
2019년 일본 국외 출장 보고서

2019. 12.

목 차

1. 추진 경과

- 미래발전방안 시장 보고
- 공단 內 회의 실시 등

2. 일본 출장 개요

3. 일본 출장 조사 결과

- 국민회의 조직, 역할, 예산, 포럼 운영사례
- 국민회의 민간과 공공 협력 프로세스
- 서울형 플랫폼 운영 시사점
- 방문기관 질의 응답
- 방문사진 및 면담자 명함

4. 향후계획

일본 국외 출장 결과보고

(가칭) 「서울 인프라 혁신 플랫폼」 운영방안 검토와 관련하여 아래와 같이 사전 사례 조사 및 국외 출장 결과를 보고함.

추진경과

□ 공단 미래발전 방안 시장 보고 (2019.10.30)

○ (가칭) ‘서울 인프라 혁신 플랫폼’ 구축

□ 시장 요청사항 시달

시장요청사항 ('19.10.31)

○ “서울 인프라 혁신 플랫폼” 운영방안(市,공단) 검토 바람

- 안전총괄실에서 도시기반시설 노후인프라 개선과 관련하여 무엇을 할 수 있을지를 고민하고 공단은 본청과 협업하는 방안을 정리하는 것이 필요함

[추진 : 안전총괄과, 협조 : 서울시설공단]

□ 플랫폼 구축관련 1차 회의 실시 ('19.11.7)

○ 참석자 : 이사장, 도로관리본부장, 기획조정실장, 도로시설처장
기술혁신센터장, 기획예산팀장 및 팀담당자

○ 논의사항 *보고자료 붙임 1 참조

- 서울 인프라혁신 플랫폼 구축과 관련하여, 매주 1회 회의 진행(예정)

- 일본 ‘국민회의’ 벤치마킹 (서울시 합동) 공무국외 출장 관련,

방문지 중 ‘사사고터널’은 NEDO(국립연구개발법인 신에너지산업기술종합 개발 기구) 또는 JST(국립연구개발법인 과학기술진흥기구)로 변경 검토(市 협의)

- 서울 인프라혁신 플랫폼 설계 시, 중앙정부로 확장 가능성을 고려할 것

□ 플랫폼 구축관련 2차 회의 실시 (' 19.11.20.)

- 참석자 : 이사장, 도로관리본부장, 기획조정실장, 기술혁신센터장
기획예산팀장, 기술혁신팀장, 구조물3팀장, 담당직원
*서울시 안전정책팀장(임대운), 한병찬 주무관

- 보고내용 : 서울 인프라 혁신플랫폼 구축관련 일본 사례 조사
(일본 국민회의 현황, JST 및 NEDO 현황 등)

*보고내용은 붙임 2 참조

□ 플랫폼 구축관련 3차 회의실시 (' 19.12.4.)

- 참석자 : 이사장, 도로관리본부장, 기획조정실장, 기술혁신센터장
기획예산팀장, 기술혁신팀장, 구조물3팀장, 담당직원

- 보고내용 : 인프라 혁신 플랫폼 구축관련 사전 조사
 - 일본 출장 준비 관련 추진사항
 - 대한건설정책 연구원 방문 결과 및 시사점
 - 온라인 포럼 방식 운영 검토 등

*보고내용은 붙임 3 참조

□ 일본 출장 실시

- 기 간 : ' 19.12.18(수) ~ 12.20(금) *2박 3일
- 방문기관 : 국토교통성, 동경도청, 국민회의 킨키본부
- 출 장 자 : 기술혁신센터장 등 6명

출장개요

- 방문목적 : (가칭)서울 인프라 혁신플랫폼 구축을 위한 일본 인프라 유지보수 국민회의(이하 국민회의) 사례조사

- 방문개요

- 일 시 : ' 19. 12.18(수) ~ 12. 20(금) *2박 3일
- 기 관

기 관 명		방문일시	기관현황 및 특징
도쿄	국토교통성 (사무국)	12.18(수) 14:00~16:40	국민회의 사무국 운영
	동경도청	12.19(목) 10:20~11:50	동경도 인프라 유지관리 총괄
오사카	국민회의 킨키본부	12.20(금) 10:00~11:30	국민회의 대표 지역 본부

- 출장자 : 총 6명

연번	소속	성명	직급
1	기술혁신센터	홍 ○ ○	2급
2	기획조정실	한 ○ ○	2급
3	도로시설처	김 ○ ○	3급
4	총무처	김 ○ ○	3급
5	기술혁신센터	박 ○ ○	4급
6	기획조정실	배 ○ ○	6급

