

A
25. 11. 8
2008
(B019981)

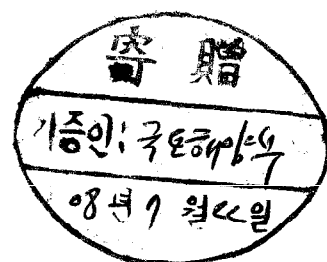


도로건설 실무 매뉴얼



2008. 6

국 토 해 양 부
간 선 도 로 과



발간에 부쳐

도로는 인류 문명의 발달과 더불어 국가의 경쟁력과 국민 삶의 질을 향상시켜 온 중요 국가 기반시설입니다.

특히, 우리나라의 도로는 여객의 82%, 화물의 73%를 분담하고 있어 국가 경제 발전의 견인차 역할을 수행해 왔으며, 교통시설로서의 역할 뿐만 아니라 지역개발의 핵심 수단으로서 앞으로도 그 중요성은 더욱 커질 것입니다.

그 동안 도로건설 관련 제도와 기술이 끊임없이 개선·발전해 왔으나, 이와 관련된 자료들에 대한 체계적인 정리가 안되 실무행정에서 혼선을 초래하는 경우가 있었습니다.

그래서 도로건설과 관련된 법령, 기준, 지침 등을 알기 쉽게 정리하고 도로건설사업 수행절차를 체계적으로 정리하여 본 매뉴얼을 만들었습니다.

본 매뉴얼이 도로분야 행정기관 실무자들이 일하는데 많은 도움이 되길 바라며, 특히 공무원들에게는 보직 변경시 전임·후임 담당자간 인수인계가 더욱 원활하게 해 줄 것입니다. 아울러 도로분야를 직접 담당하지 않더라도 도로건설 업무를 이해하고 도움이 될 수 있기를 바랍니다.

아무쪼록 도로건설 관계자 여러분들의 업무에 보탬이 되고, 우리나라 도로분야 제도와 기술이 한걸음 더 발전하기를 기원합니다.

2008. 6.

국토해양부 간선도로과장 김일평

김일평

목 차

주요업무 현황

1. 간선도로과 주요업무 현황 3

관련법령 및 지침(규칙, 기준)

1. 도로법(제24조, 34조, 54조3,4, 56조2) 7
2. 국가재정법(제50조, 시행령 21조) 10
3. 국도대체우회도로 및 국가지원 지방도 사업시행지침 13
4. 국도대체우회도로 사업시행청 및 유지관리청 지정에 관한 지침 20
5. 구(舊) 국도 관리에 관한 업무처리 지침 32
6. 공사구간내 기존국도의 유지보수 책임한계 지침 40
7. 체불용지 보상 지침 44
8. 자동차 전용도로 지정에 관한 지침 46
9. 국도의 노선계획·설계 지침 58
10. 도로공사 노천발파 설계·시공 지침 76
11. 콘크리트 교량 가설용 등바리 설치 지침 77
12. 환경친화적인 도로건설 지침 79
13. 건설공사 사후 평가 지침 80
14. 암반구간 포장 설계 잠정 지침 86
15. 동상방지층 생략 및 기준 87
16. 스크린닝스 활용 기준 90
17. 국도 준공 행사 매뉴얼 92
18. 국도설계 업무 매뉴얼 96
19. 산악지 도로설계 매뉴얼 98
20. 교면포장 품질관리 매뉴얼 100

각종 지침 및 기준 제정·개정 절차

가. 설계기준·시방서 제·개정 절차	105
나. 지침 매뉴얼 등 제·개정 절차	107
다. 설계방침 절차	109

국도 사업계획 및 건설 절차

가. 사업 계획 수립	115
나. 예산 편성 및 집행·결산	125
다. 설계 및 건설	140

국가지원 지방도 사업계획 및 건설 절차

가. 사업계획 수립	149
나. 예산편성 및 집행	150
다. 설계 및 건설	151

행정 지시 사항

가. 지방청 설계팀 운영지시	157
나. 도로공사 단가 협의율 워크숍 개최 결과 알림	161
다. 설계변경 최소화 방안	167

기 타 업 무

가. 총사업비 관리지침, 기준 및 처리절차 등	173
나. 현장 안전사고 처리 절차	191
다. 한국형 포장 설계법과 포장 성능개선 추진 현황	204
라. 지방도 노선번호 체계 개선	207

1 주요업무 현황

빈 면

① 주요업무 현황

1. 간선도로과 주요업무

가. 일반국도 건설사업 및 도로시설기준·기술 개발 관련 제반업무

- 일반국도사업 중장기계획 수립·조정
- 국도·국대도 건설 5개년 계획 수립
- 일반국도사업의 예산배정 및 결산
- 일반국도 총사업비 심의·조정 및 관리
- 일반국도사업 안전·품질 등 공사관리
- 국도사업 사후평가에 관한 사항
- 국가지원지방도 건설사업 중장기계획 수립
- 국가지원 지방도 건설 5개년 계획 수립
- 국가지원지방도 예산배정 및 결산
- 국가지원지방도 총사업비 심의·조정 및 관리
- 효율적인 도로건설공사 추진에 관한 사항
- 지역건의사업 타당성 및 사업시행여부 검토
- 타 법령에 의한 개발사업 협의
- 도로의 구조·시설기준의 연구발전 및 운영
- 표준시방서, 설계기준 등 건설관련 지침 제정·운영
- 한국형 아스팔트 포장법 개발 및 운영
- 초장대교량 관련 신기술 개발
- 도로용량편람 연구개발 및 운영
- 투자평가지침 등 도로투자 평가기준 연구개발
- 도로건설기술의 발전을 위한 계획수립 및 운영
- 자동차전용도로 지정기준의 수립 및 조정
- 환경친화적인 도로건설 지침 제정 및 운영
- 도로건설사업에 따른 손실보상 총괄 및 조정
- 일반국도 건설사업 관련 소송 수행
- 일반국도 체불용지 보상업무
- 도로건설관련 국제협력

빈 면

2 관련법령 및 지침(규칙, 기준)

빈 면

② 관련법령 및 지침 (규칙, 기준)

1. 도로법령

□ 도로법 제24조(도로의 공사 및 유지 등)

제24조 (도로의 공사와 유지등) ①도로의 신설·개축 및 수선에 관한 공사(이하 "도로공사"라 한다)와 그 유지는 이 법 또는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 당해 도로의 관리청이 이를 행한다. 다만, 국도(제22조제2항의 규정이 적용되는 국도를 제외한다)의 수선 및 유지에 관한 업무는 대통령령이 정하는 바에 의하여 도지사로서 하여금 이를 행하게 할 수 있다.

②국토해양부장관은 국도(제22조제2항의 규정이 적용되는 국도를 제외한다)·국도대체우회도로 및 국가지원지방도의 원활한 건설을 위하여 사업계획을 수립하고 이에 따라 조사·설계를 하여야 하며, 관리청은 국도대체우회도로 및 국가지원지방도를 건설함에 있어서 국토해양부장관이 수립한 사업계획과 조사·설계를 따라야 한다. 이 경우 사업계획은 5년 단위로 수립한다. <신설 1995.12.6, 2004.1.20>

③국가지원지방도의 특별시 또는 광역시안의 구간에 대한 조사·설계는 제2항 전단의 규정에 불구하고 특별시장 또는 광역시장이 이를 행한다. 이 경우 설계에 관하여는 국토해양부장관의 승인을 얻어야 한다. <신설 2004.1.20>

④국토해양부장관은 제2항의 규정에 의하여 사업계획을 수립하고자 할 때에는 행정안전부장관과 관할관리청의 의견을 들어야 하며, 국도대체우회도로 및 국가지원지방도의 건설을 효율적으로 추진하기 위하여 필요한 경우에는 당해 관리청에 대하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. <신설 1995.12.6, 2004.1.20>

⑤국토해양부장관은 제2항의 규정에 의하여 사업계획을 수립한 경우에는 이를 국토해양부장관이 관리하는 정보통신망에 고시하여야 한다.

<신설 2004.1.20>

☐ 도로법34조(비관리청의 공사 시행)

제34조(비관리청의 공사시행) ①관리청이 아닌 자는 관리청의 허가를 받아 도로공사를 시행하거나 그 유지를 할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 관리청의 허가를 요하지 아니한다.

<개정 2004.1.20, 2006.12.28>

1. 상급도로의 관리청이 상급도로의 공사를 시행함에 있어서 상급도로와 연결 또는 접속되는 하급도로의 연결 또는 접속구간의 도로공사를 시행하는 경우. 이 경우 미리 하급도로의 관리청과 협의하여야 한다.
2. 대통령령이 정하는 경미한 도로유지의 경우

②제1항의 규정에 따른 허가의 기준은 대통령령으로 정한다.

<신설 2006.12.28>

☐ 도로법54조3(자동차 전용도로의 지정)

제54조의3 (자동차전용도로의 지정) ①관리청은 교통이 현저히 폭주하여 차량의 능률적인 운행에 지장이 있는 도로(고속국도를 제외한다) 또는 도로의 일정한 구간에 있어서 교통의 원활을 기하기 위하여 필요할 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 자동차전용도로 또는 전용구역(이하 "자동차전용도로"라 한다)으로 지정할 수 있다. 이 경우 그 지정하고자 하는 도로에 2이상의 관리청이 있을 때에는 그 관계 관리청이 공동으로 지정하여야 한다.

②자동차전용도로의 지정에 있어서는 당해 구간을 연결하는 일반교통용의 다른 도로가 있어야 한다.

③제1항의 규정에 의하여 자동차전용도로를 지정함에 있어서 도로의 관리청이 국토해양부장관인 경우에는 경찰청장의, 특별시장·광역시장 또는 도지사인 경우에는 관할지방경찰청장의, 시장·군수 또는 구청장인 경우에는 관할경찰서장의 의견을 들어야 한다.<신설 1999.2.8>

④관리청은 제1항의 규정에 의한 지정을 하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 이를 공고하여야 한다. 그 지정을 변경 또는 해제하는 때에도 또한 같다.

⑤자동차전용도로의 구조 및 시설의 기준 등 자동차전용도로의 지정에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.<신설 1999.2.8>

제54조의4 (자동차전용도로의 통행제한) ①누구든지 자동차전용도로에 자동차를 사용하는 이외의 방법으로 토행하거나 출입하지 못한다.

②관계청은 자동차전용도로의 인구 기타 필요한 장소에 통행을 금지하거나 제한하는 대상을 명시한 도로표식을 치하여야 한다.

③관리청은 제1장의 규정에 위반한 자에 대하여 그 행위의 중지 기타 교통의 위점방지를 위하여 필요한 조치를 명할 수 있다.

☐ 도로법56조2(국도대체우회도로에 관한 비용의 보조)

제56조의2 (국도대체우회도로등에 관한 비용의 보조) ①국도대체우회도로의 건설과 국가지원지방도의 건설 및 유지·관리에 필요한 비용은 제56조의 규정에 불구하고 대통령령이 정하는 바에 따라 그 일부를 국고에서 보조하여야 한다. 다만, 제24조제2항의 규정에 의한 사업계획에 포함되어 있지 아니한 국가지원지방도는 당해 도로의 관리청의 부담으로 이를 건설할 수 있다. <개정 2004.1.20>

②제1항의 규정에 의하여 건설되는 국도대체우회도로 및 국가지원지방도의 관리청은 사업이 원활히 추진될 수 있도록 예산을 확보하여야 한다. [본조신설 1995.12.6]

2. 국가 재정법

☐ 국가재정법50조(총사업비의 관리)

제50조 (총사업비의 관리) ①각 중앙관서의 장은 완성에 2년 이상이 소요되는 사업으로서 대통령령이 정하는 대규모 사업에 대하여는 그 사업 규모·총사업비 및 사업기간을 정하여 미리 기획재정부장관과 협의하여야 한다. 협의를 거친 사업규모·총사업비 또는 사업기간을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.

②기획재정부장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 총사업비가 일정 규모 이상 증가하는 등 대통령령이 정하는 요건에 해당하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사하여야 한다.

③기획재정부장관은 국회가 그 의결로 요구하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사하여야 한다.

④기획재정부장관은 총사업비 관리에 관한 지침을 마련하여 각 중앙관서의 장에게 통보하여야 한다.

☐ 국가재정법 시행령21조(총사업비의 관리)

제21조 (총사업비의 관리) ①법 제50조제1항에서 "대통령령이 정하는 대규모사업"이라 함은 총사업비가 500억원 이상인 사업을 말한다.

다만, 건축사업의 경우에는 총사업비가 200억원 이상인 사업을 말한다.

②각 중앙관서의 장은 예비타당성조사, 타당성조사, 기본계획 수립, 기본설계, 실시설계, 발주 및 계약, 시공의 각 단계별로 법 제50조제1항에 따라 기획재정부장관과 협의하여야 한다.

③각 중앙관서의 장은 법 제50조제1항에 따라 사업규모·총사업비 및 사업기간에 관하여 기획재정부장관과 협의할 때에는 사업계획 및 세부 내역, 사업규모의 산출내역, 공정관리의 분석에 필요한 서류(기본설계서, 실시설계서를 포함한다)를 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.

④각 중앙관서의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유로 인하여 제1항에 따른 사업의 총사업비를 변경하고자 하는 때에는 총사업비 또는 변동금액의 적정성 등에 관한 조달청장의 사전검토를 거쳐 기획재정부장관과 협의하여야 한다.

1. 당해 사업의 실시설계 용역이 완료된 경우
2. 당해 사업에 대하여 국고의 부담이 되는 계약을 체결한 후 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제19조에 따른 물가변동으로 인하여 계약금액을 조정할 필요가 있는 경우
3. 그 밖에 신규 공종(공종)이 추가되는 등의 사유에 해당되어 조달청장의 전문적인 단가 검토가 필요한 경우

※ 도로체계 및 관리청(참고)

구 분	연장 (km)	관리청	재 원	예산규모 ('05기준, 억원)
계	102,293			169,896
○ 고속국도	2,968	국토해양부장관 (대행:도공사장)	건설: 국고 50%, 도공 50% * 용지비 국고 100% 유지관리: 도공부담	50,295 국고 34,330 도공 13,157 21,173
(※ 민자사업)		주무관청	국고: 공사비 30%이하 용지비 100% 민자: 사업자 조달(유지관리포함)	15,965 국고 6,167 민간 9,798
○ 국도	14,224			51,349
-시외부		국토해양부장관	국고(교특) 100%	46,463
-시내부		시장	건설: 교부세 및 지방비 유지관리: 자체부담	4,886
○ 지방도	17,709		유지관리: 자체부담	22,062
-국가지원 지방도	3,709	도지사 (시구역:시장)	국고(교특): 공사비 지방비: 용지비	10,392
-지방도	14,000		건설: 교부세 및 지방비	11,670
○ 특별시도	17,506	특별시장	지방비 100%	6,875
○ 광역시도		광역시장	건설: 교부세 및 지방비 유지관리: 자체부담	11,260
○ 시도	25,820	시장	건설: 교부세 및 지방비 유지관리: 자체부담	13,464
○ 군·구도	24,065	군수,구청장	건설: 교부세 및 지방비 유지관리: 자체부담	10,167
○ 농어촌도로	(59,801) ^주	군수	건설: 교부세 및 지방비 유지관리: 자체부담	4,424

※ 주: 농어촌 도로는 전체 도로연장에 미포함

※ 행안부 소관 도로양여금('04년 1조 9,134억)은 2005년부터 교부세로 전환

3. 국도대체우회도로 및 국가지원지방도 사업시행지침

제정 : 1996.12

전문개정 : 2006. 3

제1장 일반사항

1.1 목 적

본 지침은 도로법 제2조의2·제2조의3·제24조에 의한 국도대체우회도로 및 국가지원지방도 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 필요한 주요 사항을 정함을 목적으로 한다.

1.2 적용범위

이 지침서는 국도대체우회도로 및 국가지원지방도 업무를 시행함에 있어 설계, 감리, 시공과 사업수행에 적용되는 지침으로 특별한 세부 사항은 발주 기관별로 정하여 적용할 수 있으며 본 지침서에 명시되지 않은 일반적인 사항은 다른 일반 도로건설공사에 적용되는 법령, 기준, 지침 등의 규정을 준수하여야 한다.

1.3. 용어의 정의

- 지방청 : 국토해양부 산하 지방국토관리청을 말한다.
- 지자체 : 특별시, 광역시, 도, 시를 말한다.
- 본부 : 국토해양부내 해당 도로와 관련된 주무부서를 말한다.
- 설계시행자 : 국토해양부 산하 지방국토관리청장 또는 도로법 제24조제3항의 규정에 따라 조사·설계를 행하는 특별·광역시장을 말한다.

제2장 조사·설계부문

2.1 조사·설계

설계시행자는 국도대체우회도로 및 국가지원지방도로의 조사·설계를 시행함에 있어 국토해양부장관이 수립한 사업계획에 따라야 한다.

2.2 도로노선계획

도로노선을 계획할 때는 「국도의 노선계획·설계지침」에 따라 노선을 계획하고 설계하여야 하며 이를 철저히 숙지하고 준수하여야 한다.

2.2.1 국도대체우회도로

현지 여건을 고려하여 가능한 한 자동차진용도로로 설계하되 장래 도시확장 및 발전으로 가로화 되지 않는 지역으로 노선을 선정하고 연결도로 접속은 최소화하되 접속지점은 입체화하고 접근 통제 시설을 설치하여야 한다

2.3 설계방침의 결정

설계방침은 도로의 계획수립 및 설계시 도로의 선형 및 각종 교차 시설, 통로박스 등을 장기적 관점에서 결정하게 함으로써 도로의 계획 목표년도 도달 시는 물론 그 후 증가될 교통량에 대비하여 국도 및 국가지원지방도가 지역간 연결 간선도로로서의 기능을 충분히 발휘하여 교통소통을 원활히 할 수 있도록 하기 위하여 세부설계 시행전 노선, 차로폭, 주요구조물, 추정공사비 등을 정하는 것을 말한다.

2.3.1 설계방침 승인요청

설계시행자는 현지 조사측량 실시전에 비교노선(기본계획 노선 포함)안에 대한 검토 결과와 최적안 선정사유 및 설계시행자의 종합 의견(해당지자체 또는 지방청 의견 포함)을 첨부하여 본부에 설계방침 승인을 요청하여야 한다.

- 설계방침 승인 요청 시에는 전체 노선계획을 1/5000 지형도에 표시하고, 주변지형 및 지장물현황을 1/5000~1/10000 지형도에 상세히 표시하여 비교대안에 대한 도상검토가 가능하도록 한다.
- 설계 방침서의 추정 사업비는 지형 및 지역여건, 도로 기하구조, 교차로 및 주요 구조물의 구조·형식 등을 면밀히 검토하여 산정함으로써 실시설계 완료시의 사업비와 20% 이상 발생하지 않도록 하여야 하며, 20% 이상 차이가 발생될 경우에는 본부와 재협의 하도록 하여야 한다.

2.3.2 예비준공검사

- 1) 예비준공검사는 실제 준공예정일로부터 최소 3개월이상 이전에 실시하여야 한다.

예시) 예비준공검사 보완(30일), 중앙설계심의(30일) 및 보완기간(30일)

- 2) 예비준공검사시 성과품의 부수는 예비검사에 필요한 최소한의 부수로 제한한다.

2.3.3 설계도서의 인계

- 1) 설계시행자가 지방청인 경우에는 용역이 완료되는 즉시 업무에 필요한 부수의 설계서를 제외한 설계도서를 지자체에 인계하여야 하며, 설계시행자가 지자체인 경우에는 지방청이 필요한 부수의 설계서를 인계하여야 한다.
- 2) 인계하는 설계도서는 조사설계도면·설계내역서, 용지보상 관계서류 (유토곡선, 좌표 및 전산처리시트 소프트웨어 사본등)과 인·허가 서류 등 일체의 용역 성과품을 말한다.
- 3) 인수받은 설계도서의 성과내용중 추후 현지조사 또는 시공과정에서 수정·보완할 사항이 발견되었을 때는 인계자인 설계시행자와 협의 하여 이를 조정할 수 있다.

2.3.4 공구분할발주 검토

설계시행자는 실시설계시 연장이 길어 공사구간을 분할 발주할 필요가 있다고 판단될 경우에는 용역 중간보고서 제출전 까지 공사를 시행할 기관과 충분한 협의를 거친 후 본부에 보고하여야 한다.

제3장 시공부문

3.1 공사의 추진

공사는 설계도면, 과업지시서, 일반시방서, 특별시방서등에 의해 추진하여야 한다.

3.2 공사수행절차

지자체가 시행하는 국도대체우회도로 및 국가지원지방도는 다음 공사수행 절차에 따라 추진하여야 하며 지방청이 시행하는 사업은 위탁공사 절차에 따라 시행한다.

3.3 지방비 확보

- 1) 인수받은 설계예산 내역서를 토대로 지자체는 도로법제56조의2 및 동법시행령 제30조의3의 규정에 의한 용지보상비를 확보하고 공사시행에 차질이 생기지 않도록 조치하여야 하며, 보조금 교부신청시 예산확보 계획을 국토해양부장관에게 보고하여야 한다.
- 2) 지자체가 지방청에 위탁 시행하는 공사는 협약내용에 따라 용지보상 주체가 보상업무를 담당하되 공사시행에 지장이 없도록 지자체는 지방청과 용지보상비 확보 여부에 대해 사전에 협의하여야 한다.

3.4 보조금 계상신청

- 1) 지자체는 도로법시행규칙 제29조의3 ①항의 규정에 의거 익년예산을 전년도 3월말까지 국토해양부장관에게 보조금 계상신청을 하여야 한다.
- 2) 지자체가 지방청에 위탁 시행하는 공사에 대하여는 사전에 공사추진 계획 등을 지방청과 충분히 협의하여 사업시행주체를 결정하고 보조금 계상 신청 여부를 결정하여야 한다.

3.5 각종보고

- 지자체는 도로법 시행령 제30조의5 및 동시행규칙 제29조의4 ①항의 규정에 의거 다음 보고사항을 지정기간 내에 지방청 및 행정안전부에 보고하여야 한다.
 - 공사 착공보고 : 착공일로부터 10일 이내 착공계 첨부
(도로법 시행규칙 별지 제37호의5 서식)
 - 분기별공정보고 : 분기종료 10일 이내
(도로법 시행규칙 별지 제37호의6 서식)
 - 보조사업실적 보고 : 회계연도 또는 당해 사업이 종료된 날부터 10일 이내 도로법시행규칙(별지 제37호의7서식)에 의거 준공검사 조서 등 첨부
 - 계약결과보고 : 계약체결일로부터 10일 이내에 설계금액, 낙찰율, 낙찰자, 공사기간 등을 포함 한 계약결과를 지방청에 보고
- 지방청은 도로법 시행규칙 제4조의2규정에 의거 지자체로부터 보고받은 공사착공보고와 분기별 공정보고는 착공일, 분기종료 일로부터 각각 20일 이내에, 사업실적보고는 보고 받은 날로부터 10일 이내에 본부에 보고하여야 한다.

3.6 총사업비 관리

- 1) 총사업비 관리지침(기획재정부)에 의한 총사업비 관리대상 사업은 총사업비 관리지침에 따라야 하고, 그 외 사업의 총사업비는 국토해양부장관과 협의를 거쳐 정하여야 한다.
- 2) 지자체가 총사업비 협의를 요청하는 때에는 당해 지방청의 검토 의견을 첨부하여야 한다.

3.7 준공절차

1) 예비준공검사

- 지자체에서 시행한 공사는 준공검사 3개월 이전에 충분한 기간을 두고 필히 예비준공검사를 실시하여야 하며 지방청의 장에게 입회 요청하여 확인받아야 한다.
- 협약에 의해 지방청이 공사를 시행한 경우 예비준공검사 시 지자체장에게 입회를 요청하여 인계인수에 차질이 생기지 않도록 하여야 한다.

2) 준공검사

지방청 및 지자체는 준공검사시에는 예비준공검사시 지적된 사항의 시정여부를 반드시 확인하며 준공검사시 지방청에 입회 요청하여 지방청의 현장점검 시정조치사항, 예비준공검사시 지적사항 및 설계도서대로 시공되었는지의 여부를 확인 받아야 한다.

3) 준공보고

지자체는 준공 10일 이내 준공검사조서와 재원별 계산서를 첨부하여 지방청 및 행정안전부에 보고하되 공사가 예정기일내에 준공할 수 없다고 판단될 때에는 사유발생 즉시 사유서를 첨부하여 지방청에 보고하여야 하며 지방청은 보고 받은 날로부터 7일 이내에 본부에 보고하여야 한다.

제 4 장 기타 행정사항

4.1 보조금 집행잔액보고

국고보조금의 집행잔액은 자치단체에서 임의로 사용할 수 없으며, 지자체는 집행잔액이 발생하는 즉시 지방청에 보고 하여야 하며, 지방청은 집행잔액 발생현황을 보고 받은 날로부터 7일이내에 본부에 보고하여야 한다.

4.2 준공후 정산

국고보조사업이 준공되면 사업비 잔액, 은행이자 등을 최종 정산하여 국고로 납입하여야 한다.

4.3 기타 보고사항

본 시행지침 및 관계법령에서 정하지 아니한 사항에 대하여는 지방청과 사전협의 후 방침을 받아 시행하고 기타 보고사항은 국고보조금의예산및관리에관한법령에 따라야 한다.

4. 국도대체우회도로 사업시행청 및 유지관리청 지정에 관한 지침

건설교통부(1997.5)

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 지침은 도로법 제2조의2에 의한 국도대체우회도로 사업을 시행함에 있어 국도대체우회도로 사업 시행 및 향후 유지관리 업무가 효율적으로 추진될 수 있도록 필요한 세부적인 기준을 정함을 목적으로 한다.

【참고】 도로법 제2조의2(국도대체우회도로의 정의)에서 규정된 국도대체우회도로는 도로구역이 변경됨에 따라 법 제11조(도로의 종류 및 등급) 규정에 의거 도로의 종류는 일반국도가 되나, 도로 관리청은 법 제22조(도로관리청) 규정에 의거 시관내(읍·면지역 제외)는 당해 시장이 되고, 기타 지역은 국토해양부장관이 되므로 국도대체우회도로 하나의 노선을 따라 도로관리청이 달라질 수 있다.

제2조(적용범위) 이 지침은 국도대체우회도로 사업을 시행함에 있어 노선이 시지역 및 지방지역을 통과하게 됨에 따라 2개 이상의 도로 관리청이 관련되는 경우의 사업시행 및 유지관리 업무에 관해 적용한다.

【참고】 도로법 제24조(도로의 공사와 유지 등) 규정에 의거 도로의 신설·개축 및 수선에 관한 공사와 유지관리는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고 당해 도로관리청이 행하며, 국도대체우회도로 노선은 시관내·외를 통과하게 되어 도로관리청이 짧은 연장으로 바뀌는 문제점이 있어 사업시행을 통합하고 사업완료 후 효율적인 도로 유지관리를 위해 도로관리청 상호 위탁관리에 관한 사항을 규정한다.

제3조(용어의 정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “국도대체우회도로”라 함은 시관할 구역안을 통과하는 기존의 일반 국도를 대체하여 원활한 교통소통을 확보하기 위하여 설치하는 우회구간의 도로를 말한다.
2. “시지역”이라 함은 기존의 시와 「경기도남양주시등33개도농복합형태의시설치에관한법률 (법률 제4,774호, '94. 8.3)」에 따른 도농

통합시 및 「경기도 파주시 등 5개도 농복합형태의 시설치에 관한법률 (법률제 4,994호 '95. 12. 6)」에 따른 승격시 등의 지역중에서 洞 (여기서“동”은 법정동을 말한다) 구역내에 속한 곳을 말한다.

3. “지방지역”이라 함은 시지역외의 지역을 말한다.
4. “연접도시”라 함은 시지역이 연속으로 이웃하고 있는 도시를 말한다.
5. “지방청”이라 함은 국토해양부 산하 지방국토관리청을 말한다.
6. “지자체”라 함은 특별시, 광역시, 시를 말한다.

【참고】 도로법 제2조의2(국도대체우회도로의 정의) 규정에 의하면 국도대체우회도로라 함은 시관할을 경유하는 기존의 일반국도를 대체하기 위하여 설치하는 우회구간의 도로라고 정의하고 있으며, 이 지침에서 사용하는 시지역 및 지방지역은 기존의 시, 도농통합시, 승격시 등의 市와 郡을 경계로 구분되는 것이 아니라 현재 행정 구역이 洞이나 邑·面지역이나에 따라 결정된다. 따라서 연접도시의 기준도 국도 대체우회도로 노선이 시관내의 洞지역에서 이웃 시의 洞지역으로 연속하여 통과 하는 경우에 해당된다. 아울러 도로법 제9조(권한의 위임) 규정에 의거 국토해양부 장관의 도로에 대한 공사, 유지관리 등에 대한 사항이 지방청에 위임되어 있으므로 사업시행 및 유지관리에 관해서는 지방청이 업무를 행한다.

제2장 사업시행청

제4조(사업시행청 통합기준) ①국도대체우회도로 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 별표를 기준으로 사업시행청을 통합하여 시행할 수 있다.

②지자체에서 시행하여야 할 국도대체우회도로 건설사업은 업무형편 등으로 지방청에 위탁할 수 있으며, 이 경우 특별한 사유가 없는 한 지방청은 이를 수락하여야 한다.

【참고】 도로법 제27조(상급관청의 공사대행) 규정에 의거 국토해양부장관은 필요 하다고 인정할 때에 시관내 국도에 대한 도로공사를 시행할 수 있고, 법제37조 (권한의 대행) 규정에 의거 관리청의 권한을 대행할 수 있다.

제5조(사업위탁 약정) 국도대체우회도로 사업을 다른 도로관리청에 위탁하여 사업시행할 경우에는 별지1호 서식에 따라 도로관리청 상호간 약정을 하여야 한다.

【참고】 국도대체우회도로의 공사비는 도로법시행령 제30조의3(국고보조 등)규정에 따라 국고에서 부담하게 되어 있다. 결국 국도대체우회도로 사업을 지자체에서 시행하던지, 지방청에서 시행하던지 공사비는 국고에서 부담하나 지자체 구간을 지방청에서 사업위탁하는 경우에는 공사비가 보조금으로 해당 지자체 예산에 먼저 편성된 후 지방청으로 가게 된다. 따라서 국도대체우회도로 사업시행청을 통합하게 되는 경우, 도로관리청 상호간 협의에 의한 협정을 체결하게 되면 예산의 편성 및 집행에 관한 업무가 명확하게 된다.

제6조(통합 사업시행구간의 보상비 부담) 국도대체우회도로 사업에 대한 시행청을 통합하여 시행하더라도 보상비는 도로법 제65조의2, 도로법시행령 제30조의2내지 제30조의3에 따라 당해 도로관리청에서 부담한다.

【참고】 도로법 제56조의2(국도대체우회도로 등에 관한 비용의 보조), 도로법시행령 제30조의2(건설 및 유지관리비 등), 제30조의3(국고보조 등) 규정에 따라 국도대체우회도로 사업시행을 타 도로관리청 사업에 통합하여 시행하더라도 보상비는 당초 부담한다. 다만, 도로법시행령 제30조의3 제2항에 따라 당해 지자체에서 부담하는 공사비가 건설에 필요한 비용의 30%를 초과하는 경우에는 예산의 범위내에서 그 초과비용의 일부를 국고에서 보조할 수 있다.

제3장 유지관리

제7조(사업의 이관) 국도대체우회도로 사업이 위탁시행된 경우 도로의 유지관리업무는 도로 사용개시 공고와 동시에 도로법상 도로관리청(제8조에 의거 위탁관리시 위탁관리청)으로 이관된 것으로 본다.

【참고】 국도대체우회도로는 자동차전용도로로 건설·관리할 계획이므로 차량의 고속주행으로 인한 교통사고

제8조(위탁관리) ①국도대체우회도로의 일부노선이 다른 도로관리청의 관리구간내에 짧은 연장으로 분리되어 있는 경우에는 효율적인 신속한

유지관리를 위하여 도로관리청에 위탁관리할 수 있다.

②도로관리청간의 위탁관리는 별표의 유지관리청 통합에 관한 기준을 따르되, 도로관리청간 상호협의를 따라 조정될 수 있다.

③위탁관리에 따른 도로관리청 상호 약정은 별지2호 서식으로 하여야 한다.

④유지관리에 소요되는 비용 부담은 도로관리청과 유지관리청간에 협의하여 결정하여야 한다.

【참고】 국도대체우회도로 노선은 시·중점부의 국토해양부 관리구간과 중간지점의 시·군·구관리구간을 통과하게 됨에 따라 짧은 연장으로 분리된 일부 구간이 다른 도로관리청내에 위치하게 되면 도로관리청의 관리구간이 정점관리식이 되어 수해, 폭설 등과 같은 긴급사태나 도로순찰 등 일상적인 유지관리 측면에서 신속한 상황대처를 하기에는 현실적인 어려움이 많다. 한편 도로이용자 입장에서는 도로관리청이 누구냐가 중요하지 않고 어느 도로관리청이던지 안전하고 편리한 도로의 제공을 원하고 있다. 이를 위해서는 해당 도로관리청 상호간에 적기에 적절한 도로유지관리를 행할 수 있는 도로관리청 상호간의 업무위탁이 필요하다. 그러나 도로법 제27조(상급관청의 공사대행) 규정에 의하면 국토해양부장관은 관계행정청이 관리하는 도로공사를 시행할 수 있으나, 도로의 유지에 관한 사항에 대하여는 언급이 없으므로 도로 유지관리에 대한 업무위탁은 해당 도로관리청 상호협의를 통한 약정을 체결·시행하여야 효력이 발생한다.

제9조(간선기능 확보) ①국도대체우회도로 노선을 위탁받은 도로관리청은 관리 노선이 일반국도의 간선기능이 유지되어 차량의 원활한 소통이 확보될 수 있도록 우선적으로 유지보수 등을 시행하여야 한다.

②위탁받은 도로관리청이 설계된 국도대체우회도로의 완전입체교차시설을 불완전입체교차시설로, 불완전입체교차시설을 평면교차시설로 불가피하게 변경하는 경우에는 당초 도로관리청과 협의하여야 한다.

③도로관리청은 국도대체우회도로 노선의 간선기능이 제고될 수 있도록 접속지점의 입체화 등 지속적인 도로 개량을 하여야 한다.

【참고】 도로유지관리 업무의 위탁은 국도대체우회도로 통과노선이 시·군·구·도로관리청내에 분리되어 있는 경우에 업무의 효율성을 위해 시행하고 있으나, 위탁관리된 국도

대체우회도로의 간선기능은 어떠한 경우라도 확보할 필요가 있다.

제10조(점용허가) ①국도대체우회도로 노선의 일부 또는 전부를 타 도로 관리청에 위탁관리하는 경우에는 도로 점용의 허가 등 행정적인 사항은 도로법 제40조에 따라 당초 도로관리청의 허가를 받아야 한다.

②제1항의 규정에 의하여 도로관리청이 도로점용 허가를 처리하기 위한 도로점용을 허가할 경우에는 미리 위탁관리기관의 의견을 들어야 한다.

【참고】 국도대체우회도로 노선을 다른 도로관리청에 위탁관리하는 업무는 도로 시설물의 유지관리에 한정되므로 도로법 제40조(도로의 점용) 규정에 따른 도로 점용에 대한 허가절차 등은 당초 도로관리청에서 처리하며, 또한 미리 도로를 관리하는 기관의 도로점용허가 신청 도면에 대한 기술적인 검토의견을 듣는 것이 합리적이다.

부 칙

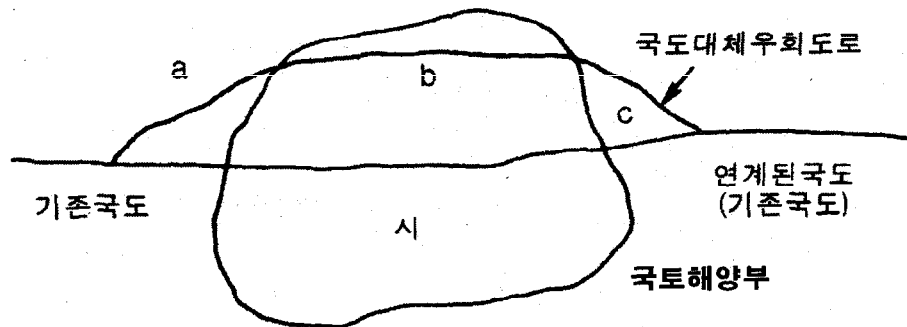
①(시행일) 이 지침은 1997년 5월 일부터 시행한다.

②(경과조치) 이 지침은 시행이전에 결정된 국도대체우회도로의 사업 시행청은 이 지침에 의한 사업시행청으로 본다.

[별 표]

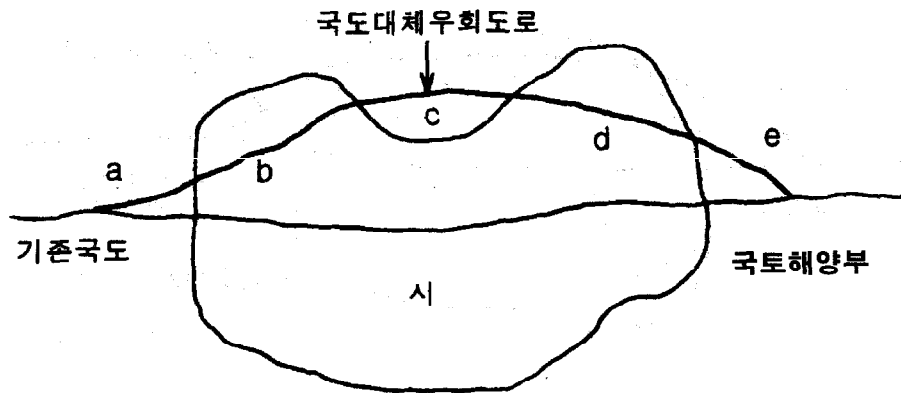
지침 제4조 및 제8조에 따른 국도대체우회도로의 효율적인 사업시행 및 유지관리를 위한 사업시행청 및 유지관리청 통합기준은 아래와 같다. 다만, 기준에서 지방청과 지자체 대상이 겹치는 경우에는 상호협의하여 결정한다.

경우 1



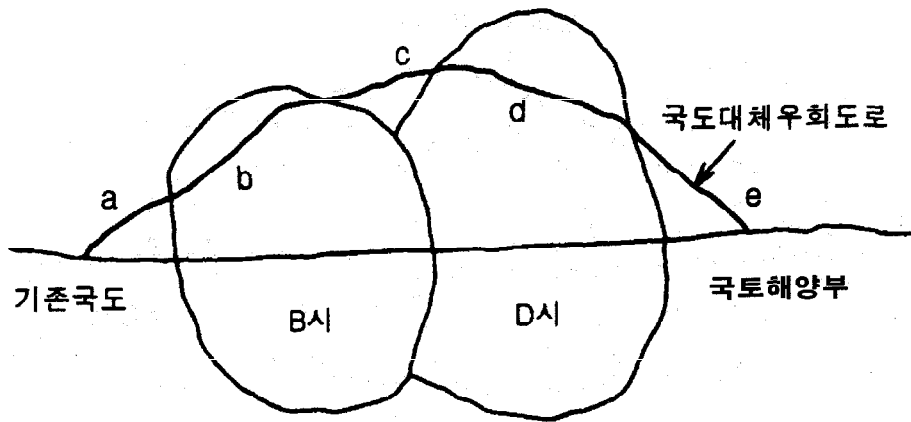
구 분	지방청 시행구간	지자체 시행구간
사업시행	1. 국도대체우회도로로 전체 연장의 50%이상이 지방지역인 경우에는 전구간을 지방청에서 사업시행함. 2. 1의 경우가 아닌 경우에도 a구간, c구간이 지방청에서 단일사업 공구로 또는 연계된 국도의 확장공사에 포함하여 시행하는 경우에는 해당구간은 지방청에서 사업 시행함.	1. 지방청 시행이 아닌 경우 2. a구간, c구간중에서 지방청에서 사업을 지자체에 위탁하는 경우 해당구간은 지자체의 구간b에 통합하여 사업시행함.
유지관리	1. a구간, c구간은 지방청에서 유지관리를 시행함	1. b구간은 지자체에서 유지관리를 시행함.

