 증가한 것으로 나타나 생활권역의 확대에 따라 출근통행의 비중이 커지는 것으로 분석되었다. 지역간 통행량이 가장 많이 발생하는 시·도는 경기도로 1일 345만명이 발생하여 전국 지역간 통행량의 28.1%를 차지하고 있으며, 다음으로 서울이 233만명(18.9%)을 나타내고 있고, 울산광역시가 14만명(1.1%)으로 가장 적은 통행량을 보이고 있다.
- 대중교통부문에서는 5개 광역권(부산, 울산, 대전, 광주, 대구)의 대중교통에 대한 이용실태조사를 실시하였다. 인구 천명당 시내버스 대수는 부산 0.71대, 대구 0.68대, 광주 0.67대, 대전 0.65대, 울산 0.54대로 부산이 가장 많은 것으로 나타났으며, 시내버스의 평균 지체시간을 3분 간격대로 나누어 분석해 본 결과, 울산 10~12분(23.8%), 대구 7~9분(28.0%), 광주 7~9분(28.7%), 부산 4~6분(33.8%), 대

전 4~6분(39.4%)이 가장 많은 비율을 나타냈다. 특히, 대구는 13분 이상이라는 응답자가 23.0%로 나타나 타 지역에 비해 지체시간이 긴 것으로 나타났다.

- '03년도 전국 지역간 화물의 연간물동량은 16억 6천만톤으로 '02년 15억 8천만톤 대비 4.86% 증가한 것으로 나타났다. 수송수단별로는 도로수송이 146,756만톤으로 전체물동량의 88.36%를 차지해 가장 높은 비율을 나타내고 있고, 이어 연안수송이 14,533만톤(8.75%), 철도수송이 4,748만톤(2.86%), 항공수송이 42만톤(0.03%)의 순서를 보이고 있다. '02년도와 비교해 보면, 도로수송이 5%, 철도수송이 3%, 연안수송이 3% 증가한 반면, 항공수송은 2% 감소하였다. 한편, 도로수송 분담율이 '02년 88.13%에서 '03년 88.36%로 거의 변동이 없이 높게 나타나 우리나라의 화물수송이 여전히 화물자동차에 의한 공로수송에 의존하고 있음을 보여주고 있으며, 이는 공로수송이 접근성 및 편리성에 있어 다른 교통수단보다 우위에 있기 때문인 것으로 분석된다.
- 지역간 화물자동차 1일 평균통행량은 462만 통행으로 '02년 448만 통행 대비 3.23%가 증가한 것으로 나타났다. 통행량이 가장 많이 발생한 시·도는 경기도로 1일 101만 통행이 발생하여 전국 통행량의 21.9%를 차지하고 있으며, 다음으로 서울이 48만 통행(10.4%)을 나타내고 있고, 제주도가 6만 통행(1.2%)으로 가장 적은 통행량을 보이고 있다. 톤급별로는 3톤이하가 406만 통행(87.8%), 3톤초과 8톤이하가 33만통행(7.2%), 8톤초과가 23만통행(5.0%)의 순서를 보이고 있어 소형 화물차가 대부분을 차지함을 알 수 있다. '02년과 비교해보면 3톤이하가 1.2%, 3톤초과 8톤이하가 34.9%, 8톤초과가 5.5% 증가하였다.
- 아울러 교통시설물 조사결과를 바탕으로 차로수·제한속도 등 649개의 교통속성 정보를 입력한 입체전자지도인 교통주제도와 교통분석용 네트워크를 구축하여 기간교통시설의 관리 및 시설투자의 기초자료로 활용할 수 있도록 하였다. 이러한 국가교통DB는 중앙부처 및 지자체의 교통관련 정책 및 계획의 효과적 수립·집행을 위한 필수 기초자료로 활용되고 있으며, '05년 5월 현재 총 246회에 걸쳐 자료가 제공되어 산업계·학계·연구원 등의 다양한 분석자료로도 활용되고 있다.

교통DB 시스템은 인터넷 자료 제공 및 운영시스템으로 구성



일반국민들도 국가교통DB 홈페이지(www.ktdb.go.kr)를 통해 교통주제도와 교통조사분석DB, 통계DB 등을 검색하고 자료를 이용할 수 있다. 현재 12,855명이 회원으로 가입되어 있으며 최근 1년간 접속건수는 182,071회이다.

■ 복합화물터미널 등 물류시설 확충사업과 물류 선진화 사업 등에 정부지원 확대하기로

○ 정부는 「2005년 국가물류시행계획」을 확정하여, 금년 중 5,835억원(용자 654, 보조 5,181)을 민간에 지원, 물류시설의 확충과 물류체계의 효율화를 촉진하여 국가물류비를 절감시키고, 물류 관련기업의 경쟁력을 강화하기로 하였음

※ 「국가물류시행계획」은 화물유통촉진법에 의거하여 건설교통부 주관으로 수립하는 20년 장기계획인 「국가물류기본계획」의 년도별 세부 실천계획임

○ 이번에 확정된 「2005년 국가물류시행계획」에서는 복합화물터미널, 유통단지, 농·수·축산물 물류거점시설 등 물류시설의 건설에 1,719억원을 지원하며, 물류 표준화·정보화 등 물류기술의 고도화 부문에 806억원을 지원함. 특히, 민간투자사업으로 추진 중인 복합화물터미널 등 물류시설 확충사업에 대한 정부 지원을 통하여 5대 권역별로 거점물류시설을 확충함으로써 물류를 효율화하고자 하는 것임

○ 그밖에, '05년 국가물류시행계획의 주요 내용

- 7대도시의 물류체계를 효율화하여 물류비를 절감하고 물류와 관련한 환경문제 등의 개선을 추진하기 위하여 7대도시별로 「도시물류기본계획」을 수립·추진
- 종합물류기업 육성, 도로편중 화물수송구조 개선, 화물차 공영차고지 건설 등 물류산업의 경쟁력 강화
- 인천공항 화물처리시설 확충, 경제자유구역 육성 및 글로벌 물류전문인력 양성 등 국제물류네트워크 구축