

제404회 국회
(임시회)국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)

제 3 호

국 회 사 무 처

일 시 2023년3월28일(화)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2102276)
2. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2108644)
3. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(정운천 의원 대표발의)(의안번호 2118684)
4. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2104861)
5. 도로법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2108108)
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2114505)
7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2112506)
8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2115380)
9. 주차장법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2108547)
10. 궤도운송법 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2117962)
11. 궤도운송법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2119441)
12. 궤도운송법 일부개정법률안(박용진 의원 대표발의)(의안번호 2100516)
13. 자동차관리법 일부개정법률안(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2112096)
14. 자동차관리법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2118290)
15. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2116182)
16. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2118210)
17. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(홍정민 의원 대표발의)(의안번호 2112115)
18. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2118087)
19. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2118355)
20. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2119653)
21. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(백혜련 의원 대표발의)(의안번호 2111283)
22. 항공사업법 일부개정법률안(박재호 의원 대표발의)(의안번호 2103264)
23. 항공사업법 일부개정법률안(김영식 의원 대표발의)(의안번호 2111441)
24. 공항시설법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2113547)

상정된 안건

1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2102276) 2
2. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2108644) 2
3. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(정운천 의원 대표발의)(의안번호 2118684) 2
4. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2104861) 7
5. 도로법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2108108) 7
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2114505) 13
7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2112506) 13

8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2115380)	13
9. 주차장법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2108547)	16
10. 궤도운송법 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2117962)	18
11. 궤도운송법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2119441)	18
12. 궤도운송법 일부개정법률안(박용진 의원 대표발의)(의안번호 2100516)	18
13. 자동차관리법 일부개정법률안(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2112096)	22
14. 자동차관리법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2118290)	22
15. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2116182)	22
16. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2118210)	28
17. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(홍정민 의원 대표발의)(의안번호 2112115)	30
18. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2118087)	30
19. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2118355)	31
20. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2119653)	31
21. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(백혜련 의원 대표발의)(의안번호 2111283)	35
22. 항공사업법 일부개정법률안(박재호 의원 대표발의)(의안번호 2103264)	36
23. 항공사업법 일부개정법률안(김영식 의원 대표발의)(의안번호 2111441)	36
24. 공항시설법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2113547)	37

(10시21분 개의)

○소위원장 **최인호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제404회 국회(임시회) 제3차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 24건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 일반적인 절차에 따라 소위원회 심사 자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의 토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

그리고 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우에는 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하여 주시고 답변 모두에 소속, 직위, 성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2102276)
 2. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2108644)
 3. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(정운천 의원 대표발의)(의안번호 2118684)
- 소위원장 **최인호** 의사일정 제1항부터 제3항까지 이상 3건의 대도시권 광역교통 관리에 관한

특별법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 전문위원 최용훈입니다.

소위 자료 1~3항 자료입니다.

1페이지입니다.

3월 21일 소위 논의사항을 간략하게 말씀드리겠습니다.

법 개정 필요성에 대해서 출석 소위 위원 전원 이 동의하시는 의견을 주셨고요. 연구용역 결과에서도 전주권 신설 내용이 포함됐다는 의견이 있으셨고 실제 재정소요가 바로 발생되는 사항이 아닌 점과 전국적으로 확대되어 간 연혁 등을 고려할 필요가 있다고 했습니다. 또한 개정안과 같이 50만 이상 소재지인 시를 포함할지 또는 특별자치도 전체를 대상으로 할지 검토가 필요하다고 했습니다. 또한 국토부와 기재부의 논의를 통해 정부 측에서 대안을 마련해 오라는 결정이 있으셨습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 설명드리기 전에 저희가 간단히 준비한 자료가 있습니다. 대안은 아니고요. 우선 현행 대도시권하고……

양해를 해 주신다면……

○소위원장 **최인호** 자료를 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 위원님들은 대체

로 다 이해하고 계실 건데요. 현행 대도시권 광역교통체계는 6개 광역시하고 인접 시도 간 광역교통 조정 및 지원에 대해서 지원하든 체계입니다. 그래서 둘 이상의 시도에 걸치는 광역도로, BRT 등을 중심으로 지원하게 돼 있고 광역도로 일 경우에는 최근 5년간 2300억 정도가 지원이 됐습니다. BRT는 최근 5년간 한 190억 원 됐고요 혼잡도로는 광역시 내 도로에 대해서만 지원 중에 있습니다. 그다음에 둘 이상의 시도에 걸친 광역철도에 대해서도 지원을 계획하고 있습니다.

지금 3개 개정안의 경우에는 전주권만 포함되게 돼 있습니다. 그런데 지금 유사한 인구 50만 이상의 대도시권을 검토해 보면 지방자치법상 인구 50만 이상 대도시는 총 18개가 있습니다. 수도권에 12개가 있고요 비수도권에 6개가 있습니다. 그래서 이런 부분에 대해서 검토가 필요할 것 같습니다.

저희 정부는 이런 부분에 대해서 기재부와도 계속 논의를 했는데 개정안의 경우 전주권만 포함하는 것은 다른 대도시권과의 형평성 문제가 있다. 그래서 이 부분에 대해서는 매우 신중해야 한다는 입장입니다. 두 번째, 개정안의 경우에는 현행 대도시권 광역교통체계 기반을 근본적으로 흔드는 문제기 때문에 이 부분에 대해서도 보다 충분한 논의가 있어야 한다는 입장이고요. 그다음에 만약에 18개를 할지 아니면 6개를 할지 검토하더라도 이 부분에 대해서 재정부담 증가 문제에 대해서도 신중한 검토가 필요하다는 입장입니다.

그래서 저희가 기재부와도 많이 논의를 했는데 이 부분에 대해서 저희가 진전된 대안을 내지 못해서 죄송하다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 위원님들, 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 지난번에 한 번 다루었던 내용이라서 중복될지는 모르겠는데 최종적으로 점검해보고 넘어가도록 하겠습니다. 짧게 묻겠습니다.

대도시권 확대 연구용역이 2단계에 근거한 것으로 알고 있는데 이거 언제 발표된 겁니까? 발표했습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아직 연구용역 중에 있습니다.

○강대식 위원 연구용역 중에 있습니까?

그러면 정책으로 수립돼 가지고 개정안에 예를

들어서 반영되기 위해서는 일단 기재부와도 부처 간 협의가 있어야 되지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○강대식 위원 관련 제도라든지 법률이라든지 체계라든지 이런 게 정비가 되었다고 보기는 좀 어려운 겁니까, 안 그러면 되었습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아닙니다. 이것은 연구용역 과정 중에 있고요. 연구용역이 설사 완공이, 준공이 됐더라도 그것을 정부 정책으로 받을지 수용할지 여부는 또 정부 내에서 많은 논의가 있어야 할 건데 이 연구용역 가지고 저희가 정책을 하는 것은 좀 더 신중해야 한다는 입장입니다.

○강대식 위원 그렇다면 지금 현재 차관님께서 말씀하신 것 중에 인구 50만 이상 대도시가 총 18곳이다. 지금 수도권에 12곳이 편중되어 있다, 비수도권이 6개인데. 과연 이래 가지고 뭉뚱그려 가지고 통과시킨다고 하면 수도권에 예산이 많이 편중되어 가지고 또 지역 간 편차가 일어나는 그런 경우도 발생할 수 있다 이런 의미로 해석하면 되겠어요?

○국토교통부제2차관 어명소 만약에 18개를 다 받는다면 그런 문제가 발생할 가능성이 있고요. 그다음에 연구용역에서도 대도시권을 이렇게 하는 경우에 기존 현행법체계에 좀 맞지 않는다는 지적도 있습니다. 그래서 사실은 이 부분에 대해서 정부 내에서도 충분한 연구검토가 부족한 부분도 있어서 좀 더 연구가 필요하다는 게 저희 입장입니다.

○강대식 위원 연구용역이라든지, 아직까지 발표도 안 하고 지금 용역 중에 있다 하면 이게 어느 시점 되면 어느 정도 용역이 끝나는 시점이 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아직은 저희가 좀 더 검토를 해야 할 것으로 생각합니다.

○강대식 위원 예상 시기는 아직도 알 수가 없나……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 기재부 국장님 나오셨습니까? 기재부 국장님한테 한번 물어볼게요.

광역교통시행계획 등을 통해서 지원한 국비 지원 규모 및 향후 계획은 어느 정도 됩니까?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 광역교통시설 계획에 따라서 저희는 5개년 계획을 가지고 있습니다. 구체적인 숫자는……

○강대식 위원 5개년 계획을요?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 예, 5년 단위로, 국비 지원 실적을 말씀을 드리면 지금까지 1~3차, 2006년부터 20년까지 4.4조 원 지원을 했고요. 4차 계획상 21년부터 25년까지는 7.6조가 지원될 예정입니다.

○강대식 위원 일단 광역교통시행계획 수립 시에 지자체의 어떤 수요를 받아서 재정소요를 추계합니까? 아니면 기재부에서 독자적으로 이것……

○기획재정부경제예산심의관 김동일 지자체가 국토부에 상신을 해서 지자체 계획을 국토부가 만든 범위 내에서 저희랑 협의해서 사업 규모가 결정이 되겠습니다.

○강대식 위원 그렇다면 2024년 당장은 아니더라도 중기적으로 이렇게 재정 지원이 발생할 수 있는 법안은 재정 추계라든지 아니면 정부 내의 협의가 필요하다고 보는데 협의는 충분하게 했습니까?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 지금 법 개정과 관련되어서는 아직 협의된 바가 없고요, 재정 추계도 아마 용역 사항으로나, 국토부 내부에서 안 돼 있는 걸로 제가 알고 있습니다.

○강대식 위원 협의가 좀 선행돼야 되지 않을까, 이 부분에는?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 예, 좀 전에 국토부2차관께서 말씀하신 것처럼 개정법과 관련해서 정부 내에 논의가 아직 시작되지 않았고요. 왜냐하면 용역이 아직 끝나지 않았고요, 분명한 타깃 같은 게 아직 나와 있지 않은 상태입니다.

○강대식 위원 잘 알았습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 이 부분에 대해서 저도 관심이 많은데요.

우리 국토부차관님, 대도시권 광역교통체계 개선 사업이라든지 지정 문제 이걸 아까 말씀해 주셨는데, 마지막에 시도 간 광역교통 조정 지원을 위한 현행법체계에 맞지 않다, 그리고 또 용역을 시행해도 그 용역 결과를 정책에 반영할 수 있을지 없을지 모르겠다 이런 취지로 지금 답변을 하신 것 같은데 맞습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 용역을 그대로 받을지……

○민홍철 위원 아니, 그러니까요. 그래서 저는 우리 국토교통부가 과연 그 부서의 역할을 맞게

하시는 건지 근본적인 의문을 제기하고자 합니다.

왜냐하면 우리가 지금 국가적인 과제로서 지방 균형발전, 지방소멸을 얘기를 하고 있어요. 그리고 국토교통부는 국토종합계획을 또 세워 줘야 되고요. 그리고 또 재정자립도 측면에서도 보면 광역시 같은 경우는 기초자치단체, 50만 이상의 대도시보다는 좀 나올 겁니다. 그러면 여러 가지 국가 정책적인 목표를 중장기적으로 미리미리 검토를 했어야 되지 않느냐, 이 대도시권 광역교통 체계 법률이 아마 꽤 오래됐지요, 제정된 지가?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그런데 우리 대한민국의 현 상황을 한번 보십시오. 수도권 집중, 대도시가 지금 다 수도권에 있어요, 광역교통이. 6개 광역시는 더 집중되지요. 그런데 나머지 분산을 좀 시켜주고 그 지역을 발전시키려면 법체계를 바꿔야지요. 그런데 ‘현행법체계에도 배치되기 때문에 안 된다’. 언제까지 안 됩니까? 현행법은 계속 시행되면 이것은 할 수 없는 것 아니에요, 국토부 논리로 한다면? 그러면 차제에 우리나라의 지방 관련된 상황에 맞게 고쳐 주는 것도 맞는 거잖아요. 열린 마음으로 좀 얘기를 해 주셔야지, 지금 현행법체계에 안 맞기 때문에 이것은 곤란하다, 그러면 언제까지 이것을 방치할 것입니까?

그래서 저는 이제는 이 부분을 좀 현실에 맞게 법률을 바꿔 줘야 된다. 그래서 제가 제안했던 게 그래요. 수도권은 광역교통체계가 잘돼 있습니다. 또 지원도 잘돼요. 철도뿐만 아니라 도로도 잘됩니다. 그러면 비수도권에 대해서는 우선적으로 가중치를 뒀 가지고 투자를 하고 지원해 줘야 되는 것 아니겠습니까, 지방을 살리고 지방 분권화 균형발전을 위해서는?

그러면 예를 들어서 비수도권이 있어요. 창원, 청주, 전주, 천안, 포항, 김해 이것부터 우선적으로 투자한다는 개념으로 지원을 해 줘도 된다 이거지요. 전주권, 지금 논의가 되고 있어요. 그래서 국토부가 기재부를 설득할 필요도 있다 이겁니다. 왜? 그 부서의 고유 업무 아니겠습니까? 지방균형발전과 국토종합계획을 세워서, 이것 교통체계도 거기에 포함되지 않습니까? 그런데 심지어는 연구용역을 해서 그 결과를 정책에 반영할 수 있을지 없을지도 생각을 해 봐야 되겠다 이러면 저는 안 된다고 봅니다. 그래서 위원님들이 지금 그런 얘기를 하고 있는 거예요. 물론 재

정은 이제 거기에 맞게 분배를 해야 되겠지요. 그러면 국토부 입장에서는 기재부를 설득해야 되지 않겠습니까? 저는 참 답답해요.

이상입니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님 말씀만 듣고 혹시 다른 의견이 없으시면 오늘 결론을 내고……

발언이 자꾸 줄을 잇네. 어쨌든 맹성규 위원님 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 제가 우리 국토교통부의 설명을 들으면서, 아시는 것처럼 저는 공무원 생활을 하다가 정치를 시작한 지 한 5년째 들어가고 있어요. 가장 차이점이 적나라하게 보여지는 거예요, 행정하고 정치의 영역에 있어서.

공무원들은 그냥 현행 있는 규정 틀 안에서 법규정을 위반하지 않고 준수해서 하게 되면 최선인 거예요. 지금 차관이 설명한 것도 같은 맥락이야. 그런데 정치의 영역은 틀을 바꿔서라도 국민에 대한 지원을 해야 된다 그런 문제의식을 가지고 지금 문제 제기를 하는 거예요. 그러니까 이것을 틀을 바꾸자고 지금 얘기를 하는 건데 자꾸 기재부도 그렇고 국토부도 그렇고 기존 틀 안에서 반대를 하시게 되면 이걸 한 발자국도 논의할 수가 없는 거다. 그런데 국민의 입장에서 판단해 보면 과연 기존 틀 안에서 반대하는 게 맞을까요? 아니면 틀을 바꿔서라도 문제를 해결하는 게 맞을까요? 후자가 맞다고 봅니다.

이것은 기존의 공무원들이 잘못했다는 게 아닌데 제가 여기서 계속 정치를 하면서 느끼는 거지만 계속 그런 식으로 부딪히는 거야. 이게 틀이 부딪히는 거라고. 그런데 이것 분명한 것은 틀을 바꿔서라도 지원을 하자는 거지. 기존의 틀 안에서 이걸 처리하자 이런 의미가 아니라고. 근본적으로 이런 문제의식의 차이가 있는 상황에서 논점이 잘못됐잖아요, 설명이.

제가 지난 심의 때도 얘기를 했지만 지난 심의 때 논의한 것 다 빼고 지금 오늘 설명한 것 중에 전주권에 광역교통 행정수요가 있느냐, 없느냐……

차관, 전주권에 광역교통 행정수요 있어요, 없어요? 해결해야 될 행정수요.

○국토교통부제2차관 어명소 있을 수 있다고 생각합니다.

○맹성규 위원 있을 수 있는 게 아니라 있어요. 왜냐하면 그 용역 결과로 나왔다고. 그렇게 그냥 얼렁뚱땅하거나 이렇게 하실 게 아니라니까.

광역교통 행정수요가 있어요. 그러면 그걸 해

결해야 됩니까, 말아야 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 해결해야 합니다.

○맹성규 위원 그렇지요. 해결해야지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○맹성규 위원 그런데 지금 논리가 뭐냐 하면 기존의 틀에 안 들어오니까 수요가 있어도, 그런 행정수요가 있어도 해결할 수 없다 지금 그런 거예요.

광역 행정수요가 있으면 해결해야지. 그러면 기존 틀에서 이렇게 엮어 가지고 만들기 어려우면 새로운 틀을 좀 제시해 주든지 아니면 기존 틀 안에서 해결할 방안을 줘야 되는데 지금 기존 틀 안에 못 들어오니까 이걸 원천적으로 배제다, 그게 하나가 잘못된 거예요. 행정이 보는 틀, 정치가 보는 틀이 근본적으로 다르다.

광역 행정수요가 있음에도 불구하고 기존 틀 안에서는 무조건 할 수가 없다, 기재부 논리를 그냥 앵무새처럼 받으시면 기재부같이 그 하나만 있으면 되지, 국토부가 있을 이유가 뭐가 있어요? 아니면 다른 설명의 논리가 있든지 해야지. 기재부는 돈이 없다는 거고 그러면 국토부는 다른 논리를 세워야 될 것 아니에요?

다음에 여러분은 50만 이상이 18개라고 그랬어요. 해당되는 18개가 광역교통수요가 있는지 없는지 분석이 됐습니까? 이것은 거점도시를 기반으로 한 광역교통 행정수요가 있는지 여부를 판단해서 지원하는 건데 지금 차관이 얘기하는 수도권에 12개, 비수도권에 6개는 거점도시를 기반으로 한 광역교통 행정수요를 분석한 것이 아니라 여러분은 기계적으로 50만 이상이 되면 그럴 것이라라고 추정을 해서 자료를 내놓은 거예요.

예를 들어서 국토부가 됐든 기재부가 됐든 18개에 대한 광역교통 행정수요를 분석해서 이게 없더라든지 문제가 이렇게 있다 그렇게 제시하면 그것은 또 다른 얘기지만 그런 접근 방법이 아니라 18개를 포용하면 분명히 돈이 더 들어갈 것이다, 그래서 지금 반대를 하고 있는데 유감스럽게도 전주를 제외한 다른 지역은 광역교통 행정수요에 대한 분석이 이루어진 게 아니에요. 그런 상황에서 50만 이상 돼서 18개가 다 있을 것이라고 추정을 해서 거기에 돈이 더 들어가니까 이것은 반대한다, 이것은 앞뒤가 안 맞는 얘기지요.

왜 그러면 전주권은 들어가느냐? 용역결과에 어떤 이유로 해서 전주권이 들어갔는지 모르겠지만 분석이 됐잖아요. 그러면 용역결과에서 분석이

됐음에도 불구하고 기존 체제하고 다르니까 2단계로 가는 게 좋겠다고 제안을 한 거고. 그러면 국토부는 기재부하고 다른 논리를 제시해서 납득을 시켜야 된다는 거예요.

제가 다시 얘기하는데 행정의 틀하고 정치의 틀은 다르다. 정치는 기존의 틀을 깨서 국민들이 필요로 하는 새로운 것을 지원해야 된다고 요구하는 것이기 때문에 지금 주장을 하는 거라고. 그런데 자꾸 기존의 틀 안에서 반대를 하시면 이게 논의가 안 되는 거고.

거점도시 18개 중에서 유일하게 지금 전주권만 광역교통수요가 분석이 돼서 수요가 있다고 입증됐어요. 그러면 거기에 대한 해결책을 제시해줘야 되는데 해결책은 전혀 제시하지 않고 돈이 들어가니까 안 된다, 이것 받아들일 수 있느냐 이거예요.

