

12. '95年度 建設交通部 業務現況

資料提供：建設交通部

일반현황

1. 임무 및 조직

- 건설교통부는 국토개발과 사회간접자본의 총괄부처로서
 - 국토계획·도시·토지·주택·수자원 등 지역개발 관련 업무
 - 도로·철도·공항·항만 등 각종 교통시설의 설치·운영
 - 건설업·운수업 육성과 물류 및 기술개발업무를 담당
- 3실·6국·59과·59개 소속기관에 정원 총 4,019명으로 운영(본부 829명)

2. 소관법령

- 건설교통부 소관법률은 총 100개(시행령 124개, 시행규칙 146개)
 - '94년에 13개의 법률과 36개의 시행령을 제·개정
 - 금년에는 19개 법률의 제·개정을 추진

〈95년 추진중인 법률〉

- 기 국회에 제출된 법안 : 9개 법안

유통단지개발촉진법, 자동차관리법, 한국해운조합법, 전문건설공제조합법, 시설물안

전관리에 관한 특별법, 건설기술관리법, 건설업법, 주택건설촉진법, 건축법

• 국회제출 준비중인 법안 : 10개 법안

도로법, 자가공시 및 토지등의 평가에 관한 법률, 화물유통촉진법, 산업입지 및 개발에 관한 법률, 도시교통정비촉진법, 해운법, 한국토지개발공사법 도시계획법, 도시철도법, 도로등교통시설특별회계법

■ 분야별 법률 현황

— 건설지원분야 : 14개

건설기술관리법, 시설물의 안전관리에 관한 특별법, 공유수면관리법, 공유수면매립법, 한국수자원공사법, 하천법, 특정다목적댐법, 지하수법, 수도법, 건설업법, 건설공제조합법, 전문건설공제조합법, 골재채취법, 해외건설촉진법

— 수송정책분야 : 9개

한국고속철도건설공단법, 도로등교통시설특별회계법, 도로법, 도로정비촉진법, 고속국도법, 유료도로법, 사도법, 한국도로공사법, 화물유통촉진법

— 국토계획분야 : 9개

국토건설종합계획법, 국토이용관리법, 수도권정비계획법, 국토개발연구원육성법, 임시행정수도건설을 위한 특별조치법, 지역균형개발 및 지방중소기업육성에 관한 법률, 제주도개발특별법, 산업입지 및 개발에 관한 법률, 측량법

— 토지분야 : 9개

토지수용법, 공공용지의 취득 및 손실보상에 관한 특별법, 자가공시 및 토지등의 평가에 관한 법률, 부동산중개업법, 택지소유상한에 관한 법률, 개발이익환수에 관한 법률, 토지관리 및 지역균형개발특별회계법, 한국토지개발공사법, 외국인의 토지취득 및 관리에 관한 법률

— 주택·도시분야 : 11개

주택건설촉진법, 임대주택법, 대한주택공사법, 도시저소득주민의 주거환경개선을 위한

임시조치법, 토지구획정리사업법, 택지개발촉진법, 도시계획법, 도시재개발법, 도시공원법, 건축법, 건축사법

— 육상교통분야 : 7개

자동차운수사업법, 육운진흥법, 여객자동차터미널법, 주차장법, 도시교통정비촉진법, 도시철도법, 부산교통공단법

— 교통안전분야 : 8개

자동차관리법, 자동차저당법, 자동차손해배상보장법, 교통안전법, 식도·궤도법, 교통안전공단법, 건설기계관리법, 건설기계저당법

— 항공분야 : 7개

항공법, 항공운수사업진흥법, 항공기운항안전법, 항공기저당법, 한국항공공단법, 수도권신공항건설촉진법, 수도권신공항건설공단법

— 철도분야 : 6개

철도법, 공공철도건설촉진법, 철도소운송사업법, 건널목개량촉진법, 국유철도재산의 활용에 관한 법률, 한국철도공사법

— 해운항만분야 : 20개

한국컨테이너부두공단법, 해운사업육성법, 한국해운조합법, 해양오염방지법, 유류오염손해배상보장법, 선박법, 선박안전법, 선박등기법, 해운법, 선원법, 선박직원법, 선원보험법, 항만법, 항만운송사업법, 해상교통안전법, 개항질서법, 도선법, 수로업무법, 항로표지법, 해난심판법

3. 예산규모

■ 건설교통부 '95 총예산은 7조 4,457억원(전년대비 15% 증가)

• 경상비 : 1,127억원(인건비 664억원)

• 사업비 : 7조 3,330억원

■ 회계별 예산

	'95 예산	'94 예산	증 감
계	7조 4,457억원	64,760	9,697
• 일반회계	9,567	10,246	△679
• 도특회계	4조 8,940	41,339	7,601
• 재특회계	8,154	6,574	1,580
• 도특회계	4,406	3,621	785
• 농특회계	850	450	400
• 국고채	2,540	2,530	10

■ 사업별 예산

	'95 예산	'94 예산	증 감
• 도로	3조 6,199억원	31,099	5,100
• 고속철도등	1조 1,809	9,744	2,065
• 주택도시	8,816	8,545	271
• 수자원	8,885	6,560	2,325
• 공항	3,645	3,200	445
• 지역개발	2,388	1,990	398
• 토지관리	1,437	1,437	-
• 기타	1,928	2,866	△938

〈'96 예산안(잠정)〉

■ 건설교통부 '96 총예산(안)은 8조 6,637억원('95대비 16.4% 증가)

• 경상비 : 1,067억원(인건비 923억원)

• 사업비 : 8조 5,570억원

■ 회계별 예산

	'95 예산	'94 예산	증 감
계	8조 6,637억원	74,457	12,180
• 일반회계	1조 931	9,567	1,364
• 도특회계	5조 9,108	48,940	10,168
• 재특회계	9,968	8,154	1,814
• 토특회계	3,305	4,406	△1,101
• 농특회계	825	850	△25
• 국고채	2,500	2,540	△40

■ 사업별 예산

	'95 예산	'94 예산	증 감
• 도로	4조 5,060억원	36,199	8,861
• 고속철도등	1조 2,358	11,809	549
• 주택도시	8,285	8,816	△531
• 수자원	1조 918	8,885	2,033
• 공항	4,430	3,645	785
• 지역개발	2,633	2,388	245
• 토지관리	1,174	1,437	△263
• 기타	2,472	1,928	544

4. 산하기관 및 단체

■ 정부투자기관 및 출연기관 : 13개

- 공 사 : 대한주택공사, 한국수자원공사, 한국도로공사, 한국토지개발공사
- 공 단 : 한국공항공단, 교통안전공단, 부산교통공단, 고속철도공단, 신공항건설공단, 시설안전기술공단
- 연구원 : 국토개발연구원, 교통개발연구원, 건설기술연구원

■ 협회 및 단체 : 35개(개별법에 의하여 설립된 법인)

- 건설업관련 단체 : 18개

대한건설협회, 대한전문건설협회, 대한설비공사협회, 해외건설협회, 대한건축사협회, 한국감정평가업협회, 건설공제조합, 전문건설공제조합측량협회, 전국부동산중개업협회, 한국주택협회, 대한주택건설사업협회, 주택사업공제조합, 한국건설감리협회, 대한건설기계협회, 한국건설기계정비협회, 대한건설기계매매협회, 한국골재협회

- 운송업관련 단체 : 17개

화물운송사업연합회, 버스운송사업연합회, 택시운송사업연합회, 개인택시사업연합회, 전세버스운송연합회, 고속버스운송사업조합, 한국항공진흥협회, 부정기항공사업협회, 자동차정비사업조합연합회, 자동차매매사업연합회, 자동차폐차사업협회, 용달화물사업연합회, 개별화물사업연합회, 여객터미널협회, 운송알선조합연합회, 대여사업조합연합회, 복합운송주선업협회

