



II 국내정보

제9차 한·중 도로협력회의 개최

한·중 도로협력회의는 한·중 양국간의 도로기술 발전과 정보교류 및 상호 우호증진을 목적으로 하고 있으며, 9차회의인 올해는 중국에서 주최했다.

○ 회의기간 : 2004. 5. 24. ~ 5. 31. (8일간)

○ 대표단 구성

- 건설교통부 도로국장
- 건설교통부 도로건설과장
- 도로교통협회 조건창 부회장
- 한국도로공사
- 駐중국 건교관은 현지에서 대표단 합류

○ 발표 및 토의 의제

- 지난 협력회의에는 「교량관리시스템」과 「통행료징수체계」등을 토의한데 이어, 금년에는 「도로포장설계법」과 「과적차량관리」 등을 주요 토의안건으로 선정하였다.
- 중국측에서는 중부내륙 고속도로에 건설된 시험도로는 「한국형 포장설계법」개발에 필수적인 시설로서, 도로포장 설계기술 발전에 획기적인 역할을 담당할 것으로 평가되며 매설된 계측기(2000여개) 등 연구결과에 대하여 상호교류와 과적차량으로 도로포장 파손이 심각한 상태로 한국의 과적차량 단속제도 등에 대한 많은 관심과 교류 희망하고 있다, 또한 중국이 장대교량 공동시험에 있어서는 세계적인 수준이므로 한국의 장대교량 설계시에 공동시험은 중국 기술진이 참여할 수 있도록 요청하였다.

구 분	한 국	중 국
과적	과적차량 관리정책	과적차량 관리정책 및 조치
포장	역학적·경험적 아스팔트 포장 설계법 개발	아스팔트포장 설계법
	콘크리트포장 설계법의 개발방향 및 미래	콘크리트포장 설계법
	콘크리트 포장시공 품질관리 기준	콘크리트포장 시공

○ 주요일정계획

일 자	주 요 일 정
5.24(월)	북경도착 및 중국교통부차관 면담
5.25(화)	제1차 도로기술협력회의(북경)
5.26(수)	고속도로 참관
5.27(목)	제2차 도로기술협력회의(광서성 남녕)
5.28(금)	고속도로 및 도로건설현장 참관
5.29(토)	제10차 한중도로협력회의의 준비안건 토의
5.30(일)	교량 및 고속도로 참관
5.31(월)	귀국

제3회 한·미 교통협력회의 개최

- 한국과 미국의 교통분야 공무원 및 민간관계자들이 만나 양국의 교통 정책을 교류하고 상호협력을 도모하는 한·미 교통협력회의가 2004.5.31부터 6.2까지 우리나라에서 개최되었다. 한·미 교통협력회의는 지난 '1995년 한·미 교통협정약정을 체결한 이후 올해로 세 번째로 열리는 것으로, 이번 회의에 미국측에서는 교통부 Mr. Walt Kulyk 과장 등 과장급 8명의 대표가 참석하였으며, 우리측은 이인수 수송물류심의관이 수석대표로 참석했다.
- 이번 회의에서는 특히 우리나라가 현재 중점추진중인 교통약자의 교통수단 접근성 향상대책, BRT기술, ITS, 고속철도분야의 협력 등을 의제로 선정하여 양국의 정책(기술개발) 방향과 협력방안 등에 대해 논의를 했으며, 향후 우리나라 교통정책 수립과 발전에 많은 도움이 될 것으로 기대된다.