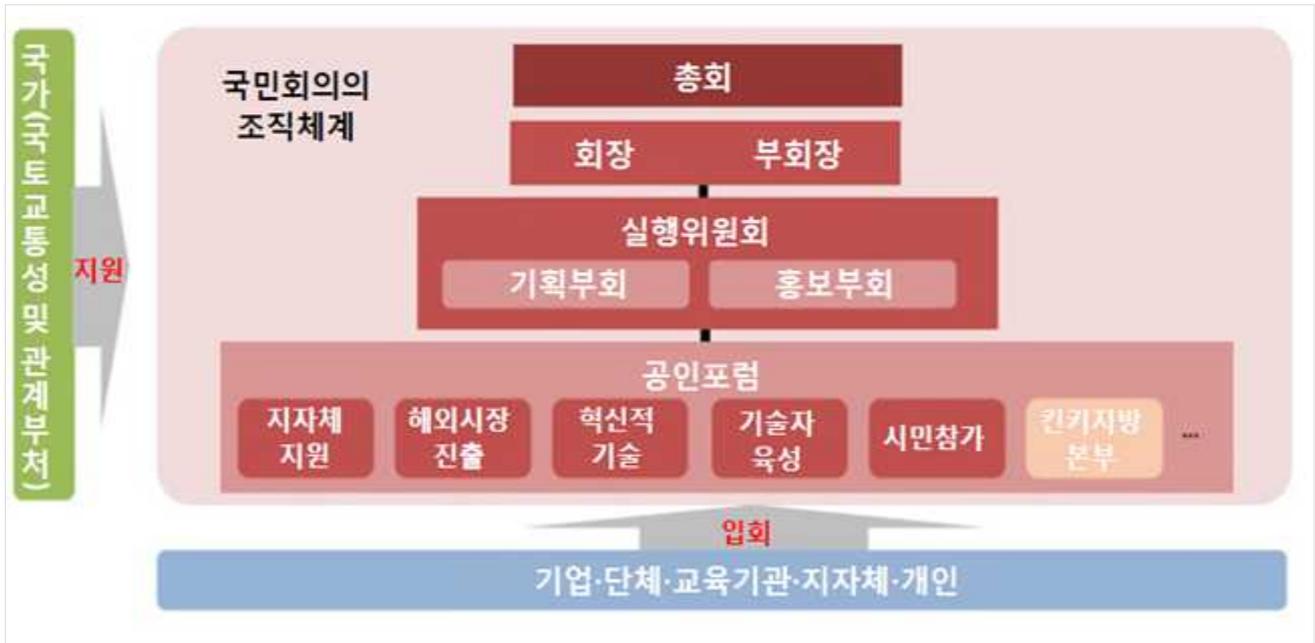
□ 개인별 수행업무

대상자	업 무	연수 시 세부 수행 내역
홍 ○ ○	기술혁신센터장	▶ 서울인프라 혁신플랫폼 구축 관련 총괄 연구
한 ○ ○	기획예산팀장	▶ 인프라 유지보수 국민회의 조직 및 운영 예산 조사 ▶ 공단 ‘서울인프라 혁신플랫폼 사무국’ 운영 관련 서울시-공단 간 조직 설계 연구
김 ○ ○	구조물3팀장	▶ 일본 노후 인프라 시설물 관리체계 및 시설물 장수명화 방안 사례조사 및 국내 적용방안 연구
김 ○ ○	비서팀장	▶ 인프라 유지보수 국민회의 지부포럼 운영현황 사례조사 및 국내 적용방안 연구 조사
박 ○ ○	기술혁신업무	▶ 공단 ‘서울 인프라 혁신플랫폼 사무국’ 운영 관련, 산·학·관·민 세부 연계 시스템 구축 및 운영 방안 연구
배 ○ ○	기획업무	▶ 산·학·관·민 협력을 통한 기술개발 시, 성과공유 방법 및 해외 진출 지원 방안 사례조사 및 적용방안 연구

일본 출장 조사 결과

□ **국민회의 조직 및 역할, 예산** ↳ 국토교통성, 킨키본부에서 확인

○ 조직도



※ 국민회의의 가입회원 자율로 운영 (국토교통성 사무국 역할 2명)

○ **사무국** *국토교통성 (공동사업기획조정과, 대신관방 공공사업조사실 및 기술조사과)

