

해외출장복명서

기 간: 2019. 10. 30 ~ 2019. 11. 1

출장지: 일본(도쿄)

김민철 건설경제연구센터장

출장자: 안종욱 책임연구원

석재성 연구원

국토연구원



주택토지연구본부

I. 출장개요

1. 출 장 지: 일본 도쿄(아리아케 도쿄 워싱턴 호텔)

2. 출장기간: 2019.10. 30 ~ 2019. 11. 01(2박 3일)

3. 출 장 자

소속	직급	성명	비고
국토연구원	건설경제연구센터장	김민철	
국토연구원	책임연구원	안종욱	
국토연구원	연구원	석재성	

4. 출장목적

- ☐ 일본 건설경제연구소와 공동으로 개최하는 28차 한·일 건설경제워크숍에서 양국의 건설경제 현안 및 정책방안을 주제로 발표와 토론을 하고자 함
 - 한일 양국의 건설경기 동향 및 전망 결과와 최근 건설산업 이슈로서 노후 인프라 유지관리, 건설인력 관련(임금, 발주시스템) 등에 대해 발표하고 토론을 실시

II. 출장일정

일정 (요일)	출발지	도착지	업무수행내용	접촉예정인물 (직책포함)
10월 30일	김포	하네다	(09:00) 김포공항 출발 (11:05) 일본 하네다공항 도착 (15:00) 도쿄 워싱턴 호텔 도착 (17:30) 리셉션 - 일본 건설경제연구소 주관	참석자 전원
10월 31일	-	-	(09:30~18:00) 제28회 한일건설경제워크숍 진행 (국토연구원 주관) - 세션1: 건설경기 동향 및 전망 - 세션2: 건설인력 관련 - 세션3: 건설업역 개편 관련 (18:00~21:00) 저녁 만찬 - 한국 건설산업연구원 주관	참석자 전원
11월 1일	하네다	김포	(12:20) 하네다공항 출발 (14:40) 김포공항 도착	

□ 참석자 명단

○ 총 16명

소속	이름	직책
국토연구원 (3명)	김민철	센터장
	안종욱	책임연구원
	석재성	연구원
건설산업연구원 (4명)	이상호	원장
	이지혜	부연구위원
	김성환	부연구위원
	변유진	과장
일본 건설경제연구소 (7명)	Keiichi OZAWA	원장
	Shigeru KINOSHITA	선임연구위원
	Yukinobu NAGAMINE	연구위원
	Yukari KASAHARA	연구원
	Masaki KUNISHIMA	연구원
	Yuki NISHIKAWA	연구원
	Naohiko HATA	연구원
토요대학교	안상경	교수
통역	조승연	통역사

III. 수행사항

1. 28차 한·일 건설경제워크숍 참석

□ 일시 및 장소 : 2019년 10월 31일(목), 일본 도쿄 아리아케 도쿄 워싱턴 호텔

□ 주요 논의내용

■ 세션1. 한일 양국의 건설경기 동향 및 전망

○ 한국의 건설경기 동향 및 전망(안종욱 책임연구원)

- (경제성장) 제조업과 건설경기 침체로 최근 5년간 GDP 증가율은 가장 낮은 수준인 2.7%를 기록함. 특히 수출의 경우 IT제품의 판매부진과 중국 및 세계경제의 둔화로 10개월 연속 수출 감소가 이어지고 있음
- 한국의 잠재성장률은 2000년대 이후 노동인구 고령화, 기업투자 부진, 생산성 하락으로 인해 꾸준히 하락하고 있음
- (건설투자) 전체적으로 건설계약이 최근 3년간 성장세를 보임. 2015년 기준, 건설계약은 민간의 주거용 건물 투자 증가로 전년대비 47% 증가하였고, 2016년에는 4.4% 성장을 지속
- 건설산업 업체수는 62,000개 까지 증가함. 건설근로자 수는 외국인 근로자수 증가로 증가 했음. 반면 건설노동생산성이 타 산업 대비 가장 낮은 반면 타 산업은 지속적인 성장세가 이어지고 있음
- (2019~2020년 건설산업 전망) 한국의 GDP 성장률은 부진한 내수가 회복되고, 수출이 회복됨에 따라 2020년에는 2.3% 성장이 예상됨. 반면 건설산업에 대한 투자는 2020년도 감소가 예상됨

○ 일본의 건설경기 동향 및 전망(카사하라 유카리 연구원)

- (경제성장) 일본의 2019년 실질 GDP는 0.6%성장 하였으며, 2020년 성장률은 0.7%를 예상함. 2013년 1월 일본은행은 물가상승률은 전년도 대비 2% 성장을 목표로 세움

- 토지가격은 전국적으로 주거용지는 2년연속, 상업용지는 4년연속 증가함. 지방지역 주거용지는 27년만에 처음으로 증가했으며, 상업용지는 2년 연속 증가함
- (건설투자) 글로벌 금융위기로 건설투자는 2010년 1분기까지 하락세를 유지하였으나 2010년 2분기부터 지진복구를 위한 대내적인 투자로, 증가하기 시작, 2016년에는 58.7조 엔을 기록하여 13년 만에 52조 엔을 상회하였으며, 2017년도 60.7조엔을 기록한 이후 2019년은 62.2조엔, 2020년 62.7조엔을 기록할 것으로 예상됨
- 건설업 종사자수는 1997년 685만명으로 최고치 이후 점차 감소하여 2018년 503만을 기록함. 연령대로는 29세 이상이 10.2%, 50세 이상 종사자는 46.3%로 청년층의 감소와 건설업종 종사자의 고령화는 타산업보다 두드러짐
- (주요 건설사 실적) 2018년 기준 상위 5대 건설사는 지난 10년동안 가장 높은 매출을 기록했음. 영업이익에서는 공사비 상승과 근로조건 개선으로 2017년 이후 두 번째로 높은 실적을 기록함

