

제254호 (2010. 4. 12)

■ 건설 경기

· 3월 건설업경기실사지수 5.9p 하락, 13개월 내 최저치

■ 정책·경영

- ‘3차 보금자리지구 추가 지정’...민간 주택공급시장 위협
- “일자리 창출 위해 민간 건설투자 확대 유도해야”

■ 정보 마당

· 美國, 협상에 의한 건설공사 계약이 일반적

■ 연구원 소식

■ 건설 논단 : 고속도로의 ‘제한속도’ 현실화

3월 건설업경기실사지수 5.9p 하락, 13개월 내 최저치

- 전고점인 작년 7월 이후 하락 국면 지속, 작년 SOC 예산 증액 효과 거의 소진 -

■ 3월 CBSI 전월비 5.9p 하락...전고점인 작년 7월 이후 27.6p 하락

- 3월 건설기업 경기실사지수(CBSI)는 전월 대비 5.9p 하락한 71.7을 기록해 전고점인 작년 7월 이후 가장 낮은 수치를 기록하였음. 이는 작년 2월 이후 13개월 내 최저치임.
 - 이로써 지수는 전고점인 작년 7월 이후 가장 낮은 수치를 기록했는데, 작년 7월의 99.3에 비교하여 27.6p나 하락함.
 - 작년 7월 정부 SOC 예산 급증 및 조기집행 영향으로 지수가 6년 7개월 내 최고치를 기록한 이후로 지수가 소폭 등락을 반복하면서 3월까지 하락 국면을 지속한 것으로 판단됨.
 - 또한, 3월 지수는 작년 2월(50.0 기록) 이후 13개월 내 가장 낮은 수치로서 작년 정부의 SOC 예산 증가로 인한 지수 상승 효과가 상당 부분 사라진 때문으로 판단됨.
- 더욱이 3월에는 건설 비수기가 끝남에 따라 지수가 상승하는 것이 통상적임에도 불구하고 지수가 하락한 것은 그만큼 건설기업의 체감경기가 나쁘다는 것을 의미함.
 - 이는 작년 대비 재정효과가 많이 줄어든 가운데 최근 수도권 미분양 증가, 일부 주택 업체 위기 등 민간 건설경기 부진이 더해진 결과로 해석됨.
 - 다만, 4월 전망치가 85.5를 기록해 3월보다 13.8p 상승할 것으로 전망됐는데, 이는 건설 비수기가 완전히 지나감과 동시에 4월 이후 공공 발주 물량이 본격화될 것을 기대한 때문으로 판단됨.

〈규모별·지역별 경기종합 BSI 추이〉

구 분		2009. 5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	2010. 1월	2월	3월		4월 전망
												실적	전월 전망치	
총 합		86.6	92.2	99.3	87.2	96.1	86.4	79.3	82.5	76.3	77.6	71.7	88.9	85.5
규모 별	대형	100.0	92.3	114.3	107.1	114.3	100.0	84.6	100.0	93.3	92.9	78.6	100.0	92.9
	중견	78.1	97.2	105.9	100.0	110.0	103.4	88.5	77.8	76.9	80.0	70.4	84.0	88.9
	중소	80.5	86.4	74.2	49.3	59.0	50.9	62.7	67.2	55.6	56.9	65.0	81.4	72.9
지역 별	서울	97.5	93.9	114.6	102.7	103.0	102.2	85.7	90.6	85.9	90.1	73.8	94.4	90.7
	지방	66.5	83.6	69.8	64.2	71.1	64.6	69.5	70.2	61.2	59.6	68.4	80.9	77.5

자료 : 한국건설산업연구원

- 그러나, 지난해 4/4분기부터 올 1월 사이 급증한 수도권 분양 물량으로 인해 수도권 미분양주택 수가 당분간 증가할 것으로 보임.
- 일부 주택건설업체의 위기도 단기간 내 해결되기 어려워 지수 상승은 소폭에 그칠 것으로 예상됨.

