FOCUS

- 믹서트럭 도심통행제한 완화 -
(도심통행증 발급)

레미콘 믹서트럭은 현재 도로교통법 제6조 1항에 규저한 도심권 통행제한에 대하여 일부 도로 및 시간의 제한을 받아왔다. 이에 따라 우리협회에서는 업권익보호 차원에서 믹서트럭 운행제한완화에 대한 요청을 지난해까지 수차례에 걸쳐 경찰청에 건의를 한바 있으며, 금년 8월 14일 정부는 규제개혁위원회를 열어 건설기계관련 규제개혁방안을 의결했다.

기존의 통행제한으로 인하여 업계는 과태료는 물론 건설 현장의 레미콘공급상의 애로를 겪어왔었다. 이러한 어려움보다 레미콘의 특성상 90분내 타설을 하여야 하며, 또한 레미콘을 연속적으로 타설을 하여야 우수한품질의 콘크리트를 만들수 있기 때문에 이번 통행증 발급은 우리업계는 물론 건설사들의 애로를 해소하는 계기가 되었다.

협회에서는 '98. 8. 27일 서울지방경찰청과 몇차례의 협의를 거쳐 통행증발급에 따른 구체적인 방법을 결정하였다. 발급방법에 있어서는 기존의 차량번호지정을 공용으로, 제한시간(오전 07:00~10:00, 오후 18:00~21:00)을 받던 러시아워시간을 전면 허용하여 24기간 도심권 운행이 가능하게 되었다.

이에 협회에서는 지난 9월 21일 일괄적으로 통행증을 발급하여 업체별로 배부하였다. 통행증 유효기간은 1998. 9. 21~1999. 3. 20까지이며 매 6개월마다 갱신 발급키로 하였고, 통행증재발급 및 통행증관리, 통행증부착, 운행상 문제등 통행증과 관련된 모든 제반사항은 협회에서 일원화하여 복잡한 절차와 시간을 줄일수 있도록 하였다.

통행증발급 및 통행제한 완화조치에 따라 앞으로 공사현장에 레미콘 공급이 원활히 이루어질 수 있게 되었으며, 통행제한에 따른 과태료의 경감부분이 레미콘업계에 큰 도움이 되리라 기대된다.

- KS L 5201(포틀랜드시멘트) 규격 개정 반대 -

국립기술품질원에서는 고시 제 1998 - 221호('98. 9. 10) 관련하여 현행규정의 포틀랜드시멘트의 원료 및 제조방법에 있어서 고로슬래그, 플라이애쉬, 포졸란, 기타 첨가제등을 시멘트의 5%이내에서 혼합분쇄 또는 단독 분쇄할수 있다는 규정을 고로슬래그에 한해 5% 더 첨가하여 혼합분쇄 할수 있도록 개정(안)을 발표 하였다.

이에 대하여 우리협회에서는 현행의 KS규격도 문제가 있다는 지적과 함께 다음과 같은 이유로 반대의견을 '98. 9. 23 국립기술품질원 섬유화학표준과에 제출하였다.

1. 외국의 시멘트규격과 비교

1) 보통포틀랜드시멘트란 일반적으로 고로슬래그와 같은 부산물을 혼입하지 않은 순수시멘트를 말하며, 이에대한 고로슬래그를 혼입할 경우 현 고로시멘트 규격으로서 관리해야 할 것임.

2) 현재 일본의 JIS규격에서 본떠온 1종을 5%이내에서 첨가제를 혼합분쇄할수 있다고 규정하고 있으나 그렇다고 본다면 굳이 1종보통포틀랜드시멘트에 고로슬래그를 첨가할 것이 아니라 일본의 규격과 같이 하여야 할 것임.

〔일본JIS의 예〕

혼합시멘트의 종류	고로시멘트(JIS R5211)
A종	5%초과30%이하
B종	30%초과60%이하
C종	60%초과70%이하

2. 고로슬래그를 10% 첨가 했을때의 품질상의 문제점

1) 시험결과에도 나타났듯이 초기강도(3일, 7일)에 미달되는 것으로 나타났으며, 현실적으로 건설사들이 요구하는 초기강도 불합격품으로 판정났을 때 레미콘제조회사의 책임으로 부담하기에는 너무 위험함.