그리고 세 번째, 중요한 것은 18개 제시한 곳 중에 광역교통 행정수요가 분석된 게 없다는 거예요. 그리고 중요한 것은 나머지 대부분의 시도는 기존에 있는 대도시권 광역교통 행정수요에 따라서 서울 중심이 되거나 광주 중심이 되거나 부산 중심이 되거나 이렇게 해서 다 지금 분석이 돼 가지고 행정적인 지원이 이루어지고 있다는 거예요. 그러면 이것이 어떻게 개별적인 단위로, 거점도시로 분석이 될 수 있느냐는 거지요. 지금 암만해도 받아들일 수 있는 뭐가 있어야지 받아들일 것 아닙니까?

그래서 저는 제안을 드리는데 기존 틀만 자꾸 고집할 것이 아니라 국민들이 원하는 처리방안을 제시해 주든지 해야 될 것 아닙니까? 기재부가 자꾸 돈 갖고 얘기하는데 실질적으로 이렇게 돼서, 지난번 심의 때도 말씀드렸지만 돈이 들어가는 단계는 기본계획을 수립하고, 이게 절차가 있잖아요. 개선대책을 수립해서 실질적으로 시행하는 단계에 돈이 들어가는 거지, 돈이 그렇게 많이 들어가면 개선대책 수립단계에서 얼마든지 관계부처에서 문제 제기해서 반대할 수 있는 것 아닙니까?

그래서 오늘 국토교통부가 설명한 것은 받아들일 수가 없어요. 그래서 전향적으로 틀을 바꾸는 그런 의사결정이 오늘 회의 때 이루어졌으면 합니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저도 대체적인 내용은 방금 맹성

규 위원님이 말씀하신 거랑 똑같습니다. 결국 이것을 반대하는 논거는 크게 두 가지인데 하나는 법체계에 맞지 않는다, 두 번째는 재정부담이다, 이 문제인데 법체계 문제는 당연히 시대가 바뀌었고 또 국토의 균형발전이라는 중요한 국가적 과제를 생각하면 기존에 이 법이, 수도권 광역교통 대책법에서 광역도시까지 포함하는 것으로 바뀐 것처럼 이제 시대의 흐름에 맞춰서 더 확대하는 게 맞다고 생각하고 그러니까 전문위원도 이게 입법정책적인 문제라고 하는 것 아니겠습니까. 그러니까 그것은 우리 위원들이 결정할 사항이라고 생각하고요.

또 균형발전 측면에서 당연히 확대되어야 하는데 다만 돈이 추가로 드는 문제를 자꾸 얘기하는 건데 국토부에서도 전주는 그런 필요성이 가장 크다고 얘기했고 또 맹성규 위원님이 다 말씀하신 거지만 수도권 도시들은 이미 기존의 계획에 다 포함이 돼 있고 비수도권도 나머지 대부분의 도시들은 부산이나 대전권에 포함이 돼 있고 전주를 빼고 남아 있는 게 천안이랑 포항인데 여기는 그런 중심축으로서의 광역교통수요가 거의 없는 곳이기 때문에 결국은 이렇게 저렇게 다 제외하면 전주 하나 남는 거고 이것을 이번에 법을 개정해서 포함한다 하더라도 실제로 돈이 들어가는 것은 5년, 10년 후의 일이고 또 국가재정에 부담이 될 정도라면 그것은 당연히 계획 수립하고 시행하는 단계에서 조정할 수 있기 때문에 이번에 법을 개정해서 우리가 시대에 맞춰서 해 나가야 된다고 생각하고요.

또 지난번 소위 때 여기 계신 또 참석하지 않으신 분, 지금 자리에 없는 분들도 다 하나같이 이구동성으로 전주권을 포함하는 것으로 의견을 모았고 또 위원장님께서도 그렇게 말씀하셨잖아요. 국토부에 전주권을 포함하는 것은 기본으로 하되 어디까지 확대하는 게 좋을지를 검토하라고 했는데 지금 국토부나 기재부는 전혀 그것에 대한 의지가 없습니다, 그런 변화나 또는 발전에 대한. 그래서 지난번 소위 때 여러 위원님들이 다 의견을 모았으니까 최소한 그런 수준으로는 이번에 통과시켜야 된다고 생각합니다.

○한준호 위원 저도 그냥 짧게 의견만 하나……

○소위원장 최인호 한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 실은 여러 위원님들이 이미 다 말씀하셨고 지난 소위에서도 입장을 명확하게 밝

힌 바 있는데 제가 볼 때 재정적인 부분에 대해서는 부처 간에 어쨌든 의지를 가지고 풀어야 되는 문제기 때문에 법안소위 내에서는 법안의 필요성에 대해서만 저희가 심사를 하고 필요성이 명확하다고 하면 저는 의결을 하는 것이 맞지 않나 싶습니다. 그래서 저는 찬성의견을 내고 오늘은 좀 처리를 하는 것이 어떤가라는 입장을 여러 위원님들께 전하고 싶습니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

다른 위원님들 말씀 없으십니까?

정동만 위원님.

○정동만 위원 광역시가 없어서 대도시권에 미포함된 전북권역이 광역교통시설 지원에서 소외됐다는 부분은 동의를 합니다.

다만 국토부 의견이 재정부담 증가하고 또 현행법체계에 배치되고 또 도시권의 형평성 문제가 제기돼서 추가적인 확대 요구가 있을 것 아닙니까? 그렇지요? 그런 부분이 예상되어집니다. 그래서 좀 더 신중하게 검토를 하고 또 연구용역 최종결과가 나와 가지고 큰 틀에서 대도시권 광역교통관리를 어떻게 할 것인지 한번 더 검토를 해서 할 필요가 있다고 봅니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 말씀 없으시지요?

대체로 우리 위원님들이 지난 소위 때와 같이 법 개정 취지와 필요성에 대해서는 다 공감하시는 것 같습니다.

국토부도 사실상 찬성이라고 판단이 되고요, 대광위 입장에서 보면. 남은 게 기재부인데 하여튼 그런 사정이 있습니다만 여러 위원님들께서 오늘 의결을 바라고 계십니다. 또 지난번에 제가 공언한 바도 있습니다.

그렇지만 일부 또 신중의견도 있고 마지막으로 한번 더 기재부가 전향적으로 이 문제를 잘 동의할 수 있도록 국토부도 더 노력해 주시고 또 우리 여야 위원님들도 노력을 같이 해서, 아까 지난 소위 때 제가 드린 말씀을 환기시켜 주셨습니다마는 다음 소위 때는 반드시 통과를 전제로 해서 전주권의 광역교통수요가 확대될 필요가 분명히 있다, 재정 지원이 확대될 필요가 있다는 것은 명약관화하기 때문에 그 관점에서 대안을 국토부가 꼭 마련해 오고 기재부 설득해 오시기를 당부드리고 다음 회의 때는 어떤 식으로든지 통과시키겠다는 것을 말씀드리겠습니다. 그래서 오늘은……

○홍기원 위원 저 의견이 있는데요.

○소위원장 최인호 마지막으로 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 그러니까 위원장님이 지금 말씀하시는 내용이 지난번 소위 때 말씀하신 내용이라랑 똑같아요. 지난번 소위 때 이렇게 말씀하시고 오늘 의결을 안 하는 거잖아요? 그러면 다음번 소위 때 또 오늘처럼 얘기하실지 저는 신뢰가 좀……

○소위원장 최인호 그러니까 방금 내 이야기를 그냥 그대로 믿으시면 됩니다. 일부 신중검토 의견도 있고 하니까 그것을 참고해 주시고.

○홍기원 위원 그러면 다음번에는 무조건 통과시키는 거예요?

○소위원장 최인호 의사일정 제1항부터 제3항까지……

○홍기원 위원 대답을 안 하시면 안 되지요.

○소위원장 최인호 아까 다 이야기했는데 뭘, 아까 다 말씀드렸지 않습니다.

○홍기원 위원 지난번에 얘기하셔서 놓고 또 오늘 이렇게 얘기하시면서 다음에 또 똑같은 얘기 하시면……

○소위원장 최인호 어쨌든 기재부 설득을 전제로 해서 만약에 안 된다 하더라도 다 통과를 전제로 하고 대안을 만들어 오도록 아까 말씀을 충분히 드렸습니다.

○홍기원 위원 그러면 다음번에는 혹시라도 기재부나 국토부가 소극적인 의견을 내면 다수결을 해서라도 통과시키겠다고 말씀을 해 주십시오.

(「그렇게 하시지요」 하는 위원 있음)

○소위원장 최인호 어쨌든 우리 여당 위원님들의 분발을 바라겠습니다.

○홍기원 위원 다수결을 해서라도 다음번에는 꼭 통과시키겠다고……

○소위원장 최인호 그것은 위원장의 의사결정 진행 과정을 다 맡기시고 믿어 주시기 바랍니다.

의사일정 제1항부터 제3항까지 이상 3건의 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

4. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)
(의안번호 2104861)

5. 도로법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)
(의안번호 2108108)

(10시51분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제4항 및 제5항 이상 2건의 도로법 일부개정법률안을 일괄 하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 전문위원입니다.

소위 자료 4번·5번 항목, 1페이지입니다.

개정안은 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 대상 지역을 현재의 광역시에서 인구 50만 이상의 도시로 확대하는 내용이고 오영훈 의원님 안은 제주시와 서귀포시를 추가로 포함하는 내용입니다.

참고로 유사한 내용들이 19대, 20대에 논의되었으나 재정부담의 이유로 임기만료 폐기된 바 있습니다.

저희 검토의견은 입법정책적 결정 필요사항으로 봤습니다. 현재 대도시권 교통혼잡도로 개선사업은 6개 광역시를 대상으로 5년마다 사업을 실시하고 있고 설계비·공사비의 50%를 국고에서 지원하고 있습니다. 2019년부터 연평균 약 1000억 정도 국비가 투입되고 있습니다.

2페이지입니다.

개정안에 따라 추가되는 도시는 6개 광역시 외에 18개 도시가 되겠습니다.

3페이지입니다.

2019년 기준으로 시군도의 교통혼잡비용은 25조 3000억 원으로 최근 시군도의 교통혼잡이 다른 도로에 비해 상대적으로 빠르게 증가하고 있어 투자 확대의 필요성은 있는 것으로 보입니다.

4페이지입니다.

또한 국토부에서 실시한 교통혼잡 실태조사를 보면 인구 50만 이상 대도시의 경우 광역시보다 더 높은 혼잡 수준을 나타내고 있어 개정안의 취지는 긍정적으로 보여집니다.

다만 개정안이 시행될 경우 연간 442억 원의 재정추계가 소요될 것으로 보여집니다.

7페이지입니다.

19대, 20대 소위 내용을 간략하게 말씀드리겠습니다.

2015년도에 제출된 법안들이 여러 건 있었는데 당시 기준은 50만 명, 100만 명 등 다양했습니다. 당시 소위에서 종합적으로 도시지역 혼잡도 등을 검토할 필요가 있고 재정추계가 필요하다는 의견이 있었고 임기만료 폐기되었습니다.

8페이지입니다.

2016년에도 4건의 개정안이 들어왔는데 재정증

가 등이 문제가 되어서 계속 논의를 하되 5년마다 교통혼잡 실태조사 하는 조항, 현행 제8조제7항이 신설되었습니다.

9페이지입니다.

대도시권 교통혼잡도로 사업의 내용이 나와 있습니다.

그다음에 13페이지에 보면 인구 50만 이상 대도시의 교통혼잡 실태조사 결과가 나와 있습니다.

이상입니다.

○**소위원장 최인호** 보고 다 끝났습니까?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**소위원장 최인호** 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 어명소** 저희는 좀 신중하자는 입장입니다. 50만 이상 도시에 대해서 혼잡도로를 지원하는 경우에 이게 대부분 아까도 말씀드렸듯이 수도권에 많은 도시들이 있습니다. 그래서 지역 불균형 문제도 고려할 필요가 있고 그다음에 지자체 소관 도로에 대해서 지원하는 경우에 국고 부담 증가 등이 있다는 기재부의 의견도 있습니다. 그래서 신중하자는 입장입니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

먼저 민홍철 위원님.

○**민홍철 위원** 제가 얘기 많이 하는데요.

이것도 아까 대광법하고 어느 정도 연계가 되어 있다고 저는 생각을 합니다. 대도시권 혼잡도로 지원 문제인데요. 이게 사실은 법체계도 그래요. 그러니까 형평성의 문제도 그렇습니다. 지금 혼잡도로 지원이 광역시 내 도로에 한정돼 있고요. 대광법에 의한 규정도 마찬가지입니다.

그래서 이런 측면에서 볼 때 이제 시대 상황이 바뀌었고 아까도 말씀드렸지만 재정자립도나 또 여러 가지 지방균형발전 측면에서 이것을 좀 더 보편적 기준…… 혼잡도로라는 것은 어느 도시에나 있는 것 아니겠습니까? 그렇지요? 그러면 이제 보편적 기준이 돼 줘야 되고 일반화가 돼 줘야 되는데 일정한, 특히 광역시 6개 도로에만, 광역시에만 지원하는 것도 형평성에 어긋나는 거예요. 그렇지 않습니까? 법의 일반원칙이 형평성과 보편성인데 더 약한 지역 또 더 힘든 지역을 지원해 줘야 되는데 오히려 그렇지 않다 이 측면에서 보면 기준이 바뀌어야 된다 이런 측면이구요.

그다음에 국가 정책의 기준이 뭔가 우리가 생각을 해 줘야 되지 않느냐 이거지요. 항상 우리

가 얘기를 하고 있지 않습니까? 우선순위를 어디다 뒀야 될 것이냐. 기재부 의견도 보면 광역시의 혼잡도로를 지원하는 게 예외적 지원이다 이렇게 주장을 하고 있잖아요. 지금 시행령에 돼 있는 것을 법안으로 올리는 건데 예외적 지원을 하는데 어려운 곳을 지원해 줘야 되는데 오히려 그렇지 않은 곳을 지원해 주고 있다 이거예요. 이걸 과연 예외적 지원이라고 표현을 할 수 있나요? 그래서 이제는 전체적으로 현 상황을 종합적으로 리셋, 재판단을 해 줘야 되지 않겠느냐 이겁니다.

그리고 광역도로 문제라든지 대광법에 의한 이게 지금 거의 수도권에 집중돼 있습니다. 그래서 아까 전주권 대도시 광역도로 지정을 해 달라 이것하고도 맞물려 있어요, 솔직히. 그렇지 않습니까? 같이 검토를 해 줘야 되는 문제인데, 이것을 국토부에서는 정말 국토부의 정책적 측면에서 다시 판단을 해 주셔야 된다 이런 말씀을 드리는 겁니다. 자꾸 현행법체계에 안 맞다, 국가재정이 얼마가 든다 그러면 왜 대도시에는 지원을 해 주고 지방에는 지원을 안 해 주냐 이거예요. 그것도 형평성에 안 맞지요. 그래서 그런 부분에 대해서 전면적으로 다시 검토를 해 주십사 이런 말씀을 드리는 겁니다.

이게 어느 특정 지역을 위해서 한다는 것보다 이게 안 맞아요. 예외적 지원이라는데 오히려 더 나은 데를 지원해 주는 것 아니에요? 물론 20만 도시도 있지요. 혼잡도로가 있습니다. 그 개선하는 데 지방비만…… 아까 지방도로관리청, 지방도로에는 지원을 안 해 줄 수 있다 하지만 광역시도 지방도로잖아요. 시도 아닙니까? 광역시도 마찬가지. 그러면 안 맞지 않습니까? 그래서 이 부분에 대해서는 정말 정책적 차원에서 다시 편성을 해 줘야 된다. 다시 기준을 만들어 줘야 된다 저는 그렇게 봅니다.

○소위원장 **최인호** 다른 위원님들 말씀해 주십시오.

강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 차관님, 이 부분도 수도권에 많이 편중돼 있지요?

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 몇 개 있어요? 아까 광역망 그것하고는 좀 다른 부분이잖아요.

○국토교통부제2차관 **어명소** 좀 다른 성격이 있습니다.

○강대식 위원 제가 파악해 본 바는 경기도에 한 11개가 몰려 있더라고요. 맞습니까?

○국토교통부제2차관 **어명소** 맞습니다.

○강대식 위원 보니까 없는 도도 있고. 그렇지요? 충북, 충남, 전북 한 곳이 있고 경북, 전남, 강원, 제주는 없고 이렇게 되어 있더라고요. 그렇다고 보면 경기도에 이렇게 많이 집중돼 있어서…… 경기도는 타 지역하고 비교해 보면 재정자립도가 굉장히 높아요. 맞지 않습니까?

○국토교통부제2차관 **어명소** 그렇습니다.

○강대식 위원 오히려 지역하고 격차를 더욱 크게 하는 등 균형발전에는 조금 저해하는 요소가 있다고 봤을 때 방금 우리 민홍철 위원님께서 말씀하신 그 부분 저는 정말로 지방균형발전 차원에서는 동감을 하는 부분이거든요. 우리 국토부에서 조금 심도 있게 이런 부분에서도 어떤 안을 마련을 해야 될 것으로, 그냥 마냥 이렇게 시류에 편승해 가기에는 시대적인 흐름이 아니다 이렇게 보고 있거든요.

혹시 SOC 예산 편성 시에 가용재원 규모에서는 도로별로 이렇게 배분하는 것으로 알고 있는데 맞습니까?

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 어떻게 배분하고 있어요?

○국토교통부제2차관 **어명소** 제가 정확히는 말씀드리기 좀 그런데요. 도로의 경우에 한 7~8조 정도의 평균 예산이 있습니다.

○강대식 위원 그게 도로별로라 하면 고속도로, 국도……

○국토교통부제2차관 **어명소** 국가지원지방도……

○강대식 위원 지방도, 광역도로, 혼잡도로……

○국토교통부제2차관 **어명소** 그렇습니다. 그다음에 안전 예산들이 있습니다.

○강대식 위원 그렇다면 예를 들어 가지고 혼잡도로 예산 지원 증가 시에는 다른 도로에 대한 지원이 축소되니까? 배분을 한다 했잖아요, 아까 전에.

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇습니다. 줄 가능성이 있습니다.

○강대식 위원 줄 가능성이 있어요?

○국토교통부제2차관 **어명소** 예.

○강대식 위원 이렇게 되면 또 다른 문제가 야기되는 것은 없습니까?

○국토교통부제2차관 **어명소** 어떤 지역에 더 필요한 예산이 좀 늦어지는 그런 문제가 있을 수

있겠습니다.

○강대식 위원 국가균형발전이라든지 인구소멸 대응을 위해서는 바람직한데 조금 전에도 누차 말씀이 있었지만 이게 국가재정 문제하고 이런 부분이 자꾸 충돌되다 보니까 자꾸 늦어지는 그런 의미도 있어요.

우리 국토부가 이런 부분에서는 발 빠르게 대처를 해서 어떤 좋은 대안이라든지 우리 위원님들하고 머리를 맞대서 어떻게 하면 국가재정도 균형 있게 배분을 하면서 또 소외되지 않는 지방의 어떤 그걸 하기 위해서는 머리를 좀 많이 맞대야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님들이 좋은 의견을 계속 주시면요.

○강대식 위원 좋은 의견 있어도 잘 안 받아들이잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 이제 이런 오래된 이슈가 있습니다. 국도가 시내를 지나가는 경우가 많습니다. 거기에 지자체에서는 시내를 통과하는 국도에 대해서도 지원을 해 달라 이런 요구도 많고요.

○강대식 위원 그럴 수도 있겠지요.

○국토교통부제2차관 어명소 여러 도로에 대해서 많은 요구들이 있는데 이걸 어떻게 합리적으로 조정할 건지가 굉장히 쉽지 않은 과제입니다.

○강대식 위원 혼잡도로 개선사업이 6개 광역시 말고 6개 광역시의 도심지 이래서 우회도로를 개설한다든지 대도시권 순환도로를 개설한다든지 이런 것들이요. 관리 주체는 누구니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지방입니다, 시.