■ 대형 및 중견업체지수 하락, 중소기업지수는 상승

- 업체 규모별 경기실사지수를 살펴보면 대형 및 중견업체지수가 하락한 반면, 중소기업지수는 상승했음. 특히 대형업체지수가 큰 폭으로 하락해 지수 하락을 주도함.
 - 대형업체지수는 전월 대비 14.3p 하락한 78.6을 기록해 3월 지수 하락을 주도했는데, 작년 12월 100.0을 기록한 이후 3개월 연속 하락했으며, 작년 2월(58.3) 이후로 가장 낮은 수치임.
 - 중견업체지수 역시 전월 대비 9.6p 하락한 70.4를 기록. 이는 작년 3월(66.7) 이후로 최저치임.
 - 반면, 중소기업지수는 전월 대비 8.1p가 상승한 65.0을 기록했는데, 이는 대형 및 중견업체에 비해 최근 상황이 어려운 주택사업 비중이 매우 낮고, 3월 들어 공공발주물량이 소폭 늘어난 영향으로 지수가 상승한 것으로 판단됨.

■ 인력·자재수급지수 양호, 자재비 및 자금조달 상황은 소폭 악화

- 자금·인력·자재 부문 지수를 살펴보면 인력 및 자재 부문 수급이 아직 양호한 가운데, 자재비 및 자금 조달 상황이 다소 어려워지고 있는 것으로 나타남.
 - 인력 및 자재수급지수는 각각 107.6, 97.5를 기록함으로써 큰 어려움이 없는 것으로 나타남.
 - 인건비 및 자재비지수는 각각 96.9, 82.6을 기록해 최근 철강재 가격 상승세 등의 영향으로 자재비 상황이 다소 악화되고 있는 것으로 판단됨.
 - 한편, 공사대금 수금 및 자금조달지수는 각각 전월 대비 3.1p, 3.0p 하락한 91.9, 85.3을 기록해 자금 조달 상황이 점차 악화되고 있는 것으로 나타남.

이홍일(연구위원·hilee@cerik.re.kr)

‘3차 보금자리지구 추가 지정’…민간 주택공급시장 위협

– 보금자리주택의 70% 이상이 수도권, 민간-공공 공급 비중 역전 –

■ 3차 보금자리 지구 5개 선정, 공급 예정 물량 총 12만호

- 국토해양부(4.1)는 시범2차 지구에 이어 서울항동, 인천구월, 광명시흥, 하남감일, 성남고등 5개 지구를 3차 보금자리주택지구로 선정함.
- 3차 보금자리 주택지구에서는 총 12만 1,300호의 주택이 공급될 예정이며 이 중 보금자리 주택은 약 8만 7천호(72%)에 이를 것으로 예정됨(나머지는 민간 분양으로 공급).
- 지난해 지구지정이 확정된 2차 지구에 3차 지구까지 추가되면서 올해 그린벨트 해제 지역에서만 약 8만호의 보금자리 주택이 공급(사전청약 기준)될 것으로 예상됨.

〈시범지구~3차 보금자리지구 주택 공급물량〉

(단위 : 호)

시범지구~3차까지 전체주택: 230,250호 (보금자리주택 : 119,214호)								
시범지구			2차지구			3차지구		
지구명	전체주택	보금자리	지구명	전체주택	보금자리	지구명	전체주택	보금자리
합계	53,950	39,414	합계	55,000	39,000	합계	121,300	40,800
서울강남	6,821	5,623	서울내곡	5,000	4,000	서울항동	4,500	3,400
서울서초	3,390	2,740	서울내곡2	5,000	4,000	인천구월	6,000	4,300
고양원흥	8,601	6,393	부천옥길	8,000	5,000	광명시흥	95,000	22,000(69,000*)
하남미사	35,138	24,658	시흥은계	12,000	9,000	하남감일	12,000	8,400
			구리갈매	9,000	6,000	성남고등	3,800	2,700
			남양주진건	16,000	11,000			

주 : 광명시흥에서 건설되는 주택 중 1단계 물량만 다른 3차지구와 동시에 추진할 예정임. 1단계 물량은 2만 2,000호이며 전체 물량은 6만 9,000호임.