2) 고로슬래그를 10%로 더 첨가했을 경우, 콘크리트의 강도는 초기재령(3일, 7일)은 보통포틀랜드시멘트를 사용한 제품에 비해 10-20%저하 하는 것이 일반적으로 나타나고 있으며, 초기강도발현 및 응결지연으로 품질의 확보가 어려움.

3) 고로슬래그분말을 10%첨가할 경우 앞에서 말했듯이 초기강도의 저하로 건설사의 초기강도(3일, 7일)에 합격할 것을 요구할 경우 레미콘업체로서는 요구강도의 만족을 위하여 시멘트 투입량을 늘려야 하는 것이 불가피하며, 이로인한 원가상승요인이 발생 함.

4) 또한 레미콘은 골재, 시멘트, 물등을 혼합하여 만드는 제품으로 골재재활용 및 회수수재활용등으로 그렇지 않아도 품질관리에 어려움이 많은 가운데 부산물을 첨가한 시멘트를 사용하라고 하는 것은 레미콘의 품질관리상 어려움을 더욱 가중시키는 결과를 초래함.

3. 규격개정으로 인한 관리상의 문제점

1) 시멘트제조시 고로슬래그를 10%이내에서 혼합할 경우 시멘트 메이커별 혼합이 상이할 것이 예상되는바 레미콘공장은 하나의 사일로로 운영되고 있는 실정에 비추어 시멘트관리 및 시멘트품질상의 편차가 심하게 나타날 우려가 높음.

2) 규격개정시 현 레미콘배합설계가 맞지 않으므로 모든 레미콘 제조공정과정에서 재배합설계를 맞춰야 하며, 이에따른 경제적 부담이 가중됨.

4. 이상의 모든 문제점으로 인한 레미콘업계의 어려운 사정을 감안 1종 보통포틀랜드시멘트를 개정하기 보다는 기존의 고로슬래그시멘트(KSL 5210)를 보완하여 소비자의 선호도를 높이는 방안이 검토되어야 한다고 이번의 개정을 이와같은 이유로 반대함.

- 과적차량 운행 예방을 위한 홍보전단 배포 -

지난 9월 21일 건설교통부에서는 과적차량 운행을 예방하기 위하여 그동안의 과적차량 운행 위반자에 대한 처벌을 강화하고, 과적차량 단속 공무원에게 사법권을 부여하는 등 도로법 관련제도를 개선하여 홍보한 바 있으나 일부 운전자, 운수업체 및 화주들의 인식부족으로 인한 과적차량의 운행이 계속되고 있다고 밝혔다.

이러한 지적에 따라 '98. 9. 21~10. 17(1

개월간)까지 과적차량 운행예방을 홍보키로 하였다. 홍보방법으로는 각 지방국토관리청, 시 · 도 및 한국도로공사 직원이 과적차량단속검문소에서 화물자동차 운전자등에게 직접 나누어 주고 있으며, 지속적으로 과적차량 운행예방과 단속을 펼칠 것이라고 덧붙였다.

현재 과적차량 단속에 따른 처벌기준이 강화되었으며, 그 내용으로는 첫째 해당관련법규로는 도로법 제54조, 제83조, 제86조와 도로법시행령 제28조의 3에 규정하고 있다.

둘째 운행제한기준은 축하중 10톤 또는 총중량 40톤 초과차량, 높이 4m, 길이19m, 폭 2.5m 초과차량이다.

셋째 처벌범위로는 운행제한기준을 위반한 자, 과적을 지시 · 요구한 자(차주포함), 위반한 자가 속한 법인 또는 개인(사업주), 계측에 불응 및 도주한 자 등이 처벌범위에 해당된다.

넷째 처벌내용으로는 1년 이하의 징역 또는 200만원 이하의 벌금, 6개월 이내 자동차 사용정지, 1회 운반마다 5일의 건설기계사용 정지 처분이 내려진다.