아시안하이웨이 시대의 개막

- 북한이 자국을 관통해 아시아와 유럽을 연결하는 총연장 14만km의 '아시아 고속도로' 건설을 위한 협정에 서명할 것으로 전망된다.
- 아시안하이웨이 네트워크 정부간 협정 서명식은 지난 4. 22일부터 중국 상해에서 개최된 제60차 UN ESCAP(아·태 경제사회 위원회) 총회에서 「아시안 하이웨이 정부간 협정」과 관련, 32개국 회원국중 23개국이 4.26서명하였고, 북한, 러시아, 인도, 말레이시아, 방글라데시, 싱가포르, 필리핀, Azerbaijan, Turkmenistan 등 9개국은 참석은 하였으나, 각국의 내부절차상의 미이행 등을 사유로 추후 서명할 계획이었다.
- 서명한 23개국 중 중국, 일본, 우즈베키스탄 등 3개국은 최종서명하였고, 한국 등 20개국은 추후 비준, 수락 또는 승인을 요하는 조건부 서명을 함에 따라, 본 협정은 최소 8개국 이상이 최종서명을 하고, 3개월이 지나야 발효되므로 금년말경(추정)이후 발효하게 될 것으로 예상된다.
- Asian Highway는 아시아지역 국가간 교류확대를 위해 한·중·일·러·인도·이란 등 32개국을 연결하는 55개 노선 14만km로 구성되고 우리나라는 AH1노선와 AH6노선 2개 노선(907km)이 통과된다.
 - AH1노선 : 일본 도쿄→후쿠오카 -〈ferry〉- 부산-(경부고속도로)-서울→평양→중국→베트남→태국→인도→파키스탄→이란→터키
 - AH6노선 : 부산→(동해안 7번국도)→강릉→원산→러시아(하산)→중국 →카자흐스탄→러시아
- 본 협정은 19개 조항(노선망, 설계기준, 협정효력, 개정절차, 분쟁해결 등)과 3개 부속서(노선망·경유지, 설계기준, 표시·표지)로 구성되어 있고, 최종 협정이 체결되는 시점으로부터 3개월 이후부터 효력이 발생하게되며, 회원국은 협정내용에 맞추어 자국내 AH노선을 자국예산으로 정비하게된다.
- 우리나라는 기존 경부고속도로와 국도 7호선을 이용하게 되므로 새로운 도로 건설은 필요없으나, 협정체결 3개월 후부터 5년 내에 도로표지판에 노선번호(AH1, AH6)를 추가해야 한다

○ 향후추진계획

- 단계별 민간위탁 시행방안

» 1단계 : '04년도 138명분 민간위탁 시행 (38억원 정도)
(개정 배치기준 증원 108명, '03년 정년퇴직 30명)

» 2단계 : 자연감소 인원을 민간위탁으로 점진적 전환

» 3단계 : 일정 수준에 이르렀을 때 전면 민간 위탁

- 퇴직 등으로 자연감소되는 인원이 처리할 작업량에 해당되는 부분을 점진적으로 민간위탁 시행

- 도로관리원에서 결원이 생길 경우 현행 채용방식대로 하되 기존 도로보수원이 자격요건이 되는 경우 우선 근무전환 조치

○ 추진일정

- 방침결정 : '04. 4월

- 국도유지건설사무소 시행 준비 : '04. 5월~6월

- 국도유지관리업무 부분적 민간위탁 시행 : '04. 7월부터

국토지리정보원 지도박물관 건립

- 건설교통부 국토지리정보원(원장 : 신인기)은 경기도 수원시 원천동에 위치한 국토지리정보원내에 「지도박물관」을 건립하여 우리나라의 측지·측량, 지도제작 및 국토공간정보 구축의 역사를 한눈에 알 수 있는 자료를 전시하여 방문객 및 학생들의 현장 학습장으로 활용하고자 금년 11월 개관을 목표로 건축 및 전시장 인테리어공사를 추진하고 있다
- 「지도박물관」은 지상2층 지하1층(총면적 3,684㎡) 규모의 국토공간정보센터의 건물내 1층(985.54㎡) 전면적을 이용하여 고지도 발달과정, 측지·측량기술 발달과정, 지도제작과정 체험장을 비롯 관련 사료들을 수집·전시하여 선조들의 국토사랑 정신을 계승하고 발전시키는 주도적 역할을 담당하게 될 것이다
- 전시장은 제1전시장, 제2전시장, 중앙홀, 수장고(收藏庫)를 배치하고, 제1전시장에는 지도의 기원 및 우리지도의 역사·고지도, 국토지리정보원 발행지도, 세계의 지도를 쇼케이스 및 그래픽패널을 이용하여 지도의 발달과정을 한 눈에 볼 수 있도록 하고,