- 실행위원회 업무 지원
- 기획부회와 연계한 국민회의 운영 전반 지원
- 홍보부회와 연계한 국민회의 홍보 (홈페이지, 안내책자 등)

※ 사무국이 포럼 진행에는 주도적으로 관여하지 않으나, 실행위원회, 기획·홍보부회, 각 공인포럼 등에 자발적으로 참여하여 회원으로서 활동

○ **총회** : 회원의 제명, 규정 변경, 해산, 기타 정한 사항 결의

○ **실행위원회** : 부회 및 포럼의 설치 등 국민회의 운영에 관한 심의·결의

- 기획부회와 홍보부회 : 전반적인 운영과 홍보를 위해 실행위원회 내에 구성

○ 공인포럼

- 전국포럼(5개) : 각 분야별 의견을 수렴하고 기본적인 기준 정리
- 지방포럼(10개) : 일본을 10개 지역으로 나누고 각 지역별로 자율적으로 니즈 해결형 포럼 개최, 기업 간 제휴나 산학관민의 협력 체계 구축을 통해 해결책 구현 및 사업화 시행

※ 각 지역 포럼에 국토교통성(지방 정비국)이 회원으로 자율적 참여하고 있으며 지역포럼 10개는 각 자의 운영방식으로 개별 운영

- ※ 전국포럼과 지방포럼의 차이? ☞ 본사와 지사의 관계로 이해
- 전국포럼은 기본 방침을 정하고 지방포럼을 지원하는 역할
 - 지방포럼은 니즈와 시즈 매칭 등 실질적 운영

○ 회원관리

- 회원종류 : 기업회원, 행정(정부·지자체 등 공공기관)회원, 단체회원, 개인회원
- 가입방법 : 누구나 자율가입, 입회비 무료
- 회원구성

会員種別	設立時 (H28.11.28)	現在 (R1.10.18)	増加数
企業会員	95	▶ 762	667
行政会員	73	▶ 728	655
団体会員	27	▶ 147	120
個人会員	4	▶ 203	199
計	199	▶ 1,840	1,641

○ 예 산 : 국민회의 운영을 위한 정부의 예산지원은 전혀 없음

- 국민회의 각 조직별로 위원(회원)들의 사비로 부담
 - ※ 회장부터 모든 위원 무보수 원칙
- 포럼 운영시 공시설에서 회의 개최 등 가급적 비용을 최소화 하는 선에서 운영
 - ※ 킨키본부는 조직유지를 위한 최소비용을 전시회 참가비용으로 일부조달 (참고 : 킨키본부 전시회 참가비 30만엔/1부스)

□ 지방포럼 운영 사례 (킨키 포럼) ⇨ 킨키본부에서 확인

○ 조직 운영 : 워킹그룹 및 사무국으로 구성

- 킨키정보 워킹그룹(이하 WG) : 대학교수 등 (5~6명)

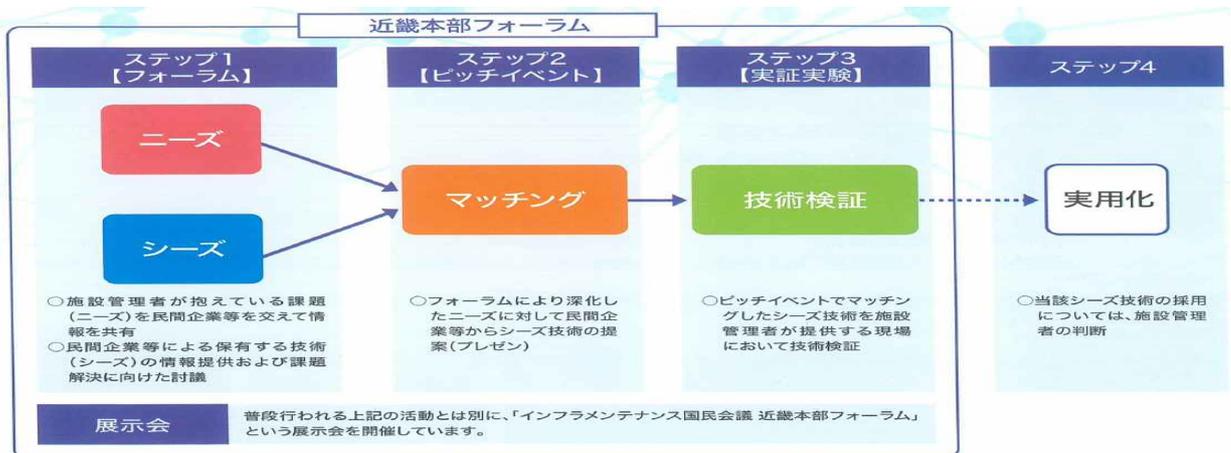
*무보수라 자주 바뀜. 정보교환 매칭 등 실질적인 업무 담당

- 사무국 : 국토정책연구회(단일기관) 관서지부가 수행

※ 타지방 포럼 사무국이 다수 기관으로 구성된 사유 (킨키는 단일기관)

