

제403회 국회
(임시회)국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2023년2월9일(목)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2115645)
2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2116175)
3. 국가통합교통체계효율화법 일부개정법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2115098)
4. 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2103997)
5. 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2105323)
6. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용 활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2118219)
7. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2115602)
8. 철도안전법 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2107871)
9. 교통안전법 일부개정법률안(송언석 의원 대표발의)(의안번호 2112642)
10. 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104053)
11. 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2117801)
12. 항공안전법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2112535)
13. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2116874) 변안의 건
14. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2117230) 변안의 건
15. 철도안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2111830) 변안의 건
16. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111972) 변안의 건

상정된 안건

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2115645) 2
2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2116175) 2
3. 국가통합교통체계효율화법 일부개정법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2115098) 20
4. 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2103997) ... 22
5. 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2105323) ... 22
6. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용 활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2118219) 22
7. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2115602) 26
- 의사일정 변경의 건 28
13. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2116874) 변안의 건 28
14. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2117230) 변안의 건 28
8. 철도안전법 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)(의안번호 2107871) 28
- 의사일정 변경의 건 30
15. 철도안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2111830) 변안의 건 30

9. 교통안전법 일부개정법률안(송언석 의원 대표발의)(의안번호 2112642)	30
10. 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104053)	31
11. 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2117801)	31
12. 항공안전법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2112535)	33
1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2115645)	35
2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2116175)	35
o 의사일정 변경의 건	41
16. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111972) 변안의 건 ...	41

(14시14분 개의)

○소위원장 **최인호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제403회 국회(임시회) 제1차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

2023년 들어 처음 여는 회의에서 위원님들과 국토교통위원회 관계자 여러분들을 뵙게 돼서 반갑습니다.

국회가 그동안 여러 가지 사유로 해서 공전이 되고 특히 우리 교통법안소위도 여러 차례 열리지 못했는데 올해는 우리가 민생과 또 여러 가지 산적인 과제들을 해결한다는 그런 각오로 법안소위가 자주 열려서 또 성과 있게 잘 진행되었으면 좋겠습니다. 그래서 위원님들의 많은 협조를 바라겠습니다. 올 한 해도 우리 소위원회가 원만하고 효율적으로 또 성과적으로 잘 운영되도록 적극적인 참여 거듭 당부드립니다. 그리고 바쁘신 와중에도 오늘 회의에 참석해 주신 차관님을 비롯한 관계 공무원들께 감사의 말씀을 드리고요.

오늘 회의에서는 12건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다. 법안 심사 방법은 일반적인 절차에 따라서 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

법률안 의결과 관련해서 한 가지 안내 말씀 드리겠습니다.

지난해 11월 9일 날 법안소위에서 처리된 법률안과 동일 제명의 법률안이 오늘 처리될 경우 같은 제명의 법률안을 함께 대안으로 묶어 처리하기 위하여 기존 처리된 법률안을 추가 상정하여 국회법 제91조제2항에 따라 변안의결하도록 하겠습니다. 자료를 참고해 주시고요.

또 그리고 배석하고 계신 분이 답변하는 경우에는 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여

위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하여 주시고 답변 모두에 소속, 직위, 성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

의사일정에 들어가기 전에 지난해 11월 9일 법안심사소위에서 의결하여 오늘 상정되는 법률안이 통과될 경우 추가 상정하여 대안으로 함께 처리하여야 하는 법률안에 대한 간략한 설명을 듣고 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

전문위원, 간략히 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 전문위원 최용훈입니다.

한 장짜리 별지, 맨 위에 올려져 있는 자료 보시면 되겠습니다.

작년 11월 9일 날 총 17건의 법안을 의결했고요, 오늘 금일 안건 의사일정 1항, 2항 교통약자법하고 의사일정 제7항 자동차관리법, 의사일정 제8항 철도안전법이 작년 11월 9일 의결된 법안과 관련이 있습니다. 의사일정 7항 자동차관리법은 대안 시행일을 추후에 보고드리도록 하겠습니다. 그 밖에 관련 없는 건은 총 13건입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 수고하셨습니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안
(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2115645)

2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안
(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2116175)

(14시18분)

○소위원장 **최인호** 의사일정 제1항 및 제2항, 이상 2건의 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원, 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 전문위원입니다.

소위 자료 1·2항 첫 번째 항목입니다.

목차를 보시면 이종성 의원님 안은 전세버스 휠체어 탑승설비 지원과 관련된 내용이고, 천준

호 의원님 안은 특별교통수단이나 휠체어 사용 약자 배려 내용 등입니다.

1페이지입니다.

개정안은 전세버스 휠체어 탑승설비를 지원하는 내용입니다.

검토의견은 일부 수정필요 의견입니다.