자료 : 국토해양부

■ 2010년 보금자리주택 공급목표 18만호, 이 중 77%를 수도권에 공급

- 국토해양부(2010.1.6)에 의하면 정부는 2009년 보금자리주택 14.8만호를 공급하였으며 2010년에는 18만호를 공급할 예정임.
- 수도권에서 14만호(보금자리주택지구 8만호, 신도사·도심 등 6만호), 수도권 이외의 지역에서 4만호 수준이 공급될 예정으로 전체 물량의 77%가 수도권에 집중되어 있음.
- 최근 4년간 수도권 아파트의 연간 공급(인허가) 규모 평균이 19만호임을 감안할 때, 현재 계획된 보금자리주택의 규모는 전체 물량의 73%를 상회하는 수준에 이를 전망이다.

■ 보금자리주택 입지와 가격 측면에서 민영보다 우위…민간 주택공급기능 위협

- 보금자리주택 공급 이후 민간과 공공의 공급 비중이 역전되고 있음.
 - 금융위기 이후 공공 부문의 역할이 확대되면서 전국적으로 공공주택의 비중은 40% 수준(2009년 인허가 기준)으로 증가. 특히 수도권에서는 공공주택 비중이 50%를 상회
 - 보금자리주택이 분양주택으로까지 확대된 것은 우리나라가 소득대비 주택가격수준이 높아 주거지원 대상 확대가 불가피하기 때문임. 또한, 글로벌 금융위기 및 분양가상한제 등의 여파에 따른 민간공급의 공백을 공공이 일정 부분 대체한다는 목적이 포함돼 있음.
- 보금자리주택(분양주택)은 입지와 가격 측면에서 모두 민영 분양주택보다 우위를 점함으로써 민간주택공급의 일정 부분을 대체하는 수준을 넘어 시장을 잠식하고 있음.
 - 수도권 내 분양주택들은 재개발·재건축 사업지를 제외하면 대부분 서울 반경 30km 외곽(2기 신도시)에 입지하는 반면 보금자리주택의 60%는 도심에서 가까운 그린벨트 해제 지역(서울 반경 20km 이내)에 위치하여 지리적 우위를 점하고 있음.
 - 더군다나 공급가격까지 주변 시세의 50~70% 수준에서 결정되고 있어 민간 중소형 분양주택의 수요가 공공주택으로 이전하고 있음.
 - 최근 위례신도시 보금자리주택 사전청약 결과(평균 경쟁률 14.8대 1)를 보면 중형(전용면적 85㎡)에 청약경쟁자가 몰리는 반면(경쟁률 39.3대 1), 수도권 민영주택의 경우 중소형(전용면적 85㎡이하) 아파트의 미분양이 증가하고 있음.

※ '10. 2 수도권 중소형(전용면적 85㎡이하) 미분양은 7,980호로 '09. 3(미분양 최고치) 7,321호보다 많음.

■ 공공주택공급 본연의 목적으로 회귀 필요, 구축효과도 경계해야

- 글로벌 금융위기 이후 주택건설업체들은 대출만기를 통해 부실처리를 잠시 연장한 것에 불과해 근원적인 회복을 위해서는 미분양 해소와 원활한 신규사업 추진이 뒷받침돼야 함.
 - 건축 경기 회복이 더딘 가운데 정부의 공공주택정책마저 민간 시장을 잠식하여 주택 산업이 궤멸 위기에 처해 있음.
 - 지금이라도 공공주택의 공급 대상을 명확히 하고 민간건축 경기가 회복되기까지 보금자리주택의 공급 시기를 조정하는 등 공공주택 역할의 재정립과 정책 조율이 요구됨.