건설교통부는 이러한 과적차량 운행 예방에 있어 운행이 불가피한 경우 사전허가로 운행이 가능토록 하였으며, 이때 허가절차①허가신청→②도로관리청심사→③운행허가(필요시 우회 또는 구조물 보강)를 거쳐야 하며 허가신청에 필요한 서류(제한차량 운행허가 신청서 1부, 차량검사증 1부, 차량중량계산표 1부, 운행노선도 1부, 구조물통과 하중계산서, 기타 도로관리청이 필요로하는 서류)를 제출하여야 한다.

- 건설기술자 경력신고의무 -
(협회 회원가입 반발)

건설교통부에서는 1997년 1월 13일 건설기술관리법(제6조의 2)을 개정하여 금년도 7월 31일까지 레디믹스콘크리트 · 아스팔트콘크리트 · 철강재 생산업체에 소속된 건설기술자를 건설기술인협회에 신고토록 의무화하였다.

건설기술자 경력신고와 관련하여 건설기술인협회에서는 회원가입을 하지 않으면 건설기술자 신고를 받아주지 않는다는 횡포에 건설기술자들이 반발하고 있다. 건설기술인협회는 건설기술자 경력신고를 빌미로 회원가입을 강제하고 있으며, 작년 26만명의 회원으로부터 연간회비 3만~5만원을 받아 68억원의 이익을 내기도 했다.

이에 우리협회에서는 회원사 건설기술자경력신고에 대한 부당한 사례를 국민고충처리위원회와 규제개혁위원회, 공정거래위원회, 건설교통부에 지난 7월 27일과 8월 12일 두차례에 걸쳐 건의한 바 있다.

한편 관련업체 및 단체들은 레미콘, 아스콘, 철강재 등 건설자재로 분류할 수는 있겠으나, 건설기술관리법의 개정취지가 자격증불법대여 및 부실공사를 방지한다는 측면에서 레미콘 · 아스콘 · 철강재 생산업체까지 범위에 넣은 것은 건설기술인협회의 세수확보를 위한 로비활동의 성과라는 지적이 높은 가운데 신고제도의 폐지를 주장하고 있다.

규제혁위원회는 각종법령에 근거한 정부업무를 위탁받아 대행해온 각종 협회에 대한 개혁을 위해 이들 협회의 권한을 폐지하는 구체적 방안을 마련토록 지시했으며, 각 부처별로 마련한 개혁방안을 9월말까지 제출받아 10월중 심사한뒤 구체적인 시행방안을 마련하고, 연내에 관련법령을 개정할 계획이라고 밝혔다.

- 일본 레미콘산업의 현황 -

1992년도부터 1996년도까지의 일본의 생콘산업의 월별레미콘출하현황(표1참조)을 살펴보면, 90년도 이후 뚜렷한 성장세를 보이지

〔표 1〕 月別 生콘크리트 出荷現況

(단위 : 천m^3, 전년비)

	92년도		93년도		94년도		95년도		96년도	
1	10,067	97.6	8,680	85.9	8,571	98.7	8,315	97.0	8,719	104.8
2	13,635	100.2	12,522	91.5	11,351	90.6	11,547	101.7	12,278	106.3
3	12,647	90.2	13,158	130.7	12,843	97.6	11,904	92.7	12,151	102.1
4	11,829	92.2	11,578	97.5	11,907	102.8	10,685	89.7	11,534	107.9
5	11,084	90.5	9,748	87.6	10,138	104.0	9,827	96.9	10,933	111.3
6	12,364	98.3	10,866	87.6	12,228	112.5	11,617	95.0	11,221	96.6
7	13,525	97.1	11,883	87.6	12,182	102.5	11,026	90.5	12,269	111.3
8	10,583	89.9	10,261	86.6	10,646	103.8	10,468	98.3	10,867	103.8
9	12,680	101.4	11,664	91.7	11,476	98.4	12,253	106.8	11,772	96.1
10	13,365	95.7	12,874	96.4	12,686	98.5	12,881	101.5	13,328	103.5
11	12,662	85.6	12,939	102.2	13,191	101.9	13,003	98.6	13,059	100.4
12	13,850	93.5	13,430	97.0	13,455	100.2	13,556	100.8	13,343	98.4
計	148,293	94.2	139,602	93.9	140,673	100.8	137,088	97.5	141,481	103.2

