

I. 건설현장 안전

[발주자·원수급자 책임 강화]

1. 발주자의 단계별 안전관리 책임은 어떤 것이 있으며, 미이행 시 어떤 방법으로 제재할 것인지?

- 현재 「건설기술 진흥법」에서는 발주청(공공 발주자)에게 설계의 안전성 검토, 품질·안전관리계획 승인, 안전점검 보고서 제출 등의 안전관리 의무를 부여하고 있음
 - 관련 의무를 이행하지 않거나, 시공자나 감리자가 관련 의무를 해태하고 있음을 알면서 묵인한 경우에 대한 과태료 부과 추진
 - 아울러, 고시된 「건설공사 안전관리 업무수행지침」 상에 규정된 의무인 발주 시 안전정보 제공, 안전관리계획의 현장 이행 여부 확인 등을 법으로 상향하여 책임을 강화하는 방안도 검토

2. 사고예방활동 평가 및 공개는 어떤 내용인지?

- 금년부터 200억 이상 공공공사를 발주하는 발주청에 대해 국토부(시설안전공단 위탁)에서 사고예방활동 등 소관 건설공사에 대한 안전관리 수준을 평가하고 연말에 공개할 예정
 - 발주체계, 수급자 지원 및 평가체계, 안전조직 운영 및 성과측정 체계, 법적요건 준수 및 현장 관리시스템 운영 수준, 환산재해율 등을 평가할 계획

3. 불법 하도급에 대해서 원수급인은 어떤 처벌은 받게 되는지?

- 현재는 불법 재하도급의 당사자인 하수급인에 대해서만 형사처벌하고 원수급인에 대해서는 150만원 이하 과태료를 부과
- 앞으로는 원수급인도 불법 재하도급 계약을 한 하수급인과 동일하게 3년 이하 징역, 3천만원 이하 벌금 등의 수준으로 형사처벌하고 영업정지와 과징금 처분도 병행토록 「건설법령」 개정 검토

4. 중대재해 시 입찰 등 영업상 불이익을 부여하는 방법에는 어떤 것이 있는지?

- 우선, 중대재해가 발생했을 경우에 대한 벌점 신설을 통하여 누적 벌점에 따른 PQ 감점 및 입찰제한조치를 받도록 하고,
- 품질시험·안전점검 누락, 주택건설기준 위반 등으로 인하여 영업정지를 받은 경우, 처분 종료일로부터 2년간 선분양을 제한하고 주택기금 신규대출도 제한 조치
 - * (현행) 주택법 상 영업정지(부실시공으로 공중 위해, 입주자 재산 손해 등)를 받은 경우 처분 종료일로부터 2년간 선분양 제한(전체 총수의 1/2 이상 골조 완공 시 입주자 모집가능)
- 또한, 누계 부실벌점이 어느 수준 이상일 경우에도 선분양 제한 및 주택기금 신규대출 제한 추진
 - * 더불어민주당 이원욱 의원 주택법·주택도시기금법 개정안 발의, '17.9

【안전관리 이행 점검 강화】

5. 건설현장에 대한 안전점검 전담조직을 신설한다는데 어떻게 구성되며, 언제부터 운영되는지?

- 지방국토관리청 건설관리실 내에 건설현장 점검을 전담하는 과를 신설하고 추가로 점검전담인력 충원할 예정

6. 안전관리 종합정보망은 무엇인지?

- 안전관리계획 등 기마련된 건설공사 안전관리제도가 제대로 작동되는지 현장별로 제도 이행현황을 실시간 관리하기 위한 전산망을 말하며 금년 사업에 착수하여 '20년까지 구축할 계획

<건설공사 안전관리 종합정보망 구축계획>

구분	'18년	'19년	'20년
사업 내용	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 설계 안전성 평가·관리 ▪ 사고보고·사고조사 ▪ 위험요소 프로파일 관리 ▪ 안전사고신고 관리 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 안전관리계획 검토·관리 ▪ 건설현장 점검관리 ▪ 안전관리수준평가 관리 ▪ 사고사례 DB 및 분석 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 건설기술평가관리 ▪ 모바일 정보시스템 구축

[타워크레인 등 건설기계 안전강화]

7. 타워크레인 사고 예방을 위해 종합대책을 마련하였음에도 사고가 발생하고 있는데 보완이 필요한 것은 아닌지 ?

