

[별첨 2] 2019년 국가균형발전 프로젝트 사업계획 적정성 검토



## 목 차

■ 고용노동부	4
1. 산재전문 공공병원	5
■ 과학기술정보통신부	11
2. 인공지능 중심 산업융합 집적단지 조성	12
■ 국토교통부	28
3. 제2경춘 국도	29
4. 동해선 단선 전철화 (포항~동해)	33
5. 남부내륙철도(김천~거제)	37
6. 울산외곽순환고속도로 건설사업	41
7. 농소~강동간 도로개설	45
8. 부산신항~김해 고속도로	49
9. 새만금 국제공항	53
10. 국도 77호선 신안 압해~화원 국도건설사업	57
11. 국도 77호선 여수 화태~백야 국도건설사업	61
12. 도봉산 포천선(옥정~포천)	65
13. 국도42호선 정선 임계~동해 달방(백봉령~달방댐)	69
14. 국도21호선 천안 동면~진천 진천	73
15. 국도77호선 태안 고남~창기	77
16. 국도21호선 순창 인계~쌍치	81
17. 국도27호선 곡성석곡IC~겸면	85

18. 국도3호선 이천 장호원~여주 가남(성남-장호원6~2) .....89  
19. 경주 농소-외동 국도건설사업 .....93  
20. 산청 신안-생비량 국도건설사업 .....97

**▣행정안전부 .....101**

21. 영종~신도 평화도로 .....102

**▣환경부 .....108**

22. 제주공공하수처리시설 현대화 .....109

---

# 고용노동부

---

# 1. 산재전문 공공병원

## 1] 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	산재 전문 공공병원 건립		
② 중기재정지출	2,333억원(국고 2,333억원) 잠정	③ 사업기간	'20년 ~ '24년 (1단계 5년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 산업환경 변화에 대비한 업무상질병 연구 및 진료기능 구축으로 질병의 예방과 진단 및 치료기법 개발 필요</li> <li>○ 중증 산재환자에 대한 전문재활치료 제공 및 울산·부산지역의 산재의료 인프라 보강을 통한 지역 균형발전 지원</li> </ul>		
⑥ 성과지표	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 성과지표명: 산재병원 특성진료 활성화 성과               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 측정 산식: 특성진료 수혜인원/전체진료 수혜인원</li> <li>· 특성진료 수혜인원: 재활집중치료 받은 인원</li> <li>· 전체진료 수혜인원: 연입원환자수 + 연 외래환자수/3</li> </ul> </li> <li>○ 성과지표명: 산재요양종결자 직업복귀율               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 측정 산식: 직업복귀자수 / 산재요양종결자수 × 100</li> <li>· 직업복귀자수: 산재요양종결일 다음날부터 6개월이 되는 시점 현재 고용보험, 산재보험 자격 취득자수 및 사업자등록증 취득자수의 합</li> </ul> </li> <li>○ 성과지표명: 노동능력상실률(장해 잔존 최소화)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 측정 산식: (산재등급별 신규장해판정자 × 노동능력상실도) / 산재등급별 신규장해 판정자의 합계</li> <li>· 신규 산재장해판정자의 평균 노동능력 상실정도 평가</li> </ul> </li> </ul>		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 산업재해보상보험법 제1조(목적) 이 법은 산업재해보상보험 사업을 시행하여 근로자의 업무상의 재해를 신속하고 공정하게 보상하며, 재해근로자의 재활 및 사회복귀를 촉진하기 위하여 이에 필요한 보험시설을 설치·운영하고, 재해예방과 그 밖에 근로자의 복지 증진을 위한 사업을 시행하여 근로자 보호에 이바지하는 것을 목적으로 한다.</li> <li>- 산업재해보상보험법 제11조(공단의 사업) ① 공단은 다음 각 호의 사업을 수행한다.                   <ul style="list-style-type: none"> <li>5. 산업재해보상보험 시설의 설치·운영</li> <li>5의2. 업무상 재해를 입은 근로자 등의 요양 및 재활</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○ 사전절차 추진내용 :</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ('13. 7월) 울산 산재모병원(연구·응급의료 중심) 예비타당성 조사 요구서 제출</li> <li>- ('18. 5월) KDI최종 검토결과 경제적타당성이 어느 정도는 확보(B/C값 0.73) 되었으나 다소부족으로 추진불가</li> <li>- ('18.12월) 전문병원 설치 관련 전문가회의 개최</li> <li>- ('19. 1월) 300병상 규모 산재 전문 공공병원* 추진(울산시, 기획재정부, 고용노동부 협의)</li> </ul> <p>* 병원성격 변경: 연구·응급의료 중심 → 직업병·중증재활 및 거점형 산재병원 중심</p>
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 직업병 연구 및 치료, 중증 산재환자에 전문 재활 치료서비스 제공 및 지역 공공의료기관 역할을 수행하는 울산·부산권 거점형 산재전문 공공병원 건립</li> <li>○ 사업물량 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 300병상, 4개 건물, 16개 진료과 및 2개 연구소 운영 등 연면적 49,800m<sup>2</sup>의 시설 건축</li> </ul> </li> </ul>
⑨ 사업추진주체 및 전달체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(고용노동부)</li> <li>○ 사업진행절차 및 전달체계 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 예비타당성 조사 면제사업 신청('19년) → 산업재해보상보험및 예방기금 중기사업계획에 반영('19년) → 건립('20~'24년) → 준공('25년)</li> </ul> </li> <li>○ 운영주체 : 고용노동부</li> <li>○ 운영계획 : 근로복지공단에 위탁 운영</li> </ul>
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 출연</li> <li>○ 자원분담 : 국고</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 100%(산업재해보상보험 및 예방기금)</li> </ul>
⑪ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업명 : 산재모병원 건립 사업</li> <li>○ KDI 최종 예비타당성 조사 결과 경제적 타당성이 어느 정도는 확보(B/C값 0.73) 되었으나 다소부족으로 추진불가('18. 5월) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사기관 : (주)미래병원경영컨설팅</li> <li>- 조사기간 : 2012. 7월 ~ 2013. 1월</li> <li>- 용역결과 : <ul style="list-style-type: none"> <li>· 업무상 질병·재해에 관한 임상연구 강화, 산재의료수가제도와 산재의료전달체계 확립 등 임상연구능력과 의료기술을 구비한 상급 종합병원 수준 병원 설립 추진</li> <li>· 중증외상 R&amp;D 기능을 갖춘 대학과 연계하여 공동연구 수행이 필요하며 울산광역시에 소재한 울산과학기술대와 협력체계 수립이 가능</li> <li>· 의료장비의 감가상각이 끝나는 개원 6년차부터 의료이익이 흑</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

	자를 실현할 것으로 추정되며 가정한대로 진료실적을 나타낼 경우 경제적 타당성이 충분하고 자립경영이 가능
⑫ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 업무상 질병에 대한 인정기준 마련, 임상연구를 통한 치료기법 개발 및 예방기능 강화로 노동자 건강권 보호 강화</li> <li>○ 업무관련성 특별진찰, 직장·사회복귀지원 프로그램, 전문장해진단 등 산재보험 정책사업을 수행하는 전문병원을 통해 산재의료정책 선도</li> <li>○ 울산·부산지역 산재노동자에 대한 산재의료 접근성 제고, 차별화된 산재의료서비스 제공으로 장해 최소화 및 조기 사회·직업복귀 지원</li> <li>○ 지역거점 공공의료기관 역할 수행으로 공공의료사각지대 해소 및 지역균형발전을 위한 국가정책사업 수행</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 산재의료재활 사각지대 및 지역 균형 발전을 위한 공공병원 부재 해소 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 민간이 기피하거나 담당하기 어려운 산재의료분야에 대한 적극적 대응 필요</li> <li>- 울산지역은 산재병원 접근성이 낮고, 재활전문병원이 없어 전문 재활치료 제공을 위한 지역적 한계가 있음</li> <li>- 산업환경 변화에 따른 직업병 연구 및 치료, 중증 산재환자에 대한 진단·치료기법 개발·보급을 통해 산재노동자 보호 필요</li> </ul> </li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고용노동부 산재보험 중장기재활사업계획 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 산업환경 변화에 따른 새로운 업무상 질병 증가, 산재환자의 사회복귀 지원을 위한 전문재활치료를 하는 전문병원 운영 필요</li> <li>- '00년도부터 산재보험 재활중기발전계획 수립·추진 중 (제5차 '18~'22)</li> </ul> </li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기존 산재병원이 수행하지 못하는 직업병 연구 및 치료를 담당하고 중증 산재환자에 대한 전문재활 치료서비스 제공</li> <li>○ 대구재활병원은 기존 산재병원과 연계하여 급성기 이후의 산재노동자에 대한 요양 및 통합재활서비스 제공</li> </ul>

구분	동 사업	대구재활병원 신축 사업 (고용노동부)
사업목적	직업병 연구 및 치료, 중증 산재 환자에 대한 전문재활 치료 기능을 구비한 재활전문병원	근골격계 등 외상성 산재 환자에 대한 치료기능을 구비한 재활전문병원 건립
추진방법	산업재해보상보험 및 예방기금 출연	좌 동
사업규모	2,333억원(토지구입비 제외)	744억원
병상수	300병상	250병상
사업위치	울산광역시	대구광역시 북구
기타	직업병 및 중증재활전문병원	재활전문병원

### ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건 및 필요성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 업무상 재해를 입은 근로자의 재활 및 사회복귀 촉진을 위한 보험시설 설치·운영은 국가의 의무이므로 국가사업에 해당</li> <li>○ 국고지원이 가능한 법적 근거 : 산업재해보상보험법 제96조(기금의 용도) ① 기금은 다음 각 호의 용도에 사용한다. 3. 공단에의 출연</li> <li>○ 유사사업, 중복 지원 해당 없음</li> </ul>
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중장기 재정운용계획 반영('19년)</li> <li>○ 기존 자원범위 내에서의 수용 불가능</li> <li>○ 산업재해보상보험및예방기금의 출연으로 재원조달</li> </ul>

### ④ 소요자원의 규모와 확보방안

① 소요 예산	<p>소요예산 산출근거</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 건축공사비: 1,337억원, 설계비: 53억원, 건축감리비: 43억원, 의료장비비: 270억원, R&amp;D연구 장비비: 80억원, 정보시스템구축비: 70억원, 기타 비용: 61억원, 법인세 419억원 등</li> <li>○ 예산확보방안 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 산업재해보상보험 및 예방기금의 출연으로 재원조달</li> </ul> </li> </ul>
---------	--

	<p>&lt;소요 예산&gt;</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">국고</td> <td style="text-align: center;">67</td> <td style="text-align: center;">586</td> <td style="text-align: center;">330</td> <td style="text-align: center;">391</td> <td style="text-align: center;">959</td> <td style="text-align: center;">2,333</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 토지구입비(부지 미확정, 울산시 제고예정) 제외</p>		'19	'20	'21	'22	'23	계	국고	67	586	330	391	959	2,333
	'19	'20	'21	'22	'23	계									
국고	67	586	330	391	959	2,333									
② 소요 인력 등	○ 자체 인력 활용														

⑤ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민간부문 협조 시 문제점	○ 울산시민단체 500명상 규모의 “혁신형 공공병원” 요구 민원 발생 가능
② 지자체 협의	○ 울산시와 협의하여 민원 등은 지자체에서 해소하고 공공병원 건립 부지 선정 작업 적극 협조
③ 기타 예상되는 문제점	○ 울산시민단체에서 공공병원 규모 및 운영방향에 대한 민원 가능성은 있으나 공공병원 설립 취지에는 공감할 것으로 예상

⑥ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	<p>○ 산재모병원 건립</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">수행기간</th> <th style="width: 15%;">사업내용</th> <th style="width: 10%;">B/C</th> <th style="width: 10%;">AHP</th> <th style="width: 15%;">미통과 사유</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1차</td> <td style="text-align: center;">'13~'18년</td> <td style="text-align: center;">산재모병원</td> <td style="text-align: center;">0.53~ 0.73</td> <td style="text-align: center;">0.304</td> <td style="text-align: center;">경제성 미확보</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 경제성 어느정도 확보되었으나 다소 부족하여 최종 무산 결론('18.5월)</p> <p>- 기존 연구·응급의료 중심에서 직업병·중증재활 및 거점형 산재병원으로 변경하여 사업 추진</p>		수행기간	사업내용	B/C	AHP	미통과 사유	1차	'13~'18년	산재모병원	0.53~ 0.73	0.304	경제성 미확보
	수행기간	사업내용	B/C	AHP	미통과 사유								
1차	'13~'18년	산재모병원	0.53~ 0.73	0.304	경제성 미확보								
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 산재모병원 건립 계획(안) 예비타당성조사 대상 사업 제출('13.7.9.)												

7 예비타당성조사 면제요청 사유 (필요시 참고자료 첨부 가능)

<p>① 예비타당성조사 면제요청 사유</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국무회의에서 사업계획을 확정하고 지역균형발전을 위한 국가정책사업으로 예비타당성조사를 면제하여 추진             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역균형발전을 위해 국가 정책적으로 추진이 필요한 경우 국무회의 심의·의결을 거쳐 예비타당성조사 면제 가능</li> <li>* 국가재정법 제38조제2항10호 및 공공기관의 운영에 관한 법률 제40조제3항제7호</li> </ul> </li> <li>○ 지역균형 발전을 위한 보편적 복지 실현             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경제성 평가 위주의 예비타당성 조사는 공공사업이 인정받기 어려운 구조로 경제적 타당성 보다는 보편적 복지 실현과 지역균형 발전을 고려하여 산재 전문 공공병원 설립을 예타 면제사업으로 신청</li> </ul> </li> <li>○ 6대 광역시 중 유일하게 공공병원이 없어 의료인프라 강화 필요             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 울산시에 상급종합병원이 없어 울산시민의 사회 안정망 역할 수행을 위한 공공병원 설립으로 취약계층에 의료복지 및 울산 맞춤형 의료정책 실현 필요</li> </ul> </li> <li>○ 산재의료재활 사각지대 해소             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 산재병원 접근성이 낮고 민간 재활인증병원도 거의 없어 산재노동자들의 적절한 재활치료 한계</li> <li>- 울산과 인접지역을 포괄하는 거점형 재활전문병원 필요</li> </ul> </li> </ul>
--------------------------	---

---

# 과학기술정보통신부

---

## 2. 인공지능 중심 산업융합 집적단지 조성

### 1 사업계획(안)

① 사업명	<b>인공지능 중심 산업융합 집적단지 조성</b>		
② 총사업비 (국고)	비R&D : 3,427 억원 (국고:2,336, 지방비:812, 민자:279)  * 전체 사업비 : 4,061억원 (국고:2,843, 지방비:812 민자:406)	③ 사업기간	'20년~'24년 (5년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 인공지능과 산업융합 혁신기반을 조성하고, 인공지능 융합 R&amp;D 추진을 통해 인공지능 기반 <b>산업혁신 생태계 조성</b></li> <li>- 인공지능 중심 산업융합 집적단지를 조성하여 AI·데이터 기반의 미래 신산업육성 기반을 마련하고, 지역경제 및 일자리의 구조적 변화를 촉발하는 계기 마련</li> <li>○ 인공지능 개발을 위한 ① 인프라 조성, ② 일자리 창출형 창업 지원, ③ 산업융합형 AI 연구개발 등의 산업융합 집적단지 조성</li> <li>① <u>(인프라 조성) 데이터, 플랫폼, 컴퓨팅파워 등이 제공되고, AI기반 혁신기술 실증이 용이하며 지속발전이 가능한 데이터 중심 개방형 인프라 조성</u> * 세계 10위권 AI 컴퓨팅파워, AI특화 데이터센터, 3대 분야 실증환경 제공</li> <li>② <u>(일자리 중심의 창업) AI를 활용하여 산업·사회 다양한 분야 실제 문제를 협업을 통해 해결하고 공동가치를 창출할 수 있는 창업지원</u></li> <li>③ <u>(R&amp;D 산업융합형 AI 연구개발) 지역 주력산업(자동차, 에너지, 헬스케어) 중심의 연구개발을 통한 인공지능 기술 경쟁력 제고</u></li> </ul>		
⑥ 성과지표	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 성과목표</li> <li>① <u>일자리 중심의 창업·혁신 지원(비R&amp;D)</u></li> </ul>		

· 창업·개발·사업화를 위한 인력(일자리 창출 7,000개)과 인공지능 기술을 기반으로 주력산업 기업(창업 500개)의 국내외 시장 진출(매출액 2,960억 원) 촉진

② 산업융합형 AI 연구개발(R&D)

· 산업융합 R&D 수행을 통한 미래기술개발 및 글로벌 기술협력 달성을 위해, '대중소 Bridging 성공 250건, AI코어 컴포넌트 활용 3,000건 및 Data SET 활용 7,000건, 기술이전 150건'을 성과목표로 설정

○ 측정 산식

① 일자리 중심의 창업·혁신 지원

· (성과지표 1 : 창업 건(수)) 창업 기업수 합계  
 · (성과지표 2 : 창업 결과에 따른 신규 일자리 창출 건(수)) ㉠ 창업기업수 (1,000개사)×4인(최소인력), ㉡ 사업화 지원 기업수 (1,500개사) × 2인 (지원성과) (Stand up 수혜기업, Start up 수혜기업, Scale up 수혜기업)  
 · (성과지표 3 : 창업 기업의 매출액) 지원기업 매출액 합계

② 산업융합형 AI 연구개발

· (성과지표 1 : Data SET 활용 건(수)) 연간 Data SET 다운로드 수 측정  
 · (성과지표 2 : AI 코어 컴포넌트 활용 건(수)) 개별 연구분과별 기술 개발 건수\*1  
 · (성과지표 3 : 대중소 Bridging 성공 건(수)) 각 사업별 기술 합병 성공 수 합계  
 · (성과지표 4 : 기술이전 건(수)) 각 사업별 기술 이전 수 합계

○ 측정 방법

<성과목표별 지표 및 측정방법>

성과목표	구분	성과지표	측정방법
일자리 중심의 창업·혁신	사회적 지표	창업기업 배출(수)	동 사업을 통한 창업기업수 : 사업자등록증 및 법인등록증
		신규 일자리 창출건(수)	4대 보험가입증명원 (당해년도 신규 채용인력)
	경제적 지표	기업 매출액	부가가가치세 표준증명원
산업융합형 AI 연구개발	기술적 지표	Data SET 활용 건(수)	사업기간 동안 공개된 Data SET 다운로드 수 측정
		AI 코어 컴포넌트 활용 건(수)	각각의 기술에 대해 핵심 내용 사용 성과를 측정
	사회적 지표	대·중소 Bridging 성공 건(수)	사업 기간 동안 대기업 및 중소기업에게 기술 합병 성공 수 집계
	경제적 지표	기술이전 건(수)	사업 기간 동안 기업에게 기술 이전 수 집계

⑦ 추진경위

○ 추진근거

① 「제4차 과학기술기본계획」, 「지능정보사회 중장기 종합대책」 등에서 제시하는 정책목표의 달성과 연계성이 높은 사업

- 「제4차 과학기술기본계획」의 4대 전략 중 ‘전략3. 과학기술이 선도하는 신산업·일자리 창출’ 중 4차 산업혁명 대응 기반 강화(과제11)\*와 연계

\* 추진과제 중 ‘인공지능 기술기반 확보’, ‘데이터 공유·활용역량 강화 및 데이터 활용기반 구축’ 및 ‘신기술·신비즈니스의 제도적·실증적 생태계 구축과 연관

- 「지능정보사회 중장기 종합대책」의 중장기 정책방향 중 ‘1. 글로벌 수준의 지능정보기술 기반 확보’와 ‘2. 전 산업의 지능정보화 촉진’과 연계