■ 세션2. 한 · 일 노후인프라 유지관리

○ 한국 인프라 위기와 해결책(이지혜 부연구위원)

- (인프라 노후화) 건설후 30년 이상된 인프라 비율은 크게 증가하는 추세에 있음
 - 도로 : 2018년 12%, 2029년 37%, 철도 : 2018년 37%, 2029년 45%,
 - 항만 : 2018년 23%, 2029년 47%, 공항 : 2018년 5%, 2029년 12%
 - 댐 : 2018년 45%, 2029년 62%, 하천 : 2018년 18%, 2029년 39%
 - 가스관 : 2018년 6%, 2029년 35%, 열공급관 : 2018년 1%, 2029년 26%
 - 송유관 : 2018년 13%, 2029년 98%
- (사고건수와 피해액) 노후화된 인프라가 국민의 건강과 안전을 위협하고 있음. 2008년 사고건수는 3건으로 재산피해액은 8억 1천만원 이였으나 2017년 사고건수는 15건, 재산피해액은 12억 6천만원으로 사고건수와 피해액 모두 증가 하고 있음
- (대책) 인프라 유지보수 비용은 2014년 4조원, 2015년 5.5조원, 2018년 6.1조원으로 증가추세에 있으나 급격한 인프라 노후화로 인해 정부는 2020년부터 2023년까지 4년간 32조원을 투입해 노후 공공인프라 시설을 정비할 예정임
 - (기반시설관리법) 2018년 12월 입법이 완료 되었으며, 2020년 1월 시행을 앞두고 있음. 관련내용은 5년마다 마스터플랜 및 관리방안을 수립하고 정부는 최소유지관리기준 및 성능 개선기준을 설정해야함

○ 일본의 인프라 노후화에 대한 대책(하타 나오히코 연구원)

- (유지보수 비용) 대규모 공공시설 건설은 1955년부터 1973년까지 일본의 고도 경제성장기를 지탱 해왔음. 공공시설의 유지 및 보수비용은 2018년 5조 2천억 엔, 2028년 5조 8천억~6조 4천억 엔, 2038년 6조~6조 6천억 엔으로 추정됨
- (중앙정부의 노력) 정부는 2013년을 ‘사회자본유지 시작년’으로 규정하고 다양한 노력을 기울였음. ‘인프라 수명연장 기본계획(2015)’은 인프라의 전략적 유지·개신을 촉진하기 위한 것으로 공공시설의 운영과 유지를 위해 ICT를 활용해 근로자의 실수를 줄이고 근무시간과 비용의 증가를 억제할 수 있어 적극 도입함
- (지방정부의 노력) 재정 및 기술인력 부족에서 효율적이고 적절한 공공시설을 유지하기 위한 대책이 추진되고 있음
- (노후 인프라 비율) 2018년 3월 기준 하천관리설의 32%가 50년 이상된 노후 인프라임. 2033년에는 터널과 하수관을 제외한 시설의 절반 이상이 50년 이상된 노후 인프라가 됨. 도로 유지보수의 경우 육안검사는 5년마다 의무화되고 있으며, 교량의 10.1%, 터널의 42%, 도로부속물 15.1%가 3등급 또는 4등급으로 판정되었음.
- (운영 및 유지관리 기술자 부족) 소수의 기술직 근로자들이 다수의 교량을 관리하고 있음. 지자체 도시의 경우 약 30%, 마을의 경우 약 60%가 유지관리 기술자가 배치되어 있지 않음
- (인프라 수명연장 기본계획) 기본 계획은 노후 인프라의 전략적 운영/유지보수 및 개조를 촉진하는 것임. 실행계획은 기본계획에 근거한 인프라의 운용/유지 및 개조를 촉진하기 위한 중장기 방향을 명확히 제시함

■ 세션3. 한 · 일 건설기능인 제도 관련

○ 한국의 건설노동자 적정임금제도(김민철 건설경제연구센터장)

- (개요) 건설근로자의 임금과 소득을 증대시켜 기술력, 생산성 경쟁을 촉진하는 것으로 2018~2019년 테스트 베드 프로젝트를 수행중이고 2020년 모든 공공 건설 프로젝트에 도입될 예정임
- (테스트베드 유형) 경쟁과 비경쟁의 차이점은 경쟁은 인건비 입찰 경쟁을 의미하나 비경쟁은 인건비를 입찰과정에서 경쟁하는 것이 아니라 인건비를 발주처가 노동자에게 직접 송부하는 시스템임