경우 II



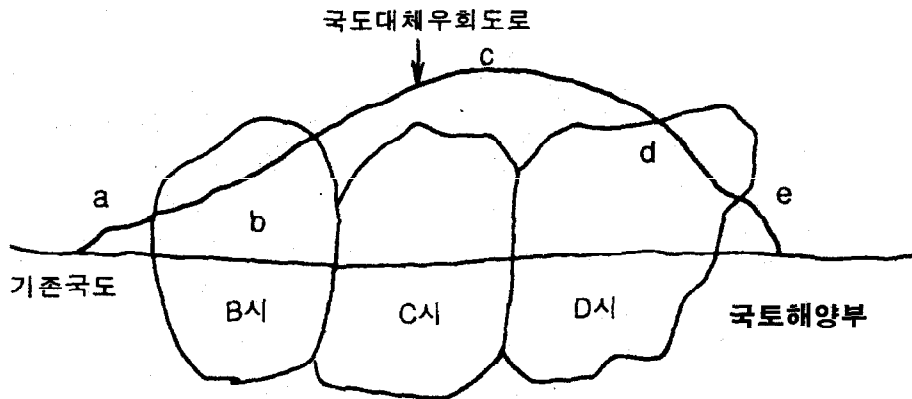
구 분	지방청 시행구간	지자체 시행구간
사업시행	1. 국도대체우회도로 전체 연장의 50%이상이 지방지역인 경우에는 전구간을 지방청에서 사업시행함 2. 1의 경우가 아닌 경우에도 a구간, c구간, e구간이 지방청에서 단일사업 또는 연계된 국도의 확장공사에 포함하여 시행하는 경우에는 해당구간은 지방청에서 사업 시행함.	1. 지방청 시행이 아닌 경우 2. a구간, c구간중에서 지방청에서 사업을 지자체에 위탁하는 경우 해당구간은 지자체의 구간b에 통합하여 사업시행함
유지관리	1. a구간, c구간은 지방청에서 유지관리를 시행함 2. c구간이 b+d구간보다 연장이 큰 경우에는 b+c+d구간을 지방청에서 통합하여 유지관리를 시행함	1. b+d구간이c구간보다 연장이 큰 경우에는 b+c+d구간을 지자체에서 통합하여 유지관리를 시행함

경우 Ⅲ



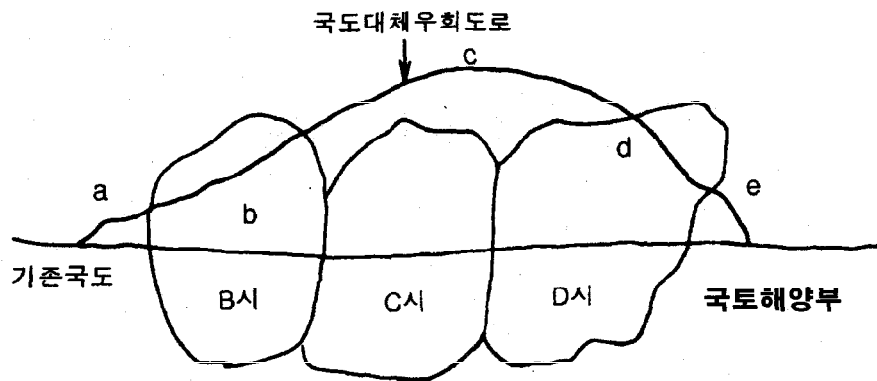
구 분	지방청 시행구간	지자체 시행구간
사업시행	1. 국도대체우회도로 전체 연장의 50%이상이 지방지역인 경우에는 전구간을 지방청에서 사업시행함. 2. 1의 경우가 아닌 경우에도 a구간, c구간, e구간이 지방청에서 단일 사업 또는 연계된 국도의 확장공사에 포함하여 시행하는 경우에는 해당구간은 지방청에서 사업 시행함. 3. 1의 경우가 아닌 경우에도 a+c구간이 b구간의 연장보다 큰 경우에는 a+b+c구간을, c+e구간이 d구간의 연장보다 큰 경우에는 c+d+e구간을 지방청에서 통합 시행함.	1. 지방청 시행이 아닌 경우 2. a구간, c구간, e구간 중에서 지방청에서 사업을 지자체에 위탁하는 경우 해당구간은 자체의 사업구간에 통합하며 사업시행 함
유지관리	1. a구간, e구간은 지방청에서 유지관리를 시행함. 2. c구간 연장이 b구간, d구간 연장보다 큰 경우에는 지방청에서 통합하여 유지관리를 시행함.	1. b구간이나 d구간연장이 c구간 연장보다 큰 경우에는, c구간을 연장이 가장 큰 해당 지자체에 통합하여 유지관리를 시행함.

경우 IV



구 분	지방청 시행구간	지자체 시행구간
사업시행	1. 국도대체우회도로 전체 연장의 50%이상이 지방지역인 경우에는 전구간을 지방청에서 사업시행함. 2. 1의 경우가 아닌 경우에도 a구간, c구간, e구간이 지방청에서 단일 사업 또는 연계된 국도의 확장공사에 포함하여 시행하는 경우에는 해당구간은 지방청에서 사업 시행함. 3. 1의 경우가 아닌 경우에도 a+c 구간이 b구간의 연장보다 큰 경우에는 a+b+c구간을, c+e 구간이 d구간의 연장보다 큰 경우에는 c+d+e 구간을 지방청에서 통합 시행함.	1. 지방청 시행이 아닌 경우 2. a구간, c구간, e구간 중에서 지방청에서 사업을 지자체에 위탁하는 경우 해당 구간은 지자체의 사업구간에 통합하여 사업시행함.
유지관리	1. a구간, e구간은 지방청에서 유지관리를 시행함. 2. c구간 연장이 b구간, d구간 연장보다 큰 경우에 지자체에서 b구간, d구간을 협의위탁하면 지방청에서 통합하여 유지관리를 시행함.	1. b구간이나 d구간 연장이 c구간 연장보다 큰 경우에는 c구간을 연장이 가장 큰 해당 지자체에 통합하여 유지관리를 시행함.

경우 V



구 분	지방청 시행구간	지자체 시행구간
사업시행	1. 국도대체우회도로 전체 연장의 50%이상이 지방지역인 경우에는 전구간을 지방청에서 사업시행함 2. 1의 경우가 아닌 경우에도 a구간, e구간이 지방청에서 단일사업 또는 연계된 국도의 확장공사에 포함하여 시행하는 경우에는 해당구간은 지방청에서 사업시행함. 3. 1의 경우가 아닌 경우에도 a+c 구간이 b구간의 연장보다 큰 경우에는 a+b구간을, e구간이 d구간의 연장보다 큰 경우에는 d+e 구간을 지방청에서 통합 시행함.	1. a구간, e구간중에서 지방청에서 사업을 지자체에 위탁하는 경우 해당구간은 지자체의 해당 시의 사업구간에 통합하여 사업시행함. 2. c구간은 해당 C시에서 사업을 시행하되, 연계된 b구간 또는 d구간을 지방청에서 사업시행하는 경우에는 지방청의 사업 구간에 통합하여 사업 시행할 수 있음.
유지관리	1. a구간, e구간은 지방청에서 유지관리를 시행함.	1. b구간이나 d구간 연장이 c구간 연장보다 큰 경우에는 c구간을 연장이 가장 큰 해당 지자체에 통합하여 유지관리를 시행함.

5. 구(舊)국도 관리에 관한 업무처리 지침(1995.10)

제1조(목적) 이 지침은 도로의 확장·개량등의 공사시행으로 도로의 선형이 변경된 구국도를 도로의 기능증진 및 관리를 위하여 효율적으로 활용하거나, 활용계획이 없을 때에는 지방자치단체에 이관함에 있어 기존교량의 개·보수 및 폐교의 철거 등에 대한 사전계획의 수립 및 시행에 관한 절차를 정하므로서 구국도의 적절한 관리를 통하여 각종 안전사고를 미리 예방함을 목적으로 한다.

제2조(지침의 성격) 이 지침은 기존국도상에 있는 노후교량등을 개·보수 또는 철거하지 아니한 상태에서 지방자치 단체에 이관시 유발 되는 인수거부 사례가 없도록 하고 또한 이관이 지연되는 기간 동안의 관리소홀로 인한 각종 안전사고를 방지하기 위하여 필요한 적절한 관리의 내용·시기·주체등을 명확히 하여 구국도관리업무의 공백과 사각지대가 없도록 하고자 함에 있어 그 기준이 된다.

제3조(적용범위) 이 지침은 도로의 확장·개량 및 교량 가설공사(이하 “도로공사등”이라 한다)로 인하여 도로의 선형을 변경한 구국도에 대하여 적용한다.

※ 도농복합형태의 시가 설치되기 이전의 군·읍·면지역내(옛날은 군등이나 현재는 도농복합시 지역) 국도의 건설·유지관리는 국토해양부 소관임.

(도농복합형태의 시의설치에 따른 행정특례에 관한법률 부칙 제3조 제18호참조)

제4조(용어) 이 지침에서 사용하는 용어정의는 다음과 같다.

1. “구국도”라 함은 도로공사등으로 인한 도로선형의 변경으로 발생 되는 기존국도를 말한다.
2. “폐도”라 함은 구국도중(교량·터널등 도로구조물이 있는 경우는 이를 포함한다. 이하 같다) 자체활용계획이 없고 지방자치단체에 이관하더라도 도로로 존치할 필요가 없는 구간으로서 지방자치 단체에 이관하여야 할 구국도를 말한다.

3. “구교량 및 폐교”라 함은 새로운 교량을 가설함으로서 발생하는 기존교량을 말하며, 이중 이용가치지가 없는 기존교량으로서 철거하여야 할 교량을 폐교라 하며 비상시등에 활용하기 위하여 존치할 교량으로서 지방자치단체에 이관하여야 할 교량을 구교량이라 한다.
4. “구국도처리계획”이라 함은 구국도를 그 면적·형태 또는 당해 지역의 현지어건을 조사하고 이에 따라 필요한 보수·보강공사의 시행, 각종안내표지판 등 시설의 시행계획 및 활용 또는 이관등에 관한 종합 계획을 말한다.
5. “이관대상도로”라 함은 지방자치단체에서 지방도·군도·마을진입도로 등 다른 도로로 활용할 수 있는 도로로서 지방자치단체에 이관하는 도로를 말한다.

제5조(구국도처리계획의 수립) ①지방국도관리청장(이하 “청장”이라 한다.)은 도로공사의 시행으로 구국도가 발생하는 경우에는 구국도처리계획을 당해 도로공사실시설계에 포함하여 수립하여야 한다. 이 경우에는 관할 국도관리사무소장 또는 광역시장·도지사(이하 “지방자치단체장”이라 한다)의 의견을 들어야 한다.

②제1항의 규정에 의한 구국도처리계획에는 다음 각호의 1의 사항이 포함되어야 한다.

1. 구국도에 대한 자체활용, 폐도·폐교·구교량 또는 이관대상의 선정
2. 구교량 및 이관대상도로상의 노후교량 개·보수비용 및 그 내용
3. 폐교의 철거내역 및 그 비용
4. 폐교 및 구교량의 시·종점에 사람·차량의 통행제한 또는 통행금지를 위하여 필요한 장애물(바리게이트·철조망 또는 콘크리트 말뚝 등)과 진입으로 사고가 발생할 때에는 책임 없다는 안내표지판의 설치에 관한 비용
5. 지방자치단체의 이관대상도로에 대한 최소한의 노면 보수비용 및 그 내용

6. 기타 구국도처리계획 수립과 관련하여 필요한 사항

③구국도처리계획의 수립시는 구국도의 면적·형태 또는 당해 지역의 여건 등을 고려하여 가능한 다음 각 호의 1의 용도로 최대한 활용되도록 하여야 한다.

1. 버스정차대·간이오르막차선
2. 비상사태를 대비한 우회도로
3. 비상주차시설 또는 자동차의 긴급 대피시설
4. 도로이용자의 편의제공을 위한 주차시설
5. 설해방지를 위한 적사장·장비대기장 및 과적차량 단속시설
6. 장래 도로확장에정지
7. 도로보수용 잔디묘포장
8. 도로확장사업에 편입되는 도로부지와와의 교환
9. 기타 이와 유사한 용도

④제1항의 규정에 의하여 구국도처리계획을 수립한 경우에는 당해 도로를 관할하는 국도관리사무소장 및 광역시장·도지사에게 통보하여야 한다.

제6조(구국도 개·보수공사등의 시행) 청장은 구국도의 개·보수 또는 보강공사, 폐교의 철거와 폐도 및 구교량 등의 통행제한과 통행금지를 위하여 필요한 시설과 안내 표지판의 설치 기타 필요한 공사 등에 관한 비용은 당해 도로공사에 포함하여 이를 시행하여야 한다.

제7조(구국도처리계획 없이 또는 공사중이거나 완료된 구간에 대한 경과 조치) ①청장은 실시설계를 하고 있거나, 실시설계를 이미완료한 구간 또는 도로공사를 시행하고 있는 구간에 대하여는 다음 각호의 1이 정하는 바에 따라 제5조 규정에 의한 구국도처리계획을 수립하여

당해 도로공사에 포함하여 이를 시행하여야 한다. 이 경우 공사비용은 당해 도로공사비에 이를 계상한다.

1. 실시설계중인 이 구간은 실시설계과업에 포함하여 수립
2. 실시설계를 이미 완료한 구간은 도로공사를 착공하기 전에 자체 계획으로 별도로 수립
3. 도로공사를 시행하고 있는 구간은 자체계획으로 추가 수립

②도로공사가 완료된 구간은 구국도 처리계획을 추가로 수립하고 이에 필요한 비용은 인근지역에서 시공중인 도로공사비에 계상한다. 다만, 인근에서 시행하는 도로공사가 없거나 그 비용을 계상함이 특히 불합리한 경우에는 국도유지보수사업비에서 시행하도록 한다. 이 경우 개·보수 등에 관한 공사 등은 늦어도 '96년까지 그 시행을 완료하여야 한다.

③구국도 처리계획을 수립하지 아니하고 도로공사를 시행하고 있거나, 도로공사를 완료한 구간의 경우에는 폐도의 안전관리를 위하여 다음 각 호의 1이 정하는 바에 따라 통행제한 또는 통행금지를 위하여 필요한 장애물과 안내 표지판을 설치하여야 한다.

1. 폐도에 노후교량이 있는 경우로서 노후교량이 없는 다른 도로 등을 이용할 수 있는 경우에는(마을 진입도로가 여러개 있는 경우) 노후교량이 있는 진입지점(신설도로와의 분기점)에 승용차만 통행할 수 있도록 하거나, 차량의 전면 통행이 금지될 수 있도록 콘크리트 말뚝(야광표지도색)을 설치하고 분기점 선방에 통행제한 안내 표지판을 2개이상 설치)
2. 노후교량이 없는 타도로를 이용할 수 없고 통행제한 조치가 필요한 경우에는 통행제한을 조치하고 노후 교량 전후 및 분기점 전방에 통행제한 안내표지판을 2개이상 설치

제8조(노후교량 개·보수공사의 우선시행) 청장은 제6조 및 제7조 제1항의 규정에 의거 구국도 개·보수공사를 당해 도로공사에 포함

하여 시행함에 있어 구국도에 노후 교량이 있는 경우에는 이를 당해 도로공사에 선행하여 시행하여야 한다.

제9조(구국도등의 인계 및 이관) 청장은 제6조 및 제7조의 규정에 의하여 구국도 또는 폐도 및 구교량에 대한 개·보수공사 등을 완공한 경우에는 다음 각호의 1에 따라 지체없이 인계하거나 이관하여야 한다.

1. 국도의 이용증진 또는 관리등을 위하여 자체활용계획이 있는 구국도는 관할 국도관리사무소장에게 인계
2. 자체활용계획이 없는 이관대상도로·구교량 또는 폐도는 관할지방자치단체장에게 이관

제10조(보고등) 청장은 제5조 및 제7조의 규정에 의하여 구국도처리계획을 수립한 경우에는 [별지 제1호 서식]에 의거, 제9조 제2항의 규정에 의하여 이관대상도로·구교량 또는 폐도를 관할 지방자치단체장에게 이관한 경우는 [별지 제2호 서식]에 의거 국토해양부장관에게 각각 보고하여야 한다.

부 칙

- ①(시행일) 이 지침은 1995년 10월 24일부터 시행한다.
- ②(다른지침의 폐지) 이 지침시행당시 종전의 폐도부지의 활용 및 정리 철폐(도건587100-194, '95. 2. 27)에 관한 지침은 이를 폐지한다.

[별지 제1호 서식]

구국도처리계획 보고서

- 문서번호 도로 58707 ~ 200 년 월 일
- 반 음 : 국토해양부장관
- 참 조 : 도로정책관(간선도로과장)
- 보 념 : ○○지방국토관리청장

구 국 도 처 리 계 획				
도 로 공 사 현 황	노 선 명 ①	국 도 호 선		
	공 사 명 ②			
	구 간 ③	○○ ~ ○○(연장 Km)		
	공사기간 ④	200 . . ~ 200 . . .(일)		
자 체 활 용	용 도 ⑤	위 치 ⑥		연장(Km) ⑦
	소 계			
	⑧			
이 관 대 상	구 분	위 치 ⑨		연장(Km) ⑩
	소 계			
	노후교량 개 축	⑫		
	노후교량 보 수			
	폐교철거			
	구 교 량			
	이관대상 도로노면 보 수			
	통행제한 시설설치 안내표지판 설치 등			

덧붙임 : 도로공사 노선(개략도 : 1/25,000지도) 1부
제9조
190mm×268m

□ 기재요령

<서 식 기 재>

○ 도로공사 현황란

- ① : 도로공사를 시행하는 국도의 노선번호를 기재
- ② : 도로공사명 기재(○○ ~ ○○간 도로확·포장공사)
- ③ : 도로공사명 시점 및 종점의 구체적인 지명과 연장기재
- ④ : 도로공사의 착공 및 준공예정일 및 공기를 기재

○ 자체활용란

- ⑤ : 제5조 제3항 각호의 용도를 기재
- ⑥ : 구국도의 시점 및 종점의 정확한 지명을 기재
- ⑦ : 구국도의 연장을 기재
- ⑧ : 덧붙임 노선도상의 구국도등의 일련번호를 기재

○ 이관대상란

- ⑨ : 자체활용계획란의 ③과 같음
- ⑩ : 자체활용계획란의 ⑦과 같음
- ⑪ : 노후교량개축등에 필요한 당해 비용을 기재
- ⑫ : 자체활용계획란의 ⑧과 같음

<도 면 작 성>

○ 색상표시

- 현행도로 오렌지색
- 기존도로 고 동 색
- 자체활용도로 녹 색
- 폐 도 황 색
- 구 교 량 파 랑 색
- 철거폐교 검 정 색
- 경 계 선 적 색

○ 일련번호 기재

- 1 ~ 10 등 : 자체활용도로
- 가 ~ 아등 : 폐 도
- ① ~ ⑥등 : 구 교 량
- A ~ Z등 : 철 거 폐 교

[별지 제2호 서식]

구국도이관 실적보고서

- 문서번호 도로 58707 ~ 200 년 월 일
- 받 음 : 국토해양부장관
- 참 조 : 도로정책관(간선도로과장)
- 보 념 : ○○지방국토관리청장

구국도이관 실적						
도로공사 현황	노 선 명	국 도 호 선				
	공 사 명					
	구 간	○○ ~ ○○(연장 km)				
	공사기간	착공일자		준공일자		
이 관 대 상 도 로	이관기관	시설별	폭, 연장	면적 또는 제원	활용계획	일 자
		구국도	폭 m 연장 m (	m ² 평)		
		구교량	폭 m 연장 m			
		폐 도	폭 m 연장 m (	m ² 평)		

첨부서류 : 인계인수서 사본 1부

제9조

190mm×268mm

6. 공사구간내 기존국도의 유지보수 책임한계 지침

제1조(목적) 이 지침은 도로의 확장·포장, 교량가설 등 공사구간 내의 기존도로에 대한 유지보수의 책임한계를 명확히 하여 유지보수를 철저히 수행토록 함으로서 교량 등 기존 구조물의 안전관리와 원활한 교통소통을 도모함을 목적으로 한다.

제2조(적용대상) 이 지침은 지방국토관리청의 장(이하 “지방청장”이라 한다)이 시행하는 모든 도로공사구간 내의 기존도로(시 관내 국도 제외)에 적용하며 다른 법령에서 특별히 규정한 경우를 제외하고는 이 지침을 적용하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 이 지침에 명시되지 않은 사항은 지방청장 책임하에 시행하되 현지여건, 공사의 난이도, 공사의 규모 및 업무형편 등을 고려하여 지방청장과 국토관리사무소의 장(이하 “국도관리소장”이라 한다)이 협의하여 시행할 수 있다.

제3조(유지보수 책임) ①공사구간내의 기존도로에 대한 다음의 유지보수는 지방청장 책임하에 시행한다.

- 가. 소파보수 및 덧씌우기 등 포장도로의 유지보수
- 나. 교량·터널의 개축 및 보수
- 다. 각종 구조물의 일상 및 긴급보수
- 라. 측구, 배수관 및 암거 등 배수시설의 정비
- 마. 낙석·산사태의 토석 제거 및 이에 따른 차량의 통행제한
- 바. 낙석방지책, 방호벽 및 가드레일 등 각종 부대시설장비
- 사. 공사용 가도·가교의 설치 및 원상복구

② 공사구간내의 기존도로에 대한 다음의 유지보수는 국도관리소장책임하에 시행한다.

- 가. 시·종점만이 기존도로와 단순히 연결되는 순수 우회도로 신설 공사인 경우의 기존도로에 대한 유지보수

나. 낙석·산사태 발생지역의 근본적인 항구대책

다. 도로표지판정비

③ 제설작업은 지방청과 국도관리소장이 합동으로 시행한다.

제4조(기존도로의 점검 및 보수) ① 지방청장은 공사구간내의 교량 및 터널 등 기존 구조물에 대하여 ‘시설물의 안전관리에 관한특별법’상에 규정된 일상점검 및 긴급점검을 실시하여 국도관리소장이 작성·관리하고 있는 교량점검대장(사본)에 기록하고 그 내용을 국도관리소장에게 통보하여야 한다.

② 국도관리소장은 “시설물의 안전관리에 관한특별법”상에 의한 정기점검을 실시하여야 하며 점검결과 안전상 결함이 발견될 경우 지체없이 관련 자료를 붙여 지방청장에게 보고하여야 한다.

③ 점검결과 발견된 결함에 대하여는 공사구간의 도급자가 우선 응급 조치하여야 한하고 지방청장 책임하에 긴급보수 및 일상보수 등을 시행한다.

④ 국도관리소장은 점검결과를 전산화된 교량관리체계(B.M.S)에 입력하여 관리하여야 한다.

⑤ 국도관리소장은 공사구간 내 기존도로에 대하여도 일반구간과 동일하게 국립건설시험소장에게 포장상태를 조사 보고하여 포장도로관리체계(PMS)에 의한 정기보수(덧씌우기 등)가 이루어지도록 하여야 한다.

⑥ 지방청장은 공사구간 내 기존도로에 대하여 포장도로관리체계(PMS)에 의한 정기보수가 실시될 수 있도록 조치하여야 한다.

- ⑦ 국도관리소장은 정기보수 이외에도 공사구간 내 기존도로가 적정하게 유지 관리되고 있는지 수시 점검을 실시하고 보수 등의 조치가 필요한 사항에 대하여는 지방청장에게 보수를 건의하여야 하며 지방청장은 보수 필요성 여부를 검토하여 적절한 조치를 취하여야 한다.

제5조(기타업무의 책임) ①지방청장은 공사구간 내 기존도로에 대한 다음의 업무를 수행하여야 한다.

가. 도로의 점·사용허가

나. 해빙기 안전대책, 수해 및 설해 등 자연재해의 대비업무

다. 교통통제와 관련된 안내표지 등의 설치

라. 국도유지에서 행하는 통행단속 및 차량통제와 관련한 도급자 인력 지원

- ② 국도관리소장은 공사구간 내 기존도로에 대한 다음의 업무를 수행하여야 한다.

가. 통행제한 교량에 대한 정밀안전진단(통행제한하중 결정 등) 및 우회도로지정

나. 통행단속 및 차량통제(도급자 인력협조를 포함한다)

제6조(보수기간) 공사구간 내 기존도로의 보수기간은 공사착수 6개월 후부터 준공 후 국도관리와 지방자치단체에 이관을 완료할 때까지로 하며 보수기간의 개시 일은 지방청장과 국도관리소장이 사전협의 하여 결정한다.

제7조(공사구간) 공사구간은 계약서상의 공사구간(장기계속계약의 경우에는 전체 공사구간)으로서 공사시점부터 종점까지의 기존도로 전체 구간을 말한다.

제8조(보수비용) 보수의 책임자가 지방청장인 경우 유지보수비용 및 관리에 소요되는 인력 등에 대한 비용은 공사 도급액에 포함하여 계상한다.

제9조(인수인계서 작성) 지방청장과 국도관리소장은 유지보수 책임 구간 인수인계시 국도관리의 책임한계를 명확하게 할 수 있도록 인수인계서를 2부 작성하여 지방청장과 국도관리소장이 각 1부씩 보관하여야 한다.

부 칙

- ① (시행일) 이 지침은 1998년 3월 1일부터 시행한다.
- ② (폐지지침) 종전의 「공사구간 내 기존도로의 유지보수 책임한계」 도관(58710-1005: '95.9.23)는 이를 폐지한다.
- ③ (경과조치) 현재 발주중이거나 시공중인 국도유지보수사업은 이 지침에 불구하고 기존 시행청이 시행한다.

7. 체불용지 보상 지침

제정 : 1982.01

1차 개정 : 2004.12

1. 기본방침

국도편입 미보상사유지 일소

2. 보상계획

가. 보상대상

미보상 국도편입 체불용지(체불용지, 누락용지)

나. 보상대상에서 제척되는 편입지

1) 도시계획구역내 국도편입지

가) 도로법 제22조 제2항의 규정에 의거 각급 시장이 관할하는 도시계획구역내 국도편입지(보상책임: 각급시장)

나) 각급 지방자치단체의 장이 도시계획사업으로 신설하거나 확장한 국도 편입지(보상책임: 당해사업 시행자)

다) 구획정리사업 시행지구내 국도편입지(보상책임: 당해사업시행자)

2) 국공유지

3) 증여 또는 기부채납을 조건으로 편입시킨 용지

(소도읍 가꾸기 및 새마을사업등로 확장한 국도 및 보도 편입지
보상책임은 당해 사업시행자 또는 주민)

4) 소송 또는 소유권이외의 권리가 설정되어 있는 용지

(사례 : 소유권 분쟁, 근저당권 등)

5) 현재 국토해양부 시행 도로공사가 진행되고 있는 구간 편입지

(단, 관리청이 국토해양부장관인 경우에 한 한다)

※ 당해공사 시행을 위한 토지매입비로 보상중임

3. 보상평가지침

기존 도로에 편입된 사유 토지를 보상하는 경우에는 그 사유지가 기존 도로 편입당시 이용 상태와 유사한 인근 토지에 대한 정상가격을 기준으로 산정 보상

4. 보상지침

가. 공공용지의취득및손실보상에관한특별법규에 따라 보상

나. 보상요구 민원 제기분 우선 보상(단, 전기2항 나호 해당 편입지는 제외)

다. 토지소유자 확인분 우선보상

라. 미 보상에 관한 사유 등을 철저히 규명하여 미 대상지를 보상하거나 이중보상의 사례 일소

마. 내시예산의 보상 목표량은 최소의 기준으로 수립된 것이므로 목표량을 초과보상하는 것은 민원해소와 예산절감 효과 측면에서 가함

바. 보상업무 부진으로 인한 예산의 이월 또는 불용사례 일소

사. 보상업무의 추진

- 민원분 및 소유자 확인분에 대하여는 2/4분기말 까지 보상완료하고 집행잔액에 대하여는 3/4분기 까지 보상완료토록 추진.

아. 보고철저

- 1) 보상실적에 대하여는 분기별로 익월10일까지 보고
- 2) 보상완료 용지에 대하여는 익년 1.31까지 토지조서 사본총부
(당부 비치대장 정비를 위함)

5. 특기사항

가. 미보상 국도편입지를 보상함에 있어서는 국민총화를 저해하는 혼란이 없도록 신중히 대처하여 보상할 것

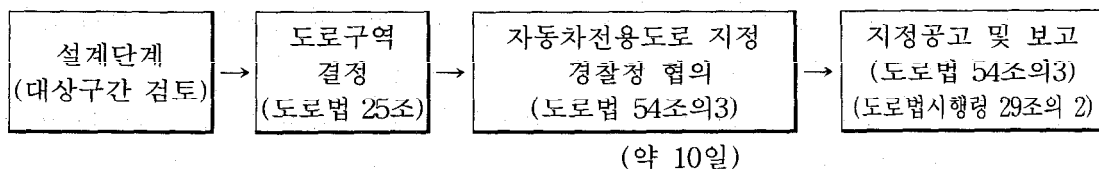
나. 용지보상업무에 관하여는 철저이행은 물론 관계관의 특별한 관심을 집중하도록 조치

8. 자동차 전용도로 지정에 관한 지침

☐ 현황(현행제도, 운영실태)

- 도로법 및 지침에 따라 운영('07.12현재)
 - 전국 일반국도 67개 구간 등 총 117개소 1,249.5km
- 도로법 제54조의3(자동차전용도로의 지정)
 - 도로관리청은 교통이 현저히 폭주하여 차량의 효율적인 운행에 지장이 있는 도로(고속도로를 제외) 또는 도로의 일정한 구간에 있어서 교통의 원활을 기하기 위하여 필요한 때에는 대통령이 정하는 바에 의하여 자동차전용도로 또는 전용구역으로 지정
 - 자동차전용도로 지정하는 때에는 이를 공고(이하생략)
- 도로법 제54조의4(자동차전용도로의 통행 제한)
 - 누구든지 자동차전용도로에 자동차를 사용하는 이외의 방법으로 통행하거나 출입하지 못한다(이하생략)
- 도로법시행령 제29조의2(자동차전용도로의 지정)
 - 자동차전용도로 지정 공고, 국토해양부장관에게 보고
- 건교부, 「자동차전용도로 지정에 관한 지침. '97.2」
 - 총칙, 자동차전용도로의 지정 기준, 구조·시설기준, 도로표지판·부대시설

☐ 지정절차



자동차전용도로 지정에 관한 지침

제정 : 1997.02

1차 개정 : 2002.06

2차 개정 : 2004.12

제1장 총 칙

제1조(목적) 일반국도, 주요 지방도 및 시가지 간선도로 등은 통행의 이동성을 확보하기 위한 주간선도로로서 차량의 원활한 소통에 기여되어야 하나, 자동차 이외에 사람, 자전거, 경운기 등이 통행하고 신호등과 횡단보도의 설치가 적절히 관리되지 못함으로써 본선의 주행성을 크게 저해하고 빈번한 교통사고가 발생하고 있으므로 일반도로의 일정 구간을 자동차전용도로로 지정하여 간선도로의 기능을 제고시키고자 하며 이 지침은 도로법 제54조의3의 규정에 의거 자동차전용도로를 지정하는데 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 지침에서 자동차전용도로는 고속국도를 제외한 도로법상 도로중 교통의 원활을 기하기 위하여 자동차 이외 사람, 자전거, 경운기 등이 통행할 수 없도록 도로관리청이 지정한 일정 구간의 도로를 말한다.

제2장 자동차전용도로의 지정 기준

제3조(대상구간의 지정) ①도로관리청은 당해구간을 연결하는 일반 교통용의 다른 도로가 있는 경우 자동차의 신속한 주행과 교통의 원활화를 도모하기 위하여 다음 각 호에 해당되는 도로 또는 그 도로의 일정 구간을 자동차전용도로로 지정할 수 있다.

1. 교통의 원활한 소통을 기하기 위하여 필요하다고 인정하는 도로
2. 시·읍·면급 국도우회도로

3. 공항, 항만, 물류단지 등 주요 물류산업시설과의 연결도로
4. 기존 도로의 확장 노선이 새로 신설되는 구간
5. 도시권역내외 순환, 방사형 도로
6. 기타 도로관리청이 필요하다고 인정하는 도로

②자동차전용도로의 연장은 최소 5km 이상을 원칙으로 한다. 단, 시·읍·면급 우회도로 및 시가지내 도로는 현지 여건 등을 감안하여 최소연장이 5km 이하인 구간에도 지정할 수 있으며 이 경우 최소 연장은 2km 이상이어야 한다.

③도로관리청이 자동차전용도로를 지정하고자 할 때는 지정 대상 도로가 자동차전용도로의 구조·시설기준 등을 갖추어야 한다.

④도로를 신설하는 경우에는 자동차전용도로 지정 여부를 사전에 검토, 결정하여야 하며 자동차전용도로로 지정하고자 할 경우에는 설계시부터 자동차전용도로의 구조·시설기준 등에 부합되도록 하여야 한다.

제4조(지정·공고 시기) ①도로관리청은 신설 또는 개축하는 도로를 자동차전용도로로 지정하고자 하는 경우에는 도로구역 결정(변경)·고시를 한 후 지체없이 자동차전용도로로 지정·공고하여야 한다.

②도로관리청은 기존 운영중인 도로를 자동차전용도로로 지정하고자 하는 경우에는 관계기관과의 협의를 한 후 지체없이 자동차전용도로로 지정·공고하여야 한다. 공고한 사항을 변경·해제하고자 하는 때에도 또한 같다.

제 3 장 자동차전용도로의 구조·시설기준 등

제5조(구조·시설기준) ①자동차전용도로와 다른 도로, 철도, 궤도 또는 교통용으로 사용하는 통로, 기타의 시설이 교차할 때에는 입체교차

시설로 하여야 한다.

②자동차전용도로에 기존 도로 이외 새로운 도로를 접속시킬 수 없으며, 특별한 사유가 있을 경우에는 도로관리청의 허가를 받아야 하며 이 경우 반드시 입체교차시설로 하여야 한다.

③새로 건설할 도로를 자동차전용도로로 지정하고자 할 경우에는 간선도로로서의 기능이 충분히 확보될 수 있도록 설계속도를 80km/h 이상으로 설계한다.

④자동차전용도로 구간내에는 보도, 횡단보도를 설치할 수 없으며 횡단보도가 필요할 경우에는 육교 또는 지하횡단보도 등의 입체시설을 설치하여야 한다.

⑤자동차전용도로 구간내에 농로 등이 교차되어 있거나 경운기 등 자동차 이외의 통행이 있는 경우에는 지역주민의 경제활동에 지장이 없도록 측도를 설치하여야 한다.

제6조(입체교차시설 및 접속시설의 설치) ①자동차전용도로와 교통용으로 사용하는 다른 도로가 교차되거나 교차시키고자 할 때에는 완전 입체교차시설로 하여야 하며 특별한 사유가 있을 경우에는 불완전 입체교차시설로 할 수 있으나 이 경우에는 자동차전용도로의 교통흐름을 방해하기 않는 구조로 하여야 한다.

②자동차전용도로와 제1항의 접속시설의 간격은 2km 이상이어야 한다. 다만, 도시부에서 부득이한 경우에는 최소간격을 1km로 할 수도 있다.

③자동차전용도로와 연결되는 다른 도로는 자동차전용도로상을 주행하는 차량운행에 지장을 받지 않는 구조로 연결하여야 하며 필요한 가·감속차로 등을 설치하여야 한다.

제7조(차로수와 폭원) ①자동차전용도로의 차로수는 설계시간교통량,

서비스 수준 및 지형조건 등을 감안하여 결정하되 최소 4차로 이상으로 하여야 한다.

②자동차전용도로의 차로폭은 3.5m로 한다.

제8조(중앙분리대) ①차로를 왕복방향별로 분리하기 위한 중앙분리대를 설치하여야 한다.

②중앙분리대의 폭원은 측대폭을 포함하여 2m이상 3m이내로 하고 콘크리트방호벽 또는 가드레일을 설치하여야 한다.

제9조(길어깨) 자동차전용도로에는 차로의 오른쪽에 길어깨를 설치하여야 하며 길어깨의 폭은 2m 이상으로 하여야 한다.

제10조(횡단보도) ①횡단보도용의 육교 또는 지하횡단보도는 보행자 이용상태, 편익, 교통영향, 주변 환경과의 조화, 시공조건, 유지관리 등을 충분히 고려하여 위치를 선정한다.

②횡단보도를 설치할 경우 장애자 및 노약자의 이용 편의성을 고려하여야 한다.

제11조(측도) ①측도는 자동차전용도로의 차량출입이 특정지역에 제한됨으로써 주변 토지의 접근을 용이하게 하고, 자동차전용도로와 다른 도로의 접속지점 최소화 등을 위하여 자동차전용도로에 병행하여 설치하는 도로를 말한다.

②측도의 폭은 이용하는 차량, 농기계 등이 교통할 수 있는 폭 이상으로 하고, 길어깨 폭은 「도로의구조·시설기준에관한규칙」 제12조에 의한다. 다만, 보도를 설치할 경우에는 현지 여건에 따라 필요한 폭으로 한다.

제12조(교통안전시설 등) ①도로관리청은 자동차전용도로에 사람·동물

및 기타 용구에 의한 무단횡단 및 접근 등이 많아 교통사고의 위험이 있거나 있을 것이라고 판단되는 구간 접근방지시설을 설치하고 필요한 때에는 도로부지 경계에 울타리 등을 설치하여 사람 등의 접근을 금지시켜야 한다.

②자동차 운전자의 교통안전을 도모하기 위하여 필요한 도로표지판, 시선유도시설 등의 교통사고 방지시설을 설치하여야 한다.

제4장 도로표지판 등 부대시설

제13조(도로표지의 설치) ①자동차전용도로 표지는 도로법 제52조 및 도로표지규칙(국토해양부령)에 의거 고속도로의 설치방법을 준용한다.

②자동차전용도로의 시·종점 전방에 별표1과 같이 도로표지를 각각 최소 3개소 이상 설치하되 방향예고 안내표지 2개 이상, 방향표지 1개를 설치한다.

제14조(통행금지 및 제한안내표지 설치) 도로관리청은 자동차전용도로의 통행금지 및 제한하는 안내표지판을 다음 각 호에 따라 설치하되, 기재 내용은 별표2와 같다.

1. 자동차전용도로의 통행제한 또는 금지대상 등을 표시한 안내표지판을 자동차전용도로의 시·종점과 사람의 접근이 많은 장소 등에 설치
2. 안내표지판의 규격은 300cm×400cm로 하고 복주식으로 설치

부 칙

이 지침은 통보한 날부터 시행한다.

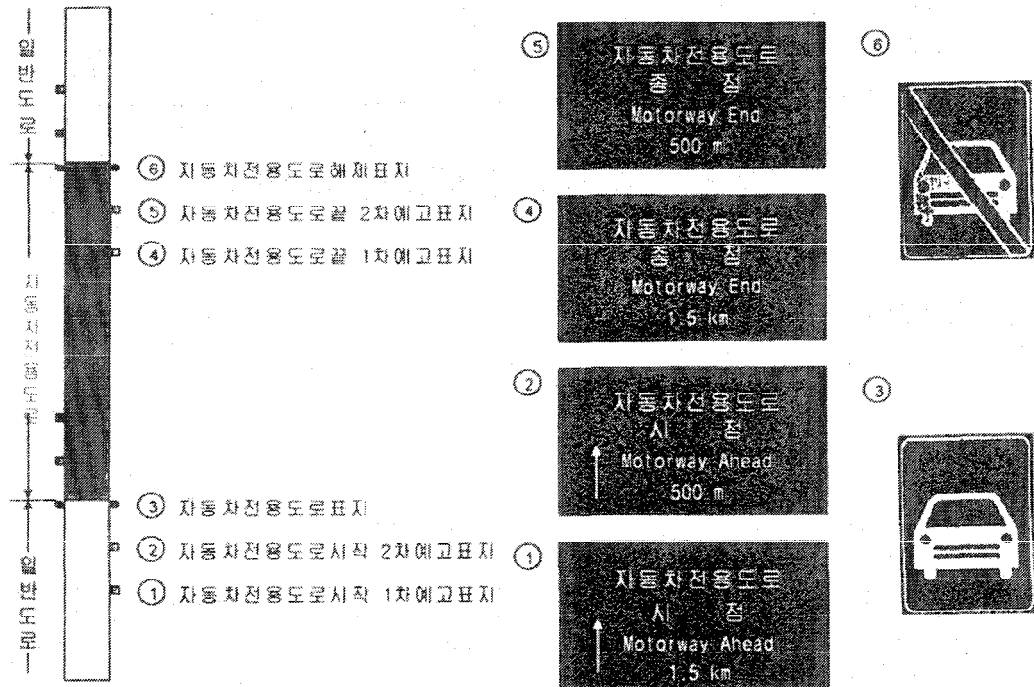
[별표 1]

지침 제13조제2항에 따른 자동차전용도로 시·종점에 설치하는 도로 표지 규격 및 설치방법은 다음과 같다.