2쪽 보시면 도표가 있습니다. 현행 휠체어 탑승 설비 지원 대상에 노선버스가 있지만 전세버스는 규율되어 있지 않습니다. 그래서 개정안은 휠체어 탑승설비 지원 대상에 포함하는 내용입니다.

검토의견으로 지원 대상 전세버스 운송사업자 규모를 ‘국토교통부령으로 정하는 규모’로 제한하고 있지만 특정할 필요가 없다고 보았습니다.

두 번째로 전세버스 지원하는 적정 재원 규모 인데 5년 동안 9130억 추계가 있고 다음 페이지에 보면 1년에 8대씩 할 경우 20억 9400만 원이 소요될 것으로 추계됩니다.

3페이지입니다.

휠체어 탑승설비 안전 기준이 필요한데요, 4페이지 보시면 현행 교통약자법 10조 2항에 따른 규정이 있습니다. 그 규정을 통해서 개정안이 전세버스나 이런 휠체어 탑승설비를 규정하기 어렵다는 법제처 의견이 있기 때문에 수정의견으로 내용을 반영했습니다.

17쪽, 18쪽은 다 참고 자료고요. 21쪽에 휠체어 탑승설비 사진을 제시했습니다.

23쪽 보시면 되겠습니다.

수정의견으로 지원 대상을 특정 규모 이상 사업자로 한정하지 않고 전세버스 운송사업을 경영하는 자로 규정했습니다. 다음에 14조의3을 신설해서 노선버스 및 전세버스에 장착하는 휠체어 탑승설비 기준 등은 국토교통부령으로 정하도록 했습니다.

25쪽입니다.

천준호 의원님 안인데요, 법안의 내용은 총 5개입니다.

먼저 첫 번째로 특별교통수단 운영범위입니다.

27페이지 보시면 되겠습니다. 27페이지 5항 보시면 ‘특별시·광역시·도까지로 할 수 있다’ 재량 규정으로 되어 있는데 개정안은 ‘하여야 한다’로 규정하고 있습니다. 이에 대해서는 신중검토 의견을 제시했습니다. 왜냐하면 28쪽에 보시면 이는 관외 이동의 범위를 제한하는 것으로 해석될 여지가 있어서 축소의 여지가 있다고 보고 그래서 신중검토 의견입니다.

관련해서 29쪽에 오늘 상정되지 않았지만 이상민 의원님 안도 유사하게 있는데 이상민 의원님 안은 인근지역 범위 내용을 삭제하는 내용입니다.

31쪽인데요, 지금 국토교통부가 특별교통수단 운영범위를 확대하는 시행령 개정안을 마련하고 있습니다. 그래서 현재는 인접 시군까지만 하도록 하고 있는데 국토부가 입법예고한 내용을 보면 조례로 정하는 인접한 도까지 확대하도록 하고 있습니다. 32쪽도 개정안에 따른 지역 예시를 했습니다.

33쪽입니다.

이동지원센터 자금 의무지원입니다. 16조 7항 보면 ‘자금의 일부를 지원할 수 있다’로 재량 규정돼 있는 것을 ‘자금을 지원하여야 한다’로, 강행 규정으로 규정하고 있습니다. 이에 대해서는 신중검토 의견인데요. 2022년 1월 달에 당시 저희 소위에서 논의할 때 현행 7항 같은 내용이 개정됐었고요. 우리 위원회뿐만 아니라 법사위에서도 논의가 됐는데 재량 사항으로, 국토위가 의결한 안대로 의결한 바 있었습니다. 그래서 입법 경과를 좀 보시면 될 것 같습니다. 그다음에 국토부와 기재부는 반대의견을 제시하고 있습니다.

제정 추계는 35쪽에 5년 동안 189억 정도 추계되고 있습니다.

다음에 이상민 의원님 안도 상정은 안 됐지만 동일한 내용입니다.

39쪽의 휠체어 사용 교통약자 우선 배려입니다.

개정안은 16조에 제9항을 신설해서 특별교통수단 배정 시 교통약자를 우선적으로 고려하도록 하고 있습니다. 이것은 타당하다고 보았습니다.

41쪽입니다.

특별교통수단 외의 차량 운행 및 교통약자의 택시 이용에 대한 국가 등의 지원이 있는데 개정안은 42쪽의 2항에 보시면 ‘지원하여야 한다’ 이렇게 의무 규정을 두고 있는데요. 이것은 지금 재량으로 현행 규정이 금년 1월 19일부터 시행된 사항입니다. 그래서 저희 검토의견은 시행 경과를 살펴본 뒤에 의무화하는 게 어떨까 하는 의견입니다.

43쪽입니다.

특별교통수단의 환승·연계 체계 구축 현황에 대한 실태조사입니다.