: 킨키는 초기에 국토정책연구회가 주관하여 구성하게 되었음. 타 지방 포럼도 초기 일원화 추진하였으나, 의견차이로 일원화 되지 못함.

○ 포럼 운영 프로세스



※ 니즈 수집, 2~3개월 → 시즈 수집·매칭, 3개월 → 실증, 6개월

- (니즈·시즈과약) 국토교통성 지부(지방 정비국)와 킨키포럼 사무국이 공공 회원을 대상으로 과약한 후 함께 분류 및 선별

→ 니즈에 맞는 시즈 모집

- (매칭) 니즈에 적합한 시즈 선별, 매칭 ⇨ Working Group 자문역할

- (실증) 여기(실증) 까지가 국민회의 역할 (현재 7개 사례)

- (실용화) 국민회의는 일체 관여하지 않음. 시설관리자가 재량 것 진행

※ 실증에서 실용화로 반드시 이어지는 것은 아님

□ 시설관리자와 민간업체간 협력 프로세스 ☞ 킨키본부에서 확인

○ 실증 비용 부담

- 공동부담방식 : 니즈(시설관리자)와 시즈(민간)가 각각 해당부분 만큼 부담
- 공공의 예산지원은 전혀 없으며, 본부를 유지하기 위한 최소비용은 전시회 참가비용으로 조달

*조직 내 모든 구성원은 자원자(volunteer)로 인건비는 없음

○ 기술개발 성과 권리 분배 방식 : 시즈 제공자(기업)가 권리 소유

※ 추가적으로 합작 개발 의사표명이 있을 경우는 지분을 나눌 수 있음

*지적재산권에 대한 취급방법 참조(기본적으로 국민회의가 관여하지 않는 다는 입장)

○ 실증실험 후 실용화 단계에서 계약관련 인센티브

- 실용화는 국민회의 업무에 포함되지 않음
- 별도의 공식적인 인센티브는 없음 (해결과제임)
- (계약관계) 기본적으로 일본은 수의계약보다는 공개입찰이 원칙
 - * 비용·효율성 측면을 고려하여 일부 수의계약도 있음
- 시즈의 입장에서는 기술을 완성시키면 장기적으로 시설관리자의 관심을 끌 수 있는 등 장기적으로 기회라고 생각하는 경향

□ 기타사항 ☞ 국토교통성, 킨키본부에서 확인

○ 인프라 유지보수 대상 수상작 실용화

- 수상작이 대부분 요소(원천) 기술로서 실용화와는 거리가 있음
- 수의계약 등을 통해 기술을 확산한 사례는 현재까지 없음
- 전국단위로 홍보하는 등의 혜택

○ 해외진출포럼의 역할

- 대상을 받은 기술을 필요로 하는 해외에 홍보
- 해외에서 필요한 기술을 국내에 소개해주는 역할을 수행
- 아직까지 포럼이 활성화 되지 않았으며 해외로 진출한 사례(기술)는 없음

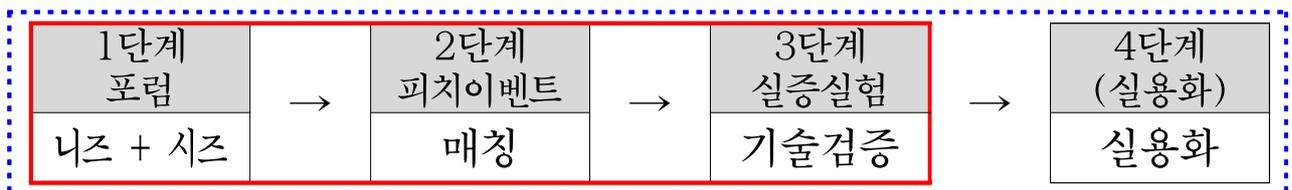
○ 회원의 애로사항

- 실용화까지 연결이 법제화 되지 않았다는 점
- 공공에서 예산지원을 안 한다는 점

○ JST, NEDO 와 업무 연관성 : 관련 없음

□ 서울형 플랫폼 운영 시사점 (향후 방향성)