② ‘과학기술과 ICT로 열어가는 사람 중심의 4차 산업혁명을 구현’하고자 하는 과학기술정보통신부의 주요 정책 방향에 부합

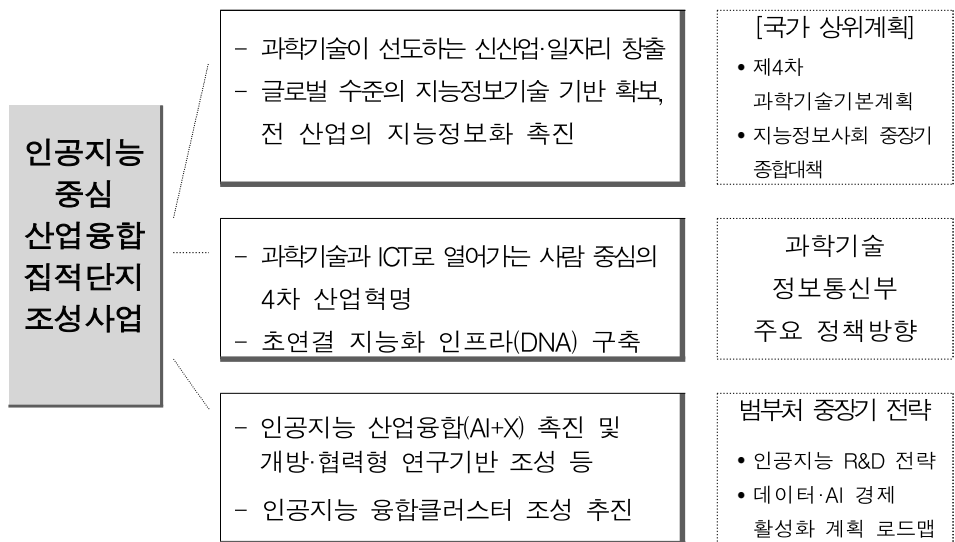
- 인공지능 R&D, 인력양성 및 창업지원을 통해 4차 산업혁명을 선도하고자 수행되는 사업으로 과학기술정보통신부의 미션과 부합

- ‘초연결 지능화 인프라(DNA)를 구축 과학기술정보통신부 업무계획과도 관련성이 높음

③ 「인공지능 R&D전략(’18.5.15)」와 「데이터·AI 경제 활성화 계획 로드맵(’19.1.16)」에서 강조한 AI와 타 기술 분야(AI+X) 혁신 시너지 확보와 AI+산업응용, 개방·협력형 연구기반 조성\* 등과 직접 연계

\* 대학 중심의 산학협력 연구거점 마련과 인공지능 혁신 지원 통합제공환경 구축 등

④ AI 혁신서비스 창출 및 생태계 조성 가속화를 위한 ‘AI기술 자체를 중심(인재, 기반 포함)으로, 기술 파급력이 높은 일부 서비스·산업분야



[ 국가 상위계획, 과기정통부 정책 및 범부처 중장기 전략과의 연계성 ]

○ 추진 경위

① 사전 준비

- 국정과제 반영(’17. 07~)

- 문재인 정부 국정운영 5개년 계획 內 지역공약이행 방안에 반영
- \* 인공지능 기반 과학기술 창업단지 조성
- 사전 기획을 위한 예산(지역특별회계) 10억원 확보('17. 11)
- 예타 수행기관 선정 및 운영('18. 04~)
- 기술창업단지 조성을 위한 인공지능 산업동향 조사·분석('18. 04~'18. 11, (주) 디파트너스)
- 「인공지능중심 산업융합형 집적단지 조성사업」 사전 기획·연구('18. 07~'18. 12, 광주컨소시엄(GST, GTCT, KTL, (주)테크노베이션파트너스)
- 「인공지능중심 산업융합형 집적단지 조성」 예타 평가 컨설팅 및 사전 분석('18. 08~'18. 12, (주)캡스톤브릿지)

## ② 기획위원회의

- 총괄기획위원회 발족('18.07.27)
- 제1차 총괄기획위원회의('18.08.16, 연구개발·인력양성·창업지원)

### - 연구개발 분과

- 지역전문가 연석회의('18.09.28)
- 연구개발분과 기술위원회 1차회의('18.11.12, 헬스케어)
- 연구개발분과 기술위원회 1차회의('18.11.12, 자동차)
- 연구개발분과 기술위원회 1차회의('18.11.13, 에너지)
- 연구개발분과 기술위원회 2차회의('18.11.16, 자동차)
- 연구개발분과 기술위원회 2차회의('18.11.20, 헬스케어)
- 연구개발분과 지역전문가 기술위원회의('18.11.27, 자동차)
- 연구개발분과 지역전문가 기술위원회의('18.11.29, 에너지)
- 제2차 연구개발 총괄기획위원회의('18.11.29)

### - 인력양성 분과

- 인력양성분과 자문위원회 1차('18.09.17)
- 인력양성분과 자문위원회 2차('18.09.28)
- 인력양성분과 자문위원회 3차('18.10.11)
- 제2차 인력양성분과 기획위원회의('18.11.20)
- 인력양성분과 자문위원회 4차('18.11.26)
- 인력양성분과 자문위원회 5차('18.11.27)
- 인력양성분과 자문위원회 5차('18.12.04)

### - 창업지원 분과

- 제2차 창업분과 기획위원회('18.10.10.)
- 제3차 창업분과 기획위원회('18.10.26.)
- 제4차 창업분과 기획위원회('18.11.8~9)

### - 인프라 조성분과

	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 제1차 인프라분과 기획위원회의('18.07.02)</li> <li>· 제2차 인프라분과 기획위원회의('18.07.23)</li> <li>· 제3차 인프라분과 기획위원회의('18.07.30)</li> <li>· 제4차 인프라분과 기획위원회의('18.08.06)</li> <li>· 제6차 인프라분과 기획위원회의('18.08.20)</li> <li>· 제7차 인프라분과 기획위원회의('18.10.01)</li> <li>· 인프라분과 자문위원회의 1차('18.11.15)</li> <li>· 인프라분과 자문위원회의 1차('18.11.21)</li> <li>· 인프라분과 자문위원회의 1차('18.11.28)</li> </ul> <p><b>③ 기획 타당성 검토회의</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 제1차 과학기술정보통신부 기획 타당성 검토회의('18.08.27)</li> <li>- 제2차 과학기술정보통신부 기획 타당성 검토회의('18.10.31)</li> </ul>																														
<p><b>⑧ 사업내용</b></p>	<p>○ (총사업비) 총 4,061억원(국비 2,843억원, 지방비 812억원, 민자 406억원)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (비R&amp;D) <u>인프라 조성 2,697억원(5년, '20년 408억원)</u></li> <li>- (비R&amp;D) <u>창업보육프로그램 730억원(5년, '20년 106억원)</u></li> <li>- (R&amp;D) 산업융합형 AI 연구개발 634억원(5년, '20년 108억원)</li> </ul> <table border="1" data-bbox="432 1010 1364 1346"> <thead> <tr> <th>세부사업</th> <th>사업 내용</th> <th>총사업비</th> <th>국고</th> <th>지방비</th> <th>민자</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>합 계(억원)</td> <td>4,061</td> <td>2,843</td> <td>812</td> <td>406</td> </tr> <tr> <td>기반구축</td> <td>- 공간건축 - 실증장비 구축 - 데이터센터 장비비</td> <td>2,697</td> <td>1,788</td> <td>739</td> <td>170</td> </tr> <tr> <td>기타</td> <td>- 창업 보육프로그램</td> <td>730</td> <td>548</td> <td>73</td> <td>109</td> </tr> <tr> <td>과학기술개발</td> <td>-응용·개발분야 과학기술개발</td> <td>634</td> <td>507</td> <td>0</td> <td>127</td> </tr> </tbody> </table> <p>○ 세부내용</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (인프라 조성) 3대 산업분야(에너지, 헬스, 자동차)실증·기업동과 데이터센터 등 글로벌 수준의 최첨단 인공지능 인프라 구축 <ul style="list-style-type: none"> <li>· 기업동 : 대·중·소기업 협업 프로젝트실, 입주공간, 시제품 제작실, 전시실, 인증지원 등</li> <li>· 실증동 : 미래자동차 환경 및 모의실험실, 스마트그리드 및 신재생에너지 발전소, 헬스케어 검진, 체험장 등</li> <li>· 데이터센터 : 세계 수준(10위권) AI 컴퓨팅 파워 제공, 데이터 클라우드 저장, 통합운영센터</li> </ul> </li> <li>- (일자리 중심의 창업) 기업 수요 맞춤형 AI 창업, AI 창업 가속 프로그램 지원, AI Real Data 확보·제공을 통해 AI 특화형 창업 및 기업성장지원</li> </ul>	세부사업	사업 내용	총사업비	국고	지방비	민자		합 계(억원)	4,061	2,843	812	406	기반구축	- 공간건축 - 실증장비 구축 - 데이터센터 장비비	2,697	1,788	739	170	기타	- 창업 보육프로그램	730	548	73	109	과학기술개발	-응용·개발분야 과학기술개발	634	507	0	127
세부사업	사업 내용	총사업비	국고	지방비	민자																										
	합 계(억원)	4,061	2,843	812	406																										
기반구축	- 공간건축 - 실증장비 구축 - 데이터센터 장비비	2,697	1,788	739	170																										
기타	- 창업 보육프로그램	730	548	73	109																										
과학기술개발	-응용·개발분야 과학기술개발	634	507	0	127																										

- 창업 Playing Lab을 통해 AI 기업 맞춤형으로 통합 지원하고, 신속 성장할 수 있도록 3단계 지원체계(아이디어 발굴→개발·실증→사업화) 구축
- 예비창업자 대상 AI 산업융합 집적단지 내 사업 아이디어 발굴 지원, 창업·비즈니스 지원, 데이터 유통 플랫폼 구축 운영, 대중소 기업 연계 추진
- (산업융합형 AI 연구개발) 에너지, 자동차, 헬스케어 등 광주의 강점 산업 분야와 연계한 수요 중심의 사업화 지원기술, 他 산업 융합 응용연구개발 추진
- (에너지) AI기반 알고리즘을 통해 에너지 재난 사전예방 및 빠른 복구시스템 개발, 에너지 수요 조절 및 에너지 재생 기술 개발 등

< 에너지 분야 주요 과제 리스트(예) >

깨끗한 에너지	재생에너지/분산전원(ESS/EV)/에너지수요 BTM 단위 모니터링 및 AI 알고리즘을 활용한 우리 동네 친환경 에너지 예측/예보 기술 개발
똑똑한 에너지	에너지 빅데이터 수집 및 AI 알고리즘을 활용한 우리 동네 맞춤형 에너지 자율운영 기술 및 서비스 개발
안전한 에너지	AI기반 사전예방 및 빠른 복구 에너지 재난 대응 플랫폼 구축
경제적인 에너지	에너지 프로슈머 빅데이터 분석 및 AI 알고리즘을 활용한 P2P 에너지 블록체인 기술개발

- (자동차) 이동체 주행환경 AI 데이터 획득 시스템, 차량용 설명가능한 분산형 데이터 집중장치, 탑승객 맞춤형 지원 시스템 개발 등

< 자동차 분야 주요 과제 리스트 (예)>

차량	특정 목적 차량을 위한 맞춤형 자율주행 소프트웨어 플랫폼 기술 개발
	심화 인공지능을 위한 맞춤형 융복합 센싱 및 데이터 러닝 기반 서비스 기술 개발
인프라	악천후 등 외부환경 대응 가능한 V2X 기반 Connected 플랫폼 개발
	차량 외부 주행 환경 3D 동적 모니터링 및 지능형 서비스 기술 개발
사람	전기자동차 기반 미래 AI 차량의 사람 중심 지능화 기술 개발
	탑승객 개인 맞춤형 내부 환경 서비스 기술 개발


- (헬스케어) 건강상태 모니터링, 복합질환 관련 유전변이 예측 시스템 개발, AI기반 수면무호흡증 진단 기술 개발 등

< 헬스케어 분야 주요 과제 리스트 (예) >

예측	정신건강 상태 모니터링을 통한 고독사 및 자살 예방기술 개발
치료	신약개발을 위한 AI 기반 타겟 발굴 스크리닝 플랫폼 개발
예방	다중센서와 빅데이터를 이용한 정신건강 및 수면 피드백 기술 개발
예방 및 치료	건강노화 및 맞춤 재활을 위한 AI기반 차세대운동 장치 개발
	정서적 안정을 위한 AI기반 공감서비스 제공기술
예측 및 진단	노화 질환 예측 및 진단을 위한 유전체 기반 AI 시스템

⑨ 사업추진체계 및 추진전략

- (주관부처) 과기정통부는 사업 추진방향 수립과 정책적 의사결정
  - \* 인공지능 중심 산업융합 R&D 관련 방향 수립과 타 분야 데이터 공유·확산으로 4차 산업혁명 대응
- (지자체) 광주 주력산업인 에너지·자동차·헬스케어 연계 인공지능 산업융합 집적단지 조성으로 지역사회 발전 및 이슈 해결 전략 수립
  - \* 산업적·기술적·인프라적 관점에서 분석하고 지역이 가진 특징점을 살려 인공지능을 접목한 지역역량 강화전략 도출
- (전담기관) 정보통신산업진흥원 사업관리·감독 등 총괄, 사업단 평가, 성과관리·확산 지원 등
- (운영·자문위원회 및 대중소기업 동반성장 협의체) 사업 추진에 관한 방향성 수립 및 주요 의사결정
  - \* 주관부처, 전문기관, 지자체, 진흥기관, 기획위원회 등으로 구성
  - \* 사업 수행기간 주기적인 위원회 개최를 통해 사업단의 추진방향 등 조정
- (사업추진단) 연구개발·인프라조성·창업보육 프로그램 지원 등을 위한 체계적인 관리 지원
- (관리그룹) 사업성과 현장 적용 및 활용 등을 위한 지원
- (운영체계) 사업 추진을 위해 'AI 산업융합단지 사업단'과 기술자문을 위한 '기술자문위원회'를 설치하여, 중점 추진사업의 효율적으로 관리

	
<p>⑩ 자원조달방식</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 출연</li> <li>○ 자원분담율 <ul style="list-style-type: none"> <li>- (전체) 국비 70%(2,843억원), 지방비 20%(812억), 민간 10%(406억원)</li> <li>- (비R&amp;D) 국비 68%(2,336억원), 지방비 24%(812억원), 민간 8%(279억원)</li> <li>- (R&amp;D) 국비 80%(507억원), 민간 20%(127억원)</li> </ul> </li> <li>○ 시설운영비 총당방식 : 운영비는 입주 기업 및 기관으로부터 임대료 등으로 자체 조달하고 일부 국비·시비로 보조</li> </ul>
<p>⑪ 사전용역</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관1(수행년도) : 통합컨소시엄*(2018) <ul style="list-style-type: none"> <li>* (주관) 광주과학기술원, (참여) 광주정보문화산업진흥원, 한국산업기술시험원, (위탁) (주)테크노베이션파트너스</li> </ul> </li> <li>○ 용역결과 : 사업 세부내용 사전기획 및 검토를 통해 예타 추진 효과성 제고</li> <li>○ 조사기관2(수행년도) : (주)디파트너스(2018)</li> <li>○ 용역결과 : 국내·외 인공지능 시장 종합분석 및 국내 정책사업 추진 방향 검토</li> <li>○ 조사기관3(수행년도) : (주)캡스톤브릿지(2018)</li> <li>○ 용역결과 : 경제성 확보 전략 마련 및 예타 추진을 위한 사업 타당성·경제성 사전 점검</li> <li>○ 조사기관4(수행년도) : (주)지능정보산업협회(2018)</li> <li>○ 용역결과 : 인공지능중심 산업융합 집적단지 조성을 위한 데이터생태계 구축방안 조사 분석</li> </ul>
<p>⑫ 사업기대효과</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (지역균형발전 및 산업혁신) 자동차, 에너지, 헬스케어 등 지역주력 산업에 AI를 활용하여 생산과정 최적화, 제품 혁신, 비용 절감 등 효율성 극대화</li> <li>○ (일자리 창출 및 삶의 질 개선)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역 산업의 데이터를 활용하여 새로운 제품과 서비스를 창출하는 <b>지역 기반 AI 활용 서비스 촉진으로 지역 일자리 창출</b></li> <li>- AI는 지역사회의 <b>다양한 문제 해결과 삶의 질을 혁신적으로 향상</b>시키는 기술로 지역의 AI 역량과 삶의 질이 비례적 증가 전망</li> <li>* 지능화 혁신을 선도할 경우 '30년까지 최대 730만개 일자리 창출 가능</li> <li>○ <b>(과학기술 발전)</b> 인공지능 분야 투자 저조, 기술력 취약 등으로 주요국 대비 뒤쳐져 있는 <b>국내 인공지능의 역량을 집중적으로 끌어올릴 수 있는 기회</b>로 작용</li> </ul>
--	---

**② 사업 추진의 필요성**

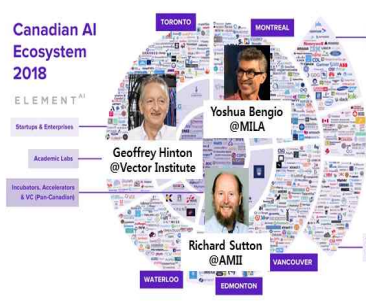
<p><b>① 사업추진의 시급성</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 인공지능 주요국 대비 시작단계*인 국내 인공지능 사업을 활성화하기 위해 <b>대학 중심의 인공지능 혁신·창업생태계 조성</b> 시급 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 인공지능 개발업체의 영세성, 테스트베드와 제도적 지원 미약</li> </ul> </li> <li>- 주요국들은 국가의 장기적인 지원을 통해 대학 중심의 인공지능 생태계를 구축하여 인공지능 스타트업(Start-Up)을 적극적으로 육성 중 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 대학과 인공지능 저명연구자 중심으로 연구소와 연구인력을 육성하고 인큐베이터, 액셀러레이터 및 벤처 캐피털을 통한 창업 지원으로 다수의 스타트업을 육성하고 글로벌 기업을 유치</li> </ul> </li> <li>- 또한 세계 100대 인공지능 스타트업 중 많은 수의 기업이 대학 연구 프로젝트에서 스피노프(Spin-Off)된 형태* <ul style="list-style-type: none"> <li>* 말루바, 누토노미, 죽스, 디스패치, 다크트레이스, 어펙티바, 아톰와이즈 등은 대학 연구진들이 개발한 알고리즘으로 비즈니스 모델을 창출</li> </ul> </li> <li>- 인공지능과 주력산업의 융합을 통해 시작단계인 국내 인공지능 산업을 선진국 수준으로 견인하기 위해, 기술과 핵심인프라 및 창업지원 기능을 한 곳에 집적화한 인공지능 기반 산업융합 집적단지 조성 시급</li> <li>○ <b>(국내외 주요환경 변화)</b> 인공지능 주요국들은 클러스터 혹은 산업단지 등 클러스터 조성을 통해 생태계를 구축하여 인공지능 시장·산업을 활성화하고 있으며, 정부도 이에 대응하여 전략 수립 <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>(미국)</b> 고도화된 인프라 시설과 기존 대기업 및 중소기업을 기반으로 인공지능 창업생태계가 잘 구축되어 있으며, 이를 바탕으로 투자와 창업이 활성화 됨* <ul style="list-style-type: none"> <li>* 실리콘밸리는 높은 인공지능 기술경쟁력과 막대한 자금 및 인프라를 바탕으로 스타트업이 활발하게 육성되고 있으며, 페이스북 구글 우버 등의 대기업으로부터 인수합병(M&amp;A)이 빠른 속도로 진행 중</li> </ul> </li> <li>- <b>(캐나다)</b> 주요 대학을 중심으로 클러스터를 형성하여 인공지능, 자율주행, 로</li> </ul> </li> </ul>
---------------------------	--

봇 등의 4차 산업혁명 분야 기술 연구개발 활성화

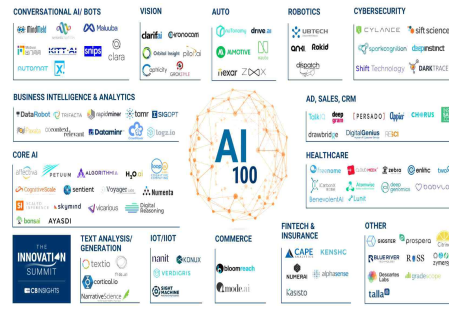
\* 토론토대학(인공지능), 맥길대학(로봇), 워털루대학(자율주행) 등으로부터 가시적 성과 창출