○강대식 위원 지방이예요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 혼잡도로의 경우에는 공사비의 50%를 지원하게 됩니다. 그러니까 광역도로의 경우에는 사업비의 50%를 지원하게 해서 지원의 수준은 조금 낮기는 한데요. 어쨌든 아까 민홍철 위원님이 얘기하셨듯이 광역지자체가 좀 더 여건이 나은 그런 측면도 있고요. 그런데 또 혼잡도는 좀 더 높은 정도가 있고 그래서 그런 측면들도 고려해야 할 부분도 있습니다.

○강대식 위원 이상입니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 대광법도 그렇고 이 도로법도 그렇고 어쨌든 정치인들이 가장 중요한 것은 배분

이 균형감 있게 되는가를 따지고 그걸 통해서 법을 만드는 것 아니겠습니까?

지금 50만 이상의 대도시의 혼잡도가 수도권에 비해서 더 높은 지역들이 꽤 있다라는 건 이미 알고 있는 사실이고 그에 비해서 50만 이상의 대도시가 가지고 있는 재정자립도나 재정 여건상 사실 국가의 지원을 받지 않으면 혼잡도 개선을 하기가 상당히 어렵다는 것도 인지는 이미 다 하고 있는 사실인데 법의 형평성을 따져서 저희가 국민들 형평성에 맞지 않는 부분들을 개선하려는 의지 자체가 꺾이는 것에 대해서는 저는 약간 문제가 있다고 보고 그렇기 때문에 실은 저희가 정확하게 인지하고 있는 내용들, 혼잡도가 높은 부분에 대해서 재정 여건이 나쁜 지방을 지원하는 것 자체는 옳은 일 아니겠습니까?

그래서 저는 그런 측면에서 저희 상임위 소위가 논의가 돼야 되는데 자꾸 법의 형평성을 얘기하는데 법의 형평성이 결국에는 국민의 형평성을 깨기 때문에 저희가 이 법을 개정을 하는 것 아니겠습니까? 그런데 이 논의가 자꾸 돌아 보면 결국 돈 문제로 가고 기존에 있던 법의 형평성이나, 법은 98년도에 만들어져 가지고 계속해서 기본적인 법의 원칙도, 대광위법도 그렇잖아요. 98년도에 만들어질 때 수도권 중심으로 만들어진 법이 이유는 알 수 없지만 계속해서 광역 단위로 넘어온 것 아니겠어요?

저는 이 도로법도 같은 차원에서 바라봐야 된다고 보고 저희가 이런 법 하나 개정을 하지 못하면 상임위 소위에서 뭘 할 수 있겠습니까? 그래서 저는 이것 이렇게 그냥 하나하나 다 기재부가 반대하고 국토부가 법의 형평성 얘기하고 이러니까 또 안 되는구나 하고 놓아 버리면 사실 상임위가 할 수 있는 게 아무것도 없습니다. 저는 하나라도 뚫고 나갈 수 있는 의결을 해야 되는 게 아닌가 싶습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 아까 사항하고 같은 논리예요. 같은 논리인데 논의의 출발점이 조금 잘못된 게 지금 사회적으로 지적되고 있는 아니면 제안받고 있는 이러한 문제들을 해결할 필요가 있느냐를 먼저 논의를 하고 그 해결할 방안에 대해서 기존 체제, 기존 틀 안에서 할 수 있는 방안을 찾아보고 기존 틀 안에 없으면 새로운 틀을 만드는 그

런 순서가 논의가 진행돼야 되는데 지금 논의 순서가 전혀 그렇지 않잖아요.

지금 여기서 제안되는 이 법 개정안에 대한 행정수요가 있어요, 없어요?

○국토교통부제2차관 어명소 있다고 생각합니다.

○맹성규 위원 있지요?

기재부 국장님, 제가 하나 여쭙볼게요.

재정 지원은 두 번째로 논의할 단계고 지금 법 개정안에서 제기된 이러한 행정수요에 대해서 지원할 필요가 있습니까, 없습니까?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 지자체든 국가든 지원할 필요가 있다고 생각합니다.

○맹성규 위원 그렇지요? 필요가 있다고 다 인정을 했어요. 그러면 이제 방안을 찾는 게 누구의 책무입니까?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 이 도로 같은 경우는 도로 관리 주체별로 부담을 해야 된다고 생각을 합니다.

○맹성규 위원 기재부가 그렇게 생각을 했다 그러면 도로 관리 주체들이 이 재원을 감당할 수 있는지를 먼저 분석을 하고 재원이 부족하면 우회적으로 지원을 한다든지 그런 방안을 찾아야 되는 게 순서가 아닌가요?

○기획재정부경제예산심의관 김동일 예, 맞습니다.

○맹성규 위원 이것 지자체 도로니까 너네들이 알아서 해라 지금 그런 거잖아요. 거기서 논의가 멈춰 있잖아. 그래서 이것을 좀 더 틀을 바꿔서 지원을 하자고 법안을 제안을 한 거고 그러면 계속 그 지점에서 반복돼서 할 게 아니라 다른 대안을 좀 제시해 주시든지 아니면 새로운 틀을 받든지 둘 중 하나 하셔야 되는 것 아니에요?

제가 지금 다른 주제인데 자꾸 똑같은 논리로 반대하고 있잖아요. 다른 주제인데 똑같은 논리로 지금 주장을 하고 있다고, 위원들이. 국토부도 마찬가지로인 거 아니에요? 이것 해결을 해야 돼요, 아니면 해결 안 하고 그냥 넘어가도 돼요? 다 해결을 해야 된다 그러면 기존 틀 안에서 해결할 방안을 좀 제시해 주시든지, 아니면 틀을 바꿔서 하든지 답을 줘야 될 거 아니에요? 지금 이것은 틀을 바꿔서 지금 해 보자는 건데. 아니, 그러면 '이것은 문제가 있어' 그리고 나서도 해결책을 마련해 주지 않으면 뭐 하러 있습니까? 이것은 좀 논의의 방향을 잡아서 결론을 내야 될

것 같습니다.

○민홍철 위원 제가 제안을 좀 하겠습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 어차피 국가 정책은 예산과 점진적인 상황으로 발전 또 확대를 해 나가야 되는 그런 필요성이 있지요. 그래서 현재는 대도시권만 해 주잖아요, 광역시만. 그래서 이제 상황이 바뀌었고 30년 가까이 되는 법률인데, 아까 도로 관리 주체에 따라서 네가 관리하면 네가 내고 이러는데 대도시에 국도도 통과되고 다 통과돼요, 고속도로 통과되고. 그렇지 않습니까?

그래서 우리 국토부하고 기재부가, 예를 들어서 제가 제안을 할게요. 수도권은 100만 이상 그러면 3개 정도 나올 겁니다. 그리고 비수도권은 50만 이상 그리고 제주특별자치도는 광역시나 마찬가지로 우리가 특별법으로 인정을 하고 있지 않습니까? 그러면 도청소재지 다 포함됩니다. 물론 우리 춘천은 빠지지요. 청주도 포함되고 전주도 포함되고 창원도 포함됩니다. 도청소재지. 거기에다가 제주특별자치도가 포함됩니다, 비수도권에 50만 이상 하면요. 그러면 18개가 아니라 한 9개, 10개 정도 될 겁니다.

그래서 앞으로 점차적으로 확대한다는 어떤 그런 신호를, 그런 정책을 집행하는 측면에서 이제 30년 가까이 됐으니까 정책의 변화를 좀 가져 달라 그런 측면에서…… 모르겠습니다. 이게 이제 어느 정도 예산이 추가로 포함되는지는 용역을 해 봐야 되겠지요. 그러나 우리 국가재정이 그만큼 확대되고 있지 않습니까? 그렇잖아요.

그래서 그런 측면에서 전향적으로 한번 우리 기재부하고 국토부가 머리를 맞대고 긍정적 검토를, 그 검토라도 한번 좀 해 주세요. 그래서 의견을 좀 내주십사 이겁니다.

○기획재정부경제예산심의관 김동일 예.

○민홍철 위원 어차피 이것을 점차적으로 확대해 나가야 될 건데, 그렇지 않습니까?

○소위원장 최인호 차관, 민홍철 위원님의 대안 제시에 대해서 말씀을 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 저도 환경이 계속 바뀌기 때문에 기존 제도도 새로운 환경에 맞게 변화해야 한다는 데 공감을 하고요. 그런 부분에 대해서 우리가 광역교통 기본계획이라든지 아니면 혼잡도로 기본계획이라든지 아니면 이런 걸 할 때 그런 부분도 같이 검토를 하도록 하겠습니다.

그래서 이런 부분이 같이 검토가 되고, 도로 쪽에 다 돈이 들어가는 문제이기 때문에 이슈가 여러 가지가 있습니다. 그래서 그런 부분이 다 같이 검토가 될 수 있도록 하겠습니다. 좋으신 의견 감사합니다.

○소위원장 최인호 그러면 방금 긍정적으로 동의하신다고 했는데 민 위원님의 대안 제시에 따르는 수도권 100만 또 비수도권 50만으로 해서 그에 대한 여러 가지 대안 조사와 법체계에 맞게끔, 그러면 대안을 다음 소위 때까지 만들어 오시겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 제 말씀은 지금 법으로 당장 하자는 말씀은 아니고요. 저희가 이거에 대해서 좀 더 많은 검토가 필요할 것 같습니다. 그래서 그런 걸 통해서 기존의 혼잡도로 제도를 어떻게 발전시킬 건지 이런 부분을 저희가, 민 위원님이 좋으신 의견을 주셨는데 그런 부분도 같이 적극적으로 검토하겠다는 말씀을 드리는 겁니다.

○소위원장 최인호 그런데 앞선 논의 사항도 마찬가지로 이 논의 사항도 19대, 20대에 다 했다가 똑같은 이유로 재정 문제 때문에 좌초되고, 또 오늘도 마찬가지로 아닙니까? 그래서 이게 지금 똑같은 법을 가지고 근 10년 가까이 이렇게 똑같은 이유로 자꾸 논의 진전이 없는데, 이 부분도 앞선 대광법하고 도로법하고 묶어서 교통소위에서는 시대 상황에 맞는 뭔가 대안을 가지고 우리가 할 수 있는 적극적인 방법을 찾아야 될 것 같다는 생각이 들고요.

○맹성규 위원 제가 제안을 하나 드릴게요.

○소위원장 최인호 예.

○맹성규 위원 이게 결국에는 필요한 건 다 공감할 해요. 지원한다는 것에 공감을 하는데 결국에는 재원을 어떻게 조달할 거냐 하는 문제일 것 같아요. 그래서 기재부한테 제가 제안을 좀 드리고 싶은 게 기재부도 재원조달방안에 대해서, 지금 이게 보시면 알지만 지역에서는 예를 들어서 이 문제가 해결이 안 되면 계속 문제 제기를 할 겁니다, 어떤 형태로든지 간에.

그러면 이렇게 계속 반복되는 걸로 해서 갑론을박할 게 아니라 이제는 기재부가 지방도로라 현실적으로 어렵다고 그러면 지방도로 지원체계를 다시 한번 검토하셔서, 아니면 지자체를 어떻게 우회할 수 있는 방법이 없는지 그런 방안을 내주셔야지, 지원의 필요성은 있지만 지방도로도

안 된다, 19대 때부터 20대, 앞으로도 마찬가지…… 이것 예를 들어서 이번에 유보가 되거나 하면 이거 그냥 묻혀지겠어요, 지역에서는 가장 현실적인 문제 중의 하나인데? 기재부가 그냥 덮어 놓을 사항이 아니고 대안을 제시해서 다음 회의 때는 방향이라도 잡아 줘야 앞으로 어떻게 하겠다 이렇게 되는 거 아니에요?

기재부, 기재부가 이것은 답을 주셔야 돼요. 이걸 해 주라는 게 아니야. 정 반대하면 좋다 이거야. 그러면 논리가 지방도로라 안 된다고 그러니까 지방도로에 대한 어떤 체계를 어떻게 바꿔 주겠다든지 그 대안은 내놓으셔야지.

저는 제안을 드립니다. 기재부한테 다음에 재원 조달이나 지원체계를 어떻게 바꾸는 것이 국가 전체적으로 바람직할 거다라는 대안을 한번 들어 보고 논의를 해야 된다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 기재부 국장, 이에 대한 답변을 먼저 해 주세요.

○기획재정부경제예산심의관 김동일 방금 국토부차관께서 말씀하신 것처럼 이것은 도로 성격별로 지원 주체가 다르고 그다음에 혼잡도로 같은 경우는 재정지원 원칙과 목적이 다릅니다. 다른 데 여기다 형평성 문제도 끼어 있고요. 수도권과 비수도권의 형평성뿐만 아니라 대도시와 중소도시 간의 형평성 문제도 있고 해서 좀 복합적인 검토가 필요할 것 같습니다. 그래서 말씀 주신 대로 국토부랑 전반적인 부분에 대해서 연구 검토하도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 박정하 위원님 말씀해 주십시오.

○박정하 위원 그 변화의 필요성에 대해서는 다들 공감하시는 것 같고 저도 그렇게 생각을 합니다. 다마는 지금 보시는 것처럼 우리가 지금 상황이 급하다고 해서 전체 도로 관리 주체나 도로를 만드는 주체가 정리가 되어 있지 않은 상황에서 선불리 법을 만들면, 규정을 해 버리면 여기 보는 것처럼 경북·전남·강원, 제주특별법 때문에 그렇다 치더라도 더더욱 소외되는 지역이 나올 수밖에 없어요. 그러니까 기재부도 그렇고 국토부도 그렇고 전체를 보실 때 다음 주면 다음 주, 아니면 그다음 주 이렇게 급박하게 보실 게 아니라 저는 모두가 동의할 수 있고, 이게 한 번 법안이 만들어지면 10년, 20년이 갈 수 있는 체계가 정리가 되고 난 다음에 법을 고쳐야 된다고 생각을 하거든요.

그러니까 기재부도 그렇고 국토부도 고민을 하셔서 대안을 주시되 저는 50만 이상에 적용이 되지도 않고 시간이 지나면 점점 소외될 수 있는 이런 지역도 국가가 정상적으로 지원해 줄 수 있는 방안까지도 포함을 해서 그 대안을 주시는 게 맞다. 그래야 우리가 선불리 법안을 잘못 만드는 우를 범하지 않는다는 말씀을 드리고 싶어요. 그래서 너무 급하게 보지는 말고 충분한 시간 좀 갖고 대안을 만들어 주십사 부탁드립니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 없으시지요?

하여튼 기재부와 국토부가 잘 협의해서 여러 위원님들 말씀하신 취지에 맞게끔 대안을 빠른 시간 안에 마련해서 추후 소위 때는 뭔가 건설적인 결론이 나고 의결까지 갈 수 있도록 많은 준비해 주시기 바랍니다.

의사일정 제4항 및 제5항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2114505)

7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2112506)

8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2115380)

(11시20분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제6항부터 제8항까지 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 6항에서 8항, 소위 자료 1페이지입니다.

작년 9월 21일 날 3건의 안이 논의가 되었습니다. 당시 이 개정안에 대해서 서울·경기 조합과 연합회의 이견이 존재하고 있고 이해당사자 간 견해가 갈리는 상황이기 때문에 의견 청취 후에 처리하는 방안도 제시가 되었습니다. 또한 형평성 문제와 행정의 일원화 문제도 제기가 되었고 다른 정책적인 보완에 대한 검토의견도 있었습니다. 당시 국토부에서는 박상혁 의원안 정도 수용 가능하다는 의견을 제시하였습니다.

3페이지입니다.

작년 9월 소위 이후 국토부에서 11월 10일, 11일 이틀간 의견수렴을 한 결과인데요. 결론적으로 지자체 또는 업계 간 이견이 첨예하게 대립하고 있는 것으로 나오고 있습니다. 개정안을 반대하고 현행 유지를 원하는 입장에서는 현재도 영업소 소재지 시·도지사는 지도·감독 권한을 하고 있기 때문에 불필요하다는 의견이고, 개정안을 찬성하는 입장은 예약소 및 예약소가 설치된 지역의 관할청은 행정처분 권한이 없어 한계가 있다는 의견입니다.

4쪽에는 2023년 3월 23일 날 국토부에서 다시 서울조합과 연합회에 의견 조회를 한 상황인데요 입장 변화가 없는 상황입니다.

그리고 5쪽부터 9쪽까지는 17개 지자체에 대해서 국토부가 의견수렴을 했는데요 제주도만 찬성을 했고 현행 유지 열네 곳입니다.

7페이지 보시면 제주도의 경우 단속에 어려움이 발생하고 있고 개정안이 될 경우 대여사업 질서 확립에 기여가 될 것이다 이런 의견을 제시했습니다.

개정안과 관련해서 17쪽하고 18쪽 보시면요, 먼저 18쪽 보시면 김태호 의원안에 따른 개정안의 효과인데요. 두 번째 별표입니다. 한국렌터카사업조합연합회는 김태호 의원안에 따를 경우 제주도에서 불법행위가 확인되면 제주도지사가 곧바로 처벌을 할 수 있고 제주도지사는 이 내용을 서울에 통보해서 행정이 좀 간편하다는 의견이 있고, 국토부는 이 개정안에 대해서 사업 정지와 등록취소가 전체에 대해서 이루어지기 때문에 주사무소 소재지 관청인 서울시장이 서울 및 제주도 영업소에 대해서 모두 영업정지를 하는 것으로 설명하고 있어 개정안 효과에 대해서 이견이 있습니다. 그리고 17페이지에도 보면 박상혁 의원안에 대해서도 개정 효과에 대해서 국토부는 약간 이견이 있어서 이 부분은 국토부의 설명이 좀 필요할 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 이 사안에 대해서 전문위원이 설명드렸지만 저희가 시도 의견을 수렴을 했었습니다. 그런데 대부분 지자체가 반대 의견이고 제주도만 찬성의견을 유지했습니다. 그래서 시도에서 반대의견이 많다는 말씀 드리고요. 업계 간에도 의견이 갈리는 형편입니다.

그래서 저희는 이 법을 그대로 추진하는 것은 좀 신중해야 한다는 입장이고요. 굳이 제주도에 대해서 그걸 한다면 시행령 개정을 통해서 또는 필요하면 영업소의 처벌 강화 규정을 법 개정을 통해서 이런 제기되는 문제점을 보완하는 게 어떨까 하는 게 저희의 생각입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 지금 요구사항이, 이걸 예시인데 서울에 주소를 두고 제주도 와서 영업을 하는데 제주도에 행정 위반해서 처분을 받으면 지사는 할 수 있는 게 아무것도 없이 서울시장한테 통보를 해서…… 그렇지요? 이것도 똑같은 논리인데 이런 문제가 제주도에 많이 발생을 해서 해결할 필요가 있나요, 없나요?

○국토교통부제2차관 어명소 제주도 쪽에서는 그런 문제가 있다고 이렇게 계속 문제 제기를 하고 있습니다. 그래서 그런 부분에 대해서 일부 저희도 좀 제도개선이 필요하다는 데는 공감하고 있습니다.

○맹성규 위원 국토부의 인식이 굉장히 중요하거든요. 제주도에서 벌어지는 이러한 문제를 해결할 필요가 있어요, 없어요? 그것 지금 굉장히 중요한 사항이기 때문에, 그러면 차관 지금 답변하신 것으로는 해결할 필요가 있다고 이해해도 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

그런데 아까 말씀드렸듯이, 전문위원도 얘기하셨지만 이게 영업정지라든지 이렇게 만약에 주사무소 소재지하고 관계된다면 그런 권한까지 주는 것에 대해서는 신중할 필요가 있다고 보고요.

○맹성규 위원 아니, 그러니까 문제를 해결할 필요가 있어요, 없어요?

○국토교통부제2차관 어명소 있다고 생각합니다.

○맹성규 위원 그러면 국토부가 생각하는 문제 해결 방안은 뭐예요?