- 실용화(계약) 단계까지 역할 확장과 이를 뒷받침할 수 있는 법령 및 제도 정비 (일본 국민회의 / 서울형 확장)



- 4단계(실용화) 까지 확장 검토

- 국내 시설관리자가 요구에 따라 개발된 기술의 해외수출 지원(市 국제교류담당관, 해외도시협력담당관 등과 연계)

- 플랫폼의 확산성을 높이기 위해 포럼 참여 채널 다양화

- 오프라인 포럼(일본) → 온·오프라인 포럼(서울형)

- 국내 환경을 고려하여 초기 공공주도의 플랫폼 구축 추진

☞ 사무국 역할 강화 및 공공 예산 지원

- 일본 국민회의는 공공예산 지원 없으며, 자율적 회원참여 등 사무국은 홍보에 치우치는 소극적 운영 분위기

□ 사무국(국토교통성) 질의 응답

Q. 서울도 노후 인프라에 대한 걱정이 많은 실정이다. 특히 노후 인프라에 대한 관리 방법이 대한 고민했다. 산학관민 협의체인 인프라 유지보수 국민회의를 벤치마킹하기 위해 방문했다. 인프라유지보수 국민회의가 산학민관의 협력체로서 운영이 잘 이루어지고 있어 방문하게 되었음. 연회비가 없고 자율로 운영된다고 했는데, 비용 총당은 어떻게 하는지? 포럼이나 사무국의 운영 비용은 국토교통성에서 지원하는지?

A. 정부로부터는 예산의 지원이 전혀 없음. 실행위원회의 진행(운영) 또한 사비로 부담.

Q. 국민회의 회원 가입방식이 자율제 형식으로 운영되는데 국토교통성(사무국)에서 처음에 어떤 방식으로 이런 회원(기업)들을 자발적으로 참여시키게 하였는지?

A. 특별한 조치가 없었음에도 자발적으로 참여함

Q. 국민회의가 사무국 역할을 맡고 있는데, 사무국과 각 포럼(15개)담당자들과의 역할 차이점이 무엇인지? 세부적인 사무국의 실질적 역할은?

A. 홍보책자 제작, 홈페이지를 관리 (홍보부와 연계), 실행위원회 지원 등의 역할 수행

Q. 포럼운영과 관련하여 사무국은 실무적인 역할이 없다라고 봐도 되는지?

A. 기본적으로 포럼이 열리는 내용에 관여하진 않는다. 포럼안에 국토교통성이 회원으로 참여하고 있고, 사무국의 역할로서가

아닌 포럼 회원으로서의 역할을 수행하기도 함. 국토교통성이 주체가 아니고 민간이 주체이다. 민간주체의 포럼에 국토교통성도 회원으로서 참여지 관리자로서 참여가 아니다. 따라서, 국토교통성도 회원으로서 참여하므로 포럼운영에 주도적으로 관여하지 않는다.