- (중국) 중앙 정부 중심으로 '30년까지 인공지능 산업경쟁력 향상을 위해 핵심기술, 시스템 및 지원 플랫폼 등을 보유한 산업체인과 산업클러스터 구축

- (한국) '18년 05월 인공지능 R&D 전략을 수립하고, ① 세계 4대 인공지능 강국 도약, ② 우수 인재 5천여 명 확보, ③ 인공지능 데이터 154억 건 구축 등을 통해 인공지능 산업생태계를 조성하고자 함



[ 캐나다 인공지능 생태계 ]



[ 인공지능 분야 100대 스타트업 ]

○ (제반여건 성숙 여부) 국내 인공지능 기술수준, 핵심인프라는 매우 취약하며, 투자도 미미한 수준

- (기술수준) 인공지능 최고기술력을 보유한 미국 대비 78.1%의 기술 수준을 보유하고 있는 것으로 평가되며, 조사대상 5개국 중 최하위\* (IITP, 2018)

\* '17년 기준, 미국(100%) > 유럽(88.1%) > 일본(83.0%) > 중국(81.9%) > 한국(78.1%)

- (핵심인프라) 인공지능 기술개발을 위해 전문인력과 양질의 데이터가 필수적이거나, 국내 인공지능 생태계 내 인력·데이터·컴퓨팅 등 취약

\* ICT 종사자 722명을 설문조사한 결과, 연구인력(71.1%), 데이터(56.8%), 컴퓨팅파워(49.8%) 순으로 매우 부족하다고 조사(IITP, 2018)

- (투자) '16년 기준, 전세계적으로 인공지능 스타트업에 약 6조원이 투자되었지만, 국내 인공지능 벤처 투자금액은 1% 미만



(유사·중복성)

업은 없으나, 과학기술정보통신부의 인공지능융합선도프로젝트 중 인공지능 융합연구센터 지정 사업과 연관이 있으며, 사업내용 및 범위에서는 큰 차이가 있음

\* (인공지능 융합연구센터) 인공지능 산학협력이 활성화된 대학 중심으로 AI 융합연구센터 지정·운영('19년 2개소/11억원 지원)

- (차별성 및 연계성) 본 기획사업과 '인공지능융합선도프로젝트'는 최종 사업목적의 차이에 따라 수혜자에게 지원되는 사업범위와내용 측면에서 차별성을 보이며, 본 사업의 내역사업인 융합분야 R&D에서 추진되는 일부 과제들과 연계를 통해 시너지 창출 가능

< 본 사업과 인공지능융합선도프로젝트 비교 >

구분	인공지능 중심 산업융합 집적단지 조성(동 사업)	인공지능 융합선도프로젝트 (과학기술정보통신부)
총사업비(억원)	4,061억원 (1개 집적단지)	470억원 (총 5개 센터)
기투자액	-	'19년 신규
사업기간	'20년~'24년(5년)	'19년~'23년(4년)
사업목적	지역주력산업(자동차·헬스, 에너지) 융합 및 AI 기반 기술창업을 활성화하기 위해 인공지능 '인프라' 기반 창업·혁신 생태계 조성 (AI인프라 구축)	다양한 산업분야 AI 적용 및 서비스·제품개발을 위해 대학 중심으로 연구센터를 지정하여 산업응용 분야 AI 활용 지원
세부내용	- 데이터센터 등 AI 특화 대규모 인프라 조성 - 인공지능 전문 창업 지원 - 융합형 연구개발 및 실증 (자동차·헬스·에너지 등)	대학의 AI 연구역량 기반 산업 특화 AI 학습용 데이터 정제 기술, 기계 설비 진단 제어 공통모듈 등 AI 핵심기술 연구개발
지원대상	대학, 기업, 지자체, 출연연 등	대학 산학협력단 등

### ③ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 인공지능 중심 산업 융합 집적단지 부지 확보, 규제특구 신청, 전

	<p>담 조직 마련 등이 과제 성공에 필수이며 이 건에 대해서 광주 시와 협의하였고 시에서 지원 예정</p>																					
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 입법예고 중인 ‘지역특화발전특구에 대한 규제특례법 전부개정(중기부)’과 정보통신 진흥 및 융합 활성화 등에 관한 특별법 일부개정’됨을 통해 개인정보 수집, 활용 제한 등의 법적 위협요인을 대응</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (지역특구법) 4차 산업혁명 시대에 지역의 혁신적이고 전략적인 성장을 지원하기 위해 ‘규제자유특구제도’를 시·도 단위 대상으로 도입하고, 지역의 혁신성장 사업 및 지역전략산업에 대해 혁신적인 규제특례를 부여할 수 있는 법적 근거를 제공</li> <li>- (정보통신융합법) 4차 산업혁명의 중심축인 정보통신분야에서 각종 규제로 인한 신기술과 서비스의 시장출시 지연 문제를 실증규제특례 등으로 해결하여 기업의 자유로운 시장 활동 지원</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt; 지역특구법, 정보통신융합법 주요개정내용 비교 &gt;</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="text-align: center;">구 분</th> <th style="text-align: center;">지역특구법</th> <th style="text-align: center;">정보통신융합법</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">실증규제특례</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">임시허가</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">신속처리</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">일괄처리</td> <td style="text-align: center;">△</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">개인정보 수집·활용 제한 완화</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">개별 산업별 특례</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	구 분	지역특구법	정보통신융합법	실증규제특례	○	○	임시허가	○	○	신속처리	○	○	일괄처리	△	○	개인정보 수집·활용 제한 완화	○		개별 산업별 특례	○	
구 분	지역특구법	정보통신융합법																				
실증규제특례	○	○																				
임시허가	○	○																				
신속처리	○	○																				
일괄처리	△	○																				
개인정보 수집·활용 제한 완화	○																					
개별 산업별 특례	○																					

**4 국고지원의 적합성**

<p>① 국고지원 요건 및 필요성</p>	<p>○ 인공지능은 4차 산업혁명 핵심기술로, 미국·중국·일본 등 선도국을 중심으로 국가차원의 대규모 투자와 육성이 이루어지고 있으며, 우리도 AI 집중 육성을 통해 생산성을 높이고, 기존 산업들을 고부가가치 산업으로 거듭나도록 서둘러야 함</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* (미) AI 기초연구에 '13~'23년(10년)까지 30억 달러 투자 예정('13년 발표)</li> <li>* (일) AI 기초·응용연구에 '16~'26년(10년)까지 1천억 엔 투자 예정('16년 발표)</li> </ul> <p>○ 인공지능 R&amp;D 전략('18. 05, 제4차 산업혁명위원회) 수립</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 향후 5년간('18~'22년) 2.2조원을 투자하여, (기술) 세계 4대 인공지능 강국 도약, (인재) 우수 인재 5천여 명 확보, (기반) 인공지능 데이터 154억 건 구축을 전략목표*로 제시</li> <li>- 인공지능 R&amp;D 전략 목표 달성과 시작 단계에 진입하고 있는 국내 인공지능 산업을 집중적으로 육성하기 위해 가장 효과적인 방법으로</li> </ul>
------------------------	--

	<p>정부 차원의 지원 필요</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 혁신성장 전략투자 핵심분야에 인공지능 포함('18. 8, 혁신성장 관계장관 회의)</li> <li>- AI를 3대 전략투자 분야(데이터·AI·수소경제)핵심과제로 선정하고, 'AI핵심기술력 확보', 'AI개발인프라 확충', '혁신인재 양성'에 집중 투자키로 발표</li> </ul>
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중장기 재정운용계획 미반영</li> <li>* 균형발전 특별회계 활용 예정</li> </ul>

⑤ 자원 규모 및 확보방안

① 자원계획	<p>○ 총 사업비 4,061억원(국비 2,843억원, 지방비 812억원, 민자 406억원)을 지방비 및 광주시비, 민간 자본 유치 등으로 총당</p> <p style="text-align: center;">&lt; 국가연구개발사업 소요자원 &gt; (단위: 억원)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">구분</th> <th colspan="4" style="text-align: center;">총사업비</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">대항목</th> <th style="text-align: center;">소항목</th> <th style="text-align: center;">합계</th> <th style="text-align: center;">국고</th> <th style="text-align: center;">지방비</th> <th style="text-align: center;">민자</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">연구개발( 15.6%)</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><b>634</b></td> <td style="text-align: center;"><b>507</b></td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;"><b>127</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="7" style="text-align: center; vertical-align: middle;">연구시설 및 장비 (66.4%)</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">시설</td> <td style="text-align: center;">공사비 (부지매입비 포함)</td> <td style="text-align: center;">1,076</td> <td style="text-align: center;">538</td> <td style="text-align: center;">538</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">기 타 (공사비의 12%)</td> <td style="text-align: center;">107</td> <td style="text-align: center;">36</td> <td style="text-align: center;">71</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">합 계</td> <td style="text-align: center;"><b>1,183</b></td> <td style="text-align: center;"><b>574</b></td> <td style="text-align: center;"><b>609</b></td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">장비</td> <td style="text-align: center;">일 반 장 비 (연구개발 실증장비)</td> <td style="text-align: center;">496.0</td> <td style="text-align: center;">347</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">99</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">특 수 장 비 (데이터센터장비)</td> <td style="text-align: center;">1018.0</td> <td style="text-align: center;">867</td> <td style="text-align: center;">80</td> <td style="text-align: center;">71</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">합 계</td> <td style="text-align: center;"><b>1,514</b></td> <td style="text-align: center;"><b>1,214</b></td> <td style="text-align: center;"><b>130</b></td> <td style="text-align: center;"><b>170</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">합 계</td> <td style="text-align: center;"><b>2,697</b></td> <td style="text-align: center;"><b>1,788</b></td> <td style="text-align: center;"><b>739</b></td> <td style="text-align: center;"><b>170</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">기 타 (18.0%)</td> <td style="text-align: center;"><b>730</b></td> <td style="text-align: center;"><b>548</b></td> <td style="text-align: center;"><b>73</b></td> <td style="text-align: center;"><b>109</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">합 계</td> <td style="text-align: center;"><b>4,061</b></td> <td style="text-align: center;"><b>2,843</b></td> <td style="text-align: center;"><b>812</b></td> <td style="text-align: center;"><b>406</b></td> </tr> </tbody> </table>	구분		총사업비				대항목	소항목	합계	국고	지방비	민자	연구개발( 15.6%)		<b>634</b>	<b>507</b>	-	<b>127</b>	연구시설 및 장비 (66.4%)	시설	공사비 (부지매입비 포함)	1,076	538	538	-	기 타 (공사비의 12%)	107	36	71	-	합 계	<b>1,183</b>	<b>574</b>	<b>609</b>	-	장비	일 반 장 비 (연구개발 실증장비)	496.0	347	50	99	특 수 장 비 (데이터센터장비)	1018.0	867	80	71	합 계	<b>1,514</b>	<b>1,214</b>	<b>130</b>	<b>170</b>	합 계		<b>2,697</b>	<b>1,788</b>	<b>739</b>	<b>170</b>	기 타 (18.0%)		<b>730</b>	<b>548</b>	<b>73</b>	<b>109</b>	합 계		<b>4,061</b>	<b>2,843</b>	<b>812</b>	<b>406</b>
구분		총사업비																																																																				
대항목	소항목	합계	국고	지방비	민자																																																																	
연구개발( 15.6%)		<b>634</b>	<b>507</b>	-	<b>127</b>																																																																	
연구시설 및 장비 (66.4%)	시설	공사비 (부지매입비 포함)	1,076	538	538	-																																																																
		기 타 (공사비의 12%)	107	36	71	-																																																																
		합 계	<b>1,183</b>	<b>574</b>	<b>609</b>	-																																																																
	장비	일 반 장 비 (연구개발 실증장비)	496.0	347	50	99																																																																
		특 수 장 비 (데이터센터장비)	1018.0	867	80	71																																																																
		합 계	<b>1,514</b>	<b>1,214</b>	<b>130</b>	<b>170</b>																																																																
	합 계		<b>2,697</b>	<b>1,788</b>	<b>739</b>	<b>170</b>																																																																
기 타 (18.0%)		<b>730</b>	<b>548</b>	<b>73</b>	<b>109</b>																																																																	
합 계		<b>4,061</b>	<b>2,843</b>	<b>812</b>	<b>406</b>																																																																	

< 인프라 조성 및 창업 지원 >

(단위: 억원)

구분	총사업비	연차별 투자계획				
		'20	'21	'22	'23	'24
<b>합 계</b>	<b>3,427</b>	514	989	848	731	345
국 고	2,336	365	657	567	487	260
지방비	812	91	252	223	196	50
민 자	279	58	80	58	48	35

< 총사업비에 대한 연차별 투자계획 >

(단위: 억원)

구분	총사업비	연차별 투자계획				
		'20	'21	'22	'23	'24
<b>합 계</b>	<b>4,061</b>	622	1,109	982	865	483
국 고	2,843	452	753	674	594	370
지방비	812	91	252	223	196	50
민 자	406	79	104	85	75	63

\* 연차별 비율계산 시 반올림 상황에 따른 일부 조정

② 소요 인력 등

- 과제 총괄 관리를 위하여 전문기관(정보통신산업진흥원, GIST, DGIST 등 과기특성대 등) 책임급 이상 인력 연간 약 30여명 필요
- 광주 지역 출연연과 대학의 인력은 물론 전국 인공지능 우수 인재 초빙을 통해 필요 인력 충당

⑥ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 해당없음
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당없음

7 예비타당성조사 면제요청 사유 (필요시 참고자료 첨부 가능)

<p>① 예비타당성조사 면제요청 사유</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 침체되고 있는 지역 산업 혁신을 위해 지역주력산업에 4차 산업혁명의 핵심기술인 인공지능을 접목하여 생산성 향상과 새로운 부가가치 창출을 통해 지역경제 활성화 시급</li> <li>* AI는 4차 산업혁명을 견인하는 범용기술로 미국·중국·독일·일본 등 주요국을 중심으로 시육성을 위해 국가적인 총력을 집결 중에 있음</li> <li>☞ AI+지역주력산업 융합을 위한 데이터 중심의 인공지능 집적단지 조성을 2020년부터 <b>시급히 추진</b>하여 미래 신산업 융성은 물론 <b>지역경제·일자리 혁신</b> 추진 필요</li> <li>* 지역균형발전을 위해 국가 정책적으로 추진이 필요한 경우 국무회의 심의·의결을 거쳐 예비타당성조사 면제 가능 (국가재정법 제38조제2항10호)</li> </ul>
--------------------------	--

---

# 국토교통부

---

### 3. 제2경춘 국도

#### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		제2경춘국도(남양주-춘천) 건설사업 (일반국도)		
② 총사업비 (국고)		8,613억원 (국고 : 8,613)	③ 사업기간	19년 ~ 29년
④ 추진 주체	주관부처			
	지자체 · 기관			
⑤ 사업목적		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서울~춘천 구간의 교통량 분산효과 및 주변도로 교통혼잡 완화</li> <li>○ 향후 춘천권 관광시설 등으로 급증하는 교통량 해소, 경기·강원 지역 추가적인 관광수요 유발 등 지역경제 활성화 유도</li> </ul>		
⑥ 성과지표		○ 해당없음		
⑦ 추진경위		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :</li> <li>○ 사전절차 추진내용</li> <li>- 사전기획연구('17, 국토부)</li> </ul>		
⑧ 사업규모		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 경기 남양주시 화도읍 금남리 ~ 강원 춘천시 서면 당림리</li> <li>○ 사업물량 : 연장 32.9km, 4차로 신설</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 서울·원주지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정</li> <li>예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→공사(8년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국고</li> <li>○ 자원분담 : 국고 8,613억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	<사전기획연구 용역> ○ 조사기관 : 국토교통부(원주지방국토관리청) ○ 조사기간 : 2016. 7 ~2017. 5 ○ 용역결과 : B/C=0.74
⑬ 사업기대효과	○ 서울~춘천 구간의 교통량 분산효과 및 주변도로 교통혼잡 완화 ○ 고속화도로 신설에 따른 통행시간 단축 : 침두시 약 50분 → 25분 ○ 경기도 가평, 강원도 춘천 지역의 도로 인프라 확충으로 관광수요 유발 등 지역경제 활성화 유도

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 서울-춘천-양양 고속도로 개통('17.) 후 급격한 교통량 증가로 대체도로인 국도46호선 남양주~춘천 간 국도의 교통량 증가 발생 (대체도로 필요성 제기)
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

4] 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 사전기획연구('17.5) 결과</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;"></th> <th style="width: 5%;">'19년</th> <th style="width: 5%;">'20</th> <th style="width: 5%;">'21</th> <th style="width: 5%;">'22</th> <th style="width: 5%;">'23</th> <th style="width: 5%;">'24</th> <th style="width: 5%;">'25</th> <th style="width: 5%;">'26</th> <th style="width: 5%;">'27</th> <th style="width: 5%;">'28</th> <th style="width: 5%;">'29</th> <th style="width: 5%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>8,613</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>8,613</td> </tr> </tbody> </table>		'19년	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계	정부												8,613	계												8,613
	'19년	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계																												
정부												8,613																												
계												8,613																												
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																																							

5] 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 본 노선 통과지역이 경기도-강원도 경계지역으로 산악지가 많으며 타 지역보다 상대적으로 낙후되어 있음</p> <p>○ 가평균은 지역낙후도 순위 93위('18, KDI) * 특히, 도로율 부문은 160위</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 경기도 가평, 강원도 춘천 지역의 도로 인프라 확충으로 관광 수요 유발 등 지역경제 활성화 기대</p>

6] 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ 사전기획연구('17.5)시 지자체와 노선협의</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 해당사항 없음
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당사항 없음

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

## 4. 동해선 단선 전철화 (포항~동해)

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		동해선 단선 전철화(포항~동해)	
② 총사업비 (국고)		4,450억원 (국고 : 4,450)	③ 사업기간 19년 ~22년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 동해선 전구간 일괄수송체계 구축을 통한 운영효율화 제고</li> <li>○ 철도 수송에 유리한 컨테이너 및 철강화물 물동량 발생 지역으로 서해선과 연계하여 대량·일관 수송체계 구축으로 철도효율 향상</li> </ul>	
⑥ 성과지표		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 성과지표명 : 철도 서비스를 통한 철도수요 증가량</li> <li>○ 측정 산식 : 시행시 철도수요 - 미시행시 철도수요</li> <li>○ 측정 방법 : 미시행시 대비 시행시 철도수요</li> </ul>	
⑦ 추진경위		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 제2차 국가철도망구축계획('11.4)</li> <li>- 제3차 국가철도망구축계획('16.6)</li> </ul> </li> <li>○ 사전절차 추진내용 : 사전타당성조사('15.12)</li> </ul>	
⑧ 사업규모		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 경북 포항~강원 동해 단선비전철→단선전철화</li> <li>○ 사업물량 : 포항~동해 간 178.7km 단선전철화</li> </ul>	
⑨ 사업추진체계		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 : 예비타당성조사(면제)→타당성조사 및 기본계획→기본설계→실시설계→사업실시계획승인→용지분할 측량→용지매입→공사착공</li> </ul>	
⑩ 자원조달방식		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 정액 지원</li> <li>○ 자원분담 : 국고</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 100%</li> <li>○ 시설운영비 총당방식 : 철도영업수입</li> </ul>	

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 미정(향후 선정)</li> <li>○ 운영계획 : 운영주체 선정 후 수립 예정</li> </ul>
⑫ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 동해선 전철화 사전타당성조사 용역</li> <li>- 한국철도시설공단('15.12), B/C 0.85~1.50</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부산~강릉간 일괄 수송체계 구축을 통한 운영 효율화 및 고속의 철도서비스 제공</li> <li>○ 장래 남북철도 및 대륙철도 연계에 따른 물동량 증가에 대비하여 최단거리 운송을 통한 물류 수송시간 절감</li> <li>○ 경상북도와 강원도의 지역낙후도 개선 및 지역경제활성화</li> <li>○ 전철화에 따른 도로 및 철도의 미세먼지 감소 및 소음 절감</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 동해선 전철화는 제3차 국가철도망구축계획('16~'25) 계획기간 중 포함된 사업으로 국가철도망 상위계획 실현을 위해 사업 추진이 필요</li> <li>○ 건설중인 동해선 포항~삼척 비전철('20 완공 예정) 사업과의 연계성 등을 감안시 현 시점에서 철도 연결의 효율성 도모 필요</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 제3차 국가철도망구축계획 신규사업 반영</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 유사한 기존 사업 없음</li> </ul>

### ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국가상위계획에 반영된 사업임</li> <li>○ 철도건설법 제20조에 의거 일반철도는 국고로 부담</li> </ul>
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 없음

### ④ 소요자원의 규모와 확보방안

① 소요 예산	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거 : 사전조사 결과</li> <li>○ 예산확보방안 (기재부 협의에 따라 조정)</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">정부</td> <td>19</td> <td>1,261</td> <td>1,682</td> <td>1,488</td> <td>4,450</td> </tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"> <td style="text-align: left;">계</td> <td>19</td> <td>1,261</td> <td>1,682</td> <td>1,488</td> <td>4,450</td> </tr> </tbody> </table>		'19	'20	'21	'22	계	정부	19	1,261	1,682	1,488	4,450	계	19	1,261	1,682	1,488	4,450
	'19	'20	'21	'22	계														
정부	19	1,261	1,682	1,488	4,450														
계	19	1,261	1,682	1,488	4,450														
② 소요 인력 등	○ 근거없음																		

### ⑤ 지역균형발전 요인

① 지역낙후도	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 16개 시도               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역낙후도 : 경상북도 13위, 강원도 14위</li> <li>- 재정자립도 : 경상북도 14위, 강원도 13위</li> </ul> </li> <li>○ 170개 자자체               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역낙후도 :                   <ul style="list-style-type: none"> <li>(경상북도) 포항시 40위, 영덕군 161위, 울진군 131위</li> <li>(강 원 도) 삼척시 128위, 동해시 83위</li> </ul> </li> <li>- 재정자립도 :                   <ul style="list-style-type: none"> <li>(경상북도) 포항시 23위, 영덕군 159위, 울진군 96위</li> <li>(강 원 도) 삼척시 131위, 동해시 107위</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
② 지역경제 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 생산유발 7,933억원, 부가가치유발 3,209억원, 고용유발 5,338명, 취업유발 6,098명</li> <li>○ 지역내 부가가치 유발액 2,338억원</li> </ul>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 없음
② 지자체 협의	○ 없음
③ 기타 예상되는 문제점	○ 없음.