- (테스트베드 진행상황) 현재 테스트 베드 프로젝트는 지연되고 있음. 이유는 테스트 베드 지역이 부족할 뿐 아니라 노동자입장에서 현재 그 프로젝트 평가를 할 수 없음. 현재까지는 노동자의 임금이 인상되었는지? 노동자의 노동시간이 얼마인지? 작업환경에 만족도가 어떤지 알 수 없음
- (전자카드 시스템) 폐쇄형은 건물에 고정된 형태이며, 오픈형은 도로, 레일 등에 사용됨. 전자카드의 부정난 사용을 방지하기 위해 얼굴인식 시스템 사용을 하고 있으며, 직불제 도입으로 노동자가 받아야 될 임금을 문자 메시지를 통해 전달함

○ 일본의 건설근로자 능력 향상 시스템(쿠니시마 마사키 연구원)

- (건설업 고용 현황 및 이슈) 일본의 건설업은 1997년 정점을 찍으면서 685만 명을 고용했지만 2018년에는 503만 명에 그쳤음. 또한 1997년 455만 명이었던 숙련공도 2018년 328만 명으로 줄었음
 - 건설인력은 타 산업보다 빠르게 고령화 되고 있음. 60세 이상 근로자는 전체 근로자의 25% 정도이며 대부분은 10년 이내 퇴직할 것으로 보임. 반면, 29세 이하 청년 근로자는 전체 근로자의 10% 미만으로 청년 근로자 확보 및 육성이 필요함
- (Construction Career-Up System의 개요) CCUS 제도는 건설근로자의 자격, 사회보험 적용범위, 현장근무경력 등 산업 전반에 걸친 정보를 등록 및 보관하는 시스템임. 2019년 4월 도입 되었으며 5년 이내 숙련근로자(330만 명) 중 100만명을 등록하는 것이 목표임
 - (기대효과) 시스템을 통해 건설근로자 자격 및 업무이력을 색상코드로 분류함에 따라 건설사는 양질의 노동자를 양성하는 효과가 있으며, 협력업체 작업자의 작업현황을 발주처가 실시간으로 확인 할 수 있음. 또한 건설근로자의 자격 및 경험, 사회보험 가입등에 대한 확인이 간소화 됨
- (건설근로자 기술평가시스템 전망) CCUS에서 보유하고 있는 업무 이력과 자격증명을 활용하여 숙련된 근로자에 대한 기술 평가 기준을 작성하고 이에 따라 숙련된 건설근로자의 숙련도를 4단계로 구분함. 기술 수준(평가 결과)을 활용하여 각 숙련공의 기술 수준을 공개하고 기술에 준하는 평가와 처우를 개선하는데 도움이 됨



▲ 워크숍 진행모습

IV. 부록

□ 종합토론 내용

〈세션1〉 한 · 일 양국의 건설산업 현황 및 전망

■ 2014년 한국의 건설산업과 2015년 건설산업과의 차이점은 무엇인가?(키노시타 시게루 특별연구이사)

→ (김민철 센터장) 주택건설 시장이 급성장 하면서 2015년 성장률이 커졌으나 주거분야 건설이 줄어들면서 우리나라 건설산업의 성장세가 점점 감소하고 있음. 2012년 우리나라 주택공급량은 19만호, 15년은 55만호 19년은 약 45만호로 2014년 이후 급성장했음

■ 답변을 통해 한국의 주택공급 물량 증가와 주거수요 감소로 2015년 이후 성장률 감소가 이해가 간다. 문재인 정부의 주택 정책 변화가 제시된 숫자에 영향을 준 것이라 봐도 되는가? (오자와 케이이치 이사장)

→ (이상호 원장) 그렇게 볼 수 있음

→ (김민철 센터장) 2015년 급성장은 정부가 규제를 풀어준 영향도 있으며, 현재는 더 이상 규제완화에 한계가 있음. 현재는 토목 관련 규제완화를 준비중에 있으나 아직까지 눈에 필만한 규제완화 대책은 없는 상황임

■ 일본의 주거 및 상업지역 토지 가격은 증가를 했으나 주택의 착공 실적은 증가하고 있는데 그 이유는 무엇인가? (이상호 원장)

→ (카사하라 유카리 연구원) 주택지역과 상업지역은 동반상승하고 있음. 수요는 도쿄 중심으로 재개발 수요가 반영되고 있으며 내년 올림픽과 관광객 증가등을 고려해 건설분야의 착공 실적은 증가하고 있음. 또한 민간주택의 수요는 인구감소로 감소되고 있으나 정부의 소비세 우대로 인해 일시적인 증가로 보여짐

■ 일본내 지방의 집값이 27년만에 처음 증가 한건지? 그럼 증가한 배경 또는 그동안 오르지 않은 배경은? (안종욱 책임연구원)

→ (오자와 케이이치 이사장) 일단 일본의 주택시장은 침체기로 볼 수 있음. 일본은 현재 버블이 붕괴 되면서 토지분야 거품이 붕괴되고 토지가격 침체로 인해 지금까지 집값에 영향을 주고 있음.