주요업무 추진현황

I. 21세기를 대비한 국토정책 방향

1. 새로운 국토개발전략 수립

- 92년부터 제3차 국토종합개발계획을 수립하여 추진하고 있으나, 그동안 우리국토의 주변여건이 급격히 변화

-시대의 변화 : WTO 출범등 세계화 전개, 지방화 본격도래

-기술의 변화 : 전통산업→미래산업, 산업사회→정보사회

-가치관의 변화 : 자연과 환경중시, 삶의 질에 대한 관심 증대

- 그러나, 우리국토는 수도권권의 혼잡, SOC 부족, 높은 부동산가격 등 몇가지 중대한 문제점을 안고 있음

-교통혼잡비용이 9.6조원, 물류비용이 38조원('93년)에 달하고 있어 국가경쟁력 저해

-전국토의 지가가 GNP의 6배나 되어 다른 나라에 비하여 땅값이 높은 수준

한국	영국	프랑스	독일	일본
GNP의 6.0배	1.6	0.9	1.0	5.2

- 이와 같은 우리국토의 문제점을 극복하고 새로운 변화에 대응하기 위해 국토개발전략을 새로이 정립할 필요성 제기

-이를 위하여 「제3차 국토종합 개발계획」을 전면 수정중이며 금년말까지 계획을 확정

※ 국토개발연구원 등 12개 연구기관이 합동작업중

2. 수도권외 체계적 정비

■ 수도권외 현주소

- 70년대부터 추진한 「집중억제」 시책에도 불구하고 수도권 집중도는 계속 심화
• 인구 : 28%('70년)→45%('94년) • 산업 : 33%('70년)→56%('94년)

- 같은 수도권내에서도 서울에 집중된 「일극화」 현상 심화

• 수도권 전체 대비 서울의 면적은 5.2%이나 인구는 54%

• 인구감소지역 : 포천·양평·가평 등 경기북부·동부의 군(郡)급 지역

- 교통, 환경등 혼잡비용증대로 세계화시대의 경쟁력상실 우려

■ 향후 수도권외시책 방향

- 수도권 집중억제라는 기본원칙은 유지하면서 지방발전을 통해 수도권외로의 유입이 차단될 수 있는 근본적 대책마련

• 아산만등 신산업지대와 지방대도시를 중심으로 광역권 적극개발

• 대전 제2행정타운 조성등 공공기관의 지방분산 추진

- 다만, 수도권이 대외적으로 동경, 북경, 상해권과의 경쟁에서 이길 수 있도록 금융, 정보 및 국제기능을 제고

- 수도권 내부의 불균형을 해소하기 위하여 서울중심의 단핵구조를 다핵구조로 전환 유도

• 수도권정비계획법령에 따라 체계적으로 추진

■ 이러한 내용을 담은 「수도권정비계획」 시안을 현재 작성중에 있으며 부처협의, 공청회 등을 거쳐 금년말까지 확정

3. 지역균형개발 추진

- 지역균형과 지방경쟁력제고를 위해 지방대도시와 서해안 신산업지대를 중심으로 7개 「광역권개발계획」 수립·추진

① 부산·경남권	② 대구·경북권	③ 광주·목포권	④ 대전·청주권
⑤ 아산만권	⑥ 군산·장항권	⑦ 광양만권	

- 아산만권과 부산·경남권은 작년말 개발계획을 확정
 - 대구·경북권, 군산·장항권, 광주·목포권, 광양만권은 금년중 개발계획을 확정
 - 대전·청주권은 96년 상반기중에 계획을 확정할 예정
 - 96년부터 권역별로 핵심사업에 대한 세부추진계획을 수립·추진
- 개발수준이 현저히 뒤떨어진 낙후지역을 지역균형개발법에 의한 「개발촉진지구」로 지정하여 개발
 - 개발촉진지구에 대하여는 종합개발계획을 마련하여 각종 개발절차를 간소화하는 한편, 국고지원과 민자유치도 확대
 - 현재 강원, 경남에서 개발촉진지구 지정 및 개발계획 승인신청을 하여 관계부처 협의중
 - 다른 지역은 금년중 지정신청을 받아 지구지정 완료
 - 광역권 및 개발촉진지구 이외의 지역은 공단, 관광지 등 지역특성에 맞는 소득기반을 조성하여 인구 및 산업정착유도

4. 지방화시대에 대비한 도시계획제도 개선

- 지방화·광역화·세계화 등 도시환경의 변화에 부응하여 도시계획제도의 전면개편을 추진-도시계획법 개정 추진중
- 지역마다 자율성과 창의성을 발휘하여 지역특색에 맞는 도시로 발전시킬 수 있도록 도

시계획 결정권한을 지방에 이양

- 지역·지구의 지정, 도시계획시설의 설치·관리 등 도시특성에 맞는 미시적 도시계획은 지자체에서 결정
- 중앙정부는 둘이상의 시·도에 걸치는 계획, 개발제한구역 관리 등과 같은 거시적 도시정책 개발과 국가차원의 조정관리를 담당
- ※ 지자체의 도시계획이 국가차원의 계획과 다른 경우 건교부장관이 조정하거나 직권으로 도시계획을 입안할 수 있는 권한 부여

■ 도농통합시 신설등 도시광역화에 따른 도시계획체계 정비

- 새로 편입되는 토지를 지역 실정에 맞게 이용·개발할 수 있도록 시가화예정구역, 생산농림지역, 취락지구등의 용도지구를 신설
- 도시계획의 집행이 용이하도록 도시계획의 공간적 범위를 행정구역 단위로 변경

■ 쓰레기처리장 등 기피시설을 원활히 설치할 수 있도록 시장·군수뿐만 아니라 도지사에게도 도시계획 입안권을 부여

2. 사회간접자본의 확충

- 사회간접자본시설은 생산활동의 간접지원을 통하여 산업경쟁력과 국민복지를 결정하는 중요 국가기간시설
- 21세기 우리국토가 동북아 교통·물류중심이 되도록 공항·항만·철도·도로등 기간교통망을 체계적으로 구축

1. 수도권 신공항 건설과 공항시설 확충

가. 수도권 신공항 건설

- 「수도권 신공항」은 21세기 한태평양시대에 대비, 우리나라가 동북아의 중심이 되도록 하기 위한 가장 핵심적인 사업

-대내적으로는 2000년대의 수도권지역 항공수요 증가에 대비

-대외적으로는 아·태지역의 중심공항기능 선점 경쟁에 대비

-정보·금융·교역 등 다양한 지원시설을 함께 갖추어, 세계의 중심공항으로 발전해 나가도록 육성

	1단계	최 종	(일본 간사이)
• 건설 기간	'92~'99	2020	'94. 9개 항
• 사업 비	3조 9,865억원	약 10조원	약 12조원
• 공항 부지	332만평	1,435만평	155만평(최종 363만평)
• 처리 능력	여객 2,700만명	1억명	2,500만명(최종 4천만)

■ 추진현황(1단계 사업)

-그동안 용지매입, 어업권보상, 부지조성공사를 진행하고, 터미널등 공항시설에 대한 각종설계를 완료 또는 실시중

-95. 8말 현재 전체공정의 21% 완료(계획대비 91.3%)

- 공사(12.1%) : 부지조성(5개 공구)공사 시행중
- 설계(52.0%) : 부지조성 실시설계 완료, 여객터미널 실시설계중
- 보상(80.7%) : 용지매입 및 어업권 보상중

-미래의 여건변화에 대비하여 공항시설의 확장성 및 유연성확보를 위해 신공항기본계획(1단계사업)을 보완중(10월중 확정)

- 활주로1본 추가부지 조성, 여객터미널확장, 정비고위치조정 등
- 여객터미널 부근의 국제업무지역 축소, 복합교통센타 신설 등

※ 신공항은 최종단계에서 연간 1억명의 승객이 이용하는 시설(하루 상주인구 40만 명)이므로 공항의 원활한 기능수행을 위하여 국제업무기능의 강화가 필요