○국토교통부제2차관 어명소 우선은 저희가 업계 의견을 좀 더 들어야겠지만 시행령 개정을 통해서 영업소 내에 있는 차량에 대한 처벌조항은 시·도지사한테 일부 주는 방안을 검토해 볼 수 있다고 생각합니다.

○맹성규 위원 자, 이게 지금 뭐가 잘못됐나 하

면, 이 법이 올라온 게 언제 올라왔어요?

○국토교통부제2차관 어명소 이게 작년에도 올라오고 그전에도 계속 올라왔던 것으로 알고 있습니다.

○맹성규 위원 그러면 국토부 그동안 뭐 했어요, 앞으로 협의하시겠다고 그러면?

○국토교통부제2차관 어명소 그래서 저희가 지난번에도 계속 논의를 했고요. 이 부분이 워낙 이해가 갈려서……

○맹성규 위원 아니, 이해가 갈리는 것 다 좋다고요. 이게 어려움이 있다는 건 다 이해가 되는데 지금 차관이 제안하신 게 시행령을…… 이제 문제는 해결을 해야 된다, 그런데 시행령을 통해서 관계기관하고 의견을 다 모아서 방안을 마련해 보겠다. 그동안에 뭐 했냐고? 제가 그걸 문제 제기를 하는 거예요.

문제를 해결할 필요가 있다고 인정을 했으면 해결하는 방향으로 가야 되고, 이 법안이 올라온 게 오늘 처음 논의되는 게 아니잖아요. 그러면 지금 이 자리에서는 시행령 어떠한 것을 개정해서 어떤 효과를 가지고 하겠다고 제안을 해야 그걸 가지고 지금 판단을 해서 그것을 받아 줄 거냐 말 거냐로 해야 되는데 그게 아니고 이것다 논의해서 시행령 개정안을 검토해 보겠다고 그러면 달라진 게 뭐예요?

○국토교통부제2차관 어명소 담당 국장이 설명드리겠습니다.

○맹성규 위원 담당 국장이 한번 얘기해 보세요.

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 지금 영업소 대여사업에 관련된 사안인 경우에 관찰 관청이 직접 영업소에 처분할 수 있는 것을 저희가 시행령에다가 반영을 할 수 있다고 보여지는데요. 다만 이 내용도 사실 업계 간 이해 조정이 필요한 상황이라서요.

○맹성규 위원 그런데 왜 안 했냐고, 지금까지?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 저희가 작년에도 회의를 했고요. 올해도 계속 의견수렴을 했는데 양측 간에 입장 차가 좀……

○맹성규 위원 지금 뭐가 잘못됐나 하면 국토부는 마치 뭘 할 것처럼 또 얘기를 하는데 그게 아니라 지금 이 자리에서는 대안을 가지고 예를 들어서 이렇게 해서 이렇게 제안을 했고, 범위를 일정 부분 줄여 가지고 해결을 해야 되기 때문에 이렇게 제안을 했는데 어디는 찬성하고 어디는

반대해서 이것조차 받아들이기 어렵다든지, 그래서 위원들이 판단을 해서 그게 가장 적합한지 아니면 더 할 수 있는 방안이 있는지를 논의할 수 있는 장을 마련해 줘야지. 지금 차관이 얘기하거나 국장이 얘기한 것은 앞으로 마치 될 것 처럼 얘기를 하지만 그것도 또 역시 이해관계 이렇게 조정하다 보면 아무것도 아닐 수가 있는 거고 그러면 다시 돌아가서 똑같은 문제가 해결이 안 된 상태에서 제주도는 제주도대로 계속 문제 제기를 할 거고. 이게 뭐가 또……

이게 세 번째예요. 오늘 똑같은 얘기를 내가 세 번째 하는데, 사회적으로 해결해야 될 문제가 있느냐 없느냐? 있다, 그러면 그 문제를 공무원 틀에, 기존 틀을 유지해 가지고 하려고 하지 말고 기존 틀로 안 되는 것은 새로운 틀을 만들어서 바꿔서라도 해결을 해 줘야 되는 거예요. 그걸 제안을 하는 거라고.

그러면 새로운 틀을 못 받으면 왜 못 받는다. 그런데 현행 틀에서 어떻게 해결을 하겠다라고 제안을 해야 그것을 받을 건지 말 건지 해야 되는데 ‘우리 틀이 이렇게 돼서 안 되니까 논의해 볼게’ 그러면 계속 이게 반복되는 거잖아요.

그리고 제일 중요한 것은 제주도에서 벌어지는 그러한 현안 문제는 해결이 안 되고 계속 문제가 반복되고 쌓이고 갈등이 증첩될 수밖에 없다 그런 얘기 아닙니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님, 제가 좀 답변을 드리면 저희한테 한 이삼 주 시간을 주시면 그 사이에 이 안을 가지고 업계하고 협의를 하고요. 그 내용을 위원회에 보고를 드리겠습니다. 그래서 만약에 안 된다면 그 부분에 대해서 위원회에서 법 개정을 하시든지 그것은 판단해 주시면 어떨까 합니다.

○홍기원 위원 저 의견 있습니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 차관님이 그렇게 말씀하시는 것에 대해 좀 실망스럽기는 하지만 어쨌든 이삼 주 안에 조정을 해서 답안을 낸다고 하셨으니까 제가 주문하고 싶은 것은 이삼 주 안에 결론이 나면 좋은 거고 결론이 안 나면 결국은 우리 소위에서 판단해서 결정해야 되는 거니까 정확하게 어디하고 어디가 이해관계가 어떻게 갈리고 그것을 이삼 주 후에 결과를 보고할 때 구체적으로 보고해 가지고 예를 들면 제주도하고 서울·경기에 있는 회사들하고 이해가 이렇게 이렇게 갈린

다 그런 내용을 구체적으로 알려 주세요. 그냥 막연하게 이해가 갈린다고 하면 우리가 판단할 수가 없잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○홍기원 위원 이해가 갈리는 것을 조정은 하지만 국토부 입장에서는 다 산하 업체들이니까 힘 있게 못 할 수도 있을 것 아니에요? 그걸 우리 위원들이 하는 게 역할이니까 할 수 있도록 나중에 자료를 보고할 때 아주 구체적인 내용을 꼭 보고해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 정동만 위원님 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 하여튼 차관님, 이삼 주 안에 결정을 해 주십시오. 그리고 차관님도 저번 1차 소위 할 때 영업소 관할관청 권한이 강화될 필요가 있다고 이야기하셨지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○정동만 위원 그 부분은 다시 한번 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 영업소 관할관청, 제주 지역에서 계속 문제 제기를 하는 게 제주 지역에 많은 렌터카가 있는데 그리고 많은 문제가 제기되고 있는데 제주 관할관청이 그것을 처리하는데 서울시나 아니면 경기도에 있는 본사 소재지에다가 행정처분을 요청한다든지 이런 여러 가지 불편이 있다는 문제를 제기하고 있습니다.

다만 여기에 또 다른 이해관계도 있습니다. 차량에 대한 협회비를 누가 하느냐 그런 문제도 있고 하기 때문에 저희는 우선은 행정처분 권한에 대해서 검토를 해 보려고 합니다. 그래서 그런 부분 포함해서……

○정동만 위원 처분뿐만 아니고 등록도 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그 부분에 대해서 너무나 이해관계가 첨예하기 때문에……

○정동만 위원 그러면 그것 해결 다 해 주셔야지요. 2주 안에 그것도 포함해서 해결한다는 내용이지요, 이삼 주 안에?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 어쨌든 그런 부분도 저희가 할 수 있는 범위 내에서 해서 보고를 드리겠습니다.

○정동만 위원 그리고 총 17개 지방자치단체에서 현행 유지가 14개고 찬성이 제주밖에 없는데 이것은 공무원들 입장이지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 지자체 공무원 입장이잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 지자체 공무원들 일하기 싫다는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그건 아닙니다. 오히려 더 행정이 복잡해지고 오히려 더 여러 가지 문제점이 있을……

○정동만 위원 그런데 지금 업체에서는 전부 다 찬성을 하고 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아닙니다. 업체에서도 이해관계가 다 다릅니다, 협회에서도.

○정동만 위원 아니, 서울·경기·강원 쪽 빼고는 다 업체에서 찬성을 하고 있는 것 아닙니까?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 지역별로 찬반이 다르고……

○정동만 위원 그렇지요, 지역별로.

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 또 대부분 주 사무지가 서울하고 경기도에 많이 있기 때문에 찬반이 갈린다고 보시면 될 것 같습니다.

○정동만 위원 작년 9월부터 하위 법령 개정해서 한다고 했는데 그러면 여태까지 국토부는 뭐 했습니까?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 그동안 이해관계가 제대로 조정이 안 된 면이 있었습니다.

○정동만 위원 아무튼 여태까지 계속 조정한다고 했는데 하여튼 이삼 주 안에 차관님 다 조정해서 그렇게 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○맹성규 위원 제가 정책적으로 제안을 하나 드릴게요. 국토부도 검토해야 될 걸 빼먹으면, 빠뜨리면 검토가 안 되는 거예요. 이게 배후에 숨어 있는 게 재정적인, 누가 예를 들어서 벌금이나 아니면 등록했을 때의 수입 이게……

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○맹성규 위원 그냥 처분권 이런 게 아니고…… 그러니까 그런 것을 간과하거나 무시하고 의사결정을 하게 되면 의사결정이 안 되는 거잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○맹성규 위원 그러니까 그런 것도 포함을 해

서, 예를 들어서 50%를 처분권을 줬을 때 세수나 이게 관련되는데 어느 정도 누락이 되는지 그런 것은 양 지자체가 협의해서 다른 방식으로 주고받기 한다든지 좀 더 적극적으로 방안을 제시해 줘야지 그걸 무시해 버리고 ‘너네끼리 알아서 해’ 그러면 양보가 되겠냐 이거예요.

○소위원장 최인호 감사합니다.

정부는 위원님들의 여러 가지 주문을 잘 수렴해서 폭넓고 또 깊은 의견수렴 과정을 거쳐서 꼭 이삼 주 안에 통과시킬 수 있는 대안을 잘 만들어 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 의사일정 제6항부터 제8항까지 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

9. 주차장법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의) (의안번호 2108547)

(11시36분)

○소위원장 최인호 의사일정 제9항 주차장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 1페이지입니다.

총 3개의 주제인데요. 먼저 1번 설명드리겠습니다.

개정안은 승용차공동이용 자동차를 정의하는 내용입니다.

저희 검토의견은 수정필요입니다.

4페이지 보시면 되겠습니다.

개정안은 승용차공동이용 자동차에 대한 법적 개념을 명확히 해서 승용차공동이용에 대한 지원을 활성화하기 위한 취지로 보여집니다.

다만 승용차공동이용 자동차 개념을 좀 더 명확하게 수정할 필요가 있다고 보았습니다. 또한 승용차공동이용이라는 정책적인 목적뿐만 아니라 특정 업역의 지원 가능성을 비교형량할 필요가 있다고 보았습니다.

5페이지입니다.

현재 승용차공동이용의 경우 쏘카가 전체 점유율의 약 78%를 차지하고 있습니다.

6페이지입니다.

수정의견입니다.

1안과 2안의 차이는 내용은 동일한데 법체계상 1안은 개정안처럼 2조에 둔 거고요, 2안은 정의 규정은 수정하지 않고 6조에서 약칭을 사용하는 방안입니다. 내용은 차이가 없고 형식적인 차이만 있다고 보시면 되겠습니다.

7페이지입니다.

두 번째 주제로 승용차공동이용 자동차를 전용구획 설치 대상으로 추가하는 내용입니다.

저희 검토의견은 타당하다고 보았습니다.

현행 도시교통정비 촉진법 33조에도 승용차공동이용을 지원할 수 있는 법적 근거가 있습니다. 따라서 개정안에 따라 승용차공동이용이 활성화 될 것으로 보여집니다.

9페이지입니다.

현행 전용주차구획은 경형자동차, 친환경자동차가 노상·노외·부설로 돼 있는데 승용차공동이용은 해당 사항이 없기 때문에 추가하는 내용입니다.

11페이지는 앞서 말씀드린 2조와 연계해서 정의 규정을 이쪽에 두는 내용입니다.

13페이지입니다.

노상주차장 및 단지조성 등에 따른 노외주차장의 경우 승용차공동이용 자동차 전용구획을 근거로 마련하는 내용입니다.

13페이지 표를 보시게 되면 현재는 노상주차장은 시행규칙에, 부설주차장은 시행령에 근거를 두고 있는데 개정안은 현행법 10조와 6조에 근거 규정을 두고 있고요. 개정안은 노외주차장을 의무적으로 설치하도록 하고 있는데 수정의견은 임의로 설치하도록 하는 수정의견입니다.

14페이지에서 다시 한번 말씀드리면 노상주차장은 시행규칙에 있는 내용을 법률로 격상하기 때문에 문제가 없는 걸로 보았습니다.

15페이지입니다.

노외주차장은 두 가지가 있는데요. 여기 개정안은 단지조성사업으로 노외주차장을 설치할 경우 의무적으로 주차구획을 설치하도록 돼 있습니다.

16페이지 맨 왼쪽에 보면 의무적으로 둘 경우에 일반인 주차 불만이 우려가 되기 때문에 15쪽 왼쪽 하단에 보면 저희 수정의견은 임의적으로 정할 수 있도록 하고 있습니다.

18페이지에는 현재 지자체 조례를 통해서 승용차공동이용 주차구역 사례가 있고요.

그다음에 20페이지에는 노상·노외·공영 주차

장이 있고 노외주차장의 경우에는 법령상 근거가 없는데 설치자와의 협의에 따라 설치가 되고 있습니다.

그래서 저희 수정의견은—27페이지입니다—노상주차장의 경우 3항에 지자체별 상황에 맞게 승용차공동이용 주차장 구역을 조례로 정하도록 수정의견을 제시했습니다.

그다음에 28쪽에 보면 개정안이 강행규정으로 돼 있는 것을 2항에서 임의규정으로 수정을 했습니다. 그에 따라서 29쪽의 개정안은 현행 유지입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다. 그리고 전문위원 제안한 안 중에 저희는 2안에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 전문위원, 2안을 다시 설명해 주십시오.

○전문위원 **최용훈** 6페이지를 보시면 되었는데 승용차공동이용 자동차의 정의인데요. 2안은 현행 6조에서 규정하는 내용입니다. 현행 6조에서도 1항에 보면 경형자동차의 약칭이 있고 친환경적 자동차의 약칭이 있어서 여기서도 승용차공동이용 자동차의 약칭을 하는 내용입니다.

그리고 11쪽에도 보면 그 내용이 동일한 내용인데 2안입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

이소영 위원님.

○이소영 위원 이게 저도 공동발의에 참여한 법안인데요. 승용차공동이용 그러니까 카셰어링 같은 경우에는, 우리가 친환경차라고 해서 전기차나 수소차나 하이브리드 차량에 대한 여러 가지 주차장법상의 배려가 있는데 카셰어링 같은 경우에도 차량을 효율적으로 생산하고 이용하는 것이기 때문에 온실가스 감축 효과가 있고 또 도심 내에서의 주차난 해결을 할 수 있는 좋은 장점이 있습니다.

그래서 촉진하고 장려할 필요가 있는데 기존의 주차장법상의 공영주차장의 경우에는 영리 목적으로 사용할 수 없다고 해석되는 규정이 있어서 그 규정 때문에 공영주차장이 놓고 있는 상황에서도 카셰어링 차량을 거기에 주차할 수 없고

그래서 이용이 어려운 그리고 이용자들이 접근하기 어려운 그런 문제점을 해결하기 위한 제도적인 해법으로 제기된 개정안이라고 보이고요. 그래서 이게 통과될 필요성이 큰 법이라고 생각합니다.

1안, 2안과 관련해서는 지금 제가 볼 때는 1안의 경우에는 이걸 정의 규정에 담는 안이고 2안의 경우에는 6조의 본문에서 담는 정도의 차이라고 보이는데요. 실질적인 차이는 아니라고 보이고 이게 전기차나 수소차 같은 친환경차가 등장하는 것만큼 카셰어링이 급격하게 늘어나면서 새로운 트렌드를 또 만들고 있는 측면에서는 법적으로 정의를 만들 필요도 있어 보입니다. 그래서 기술적으로는 1안이 더 명료하지 않을까 생각합니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

차관, 방금 이소영 위원님의 1안을 해도……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 좋습니다.

○소위원장 최인호 좋겠다는 차관 말씀이 있었습니다.

강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 저도 수정안에 동의를 하는데 한 가지 여쭙겠습니다.

사업용 차량이기 때문에 주차구역 확보라든지 이런 부분은 사업체가 알아서 해야 되는데 법에 지원금까지 마련해 준다 하는 것은 사업용 차량에 대한 특혜 소지가 있지 않나 이렇게도 이야기하는 부분이 있거든요. 거기에 대해서 차관은 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그것을 의무화한다면 위원님이 말씀하시는 그런 문제가 될 수 있는데 이것은 의무는 아닙니다, 조례로 정할 수 있도록 이렇게 하기 때문에.

그리고 이소영 위원님 말씀하셨지만 공용 자동차가 여러 가지 이점이 많습니다. 자동차 수요를 줄일 수 있고 그런 측면도 있기 때문에 저희는 축진을 하기 위해서도 그런 측면이 필요하다고 생각합니다.

○강대식 위원 이상입니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견 있으십니까?

대체로 위원님들 의견이 정리가 잘되는 것 같습니다.

의사일정 제9항……

○전문위원 최용훈 위원장님, 그러면 1안으로 가는 겁니까?

○소위원장 최인호 예, 1안으로 아까 했는데 국토부도 찬성을 했지요.

의사일정 제9항 주차장법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

10. 궤도운송법 일부개정법률안(허영 의원 대표 발의)(의안번호 2117962)

11. 궤도운송법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표 발의)(의안번호 2119441)

12. 궤도운송법 일부개정법률안(박용진 의원 대표 발의)(의안번호 2100516)

(11시46분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제10항부터 제12항까지 이상 3건의 궤도운송법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정은 10항에서 12항까지인데요. 내용이 10항하고 11항은 같기 때문에 먼저 설명드리겠습니다.

저희 소위 자료 1페이지입니다.

표를 보시면 개정안에 따른 궤도운송법 안전관리 체계 주제가 크게 세 가지입니다. 안전검사제도를 도입하는 것하고 중요한 궤도운송사고·운행장애를 추가하는 것하고 궤도시설종합정보관리시스템을 구축하는 내용입니다.

3페이지에 내용을 도표로 정리를 해 봤는데요.

음영 부분이 새로 생기는 부분입니다. 임시검사제도가 도입되고 정밀안전점검 또는 정밀진단제도가 신설되고 내구연한 신설 부분이 박상혁 의원님 안에 있고요. 맨 밑에 궤도시설종합관리시스템 구축·운영 신설 내용이 있습니다.

그다음에 5페이지 보시면 삭도가 있습니다.

삭도는 줄로 연결되는 케이블카나 스키장 리프트를 말하는데요. 전체의 74%인 172기가 있습니다.

6페이지 보시면 궤도를 운송하는 모노레일이 있는데 총 71기가 있습니다. 사업자는 124개가 되겠습니다.

7페이지 보시면 궤도가 연평균 9기 정도 꾸준

히 설치가 되고 있고요. 그에 따라 대형 사고도 증가하고 있습니다.

8페이지 보시면 그림이 있는데요. 이탈리아에서 추락 사고나 국내에서의 역주행 또는 전복 사고가 있었습니다. 그래서 이 부분을 방지하기 위한 개정안인 것으로 알고 있습니다.

9페이지입니다.

현행 궤도시설 임시검사를 수시검사로 변경하고 안전검사 유형에 정밀안전검사를 신설하는 내용으로 저희 검토의견은 일부 수정이 필요하다고 보았습니다.

