

제411회 국회
(임시회)

국토교통위원회 회의록 (교통법안심사소위원회)

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2023년12월21일(목)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938)

상정된 안건

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938) 1

(09시41분 개의)

○소위원장 **최인호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제411회 국회(임시회) 제2차
교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 달빛고속철도 건설을 위한 특
별법안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938)

○소위원장 **최인호** 의사일정 제1항 달빛고속철
도 건설을 위한 특별법안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **장지원** 배부해 드린 자료 봐 주시기
바랍니다.

달빛철도 관련 지난 소위의 협의 진행 상황을
간단히 보고드리면 먼저 제명은 달빛철도 건설을
위한 특별법안입니다. 즉 고속이라는 문구를 삭
제했습니다.

제2조(정의) 1호에서 달빛철도란 광주광역시와
대구광역시를 잇기 위해 건설되는 철도건설법 제
2조제4호에 따른 일반철도를 말한다라고 했습니
다.

다음, 3쪽입니다.

3조(기본방향) 1호 관련해서 복선화라는 문구
는 일단 삭제되어 있습니다.

다음, 5쪽입니다.

제7조 예타 면제 근거 신설 관련입니다.

예타 면제에 대해서는 입법정책적으로 결정하
시면 될 듯합니다. 다만 주변지역개발사업의 경
우 예타 실시 특례 대상에서 삭제해 둔 상황입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀
해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보
고에 대체적으로 동의합니다. 다만 예타 면제에
대해서는 신중한 검토가 필요하다고 봅니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들, 의견 있으시면 말
씀해 주십시오.

정동만 위원님.

○정동만 **위원** 달빛철도 건설을 위한 특별법은
제정법이고 법안을 검토할 시간이 또 너무 촉박
했고 또 저희 교통소위는 지금까지 관례적으로
정부와 협의해서 법안을 처리해 왔습니다. 그래
서 달빛철도법은 정부와 국회가 협의를 했지만
현재 합의가 되지 않은 상황에서 소위가 일방적
으로 법안을 처리한다면 나쁜 선례를 남기는 것
입니다.

그래서 정부가 좀 더 심사숙고하고 국회가 수
용할 수 있는 안을 만들고 또 국회도 그때까지
시간을 주는 것이 합리적 방안이라고 생각을 합
니다.

○소위원장 **최인호** 정동만 위원님 말씀하셨고,
한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 **위원** 제가 반복적으로 말씀드리는데
충분한 숙의가 있었다 저는 그렇게 판단합니다.
이 법안이 실제 상정돼서 논의된 기간도 있지만

달빛철도에 대한 논의는 이미 한 2년 전부터 있었고 이에 대한 필요나 이런 부분들은 각 지역에 있는 대구나 광주에 있는 시장을 비롯한 정치인들이 지속적으로 이야기해 오다 결국에는 여당 발의로 이백예순한 분의 동의를 얻어서 저희가 여태까지 논의를 해 왔던 사안이라, 그래서 제가 오늘 정리된 내용들을 죽 들어보니 그간의 숙의 과정들이 다 담겨 있습니다.

그래서 이제는, 제가 어제 소위에서는 찬반 표결을 하자 이렇게 말씀을 드렸는데 이 정도 숙의가 된 거라고 한다면 저희가 입법 문제에 있어서는 소위에서 결정을 하고 나머지 전체회의에 회부를 하는 것이 맞다라고 생각을 합니다.

○소위원장 최인호 김수홍 위원님 말씀해 주십시오.