- 기존 대책을 보완하고 법 개정이 필요한 과제는 법안 제출시기를 앞당겨 조기 시행 될 수 있도록 추진 중입니다.
- 법 개정 전에도 안전사고 예방을 위해 전국 500개 현장의 일제점검 등 현장의 안전강화에 즉시 적용할 수 있는 과제를 수행 중이며
 - 특히, 사고 위험이 높은 설치·해체 작업 시 LH 등 국토부 산하 기관에 안전관리자 및 감리를 배치토록 조치하였습니다.

8. 이번 타워크레인 재해 예방대책이 시행되면 얼마나 사고가 줄어들 것으로 예상하는지 ?

- 타워크레인 사고가 일어나지 않도록 정부차원에서 가능한 최대한의 대책을 담았고 정착되면 타워크레인 안전사고가 근절될 것으로 기대
- 국토부는 연식제한 및 부품인증제 도입 등 설비결함을 사전에 차단하는 개선대책으로 안전사고 예방에 큰 역할을 할 것으로 판단되며,
 - 이와 함께, 고용부가 추진하는 원청, 임대업체, 설·해체팀 등 주체별 안전관리 책임을 강화하는 대책이 적절히 결합된다면 설비와 현장 작업의 안전사각지대가 해소되어 실효성 있는 대책으로 작동할 것임.

[첨단기술 적극 활용]

9. 건설자동화 기술개발을 위한 구체적 방안은?

- 「스마트 건설자동화」 R&D 재기획을 완료하고 기술성 평가 재신청하고, BIM을 포함한 건설자동화 로드맵 수립 예정
 - 타부처* 및 민간과의 협업을 위해 「건설자동화 포럼」을 운영하여 R&D 재기획의 내실화를 도모('18.1월 포럼 Kick-off)
 - * 산업부: 로봇, 센서, 자동화 장비 / 과기부: 인공지능 등
- 아울러, 「건설자동화 시스템」이 제대로 작동할 수 있도록 업역 유연화, 설계·시공·운영 정보의 유통 등 제도개선도 병행 추진할 계획

10. 스마트 건설안전 로드맵의 내용은 무엇인지?

- 현재 건설안전을 위해 활용할 수 있는 기술수준을 확인하고 향후 어떤 기술을 중심으로 R&D를 추진할 지에 대한 방향성과 개발된 기술을 장려하기 위한 제도 개선계획을 제시할 예정
 - 현재 작년 중순부터 한국시설안전공단과 함께 관련 연구*를 진행 중에 있으며 연말까지 로드맵을 마련할 계획
 - * 건설공사 안전관리 선진화 및 스마트체계 연구('17.5 착수, 시설안전공단, 서울과기대)

Ⅱ. 시설물·건축 안전

【SOC】

1. 국토교통 SOC에 대한 내진보강을 '19년까지 완료할 계획인데 더 당길 수는 없는지?

- 철도시설의 경우에는 운영 특성 상 작업 가능한 시간이 매우 제한적인 문제가 있어 부득이하게 '19년까지 일정 계획을 수립
- 철도를 제외한 도로·공항·댐 등 나머지 국토교통 SOC는 금년 내 신속히 내진보강을 완료할 예정

【건축물】

2. 필로티에 대한 안전 대책은?

- 필로티의 내진성능 개선을 위해 피해 원인을 정밀 분석하여 설계기준의 적정성을 검토하고
- 설계 예시나 시공상세 등을 알기 쉽게 개선하며, 건축구조기술사의 내진설계 검토 의무대상을 확대하는 방안을 검토할 계획
- 화재성능개선을 위해서는 필로티 주차장의 화재 시 상부 건축물로 화재가 확산되는 것을 방지할 수 있도록
- 방화구획으로 구분하거나 자동소화설비를 설치하는 방안 등을 전문가 및 소방청과 협의하여 마련할 계획

3. 기존 건축물에 대한 성능 보장방안은?

- 민간 기존 건축물에 대하여는 전수조사를 통해 지진 및 화재 고위험 건축물을 도출하고
 - 보장비용 금융지원, 저비용 보장기술 개발·보급 등을 통해 자발적인 성능보장을 유도하는 한편
 - 보장이 시급한 건축물에 대하여는 유예기간을 두고 단계적으로 성능보장을 의무화하는 방안을 검토해 나갈 계획

4. 건축물관리법의 주요 내용은?