※ 무주택자라도 소득이 일정 수준 이상이 경우에는 보금자리주택 청약대상에서 배제

김현아(연구위원·hakim@cerik.re.kr)

“일자리 창출 위해 민간 건설투자 확대 유도해야”

- 고용 여건 개선 및 메가 프로젝트 개발 추진도 효율적 -

■ 민간 건설투자 확대 통해 일자리 창출 가능성 극대화 필요

- 정부는 글로벌 경기 침체에 대응하기 위해 2008년 이후 공공토목 투자를 확대함에 따라 2009년 이후 전체 국내 건설투자는 회복 국면에 들어섬. 하지만 민간 건설투자는 침체
 - 민간 주택 및 비주거 건축시장은 모두 침체 상황. 공모형 PF 사업과 SOC 민간투자사업, 민간선투자, 기업도시 등 민간의 원활한 건설투자 미흡
- 한편, 2000~09년간 건설투자는 27.3% 증가했지만, 건설기능인력수는 오히려 3.9% 감소
 - 공공건설시장의 경우 과열경쟁으로 저가낙찰을 받을 경우 노무비 삭감이 일반적이며, 이로 인해 2007년 9만 5천명, 2009년 3만 6천명의 내국인 일자리가 상실됨.
 - 또한 건설인력의 고령화와 젊은층의 건설업 유입 감소, 불법 외국인 체류자들의 내국인 고용 대체 현상 발생

■ 민간 건설투자 확대 위한 정책 대안 마련 및 중장기적으로 메가 프로젝트 추진 필요

- 민간주택 : 분양주택의 양도세 감면조치 연장과 분양가상한제의 폐지, 서울을 제외한 수도권 지역의 금융규제 완화 필요
- 공모형 PF 사업 : 공모형 PF사업에 대해서는 분양가상한제의 적용 배제. 중장기적으로 ‘공모형 PF사업에 관한 법률’ 제정 검토 필요
- 민간투자사업 : 현재 사업추진이 지연되고 있는 사업들의 원활한 금융약정 체결을 위해 해지시지급금 산정방법 개선, 부대·부속사업 활성화 등 다각적인 정책대안 강구 필요
- 민간선투자 : 민간선투자 활성화를 위해 대상사업에 장기계속사업 포함
- 기업도시 : 기업도시로의 이전기업에 대한 조세 감면 혜택 필요
- 메가프로젝트 : 한중 해저터널, 호남~제주 해저터널, 동서철도, 대심도 철도 및 도로 등

■ 고용 여건 개선을 통한 일자리 창출도 효율적

- 건설 고용 여건 개선을 통한 일자리 창출을 위해 적정 노무비의 확보와 합법적 외국인 인력의 고용상한제 운영 필요
- 과도한 공사비 절감으로 확보된 투자재원으로 신규 투자를 할 경우의 일자리 창출보다 적정 공사비 확보에 의한 기존 공사의 일자리 창출이 더욱 효과적
 - 일반적으로 1조원당 건설 일자리는 약 1만개(2009년 기준) 수준, 낙찰률 80% 유지시 약 2만5천개(1만 5천개 추가)의 건설일자리 창출 가능

〈일자리 창출을 위한 정책과제 종합〉

구 분		주요 정책 과제
건설투자 활성화	민간건축	·분양주택에 대한 양도소득세 감면 조치 추가 연장 ·서울을 제외한 수도권 지역의 금융규제 완화 ·민영주택에 대한 분양가상한제의 단계적 폐지
	공모형 PF사업	·공모형 PF 사업에 대한 분양가상한제 폐지 ·공모형 PF 사업에 대한 정부의 조정 및 관리 필요 - 기칭 공모형 PF사업에 관한 법률 제정
	민간투자사업	·정액법에 의한 해지시지급금 산정방법 지속 사용 ·투자위험 분담범위 및 적용대상 확대 ·부대·부속사업의 제안을 협상기간 및 운영기간 중에도 제안, 현행 사전이익 확정방식을 사후이익정산방식으로 개선 ·민자고속도로 통행료의 부가가치세 면세 ·민자사업 평가시 건설보조금 요구액 만점기준 상향(현행 0% 만점) ·자금재조달시 MRG 없는 사업에 대한 이익공유 배제 ·중장기적으로 무료도로(Shadow Toll) 제도 도입 검토
	민간선투자	·장기계속사업 중 총사업비, 공정률, 공기지연 등을 종합적으로 감안하여 민간 선투자 허용
	기업도시	·기업도시 이전기업에 법인세 등 조세감면 유지
메가프로젝트 발굴	대륙간 인프라	·한중 해저터널
	연륙 인프라	·호남~제주 해저고속철도
	광역 인프라	·동서 순환 철도
	도시 인프라	·수도권 광역급행철도 / 서울시내 대심도 도로 ·경인고속도로 및 경부고속도로의 왕복 지하차로
건설 고용 여건 개선	적정 노무비 확보 및 전달	·미국의 prevailing wage 및 호주의 award system의 사례를 참조하여 사업주가 적정 노무비를 확보해 근로자에게 적정 임금을 지불할 수 있는 제도 도입 ·적정공사비 확보(낙찰률 상향)
	외국인 근로자의 보완적 활용	·불법체류자의 건설고용시장 진입 억제를 위해 건설업종 차원의 적정 도입 규모 산정 및 현장별 합법적 외국인력 고용상한제 운영