■ 신공항 고속도로 민자유치

- 삼성건설등 14개 건설회사가 콘소시움을 구성하여 민자사업신청('95. 7. 24)

- 출자지분율 : 삼성건설(주) 26.56%, 한진건설(주) 20.2%, 동부건설(주) 11.5%,
기타 11개사 41.94%
- 주 요 내 용 : 총사업비(경상가격) 1조 8,311억원(순공사비 9,097억원)
공사기간 67개월, 할인율 12%, 통행료 7,400원

- 그간 전문가들로 민자평가단을 구성, 사업계획서 검토후 사업신청자와 협의한 결과
주요항목에 대하여 합의

- 순공사비 : 정부설계가(7,468억원) 적용
- 공사기간 : 60개월 • 할인율 : 8.89% 수준
- 통행료 : 현재가격으로 4,010원 수준(2000년 개통시 5,370원 수준)

- 앞으로 민자유치 심의위원회의 심의, 사업시행자 지정, 실시계획승인 등을 거쳐 10월
말경 공사착수

■ 기타 시설 민자유치

- 화물터미널, 항공기정비고, 기내식시설, 급유시설등 항공사 전용 성격의 시설에 대하
여는 민자유치로 추진

- 금년말까지 민자유치 시설사업 기본계획 수립

- 여객터미널은 시설의 공공성 및 2단계 이후 공항확장에 소요되는 재원확보 등의 측
면에서 국고로 추진

■ 향후계획

- '95까지 : 공항시설 용지매입완료, 어업권보상완료, 신공항기본계획(1단계사업)보완완료, 고속도로(민자유치)착공, 활주로·계류장착공, 여객터미널 기초공사착수
- '96까지 : 공항지역 부지조성공사 완료
- '99까지 : 1단계 공사 완공

나. 공항시설 확충 및 국제항공력 강화

■ 국내항공수요 증가에 대응하여 지역거점 공항개발 추진

- 청주공항 : 여객터미널, 계류장 등을 92. 3월에 착공하여 현재 마감공사중이며 96년에 완공예정
- 영동권신공항 : 금년 하반기에 실시설계를 착수할 예정이며 99. 2월 동계아시안게임 전에 완공토록 추진
- 호남권신공항 : 2000년 초반 개항을 목표로 기본조사설계를 조속 추진

■ 기존공항의 시설확충도 지속 추진

- 김포공항은 영종도 신공항 개항시까지 항공수요에 대처하기 위하여 지난 7월에 국제선 화물터미널 확충사업을 완료하고
 - 국내선 여객 및 화물터미널 확충사업을 추진할 예정
- 김해공항에 활주로 1본을 '97년까지 신설하기 위해 현재 지반공사중
- 대구공항에 국제선 여객터미널 신축을 위한 기본조사설계를 금년 4월부터 시작하여 금년말 완료예정
- 울산·여수 등 지방공항에 중형기 이착륙이 가능하도록 활주로 및 여객 터미널 확장 등 시설확충 추진중

■ 금년중 9개국 11개노선의 신규노선을 개설하는 등 국제항공수송력을 확충하고 국제 항공외교를 강화

김포공항 소음대책 추진

- 항공기소음이 심한 지역에 대하여 소음정도에 따라 1·2·3종 구역으로 구분하여 이주대책 및 방음시설 설치를 추진중

구분	소음도	대상지역	가옥수	소음대책
1종구역	95WECPNL 이상	강서, 인천북구 부천시 일원	284호	이주대책
2종구역	90~95	강서, 양천, 인천북구 부천, 김포군 일원	1,920호	방음시설설치
3종구역	80~90	강서, 양천, 인천북구 부천, 김포, 광명일원	4.5만호	방음시설설치

■ 주민 이주대책 사업추진

— 공항시설구역내 가옥 461호와 소음극심지역(제1종 구역) 284호를 합하여 총 745호에 대한 이주대책을 추진중

- 서울지역 379호에 대한 이주단지는 금년 5월 착공, 97. 4 완료예정
- 부천지역 366호에 대한 이주단지는 금년 8월 설계완료, 96. 7 완료예정

■ 방음시설설치 사업추진

— 소음피해지역(제2종구역)내 가옥 1,920호에 대하여 방음시설 설치를 추진

- 지난 5월까지 가옥 22호에 대하여 시범적으로 방음시설 설치
- 잔여가옥에 대하여도 '95. 9 현재 230호에 대한 신청서접수 및 설계중

— 제3종 구역내 학교에 대한 방음시설 설치 및 냉방시설 설치지원이 가능토록 항공법 시행규칙 개정을 추진

2. 경부고속철도 건설등 철도수송능력 확충

가. 경부고속철도 건설

■ 사업개요

- 사업기간 : '92~2001(10년간)
- 개통시기 : 천안-대전(시험선)1998, 서울-대전 2000년, 서울-부산 2002년
- 사업비 : 10조 7,400억원('93 가격기준)
- 연장·속도 : 서울~부산간 426.6km, 최대시속 300km
- 수송능력 : 1일 최대 52만명

■ 사업추진 현황

- 천안~대전간(67.4km) : 45% 진척(97년 완공)
- 서울(광명)~천안간(63.9km) : 1% 진척(99년 완공)
- 대전~부산간 장대터널 : '95. 11월까지 실시설계 완료

〈용지매수〉

- 총 매수대상 1,700만m²중 490만m² 매수(29% 완료)
- 서울~대전간은 55% 매수(천안~대전간은 매수완료)
- 대전~부산간은 금년부터 본격추진중(5% 진척)

■ 향후 주요 추진사항

- 서울(광명)~천안간 노반공사 본격추진('95. 9 현재 1% 진행)
- 대전~부산간 장대터널(8km이상, 4개) 착공(96년초)
- 주요 현안과제에 대하여 관계기관 등과 조속협의·추진

■ 부실방지 및 안전확보 대책

- 천안-대전간 시험선 구간은 보다 철저한 감리를 위해 공사현장마다 외국감리원 상

주(11명)

- 서울-천안간 중 1개 구간은 외국감리업체를 주계약자로 하는 전면책임감리를, 1개 구간은 미국 벡텔사를 현장에 투입
- 시공업체로 하여금 국제적인 품질관리인증(ISO.9000시리즈)을 획득토록 권장(21개 참여업체중 현재 8개업체 획득)

■ 주요현안 및 대책

① 대전·대구노선 지하화에 따른 공기부족 문제

- 대전·대구노선을 지상으로 할 경우 도시양분, 소음·진동 등 환경문제가 제기되어 지난 4.25 지하화 결정
- 지하화에 따라 공기 및 재원(약 4천억원)이 추가 소요되는 문제가 있으나 대책을 마련하여 계획대로 개통추진
 - 공기문제 : 설계·업체선정 등 제반절차를 앞당겨 시행
 - 추가소요 재원 : 역세권 개발과 정부 및 공단 부담으로 해결

② 경주 통과구간 문화재보호 문제

- 문체부등에서 문화재보호를 이유로 노선변경을 요구하고 이미 허가한('94. 10) 문화유적발굴조사 허가를 취소('95. 8)
- 현 계획노선은 문화재보호 측면에서 가장 유리한 노선으로 제시된 것으로 경주를 통과한다면 현 노선 채택이 불가피
 - 경주통과 3개 노선(현 계획노선, 기술조사 노선, 동국대 제시노선)에 대한 영남대 박물관 조사용역 결과('93. 5), 현 노선이 문화재보호에 최적임이 판명
- 노선변경에 따른 공기지연(3년)을 감안하면 현 계획대로 추진하되 추가적인 문화재 보호방안을 강구함이 바람직
 - 현재 고가교량(높이 약 15m)으로 계획되어 있는 노선을 하천제방 높이(6m)로 낮추어 주변경관과 조화를 이루도록 하는 방안 등을 신중히 검토중