- 건축물의 소유자와 관리자의 책임을 강화하기 위하여
 - 다중이용 건축물 등에서 시행한 정기점검 결과에 대한 시정 및 사용제한 등 후속조치를 강화하고,
 - 정기점검 대상이 아니라 하더라도 연면적 5백㎡ 이상의 건축물은 '건축물관리계획'을 수립토록 하여 구조·화재안전에 대한 안전관리 체계를 상시 구축할 계획
- 특히, 건축물 준공 이후의 불법 행위를 방지하기 위하여
 - 그간 소유자가 지정하던 점검자를 허가권자가 지정하도록 하여 점검의 독립성을 높이고,
 - 정기점검의 시작 시점을 5년으로 단축(기존 10년)하여 초기단계부터 불법 사항을 관리

5. 가연성 자재에 관한 불법시공 방지 대책은?

- 단열재 부실시공 문제는 건축 관계자의 경제적 이익추구 및 허가권자의 전문성 부족 등에 기인
- 단열재의 성능을 제품 표면에 표기되도록 함으로써 제조단계에서부터 시공시까지 성능을 누구나 쉽게 확인할 수 있도록 하고,
 - 자재 DB를 구축하여 설계자들이 단열재의 성능을 쉽게 확인할 수 있도록 하며,
 - 불법제품을 제조·유통한 업자들에 대한 징역형을 신설하고, 시공·감리자에 대한 처벌을 강화하는 등 단열재에 대한 부실시공을 예방해 나갈 계획

Ⅲ. 교통 안전

[총괄]

1. 2022년까지 교통사고 사망자를 절반 줄이는 것이 현실적으로 가능한 목표인지?

- 그간 교통사고 사망자 감소 추세를 감안할 때 최근 감소세가 둔화되고 있음을 고려하면 '22년까지 절반으로 줄이는 것이 쉽지 않은 목표라고 생각함
 - 그러나, 이번 정부에서 국민안전을 핵심 국정 목표로 삼고 있으며, 교통사고가 국민의 생명과 직결된다는 점을 생각할 때 과감한 목표 설정이 필요하다고 판단하였음
 - 이를 달성하기 위해 보행자 중심으로 교통체계 패러다임을 개편하고, 근본적인 제도 개선과 함께 범정부 차원의 추진체계를 운영하는 등 최선의 노력을 다할 계획

- 이러한 정책 변화를 토대로 관계기관이 협업하여 전방위적인 홍보 및 교육도 진행함으로써 국민의 교통안전 의식이 제고된다면 충분히 목표 달성 가능할 것으로 기대

2. 교통사고 사망자 감소를 위한 정책을 추진하기 위해서는 재원 마련이 필요하다고 보는데, 이에 대한 대책은?

- 교통사고 사망자 감소를 위한 필요 예산은 총 2조원 수준으로 향후 5년간 지속적이고 안정적 투자가 필요한 예산이며,
 - 특히, 교통사고를 줄이기 위해 필요한 재원을 제도적·안정적으로 마련하기 위해 “교통시설 특별회계”내 안전계정을 신설하는 등 재원 확보를 위한 노력을 관계부처 간 협의를 통해 추진할 계획임

【보행자 중심으로 속도 관리체계 전환】

3. 속도 제한시 영세한 차량 운전자가 피해를 보지 않는지?

- 속도 제한으로 차량 통행흐름이 저하될 수 있어 불편한 점이 있을 것으로 생각되며, 특히 영세한 차량 운전자 및 화물 운전자의 불편이 더욱 클 것으로 예상
 - 그러나, 영세한 운전자의 경우 최저 수준의 보험을 가입하는 경우가 많아 오히려 사고 발생시 경제적 부담이 가중될 우려가 있어 사전에 사고를 예방하는 것이 더욱 중요
 - 향후, 간선도로 등 도로유형에 따라 제한속도를 합리적으로 운영하고, 신호주기를 효율화하는 등 교통흐름이 저하되지 않도록 대비할 계획

[취약부문 집중개선]

5. 위험구간, 사고 잦은 곳 등 시설개선으로 어느 정도 사고 감소 효과가 있었는지?