Q. 지방포럼 10개가 있고, 지방포럼을 관장하는 도로 정비국 이라는 부서가 있는지 ?

A. 도로 지방 정비국도 관리자로서가 아니라 회원으로서 활동한다.

Q. 국민회의의 운영자(관리자 역할로서)는 2명이 전부인지?

A. 사무국 역할은 2명이 전부다

Q. 5개의 포럼(중앙)과 지방포럼 10개의 차이점은 무엇인지? 본사에 있는 조직이고 지사에 있는 조직으로 이해해도 되겠는지?

A. 10개 지방포럼 중 도쿄는 관동포럼에 속함. 중앙포럼은 방침을 정하는 것이고 지방포럼은 지방안에서 관리, 이미지는 그렇게 이해하면 된다.

Q. 지방포럼에 참여하는 도로 지방 정비국 직원은 자율인지?

A. 멤버로서가 아니고 백업해 주기위한 것임. 반드시 의무적인 것은 아니다. 국토교통성과 업무를 이해하기위해 자발적으로 참여한다.

Q. 좋은 기술에 대해 공공기관, 정부에서 지정해서 그 기술을 쓸 수 있는 계약적 조건이 있는지? 기업의 이득이 없어도 자발적 참여가 가능한가 ?

A. 계약관련해서 이득이 없음에도 자발적으로 들어옴. 당장의 실리가 없더라도 장기적으로 메리트가 있으므로 자발적으로 들어오고 있다.

Q. 한국은 건설기술인협회와 같은 민간이 모여 이익단체로서 활동하는 경우가 있는데, 일본에서는 민간으로 구성된 협회가 없는지?

A. 한국에서 일어나고 있는 일이 정상이다. 국민회의의 경우는 일본의 특수한 경우로 취지와 이념에 따라 장기적인 목표를 보고 금전적 거래 없이 자발적으로 참여하고 있다.

Q. 국민회의를 운영하는데 있어서 전체적인 예산은 대략 얼마인가요?

A. 홍보를 위해서는 일부 사용하였지만, 전체적인 운영에 관해서는 예산이 지정된 바 없다.

Q. 예를 들어 키키포럼의 경우에 자발적으로 운영하고 있는데, 포럼 운영·회의 개최·식사 등과 같이 그 비용이 대략 얼마인가요?

A. 지역포럼 10개가 다 똑같은 방식으로 운영하지 않고 개별적으로 운영함. 자발적 운영에 관해 중앙 사무국에서 관여하지 않는다. 정부가 가진 공공시설에서 회의를 개최하는 등 비용이 발생하지 않는 선에서 가급적 운영함.

Q. 우수한 기술(대상)을 개발해서 확산하자는 것이 국민회의의 목적으로 알고 있는데, 그렇다면 확산의 방법은 무엇인가? 예를 들어 대상을 받았으면 정부와 수익계약을 한다 등

A. 각 포럼이 열릴 때 홍보(소개)정도의 사례는 있지만 수의계약 사례는 현재까지 없음

Q. 계약과 관련하여 한국의 경우 계약법에 2000만원 이하의 수의계약을 할 수 있는 조항이 있는데, 이와 상회하거나 관련된 일본의 제도가 있는지?

A. 일본은 수의계약이 전혀 없는 것은 아니지만 기본적으로 수의계약은 하지 않고 공개입찰이 원칙

Q. 자발적으로 참여할 수 있는 유인책에는 무엇이 있는지? 회원들을 유인하기 위한 조건으로 계약조건을 생각했는데

A. 앞서가는 기술을 갖고 있는 기업들이 지자체 혹은 이런 포럼에 와서 홍보하는 것 자체가 기회라고 생각함. 또한 포럼에 가입하고 회원으로서 활동하는 것 자체만으로도 일본 국내의 흐름을 파악하고 기술 동향 등 파악할 수 있는 점에서 긍정적으로 생각함.

Q. 발굴된 혁신적 기술 사례 소개 부탁드립니다.

A. 금액이 큰 성과보다는 지자체에서 몰랐던 기술 등에 관한 성과는 몇 가지 있었고, 현재 포럼의 활발한 운영은 2년차로서 앞으로의 성과가 기대됨.

Q. 홈페이지에 보면 '지적재산권 취급에 대하여 정부의 가이드라인에 준한다' 라는 표현이 있는데 국토교통성의 포럼 운영에 관한 가이드라인이 있는지?

A. 지적재산권 가이드라인은 있음. 지금 가지고 있지 않지만...

Q. 국토교통성의 사무국을 언제까지 운영할 것인가? 자율적으로

운영하는 원칙에 의해 민간에게 자율적으로 넘겨 줄 것인지?