주)일본 통산성「생콘크리트통계 사반기 보고」

〔표 2〕 生콘크리트 生産能力及 操業度

년 도	공장수	생산능력		생산계획		1개공장당 생산량		조업도
		천m^3	전년비	천m^3	전년비	천m^3	전년비	
91	5,372	1,123,689	101.8	202,605	99.4	37,715	99.8	18.0
92	5,373	1,148,643	102.2	192,954	95.2	35,912	95.2	16.8
93	5,040	1,155,874	100.6	186,431	96.6	36,990	103.0	16.1
94	5,021	1,184,110	102.4	189,473	101.6	37,736	102.0	16.0
95	4,995	1,200,001	101.3	196,120	103.5	39,263	104.0	16.3

주)공장수 · 생산능력은 당해연도말 기준. 통산성의 원재료소비 통계 추계

〔표 3〕 生콘크리트 出荷額 月産能力

년 도	출하수량(천m^3)	출하액(백만엔)	가격(¥/m^3)	월생산능력	가동율(%)
90	171,671	1,980,313	11,536	67,906	21.1
91	169,938	2,000,647	11,773	71,188	19.9
92	148,293	1,766,569	11,913	67,533	18.3
93	139,602	1,656,886	11,859	68,628	17.0
94	140,673	1,655,346	11,767	69,418	16.9
95	137,088	1,619,044	11,810	70,363	16.2
96	141,481	1,665,096	11,769	70,242	16.8

는 않으며 감소와 증가의 폭이 교차되면서 안정성을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

이는 급속도로 발전한 80년도 일본의 레미콘산업이 정점을 상회하는 시점에서 90년도의

안정성을 나타내고 있다는 것은 근간 우리나라의 레미콘산업에 대한 방향지침을 예시해 주는 것으로 해석할 수 있겠다.

일본 생콘크리트의 공장수 및 생산능력을 표2에서 살펴보면 90년초까지만 해도 공장수의 증가를 보였으나 94년도부터 공장수는 점차 줄어드는 것으로 나타났으며, 이유는 현재 일본에서의 생콘산업은 수요량 감소로인한 공장집약화로 급진전되면서 공장수의 감소는 앞으로 계속 이어질 것으로 내다보고 있다. 또한 현재 일본은 생콘산업의 위기극복을 위한 다양한 경영전략을 펴고 있으며 아직까지 뚜렷한 방안은 제시하지 못하고 있는 것으로 파악됐다.

- 단체수의계약물품 구매 경쟁요소 도입 -

조달청은 지난 9월1일자 관보에 단체수의계약제도의 바람직한 운용 선도와 제품에 대한 기술개발 및 품질향상 촉진으로 수요기관에 보다 나은 조달서비스를 제고하고 중소기업의 경쟁력 향상을 도모하기 위한 단체수의계약물품 구매시 경쟁요소를 도입한다고 밝혔다.

운용방안에 있어 단체수의계약물품구매시 문제가 발생된 품목에 대하여는 경쟁입찰로 전환하여 구매하고 또한 경쟁방법으로는 조합원간 지명경쟁 방법으로 구매, 중소기업간 제한경쟁 방법으로 구매, 일반경쟁방법으로 구매하는 세가지 방법을 검토하고 있으며 그 내용을 보면 다음과 같다.