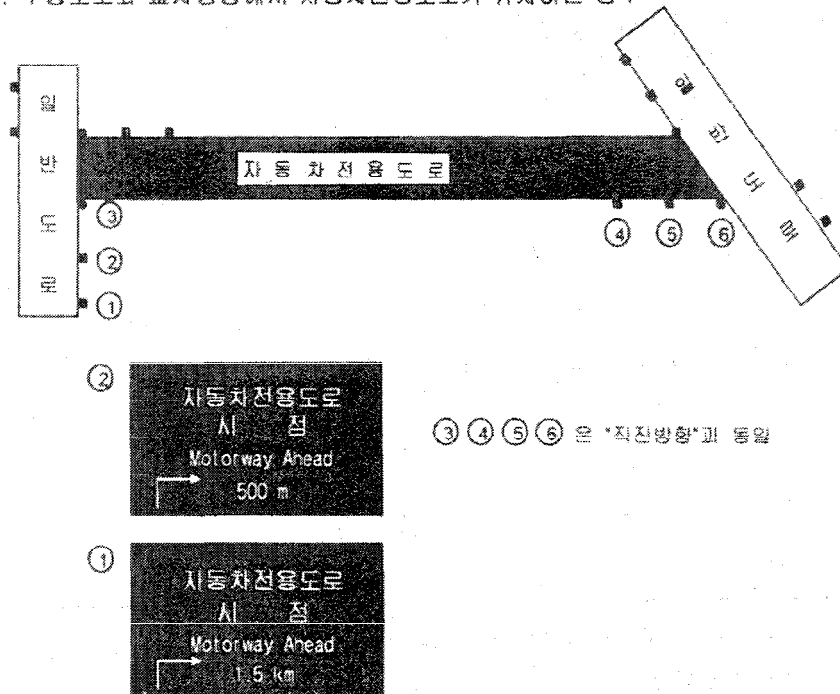
(단위 : cm)

번호	표지 번호	종 별	설치위치	판크기	글씨 크기	바탕색	설치도로
1	409	자동차전용도로 1차예고표지	시점1.5km 전방	250×175	30	녹색	일반도로
2	409	자동차전용도로 2차예고표지	시점500m 전방	250×175	30	녹색	"
3	430-1	자동차전용도로 표지	시점	76.5×90	그림	청색	자동차 전용도로
4	430-3	자동차전용도로끝 1차예고표지	종점1.5km 전방	360×220	40	녹색	"
5	430-3	자동차전용도로끝 2차예고표지	종점500m 전방	360×220	40	녹색	"
6	430-2	자동차전용도로 해제표지	종점	76.5×90	그림	청색	"

1. 주행도로의 직진방향에 자동차전용도로가 위치하는 경우



2. 주행도로와 교차방향에서 자동차전용도로가 위치하는 경우



[별표 2]

지침 제14조에 따른 자동차전용도로 통행금지 및 제한하는 안내 표지판의 규격은 다음과 같다.

자동차전용도로 통행금지 및 제한

1. 도로의 종류 및 노선명 :
2. 구 간 : 시점
중점 (연장 km)
3. 통행의 방법 : 자동차(이륜자동차를 제외한다)를 사용하는
이외의 방법으로 통행하거나 출입을 못함
4. 제한이유 : 원활한 교통소통 확보
5. 우회도로 :
6. 제한기간 : 별도 공고시까지
7. 금지 및 제한근거 : 도로법 제54조의4

도 로 관 리 청

- ※ 1. 색 상 : 바탕-백색, 문안-흑색(단, 표제는 적색)
2. 규 격 : 300cm×400cm

자동차전용도로 지정 및 추진현황

2007. 12 기준

구 분	도 로 명	구 간	연장(km)	지정일자
건설교통부, 관할시장	총 계	117개 구간	1,249.5	
	소 계	67개 구간	771.0	
	일반국도 37호선	여주군 대신면 가산리~보통리	4.9	97.6.13
	일반국도 37(42)호선	여주군 능서면 왕림리-여주군 대신면 가산리	6.4	02.1.8
	일반국도 42호선	여주읍 교리~여주군 강천면	10.3	97. 6.13
	일반국도 43호선	화성시 봉담읍 왕림리-수원시 영통구 망포동	14.3	06.12.13
	일반국도 3호선(국대도)	의정부시 장암동~양주시 봉양동	20.7	00. 5. 3
	일반국도 46호선	남양주시 호평동~화도읍 금남리	11.6	97. 5.12
	일반국도 46호선(국대도)	남양주시 진건 사능~호평	6.1	98.9.24
	일반국도 42호선(국대도)	원주시 흥업면 사제리~원주시 관설동	11.7	01. 4.4
	일반국도 5,19호선	원주시 관설동-원주시 봉산동	7.4	02.7.26
	일반국도 5,19호선	원주시 봉산동-원주시 소초면 수암리	7.5	01.12.27
	일반국도 46호선	춘천시 동면 만천리~춘천시 신북읍 천진리	6.7	99.12.31
	국도5,56호선	춘천시 신북면 천전리-신북읍 발산리	2.5	06.2.15
	일반국도 38호선	영월군 영월읍 덕포리-정선군 신동읍 예미리	13.0	04.10.7
	일반국도 7호선	삼척시 근덕면 매원리-삼척시 오분동	15.0	05.1.5
	일반국도 7호선	삼척시 북면 월천리-원덕읍 원덕리	20.0	06.8.8
	일반국도 38호선	영월군 서면 쌍용리-영월군 영월읍 덕포리	20.0	04.10.7
	일반국도 42호선	원주시 문막면 반계리-원주시 문막읍 문막리	8.0	99.12.31
	일반국도17호선	청원군 남일면 효촌리-청주시흥덕구 휴암동	11.4	01.9.29
	일반국도 19호선(국대도)	충주시 용두동~충주시 금가면 사암리	10.8	05.7.13
	일반국도21호선	보령시 화산동-주교면 관창리	4.3	02.12.9
	일반국도21호선	보령시 남포면 옥동리-보령시 화산동	6.2	02.12.9
	일반국도21호선	아산시 신창면 읍내리-배방면 구령리	12.7	98.9.24
	일반국도25호선	청수지 상당동 오동동-청원군 내수읍 구성리	4.0	05.9.20
	일반국도36호선	청주시 상당구 울랑동-청원군 북이면 옥수리	13.4	05.9.6
	일반국도38호선	제천시 신동-강제동	7.4	98.9.24
	일반국도38호선	제천시 강제동-송학면 무도리	8.2	98.9.24
	일반국도39호선	아산시 신동-탕정면 용두리	4.9	05.5.17
	일반국도43호선	연기군 전의면 유천리-아산시 배방면 갈매리	11.4	03.7.23
	일반국도43호선	아산시 배방면 갈매리-음봉면 송촌리	11.9	05.12.13
	일반국도45호선	아산시 염치읍 곡교리-신창면 읍내리	6.6	03.1.6
	일반국도21호선	군산시 내초동 - 전주시 덕진구 조촌동	45.5	97.12.20
	일반국도27호선	완주군 구이면 백여리-구이면 향가리	9.4	02.10
	일반국도21호선	완주군 상관면 신리-구이면 두현리	8.3	04.7.5
	일반국도1,21호선	완주군 구이면 두현리-전주시 덕진구 용정동	17.5	04.7.5
	일반국도1호선	전주시 덕진구 용정동-익산시 왕궁면 온수리	5.3	04.7.5
	일반국도21호선	전주시 덕진구 도덕동-전주시 덕진구 용정동	2.3	04.7.5
	일반국도23호선	익산시 오산 영만리-합열읍 다송리	10.8	05.7.8
	일반국도17호선	남원시 신정동-주생면 상동리	6.0	05.10.26

구 분	도 로 명	구 간	연장(km)	지정일자
	일반국도29호선	김제시 서암동 군산시 대야면 지경리	16.7	05.11.14
	일반국도17호선	순천시 해룡면 선월리-서면 압곡리	10.0	04.9.13
	일반국도2호선	순천시 해룡면 월전리-광양시 광양읍 세풍리	5.2	04.9.13
	일반국도2호선	광양시 광양읍 세풍리-광양시 성황동	9.3	06.12.27
	일반국도1호선	나주시 다사면 북암리-왕곡면 장산리	8.9	04.9.13
	일반국도1호선	나주시 왕곡면 장산리-금천면 석전리	10.6	04.9.13
	일반국도2호선	무안군 삼향면 맥포리-무안군 일로읍 청호리	8.0	04.9.13
	일반국도2호선	무안군 일로읍 청호리-영암군 삼호읍 서호리	7.2	04.9.13
	일반국도17호선	여주시 소라면 덕양리-여주시 읍촌면 취적리	5.7	06.6.20
	일반국도17호선	여주시 읍촌면 취적리-순천시 해룡면 호두리	9.4	06.6.20
	일반국도5호선	영주시 문정동-영주시 기흥동	4.0	00.5.31
	일반국도5호선	영주시 적서동-영주시 문정동	1.8	00.2.15
	일반국도7호선	울진군 북면 고문리-삼척시 원덕읍 월천리	10.7	00.2.24
	일반국도14호선	김해시 한림면 퇴래리-김해시 불암동	19.0	00.2.24
	일반국도20호선	경주시 건천읍 천포리-포항시 대송리 제내리	32.9	00.2.24
	일반국도24호선	울주군 상북면 양동리-언양읍 반천리	13.3	11.2.24
	일반국도28호선	영주시 기흥동-예천군 감천면 포리	10.0	00.2.24
	일반국도31호선	포항시 남구 동해면 석리-연일읍 유강리	19.2	00.2.24
	일반국도28,35호선	영천시 금호읍 교대리-고령면 상늬리	22.8	00.2.24
	일반국도14호선	울산시 남구 두왕동-울주군 청량면 울리	6.2	05.10.31
	일반국도14호선	거제시 아주동-신현읍 장평리	11.0	05.10.31
	일반국도5호선	영주시 기흥동-안정면 신전리	5.5	05.10.31
	일반국도14호선	진주시 평거동-집현면 봉강리	9.7	05.11.9
	일반국도31호선	포항시 남구 연일읍 유강리-홍해읍 성곡리	9.6	05.11.9
	일반국도3호선	상주시 함창읍 윤직리-문경시 불정동	8.7	05.12.12
	일반국도3호선	김천시 양천동-어모면 옥률리	18.4	05.12.12
	일반국도3호선	김천시 어모면 남산리-상주시 청리면 원장리	24.3	05.12.12
	일반국도34호선	안동시 서후면 교리-남선면 이천리	22.8	07.1.11
	일반국도35호선	경주시 광명동-외동읍 구어리	25.7	07.2.27
서 울	소 계	19개 구간	175.7	
	올림픽대로	하일동시계~행주대교 남단	42.5	86.7.12
	경부고속(구고속국도1호)	한남대교남단~양재IC	6.8	02.11.25
	노들길	한강대교 남단~양화교	8.5	86.7.12
	강변북로	광진교 광장동 시계~난지도(상암동)시계	28.4	97.5.10 (변경 04220)
	재물포길	양평동~신월IC	5.5	86.9.15
	남부순환로	구로IC~오류IC	3.2	86.9.15 (변경 0632)
	양재대로	수서IC~양재IC	5.4	89.2.13
	서부간선도로	성산대교남단~시흥대교	10.8	89.2.13
	동부간선도로	노원교 하류~동1로 접속부	1.7	97.5.10
		용비교-노원교 하류	18.1	94.4.30
		강남 수서IC-성남시계(송파 장지동)	3.9	97.5.26
		올림픽대로-강남 수서IC	4.7	99.6.30
		광진구 자양동-올림픽대로	1.2	00.6.30
	내부순환로	성산대교 북단-스위스그랜드 호텔앞	5.0	95.10.31
		스위스그랜드 호텔앞-성북 하월곡동	10.2	98.12.15
		성북 하월곡동-성수동 동부간선도로	6.8	98.12.15

도로관청	도 로 명	구 간	연장(km)	지정일자
서울	북부간선도로	성북구 월곡동IC~구리시계	8.3	02. 3.11
	언주로	포이동~성남시계	4.4	97. 5.26
	우면산로	시초구 우면동 시계~선암IC	0.3	00. 3.25
부산	소 계	5개 구간	69.0	
	번영로, 충장고가도로	동구 범일동~구서IC	18.1	07.3.21
	동서고가도로, 우암고가도로	감전IC~8부두사거리	14.0	07.3.21
	광안대로	49호광장~센텀시티요금소	8.0	02.12.20
	관문대로	동구 범일동 ~ 삼락IC	10.8	07.3.21
	장산로	올림픽교차로~좌동지하차도	18.1	07.3.21
대구	소 계	7개 구간	30.7	
	신천대로	삼덕초교~서대구IC	17.0	87.10. 1
	효목고가도로	신암동~동부경찰서	0.7	92.11. 3
	서변대교	신천대로~고촌교	1.2	93.11.26
	서대구~성서도시고속도로	서대구IC~성서IC	3.6	99. 9.30
	광로 2-13호	동서변택지지구~고촌교	0.9	00.10.30
	범안로	범물지구~달구벌 대로	4.1	01.11.20
	범안로	달구벌대로~범물지구~안심	3.2	01.11.20 02.12.20
인천	소 계	2개 구간	15.2	
	광3-28	제2경인(송동JCT)~부천시계	9.0	70. 2. 9
	광3-15	시창동(광3-16)~부천시계	6.2	87. 7.20
대전	소 계	2개 구간	9.5	
	갑천우안로	대덕구 읍내동~와동	4.6	91.7.6
	갑천도시고속도로· 유등천도시고속도로	대덕구 읍내동(원촌육교)~대덕구 대화동(대화육교) 대덕구 읍내동(원촌육교)~서구 만년동(문예지하차도)	4.9	04. 8. 3
광주	소 계	6개 구간	59.9	
	광주 제2순환도로	대로1류11호선-문흥JCT-각해IC간	10.6	91.10.29 04.7.15
		대로1류27호선-서창IC-신시가지구간	14.6	02.5.24
		대로1류31호선(신시가지구내 연결)	0.3	98.8.2
		대로1류21호선	2.4	92.8.6
		광로2류10호선(호남고속도로 중용구간)	9.9	85.11.12
	국지도49호선	남평군 시계 임곡동	22.1	03.11.3
울산	소 계	2개 구간	19.5	
	대1-2	궁근교차로-사연교	13.3	'00.2.24
	대1-10	남구 두왕동-청량면 울리	6.2	'05.10.31
경기	소 계	6개 구간	94.3	
	자유로	고양시 덕양~파주시 문산	49.8	97.7.15
	의왕~과천	의왕시 고천동~과천시 문원동	9.3	93. 8.19
	과천~우면산	과천시 문원동~주암동	3.4	98.9.21
	봉담~의왕	화성군 봉담면~의왕시 왕곡동	14.0	99. 2.11
	내곡분당로	성남시 상적동~분당구 정자동	7.9	95. 2.14
	수서분당로	성남시 복정동~분당구 정자동	9.9	97. 3.24
경남	지방도 1020호	창원시 불모산동~김해군 장유면	4.7	94. 6. 7

9. 국도의 노선계획·설계지침

제1조(목적) 이 지침은 국도의 노선을 계획함에 있어 국도가 적정한 간선기능을 갖도록 노선선정 기준과 그에 따른 도로의 기하 구조, 교차형식 등 세부 시설기준에 관한 사항을 정함을 목적으로 한다.

제2조(적용기준) 이 지침은 국도의 신설 및 확장, 읍·면급우회도로, 국도대체우회도로 등 국도 건설에 대한 일반적인 설계에 적용하며, 「도로의 구조·시설기준에 관한 규칙」 등 다른 법령에 규정된 것을 제외하고는 이 지침이 정하는 바에 따라야 한다.

제3조(국도의 구분) 국도의 노선을 계획할 때에는 그 노선의 교통특성, 교통축과 도로의 역할, 기능을 우선 고려하고, 교통량에 따른 경제성 등을 검토하여 다음과 같이 국도Ⅰ, 국도Ⅱ, 국도Ⅲ, 국도Ⅳ로 구분한다.

1. 국도Ⅰ : 지역간 간선기능을 갖는 국도로서 자동차전용도로로 지정 되었거나 지정 예정인 국도
2. 국도Ⅱ : 지역간 간선기능을 갖으며 국도Ⅰ에 해당되지 않는 국도로서 계획교통량이 25,000대 이상인 도로 또는 간선도로망 체계상 지역간 간선도로 기능 강화가 요구되는 국도
3. 국도Ⅲ : 지역간 간선기능이 약하여 국도Ⅰ과 국도Ⅱ를 보조하는 국도
4. 국도Ⅳ : 계획교통량이 적어 시설개량을 통해 계획목표연도에 2차로 운영으로 도로의 기능 및 용량을 확보할 수 있는 국도

제4조(노선계획) 국도의 노선을 계획할 때에는 다음 각 호의 사항을 충분히 고려한다.

1. 계획노선은 도로정비기본계획 등 국가 및 지역차원의 도로사업계획과의 연계성, 교통용량, 교통특성, 도로간 간격 등을 면밀히 분석하여 그 노선의 기능을 먼저 설정한 다음 지역 및 지형여건 등을 고려하여 선정한다.
2. 계획노선은 가능한 장거리 축에 대해 제3조에 따라 국도를 구분하고 기본설계 등을 실시하여 노선을 선택한 다음 그에 따라 설계구간을 설정하여 실시설계를 시행한다.
3. 계획노선은 현지여건과 노선이 통과하게 될 지역의 도시계획, 토지이용계획 등 각종 관련계획을 종합적으로 검토하여 우선 2~3개의 비교노선을 선정하고 선정된 각 노선에 대한 사회적, 경제적, 기술적 타당성과 교통 및 환경적 고려사항 등을 종합적으로 비교하여 검토한 후 최적 노선을 선정한다.
4. 비교노선을 검토할 때에는 각 노선에 대한 현지답사를 실시하여 도상에서 알기 어려운 종단경사·주변여건 등의 조사를 면밀히 실시하고, 도면에 표시되어 있지 않은 밀집가옥, 공장 등 대형 시설물, 기타 지장물 등을 도면에 표기하여 이를 충분히 고려한다.
5. 도시지역에서 간선기능의 도로노선계획이 필요한 경우, 도시계획 구역 밖으로 우회하는 노선과 구역 내로 통과하는 노선을 비교분석하여 노선을 계획하되 도시계획 구역 내로 노선을 계획할 경우에는 다음 각 목을 검토하여 계획한다.
 - 가. 장래 도시발전 여건이 취약하고 도시 성장속도가 느리며 교통량 증가 추이도 완만하여 우회노선 계획의 타당성이 없는 경우에는 기존도로를 확장하는 노선으로 계획한다.

나. 장래 도시발전 축을 판단하여 도시발전에 지장을 초래하지 않는 노선으로 계획한다.

다. 통과교통과 지역내 교통을 원활히 처리하여 교통소통 및 교통 안전이 확보 되도록 한다.

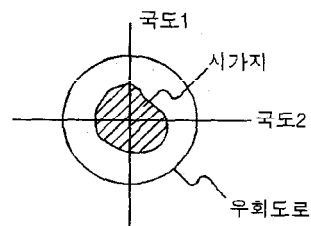
6. 국도의 간선기능 확보를 위하여 시가지를 우회하는 경우의 시점부와 종점부는 기존 시가지 통과 도로와의 직접 연결을 피하여 계획한다.

7. 국도와 국도, 국도와 교통량이 많은 주요 지방도로가 시가지나 취락 지역내에서 교차되는 경우에는 제5호와 다음 각 목의 기준에 따라 우회도로를 계획한다.

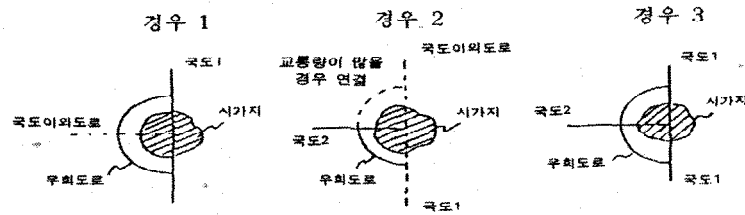
가. 장기적으로 환상형 순환도로 건설이 바람직한 계획노선의 시점부와 종점부 선형은 우선 전체적인 환상형 순환도로 계획 노선을 구상한 다음 동 계획노선과 일치하는 선형으로 실시 설계의 도로선형을 결정

나. 우회도로는 국도간 연결을 원칙으로 하되 국도가 아닌 지방도로의 통과 교통량이 많을 경우에는 그 도로까지 연결한다. 다만 국도와 국도가 아닌 도로와의 간격이 너무 길어 건설비가 지나치게 소요되는 경우에는 우회도로 전체계획을 고려하여 국도간의 우회도로만을 계획

다. 4지교차시



라. 3지교차시



※ 국도1의 통과교통량이 많은 경우에는 전구간 우회도로 건설

※ 국도1과 2에 통과교통량이 많은 경우에는 교통량이 많은 국도에 우선 우회도로를 건설하되, 장래 전구간 우회도로 건설을 고려하여 노선 선정

8. 지방부의 국도 4차로 확장은 관련 도로정비계획, 지역 및 지형여건, 기존도로 주변여건 등을 면밀히 검토하여 가능한 한 기존도로를 일방향 또는 양방향으로 활용하여 경제적인 설계가 되도록 한다.
9. 계획노선 주변지역의 중요한 유적, 문화재 등에 대한 현황을 면밀히 조사하여 이들이 훼손이 되지 않도록 노선을 계획하여야 하며, 도로에 편입이 불가피한 경우에는 관계기관과 미리 충분한 협의를 거쳐야 한다.
10. 계획노선은 “환경친화적인 도로건설 지침”에 따라 자연환경과 조화되며 환경훼손이 최소화 되도록 선정하고, 깎기량 및 쌓기량이 지나치게 많은 구간은 평면 또는 종단선형을 분리하거나 교량 및 터널 등으로 처리하는 등 환경을 고려한 도로를 계획한다.
11. 계획노선은 상수원 보호구역을 가급적 우회토록 하고, 상수원 보호구역 통과가 불가피한 경우에는 교량난간 보강 등 차량 추락방지를 위한 별도의 안전조치와 수질오염 방지대책을 강구해야 한다.
12. 계획노선은 높은 쌓기부 등으로 주민 생활권의 분리가 발생되지 않도록 선정하되 부득이한 경우 악영향이 최소화 되도록 한다.

13. 계획노선은 가급적 농업진흥지역 및 경지정리가 완료된 우량 농경지를 지나지 않도록 하되 불가피한 경우 농경지 편입 및 자투리 농경지 발생이 최소화 되도록 계획한다.
14. 계획노선은 과거 홍수이력 등을 면밀히 조사하여 홍수 발생의 경우 도로침수를 예방할 수 있는 노선으로 계획한다.
15. 노선선정 과정에서 지역주민, 지자체, 관계기관 등의 의견을 수렴하고, 그 의견이 타당하다고 인정될 경우에는 이를 반영하여 공사 시행 중 노선이 변경되는 일이 없도록 한다. 다만, 도로의 기능유지와 지형 및 교통특성 등에 따라 의견반영이 곤란한 경우에는 미리 이러한 내용을 충분히 설명하여 공사 시행과정에서 불필요한 민원 등이 다시 발생되지 않도록 한다.

제5조(교차 방법) 국도와 국도, 국도와 국도 이외의 도로와의 교차방법은 다음 각 호에 의하되 “평면교차로 설계지침” 및 “입체교차로 설계지침”에 따라 계획한다.

1. 국도Ⅰ : 입체교차를 원칙으로 하며, 지방도급 미만의 도로와의 연결은 가급적 피하여 교차로 수를 최소화한다. 다만, 시점부 및 종점부는 단계건설 등을 고려하여 평면교차로 계획할 수 있다.
2. 국도Ⅱ : 입체교차와 평면교차를 교통량, 교통용량, 교차로 서비스 수준 등의 교통조건과 지역여건을 검토하여 결정하며, 평면교차밀도는 0.7개/km를 초과하지 않도록 하되 부득이한 경우 교통여건 및 지역여건을 고려하여 조정할 수 있다.
3. 국도Ⅲ : 평면교차를 원칙으로 하며, 평면교차밀도는 1개/km를 초과하지 않도록 하되 부득이한 경우 교통여건 및 지역여건을 고려하여 조정할 수 있다.

4. 국도Ⅳ : 기존 교차형식을 원칙으로 하며, 교통안전 및 교차로 용량증대 방안 등을 검토하여 계획한다.
5. 계획노선의 시점부와 종점부가 잦은 신호교차로에 의한 교차로로 형성되어 있는 노선과 연결되는 경우에는 제2호 및 제3호에 불구하고 평면교차로로 계획할 수 있다.
6. 평면교차로의 형태와 구조 등은 본선 교통의 흐름에 지장이 최소화 되도록 하고, 보행자를 보호할 수 있도록 계획하여야 하며 좌회전 및 우회전차로, 가속 및 감속차로를 충분한 길이로 계획한다.
단 좌회전 교통처리가 필요한 구간에서 평면교차의 좌회전 교통으로 교통흐름에 지장이 있을 경우에는 좌회전을 제한하고 주변 도로망 및 교차로 등을 이용하여 교통처리가 가능하도록 계획한다.
7. 계획노선에 주변 가로망, 마을 및 시설물 진입로 등이 빈번하게 접속 및 교차되는 경우에는 측도를 설치하여 수개의 가로망, 진입로 등을 집산 및 접속 처리함으로써 교차를 최소화한다.
8. 교차부에 설치되는 구조물(암거, 교량, 지하차도 등)의 폭과 경간장은 교차노선의 장래 확장계획 및 도시계획 등 관련계획을 고려하여 계획한다.
9. 국도와 교차되는 도로에 대하여는 국도 또는 교차되는 도로를 입체화하는 방안 등을 비교하고 검토하여 경제적인 설계가 되도록 한다.

제6조(기하구조) 계획노선의 기하구조는 현지 지형여건과 계획 교통량의 특성 등을 종합적으로 고려하여 다음 각 호와 같이 계획한다.

1. 설계속도 : 계획노선의 기능, 지형 및 교통특성에 따라 다음과 같이 적용한다.

가. 국도 I : 80km/시 이상으로 “자동차전용도로 지정에 관한 지침”에 따라 적용한다.

나. 국도 II : 평지부 80km/시, 산지부 60km/시

다. 국도 III : 평지부 70km/시, 산지부 50km/시

라. 국도Ⅳ : 평지부 60km/시, 산지부 40km/시로 하되 교통축의 연계성과 교통안전성 등을 고려하여 연결국도의 설계 속도를 적용 할 수 있다.

2. 설계구간 : 지방지역 국도의 설계구간 길이는 5km 이상으로 하되, 부득이한 경우 설계속도만을 떨어뜨리는 최소구간의 길이를 2km로 할 수 있으나 교통흐름과 교통안전성을 충분히 고려하여 결정한다.

3. 종단과 횡단경사, 선형 등 : 계획노선의 지형여건과 교통특성을 고려하여 “환경친화적인 도로건설 지침”에 따라 환경친화적인 도로로 계획한다.

4. 오르막차로 : 자동차의 오르막 성능을 검토하여 필요한 경우에 계획하되, 차량의 성능향상을 감안하여 저속 및 고속차량의 구성비, 설계서비스 수준, 경제성 등을 종합적으로 검토하여 계획한다.

5. 양보차로 : 국도Ⅳ에서 용량증대 방안으로 교통량과 중차량 구성비 등을 검토하여 양보차로를 계획할 수 있다.

제7조(횡단구성 요소의 폭) 차로, 차로의 분리, 길어깨, 측대 등의 폭은 “도로의 구조·시설기준에 관한 규칙” 및 관련 기준에 따라 적용함을 원칙으로 하되 다음 각 호에서 제시하는 폭원을 표준으로 도로와의 연계성, 교통여건, 지형여건 및 경제성 등을 검토하여 계획한다.

1. 차로의 폭 : 차로의 폭은 3.5m를 표준으로 하며, 회전차로의 폭은 관련기준에 의한다.

2. 차로의 분리 폭 : 차로의 분리 폭은 국도의 구분, 분리방식 및 분리대의 형식과 지역여건을 고려하여 다음과 같이 계획한다.

가. 국도Ⅰ,Ⅱ : 측대의 폭을 포함하여 2.0m를 표준으로 하며, 분리대 형식에 따라 그 이상으로 계획할 수 있다.

나. 국도Ⅲ : 측대의 폭을 포함하여 1.5m를 표준으로 하며, 분리대 형식에 따라 그 이상으로 계획할 수 있다.

다. 국도Ⅳ : 노면표시로 분리하고 그 폭은 0.5m를 표준으로 하며, 교통안전 등을 위해 여유폭을 둘 수 있다.

3. 길어깨의 폭 : 길어깨의 폭은 측대의 폭을 포함하여 2.0m를 표준으로 하며, 긴급 상황(차량고장, 제설작업 등), 저속차량(농기계, 오토바이 등), 보행자 등의 공간 확보 및 교통안전을 고려하여 여유폭을 둘 수 있다. (단, 국도Ⅳ의 산지부에서는 환경성, 경제성 등을 고려하여 측대의 폭을 포함한 길어깨의 폭을 1.5m까지 축소할 수 있음)

제8조(기타 시설) 기타 시설은 다음 각 호의 내용을 참조하여 계획 노선의 기능유지가 가능하며 안전하고 경제적인 도로로 계획한다.

1. 차로의 분리시설 : 4차로이상 구간에는 중앙분리대를 설치하되 폭은 제7조 2항을 표준으로 콘크리트 방호벽, 가드레일 또는 녹지대 등의 형식으로 하고 2차로는 노면표시로 다음과 같이 계획한다.

가. 국도Ⅰ : 전구간에 설치하는 것을 원칙으로 한다.

나. 국도Ⅱ, Ⅲ : 설치 가능한 구간에는 설치함을 원칙으로 하되, 신호교차로의 간격이 짧아 단부처리가 어려운 구간 등의 불가피한 경우에는 설치하지 않는다.

다. 국도Ⅳ : 전구간에 노면표시를 원칙으로 하며, 교통안전을 고려하여 산악지 급경사, 시거불량, 급커브 등의 구간에는 교통안전시설을 설치할 수 있다.

라. 일부구간에만 중앙분리대가 설치되는 경우에는 전후 구간에 시선유도봉, 안내표지, 충격완화시설 등 교통안전에 위한 필요한 시설의 설치를 계획한다.

2. 보도 : 시가지 및 취락지구간과 계획노선의 공용개시년도 이전에 시가지 또는 취락지 형성이 예상되는 구간에는 보도설치를 원칙으로 하며, “보도설치 및 관리지침”에 따라 보도와 차도사이에 차단시설(방호울타리 등)을 계획하여 무질서한 도로횡단 또는 가로망 접속을 방지하여야 하고, 장대교량 등에 보도를 설치할 경우에는 차도와 보도 사이에 차량 방호울타리를 설치하며, 횡단 보도와 접속부는 장애인·노약자·임산부 등의 통행에 불편이 없도록 한다.
3. 측도 : 측도의 설치 및 구조는 관련기준에 따라 적용하며 저속농기계(경운기, 트랙터, 콤바인) 등의 빈번한 통행에 의해 본선 차량과의 충돌 우려 등 교통사고 위험이 예상되는 구간은 가급적 본선 접속을 피할 수 있도록 계획한다.
4. 버스정류장 : 본선과 분리되도록 분리시설과 소요길이 이상의 가속 및 감속차로를 계획하고, 진입과 진출시설은 장애인·노약자·임산부 등의 이용에 불편이 없도록 계획하며, 지형 및 지역여건, 교차로 계획 등을 고려하여 이용에 불편이 없도록 위치를 선정하되 2차로의 국도에서 마주하는 위치에 양방향 동시 버스정차로 인한 교통용량이 저하되는 경우가 발생하지 않도록 계획한다.

5. 통로암거

가. 자동차용 통로암거의 규격은 농어촌 현대화에 따른 이용차량의 대형화 추세를 감안하여 대형차량이 통과할 수 있는 크기로 계획하되, 짧은 구간에서 여러 개의 통로암거 설치가 필요한 곳은 측도를 설치하여 차량을 한곳으로 집산처리 하도록 함으로써 통로암거 설치 개소를 최소화 한다.

나. 기타 통로암거는 가능한 한 설치 개소를 줄이고 최소규격으로 한다.

다. 통로암거에는 이용자 안전, 지역여건, 경제성 등을 검토하여 조명 시설 등을 계획한다.

6. 토공계획 : 다음 각 목의 내용을 면밀히 검토하여 재해에 안전한 도로가 되도록 계획한다.

가. “건설공사 비탈면 설계기준”에 따라 깎기높이가 높고 비탈면의 지반조건이 불량하며 절리, 단층대, 용출수의 출현 등으로 인해 비탈면의 불안정이 우려되는 구간은 장기적인 안전성이 확보 되도록 비탈면 안전 검토를 거쳐 비탈면 기울기를 결정한다.

(1) 시추조사는 2개소 이상 시행한다.

(2) 시추조사는 지층의 구성 상태(두께의 변화, 기하구조 등)와 각 지층별 공학적 특성을 파악할 수 있는 조사를 실시하며, 시험용 시료를 채취하도록 한다.

(3) 암반 구간에 대해서는 비탈면의 안전성에 영향을 미치는 절리면의 분포와 공학적인 특성을 파악할 수 있는 시험을 실시한다.

(4) 설계시 지반조사를 수행하지 못한 구간은 그 사유를 설계도서
에 기술하고 조사비를 공사비에 반영하여 공사 시행시에
보완조사를 할 수 있도록 한다.

나. 편깎기부와 편쌓기부로 구성되는 도로단면에 대해서는 깎기부
에서 흘러내린 우수가 도로를 월류하여 쌓기부 비탈면을 침식
시키지 않도록 월류 방지대책을 수립한다.

다. 곡선부 내측, 종단경사가 급한 구간, 높은 쌓기부, 편깎기부, 편
쌓기부 등에는 길어깨 측구와 적정규모의 도수로를 계획한다.

라. 연약지반에 대하여는 사전에 지반조사와 현장 및 실내시험을
실시하여 연약지반에 대한 정확한 설계정수를 얻도록 한다. 특
히 시공성과 경제성이 확보될 수 있도록 다음사항을 검토하고
대책을 수립한다.

(1) 도로체의 상재하중에 의한 연약지반의 파괴발생 방지

(2) 과도한 횡방향 변위 발생억제

(3) 과도한 잔류침하에 의한 부등침하발생 억제

(4) 쌓기부 관리방안과 현장계측계획

7. 배수시설 : 수문조사(유역면적, 최고홍수위, 강우강도, 계획홍수량,
강우도달시간, 설계발생빈도 등)내용과 기존 배수구조물에 대한
조사자료를 기초로 “도로배수시설 설계 및 유지관리 지침”에
따라 집중호우에 대비한 충분한 통수단면을 확보하며 홍수시에도
안전한 규격으로 계획한다.

가. 계획노선과 연관되는 타 사업(철도, 도로, 단지조성, 경지정리
등)과 연계하여 통수단면을 검토한다.

- 나. 높은 깎기부와 높은 쌓기부에는 우수 유도시설(산마루측구, 도수로 등)을 설치하고 우수 및 토석류에 의해 도로가 유실 또는 손케 될 우려가 있는 곳은 감세공 등을 검토하여 설치한다.
 - 다. 시가지구간 통과노선에 대한 배수계획은 노면수 및 인접 주거지 등에서 발생될 우수까지를 고려하여 계획한다.
 - 라. 산지 계곡부를 관통하는 구간에서 유송잡물이나 토석류 피해가 예상되는 지점은 유송잡물 차단시설 및 암거의 교량화 등 도로 유실 방지와 통수단면 확보를 위한 대책을 마련한다.
8. 포장공 : 계획노선의 지반 및 지형조건, 교통특성, 경제성(유지관리비포함), 시공성, 환경조건, 기상조건, 재료구득여건 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.
- 가. 국도의 포장설계는 “도로포장 설계·시공 지침”, “아스팔트 포장 설계·시공요령”, “아스팔트 포장의 소성변형 저감을 위한 지침”, “터널내 포장설계 지침” 등 관련기준에 따라 계획한다.
 - 나. 중차량 통행비율이 많은 노선, 산업지원 노선, 4차로 신설노선 등은 콘크리트 포장공법 적용을 적극 검토한다.
9. 교량공 : 교량의 구조 및 형식 등은 다음 각 목의 내용을 참조하여 계획한다.
- 가. 교량의 내진설계는 “도로교설계기준”에 따른다.
 - 나. 구조와 형식은 초기건설비, 유지관리비, 시공성, 미관, 안전성 등을 종합적으로 고려하여 경제적이며 유지관리가 용이한 안전한 구조와 형식으로 계획한다.

다. 받침장치부는 40cm이상의 형하공간을 확보하여 받침의 이상 유무를 용이하게 관찰할 수 있도록 계획한다.

라. 신축이음장치 및 받침장치에는 누수침투 방지공을 설치한다.

마. 하부공 기초는 충분한 지지층에 근입시키고, “하천설계기준”에 의해 세굴영향을 분석하고 하천정비기본계획을 검토하여 세굴 방지 대책을 마련하고 기초위치, 기초깊이 세굴반경 등을 계획한다.

바. 강교 등 강재구조물에 대하여는 설계도면에 구조상 취약부위 (FCM)와 인장·압축부재를 명기하고, 주요 용접부에 대한 상세도와 품질관리 항목 등 시공기준을 제시한다.

사. 유지관리용 접근시설을 설치하며, 설치대상과 구조에 대하여는 “교량점검시설 설치지침”에 의한다.

아. 발파에 의한 우물통 침하공법은 가능한 배제하되, 발파가 불가 피할 경우에는 다음 사항에 대한 검토와 대책을 수립한다.

(1) 발파에 의한 날끝(슈) 및 우물통의 파손 방지대책

(2) 암질에 따른 1회 굴진장 및 장약량

(3) 발파패턴도

(4) 우물통 손상유무 확인절차 및 방법

(5) 손상시 보완방안

자. 수해에 대비하여 수자원분야 전문가를 설계에 참여시키고 “하천 설계기준” 및 “도로배수시설 설계 및 유지관리지침”에 따라 하천

횡단교량은 하천기본계획 등 관련 계획과 계획홍수량 및 지역 여건 등을 고려하여 유수소통에 지장이 없도록 경간장 및 교각 형태 등을 결정한다.

차. 곡선교는 부반력에 대한 안전성을 검토하여 구조 계산서에 첨부한다.

카. 하천의 만곡부에는 “하천설계기준”에 따라 수충력, 홍수위와 세굴을 검토하여 홍수에 의한 도로 침식, 세굴, 월류 등을 방지할 수 있는 방호시설, 도로 계획고를 계획한다.

10. 터널공 : 터널계획은 다음 각 목의 내용을 참조하여 계획한다.

가. 터널구간 노선계획은 터널안정에 영향을 주는 단층대, 절리면 등을 따라 노선이 위치하지 않도록 하며 대규모 공동, 과다용출수지역 등을 피하여 계획하되 불가피한 경우 영향을 분석하여 대책을 수립한다.

나. 단층대, 파쇄대 등 연약한 지반을 피할 수가 없는 터널구간의 노선은 연약지반대와 직각에 가깝게 교차하도록 계획하여 이 구간에 놓이는 터널의 길이가 최소가 되도록 한다.

다. 갱구위치는 지형 및 지질적으로 환경훼손이 최소화 되는 곳에 계획하고 갱구 비탈면의 불안 정요인이 예상되는 곳은 가급적 피하여 계획하되 불가피한 경우 영향을 분석하여 대책을 수립한다.

라. 터널계획으로 주변 식생, 우물 등의 환경영향 피해발생이 최소화 되도록 검토하여 대책을 수립한다.

마. 터널의 종단경사는 「도로의 구조·시설기준에 관한 규칙」 및

관련기준에 따라 적용하되, 배수, 환기, 안전성, 경제성 등을 고려하여 계획한다.

바. 터널의 굴착은 원지반의 공학적 특성의 손상이 적고 인근시설물이나 자연생태 등에 미치는 영향이 최소화 되도록 계획한다.

사. 조명설비는 입구부(경계부, 이행부, 완화부), 기본부 및 출입부로 구분하여 요구하는 기준에 맞도록 계획하며 입구부와 출구부에는 운전자의 조도순응을 감안하여 안전운전에 지장이 없도록 계획하고 조명등은 유지관리상 경제적이고 내구성이 좋은 재질의 제품을 선정한다.

아. 환기방식은 터널의 길이, 종단경사 및 교통량에 따라 강제 환기 방식과 자연환기방식을 검토하여 최적의 방식을 선정한다.

자. 소화시설, 경보시설, 피난설비, 소화활동설비, 비상전원설비 등에 대하여는 “도로터널 방재시설 설치지침”에 따라 계획한다.

제9조(자동차전용도로) 자동차전용도로는 “자동차전용도로지정에 관한 지침”에 따른다.

제10조(차로수) 차로수는 다음 각 호에 따라 결정한다.

1. 국도의 차로수는 도로용량편람에 따라 계획목표년도의 설계서비스 수준에 의해 계획한다.
2. 공용개시 10년후 2차로 설계 서비스 수준이 “D”를 초과하는 경우는 경제성, 시공성, 교통안전성 등을 고려하여 4차로 전제 2차로 계획을 검토한다.

3. 계획구간 목표연도의 차로수 산정결과 4차로에 부족한 경우도 다음 각 목의 경우는 4차로 계획을 검토한다.

가. 접속되는 구간이 계획구간의 공용개시년도 이내에 4차로 건설 착수 예정일 때, 차로수 균형, 효율성 등을 고려하여 4차로 계획이 필요한 경우

나. 지역개발촉진, 지형여건 등의 사유로 4차로 건설이 필요한 경우

제11조(환경 및 교통영향평가 등) 기본 또는 실시설계 착수와 동시에 계획구간이 환경 또는 교통영향평가 대상인지의 여부를 면밀히 검토하여 해당되는 경우에는 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 등 관계법령에 따라 실시한다.

제12조(설계방침 승인 및 시기) 설계방침의 승인 및 시기는 다음 각 호와 같다.