→ 또한 대도시를 제외한 지역에서는 신규분양 등이 미진했음. 이러한 상황들이 평균으로 잡히다 보니까 숫자가 지금처럼 증가한 것으로 나온거 같음. 하지만 최근에는 도쿄를 중심으로 주변도시의 지가 상승을 이뤄 내고 있음

■ 일본의 방일 외국인수는 증가하고 있으나 한국인 관광객 수는 급감하고 있음. 특히 대마도 쪽은 심각한 상황인데 일본 관광과 관련해 해줄 수 있는 의견이 있으신지? (쿠니시마 마사키 연구원)

→ (안종욱 책임연구원) 일본은 가까운 나라이기에 대한민국 국민이 여행지로 선택을 많이 했으나 최근의 한일 양국의 외교문제로 인해 일본제품의 불매와 일본관광을 자제하고 있는 사회적 분위기에 있음. 하지만 최근 이낙연 총리의 방문도 있고 해서 관계회복이 점차 될 거라고 예상하고 있음

→ (김성환 부연구위원) 한국은행 주최 경제동향 회의내용으로는 개인관광은 60% 이상 감소했고, 회사의 포상 및 워크숍도 90%이상 취소되는 상황임. 대마도의 경우회사 워크숍 장소로 유명했기에 타격이 있다고 생각되고, 일본 보따리상도 매출이 급격히 감소하고 있는 상황임

■ 2015년 건설수주가 늘어났음에도 건설 생산성은 증가되지 않고 있음. 중앙정부차원 및 민간차원의 대책은 있는지?(카사하라 유카리 연구원)

→ (안종욱 책임연구원) 중앙정부 차원에서는 건설산업 기능직에 대한 처우 개선을 많이 하고 있음(적정임금제, 건설기능인 등급제 등) 또한 서울시의 경우 노동자의 임금을 회사가 아닌 공공발주자가 직접 지불하는 방식을 동시에 노력 하고 있음

→ **(이상호 원장)** 한국 건설산업의 노동생산성은 영국의 미국에 비해 33% 수준으로 조사대상국중 최하위에 그치고 있음. 정부가 노동생산정보다는 일자리 창출에 관심이 있을뿐 생산성에는 관심이 없다는 것에 문제가 있다고 볼 수 있음. 민간기업의 경우 생산성 문제는 존폐와 관련된 것으로 현장인력 투입을 줄이고 디지털화 하느냐 등 정부의 정책 방향과는 반대의 고민을 하고 수행 중에 있음. 민간은 노동자 감소를 통해 생산성을 높이기 위해 노력하고 있으나 정부의 최저임금인상, 주 52시간 등의 제도로 인해 민간차원에서는 어려움이 있음

■ **한국의 건설산업에서 외국인 노동자가 증가되고 있는데 이에 대한 추가적인 현황과 부작용에 대한 대책은 있는지? (쿠니시마 마사키 연구원)**

→ **(안종욱 책임연구원)** 일이 힘든 현장에서 특히 외국인 노동자 비율이 매우 높음. 자료에 숫자는 한국 법무부에서 취합된 자료이나 비공식적인 숫자를 고려하면 더 많을 거라 생각됨

→ **(이상호 원장)** 공식적으로는 6만명 수준이나. 건설현장에서는 현실적으로 30만명 이상으로 추산하고 있음. 해마다 건설산업연구원에서 관련 현황을 조사해 보고하고 있으며, 회사에서는 합법적으로 고용 가능한 숫자를 늘려 달라 요구 하지만 노조에서는 반대하고 불법 외국인 노동자 자리에 신규 인력을 채용해달라 요구하고 있음. 하지만 노조입장을 고려해 불법 외국인 노동자를 일시에 해고한다면 건설 현장은 마비가 됨으로 불가능한 요구로 볼 수 있음. 하지만 정부의 입장도 일자리 창출을 위해 노조와 입장을 같이 하고 있기 때문에 현장의 목소리와 정부의 제도가 괴리가 있는 상황임

→ **(김민철 센터장)** 외국인 노동자 문제와 가장 긴민한 사항이 적정임금제임. 적정임금제의 대상은 합법적인 노동자로 한정되어 있어 적정임금제를 시행하는 현장에서는 불법 노동자를 고용할 수 없음. 2020년부터는 적정임금제가 수행되면 공공공사 현장에서는 외국은 노동자가 근무 할 수 없음. 하지만 개인적인 생각으로는 현실적으로는 불가능 할 것으로 판단됨

〈세션2〉 한 · 일 노후인프라 유지관리

■ 우리나라 인프라 유지관리에 제도를 만들 때 일본의 관련제도의 참고를 많이 해왔음.
현 정부에서도 노후인프라에 32조원 투입을 발표함. 한국의 경우 건설단계에서 중앙정부가 지원을 하지만 유지관리는 지방정부다 담당하고 있음. 일본의 경우 지방의 노후 인프라 유지관리 예산은 어떻게 되는지?(이상호 원장)

→ (오자와 케이이치 이사장) 도로의 경우 지자체에서 관리 하는 것이 원칙임. 또한 일본은 지방정부가 교부금을 중앙정부로부터 지원 받기 때문에 중앙정부의 도움을 통해 운영중에 있음

■ 유지보수와 관련한 예산을 추가 편성한다고 되었는데, 추가편성에 의미가 다른데 편성된 예산을 유용하는 것인지? 아니면 없던 예산을 별도로 마련해 투입하는 것인지? 추가편성에 의미를 알고 싶다.(김민철 센터장)

→ (오자와 케이이치 이사장) 국토강인화 정책으로 추가 편성함. 일본은 매년 크고 작은 재난이 있는 나라로 해당 예산은 추경예산으로 처리하고 있음(공공사업비 외에 추가로 7조원)