첫째 조합원간 지명경쟁 방법으로 구매 할 경우

- 2회이상의 가격자료제출 요구에 응하지 않은 품목(생산조합원 모두를 지명)
- 복합물품으로 조합별 분리가 곤란하거나, 주물품 조합으로 계약대상자 선정시 이의가 있는 품목등 (관련조합 조합원 모두를 지명)

둘째 중소기업간 제한경쟁 방법으로 구매할 경우

- 수의시담 포기 품목, 물량배정 관계로 사회적 물의야기 품목
- 정당한 사유없이 지체 납품 또는 불량품을 납품한 품목(년간3회 이상)
- 하청생산으로 납품되었음이 확인된 품목
- 3차 시담결과 시담미성립 품목, 부정당업자로 제재된 조합의 품목
- 추정가격이 20억원이상 품목으로 수요기관의 요청이 있거나, 제품의 특성상 경쟁방법으로 구매함이 효율적인 품목등

셋째 일반경쟁 방법으로 구매 할 경우

- 조합원간 지명경쟁 또는 중소기업간 제한경쟁으로 집행하였으나 유찰된 경우
- 단체수의계약물품으로 부당 지정된 품목 (생산조합원 기준미달 등)

경쟁전환 적용기준으로는 구매추진중의 경쟁전환 사유가 발생된 품목에 대하여는 해당 구매건에 적용하고, 부정당업자제재 조합품목의 경우 입찰참가자격제한기간 동안에 적용하고, 기타 경쟁전환 사유발생품목의 경우 단체수의계약제도의 취지를 고려하여 사안별로 검토 적용할 것이라 발표했다.

- 연도별 레미콘 소비실태 비교 -

(국민1인당 레미콘 소비량)

1965년도 우리나라에 레미콘이 도입된지 30년이 지난 오늘날 레미콘의 소비형태도 건축구조물 및 소비자의 다양한 선택에 따라 많은 변화의 추이를 보이고 있다.

우리나라 레미콘소비형태를 살펴보면 주택, 도로등 레미콘이 다양하게 사용되고 있으며 레미콘은 생활에 있어 필수품목으로 되어버렸

〔표 1〕 우리나라 국민 1인당 레미콘 소비량

년 도 별	레미콘출하실적(m^3)	국민 총인구(명)	국민1인당 레미콘소비량(m^3)	비 고
90년	58,415,255	42,869,283	1.36	
91년	81,130,127	43,295,704	1.87	
92년	87,216,967	43,747,962	1.99	
93년	91,071,174	44,194,628	2.06	
94년	106,591,935	44,641,540	2.38	
95년	114,731,097	45,092,991	2.54	
96년	125,805,765	45,545,282	2.76	
97년	133,196,735	45,991,257	2.89	

다. 사회의 고도화, 전문화 되어감에 따라 국민의 레미콘에 대한 수요는 점차 증가하고 있으며 90년도이후의 레미콘의 국민 1인당 소비실태를 나타낸 것이 〔표 1〕에 나타나 있다.

외국의 경우 93년도 인구 1인당 일본 1.42m^3 스위스 1.37m^3 이스라엘 1.20m^3 그리스 1.15m^3로 기타 유럽에서는 1m^3가 채 되지않는다. 이는 유럽에서는 콘크리트보다 자연의 조화를 이룬 목재가옥이 주류를 이루고 있는 것으로 나타났다.

- 대림산업 신기술 개발 -

(터널시공 기술 신기술지정신청)

대림산업은 지하철, 고속철도등 대규모 토목공사에서 시행하는 터널시공의 안전성과 시공성을 확보할 수 있는 터널관련 신기술 두 가지를 개발하여 최근 건교부에 신기술지정신청을 냈다.

특히 이번에 개발된 신기술은 '터널라이닝 타설용 거푸집시스템' 과 '터널콘크리트양생용 자동살수 장치' 로 '터널라이닝타설용 거푸집시스템' 은 종래의 타설거푸집 서리치방법은 터널벽과 거푸집사이의 공간에 설치된 철근 조립체에 의해 유동이 간섭받게 되어 재료가 분리되는 문제가 있었다. 또 콘크리트재료가 균일하게 혼합되지 않은 상태로 타설 · 양생되므로 라이닝콘크리트구조의 내구성을 악화시켜 부실시공의 원인이 되어왔다.