- 위험도로 개선사업은 도로폭이 좁거나 급커브 구간을 개량하여 교통사고를 예방하기 위한 사업으로 개선 후 74.5% 사고 감소*

* 5단계 개선사업 중 교통사고 자료수집이 가능한 27개소 대상 분석결과 (전국 국도 위험도개량 6단계 기본계획 조사, '17.10)

구분	개선 전 (5년 평균)	개선 후 (2년 평균)	개선효과(감소)
사고건수	19.6 건	5.0건	74.5%

- 사고 잦은 곳 개선사업은 사고 다발지점에 과속 방지턱, 단속 카메라 등 안전시설을 설치하는 사업으로 개선 후 28.5% 사고 감소*

* 공사가 완료된 지점('91년~'17년) 14,334개소에 대한 사업효과 분석결과 (교통사고 잦은 곳 기본개선계획 및 효과분석, '17.12)

구분	개선 전 (3년 평균)	개선 후 (1년)	개선효과(감소)
사고건수	196,324건	140,430건	28.5%

6. 고령자 사고에 대한 안전 대책이 있는지?

- 교통사고로 인한 고령자 사망자 비중은 꾸준히 증가하여 전체 사망자중 40%를 넘는 수준
- 고령자 사망자의 50%에 해당하는 고령 보행자 안전을 확보하기 위해 안전용품 지급, 안전수칙 교육 등 다각적으로 노력할 계획
 - 고령자 운전으로 인한 사망자 비율도 20%를 상회하고 있어 교통 안전교육 강화 등 직접적인 정책과 병행하여 대중교통 보급 확대, 상담센터 활용 등도 추진하겠음

7. 화물차 차령을 제한할 경우 차량교체에 따른 비용부담으로 업계, 차주들의 강한 반발이 예상되는 데 이에 대한 견해는?

- 차령제한이 과도한 비용부담이 되지 않도록 업계 등과 충분히 협의하고 객관적 자료를 토대로 합리적 기준*을 마련할 계획

* 차령 ⇒ 연식 + 주행거리 병합 방식 검토 등

- 화물차의 차령 제한은 화물차 운행안전성 제고를 위해 불가피한 사항으로 차령 제한은 버스, 택시에도 도입되어 시행중인 사항임

* 버스 : 차령 9년, 안전기준 적합 시 2년 추가 연장 허용

택시 : 차령 (법인) 4년 (개인) 7년, 안전성 검사 충족시 2년 추가 연장 허용

8. 사업용 자동차 사고가 과적·과로·과속에 따른 것이라고 보고 있는데, 이에 대한 해결방안은?

- 사업용 자동차 사고를 예방하기 위해 차량 안전 강화 및 운전자 책임성 강화 등 안전한 운행 여건을 마련하는 것이 필요하나, 근본적으로 사업용 차량 운전자의 어려운 근로여건을 개선하는 것도 중요

- 이를 위해 화물자동차 안전운송운임제(화물자동차운수사업법), 노선버스 종사자 근로시간 단축(근로기준법), 광역버스 종사자 휴식시간 확대(8→10시간)(여객자동차운수사업법) 등 근로 여건 개선을 위한 제도화 노력을 하고 있음

- 관련 법안이 조속히 개정될 수 있도록 적극 추진할 계획

[첨단기술 적극활용]

9. 대형 차량에 대한 첨단안전장치 장착 의무화로 사업자 부담이 증가하지 않는지?

- (LDWS) 차로이탈경고장치는 기존차량에 대한 사업자 부담을 최소화하기 위해 장착 지원 등 인센티브를 제공*('18~'19)할 예정이며, 신규 제작 차량에 대해서는 단계적으로 의무화**할 계획

* 대당 50만원 ; (분담률) 국비 40%('18년 예산 150억원), 지방비 40%, 자부담 20%

** ('18.1~) 11m 초과 승합, ('19.1~) 총중량 20톤 초과 화물·특수차량
('21.7~) 모든 승합차, 총중량 3.5톤 초과 화물·특수차량

- (AEBS) 비상자동제동장치는 사업용 대형 승합차량 대·폐차로 인한 AEBS 장착 신차 구입 시 재정 지원 및 고속도로 통행료 할인 ('18~'22, 91억원)

* 대당 500만원 ; (분담률) 국비 25%('18년 예산 21.25억원), 지방비 25%, 자부담 50%

10. 첨단안전장치 장착으로 인해 교통사고 예방 효과가 있는지?