○김수홍 위원 저도 정동만 위원님이나 정부 측의 입장을 충분히 이해합니다. 법이라는 게 입법 과정에서 정부의 입장도 충분히 수용하고 또 그러면서 어떤 절차적 정당성도 확보하는 게 필요한데 아까 한준호 위원님 말씀하셨듯이 이 법률의 내용에 대해서는 위원님들이 충분히 이해하고 있고 지금 지방소멸이라든가 지역균형 발전이 국가적 어젠다라고 또 저출산, 여러 가지 우리 사회가 안고 있는 현안을 해결할 수 있는 방안의 일환으로 이 달빛철도 건설이 지역균형발전 그다음에 또 지역 간 상호 교류를 통한 경제 활성화 또 관광지역특구 조성 이런 걸 통해서 우리 지방에 어떤 희망을 주고 또 미래를 준비하는 하나의 법률이라면 시대적 상황에 맞게 우리가 국회에서 결단을 내려서 하는 것도 정치적으로 국회가 해야 될 책무라고 생각하기 때문에 정부의 입장을 이해하면서도 우리 소위에서는 그동안의 숙의 내용을 판단해서 결정을 해야 된다고 저는 생각을 합니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저도 기본적으로 이 달빛철도가 국가균형발전이나 또는 지역감정 해소에 도움이 될 수 있다 하는 측면에 대해서 어느 정도 공감하고요. 다만 달빛철도 노선이 이미 국가철도망 계획에 반영이 되어 있고 또 지금까지 이 안에 대해서 가장 부정적으로 임해 왔던 기재부에서도 신속 예타를 통해서 하면 빠른 시간 내에 사업을 진행할 수 있고 또 이 사업의 성격상 경제성이 다소 부족하더라도 예타를 통과할 가능성

이 높다고 그렇게 얘기하고 있는 상황이거든요.

그래서 굳이 철도노선 놓는 것을 특별법으로 만드는지에 대해서 저는 여전히 좀 신중할 필요가 있다는 생각을 갖고 있고, 다만 지금까지 우리가 많이 논의해 왔고 또 내용을 이미 잘 알고 있습니다. 그래서 결국은 정무적인 또는 정책적인 판단이 필요한 시기라고 생각을 하는데 저는 만약에 이 법을 통과시켜야 된다고 하면 예타 면제보다는 신속 예타 하는 문안으로 수정을 해서 했으면 좋겠다 하는 그런 생각을 가지고 있습니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 제가 대구 지역 의원으로서 균형 발전이나 동서화합 차원이라든지 모든 부분에 대해서 여태까지 죽 말씀을 드렸는데 정부부처에서 여러 가지 이유로 이렇게 아직까지 세부적인 사항에 대해서는 접점을 찾지 못하는 그런 경우가 있었습니다.

그래서 그 중간 역할을 한번 해 보려고 굉장히 대구시하고 부처하고 이렇게 해 봤지만 여전히 좀 평행선을 걷고 있어서 그 부분에 대해서는 제가 많이 고심도 했고 오늘 또 원내지도부하고도 아침에 머리를 맞대 봤는데 그 부분은 여전히 평행선을 걷고 있는 것 같습니다.

여러 위원님들께서도 지금 말씀을 하셨고 그 부분에 대해서 정치인의 한 사람으로서 저도 공감하는 부분도 있고 또 공감하지 못하는 부분도 있습니다마는, 위원님들 그저께 결정을 하려고 하다가 오늘까지 미뤄 놔던 그런 사항들은 중간에 좀 더 접점을 한번 찾아보리라고 생각하고 이렇게 한 이틀 미뤄 왔는데 이틀 동안 아무리 접점을 찾으려고 해도 찾을 수 없는 그런 상황이라서 저도 마음이 답답한 그런 심정입니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 이 법안은 이미 달빛철도, 이른바 광주와 대구를 연결하는 철도 문제는 국가계획인 제4차 철도망계획에 반영이 돼 있고. 그렇지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 이 철도계획은 4차 철도망계획에 들어왔나요, 그 이전에도 있었나요?

○국토교통부제2차관 백원국 4차 망계획에 들어와 있습니다.