③ 2단계 서울역 입지문제

- 수도권 철도역사 및 노선은 1단계로 남서울역(광명시 일직동)을 신설하고 현 서울역과 경부선을 활용하도록 계획
- 2단계로 수도권의 노선을 지하화할 계획으로 되어있으나
 - 서울시는 2단계의 서울역 입지에 대하여 교통혼잡, 도시구조개편 등을 이유로 용산역앞에 지하로 건설할 것을 요구
- 앞으로 건교부, 서울시, 철도청, 공단 공동으로 전문연구기관에 역입지 선정에 위한 연구용역을 의뢰하여 검토·결정

나. 호남·동서고속철도 건설

- 호남고속철도는 기본계획 조사용역중이며('94. 9-'95. 11)
 - 연구결과를 바탕으로 공청회등 의견수렴을 거쳐 금년말까지 기본계획을 확정하여 96년부터 추진
- 동서고속철도는 민자유치기본계획 수립중에 있으며 금년말까지 완료하여 96년중에 사업자선정, 실시계획 등을 추진

다. 간선철도의 수송능력 제고

- 애로가 가장 심각한 수원-천안간 2복선 전철화사업과 영동선 전철화사업 등 주요간선 철도 확충사업을 지속추진

	사업기간	연장(km)	사업비(억원)	현공정(%)
수원-천안 2복선화	'90-2000	55.6	6,115	6
영동선 전철화	'89-'96	87.0	755	56

- 전라선 직선화사업을 조속완료하여 광양항 컨테이너화물처리를 지원하고, 호남선 복선화사업도 차질없이 추진

	사업기간	연장(km)	사업비(억원)	현공정(%)
전라선 직선화	'88-2000	122.6	4,452	56
호남선 복선화	'91-2000	70.6	4,433	7

■ 공단과 항만 연결철도를 확충하여 산업활동을 지원

-일로-대불공단간 인입철도 부설공사 및 아산항·광양항·군산항 등 주요항만의 인입선 건설 추진

라. 철도경영개선 계획

■ 지금까지 추진경위

-철도경영의 만성적인 적자상태를 벗어나 경영자립을 실현하고 수송서비스를 향상시키기 위하여 「공사화」를 추진

- 89. 12월 「철도공사법」 제정(93. 1월 공사발족 목표)

-철도의 장기부채 누적, 운임 현실화를 미흡등 공사전환에 필요한 경영기반이 미흡하여 공사전환 시기를 3년 연기

- 92. 11월 「철도공사법」 개정(96. 1월 공사발족 목표)
- 철도의 재특 장기부채 1조 5,334억원을 정부에서 인수

-공사전환에 따른 준비작업을 위하여 93. 2월부터 5개부처로 구성된 「철도공사설립위원회」와 「공사기획단」을 설치·운영

- 정부출자·퇴직수당 지급방안등 공사화에 필요한 방침확정(95. 1)
- 공사경영체제 수립 및 현장직원 근무체제 변경 시험운영(95. 7)
- 정관·직제·인사등 공사체제의 각종제도 및 규정 확정(95. 8)

■ 공사화에 필요한 여건 분석

-경영개선을 위한 지속적 노력에도 불구하고, 철도운영에 따른 손실확대등 아직까지 공

사화에 필요한 경영자립도가 미흡

	91년	92년	93년	94년	95년(전망)
• 영업수입(A)	9,345억원	9,918	11,185	12,155	13,112
• 영업비용	9,995	11,090	11,795	13,646	14,792
• 적자규모(B)	△650	△1,172	△610	△1,491	△1,680
※ 손실율(B/A)	7.0%	11.8%	5.5%	12.3%	12.8%

—철도적자의 주원인은 그동안 운임의 현실화가 미흡했고, 시설·장비에 대한 투자부족과 과도한 인건비 발생 때문

- 철도운임의 수송원가 보전율 : 69.3%('92)→69.6%('94)
- 인건비 부담율 : 영업수입의 51.2%('92)→54.6%('94)

—경영자립도가 크게 미흡한 현 상태에서 무리하게 공사화를 추진할 경우, 득(得)보다는 실(失)이 많을 것으로 판단

- 공사화 이후에도 지속적인 적자경영 예상→공사화 의미 퇴색
- 적자경영에 따라 직원 처우개선 곤란→빈번한 노동쟁의 발생
- 적자보전을 위한 급격한 요금인상·재정지원 확대→국민부담 가중

■ 향후 추진될 철도경영 개선대책

—「공사화」 계획을 변경하여 현행 철도청체제를 유지하되, 조직·인사·예산집행등 경영자율권을 공사화 수준이상으로 보장

- 매년 자연감소 인원을 활용하여 98년까지 7,000여명을 감축
- 영선·매표·정비등 민간위탁 가능업무는 과감한 민간위탁 추진
- 계절별·요일별·시간대별로 철도운임을 탄력적으로 운용

—경영자립기반이 달성될 때까지 정부지원을 지속확대

- 전철·복선화등 투자사업과 시설·장비투자는 정부예산에서 지원
- 적자노선·안전시설투자·요금감면 등에는 정부보상 원칙 확립
- 철도건설 외국기자재에 대한 관세 및 부가세 경감

-이를 위하여 「(가칭)국유철도경영개선을 위한 특별법」 제정 및 「철도경영개선추진위원회」 구성·운영 등을 추진

3. 항만시설의 확충

■ 21세기에 우리항만을 동북아 물류중심기지로 육성하기 위하여 부산항과 광양항을 동북아 컨테이너 중추항으로 개발

-부산가덕항은 2011년까지 총 53선석을 건설한다는 목표하에, 기본계획 용역시행중('95. 4~'96. 10)

- 기간·규모 : '96~2011, 53선석(일본 고오베 28선석), 390만평
- 사업비(추정) : 3조 4,000억원
- 화물처리능력 : 연간 6,900만톤

-광양항은 지난 87년부터 시작하여 2001년까지 총 12선석을 건설한다는 목표하에, 현재 총 공정의 32%를 진행중

■ 서해안시대와 대북방 교역증가에 대비 아산항·군장신항·동해항 등을 계속 확충하고 전국권역별로 신항만을 개발

〈기존항만 확충〉

- 부산항 4단계(90~ 97) : 5만톤급 4선석, 3,916억원
- 동해항 2단계(90~2001) : 5만톤급등 7선석, 1,105억원
- 군·장 신항(89~2001) : 5만톤급등 28선석, 5,955억원
- 아산항 개발(89~2001) : 10만톤급등 28선석, 13,316억원
- 광양항 개발(87~2001) : 5만톤급등 12선석, 9,070억원

〈신항만 개발〉

- 중부권 : 인천북항('96~'99), 보령신항('96~2011)
- 서남해안 : 새만금항('96~2011), 목포신외항('94~2011)
- 동남해안 : 울산신항('96~2011), 영일만신항('93~2011)

4. 간선도로망 구축

■ 21세기 통일과 고속생활권 시대에 대비하여 전국적인 장기 간선도로망을 구축

— 남북 7개축, 동서 9개축의 격자형 간선도로망 구축(7×9)

- 남북 7개축중 4개축은 통일에 대비하여 남북을 연결하는 도로축을 형성하고, 이중 2개축은 중국대륙과 시베리아 연결에 대비

— 서울·부산등 대도시권에는 방사·순환형 고속도로를 건설, 지하철과 연계하여 도심교통을 분산시키는 도로체계를 형성

■ 금년중 총 3조 6,199억원을 투자하여 16개 고속도로사업과, 463km의 국도 확·포장사업을 추진

— 고속도로에 총 9,834억원을 지원하여 16개 사업을 추진(도로공사 자체자금 8,375억원 포함 총 1조 8,209억원 투입)