국토부장관이 교통약자에 대한 특별교통수단 실태조사를 하는데 환승·연계에 관한 사항을

추가하는 내용입니다. 현행 제6조에도 증진계획 수립 시 이러한 점을 고려하도록 하고 있기 때문에 타당하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 전문위원 수고하셨습니다.

다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 기본적으로 동의합니다.

다만 이종성 의원안의 시행 시기와 관련해서 월체어 탑승설비 기준을 저희가 보완한다든지 이런 게 좀 필요해서 시행 시기를 1년으로 해 주셨으면 감사하겠습니다.

○소위원장 최인호 다 하셨습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 의견 고맙습니다.

이제 위원님들께서 의견을 개진하실 시간입니다.

의견 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님.

○한준호 위원 차관님, 몇 가지 여쭙볼 게 천준호 의원안에서 지역을 특별시·광역시·도까지 확장하는 내용이 들어 있지 않습니까? 이 부분에 대한 의견은……

○국토교통부제2차관 어명소 이 부분에 대해서는 저희가 좀 신중검토 하자는 의견입니다. 아까 전문위원도 말씀드렸지만 저희가 시행령을 준비하고 있습니다. 아까 지도로 보여 드렸는데 저희가 시행령을 준비하고 있고 해서 인근 시군까지 갈 수 있도록 하고 도의 시군 지역까지 갈 수 있도록 확대하려고 합니다.

○한준호 위원 그러면 이 부분은 어쨌든 준비되고 있는 시행령으로 커버가 된다는 말씀이신 거고. 두 번째, 자금 지원에 대해서 ‘할 수 있다’를 의무화시키는 부분 있지 않습니까? 교통약자의 이동편의 증진법이라는 게 2001년부터 시작된 것 아니에요? 오이도역에서 부부가 리프트를 타고 내려오다가 떨어진 이후에 한 분 돌아가시고…… 그러니까 지금 시기로 보면 대략 한 20년이 넘는 것인데 그 사이에 여러 가지 이야기들은 국토부 쪽으로 많이 전달됐을 거고, 지금 여기에서 ‘할 수 있다’라는 부분들의 재량권을 국토부가 가지고 있는 것에 대해서 믿음이 20년간 강하지 않기 때문에 의무화시키고자 하는 내용들과 오늘도 보니까 장애인연대 측에서 이동권 보장과 관련된 내용 보셨지요? 전장연이라는 데서 오늘 성명도

내고 하셨는데 저는 개인적으로 그런 생각이 들어요.

오늘 저희가 이 법안에 대해서, 천준호 의원안에 대해서 또 유보를 하고 지나가게 되면 지난 대선 기간에 사실 양당 모두가 이 부분에 대해서는 입장들을 다 표명한 바가 있고 장애인 이동권 보장을 오늘 저희가 의결하지 못할 경우에 또 다시 유예를 하는 측면이 없지 않아 있는데 2001년부터 시작됐던 일을 법으로 담고자 하는 부분에 있어서 여기에 대한 시설들을 보강하기 위한 여러 가지 자금들에 대한 정부의 지원을 의무화시키는 것에 대해서 저는 좀 적극적일 필요가 있지 않을까 싶은데요.

○국토교통부제2차관 어명소 지금 특별교통수단을 구입할 때는 정부가 지원하고 있습니다. 50%를 지원하고 있고요. 다만 여기 들어가는 내용은 운영비에 대해서인데 이번에 운영비가 작년에 국회에서 많이 도와주셔서 처음으로 들어갔습니다. 그래서 올해 금년부터 운영비를 처음으로 지자체에 지원하는 걸로, 국비가 지원하는 걸로 이번에 됐습니다. 그리고 금년에 저상버스도 의무화가 됐고요. 많은 발전이 있었습니다. 그래서 우선은 이번에 처음 이게 시행되는 제도이고 해서 해 가면서 저희가 더 발전시킬 수 있지 않을까 이렇게 생각합니다.

○한준호 위원 아직은 직접적으로 시작되지 않은 것들도 있으니 지켜보면서 차근차근 진행하자는 말씀이신가요?

○국토교통부제2차관 어명소 저희도 강력한 의지를 갖고 있습니다.

○한준호 위원 지금 현재는 ‘자금의 일부를 지원한다’ 그리고 ‘지원할 수 있다’를 ‘지원하여야 한다’ 이렇게 바꾸는 내용인데 설치와 운영에 대한 자금이다 보니 운영비에 대한 부분이 지속적으로 들어가는 돈이니 혹시 여기에 대한 자금 부담을 느끼시는 것 아닙니까? 대략적으로 얼마나 들어간다고 예측하고 계신가요?

○국토교통부제2차관 어명소 그게 차량 한 대 당 한 1억 정도로 제가 알고 있습니다. 차량 한 대에 기사분들이 들어가 있어야 하기 때문에 기름값하고 해서 1억 정도 차량 한 대가 들어가는 걸로 알고 있습니다.