○**민홍철 위원** 그전에는 논의가 됐고. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그래서 상위계획인 국가철도망계획에 이미 반영돼 있는 문제입니다. 그리고 지난 대통령선거에서 거대 양당의 후보들이 대국민 약속을 한 사안이고요. 그리고 261명의 여야 의원이 대표발의해서 이 철도를 만들어야 된다는 의견을 지금 제기하고 있는 문제고요. 그러면 이미 국가계획에 반영돼 있는 철도계획을 신속하게 가능하면 빨리 건설하자는 법안입니다, 이게. 그렇게 저는 이해를 합니다.

그리고 이 법안 내용이 제정법이지만 제명도 다 합의가 돼 있고요. 그다음에 고속철도 부분에서 일반철도로 정부 측 안을 수용했고 여러 가지 측면에서 수용을 한 상태다 또 숙의가 됐다 저는 그렇게 생각을 합니다.

다만 국가 재정의 문제에 있어서 예타 문제를, 비용 대 효과를 어떻게 그러면 판단할 거냐 이 문제를 가지고 지금 논의를 하고 있다 저는 그렇게 생각을 합니다.

그런데 예타 제도는 이미 여러 가지 측면에서 지역소멸과 지방균형발전을 위한 도구로서의 수명을 다했다 그런 측면에서 예외적으로 인정하자는 의견과, 그렇지 않다 원칙대로 가야 한다라는 의견이 충돌이 되고 있는데요.

저는 의문을 제기합니다. 예타 제도라는 게 경제성 효과인데, 그러면 현재 시점에서는 경제성이 없고 어느 시점에 경제성이 있느냐, 그러면 어느 세월에 국가계획이 실현될 수 있느냐, 상당히 의문을 제기합니다.

그리고 지금 경제성이 없다 하지만 경제성 효과가 나타나는 기간이 정해져 있잖아요, 다른 예타 제도에도. 그렇지요? 예를 들어서 경제성이 현재의 시점으로 판단이 되는 거잖아요, 건설 시점을 기점으로?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**민홍철 위원** 그것도 불공평한 거지요. 건설한 이후에, 예를 들어서 10년 후에 경제성이 어느 정도 될 거냐, 20년 후에 어느 정도 될 거냐, 이것은 장기적인 SOC 사업이라는 말이에요. 그런 요소도 있어야 되는데 예타 제도에 그런 것도 없다. 그리고 현재 시점을 가지고 SOC 건설을 위한 제도를 판단할 때는 인구 요소가 가장 크게 작용을 하는데 인구가 없는 지역 같은 경우에는

거의 실효성이 없는 거지요.

그래서 이 예타 문제는, 언제 면제하고 적용할 거냐 이 문제는 경제성이 언제 나타날 거냐 이 판단의 문제라고 저는 생각을 합니다.

그래서 일단은 우리가 기간계획에, 국가계획에 반영된 이 철도계획을 가급적이면 신속하게 건설계획을 당겨 달라라는 의미의 법안이다 저는 그렇게 생각을 합니다. 그래서 이 예타 문제에 대해서는 면제를 해서 추진해도 된다. 물론 앞으로 부작용이 많이 있을 수는 있겠지요.

그러나 그때그때 건 바이 건으로 신중하게 검토를 하되 근본적으로는 국가재정법상의 예타 제도를 전면적으로 현 실정에 맞게 대한민국의 인구소멸과 지역소멸과 지방균형발전에 맞는 톨로 바뀌어야 된다는 의미를 첨언하면서, 이 법안에 대해서는 숙의를 거쳤기 때문에 이제 처리해야 될 것이다 저는 그렇게 생각을 합니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 말씀을 충분히 들었습니다.

강대식 위원님.

○**강대식 위원** 차관님, 하나만 물어볼게요.