1. 설계방침은 주민설명회를 거쳐 현지 조사측량 실시 전 비교안에 대한 설계자문결과 및 최적안 선정사유 등 지방국토관리청의 종합적인 검토의견을 첨부하여 요청한다.
2. 설계방침 승인 요청시에는 전체 노선계획을 1/50,000 지형도에 표시하고, 주변지형 및 지장물 현황을 1/5,000 ~ 1/10,000 지형도에 상세히 표시하여 비교대안에 대한 도상검토가 가능하도록 한다.
3. 설계방침서의 추정 소요사업비는 당해 사업의 경제성 평가와 사업 우선순위 결정에 기준이 되므로 지형 및 지역여건, 도로 기하구조, 교차로 및 주요구조물의 구조·형식 등을 면밀히 검토하여 산정함으로써 “총사업비 관리 지침”(기획재정부)에 따라 실시설계 완료시의 사업비와 20% 이상 차이가 발생되지 않도록 하여야 하며, 20% 이상 차이가 발생될 경우에는 본부와 재협의 하여야 한다.

4. 대안 및 턴키발주 예정공사는 발주지침서의 다음 내용에 대하여 본부와 사전 협의를 거친 후 추진하여야 한다.

가. 계획노선의 기능 설정

나. 소요 차로수, 설계속도, 도로의 횡단구성 등

부 칙('99. 3)

- ① (시행일) 이 지침은 1999년 3월 5일부터 시행한다.
- ② (경과조치) 이 지침은 시행일 이후 설계분(시행중 포함)에 대하여 적용한다.
- ③ (기존지침의 폐지) 다음 지침은 이 지침 시행일부터 폐지한다.

“도로노선계획수립지침”(도건58710-1154, '95.10.23)

“4차선국도건설설계지침”(도건58710-304, '95.5.16)

“읍면급우회도로 차선수 결정기준”(도건58710-367, '94.6.10)

“국도의 기능별 노선계획 및 설계기준”(도건58710-64, '98.1.21)

부 칙('00. 1)

- ① (시행일) 이 지침은 2000년 1월 28일부터 시행한다.
- ② (경과조치) 이 지침은 시행일 이후 설계분(준공기한에 임박하여 적용이 곤란할 경우를 제외하고는 시행중인 설계분도 포함)에 대하여 적용한다.

부 칙('02. 7)

- ① (시행일) 이 지침은 2002년 7월 1일부터 시행한다.
- ② (경과조치) 이 지침은 시행일 이후 설계분(준공기한에 임박하여 적용이 곤란할 경우를 제외하고는 시행중인 설계분도 포함)에 대하여 적용한다.

부 칙('06. 12)

- ① (시행일) 이 지침은 2007년 1월 1일부터 시행한다.
- ② (경과조치) 이 지침은 시행일 이후 설계분(준공기한에 임박하여 적용이 곤란할 경우를 제외하고는 시행중인 설계분도 포함)에 대하여 적용한다.

10. 도로공사 노천발파 설계·시공지침

도로건설팀-4379('06.12.27)

☐ 제정 배경 및 목적

- 도로공사현장의 발파작업시 소음, 진동 등으로 각종 민원과 분쟁이 발생하고 있어 이를 방지하기 위함
- '03. 3. 「암발파 설계 및 시험발파 잠정지침」을 제정하여 시범적으로 적용한 결과를 분석하여 국내 실정에 적합한 발파 설계기준을 마련하여 정식 지침으로 제정

☐ 지침의 주요 내용

- 현장에서 발파진동을 예측하여 발파피해를 최소화할 수 있도록 국내 실정에 적합한 발파진동추정식 마련

$$v = 200 \left(\frac{D}{W^{1/2}} \right)^{-1.6}$$

- 6가지 발파공법을 제시, 발파영향권내 허용진동수준 이내로 제어 가능한 공법을 선정하여 발파 실시, 피해 방지
- 대규모 발파 현장에 시험발파 의무화, 현장감리 강화

11. 콘크리트 교량 가설용 동바리 설치지침

도로건설팀-4744('07.12.31)

☐ 제정 배경

- 콘크리트 교량 가설공사중에 시스템동바리 사고가 '07년 익산청에서 2건, '05년, '06년 한국도로공사에서 각각 1건이 발생하여 이에 대한 개선대책 마련 시급
- 콘크리트 교량 가설용 동바리의 부실 시공을 방지하고 작업원의 안전을 도모하여 품질이 양호한 교량 건설 도모

☐ 현황 및 문제점

- 시스템동바리는 부재를 간단히 조립할 수 있어 작업이 용이하고 경제성이 높아 건축공사 현장에서 사용하던 것을 '90년 후반부터 토목공사에 도입
- 토목공사는 수직 및 수평하중이 큰 구조물임을 간과하고 건축공사와 같이 수직재와 수평재만으로 동바리 시공
 - 현장에서 원가 절감을 위해 경사재 미사용, U헤드 및 각 부재간 연결부위를 부실하게 조립하여 기능 발휘를 못해 수평변위와 좌굴이 발생하여 동바리 붕괴 유발
- 자재는 강관이므로 재사용이 많고 불량자재의 현장 반입 사용으로 인해 취약한 자재에서 사고 유발

□ 지침의 주요 내용

- 사고가 발생한 경사재 없는 시스템동바리는 사용 금지
- 교량높이가 10m 초과 또는 옆 경사가 6%를 넘을 경우 사용 금지
- 길이가 15m를 초과하는 경우 발주청의 승인을 받은 후 사용
- 불량자재에 의한 사고를 방지하기 위해 KS 규격 또는 동등 이상 자재만 사용토록 의무화
- 재사용 동바리는 부재의 변형, 손상, 녹슬음 등 불량으로 인해 슬래브 붕괴를 유발시킬 수 있으므로 자재의 성능에 따라 사용등급, 시험등급, 폐기등급으로 구분
- 토목구조기술사의 구조해석을 거쳐 동바리 설계
- 시공자 및 관리자의 업무를 상세히 규정, 책임한계를 규정
- 시공상세도, 자재공급원 승인서류 작성방법 및 제출시기를 명확히 하고, 사전에 충분히 검토토록 함

12. 환경친화적인 도로건설지침

도로건설팀-4365('06.12.26)

☐ 개정 배경 및 목적

- 2004. 12. 환경부와 공동으로 환경친화적인 도로건설지침을 제정하여 전국 모든 도로에서 적용하고 있으나,
 - 동물침입 방지를 위한 유도울타리기준이 환경부의 「생태통로설치·관리지침」과 상충되어 현장 적용에 혼란 발생
 - 현행 지침의 운영과정에서 나타난 미비점을 개선·보완

☐ 개정 지침의 주요 내용

- 유도울타리 설치 기준을 환경부와 협의하여 통일

구 분	울타리 높이(m)	격자(mesh) 크기(mm)	비 고
양서·파충류	0.3	4×4	
소형동물	1.0	25×50	멧토끼와 오소리 등 동물이 침입하는 곳에는 울타리아래 땅속20cm이상 콘크리트 시설물
중·대형동물	1.0~1.5	100×150	
(도약력이 뛰어난 동물)	2.5		(사슴, 고라니 등)

- 상수원의 보호를 위해 수질보전지역에는 완충저류조 등 비점오점
물질 저감시설 설치 강구
 - * 규제개혁장관회의의 수질보전지역 규제 합리화 개선과제
- 다차로 도로 중앙에 방음벽을 설치할 수 있는 근거를 마련하여
공사비를 절감하고 방음효과를 증대

13. 건설공사 사후 평가 지침

2007년 12월 28일

건설교통부고시 제2007 - 694호

제1조(목적) 이 지침은 건설기술관리법시행령(이하 “시행령”이라고 한다) 제38조의18에 따라 발주청이 시행한 건설공사의 사후평가를 실시함에 있어 평가시점 및 방법 등에 관하여 필요한 사항을 정하는 것을 목적으로 한다.

제2조(적용범위) 이 지침은 건설기술관리법(이하 “법”이라고 한다) 제2조제5호의 규정에 의한 발주청이 발주하는 총공사비 500억원 이상의 건설공사를 대상으로 한다.

제3조(용어의 정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각 호와 같다.

1. “사후평가”라 함은 향후 건설공사 시행의 효율성을 도모하기 위해 타당성 조사 등 건설공사를 계획하는 과정과 공사완료후의 공사비, 공사기간, 수요, 효과 등에 대한 예측치와 실제치를 종합적으로 분석·평가하는 것을 말한다.
2. “사후평가서”라 함은 시행령 제38조의18제2항에서 명시하고 있는 평가내용을 수록한 사후평가결과보고서와 사후평가표를 말한다.
3. “평가지표”라 함은 건설공사 사후평가를 수행함에 있어 [별표2] 종합 사후평가표의 평가항목에 대한 측정기준을 말한다.

제4조(사후평가의 내용) 발주청은 사후평가를 실시하는 경우 다음 각 호의 내용이 포함되도록 하여야 한다.

1. 예상 공사비 및 공사기간과 실제 소요된 공사비 및 공사기간의 비교·분석

2. 공사기획시 예측한 수요 및 기대효과와 공사 완료후의 실제 수요 및 공사효과의 비교·분석
3. 당해 건설공사의 문제점과 개선방안
4. 주민의 호응도 및 사용자 만족도
5. 건설공사 시행단계별 발생하는 건설정보의 내용 및 조치계획
6. 공사비, 공사기간, 효과 등 당해 건설공사에 대한 전반적인 평가, 당해 건설공사에 따른 주변환경의 변화 및 영향, 자원조달의 타당성 등 기타 발주청에서 필요하다고 인정하는 사항

제5조(사후평가를 위한 자료 수집·관리) ① 발주청은 법 제21조의3에 따른 건설공사의 시행과정에 따라 건설공사를 시행한 경우 다음 각 호의 시행단계별 자료를 수집·관리하여야 한다.

1. 타당성조사단계

- 가. 시행령 제38조의6의 규정에 의한 타당성조사 결과
- 나. [별표1]의 단계별 사후평가표 중 타당성조사단계 부분

2. 설계 단계

- 가. 시행령 제38조의9 내지 제38조의11 규정에 의한 기본설계·실시설계의 설계도서 및 공사비 증가 등에 대한 조치관련 자료
- 나. 법 제36조 및 시행규칙 제45조제8항과 제9항의 규정에 의한 설계용역평가 결과
- 다. [별표1]의 단계별 사후평가표 중 설계단계 부분

3. 시공단계

가. 법 제36조 및 시행규칙 제45조제3항의 시공평가 결과 및 시행령 제 38조의16제1항의 규정에 의한 준공보고서

나. 법 제36조 및 시행규칙 제45조제10항의 규정에 의한 책임 감리용역 평가 결과

다. [별표1]의 단계별 사후평가표 중 시공단계 부분

4. 유지관리단계

가. 시행령 제38조의19의 규정에 의한 유지·관리 관련 자료

나. [별표1]의 단계별 사후평가표 중 유지관리단계 부분

②발주청은 제1항에 의해 수집·관리하는 자료 중 [별표1]의 단계별 사후평가표는 단계별 용역 또는 시공 등이 완료된 후 30일 이내에 시행령 제29조에 따라 구축된 건설공사지원통합정보체계(건설CALS 포털시스템) 내의 “건설공사 사후평가시스템”에 입력하여야 한다.

제6조(평가지기) ①제2조에 규정된 건설공사의 사후평가는 전체공사의 준공 이후 3년 이내에 실시하여야 하되 건설공사의 특성에 따라 기간 내에 사후평가가 곤란한 경우 5년 이내에 실시할 수 있다.

②분할발주공사의 사후평가가 필요하다고 인정하는 경우에는 제1항의 규정에도 불구하고 분할발주공사별로 실시할 수 있다.

③발주청이 필요하다고 인정하는 경우 제1항 또는 제2항에 의한 사후평가 이외에도 적기로 판단되는 시점에 추가로 사후평가를 실시할 수 있다.

제7조(평가방법 및 평가결과 작성·관리) ①발주청은 제5조의 평가를 위한 자료를 활용하여 사후평가를 실시하도록 하여야 한다. 다만, 사후평가를 수행함에 있어 전문인력 부족 등 발주청이 직접 사후평가를 수행하기 곤란한 경우에는 외부전문기관에 사후평가업무의 전부 또는 일부를 수행토록 할 수 있다.

②제1항의 “외부전문기관”이라 함은 건설공사 사후평가 대상 사업과 이해관계가 없는 다음 각 호의 기관을 말한다.

1. 국가 및 지방자치단체의 출연연구기관 또는 출연연구원
2. 엔지니어링기술진흥법 제4조의 규정에 의하여 지식경제부장관에게 관련부문의 엔지니어링 활동주체로 신고한 업체
3. 기술사법 제6조의 규정에 의하여 등록한 기술사사무소
4. 기타 건설공사 사후평가 업무의 수행경력이 있거나, 이와 유사한 업무를 수행한 경력이 있는 기관으로서 발주청이 인정하는 기관

③발주청은 사후평가를 실시한 경우 “사후평가결과보고서” 및 [별표1]의 단계별 사후평가표·[별표2]의 종합 사후평가표가 포함된 “사후평가서”를 작성·관리하여야 한다.

④제3항에 의한 사후평가결과보고서에는 제4조 각호의 항목에 대한 평가결과가 포함되어야 한다.

제8조(사후평가위원회) ①제7조제3항에 따른 사후평가서의 적정성에 관한 발주청의 자문에 응하기 위하여 발주청에 사후평가위원회를 둔다.

②사후평가위원회의 위원은 중앙위원회, 지방위원회, 특별위원회, 다른 발주청의 사후평가위원회 또는 관계 시민단체가 추천하는 자 및 해당 분야의 전문가 중에서 발주청이 임명 또는 위촉한다.

③발주청은 사후평가위원회를 구성함에 있어 당해 건설공사와 관련된 용역(하도급 포함), 자문, 연구, 건설공사를 시행한 기관 등 당해 건설공사와 이해관계가 있는 자를 배제하여야 한다.

④발주청은 사후평가위원회의 자문을 받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 그 결과를 제1항에 따른 사후평가서에 반영하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

⑤사후평가위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 제4조에 따른 조사·분석의 결과에 관한 사항
2. 제4조에 따른 조사·분석에 필요한 객관적이고 투명한 평가지표 및 측정방법에 관한 사항
3. 그 밖에 시행령 제38조의18 제1항에 따른 사후평가서의 적정성에 관하여 발주청이 요청하는 사항

⑥제2항부터 제5항까지의 규정 외에 사후평가위원회의 구성 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 발주청이 정한다.

제9조(사후평가서 제출 및 결과입력) ①발주청은 제7조제3항의 “사후평가서”를 다음 년도 2월말까지 국토해양부장관에게 제출하여야 한다.

②발주청은 제1항에 의한 “사후평가서”를 시행령 제29조에 의해 구축된 건설공사지원통합정보체계(건설CALS포탈시스템) 내의 “건설공사 사후평가시스템”에 입력하여야 한다.

제10조(사후평가결과 활용) ①발주청은 건설공사를 시행하고자 하는 경우에는 제9조제2항에 따른 “건설공사 사후평가시스템”에 접속하여 유사한 공사가 있는지 확인하여야 한다.

②제1항에 의한 유사한 공사가 있는 경우 발주청은 사후평가결과보고서의 관련내용을 참고하여 시행하고자 하는 건설공사의 타당성조사 등에 활용될 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다.

③국토해양부장관은 제7조제3항의 사후평가서를 축적·분석하여 건설공사의 시행과정별 표준적인 소요기간 및 비용의 기준을 정할 수 있다.

제11조(세부시행기준) 이 지침을 운영함에 있어 필요한 세부사항은 발주청이 그 기준을 정할 수 있다.

부 칙

제1조(시행일) 이 지침은 고시한 날부터 시행한다.

제2조(경과조치) 건설공사 사후평가와 관련하여 이 지침 시행당시 종전의 규정에 의하여 사후평가가 시행중에 있거나, 외부전문기관에 사후평가의 전부 또는 일부를 의뢰한 경우에는 종전 지침(건설교통부고시 제2006-163호)에 의한다.

14. 암반구간 포장 설계 잠정 지침

도로건설팀-4275 (2007.11.19)

☐ 지침제정 사유

암반구간 포장은 일반 토공부와는 다른 지지력 조건과 배수 조건을 가지고 있기 때문에 일반 토공부와는 다른 포장설계 방법을 적용하면 효율적인 도로포장 설계가 될 수 있으며, 도로건설 예산의 절감이 기대됨.

☐ 추진경위

한국형 포장설계법 개발 및 포장성능개선연구 2단계 3차년도에 세부 연구과제로 “암반구간 포장설계지침 연구”를 수행하였으며, 그 결과로 암반구간 포장설계 잠정지침(안)을 작성하고 전문가의 자문을 받아 수정 보완.

☐ 주요내용

- 암반구간의 포장단면 설계시 아스팔트포장의 경우에는 아스팔트 혼합물층의 두께는 본선 토공부와 동일하게 설계하며, 보조기층 및 동상방지층을 생략하고 그 대신 침투수의 배수를 위한 필터층을 설치
- 콘크리트포장의 경우에는 린콘크리트 기층과 동상방지층을 생략하고, 그 대신 시멘트 안정처리 필터층을 설치
- 필터층을 통하여 배수된 침투수는 유공관을 통하여 배수구로 집수 되도록하며, 이 때 침투수의 배수량을 고려하여 필터층의 두께, 유공관, 집수구의 간격에 대한 설계기준을 제시
- 필터층의 재료는 침투수의 배수가 원활하도록 골재입도 기준을 마련하였으며, 시멘트 안정처리 필터층의 입도는 압축강도와 투수성의 두 가지 특성을 고려하여 골재입도 기준 및 표준배합비 제시

15. 동상방지층 생략 및 기준

도로건설팀-4287 (2006.12.21)

☐ 검토배경

현재 포장단면 설계 시 성토구간에도 동상방지층을 설치하도록 되어 있으나, 성토구간에서는 노상재료가 양호할 경우 동상이 발생되지 않으므로, 성토고 2m 이상 구간에서는 동상방지층을 생략하여 경제적인 도로건설에 이바지하고자 함.

☐ 현 황

- 포장단면 설계시 포장단면이 동결심도보다 부족할 경우 동상이 발생될 수 있으므로 동결심도까지 동상방지층을 설치하고 있음.
- 동상방지층은 투수가 양호한 재료로 구성되어 모관상승 작용을 억제하여 동상을 방지하며, 포장단면이 동결심도보다 부족한 구간에 설치하고 있음.

☐ 문제점 및 개선사항

- 동상은 수분의 공급, 0℃ 이하의 온도, 토질의 세가지 요소의 조합에 의하여 발생되며 한가지 요소라도 충족되지 않을 경우 동상이 발생되지 않음.
- 토공부에서 성토구간은 절토구간과는 달리 지하수위대가 성토구간 내에 존재하지 않으며, 노상토가 양호할 경우 배수가 원활하여 수분의 공급이 이루어지지 않으므로 검토 결과와 같이 성토고 2m 이상일 경우 동상이 발생되지 않게 됨.
- 그러므로 성토구간에서 동상방지층을 설치하여야 할 부분과 동상방지층을 생략하여야 할 부분을 구분하여 성토구간의 동상방지층 설치기준을 제시하고자 함.

□ 동상방지층 생략 기준

- 성토고가 노상 최종면을 기준으로 2m이상인 성토구간에서는 노상토의 품질기준이 다음을 만족할 경우 동상방지층을 생략할 수 있다.

구 분	기 준
0.08mm체 통과량(%)	25 이하
소성지수(%)	10 이하

※ 적용대상 구분

- 성토고 2m 이상, 이하 구간이 불연속적으로 이어질 경우, 성토고 2m의 기준은 상당히 안전측으로 결정되어진 것이므로 성토고가 2m에서 다소 부족하더라도 큰 문제가 되지는 않으며, 아래와 같이 구분하여 적용한다.
 - 일반적으로 성토고가 2m 이상인 구간이 50m 이상 이어질 경우 동상방지층을 삭제
 - 성토고 2m 이상이 많고 부분적으로 성토고 2m 미만 구간이 존재하는 경우, 2m 미만 구간의 연장이 30m 미만일 경우에는 동상방지층을 생략
 - 성토고 2m 미만이 많고 부분적으로 성토고 2m 이상 구간이 존재하는 경우 2m 이상 구간의 연장이 30m 미만일 경우에는 동상방지층을 설치
 - 성토고 2m 미만인 구간과 성토고 2m 이상 구간이 계속적으로 반복되며 각각의 연장이 30m 미만일 경우에는 동상방지층을 설치

- 편절편성 구간은 절토부에 대한 검토가 남았으므로 기존의 설계 방법대로 동상방지층 설치
- 통로박스과 수로박스 등 구조물이 설치된 구간에서 토피고는 성토고와 의미가 다르며, 박스 구조물 내부의 한기로 인하여 구조물 상단에서 동상이 발생할 수 있는 점을 감안 별도로 대책을 수립하고자 함.
- 동상방지층 생략 시 노상지지력 계수 보정에 따른 변화를 감안 보조기층 두께별도 검토 필요

16. 스크리닝스 활용기준

도로건설팀-4287 (2006.12.21)

☐ 검토배경

보조기층 및 동상방지층용 골재 생산시 세골재로 적용하고 있는 천연모래 대신 부산물인 스크리닝스를 사용하여 하상골재의 고갈에 대처하고, 건설예산을 절감하고자 함.

☐ 현 황

보조기층 및 동상방지층 재료 생산을 위한 골재파쇄시 골재의 입도조정을 위하여 세골재로 천연모래를 투입하고 있으며, 천연모래의 투입비는 혼합골재의 중량비로 30%를 투입하고 있음.

☐ 문제점 및 개선사항

- 현재 보조기층 및 동상방지층 재료생산을 위한 세골재로 적용중인 천연모래는 골재원의 고갈추세로 골재를 공급하기가 어려워지고 있으며, 도로 건설비용에 천연모래 구입비가 포함되어 있음.
- 그러므로, 천연모래를 대체할 수 있는 방안으로 산업부산물인 스크리닝스를 적용하여 세골재원의 고갈해소와 아울러 공사원가의 절감에 기여하고자 함

※ 스크리닝스 : 구조물용 및 포장용 골재 생산시 부산물로 얻어지는 부순 잔골자

☐ 스크리닝스 적용기준

- 보조기층 재료 생산시 골재입도조정을 위한 세골재로는 모래 또는 스크리닝스를 사용할 수 있으며, 스크리닝스의 투입량은 혼합골재 중량의 30% 범위내에서 배합설계에 맞게 사용

- 보조기층 재료 생산용 스크리닝스 사용시, 합성골재의 #200체 통과율의 상한치는 5% 이내로 제한하여야 하며, 별첨 부록 1의 관리기준에 적합한 것을 사용하여야 함.

○ 스크리닝스 적용기준

항 목	적용 기준
○ 스크리닝스 발생량	○ 구조물 및 포장용 골재중량의 25%
○ 스크리닝스 사용범위	○ 혼합골재 중량의 30%까지 대체 (표준배합비 30%)
○ 스크리닝스 산출계수	
- 단위중량	- 1.7t/m ³ 적용
- 할 증	- 6% 적용
○ 설계반영	
- 스크리닝스 활용시 혼합 골재의 모래구입 및 운반비	- 대체 수량만큼 감액
- 스크리닝스 활용에 따른 원석량 반영(토공유동상반영)	- 스크리닝스 발생량만큼 원석량 반영 (스크리닝스량×1.7÷2.6)
- 스크리닝스 활용후 잔량	- (발생량-활용량)만큼 사토(토사)

17. 국토 준공 행사 매뉴얼

☐ 준비단계(D-90)

○ 행사일정 및 규모 결정

- 행사일시, 행사장소, 행사주빈, 참석(초청)범위
- 포상 및 격려대상자 선정, 행사추진 주체선정

○ 시행계획(안) 방침결정

- 지방청에서 개통식 행사계획을 수립 후 국토해양부 간선타로과에 보고(사업개요, 사업현황, 사업효과, 행사계획(안), 유공자 포상계획)
- 개통식 행사계획(안), 및 포상계획 방침결정

☐ 시행단계

○ D-81 : 공사 예비준공검사 실시

○ D-35

- 건설유공자 정부포상계획에 따른 범죄경력 사실조회
- 정부포상계획에 따른 공정거래법 위반사실 조회
- 정부포상계획에 따른 산재율 조회

○ D-30

- 건설유공자 정부포상 추천(부산청→국토해양부 운영지원과)
- 건설유공자 정부포상 추천(간선타로과→운영지원과)
 - 포상추천자 명단
 - 공적조서 및 공적요약서
 - 관리기간조서 및 인사기록카드
 - 산재율, 범죄경력, 공정거래위반 조회결과 사본

- D-25
 - 도로사용 개시공고
- D-23
 - 개통식행사 협조요청
- 준공행사 준비(D-20)
 - 행사위치, 초청인사 점검
 - 시간별 행사계획
 - 행사장 배치(안) 마련
 - 포상, 격려대상자 확정
 - 준공테이프절단 참석인사 결정
 - 경과보고서, 주빈 치사문 초안검토
 - 오찬계획 수립
 - 주빈 오시는길 점검
- D-15
 - 준공식행사에 따른 협조요청
- D-7
 - 개통행사 예정지 현지답사
- D-3
 - 언론홍보 요청 : 건설지원과장
 - 예행연습
- D-DAY : 개통행사

개통행사 및 포상 추진절차

시 기	추진내용	비고
D-90	○ 개통행사 계획 보고(청→국토해양부)	
D-60	○ 개통행사계획 장관 방침결정 · 행사시기, 주빈, 장소 등 ※포상계획(인원, 대상자는 행사부와 협의 후 결정됨)	
D-38	○ 개통행사추진 및 정부포상요청(간선도로과→운영지원과) · 장관방침서 사본 · 건설유공자 포상요청(안) · 개통식 행사개요 및 사업개요 ○ 범죄사실, 산재율 조회(지방청→경찰서, 노동청)	
D-37	○ 정부포상 건의(운영지원과→행안부 상훈과)	
D-35	○ 정부포상 대상인원 협의 (청, 국토해양부 → 행안부 상훈과) · 정부포상 인원의 합리성 설명 ※ 건설유공자 포상수 결정 심사 결과(개인별 점수 산정표 포함) · 충분한 근거자료 제시	
D-31	○ 개통행사 정부포상 인원 통보(행안부→국토해양부) ○ 유공자 정부포상계획 장관방침 결정	구두 통보
D-30	○ 개통행사 및 포상계획 통보(국토해양부→청) · 장관방침서 사본(2건 : 개통, 포상) · 포상인원	

시 기	추진내용	비고
D-31	○ 건설유공자 정부포상 추천(청→국토해양부 운영지원과) · 포상추천자 명단 · 공적조서 및 공적요약서 · 관리기간조서 및 인사기록카드 · 인사위원회 심의의결서 사본	사본 1부는 간선 도로과로 송부
D-26	○ 건설유공자 정부포상 요청(간선도로과→운영지원과) · 포상추천자 명단 · 공적조서 및 공적요약서 · 관리기간조서 및 인사기록카드 · 산재율, 범죄경력, 공정거래위반 조회결과 사본	
D-24	○ 건설유공자 공적심의회 : 위원장, 차관(운영지원과)	
D-22	○ 개통행사 정부포상 요청(운영지원과→행안부 상훈과)	
D-7	○ 개통행사 예정지 현지답사(운영지원과, 간선도로과)	
D-5	○ 건설유공자 포상수여 통보(행정안전부장관→국토해양부)	
D-3	○ 건설유공자 포상수여 통보(국토해양부→청)	
D-DAY	○ 개통행사	

18. 국도설계 업무 매뉴얼

도로건설팀-4745('07.12.31)

☐ 제정 배경

- '06. 12 국도의 노선계획 및 설계지침」을 마련하여 시행하고 있으나, 설계자의 기술력 차이로 인해 지침에 대한 이해가 부족하고 경제적인 설계의 노력이 미흡
- 따라서, 설계자의 실무자료로써 상세한 설계업무매뉴얼을 제정하여 국도의 경제적인 설계를 유도

☐ 현황 및 문제점

- '90년대 후반부터 국도의 간선기능을 지나치게 강조하여 설계하므로써 입체 교차, 고성토, 터널 및 교량 등 구조물 비율이 높아져 국도 사업비 급격히 증가하고 있으나,
 - 예산의 투자 효율성 제고를 위해 노력이 미흡
- 설계기준 및 지침 적용에 있어 실무자의 기술력의 차이, 자의적 해석으로 인한 설계의 질 저하
- 설계가 3년 이상 시행됨에 따라 설계자 및 담당공무원의 잦은 교체로 인해 일관된 업무수행 및 공정관리 곤란

☐ 매뉴얼의 주요 내용

1. 국도의 노선계획에 대한 세부고려사항 및 절차

- 노선계획시 고려할 세부적인 항목 및 단계별 검토사항, 환경영향평가 및 교통영향평가, 사전재해영향성검토 등에 대한 기준 및 절차를 구체적으로 명시

2. 국도의 평면교차로 계획 개선방안 제시

- 평면교차로 설치에 따른 용량감소 및 교차로 내 상충방지를 위한 설계 시 고려사항과 우수 개선사례 제시

3. 설계용역별 업무절차 및 체크리스트 마련

- 국도의 설계용역별 업무절차 및 설계 단계별 체크리스트, 현장조사 등에 대한 세부검토 항목 제시

19. 산악지 도로설계 매뉴얼

도로건설팀-2994 (2007.07.30)

☐ 추진배경

- 재해에 강한 산악지 도로건설

☐ 현황 및 문제점

- 2000년 이후 기상이변으로 산악지 유송잡물, 토석류로 고속도로, 국도기능이 마비되는 사례 급증
- 산지부 도로설계시 지형 여건과 강우 특성 등을 충분히 감안하지 않아 수해 증가
- 2006년 수해 때 산악지 계곡부, 하천의 수충부 등에 위치한 도로의 피해가 급증하여 이에 대한 수방대책 마련 필요

☐ 매뉴얼 주요 내용

- 매뉴얼 적용 지역
 - 산림청의 산사태 위험지도상 1, 2 등급으로 분류되는 지역
 - 표고 400m 이상 산지를 접한 계곡 등 영향권내의 지역
 - 산사태 및 토석류 등으로 피해가 발생한 지역
- 설계빈도 상향 조정하여 배수시설의 규모 확대 적용
 - 설계빈도
 - 암거 및 배수관 25년 → 50년
 - 노면 및 비탈면 배수 10년 → 20년
 - 측도 및 도로 인접지 배수 10년 → 20년
 - 지하배수관
 - 직경 200 mm → 400 mm

- 토석류 및 유송잡물의 피해를 방지하기 위하여
 - 횡단배수관(ø1,000mm) → 수로암거 (2.0x2.0m이상)
 - 대형수로는 교량으로 설계(최소 경간장 14m 이상 확보)
- 집중호우 등 재해요소를 고려한 선형계획 및 계곡부 통과 방안으로 상·하행선을 분리, 터널, 우회, 교량화 계획
- 토석류 등의 피해 저감 방안으로 현지답사를 통한 토석류 발생 규모 등 토석류 조사와 차단시설물 설치 방안을 마련
- 급류 등으로 인하여 수충부 침식 방지를 위하여 홍수위 이상으로 옹벽 등을 설치하고 쌓기 비탈면은 사석 보호공 등으로 보호하며 하부지반은 밑다짐공 등 세굴방지시설 설치

20. 교면포장 품질관리 매뉴얼

도로건설팀-1075 (2007.04.03)

☐ 취 지

- 교통량 및 중차량의 증가로 교면포장의 파손이 날로 심각해지고 있음.
- 교면포장의 파손으로 교통사고 위험성 증대
- 교면포장의 파손이 교량 바닥판의 내구성 악화로 이어짐.
- 적설지역에서는 제설작업에 의한 염화물 살포로 교량 바닥판 부식이 매우 심각함.
- 교면포장 파손의 근본적인 원인부식과 대책수립이 시급

☐ 주요 내용

1. 교면포장 시공시 유의사항

(1) 교면슬래브

- ☞ 교면포장에서 편경사조정을 하거나 교면포장의 두께가 불균일한 사례가 발생하여 교면슬래브에서 편경사 조정과 평탄성이 확보되도록 함.

(2) 방수층의 시공

- ☞ 교면 방수층의 원인으로 교면포장 파손이 많이 발생하였으나, 지금까지 방수 공법에 대한 기준이 없었음. 따라서, 각각의 방수 공법마다 파손원인을 분석하여 그에 대한 대책을 반영한 시공기준 수립

(3) 침투수 배수시설

- ☞ 포장체 내부로 침투한 침투수가 빠져나가지 못하여 교면포장의 파손이 많이 발생하였으므로 침투수의 배수시설 기준 수립

(4) 교면포장 시공시 중점유의사항

- ☞ 교면포장의 품질개선 사례를 조사 분석하여 시공단계별 사진을 통해 알기쉽게 설명하고, 공통적으로 발생하는 파손의 원인을 분석하여 대책 수립

2. 교면방수 재료

지금까지 교면방수 재료에 대한 기준이 없어서 교면방수에 대한 품질관리를 소홀히 한 측면이 있으므로 교면방수 재료의 품질기준을 수립하여 교면포장 파손의 근본적인 대책을 수립

3. 교면포장의 주요파손 원인 및 대책

교면포장의 파손이 발생한 구간 60여 개소에 대하여 현장조사 및 실내시험을 통하여 1차적인 파손원인을 분석하고, 파손원인을 교면방수 요인, 교면포장 요인, 침투수 배수시설 요인의 세 가지 요인별로 재분석하여 각각의 원인에 대한 대책을 수립함.

빈 면

3 각종 지침 및 기준 제정·개정 절차

가. 설계기준·시방서 제·개정 절차

나. 지침 매뉴얼 등 제·개정 절차

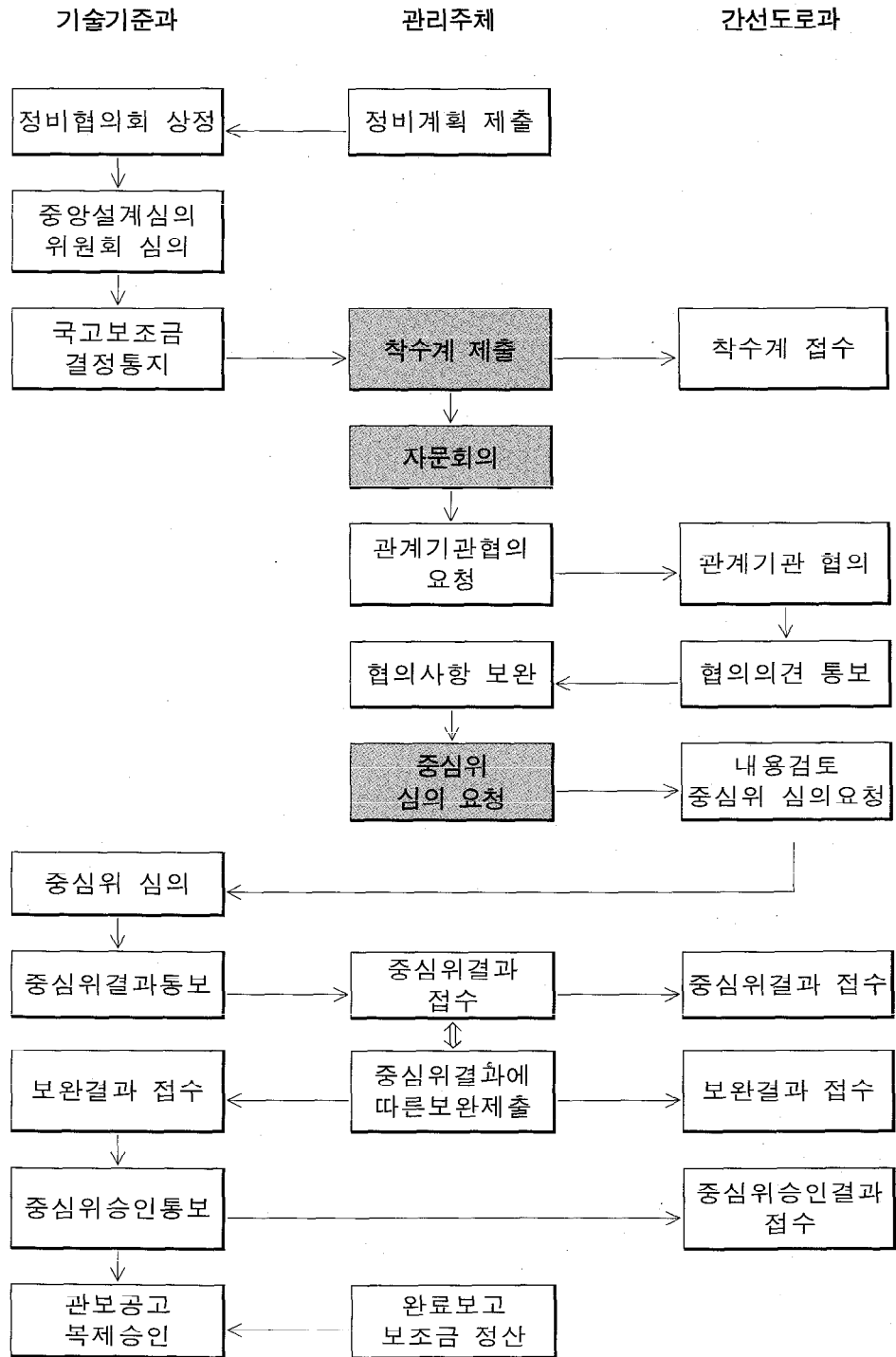
다. 설계방침 절차

빈 면

가. 설계기준·시방서 제·개정 절차

- 정비계획 제출(관리주체→건설환경과)
- 정비협의회 상정(건설환경과)
- 중앙설계심의위원회 심의(건설환경과)
- 국고보조금 결정통지(건설환경과→관리주체)
- 착수계 제출(관리주체→기술기준과, 간선도로과)
- 자문회의(관리주체)
- 관계기관 협의요청(관리주체→기술기준과)
- 관계기관 협의(간선도로과)
- 협의의견통보(간선도로과→관리주체)
- 협의사항 보완(관리주체)
- 중심위 심의요청(관리주체→간선도로과)
- 중심위 심의요청(간선도로과→기술기준과)
- 중심위 심의(기술기준과)
- 중심위 결과 통보(기술기준과→간선도로과→관리주체)
- 중심위 결과에 따른 보완 제출(관리주체→간선도로과→기술기준과)
- 중심위 승인 통보(기술기준과→간선도로과)
- 완료보고, 보조금 정산(관리주체, 기술기준과)
- 관보공고, 복제승인(기술기준과)

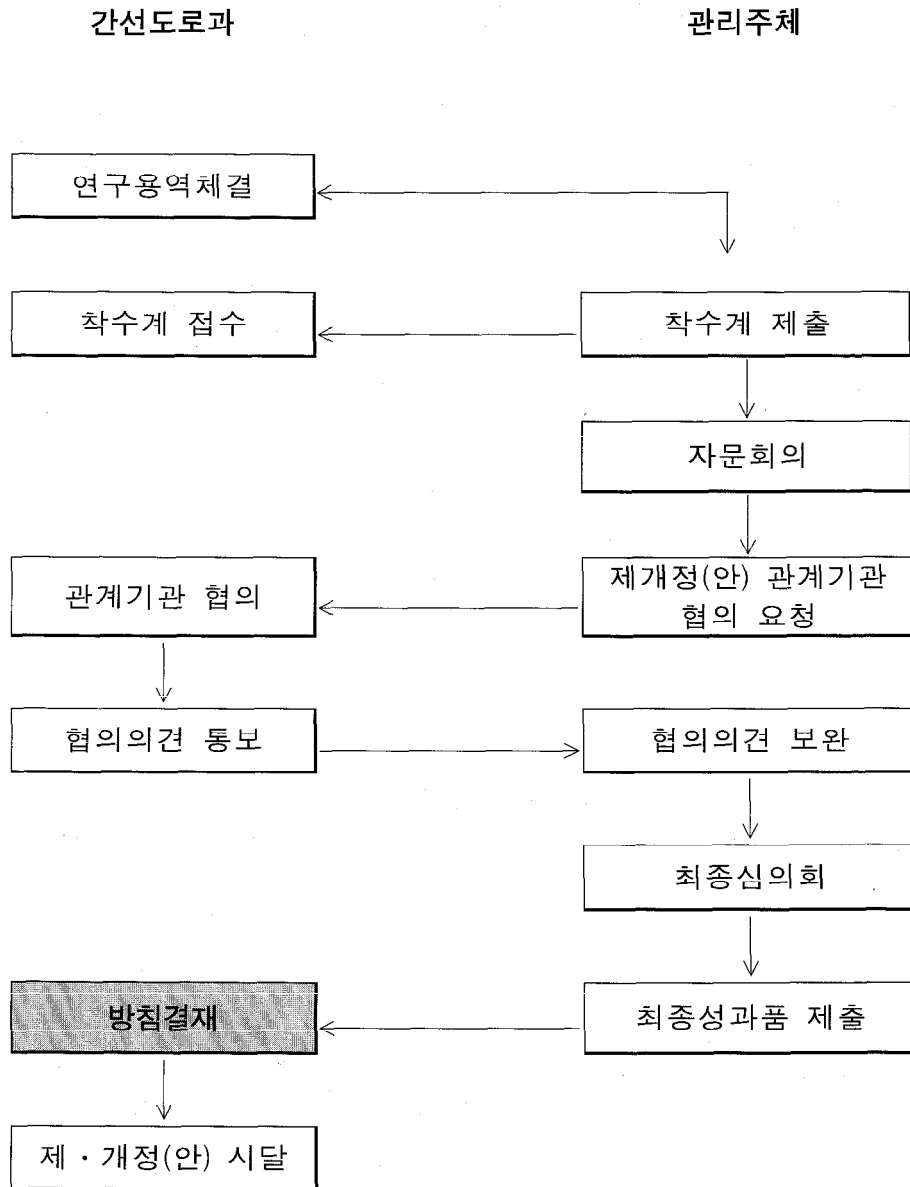
설계기준·시방서 제·개정 흐름도



나. 지침 매뉴얼 등 제·개정 절차

- 연구용역 체결
- 착수계 제출(용역기관→간선도로과)
- 자문회의(용역기관)
- 제·개정안 관계기관 협의요청(용역기관→간선도로과)
- 관계기관 협의(간선도로과)
- 협의의견 통보(간선도로과→용역기관)
- 협의의견 보완(용역기관)
- 최종 심의회(용역기관)
- 최종 성과품 제출(용역기관→간선도로과)
- 방침 결재(도로정책관)
- 제·개정안 시달(간선도로과→지자체, 지방청 등)