A. 장기적 목표는 사무국의 역할도 포럼에 흡수되어 자율적으로 운영될 수 있도록 하는 것이다

Q. 회원을 모집하기 위한 구체적인 홍보 활동은 어떻게?

A. 홈페이지 운영, 회원들의 교류회 개최 등 홍보활동

Q. 2019년 국민회의 사업계획서의 금년도 운영목표 중 정보활용 전략책정 체제, 정보관리 실시 체제 구축의 의미?

A. 성과가 좋은 기술들을 국민회의 관련된 모든 회원들에게 정보공유 체제를 구축한다 라는 의미

Q. 회원가입 또는 홈페이지 관리가 사무국 역할인데, 회원들이 원하는 지방포럼에 가입 요청을 하면, 사무국은 그런 회원들의 활동 지역을 지정해주는지?

A. 회원은 본부에서 것이지 지방에 또 들어가는 것이 아니다

Q. 지방포럼의 실질적 운영과 관련, 니즈를 수집하는 주체가 누구지?

A. 니즈를 수집하는 주체는 포럼(실행위원회)에서 함

Q. 산학관민의 협력체의 실질적 운영이 국토교통성 2명만으로 실제로 가능한가?

A. 회원들(실행위원회)과 논의를 통해 결정 (주체 또한 실행위원회)

Q. 킨키본부에 경우 조직에 기획위원 전체가 국토정책연구회로 구성되어 있는데 어떤 식으로 운영되나요?

A. 국민회의가 운영되기 전에 국토정책연구회로 구성된 모임이 최초 설립 전부터 이런 활동을 진행하고 있었다. 킨키본부가 전체 포럼 중 가장 활발히 활동을 하고 있다.

Q. 질문의 요지는, 구성원이 국토정책연구회원들로만 이루어져
독점성이 있지않은가?

A. 국토정책연구회는 일반사단법인으로 독점성을 갖진 않을 것이
다. 또한 회원으로 민간업체의 회원도 포함되어 있다

Q. 인프라 유지보수 대상 수상 기술자료 등이 오픈되지 않는지?

A. 기본적인 사항만 홈페이지에 나와 있고 세부적인 사항은 각 회
원사에 문의할 사항(기업비밀)이다

Q. JST & NEDO (연구기관) ↔ 국민회의와의 관계?

A. 관계 없음

Q. 인프라 유지보수 대상 중 해외진출포럼에서 지원한 사례가 있는지?

A. 금전적인 지원이 아닌 대상을 받은 기술을 필요로하는 해외에
홍보하거나, 그 나라에 어떤 기술이 필요한지에 대해 일본에
소개해주는 포럼으로서의 역할 (홍보의 역할)

Q. 포럼을 통해서 개발된 기술이 해외로 진출한 사례가 있나요?

A. 현재는 포럼을 운영하는 수준의 홍보만 이루어짐

Q. 회원수는 국토교통성에서 목표하는 선이 있나요?

A. 단기적으로는 약 2000명

近畿本部 질의 응답

Q. seeds & needs 수집, 매칭, 실증실험 등 3단계 실행을 위
한 소요기간은?

A. 총 기간은 1년 정도 소요됨

니즈수집 2~3개월, 시즈수집 및 매칭까지 3개월, 실증실험 6개월

Q. 민간기업 제안기술(seeds) 중 실증과정을 거치게 하는 기술의 선별방식은?

A. 국토교통성, 긴키본부, 대학교수 등 관련 전문가가 참여하는 기술검증심의회가 있음.

Q. 검증된 기술을 실용화하는 구체적 방법은?

A. 인터넷을 통한 결과보고로 종결됨.

국민회의는 3단계(실증실험)까지만 관여하고 4단계(실용화)는 관여하지 않음. 공공단체가 자유롭게 판단하여 실용화(실지적용) 여부결정

Q. 실증실험 시 발생비용의 부담주체는?

A. 공동부담방식을 취하고 있음.

Q. 니즈수집의 구체적 방식 절차는?

A. 연초 국토교통성(지방정비국)에서 회원사에게 질문을 통한 사전조사 실시

A. 지방 정비국과 긴키본부가 협조하여 선별

Q. 본부에서 실시하는 전시회 및 본부 운영경비의 충당 방법은?

A. 일체의 비용은 참여기업의 참가비로 충당하고 있음

참고로 전시회 참여시 1부스당 3십만원을 받고 있음.

또한 전시회 등의 운영인력은 순수 자원봉사형태를 취하고 있어 실비 등 일체의 보수를 지급하고 있지 않음.

Q. 본부에서 실시한 전시회에 해외업체가 참여한 사례가 있는가?

A. 없음

Q. 오사카 府 또는 市에서 지원 등은 있는지?

A. 오사카 지방정부 뿐만 아니라 중앙정부의 예산지원은 일체 없음.

Q. 전시회 참여업체의 만족도 수준은?

A. 시즈와 니즈간 필요에 의한 자발적 참여와 매칭으로 출전기업의 만족도는 높은 편임.

또한 민관 공동참여 전시회가 일본에는 많지 않기 때문에 상호정보교환의 장으로서의 역할도 하므로 만족도는 높은 편임.