박용석(연구위원-yspark@cerik.re.kr)

美國, 협상에 의한 건설공사 계약이 일반적*

- 가격 경쟁시 입찰가격이 설계가격과 10% 이상 차이되면 저가 심사 -

■ 기술적으로 적합한 업체 우선으로 제안가격을 낮추도록 협상 실시

- 미 연방정부에 의해 이뤄지는 입찰은 일반경쟁입찰(sealed bidding)과 제안형경쟁입찰(competitive proposals)의 두 가지 방식이 있음.
 - 제안형경쟁입찰은 기술 및 가격제안서를 별도의 봉투에 넣어 제출하는 방식으로 기술 및 가격제안서를 동시에 제출하는 방식(수의시담 또는 협상입찰)과 先 기술제안서, 後 가격제안서를 제출하는 방식(2단계 계약입찰) 등 두 가지가 있음.
 - 일반적으로 협상에 의한 계약이 널리 활용되며, 입찰자는 정해진 일시까지 기술제안서와 가격제안서를 각각 봉투에 넣어 동시 제출
 - 기술제안서에는 시공계획, 과거 시공실적(담당기술자의 경력, 기업의 동종공사실적), 안전계획(안전대책, 과거 산재보상실적), 담당자 경력 등 기술적 부분 외에 조직, 경영, 관리상태 등의 설명도 포함됨.
 - 입찰자 가운데 중간 가격을 제안한 자부터 심사를 개시하고, 특정 회사가 기술적으로 적합하다고 판단되나 제안 가격이 높으면 가격을 낮추도록 협상함.
 - 발주처에서 회사 브로슈어나 홈페이지 등을 확인해 업체 정보를 사전 조사하고, 조사 자료를 토대로 협상하여 공사 수행 능력, 서류상 허위 사실 판별
- PQ를 실시할 경우, 통과업체는 3~10개사 정도이며, PQ 통과업체를 제한하면, 소규모 업체의 반발이 있으나, 일반적으로 소규모 업체는 중대형 공사에 욕심을 내지 않음.
 - PQ 항목은 프로젝트마다 모두 다르며, 투입 예정 기술자에 대한 평가는 거의 없고 (Design-Build에서는 평가), 사용할 하도급 업체는 평가에 포함되는 사례가 많음.
- 미국 정부에서는 실공사비 이하로는 도급을 주지 않으며, 발주자는 설계가격을 신뢰함.
 - 단지 실적을 확보하기 위해 저가 입찰하는 업체에게는 절대로 공사를 주지 않음.
 - 건설업체에서는 공사원가를 정확히 알고 있으며, 그 원가 이하로는 수주하지 않음.
 - 발주처 예산이나 설계예산은 철저히 비공개되고 있으나, 건설회사에서는 설계도서만 보면 공사원가를 거의 정확하게 추정함.

* 미국 연방조달청(GSA : General Services Administration), 뉴욕주 건설국 출장시 면담 결과를 정리한 것임.