지침 매뉴얼 등 제·개정 흐름도



다. 설계방침 절차

☐ 관련규정

○ 국도의 노선계획·설계지침(2006. 12) 제12조

- 승인요청 시기 : 주민설명회 및 설계자문(초기단계)을 거쳐 현지 조사 측량 실시 전에 요청
- 승인요청 시 첨부내용
 - 설계자문(초기단계) 결과 및 최적노선 선정사유 등 지방청 종합 의견 첨부
 - 전체 노선계획을 1/50,000 지형도에 표시
 - 주변지형 및 지장물 현황을 1/5,000~1/10,000 지형도에 표시하여 비교대안에 대한 도상검토가 가능하도록 작성
- 소요사업비 : 설계방침서의 추정 사업비와 설계 완료시의 사업비가 20%이상 차이가 발생할 경우 본부와 재협의
- 기타 : 대안 및 턴키발주 예정공사는 발주지침서의 다음 내용에 대하여 본부와 사전 협의를 거친 후 추진
(계획노선의 기능 설정, 소요 차로수, 설계속도, 도로의 횡단구성 등)

☐ 설계방침 승인시 주요 검토사항

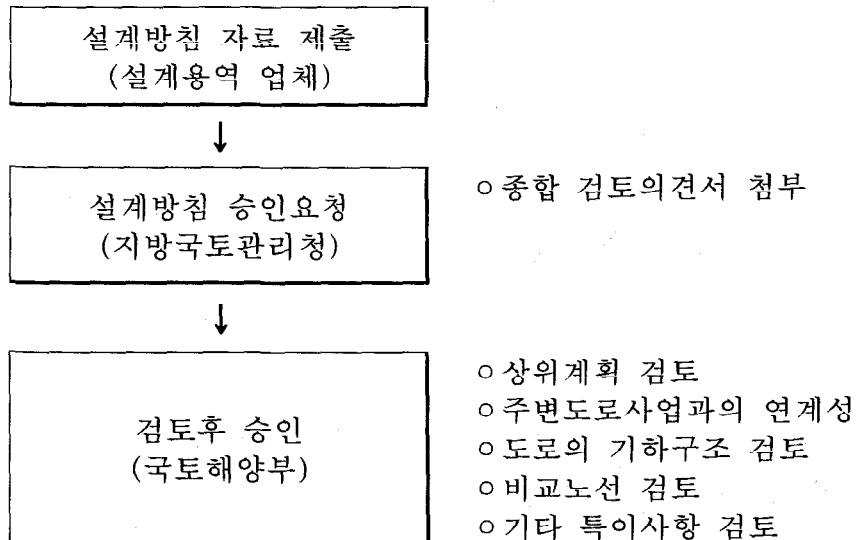
○ 상위계획검토

- 제2차 국도건설 5개년('06~'10) 계획과 부합여부
- 예비타당성 및 타당성조사 내용 부합여부
- 국도등급 적용의 적정성

- 주변 도로사업과의 연계성
 - 시·중점부 기존 도로와의 연결여부
 - 고속도로, 국도, 지방도, 민자도로 등 주변 도로와의 연계성
- 도로의 기하구조
 - 설계속도, 차로수 적정여부
 - 도로의 폭 적정여부
- 비교노선 검토
 - 토공량의 균형, 교량 및 터널비율, 특수교량 선정의 타당성
교차형식의 적정성, 교차로 밀도의 적정성
- 기타 : 사업비 부담계획, 현지여건 등 특이사항 검토

□ 승인 절차

○ 처리절차



* 설계방침서 검토 양식

설계방침(안) 검토보고서

- 용역명 : ○ 용역개요 :
 ○ 용역비 : ○ 용역기간 :
 ○ 용역회사 :

검 토 사 항	검 토 결 과
○ 상위계획 검토	
- 중장기 사업계획	
- 국도(국가지원지방도) 5개년계획	
- 국도등급 적용의 적정성	
- 개략공사비	
○ 주변 도로사업과의 연계성	
- 시·종점부 기존 도로와의 연결	
- 고속도, 국도, 지방도, 민자도로 등 주변 도로와의 연계성	
○ 도로의 기하 구조	
- 설계속도, 차로수	
- 도로의 폭	
○ 비교노선 검토	
- 토공량의 균형	
- 교량 및 터널비율	
- 특수교량 선정 타당성	
- 교차형식 적정성	
- 교차로 밀도 적정성	
○ 사업비 부담계획	
- 기관별 용지비 등 사업비 부담 비율의 적정성	
○ 특기사항	
- 특기사항	

※ 연구용역 발주 절차

순위	내 용	주요 검토사항	비고
1	용역비 내시	○ 내시서 금액 확인, 관계부서 협의	
2	용역시행 방침결정	○ 용역의 필요성, 주요과업내용, 시행기관, 용역기간, 계약방법, 수의계약사유서 ○ 최종결재 : 기획관	
3	용역 설계서 작성	○ 과업지시서, 예정공정표, 예산서 작성 ○ 최종결재 : 과장 ※학술연구용역 원가계산 예정가격 작성 준칙 (회계예규 2200.04-160-1, 2006. 5. 25)	
4	일상감사 의뢰	○ 일상감사 의뢰서, 과업개요, 수의계약 사유서 작성 ○ 담당부서 : 감사실, 건설정책과 ※일상감사 운영에 관한 지침(2007. 4.30)	
5	계약의뢰	○ 담당부서 : 경리계	
6	계약		
7	용역감독관 임명내신		
8	용역착수계 제출		

4 국도 사업계획 및 건설 절차

가. 사업계획 수립

- 1) 국도건설 사업계획 절차
- 2) 예비타당성 조사처리 절차 등

나. 예산편성 및 집행·결산

다. 설계 및 건설

- 1) 국도건설 사업계획 절차
- 2) 예비타당성 조사처리 절차 등

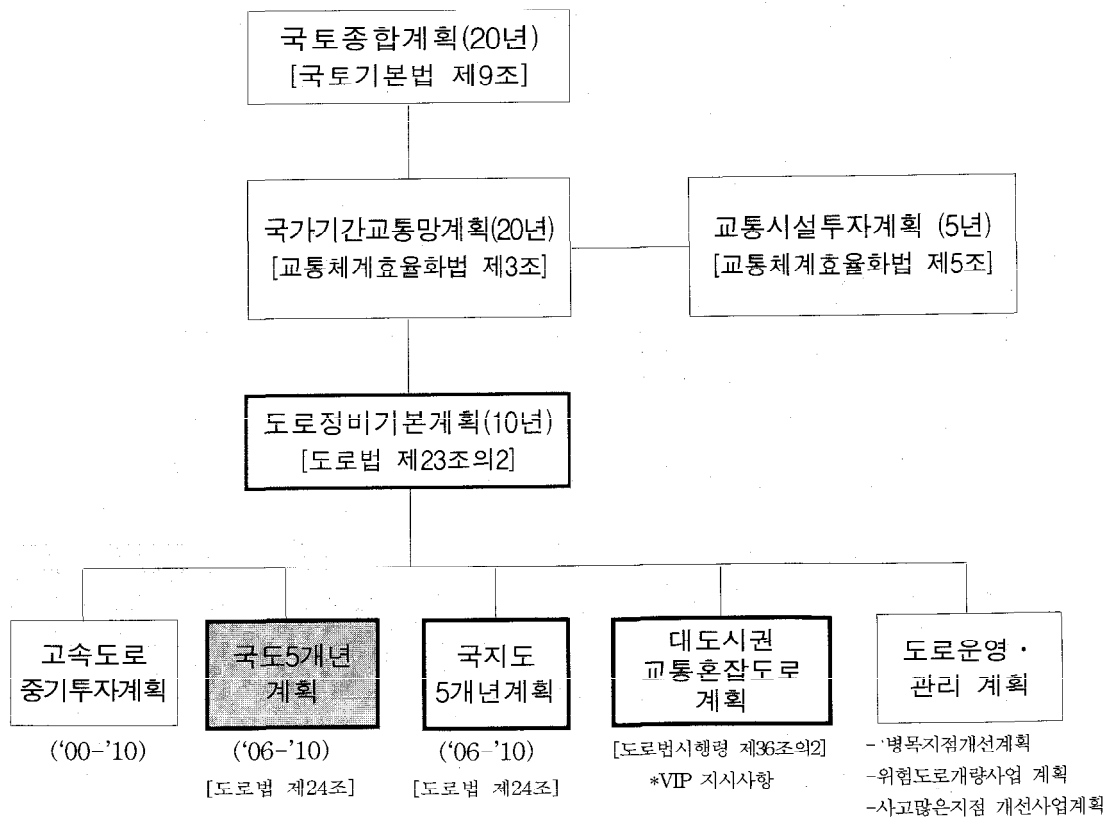
빈 면

가. 사업계획 수립

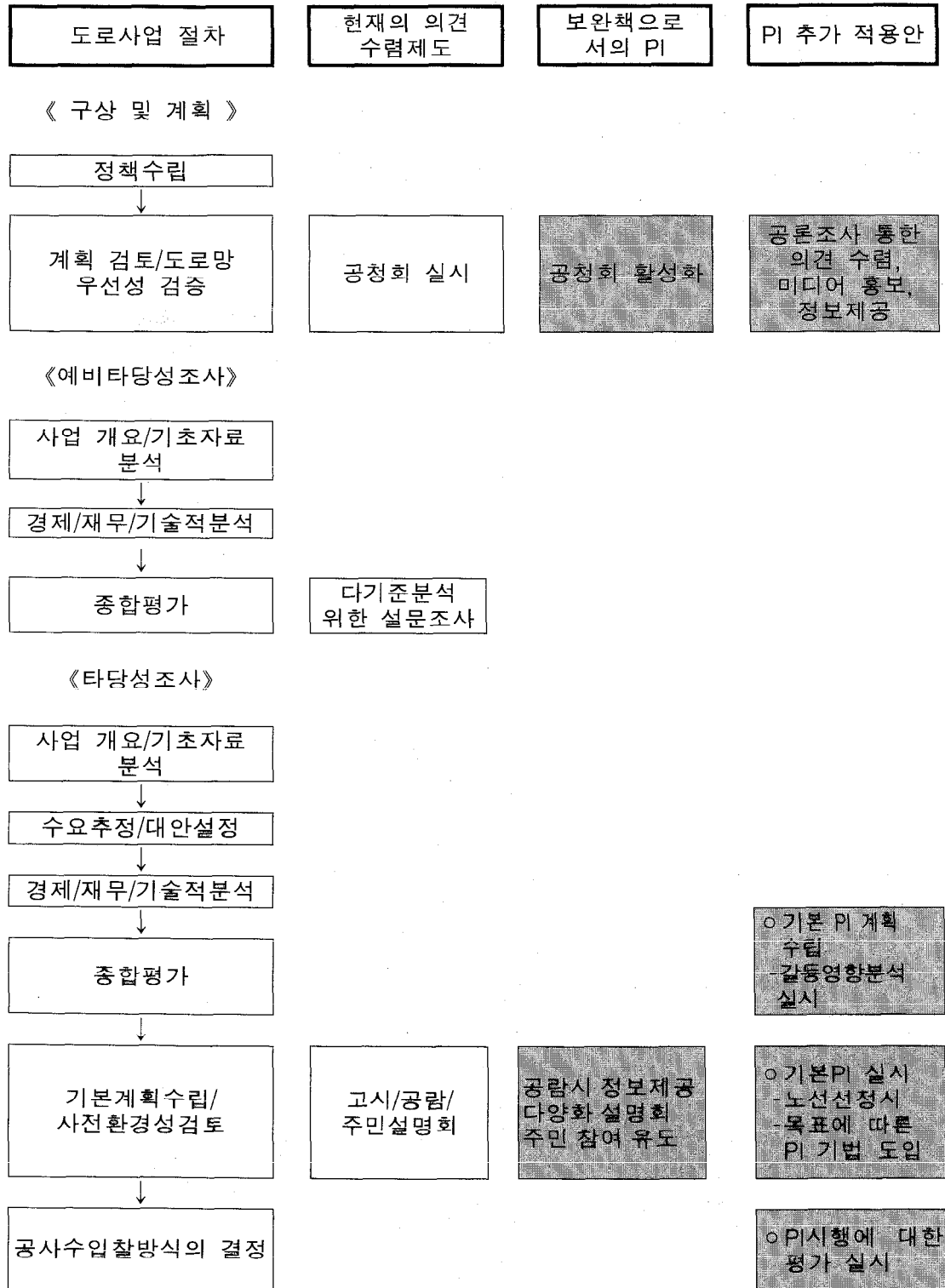
1) 국도건설 사업계획 절차

- 가) 우리부 시행 국도건설계획은 도로정비기본계획에 의거 「국도5개년 계획」에 따라 시행하고 세부단계로는 구상 및 계획, 예비타당성 조사, 타당성 조사, 기본설계, 실시설계, 공사, 유지관리로 순으로 시행되고 있음
- 나) 관련 법령으로는 도로법 제24조(중장기사업계획), 예비타당성조사(국가재정법 제38조), 타당성조사(건설기술관리법 시행령 제38조의6), 기본설계(건설기술관리법 시행령 제38조의9), 실시설계(건설기술관리법 시행령 제38조의11, 선보상(국가재정법 제39조) 등
- 다) 도로사업계획 수립체계 및 단계별 세부 절차

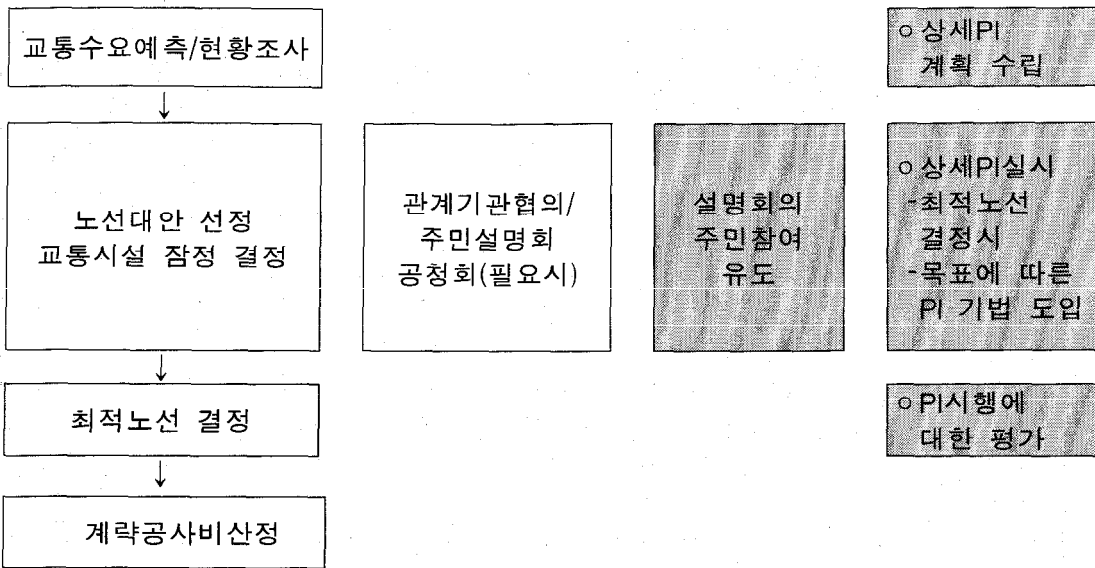
《도로사업 계획 수립 체계》



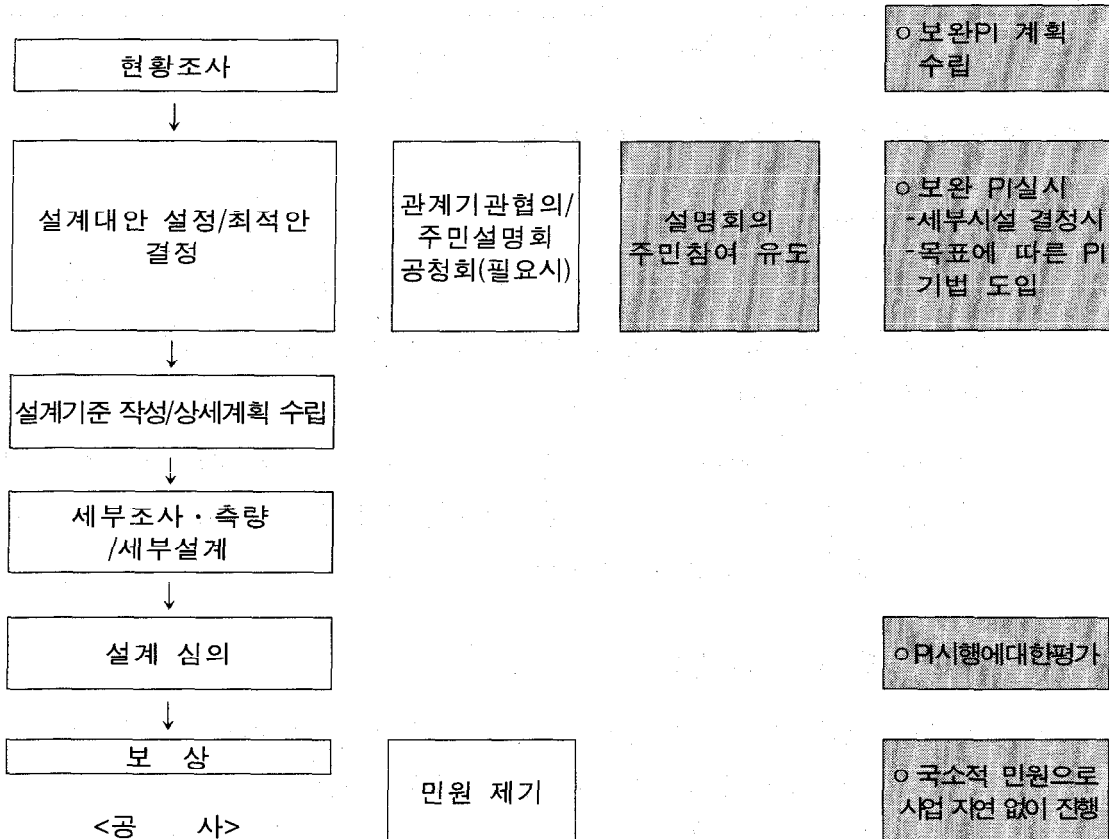
《도로사업 계획 단계별 세부 시행 절차》



《기본설계》



《실시설계》



<공 사>

※ PI : 주민참여제도(Public Involvement)

※ 「제2차 국도건설 5개년('06~'10)」 현황

(단위 : 억원, km, 건)

구 분		사업비	사업연장 (건수)	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년
계		154,013	1,061.6 (107)	224.3 (21)	204.0 (22)	258.7 (22)	223.9 (22)	150.7 (20)
① 일반국도		102,128	818.9 (75)	182.1 (15)	162.0 (15)	182.0 (15)	171.9 (15)	120.9 (15)
확장	4→6 이상	17,834	121.0 (13)	21.5 (2)	18.1 (2)	31.5 (3)	16.7 (2)	33.2 (4)
	2→4	62,189	438.6 (40)	131.7 (10)	89.4 (8)	85.1 (7)	85.4 (8)	41.5 (7)
시설 개량	4차로	3,562	57.9 (5)	-	-	16.7 (2)	33.8 (3)	7.4 (1)
	2차로	18,544	201.5 (17)	23.5 (3)	54.5 (5)	48.7 (3)	36.0 (3)	38.8 (3)
② 국대도		51,885	242.7 (32)	42.2 (6)	42.0 (7)	76.7 (7)	52.0 (7)	29.8 (5)

★ 제1차 국도건설5개년 계획('01-'05) : 102건/2,498km

2) 예비타당성 조사 처리 절차 등

○ 예비타당성 조사 근거

- 예비타당성조사는 '99년 『공공사업 효율화 종합대책』 이 도입되어 국가재정법(제38조 및 시행령제12조), 예비타당성운용 지침(기획재정부), 예타지침(KDI)에 의하여 시행
- 총사업비가 500억원 이상이고, 국가 재정투자가 300억원 이상인 사업에 대하여 예산편성 및 기금운영계획을 수립하기 위하여 기획재정부 주관으로 실시하는 사전 평가

○ 예비타당성조사 개요

- 예타는 KDI가 교통, 기술분야로 나누어 전문기관 용역발주 후 보고서를 작성하며, B/C, AHP, NPV, IRR, 민감도 분석(교통량 및 건설비용), 정책의견 등을 제시

《 예타추진절차 》

	주 체	비 고
예타 수요조사 (1개월)	기획재정부→각 부처	통상 1년 2회(상반기, 하반기)
부처 예타대상 결정	건설정책과 (예타심의위원회)	도로, 철도 등 우리부 우선순위를 정하여 기획재정부에 제출
정부 예타대상 결정	기획재정부 (재정사업평가 자문회의)	각 부처 요구사업중 추진대상과 그 우선순위 선정
예비타당성조사 (통상 6개월)	기획재정부(KDI)	보고서 제출 (B/C, AHP 문서통보)

- 고속도로 신설·확장 사업은 통상 예타부터 추진
 - 국도·국지도 사업은 중장기 계획(예타 이행 또는 면제)에 따라 추진하되, 중장기 계획에 반영되지 않은 사업은 우선 예타를 시행
- 예타 결과 타당성(B/C 1이상, AHP 0.5이상)이 있거나, 사업추진에 필요한 정책의견이 반영된 경우 타당성 조사·설계 등 다음 단계로 진행하고 있음
- 예비타당성조사 처리 결과
 - 예비타당성조사 결과는 경제성 분석, 정책적 분석, 지역균형발전 분석 등의 평가결과를 종합적으로 고려하여야 함
 - 일반적으로 B/C 비율이 1보다 클 경우 경제적 타당성이 있음을 의미함
 - 사업 수행의 타당성을 평가하는데 중요한 정책의 일관성 및 추진의지, 사업 추진상의 위험요인, 사업 특수 평가 항목 등의 정책적 평가항목들을 정량적 또는 정성적으로 분석함

- 지역간 불균형 상태가 심화되지 않고, 지역간 형평성 제고를 위해 고용유발 효과, 지역경제 파급효과, 지역낙후도 개선 등 지역개발에 미치는 요인을 분석함
- 사업 타당성에 대한 종합평가를 위해 경제성·정책적·지역균형 발전 분석결과를 토대로 예비타당성조사 참여 연구진의 의견을 다기준 분석의 일종인 계층화분석법(AHP: Analytic Hierarchy-Process)을 활용하여 사업 시행의 적절성을 계량화된 수치로 도출함
- 일반적으로 AHP가 0.5 이상이면 사업 시행이 바람직함을 의미함

《분석적 계층화법(Alytic Hierarchy Process)》

☐ 도입배경

- 경제성 분석에는 포함되지 않으나, 사업 타당성 평가에 필요한 정책적인 요소를 고려하기 위함
- 즉, 경제성 분석의 단점을 보완하여 지역 낙후도 및 추진의지 등을 고려하여 사업 (미)시행시를 대안으로 분석

☐ 분석항목

- ① 경제성 분석(40~50%) : 비용편익분석(B/C), 순편익 현재가치(NPV), 내부수익률(IRR) 등 정량적 분석
- ② 지역균형발전 분석(20% 내외) : 지역낙후도 및 지역경제 파급효과로 분석
- ③ 정책적 분석(30~40%) : 상위계획 등 정책의 일관성 및 사업추진의지, 환경문제 등 사업위험요인과 해당사업의 특수 평가항목으로 구분

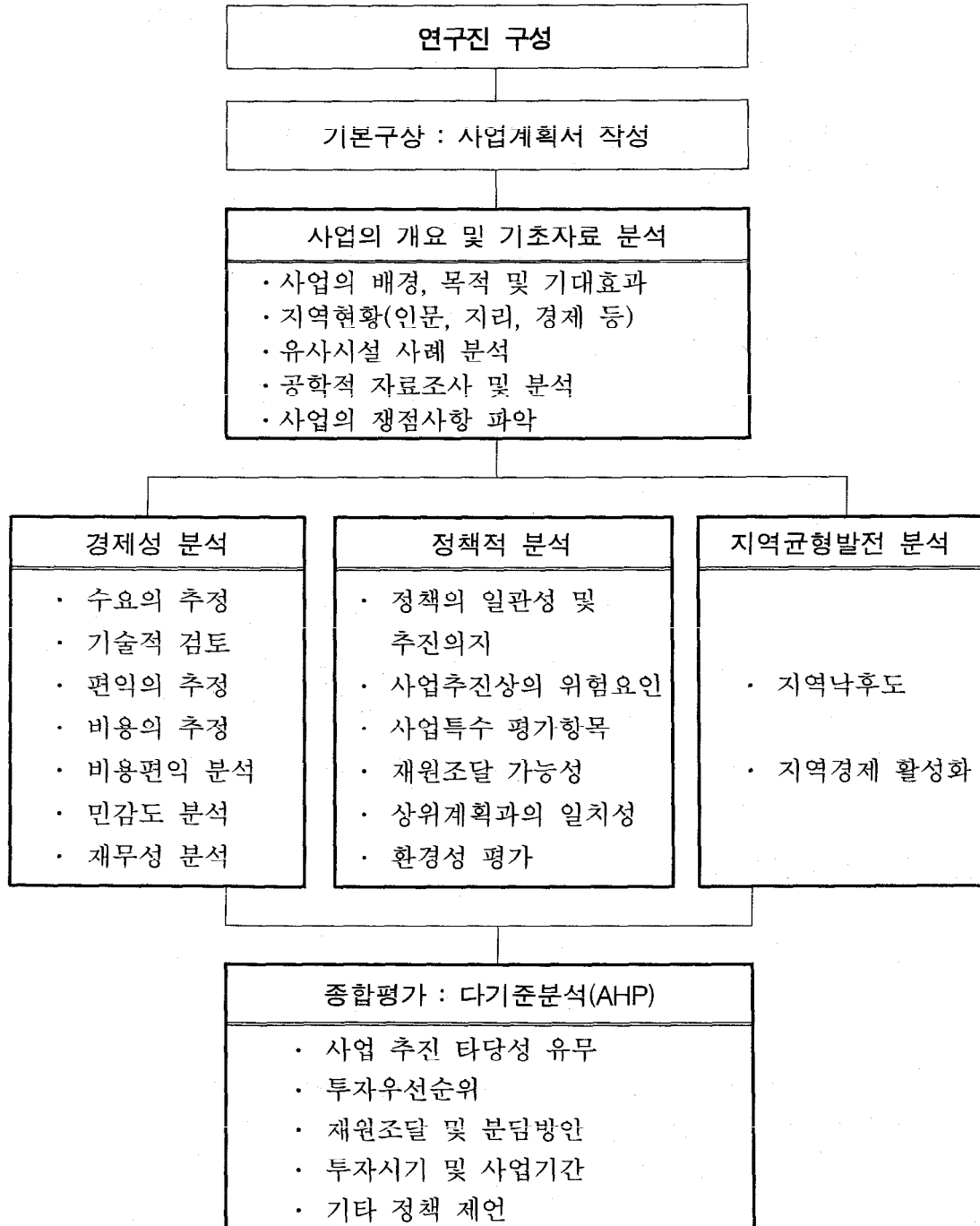
* 분석항목 비율은 각 사업별 특성등에 따라 변동 가능

☐ 최종 의사결정

- 참여 연구진(PM, 수요/비용팀)과 KDI 공공투자관리센터 부서장 등의 의견을 종합하여 최종적인 의사결정
- 최소 및 최대 점수를 부여한 평가자는 제외하고 점수를 평균하여 0.5이상이면 사업추진

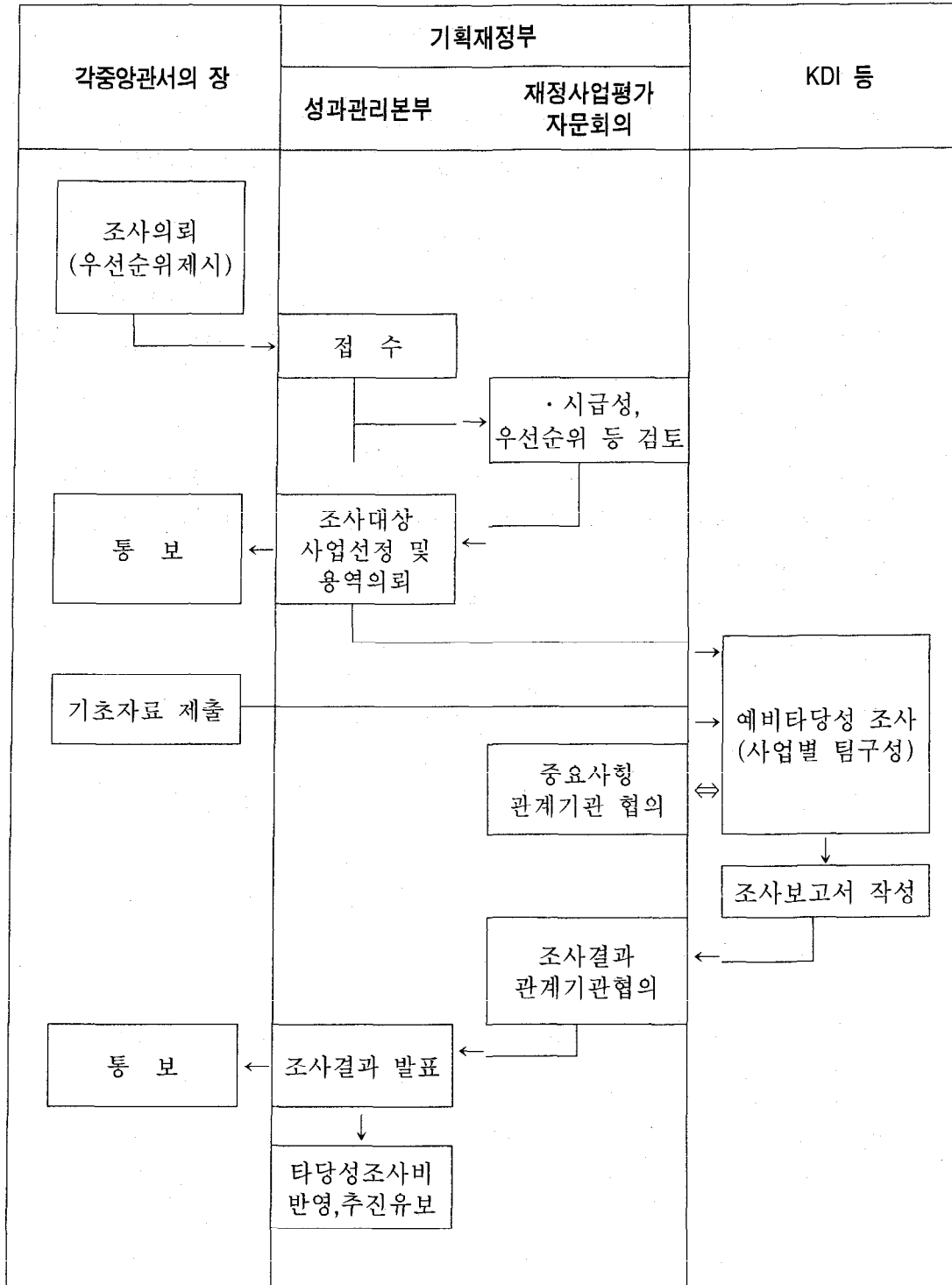
〈참고1〉

예비타당성조사 수행 흐름도



〈참고2〉

예비타당성조사 업무 흐름도



○ 타당성조사·기본설계·실시설계

- 국도(국지도)의 경우 기본설계(타당성조사 포함)→실시설계 형태로 추진하되 단구간 등 예산낭비가 우려되는 경우는 지방청의견을 반영하여 실시설계(타당성조사, 기본설계포함)를 시행

※ 고속도로의 경우 : 타당성조사→기본설계→실시설계 또는 타당성조사 및 기본설계→실시설계 형태로,

○ 선보상

- 공사 착공전 보상비를 우선 확보하여 용지매수를 시작한다는 개념으로 '99.3 공공사업 효율화 종합대책에 반영되었으며, '99년 구 예산회계법 개정시 개념이 반영됨
- 현재 일반국도, 고속국도에 적용중이며, 통상 국도선보상은 실시설계 후 착공을 위한 종사업비 협의전에 시행(통상1년이며, 최근 사업감소에 따라 2-3년까지 지연)

나. 예산편성 및 집행·결산

1) 예산편성

가) 예산의 의미

- 예산이란 정부의 수입·지출에 관한 예정된 계획. 즉, 일정기간 동안 국가가 어떠한 정책이나 목적을 위해 얼마만큼 지출하고 이를 위한 재원을 어떻게 조달할 것인가를 금액으로 표시한 것,

나) 예산의 회계연도

- 예산은 회계연도를 기준으로 하여 연도별로 편성됨, 따라서 예산은 당해연도 개시 전과 연도경과 후에는 이를 사용할수 없는 것이 원칙 (예산 단년도 주의 또는 회계연도 독립의 원칙)

다만, 예산의 탄력적인 집행을 위해 다음 회계연도 이후까지 지출이 허용되는 계속비, 이월비 등은 그 예외임

- 우리나라의 회계연도 : 1월1일부터 12월31까지
- 회계연도의 개시시기는 나라마다 다름. 독일, 프랑스, 이태리, 스페인 등은 우리와 같은 1월이고, 영국, 일본, 캐나다. 뉴질랜드 등은 4월, 스페인, 이집트, 오스트레일리아 등은 7월, 미국 등은 10월부터 새로운 회계연도가 시작됨

다) 예산의 내용

- 예산은 예산총칙, 세입·세출예산, 계속비, 명시이월비와 국고채무부담 행위 등 크게 5개 부문으로 구성

※ 계속비(繼續費)

- 완성에 수년의 기간을 필요로 하는 대형공사나 연구개발 등의 경우 수년간에 걸친 지출 계획을 작성하여 추진하는 것이 효율적임
- 계속비는 이러한 사업에 대하여 소요경비 총액과 매년의 규모를

미리 정하여 국회의 의결을 얻어 범위안에서 수년에 걸쳐 지출할 수 있도록 하는 경비를 말함

《국가재정법 제23조(계속비)》

- ① 완성에 수년도를 요하는 공하나 제조 및 연구개발사업은 경비의 지출액과 연부액을 정하여 미리 국회의 의결을 얻은 범위안에서 수년도에 걸쳐서 지출할 수 있다
- ② 제1항의 규정에 의하여 국가가 지출할 수 있는 연한은 당해 회계연도로부터 5년 이내로 한다. 만약, 필요하다고 인정할 때에는 국회의 의결을 거쳐 다시 그 연한을 연장할 수 있다.