단선 할 때는 예산이 어느 정도 소요된다고 추계 비용이 나왔습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 6조 정도……

○**강대식 위원** 4조 8000억 정도 안 나왔습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그것은 기본계획, 4차 망계획에 들어 있을 때의 금액이고요. 그것을 현행화했을 때 약 6조 원대의 비용이 드는 걸로……

○**강대식 위원** 만약에 복선으로 한다면 예산이 어느 정도……

○**국토교통부제2차관 백원국** 8조, 10조? 8조 원 정도……

○**강대식 위원** 8조. 그러니까 한 2조 이삼천억 차이 나지요. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**강대식 위원** 만약에 단선으로 했다가 다시 복선화할 때, 같이 안 하고 그때 한다면 추계 비용은 어떻게 되는가 혹시 알고 계십니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 향후에?

○**강대식 위원** 예, 향후에. 예를 들어서 애당초에 단선으로 했다가 나중에 수요가 많이 들어 가지고 다시 한번 복선화를 추진한다 했을 때의 비용은 어느 정도……

○**국토교통부제2차관 백원국** 그러면 비용이 더

들겠지요. 왜냐하면 시간이 이미 한참 흘렀을 것이고 물가가 상승을 했을 것이고 그런 이유로 해서 아마 2조 원대보다 플러스알파가 있을 걸로 예상됩니다.

○강대식 위원 2조 원대보다 훨씬 플러스알파가 있을 걸로 보지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○강대식 위원 그래서 만약에 예를 들어서 이게 정말로 동서 간에 화합이나 수요가 많이 늘어난다고 봤을 때는, 국토부에서는 복선화를 지금 반대하고 있는 그런 실정이지 않습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 반대는 아니고요. 그 부분에 대해서는 좀 더 검토를 면밀하게 해서 판단해 봐야 될 문제다. 그런데 현재는 망계획에 단선으로 들어가 있는 게 사실이고요. 그것이 복선이 돼야 될 필요성이 있는지는 면밀한 검토가 있어야 판단이 가능하다고 봅니다.

○강대식 위원 그것은 세월이 흘러 가지고 구체적으로 나중에 이것 건설할 때쯤 돼 가지고 판단해도 된다 이 말입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 계획 수립할 때 그런 부분들을 면밀히 따져서……

○강대식 위원 따져서, 알겠습니다.

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 금액 차이는 기재부에서 이야기를 해 주시고요. 금액이 제가 생각하는 것하고 다른 것 같습니다, 차관님 이야기하신 것하고. 그걸 기재부에서 좀 말씀해 주시고.

저희 소위에서조차 법안을 표결로 해서 통과시킨다는 것은 관례라든지 국회에서 이런 경우가 없었지 않습니까, 국토위에서도? 그래서 충분히 숙의를 더 할 것 같으면 밤새워서 해서 법안을 합의하에 통과시키는 게 저는 맞다고 생각을 하면서, 기재부 답변 좀 해 주시고요.

하여튼 그런 부분에서 오늘 계속 의논을 하든지 해서 그렇게 결론을 내는 게 맞다고 생각을 합니다.

○소위원장 최인호 기재부 일단 답변할 게 있으면……

○정동만 위원 정확한 금액을 말씀해 주십시오.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 아까 국토부 차관님 말씀이 거의 맞는데요. 일반 복선으로 할 때는 8.7조고요 그다음에 복선에 고속으로 하면 11.3조 원이 맞습니다.

○정동만 위원 그렇지요.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 고속의 복선으로는 11.3조 원이고 일반의 복선은 8.7조 원이 맞습니다.

저에게 답변 기회를 주셔서 감사한데 아까 위원들께서 이 달빛철도 건설 사업을 최대한 빨리 추진하기 위해서 만든 법이다, 동의합니다. 최대한 빨리 추진하기 위해서 그래서 저희가 신속 예타를 말씀드린 겁니다.

그리고 지난번에 말씀드렸지만 신속 예타를 해도 낙후지역을 다 지나가고 있고 지역균형발전 측면에서 가점을 받을 수 있기 때문에 통과 가능성도 높는데 왜 꼭 국가 재정을 이렇게 어렵게 만들면서 예타 면제 조항을 넣어서 가셔야 되는지 지금도 정말로 동의할 수가 없습니다.