국내정보



- 아시안 하이웨이가 구축되면 아시아지역 국가간의 물적·인적 교류확대 및 남북간 도로망 연결로 교류협력 증진이 기대된다.
 - 서울-평양-중국(선양) : 7시간(620km)
 - 강릉-원산-러시아(하산) : 10시간(914km) 정도 소요예상

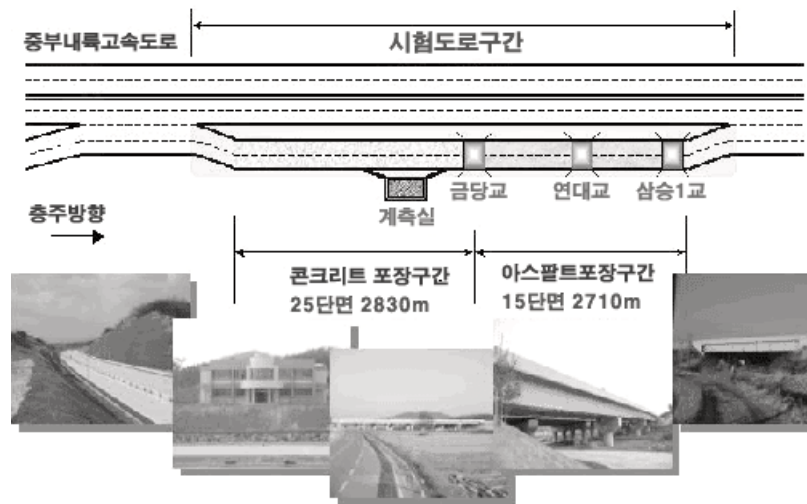
한국도로공사 손학래 사장 취임

- 손학래 사장이 6월 7일 한국도로공사 제12대 사장으로 취임 공식집무를 시작하였다.
- 손학래 사장은 취임사에서 '체계적인 도로망 운영', '고객중심 경영', '책임경영의 강화', '노사화합' 등을 강조하여 이를 실현하는데 전직원이 매진해 줄 것을 당부하고, 국민에게 봉사하고 의무를 다하는 공기업, 국민으로부터 아낌없는 찬사와 사랑을 받는 공기업이 되자고 강조했다.



중부내륙고속도로에 7.7km의 '실물 시험도로' 아시아 최초 개통

- 건설교통부와 한국도로공사는 5월 24일 오후 3시에 중부내륙고속도로에 7.7km의 '실물 시험도로'를 아시아 최초로 개통했다. 이 시험도로는 고속도로 본선과는 별도로 건설 운영되는 도로로, 실험실이 아닌 실제의 고속도로에서 각종 실험 데이터를 얻기 위해 지난 99년에 공사에 들어가 6년만에 개통하게 되었다. 이에 따라 중부내륙고속도로 충주방향 이용차량은 24일 오후 3시이후 여주분기점 1.1km 지점부터 계측기가 매설된 7.7km 시험도로를 통과하게 되지만 운전자는 기존 고속도로를 운행하는 때와 전혀 차이를 느끼지 못 상태로 주행하게 된다.
- 중부내륙고속도로와 나란히 달리는 7.7km의 2차로 고속도로인 시험도로는 한국형 포장설계법 개발 및 포장성능 개선방안을 정립하고 최적의 포장 및 유지보수 재료 선정, 포장수명 연장 등 포장 관련 기술발전에 크게 기여할 것으로 기대된다.
- 시험도로에는 구간별로 포장의 두께와 내부의 재질이 다른 콘크리트포장 25개 포장단면과 아스팔트포장 15개의 단면으로 구성되어 있어 구간별로 포장 성능을 검증하게 된다.
- 시험도로에는 콘크리트포장에 11종 1,261개와 아스팔트포장에 6종 636개의 계측



〈시험도로 개요도〉



〈위치도〉

기를 매설하여 도로의 통과 차량의 하중에 의한 반응과 환경에 따른 변화를 파악하게 된다.