- 졸음운전, 휴대폰사용 등 전방주시 및 주의의무 태만시 발생하는 차로 이탈, 전방충돌 상황에 대해 사전 경고하여 사고 예방 효과가 있을 것으로 생각됨
 - 특히, 이번에 의무화한 대형 사업용 차량의 경우 교통사고 발생시 피해 수준이 매우 높아 첨단안전장치 장착을 통한 사고 예방이 반드시 필요
- 첨단안전장치 장착 효과를 상세히 분석하기 위해 이행 실태 점검, 연구용역 등을 통해 지속적으로 모니터링 할 계획

11. 대형 교통사고 예방을 위해서는 비상자동제동장치 의무화 대상 확대와 함께 적용시기를 앞당겨야 한다고 보는데?

- 비상자동제동장치 개발기간을 고려하여 차종별로 조기 적용을 위해 시행시기를 단계적으로 적용할 예정임
 - 먼저 많은 승객이 탑승하는 대형승합차의 사고 예방을 위해 제동방식이 공압식*인 승합차(7.5m 이상)는 ‘19년부터 조기 적용토록 하고,
 - 화물차와 제동방식이 유압식**인 승합차는 비상자동제동장치 개발기간(최소 3년)을 고려하여 ‘21년부터 적용할 예정
- * (공압식) 공기를 이용하여 제동장치를 작동하는 방식으로 주로 대형차에 사용
** (유압식) 기름을 이용하여 제동장치를 작동하는 방식으로 주로 소형차에 사용

12. 통행패턴 감응식 신호의 개념은?

- 직진차량이 많은 도로의 경우에도 좌회전 신호를 부여하고 있어 불필요한 신호대기를 해소하고, 신호 위반 등도 줄이기 위하여
 - 바닥에 설치된 센서를 통해 좌회전 차량을 감지하여, 이 경우에만 좌회전 신호를 부여하는 통행 패턴 감응식 신호

13. C-ITS를 통해 제공할 수 있는 정보는?

- 운전자들은 C-ITS를 통해 운전자가 예측하지 못하거나, 시야 밖에서 벌어지는 돌발상황에 대한 정보를 받을 수 있음
 - 예를 들면, 트럭 적재불량으로 도로에 물건이 떨어져 있는 경우, 전방 차량이 급브레이크를 밟는 경우, 운전자가 볼 수 없는 커브길에 정차해 있는 차량, 도로에 갑자기 뛰어 들어오는 보행자 등 위험 상황을 운전자에게 미리 알려주어 사고를 예방할 수 있음

14. 도로 위험도 평가 기법은 무엇인지?

- 도로의 안전성을 객관적·정량적으로 판단하는 과학적 기법으로서,
 - 차로폭, 도로경사 등 기하구조, 교통량, 사고건수 등을 이용하여 도로의 위험도를 평가하는 방법
- 미국 등 주요국에서는 도로의 위험도를 평가하여 시설개량 사업의 대상구간 및 우선순위 선정 등에 활용 중으로,
 - 우리부도 교통안전 개선사업에 적극 활용할 계획임

첨부 3

세부과제별 담당자 연락처

(연락처) 044-201-****

내용	부서	성명	연락처
I. 건설환경			
발주자원청 책임강화	건설안전과	허원석 사무관	3574
안전관리제도 이행 점검 강화	건설안전과	허원석 사무관	3574
타워크레인 등 건설기계 안전강화	건설산업과	조태영 사무관	3542
첨단기술 활용 건설안전 강화	건설안전과	허원석 사무관	3574
건설기술 자동화 R&D	기술기준과	정양기 서기관	3557
II. 지진·화재			
SOC 내진보강	건설안전과	오진수 서기관	3587
건축물 화재 보강	건축정책과	김부병 사무관	3765
건축물 지진 보강	건축정책과	김 준 사무관	4837
III. 교통안전			
차량 속도관리	교통안전복지과	오한영 사무관	3863
저속운행 유도 설계 기준	도로운영과	정경인 사무관	3912
마을주민 보호구간	첨단도로안전과	박선용 사무관	3922
사고 다발지점·위험도로 개선	첨단도로안전과	김강문 사무관	3924
화물차량 개선	물류산업과	엄수연 사무관	4017
첨단 안전장치 장착 지원	교통안전복지과	오한영 사무관	3863
	대중교통과	정순열 사무관	3826
지능형 교통시스템 확대구축감응식 신호	첨단도로안전과	박성룡 사무관	3933