현행 제도 내용은 하단의 표를 보시면 1번 정기검사는 현행과 동일하고 2번 현행 임시검사인데 개정안은 수시검사로 명칭을 변경하고 수시검사 사유를 신설을 했습니다.

10페이지 보시면 정밀안전검사 또는 정밀진단인데요. 이것도 새로 사유를 추가하고 제도를 신설했습니다.

12페이지입니다.

정밀안전검사가 필요한 이유가 현재 전체 궤도 또는 삭도의 59% 이상이 10년 이상 경과되기 때문에 개정안의 취지는 타당하다고 보았습니다.

13페이지입니다.

정밀검사의 명칭이 정밀안전검사 또는 정밀진단으로 있는데 유사 입법례를 고려해서 저희는 정밀안전검사를 제안드립니다. 이견 허영 의원님 안과 동일한 내용입니다.

그다음에 14페이지인데요.

유사 입법례에 따라 5년마다 하는 걸로 되어 있고 개정안은 소규모 전용 궤도를 제외하고 있는데 현재 삭도 3기, 궤도 10기 총 13기인데 이 부분은 포함해야 될 것으로 보여집니다.

그다음에 17쪽 보면 부칙을 통해서 연차별로 총 179기에 대해서 가장 연식이 오래된 것부터 검사가 될 것으로 보여집니다.

19페이지 보면 현행 우리나라 안전관리 체계도표가 있고요. 주로 한국교통안전공단에서 위탁받아서 하고 있습니다.

29쪽부터 수정의견인데요.

약칭은 뒤에서 나오기 때문에 32쪽에서는 조문을 언급했다는 것이고. 33페이지 허영 의원안은 소규모 전용궤도 제외인데 그 단서를 삭제했습니다. 또 박상혁 의원안은 정밀진단 부분을 정밀안전검사로 수정을 했습니다.

그다음에 34쪽도 마찬가지로입니다.

박상혁 의원안은 미반영했습니다. 그 밖에 자구 사항이 있습니다.

41페이지입니다.

궤도시설 등의 내구연한 규정 신설입니다.

저희 검토의견은 신중검토 의견입니다.

개정안의 취지는 안전을 위한 취지로 보여지는데 현재 궤도시설의 주요 부품은 200개, 세부 부품은 약 이삼천 개가 되는데 유럽의 경우에도 내구연한을 두고 있지 않습니다.

42쪽에 보시면 내구연한을 둔 유일한 사례가 타워크레인이 있습니다. 이것은 2018년 사고 이후에 개정이 됐는데 타워크레인은 약 사오천 개의 부품이 되겠습니다.

47쪽 되겠습니다.

수시검사 및 정밀안전검사 도입에 따른 허가·승인의 취소이고 저희는 수정필요 의견입니다.

51페이지 보면 두 번째 동그라미인데요 정밀안전검사를 신설하는 것이고 행정체제를 규정하는 것은 타당하다고 보았습니다.

52페이지입니다.

다만 박상혁 의원님 안에서 제12조제1항제12호의2를 신설하고 있는데 내구연한을 초과한 부품이나 장치를 사용하는 경우 신중검토가 필요하다고 보았습니다.

55페이지도 박상혁 의원님 안에서 내구연한 초과에 대해서 일률적인 운행 금지를 하고 있는데 이 부분도 신중검토 의견입니다.

그래서 수정의견은 60페이지 허영 의원님 안과 동일하게 정밀안전검사로 명칭을 통일했습니다. 그다음에 나목은 통지 절차가 있기 때문에 10호로 별도로 구분해서 정리했습니다.

그다음에 61페이지의 내구연한 부분은 삭제를 했고요.

63쪽의 내구연한 부분도 박상혁 의원님 안도 삭제를 했습니다.

65페이지입니다.

별칙 규정에 수시검사 및 정밀안전검사를 추가하는 내용으로 저희는 수정이 필요하다고 보았습니다.

68페이지 보시면 박상혁 의원님 안이 내구연한 규정을 하고 있기 때문에 이 부분도 같이 신중검토 의견입니다.

그래서 74쪽 보시면 내구연한 초과 부분을 삭제했습니다.

그다음에 77쪽에 궤도시설 운행장애 정의를 추가

하는 것인데 저희 검토의견은 타당하다고 보았습니다.

81쪽 보시면 지난 최근 5년간 108건의 사고가 발생했는데 이 중 26건은 궤도운송사고이고 82건은 운행장애입니다. 그래서 유사 입법례를 고려해 볼 때도 타당하다고 보았습니다.

85쪽에 구체적인 사고 현황이 나와 있고요.

89페이지입니다.

중대한 궤도운송사고 등 발생 시에 국토부장관 보고 및 조사를 추가하는 내용입니다.

90페이지 표를 보시면 되겠습니다.

현행법상 법과 시행규칙에 내용이 나와 있는데요. 개정안은 시행규칙의 1, 2, 3호에 있는 내용을 다 포괄해서 중대한 궤도운송사고와 중대한 운행장애를 구분해서 정리를 했습니다. 타당하다고 보았고요.

다만 2항에서 국토부장관의 보고 절차를 신설하고 있는데 사고 발생 업체가 현행 지자체장에 국토부장관에게 직접 동시에 보고하는 게 적정한지 검토가 필요해 보이고요. 그다음에 국토교통부령으로 하고 있는데 이 기간을 좀 더 명확하게 해서 국토부령으로 위임 규정이 필요하다고 보았습니다. 그다음에 조사 권한도 다시 검토가 필요해 보였습니다.

그래서 93쪽 보시면 25조 개정안이 ‘국토교통부령으로 정하는 기간 내’인데 저희는 현행처럼 ‘즉시’로 하되 제4항에서 보고나 통보, 조사 절차는 국토교통부령으로 정하도록 했고요. 그다음에 2항도 신설해서 통보하도록 했습니다.

95페이지입니다.

그다음에 궤도시설의 효율적 관리를 위한 종합정보관리시스템 구축·운영인데 저희 검토의견은 수정필요 의견입니다. 개정안은 다른 유사 입법례처럼 종합정보시스템을 구축할 필요성은 있다고 보았습니다. 다만 그 위탁 범위를 열어 놓을 필요가 있다고 보았고요.

98페이지입니다.

사업자에 대한 자료 요청이 다른 입법례에 맞게 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

그래서 저희 수정의견은 105페이지입니다.

조 제목을 궤도시설종합정보관리시스템의 구축·운영으로 했고요. 그다음에 들어갈 정보를 각 1호부터 10호까지 다 규정을 했고요. 공단에 물어보니 9호 외에는 현재도 수집하고 있는 정보라고 합니다. 그다음에 2항은 안전검사전문기관

을 추가했습니다.

그다음에 107쪽의 3항 보시면 자료 요청의 대상을 명확하게 좀 더 열거했습니다.

그다음에 108쪽에 4항을 신설해서 그 밖의 사항은 대통령령으로 정하도록 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들, 지금 보고가 상당히 길었고 또 안전 문제 등 위원님들의 여러 가지 심도 깊은 심의가 있어야 될 것 같습니다. 또 지금 정오가 됐고 오찬을 하신 이후에 다시 속개하는 게 맞다고 생각하는데 동의하십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

지금 법률안 심사 중입니다마는 잠시 정회했다가 오후 2시에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시57분 회의중지)

(14시19분 계속개회)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

오전에 이어서 의사일정 제10항부터 제12항까지 법률안을 계속하여 심사하도록 하겠습니다.

의사일정 제10항 및 제11항에 대해서는 전문위원 보고와 정부 측 의견을 들었으므로 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오. 보고 내용이 상당히 좀 있습니다.

○민홍철 위원 특별히 쟁점이 없는 것 같은데요, 수정안에 다 동의하시고.

○소위원장 최인호 2번에 신중검토 의견이 있습니다, 궤도운송사고·운행장애와 관련해서.

○민홍철 위원 아, 2번인가요?

○소위원장 최인호 전문위원, 오전에 했었지만 2번 부분에 대해서 간단하게 쟁점 되는 게 어떤 것인지 한 번 더 말씀해 주십시오.

○전문위원 최용훈 그러면 41페이지 보시겠습니다.

41페이지입니다.

이거는 박상혁 의원님 안에만 제시된 안인데요. 궤도시설과 장치 및 부품에 대해서 내구연한을 정하고 이를 초과한 경우 운행할 수 없도록 하고 있는데 유럽 등 대부분 선진국에서도 내구

연한을 두고 있지 않습니다. 또 부품이 약 200개, 세부 부품으로 하면 이삼천 개인데 개정안을 위반할 경우에는 500만 원 이하 벌금을 부과하고 있습니다. 그래서 이게 현실적으로 좀 어렵다는 의견이 있어서……

그리고 42쪽 보면 타워크레인 같은 경우도 법에는 장치 및 부품에 대해서 대통령령으로 정하도록 하고 있는데 현재 대통령령에 보면 타워크레인 자체만 지금 내구연한을 정하고 있고 세부 부품에 대해서는 하고 있지 않습니다. 그래서 이 부분은 신중검토 의견입니다.

○소위원장 최인호 외국의 사례가 일정 주기마다 분해 점검을 통해 안전관리한다고 했지 않습니까? 일정 주기라는 게 대략 한 어느 정도 됩니까?

○국토교통부철도국장 이윤상 철도국장 이윤상 답변드리겠습니다.

외국 제작사의 점검 매뉴얼에 따라서 보통 오버홀이라 그래서 분해해서 하는 점검 주기를 보통 10년 정도 두고 있습니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 23페이지 보시면 방금 철도국장님께서 말씀하신 것처럼 우리나라의 경우에도 대략 10년 정도 오버홀, 그러니까 분해 점검을 말하는 겁니다.

○소위원장 최인호 위원님들 참고하시고.

박정하 위원님 말씀해 주십시오.

○박정하 위원 내구연한이라는 게 부품이나 장비가 발달함에 따라서 다 다르더라고요. 그래서 이거를 일률적으로 내구연한을 정해서 우리가 검토해 보는 게 안전을 도모하자는 기본 취지에는 맞지만 하다 보면 오히려 모순이 생길 수 있고.

특히나 철도·도로 관련해서 기술이 많이 발달하고 부품이 수시로 교체가 될 수 있는 상황인데 오히려 또 내구연한에 묶여 가지고 신기술·신부품을 못 들여오는 경우도 있더라고요. 그러니까 이거를 일률적으로 묶어 놓는 것은 좋지 않은 것 같다는 생각이 듭니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 그러면 전문위원 검토보고 14쪽, 15쪽에 보면 화물만 운송하거나 규모가 작거나 비영업용은 정밀안전검사 대상에서 제외하는 것으로 나와 있는데 차관님, 이게 제외하는 게 타당합니까? 포함돼야 되는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 지금 전문위원도 포함해야 한다고 이렇게 했습니다. 그래서……

○강대식 위원 포함한다고 되어 있지요? 저도 포함해야 된다고 생각합니다, 이 부분에서.

○소위원장 최인호 또 위원님들 말씀 있으시면 발언해 주십시오.

수정의견에 다 대체로 동의하시는 것으로 파악이 됩니다.

이 논의사항은 종료하고 12항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 12항 궤도운송법 박용진 의원님 안입니다.

1페이지입니다.

개정안은 궤도의 전부 또는 일부가 특별시 또는 광역시의 행정구역 내에 있는 10만㎡를 초과하는 규모의 근린공원인 경우에 허가권자를 특별시장 또는 광역시장으로 변경하는 내용입니다.

2페이지 보시면 종류 1·2·3·4번이 있는데요. 4번 음영 부분 보시면 현재 공원의 관리권자는 특별시장·광역시장이고 궤도사업 허가권자는 구청장인데 이걸 일치시키려는 게 개정안의 취지입니다.

개정안의 적용대상은 모두 7개인데요. 다만 지금 궤도사업 허가권자의 연혁을 보면, 1960년대부터 현재까지 국토교통부장관에게 시장·군수·구청장으로 계속 분권화됐습니다. 따라서 이런 점을 고려해서 신중히 검토해야 된다는 의견이고요.

4페이지 보시면, 개정안에서 ‘10만㎡를 초과’라는 조건을 달았는데 이 부분에 대해서도 신중한 검토가 필요하다고 봤습니다. 참고로 20대 국회에서도 동일한 내용이 제출돼서 임기 만료로 폐기됐는데 당시 소위에서는 기초단체장에게 위임한 것을 다시 회수하는 것이 맞지 않고 큰 행정의 흐름에 역행한다 이런 취지였습니다.

6페이지는 궤도운송법 전부개정할 때 당시 연혁이 나와 있고요, 권한 이양 부분이 있습니다.

8페이지의 음영 부분이 이 법안의 적용대상이 되겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님.

○강대식 위원 20대 때 심의 내용이 나와 있는데, 지금 국토부에서는 그때 심사한 것과 지금도 입장이 동일합니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 입장이 동일하다면 이거 또 왜 회부해서 올라와 가지고 이렇게 하는지 모르겠네. 입장이 아직 변함이 하나도 없는데 계속 올려 가지고 뭐 어떻게 하자는 건지…… 21대도 임기 만료되면 또 자동으로 폐기돼야 되는 그런 수순인 것 같은데.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

별다른 의견이 없으면 논의를 정리하도록 하겠습니다.

○민홍철 위원 안 된다는 겁니까?

아, 저는……

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 제가 볼 때는 2페이지에 검토표가 있는데, 오히려 도시공원 관련해 가지고 도시자연공원구역, 근린공원은 공원의 설치·관리 권한을 구청장·기초자치단체로 내리는 게 맞는 것 아닌가요, 차관님? 예를 들어서 근린공원이라 그러면 기초자치단체에 있는 공원을 말할 건데 특별시장·광역시장이나 군이 이것을 설치 근거할……

○국토교통부제2차관 어명소 이 문제에 대해서는 제가 깊이……

○민홍철 위원 그러니까 거꾸로 가야 되지 않느냐 이거지요.

○국토교통부제2차관 어명소 이 문제에 대해서는 제가 뭐 어떻게 지금……

○민홍철 위원 이게 현 체계에 안 맞다 이게 아니라 거꾸로 기초자치단체로 권한을 위임해 주는 게 오히려 낫겠다.

○국토교통부제2차관 어명소 근린공원의 지정·설치·관리권자 그런 부분도……

○강대식 위원 그것은 광역단체에서 기초단체 것을 다시 빼앗아 가려고 하는 건데.

○민홍철 위원 아니, 공원의 관리에 보면 도시공원 같은 경우는, 도립공원이나 국립공원은 단위가 크지 않습니까? 그러니까 특별시장이나 광역시장한테 줘도 되는데 도시공원, 어느 기초도시 내에 있는 자연공원을 지정하는데 그 시장·군수한테 권한을 줘야 되는데 오히려 특별시장·광역시장이 설치·관리를 하는 게 이게 안 맞다 이

거지요. 오히려 권한을 밑으로 위임해 줘야 되는 것 아니냐 이거지요.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀 저도 이해는 하는데 이게 뭐 제가 어떻게 말씀드릴 사항이…… 이해를 해 주십시오.

○민홍철 위원 그런 얘기입니다.

○소위원장 최인호 또 혹시 의견이 있으십니까? 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제12항 제도운송법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제10항 및 제11항은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

13. 자동차관리법 일부개정법률안(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2112096)

14. 자동차관리법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2118290)

15. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2116182)

(14시29분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제13항부터 제15항까지 이상 3건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 지금 자동차관리법이 3건인데요. 13, 14번 먼저 보고드리고 나중에 보고드리겠습니다.

○소위원장 최인호 예, 그렇게 해 주십시오.

○전문위원 최용훈 소위 자료 맨 앞을 보시면 되겠습니다.

도표가 있는데요, 개정안에 대한 검토의견 요약본입니다.

주제는 총 7개인데요. 1번은 자동차정비업에 이륜차 포함하는 건데, 관련 업계 반대로 신중검토 의견이고요. 2번 자동차해체재활용업에 이륜차 포함하는 부분도 신중검토 의견입니다.

이륜자동차의 폐차제도 체계화도 2번과 연계해서 신중검토 의견이고, 이륜자동차 제작정보 전산화 그다음에 미이행 등의 과태료 상향, 이륜차 장치 무단 해체 및 조작 금지 그다음에 부칙 이

런 부분은 타당하다고 보았고 일부 수정이 필요하다고 보았습니다.

1페이지입니다.

자동차정비업에 이륜자동차, 즉 오토바이를 포함하는 내용입니다. 저희 검토의견은 신중검토 의견인데요. 현재 이륜자동차정비업은 법률에서 규정된 업종은 아니고 자유롭게 영업이 가능합니다. 그래서 심상정 의원님 안은 그 표처럼 자동차정비업 등록부터 준수사항까지 이륜차를 적용하는 내용으로 이륜차의 안전한 이용환경을 조성하는 취지로 보입니다.

2페이지입니다.

다만 현재 일정 기준 이상의 시설규모, 장비 등을 갖추고 자동차정비업자로 등록을 해야 됩니다. 이에 대해서는 영세한 이륜자동차정비업자에게 부담이 된다는 업계의 의견이 있습니다.

3페이지입니다.

또한 이륜차정비업이 들어오기 전에 먼저 이륜자동차 정비자격증 제도가 선행이 되어야 되기 때문에 이 부분이 먼저 실시가 되어야 될 것으로 보여집니다. 그 밑에 해외 사례도 있습니다.

8페이지 보면 정부가 지금 추진하는 이륜자동차 기능사 자격증 도입 추진현황을 제시하고 있습니다.

9페이지입니다.

자동차해체재활용업에 이륜자동차를 포함하는 내용이고, 이현승 의원안은 벌칙까지 규정하는 내용입니다. 내용비교표는 거의 유사하다고 보시면 되겠습니다.

그래서 10페이지 보시면 개정안들은 이륜차의 폐차 등을 자동차해체재활용업에 포함시켜서 폐차 관리를 체계화시키려는 취지로 보여집니다.

11페이지입니다.

이륜자동차 폐차와 관련해서 자동차는 이력 관리가 철저히 되고 있는 반면 이륜자동차는 사용 폐지제에 따라서 철저히 않고, 현재 이륜차전용 폐차장이 없고 개소도 약 4000개 오토바이센터 등이 있고 종사자도 5000명입니다.

12쪽입니다.

개정안처럼 되면 현재 오토바이센터 등을 통해 수거되는 것이 금지되기 때문에 자동차해체재활용업자를 통한 이륜차 폐차 유인이 떨어질 수밖에 없습니다. 예컨대 표를 보시면, 현재는 1번 같은 경우는 오토바이를 완전 폐기하는 경우 고물상으로 직접 가고, 오토바이센터로 가는 2번 케

이스는 부품을 재활용하는 케이스입니다. 그런데 개정안이 되면 오토바이센터는 가지 못하고 자동차폐차장에서 일괄적으로 인수하는 문제점이 있겠습니다.

13페이지입니다.

이와 관련해서는 정부에서 이륜차 폐차보증금 제도 도입을 위한 용역을 추진하고 있기 때문에 이 경과를 살펴봐야 될 것 같고요. 그다음에 일본의 경우에는 이륜차전용폐차장 운영이 있는 등 기존 자동차와 구분되는 특징이 있다고 보면 되겠습니다.

14페이지입니다.

개정안에 대해서는 이륜자동차업계와 자동차해체재활용업계 간 이견이 존재합니다. 이 부분은 특히 전기이륜차, 현재 2.8%인데 전기이륜차가 급속하게 확대될 경우에 이륜차 배터리를 어디에서 가져가는지 문제가 이 내용의 쟁점이라 할 수 있겠습니다. 개정안대로 될 경우에는 자동차해체재활용업에서 이것을 가져간다고 보시면 되겠습니다. 저희는 신중검토 의견이고요.

19페이지 보면 자동차해체재활용업이 561개 업소이고 자동차 폐차 절차가 있습니다.

21페이지입니다.

이륜자동차의 폐차제도를 체계화하는 내용입니다.