- 준공(10구간) : 제2경인중 광명-일직(4.7km), 시흥-안산중 일직-안산(9.1km), 서울의곡중 판교-평촌*(14.1km), 양산-구포(16.3km), 대구-안동*(87.5km), 원주-제천*(37.6km), 홍천-춘천*(26.2km), 반포-양재(5.2km), 옥포-내서(64.3km), 냉정-구포(22.2km) *기개통구간
- 착수 : 대전-함양(103.0km), 대구-대동(80.2km)

— 국도 확·포장 및 유지관리사업 등에 총 2조 6,365억원을 투자

- 주요 공단연결도로 및 교통혼잡구간 해소등 410km의 4차선 확장
- 읍·면급 도시외곽 우회도로 30km 건설
- 노후위험교량 453개소 개축, 교차로 입체화 등 150개소 개선

■ '96년에는 금년보다 24.5% 증가된 4조 5,060억원 수준의 예산확보를 추진

— 고속도로는 11.2% 증가한 1조 936억원, 국도는 29.5% 증가된 3조 4,124억원 확보를 추진

	'95	'96	증감(%)
계	36,199억원	45,060	8,861(24.5)
고속도로	9,834	10,936	1,102(11.2)
국도	26,365	34,124	7,759(29.4)

-내년에 총 7개의 고속도로를 착수(기존노선 3개, 신설노선 4개)

- 기존노선 : 당진-서천(서해안고속도로), 원주-홍천(중앙고속도로), 노원-퇴계원(서울외곽고속도로)

- 신설노선 : 충주-여주 및 상주-구미(중부내륙고속도로), 구미-옥포, 천안-논산, 대전-당진

■ 지역간의 연결기능 강화를 위해 「국도준용도」 제도를 도입하여 내년초에 약 3,400km를 지정

-중앙정부(건교부)에서 계획수립과 예산지원을 담당하고 지자체에서 건설관리

- 국가 : 공사비부담, 노선지정, 사업계획수립, 조사·설계
- 지자체 : 용지보상비 부담, 도로건설 및 유지관리

-국도준용도 제도 도입을 위한 도로법 개정 추진중

■ 통행안전을 위한 노후위험 교량 개·보수는 내년까지 완료

-보수대상 355개소 : '95완료, 개축대상 559개소 : '96완료

5. 수자원의 안정적인 공급

■ 우리나라는 1인당 강수량이 세계평균의 10%에 불과하고, 2/3가 여름철에 집중되어 연중 고른 수자원확보가 곤란

-그동안 지속적인 댐건설(9개 다목적댐, 11개 용수전용댐)로 수자원 이용율을 23%까지 제고

- 그러나 늘어나는 물수요에 비해 용수시설이 크게 부족

- 앞으로 2001년까지 9개의 다목적댐과 31개의 광역상수도 및 공업용수도를 건설하여 안정적인 수자원확보에 주력

- 댐 용수공급 : 126억톤('94)→154억톤(2001)

- 광역상수도 공급비율 : 33%('94)→49%(2001)

구분	다목적댐	광역상수도	공업용수도
계	9개	23개	8개
• 건설중	횡성댐, 용담댐, 부안댐, 남강댐, 밀양댐, 영천댐도수로	수도권V, 충주댐, 보령댐, 주암 I·II, 부안댐, 전주권, 금호강, 낙동강 II	아산 I, 광양 II, 녹산, 울산
• 95착수	탐진댐	밀양댐, 울산권, 제주도, 대청 II, 동화댐, 포항권, 남강 II, 부산·경남권	-
• 96이후	영월댐, 적성댐	경북북부권, 원주권, 경북북부권, 영남내륙권, 수도권IV, 탐진댐	군장, 광양 III, 아산 II, 광주첨단

※ 부안댐은 95. 12 완공예정

- 금년에는 다목적댐, 광역상수도, 공업용수도 건설과 치수사업에 총 8,885억원을 투입('94대비 35.4% 증가)

- 다목적댐에 3,209억원을 투입하여 6개의 계속사업과 1개 신규사업을 추진중

- 광역상수도에는 3,016억원을 투입하여 9개의 계속사업과 8개 신규사업을 추진중

-공업용수도에는 650억원을 투입하여 4개의 계속사업을 추진중

-치수관련 사업에 2,010억원을 투입하여 5대강 수계 수해상습지 등 하천 162km를 개수중

■ '96년에는 금년보다 23%가 늘어난 1조 918억원 수준의 예산확보를 추진

	'95	'96	증감(%)
계	8,885억원	10,918	2,033(22.9)
다목적댐	3,209억원	3,848	639(19.9)
광역상수도	3,016억원	3,753	737(24.4)
공업용수도	650억원	753	103(15.8)
치수사업	2,010억원	2,564	554(27.6)

■ 5대강 유역 댐개발조사를 실시하여 수자원 장기계획 수립

-5대강 유역 댐개발 가능지점 조사 : '96. 6까지

-수자원 장기계획 수립 : '96년 말까지

6. 민자유치사업 추진

■ 지난해에 「민자유치촉진법」을 제정하고 금년에는 민자유치기본계획을 마련하여 민자유치 대상사업을 확정('95. 2)

※ '95 건설교통부문 민자유치 대상사업 : 총 10건(투자비 1천억원 이상)

- | | |
|--------------|--------------|
| ① 천안-논산 고속도로 | ⑥ 인천항 종합여객시설 |
| ② 대구-대동 고속도로 | ⑦ 신공항 고속도로 |
| ③ 신공항 화물터미널 | ⑧ 목포 외항부두 |
| ④ 부산-김해 경전철 | ⑨ 도서고속철도 |
| ⑤ 서울-하남 경전철 | ⑩ 경인운하 |

■ 사업별 추진현황

- 신공항고속도로 : 사업자 선정중(할인율 등에 대한 협의중)
- 인천항 종합여객시설 : 시설사업기본계획 '95. 10중 확정, 금년말까지 사업시행자 지정
- 천안-논산, 대구-대동간 고속도로 : 기본계획 '95. 11까지 완료
- 경인운하 : 시설사업기본계획을 '95. 12까지 완료
- 동서고속철도, 부산-김해 및 서울-하남 경전철, 목포신외항 등에 대하여도 시설사업기본계획을 '95. 12까지 완료

■ 문제점

- 수익성확보에 대한 불확실성 등을 이유로 업계의 참여기피 우려
- ※ 신공항고속도로의 경우 당초 14개업체 콘소시엄에서 2개업체 탈퇴

■ 향후계획

- 민간참여를 확대하기 위하여 국고지원 확대, 재원조달 다양화, 적정부대사업 허용 등을 관계부처와 협의·추진

3. 물류체제의 개선

○ 현행 물류시설·제도는 기업활동을 지원하기에 크게 미흡

- 제조업 매출액 대비 물류비 : 17%(미국 7%, 일본 11%)

○ 물류체제 개선은 국가경쟁력 강화의 우선과제

■ 선진국형 물류체제 구축을 위한 장기계획을 수립·추진중

<물류비 목표>

	현재	'97년	2003년
• 매출액대비율	17%	15%	11%
• 물류비 총액	38조원	54조원	81조원

■ 물류체제 개선을 위하여 물류 기반시설을 확충

- 거점별 수송체계구축을 위하여 수도권·부산권 등 권역별로 내륙 컨테이너기지(ICD)와 복합화물터미널 건설
 - 부곡 복합화물터미널(경기도 군포시) : '95. 5 착공, 96년 완공
 - 의왕 내륙컨테이너기지(경기도 의왕시) : '94. 12 착공, 96년 완공
 - 양산 복합화물터미널(경남 양산군) : '94. 12 착공, 97년 완공
 - 양산 내륙컨테이너기지(경남 양산군) : '94. 12 착공, 98년 완공
 - 중부·영남·호남권은 복합화물터미널 기본계획 수립추진(95. 11부터)
- 금년중 유통단지개발촉진법을 제정하여 전국 주요거점지역에 유통단지를 체계적으로 조성
- 수도권 신공항, 부산·광양항 등을 확충하여 우리나라를 동북아 물류중심지화 추진