대림기술진은 종전시공법의 이같은 문제점을 개선하기 위해 일정간격으로 다수의 확인창과 콘크리트 압송라인을 형성시킨 특수 거푸집을 개발하였다. 이로써 콘크리트의 재료분리를 최대한 억제하도록 했으며 터널벽과 거푸집사이에 철근 조립체를 지지하기 위한 보조재를 설치해 터널시공의 견고성을 높였다. 또 거푸집 좌우측 벽에 콘크리트의 레벨을 측정하기 위한 감지수단과 내부진동장치를 구비, 콘크리트 라이닝의 완성상태를 확인할수 있도록 했다.

'터널콘크리트 양생용 자동 살수장치' 는 종래의 터널라이닝콘크리트 양생법은 모든작업을 수작업에 의존 경제성이 떨어지는 데다 살수작업이 불편이 많아 부실의 위험을 항시 안고 있었다. 이같은 점에 착안된 신기술은 라이닝 콘크리트의 양생관리를 위한 살수작업을 자동화함으로써 살수작업의 신뢰성을 높였다.

신기술의 구성은 크게 다수의 노즐을 일정한 간격으로 배치한 물분무수단 급수관에 물을 공급하는 물공급수단으로 이뤄져 있다.

1998년 8월 31일

구 분	일반건설업체	주택건설업계	계	비 고
서 울	103	107	210	
부 산	45	57	102	
대 구	19	21	40	
인 천	29	40	69	
광 주	6	10	16	
대 전	12	4	16	
경 기	60	28	88	
강 원	13	5	18	
충 북	11	17	28	
충 남	13	3	16	
전 북	9	3	12	
전 남	24	5	29	
경 북	21	5	26	
경 남	58	22	80	
제 주	5	3	8	

- IMF이후 건설업체의 부도 속출 -

작년말 IMF이후 건설업체의 부도는 속출하고 있으며, 앞으로도 공공공사를 제외하면 기업체의 신규투자부진과 부동산 경기의 급냉으로 년말과 내년초 까지의 부도행진은 계속될 것으로 보여진다. 건설경기의 위축은 곧 대형건설사 및 중소건설사들의 부도로 이어지고 그여파로 건설자재납품업체로 이어져 부도의 도미노현상 현실로 나타날 것이라는게 업계관계자의 전망이다.

98년 8월말 현재 건설업체의 부도현황을 살펴보면 다음 표와 같다.

일반 건설업체 약 4,300개사중 428개사가 부도가 난 상태이며, 주택건설업체는 전체 3,053개사중 330개사 부도가 났다.

- 내년도 SOC 투자 12조 705억원 확정 -

정부는 9월 24일 국무회의를 열어 내년도 정부예산을 금년보다 6.2%늘어난 85조7천900억원 규모로 편성하였다.

사회간접자본 부문의 경우 물류비 절감과 고용창출, 경기활성화, 지역균형발전등의 효과를 거두기 위해 투자우선순위를 두고 98년도 11조5천2억원보다 5.0%증가한 12조705억원으로 확정 지었다.

기획예산위는 IMF이후 경기침체로 인한 건설경기의 감소로 내년에 집행될 공공공사의 50%정도를 1/4분기에 발주하는등 시설사업 예산을 조기집행하여 경기부양효과를 극대화하기위해 부처별로 철저히 준비토록 하였다.

현재 국책사업으로 추진중인 경부고속철도 1단계사업에 5천820억원의 예산을 투입, 예정대로 오는 2004년까지 완공하고 또한 인천신공항도 2001년 1월1일 개항을 위해 내년도에 7천936억원의 재정을 집중투자한다고 밝혔다.