- 정확한 차량별 하중을 측정하기 위해 시속 100km로 달리는 차량의 축(軸)당 무게와 축(軸)수를 정확히 파악할 수 있는 ‘고속축중계’ WIM(Weigh-In-Motion)의 도입으로 그동안 논란이 많았던 과적차량이 고속도로 포장에 미치는 영향을 정확히 규명해 나갈 계획이다.
- 한국도로공사는 시험도로에서 나온 각종 데이터를 건설교통부에서 추진하고 있는 한국형도로포장설계법 개발연구에 활용하고 모든 도로관련 연구기관 및 대학교에 연구자료로 제공하여 우리나라 포장기술을 한 단계 발전할 수 있도록 할 계획이다.

효율적인 국도유지관리업무를 위한 민간위탁 시행방안

○ 현 황

- 19개 국도유지건설사무소(제주청 포함)의 인원구성은 전체 2,555명 중 정규직이 1,060명으로 41.5%이고, 비정규직은 58.5%인 1,495명이며 이 중 도로보수원은 881명임

합 계	정규직				비정규직(기타직)					
	계	일반업무		과적단속 (기능직)	계	도로 보수원	과적단속			시설 청경
		일반직	기능직				소계	도로관리원	청경	
2,555 (100)	1,060 (41.5)	431	554	75	1,495 (58.5)	881 (34.5)	542	459 (18.0)	83	72

※ 공익요원 1,336명 별도

- 비정규직의 업무범위, 인건비 비중, 성과관리 체계 미비 그리고, 노조활동 등을 볼 때 이들의 인력관리가 국도유지 관리업무의 효율성 증대에 중요한 관건으로 부각되고 있음
- 2003년 개정된 도로보수원 복무 및 배치기준에서 관리기준을 차로 수에 관계없이 1인/15km로 되어 있던 것을 4차로 이상은 1인/10km로 조정(108명 증원) 하였음

○ 문제점

- 각 국도유지사무소의 관리구역이 넓어 일상 유지보수 작업을 위한 도로보수원들의 이동시간이 길고 실제 작업시간은 짧아서 비효율적으로 운영되고 있음
- 비정규직의 노조결성으로 국도유지사무소의 노조관련 업무가 추가되어 비정규직의 처우개선 등 운용을 수당과 복리후생비 확대 등으로 대응할 경우 법 체계상 맞지 않고 문제를 더욱 키울 수 있음
- 비정규직이 수행하고 있는 국도 일상유지관리 분야에 대한 도로이용자 만족도가 취약한 것으로 조사된 바 있어 대국민 서비스 재검토

○ 대책

- 개정된 배치기준에 따른 추가 소요인원과 정년퇴직 등으로 자연감소되는 인원을 감안하여 기정 예산 범위내에서 점진적으로 민간위탁시행(Outsourcing)방법 도입 추진
- 민간위탁 대상은 비핵심 업무인 제초 및 가로수 관리, 배수로 관리, 터널 및 갓길 청소, 제설작업 등 소속기관에서 필요하다고 예상되는 작업을 대상으로 시행
- 민간위탁 시행을 위한 세부운영요령을 작성하여 각 국도유지사무소에서 민간위탁 시행 시 시행착오를 최소화하도록 조치

- 제2전시장은 지도만들기 체험학습코너를 설치하여 방문객들이 지도를 직접 만들어 보는 등 현장실습을 통한 국토사랑을 직접 경험할 수 있도록 하고, 중앙홀에는 지도 제작에 사용하였던 측량기구, 도화기 등 장비를 전시하여 지도제작 기구의 변천사를 알 수 있도록 하였다. 수장고(收藏庫)에는 지도·측지 관련 역사적 사료 및 유물 등 귀중한 자료가 훼손되지 않도록 발전된 최신기법을 활용하여 보존·관리하게 된다
- 「지도박물관」이 개관되면 지금까지 흩어져 있던 지도·측량에 관한 역사를 한눈에 알 수 있도록 자료를 전시하게 되어 국민적 현장 학습장이 될 뿐 아니라 국가지리정보 발전의 새로운 장을 여는 기회가 될 것이다. 한편 지도박물관과 함께 운용되는 국토공간정보센터에서는 21세기 정보화사회의 국가발전을 주도하게 될 GIS산업의 유통, GPS 측량 등 국토공간정보구축을 위한 위치정보를 신속하고 정확하게 제공하여 디지털국토실현을 앞당기게 될 것이다.