■ 물류 표준화사업의 적극 추진

- 물류표준에 적합한 장비 등의 보급을 확대하기 위하여 물류사업자에 대하여 재정지원
- 국내수송용 표준 팔레트의 국제규격화 추진

■ 물류업무의 신속화를 위한 정보처리 시스템 구축

- 철도·해운·항공·도로를 상호연결하는 종합물류정보망을 구축하고, 통관망·무역망과 연계 추진
- 물류관련 서류의 전자문서화, 수출입 화물의 일괄처리시스템 등을 통한 행정절차 간소화를 추진

■ 효율적인 수송분담체계 구축

- 연안 해상수송을 활성화하여 도로화물 수송수요를 흡수

- 유류·철재·시멘트 등 벌크화물전용 부두시설을 건설
- 피더선부두를 조기개발하여 컨테이너화물의 연안수송을 증대
- 민자유치를 통한 경인운하 건설

—철도를 통한 화물 수송능력 증대

- 항만, 공단 등에 철도 인입선을 확충
- 컨테이너용 열차를 증설하고 여객열차수준의 고속화물차를 개발

—도로·철도·항만·공항 상호간에 수송 연계성을 강화

4. 편리하고 안전한 교통체계 구축

- 버스·지하철등 대중교통위주의 대도시교통체계 구축
- 양적수송뿐만 아니라 안전수송에도 역점을 두고 추진

1. 대도시교통난 완화

가. 도시철도중심의 도시교통체계 확립

- 수도권·부산권등 대도시권에 금년중 총 264.7km 건설추진
 - 서울 5호선(공항~고덕 52km), 7호선 강북(상계~화양 16km), 일산선(구파발~일산 21.1km) 등을 금년부터 단계적으로 완공
 - 부산 2호선과 대구·인천의 지하철 92km도 차질없이 공사 시행
- 지하철 수송능력 증강을 위해 금년중 전동차 868량을 증차하고, 열차편성 장대화 및 운행간격단축 등 승차난 완화대책을 강구
- 도시철도를 대폭 확충하기 위하여는 막대한 재원이 소요되나 지자체의 재정능력 부족

으로 추진에 애로발생 우려

- 도시철도 건설 재원확보를 위해 휘발유, 경유 특별소비세인상 등의 대책 마련

- 도시철도 차량의 안전운행을 확보하고 부품의 성능을 향상시키기 위하여 차량표준화, 성능시험제 도입등을 추진

나. 시내버스 및 택시의 운영개선

- 버스전용차선을 '94년말 57개 구간 238km에서 현재 81개 구간 308km로 확대하였으며, 98년까지 181구간 686km로 대폭 확대

- 도심순환버스·심야좌석버스·마을버스 확대운영등 다양한 버스서비스를 제공하고, 지하철과의 연계운행을 강화

- 고급교통수단으로서 택시 본연의 기능을 회복

- 모범택시 운행지역을 서울·부산·인천에서 6대 도시로 확대

- 호출(Call)장치 확대 및 통신망 조기구성으로 편리성 도모

다. 적극적인 도시교통수요 관리시책 추진

- 승용차의 도심통행수요를 적극 억제

- 시외곽지역의 전철역과 간선도로의 교차지점 등에 지하철이나 버스 환승주차장을 대폭 확충

- 혼잡지역의 노상주차장을 폐지하고, 지역별·시간대별로 주차요금을 차등화

- 다인승차량에 대한 운행 우대, 렌트카 활성화 등 자가용 승용차 이용을 억제하기 위한 다각적인 대책 강구

■ 도시계획차원에서의 근원적인 교통수요 감축대책도 전개

- 직장과 주택이 서로 근접하도록, 도심의 주상복합건축물과 주택개량 재개발을 활성화하여 출퇴근 교통수요를 감축
- 도심에 집중된 쇼핑등 교통유발시설도 도시외곽에 분산배치하여 도심으로의 교통수요를 분산
- 장기적으로 수도권의 교통문제를 근본적으로 해소하기 위하여
 - 신공항, 외곽순환도로, 광역순환전철망 구축 등을 통해 서울중심의 단핵구조를 외곽분산형 다핵구조로 전환

2. 지역간 운송체계 개선

■ 고속버스 이용의 편의성을 높이기 위하여

- 6대 도시 터미널에서 고속도로 진입로까지 버스전용차선제 신시
- 고속도로 버스전용차선제(양재-청원간)를 주말과 명절에도 실시
- 명절, 연휴 등 교통체증시 국도 우회운행을 허용
- 심야고속버스의 운행을 확대(출발시간 연장: 24:00→02:00)
- 승차권발매업무 전산화 및 왕복승차권 발매제도 조기정착

■ 화물운송체제의 선진화와 경쟁력 강화를 위하여

- 화물자동차운수사업 면허제를 등록제로 전환하여 시장진입장벽을 완화
- 화물자동차 운수업종을 통폐합하여 단순화(6개 업종→3개)
- 자동차 등록기준을 대폭 완화하여 시장진입부담 경감
- 운임·요금 결정방식을 신고제에서 업계자율 체제로 변경

3. 교통안전체제 확립 및 사고방지 대책

■작년에 수립된 「교통사고방지 종합대책」을 착실히 추진

〈도로분야〉

- 범국민적인 안전운전·양보운전 캠페인을 지속 추진
- 교통신호기와 안전표지판 등 안전시설을 보수·확충
- 사고다발지역을 분석하여 지속적으로 보완·개선

〈철도·지하철분야〉

- 건널목입체화, 전동차단기등 안전시설의 지속적 확충
- 전동차량의 안전도 향상을 위하여 전동차량 표준화를 추진
- 전동차량은 최초운행전 일정기간 시험운전을 의무화

〈해운분야〉

- 부산·광양등 항만에 「해상교통관제시스템」을 연차적으로 설치
- 주요연안여객선 기항지에 선착장을 확충
- 운항관리자 등에 의한 선박 안전점검을 철저히 시행

〈항공분야〉

- 항공운송사업체에 대한 정기안전점검과 특별점검을 강화
- 수직돌풍 탐지시설·기상자동관측시스템등 안전운항시설을 확충
- 항공교통관제사 보수교육강화 및 부족인력 확보

5. 부동산가격의 안정

1. 안정적인 주택공급기반 구축

■최근 주택시장 동향

- 집값은 91년 이후 지속적으로 안정되고 있으며 이에따라 미분양주택이 계속 증가
- 전세가격은 이사철을 맞아 다소 상승세를 보이고 있으나 예년보다는 안정된 수준

	'91	'92	'93	'94	'95. 8
미분양주택	11천호	37	77	105	149
주택가격상승율	-0.5%	-5.0	-2.9	-0.1	-0.2
전세가격상승율	2.0	7.5	2.4	4.5	2.9

■ 미분양주택 해소 대책

- 주택업계의 자금난 완화를 위하여 특별자금지원('95. 4), 국민주택기금 조기지원(하반기→상반기) 및 상환기한 연장('95. 4)
- 주택수요의 안정적 확보를 위해 주택할부금융제를 도입하고('95. 6), 분양주택의 임대제한을 완화('95. 10)
- 주택공급의 활성화를 통한 주택업계의 자금조달이 용이하도록 주상복합건물 활성화('95. 10) 등 조치
- 앞으로도 임대산업육성을 통해 미분양주택을 임대주택으로 전환토록 유도하는 등 미분양해소대책을 지속적으로 추진