- 입찰가격이 설계가격과 10% 이상 차이가 나면, 항목별로 다 비교하여 저가투찰부분을 찾아내고, 어느 항목이라도 투찰가격이 정상적이지 않은 경우에는 탈락시킴.
- Design-Build 방식은 주로 공공부문의 대형 프로젝트에 주로 적용되며, Design/Bid/Build는 민간부문에 주로 적용
 - 디자인비용이나 시공비가 낮아지기보다는 패스트트랙이 가능해져서 가격이 낮아짐.
 - 디자인빌드에서는 비교적 가격이 높아도 창의적인 Contractor를 활용하는 경향이 존재

■ 타 사·주의 공사 참여는 어려워...부실공사 업체는 추후 정부공사 입찰에서 배제

- 건설업 면허는 시, 주마다 요건이 틀리고, 타 사·주에서 면허를 받기 어려움.
 - 종합건설업체(General Contractor) 면허는 A, B, C 3개 등급이 있으며, A등급은 수주하는 금액에 제한이 없으며, B, C등급은 금액 제한 존재(버지니아주)
 - 전기, 소방, 설비 등 전문업체 면허는 있으나, 철근콘크리트 공종 등은 회사는 존재하나 면허는 없는 경우가 많음.
- 공사 입찰에 진입하기가 상당히 어려우나, 일정한 자격을 갖추면 매우 용이함.
 - 이미 검증된 회사는 까다로운 심사절차가 없이 입찰본드, PQ를 면제하는 사례가 존재
 - 연방정부는 기존 활용하던 업체를 선호하는 경향이 있으며, 새로 진입하기 어려움.
 - 일반적으로 건설업종은 부도가 많아서 보증기관으로부터 보증을 받기 매우 어려움.
 - 부실공사를 한 해당 업체는 향후 정부공사에 참여하기 어려우며, 부실공사시 발주처 담당자는 모두 사직 처리되는 것이 일반적임.
- 종합건설업체는 브로커 타입과 직접 시공하는 타입이 존재하고, 미국에서는 브로커 타입이 일반적이며, 하부에 수십 개사의 협력업체를 두고 있음.
 - 설비, 전기공사 등의 분리발주는 거의 없으며, 종합건설업체가 일괄 책임을 부담함.
 - 가격을 낼 때 노무비를 일정 금액 이하로 쓰지 못하도록 하는 경우가 있음(정부공사에서 prevailing wage 적용사례 존재).
- 공공공사 입찰에서 중소기업, 흑인, 아시아계, 여성 등의 사회적 약자가 소유한 기업에 대해 일정규모 이하의 공공계약 발주에서 특별 혜택을 부여하는 사례 존재

최민수(연구위원·mschoi@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
4.6	노동부	<ul style="list-style-type: none"> ■ 산업안전국 주최 ‘건설재해예방 기술지도의 문제점 및 실효성 강화방안’ 정책 간담회에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여 - 중소 규모 이하 현장에 대한 재해예방 지도의 효율성 제고 방안 논의
4.8	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> ■ ‘실적공사비제도 개선위원회’에 이영환 건설관리연구실장 참여 - 매월 1회 실적공사비제도 운영 현황 검토 및 제도개선 활동 추진
	노동부	<ul style="list-style-type: none"> ■ 안전보건정책과 주최 ‘산업안전보건정책 효과 제고를 위한 전문가 간담회’에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여 - 건설 현장의 산재 저감 방안을 발제하고, 관련 전문가 의견 수렴
4.9	금융위원회	<ul style="list-style-type: none"> ■ 금융정책국 주최 ‘가계부채 및 주택시장 관련 리스크 점검회의’에 건설경제연구실 김현아 연구위원 참여 - 최근 가계 부채 상황 및 주택시장의 현황 진단과 정책적 대응과제 논의
	노동부	<ul style="list-style-type: none"> ■ ‘건설근로자 고용개선 관련 자문회의’에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여 - 건설근로자 고용선도기업 지원 촉진 방안 등 건설근로자 고용개선 논의

■ ‘환경 변화에 따른 건설산업의 전환’ 세미나 개최

- 연구원은 4. 28(수), 건설산업비전포럼과 공동으로 강남구 대치동 소재 동부금융센터 대강당에서 ‘환경 변화에 따른 건설산업의 전환’ 세미나를 개최할 예정
- 세미나 내용
 - 제1주제 : ‘건설산업선진화방안 1년의 평가 및 향후과제’(발표자 : 이복남 연구위원)
 - 제2주제 : ‘글로벌 경제위기 이후의 건설산업 선진화과제’(이상호 GS건설경제연구소 소장)
 - 종합토론 : 사회-국민대학교 이성우 총장