이와함께 서해안고속도로도 당초 예정보다 완공을 1년 앞당겨 2001년 개통키로하고 이에

사회간접자본 및 지역균형개발 투자

(단위 : 억원)

투자부문	'98예산	'99예산(안)	증 감	주 요 내 역
● 도로	56,932	61,041	4,109	
-고속도로	17,979	19,668	1,689	고속도로 총규모 : 35,553→39,072
-국도	38,954	41,373	2,420	일반국도 : 16,191→14,500(△1,691)
● 철도	18,283	18,160	△123	
-고속철도	5,237	5,820	583	1경부고속철도 -사업비 : 4,770→5,555(증785) -관리비등 : 467→265(△202)
-일반철도	13,046	12,340	△706	수원~천안 : 1,125→1,300(증175) 전라선 : 1,140→1,000(△140) 송정리~목포 : 1,200→900(△300) 충북선전철 : 75→200(증125)
● 지하철	9,441	10,304	863	서울 : 2,707→3,126(증419) 부산 : 2,641→2,706(증61) 광주 : 1,099→1,151(증52)
● 항만	10,058	9,460	△598	
-신항만	2,376	3,617	△1,241	부산신항 : 1,335→2,467(증1,132) 목포신외항 : 385→251(△134)
-일반항만	7,682	5,843	△1,839	부산항 : 674→306(△368) 목포항 : 152→187(증37) 군산항 : 737→638(△99)
● 공항	9,913	10,223	310	
-인천국제공항	7,292	7,936	644	공항시설 : 5,410→5,477(증67) 교통시설 : 1,696→2,269(증573)
-일반공항	2,346	1,967	△378	무안 : 74→240(증166) 예천 : 7→50(증)43 전주 : 8(순증) 김해 : 519→117(△402) 한국공항공단 : 155→0(순감)
-공항안전시설	276	320	44	항공관제이설 :
● 수자원	6,929	8,057	1,127	남강댐 '98완료소요 : 142→0
-댐	3,598	4,080	481	횡성댐 완공소요 : 71→114(증43)
-치수	3,331	3,977	646	영천도수로 : 251→308(증57) 용담댐 : 698→514(△184) 댐용지보상비 : 2,150→2,850(증700) 하천치수 : 2,767→3,448(증681)
● 대중교통지원	-	200	200	공영차고지 150, 환승주차장 50
● 산업단지	3,445	3,260	△185	공업용수도 : 1,307→768(△539) 산업단지 융자 : 670→490(△180)
합 계	115,002	120,705	5,703	5%증가('98 당초예산대비 20.5%증가)

4천9억원을 배정, 수원~천안 복복선 1천300억원, 전라선 1천억원, 호남선 900억원등 건설공사의 신속한 완공을 위해 계속비사업으로 전환하여 조기 완공토록 하였다.

지역균형발전을 위해 지역숙원도가 높은 사업에 예산을 우선배정 서울~울산간, 광주우회도로등 설계가 끝난 5개 신규고속도로를 착공(600억원)하고 무안~광양간 내륙고속도로 건설을 위한 사전조사(10억원)를 실시토록 하였다.

- 건설기계관련제도의 폐지 및 개선 -

규제개혁위원회에서는 지난 8월 14일 건설기계관련제도의 건설공사 수행의 원활화를 위하여 건설기계 대여업 구분 단순화, 건설기계 정기검사와 정기점검 일부폐지, 건설기계 재검사시 정비명령 제도 폐지, 건설기계조종사 면허제 통폐합, 건설기계조종사 정기적성검사 면제, 건설기계조종사 정기교육제도 폐지등을 골자로 건설기계관리법 시행규칙을 오는 10월까지 개정작업을 거쳐 11월부터 시행하기로 했다.