현행법에는 이륜자동차 사용을 폐지한 경우 사용 폐지를 신고하고 이를 신고하지 아니한 자에게는 50만 원 이하의 과태료를 부과하고 있는데 개정안은 이런 직권말소 사항을 법률로 규정하고 벌칙과 과태료를 규정하는 내용입니다.

24페이지입니다.

이러한 현행법의 규정에도 불구하고 이륜차의 폐차가 이루어지지 않아서 적발대수가 2만 4000건인데 처리대수는 79%인 1만 9000대에 불과합니다. 그래서 개정안은 이를 법률로 규정하려는 것인데 이에 대해서도 신중한 검토가 필요합니다. 왜냐하면 이 안도 앞의 이륜차해체재활용업과 관련돼 있기 때문에 2번과 같이 연장선상에서 논의하시면 될 것 같습니다.

27, 28페이지는 자동차 말소등록과 이륜차 사용폐지신고 등을 비교해 봤습니다.

37페이지 되시겠습니다.

이륜자동차 제작정보 전산화입니다.

검토의견은 일부 수정필요입니다.

개정안은 현행 시행규칙의 내용을 자동차관리법에

상향 규정하는 내용으로 특별한 문제가 없는 것으로 보여집니다.

39페이지입니다.

다만 개정안에 따를 경우 지금 이륜자동차 제작·조립·수입하는 자가 판매한 경우로 되어 있어서 현행 이륜차 유통구조상 적절치 않아서 ‘이륜차를 소비자에게 판매한 자’로 한정하는 것을 제안했습니다.

왜냐하면 40페이지 보면, 이륜자동차 제작자가 대리점에 판매하고 대리점은 소매점에 판매하고 소매점은 소비자에게 판매하기 때문에 최종 소비자에게 판매하는 경우로 한정할 필요가 있다고 봤습니다.

그래서 수정의견은 46페이지입니다.

5항에 ‘이륜자동차를 소비자에게 판매하는 자는 신규로’ 이륜자동차를 판매하는 경우를 이렇게 한정을 했습니다. 이를 통해서 중고차 판매도 제외하도록 조문을 정리했습니다.

47페이지입니다.

개정안은 이륜자동차 사용신고를 이행하지 않은 경우 현행 과태료 상한을 100만 원에서 300만 원으로 상향하는 내용입니다. 저희 검토의견은 타당하다고 보았습니다. 현재 이륜자동차 사고건수 대비 사망률이 2.2%로 자동차 1.3%에 비해서 높기 때문에 타당하다고 보았고요.

48쪽 보면, 미사용신고 운행이 약 8800건이 단속되고 있어서 개정안처럼 과태료를 상향하는 게 타당하다고 보았습니다.

51페이지입니다.

이륜차 장치를 무단으로 해체하거나 조작하는 경우 이를 금지하는 내용입니다. 개정안은 타당하다고 보았습니다.

55쪽, 부칙입니다.

부칙은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있는데, 경과조치와 적용례를 둘 필요가 있다고 보았고요.

56페이지 보면 수정의견이 있는데요. 제작정보 전송에 관해서 이 법 시행 후에 신규로 제작·조립 또는 수입된 자동차부터 적용하도록 수정의견을 제시했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

참고로 앞서 전문위원이 설명했습니다만 1, 2, 3번이 신중검토 의견이었습니다.

그대로 위원님들 다 동의하시는 걸로……

○홍기원 위원 제 질문만 좀 할게요.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 이륜차정비 면허 제도를 지금 준비하고 있는 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 정비업에 대해서 검토를 하는데……

○홍기원 위원 그러니까 지금은 사업자 등록만 하면 누구든 정비할 수 있는데……

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○홍기원 위원 향후에는 이륜차정비 면허를 가진 사람만 정비할 수 있도록 지금 제도를 준비하고 있는 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 그런 부분에 대해서 검토를 하고 있다고 보시면 되겠고요.

○홍기원 위원 검토한다는 게 무슨 뜻이에요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 지금 정비사 자격증 제도, 이륜차에 대해서는 기능사 자격증 제도가 없거든요. 그래서 올해 기능사 자격증 제도가 도입되면 기능사 자격증을 소지한 사람이 정비를 할 수 있게 되고 그 이후에 정비업을 등록제로 전환할 수 있습니다. 아직 기반이 안 돼 있고요.

○홍기원 위원 그러면 이륜차정비사 제도를 올해 시작해요? 이미 법이……

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 올해 시작할 계획으로 있습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 한 25년에 아마, 올해 국가기술자격법 시행규칙이 개정됩니다. 그 사이에 고용부하고 협의를 해 왔고요. 그러면 또 그런 준비를 해서 시험을 봐야 합니다. 그래서 아마 빨라야 내년 말, 늦으면 후년 그때 시험을 보게 될 것 같습니다.

○홍기원 위원 그때는, 정비사 자격증 제도가 도입되면 2025년부터는 자격증이 없으면 이륜차 정비를 못 한다 그런 취지인 것이지요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 예.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 현재 자동차관리법에는 이륜자동

차가 원동기 장치와 전기 장치 두 개 다 포함되잖아요. 그렇지요? 그러면 정비사 자격증, 기능사를 만든다고 하면 그 두 가지를 다 포함해야 될 건데, 원동기 장치 이륜차하고 전기 배터리로 가는, 전기 장치로 가는 이륜차하고. 그렇지 않습니까? 그것을 준비하려면 꽤 많이 준비가 돼야 될 것 같고요.

그다음에 원동기 장치 같은 경우에 일정한 배기량, 우리가 통상 면허도 발급하는 게 50cc 이상이지요, 지금? 그 이하는 아직 발급 안 하고 있지요. 그런데 안전에 문제는 있지 않습니까. 그렇지요? 그다음에 전기 장치로 가는 이륜자동차는 면허를 어떤 기준으로 해야 될지 그다음에 정비사도…… 그러면 전기자동차는 배터리 그것도 용량이 있나요? 하여튼 굉장히 구분이 애매할 건데요. 상당히 어려운 문제가 있을 것 같아요.

그래서 이륜자동차라 하더라도 속도가 있으면 안전에 문제가 있기 때문에 정비도 제대로 된 자격사가 해야 될 것 같고요. 또 구분하려면 상당히, 원동기 장치와 전기 장치가 또 다르지 않습니까? 그래서 그런 부분에 대한 사전 검토가 돼줘야 되지 않겠나. 그리고 폐차 문제는 현재 자동차관리법에도 시행령으로 정하도록 돼 있지 않습니까, 자동차 폐차에 관련된 것은? 그러면 폐차 문제는 이륜자동차든 기타 자동차든 현재 대통령령을 개정하면 이륜자동차의 폐차 관련된 절차를 마련할 수 있지 않을까요?

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 그런데 사실은 이륜차가 지금 폐차 부분이 잘 안 되고 있는 데요.

○**민홍철 위원** 그러니까요, 대통령령에.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 관리이력제를 용역을 하면, 영으로 하는 게 나올지 아니면 법으로 그걸 격상시켜서 하는 게 나올지는 저희가 연구용역 검토 결과를 봐야 할 것 같습니다.

○**민홍철 위원** 그러니까요. 지금 개인 모빌리티나 이륜자동차의 발전 속도가 굉장히 빠르지 않습니까? 이제 원동기 장치에서 전기 장치로 넘어가는 단계이고, 그렇지요? 그래서 이 준비 기간이 굉장히 필요할 것 같은데요.

그러면 일단 폐차 문제가 그런 문제가 있다고 하면 현재 자동차관리법에 자동차에 대한 폐차는 대통령령으로 일부 위임해 놔단 말이지요. 그러면 이륜자동차 같은 경우도 필요한 부분을 우선

적으로 대통령령에 먼저 규정을 해서 관리를 하다가 필요하면 때 내 가지고 별도로 법률로 하는 방법도 있을 것 같고요. 그러니까 상당히 검토할, 용역이 필요할 것 같아요. 그래서 그것을 검토해야 되지 않을까, 저는 그런 의견입니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 이륜차 부분이 관리가 많이 안 되고 있고요. 제도도 많이 발전시켜야 할 부분도 있고 또 실제 하려다 보면 아까 말했지만 폐차 부분도 이게 폐차로 얻는 수익보다, 또 하다 보니까 현실에서는 잘 작동이 안 되고 그런 여러 가지 문제가 있어서…… 저희도 지금 한 발짝 한 발짝 나아가고 있습니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견이 대충 정리가 되는 것 같습니다. 그래서 4, 5, 6, 7번만 통과하면 될 것 같습니다.

그러면 되겠습니까, 위원님들?

(「예」 하는 위원 있음)

다른 의견이 없으므로 다음은 의사일정 제15항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 문진석 의원님 안입니다.

검토의견 요약 대비표를 보시면 총 10개 사항인데 이륜자동차 안전검사제 도입, 저희 의견은 수정필요 의견이고요. 이륜자동차 검사대행자 지정, 일부 자구 수정 의견이고요. 이륜자동차 지정 정비사업자 지정, 일부 수정필요이고. 검사대행자 지정 취소, 5번 이륜자동차검사 기술인력의 직무 그다음에 자동차 관련 규정의 준용, 보고·검사, 과징금, 수수료, 공무원 의제, 부칙 전체적으로 수용 의견이되 자구 수정 의견입니다.

하나씩 설명 올리도록 하겠습니다.

1페이지입니다.

이륜자동차에 대해서 51조를 신설해서 안전검사를 받도록 하고 검사 결과를 보관하는 내용입니다. 이륜자동차 사고 예방을 위해서 안전관리를 강화할 필요성이 있어서 취지가 타당하다고 보았습니다.

2페이지의 표를 보시면 현재 이륜차에 대해서는 신규검사, 정기검사, 튜닝검사, 임시검사 등이 없는데 개정안에 따르면 이 모든 사항이 포함될 거고 현재 배출가스 검사와 소음진동 검사는 환경부와 공동으로 하고 있습니다.

3페이지입니다.

개정안은 국토교통부령으로 정하는 이륜차에 대해서 하고 있기 때문에, 국토교통부에 따르면 대형 이륜차 약 260cc 초과, 17만 2000대를 우선

적으로 하겠다는 입장이고요. 그 후 점진적으로 확대하겠다는 입장입니다. 다만 현재 국토부와 환경부의 검사를 종합검사로 실시하고 있기 때문에 통합해서 공동부령으로 정하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

4페이지입니다.

자동차관리법상 공동부령으로는 자동차종합검사, 검사대행자, 지정정비사업자 등의 사항이 있습니다.

7페이지의 이륜차 검사제도 해외 사례를 보면 주요 선진국들이 대체로 이륜차 모든 차종에 대해서 주기적으로 안전검사를 실시하고 있는 것으로 나타납니다.

8페이지 보면 현재 이륜차 경형부터 대형까지 있는데 먼저 말씀드린 것처럼 대형 이륜차부터 하겠다는 게 국토부 입장입니다.

9페이지입니다.

이륜자동차의 범위를 8항으로 옮겼고요.

10페이지 보면 환경부의 환경검사와 통합하여 실시하여 공동부령으로 정하도록 수정을 했습니다.

그다음에 11페이지도 자구 수정으로 명확하게 했고요.

그다음에 12페이지 보면 7항 우측을 신설해서 자동차검사와 동일하게 했고요. 8항에 검사의 대상, 주기 등을 공동부령으로 정하도록 했습니다.

13페이지입니다.

이륜자동차검사대행자 지정을 한국교통안전공단으로 지정하는 내용을 신설하고 있는데 저희 자구 수정은 환경부와 공동부령으로 정하도록 14쪽처럼 수정의견을 제시했습니다.

15페이지입니다.

이륜차 지정정비사업자 지정을 신설하는 내용입니다. 저희 검토의견은 일부 수정필요 의견입니다. 현재 한국교통안전공단이 등록된 이륜차 220만 대를 검사하기에는 한계가 있기 때문에 검사소 확대가 필수적으로 보여집니다.

16페이지입니다.

다만 개정안은 자동차정비사업자 중에서 지정정비사업자를 지정하도록 하고 있는데 이륜차의 특성 그다음에 업계의 의견 등을 고려해서 이륜차정비에 종사하는 자도 지정받을 수 있게 수정하도록 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

그래서 저희 수정의견은 19페이지입니다. 1항에서 보면 '자동차정비업자 중 일정한 시설'로 돼

있는데 저희는 '정비업자'를 빼고 '일정한 시설과 기술인력을 확보한 자'로 수정을 했고 환경부와 공동부령 내용을 추가했습니다. 그다음에 자구 수정이고요.

21페이지에 이륜자동차검사대행자 등의 지정 취소입니다.

거짓이나 부정한 방법으로 지정을 받은 경우 지정을 취소하거나 업무를 정지하는 내용으로 일부 자구 수정이 필요하다고 보았습니다.

그 내용은 23페이지입니다.

현재 지정 취소 사유에 '보관'도 있기 때문에 보관 내용을 추가하는 내용이고 제재규정을 보완 하자는 내용입니다.

24쪽도 인용조문 수정하는 내용이고요. 그 내용은 28페이지 보시면 7호에 보관의무 사유를 추가했고 8호에 자동차검사와 유사하게 검사기준 값 등의 조작·변경 금지 의무를 신설했습니다. 그다음에 인용조문을 정리했습니다.

29, 30쪽은 공동부령 내용을 추가했습니다.

31페이지입니다.

이륜자동차검사 기술인력의 직무를 신설하는 내용입니다.

일부 수정 의견이고요. 그 내용은 36페이지 보면, 보관의무를 추가했고요. 그다음에 공동부령 내용을 보완했습니다.

37페이지입니다.

자동차 관련 규정을 준용하는 내용인데 튜닝에 관한 규정과 자동차의 연구개발 규정, 기술인력 교육 규정을 준용하는 내용으로 타당하다고 보았습니다.

39페이지입니다.

보고·검사, 과징금 및 청문 제도인데요. 환경부장관과 이륜차검사 업무를 공동으로 수행함에 따라 관련 조문 수정이 필요하다고 보았고 그 내용은 42페이지입니다. '종합검사 및 이륜자동차검사와 관련된 업무'로 추가를 했습니다.

43쪽, 수수료 내용인데 일부 자구 수정이 필요하다고 보았습니다.

44쪽 보면 이륜자동차 검사수수료는 자동차에 준해서 1만 7000원에서 2만 9000원인데 현재 이륜자동차 배출가스는 1만 5000원 이렇게 받고 있습니다. 이런 수준으로 정해질 것으로 보여집니다.

46쪽에 구체적인 자동차검사 수수료가 제시됐고요.

47쪽에 수정의견으로 이륜자동차검사를 추가했습니다.

51페이지입니다.

벌칙 적용에 있어서 공무원 의제, 벌칙 및 과태료 규정입니다. 개정안은 일부 수정필요 의견인데 개정안에 없는 내용이나 이륜자동차검사 기계·기구의 검사기준 값 조작·변경 등을 신설할 필요가 있다고 보았습니다. 그리고 ‘검정’ 부분은 현재 이륜차는 없기 때문에 삭제 의견입니다.

52쪽 보면 자동차검사와 이륜자동차검사를 비교해 봤습니다. 동일하다고 보시면 되겠습니다.

그래서 저희 수정의견은 61쪽에 ‘이륜자동차정기검사’와 ‘확인·검사 또는 검정’으로 돼 있는데 ‘검정’은 수행하지 않기 때문에 삭제했구요.

62쪽에 기계·기구 검사기준 조작·변경 금지 의무를 신설하고 벌칙을 신설했습니다.

그다음에 65페이지입니다.

부칙인데요, 개정안은 공포 1년 후 시행하도록 하고 있는데 66페이지 보시면 지금 개정안은 1년으로 되어 있는데 업계에서는 1년 6개월 정도 충분한 시간을 요청해서 2안으로 1년 6개월을 제시했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀 주십시오.

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 보고서 10페이지요, 전체적으로 의문이 가는 게, 검사를 도입해 가지고 환경부장관하고 공동으로 기준에 대해서 확인하는데 수정의견을 보면 ‘국토부장관은 검사를 할 때 환경부장관과 공동으로 각 호에 대하여 여부를 확인하여야 된다’ 이렇게 돼 있잖아요. 환경부장관과 공동으로 어떤 방식으로 확인을 하지요? 이게 어떻게 가능합니까? 사인을 2개 받아야, 아니면 어떻게 해야 돼요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 지금 현재 일반 자동차검사도 저희가 공동부령으로 하고요.

○맹성규 위원 그러니까 공동부령 그게 아니라 지금 여기에 보면 환경부장관과 공동으로 공동부령으로 정하는 검사기준에 적합한지 여부를 확인

해야 된다고 그랬잖아요. 그러면 두 군데에서 다 저기를 받아야 되냐고요. 어떻게 해야 돼요? 어떻게 만들어서 해야 되는 거예요?

○전문위원 최용훈 위원님 취지가 맞고요. 그래서 ‘환경부장관과 공동으로’ 이 부분을 삭제하면 될 것 같습니다. 왜냐하면 지금 6페이지 보면 이게 대기환경보전법이지만 여기도 환경부령으로 인가를 받도록 하고 있습니다. 그래서……

○맹성규 위원 아니, 공동부령으로 하는 것은 좋은데 누구 한 사람 책임자가 있어서 해야지. 이게 무슨 말이에요?

○전문위원 최용훈 그래서 주체는 국토부장관으로 하고요. 위원님 지적처럼 ‘환경부장관과 공동으로 확인하여야 한다’로 하지 않고요. ‘환경부장관과 공동으로’ 부분을 삭제하면 주체가 국토부장관이 되기 때문에……

○맹성규 위원 아니, 국토부장관은 좋은데, 나는 국토부장관으로 하라는 게 아니라 지금 권한이 다르잖아요. 예를 들면 배출가스하고 소음 이것은 어차피 환경부장관이 전적으로 해야 되는 거고 안전기준에 관한 것은 국토부장관이 해야 되는데 지금 자동차검사처럼 어떻게 확인을 하냐고? 서류 하나를, 한 사람이 두 군데 다닐 수는 없는 것 아니에요? 자동차검사 지금 어떻게 하고 있어요? 설명 좀 해 보세요.

○국토교통부자동차운영보험과장 임월시 자동차운영보험과장 임월시입니다.

지금 자동차도 저희가 부령을 같이 만들어서 일단 환경부에서 거기에 대해서 확인을 해 줘야 저희가 입법예고라든지 이런 것들이 같이 고시가 돼서 확정돼서 같이 발표를 하고 있습니다.

○맹성규 위원 아니, 소비자 입장에서는 이것을 어떻게 현실적으로 가서 받아야 되느냐 이거예요.

○국토교통부자동차운영보험과장 임월시 소비자 입장에서는 저희가 이미 대기환경보전법에 따른 사항 그다음에 자동차관리법에 따른 사항을 다 같이 고지를 해 가지고 한꺼번에 하기 때문에 소비자 입장에서는 이게 어디 거고, 어디 거고가 구분이 안 되고 있습니다.

○맹성규 위원 그러니까 예를 들어서 정비소 가서 하게 되면 자연스럽게 다 하는 거예요?

○국토교통부자동차운영보험과장 임월시 예, 플코스로 받으십니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들도 의견 있으시면……

민홍철 위원님.

○**민홍철 위원** 16페이지를 보면 자동차정비업자 중에서만 지정정비사업자를 지정해야 되잖아요. 그렇습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○**민홍철 위원** 그러면 아까 앞에 법안 심사할 때 정비사 자격증을 신설하느냐 마느냐…… 아직은 이륜자동차정비사라는 게 없지 않습니까? 그런데 이륜자동차정비업이 자유업으로 돼 있어요. 자격증이 없어도 되는데 여기서는 지정정비사업자를 지정하도록 돼 있는데요, 어떤 사람들을 지정합니까? 자격증이 없는데, 그렇다고 해서 자동차 1급 정비, 경정비업자들한테도 지정합니까?