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 포항~동해 전철화사업 예비타당성조사 - KDI('18.4), B/C 0.59
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 없음

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

## 5. 남부내륙철도(김천~거제)

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		남부내륙철도(김천~거제)		
② 총사업비 (국고)		46,562억원 (국고 : 46,562)	③ 사업기간	19년 ~ 26년
④ 추진 주체	주관부처			
	지자체 · 기관			
⑤ 사업목적		○ 수도권과 경남·북 내륙 및 남해안을 연결하는 철도망을 신설하여 경남·북 내륙과 서부경남 지역으로의 접근성을 확대		
⑥ 성과지표		○ 해당없음		
⑦ 추진경위		○ 추진근거 : 제3차 국가철도망 구축계획('16~'25) ○ 사전절차 추진내용 : -		
⑧ 사업규모		○ 사업내용 : 김천~거제(172.4km) 구간을 건설하여 경부고속선 연계를 통해 수도권~거제(435.4km)를 2시간 40분대 연결 * 거제역 위치는 사업계획적정성 검토시 확정 ○ 사업물량 : 연장 172.4km		
⑨ 사업추진체계		○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부) ○ 사업진행절차 및 일정 : 예비타당성조사(면제)→타당성조사 및 기본계획→기본설계→실시설계→사업실시계획승인→용지분할 측량→용지매입→공사착공		
⑩ 자원조달방식		○ 지원형태 : 직접수행 ○ 자원분담 : 국고 100% ○ 국고지원 비율(회계구분) : 100%(일반철도) ○ 시설운영비 총당방식 : 철도영업수입		

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 미정(향후 선정)</li> <li>○ 운영계획 : 운영주체 선정 후 수립 예정</li> </ul>
⑫ 사전용역	
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조선산업 구조조정 촉진 및 남해안 관광산업 육성을 통한 지역기반 일자리 창출 및 지역 경제위기 조기 극복 지원, 국가균형발전 기여</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 통영, 거제, 창원 등 고용·산업위기지역*의 경제위기 극복 및 남해안 관광산업 육성 등에 기여함으로써 지역균형발전 효과성이 매우 크므로 조속히 추진 필요</li> <li>* (경남) 통영·거제·창원, (전북) 군산, (전남) 영암·해남, (울산) 동구</li> <li>** '16년부터 실업률 급증하여, '18상 기준 실업률 거제(1위, 7%), 통영(2위, 6.2%)</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 제3차 국가철도망구축계획 신규사업 반영</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 유사한 기존 사업 없음</li> </ul>

**3 국고지원의 적합성**

<p>① 국고지원 요건</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국가상위계획에 반영된 사업임</li> <li>○ 철도건설법 제20조에 의거 일반철도는 국고로 부담</li> </ul>
<p>② 중장기 재정운용 계획과의 연계</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 없음</li> </ul>

**4 소요자원의 규모와 확보방안**

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 예산확보방안 (기재부 협의에 따라 조정)</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #cccccc;"></th> <th style="background-color: #cccccc;">'19</th> <th style="background-color: #cccccc;">'20</th> <th style="background-color: #cccccc;">'21</th> <th style="background-color: #cccccc;">'22</th> <th style="background-color: #cccccc;">'23</th> <th style="background-color: #cccccc;">'24</th> <th style="background-color: #cccccc;">'25</th> <th style="background-color: #cccccc;">'26</th> <th style="background-color: #cccccc;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>70</td> <td>839</td> <td>2,543</td> <td>8,982</td> <td>9,149</td> <td>10,447</td> <td>8,616</td> <td>5,916</td> <td>46,562</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>70</td> <td>839</td> <td>2,543</td> <td>8,982</td> <td>9,149</td> <td>10,447</td> <td>8,616</td> <td>5,916</td> <td>46,562</td> </tr> </tbody> </table>		'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계	정부	70	839	2,543	8,982	9,149	10,447	8,616	5,916	46,562	계	70	839	2,543	8,982	9,149	10,447	8,616	5,916	46,562
	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계																						
정부	70	839	2,543	8,982	9,149	10,447	8,616	5,916	46,562																						
계	70	839	2,543	8,982	9,149	10,447	8,616	5,916	46,562																						
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>미 정</p>																														

**5 지역균형발전 요인**

<p>① 지역낙후도</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 본 노선 통과지역이 경북·남 내륙지역, 서부 경남지역으로 타 지역 보다 상대적으로 낙후되어 있음</li> <li>* (지역낙후도 순위) 16개 광역시·도 중 경북 13위, 경남 8위</li> </ul>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 수도권에서 거제까지 이동시간 단축(4시간 30분 → 2시간 40분)에 따른 접근성이 확대되어 남해안 관광지역 육성, 지역일자리 창출 등에 따라 지역경제 활성화에 기여할 것으로 예상</li> </ul>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 해당사항 없음
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당사항 없음

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ '14. 1~'17. 5 : 예비타당성조사(타당성 부족, B/C = 0.72, AHP = 0.429)
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ '13년 하반기 예타 신청

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국 가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	--

## 6. 울산외곽순환고속도로 건설사업

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	울산외곽순환 고속도로 건설사업		
② 총사업비 (국고)	5,234억원 (국고 : 2,461 도공 2,773)	③ 사업기간	'19년 ~ '29 (공사 7년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	○ 울산 도심의 교통정체 해소 등을 위한 외곽순환도로 건설		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	○ 추진근거 : - 국가도로종합계획('16~'20) - 고속도로 건설 5개년 계획('16~'20)		
⑧ 사업규모	○ 사업내용 : 울산외곽순환고속도로 신설 ○ 사업물량 : 14.5km, 4차로		
⑨ 사업추진체계	○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 한국도로공사) ○ 사업진행절차 및 일정: 예비타당성조사→타당성조사(12개월)→기본설계(14개월) →실시설계(18개월)→공사시행(신설 7년, 확장 5년)		
⑩ 자원조달방식	○ 지원형태 : 보조 (국비에 따른 도공 매칭) ○ 자원분담 : 국고 4,472억원, 도공 2,773억원, 지자체 2,620억원 ○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 40% ○ 시설운영비 총당방식 : 한국도로공사 운영(통행료)		

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 한국도로공사</li> <li>○ 운영계획 : 전국 고속도로망을 하나로 묶어 통합채산제 운영</li> </ul>
⑫ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 한국도로공사</li> <li>○ 조사결과 : B/C=0.70</li> <li>* 울산외곽순환고속도로(경부선 미호JCT~ 부산울산선 범서IC, 10.5km) 구간의 예타결과('17.9, KDI) B/C 0.53 결론</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 울산 도심 교통혼잡 해소* 및 산업단지 연계 강화 등 산업기능 지원으로 지역경제 위기 조기 극복을 유도</li> <li>- 울산시는 7개 특광역시 중 유일하게 외곽순환선 없는 지역이며, 미포 등 18개 산업단지**에 따른 교통혼잡 해소 및 물류비 절감 가능</li> <li>* 주행거리 13.2km(38.5→25.3km), 주행시간 30분(50→20분) 단축, 물류비 90억원/연 절감</li> <li>** 미포·온산 국가산업단지, 석계·이화중산매곡·모들화 일반산업단지 등</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 최초 예산요구 : 2019</li> <li>- 타당성조사(2019) → 기본설계(2020~2021)</li> <li>→ 실시설계(2022~2023) → 공사(2023~2029)</li> <li>* 설계 및 공사기간을 감안하여 조속한 사업추진필요</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로 건설 5개년 계획('16~'20)</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차별성 또는 연계 추진방안</li> <li>"해당사항 없음"</li> </ul>

**③ 국고지원의 적합성**

<p>① 국고지원 요건</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로는 국민의 교통편의를 제공하는 공공교통시설로 도로관리청인 정부에서 국고 지원</li> <li>○ 교통시설특별회계법 제4조 (도로계정의 세입 및 세출)</li> </ul>
<p>② 중장기 재정운용 계획과의 연계</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로 건설 5개년 계획('16~'20)</li> </ul>

**④ 소요자원의 규모와 확보방안**

<p>① 소요 예산</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통시설 투자평가지침(연차별 투자규모) 및 유사 고속도로 건설사업 연차별 투자실적 참고</li> </ul> </li> <li>○ 예산확보방안 : 국고출자 + 고속도로 통행료 수입</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt;</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'22까지</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">'27</th> <th style="width: 10%;">'28</th> <th style="width: 10%;">'29</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>197</td> <td>148</td> <td>443</td> <td>418</td> <td>418</td> <td>418</td> <td>320</td> <td>99</td> <td>2,461</td> </tr> <tr> <td>도공</td> <td>222</td> <td>166</td> <td>499</td> <td>471</td> <td>471</td> <td>471</td> <td>360</td> <td>113</td> <td>2,773</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>419</td> <td>314</td> <td>942</td> <td>889</td> <td>889</td> <td>889</td> <td>680</td> <td>212</td> <td>5,234</td> </tr> </tbody> </table>		'22까지	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계	정부	197	148	443	418	418	418	320	99	2,461	도공	222	166	499	471	471	471	360	113	2,773	계	419	314	942	889	889	889	680	212	5,234
	'22까지	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계																																
정부	197	148	443	418	418	418	320	99	2,461																																
도공	222	166	499	471	471	471	360	113	2,773																																
계	419	314	942	889	889	889	680	212	5,234																																
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>미 정</p>																																								

**⑤ 지역균형발전 요인**

<p>① 지역낙후도</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 168개 시·군별 지역낙후도 중 울산시는 2위</li> </ul>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 울산미포국가산단 등 접근성 강화 및 울산 지역 경제 활성화에 기여</li> </ul>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 해당사항 없음
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당없음

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 해당사항 없음
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당없음

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당없음
------------------------	--------

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사 업으로 국무회의를 거쳐 확정된 사업
----------------------	--

## 7. 농소~강동간 도로개설

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		농소 ~ 강동간 도로개설 (혼잡도로)	
② 총사업비 (국고)		4,361억원 (국고 : 2,011, 지방비 : 2,620)	③ 사업기간 '20년 ~ 28년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부족한 동서 교통망 확충으로 도심지 교통난 해소</li> <li>○ 산업물동량의 원활한 수송으로 물류비용 절감</li> <li>○ 주민교통불편 해소 및 지역균형 발전기여</li> </ul>	
⑥ 성과지표		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 혼잡도로 개선율(%)</li> <li>○ 통행시간 단축율(%)</li> </ul>	
⑦ 추진경위		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도로법 제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선)</li> <li>- 도로법 시행령 제6조(대도시권 교통혼잡도로 개선사업 계획의 수립 등)</li> </ul> </li> <li>○ 사전절차 추진내용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 제3차 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획('16~'20)에 반영</li> </ul> </li> </ul>	
⑧ 사업규모		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 시점(울산시 북구 농소동) ~ 종점(북구 산하동)</li> <li>○ 사업물량 : 도로개설 10.8km, 4차로</li> </ul>	
⑨ 사업추진체계		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 울산광역시</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 : 예타면제 →기본설계 및 실시설계('20) →공사착공('23)→공사준공('28)</li> </ul>	
⑩ 자원조달방식		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국고보조</li> <li>○ 자원분담 : (국 고) 설계비 100%, 공사비 50%, (지방비) 공사비50%, 보상비 100%</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 공사비50%(균형발전특별회계)</li> <li>○ 시설운영비 충당방식 : 지방비 100% 충당</li> </ul>	

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 지방자치단체(울산광역시)</li> <li>○ 운영계획 : 준공 및 공용개시 후 사용 ▷ 도로관리청 : 울산광역시</li> </ul>
⑫ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 국토교통부, 한국교통연구원(농소~호계)</li> <li>○ 조사기간 : '13. 4. ~ '15. 06</li> <li>○ 용역결과 : 경제성 분석(B/C) = 0.87(농소~호계)</li> <li>○ 조사기관 : 울산광역시</li> <li>○ 조사기간 : '16.06 ~ '17.06</li> <li>○ 용역결과 : 경제성 분석(B/C) = 1.02(호계~강동)</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도심지 교통난 해소로 사회비용 및 환경비용 절감</li> <li>○ 산업물동량의 원활한 수송으로 기업 경쟁력 강화</li> <li>○ 울산광역시 전 지역을 하나로 잇는 외곽순환도로망 구성</li> </ul>

## 2] 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 본 노선을 중심으로 남측 동서방향으로 통과하고 있는 북부순환도로의 서비스 수준이 2013년 기준 E로 혼잡하고 장래에 혼잡이 더욱 심화(2036년 : LOS F)되어 도심지 교통혼잡해소를 위해서는 우회도로 개설이 시급.</li> <li>- 오토밸리로, 옥동~농소 도로가 개통(17.9)됨에 따라 연계도로로서 순환도로망 구성으로 도심지 전체의 교통혼잡 완화에 기여함</li> <li>- 울산시 남구 일원에 위치해 있는 석유화학단지, 울산·미포국가산업단지 등의 물동량을 본 노선으로 우회하여 통과 함으로서 산업물동 수송원활 및 국가경쟁력을 제고함.</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 제3차 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 계획('16~'20)에 반영</li> <li>○ 울산광역시 도로정비기본계획(2011~2020) 일부반영</li> <li>○ 울산광역시 도시교통정비기본계획(2012~2021) 일부반영</li> <li>○ 울산광역시 도시기본계획에 반영</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 유사사업 없음</li> </ul>

**③ 국고지원의 적합성**

<p>① 국고지원 요건</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대도시권 혼잡도로 국가보조사업</li> <li>○ 도로법 제8조, 제86조, 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 시행지침</li> <li>○ 유사사업, 중복 지원여부 해당없음, 매칭비율 공사비 50%</li> </ul>
<p>② 중장기 재정운용 계획과의 연계</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중장기 재정운용계획 반영</li> <li>○ 기존 자원범위 내에서의 수용 가능</li> <li>○ 국고보조 : 설계비+공사비50%, 지방비 : 보상비+공사비50%</li> </ul>

**④ 소요자원의 규모와 확보방안**

<p>① 소요 예산</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거 : 10.8km×429억원 = 4,631억원</li> <li>○ 예산확보방안</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 5%;">'20</th> <th style="width: 5%;">'21</th> <th style="width: 5%;">'22</th> <th style="width: 5%;">'23</th> <th style="width: 5%;">'24</th> <th style="width: 5%;">'25</th> <th style="width: 5%;">'26</th> <th style="width: 5%;">'27</th> <th style="width: 5%;">'28</th> <th style="width: 5%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>국가</td> <td>72</td> <td>72</td> <td>187</td> <td>187</td> <td>187</td> <td>280</td> <td>280</td> <td>373</td> <td>373</td> <td>2,011</td> </tr> <tr> <td>지방</td> <td></td> <td>53</td> <td>327</td> <td>327</td> <td>327</td> <td>420</td> <td>420</td> <td>373</td> <td>373</td> <td>2,620</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>72</td> <td>125</td> <td>514</td> <td>514</td> <td>514</td> <td>700</td> <td>700</td> <td>746</td> <td>746</td> <td>4,631</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 사업에 소요되는 총사업비와 연도별 소요예산, 예산확보 방안을 제시함</p>		'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	계	국가	72	72	187	187	187	280	280	373	373	2,011	지방		53	327	327	327	420	420	373	373	2,620	계	72	125	514	514	514	700	700	746	746	4,631
	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	계																																			
국가	72	72	187	187	187	280	280	373	373	2,011																																			
지방		53	327	327	327	420	420	373	373	2,620																																			
계	72	125	514	514	514	700	700	746	746	4,631																																			
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>※ 공동도급 업체 및 지역사, 하도급업체 등 약 4,436명/년 인력소요</p>																																												

**⑤ 지역균형발전 요인**

<p>① 지역낙후도</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 울산광역시 재정자립도 : 62.22%</li> <li>- 지역낙후도 7위</li> </ul>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도심지 교통난 해소로 인한 시민들의 교통 혼잡비용 절감 및 산업물동량의 원활한 수송으로 기업경쟁력 강화에 따른 지역경제 활성화 기여</li> </ul>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 해당사항 없음
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당사항 없음

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 해당사항 없음
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당사항 없음

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역균형발전에 관계된 사업에 해당
----------------------	--

## 8. 부산신항~김해 고속도로

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		부산신항~김해 고속도로 건설사업		
② 총사업비 (국고)		8,251억원 (국고 : 3,300 도공 : 4,951)	③ 사업기간	'19년~'19년 (공사 7년)
④ 추진 주체	주관부처			
	지자체·기관			
⑤ 사업목적		○ 부산신항 물동량 처리를 위한 우회노선 건설		
⑥ 성과지표		○ 해당없음		
⑦ 추진경위		○ 추진근거 : - 국가도로종합계획('16~'20) - 고속도로 건설 5개년 계획('16~'20)		
⑧ 사업규모		○ 사업내용 : 부산신항~김해 고속도로 신설 ○ 사업물량 : 14.2km, 4차로		
⑨ 사업추진체계		○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 한국도로공사) ○ 사업진행절차 및 일정: 예비타당성조사→타당성조사(12개월)→기본설계(14개월) →실시설계(18개월)→공사시행(신설 7년, 확장 5년)		
⑩ 자원조달방식		○ 지원형태 : 보조 (국비에 따른 도공 매칭) ○ 자원분담 : 국고 3,300억원, 도공 4,951억원 ○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 40% ○ 시설운영비 총당방식 : 한국도로공사 운영(통행료)		