<table>
<tr><th>과 제 명</th><th>개 선 방 안</th><th>필요조치사항</th></tr>
<tr><td>1. 건설기계대여업 구분의 단순화</td><td>○ 기존 '종합', '단종', '개별' 건설기계대여업 구분을 폐지하고 공동건설기계대여업, 개별건설기계대여업으로 분류
- 기계대수 기준도 철폐</td><td>건설기술관리법 시행령 개정('98. 12)</td></tr>
<tr><td>2. 건설기계 정기검사와 정기점검 일부 폐지 및 유효기간 연장</td><td>(1단계)
○ 정기검사 대상 건설기계의 범위를 축소시키고, 유효기간 연장
<table>
<tr><th>대 상 기 계</th><th>기존유효기간</th><th>개선방안</th></tr>
<tr><td>불도저, 롤러, 노상안정기</td><td>2년</td><td>폐지</td></tr>
<tr><td>로더, 지게차
모터그레이더, 천공기</td><td>1년</td><td>2년</td></tr>
<tr><td>콘크리트펌프, 아스팔트 살포기, 굴삭기</td><td>1년</td><td>1년</td></tr>
<tr><td>덤프트럭
콘크리트 믹서트럭</td><td>1년6개월</td><td>1년</td></tr>
</table>
○ 정기점검대상의 축소 및 점검주기 연장
<table>
<tr><th>대 상 기 계</th><th>기존유효기간</th><th>개선방안</th></tr>
<tr><td>노상안정기</td><td rowspan="3">최초의 정기 검사일로부터 6개월이 되는날 그후 매1</td><td>폐지</td></tr>
<tr><td>덤프트럭
콘크리트믹서트럭</td><td>출고후 2년면제 그후 매 1년</td></tr>
<tr><td>콘크리트펌프
아스팔트살포기</td><td>출고후 2년면제 그후 매2년</td></tr>
</table>
(제2단계)
○ 정기검사와 정기점검을 통폐합하여 일원화 (2001년 1월부터)</td><td>○ 건설기계관리법 시행규칙 개정 ('98. 10)</td></tr>
</table>

과 제 명	개 선 방 안	필요조치사항
3. 건설기계 재검사시 정비명령제도 폐지	○ 건설기계 정기검사에서 불합격한 경우 6개월이내 시 · 도지사의 정비명령에 따라 재검사를 받도록하던 것을 정비명령없이 불합격 즉시 재검사 받을수 있도록 개선	○ 건설기계관리법 시행규칙 개정('98. 10)
4. 건설기계조종사 면허제 통 · 폐합	○ 세분화된 기술자격분야 및 면허구분을 일부 통 · 폐합 (기술분야 : 국가기술자격법) 스크레이퍼, 모터그레이더 → 모터그레이더 아스팔트믹싱플랜트, 콘크리트믹싱플랜트, 쇄석기 → 쇄석기 준설선, 사리채취기 → 준설선 (면허종류 : 건설기계관리법) 스크레이퍼, 모터그레이더 → 모터그레이더 아스팔트믹싱플랜트, 콘크리트믹싱플랜트, 쇄석기 → 쇄석기 준설선, 사리채취기 → 준설선 (교육이수만으로 조종할 수 있는 기계) 3톤미만 굴삭기, 로더 -5톤미만 불도저,굴삭기,로더 및 3톤미만지게차 (자동차 면허 소지자에 한함)	○ 국가기술자격법 시행령 및 건설기계관리법시행규칙 개정 ('98. 10)
5. 건설기계조종사의 정기적성검사 면제	○ 5년마다 받아야 하는 정기적성검사를 60세미만의 경우 폐지하고, 60세 이상의 경우에만 매 5년마다 실시	○ 건설기계관리법 시행규칙 개정 ('98. 10)
6. 건설기계조종사의 정기교육제도 폐지	○ 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭의 조종사에 대해 매년1회 (8시간이상)의 정기교육을 실시하던 것을 폐지 -사고자등에 대해서 수시로 교육할 수 있는 법적 장치는 현행대로 유지	○ 건설기계관리법 시행규칙 개정 ('98. 10)
7. 건설기계사업 휴지시 휴지기간 보험료 납부 면제	○ 건설기계사업을 휴지(6월이내)하고 건설기계 등록번호판을 관할 관청에 영치할 경우 휴지기간 동안 책임보험료를 보험회사로부터 면제받을수 있도록 조치	○ 건설기계관리법 시행규칙 개정 ('98. 10)
8. 콘크리트믹서트럭의 도심통행 허용 확대	○ 서울시 및 5개 광역시의 경우 콘크리트믹서트럭을 대상으로 한 도심통행증을 회사별로 보유차량의 50%까지 발급 ○ 기타 42개 시 · 군에서는 콘크리트믹서트럭 도심통행제한 폐지	○ 지방경찰청 도로교통고시 개정 ('98. 10)