■ 발표 내용중 인프라의 수명연장 계획이라고 있음. 국내에서는 인프라의 성능향상 계획은 “신규 인프라 건설”과 “기존인프라의 유지관리”에서 논쟁이 있는데 일본의 경우는 어떤지?(김민철 센터장)

→ (오자와 케이이치 이사장) 일본에서 재난이 발생되면 원상복구는 추경예산에서 처리됨. 하지만 성능향상에 대해서는 일본에서도 논쟁이 되고 있으나 개보수, 질적 향상은 투자로 분류되어 처리됨

■ 인프라 유지보수 32조원 추가투입과 관련되어 세부적인 내용이 발표가 된 내용이 있다면 소개해 주기 바란다. (오자와 케이이치 이사장)

→ (김민철 센터장) 한국에서 기반시설관리법상 유지관리계획은 5년 단위로 수립해야 하며, 해당 관련법은 현재 수립 중에 있음. 총리실 산하 기반시설위원회에서 수립을 준비중에 있으며, 관련 기관에서 기본계획 수립을 위한 연구 및 지침 수립을 준비하고 있음

→ (이상호 원장) 기반시설 유지관리 원년은 2019년이라 볼 수 있음

→ (키노시타 시게루 특별연구이사) 한국의 방식은 달성해야하는 이상론에서 정책이 시작되는데 일본은 일단 실체를 확인하고 현실에 기반에 출발함

〈세션3〉 한 · 일 건설인력 관련

■ 직불제(발주자가 노동자에게 직접 임금지불)는 현재 상용된 시스템 인지?(키노시타 시게루 특별연구이사)

→ (김민철 센터장) 공공공사현장에서 실시하고 있음. 민간공사현장에서 직불제를 사용하면 기업신용도 점수에서 우대를 하고 있음

■ 일본의 CCUS 제도는 2019년 4월 도입되었는데 근로자의 입장은 어떤지? 환영하는지? 아니면 개인정보 공개로 인해 거부하는지? (이지혜 부연구위원)

→ (하타 나오히코 연구원) 일단은 CCUS는 의무가 아니며, 5년 이내 도입을 하자는 권고 사항임. 하지만 대기업의 경우 대부분 추진 중에 있음. 노동자들의 반응은 아직까지는 이용자가 많지 않아 반응이 많지 않지만 이용자중 본인에 개인정보를 현장에 전달하기 꺼려하는 근로자가 일부 있음

→ (쿠니시마 마사키 연구원) 일본 정부의 목표는 5년간 1000만명 등록을 목표로 했으나 현재는 11만명에 그치고 있음

■ 한국의 경우 경력제 도입과 관련해 기능인과 기술자간에 마찰이 있는 경우가 있었는데 일본의 경우 이런 문제는 없었는지?(김민철 센터장)

→ (하타 나오히코 연구원) CCUS 도입목적이 다른 해당 기능인은 등급을 4개로 구분하고 카드 색을 구분함을 용도로 도입을 했음. 기능인과 기능인들의 마찰, 또는 기능인과 기술자간의 마찰은 없음

■ CCUS 도입이 단순한 등급만을 구분하기 위한 것인지? 아니면 임금이나 이런 차이가 있는 것인지?(안종욱 책임연구원)

→ (쿠니시마 마사키 연구원) 기존에 등급 구분이 없었기 때문에 업무 숙련도에 따른 임금 구별이 되지 않았기 때문에 도입이 되었음. 따라서 해당 시스템 도입을 통해 임금을 차등 지급하고 새로운 젊은 인력 유입을 위해 도입되었음

* 켄타이교 시스템 : 퇴직금 정산을 위해 기존 “증지” 라는 스템프에서 카드를 통한 정산을 실시하고자함

■ 한국의 경우 일본의 CCUS 의 비슷한 “기능인등급제도” 도입을 목전에 두고 있음. 한국의 기능인등급제는 경력과 숙련도를 함께 고려해야 되는데 현재는 경력만 고려되어 있음. 경력과 숙련도를 함께 평가를 해야 할 때 일본에서는 숙련도 평가는 어떻게 하는지? 또 일본도 경력을 기준으로 등급이 설정되어 있는데 반대는 없었는지?(이상호 원장)

→ (쿠니시마 마사키 연구원) 제시된 자료는 철근공 기준을 작성되어 있음. 일본은 직종별로 기간에 차이가 있음. 또한 아직까지 반대는 없었음. 현재는 3개 직종에 대해서만 등급기준이 완료되었음(철근공, 프레임, 찰링)

■ CCUS가 도입이 되고 정착이 되었을 때 젊은이 들이 건설산업에 진입을 할지 의문스러움. 다만 기존에 없던 등급 도입을 통해 경력에 따른 합리적인 임금체계 개선은 있겠지만 청년 일자리 마련에는 부정적일꺼라 생각이 드는데 일본 생각은?(이상호 원장)

→ (오자와 케이이치 이사장) 이제도와 정비는 노동자, 노조, 기업, 정부 등 다양한 입장을 반영해 만든 제도는 아님. 기존에 노동자에 기능은 실적 파악이 어렵기 때문에 만든 제도임. 노동자의 실적 증명이 그동안은 어려웠기 때문에 해당 시스템을 통해 커리어에 대한 증명이 가능할거라 생각해 만든 제도임. 현재 노동자들도 커리어에 인정은 처우개선으로 이어질 거라고 생각하고 있음. 젊은 노동자들의 커리어 관리가 되면서 처우개선이 이뤄진다면 얼마든지 신규 청년들이 건설업 노동자로 유입될 것이라 판단하고 있음