시공능력평가제도 개선 추진방향 확정

- 건설교통부는 최근 일부 건설업계에서 제기하고 있는 시공능력평가제도의 문제점을 개선하기 위하여 『시공능력평가제도 개선 추진방향』을 확정하였다. 제도개선 추진방향에 따르면 2004년 6월말까지 개선안을 마련하고 하반기중 관련 법령을 개정하여 내년부터는 새로운 기준에 따라 시공능력평가가 이루어질 계획이다.
- 건설업체 시공능력평가제도는 발주자가 적정한 건설업체를 선정하는데 기초자료로 활용할 수 있도록, 건설업체의 공사실적, 경영상태, 기술능력, 신인도 등을 종합평가하여 업체의 시공능력을 금액단위로 환산하여 매년 공시(매년 7.31일)하는 제도로서, 발주자는 시공능력평가액을 기준으로 시공능력이 부족한 건설업체의 경쟁을 제한할 수 있으며, 조달청의 유자격자 명부제 및 도급하한제의 근거 등으로 활용되고 있다.
※시공능력평가액 = 실적평가액 + 경영평가액 + 기술능력평가액 + 신인도평가액
- 그간 시공능력평가제도는 건설업자의 시공능력에 대한 종합적인 정보를 발주자에게 적극적으로 제공함으로써, 건설산업 정보의 투명성을 제고하고 건설업체의 경쟁력을 강화하는데 기여하였으며, 특히, IMF이후 건설업체의 재무상태를 개선하기 위하여 실적평가비중은 낮추고 경영상태 평가비중을 상향('00년 개정, '01년 시행)

한 이후 건설업체의 부채비율이 지속적으로 감소추세에 있어 재무건전성 강화에 기여하고 있는 것으로 평가되고 있다.

일반업종에 대한 부채비율(%)

년도	1999	2000	2001	2002
부채비율	605.9	291.7	221.7	191.1

- 최근 일부 건설업계에서는 '00년 평가기준 변경 이후 경영평가액이 실적평가액에 비하여 다소 과다하게 평가되고 있으며, 일부 업체의 경우 실적은 거의 없는데도 자본금이 많아 경영평가액이 높아져 시공능력이 다소 부풀려서 평가되는 경향이 있다는 지적과 함께, 건설업자의 경영상태를 평가하는 지표인 실질자본금 및 경영평점이 건설업체의 재무상태를 적절히 반영하지 못한다는 지적도 제기하고 있었다.
- 건설교통부는 그동안 시공능력평가제도를 어떤 식으로 개선할 것인지에 대해 토론회 등을 거쳐 다양한 의견을 청취한 후 이번에 개선방향을 마련하게 된 것이다. 이번 제도개선 추진계획에 따르면, 건설교통부·관련협회·연구원·학계 등 전문가를 주축으로 T/F 팀을 구성하여, 2004년 6월말까지 개선방안을 마련하고, 7월초 공청회를 거쳐 금년중 평가기준 개선을 위한 건설산업기본법시행규칙 개정을 완료하기로 하였다. 이와 함께, 금년에 변경될 평가기준은 '05년 시공능력평가부터 적용하기로 함으로써 2005년부터는 새로운 평가기준에 의하여 건설업체의 시공능력이 평가될 예정이다.
 - ※ 시공능력평가제도는 5만여 건설업체의 이해관계와 직결되고 제도개선에 3~4개월 이상 소요
- 앞으로 3개월간 한시적으로 운용될 T/F팀에서는 최근 건설업계에서 제기되고 있는 논란을 중심으로, 평가항목 중 경영평가액이 실적평가액에 비해 지나치게 과도하게 평가되는 등 일부 미비점에 대하여 구체적인 개선방안을 마련하는 한편, 시공능력평가항목이 건설업체의 시공능력을 정확하게 반영할 수 있도록 평가항목별 반영비율을 조정하고, 경영평가액이 건설업자의 재무상태를 적절히 반영할 수 있도록 현행 평가지표를 보완하는 등 종합적인 제도개선방안을 마련할 계획이다.