■ 신규 과제 발령

과제명	주요 내용
시공능력평가제도의 근본적 개선방안	<ul style="list-style-type: none"> ■ IFRS(신규회계처리기준)의 도입에 따른 시공능력평가제도의 개선사항 검토 ■ 건설산업 발전에 기여할 수 있는 합리적이고 실질적인 업체능력 평가모델을 개발하여 근본적인 시공능력평가제도의 개선방안 도출 ■ 업계, 학계, 발주기관 등 다양한 대상들의 설문조사 및 간담회 등을 통한 다양한 의견 수렴 및 개선안의 합리성 도모

고속도로의 ‘제한속도’ 현실화

우리나라에도 조만간 속도 120km 도로가 등장하게 될 것 같다. 그런데 고속도로의 속도 제한 결정의 주인이 누구인지 궁금하다. 고속도로 설계기준은 국토해양부 소관임이 분명한데 정작 속도를 결정하는 기관은 경찰청이라는 얘기가.

수요자인 운전자들은 이미 120km 이상을 달리고 있으며, 국내에서 생산되는 중형급 이상의 차들도 최고 속도 260km의 계기판을 가지고 나온다. 도로의 최대 수요자인 차량은 200km를 넘고 있는데 정작 도로는 준비가 덜 되어 있는 것처럼 보인다.

도로의 설계변수는 수평적으로는 곡선반경이, 수직적으로는 경사도와 차선의 폭과 간격, 그리고 평탄성이 좌우한다. 설계변수는 차량의 성능을 고려하여 결정하게 되는데 속도를 높일 수록 건설비는 당연히 올라가게 된다. 여기에는 도로 설계자들이 고려하지 못하는 것이 있는 것 같다. 차량성능 부문이다. 예를 들어 1904년 개통된 경부선철도의 속도는 36km 정도였다. 당시의 철도선로 설계기준이었을 것이다. 2002년경 철도청 발표 자료에 따르면 기존 경부선 철도에서도 최고 속도 170km가 가능하다고 했다. 동일 선로에서 1904년보다 4.2배 이상 속도가 빨라질 수 있는 이유는 열차의 성능이 급격히 향상되었기 때문이라는 해석이다. 경부선철도 개통 당시에는 차량 성능이 고속도로 성능을 못 쫓아간 것이라는 해석이 가능하다.

대한토목학회는 2003년 개최한 세미나에서 속도 200km 초고속도로 기술 개발의 필요성을 제기한바 있다. 차량 성능이 300km를 넘기는 것은 시간 문제라고 봤기 때문이다. 당시에는 아시안하이웨이 건설을 염두에 둔 제안이었다. 현재는 정반대의 현상이 발생하고 있다. 차량 성능에 맞춘 도로 기술을 개발해야 한다는 것이다. 결과적으로 국토부가 건설교통 10대 연구 과제에 초고속도로 기술개발을 포함시켰다. 당초 계획 및 취지와 달리 속도보다 성능 향상에 초점이 맞춰져 있다는 차이점은 있다.

국내 고속도로는 그 성능을 제대로 이용하지 못하고 있다. 신설 고속도로의 경우 140km의 성능을 가졌음에도 불구하고 제한속도는 110km다. 단속만 의식하지 않으면 대부분 130km로 달린다. 보편적으로 이해하고 있는 ‘고속=사고’라는 등식은 차량 성능과 무관하다.

고속도로의 주인은 국토해양부다. 그리고 수요자는 차량 운전자들이다. 수요자의 눈높이에 맞춘 속도 규제 행정이 절실하게 필요하다. 최근 중국과 프랑스의 지방 도로를 이용하면서 느낀 점은 한국의 국도보다 못한 도로에서도 130km를 허용하는 운용의 지혜가 정말 필요하다. <코스카저널, 2010. 3. 23>

이복남(연구위원·bnlee@cerik.re.kr)