

일본 국토교통성 건설부문 주요 보도자료

※ 일본 국토교통성에서 발표한 보도자료 중 건설부문의 주요 내용만 요약함.(20.03.16~20.03.26)

□ 산업경쟁력 강화법에 따른 사업재편계획의 인정에 대해 (일본수관리그룹) [3/17]

- 국토교통성은 일본수리(주), (주)스이테크연구소 및 (주)대양사로부터 신청된 산업경쟁력강화법에 기초한 사업재편계획을 건설업 관계 2번째로 인정.
- 3월 11일부로 제출된 사업재편계획에 대해 산업경쟁력강화법 제23조 제5항 규정에 기초하여 심사한 결과, 동법 제2조 제11항에서 규정하는 사업재편을 하는 것으로, 동법에서 규정하는 인정요건을 만족하는 것으로 인정되기 때문에 「사업재편계획」을 인정함.
- 해당 계획은 일본수리(주) 및 (주)스이테크연구소가 보유한 부동산을 지주회사인 (주)대양사에 집약하고, 경영자원을 최적 배분하여 사업회사로서 효율적인 경영을 통해 그룹 전체의 경영능력 향상 및 기업 가치 향상을 목표로 하고 있음.
- 이번 인정을 통해 (주)대양사는 부동산 소유권 이전의 등기에 따른 등록면허세의 경감조치를 받을 수 있음.

□ 고강도 볼트 수급 동향 등에 관한 설문 조사 결과 [3/17]

- 국토교통성은 2018년 여름부터 고강도 볼트의 부족에 따라 고강도 볼트의 중복 주문 및 선형 주문, 허수 발주 등 불확정 요소가 높은 발주를 억제하고, 납기, 납품처가 명확한 주문부터 우선적으로 공급할 수 있도록, 2019년 5월에 표준적인 「발주양식」을 작성하고, 5월 및 11월에 볼트 메이커, 철골 파브리케이터, 건설업계 등에 철저한 활용을 요청함.
- 이러한 대책을 통해 제4회를 맞은 「고강도 볼트 수급 동향에 관한 설문조사」의 결과, 납기는 크게 개선되어, 대체로 수급 불균형이 해소되고 있는 상황임. 작년 3월 고강도 볼트 납기는 평균 6.0~7.8개월이었던 것이, 현재는 전국 평균 2.5~3.9개월로 감소. 수급동향은 다소 완화되었으나, 가격동향은 제자리걸음인 상황. 발주양식 사용율은 70~80%정도
- 또한 납기에 대해서는 혼란 이전 수준까지 개선되지는 못한 상황이므로, 계속하여 건설업 단체에게 주문양식을 철저하게 활용할 것을 3월 18일부로 재요청.

□ 국가의 공공건축물의 목조화 비율 9할 초과로 [3/18]

- 국토교통성과 농림수산성은 국가가 서비스하는 공공건축물의 목재 이용 상황을 정리함. 그 결과 2018년도에 국가가 정비를 진행한 대상이 되는 저층 건축물의 목조화 비율은 90.6%로, 목재 이용촉진법의 시행 이후 최고 목조화 비율을 기록하였음.
- 정비 대상 저층 건축물은 내화건축물로 지을 것이 요구되는 건축물, 재해응급대책활동에 필요한 시설 등 목조화를 도모하기 어려운 건설(특별한 중량물을 올리는 시설 등)은 대상에서 제외됨.

- 2018년도 목재이용촉진법은 향후 수요가 기대되는 공공건축물을 타겟으로 국가가 앞장서 목재 이용에 임하는 것과 동시에 지방공공단체나 민간사업자도 국가의 정책에 맞추어 자구적인 노력을 촉구하여, 주택 등 일반건축물에 파급효과를 포함하여 목재전체의 수요를 확대하는 것을 목적으로 하고 있음.
- 그 내용으로는 예산요구 단계에서부터 적극적으로 목조화를 촉진하는 범위에 해당하는 국가의 공공건축물에 대해 목조화되어 있는지를 확인해야 하며, 목조건축물목조공사표준시방서 2019년 버전에 CLT패널공법을 추가하였으며, 「목재이용추진연수」를 통해 지방공공단체의 직원을 교육하고 있음.

□ 2019년도 민간 주택론의 실태에 관한 조사 결과 [3/19]

- 국토교통성은 민간 주택론(대출)의 공급 상황의 실태를 파악하고, 주택 정책 수립을 위한 기초 자료를 작성하는 것을 목적으로 2003년부터 민간 금융 기관의 협력을 통해 조사를 실시하고 있음. 2019년도는 국내 은행, 신용금고, 신용조합, 농협 등 1,340개 기관을 조사 대상으로 하였으며, 응답기관 수는 1,285기관임.
- 개인 주택론의 신규출자는 2018년 19조 1,358억 엔을 기록하여, 2017년보다 1,517억 엔 감소하였음. 용도별 비율은 신규 주택이 71.4%, 기존 주택이 19.2%를 차지하고 있으며, 과거 4년 동안 기존 주택(중고 주택)의 비율이 지속적으로 증가 추세임. 금리 유형별 비율은 계속해서 변동금리형의 비율이 60.5%로 가장 높으며, 고정금리기간선택형이 24.3%를 차지하고 있음.
- 2018년 임대주택 신규출자액은 22,932억 엔을 기록하여, 2016년(30,297억 엔)을 피크로 감소 동향에 있음.