※ 계속비, 장기계속사업 비교

구 분	계속비	장기계속사업
관 련 법	국가재정법 제23조	국가계약법 제21조 및 국가재정법 제35조
대상공사	완성에 수년을 요하는 공사	완성에 수년을 요하는 공사
예산책정	총액 및 연부액의 국회 의결	매년
계약방법정	총공사금액으로 계약	총공사금액을 부기하고 당해연도 예산의 범위안에서 이행하도록 계약

구분	계속비	장기계속사업
시행방법	총공사 물량을 완성시에 준공하고 연부액은 기성으로 처리	당해연도 예산의 범위안에서 제1차공사 계약 및 준공하고, 제2차공사 이후에 계약은 부기된 총공사 금액에서 이미 계약된 금액을 공제한 금액의 범위안에서 계약을 체결하고 매년 준공처리
사업예	기간국도 10차 지역간선1~4차	일반국도건설, 국도대체우회도로

※ 명시 이월비(明示 移越費)

- 세출예산중 경비의 성격상 당해 회계연도 내에 지출하지 못할 것이 예측될 때, 그 취지를 세입·세출예산에 미리 명시하여 국회 승인을 얻어 다음 연도에 이월하여 사용할 수 있도록 하는 경비

※ 국고채무부담행위(國庫債務負擔行爲)

- 국고채무부담행위는 법률에 의한 것과 세출예산금액 또는 계속비 총액의 범위 안의 것이외에 국가가 채무를 부담하는 행위를 말함
- 국고채무부담행위액은 세입·세출예산액에는 포함되지 않고 그 상환액이 다음 연도이후 세출예산에 포함

라) 예산의 체계

- 우리나라의 중앙정부 예산은 일반회계와 19개의 특별회계(기업특별회계 4, 기타특별회계 15) 등 총 20개의 회계로 구성('05년말 기준)

※ 일반회계(一般會計)

- 일반회계는 일반의 세입으로 일반적 지출을 담당하는 회계로서, 통상적으로 예산이라 할 경우에는 일반회계를 지칭

※ 특별회계(特別會計)

- 특정한 자금으로 특정 지출에 사용되는 회계

※ 교통시설특별회계(交通施設特別會計)

- '90년대 초반 들어 교통혼잡 증가와 그에 따른 물류비용 증대 등 국가경쟁력 약화라는 사회적 문제 발생
- 당시 도로 및 도시철도사업 재원으로 유류(취발유·경유) 특별소비세의 75%를 사용하고 있었으나 급증하는 교통시설 투자소요를 충당하기에는 크게 미흡

- 도로·철도·공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운영을 위하여 휘발유·경유 특별소비세를 교통세(목적세)로 전환하고, 교통세를 주요세원으로 교통시설특별회계를 설치('93.12.31)

※ 국가균형발전특별회계(國家均衡發展特別會計)

- 국가균형발전계획의 추진을 재정적으로 지원하고, 지역개발 및 지역혁신을 위한 사업을 지역의 특성 및 우선순위에 따라 효율적으로 추진하기 위하여 '05회계연도부터 설치·운영
- 세입은 주세, 과밀부담금, 일반회계 및 타 특별회계 전입 등이며, 세출은 지자체보조사업중 지역개발사업, 농어촌지역개발(종전양여금사업), 개발촉진지구 지원 등

마) 시기별 예산 편성 흐름

구 분	시 기	내 용
예산편성 (n-1년도)	1월말	중기사업계획서 제출 (우리부→기획재정부)
	1~3월	국가재정운용계획서(시안) 마련(기획재정부)
	3월말	예산편성지침 및 기금운용계획안 작성지침 통보 (기획재정부→우리부)
	4월말	국가재정운용계획(시안) 확정 및 부처별 지출한도 통보(기획재정부→우리부)
	5~6월	예산자율편성(우리부)
	8월까지	각 부처 예산안 점검보완(기획재정부) 국가재정운용계획서 작성(기획재정부)
	9~10월	국가재정운용계획, 예산안 및 기금운용계획안 확정 및 국회제출(10.2일) · 국무회의 의결, 대통령 제가
	10~11월	국회 예산안 심의 · 국토해양위 심사, 예결위 심사, 본회의 의결
	12.2	국회 본회의 의결·확정
예산집행 (n년도)	12월 (n-1년도)	예산배정 및 자금배정계획 수립
	1월	예산집행지침 시달(기획재정부→우리부)
	1~12월	예산집행 ※ 집행상의 신축성 확보(이용, 전용, 이용, 이체)
결산 (n+1년도)	2월말	소관별 결산서 제출(우리부→기획재정부)
	5월말	결산결과 국무회의·대통령 보고(기획재정부)
	6.10~8.20	감사원의 결산감사
	7월말	결산서 국회 제출
	9월	국회의 결산서 심의·의결

※ 2008년 도로예산 편성(사례)

- 재정여건을 감안, 초 긴축 예산편성
 - 사업타당성 여부와 관계없이 재정여건을 감안하여 국책지원 사업을 제외한 도로사업의 신규착공을 전면 보류
- 완공위주의 선택적 집중투자
 - 준공예산은 최대한 편성하는 등 완공위주의 집중투자
 - 국가정책사업, 교통애로구간, 도로망 연계필요구간 등 집중투자가 필요한 구간은 최대한 지원
- 용지비 증가 및 교통난을 감안, 도시부 투자강화
 - 용지비 급등을 감안, 소요 용지비는 최대한 확보
 - 재정투자, 도공 자체예산 투자 등을 적극 강구
 - 도시 교통란을 감안, 국대도 및 대도시권 교통혼잡도로 예산은 가능한 최대 확보

※ 최근 5년간 국도건설 예산 편성 현황

(단위 : 억원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	42,692	38,506 (△9.8)	33,594 (△12.8)	33,298 (△0.9)	34,862 (4.7)
일반국도	15,257	12,327	7,426	7,989	9,281
국대도	6,000	6,805	-	-	-
기간6차	2,735	-	-	-	-
기간7차	5,000	2,989	-	-	-
기간8차	7,000	6,060	5,078	-	-
기간9차	3,700	3,700	2,956	-	-
기간10차	3,000	4,370	4,800	4,613	2,290
지역간선1차	-	2,225	3,000	3,650	3,982
지역간선2차	-	-	2,200	3,708	3,830
지역간선3차	-	-	-	3,335	4,060
지역간선4차	-	-	-	-	2,474
제주도구국도	-	-	-	404	469
제주도구국대도	-	-	-	129	121

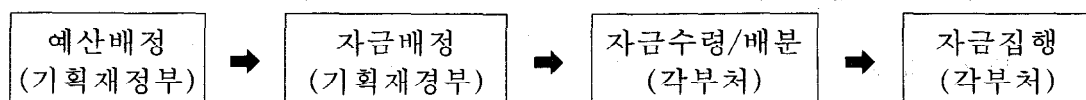
★ ()은 전년대비 증감을

2) 예산집행

가) 예산집행의 의의

- 예산의 집행이란 국회에서 심의·확정된 예산을 회계연도 개시와 더불어 수입을 조달하고 공공경비를 지출하는 재정활동으로서 예산의 배정, 이체 및 이·전용, 이월, 예비비 사용 등이 있음

《통상적인 세출예산 집행절차》



나) 예산의 배정

- 예산의 배정이란 예산이 성립된후 정부가 정한 바에 따라서 각 중앙관서의 장에 대하여 각각 집행되어야 할 세입·세출예산 국고채무부담행위 등을 배분하는 것을 말함

- 배정된 예산은 계속 하급기관으로 내려가며 재배정됨
- 각종 정부 예산사업의 수행과 경비지출을 위한 지출원인행위는 배정된 예산의 범위내에서 하여야 함

○ 정기배정

- 정기배정이란 분기별 연간 배정 계획에 따라 정기적으로 예산을 배정하는 것을 말함

※ 배정시점 : 1/4분기(해당분기 초일)

2/4~4/4분기 : 해당분기 시작 전월 15일에 배정된 것으로 처리

○ 수시배정

- 수시배정이란 분기별 정기배정과 관계없이 해당사업의 추진상황 및 문제점을 분석·검토한 후 수시배정의 요건을 충족할 경우에 해당사업의 예산을 수시로 배정하는 것을 말함

※ 수시배정 대상사업 선정기준

- 신규사업으로 사업계획이 확정되지 않는 사업
- 민간 및 지자체 등과 재원분담이 전세된 사업
- 기타 사업이 효율적으로 추진되고 있는지 점검할 필요가 있는 사업

○ 조기배정

- 조기배정이란 사업을 조기집행하고자 할 때 연간 정기배정계획 자체를 1/4분기 또는 2/4분기에 앞당겨 집중 배정하는 것을 말함

○ 당겨 배정

- 당겨 배정이란 사업집행 과정에서 계획 변동이나 여건 변화로 인하여

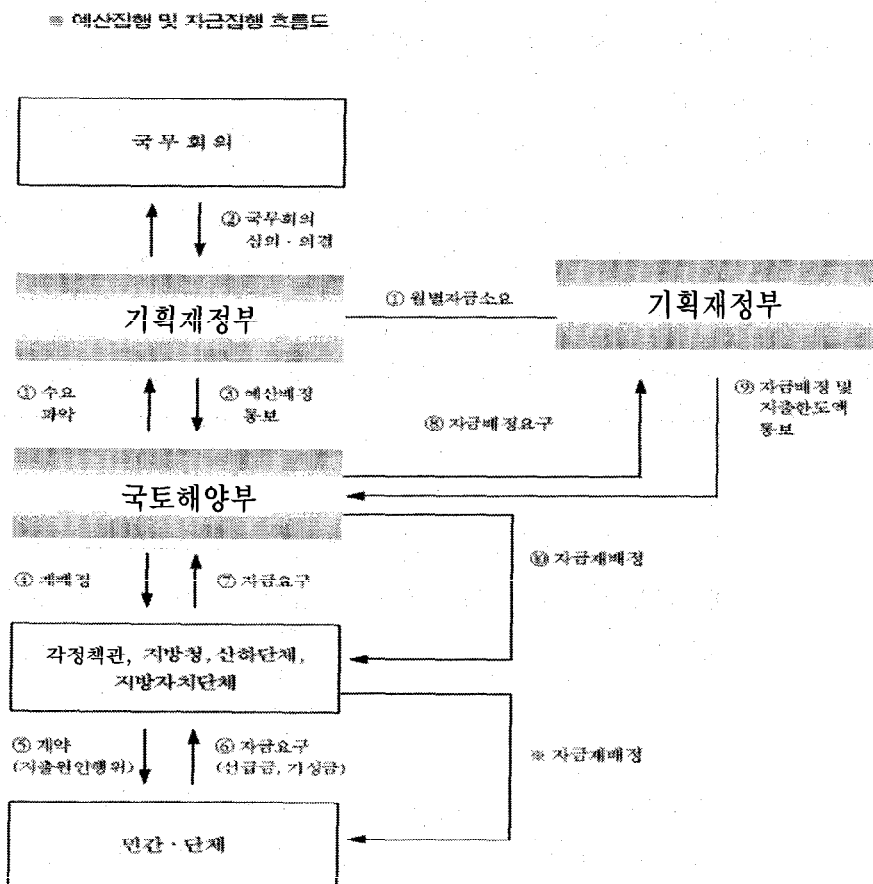
당초 연간 정기배정계획보다 지출원인행위를 앞당겨 할 필요가 있을 경우 사업예산을 분기별 정기배정계획에 관계없이 앞당겨 배정하는 것을 말함

○ 감액배정

- 감액배정이란 이미 배정된 예산에 대하여 사업계획의 변동이나 재정운용상의 필요에 의해 배정을 감액하는 경우를 말함
감액배정은 배정잔액에 대해서만 가능하며, 계약 완료로 집행된 기예산의 감액배정은 불가능함

○ 회계연도 개시전 배정

- 회계연도 개시되기 전에 예산을 배정하는 것을 말하며, 외국에서 지급하는 경비, 지급경비, 부식물 매입경비 등이 그예



다) 예산의 이월·전용 및 이체·이월

○ 이용

- 예산의 이용이란 예산이 정한 입법과목인 분야(장)·부문(관)·프로그램(항) 사이에 상호 융통하는 것(예외조항은 관련 법 참조)

○ 전용

- 예산의 이용이란 행정과목인 세항 또는 목의 금액을 상호 융통하는 것을 말함
- 원칙적으로 예산전용은 기획재정부장관의 승인을 얻어야 함
- 예외적으로 각 중앙관서의 장은 회계연도마다 기획재정부장관이 정하는 범위 안에서 자체전용이 가능

《사고이월사업의 전용가능 여부》

- 예산전용은 예산의 목적외 사용금지원칙의 예외조항
- 사고이월은 지출원인행위를 전제로 한 사업으로 그 목적에 맞게 집행을 해야하기 때문에 전용하는 것은 원칙적으로 불가능
- 다만, 불가피한 사유로 인한 설계변경 및 불가상승에 따른 계약변경은 가능하며, 그 부족분에 대해서는 이·전용을 통하여 충당 가능
- 그러나, 이월예산을 다른 사업으로 변경하여 집행할수는 없으며, 그 집행잔액은 불용처리 하여야 하고 이월사업을 재이월하는 것은 불가

○ 이체

- 예산의 이체란 정부조직 등에 관한 법령 제·개정, 폐지로 인하여 직무·권한에 변동이 있을 때 예산이 정한 기관간에 예산을 상호 사용하는 것을 말함

○ 이월

- 예산의 이월이란 소관 세출예산 중 연도내 지출액을 당해연도를 넘겨 다음연도에 지출하는 것을 말하며, 회계연도 독립원칙의 예외조항

- 원칙적으로 매 회계연도의 세출예산은 이월하여 사용할 수 없으나, 예산회계법령에 의하여 광범위하에 예외적으로 이월을 규정

※ 명시이월

명시이월은 연도내에 집행하는 것이 불가능할 것으로 명백히 인정되는 경우로서 예산의 형식으로 예산총칙에 포함시켜 회계연도 개시 90일전에 국회에 제출하여 다음연도 예산으로 국회의 의결을 받아야 함

※ 사고이월

사고이월은 연도내에 지출원인행위를 하였으나 불가피한 사유로 인하여 연도 내에 지출하지 못한 경비를 다음 연도에 넘겨 사용할 수 있게 하는 제도

《사고이월 대상》

- 연도내에 지출원인행위를 하고 불가피한 사유로 인하여 연도내에 지출하지 못한 경비와 지출원인행위를 하지 아니한 그 부대경비
- 지출원인행위를 위하여 입찰공고를 한 경비 중에서 입찰공고후 지출원인행위까지 장기간이 소요되는 경우로써 다음의 경우
 - ⇒ 부대입찰·입찰참가자격 사전심사 방법으로 집행되는 공사 경비
 - ⇒ 협상에 의한 계약체결의 방법으로 집행되는 경비
 - ⇒ 국가계약법 제80조1항 규정에 의해 공고된 공사 경비
 - ⇒ 재해복구사업에 소요되는 경비
- 공익·공공사업의 시행에 필요한 손실보상비로서 다음의 경우
 - ⇒ 직접손실보상비(토지,물건 등)
 - ⇒ 간접손실보상비(간접어업권 등)
 - ⇒ 재해복구사업 보상 경비

3) 결 산

가) 결산의 정의

- 일반적으로 결산이란 회계연도가 끝나고 예산집행이 종료된 후 1년 동안의 세입과 세출을 실제 발생한 대로 숫자를 맞추어 기록하는 행위를 말함
- 정부는 감사원의 검사를 거친 세입세출결산을 회계연도마다 다음 회계연도 개시 120일전까지 국회에 제출하여야 함

나) 국회의 결산심사

- 소관 상임위원회의 예비검사
- 상임위원회의 예비심사 결과보고
- 예산결산특별위원회의 심사
- 본회의 심의·의결
- 대정부 통지

〈결산의 흐름도〉

```
graph TD; KH[한국은행] -- "③ 국고금 출납 보고" --> CJ[재정경제부]; CJ -- "⑤ 결산검사" --> GS[감사원]; GS -- "⑥ 결산 검사 보고서 제출" --> GH[국회]; CJ -- "⑥ 결산서 제출" --> GH; IL[일선 기관 2,000여 기관] -- "① 수입·지출" --> KH; IL -- "② 월별 보고 세입·세출액" --> CJ; IL -- "② 월별 보고 세입·세출액" --> ZH[중앙 행정 기관 54개]; ZH -- "④ 연말 보고 세입·세출 결산" --> CJ; CJ -- "② 월별 보고 계산 증명" --> GS
```

The flowchart illustrates the accounting process flow. It starts with '일선 기관 (2,000여 기관)' (Frontline organizations, 2,000+ organizations) which handles '① 수입·지출' (1. Revenue and expenditure) and reports '② 월별 보고 (세입·세출액)' (2. Monthly report (Revenue and expenditure)) to both '한국은행' (Bank of Korea) and '재정경제부' (Ministry of Finance and Economy). '한국은행' reports '③ 국고금 출납 보고' (3. Treasury fund disbursement report) to '재정경제부'. '재정경제부' reports '⑤ 결산검사' (5. Accounting audit) to '감사원' (Audit and Inspection Service). '감사원' reports '⑥ 결산 검사 보고서 제출' (6. Submission of accounting audit report) to '국회' (National Assembly). '재정경제부' also reports '⑥ 결산서 제출' (6. Submission of accounting statement) to '국회'. '일선 기관' also reports '② 월별 보고 (세입·세출액)' (2. Monthly report (Revenue and expenditure)) to '중앙 행정 기관 (54개)' (Central administrative organizations, 54 organizations), which then reports '④ 연말 보고 (세입·세출 결산)' (4. Year-end report (Revenue and expenditure accounting)) to '재정경제부'. Finally, '재정경제부' reports '② 월별 보고 (계산 증명)' (2. Monthly report (Calculation proof)) to '감사원'.

4) 예산편성 제도 (Top-down방식)

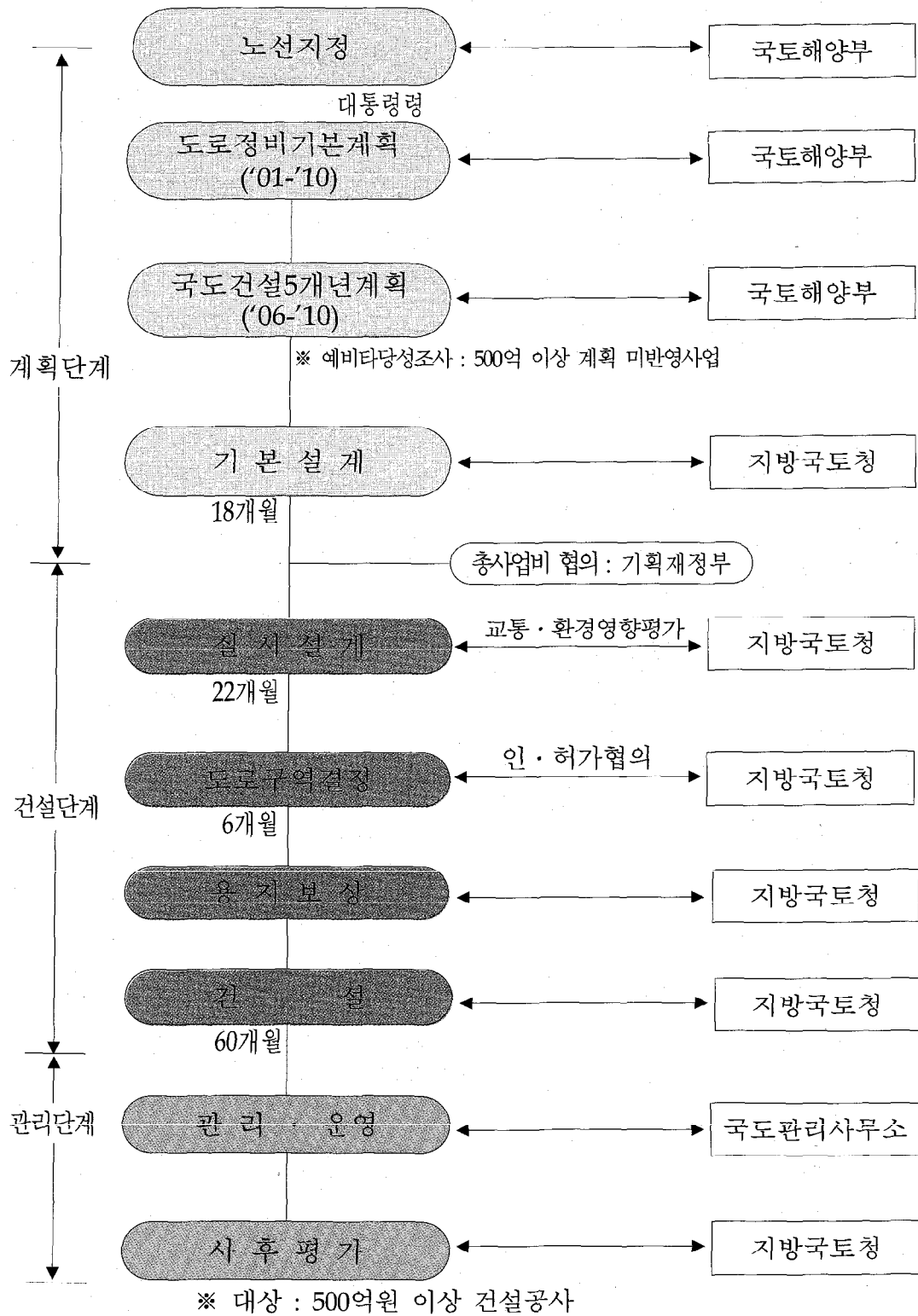
☐ 제도(총액배분 자율편성)의 개요

- 국가적 우선순위에 따라 분야별로 재원을 총액 배분함으로써 한정된 재원을 효율적으로 사용하기 위하여 '04년 도입한 제도
⇒ 매년 반복되는 과다요구 및 대폭삭감의 행정낭비를 방지
- 국가재정 운용계획을 토대로 분야별·부처별 지출한도를 설정하고 각 부처는 전문성을 활용하여 자율적으로 세부사업 편성

☐ Bottom-up / Top-down 방식의 비교

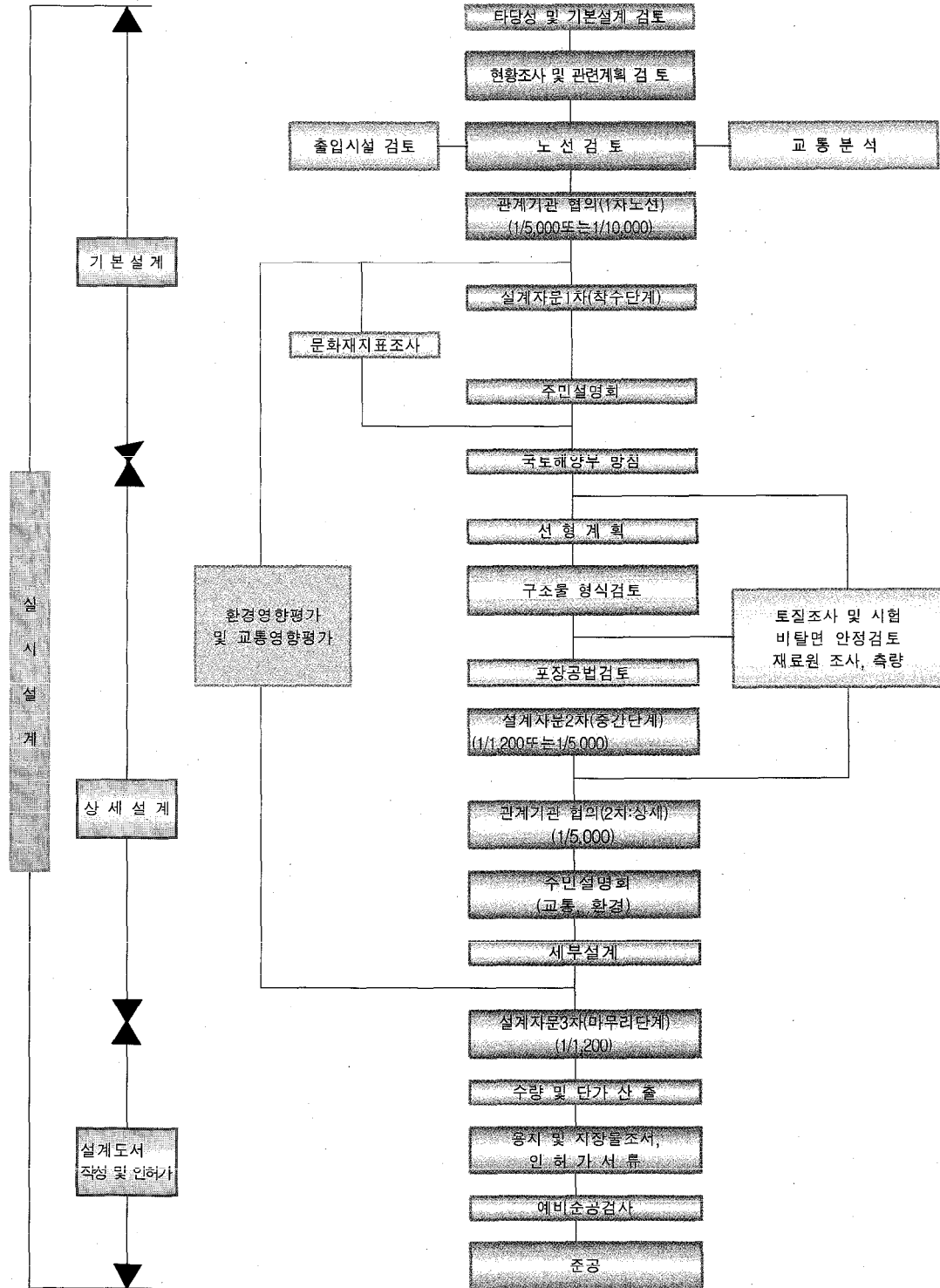
구 분	Bottom-up(중전)	Top-down(개선)	비고
재원배분 순서	· 지출총액←분야별·부처별 예산규모←사업별 예산규모	· 지출총액→분야별·부처별 지출한도→사업별 예산규모	
주요특징	· 개별사업 위주의 분석 · 단년도 재정운영 · 예산편성을 통한 재정지출 통제	· 거시적, 전략적 재원분석 · 중기적 재정운영 · 예산편성 과정에서 자율 확대 및 사후 성과관리	

국도건설사업 흐름도

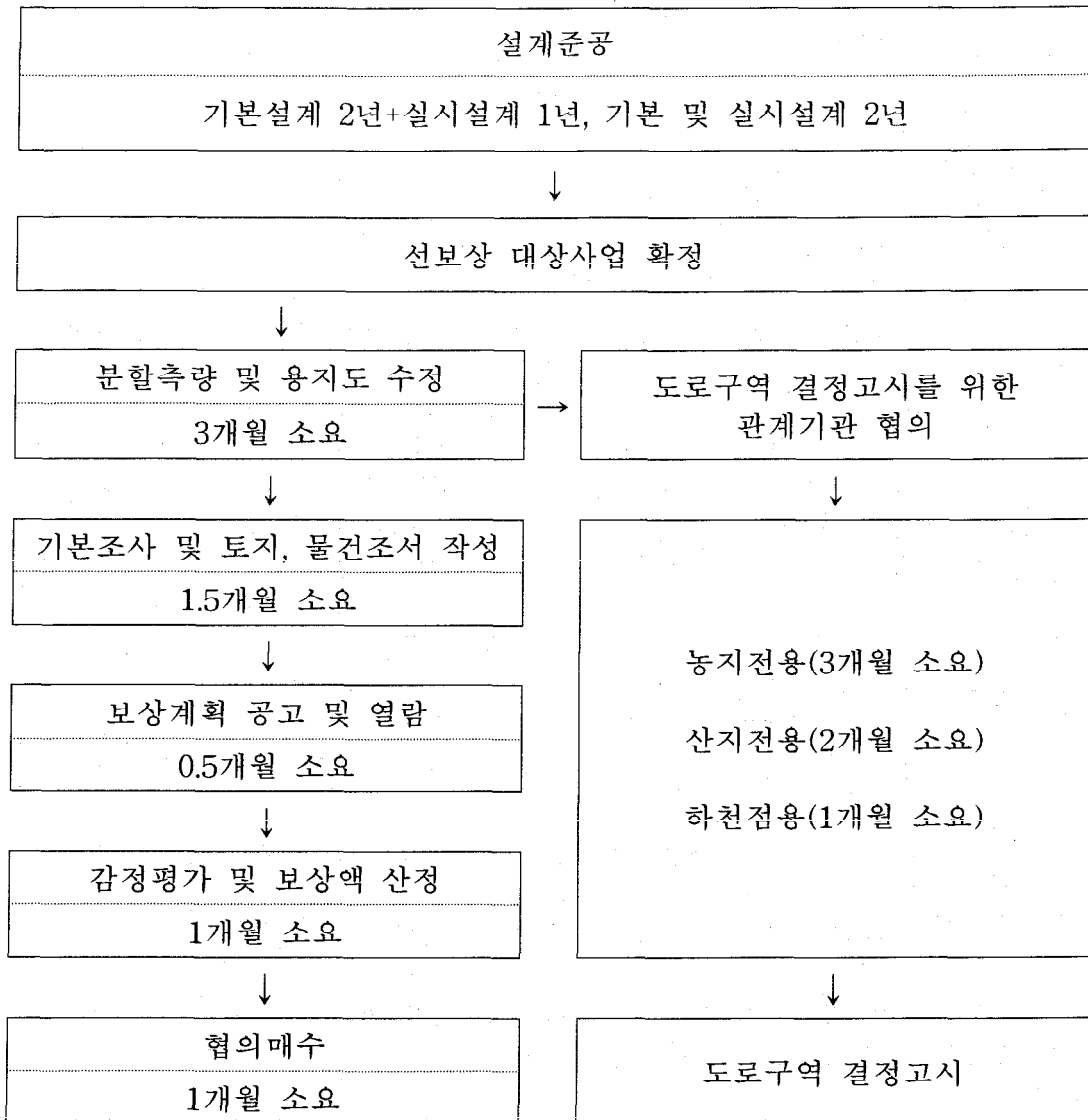


다. 설계 및 건설

《실시설계 흐름도》



《보상업무 흐름도》

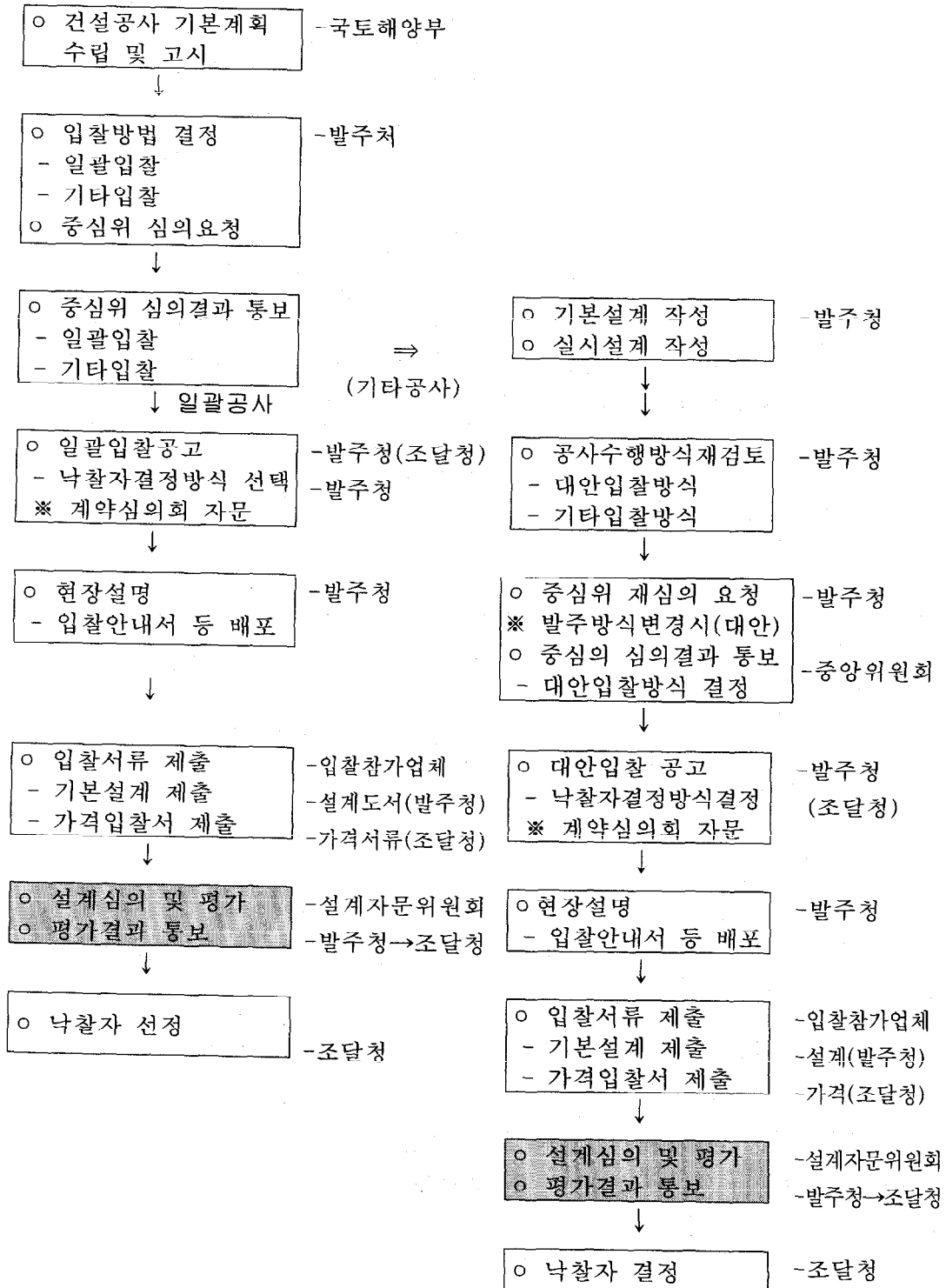


총 소요기간 : 7개월

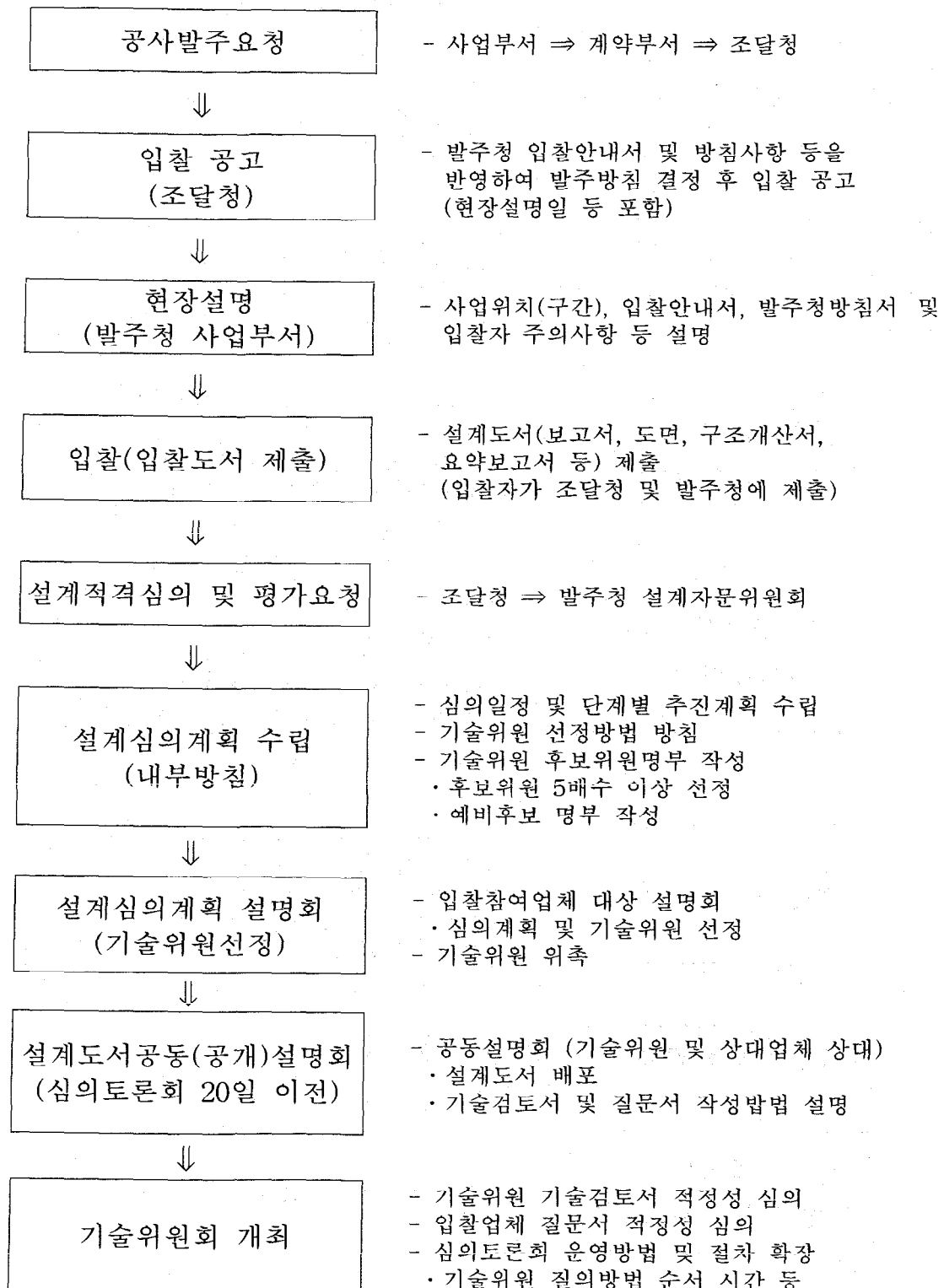
6개월

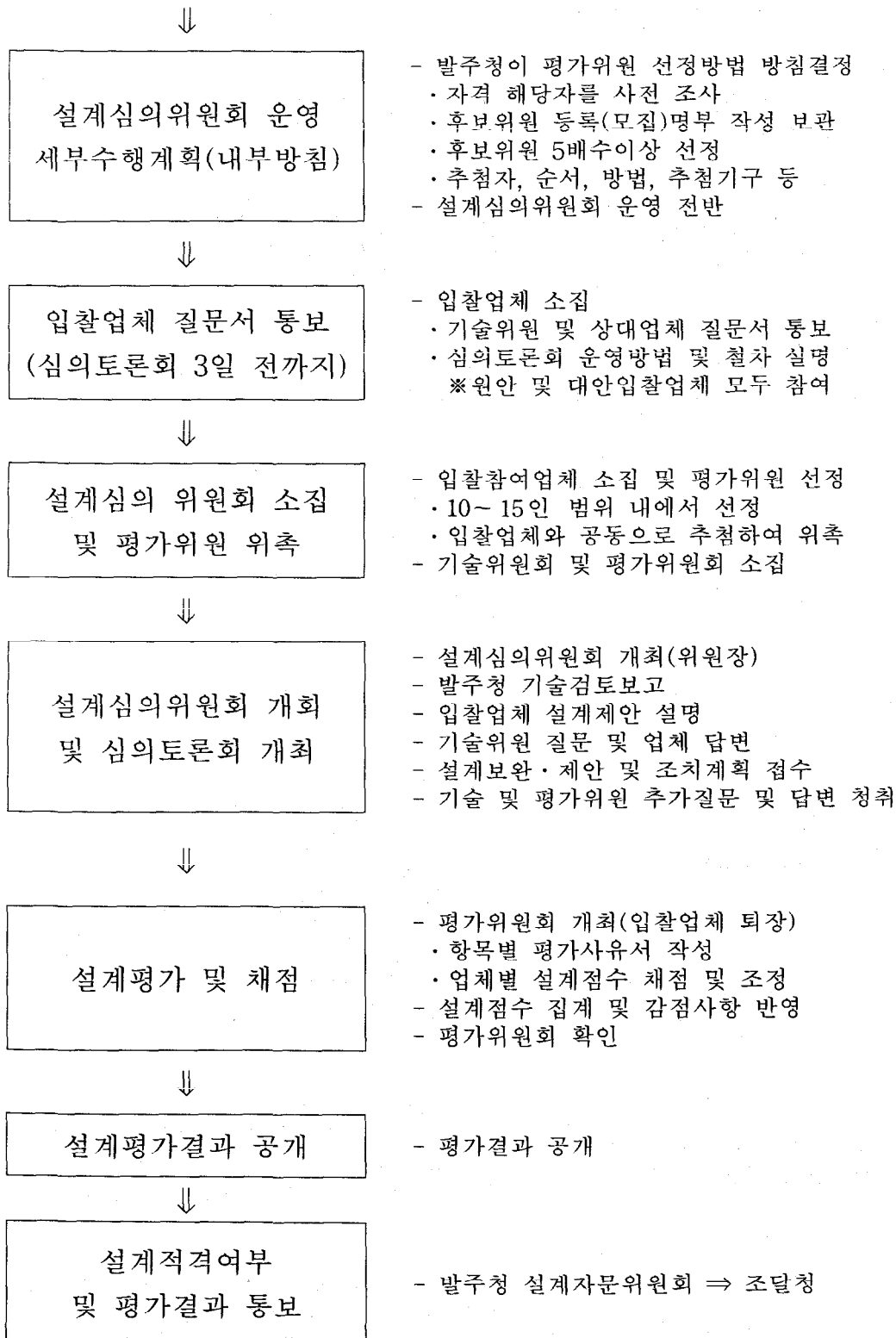
* 분할측량후 도로구역결정고시를 위한 관계기관 협의와 협의매수를 위한 기본조사서 작성 등은 동시진행

《 일괄 · 대안발주 절차 》

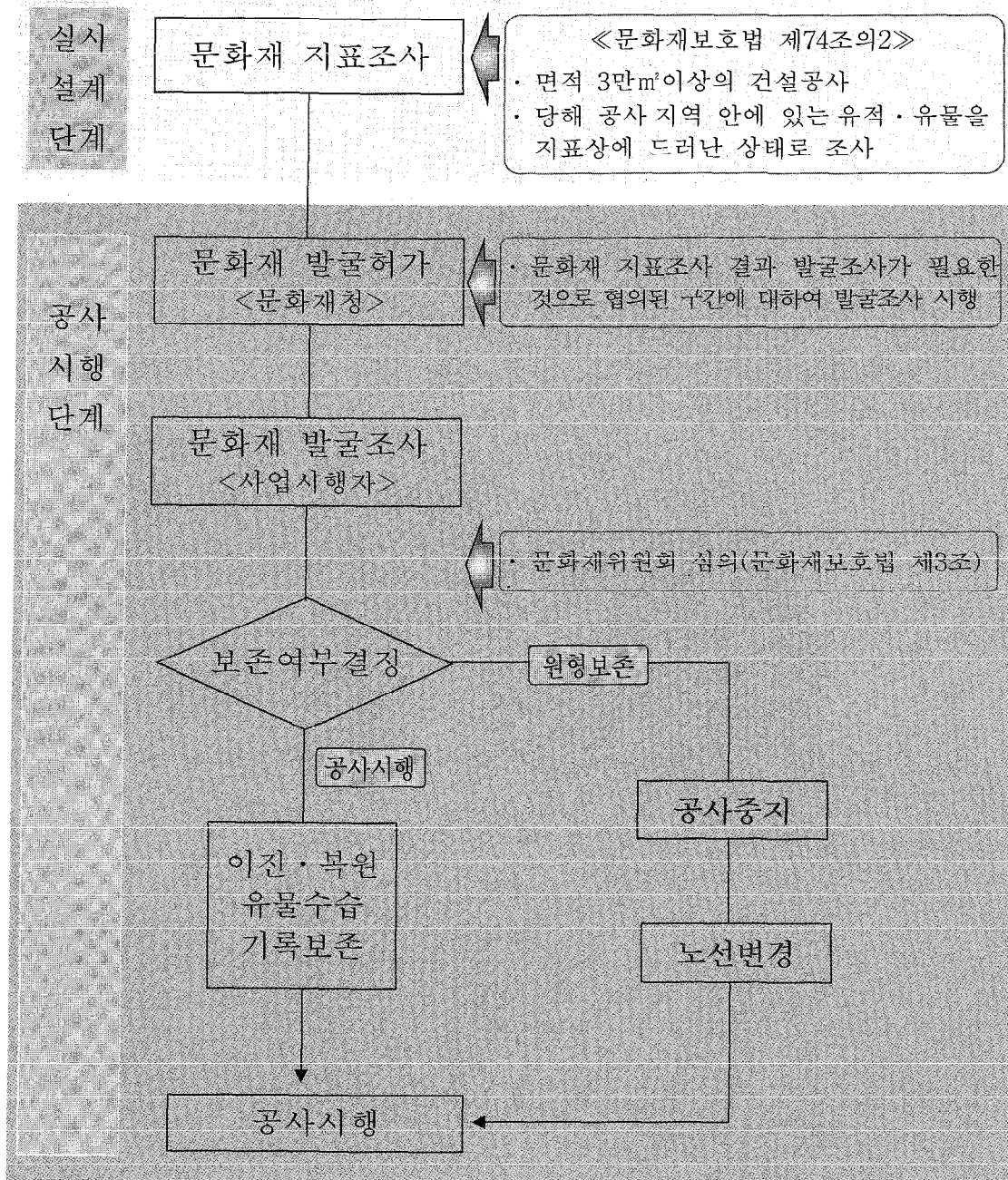


《 설계적격심의 및 평가 절차 》





※ 문화재 발굴조사 절차(참고)



※ '05년 “문화재 발굴조사 표준업무 절차”를 마련하여 운영중임

※ '07년 “문화재 발굴조사 업무개선 방안(비용정산, 예산과목 조정 등)”을 마련하여 운영 중임.