→ 젊은인들 유인을 위해 커리어 관리와 함께 퇴직금 청구를 개선한 것임. 그동안 퇴직금 정산은 노동자가 회사에 신청하면 회사가 증지를 붙여주는 방식 이였으나, 전산화가 되지 않음으로 부정확한 방법이 있을 수 있었음. 그러나 전산화가 되고 제도가 개선되면 점차 젊은 노동자가 늘어날 거라 판단하고 있음

■ 직불제가 비경쟁 분야에서 사용되는 걸로 봤는데 맞는지?(오자와 케이이치 이사장)

→ (김민철 센터장) 비경쟁과 경쟁과 상관은 없음. 직불제는 적정임금제와는 직접적으로 상관은 없으며 누가 지급하는지만 차이가 있음. 비경쟁방식은 사후 지불방식으로 정산에 개념으로 볼 수 있음. 한국 전체 사업에 적용하는 방식은 아니고 몇 개 테스트 베드에서만 적용되는 방식임

▶ (오자와 케이이치 이사장) 지불증명은 어떻게 되나요?

→ (김민철 센터장) 모바일 메시지로 임금과 관련한 사항을 전달하고 확인하도록 되어있음. 발주자가 노동자에게 직접 발송하고 시스템을 마련한 발주자만 사용함

▶ (오자와 케이이치 이사장) 일본도 해당 시스템을 추진해 봤으나 건설산업은 원청과 하청, 재하청등 많은 이해관계자가 있어 현재까지 추진되지 않고 있음. 혹시 한국에서 추진하면 해당 실적을 공유해 줬으면 좋겠음

→ (김민철 센터장) 한국에서도 지불증명 시스템 도입에 부장용이 없는 것은 아님. 십장이 관리하는 노동자 통장 관리등 부작용이 있을 수도 있음. 제도 도입에 따른 부작용을 보완해 나가면서 전자화, 디지털화 되는 시스템을 어떻게 활용 하는게 효율적인지가 이번 제도개선에 핵심이 될 수 있을 거라 생각됨. 끝.

전자항공권 발행확인서

e-Ticket Itinerary & Receipt

Provided by **TOPAS**



현대아산주식회사

(Tel) [REDACTED] Fax [REDACTED]

1132 / 23OCT19

승객성명 Passenger Name **KIM/MIN CHUL MR**
 예약번호 Booking Reference [REDACTED]
 항공권번호 Ticket Number [REDACTED]

신세계면세점 스마트선물 1만원 증정

증정장소 오피라인 각점 고객센터

- * 530이상 결제 시 사용가능, 회원가입필수
- * 당일사용 한도, 일부 브랜드제외
- * 기타 유의사항 두루누리매장 매장 게시물을 참조



여정 Itinerary

편명 Flight **KE0707** (예약번호: [REDACTED]) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	서울(GMP/Gimpo)	30OCT19(수)	09:00	Local Time	Terminal No. : I
도착 Arrival	도쿄(HND/Haneda)	30OCT19(수)	11:05	Local Time	Terminal No. : Int.
예상비행시간	Flight Time	02H 05M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	758
예약등급	Class	M (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입	Seat Type	-		Not Valid After	30OCT20
예약상태	Status	OK (확약)	수하물	Baggage	1PC
운임	Fare Basis	MLE0ZRKA	좌석번호	Seat No.	31G
기종	Aircraft Type	BOEING 777-200/200ER			

편명 Flight **KE0708** (예약번호: [REDACTED]) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	도쿄(HND/Haneda)	01NOV19(금)	12:25	Local Time	Terminal No. : Int.
도착 Arrival	서울(GMP/Gimpo)	01NOV19(금)	15:00	Local Time	Terminal No. : I
예상비행시간	Flight Time	02H 35M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	758
예약등급	Class	M (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입	Seat Type	-		Not Valid After	30OCT20
예약상태	Status	OK (확약)	수하물	Baggage	1PC
운임	Fare Basis	MLE0ZRKA	좌석번호	Seat No.	44G
기종	Aircraft Type	BOEING 777-200/200ER			

- * 할인 또는 무임 항공권의 경우 예약 등급에 따라 마일리지 적립률이 상이하거나 마일리지 제공되지 않습니다.
- * 항공기 기종은 사전고지 없이 항공사 사정으로 변경될 수 있으니 탑승수속 시 재확인해 주시기 바랍니다.
- * 모든 정보는 항공사나 공항 사정에 의해서 변경될 수 있습니다.