## 1 사업계획(안)

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 한국도로공사</li> <li>○ 운영계획 : 전국 고속도로망을 하나로 묶어 통합채산제 운영</li> </ul>
⑫ 사전용역	<p>&lt;민자사업 적격성 조사('17.3~'18.4)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사결과 : B/C=0.83(타당성 미확보로 재무성 분석 불필요)</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부산신항의 입주기업 물류비용 절감과 국제경쟁력이 높아지고, 지역 간 접근성 향상 등으로 국토균형발전에 기여</li> <li>- 부산신항('20년 개항, 부두 45선석)의 화물물동량('17년 기준 1,348만 TEU)이 연평균 4.9% 증가하고 있어 물류비 절감에 기여</li> </ul> <p>* 주행거리 4.5km(18.7→14.2km), 주행시간 20분(30→10분) 단축, 물류비 150억원/연 절감</p>

## 2 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 최초 예산요구 : 2019</li> <li>- 타당성조사(2019) → 기본설계(2020~2021)</li> <li>→ 실시설계(2022~2023) → 공사(2023~2029)</li> <li>* 설계 및 공사기간을 감안하여 조속한 사업추진필요</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로 건설 5개년 계획('16~'20)</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차별성 또는 연계 추진방안</li> <li>"해당사항 없음"</li> </ul>

**③ 국고지원의 적합성**

<p>① 국고지원 요건</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로는 국민의 교통편의를 제공하는 공공교통시설로 도로관리청인 정부에서 국고 지원</li> <li>○ 교통시설특별회계법 제4조 (도로계정의 세입 및 세출)</li> </ul>
<p>② 중장기 재정운용 계획과의 연계</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고속도로 건설 5개년 계획('16~'20)</li> </ul>

**④ 소요자원의 규모와 확보방안**

<p>① 소요 예산</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통시설 투자평가지침(연차별 투자규모) 및 유사 고속도로 건설사업 연차별 투자실적 참고</li> </ul> </li> <li>○ 예산확보방안 : 국고출자 + 고속도로 통행료 수입</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt;</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'22까지</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">'27</th> <th style="width: 10%;">'28</th> <th style="width: 10%;">'29</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>264</td> <td>198</td> <td>594</td> <td>561</td> <td>561</td> <td>561</td> <td>429</td> <td>132</td> <td>3,300</td> </tr> <tr> <td>도공</td> <td>396</td> <td>297</td> <td>891</td> <td>842</td> <td>842</td> <td>842</td> <td>644</td> <td>198</td> <td>4,951</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>660</td> <td>495</td> <td>1,485</td> <td>1,403</td> <td>1,403</td> <td>1,403</td> <td>1,073</td> <td>330</td> <td>8,251</td> </tr> </tbody> </table>		'22까지	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계	정부	264	198	594	561	561	561	429	132	3,300	도공	396	297	891	842	842	842	644	198	4,951	계	660	495	1,485	1,403	1,403	1,403	1,073	330	8,251
	'22까지	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계																																
정부	264	198	594	561	561	561	429	132	3,300																																
도공	396	297	891	842	842	842	644	198	4,951																																
계	660	495	1,485	1,403	1,403	1,403	1,073	330	8,251																																
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>미 정</p>																																								

**⑤ 지역균형발전 요인**

<p>① 지역낙후도</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 168개 시·군별 지역낙후도 중 부산시는 7위, 김해시는 45위</li> </ul>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부산항의 접근성 강화 및 경남 지역 경제 활성화에 기여</li> </ul>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 해당사항 없음
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당없음

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 해당사항 없음
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당없음

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당없음 ※ '16.11 민간사업자로부터 제안서가 접수되어(→국토부 도로투자 지원과) 적격성 조사 결과 타당성 부족(B/C 0.83)으로 '18.4 제안 서가 반려된 사업임
------------------------	---

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사 업으로 국무회의를 거쳐 확정된 사업
----------------------	--

## 9. 새만금 국제공항

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		새만금 국제공항 건설사업 (공항)	
② 총사업비 (국고)		7,534억원 (잠정) (국고 : 5,350, 한국공항공사 : 2,184)	③ 사업기간 20년 ~ 28년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적		○ 전북권 경제활력 제고 및 새만금 개발 촉진 등을 위하여 새만금 등 전북지역의 민간 국제공항 건설	
⑥ 성과지표		○ 해당없음	
⑦ 추진경위		○ 추진근거 : - 제5차 공항개발 중장기 종합계획('16~'20) ○ 사전절차 추진내용 - 항공수요 조사('16.12~'17.12) - 사전타당성 조사('18.7~'19.6)	
⑧ 사업규모		○ 사업위치 : 현 군산공항 서쪽 1.3km (새만금 기본계획상 공항부지) ○ 사업내용 : 활주로 1본(2,500m), 여객터미널 등 건설	
⑨ 사업추진체계		○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 한국공항공사) ○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성 조사(면제) → 기본계획 고시(~'21) → 기본 및 실시설계(~'23) → 공사 착수('24) → 준공('28.12)	
⑩ 자원조달방식		○ 지원형태 : 직접 ○ 자원분담 : 국고 5,350억원, 한국공항공사 2,184억원 ○ 국고지원 비율(회계구분) : 국고 71%(한국공항공사 29%) ○ 시설운영비 총당방식 : 공항운영자(한국공항공사) 전액 부담	

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 한국공항공사</li> <li>○ 운영계획 : 새만금 국제공항 활주로 및 터미널 운영</li> </ul>
⑫ 사전용역	<p>&lt;항공수요조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 한서대, 우주엔지니어링</li> <li>○ 조사기간 : 2016. 12 ~ 2017. 12</li> <li>○ 용역결과 : '35년 87만명, '55년 133만명</li> </ul> <p>&lt;사전타당성조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 유신, 아주대, 우주엔지니어링</li> <li>○ 조사기간 : 2018. 7 ~ 2019. 6</li> <li>○ 용역결과 : 진행중</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 새만금 지역의 민간투자 유치 촉진, 연관 산업 개발 등으로 군산(산업위기대책지역, '18.4) 등 전북권의 경제활력 제고</li> <li>○ 국제공항 건설을 통한 일본, 중국, 동남아 등 접근성 향상으로 새만금의 글로벌 비즈니스 중심지로서의 경쟁력 강화</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 정부는 국토 균형발전 및 지역경제 활성화를 위해 국가 정책적으로 주요 공공사업에 대한 신속 추진방안 결정 (국무회의, '19.1.29)</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 새만금 공항 개발을 위한 수요, 입지, 규모 등 타당성을 검토기로 제5차('16~'20) 공항개발 중장기 계획에 반영('16.5)</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차별성 또는 연계 추진방안 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 새만금 공항은 기존의 군산공항을 확장 이전하는 상황으로 새만금 등 전북지역의 항공수요에 대응함</li> <li>- 국내선은 기존 군산공항의 항공수요를 처리</li> <li>- 국제선은 투자유치, 국제협력 등 비즈니스 수요가 중심이 될 것이므로 중소형 글로벌 비즈니스 특화 공항으로 추진</li> </ul> </li> </ul>

**③ 국고지원의 적합성**

① 국고지원 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공항은 국민의 이동편의를 위해 제공하는 공공교통시설</li> <li>○ 공항시설법 제6조(개발사업의 시행자)             <ul style="list-style-type: none"> <li>① 개발사업은 국토교통부장관이 시행한다.</li> </ul> </li> <li>○ 공항시설법 제23조(재정지원)             <ul style="list-style-type: none"> <li>① 국가는 개발사업의 촉진을 위하여 사업시행자에게 예산의 범위에서 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다.</li> </ul> </li> </ul>
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 향후 기본계획 수립 결과에 따라 중장기 재정운용계획에 반영

**④ 소요자원의 규모와 확보방안**

① 소요 예산	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사전타당성조사 중간결과</li> </ul> </li> <li>○ 예산확보방안 : 국고 출자 + 공항공사 자체재원</li> </ul>																																																													
	<p>&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p>																																																													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="10">1단계</th> <th rowspan="2">2단계</th> <th rowspan="2">계</th> </tr> <tr> <th>'20</th> <th>'21</th> <th>'22</th> <th>'23</th> <th>'24</th> <th>'25</th> <th>'26</th> <th>'27</th> <th>'28</th> <th>소계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>14</td> <td>5</td> <td>126</td> <td>188</td> <td>994</td> <td>1,956</td> <td>713</td> <td>858</td> <td>396</td> <td>5,250</td> <td>100</td> <td>5,350</td> </tr> <tr> <td>공사</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>48</td> <td>58</td> <td>100</td> <td>521</td> <td>246</td> <td>706</td> <td>229</td> <td>1,915</td> <td>269</td> <td>2,184</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>19</td> <td>7</td> <td>174</td> <td>246</td> <td>1,094</td> <td>2,477</td> <td>959</td> <td>1,564</td> <td>625</td> <td>7,165</td> <td>369</td> <td>7,534</td> </tr> </tbody> </table>		1단계										2단계	계	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	소계	정부	14	5	126	188	994	1,956	713	858	396	5,250	100	5,350	공사	5	2	48	58	100	521	246	706	229	1,915	269	2,184	계	19	7	174	246	1,094	2,477	959	1,564	625	7,165	369
	1단계										2단계	계																																																		
	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	소계																																																				
정부	14	5	126	188	994	1,956	713	858	396	5,250	100	5,350																																																		
공사	5	2	48	58	100	521	246	706	229	1,915	269	2,184																																																		
계	19	7	174	246	1,094	2,477	959	1,564	625	7,165	369	7,534																																																		
② 소요 인력 등	미 정																																																													

**⑤ 지역균형발전 요인**

① 지역낙후도	○ 산업위기대책지역 : 군산('18.4)
② 지역경제 활성화	○ 새만금 개발 촉진 등에 따라 전북권 경제활성화에 기여

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 지자체(전북도)에서 건의한 사업
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당사항 없음

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 해당사항 없음
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당사항 없음

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - “지역 균형발전 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업”
----------------------	---

## 10. 국도 77호선 신안 압해 ~ 화원 국도건설사업

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 77호선 신안 압해 - 해남 화원 건설사업		
② 총사업비 (국고)	4,265억원 (국고 : 4,265)	③ 사업기간	19년 ~ 29년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서·남해안 관광벨트 연결 및 낙후된 도서지역 생활여건 개선 등에 따른 지역균형 발전</li> <li>○ 우회도로 신설로 목포대교 개통('12.6)에 따른 국도 1호선 목포 시내 구간(연산동교차로~북향교차로)의 극심한 교통혼잡 분산</li> <li>○ 단절된 국도 77호선 연결을 통한 국도의 간선기능 확보로 통행시간 및 물류비용 절감</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :</li> <li>○ 사전절차 추진내용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 예비타당성 조사('06.8~'07.8) * B/C=0.17, AHP=0.336</li> <li>- 타당성재조사 실시('13.4~'14.6, KDI)</li> <li>* 4차로 신설 B/C 0.28, AHP 0.354</li> </ul> </li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 전남 해남군 화원면 매월리~신안군 압해면 장감리</li> <li>○ 사업물량 : 연장 13.4km, 2~4차로 신설(연륙·연도교 구축)</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 익산지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제) → 기본 및 실시설계(2년) → 공사(8년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국고</li> <li>○ 자원분담 : 국고 4,265억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	<p>&lt;예비타당성조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2006. 8 ~ 2007. 8</li> <li>○ 용역결과 : B/C=0.17, AHP=0.336</li> </ul> <p>&lt;타당성재조사, 4차로 신설&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2013. 4 ~ 2014. 6</li> <li>○ 용역결과 : B/C 0.28, AHP 0.354</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업시행에 따른 교통패턴 변화 및 운행거리 절감(13.2km)에 따른 차량운행 비용 및 통행시간(40분→15분) 절감</li> <li>○ 우회도로 신설로 목포대교 개통('12.6)에 따른 국도 1호선 목포 시내 구간(연산동교차로~북향교차로)의 극심한 교통혼잡 분산</li> <li>○ 교통전환(해상 → 육상)에 따른 도서지역 주민의 주거환경(교육, 의료, 문화, 행정서비스 등) 개선 및 섬 지역 접근성 제고</li> </ul>

## 2 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 물류비용 및 통행시간 절감, '19년 준공되는 해상교량(압해-암태)와 연계되어 서남해안 관광루트 완성 및 지역균형발전에 기여
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## 3 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

4] 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 예비타당성조사('07) 결과 활용</li> </ul> </li> <li>○ 예산확보방안</li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;"></th> <th style="width: 5%;">'19까지</th> <th style="width: 5%;">'20</th> <th style="width: 5%;">'21</th> <th style="width: 5%;">'22</th> <th style="width: 5%;">'23</th> <th style="width: 5%;">'24</th> <th style="width: 5%;">'25</th> <th style="width: 5%;">'26</th> <th style="width: 5%;">'27</th> <th style="width: 5%;">'28</th> <th style="width: 5%;">'29</th> <th style="width: 5%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>4,265</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>4,265</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계	정부												4,265	계												4,265
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계																												
정부												4,265																												
계												4,265																												
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																																							

5] 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 신안, 해남의 도서 지역은 육상교통 단절로 주거환경(교육, 의료, 문화, 행정서비스 등)이 낙후</li> <li>○ 신안군은 지역낙후도 순위 167위('18, KDI)</li> <li>○ 해남군은 지역낙후도 순위 119위('18, KDI)</li> </ul>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서·남해안 관광벨트 연결 및 간선도로망 구축으로 관광수요가 유발되는 한편, 물류비 절감 및 낙후된 도서지역 생활여건 개선 등 지역경제 활성화 기대</li> </ul>

6] 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7] 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 예비타당성조사('06.8~'07.8) * B/C=0.17, AHP=0.336 ○ '12년 국회에서 예산(설계비 10억원) 반영됨에 따른 타당성재 조사 실시('13.4~'14.6, KDI) * B/C 0.28, AHP 0.354
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 상동

8] 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

9] 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

# 11. 국도 77호선 여수 화태~백야 국도건설사업

## 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 77호선 여수 화태~백야 건설사업		
② 총사업비 (국고)	5,277억원 (국고 : 5,277)	③ 사업기간	19년~29년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 여수 한려해상공원 일원과 고흥 우주센터간 최단거리 접근로 확충으로 물류비용 절감 및 해안·섬 관광지 활성화 기대</li> <li>○ 남해안 해상 연계 교통망 확충(고흥-여수 간 해상도로망 완성)으로 관광자원 개발효과 증대 및 섬 지역 접근성 제고(생활여건 개선)</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :</li> <li>○ 사전절차 추진내용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 「제3차 국도·국지도 5개년('11~'15) 계획」 미반영 * 일괄예타 B/C=0.2, AHP=0.392</li> <li>- 「제4차 국도·국지도 5개년('16~'20) 계획」 미반영('16.8) * 자체 타당성분석 결과, B/C 0.2로 일괄예타 미신청</li> </ul> </li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 전남 여수시 화태도~백야도</li> <li>○ 사업물량 : 연장 11.7km, 2차로 신설(해상교량)</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 익산지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→공사(8년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국고</li> <li>○ 자원분담 : 국고 5,277억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	○ 해당없음
⑬ 사업기대효과	○ 여수 한려해상공원 일원과 고흥 우주센터간 최단거리 접근로 확충으로 물류비용 절감 및 해안·섬 관광지 활성화 기대 * 고흥군 영남면 ~ 여수시 돌산읍(육로 112km→ 42km, 100분→35분 소요) ○ 남해안 해상 연계 교통망 확충(고흥-여수 간 해상도로망 완성)으로 도서지역 주민의 주거환경(교육, 의료, 문화, 행정서비스 등) 개선 및 섬 지역 접근성 제고

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 물류비용 및 통행시간 절감, 서남해안 관광루트 완성 및 지역균형발전에 기여 ○ 기 준공된 팔영대교, 화태대교, 백야대교와 '19년말 준공예정인 화양-적금(해상교량) 구간과 연계되어 여수 돌산도-고흥 간 해상도로망 완성
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

4] 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 예비타당성조사('11) 결과 활용</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;"></th> <th style="width: 5%;">'19까지</th> <th style="width: 5%;">'20</th> <th style="width: 5%;">'21</th> <th style="width: 5%;">'22</th> <th style="width: 5%;">'23</th> <th style="width: 5%;">'24</th> <th style="width: 5%;">'25</th> <th style="width: 5%;">'26</th> <th style="width: 5%;">'27</th> <th style="width: 5%;">'28</th> <th style="width: 5%;">'29</th> <th style="width: 5%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5,277</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5,277</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계	정부												5,277	계												5,277
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	계																												
정부												5,277																												
계												5,277																												
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																																							

5] 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 여수 남부의 도서 지역은 육상교통 단절로 주거환경(교육, 의료, 문화, 행정서비스 등)이 낙후</p> <p>○ 여수시는 지역낙후도 순위 66위('18, KDI)</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 서·남해안 관광벨트 연결 및 간선도로망 구축으로 관광수요가 유발되는 한편, 물류비 절감 및 낙후된 도서지역 생활여건 개선 등 지역경제 활성화 기대</p>

6] 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 일괄예비타당성조사('11.11) * B/C=0.20, AHP=0.392
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 상동

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	○ 해당사항 없음
--------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
-------------------	--

## 12. 도봉산 포천선(옥정~포천)

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		옥정~포천 광역철도 건설사업 (광역철도)	
② 총사업비 (국고)		10,391억원 (국고 : 7,274, 지방 : 3,117)	③ 사업기간 19년~27년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체·기관		
⑤ 사업목적		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 버스·자가용 등 도로교통 의존도가 높은 경기 북부 외곽지역에 대한 철도서비스 제공으로 교통난 해소 및 편의 증진</li> <li>○ 인근 택지지구, 대학교, 산업단지 등 약 23만명의 교통편의 증진 및 지역발전 기여</li> </ul>	
⑥ 성과지표		○ 해당없음	
⑦ 추진경위		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : - 제3차 국가철도망구축계획('16~'20)</li> <li>○ 사전절차 추진내용 - 포천시 철도노선 사전타당성 조사 용역('18, 포천시)</li> </ul>	
⑧ 사업규모		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 옥정~포천 광역철도 건설</li> <li>○ 사업물량 : 연장 19.3km, 단선</li> </ul>	
⑨ 사업추진체계		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 경기도</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본계획 수립(1.5년)→기본 및 실시설계(1.5년) → 시공(5년)</li> </ul>	
⑩ 자원조달방식		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 보조 (국비에 다른 지자체 매칭)</li> <li>○ 자원분담 : 국고 7,274억원, 경기도 3,117억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 국가가 건설비의 70%</li> <li>○ 시설운영비 충당방식 : 지자체 운영(운임 등)</li> </ul>	

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 지자체</li> <li>○ 운영계획 : 지자체 운영</li> </ul>
⑫ 사전용역	<p>&lt;포천시 철도노선 사전타당성 조사 용역&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 포천시, 한국교통연구원</li> <li>○ 조사기간 : 2016.11 ~ 2018. 10</li> <li>○ 용역결과 : B/C=0.65, NPV=-3,504억원, IRR=0.27%</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 택지개발(2개), 산업단지(8개), 대학(3개) 등 관련 약 230,000명 철도서비스 이용편의 혜택</li> <li>○ 각종 규제 및 사격장 등 군사시설로 점차 낙후되고 있는 경기북부 지역에 철도망 구축을 통한 지역경제 활성화</li> </ul>