빈 면

5 국가지원 지방도 사업계획 및 건설 절차

가. 사업계획 수립

나. 예산편성 및 집행

다. 설계 및 건설

빈 면

가. 사업계획 수립

○ 국가지원지방도의 정의

지방도 중 중요도시·공항·항만·공업단지·주요도서·관광지등 주요 교통 유발시설 지역을 연결하며 고속도로와 일반국도로 이루어진 국가 기간도로망을 보조하는 도로로서 대통령령으로 그 노선이 지정된 것을 말한다(도로법 제2조의3, '95년 12월 도입)

○ 국가지원지방도 노선지정

「국가지원지방도 노선지정령」(대통령령 19772호, '06. 12. 21)에 의거 지정된 국지도는 전국 29개 노선, 3,709km로서 전체 도로연장(102,293km)의 3.6%를 차지

○ 장기 사업계획 수립

- 1997년도에 「국가지원지방도 중장기계획」 수립
- 2001년도에 국가지원지방도 노선지정령 개정과 국토종합계획 등 관련 상위계획의 변경에 따라 「국가지원 지방도 5개년(2003~2006) 계획」 수립
- 2006년도에 지역간 불균형해소와 도로부분 투자의 효율성 제고를 위해 국도 2차 5개년 계획과 연계하여 「국가지원지방도 5개년(2006~2010) 계획」을 수립하여 사업 우선순위 선정

나. 예산편성 및 집행

○ 건설비용의 국고보조

건설에 필요한 비용 중 공사비는 국고에서, 보상비는 지방자치단체에서 부담, 단 보상비가 건설에 필요한 비용의 30%를 초과하는 경우에는 예산 범위내에서 그 초과비용의 일부를 국고에서 부담할 수 있다(도로법 제56조의2, 시행령 제30조의3)

○ 보조금 예산의 통지

국회에서 예산이 심의 확정된 후에는 그 확정된 금액 및 내역을 사업별로 해당 사업을 시행하는 기관에 통지하여야 한다(보조금의 예산 및 관리에 관한 법률 제12조)

○ 보조금의 교부신청

보조금의 교부를 받고자 하는 자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 중앙관서의 장에게 교부신청서를 제출하여야 한다(보조금의 예산 및 관리에 관한 법률 제16조)

○ 보조금의 교부결정 및 통지

중앙관서의 장은 보조금의 교부를 결정한 때에는 그 내용을 신청한 자에게 통지하여야 한다(보조금의 예산 및 관리에 관한 법률 제17조 및 제19조)

○ 법령위반 등에 의한 교부결정의 취소

중앙관서의 장은 보조사업자가 보조금을 다른 용도에 사용하거나 법령의 규정, 보조금의 교부결정 내용 또는 법령에 의한 중앙관서의 장의 처분을 위반한 때 및 허위 신청이나 기타 부정한 방법으로 보조금을 교부받은 때에는 교부결정의 전부 또는 일부를 취소할 수 있다(보조금의 예산 및 관리에 관한 법률 제30조)

다. 설계 및 건설

<설 계>

○ 도로노선 계획

도로노선을 계획할 때는 「국도의 노선계획·설계지침」에 따라 노선을 계획하고 설계하여야 한다(국가지원지방도 사업시행지침 2.3)

○ 설계방침 승인요청

설계시행자는 현지 조사측량 실시 전에 비교노선에 대한 검토결과와 최적의 선정사유 및 설계시행자의 종합의견을 첨부하여 국토해양부에 설계방침을 요청하여야 한다(국가지원지방도 사업시행지침 2.3.1)

- 설계방침서의 추정사업비가 실시설계 완료시의 사업비보다 20% 이상 차이가 발생할 경우에는 본부와 재협의 하여야 한다

※ 설계방침 검토시 착안사항

- 도로노선계획수립 지침에 부합되는지 여부
- 교차방법의 적정성 여부
- 기존도로와의 연계성 여부
- 도로선형 및 계획고 변경에 따른 주변 생활권 불편여부
- 교차로지점 좌·우회전의 충분한 가감속차로 설치계획
- 통로암거 규격의 적정성과 보행자 이용불편 여부
- 교차지점의 최소화를 위한 부체도로의 계획여부 등

○ 예비준공검사

실제 준공예정일로부터 최소 3개월 이전에 실시

○ 설계도서 인계

설계시행자가 지방청인 경우에는 용역이 완료되는 즉시 업무에 필요한 부수의 설계도서를 지자체에 인계하여야 한다(국가지원 지방도 사업시행 지침 2.3.3)

- 인수받은 설계도서의 성과내용 중 추후 현지조사 또는 시공과정에 수정·보완할 사항이 발견되었을 때는 인계자인 설계시행자와 협의하여 이를 조정 할 수 있다.

<전 설>

○ 사업시행 상황보고

지자체는 공사착공 시, 분기별 공정, 회계연도 종료 시, 공사완공 시 결과를 국토해양부 장관 및 행정안전부장관에게 제출하여야 한다 (도로법 시행령 제30조의5)

- 공사 착공보고 : 착공일로부터 10일 이내
- 분기별 공정보고 : 분기종료 10일 이내
- 보조사업 실적보고 : 회계연도 또는 당해사업이 종료된 날로부터 10일 이내
- 계약결과보고 : 계약체결일로부터 10일 이내에 설계금액, 낙찰금액, 낙찰자, 공사기간 등을 포함한 계약결과를 지방청에 보고

○ 설계변경

공사시행과정에 설계변경 규모가 아래에 해당되는 경우에는 위치도, 관계 설계도면, 재원변경계획, 변경사유서를 첨부 관할 지방국토관리청장을 경유하여 국토해양부장관에게 제출 승인을 얻어야 한다(도로법 시행규칙 제6조의3)

- 설계변경으로 10억원이상 국고부담(물가상승비 제외)을 수반하는 경우
- 설계된 도로노선을 100m이상 변경하는 경우
- 설계된 계획도로에 다른 도로 등을 연결시키는 경우
- 교량의 구조·형식을 변경하는 경우

※ 참고자료

☐ 도입경위

- '95. 12 : 국지도 제도 도입
- '96. 17 : 국지도 노선지정령 제정(대통령령 제15124호)
※ 29개 노선
- '97. 06 : 국지도 중장기 사업계획수립
- '01. 8 : 국지도 노선지정령 개정(대통령령 제17349호)
※ 29개 노선(폐지7, 지정 7)
- '01. 12 : 국지도 1차 5개년계획 수립('03~'07)
- '06. 6 : 국지도 2차 5개년계획 수립('06~'10)

☐ 근거법령

- 도로법 제2조의3(국가지원지방도의 정의)
- 도로법 제24조(도로의 공사와 유지 등)
- 도로법 제56조의2(국도 대체우회도로 등에관한 비용의 보조)
- 국가지원지방도노선지정령(29개노선)
- 국가균형발전특별법 제34조 제2항(지역개발사업계정)
- 보조금의예산및관리에관한법률제9조(보조금대상사업, 기준보조율), 제19조(보조금 교부결정 통지), 동법시행령 제4조(보조금 지급대상 사업의 범위와 기준보조율)

빈 면

6 행정지시

가. 지방청 설계팀 운영지시

나. 도로공사 단가 협의를 워크숍 개최 결과 알림

다. 설계변경 최소화 방안

빈 면

가. 지방청 설계팀 운영지시

도로건설팀-2223(2007.5.31)

최근 건설공사 현장에서 안전사고와 가시설물에 대한 공사대금 편취 사고 등이 발생되고 있어 이를 미연에 방지하기 위한 우리부 건설공사 “부실, 부조리 방지대책”을 수립하여 추진 중에 있습니다.

이에 따른 대책의 일환으로 설계내실화를 기하기 위하여 설계전담 부서를 설치·운영 토록 되어 있어 이를 지시하니 귀청 보유 인력을 활용하여 별도의 설계 전담부서를 설치·운영하고 설치 시에는 그 결과를 보고하여 주시기 바랍니다.

예시)

“설계전담팀” 운영 방안(안)

I. 추진배경

- 건설공사 부실·부조리 방지대책 및 설계변경 최소화 방안의 일환으로 설계전담팀(가칭, 도로설계팀) 운영방안 검토

※ 설계변경 최소화 방안('07.2.26, 도로건설팀-901호), 설계전담부서 설치 운영지시('07.5.31, 도로건설팀-2223호)

II. 현황 및 문제점

- 공사 시행시 민원발생, 잦은 설계변경 및 과도한 예산 증액 등으로 설계에 대한 신뢰성이 저하되는 등 설계운영의 중요성이 부각되고 있고,
 - 공사 관리에 치중하여 업무를 수행하고 있어, 중복 업무 수행에 따른 집중력 저하, 기준적용의 일관성 미흡, 전문성 부족 등이 문제점으로 지적되고 있음.

III. 도로설계팀 운영방안

☐ 조직의 구성

- 도로시설국에 7명으로 구성된 도로설계팀 편성
(팀장6급, 팀원6·7급)
- 설계기준 및 도로분야(4명), 구조설계 분야(2명)

☐ 업무의 범위

- 설계기준 및 표준화에 관한 사항
- 설계용역 과업지시서 및 시방서 작성에 관한 사항
- 환경친화적 도로설계에 관한 사항
- 설계감리 및 설계의 경제성 등 검토(VE)에 관한 사항
- 발주설계서 작성 및 설계심사
- 설계변경 최소화를 위한 연구개발에 관한 사항
- 설계관련 통계관리에 관한 사항
- 기타 설계와 관련하여 필요하다고 인정하는 사항

☐ 운영계획

- 도로설계팀은 도로계획과 주관으로 운영

IV. 기대효과

- 설계내실화 및 부실설계 방지
- 설계업무에 대한 집중력 향상으로 업무효율 극대화
- 전문성 확보를 통한 기관 경쟁력 제고
- 선진형 건설문화 정착
- 건설공사 투명성 향상

도로설계팀 구성(안)

팀 장
시설주사 000

설계기준 및 도로설계

시 설 주 사 000
시 설 주 사 000
시 설 주 사 000
시설주사보 000

구조설계

시 설 주 사 000
시설주사보 000
시설주사보 000

나. 도로공사 단가 협의를 워크샵 개최 결과 알림

도로건설팀-523(2007.01.31)

☐ 추진배경

- 총사업비 조정업무의 효율적인 추진을 위하여 총사업비관리 실무 매뉴얼 제정 등 총사업비 조정 최소화방안 마련 등 다각적인 대책을 마련 시행중임
- 그 중 각 청별로 신규단가에 대한 협의율 적용에 대해 논란이 많아 현실에 적합한 각 청의 의견을 수렴하고 적정 협의율을 검토하기 위함

☐ 워크샵 개최 종합의견

① 일반행정 사항

- 워크샵에서 정리된 사항을 바탕으로 각 발주청별로 시행기준을 정립하여 총사업비관리업무의 효율성을 높이도록 한다.
- 협의단가 적용에 대한 구체적인 심의가 필요할 경우에는 기술전문팀 (T/F팀)에 검토요청 처리

② 협의율 적용 대상의 구분

- 국가계약법 제65조③항3호를 적용하게 될 경우 그 대상이 협의율 적용대상인지의 여부를 붙임 “협의단가 적용사례”를 참고하여 결정한다.

③ 협의율에 대한 의견

- 협의율은 낙찰율 적용을 원칙으로 하되, 계약당사자간 협의가 이루어지지 아니하는 경우에는 설계변경당시를 기준으로하여 산정한 단가와 동단가에 낙찰율을 곱한 금액의 100분의 50으로 한다. 다만, 그 비율이 79.995%를 상회하는 경우에는 79.995%를 상한선으로 하고, 낙찰율이 그 이상인 경우에는 낙찰율을 적용한다.
- 79.995%의 근거 : 근래 입찰되는 공사의 낙찰율이 70%대에 근접하고, 100억원~300억원의 적격심사 기준이 79.995%인 점을 감안하여 실비보상차원에서 동 율로 결정

붙임 : 1. 협의단가 적용사례 1부.
2. 협의단가 등 산정요령 1부. 끝.

<붙임1>

협의단가 적용사례

I. 협의단가 적용이 가능한 경우

1. 사업계획 변경등 우리청의 필요에 의한 경우
: 노선변경, 차로수 변경, 연장증가 등의 경우로서 당초 공사물량 범위의외의 증가부분
(단, 당초 도로폭을 벗어나지 않는 변경, 계획고 조정은 제외)
2. 당해공사와 관련된 인·허가기관 등의 요구(도로법 제25조의2 규정에 의한 협의)를 수용하여야 하는 경우
: 환경영향평가 관련(생태이동통로, 복개터널 설치), 가로등·신호등 설치, 대체시설설치 요구, 문화재 보존대책, 기타 협의조건
3. 공사관련법령(표준시방서, 전문시방서, 설계기준 및 지침등 포함)의 제·개정으로 설계변경이 필요한 경우
: 도로안전시설 설치 및 관리지침, 도로교표준시방서, 도로표지판 설치기준, 교통안전 관련법령 등
4. 공사관련 법령에 정한 바에 따라 시공하였음에도 불구하고 발생하는 민원을 조치하기 위하여 설계변경하는 경우
: 구조물 형식변경(토공→교량), 구조물 신설(암거, 배수관)
단, 기존 시설물의 연장, 규격변경 및 위치변경은 제외
5. 천재지변(태풍·홍수·기타 악천후)으로 인한 설계변경의 경우
: 천재지변으로 인한 사면슬라이딩 등
6. 감사기관의 권고·시정 요구사항 중 계약자의 책임 없는 경우로 재료의 성질, 시공방법 변경 등 당초 계약내용의 변경사항

7. 순성토, 사토 및 폐기물처리등과 관련하여 당초 설계서에 정한 운반거리 변경은 운반시간(당초 t_2 보다 늘어난 시간) 변경분에 한하여 적용한다.

II. 협의단가를 적용할 수 없는 경우

1. 공사편의, 시공성 향상, 하자우려, 품질관리 유리 등의 사유로 계약자가 설계변경을 요구하는 경우
2. 절취사면 구배완화, 암판정결과, 파일근입 물량 증가
3. 설계서 오류, 누락, 상호모순 등으로 인한 설계변경 사항
4. 시공측량 결과에 따른 물량 증가
5. 공사비의 절감, 시공기간의 단축 등을 위한 신기술 및 신공법, 당초 공법변경에 의한 설계변경(계약자, 발주청의 요구에 의한 경우)

※ 협의단가 적용이 되지 않는 사례

○ 토 공

- 암판정 결과 : 수량증가(토공, 비탈면보호공), 운반거리 변경
- 사면보강 : 물량증가
- 암파쇄방호시설 : 수량증가
- 토공규준틀 : 수량증가
- 연약지반처리 수량증가
- 토공 운반장비의 규격변경, 작업효율 변경

○ 구조물공

- 위치변경, 연장증가, 규격변경, 구조물터파기 수량변경
- 보강토공법 변경, 수량증가

○ 교량공

- 교량연장 및 폭변경으로 인한 물량증가분
- 기초공법 수량변경, 파일항타 수량변경, 터파기 수량변경, 교량 점검시설변경(형식변경, 물량추가), 교차장치(규격 및 형식변경), 교대보호블럭(변경, 추가), 난간형식변경, 가시설(추가, 신설), 강관파일 수량증가

○ 터널공

- 임판정결과 굴착Type변경으로 수량변경, 지보공법(변경, 추가) 방수공법(변경, 추가), 갱구부(보강, 추가, 변경)

○ 포장공

- 아스콘 혼합물(골재, 바인더, 입도)의 변경
- 보조기층 공급방식 변경(생산↔구매)

○ 부대공

- 계측기설치, 임시 안전시설물
- 부대시설물(방음벽, 도로 및 교통표지판, 안전시설물) 형식변경 추가

<붙임2>

협의단가 등 산정요령

- 제경비는 당초 계약비율을 적용한다.
- 「설계변경 당시를 기준으로 산정한 단가」 산정 요령
 - 신규비목은 국도설계실무요령 또는 표준품셈에 의하여 수량과 단가를 산출하고, 산출된 단가를 조달청 조사가격, 실적공사비와 비교
 - 견적단가 산출은 그 사유가 타당한 경우만 인정
 - 기 계약단가가 있거나 물량이 증가된 경우는 기 계약단가 적용을 원칙으로 하되, 아래와 같이 단가를 산출하여 합리적인 단가로 결정
 - 기 계약단가에 ESC를 계상한 단가
 - 설계변경 당시 조달청 조사가격 또는 실적공사비 단가
 - 설계변경 당시 시중 물가정보지중 최저가 단가
- 당초 계약된 공사의 수량 증가 및 공법변경의 경우에 장래 동일 공사의 수량 감소분(예상분 포함)을 연계검토 하여야 함
- 감소 또는 삭제분은 당초 계약자가 이행의사가 있었던 계약책임을 고려하여 이에 상당한 공사비를 협의대상에서 제외할 것인지 여부를 검토하여야 함
- 환율·유가의 급격한 변동, 원자재 수급난 등으로 설계변경 당시 자재단가가 기 계약단가와 현저히 차이가 있을 경우에는 상기 내용에 불구하고 신규단가 적용을 검토할 수 있음
- 협의단가에 대한 계약자의 이의신청, 본 기준외 협의단가 적용여부 등에 대한 심의가 필요할 경우에는 기술전문팀(T/F팀)에서 검토 처리할 수 있음

다. 설계변경 최소화 방안

도로건설팀-901(2007.2.26)

I. 검토배경

- 설계변경은 국회, 시민단체 등에서 계획부실, 업자 봐주기 등 부정적인 시각으로 보고 있음
- 잦은 설계변경으로 인한 사업지연, 공사비 과다소요 등 공사 관리의 효율성 저하 및 행정낭비 요인 발생
- 설계변경 사례분석을 통하여 원인 및 문제점을 검토하여 설계변경 요인을 사전제거

II. 현황 및 문제점

○ 총사업비 조정 현황('05기준)

계	506회	증	13,470억원	수준
- 고속도로	102건 사업에 100회	증	4,400억원	수준
- 국 도	332건 사업에 354회	증	8,900억원	수준
- 국지도	79건 사업에 52회	증	170억원	수준
※ 건당 약 1회 변경, 1회당 27억원 증액				

○ 원인분석

- 물가상승 49%, 법령 및 기준변경 7%, 보상 진척에 따른 공사위치 변경 7% 등 불가피한 경우가 전체의 63% 차지
- 교량기초 지반변경 및 절토사면 안정처리 등 지하지질 상태에 따른 변경 22%
- 민원 및 관계기관 요구에 의한 시설추가 5%, 설계상 착오 2%, 토취장·석산 허가와 관련된 공사재료 운반거리 변경 등

※ 사례분석('05년 기준)

구 분	합 계				고속도로		국 도		국 지 도	
항 목	증·감액 (억원)		건 수		증감액 (억원)	건수	증감액 (억원)	건수	증감액 (억원)	건수
계	13,465	(%)	506	(%)	4,384	100	8,913,	354	168	52
물가변동	6,551	49	194	39	2,018	30	4,439	141	94	23
법령 등 기준변경	975	7	106	21	333	19	634	75	8	12
현지여건변동 (교량, 절토사면 압판정)	2,999	22	86	17	515	16	2,460	64	24	6
운반거리 변경	13	-	3	0.6	-	-	5	1	8	2
신기술 반영	10	-	5	1	-	-	10	5	-	-
민원 및 관원	617	5	44	9	306	6	284	31	27	7
설계 상 착오 오류	311	2	8	1.4	-	-	311	8	-	-
보상비	975	7	37	6	782	18	193	19	-	-
기 타	1,014	8	23	5	430	11	577	10	7	2

III. 개선 방안

○ 기본방향

- 교량기초, 절토사면 등의 지질 변경은 공사비 과소 추정이 원인이므로 설계 내실화를 추진
- 설계, 발주, 공사시행 등 각 단계별 설계변경 최소화방안 강구
- 물가변동으로 인한 계약금액 조정은 설계변경 회수에서 제외

○ 단계별 개선 방안

- 내실있는 실시설계 추진
 - 발주청 별 설계 T/F팀 구성하여 설계업무 전담 운영
 - 환경영향평가, 문화재협의, 농지전용협의 등 관계부처 협의 조기 추진 및 결과 반영

- 노선선정, 고성도, 교차로 등으로 인한 민원발생 소지를 줄이기 위하여 PI제도 활성화 등 민원 대응
- 대절토부, 교량기초, 터널입·출구 등에 대한 지질조사 강화(조사 개소 확대 및 첨단조사기법 도입 등)
- 지역주민 민원 반영 및 구조물 합동조사시 관계기관 및 지역주민 참여 의무화
- 설계 단계별 세부 체크리스트 작성 활용

○ 발주전 보완설계 강화

- 공사 발주전 설계자 및 발주처 합동 노선답사를 시행하여 현지역건 변동사항 확인 및 반영
- 설계완료 후 기일경과로 인한 관련법규, 지침, 기준 변경 사항 등 추가 반영
- 환경, 문화재, 농지전용 등 관계기관 협의사항 확인 및 실시설계 부실부분(착오, 오류 포함) 발주 전 일괄 조정

○ 공사 시행중 건설사업의 효율적 관리 추진

- 물가변동으로 인한 계약금액 조정은 설계변경 회수에서 제외하여 별도 관리(설계변경시 물가변동금액이 80% 이상을 차지할 경우도 포함)
- ※ 국가계약법상 물가변동으로 인한 계약금액 조정은 계약변경으로 정의되어 있음
- 기준, 지침 등의 개정 경우 안전관련 등 특별한 사항만 시행중인 사업에 적용
- 발주청별 민·관으로 구성된 가칭「공사갈등관리위원회」를 운영하여 공사 시행시 민원 적극 대처
- 토석정보시스템을 활용하여 토량 및 운반거리 변경 최소화
- 설계변경은 특별한 사유가 없는한 년 1회 이내로 제한

- 고질민원 경우 착공 유보 또는 공사 중단 등 특단조치

○ 제도개선

- 본부내 총사업비관리심의회를 운영하여 검토기간 단축 및 총사업비 관리 내실화
- 총사업비관리의 효율화를 위하여 『도로총사업비 관리 매뉴얼』 작성·배포('06.12) 운영 중
- 매년 설계변경현황을 DB화하여 상호 정보를 공유]
- 부실설계 업체에 대하여는 부실벌점 부과 및 입찰시 불이익등 제재 조치 강화
- 각 청별 부실설계에 대하여는 D/B화하여 설계 입찰평가시 감점 조치

IV. 조치계획

○ 본부 조치사항

- 총사업비관리심의회 구성·운영 : 기 설치('06.12)
- 도로총사업비관리 매뉴얼작성 배포 : 기 배포('06.12)
- 설계변경현황 D/B구축 및 정보제공 : '07.12

○ 발주청 조치사항

- 물가변동(경유세 포함)계약은 설계변경에서 제외 : 수시
- 발주청별 설계T/F팀 구성·운영 : '07.5
- 설계시 PI제도 활성화 : 수시
- 설계 단계별 세부 체크리스트 작성 : '07.5
- 가칭 「공사갈등관리위원회」 구성·운영 : '07.4
- 부실설계 D/B 구축 및 설계 입찰평가시 감점 : 수시

7 기 타 업 무

가. 총사업비 관리지침, 기준 처리절차 등

나. 현장 안전사고 처리절차

다. 한국형 포장 설계법과 포장 성능개선 추진 현황

라. 지방도 노선번호 체계개선

빈 면

가. 총사업비 관리 지침, 기준 및 절차 등

□ 현황 및 실태

- 국도사업의 총사업비 조정요청 등은 관련 지침에 따른 철저한 이행 필요

《 총사업비 관련 지침 》

- 『2006년 총사업비 관리지침』 (기획재정부, '06.5)
- 『건설교통부 총사업비 조정지침』 (건설교통부, '06.11.2)
- 『총사업비 업무 매뉴얼』 (도로건설팀, '06.12.26)
- 『설계변경 최소화 방안』 (도로건설팀, '07.2.26)

- 그러나, 실무에서는 아직도 동 지침 내용을 숙지·반영하지 않아 불필요하게 지적되거나 보완되는 등 행정력 낭비 사례 발생

□ 지시사항

- ① 주요 교통여건 변화 등에 의하여 교통수요가 30%이상 감소 할 것으로 예상되는 경우 등은 교통량 수요예측 재검증,
 - 총사업비가 20%이상 증가한 사업에 대하여 타당성 재조사 시행
 - * 타당성 재검증 시행시 최소 6개월에서 1년 정도 사업추진이 지연되므로 타당성 재검증을 받지 않도록 최초 총사업비 협의시 주의
- ② 민원 등에 의한 토공구간 교량화 요구에 대한 기준을 마련(기획예산처 '06. 12)하여 시행중에 있으므로 동 기준에 의거 사전에 조정의 적정성을 검토한 후 총사업비 조정요구
- ③ 잔여 시설비의 8/100에 대해서 중앙관서의 자율조정 한도액 설정하여 운영중임
 - * 다만, 턴키·대안입찰 사업은 제외하고 있음을 유의

- '07. 1월부터 『총사업비 조정 지침』 변경으로 인하여 중앙관서 자율조정한도액 및 중앙관서 승인 사항은 해당본부(간선도로과 경우 교통정책실) 승인토록하고
- 기획재정부 승인 사항은 업무추진 효율성을 기하기 위하여 절차를 개선(간선도로과 · 건설정책과 동시 문서 시행)
(* 별첨 : 총사업비 업무 개선 절차)
- ④ 주요 총사업비 조정 내용에 대해서는 도로분야 총사업비 관리심의 위원회를 운영중임
(* 별첨 : 도로분야 총사업비심의위원회운영규정)
- ⑤ 총사업비 조정요구시 '06.12 배포한 『도로분야 총사업비 관리 실무 매뉴얼』에 의거, 자료를 작성하여 협의 요망
- ⑥ 준공사업에 대한 총사업비 조정은 준공연도 예산편성(예산 준공년도 1년전 5월) 전까지 반드시 이루어져야 함
- * 예산편성 이후 추가 사업요구 사례가 발생하고 있음
- ⑦ 도로공사 단가 협의율에 대해서는 '07. 1월에 워크숍 등의 결과에 따라 통보한 내용을 참고하여 이행에 철저를 기하기 바람
- ⑧ 사업의 구간 등 당해 사업과 직접 관련이 없는 추가사업에 대한 총사업비 조정은 원칙적으로 불인하고 있으므로 조정요구 지양
- ⑨ 총사업비 협의 후 집행 잔액 임의 사용 등 부적정 총사업비 관리가 없도록 만전을 기하시기 바람

붙임 자료

1. 도로분야 총사업비심의위원회운영규정
2. 총사업비 업무 개선 절차

빈 면

도로분야 총사업비심의위원회 운영규정

제 1 조 목적

이규정은 도로건설공사 시행중 설계변경이 필요하여 총사업비 조정 신청이 있을 경우 신속하고 객관적인 처리를 위한 심의를 목적으로 한다.

제 2 조 위원회 기능

『도로분야 총사업비 심의위원회』(이하 “위원회”라 한다)는 총사업비 조정 신청 대상의 타당성과, 제출된 자료의 정확성을 검토하고, 기타 필요한 사항에 대해 심의를 한다.

제 3 조 위원회의 구성

1. 위원장은 간선도로과장으로 한다.
2. 위원회는 당연직 위원과 외부 전문가로 구성된 Pool제 위원으로 구성한다.
3. 당연직 위원은 간선도로과 총사업비관리 담당, 도로정책과 계획 담당, 도로운영과 보수담당, 기술기준과 기술담당, 서울지방국토관리청 도로시설국 계획담당, 한국도로공사 건설계획처 건설원가팀장(총사업비관리차장)으로 구성한다.
4. Pool제 위원은 설계용역회사, 시공회사, 국책연구원, 학계 등에 근무하는 사람으로서 각 계의 추천을 받아 전문분야(교통, 구조, 도로, 시공, 지반 등)별로 위촉된 전문가 중에서 심의대상에 따라 필요한 인원 으로 구성한다.

제 4 조 심의위원의 자격

- ① 총사업비 조정업무와 관련한 업무를 담당하는 국토해양부 공무원
- ② 교통, 구조, 도로, 시공, 지반 등 각 분야별로 아래의 자격을 하나 이상 갖춘 자로 한다.

1. 대학의 전임강사급 이상인 자
2. 정부투자(출연)기관 및 연구기관의 전문가
3. 박사학위 소지자
4. 토목분야의 기술사 소지자
5. 분야별 전문가로서 주변의 명망이 높은자

제 5 조 심의위원의 임무

심의위원은 심의요청을 받아 참석을 수락하면, 해당 총사업비 조정 대상에 대해 e-mail등을 통해 심의에 필요한 관련자료를 제출받아 검토하고, 위원회 개최 시 참석하여 성실하게 심의하여 의견을 제시하여야 한다.

제 6 조 Pool제 심의위원의 임기

Pool제 심의위원의 임기는 위촉받은 날로부터 2년간이며, 연임하여 위촉할 수 있다.

제 7 조 회의개최

매주 목요일 오후 3시에 개최하는 것으로 상설화하되, 심의가 필요한 사항이 없을 때에는 생략한다.

제 8 조 심의결과 조치

심의내용을 인정(부분인정)·자료보완·불허 등으로 심의결과를 구분하여 작성하고, 불허 대상과 500억원 미만사업 및 자율재량 한도액 범위내의 사항은 결과를 해당발주청에 통보하고, 인정 및 자료보완하는 기획재정부 요청분은 건설정책과에 결과를 이송한다.

제 9 조 위원회 참석비 지출

위원회 참석비는 국토해양부 “세출예산집행지침” 위원회 참석비 내용에 준하여 지급할 수 있다.

제 10 조 특별한 경우의 위원 구성

특별한 상황일 경우 본 위원회에서 정한 위원 외의 전문가를 초청하여 위원으로서 업무를 수행하게 할 수 있다.

부 칙

이 규정은 2007. 1월 1일부터 시행한다.

< 붙임 2 >

총사업비 조정 업무절차 개선

(건설정책과 검토사항)

☐ 추진배경

- 현업 실무부서에서는 그간 총사업비 조정업무에 대해 본부내 해당과와 건설정책과간 이중검토 등에 따른 행정소요 기간 단축을 건의
- 이에 대한 검토결과, 조정신청 서류의 불비 또는 미흡 등으로 야기되는 자료보완 등 사업시행청 개선사항도 많았으나
 - 본부차원에서도 해당팀 또는 건설정책과간 업무협조 체계상 개선사항도 필요한 것으로 검토
- 이에 총사업비 자율조정권한(잔여액의 8%이내)이 우리부로 위임된 것을 계기로 건설정책과의 업무폭주로 인한 문제해소 및 재정혁신의 확산을 위해 각 해당과으로 자율조정 업무를 이관
 - 이 과정에서 중복 검토에 따른 행정 소요기간 단축 개선 방안도 포함하여 「건설교통 총사업비조정지침」(훈령) 개정 완료('06.11.3)

◇ 개정취지

건설정책과의 업무량을 줄이는 대신 건설정책과에서는 재정경제부로 요청하는 대규모 총사업비 변경사업에 대하여 중점적으로 검토

◇ 개정요지

재정경제부에서 우리부에 위임한 「총사업비 자율조정권한」을 해당본부에 재위임하고 사업시행청에서 총사업비 조정요청시 해당본부과와 건설정책과에 동시요청토록 함으로써 대상사업의 검토기간을 단축

□ 현안 문제점

- 총사업비 조정업무와 관련하여 이와 같은 조치에도 불구하고 관련 업무 추진 상에 일부 혼선이 발생

① 훈령 개정취지에 대한 이해부족

- 각 본부에서 전적인 책임하에 시행하여야 할 자율조정 권한과 건설정책과 중점 검토사항인 대규모 설계변경으로 재정경제부에 요청하여야 하는 사업에 대한 업무추진상 혼선

② 각 부서별 검토과정이 상이(자체 내부검토 또는 별도 심의회 구성 등)

- ☞ 사업시행청의 원활한 사업추진을 지원하기 위한 One-Stop Service 체계 구축에 혼선 가중

- 특히, 총사업비 조정대상사업의 77%를 점유하는 도로분야의 경우에는 별도의 심의회를 두어 심사토록 할 계획으로

① 자율조정권이 부여된 사업을 포함하여 재정경제부 요청사업 등 모든사업을 심의대상으로 하고 있으며

② 동 심의회에 건설정책과 담당자를 참여코자 하고 있어

- 직제 규정, 철도·항공 등 타분야와의 형평성, 건설정책과의 사업비조정 견제기능의 유지 등 다각적 측면에서 이에 대한 적정성 검토가 필요

□ 개선대책

제기된 문제점(쟁점)에 대한 사전 면밀한 검토 및 관계부서 의견청취 후 대책을 강구하여 본부 내 일관된 업무프로세스를 구축 시행하고 아울러 사업시행청의 신속한 업무추진을 지원

I. 관계부서 의견청취

- 일 시 : '06. 12. 13(화), 14:00
- 장 소 : 재정기획관실 회의실
- 목 적 : 총사업비 조정업무에 대한 행정소요기간 단축방안 논의
- 참석자 : 총사업비 담당 사무관 13명

II. 의견청취 결과

- 이미 자율조정권한이 부여된 사업에 대해서는 해당실(기획조정실)에서 전적인 책임하에 조정되어야 하는 사항으로
- 재정경제부에 요청하여야 하는 대규모설계변경 사항에 대해서만 행정소요기간 단축방안을 구체적으로 논의

- 브레인스토밍 결과, 해당실의 책임운영을 위한 3안으로 집약
- 건설정책과 주관으로 별도의 심의회를 운영하는 4안을 요구하는 부서도 있었으나, 향후 운영결과에 따라 개선방안을 지속 강구기로 결론
- * 재정혁신 차원에서 별도의 '총사업비관리팀'을 신설하여 예산절감을 전담하게 하자는 의견도 다수 제기 → 장기검토과제

Ⅲ. 행정소요기간 단축방안 검토(토의자료)

구분	1 안	2 안	3 안	4 안
개요	- 해당실/기획조정실 별 심의회를 두고 - 각 심의회의 심의위원으로 건설정책과 담당자 참여	- 도로정책관실만 별도 심의회를 구성운영 하되 - 기타 부서는 건설정책과에서 심의회 주관 운영	- 각 해당실(기획조정실)에서 소관 사업에 대해 1차적으로 자체검토 (건설정책과 미참여) - 건설정책과는 자체 검토사항을 포함 하여 최종 검토조정 ※ 다만, 자료보완 (또는 의견청취 등) 필요시 해당과와 동시에 건설정책과에서 일괄보완 등 조치	도로정책관실을 포함 하여 심의회를 건설정책과 주관으로 운영
장점	각 본부(기획조정실)의 책임이행제도 확립 가능	- 도로분야 : 도로정책관실의 책임이행제도 확립 가능 - 기타분야 : 건설정책과의 총괄 기능 유지	- 현행규정 부합 (건설정책과에서 재정경제부 요청 사업 심의) - 각실(기획조정실)의 자율권 부여	- 현행규정 부합 (건설정책과에서 기획처 요청 사업 심의) - 건설정책과의 총괄 기능 유지
단점	- 현행규정과 상충 (사업부서에서 기획조정실 요청사업 심의) - 건설정책과 인력 부족	- 현행규정과 상충 (사업부서에서 기획조정실 요청사업 심의) - 건설정책과 인력 부족 - 도로사업에 대한 건설정책과의 총괄 기능 상실 우려	해당실(기획조정실)의 책임이행제도 상대적으로 소홀 우려	해당실(기획조정실)의 책임이행제도 소홀 우려

IV. 개선대책

- 총사업비 조정은 원칙적으로 건설정책과의 참여없이 각 부서에서 전적인 책임하에 시행
 - 부서별로 사업의 특성, 규모, 난이도, 전문성, 건수 등에 따라 자체 내부 검토 또는 심의회 구성·운영여부에 대해서는 자체판단
 - 별도의 심의회 등을 구성·운영시에도 대규모 총사업비 변경 사업에 대하여는 규정에 의거 건설정책과에서 중점검토
- 사업시행청에서 총사업비 조정요구시 본부 건설정책과와 해당 본부과에 동시에 공문을 접수
 - 검토결과, 보완사항 발생시는 해당과에서 건설정책과에 보완 사항을 통보하여 건설정책과에서 일괄 보완요청
 - 어떠한 경우라도 총사업비 검토기간은 규정에 의거 10일을 초과하지 않도록 조치

참고1

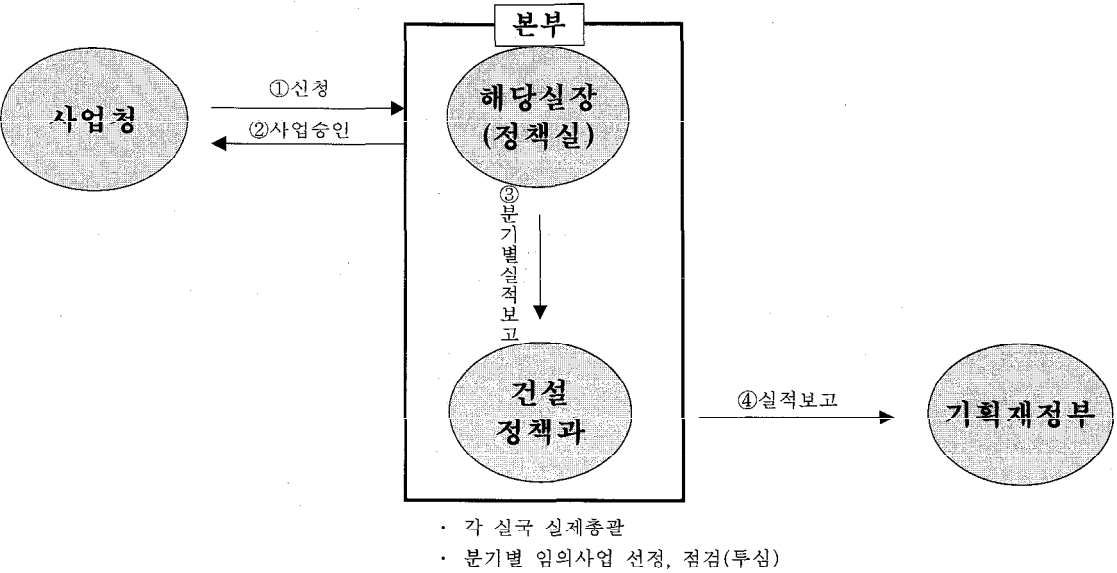
총사업비 심의대상사업 및 현행 업무추진절차

대 상 사 업	조정기관	현 행 절 차
1. 총사업비 500억 이상 사업		
① 총사업비 20%이상 증액 사업(물가,지가 변동 제외)	재 정 경재부	타당성 재검증대상 (해당본부 검토후 재정경재부에 제출) ※ 현재 ‘국토해양 투자용역 관리규정’ 개정 추진 중 ⇒개정 후 해당본부(기획조정실) 및 건설정책과(위원회)에서 검토조정 예정
② 총사업비 20%이하 증액 사업(물가,지가 변동제외)	재 정 경재부	해당 본부(기획조정실) 및 건설정책과 검토조정후 기획처요청
③ 자율조정대상사업	해당본부	분기별 조정결과를 건설정책과에 통보 ⇒분기별 또는 반기별로 대상사업을 임의선정 및 점검 확인⇒재정경재부 제출
2. 총사업비 500억이하 사업		
④ 증액후 500억이상 사업	재정 경재부	①항과 동일
⑤ 증액후 500억이하 사업	해당본부, 기 획 조정실	