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 지금 기본적으로는 아까 교통안전공단을 하나 말씀드렸고요.

○**민홍철 위원** 안전공단에서 지정을 하는데, 그러면 자유업 하는 사람들한테도……

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 그다음에 지금 현재 저희가 시행일을 1년 6개월로 했지 않습니까? 그래서 저희가 그 사이에 이 자격증 도입하는 것하고 그다음에 기존에 이륜차정비업 중에서 어떤 수준을 저희가 지정할 수 있는지를 논의해서 만들어야 되는 상황입니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 결국은 자격증하고 이게 같이 가 줘야 된다는 말 아닙니까. 그렇지요?

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 자격증이 있으면 되는데요. 혹시라도 그게 안 맞을 경우에는 저희가 어떤 기준으로 할지는 좀 더 논의해서 준비해야 되는 상황입니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 법의 사각지대네요. 그것을 이제 새로 만든다는 건데……

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 다만 이번에 제안된 법이 검사, 정비, 폐차, 3개인데요. 사실 먼저 검사부터 제도권으로 들어오는 단계인데 저희가 그런 부분은 시행 기간 내에 충분히 준비할 수 있도록 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 또 다른 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

다른 말씀 없으시면……

○**전문위원 최용훈** 위원장님!

○**소위원장 최인호** 예, 전문위원님.

○**전문위원 최용훈** 아까 부칙에 1년 또는 1년 6개월, 두 가지 안이 있었는데 1년 6개월로 하시면……

○**소위원장 최인호** 예, 1년 6개월이면 여유가 있겠네요.

그렇게 하면 되겠습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○**소위원장 최인호** 1년 6개월로 하겠습니다.

의사일정 제13항 자동차관리법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고 의사일정 제14항 및 제15항은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

16. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정 법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2118210)

(15시01분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제16항 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 의사일정 16항, 소위 자료 1페이지입니다.

개정안은 역세권 개발 사업의 행정절차를 간소화하는 내용입니다.

현행 총 2회 거치게 되어 있는 지방의회 의견청취 과정과 도시·군관리계획 수립·결정 절차를 1회만 거치도록 하는 내용입니다.

역세권 개발법이 2010년 제정됐는데 실제로 이법을 적용해서 역세권 개발된 사례는 1건도 없는 실정이어서 효율적인 사업 추진을 위해서 개정안을 제안했고 타당한 측면이 있다고 보았습니다. 개정안에 따를 경우 개발구역 지정부터 승인까지 약 4개월 정도 단축될 것으로 보여집니다.

2페이지 보시면 음영 부분이 있는데요, 현재 도시·군관리계획 수립·결정 절차를 간소화해서 2개월 정도 간소화하고 그다음에 실시계획 승인도 간소화하는 내용입니다.

3페이지 보시면 개발구역 지정 단계에서 지방의회 의견청취 절차를 삭제하는데, 현재 두 번하고 있는 것을 간소화하는 내용인데 이것은 유사 입법례인 도시개발법에서도 그렇게 규정돼 있습니다. 타당하다고 보았습니다.

5페이지입니다.

실시계획 승인 단계에서의 지방의회 의견청취

과정을 법에 규정하는 내용으로 타당하다고 보았습니다.

9페이지입니다.

도시·군관리계획 절차를 간소화하는 것으로 타당하다고 보았습니다.

10페이지 표를 보시면 현행 개발구역 지정 단계에 도시·군관리계획과 지구단위계획이 있는데 개정안은 도시·군관리계획을 생략하는 내용입니다. 그래서 절차가 신속화될 것으로 보이고 유사 개발 사업의 입법례에도 부합한다고 보여집니다.

12페이지, 실시계획 승인 단계에서의 도시·군관리계획 수립·결정 절차를 규정하는 것으로 타당하다고 보았습니다.

21페이지에 관련 절차를 기입해 뒀고요.

27페이지입니다.

개정안은 개발구역 지정 및 실시계획 승인 고시에 따른 후속 조치를 명확화하는 내용으로 타당하다고 보았습니다.

31페이지입니다.

사업시행자가 타인이 소유하거나 점유하는 토지에 출입할 때 동의 등을 받도록 하는 내용으로 타당하다고 보았고요. 32쪽 보면 유사 입법례도 동일하게 규정하고 있습니다.

35쪽, 토지 등의 수용·사용도 타당하다고 보았고요.

36쪽 보면 개정안은 개발구역 지정 고시일로 명확하게 하려는 것으로 적절한 것으로 보았습니다.

41쪽, 선수금도 사업시행자가 선수금을 받을 수 있는 시기를 명확히 하는 내용으로 ‘조성된 토지’가 아닌 ‘조성되는 토지’로 타당하다고 보았습니다.

43쪽, 공공시설 중에 주차장, 운동장 등 시설도 제외하는 내용으로 타당하다고 보았습니다. 현재 실효성이 없는 실정이고 유사 입법례도 이러한 규정이 없었습니다.

47페이지입니다.

철도시설 이전·설치 방안을 명확하게 하는 내용인데요. 50페이지 보면 철도시설이 어떤 시설인지 명확하지 않기 때문에 인용조문을, 54페이지 수정의견에 보면 ‘개발구역 안의 철도산업발전기본법’으로 인용했습니다.

57페이지가 이 개정안의 핵심 쟁점사항인데요. 역세권 개발이익의 재투자인데 저희는 수정필요 의견을 제시했습니다.

57페이지, 현재 역세권 개발이익 처리 절차를 보면 역세권 개발사업 개발이익의 25%를 해당 사업구역의 시설 설치비용에 충당하도록 하고 있습니다.

59페이지입니다.

다만 개정안의 문구를 살펴보면 사업구역 내 이전·설치인지 사업구역 밖으로 이전·설치하는 경우인지 불분명한 측면이 있습니다.

이 내용을 표로 제시한 62페이지를 보시면 역세권 개발이익 재투자(개발이익의 25%) 대상이 1번 도로·공원 등 공공시설 설치비용이고, 2번 철도시설 설치 비용입니다. 선로, 차량정비기지 등인데 여기에는 신규 철도시설이 있고 기존 철도시설 이전·설치 비용이 있는데 지금 개정안은 기존 철도시설까지 포함하는 내용으로 명확하게 하는 내용입니다.

다만 표의 왼쪽에 있는 서클처럼 사업구역 내에서 이전하는 건지 사업구역 밖으로 이전해서 설치하는 경우인지 명확하지 않아서, 저희 수정 의견은 67페이지입니다.

1안은 지정권자가 사업계획을 수립하는 경우 개발구역 안의 철도시설을 개발구역 내로 이전·설치하는 비용을 철도시설 설치비용에 포함할 수 있다고 해서 개발구역 내 이전·설치만 포함하도록 하고 있고요. 2안은 사업구역 안 또는 밖으로 이전·설치하는 경우도 포함하도록 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 기본적으로 다 동의합니다.

그다음에 사업구역 안팎으로, 안과 밖으로 할 건지에 대해서는 저희는 사업구역 밖으로 이전·설치도 포함될 필요가 있다고 생각합니다. 왜냐하면 지금 역세권 개발 사업으로 추진되는 사업이 하나도 없습니다. 그리고 타 법 사례로 봐서도 이것은 좀, 이렇게 해도 될듯말듯할 것 같습니다. 그래서 좀 더 활성화하기 위해서 2안으로 할 필요가 있다고 봅니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 역세권 바깥으로 하는 사례가 있을 수 있어요, 예시적으로? 할 등 말 등이 아니라 이런 사례가 있을 수 있냐고요.

○**국토교통부철도국장 이윤상** 차량기지가 역세권 개발구역 내에 포함돼 있는 것을 예를 들자면 차량기지를 빼고 차량기지 부지를 다른 개발 사업을 통해서 크게 해서 개발하려고 할 때 역세권 개발구역 바깥으로 빠지는 차량구역까지 이전·설치비용을 여기에다 부담시킬 수 있느냐 그런 문제가 있습니다.

○**맹성규 위원** 아니, 그것은 얘기 하나 마나잖아요, 어차피 기존에 있던 것을 옮기는 건데. 법규정이 있으나 마나 한……

○**국토교통부철도국장 이윤상** 거기에 있는 개발이익을 이전비용에 재투자하도록 하는 조항이거든요.

○**맹성규 위원** 그러니까 명확하게 하는 것은 좋은데 지금 그런 취지라면 규정을 하나하나, 예를 들어서 그렇게 안 하면 이전이 되겠느냐 이거예요. 그러니까 지금 철도국장 논리라면 만일에 그런 경우가 있다고 그러면 규정이 있으나 없으나, 규정이 명확하지 않아서 안 해 주면 이전 사업이 되겠느냐 이거예요. 안 되는 것 아니예요? 어차피 그것은 하나 마나한 얘기인 거지. 그렇잖아요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 맞습니다.

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 가벼운 질문인데요. 67페이지의 ‘이전·설치되는 철도시설에 소요되는 비용’, ‘(1안), (2안)’ 이렇게 표시하셨는데 원래 개정안은 ‘역세권 개발사업으로 이전·설치되는 철도시설’ 이렇게 돼 있던 것을 밖도 포함하는지 명확하지 않다고 1안, 2안 나눠 놓은 것 같은데 나는 개정안도 당연히 안과 밖을 다 포함하는 것 같거든요. 2안의 문안을 보면 좀 되게 어색해요, ‘안 또는 밖으로 이전·설치하는’.

개정안 대로 해도 당연히 이전·설치되는 철도시설에 소요되는 비용이니깐 어디로 가는지 관계없이 다 포함된다고 봐야 되는 거지 그것을 ‘안 또는 밖으로’ 이렇게 표시하지 않으면 불명확하다 하는 게 조금은 이해가 안 됩니다. 이런 입법례가 있어요?

○**전문위원 최용훈** 사실 홍기원 위원님께서 말씀하신 사항이 맞습니다. 저희도 2안을 엄격하게 해석하게 되면 2안의 범위 내에 안팎이 다 해석이 된다는 이런 의견도 있었습니다. 그런데 이걸 좀 더 명확하게 하자는, 불분명하다는 의견도 있어서요.

홍기원 위원님처럼 개정안을 수용해도 그게 곧

2안하고 연결되기 때문에 안팎으로 하게 되면 개정안대로 해도 무리가 없습니다.

○**한준호 위원** 저는 조금 다른 생각인데.

이게 어쨌든 개발구역에서 발생한 이익과 관련해 가지고 철도시설들을 개발구역 내냐 밖이냐. 이전·설치를 해야 되는데 이전·설치에 대한 비용은 직접적으로 비용을 내야 되는 건 확실한데 향후에 이것을 개발구역 바깥으로 끄집어내서 반드시 해야 되는 경우가 생길 수도 있는데 이런 경우에 한해서 발생할 가능성을 두고 안과 밖을 명시를 하시려는 거잖아요.

그냥 제 지역만 생각해 보면 저희 지역 같은 경우는 향후에 대곡역세권이라든지 몇 군데들이 개발구역 내외에도…… 밖에도 향후에 개발될 가능성이 충분히 열려 있는 지역들이 있는데 이런 경우에는 제가 볼 때는 이런 사례가 어찌면 발생할 수도 있겠다라는 생각이 문득 좀 들어 가지고 이것을 명시화하는 게 좋지 않을까라는 그냥 제 경험상의 생각은 들어서 명문화해 놓는 게 어떤가라는 생각이 좀 듭니다.

물론 홍기원 위원님 얘기처럼 개정안 자체가 이 내용들을 다 포함하고 있는 것 같기는 한데 그럼에도 불구하고……

○**국토교통부제2차관 어명소** 제 생각입니다만 구체적으로 명시해서 나쁠 건 없습니다. 도시개발법에도 그런 유사한 내용이 있습니다.

○**홍기원 위원** 그래요? 알겠습니다.

(「명확하게 하세요」 하는 위원 있음)

○**소위원장 최인호** 명확하게 하자는 위원님들의 의견에 다 동의하시는 것 같습니다. 2안으로 정리하는 것으로 정리가 되겠습니다.

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제16항 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

17. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(홍정민 의원 대표발의)(의안번호 2112115)

18. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2118087)

19. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2118355)

20. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2119653)

(15시13분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제17항부터 제20항까지 이상 4건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 총 17항부터 20항인데 17항은 좀 다르기 때문에 17항 먼저 설명을 드리겠습니다.

4페이지입니다.

개정안은 생활물류서비스에 대한 평가 기준에 ‘생활물류서비스종사자 근로환경의 안전성’을 추가하는 내용입니다. 저희 검토의견은 타당하다고 보았습니다.

5페이지입니다.

현행 법령은 서비스 평가 기준으로 소비자 만족도, 안정성, 신뢰성, 환경의 적정성 등을 규정하고 있습니다. 법 또는 시행규칙에 규정하고 있습니다.

개정안은 제4호를 신설해서 생활물류서비스 종사자의 근로환경을 개선하는 것으로 입법 취지는 타당한 것으로 보았습니다.

현재 종사자 수는 약 29만 5000명이 되겠습니다. 다만 이후 3호에서 물류서비스종사자 권익증진 사항을 평가 기준으로 하고 있는데 이 부분도 신설하려는 안전성에 포함되기 때문에 근로환경의 안전성 부분을 꼭 넣어야 할지 논의할 필요가 있다고 보았습니다.

6페이지입니다.

3항에 설문조사하도록 하고 있는데 개정안은 타당하다고 보고 있습니다. 현재도 설문조사 등을 하고 있습니다.

10페이지하고 11페이지 보면, 2021년도 택배·소포 서비스평가 항목 등이 있는데요. 개정안의 내용 등이 담겨져 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으시면 말

씀해 주십시오.

대체로 다 동의하시는 것으로 보여집니다.

(「예」 하는 위원 있음)

17항은 이것으로 토론을 종결하고.

18항에서 20항까지 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 소위 자료 1페이지입니다.

표를 보시면 되겠습니다.

현재 택배서비스사업의 경우 화물차 이용으로 되어 있는데 강대식 의원님이나 민형배 의원님안은 드론하고 로봇을 추가하는 내용입니다.

그다음에 소화물배송대행 서비스는 이륜자동차를 이용하는 업종인데 똑같이 드론, 로봇을 추가하는 내용이고 정일영 의원님 안은 생활물류로봇서비스사업을 신설하는 내용입니다.

2페이지에 보시면, 현재 택배서비스업과 소화물배송대행 서비스사업은 택배는 화물차 이용, 소화물배송대행은 이륜차 이용 그다음에 택배는 등록제로 되어 있고 소화물배송은 자유업으로 되어 있습니다. 예컨대 CJ대한통운이 택배고요 배달의 민족 이런 데가 소화물배송대행으로 보시면 되겠습니다.

3페이지입니다.

개정안은 지능형 로봇과 드론을 택배 및 소화물배송 서비스사업에 추가하는 내용인데 드론의 경우에는 항공사업법 등에 관련 규정이 있습니다. 그래서 제도적 여건이 갖춰졌고요.

4페이지 보시면, 지능형 로봇의 경우에는 도로교통법 대안이 행안위에서 2월 달에 처리가 됐고요. 그다음에 3월 23일에 산자위에서 지능형 로봇 개발·보급 촉진법이 의결됐습니다. 그래서 제도적으로는 마련됐다고 보여집니다. 그다음에 운송수단으로 드론 추가 시 인증 요건도 추가할 필요가 있다고 보았습니다.

5페이지 보시면, 대통령령으로 위임 규정이 필요할 것으로 보았고요. 6페이지 보시면, 드론 및 로봇 활용이 늘어올 경우에 일자리 감소 또는 일자리 창출에 미치는 영향에 대한, 관련 종사자 등이 있기 때문에 검토가 필요할 것으로 보여지고요.

그다음에 현행법은 이동수단에 따라 택배업과 소화물배송 서비스업을 구분하고 있는데 드론과 로봇을 두 영역에 모두 포함시킬 경우에 사업 간 구분이 모호해질 가능성이 있고 개정안이 통과되어도 실제 규제 개선 과제가 여전히 존재한다고

합니다.

7페이지 보면, 개인정보 보호법 등의 개정이 필요한 상황입니다.

9페이지에 드론 배송 예시가 있고요. 로봇 배송도 있고 그다음에 10페이지 보면, 로봇을 이용한 소화물배송대행 서비스가 광고 근처에서 이루어지고 있습니다.

11페이지 보면, 이 개정안이 도출된 배경이 2021년 11월 달에 한걸음 호텔에서 합의가 도출된 내용을 법제화한 것으로 보여집니다.

14페이지 보면, 행안위에서 도로교통법에 실외 이동로봇의 정의와 의무를 규정한 내용입니다.

15페이지 보면, 실외이동로봇이란 지능형 로봇법에 따른 로봇 중 행안부령으로 정하는 것을 말한다 이렇게 규정했고요.

그다음에 19페이지 보면, 산자위에서 의결된 지능형 로봇 개발법이 있습니다. 제2조 4의2에 보면 실외이동로봇이 배송 등을 위해 운행할 수 있는 지능형 로봇으로 규정하고 있습니다. 그래서 27페이지에 점선으로 표현된 부분이 드론이고요.

저희 수정의견은 29페이지인데요. 드론하고 실외이동로봇을 약칭을 했습니다. 그래서 30페이지는 약칭을 사용했고요. 32페이지에 드론 또는 실외이동로봇을 이용 시 필요한 경우 대통령령으로 정하는 요건을 갖추도록 위임 규정을 신설했습니다.

33페이지입니다.

생활물류로봇서비스사업을 신설하는 내용의 정일영 의원안입니다.

현행은 택배하고 소화물배송 2개 업종이 있는데 정일영 의원님안은 생활물류로봇서비스사업을 신설하는 내용입니다.

다만 이 법안은 도로교통법 의결을 전제로 하고 있는데 대안에는 실외이동로봇의 정의만 신설이 되었습니다. 그래서 저희 의견은 별도사업 유형은 신중검토 의견인데 산업의 초기 단계이고 운송수단의 일부임을 고려할 필요가 있다고 보았고 현행법을 따라도 큰 무리가 없다고 보았습니다.

36페이지의 '인증'도 실익이 없다고 봤고요. 40페이지의 생활물류서비스협회 및 조합도 로봇 산업의 활성화 정도를 고려할 필요가 있다고 봤습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 설명이 엄청 복잡해 가지고 동의한다는 내용이 뭔지 명확하지 않은데 요약 한번 해 주실래요?

○전문위원 최용훈 요약은 1페이지입니다.

1페이지를 보시면, 현행 택배서비스업에 화물차만 이용하도록 돼 있는데 드론하고 로봇을 추가하는 내용입니다. 그리고 소화물배송대행도 이륜차로만 되어 있는 것을 드론하고 로봇만 추가하는 내용입니다.

그리고 저희 수정의견은 택배서비스사업에 드론, 로봇 추가 시 대통령령으로 정하는 요건을 추가했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정동만 위원님, 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 궁금한 사항이 있어서 한 가지만 묻겠습니다.

첨단배송 산업의 성장 지원을 위해서는 드론하고 로봇하고는 필요하다고 생각합니다. 강대식 의원안에 동의를 하고요. 드론을 했을 때 국가보안시설이나 국가중요시설이 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 배송을 할 때 만약에 있으면 거기에 드론은 못 띄우게 돼 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 허가를 받아야……

○정동만 위원 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 허가를 득해야 되지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○정동만 위원 그 부분에 대해서는 어떻게, 앞으로 띄웠을 때 어떻게 적용을 하고……

○국토교통부제2차관 어명소 그쪽으로는 공항이나 원전 이런 데는 기본적으로 갈 수가 없는 거지요, 금지구역이니까.

○정동만 위원 그렇지요.

○국토교통부제2차관 어명소 그런 데를 제외하고 필요하면 절차를……

○정동만 위원 원전 지역에 배송을 하려면 어떻

게, 허가를 다 받고 해야 됩니까? 이게 만약에……

○국토교통부제2차관 어명소 그런 지역이 있고요 아닌 지역도 있고 그렇습니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 또 질문인데요.