**② 사업 추진의 필요성**

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지역 균형발전 및 국가정책적 추진을 위한 제3차 국가철도망구축계획('16.6)에 반영된 사업으로 추진 여건 충족</li> <li>○ 버스·자가용 등 도로교통 의존도가 높은 경기 북부 외곽지역에 대한 철도서비스 제공으로 교통난 해소 및 편의 증진을 위해 조속히 추진 필요</li> </ul>															
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 제3차 국가철도망구축계획 반영('16.6)</li> </ul>															
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차별성 또는 연계 추진방안 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">구분</th> <th style="width: 40%;">동 사업(옥정~포천)</th> <th style="width: 40%;">도봉산~옥정</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>사업목적</td> <td colspan="2">경기 북부지역 교통편의 증진 및 지역균형발전</td> </tr> <tr> <td>추진방법</td> <td>재정·지자체 매칭</td> <td>재정·지자체 매칭</td> </tr> <tr> <td>사업규모</td> <td>19.3km(단선)</td> <td>15.3km(단선)</td> </tr> <tr> <td>사업위치</td> <td>옥정~포천</td> <td>도봉산~옥정</td> </tr> </tbody> </table> </li> <li>- 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되어 추진중인 도봉산~옥정 사업의 연계 사업</li> </ul>	구분	동 사업(옥정~포천)	도봉산~옥정	사업목적	경기 북부지역 교통편의 증진 및 지역균형발전		추진방법	재정·지자체 매칭	재정·지자체 매칭	사업규모	19.3km(단선)	15.3km(단선)	사업위치	옥정~포천	도봉산~옥정
구분	동 사업(옥정~포천)	도봉산~옥정														
사업목적	경기 북부지역 교통편의 증진 및 지역균형발전															
추진방법	재정·지자체 매칭	재정·지자체 매칭														
사업규모	19.3km(단선)	15.3km(단선)														
사업위치	옥정~포천	도봉산~옥정														

**③ 국고지원의 적합성**

① 국고지원 요건	○ 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 제10조 및 동법 시행령 제13조(국가 70%, 지방 30%)
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 제3차 국가철도망구축계획('16~'20)

**④ 소요자원의 규모와 확보방안**

① 소요 예산	<p>○ 소요예산 산출근거</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통시설 투자평가지침(연차별 투자규모) 및 유사 광역철도 건설사업 연차별 투자실적 참고</li> </ul> <p>○ 예산확보방안 : 국고 보조 + 지자체 자체재원</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23이후</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>0</td> <td>124</td> <td>124</td> <td>354</td> <td>6,661</td> <td>7,263</td> </tr> <tr> <td>지자체</td> <td>15</td> <td>53</td> <td>53</td> <td>152</td> <td>2,855</td> <td>3,128</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>15</td> <td>177</td> <td>177</td> <td>506</td> <td>9,516</td> <td>10,391</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23이후	계	정부	0	124	124	354	6,661	7,263	지자체	15	53	53	152	2,855	3,128	계	15	177	177	506	9,516	10,391
	'19까지	'20	'21	'22	'23이후	계																							
정부	0	124	124	354	6,661	7,263																							
지자체	15	53	53	152	2,855	3,128																							
계	15	177	177	506	9,516	10,391																							
② 소요 인력 등	미 정																												

**⑤ 지역균형발전 요인**

① 지역낙후도	○ 본 사업의 대상 주변지역이 대부분 군시설 구역으로 타 지역보다 상대적으로 낙후되어 있음
② 지역경제 활성화	○ 교통시설 확충 및 교통편의 증진을 통해 지역경제 활성화에 기여할 것으로 예상

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ 해당사항 없음
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당사항 없음

⑦ 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 해당사항 없음
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당사항 없음

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

⑨ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

## 13. 국도42호선 정선 임계~동해 달방(백봉령~달방댐)

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 42호선 정선 임계-동해 달방 건설사업(백봉령-달방댐)		
② 총사업비 (국고)	1,117억원 (국고 : 1,117억원)	③ 사업기간	19년 ~ 25년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기하구조가 열악한 산악지도로의 선형불량 구간을 개선하여 겨울철 폭설에 의한 교통두절 해소 등 국도 간선기능 강화</li> <li>○ 동해항만 중량물 수송로의 안전성 확보로 대형사고 예방 및 지역경제 발전에 기여</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :</li> <li>○ 사전절차 추진내용                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본설계('09.12) 및 실시설계('13.12) 시행</li> </ul> </li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 강원 정선군 임계면 임계리 ~ 강원 동해시 달방동</li> <li>○ 사업물량 : 연장 17.4km, 2차로 시설개량</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 원주지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제) → 기본 및 실시설계(2년)→공사(4년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국가시행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,177억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	○ 기본설계('09.12) 및 실시설계('13.12) 시행
⑬ 사업기대효과	○ 기하구조가 열악한 산악지 도로의 선형불량 구간을 개선하여 안전성 확보 및 겨울철 결빙에 의한 교통두절 해소 등 국도 간선기능 강화  ○ 동해항만 중량물 수송로의 안전성 확보로 대형교통사고 예방 및 지역경제 발전에 기여

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 위험도로 개량으로 강원 내륙과 동해시를 연결하는 간선 도로의 위험구간을 조기 개선 - 동해항만으로의 원활한 물류수송에 기여
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당 없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당 없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

4] 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 기 시행한 실시설계 결과 및 과거 일괄예타자료</p> <p>○ 예산확보방안</p> <div style="text-align: right; margin-right: 20px;">(단위: 억원)</div> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt;</caption> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,117</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,117</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계	정부								1,117	계								1,117
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계																				
정부								1,117																				
계								1,117																				
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																											

5] 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 본 노선 통과지역은 태백산맥을 넘어가는 강원 산간지역으로서 교통여건상 타 지역보다 상대적으로 낙후되어 있음</p> <p>○ 태백시는 지역낙후도 순위 100위('18, KDI) * 특히, 도로율 부문은 157위</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 정선군-동해시 간 산간지역의 위험도로 개량으로 원활한 물류수송 및 지역균형발전에 기여</p>

6] 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 일괄예비타당성조사('16.12) * B/C=0.35, AHP=0.456
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 상동

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	○ 해당사항 없음
--------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
-------------------	--

## 14. 국도 21호선 천안 동면~진천 진천

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		천안 동면-진천 진천 국도건설사업 (일반국도)	
② 총사업비 (국고)		1,994억원 (국고 : 1,994억원)	③ 사업기간 19년 ~ 26년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적		○ 충남 천안에서 충북 진천 간 열악한 도로구조개량 및 확장으로 안전 확보, 간선기능 강화 등 교통여건을 개선하고, 지역 간 균형발전 도모	
⑥ 성과지표		○ 해당없음	
⑦ 추진경위		○ 추진근거 : ○ 사전절차 추진내용 - 「제3차 국도건설 5개년('11~'15) 계획」 반영('11) - 도계~진천 기본설계 완료('12.6~'15.12)	
⑧ 사업규모		○ 사업내용 : 충남 천안시 동남구 동면 구도리 ~충북 진천군 진천읍 읍내리 ○ 사업물량 : 연장 13.9km, 4차로 확장	
⑨ 사업추진체계		○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 대전지방국토관리청) ○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→공사(5년)	
⑩ 자원조달방식		○ 지원형태 : 국가시행 ○ 자원분담 : 국고 1,994억원 ○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%	

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	○ 도계 ~ 진천 기본설계 완료('12.6~'15.12)
⑬ 사업기대효과	○ 도로구조 개량으로 지역간 간선도로 기능을 확보하고 사고위험 감소 및 교통안전성 확보 기대 ○ 4차로 확장에 따른 통행시간 단축(약 25분 → 약 15분)

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 열악한 도로구조개량 및 확장으로 교통여건 개선, 지역균형 발전 도모
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

④ 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 일반국도 도로건설단가(국도확장, '16) 적용</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,994</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,994</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계	정부									1,994	계									1,994
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계																						
정부									1,994																						
계									1,994																						
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																														

⑤ 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 본 노선 통과지역은 충남-충북의 경계지역이며, 진천 지역은 재정자립도 등에서 타 지역보다 상대적으로 낙후되어 있음</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 천안시·진천군의 열악한 도로구조 개량으로 원활한 물류수송 및 지역균형발전에 기여</p>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국도건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 일괄예비타당성조사('16.12) * B/C=0.53, AHP=0.439
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 상동

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	○ 해당사항 없음
--------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
-------------------	--

## 15. 국도 77호선 태안 고남~창기

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 77호선 태안 고남~창기 건설사업		
② 총사업비 (국고)	1,690억원 (국고 : 1,690억원)	③ 사업기간	19년 ~ 26년 (7년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해저터널(보령-태안)과 연계한 확장으로 간선기능 강화 및 인근 관광자원(대천해수욕장, 태안해안국립공원)과 연계한 관광 활성화</li> <li>○ 전·후 구간 차로수불균형(4→2차선) 해소, 선형불량·도로폭 협소 구간 확장으로 상습정체 해소(△약 20분 단축) 및 교통사고 방지</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : 도로법 제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등)</li> <li>○ 사전절차 추진내용 : 해당 없음</li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 충남 태안군 고남면 고남리 ~ 안면읍 창기리</li> <li>○ 사업물량 : 연장 22.3km, 4차로 확장</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 대전지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→보상 및 공사(5년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국가시행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,690억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	○ 사전기획조사('18.12) * 국토부(대전지방국토청) 의뢰, 용마ENG 수행 - B/C 0.96
⑬ 사업기대효과	○ 해저터널과 연계된 구간으로 보령·태안 지역 관광활성화 ○ 지역 간 연결기능 강화로 국토의 균형발전 촉진과 물류비용절감 ○ 교통환경개선을 통한 주행 안전성 향상으로 교통사고 위험해소 ○ 간선도로 기능 회복으로 남·북축 간선도로 기능 강화

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 전·후 구간은 4차로 운영 또는 공사 중(보령-태안 해저터널)으로 동 구간만 2차로 운영 중. 차로불균형으로 인한 상습정체해소 등 교통사고 방지 필요
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

4] 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 사전기획연구('18) 결과</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: right;">&lt;소요 예산&gt; (단위: 억원)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,690</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,690</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계	정부									1,690	계									1,690
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계																						
정부									1,690																						
계									1,690																						
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																														

5] 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 재정자립도 : 20.33%</p> <p>○ 지역낙후도 : 112위('18, KDI)</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 관광루트 완성을 통한 관광명소 육성</p> <p>○ 국내최대 해저터널(보령-태안 6.9km), 대천해수욕장, 태안해안 국립공원과 연계한 관광 활성화</p>

6] 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 해당 없음
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당 없음

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

## 16. 국도 21호선 순창 인계~쌍치

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)		순창 인계-쌍치 국도건설사업 (일반국도)	
② 총사업비 (국고)		1,153억원 (국고 : 1,153)	③ 사업기간 19년~26년 (7년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선형불량 구간 개선으로 교통사고 예방 및 결빙에 의한 교통두절 해소, 거리 및 시간 단축으로 물류비용 절감(균형발전)</li> <li>○ 차량의 대형화 및 교통량 증가에 대응하고 전북 남·서부지역에서 발생하는 물동량 소송을 원활하게 함으로써 지역개발 촉진 및 국토의 균형발전을 도모하기 위함</li> </ul>	
⑥ 성과지표		○ 해당없음	
⑦ 추진경위		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : 도로법 제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등)</li> <li>○ 사전절차 추진내용 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 제2차 국도건설 5개년 계획('06.6)</li> <li>- 기본설계 완료('07.12)</li> <li>- 수요예측재조사('14)</li> </ul> </li> </ul>	
⑧ 사업규모		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 전북 순창군 쌍치면 쌍치리 - 인계면 도룡리</li> <li>○ 사업물량 : 연장 24.0km, 2차로 시설개량(터널 신설 등)</li> </ul>	
⑨ 사업추진체계		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 익산지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→공사(5년)</li> </ul>	
⑩ 자원조달방식		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 직접수행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,153억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>	

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	<p>&lt;순창 인계~쌍치 도로확장공사 기본설계&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 익산지방국토관리청</li> <li>○ 조사기간 : 2007.12</li> <li>○ 용역결과 : B/C 1.08, AHP 0.634</li> <li>※ 연장 24.0km, 2차로 시설개량, 사업비 1,153억원</li> </ul> <p>&lt;인계-쌍치 수요예측재조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2014년도</li> <li>○ 용역결과 : 예타대비 -90.9%, 기본설계 대비 -50.9%</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전북 내륙지역의 연계교통 강화 및 낙후 지역 균형발전에 기여</li> <li>○ 교통사고 예방 및 결빙에 의한 교통두절 해소</li> <li>○ 거리 및 시간 단축으로 물류비용 절감</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 겨울철 결빙으로 인한 교통두절구간이며, 터널 필요구간의 위험구간 비율이 60.0%</li> <li>○ 전북 내륙지역의 연계교통 강화 및 낙후 지역 균형발전에 기여</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

④ 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 기 시행한 설계 결과</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: right;">&lt;소요 예산&gt; (단위: 억원)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #cccccc;"></th> <th style="background-color: #cccccc;">'19까지</th> <th style="background-color: #cccccc;">'20</th> <th style="background-color: #cccccc;">'21</th> <th style="background-color: #cccccc;">'22</th> <th style="background-color: #cccccc;">'23</th> <th style="background-color: #cccccc;">'24</th> <th style="background-color: #cccccc;">'25</th> <th style="background-color: #cccccc;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,153</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,153</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계	정부								1,153	계								1,153
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계																				
정부								1,153																				
계								1,153																				
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																											

⑤ 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 재정자립도 : 12.15%</p> <p>○ 지역낙후도 : 136위('18, KDI)</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 물류비 절감에 따른 국가발전과 전북 내륙지역으로의 접근성 향상</p> <p>○ 지역 균형발전을 통한 지역 주민의 소득증대</p>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 예비타당성 조사('03.6) * B/C 1.08, AHP 0.634
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 상동

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

## 17. 국도 27호선 곡성 석곡IC~겸면

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 27호선 곡성 석곡IC~겸면 건설사업		
② 총사업비 (국고)	1,200억원 (국고 : 1,200)	③ 사업기간	19년 ~ 25년 (6년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기 개통된 순창 ~ 곡성 간 국도 27호선과 연결되어 교통량이 급증하는 병목지점의 위험도로 개량으로 대형 교통사고 예방</li> <li>○ 호남고속도로와 곡성지역 연결도로망의 확충으로 지역주민 및 이용자 불편 해소</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당 없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : 도로법 제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등)</li> <li>○ 사전절차 추진내용 : 해당 없음</li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 전남 곡성군 석곡면 유정리 ~ 겸면 평장리(국도27호선)</li> <li>○ 사업물량 : 연장 24.0km, 2차로 시설개량</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 익산지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→보상 및 공사(4년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국가시행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,200억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 국가</li> <li>○ 운영계획 : 국가</li> </ul>
⑫ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「제3차 국도건설 5개년 계획('11~'15)」 반영('10.9)</li> <li>* 연장 9.3km, 2차로 시설개량, 사업비 436억원</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 광주, 담양, 곡성, 남원과 연계되어 지역 경제 활성화에 기여하고 도로선형 및 굴곡 정비로 교통사고 방지효과</li> <li>○ 위험구간 개선 및 전남(곡성)-전북(순창) 간 간선기능 강화</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통사고 위험 해소로 안전한 통행환경 조성 및 지역 간 연결기능 강화 등 국토 균형발전에 기대</li> <li>○ 해당구간의 안전성 평가 결과 전체구간 중 31.9%가 위험구간으로 평가</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

④ 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 일반국도 도로건설단가적용</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,200</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,200</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계	정부								1,200	계								1,200
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계																				
정부								1,200																				
계								1,200																				
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																											

⑤ 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 자집도 : 12.36%</p> <p>○ 지역낙후도 순위 143위('18, KDI) * 도로율 부문은 128위</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 물류비 절감 및 지리산 관광권역으로의 접근성 향상</p>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국도건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	○ 일괄예비타당성조사('16) * B/C 0.28, AHP 0.449
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	○ 상동

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자 사업 대상여부	○ 해당사항 없음
------------------------	-----------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
----------------------	---

## 18. 국도 3호선 이천 장호원~여주 가남(성남-장호원6~2)

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 3호선 이천 장호원-여주 가남(성남-장호원6-2) 건설사업		
② 총사업비 (국고)	1,796억원 (국고 : 1,796)	③ 사업기간	19년 ~ 26년 (7년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기 완료('17.12)된 1~5 공구 사업(자동차전용도로)과 연계하여 자동차전용도로를 건설함으로써 이용자들의 편의를 증진하고,</li> <li>○ 수도권과 충북의 지역 간 접근성을 향상을 위해 수도권~충청권을 잇는 간선도로망 구축을 위함</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당 없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : 도로법 제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등)</li> <li>○ 사전절차 추진내용 : 해당 없음</li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : - 경기 이천시 장호원읍 풍계리 ~ 여주시 가남읍 심석리</li> <li>○ 사업물량 : 연장 9.1km, 4차로 신설</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 서울지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→보상 및 공사(5년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국가직접수행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,796억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 국가</li> <li>○ 운영계획 : 국가</li> </ul>
⑫ 사전용역	<p>&lt;성남~장호원6 타당성재조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2010년</li> <li>○ 용역결과 : B/C 0.83, AHP 0.44</li> <li>※ 수요예측조사결과, 종전대비 100분의 30이상 감소로 타재신청</li> </ul> <p>&lt;성남~장호원6 국도 건설사업 예비타당성조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2015년</li> <li>○ 용역결과 : B/C 0.48, AHP 0.359</li> <li>※ 여건변동(동이천IC 추가설치 등)에 따라 예타신청</li> </ul> <p>&lt;제4차 국도건설 5개년 계획 일괄예비타당성조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2016년</li> <li>○ 용역결과 : 사업 재기획 추진으로 경제성 분석과 AHP분석 수행하지 않음</li> <li>※ 사업개요 : 연장 15.4km, 4차로 신설, 총사업비 1,614억원</li> </ul> <p>&lt;제4차 국도건설 5개년 계획 일괄예비타당성조사 보완조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI</li> <li>○ 조사기간 : 2017년</li> <li>○ 용역결과 : B/C 1.28, AHP 0.638</li> <li>※ 사업개요 : 연장 6.04km, 4차로 신설, 총사업비 936억원</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 수도권-충청권을 잇는 간선도로(자동차전용도로) 구축으로 간선도로 연계성 강화(통행시간 절감) 및 물류비용 절감 기대</li> </ul>

## 2 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 현재 성남-장호원 6공구에 대한 실시설계가 진행중으로 이와 연계하여 효율적인 도로망 구축을 위해 시급히 추진 필요</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해당 없음</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해당 없음</li> </ul>

③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

④ 소요자원의 규모와 확보방안

① 소요 예산	○ 소요예산 산출근거 - '16년 예비타당성조사 결과																														
	○ 예산확보방안																														
	<소요 예산> (단위: 억원)																														
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,796</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,796</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계	정부									1,796	계									1,796
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계																						
정부									1,796																						
계									1,796																						
② 소요 인력 등	○ -																														

⑤ 지역균형발전 요인

① 지역낙후도	○ 경기도와 충청권 경계지역으로 수도권 대비 낙후도가 높음 ○ 자립도 : 67.5% ○ 낙후도 : 이천시 34위, 여주시 57위('18, KDI)
② 지역경제 활성화	○ 고속화도로(자동차전용도로) 구축으로 통행시간(침두시 약 30분 → 약 15분) 및 물류비용 절감 기대

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ '제5차 국도건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당사항 없음

7 선형 예비타당성조사 이력

<p>① 선형 예비타당성조사 이력</p>	<p>&lt;제4차 국도건설 5개년 계획 일괄예비타당성조사&gt;                  ○ 조사기관 : KDI                  ○ 조사기간 : 2016년                  ○ 용역결과 : 사업 재기획 추진으로 경제성 분석과 AHP분석 수                  행하지 않음                  ※ 사업개요 : 연장 15.4km, 4차로 신설, 총사업비 1,614억원</p> <p>&lt;제4차 국도건설 5개년 계획 일괄예비타당성조사 보완조사&gt;                  ○ 조사기관 : KDI                  ○ 조사기간 : 2017년                  ○ 용역결과 : B/C 1.28, AHP 0.638                  ※ 사업개요 : 연장 6.04km, 4차로 신설, 총사업비 936억원</p>
<p>② 선형 예비타당성조사 신청 이력</p>	<p>○ 해당없음</p>