- 건설교통부에서는 확정된 추진계획에 따라 시공능력평가제도 개선이 이루어질 경우, 능력있는 건설업체가 선정될 수 있는 효율적 평가시스템을 구축함으로써 건설업체의 경쟁력 강화를 유도하고, 발주자는 공사특성에 적합한 건설업체를 선정할 수 있게됨으로써 부실시공을 사전 예방하는데 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.
- ▶ 참고 : 시공능력평가제도 평가기준

○ 개 요

- 건설업체의 시공능력을 화폐단위로 환산하여 건설교통부 장관(건설협회에 위탁)이 매년 평가·공시
 - ※ 자료제출(2.15, 재무제표 4.15) → 공시(7.31) → 활용(다음년도 공시일까지)
- 발주자는 평가액을 기준으로 입찰제한을 할 수 있으며, 조달청 유자격자 명부제(群별 입찰제한) 등의 근거로 활용

○ 산정방식

$$\text{평가액} = \text{실적평가액} + \text{경영평가액} + \text{기술능력평가액} \pm \text{신인도평가액}$$

- ① 공사실적평가액 = 최근 3년간 연평균 공사실적의 60%
- ② 경영평가액 = 실질자본금 × 경영평점
- ③ 기술능력평가액 = 기술능력생산액 + 퇴직공제불입금×10 + 최근 3년간 기술개발 투자액
- ④ 신인도평가액 = 신기술지정, 협력관계 평가, 부도, 영업정지, 재해율불량 등을 감안하여 가·감산

○ 연도별 시공능력평가액 평균구성비율(토목건축공사업, %)

	실적평가액	경영평가액	기술평가액	신인도평가액
2003년도	42.4	38.4	14.5	4.7
2002년도	44.5	36.2	14.3	5.0
2001년도	48.7	30.8	15.3	5.2
2000년도	63.5	12.9	17.7	5.9
1999년도	66.0	11.5	19.0	3.5

※ 시공능력평가액 산정방식변경('00개정, '01시행)

올해의 건설기술인 상 시상

- 3월25일 서울 논현동 건설회관에서, 국가 경제발전의 중추적 역할을 해 온 건설기술인의 책임감을 드높이고 사기진작을 도모하기 위한 '제4회 건설기술인의 날 기념행사'가 개최됐다.
- 한국건설기술인협회(회장:이정만)가 주관하는 이 행사는 2001년부터 매년 3월25일 개최되었으며 금년에 4번째다. 이 행사에는 학계·업계·관계 등 7인의 전문가들로 구성된 심사위원회(위원장:신방웅 충북대총장)의 공정한 심사를 거쳐 선정된 건설산업발전 유공자 21명에 대한 시상식이 있다.

○ 수상자 명단

- 석탑산업훈장 : 장 : 문삼(서영기술단)
- 산업포장 : 황기인(우정엔지니어링건축사사무소)
- 대통령표창 : 조상국(대우건설), 노만영(아름드리엔지니어링)
- 국무총리표창 : 최일경(선엔지니어링종합건축사사무소), 김진배(동아기술공사)
- 건설교통부장관표창 : 이강덕(유탑엔지니어링건축사사무소), 김영환(벽산엔지니어링), 유병억(강남대학교), 윤건신(지오택컨설턴트), 강신순(건화엔지니어링), 이상호(동부건설), 오장환(도우엔지니어즈), 홍성재(토팩엔지니어링건축사사무소), 이동정(동부건설), 장동섭(용마엔지니어링), 강노식(대우자동차판매 건설부문), 이경호(범아엔지니어링), 신제식(현대산업개발), 안광수(유신코퍼레이션), 윤정각(한국환경종합건축사사무소) 