32페이지 보면, 택배서비스사업의 등록 등에 대한 수정의견에 ‘드론 또는 실외이동로봇을 이용하는 경우에는 대통령령으로 정하는 요건을 갖추는 것’ 이것은 어떠한 요건을 염두에 두고 규정하려는 건지 설명해 주십시오.

○전문위원 최용훈 실외이동로봇의 경우 산자위에서 통과된 조항을 보면, 20쪽인데요, 운행안전인증을 갖추도록 하고 있습니다. 그래서 저희 애초 생각은 실외이동로봇을 활용할 경우에는 운행안전 인증을 갖추는 요건을 설정했으면 하는 의견이었는데요.

국토부에서 이게 허들이 되기 때문에 그 허들을 법으로 명시하지 말고 대통령령으로 위임을 해 주면 그쪽에서 정하겠다 그런 의견입니다.

○홍기원 위원 그러니까 거기 택배서비스사업에 사용되는 드론이나 또는 실외이동로봇의 요건을 정하는 거예요?

○전문위원 최용훈 예.

○홍기원 위원 그런데 지금 전문위원 말씀하신 건 로봇만 얘기했는데 드론은 그게 필요 없고 로봇을 염두에 두고 얘기한 거예요?

○전문위원 최용훈 그러니까 드론 외에도 실외이동로봇도 동시에 적용되는데요. 현재 드론 같은 경우는 항공사업법이나 이런 데서 보험 가입이나 조종자격 취득 이런 규정이 있습니다.

○홍기원 위원 아무튼 취지는 아무 드론이나 아무 로봇을 이용하면 안 되고 그 법에서 정하고 있는 드론이나 로봇만 이용하도록 요건을 정하려고 한다? 알겠습니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 전체적으로 산업을 육성하는 차원에서는 저는 동의는 하는데 좀 걱정되는 부분들이 몇 가지가 있어서……

그러니까 예를 들어 드론 같은 경우도, 지금 현재 드론을 운행을 할 때 이게 수동 주행이 아니라 사실 루트를 입력을 해서 거기까지 배송을 하는 자율주행 시스템일 테고. 높이 정도는 지금 현재 규정이 되어 있나요, 드론이 날아가는 높이?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 있습니다.

○한준호 위원 그렇지요? 그것까지는 돼 있는 걸로 아는데 드론의 항로, 즉 전체 대한민국 내 지도에 맵핑이 돼 있는 드론의 항로는 지금 현재 결정된 게 아무것도 없지요?

○국토교통부제2차관 어명소 드론의 높이까지는 있습니다.

○한준호 위원 그렇지요? 그러니까 물류를 위한 드론의 항로나 이런 것들은 사실 아직……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 아직 그 단계까지는 못 했습니다.

○한준호 위원 이게 별도의 산업이나 별도의 작업들이 필요한 부분이 있는 것 같아서……

저는 그래서 향후에 자율주행형 물류 배송 드론들을 활용을 하기 위해서는 물류 배송을 위한 별도의 높이와 항로가 필요하다는 생각이예요. 그래서 이것을 만일 한다라고 하면 대통령령에 따른 드론의 항로에 따라 주행을 한다라든지 이런 부분들이 만들어져야 될 것 같고.

또 이걸 만들기 위해서 시행 시기도 역시 마찬가지로 국토부에서 이걸 하나의 사업으로 가져가신다면 필요한 시기를 봐 가지고 6개월 가지고는 제가 볼 때는 이런 부분들을 검토하기에는 충분치 않아서……

예전에 저희 정부에서도 했던 규제샌드박스나 이런 부분들을 감안해 볼 때는 저는 충분히 도입 가능성은 있는데 드론 부분을 차용해서 이 안에다가 집어넣어 놓고 나서 관리가 안 된 상태로 운영을 하다 보면 분명히 문제들이 많을 것 같아서…… 드론 부분에 대해서는 예를 들어 드론의 항로, 높이 그리고 물류에 이용할 수 있는 시범지역 설정 등 여러 가지 필요 사안들을 좀 검토하실 필요가 있다.

그래서 이 법안을 통과시킬 때는 그런 부분들을 감안해서 대통령령에 따른 드론의 항로나 그다음에 시범지역들을 선정한다라는 부분을 넣고 시행 시기를 늦출 필요가 있지 않나라는 의견을 드리고 싶습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 추가로 말씀드리면 규제샌드박스요 부산항의 경우에는 선박들이 선박의 상업용 우편물을 드론으로 이렇게 배송을 해 주고 있습니다. 실제 규제샌드박스 이 루어지고 있고요.

지금 한준호 위원님 말씀하신 높이나 이런 결정하고 있는데 어느 나라이고 이걸 어떻게 자율형

방식으로 드론의 항로를 정하고 이렇게 할 건지 다 실험 단계에 있습니다. 그래서 이것이 저희가 앞서가고 있는 단계인데, 좋은 지적이고요. 그래서 우선 저희는 앞으로 시범사업 단계로 처음으로 시작할 것 같습니다.

○한준호 위원 그렇지요. 그렇게 가야 될 것 같고.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 가면 섬이나 제주도에서 저희가 실증사업 같은 것도 하고 있고 그렇습니다.

○한준호 위원 또 하나 좀 말씀드리고 싶은 게, 드론 자체가 다니는 경로에 따라서는 실시간 정보 수집이 가능하단 말이지요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○한준호 위원 그러니까 동의치 않은 정보를 수집하는 부분에 대해서도 분명히 통제가 좀 있어야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다. 그런 부분에 대해서 미국이나 우리도 지금 굉장히 연구를 많이 하고 있고요. 그래서 제 생각에도 드론 부분에 대해서는 시행 시기를 한 1년 정도만 주신다면 저희가 좀 더 철저히 준비할 수 있을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 드론이나 로봇은 다른 어떤 특별 법령에 의해서 또 규제가 되는 것 아니겠습니까.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 거기서도 규제가 될 것 같고요.

저는 한 가지 간단한 질문을 하고 싶은데요.

규제개혁 차원에서 예를 들어서 택배서비스사업과 소화물배송대행서비스사업에 드론이나 로봇도 다 공통으로 사용할 수 있도록 해 버리면……

현재는 택배서비스사업은 화물차를 이용하도록 돼 있네요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다. 택배는 그렇습니다.

○민홍철 위원 택배는 화물차를 이용하도록 돼 있고 소화물배송대행은 이륜자동차를 이용하도록 돼 있고.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 소화물도 승용차로도 보낼 수 있고 그렇지 않아요? 이 규제가 상당히, 왜 이렇게 규제가 돼 있는지? 왜냐하면 앞으로

드론이나 로봇도 양쪽 다 사용할 수 있도록 하면 의미가 없어지지 않습니까. 이동수단으로 인한 구분, 사업의 구분 이게 의미가 없어져 버리는데 그러면 앞의 것도 규제를 풀어 줘야 되는 것 아니에요? 택배서비스도 그냥 승용차로도 급하면 보낼 수 있고요, 소화물도 마찬가지로. 꼭 이륜자동차로만 보내야 되나요, 소화물배송대행은? 만약에 화물차로 급해 가지고 보내 줬다 이러면 과태료 물리고 이렇습니까? 나 이게 이해가 안 돼 가지고……

○국토교통부제2차관 어명소 이게 결국은 업역간의 갈등 문제입니다. 그러니까 화물차 외에 택시도 하자 이렇게 지금 얘기를 하고 있거든요.

○민홍철 위원 그러니까요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그런 부분에서 외국에는 하고 있고요. 그런데 그 부분에 대해서 화물업계에서 굉장히 반대를 많이 하고 있고요.

○민홍철 위원 예를 들어서 화물의 무게, 부피 이런 걸로 업역을 구분하는 건 이해가 돼요. 그런데 이동수단을 가지고 지금 이게 업역을 구분하고 있지 않습니까. 그게 과연 맞는지? 왜냐하면 이제 이동수단도 다양화돼 있고요. 그런데 화물의 크기나 중요성…… 귀중품 배송업체도 생길 것 같아요, 앞으로. 그렇지요? 그러면 예를 들어서 귀중품을 배송하는 전문업체가 있으면 거기에 완전무장 박스가 할 건데 지금까지 이 방법은 이동수단을 통해서 업역을 구분하는 게 이제는 그 벽이 허물어질 거 아니냐 이거지요.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀에 저도 공감을 하고요. 저희가 그것을 풀려고 규제샌드박스를 통해서도…… 규제샌드박스는 그래도 기존 규제가 있더라도 좀 더 기존 규제를 벗어나서 이렇게 허용하는 건데 거기의 장벽도 저희가 못 넘었습니다. 그 정도로 갈등이 심각합니다.

○민홍철 위원 그래요.

그러나 드론은 다 허용해 주네요, 업역에서.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 알겠습니다. 그것 참……

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들.

강대식 위원님 지금 전화하러 가서 가지고 오면 의결정족수가 채워지기 때문에 잠시 기다려 주시고요.

그런데 지금 현재까지 드론이나 로봇을 이용한 물류서비스산업에서 혹시 매출이랄까, 산업의 통계나 이런 게 나온 게 있습니까, 현재까지?

○국토교통부제2차관 어명소 아직은 시범사업 단계이고요.

○소위원장 최인호 시범사업 단계입니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그래도 상업용 드론으로서 저희가 좀 의미 있는 걸로 보는 것은 아까 말씀드린 대로 부산항의 선박에다 상업용 우편물이나 이런 걸 배달해 주는 겁니다.

○소위원장 최인호 그것도 시범사업입니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○소위원장 최인호 지금은 유료로 하는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 어명소 유료로 하고 있습니다.

○소위원장 최인호 시범사업인데 유료로 하고 있고.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○소위원장 최인호 비중이, 비율이 늘어납니까?

○국토교통부제2차관 어명소 제가 알기로는 늘어나는 걸로 알고 있습니다.

○소위원장 최인호 예, 알겠습니다.

○민홍철 위원 저 또 하나.

지금 현재 드론이 무게가 있지 않습니까. 무인 비행체로 운반할 수 있는 게 현재 항공 관련된 법령에……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 항공안전법에 있습니다.

○민홍철 위원 항공안전법에 있을 건데요. 예를 들어서 350kg 이하로 한다든지, 군에서 작전용도 350kg 정도 돼야 군수품, 보급품을 이동시키거든요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 상업용일 때 제한이 있습니까, 지금?

○국토교통부제2차관 어명소 제가 그것은……

○민홍철 위원 여기서 드론으로 할 수 있다고 그러면 그 제한이 없잖아요. 그런데 안전의 문제라든지 어떤 항공 관련된 법령과 관련해서 일치시키려면 예를 들어서 택배서비스나 화물배송대행서비스에 일정한 물품, 무게가 있어야 될 거예요, 무게 제한이. 그러면 그건 어떻게 규정을 하지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그것은 이 법보다는 항공안전법을 따라야 합니다.

○민홍철 위원 그러니까요. 그것도 개정을 해줘야 되는데 거기하고 맞춰 줘야 될 거거든요.

그것도 아마 같이 검토를 했어야 되는데……

○국토교통부제2차관 어명소 그 법에서 보험이나 그런 안전 규제를 따르고 있습니다. 정하고 있기 때문에 그 법을 따라야 합니다.

○민홍철 위원 예, 일단은 드론……

○소위원장 최인호 이 의사일정은 이것으로 토론을 종결하고.

전문위원.

○전문위원 최용훈 위원장님, 아까 이 개정안의 시행일이 공포 후 6개월로 돼 있는데 이걸 1년으로 수정을 하면……

○소위원장 최인호 시행 시기를 늦추자는 것. 1년, 다 동의하십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제17항부터 제20항까지 이상 4건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

21. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정 법률안(백혜련 의원 대표발의)(의안번호 2111283) (15시35분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제21항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 21항, 1페이지입니다.

개정안은 물류창고업자에게 물류창고 보관물품에 대한 상세 정보의 현장 비치의무를 부과하려는 것입니다.

저희 검토의견은 신중검토입니다.

현재 일반 물류창고, 물류시설법에 따른 물류창고는 1676개입니다.

2페이지입니다.

개정안이 2021년 7월에 제출됐고요. 다만 국토부가 2022년 8월부터 물류창고업 화재안전관리계획 지침서를 제정하여 시행하고 있어서 개정안의 취지가 대부분 반영되어 있습니다. 그래서 법 개정 실익이 없을 것으로 보여집니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

별다른 이견이 없으신 걸로……

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제21항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

22. 항공사업법 일부개정법률안(박재호 의원 대표 발의)(의안번호 2103264)

23. 항공사업법 일부개정법률안(김영식 의원 대표 발의)(의안번호 2111441)

○소위원장 최인호 의사일정 제22항 및 제23항 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 22항부터 설명드리겠습니다. 소위 자료 1페이지입니다.

개정안은 항공운송사업면허심의위원회를 신설해서 면허 발급·취소에 관한 사항을 심의하고 관련 위원회의 규정을 법률로 규정하는 내용입니다.

저희 검토의견은 신중검토 의견입니다.

현행 법령에 따른 절차가 있는데요. 2페이지 보시면, 개정안은 현행 시행규칙에 규정된 면허 자문회의를 법률에 따른 면허심의위원회로 규정하려는 취지로 보입니다.

다만 현행 심의위원회 자문 실적이 최근 5년간 3회에 불과하고, 관련 철도사업법이나 유사 입법례에서 심의위원회를 법률에서 규정하는 경우가 드물고요. 그다음에 최근에 행정기관 소속 위원회의 비상설 추진 관련 개정안이 있기 때문에 신중검토 의견입니다.

15페이지 보시면, 현행 시행규칙에 따른 면허 자문회의는 법적 구속력 없는 자문기구인데 개정안에 따른 면허심의위원회는 사실상 구속력이 있는 심의위원회입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보

고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

참고로 의사일정과 관련해서 잠시 말씀드리면 지금 의결정족수가 한 분이 가시면 안 채워지기 때문에, 이제 얼마 안 남았습니다. 끝까지 자리를 지켜 주시면 고맙겠습니다.

한준호 위원님.

○한준호 위원 전체 검토의견에는 동의하는데, 이 법안이 발의된 이유가 있을 것 같은데, 목적보다는 이유가 있을 것 같은데요. 그것은 확인을 하고 저희가 결정을 하는 게 낫지 않을까요?

○전문위원 최용훈 법의 제안이유 보면 ‘위원회의 심의사항이 공익적 성격이 강하므로 이 내용은 법률로 규정할 필요가 있다’ 이렇게 말씀을 주셨습니다.

○한준호 위원 특별한 사고 사례나 이런 것이, 특별한 게 있어서 그런 건 아니고……

○전문위원 최용훈 저희가 특별히……

○한준호 위원 그건 지금 인지돼 있는 건 없는 거지요?

○전문위원 최용훈 사실 2020년 8월에 이게 제출됐는데요. 저희가 선입선출 원칙에 따라서 과거 법부터 검토하다 보니 들어오기는 했는데요 특별히……

○한준호 위원 보통 이런 경우에는 사고 사례나 아니면 법안 자체…… 지금 현재 항공운송사업자들의 면허와 관련된 사고 사례나 이런 것들이 있어서 발의된 법안인지를 확인하고 싶어 가지고 그런……

○국토교통부제2차관 어명소 저도 잘……

○한준호 위원 지금 인지된 게 없지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○한준호 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 위원님들 다른 의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

전문위원 다음 안건 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 23항 김영식 의원 안입니다.

소위 자료 1페이지입니다.

항공정책위원회 위촉위원에 과학기술 관련 단체가 추천하는 내용입니다.

저희는 신중검토 의견입니다. 항공정책위원회는 항공정책기본계획 등을 수립하고 있는데요. 위

원장 1명을 포함해서 20명 내외의 위원으로 구성하고 있습니다.

4페이지입니다.

개정안의 취지는 타당해 보이는데 과학기술 분야 외에도 환경, 물류 등 타 분야와의 형평성 문제나 정책 상황 변동에 따른 유연성을 저해할 소지가 있고요. 특정 단체에 대한 이의 제기가 있을 수 있는 점 등을 고려할 때 신중검토 의견입니다.

9페이지 보시면요, 사실 이 개정안은 김영식 의원님이 대통령령으로 정하는 과학기술 관련 단체가 추천한 사람을 위원회 위원으로 위촉하도록 15건을 제안했고요 과기정통위원회 소관 1건만 통과된 사항입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 과기부1차관은 당연직이지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그런데 국립항공박물관장 여기는 왜 들어가 있지요, 위촉직에?

○국토교통부제2차관 어명소 항공과 관련한 여러 가지 정책 이런 여러 가지 업무를 항공박물관이 역할을 하니까 위촉직으로 들어가 있습니다.

○민홍철 위원 그러니까요. 그렇다 해서 박물관장인데 정책에 관련된 것 한다…… 저는 모르겠습니다.

그다음에 한국관광공사 사장도 들어가 있잖아요. 그것은 관광과 관련되겠지요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 그다음에 각 대학교 교수들도 들어가 있어요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 특정한 대학교의 교수들도 들어가 있는데, 여기는 특정한 대학교의 교수잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 한서대학교……

○민홍철 위원 현재 위촉직을 말합니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 특정돼 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위촉직은 계속 바뀌니까요.

○민홍철 위원 그러니까요. 그런데 과학기술 부분도 있잖아요. 사고와 관련된 문제라든지 항공 사고 조사라든지 항공 관련된 이런 부분에는 필요한 거 아닙니까? 과학기술정보, 과학기술자 또는 항공 관련된 과학기술, 우주항공……

○국토교통부제2차관 어명소 지금 과학기술 분야에는 한국과학기술정보연구원이 들어가 있고요.

○민홍철 위원 현재 들어가 있잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 좀 더 추가하자?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 아니면 명문화하자 이런 얘기입니다.

○전문위원 최용훈 개정안은 이걸 의무적으로 1명 이상 두어야 된다 이렇게 돼 있어 가지고요.

○민홍철 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시므로 정리하도록 하겠습니다.

의사일정 제22항 및 제23항 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 오늘 의사일정 마지막 항입니다.

24. 공항시설법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2113547)

(15시45분)

○소위원장 최인호 제24항 공항시설법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 1페이지입니다.

개정안은 장애물 제한 관리기준에 미관 등의 사항을 추가하려는 것으로 저희 검토 의견은 신중검토 의견입니다.

의견은 6페이지 보시면 되겠습니다. 현행법에 항공기 안전운항에 지장이 없도록 장애물에 대한 정기 현황조사 등을 실시하고 있는데 개정안은 산악이 일부 절취된 후 방치되는 문제를 해소하기 위해서 미관 등에 대한 사항을 추가하려는 취지입니다.

다만 장애물을 관리하는 목적이 항공기의 안전

운항을 확보하려는 것이기 때문에 현행법상 장애물 관리의 목적, 미관 기준에 대한 불명확성을 고려해서 신중하게 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

특히 8페이지 보시면 개정안을 내신 의원님 쪽 지역구의 2002년 사진하고 2022년 사진을 비교하면 미관이 개선되고 있어서 사실상 법 개정 취지가 달성된 것으로 보여집니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견이 없으십니까?

정리하도록 하겠습니다.

의사일정 제24항 공항시설법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 의의가 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.

(15시46분 산회)

○출석 위원(9인)

강 대 식	맹 성 규	민 홍 철	박 정 하
이 소 영	정 동 만	최 인 호	한 준 호
홍 기 원			

○출석 전문위원 및 입법심의관

전 문 위 원	최 용 훈
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제 2 차 관	어 명 소
교 통 물 류 실 장	김 수 상

항 공 정 책 실 장
모빌리티자동차국장
철 도 국 장
대도시권광역교통위원회
상 임 위 원
기 획 재 정 부 관
경 제 예 산 심 의 관

하	동	수
진	형	필
이	운	상
강	희	업
김	동	일