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

<p>① 정부고시 민간투자 사업 대상여부</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
--------------------------------	------------------

9 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

<p>① 예비타당성조사 면제요청 사유</p>	<p>○ 근거 : 국가재정법 제38조 제2항 제10호                  - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위                  하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업</p>
------------------------------	---

## 19. 경주 농소-외동 국도건설사업

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 7호선 울산 농소 - 울산 외동 건설사업		
② 총사업비 (국고)	1,699억원 (국고 : 1,699억원)	③ 사업기간	19년 ~ 26년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 상습 지·정체구간 해소로 통행속도 향상 및 물류비를 절감</li> <li>○ 공사 중 및 운영 중인 옥동-농소와 내남-외동을 연계하여 부산-울산-경주-포항으로 이어지는 국도 간선기능 극대화</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :</li> <li>○ 사전절차 추진내용</li> <li style="padding-left: 20px;">- 실시설계('11. 02. ~ '13. 12. / '12.5 용역중지)</li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 울산시 북구 농소동 ~ 경북 경주시 외동읍</li> <li>○ 사업물량 : 연장 6.4km, 4차로 신설(자동차전용도로)</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 대전지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정</li> <li style="padding-left: 20px;">예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→공사(5년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국가시행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,699억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	○ 「제2차 국도·국지도 5개년 계획('06~'10)」 반영('05.6) ○ 실시설계('11. 02. ~ '13. 12. / '12.5 용역중지) ○ 타당성재조사('14. 05 ~ '16. 05) * B/C 0.87, AHP 0.392
⑬ 사업기대효과	○ 상습 지·정체구간 해소로 통행속도 향상 및 물류비를 절감 ○ 공사 중 및 운영 중인 옥동-농소와 내남-외동을 연계하여 부산-울산-경주-포항으로 이어지는 국도 간선기능 극대화 ○ 우회도로(4차로) 신설에 따른 통행시간 단축(약 25분→약 10분)

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	○ 국도 7호선 울산시 북구 농소동과 경주시 외동읍 구간의 만성적인 교통 지·정체 해소 필요 ○ 공사중인 인근구간과 연계성 강화 필요
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

④ 소요자원의 규모와 확보방안

① 소요 예산	○ 소요예산 산출근거 - '10년 기본설계 결과 ○ 예산확보방안 <div style="text-align: right;">&lt;소요 예산&gt; (단위: 억원)</div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,699</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,699</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계	정부									1,699	계									1,699
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계																						
정부									1,699																						
계									1,699																						

⑤ 지역균형발전 요인

① 지역낙후도	○ 경주시는 지역낙후도 순위 59위('18, KDI) * 특히, 도로율 부문은 114위
② 지역경제 활성화	○ 울산시 북구 농소동과 경주시 외동읍 구간의 교통 지·정체 해소로 통행시간 및 물류비 절감 등으로 지역균형발전에 기여

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 해당사항 없음
② 지자체 협의	○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업
③ 기타 예상되는 문제점	○ 해당사항 없음

7] 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	○ 타당성재조사('14. 05 ~ '16. 05) * B/C 0.87, AHP 0.392
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	○ 해당 없음

8] 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	○ 해당사항 없음
--------------------	-----------

9] 타당성 재조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 타당성 재조사 면제요청 사유	○ 근거 : 국가재정법 제50조 제2호 및 같은 법 시행령 제22호 - 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업
-------------------	---

## 20. 산청 신안-생비량 국도건설사업

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	국도 20호선 산청 신안-생비량 건설사업		
② 총사업비 (국고)	1,467억원 (국고 : 1,467억원)	③ 사업기간	19년 ~ 26년
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전·후 구간 차로수불균형(4차로↔2차로↔4차로) 해소로 극심한 병목현상 해소, 선형불량·도로폭 협소구간 확장으로 안전 확보</li> <li>○ 대전-통영 고속도로, 국도3호선 등 인근 도로와의 연계성 강화, 물류비용 절감 및 지리산 관광권역으로의 접근성 향상</li> </ul>		
⑥ 성과지표	○ 해당없음		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : 도로법 제31조(도로공사와 도로의 유지·관리 등)</li> <li>○ 사전절차 추진내용</li> <li style="padding-left: 20px;">- 기본 및 실시설계 완료('11.12~'14.12)</li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 경남 산청군 단성면 강누리 ~ 생비량면 도리</li> <li>○ 사업물량 : 연장 9.2km, 4차로 확장</li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 국가(국토교통부, 대전지방국토관리청)</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정</li> <li style="padding-left: 20px;">예비타당성조사(면제)→기본 및 실시설계(2년)→공사(5년)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국가시행</li> <li>○ 자원분담 : 국고 1,467억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 용지비 100%, 공사비 100%</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	○ 운영주체 : 국가
⑫ 사전용역	<p>&lt; 국도20호선 신안~생비량 국도건설사업 예비타당성조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI / 조사기간 : 2010</li> <li>○ 용역결과 : B/C 0.77, AHP 0.523</li> <li>※ 연장 9.3km, 4차로 확장, 사업비 1,118억원</li> </ul> <p>&lt;기본 및 실시설계 완료('11.12 ~ '14.12)&gt;</p> <p>&lt; 국도20호선 신안~생비량 국도건설사업 타당성재조사&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : KDI / 조사기간 : 2016.3-2017.4</li> <li>○ 용역결과 : B/C 0.58, AHP 0.468</li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대전-통영 고속도로, 국도3호선 등 인근 도로들과의 연계성 강화</li> <li>○ 물류비 절감에 따른 국가발전과 지리산 관광권역으로의 접근성 향상</li> <li>○ 전·후 구간 차로수불균형(4차로↔2차로↔4차로) 해소로 극심한 병목현상 해소, 선형불량·도로폭 협소구간 확장으로 안전 확보</li> <li>○ 지역균등발전을 통한 지역 주민의 소득증대</li> </ul>

## 2] 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주변 4차로 도로(국도 3호선, 20호선, 33호선)사이의 2차로 도로 병목현상해소 필요</li> <li>○ 열악한 도로구조개량 및 확장으로 교통여건 개선, 지역균형발전 도모</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	○ 해당없음
③ 기존 사업과의 차별성	○ 해당없음

## 3] 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	○ 공사비 : 국비지원 100%, 보상비 : 국비지원 100%
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	○ 19~23 중기재정사업계획

④ 소요자원의 규모와 확보방안

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거 - 기 시행한 실시설계 결과 및 타당성재조사 자료</p> <p>○ 예산확보방안</p> <p style="text-align: center;">&lt;소요 예산&gt; <span style="float: right;">(단위: 억원)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;">'19까지</th> <th style="width: 10%;">'20</th> <th style="width: 10%;">'21</th> <th style="width: 10%;">'22</th> <th style="width: 10%;">'23</th> <th style="width: 10%;">'24</th> <th style="width: 10%;">'25</th> <th style="width: 10%;">'26</th> <th style="width: 10%;">계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,467</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">1,467</td> </tr> </tbody> </table>		'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계	정부									1,467	계									1,467
	'19까지	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	계																						
정부									1,467																						
계									1,467																						
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ -</p>																														

⑤ 지역균형발전 요인

<p>① 지역낙후도</p>	<p>○ 본 노선 통과지역은 지리산 권역 산간지역으로서 교통 여건상 타 지역보다 상대적으로 낙후되어 있음</p> <p>○ 산청군은 지역낙후도 순위 148위('18, KDI) * 도로율 부문은 120위</p>
<p>② 지역경제 활성화</p>	<p>○ 물류비 절감에 따른 국가발전과 지리산 관광권역으로의 접근성 향상</p> <p>○ 지역 균형발전을 통한 지역 주민의 소득증대</p>

⑥ 사업추진상의 위험요인과 대응방안

<p>① 민원·분쟁 가능성</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>
<p>② 지자체 협의</p>	<p>○ '제5차 국토건설 5개년 계획' 반영을 위해 지자체로부터 건의된 사업</p>
<p>③ 기타 예상되는 문제점</p>	<p>○ 해당사항 없음</p>

7 선형 예비타당성조사 이력

① 선형 예비타당성조사 이력	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 예비타당성조사('10) * B/C=0.77, AHP=0.525</li> <li>○ 타당성 재조사('17) * B/C 0.58, AHP 0.468</li> </ul>
② 선형 예비타당성조사 신청 이력	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 상동</li> </ul>

8 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 해당사항 없음</li> </ul>
--------------------	---

9 타당성 재조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 타당성 재조사 면제요청 사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 근거 : 국가재정법 제50조 제2호 및 같은 법 시행령 제22호</li> <li>- 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업</li> </ul>
-------------------	---

---

## 행정안전부

---

## 21. 영종~신도 평화도로

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	※ 사업유형 : 도로(특정지역 지원도로)		
② 총사업비 (국고)	1,000억원 (국고 : 700, 지방비 : 300, 민자 : - )	③ 사업기간	2019년 ~ 2024년 (6년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체· 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 인천광역시 중구 영종도에서 옹진군 북도면 신도간 도로연결을 통해 열악한 접경·도서지역의 접근성을 개선하고 지역경제 활성화를 통해 지역 균형발전을 도모</li> <li>- 옹진군 북도면의 4개 도서의 행정·의료·교통·상업 등의 단절과 분산, 인구감소 등 낙후성 및 고립성이 심각한 상황으로 지역주민 동일생활권을 형성하고 접경·도서 지역의 정주여건 개선 필요</li> <li>* 북도면(신도)에서 인천 및 경기남부등으로 이동시 해상교통으로 통행에 제한적</li> <li>· 해상여객 : 2개노선(영종↔신도, 영종↔장봉도), 07:00-19:00 제한적 운행(12회/일)</li> <li>* 연간 30~40일 중·고교생 육지 통학(40명) 불가</li> </ul>		
⑥ 성과지표	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 성과지표명 : 영종-신도 평화도로 건설 예비타당성조사</li> <li>○ 측정 산식 : ①중장기계획반영 여부(20%), ②지역낙후도(20%), ③재정자립도(20%), ④인구감소율(10%), ⑤경제성(20%) ⑥다른 계획과의 연계성(10%)</li> <li>○ 측정 방법 : <b>6.6점</b></li> <li>- 중장기계획반영 여부(1.0) : (국가+자체=10점, 국가or자체=5점, 미반영= 0점)*20%</li> <li>- 지역낙후도(1.4) : (최하위 10%→10점, 20%→9점, 30%→8점, 40%→7점, 50%이상→5점)*20%</li> <li>- 재정자립도(1.0) : (10%이하→10점, 20%이하→9점, 30%이하→8점, 40%이하→7점, 50%이하→6점, 50%이상→5점)*20%</li> <li>- 인구감소율(0.4) : (5년간 5%이상→10점, 4%이상→9점, 3%이상→8점, 3%이상→7점, 2%이상→6점, 1%이상→5점, 1%이하→4점)*10%</li> <li>- 경제성(1.8) : (BC 1.0이상→10점, 0.9이상→9점, 0.8이상→8점, 0.7이상→7점, 0.6이상→6점, 0.5이상→5점, 0.5이하→4점)*20%</li> <li>- 다른 계획과의 연계성(1.0) : (연계사업 실행 10점, 연계사업 반영 5점, 미반영 0점)*10%</li> </ul>		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 : 국가균형발전특별법 제5조의 2(초광역개발권 기본구상 수립) 접경지역 지원 특별법 제5조</li> <li>○ 사전절차 추진내용</li> <li>- '08.12.15 : 초광역개발권 기본방향 설정(지역발전위원회)</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- '09.12. : 접경초광역권 발전 기본구상 수립(지역발전위원회)</li> <li>- '11.6. : “접경지역발전종합계획안” 수립 (관계부처 협의 '10.04월~'11.06월)</li> <li>- '11.7.27 : “접경지역발전종합계획” 확정(접경지역정책심의위원회)</li> <li>- '19.1.23. : “접경지역발전종합계획(변경)” 확정(접경지역정책심의위원회)</li> </ul>
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 인천광역시 중구 영종 ~ 북도면 신도 도로연결</li> <li>○ 사업물량 : L=3.5km(교량 2.3km, 접속도로 1.2km), B=11.5-12.5m)</li> </ul>
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 인천광역시</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2019 : 영종-신도구간 기본계획 및 재정협의 등 추진</li> <li>- 2020 : 영종-신도구간 기본 및 실시설계, 공사착공 등 추진</li> <li>- 2021~2024 : 영종-신도구간 착공 및 준공 (2024년 개통)</li> </ul> </li> </ul>
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 지자체 자본보조</li> <li>○ 재원분담 : 국고 70%, 지방비 30%</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 70%(균특회계)</li> <li>○ 시설운영비 충당방식 : 지자체(인천광역시) 자체 충당</li> </ul>
⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 지자체(인천광역시)</li> <li>○ 운영계획 : 지자체(인천광역시) 운영비 및 인력 자체 충당</li> </ul>
⑫ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 용역명 : 영종-신도-강화간 도로건설 타당성 평가용역(사전)</li> <li>○ 조사기관 : 주식회사 도화엔지니어링</li> <li>○ 조사기간 : 2017. 3월 ~ 2018. 12월</li> <li>○ 용역결과 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경제성 분석(B/C) : 0.91(시나리오별), AHP : 미 분석</li> <li>- 종합분석결과 : 경제성 분석결과 영종-신도 B/C 0.91(시나리오별)로 사업성에는 다소 부족한 것으로 분석되었으나, 옹진군 북도면의 접경·도서 낙후지역 특성, 지역주민의 피해상황(공항소음), 응급환자이송, 식수문제 등을 해결하기 위해서는 정책적 결정을 통한 조속한 도로건설 추진이 필요한 것으로 분석됨</li> </ul> </li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 한반도 서해평화협력벨트 조성의 조속한 실현과 안정적 추진을 위한 선도적 역할사업</li> <li>○ 접경·도서 지역의 교통불편 해소, 교류증진, 관광자원 활용으로 지역주민 소득증대, 정주의식 고취, 지역 균형발전이 기대됨 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해상교통(제한적)에서 육로(수시) 변경으로 접근성 획기적 개선 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 인천영종(인천공항)까지는 5분-10분, 서울 및 경기까지는 30분 소요</li> </ul> </li> <li>- 지역생활권 통합 및 교류 활성화로 지역 간 연계발전 도모 및 주민의 삶의 질 향상 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 접근성 단절로 연간 30~40일 학생 수업권 침해(40여명, 영종지역 자취 10명)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>* 병원 등의 부재로 기상 악화시 대처능력 부재, 광역상수도 미공급 지역으로 기물시 제한급수</p>

- 인천공항, 인천항, 서울외곽순환도로 등 기존 교통 인프라와 연계한 국내·외 관광수요 창출 및 주민 소득증대 기여
- \* ('17년) 72만명 → ('23년) 83만명 → ('42년) 125만명
- ※ 인천시 타당성조사 및 평가 용역(2017)

## ② 사업 추진의 필요성

<p>① 사업추진의 적시성</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 예산요구 예정연도 : 2020년           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020 : 기본 및 실시설계, 설계심사 및 사전절차이행</li> <li>- 2020~2024 : 사업추진(인천광역시), 개통('24년)</li> </ul> </li> <li>○ 접경지역 발전종합계획('11~'30년)           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전 략 : 영종-강화 교통인프라 구축</li> <li>- 주요사업 : 1단계 영종-신도 도로 건설</li> <li>- 사업내용 : 영종~신도 도로(교량 및 연결도로) 건설 ('19~'24년, 총사업비 1,000억원)</li> </ul> </li> </ul>																																		
<p>② 중장기 계획과의 연계성</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국가균형발전특별법 제5조의 2 (초광역개발권 기본구상 수립)</li> <li>○ 접경지역 지원 특별법 제5조 접경지역 발전종합계획(변경) 수립('19.1.23.)</li> <li>* 영종-신도 평화도로 건설 : '19~'24 / 1,000억원(국 700, 지 300)</li> </ul>																																		
<p>③ 기존 사업과의 차별성</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차별성 또는 연계 추진방안</li> </ul> <table border="1" data-bbox="491 1182 1369 1639"> <thead> <tr> <th rowspan="2">구분</th> <th colspan="2">완 료</th> <th colspan="2">계 획</th> </tr> <tr> <th>신도-시도연도교 사업 (행안부)</th> <th>시도-모도 연도교 정비사업 (해수부, 행안부)</th> <th>군도11,13호선 도로정비 (인천시, 옹진군)</th> <th>모도-장봉도 연도교 건설업 (행안부)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>사업목적</td> <td>도시 접근성 개선</td> <td>생태계복원 및 교량신설</td> <td>군도11,13호선 도로정비 (신도-시도-모도 구간)</td> <td>도서지역 접근성 개선</td> </tr> <tr> <td>추진방법</td> <td>제3차 도서종합개발계획 지자체(보조)</td> <td>갯벌생태계 복원사업 + 제4차 도서종합개발계획 지자체(보조)</td> <td>인천옹진군도로정비계획 (자체사업)</td> <td>접경지역발전종합 계획지자체(보조)</td> </tr> <tr> <td>사업규모</td> <td>L=240m(교량240m) 80억 /04.5~05.12</td> <td>L=540m(교량320m) 220억 / '19 ~ '22</td> <td>L=14.6km 370억 / '19 ~ '30</td> <td>L=3.3km(교량1.58km) 1,000억 / '19~'26</td> </tr> <tr> <td>사업위치</td> <td>신도-시도</td> <td>시도~모도 (군도 11호선)</td> <td>신도~시도~모도 (군도 11호 및 13호선)</td> <td>북도면 모도~장봉도</td> </tr> <tr> <td>기타</td> <td>해상교량 ('15.12개통)</td> <td>교량 신설 (단계별추진-옹진군) ※기존 일반도로 연결 사용</td> <td>도로및자전거 정비 (단계별추진-옹진군)</td> <td>해상교량 ('25년개통 목표 추진 -옹진군)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 연계추진방안</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 옹진군 북도면 4개 유인도 중 신도~시도~모도 3개 섬은 연도교로 연결이 되어 있으나, 영종(인천공항)-신도, 장봉도-모도 미 연결됨, 이를 연륙교 및 연도교 건설시 4개 도서(섬)이 동일생활권 형성으로 통행권 보장과 경제 활성화 가능</li> <li>- 향후 모도~장봉도 연결 및 영종~신도~모도~강화간 도로건설로, 동일생활권 및 영종의 인천공항 환승객을 유치하여 관광소득 증대 및 지역균형발전에 기여할 것으로 기대</li> <li>- 현재 장봉도 해상교통 노선은(삼목터미널→신도선착장)으로 운행되고 있으며, 약 60분 소요, 1일 12회(항차시간 : 1시간) 운행중에 있으나, 연도교 연결시 영종(인천공항)까지 5분-10분 소요, 서울 및 경기 남부까지 30분 소</li> </ul>	구분	완 료		계 획		신도-시도연도교 사업 (행안부)	시도-모도 연도교 정비사업 (해수부, 행안부)	군도11,13호선 도로정비 (인천시, 옹진군)	모도-장봉도 연도교 건설업 (행안부)	사업목적	도시 접근성 개선	생태계복원 및 교량신설	군도11,13호선 도로정비 (신도-시도-모도 구간)	도서지역 접근성 개선	추진방법	제3차 도서종합개발계획 지자체(보조)	갯벌생태계 복원사업 + 제4차 도서종합개발계획 지자체(보조)	인천옹진군도로정비계획 (자체사업)	접경지역발전종합 계획지자체(보조)	사업규모	L=240m(교량240m) 80억 /04.5~05.12	L=540m(교량320m) 220억 / '19 ~ '22	L=14.6km 370억 / '19 ~ '30	L=3.3km(교량1.58km) 1,000억 / '19~'26	사업위치	신도-시도	시도~모도 (군도 11호선)	신도~시도~모도 (군도 11호 및 13호선)	북도면 모도~장봉도	기타	해상교량 ('15.12개통)	교량 신설 (단계별추진-옹진군) ※기존 일반도로 연결 사용	도로및자전거 정비 (단계별추진-옹진군)	해상교량 ('25년개통 목표 추진 -옹진군)
구분	완 료		계 획																																
	신도-시도연도교 사업 (행안부)	시도-모도 연도교 정비사업 (해수부, 행안부)	군도11,13호선 도로정비 (인천시, 옹진군)	모도-장봉도 연도교 건설업 (행안부)																															
사업목적	도시 접근성 개선	생태계복원 및 교량신설	군도11,13호선 도로정비 (신도-시도-모도 구간)	도서지역 접근성 개선																															
추진방법	제3차 도서종합개발계획 지자체(보조)	갯벌생태계 복원사업 + 제4차 도서종합개발계획 지자체(보조)	인천옹진군도로정비계획 (자체사업)	접경지역발전종합 계획지자체(보조)																															
사업규모	L=240m(교량240m) 80억 /04.5~05.12	L=540m(교량320m) 220억 / '19 ~ '22	L=14.6km 370억 / '19 ~ '30	L=3.3km(교량1.58km) 1,000억 / '19~'26																															
사업위치	신도-시도	시도~모도 (군도 11호선)	신도~시도~모도 (군도 11호 및 13호선)	북도면 모도~장봉도																															
기타	해상교량 ('15.12개통)	교량 신설 (단계별추진-옹진군) ※기존 일반도로 연결 사용	도로및자전거 정비 (단계별추진-옹진군)	해상교량 ('25년개통 목표 추진 -옹진군)																															