항공권 운임정보 Ticket/Fare Information

연결항공권	Conj.Ticket No.	-
운임산출내역	Fare Calculation	SEL KE TYO224.67KE SEL224.67NUC449.34END ROE1201.730079
Tour Code	Tour Code	XSDQCABGQ
산출운임	Fare Amount	KRW 540000(Paid Amount KRW 540000)
지불화폐	Equiv. Fare Paid	
세금/항공사 부과 금액	Taxes/Carrier-imposed Fees	Paid Amount KRW 80200
* 세금	Taxes	KRW 28000BP 10900TK 28300SW
* 유류할증료	Fuel Surcharge	KRW 13000YR
부가수수료	Service Fees	0
총산출금액	Total Amount	KRW 620200 (Total Paid Amount KRW 620200)
지불수단	Form of Payment	CCVI XXXXXXXXXXXX6118 / XXXX/00
발행일 발행처	e-Ticket Issue Date/Place	23OCT2019 / 17326120 / SELK1320Y

* 지불금액은 (Total Paid Amount)에 표기된 금액을 확인하시기 바랍니다.

- ▶ 본 e-티켓 확인증과 함께 제공된 법적 고지문을 반드시 참고하여 주시기 바랍니다.
- ▶ e-티켓 확인증은 탑승수속시, 입출국/세관 통과시 제시하도록 요구될 수 있으므로 반드시 전 여행 기간 동안 소지하시기 바랍니다. e-티켓 확인증의 이력과 여권상의 이력은 반드시 일치해야 합니다.
- ▶ 대부분의 공항에서 탑승수속 마감시간은 해당 항공권 출발 40분 전(미주, 구주, 중동, 아프리카, 인도 출발편은 1시간 전)으로 되어있으나, 해당 출발 예정시간 최소 2시간 전에는 공항에 도착하시기 바랍니다.
- ▶ 일부 공동운항편의 경우 운항 항공사 규정에 따라 탑승수속 마감시간이 다를 수 있으니 반드시 확인 바랍니다.

현대아산주식회사

(Tel) [REDACTED] Fax [REDACTED]

전자항공권 발행확인서

e-Ticket Itinerary & Receipt

Provided by **TOPAS**



1132 / 23OCT19

승객성명 Passenger Name **AHN/JONGWUK MR**
 예약번호 Booking Reference [REDACTED]
 항공권번호 Ticket Number [REDACTED]

신세계면세점 스마트선물 1만원 증정

응답장소 **오르래인 각점 고객센터**
 • 530이상 결제 시 사용가능, 회원가입필수
 • 당일사은 한정, 일부 브랜드 제외
 • 기타 유의사항은 QR코드 내의 내용을 참조



여정 Itinerary

편명 Flight **KE0707** (예약번호: [REDACTED]) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	서울(GMP/Gimpo)	30OCT19(수)	09:00	Local Time	Terminal No. : I
도착 Arrival	도쿄(HND/Haneda)	30OCT19(수)	11:05	Local Time	Terminal No. : Int.
예상비행시간 Flight Time	02H 05M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	758	
예약등급 Class	M (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-	
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입 Seat Type	-		Not Valid After	30OCT20	
예약상태 Status	OK (확약)	수하물	Baggage	1PC	
운임 Fare Basis	MLE0ZRKA	좌석번호	Seat No.	33F	
기종 Aircraft Type	BOEING 777-200/200ER				

편명 Flight **KE0708** (예약번호: [REDACTED]) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	도쿄(HND/Haneda)	01NOV19(금)	12:25	Local Time	Terminal No. : Int.
도착 Arrival	서울(GMP/Gimpo)	01NOV19(금)	15:00	Local Time	Terminal No. : I
예상비행시간 Flight Time	02H 35M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	758	
예약등급 Class	M (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-	
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입 Seat Type	-		Not Valid After	30OCT20	
예약상태 Status	OK (확약)	수하물	Baggage	1PC	
운임 Fare Basis	MLE0ZRKA	좌석번호	Seat No.	49G	
기종 Aircraft Type	BOEING 777-200/200ER				

* 할인 또는 무임 항공권의 경우 예약 등급에 따라 마일리지 적립률이 상이하거나 마일리지 제공되지 않습니다.
 * 항공기 기종은 사전고지 없이 항공사 사정으로 변경될 수 있으니 탑승수속 시 재확인해 주시기 바랍니다.
 * 모든 정보는 항공사나 공항 사정에 의해서 변경될 수 있습니다.

항공권 운임정보 Ticket/Fare Information

연결항공권	Conj.Ticket No.	-
운임산출내역	Fare Calculation	SEL KE TYO224.67KE SEL224.67NUC449.34END ROE1201.730079
Tour Code	Tour Code	XSDQCABGQ
산출운임	Fare Amount	KRW 540000(Paid Amount KRW 540000)
지불화폐	Equiv. Fare Paid	
세금/항공사 부과 금액	Taxes/Carrier-Imposed Fees	Paid Amount KRW 80200
* 세금	Taxes	KRW 28000BP 10900TK 28300SW * 한국 출발 세금(BP)에는 국제여객공항이용료(인천/김포 공항 17,000 원, 기타 12,000원), 출국납부금 10,000원, 국제질병퇴치기금 1,000원이 포함되어 있습니다.
* 유류할증료	Fuel Surcharge	KRW 13000YR
부가수수료	Service Fees	0
총산출금액	Total Amount	KRW 620200 (Total Paid Amount KRW 620200)
지불수단	Form of Payment	CCVI XXXXXXXXXXXX6118 / XXXX/00
발행일 발행처	e-Ticket Issue Date/Place	23OCT2019 / 17326120 / SELK1320Y

* 지불금액은 (Total Paid Amount)에 표기된 금액을 확인하시기 바랍니다.