이 사업을 일반과 단선으로 하면 통과 가능성이 상당히 있는데도 불구하고, 그러면 신속 예타로 하면 예타 면제하고 거의 차이가 없이 최대한 빨리 건설할 수 있는데 왜 이걸 꼭 예타 면제를 넣어서 앞으로 여러 가지 어려운 점을 초래하시려고 하시는지 이해할 수가 없고요.

그다음에 아까 민홍철 위원님 말씀 주신 것 중에 예타 제도가 그런 문제가 있습니다. 그렇지만 수요와 비용을 저희가 추정할 때 40년 추계로 하고 있습니다. 그냥 현재의 교통량만 가지고 추계하는 게 아니고요.

그리고 또 하나는 예타 면제를 통해서 이 제도가 여러 가지로 문제점이 생긴 건 맞습니다. 그래서 위원들께서 이번 소위에서 제기해 주신 문제점도 저희들이 경청해서 그걸 바꾸려고 하고 있습니다.

○한준호 위원 잠깐만요, 국장님.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 저는 여당의 원내대표가 대표발의 법안을 낼 때 충분히 저는 정부하고 이야기를 나누고 나서 국토소위에 다 넘겼다고 생각을 하는데 그 과정 중에 전혀 개입이 안 된 것처럼 보이게 이렇게 소위에 넘겨 놓고 마치 소위위원들을 압박을 하듯 그렇게 말씀을 하시면 이 법안을 심사하는 사람들은 도대체 뭐가 되는 겁니까?

정부 여당 측에 계시는 의원님들도 마찬가지로 소위위원들한테 이 부담을 다 지우시고 나서 여기서 이걸 틀어막아 버리면 양쪽에 있는 시에서와 정치인들의 부담들을 다 소위 위원들한테 지우시는 겁니까?

그랬으면 진작에 정부 여당에서 입법 발의를

할 때 그 과정에서 막으셨어야지요. 이래 놓고 나서 소위에서 충분히 숙의를 하고 넘기려고 하는데 여기서 소위를 틀어막으면 저희 위원들한테 이것을 다 책임을 지라는 겁니까? 저는 굉장히 이해가 안 가요, 이 상황이. 여당 측도 막을 거면 확실하게, 발의했던 사람들이 법안을 폐기하면 되는 것 아닙니까? 법안 폐기는 안 하고 암묵적으로 반대나 하고 있고. 소위 위원들은 어떻게 해야 됩니까?

그래서 저는 다시 말씀드리는데 이 정도의 합의를 이끌어 내는 것까지가 소위의 역할이라고 봅니다. 이 상태에서 저희가 더 쥐고 뭘 어떻게 하겠습니까?

○민홍철 위원 저도 기회를 주십시오.

○소위원장 최인호 예.

○민홍철 위원 기재부 국장님 말씀도 일리가 있는데. 그러면 지금까지 이 법안이 심의될 때까지 기재부에서는 어떤 자료를 하나 냈어요? 말로만 지금 국가재정법상 예타 면제는 안 된다. 근거 없잖아요? 자료 하나 안 내면서 무슨, 그런 식으로 무조건 안 된다고 합니까? 위원들을 좀 설득해 보세요, 자료를 가지고.

현재 비용이 단선이면 몇조 복선이면 몇조 고속철도로 올리면 몇조, 말로만 하지 않습니까? 기재부가 그렇게 막고 있으면 논리적인 증명을 하면서 명분을 갖고 자료를 제출해서 위원들을 설득해 줘야지요.

지금 저나 다른 위원님들께서도 말씀하신 게 그거잖아요. 국가의 제1의 목표인, 어제 박상우 장관후보자도 그랬잖아요. ‘지방균형발전 국시와 맞먹는다’. 이렇게 얘기하면서 우리는 지역소멸 문제, 지역균형발전을 위해서 정말로 얘기를 하고 있는데 어떻게 행정부는 아무 자료도 없이 말로만 그렇게 합니까?