	요로 낙후지역 접근성 획기적으로 개선 * 위치도 : 별도첨부
--	--------------------------------------

### ③ 국고지원의 적합성

① 국고지원 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지자체사업</li> <li>○ 접경권 초광역개발사업(국고지원 70%)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 초광역개발권 기본구상('09.12월)</li> </ul> </li> <li>○ 접경지역 지원 특별법 제5조(발전종합계획의 수립과 확정)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 접경지역 발전종합계획(수립 '11.7.27., 변경 '19.1.23.)</li> </ul> </li> <li>○ 접경지역 지원 특별법 제18조(사업비의 지원 등)</li> </ul>
② 중장기 재정운용 계획과의 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중장기 재정운용계획 반영 계획</li> <li>○ 접경지역 발전종합계획(변경 '19.1.23.) 내 사업비 반영</li> <li>○ 향후 자원조달방식 : 연차별 계획에 의한 국비지원</li> </ul>

### ④ 소요자원의 규모와 확보방안

① 소요 예산	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소요예산 산출근거 : 총사업비 1,000억원             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 직접공사비 584억, 간접공사비(설계비, 감리비, 제경비 등) 363억, 예비비 29억, 보상비 24억</li> </ul> </li> <li>○ 예산확보방안             <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>&lt;소요 예산&gt;</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th>'17</th> <th>'18</th> <th>'19</th> <th>'20</th> <th>'21</th> <th>'22</th> <th>'23</th> <th>'24</th> <th>'25</th> <th>계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>30</td> <td>167.5</td> <td>167.5</td> <td>167.5</td> <td>167.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>지자체</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5</td> <td>13</td> <td>70.5</td> <td>70.5</td> <td>70.5</td> <td>70.5</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>기타</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5</td> <td>43</td> <td>238</td> <td>238</td> <td>238</td> <td>238</td> <td>-</td> <td>1,000</td> </tr> </tbody> </table> </div> </li> </ul>		'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계	정부	-	-	-	30	167.5	167.5	167.5	167.5			지자체	-	-	5	13	70.5	70.5	70.5	70.5	-		기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-		계	-	-	5	43	238	238	238	238	-	1,000
	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	계																																														
정부	-	-	-	30	167.5	167.5	167.5	167.5																																																
지자체	-	-	5	13	70.5	70.5	70.5	70.5	-																																															
기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-																																															
계	-	-	5	43	238	238	238	238	-	1,000																																														
② 소요 인력 등	※ 인천광역시 도시재생건설국 도로과(총괄 기획) 6명 종합건설본부 토목부(사업시행) 20명																																																							

5 지역균형발전 요인

① 지역낙후도	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 인천광역시 재정자립도 : 66.83%</li> <li>○ 인천광역시 낙후도 : 17개 시·도중 5위(수도권 최하위)</li> <li>※ 옹진군 재정자립도 : 23.96%</li> <li>※ 옹진강화군 지역낙후도 : 전국170단체중 79위(하위46.47%)</li> </ul>
② 지역경제 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 동북아 허브공항인 인천국제공항 등 주변 인프라와 연계한 간선교통축 제공을 통한 국내외 관광객 증가로 주민소득 증대 및 지역활력 제고</li> <li>○ 4개 도서(영종-신도-시도-모도-장봉도) 동일 생활권 형성으로 교류활성화 및 지역 연계발전 도모</li> </ul>

6 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 오랫동안 지역주민의 숙원사업으로 해당 없음</li> <li>- 영종~신도~강화 도로건설 사전 타당성 평가 용역 수행과정에서 주민설명회 개최하여 의견 수렴 완료(조속 추진 의견)</li> </ul>
② 지자체 협의	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 영종~신도~강화 도로건설 사전 타당성 평가 용역 수행과정에서 자치단체간 사업계획 기 협의 완료 ('17.3월~'18.12월)</li> </ul>
③ 기타 예상되는 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 향후 야기될 수 있는 사업 추진상의 애로요인 등</li> <li>○ 대응방안</li> </ul>

7 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">수행기간</th> <th style="width: 25%;">사업내용</th> <th style="width: 10%;">B/C</th> <th style="width: 10%;">AHP</th> <th style="width: 30%;">미통과 사유</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1차</td> <td style="text-align: center;">해</td> <td style="text-align: center;">당</td> <td style="text-align: center;">없</td> <td></td> <td style="text-align: center;">음</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2차</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							수행기간	사업내용	B/C	AHP	미통과 사유	1차	해	당	없		음	2차					
		수행기간	사업내용	B/C	AHP	미통과 사유																		
	1차	해	당	없		음																		
2차																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">신청시기</th> <th style="width: 25%;">사업내용</th> <th colspan="3" style="width: 45%;">미선정 사유</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1차</td> <td style="text-align: center;">해</td> <td style="text-align: center;">당</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">없 음</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2차</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>							신청시기	사업내용	미선정 사유			1차	해	당	없 음			2차						
	신청시기	사업내용	미선정 사유																					
1차	해	당	없 음																					
2차																								
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">신청시기</th> <th style="width: 25%;">사업내용</th> <th colspan="3" style="width: 45%;">미선정 사유</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1차</td> <td style="text-align: center;">해</td> <td style="text-align: center;">당</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">없 음</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2차</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>							신청시기	사업내용	미선정 사유			1차	해	당	없 음			2차					
	신청시기	사업내용	미선정 사유																					
1차	해	당	없 음																					
2차																								

㉘ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	○ 해당없음
--------------------	--------

㉙ 민자적격성 판단 관련 사항

① 필수 민자 검토 대상 해당 여부	○ 해당없음
② 민간투자사업의 추진방식	○ 해당없음
③ BTO 추진방식의 사용료 및 건설 보조금	○ 해당없음
④ BTO 투자위험 분담형 추진방식의 사용료, 건설 보조금 및 위험 분담수준	○ 해당없음

㉚ 예비타당성조사 면제요청 사유 (필요시 참고자료 첨부 가능)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	○ 국가재정법 제38조 제2항 제10호 나목 - 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업 ※ 국가안보 및 지역적 특수성으로 낙후된 접경·도서지역 지역의 교통기반시설의 조속한 신설을 통하여 주민 정주여건 개선 및 지역경제 활성화로 지역균형발전 도모
-------------------	--

---

# 환경부

---

## 22. 제주공공하수처리시설 현대화

### 1 사업계획(안)

① 사업명 (유형)	※ 사업유형 : 상하수도사업		
② 총사업비 (국고)	3,886억원 (국고:954, 지방비:2,932)	③ 사업기간	2019년 ~ 2025년 (7년)
④ 추진 주체	주관부처		
	지자체 · 기관		
⑤ 사업목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 인구·관광객 증가 대비 하수처리시설 증설 필요</li> <li>○ 기존 노후시설의 현대화로 주변 국제공항·관광지 등 주변지역 악취방지, 연안지역 수질오염 예방 등 제주도의 청정 이미지 구축 및 지역발전 도모</li> </ul>		
⑥ 성과지표	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 성과지표명: 하수발생량 및 방류수질 강화</li> <li>○ 측정 산식: 유입/유출유량계 및 수질 계측으로 법적방류 수질 기준 적합 판정</li> <li>○ 측정 방법: 유입/유출유량계 및 수질 계측</li> </ul>		
⑦ 추진경위	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 추진근거 :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 하수도법 제5조 제1항에 따른 하수도정비 기본계획의 수립에 따른 공공하수처리시설의 현대화 및 증설</li> </ul> </li> <li>○ 사전절차 추진내용 :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2018. 6. 8 : 하수도정비 기본계획 변경승인 (환경부)</li> <li>- 제주공공하수처리시설 기존시설 현대화 및 증설방향</li> <li>- 제주공공하수처리시설 소요예산 및 국비지원비율</li> </ul> </li> </ul>		
⑧ 사업규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업내용 : 공공하수처리시설 현대화 및 증설</li> <li>○ 사업물량 :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 하수처리시설 9만톤/일 증설 및 기존시설(13만톤/일)현대화 등</li> </ul> </li> </ul>		
⑨ 사업추진체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사업수행주체 : 제주특별자치도</li> <li>○ 사업진행절차 및 일정 행정절차이행 ('19)→ 공사착공('20) → 공사준공('25)</li> </ul>		
⑩ 자원조달방식	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 지원형태 : 국고보조</li> <li>○ 자원분담 : 국고 954억원, 지방비 2,932억원</li> <li>○ 국고지원 비율(회계구분) : 증설부분 50%</li> <li>○ 시설운영비 총당방식 : 해당없음</li> </ul>		

⑪ 사업운영체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운영주체 : 제주특별자치도 상하수도본부</li> <li>○ 운영계획 : 상하수도본부 자체(제주하수운영과) 운영</li> </ul>
⑫ 사전용역	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 조사기관 : 한국수도경영연구소</li> <li>○ 조사기간 : 2017.03.17~2017.09.18</li> <li>○ 용역결과 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경제성 분석(B/C) : 1.18 (분석기간 20년, 할인율 5.5%)</li> <li>- 민간투자적격성 VFM분석 : 세전실질사업수익률 4.9%일 때 (+)양의 VFM값(0.1%)를 갖음</li> </ul> </li> </ul>
⑬ 사업기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 급증하는 상주인구 및 관광객에 대비한 안정적인 하수처리 인프라의 확충</li> <li>○ 방류해역의 수질보전 및 수질개선</li> <li>○ 악취예방으로 쾌적한 생활환경 및 정주환경 조성</li> <li>○ 국제 관광도시로서의 청정이미지 회복으로 관광객 유치 증가</li> <li>○ 방류해역내 도두어장에서의 해산물 수확량 증가</li> <li>○ 대한민국 대표 청정자연환경 보전지역으로서의 국제관계에서의 역할(국제회의 유치 등)을 통한 가치실현</li> </ul>

## ② 사업 추진의 필요성

① 사업추진의 적시성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 예산요구 예정연도 2019년, 사업착수시점 2019년, 완공시점 2025년</li> <li>○ 1994년 준공시설로 2024년이면 내용연수30년 초과</li> <li>○ 전국 지자체중 최고의 인구증가율인 5.24% (2015~2017년 기준)를 기록하는 등 환경인프라 확보 시급</li> <li>○ 현재 가동율 93.8%에 육박하는 상황으로 증설이 시급한 실정이며 기존시설 노후화로 현대화 사업 시급</li> </ul>
② 중장기 계획과의 연계성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ “제주 광역 하수도정비 기본계획(변경)”(2018.6)의 수립내용에 따라 시행하는 2025년까지의 사업</li> </ul>
③ 기존 사업과의 차별성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차별성 또는 연계 추진방안 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해당사업과 유사사업 없음</li> </ul> </li> </ul>

**3] 국고지원의 적합성**

<p>① 국고지원 요건</p>	<p>○ 하수도 분야 보조금 편성 및 집행관리 실무요령(2018.1 환경부)                  - (하수처리장) 하수처리구역확대에 따른 하수처리장 신설, 하수발생량 증가에 따른 용량초과시설 증설, 악취 해소를 위한 시설개선사업 등 지원(하수처리장확충(환특 1148 - 313))</p>																																																							
<p>② 중장기 재정운용 계획과의 연계</p>	<p>○ 향후 자원조달방식                  &lt;자원 조달방식&gt;</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" data-bbox="550 584 1412 831"> <thead> <tr> <th></th> <th>'19</th> <th>'20</th> <th>'21</th> <th>'22</th> <th>'23</th> <th>'24</th> <th>'25</th> <th>'26</th> <th>'27</th> <th>계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>국비</td> <td>32</td> <td>153</td> <td>150</td> <td>159</td> <td>177</td> <td>185</td> <td>98</td> <td></td> <td></td> <td>954</td> </tr> <tr> <td>지방비</td> <td>32</td> <td>390</td> <td>460</td> <td>487</td> <td>541</td> <td>568</td> <td>298</td> <td></td> <td></td> <td>2,776</td> </tr> <tr> <td>원인자</td> <td>1</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>27</td> <td>30</td> <td>32</td> <td>16</td> <td></td> <td></td> <td>156</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>65</td> <td>568</td> <td>635</td> <td>673</td> <td>748</td> <td>785</td> <td>412</td> <td></td> <td></td> <td>3,886</td> </tr> </tbody> </table>		'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	계	국비	32	153	150	159	177	185	98			954	지방비	32	390	460	487	541	568	298			2,776	원인자	1	25	25	27	30	32	16			156	계	65	568	635	673	748	785	412			3,886
	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	계																																														
국비	32	153	150	159	177	185	98			954																																														
지방비	32	390	460	487	541	568	298			2,776																																														
원인자	1	25	25	27	30	32	16			156																																														
계	65	568	635	673	748	785	412			3,886																																														

**4] 소요자원의 규모와 확보방안**

<p>① 소요 예산</p>	<p>○ 소요예산 산출근거                  - 하수도 분야 보조금 편성 및 집행관리 실무요령(2018.1 환경부)에 의한 산출</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" data-bbox="593 1126 1316 1424"> <thead> <tr> <th>'21</th> <th>사업비</th> <th>비고</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>계</td> <td>3,886</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1. 공사비</td> <td>3,594</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. 용지보상비</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. 설계 및 감리비</td> <td>285</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 예비비</td> <td>7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>○ 예산확보방안                  &lt;소요 예산&gt;</p> <p style="text-align: right;">(단위: 억원)</p> <table border="1" data-bbox="550 1536 1412 1783"> <thead> <tr> <th></th> <th>'19</th> <th>'20</th> <th>'21</th> <th>'22</th> <th>'23</th> <th>'24</th> <th>'25</th> <th>'26</th> <th>'27</th> <th>계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정부</td> <td>64</td> <td>543</td> <td>610</td> <td>646</td> <td>718</td> <td>753</td> <td>396</td> <td></td> <td></td> <td>3,730</td> </tr> <tr> <td>민간</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>기타</td> <td>1</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>27</td> <td>30</td> <td>32</td> <td>16</td> <td></td> <td></td> <td>156</td> </tr> <tr> <td>계</td> <td>65</td> <td>568</td> <td>635</td> <td>673</td> <td>748</td> <td>785</td> <td>412</td> <td></td> <td></td> <td>3,886</td> </tr> </tbody> </table>	'21	사업비	비고	계	3,886		1. 공사비	3,594		2. 용지보상비	-		3. 설계 및 감리비	285		4. 예비비	7			'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	계	정부	64	543	610	646	718	753	396			3,730	민간	-	-	-	-	-	-	-			-	기타	1	25	25	27	30	32	16			156	계	65	568	635	673	748	785	412			3,886
'21	사업비	비고																																																																								
계	3,886																																																																									
1. 공사비	3,594																																																																									
2. 용지보상비	-																																																																									
3. 설계 및 감리비	285																																																																									
4. 예비비	7																																																																									
	'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	계																																																																
정부	64	543	610	646	718	753	396			3,730																																																																
민간	-	-	-	-	-	-	-			-																																																																
기타	1	25	25	27	30	32	16			156																																																																
계	65	568	635	673	748	785	412			3,886																																																																
<p>② 소요 인력 등</p>	<p>○ 지역업체 참여확대를 통한 사업기간내 고용인원 채용 및 사업 후 연계시설(주민편의시설 등)운영을 위한 지속적 인력 채용계획 수립</p> <p>○ 제주특별자치도내 인력을 최대한 활용함으로써 고용기회 창출</p>																																																																									

5 지역균형발전 요인

① 지역낙후도	○ 관광산업이 지역경제의 중심으로 관광활성화를 위해 최근 급증하는 관광객을 수용할 수 있는 사회 기반시설 중 하수처리 시설 확충이 시급.
② 지역경제 활성화	○ 관광지역의 이미지 유지를 위해 깨끗한 환경조성을 위한 처리시설의 현대화(지하화) 및 증설로 제주지역 관광의 관문인 제주공항 이용객에 쾌적성 제공 및 청정이미지 각인으로 관광활성화를 통한 지역경제 발전

6 사업추진상의 위험요인과 대응방안

① 민원·분쟁 가능성	○ 기존 하수처리장 내 시설 증설에 대한 지역주민 반대민원 제기 중이나 지속적인 협의를 통해 해결 중
② 지자체 협의	○ 처리시설 확장 부지, 처리시설공법, 기존처리시설 연계방안 등 협의 연도별 자원조달 및 투자계획을 위한 관련 부처와의 협의 필요
③ 기타 예상되는 문제점	○ 현대화사업이 지연되면 하수처리시설용량 부족 등으로 안정적 하수처리 어려움이 발생되고, 악취발생에 따른 지속적인 민원 발생이 예상됨

7 선행 예비타당성조사 이력

① 선행 예비타당성조사 이력	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">수행기간</th> <th style="width: 30%;">사업내용</th> <th style="width: 10%;">B/C</th> <th style="width: 10%;">AHP</th> <th style="width: 25%;">미통과 사유</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1차</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2차</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 해당없음</p>		수행기간	사업내용	B/C	AHP	미통과 사유	1차						2차											
	수행기간	사업내용	B/C	AHP	미통과 사유																				
1차																									
2차																									
② 선행 예비타당성조사 신청 이력	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 20%;">신청시기</th> <th style="width: 40%;">사업내용</th> <th style="width: 30%;">미선정 사유</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1차</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2차</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 해당없음</p>		신청시기	사업내용	미선정 사유	1차				2차															
	신청시기	사업내용	미선정 사유																						
1차																									
2차																									

⑧ 정부고시 민간투자사업 대상여부 (민간투자사업으로 추진하는 경우만 해당)

① 정부고시 민간투자사업 대상여부	○ 해당없음
--------------------	--------

⑨ 민자적격성 판단 관련 사항(해당없음)

① 필수 민자 검토 대상 해당 여부	○ 해당사항 없음
② 민간투자사업의 추진방식	○ 해당사항 없음
③ BTO 추진방식의 사용료 및 건설 보조금	○ 해당사항 없음
④ BTO 투자위험 분담형 추진방식의 사용료, 건설 보조금 및 위험 분담수준	○ 해당사항 없음

⑩ 예비타당성조사 면제요청 사유 (면제요청 사업만 해당)

① 예비타당성조사 면제요청 사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 혁신성장과 일자리 창출지원방안('18.10.24, 관계부처)             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가균형발전과 지역경제 활성화에 기여하는 사업을 선정하고 예비타당성조사 면제를 포함한 신속한 사업추진 강구</li> </ul> </li> <li>○ 지역균형발전을 위해 국가 정책으로 추진이 필요한 경우 국무회의 심의·의결을 거쳐 예비타당성조사 면제(국가재정법 제38조제2항제10호)</li> </ul>
-------------------	--