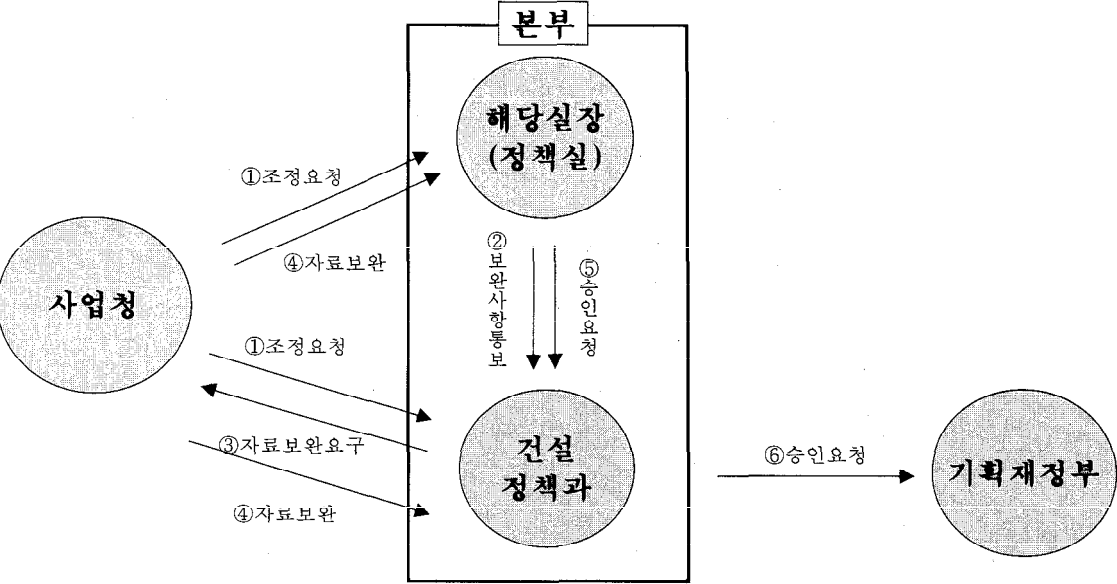
참고

총사업비 조정 대상사업별 행정절차 흐름도

○ 자율조정 대상사업

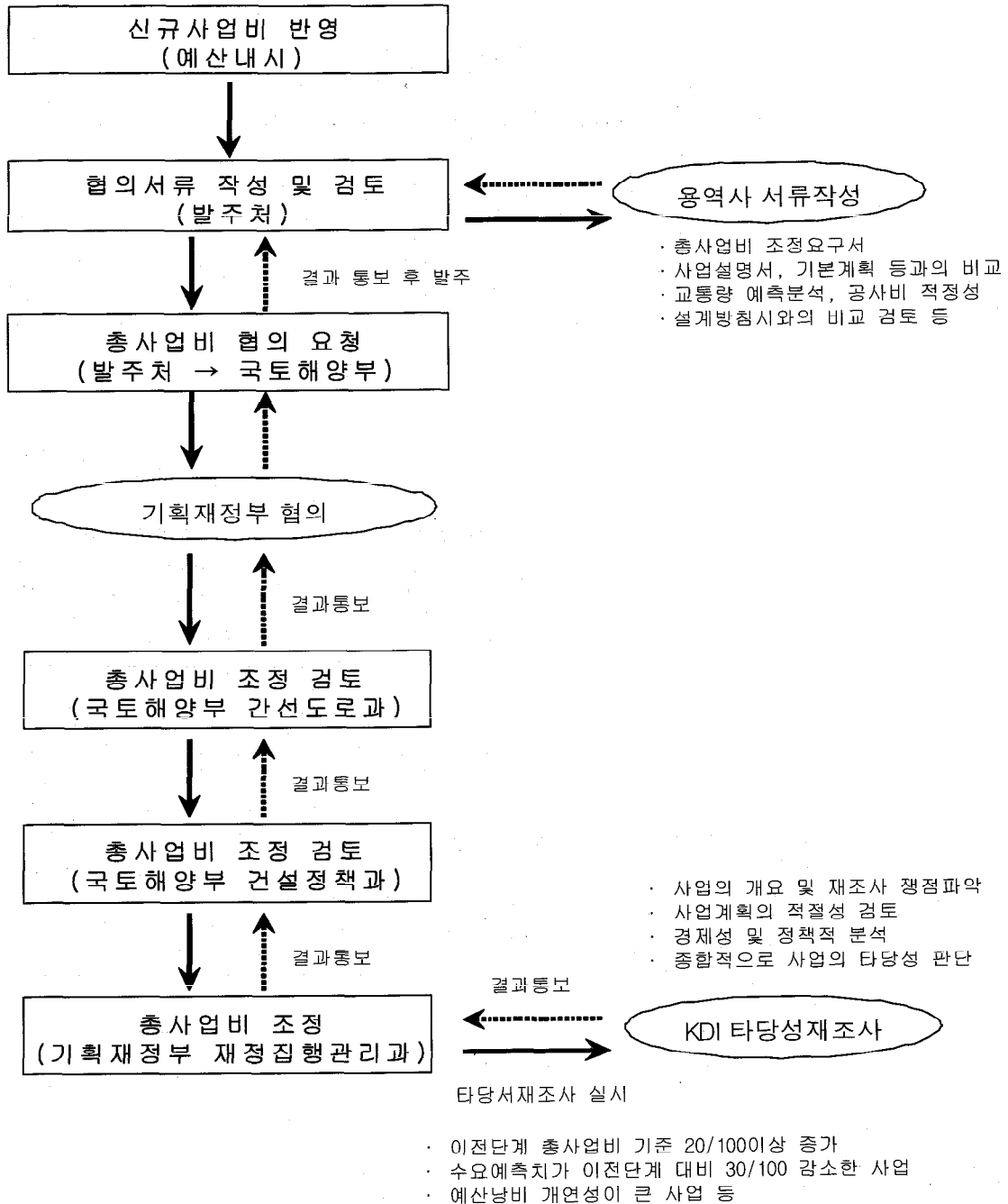


○ 기획재정부 요청사업

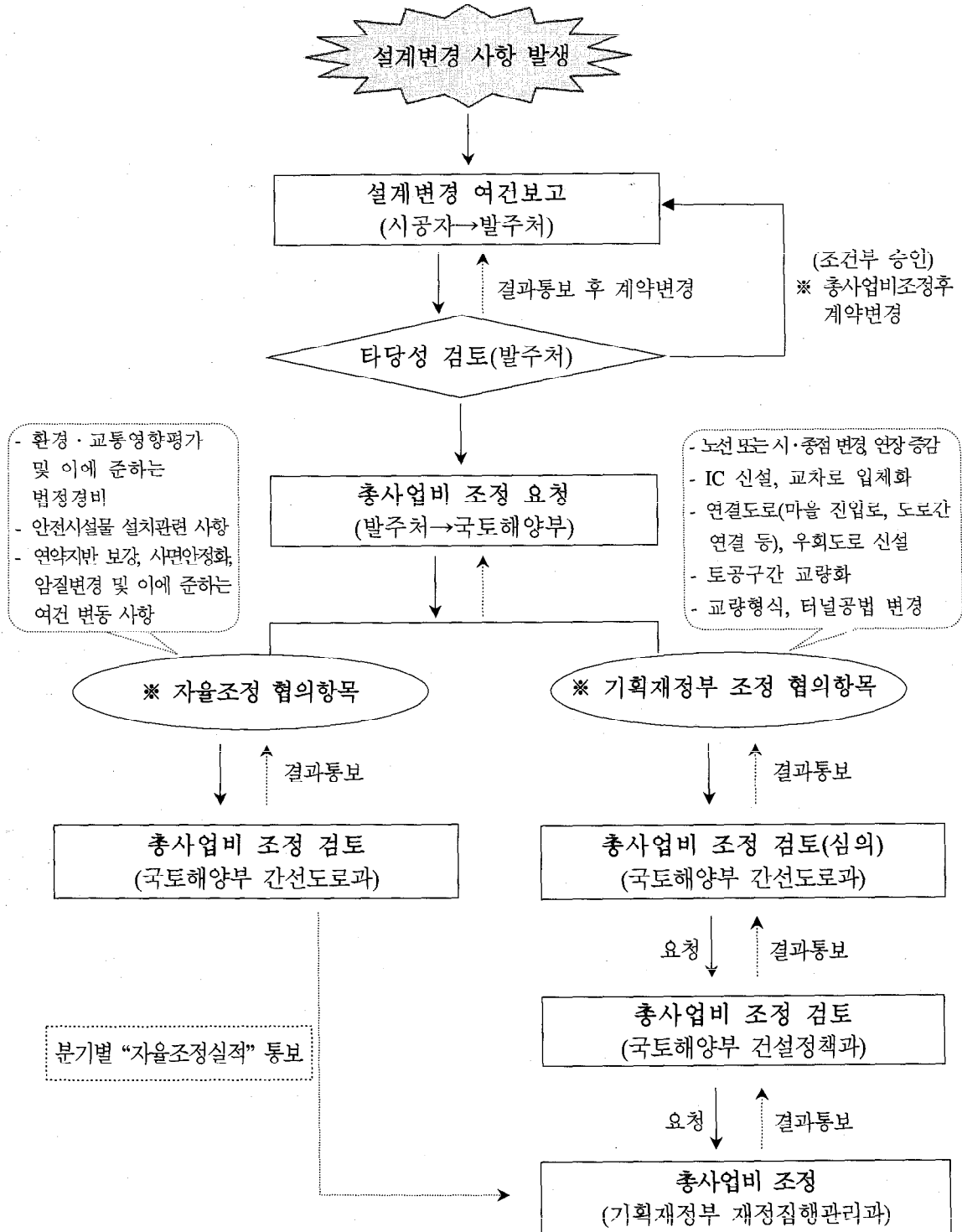


* ②, ③, ④항은 보완필요시 조치사항임

총사업비 조정 절차(신규사업)



총사업비 조정 절차(진행사업)



□ 총사업비 관리지침 개정('07년도 기준)

○ '07.5.20일 기준으로 총사업비 관리지침 개정(기획재정부)

○ 주요개정내용

1. 교통 수요 예측 재조사

주변개발계획, 전후 연결구간 계획 변경이 발생한 경우에는 수요 예측 재조사 실시

2. 지침 위반시 패널티 제도 도입

부대비 감액 조치

3. 당해년도 준공 사업에 대한 총사업비 조정 가능

당해연도 준공사업에 대해서 중앙관서의 가용예산 범위 내에서 총 사업비를 조정하거나 자율조정으로 절차에 따라 조정할 수 있다

4. 타당성 재조사 대상 사업 추가

국회가 그 의결로 요구하는 사업

5. 추정 보상비 인정

인근 토지 감정평가 결과 등을 감안하여 추정 보상비를 반영하되 추후 정산토록 한다

6. 도로사업 동구간 제외 원칙

도로 사업은 원칙적으로 동구간은 제외한다.
다만 대도시권 혼잡도로 개선 계획에 포함된 경우,
또한 원활한 교통처리 위해 전후 접속인 경우

7. 토공구간 교량화 설계변경시 전문기관 검토 삽입

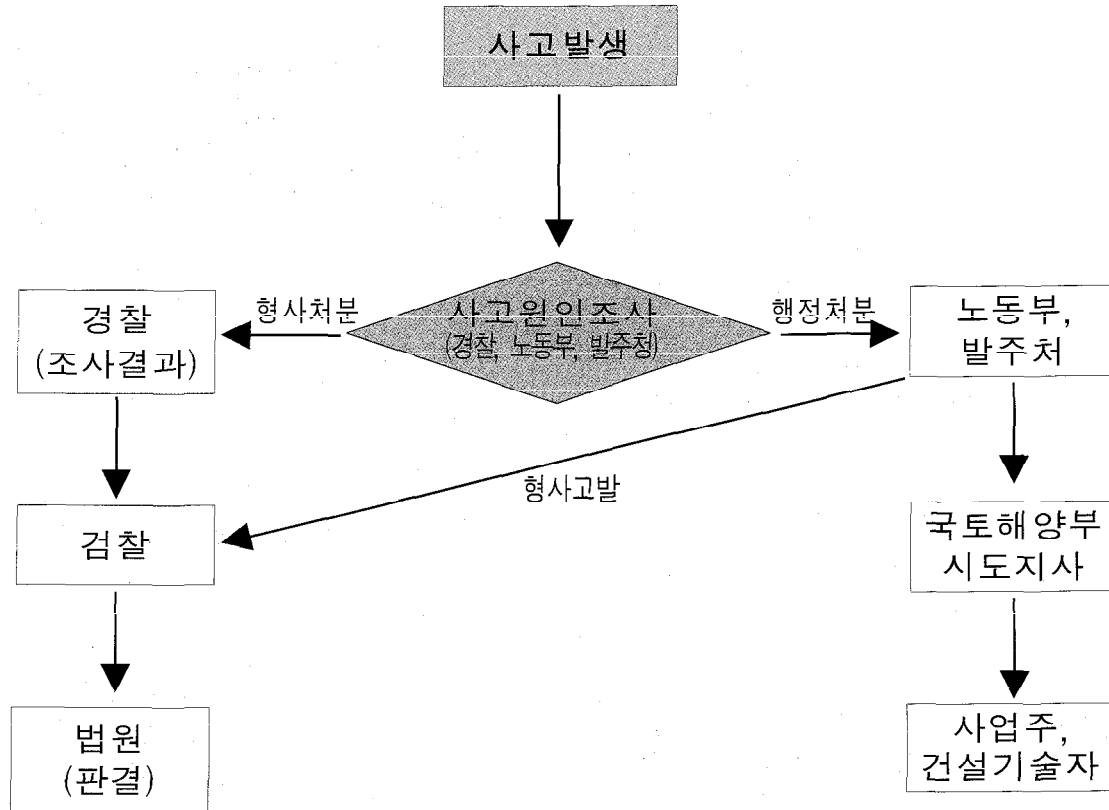
8. 중앙관서장의 총사업비 조정 권한 및 자율조정 한계 구분 명확

- 중앙관서의 권한 : 물가상승비, 관급자재비, 경유세인상
- 자율조정 : 환경 교통영향평가, 폐기물, 문화재, 도로표지 중분대
가로등 안전시설 연약지반 암판정 토취장 등

9. 공사 완료 후 총사업비 결과 보고

※ 최근 절토사면에 대한 사면안정 해석에 대해서 기 통보한바와 같이
신뢰성 확보를 위하여 국가에서 인정된 공인기관에 의뢰하여 제출이
요구됨

나. 현장 안전사고 처리절차



《 행정처분의 종류 》

① 부정당업자의 입찰참가자격 제한 : 국가계약법

○ 경찰, 노동부, 익산청 → 우리부(건설정책과), 조달청

② 영업정지, 자격정지, 징역, 벌금 등 : 산업안전보건법, 건설산업기본법,
건설기술관리법, 국가기술자격법

○ 경찰, 노동부, 익산청 → 시.도지사

* 건산법에는 국토해양부관 또는 시.도지사로 표기되어 있으나,
일반건설업 등록지 해당 시.도지사가 일반적으로 처리하고 있음
(‘99.8 시도지사로 권한 위임이후, 우리부가 영업정지 처분한 사례없음)

안전사고 관련 처벌조항 요약

☐ 국가계약법 (제27조)

- (부정당업자의 입찰참가자격 제한) 각 중앙관서의 장은 입찰에 참가시키는 것이 부적합하다고 인정되는 자에 대하여서는 2년 이내의 범위에서 입찰참가자격을 제한

☐ 산업안전보건법 (제66조의2)

- (영업정지) 노동부장관은 사업주가 안전조치 소홀 등으로 사망사고 등 발생시 시도지사 등에 영업정지 요청
- (징역 등) 안전상의 조치 소홀로 다수의 근로자가 사망시 대표자, 관리감독자에 대해 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금부과

☐ 건설산업기본법 (제80조)

- (영업정지 등) 산업안전기본법에 의한 중대재해를 발생하게 한 건설업자에 대해 6월 이내의 영업정지 또는 5천만원 이하의 과징금 부과

※ 2명-5명 사망시 : 영업정지 2월 또는 과징금 2천만원 (시행령 별표6)

- (징역 등) 구조상 주요부분에 중대한 손괴를 야기하여 공중의 위험을 발생하게 한 건설업자, 현장대리인은 10년 이하의 징역, 1억원 이하의 벌금

☐ 건설기술관리법

- (업무정지) 불성실 시공으로 주요구조부가 현저하게 손괴되었거나 공중의 위험을 끼친 등의 경우, 국토해양부 장관은 감리원, 안전관리자 등 건설기술자 업무정지

* 감리회사 : 중대한 재해 발생시 6월 이내의 업무정지 (규칙 제40조2 별표14)
책임감리원 : 시설물이 붕괴되어 사망등 공중에 위험을 끼쳤을 경우 12월의 업무정지 (영 제54조8 별표6)

- (징역 등) 시설물의 구조상 주요부분에 중대한 손괴를 야기하여 공중의 위험을 발생하게 한 설계자 및 감리자는 10년이하 징역 또는 1억원 이하 벌금

☐ 국가기술자격법 (제16조)

- (국가기술자격의 취소 등) 국가기술자격취득자가 업무수행 중 당해 자격과 관련하여 고의 또는 중대한 과실로 타인에게 손해를 가한 경우 자격취소 및 정지
- (취소 및 정지) 손해를 가하고 금고이상의 형을 받은 경우 자격취소

안전사고 관련법령

□ 국가계약법

1. 법 제27조(부정당업자의 입찰참가자격 제한)

①항 각 중앙관서의 장은 경쟁의 공정한 집행 또는 계약의 적정한 이행을 해칠 염려가 있거나 기타 입찰에 참가시키는 것이 부적합하다고 인정되는 자에 대하여서는 2년 이내의 범위에서 대통령령이 정하는 바에 따라 입찰참가자격을 제한하여야 하며, 이를 즉시 다른 중앙관서의 장에게 통보하여야 한다. 이 경우 통보를 받은 다른 중앙관서의 장은 대통령령이 정하는 바에 의하여 해당자의 입찰참가자격을 제한하여야 한다. [개정 2005.12.14] [[시행일 2006.3.15]]

③항 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 제1항의 규정에 따라 입찰참가자격을 제한받은 자와 수의계약을 체결하여서는 아니된다. 다만, 제1항의 규정에 따라 입찰참가자격을 제한받은 자 외에는 적합한 시공자·제조자가 존재하지 아니하는 등 부득이한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다. [신설 2005.12.14] [[시행일 2006.3.15]]

2. 시행령 제76조(부정당업자의 입찰참가자격 제한)

①항 : 각 중앙관서의 장은 다음 각호의 1에 해당하는 계약상대자 또는 입찰자에 대하여는 당해 사실이 있는 후 지체없이 1월이상 2년 이하의 범위내에서 입찰참가자격을 제한하여야 한다.

제5호 안전대책을 소홀히하여 공중에게 위해를 가한 자 또는 사업장에서 산업안전보건법에 의한 안전·보건조치를 소홀히 하여 근로자 등에게 사망 등 중대한 위해를 가한 자

(* 조달청이 안전사고 관련, 입찰참가자격을 제한한 사례없음)

3. 시행규칙 제76조(부정당업자의 입찰참가자격 제한기준 등)

①항 : 영 제76조제1항의 규정에 의한 부정당업자의 입찰참가자격 제한의 세부기준은 별표2와 같다.

※ 별표 2

1. 1년이상 2년이하

다. 공사등의 경우 안전대책을 소홀히하여 사고가 발생함으로써 당해 사업장 외에 불특정다수인에게 인명피해를 입혔거나 사업장외의 시설이 손괴되게 한자

2. 6월이상 1년미만

다. 사업장에서 산업안전보건법에의한 안전·보건 조치를 소홀히 하여 동시에 3인이상의 근로자가 사망(의사의 최초 소견서상 전치 3월이상인 부상자 2인은 사망자 1인으로 본다)하는 재해를 발생시킨 자

☐ 산업안전보건법

○ 법 제51조의2(영업정지의 요청 등)

① 항 : 노동부장관은 사업주가 다음 각호의 1에 해당하는 산업재해를 발생하게 한 때에는 관계행정기관의 장에게 관계법령의 규정에 의하여 당해 사업의 영업정지 기타 제재를 요청하거나 정부투자기관의장에게 당해 투자기관이 시행하는 사업의 발주에 있어서 필요한 제한을 요청할 수 있다.

1. 제23조, 제24조 또는 제29조의 규정에 위반하여 다수의 근로자가

사망하거나 사업장인근지역에 중대한 피해를 주는 등 대통령령이 정하는 사고가 발생한 때

- 제23조(안전상의 조치) : 사업주는 안전사고 예방을 위한 필요한 조치를 하여야 함
- 제24조(보건상의 조치) : 사업주는 근로자 건강, 보건과 관련한 필요한 조치를 하여야 함
- 제29조(도급사업에 있어서의 안전·보건 조치)

2. 제51조 6항 또는 7항의 규정에 의한 명령에 위반하여 근로자가 업무로 인하여 사망한 때

- 제51조 6항 : 노동부 장관은 안전·보건상 필요한 조치 명령
- 제51조 7항 : 노동부 장관은 위험상태가 해제 또는 개선되지 아니할 때 작업의 전부 또는 일부에 대한 중지 명령

○ 제66조의2 (벌칙) 제23조제1항 내지 제3항 또는 제24조제1항의 규정을 위반하여 근로자를 사망에 이르게 한 자는 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.

- 제23조 (안전상의 조치)

③ 사업주는 작업중 근로자가 추락할 위험이 있는 장소, 토사·구축물등이 붕괴할 우려가 있는 장소, 물체가 낙하·비래할 위험이 있는 장소 기타 천재지변으로 인하여 작업수행상 위험발생이 예상되는 장소에는 그 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.

- 법 제24조(보건상의 조치)---- 해당없음

①사업주는 사업을 행함에 있어서 발생하는 다음 각호의 건강

장해를 예방하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.

1. 원재료·가스·증기·분진·흙(fume)·미스트(mist)·산소결핍공기
병원체등에 의한 건강장해

2. 방사선·유해광선·고온·저온·초음파·소음·진동·이상기압 등에 의한
건강장해

○ 법 제71조(양벌규정) : 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·
사용인(관리감독자를 포함한다) 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의
업무에 관하여 제66조의2 내지 제70조의 위반행위를 한 때에는 그
행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 동조의 벌금형을
과한다.

- 법 제23조3항 : 사업주는 작업중 근로자가 추락할 위험이 있는 장소,
토사·구축물 등이 붕괴할 우려가 있는 장소, 물체가 낙하·비래
할 위험이 있는 장소 기타 천재지변으로 인하여 작업수행상 위험
발생이 예상되는 장소에는 그 위험을 방지하기 위하여 필요한
조치를 하여야 한다.

□ 건설산업기본법 [시공회사]

- 법 제82조(영업정지 등) 국토해양부장관 또는 시·도지사는 건설업자가 다음 각 호의 1에 해당하게 된 때에는 6월 이내의 기간을 정하여 당해 건설업자의 영업정지를 명하거나 영업정지에 갈음하여 5천만원 이하의 과징금을 부과할 수 있다
 - 6호 : 산업안전보건법에 의한 중대재해를 발생하게 한 건설업자에 대하여 노동부장관으로부터 영업정지의 요청이 있는 경우
 - ※ 산안법에 의한 중대 재해 : 법 제23조(안전상의 조치) 규정을 위반하여 다수의 근로자가 사망
- 건설법 시행령 제80조(영업정지 또는 과징금부과기준 등)
 - 법 제84조(영업정지의 세부기준) 규정에 의한 위반행위의 중별과 정도에 따른 영업정지의 기간 또는 과징금의 금액은 별표와 같다.
 - ※ 시행령 별표 6(2명-5명 사망한 때) : 영업정지 2월 또는 과징금 2천만원
- 법 제94조(벌칙) : 업무상 과실로 제93조 제1항의 죄를 범하여 사람을 사상에 이르게 한 자는 10년 이하의 징역이나 금고 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다.
 - ※ 제93조(벌칙) ① 건설업자, 제2조제13호의 규정에 의한 시공참여자 또는 제40조제1항의 규정에 의하여 건설현장에 배치된 건설기술자로서 건설공사의 안전에 관한 법령에 위반하여 건설공사를 시공함으로써 착공후 제28조의 규정에 의한 하자담보책임기간내에 교량·터널·철도 기타 대통령령이 정하는 시설물의 구조상 주요 부분에 중대한 손괴를 야기하여 공중의 위험을 발생하게 한 자는 10년 이하의 징역에 처한다.

- 법 제98조(양벌규정): 법인의 대표자, 법인 또는 개인의 대리인·사용인 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제94조 내지 제97조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 당해 법인이나 개인에 대하여도 각 해당 조의 벌금형을 과한다.

□ 건설기술관리법

- 법 제30조(감리전문회사의 등록취소 등) ① 시·도지사는 감리전문회사가 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 그 등록을 취소하거나 1년 이내의 기간을 정하여 업무의 정지를 명할 수 있다.

- 8호 : 책임감리 등을 성실하게 수행하지 아니함으로써 공중에 위해를 끼치거나 당해 시설물의 주요 구조부가 조잡하게 시공된 때(* 시행규칙 : 업무정지 기간 8월 이내)

- ② 시·도지사는 감리전문회사가 다음 각 호의 1에 해당하는 때에는 6월 이내의 기간을 정하여 업무정지를 명할 수 있다.

- 3호 : 건설공사의 안전관리 지도·감독을 성실하게 수행하지 아니함으로써 중대한 재해가 발생할 때

- 시행규칙 제40조의2 (감리전문회사의 처분기준) ①법 제30조제5항의 규정에 의한 감리전문회사의 등록취소 또는 업무정지에 관한 행정 처분기준은 별표 17과 같다.

* 시행규칙 제40조의 2[별표 17]

위 반 행 위	해당법조문	처분내용
14. 건설공사의 안전관리 지도·감독을 성실하게 수행하지 아니함으로써 중대한 재해가 발생한 때	제30조 제2항 제3호	6월 이내 업무 정지

○ 제33조(감리원의 업무정지) : 시·도지사는 감리전문회사가 다음 각 호의 1에 해당하는 때에는 2년 이내의 기간을 정하여 책임감리 등의 업무의 정지를 명할 수 있다.

- 1호 : 책임감리 등을 성실하게 수행하지 아니함으로써 건설공사의 주요구조부가 부실하게 되었거나 공중에 위해를 끼친 때
(시행령 : 업무정지 기간 12월)

- 4호 : 안전관리 지도·감독을 성실하게 수행하지 아니함으로써 중대한 재해가 발생하거나 발생할 우려가 있을 때
(시행령 : 업무정지 기간 3월)

○ 시행령 제54조의8 (감리원의 업무정지처분기준) ①법 제33조제3항의 규정에 의한 감리원에 대한 업무정지처분의 기준은 별표 6과 같다.

* 시행령 제54조의 8 [별표6] 감리원에 대한 위반행위별 업무정지처분기준

위 반 행 위	해당법조문	업무정지기간
1. 책임감리 등을 성실하게 수행하지 아니함으로써 시설물의 주요구조부가 부실하게 되었거나 공중에 위해를 끼친 때 가. 주요구조부의 부실시공으로 시설물이 붕괴되어 사망 등 공중에 위해를 끼친 때	법 제33조제1항 제1호	12월
4. 안전관리지도감독을 성실하게 수행하지 아니함으로써 중대한 재해가 발생하거나 발생할 우려가 있을 때 가. 다수의 인명피해 등 중대한 재해가 발생한 때	법 제33조제1항 제4호	3월

○ 제41조 (벌칙) ①다음 각호의 1에 해당하는 자는 10년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처한다

1. 책임감리등을 성실하게 수행하지 아니하거나 건설공사의 안전에

관한 법령에 위반하여 책임감리등을 수행함으로써 건설산업기본법 제28조의 규정에 의한 하자담보책임기간내에 교량·터널·철도 기타 대통령령이 정하는 시설물의 구조상 주요부분에 중대한 손괴를 야기하여 공중의 위험을 발생하게 한 자

2. 제20조의2의 규정에 위반하여 설계등 용역업무를 성실하게 수행하지 아니함으로써 건설산업기본법 제28조의 규정에 의한 하자담보책임기간내에 교량·터널·철도 기타 대통령령이 정하는 시설물의 구조상 주요부분에 중대한 손괴를 야기하여 공중의 위험을 발생하게 한 자

○ 법 2조(정의)

- 8호 건설기술자라 함은 국가기술자격법 등 관계법률에 의한 건설공사 또는 건설기술용역에 관한 자격을 가진자와 일정한 학력 또는 경력을 가진자로서 대통령령이 정하는 자를 말한다.

○ 시행령 4조

- 법 제2조 제8호에서 대통령령이 정하는 자는 별표 1

○ 별표 1

- 건설기술자의 범위 : 현장대리인, 책임감리원, 안전관리자

- 법 제6조의4(건설기술자의 업무정지 등) : ① 국토해양부장관은 건설기술자가 다음 각호의 1에 해당하는 때에는 1년 이내의 기간을 정하여 건설공사 또는 건설기술용역 업무의 수행을 정지시킬 수 있다.

- 3호 : 건설공사를 성실하게 시공하지 아니함으로써 당해 건설공사의 주요구조부가 현저하게 손괴되었거나 공중의 위험을 끼친 때 또는 시설물의 내구성이 저하될 우려가 있을 때
(* 시행규칙 : 업무정지 8월)

- 시행규칙 제4조의4 (건설기술자의 업무정지기준) ①법 제6조의4 제1항의 규정에 의한 건설기술자의 업무정지기간은 별표 2의 건설기술자의 업무정지기준에 의한 기간 이내로 한다.

* 시행규칙 제4조의 4 [별표 2] 건설기술자에 대한 업무정지기준

위 반 행 위	해당법조문	업무정지기간
3. 건설공사를 성실하게 시공하지 아니함으로써 당해 건설공사의 주요구조부가 현저하게 손괴되었거나 공중에 위험을 끼친 때 또는 시설물의 내구성이 저하될 우려가 있을 때	법 제6조의4 제1항 제3호	
가. 당해 건설공사의 주요구조부가 붕괴되어 사망 등 인명사고가 발생하는 등 공중에 위험을 끼친 때		8월

☐ 국가기술자격법

- 법 제16조 (국가기술자격의 취소 등) ①주무부장관은 국가기술자격 취득자가 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 그 국가기술자격을 취소하거나 3년 이내의 범위에서 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 그 국가기술자격을 취소하여야 한다.

1. 거짓 그 밖의 부정한 방법으로 국가기술자격을 취득한 경우
2. 제15조제1항의 규정을 위반하여 그 업무를 성실히 수행하지 아니하거나 품위를 손상시켜 공익을 해하거나 타인에게 손해를 가한 경우

- 시행규칙 제34조 (국가기술자격의 취소 또는 정지에 관한 기준) ① 법 제16조제1항 2호의 규정에 의한 국가기술자격의 취소 및 정지 기준은 별표 18과 같다.

[별표 18]

국가기술자격취소 및 정지의 기준(제34조 제1항 관련)

위 반 행 위	근거법조항	행정처분기준
2. 국가기술자격취득자가 업무수행 중 당해 자격과 관련하여 고의 또는 중대한 과실로 타인에게 손해를 가한 경우 가. 손해를 가하여 금고 이상의 형을 선고받은 경우 나. 손해를 가하여 자격상실 이하의 형을 선고 받은 경우 다. 손해를 가하고, 형을 선고받지 아니한 경우	법 제16조 제1항 제2호	자격취소 자격정지 3년 자격정지 2년

다. 한국형 포장 설계법과 포장 성능개선 추진 현황

I. 추진 배경

- 현재 사용 중인 포장설계법은 미국이 70년대 초 개발한 AASHTO 설계법을 도입하여 사용하고 있으나, 환경 조건·교통 조건·재료조건 등이 우리와 상이하고
- 최근들어 게릴라성 집중호우, 이상 고온현상 등 우리의 기후변화와 중차량의 증대로 도로포장의 평균 수명이 현격히 저하되고 있어
- 우리의 실정에 적합한 국내 포장설계법 개발 및 전반적인 포장의 성능개선 방안 마련을 위한 종합적 연구를 단계적으로 실시

II. 연구 개요

- 연구 기관 : 한국건설기술연구원(주관), 한국도로공사,
(일부 위탁 시행 : 한국도로학회)
- 연구기간 및 용역비
 - 전 체 : 2001. 10 ~ 2011. 12 (10년, 224.6억원)
 - 1단계 : 2001. 10 ~ 2004. 10 (3년, 57억원)
 - 2단계 : 2004. 12 ~ 2008. 07 (3년 8개월, 93.6억원)
 - 3단계 : 2008. 08 ~ 2011. 06 (3년 4개월, 74억원)
- 전체 연구목표
 - 한국형 포장 설계법 개발
 - 역학적-경험적(M-E) 설계법 개발

- 도로 포장관련 다양한 기준 및 지침 작성
실험, 재료, 시공, 설계관련 기준 및 지침서를 단계적으로 작성
- 도로 포장의 기술력 향상을 위한 교육 및 홍보
동영상, 홈페이지, 기술 자료집, 교육 훈련 등

III. 주요 연구 성과

○ 1단계 연구 성과

- 아스팔트 소성변형 저감을 위한 지침서 작성
- 건설폐자재 도로 포장 재활용 지침서 작성
- 가열 아스팔트 혼합물 배합설계 지침서 작성
- 아스팔트 플랜트 품질관리 요령 발간
- 현 포장 설계법 개선 프로그램 개발

○ 2단계 연구 성과(3차년도 까지)

- 아스팔트 포장 설계법/콘크리트 포장 설계법 베타버전 프로그램 개발
- 아스팔트 포장의 현장 다짐관리 매뉴얼 작성
- 콘크리트 포장 초기 균열 방지를 위한 요령 발간
- 터널내 포장 설계 지침서 작성

○ 향후 연구 성과(2단계 4차년도)

- 산업부산물 도로 포장 재활용 지침서 작성
- 암반 구간 포장 설계 시공 지침서 작성
- 콘크리트 포장 생산 및 시공 지침서 작성
- 아스팔트 포장 생산 및 시공 지침서 작성
- 포장 하부구조 다짐관리 지침서 작성
- 교면 포장 설계 및 시공 지침서 작성
- 아스팔트 및 콘크리트 포장 설계법 및 프로그램 개발
- 포장설계 프로그램 지침 및 매뉴얼 작성

Ⅲ. 향후 연구과제

○ 3단계 연구 목표

- 신설 포장 설계법에 대한 검증 및 덧씌우기 설계법을 개발함으로써, 한국형 포장 설계법 개발을 완료
- 2단계에 이어 포장의 재료(아스팔트, 시멘트 등), 시공, 특수 개소 등에 대한 기준을 통합적으로 완성
- 1, 2 단계에서의 연구 결과에 대한 기술 교육 및 홍보를 실시

라. 지방도 노선번호 체계개선

(도로정책팀-5035('06.12.29)

☐ 현황 및 문제점

- 지방도 노선번호는 지자체가 지역 실정 등을 감안, 부여하고 있으나 번호체계가 일관성이 없어 도로이용자 혼란 초래
- 경북지역의 경우 지역 고유번호는 900번대 임에도, 500번대(1개노선), 및 1000번대(3개노선) 노선 존재
- ※ 지역별 고유번호 : 경기 300, 강원 400, 충북 500, 충남 600, 전북 700, 전남 800, 경북 900, 경남 1000, 제주 1100

☐ 지방도 노선번호 부여 원칙

- 노선번호 앞자리는 지역 고유번호를, 나머지 두자리 번호는 방향성 (남북-홀수, 동서-짝수)에 따라 번호 부여 (항목1)
- 2개 道를 연결하는 경우, 노선 시점부 道の 지방도 고유번호(남북축-남쪽道, 동서축-서쪽道)로 통일 (항목2)
- 단절된 단 구간 지방도 번호체계는 축 개념을 도입하여연속된 중·단거리 노선으로 번호 체계 단순화 (항목3)
- 노선연장 20km이하인 지방도를 조정 대상으로 하되, 道 경계에 인접하여 연계할 노선이 없는 경우 등은 제외
- 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법에 따라 제주지역 국도는 지방도로 변경 (항목4)

- 노선번호의 방향성(남북-홀수, 동서-짝수)을 고려하되, 제주에서 현재 사용되고 있지 않는 1130~40번대 번호 부여

※ 제251조 제③항 : 종전의 제주도에 지정된 일반국도를 해제하고, 도지사는 그 해제된 일반국도를 지방도로 인정 (시행일: '07.1.1)

☐ 정비소요 예산 추정

- 도로표지종합관리센타(건기연)의 도로표지전산관리시스템상에 등록된 자료를 근거로 정비할 도로표지 수량 산출
- 해당 도로관리청의 도로표지 DB작업 지연, 인접구간의 연계된 도로표지 수량 등을 감안하여 할증 15% 적용
- 정비단가는 반사지 교체비 등을 감안 30만원/개 반영

☐ 향후계획

- 지자체별 도로정비기본계획에 반영하여 단계적으로 시행
 - 지자체 도로표지 정비 소요 예산 확보방안 마련
- 다양한 언론매체 등을 통한 대국민 홍보 추진

※ 붙임 : 도별 지방도 번호개선 방안 및 소요예산(안) 1부

【 불임 】

도별 지방도 번호개선 방안 및 소요예산(안)

구 분	지방도 노선번호 개선				도로표지 정비 소요예산 추정		
	대상연장 (km)	현행번호	개선(안)	개선사유	교체표지(개)		비용 (천원)
					DB	합증	
합 계	1,241.9	-	48구간	-	2,034	2,339	701,730
경기도		소계	-	-	일제정비 既 완료 (05,328)		
강원도	43.4	소계	6구간	-	49	56	16,905
①	6.4	322	372	시점부 노선번호 준용(항목2)	17	20	5,865
②	2.5	325	387	시점부 노선번호 준용(항목2)	5	6	1,725
③	3.6	328	349	시점부 노선번호 준용(항목2)	2	2	690
④	8.8	341	391	시점부 노선번호 준용(항목2)	7	8	2,415
⑤	5.7	402	597	시점부 노선번호 준용(항목2)	8	9	2,760
⑥	16.4	413	415	단구간 노선조정(항목3)	10	12	3,450
충청북도	277.9	소계	13구간	-	261	300	90,045
①	17.2	313	325	단구간 노선조정(항목3)	8	9	2,760
②	27.2	318	306	시점부 노선번호 준용(항목2)	8	9	2,760
③	1.0	335	531	시점부 노선번호 준용(항목2)	6	7	2,070
④	13.2	402	597	지역 고유번호 부여(항목1)	8	9	2,760
⑤	16.2	507	508	단구간 노선조정(항목3)	27	31	9,315
⑥	86.4	515	333	시점부 노선번호 준용(항목2)	67	77	23,115
⑦	14.3	520	525	단구간 노선조정(항목3)	30	35	10,350
⑧	15.4	583	329	시점부 노선번호 준용(항목2)	8	9	2,760
⑨	15.0	587	302	시점부 노선번호 준용(항목2)	20	23	6,900
⑩	28.3	591	604	시점부 노선번호 준용(항목2)	28	32	9,660
⑪	17.4	594	512	단구간 노선조정(항목3)	26	30	8,970
⑫	18.9	596	693	시점부 노선번호 준용(항목2)	21	24	7,245
⑬	7.4	906	514	지역 고유번호 부여(항목1)	4	5	1,380
충청남도	101.8	소계	4구간	-	167	192	57,615
①	6.2	591	604	지역 고유번호 부여(항목1)	21	24	7,245
②	56.8	635	713	시점부 노선번호 준용(항목2)	64	74	22,080
③	33.2	643	725	시점부 노선번호 준용(항목2)	70	81	24,150
④	5.6	696	693	단구간 노선조정(항목3)	12	14	4,140

구 분	지방도 노선번호 개선				도로표지 정비 소요예산 추정		
	대상연장 (km)	현행번호	개선(안)	개선사유	교체표지(개)		비용 (천원)
					DB	할증	
전라북도	112.9	소계	8구간	-	133	153	45,885
①	28.6	635	713	시점부 노선번호 준용(항목2)	20	23	6,900
②	12.1	643	725	시점부 노선번호 준용(항목2)	17	20	5,865
③	10.3	710	707	단구간 노선조정(항목3)	52	60	17,940
④	10.1	713	712	단구간 노선조정(항목3)	13	15	4,485
⑤	11.7	720	732	단구간 노선조정(항목3)	23	26	7,935
⑥	36.9	729	887	시점부 노선번호 준용(항목2)	4	5	1,380
⑦	1.0	816	734	단구간 노선조정(항목3)	-	-	-
⑧	2.2	898	708	단구간 노선조정(항목3)	4	5	1,380
전라남도	150.2	소계	9구간	-	180	207	62,100
①	6.5	729	887	시점부 노선번호 준용(항목2)	-	-	-
②	12.1	810	806	단구간 노선조정(항목3)	20	23	6,900
③	11.6	814	830	단구간 노선조정(항목3)	19	22	6,555
④	49.3	816	734	시점부 노선번호 준용(항목2)	62	71	21,390
⑤	15.2	829	827	단구간 노선조정(항목3)	22	25	7,590
⑥	7.7	831	822	단구간 노선조정(항목3)	6	7	2,070
⑦	15.7	837	827	단구간 노선조정(항목3)	23	26	7,935
⑧	31.9	898	708	시점부 노선번호 준용(항목2)	28	32	9,660
⑨	0.2	1023	1023	시점부 노선번호 준용(항목2)	-	-	-
경상북도	72.4	소계	2구간	-	121	139	41,745
①	65.4	906	514	시점부 노선번호 준용(항목2)	112	129	38,640
②	7.0	907	1011	시점부 노선번호 준용(항목2)	9	10	3,105
경상남도	25.0	소계	1구간	-	20	23	6,900
①	25.0	907	1011	시점부 노선번호 준용(항목2)	20	23	6,900
제주특별자치도	458.3	소계	5구간	-	1,103	1,268	380,535
①	29.0	국95	1135	제주지역 국도해제(항목4), 지역 고유번호 부여(항목1)	102	117	35,190
②	36.6	국99	1139	제주지역 국도해제(항목4), 지역 고유번호 부여(항목1)	63	72	21,735
③	40.6	국11	1131	제주지역 국도해제(항목4), 지역 고유번호 부여(항목1)	81	93	27,945
④	176.1	국12	1132	제주지역 국도해제(항목4), 지역 고유번호 부여(항목1)	518	596	178,710
⑤	176.1	국16	1136	제주지역 국도해제(항목4), 지역 고유번호 부여(항목1)	339	390	116,955

국민으로부터 신뢰받는 청렴한 국토해양부가 되겠습니다

국토해양부 부조리신고센터

국토해양부 공무원의 부패행위 또는 부실공사를 알게 되었거나
부패행위를 강요 또는 제의 받은 때에는 국토해양부에 신고할 수
있습니다.

- 인터넷 신고 : 국토해양부 홈페이지(www.mltm.go.kr)
부조리신고센터
- 우편신고 : 경기도 과천시 관문로 88번지 국토해양부 감찰팀
- 전화상담 : ☎ 02)2110-8045 FAX : 02)504-9146

발 간 참 여 진

국토해양부	도로정책관	이 재 홍
	간선도로과장	김 일 평
	시설서기관	(전/한재희)
	시설사무관	김광덕, 허 용, 박명주 한명희, 김여해
	시설주사	최준일, 김해동, 장석춘 황인택, 윤순규(전/윤경목)

도 로 건 설 실 무 매 뉴 얼

2008년 6월 일 인 쇄

2008년 6월 일 발 행

발 행 : 대한민국 국토해양부 간선도로과

TEL : (02) 2110-8719

인 쇄 : 휘문인쇄(주)

TEL : (02) 734-2523

(비매품)