그래서 이 문제에 대해서 숙의가 안 됐다? 그동안 몇 번 회의하면서 기재부 자료 한 장이라도 내렸습니까? 40년 동안 분석한 경제성이 안 나온 다라는 자료 내렸어요?

그래서 어떤 법안을 심의하더라도 기재부가 의견을 제시하는 경우는, 대구 통합 공항도 그랬잖아요. 그렇게 반대하면서 마지막에 ‘기부대양여의 차액을 중앙정부가 보전할 수 있다’ 그 조항을 넣으면서, 그렇게 반대하면서도 자료 하나 안 내고 말이지요. 이것은 기재부가 국회의 입법권을 제한한다. 근거를 대 주세요.

정말 이 부분에 대해서는 위원들을 설득할 수 있는 자료를 제시하면서 하나하나 설득을 해 주셔야 되는데 그렇지 않고 막무가내로, 내가 볼 때는 그래요. 그냥 그저 관례상 안 된다, 법상 안 된다. 그러면 왜 이 특별법을 만듭니까? 지금이라도 자료를 제출해 주세요, 그렇게 주장하시려면.

○소위원장 최인호 차관, 하실 말씀이 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님들, 지금 이 법이 필요하다는 취지에는 전적으로 공감을 합니다. 그리고 이백예순한 분이 발의를 하신 건데 지금 현 단계에서 예타 면제에 대해서는 입장을 달리하시는 분들도 있습니다, 이 발의에 참여를 했습니다만. 그렇기 때문에 현 상황에서 이 문제를 다시 한번 봐야 된다고 생각을 합니다.

지금 균형발전 명분으로 간다면 앞으로 이 특별법이 아주 안 좋은 선례가 될 것으로 저는 전망이 됩니다. 균형발전이라는 명분으로 수많은 예타 면제 특별법들이 생길 것이라는 그런 생각이 들고요. 만일에 그렇게 되면 SOC 사업에 대해서 객관적 검증 기회가 없어지게 되는 것이고 그렇게 되면 효율적 투자에 대한 체계가 무너지는 것 아니냐 이런 우려가 아주 깊습니다.

그래서 저는 이 법의 취지가 신속하게 추진하자는 거니까 신속 예타로도, 지금 기재부 국장도 얘기했듯이 신속 예타로 가면 일정상 그리고 예타 통과도 그렇게 부정적이지 않고, 그렇게 했을 때 예타 면제하면 사업계획 적정성 검토를 하는데 9개월 걸립니다. 그러면 실제로 신속하게 추진하는 데는 차이가 없다고 봅니다.

그래서 이런 질서를 무너뜨리지 않고도 실제 충분히 신속하게 추진할 수 있는 상황이 되는데 굳이 이렇게 예타 제도를 무력화시키면서 갈 필요가 있겠나 하는 그런 생각이 듭니다.

혹여 또 필요하다면 예전에 국가균형 프로젝트처럼 전체적으로 국가재정법을 통해서 그런 사업들을 선별해 가지고 추진할 수 있는, 물론 사회적 공감대가 많이 필요한 부분입니다만 그런 방안도 있을 거라고 저는 보여줍니다. 굳이 이렇게 예타 면제 특별법을 만들어서 가야 될 필요성이 있느냐, 신중하게 봐야 될 것 같다는 생각이 듭니다. 다시 한 번 더 살펴 주시기 바랍니다.

○소위원장 최인호 다른 의견 없으십니까?

의견을 거의 다 들은 것 같고요. 그래서 정부의

입장을 나름 잘 경청했습니다.