□ 2020년도 선도적 민관협력 지원 사업 안건 모집 개시(제1차) - 지자체 인프라 PPP/PFI사업 추진을 위한 [3/24]

- 국토교통성에서는 지자체의 민관협력사업 도입에 관한 활동을 지원하기 위하여 3월 24일부터 선도적 민관협력지원사업의 지원대상 안건을 제1차 모집함.
- 선도적 민관 협력 사업은 기존 공공시설과 인프라의 통합·재편, 기존 공공시설과 인프라 운영의 광역화, 기존 공공시설의 갱신을 위해 PPP/PFI 프로젝트 형성을 지원하기 위한 사업임.
- 선도적 민관 협력 지원 사업을 실시하고자 하는 지자체에 대해 ① 사업수법검토지원형 또는 ②정보정비지원형 에 관한 업무에서 필요로 하는 조사위탁비를 조성함. 사업수법검토지원형은 선도적인 관민연계사업의 도입이나 실시를 위한 검토를 위한 조사에 적용하며, 정보정비지원형은 선도적인 관민연계사업의 도입판단에 필요한 정보의 정비를 위한 조사에 적용함. 보조금은 1건당 최대 2,000만 엔

□ 2018년의 수해 피해액을 공표 [3/24]

- 국토교통성은 1961년부터 수해(홍수, 해일, 쓰나미, 산사태 등)에 의한 피해액 등(건물피해액 등의 직접적인 물적피해액 등)을 연도별로 정리하고 있음.

- 2018년의 수해피해액(확정값)은 전국에 약 1조 4,050억 엔으로 계산됨. 특히 2018년 7월 호우에 의한 피해액은 약 1조 2,150억 엔으로 단일 호우로 인한 피해로는 1976년 태풍 제17호 등에 의한 피해액(8844억 엔)을 넘어서는 통계 이래 최대 피해액을 기록함.
- 주요 수해 피해액 상위 도도부현은 오카야마 현이 약 4,209억 엔으로 가장 피해가 컸으며, 히로시마 현(약 3,388억 엔), 에히메 현(약 1,697억 엔)이 그 뒤를 이음.
- 수해 내용으로는 2018년 7월 호우(2018년 6월 26일~7월9일에 발생한 장마전선 호우 및 태풍 제7호에 의한 피해액)에 따라 서일본을 중심으로 광역적이고 동시 다발적인 하천 범람, 산사태가 발생하여 가옥 약 17000호가 전체 또는 일부 붕괴, 39000호가 침수 피해를 입음.

□ 새로운 도로조명에 관하여 기술공모 결과 공표에 대해 [3/25]

- 국토교통성은 안전성 향상, 유지보수 효율화, 경제성 향상 등에 이바지하는 새로운 도로조명에 관한 기술공모를 실시하고, 이번 검증 결과를 정리하였으므로, 공표함.
- 공모에는 13개 회사, 24건의 응모가 있었으며, 학식경험자, 기술전문가, 도로관리자 등으로 구성된 검토위원회에서 제출 서류 및 응모자에 의한 프레젠테이션에 기초한 기술검증을 진행. 기술검증결과, 검증기술 24건 가운데 유망한 기술로 9건, 기대되지만 더욱 개선이 필요한 기술로 12건, 도입조건·조건이 제한되는 기술로 3건이 결정되었음.
- 추후 국토교통성에서는 규정류(가이드라인 등)의 재검토를 진행할 예정.

□ 근로개혁을 배려한 건축설계업무위탁을 위한 가이드라인 작성 [3/25]

- 국토교통성 관청영선부는 2019년 6월의 「공공공사 품질확보 촉진에 관한 법률」개정을 근거로 건축설계업무 수주자의 근로개혁을 지원하기 위하여 발주자로서 유의해야 할 사항을 정리한 「근로개혁을 배려한 건축설계업무위탁을 위한 가이드라인」을 새로이 작성하여 오늘 부로 전국 지방정비국에 통지함.
- 이번 가이드라인은 (공공사단법인)일본건축사회연합회, (일반사단법인)일본건축사무소협회연합회, (공공사단법인)일본건축가협회와 의견 교환을 거쳐 국토교통성 관청영선과에서 작성함.
- 주요 내용은 ①적정한 이행 기간 설정, ②재작업 방지를 위한 설계업무 프로세스 관리, ③ 업무환경 개선과 생산성 향상, ④이행시기 평준화와 적절한 업무 발주를 담고 있음.