■ 주택공급기반 확충

- 주택건설의 관건인 택지를 차질없이 공급하기 위하여 택지공영개발을 지속적으로 추진
 - 신경제기간중('93-'97) 수도권에서 개발·공급할 택지는 총 3,900만평으로서 이중 공공에서 2,400만평을 개발·공급
 - '95. 8말 현재 공공부문 계획량중 2,128만평은 이미 확보하였으며 미확보된 272만평은 금년말까지 택지개발지구 지정
- 주택의 품질향상과 업계의 부담완화를 위해 원가연동제 개선
 - 사양선택 범위확대, 철골조아파트 건축비 가산범위 확대 등('95. 9)

■ 공동주택 안전확보 대책

-불법구조변경에 대하여는 지자체가 실태 파악후 자체실정에 맞는 대책을 수립하여 시
정토록 조치('95. 7)

- 내력벽등 주요구조부 변경의 경우는 전문가의 설계·감리하에 철저히 원상 복구
- 비내력벽은 내력벽 복구후 실태조사를 통하여 조치방안을 마련

-공동주택의 안전확보를 위하여 지속적으로 점검·관리 실시

- 지자체 주관하에 전문가 등으로 점검반을 구성하여 연2회 이상 점검실시
- 노후불량 주택에 대하여는 특별관리 및 보수·재건축 추진

2. 땅값의 지속적 안정 추진

■ 토지시장 동향

-땅값은 '92 상반기 이후 계속 하락안정세를 유지하고 있으나 광역권개발과 시·군 통
합지역 등에서 국지적으로 상승

	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95. 7
토지가격	32.0%	20.6	12.8	-1.3	-7.4	-0.6	0.2
거래건수	-	-	5.6	-18.1	-3.8	12.5	15.4

※ '91년 이전의 토지거래건수는 조사되지 않았음

-최근 토지거래가 증가하고 가격도 미세한 증가를 보이고 있으나 이는 공장용지나 대
지 등 실수요 중심의 거래 증가에 기인

-수도권 토지시장은 최근 조사(9월 15, 16)에 의하면 일반의 우려와는 달리 거래 및
가격면에서 안정세를 유지

■ 향후대책

-「토지종합전산망」가동과 「부동산실명제」 실시를 계기로 더이상 투기가 발생치 않도
록 안정대책을 지속적으로 추진

- 투기조짐지역을 신속히 포착하여 관계부처 합동으로 투기단속을 실시하고 토지거래 빈번자(6개월 3회이상 거래)는 국세청에 통보
- 공장용지나 상가용지와 같이 경제적으로 필요한 토지는 충분히 공급될 수 있도록 토지이용제도를 꾸준히 개선
- ※ 다만, 투기억제시책 추진과정에서 국민불편사항은 제도의 본질적인 목적을 지켜나가는 범위에서 점진적으로 보완

4. 부실공사 방지 및 건설산업 육성

- 부실방지대책을 지속적으로 추진하여 신뢰성 회복
- 시장개방에 대비하여 기술개발 등 경쟁력 제고

1. 부실공사 방지 및 안전확보

- 92. 7월 신행주대교 사고 이후, 부실방지과 안전확보를 위해 제반 대책을 마련하여 제도를 지속적으로 보완
 - 입찰·계약단계 : 입찰자격사전심사제, 최적격낙찰제, 정부노임 폐지
 - 시공단계 : 부실업체 처벌강화, 하자책임기간 연장, 원하도급 질서확립
 - 감리단계 : 책임감리제 도입, 감리원 책임·권한 강화, 외국감리 조기개방
 - 사후관리단계 : 시설물 안전관리 제도 도입(특별법 제정)
- 그러나 아직도 크고 작은 부실사고가 빈발하고, 부실방지를 위한 제도가 일선기관과 공사현장에는 정착되지 못한 상태
- 삼풍사고 이후 보다 실효성 있는 대책마련을 위하여 7. 15부터 건설교통부에 「건설제도

개혁기획단」을 구성하여 운영중

- 앞으로는 새로운 제도를 만드는 것 보다는 기존의 제도를 일선현장에 토착화 시키는 데 주력
- 제도와 현실이 괴리되어 제도본래의 목적달성이 어렵고 실효성이 없는 것에 대하여도 근본적으로 재검토하여 과감히 개선

〈주요 개선검토 관제〉

- 설계·감리제도 내실화(건축사 배출확대, 설계심의 강화 등)
- 기능인력 고용안정, 육성대책(복지, 훈련제도 개선 등)
- 하도급제도의 합리적 개선(하도급대금 보증제, 계열화 등)
- 공사계약 및 업체평가제도 개선(신용평가제, 도급한도제 등)
- 건설산업경쟁력 강화(면허체계 단순화, 종합건설능력 제고 등)
- 전자재 및 공공시설물 품질보증 강화(ISO정착, 공사보험제 등)
- 시설물 안전관리체제 강화(안전관리체제 강화, 재원확충방안 등)

■ 특히, 취약한 다중이용 민간건축물에 대하여는 공공시설물과 같은 차원에서 안전관련 제도를 강화

- 일정규모 이상 다중이용시설에 대하여는 건축사 개인감리에서 감리전문회사 감리로 강화(건축법시행령 개정중)
- 설계·증개축·용도변경에 따른 안전심의 강화(건축법시행령 개정중)
 - 다중이용시설의 설계시 구조기술사의 구조확인을 의무화
 - 건축허가시 건축위원회 심의를 의무화하고, 용도변경시 구조안전을 확인
- 다중이용시설은 자기공사라 하더라도 건설업체의 시공능력을 사전에 심사(건설업법 개정 계획)
- 건축물 단계별 위험조짐에 대해 일반국민이 쉽게 판별할 수 있도록 「건축물 자가안전진단 요령」 자성·배포(95. 8)

2. 삼풍백화점 붕괴사고 후속대책

■ 사고피해 및 원인

-인명피해 : 사망 501명(사망확인자 449명, 인정사망 52명)
부상 937명(치료후 귀가 748명, 입원중 189명)

-사고원인

- 설계단계 : 원형기둥의 지름과 주철근이 구조계산과는 다르게 설계
(지름 80cm→60cm, 주철근 16개→8개)
- 시공단계 : 슬라브, 철근이음, 드롭패널을 설계와 다르게 시공
- 우지관리단계 : 냉각탑 위치변경 및 매장면적 확대로 하중증가, 지하주차장 증축으로 지반침하

■ 사고 후속조치

-중앙정부차원에서 신속하고 효율적으로 사고수습을 지원하기 위해 7. 18 건설교통부에 「중앙사고대책본부」를 설치

-삼풍백화점 일대를 「특별재해지역」으로 선포하여(7. 19) 금융·재정·세제상 특별지원

- 복구경비등에 대하여 국고(예비비)에서 6,949백만원 지원
- 입주업체에 대한 세제·금융지원

-서울시에 「세제·금융지원센터」 설치(7. 24)

-금융지원 : 126건 8,108백만원(거래은행, 국민은행)

-세제지원 : 185건 6,247백만원 국세납부기한 6개월 연장

※ 「중앙사고대책본부」 설치 및 「특별재해지역」 선포 등을 위해 '95. 7 「재난관리법」
(내무부 소관) 제정

-실종자 처리

- 당초 실종관리자 144명중 사망 및 생존확인자 등이 86명, 인정사망자가 52명, 나머지 6명은 관리중

- 사망 49, 생존 2, 자진취소 33, 허위신고 1, 이중신고 1
- 인정사망 52명(당초 64명중 12명 신원확인으로 사망이 확정)
- 관리중 6명(남자 3, 여자 3)