- ▶ 본 e-티켓 확인증과 함께 제공된 법적 고지문을 반드시 참고하여 주시기 바랍니다.
- ▶ e-티켓 확인증은 탑승수속시, 입출국/세관 통과시 제시하도록 요구될 수 있으므로 반드시 여행 기간 동안 소지하시기 바랍니다. e-티켓 확인증의 이름과 여권상의 이름은 반드시 일치해야 합니다.
- ▶ 대부분의 공항에서 탑승수속 마감시간은 해당 항공권 출발 40분 전(미주, 구주, 중동, 아프리카, 인도 출발편은 1시간 전)으로 되어있으나, 해당 출발 예정시간 최소 2시간 전에는 공항에 도착하시기 바랍니다.

현대아산주식회사

(Tel) [REDACTED], Fax [REDACTED]

전자항공권 발행확인서

e-Ticket Itinerary & Receipt

Provided by **TOPAS**



1132 / 23OCT19

승객성명 Passenger Name **SEOK/JAESEONG MR**
 예약번호 Booking Reference [REDACTED]
 항공권번호 Ticket Number [REDACTED]

신세계면세점 스마트선물 1만원 증정

증정장소 오프라인 각점 고객센터
 * 130이전 결제 시 사용가능, 회원가입필수
 * 당일사은 전입, 일부 브랜드 제외
 * 733 유덕사당 우측QR코드 매일 게시를 함



여정 Itinerary

편명 Flight **KE0707** (예약번호: [REDACTED]) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	서울(GMP/Gimpo)	30OCT19(수)	09:00	Local Time	Terminal No. : I
도착 Arrival	도쿄(HND/Haneda)	30OCT19(수)	11:05	Local Time	Terminal No. : Int.
예상비행시간	Flight Time	02H 05M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	758
예약등급	Class	M (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입	Seat Type	-		Not Valid After	30OCT20
예약상태	Status	OK (확약)	수하물	Baggage	1PC
운임	Fare Basis	MLE0ZRKA	좌석번호	Seat No.	34D
기종	Aircraft Type	BOEING 777-200/200ER			

편명 Flight **KE0708** (예약번호: [REDACTED]) Operated by **KE(KOREAN AIR)**

출발 Departure	도쿄(HND/Haneda)	01NOV19(금)	12:25	Local Time	Terminal No. : Int.
도착 Arrival	서울(GMP/Gimpo)	01NOV19(금)	15:00	Local Time	Terminal No. : I
예상비행시간	Flight Time	02H 35M	SKYPASS 마일리지	SKYPASS Miles	758
예약등급	Class	M (일반석)	항공권 유효기간	Not Valid Before	-
* 예약등급은 항공사 FLIGHT 정보에 따라 표기 내용과 상이할 수 있습니다.					
좌석 타입	Seat Type	-		Not Valid After	30OCT20
예약상태	Status	OK (확약)	수하물	Baggage	1PC
운임	Fare Basis	MLE0ZRKA	좌석번호	Seat No.	51C
기종	Aircraft Type	BOEING 777-200/200ER			

- * 할인 또는 무임 항공권의 경우 예약 등급에 따라 마일리지 적립률이 상이하거나 마일리지 가 제공되지 않습니다.
- * 항공기 기종은 사전고지 없이 항공사 사정으로 변경될 수 있으니 탑승수속 시 재확인해 주시기 바랍니다.
- * 모든 정보는 항공사나 공항 사정에 의해서 변경될 수 있습니다.

항공권 운임정보 Ticket/Fare Information

연립항공권	Conf./Ticket No.	-
운임 산출내역	Fare Calculation	SEL KE TYO224.67KE SEL224.67NUC449.34END ROE1201.730079
Tour Code	Tour Code	XSDQCABGQ
산출운임	Fare Amount	KRW 540000(Paid Amount KRW 540000)
지불화폐	Equiv. Fare Paid	
세금/항공사 부과 금액	Taxes/Carrier-Imposed Fees	Paid Amount KRW 80200 KRW 28000BP 10900TK 28300SW
* 세금	Taxes	
* 유류할증료	Fuel Surcharge	KRW 13000YR
부가수수료	Service Fees	0
총산출금액	Total Amount	KRW 620200 (Total Paid Amount KRW 620200)
지불수단	Form of Payment	CCVI XXXXXXXXXXXX6118 / XXXX/00
발행일 발행처	e-Ticket Issue Date/Place	23OCT2019 / 17326120 / SELK1320Y

* 지불금액은 (Total Paid Amount)에 표기된 금액을 확인하시기 바랍니다.

- ▶ 본 e-티켓 확인증과 함께 제공된 법적 고지문을 반드시 참고하여 주시기 바랍니다.
- ▶ e-티켓 확인증은 탑승수속시, 입출국/세관 통과시 제시하도록 요구될 수 있으므로 반드시 전 여행 기간 동안 소지하시기 바랍니다. e-티켓 확인증의 이름과 여권상의 이름은 반드시 일치해야 합니다.
- ▶ 대부분의 공항에서 탑승수속 마감시간은 해당 항공편 출발 40분 전(미주, 구주, 중동, 아프리카, 인도 출발편은 1시간 전)으로 되어있으니, 해당 출발 예정시간 최소 2시간 전에는 공항에 도착하시기 바랍니다.