Q. 긴키본부는 법인격이 있는가?

A. 현재 독립된 법인격을 갖고 있지 않지만, 어느 정도 안정된 수입원이 발굴된다면 재단 또는 사단으로 등록하는 것을 검토 중에 있음.

Q. 긴키본부의 조직도상 '긴키정보워킹그룹(WG)'와 사무국의 역할은?

A. 사무국 : 니즈수집 및 홈페이지관리, 실행위원회 운영 등 간사역할
WG : 니즈와 시즈간의 매칭을 주 역할로 하고, 대학교수 등 관계 전문가로 구성하되 순수자원봉사자격으로 참여(5~6명)

Q. 타 본부와 달리 긴키본부의 기획위원이 '국토정책연구회'로만 구성된 사유는?

A. 긴키본부를 주도적으로 발족시킨 단체가 '일반사단법인 국토정책연구회 관서지부'였기 때문임.

기획위원들은 각자 고유업무를 가지고 있음

Q. 매칭과 실증실험과정을 거친 후 실용화 단계에서 기업들에 주는 인센티브는 있는지?

A. 정확한 데이터는 없음. 다만, 공개 실증작업이므로 간접적 기업

홍보효과는 있는 것으로 알고 있음.

Q. 실증실험으로 개발된 기술의 지적재산권의 배분방식은?

A. 지적재산권은 기업소유임. 단, 추가 기술개발이 있을 경우 분배방식은 따로 정함.

Q. 실증실험은 꼭 실용화되는 것인지?

A. 실증실험을 거친 기술이 실용화되는 것이 아니기 때문에 기업의 불만이 있음.

국민회의는 초기단계에서는 시즈, 니즈수집 및 매칭까지만 관여했으나 여러 문제점이 발생되어 현재는 실증실험단계까지 하고 있는 상황임.

Q. 개발된 기술이 실용화가 안 된다면 기업의 불만은 없는지?

A. 불만이 있음. 이의 해결방안을 찾는 것이 국민회의의 과제임

Q. 실용화단계에서 시설관리자와 기업 간 계약상 제약은 없는지?

A. 일본에서도 공사별, 금액별 수의계약 가능범위가 정해져 있음.

Q. 시설관리자의 요청에 의해 개발된 기술이 계약법상 제약 없이 실지 적용할 수 있는 제도적 장치가 마련되어 있는지?

A. 민관 공동개발의 경우는 가능함.

Q. '인프라 유지보수 대상'을 수상한 기술을 관 주도하에 활용해야 효과가 커지는 것에 대한 의견은?

A. 대부분의 수상기술은 시설관리 문제점을 직접 해결하는 기술이 아니라, 문제점 해결을 위한 요소(원천)기술 이어서 직접 실용화에는 한계가 있음.

□ 동경도청(건설국) 질의응답

- 도로포장 및 교량 등 시설물 관리 현황 전반 설명 후 질의응답 진행

Q. 도쿄도의 인프라 노후화로 인한 유지보수 예산 증가 대책

A. 막대한 비용이 소요되지만, 사전에 정기적인 점검을 통해서 비용절감을 하고자 함.

Q. 도쿄도 인프라 유지보수에 있어서 PPP 사례가 있는가?

A. 도로에는 없음. 공원 등 다른 사례는 있음

Q. solar heat-blocking pavement 의 재료 및 시공비용

A. 민간 업체에서 개발한 페인트임. 단가 7,500엔/ m^2

Q. 포트홀 보수 방법 및 재료 : A. 국내와 유사

Q. 교량 정기 점검 민간 or 시설관리자 직접

A. 5년 단위 정기점검은 규모가 크므로 민간에서 수행하고 있음

Q. 인프라 유지보수 국민회의가 인프라 유지관리에 도움이 되는지?

A. 도쿄도는 의견교환 정도 수준의 교류가 이뤄지고 있음
(적극적인 참여는 부족하다는 취지)

Q. 아스팔트 포장 재료로 특별히 활용하는 것이 있다면?

A. 교차로에 고무성분을 넣은 아스팔트를 사용하고 있음

□ 방문사진



국토교통성(사무국)



국토교통성(사무국)



국토교통성(사무국)



동경도청(건설국)



동경도청(건설국)



동경도청(건설국)



국민회의 킨키본부



국민회의 킨키본부

□ 면담자 명함



향 후 계 획

- 플랫폼 구축 지원을 위한 추진체 구성 및 운영 검토 : 기획조정실
 - 단체 소통방 운영 : 자료 및 의견 공유
 - 수시 회의 개최 및 市 주무부서(안전총괄과)와 의견 공유
 - ‘서울 인프라 혁신 플랫폼’ 운영 방향성 제안 등