좀 유감스러운 것은 그동안 길지 않은 시간이지만 그러나 또 논의할 시간이 충분했다고 보는데. 신속 예타라든지 이런 부분에 대해서 여당과 시도지사 간에 설득과 합의할 수 있는 시간이 충분했음에도 불구하고 그게 제대로 이루어지지 않았다 하는 부분은 소위원장으로서 상당히 유감이 다 하는 말씀을 드리고.

다만 저희들이 오늘 절차를 밟더라도 이후에 또 남은 국회의 절차가 있기 때문에 정부는 정부대로 노력할 수 있는 여지가 있다 하는 말씀을 드리면서 위원장으로서 이제 판단을 해야 될 시점인데 우선 지난 소위에서도 오늘 반드시 처리할 수 있도록 하겠다라고 했고 또 협조를 부탁을 드렸습니다.

또 지금 소위에 참석하신 위원님들의 절대 다수가 전문위원이 보고한 수정의견, 일반 철도로 한다, 단선으로 한다 또 예타 면제할 수 있다 등의 핵심 사안에 대해서 동의하고 계시는 것으로 판단이 됩니다. 또 우리 소위에서는 한 번도 표결을 하지 않았기 때문에, 또 현재 분위기로 봐서 표결이 불필요하다 이렇게 판단이 되고요.

그렇게 해서 동의해 주신다면 토론을 종결하고 의결을 하는 순서로 넘어갔으면 좋겠는데 이에 대해서……

홍기원 위원님 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○**홍기원 위원** 기본적으로 위원장님 제안에 동의하는데요. 여기서 통과되면 결국 전체회의에 넘기는 거잖아요?

○**소위원장 최인호** 예.

○**홍기원 위원** 전체회의에서 이 법안에 대해서 보고하실 때에 정부와 여당이 어떠한 입장을 취했는지에 대해서 명확하게 보고를 하는 게 맞을 것 같습니다.

여당 원내대표가 대표발의한 건데 여당 위원들이나 또는 정부 당국자 간에 입장이 엇갈려 가지고 심의가 어렵고 이런 상황하에서 부득이하게 저희들이 계속 보류하는 것은 적절치 않아 보여서 통과시키는 것이지만 그런 내용을 전체회의에 분명히 보고해 가지고 위원님들의 의사를 확인하는 게 좋겠다 그런 생각입니다.

○**한준호 위원** 저도 짧게 한 말씀만 좀 드릴게요.

○**소위원장 최인호** 예, 한준호 위원님.

○**한준호 위원** 소위가 지금 여야를 갈라 가지고 이 달빛철도에 대한 특별법을 처리하는 게 아닙니다. 저희 단 10명이 이백예순한 분이 공동발의한 이 법안에 대해서 책임 있게 이것을 심사하는 것은 이 안에서 정부의 재정 부담들을 덜어 드리고 합리적인 부분으로 협의를 하는 정도까지가 저희 역할이지, 법안 발의한 의원님들을 설득하고 대표발의한 분이 폐기를 하지 않는 이상 소위원회에서 저희가 할 수 있는 역할이 여기까지다라고 생각을 하고요.

만일에 정부 측에서 발의자를 설득을 하실 수 있으면 전체회의에 회부되기 전에 이 법안에 대한 폐기 의지라든지 이런 것들을 받아 오실 수도 있다고 판단이 들고, 그런 부분들도 같이 전체회의에 들어가기 전까지 협의 노력을 한번 해 보시기를 부탁을 드리겠습니다.

○**소위원장 최인호** 더 이상, 의견이 있으십니까?

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

오늘 소위원회에서 심사 의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(10시13분 산회)

○출석 위원(8인)

강 대 식 김 수 홍 민 홍 철 이 소 영
정 동 만 최 인 호 한 준 호 홍 기 원

○청가 위원(1인)

서 일 준

○출석 전문위원 및 입법심의원

전 문 위 원 장 지 원

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제 2 차 관

철 도 국 장

기획재정부재정관리국장

백 원 국

박 지 홍

김 현 곤