- 인정사망을 위하여 8. 22 서울시에 공무원, 시의원, 변호사, 교수 등으로 구성된 「실종자심사위원회」 설치

※ 인정사망은 사망의 확증은 없으나 주위의 상황으로 보아 사망이 확실한 경우에 호적상 사망의 기재를 하는 절차적 특례

-피해보상

- 삼풍의 변제능력파악을 위해 서울시 등에서 삼풍자산 실사중
- 피해보상액은 본격적인 협상이 진행되지 않아 산정곤란
- 앞으로 피해자와 삼풍측의 협상대표단을 조속히 구성하여 협상할 수 있도록 적극 중재
- 삼풍재산이 보상액보다 적을 경우에 대비, 서울시에서 대안강구중

-사고관련자 처벌

- 설계 및 시공관련자 : 13명 구속
- 관련 공무원 : 12명 구속
- 관련 업체 : 철저히 조사하여 강력한 의법 조치 계획

3. 건설산업의 경쟁력 배양

■ 건설시장 개방일정 및 진출현황

-작년부터 건설시장이 단계적으로 개방되어 대외도전에 직면

- 민간건설
 - 일반건설 : '94년부터 100% 단독투자, '96부터 지사설치 허용
 - 전문건설 : '96부터 100% 단독투자, '98부터 지사설치 허용
- 공공건설시장 : '97년부터 일정규모이상 공사는 개방

-'95. 9 현재 시공분야에 합작형태로 19개 업체, 설계·감리등 용역분야에 23개 업체가 진출, 활동중이며 단독으로는 미진출

- 앞으로 국내 진출을 위해 시장조사 및 회사 설립준비를 하고 있는 업체는 상당수 있는 것으로 보고 있음
- 외국업체들은 주로 개발형공사, 원자력·플랜트 등 대규모특수공사와 기획·설계·감리 등 고부가가치 분야에 진출이 예상

■ 시장개방에 대비하여 우리 건설업이 가장 취약한 고부가가치 전문분야를 집중 육성하고 기술개발도 촉진

- CM(Construction Management), PM(Project Management) 등 건설 사업기획분야를 강화시켜 건설업체의 종합건설능력 제고
- 시공위주에서 탈피하여 기획·설계·감리등 전문분야 강화
- 건설교통분야의 첨단기술개발을 정부가 주도적으로 추진
 - '96년도 연구개발(R&D) 예산 440억원을 확보 추진
- 신기술 지정제도(기술사용료 지급, 절차간소화 등) 등을 활용하여 민간 기술개발투자도 확대유도

4. 해외건설진출 확대

■ 최근 해외건설수주는 꾸준히 증가되고 있고 WTO출범 등 해외 진출을 대폭 활성화할 수 있는 호기

년도	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95. 9
수주액(백만불)	2,412	6,770	3,038	2,783	5,117	7,441	5,052

■ 삼풍사고 이후 우리업체의 이미지 회복을 위해 업계와 정부에서 다각적인 노력을 통해 수주활동 지원

- 해외공사 부실방지 및 안전관리 철저, 건설외교 강화등을 추진하여 삼풍사고 이후에도 해외건설 수주는 꾸준한 성장세

- 지난 8월의 수주가 1,059백만불로서 금년도 월별 최고치 기록

■ 최근 해외공사가 개발형위주로 발주됨에 따라 도급시공위주의 우리업계 체질변화를 유도

- 연불금융 등 정책금융 이용여건 개선(재경원과 협의중)

- 해외직접투자에 대한 규제완화 추진(재경원과 협의중)

- 해외투자허가 범위축소 : 1천만불이상 해외투자시 허가→3천만불

- 해외부동산 개발을 위한 해외부동산 취득범위 확대 : 사업목적에 직접 관련된 부동산→향후 개발을 위해서도 취득허용

■ 중국·일본등 주요 진출 유망국가와의 건설외교 적극 전개

- 필리핀, 인도 등 APEC 회원국과는 고위급 직접현상 추진

- 중국과는 금년 9월에 실무급 건설산업협력회의를 개최

- 미국·일본 등 선진국에 대하여는 양자간 협상을 강화

국회 연차보고

1. 국토이용에 관한 연차보고(국토이용관리법 제3조)

■ 국토현황 : '94년말 현재 국토면적은 99,394km²로서 간척사업에 의한 국토확장 등으로 전년보다 2km² 증가

■ 용도지역 : 전국토를 5개 용도지역으로 지정·관리('94. 1 부터)

(단위 : km², %)

용도지역	합 계	육 지	해 면
도시지역	14,159(13.5)	13,838(13.9)	321(6.3)
준도시지역	996(1.0)	995(1.0)	1
농림지역	50,435(48.3)	50,435(50.8)	—
준농림지역	27,157(26.0)	27,157(27.3)	—
자연환경보전지역	11,779(11.2)	6,944(7.0)	4,834(93.7)

- 지목별 토지이용 : 대지·공장용지등 도시적 용도에 활용되고 있는 토지는 4,702km²(전 국토의 4.7%)로서 전년보다 88km² 증가

(단위 : km², %)

지 목 별	'93 면적	'94 면적	증 감
농경지	22,129(22.3)	21,592(21.7)	△537
임야	65,711(66.1)	65,665(66.1)	△46
대지·공장·공공용지	4,614(4.6)	4,702(4.7)	88
기타	6,938(7.0)	7,435(7.5)	497

2. 지가공시에 관한 연차보고(지가공시법 제4조)

■지가조사 현황

- '95. 1 현재 전국의 지가조사 대상토지는 2,553만 필지
- 이중 전국적으로 대표성이 있는 45만 필지를 표준지로 선정
- 표준지 가격을 기초로 지방자치단체에서 매년 1월 1일을 기준으로 개별토지의 가격을 조사
 - 최고지가 : 서울 중구 명동 1억 3천 223만원/평
 - 최저지가 : 경북 포항 북구 죽장면 상자리 66원/평

■ 분기별 지가변동율 조사

- '92년부터 하락하기 시작한 지가는 '95년 들어 미미한 상승세를 보였으나 전반적으로는 안정세 유지

〈전국 평균지가 변동율〉

'90	'91	'92	'93	'94	'95. 1/4	'95. 2/4	'95 상반기
20.6	12.8	-1.3	-7.4	-0.6	0.05	0.15	0.20

- '95년 상반기의 경우 지역별로는 부산, 대전, 충남 및 제주지역에서 하락

■ 감정평가 자격제도

- 95. 8월말 「감정평가사」는 모두 1,109명(이중 996명 개업)

- 등록된 감정평가사 사무소는 총 150개(이중 법인은 16개)

3. 교통안전 연차보고서(교통안전법 제12조)

■ 교통사고 발생 동향

- 지난 10년 동안('84-'94) 자동차 사고건수는 연평균 7.1%, 사망자 3.1%, 부상자 7.5% 증가

• 자동차 대수 : 948천대('84)→7,404천대('94)

• 자동차 사고 : 134,335건('84)→266,107건('94)

- '94년 자동차 사고건수는 전년대비 2.0%, 부상자는 3.9% 증가, 사망자는 6.2% 감소

• '93(1일 평균) : 사고 721건, 사망자 32명, 부상자 929명

• '94(1일 평균) : 사고 735건, 사망자 30명, 부상자 966명

- 교통사고 원인(94년)

• 자동차사고(266,107건) : 운전법규위반 99.9%, 피해자과실 0.1% 등

- 철도사고(1,541건) : 선로통행 22%, 건널목사고 20%, 추락사고 6% 등
- 선박사고(699건) : 운항과실 56.9%, 정비불량 및 조작미숙 22.2% 등
- 항공기사고(2건) : 운항과실 2건

■ '95년 교통안전시책 방향

- 신호기, 안전표지등 안전시설의 정비·확충 및 위험도로개선
- 안전교육 강화, 교통캠페인 등 건전한 교통문화의 정착
- 운전자 및 운수업체에 대한 안전관리 강화
- 자동차 안전기준 강화, 노후철도 대체등 수송장비의 안전도 향상
- 긴급구조체제 및 기상예보 체제의 강화

나의 손은 정밀시공 나의 눈은 품질관리