○한준호 위원 마지막으로 그냥 제 의견인데요.

천준호 의원안에서 지금 현재 시행령이 준비되고 있기 때문에 이 범위를 넓히는 것에 대해서는

현재 국토부가 준비되는 안으로 가되, 설치와 운영에 관한 부분에 있어서는 자금 지원 부분은 저희가 여기서 한 번 더 물려나게 되면 그간에 여러 가지 논의 또 대선이나 여러 큰 선거들에서 양당 간 정치인들이 했던 약속들을 저희 스스로 유예하는 꼴이 되는 게 아닌가라는 생각이 들고.

저는 정부 측에서도 조금 적극적으로 나오셔야 되는 게 아닌가 싶어서 의견을 드리자면 앞부분에 말씀하셨던 지역을 넓히는 부분에 있어서는 국토부 의견을 존중하고, 다만 16조에 있는 특별교통수단 운행 등과 관련해서 천준호 의원안으로 저희가 의결을 해야 되는 게 아닌가 의견을 드립니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님, 의사진행발언입니까?

○맹성규 위원 지금 위원님들 개별적으로 의구심을 갖거나 문제 제기하시는 것을 하게 되면 이게 이리 갔다 저리 갔다 할 개연성이 있거든요. 그래서 교통약자법이 내용도 굉장히 중요하고 의사결정을 해야 될 게 있으니 이종성 의원안부터 조항별로 논의해서 가부를 결론 내면 훨씬 더 효율적으로 되지 않을까 싶은데요. 저는 그 제안을 드립니다.

○소위원장 최인호 맹 위원님 말씀도 일리는 있습니다.

어떻게? 위원님들이 정해 주시면 순서대로 할까요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 순서대로 하시지요.

이소영 위원님은 2항과 관련돼서……

○이소영 위원 1항에 대해서……

○소위원장 최인호 그러면 일단 1항에 대해서 먼저 말씀해 주시고 정리한 다음에 2항으로 넘어가겠습니다. 이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○이소영 위원 1항 관련해서는 버스에 휠체어 탑승설비를 설치하고 거기에 대해서 지원할 수 있는 규정이 지금은 노선버스에 대해서밖에 없는데 전세버스까지 확장하자라고 하는 개정안이고 규정을 신설하는 건데 이것에 대한 전문위원 수정의견이 있는 거잖아요.

저는 전문위원 수정의견에 일단 동의하는 입장인데 23페이지에 있는 개정안과 수정의견을 비교해서 보면 1항은 전세버스 운송사업자가 탑승 편의시설을 설치할 수 있다. 2항은 이에 대해서 필

요한 비용은 대통령령에서 정하는 바에 따라 지원할 수 있다. 1항과 2항 다 재량적인 규정으로 되어 있습니다. 의무 규정이 아니기 때문에 어차피 재량적인 규정일 바에 국토교통부령으로 정하는 규모로 전세버스를 한정할 수밖에 없다고 하는 게 논리적으로 타당해 보이고요.

마찬가지로 비용 지원에 대해서도 대통령령으로 얼마든지 규모나 비중이나 여러 가지 조건들을 정할 수 있기 때문에 전문위원 수정의견대로 이 법안을 통과시키는 게 좋지 않을까 생각합니다.

○소위원장 최인호 고맙습니다.

1항과 관련해서 정동만 위원님 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 똑같은 내용입니다. 전세버스에 대해서 탑승설비 설치 지원하는 근거는 이동 편의를 위한 개정안에는 동의를 합니다마는 전문위원 검토를 보면 수천억 원 비용이 한꺼번에 지원되어야 되는 부분이지 않습니까? 거기에 대해서 국토부가 어느 정도 예상하고 있는지에 대해서 한번 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전세버스가 대수로는 4만 1500대가 있고요. 실제 전세버스 기사님들은 한 3만 4000명 정도 있습니다. 그런데 지금 저희가 노선버스에 대해서 휠체어 탑승설비 설치하고 있는데 임의 사항입니다, 의무 사항은 아니고.

그런데 요새 운수업체들이 굉장히 어렵다 보니까 그리고 실제 이걸 설치하다 보면 이게 매출에 영향을 주게 됩니다. 자리 6개를 빼야 하는 문제가 있습니다. 그래서 운수업체들은 굉장히 적극적으로 않는 문제가 있어서 지금 전세버스의 경우 휠체어 탑승설비를 운영하고 있는 대수는 21개 대수로 보이고 있습니다.

그런데 앞으로 이게 임의 사항이기 때문에 제가 봐서는 여기에 추계한 구천몇억 정도는 아닐 거라고 보고요. 아마 희망하는 업체 중심으로 이렇게 돼서 아주 많을 거라고 보지는 않습니다. 다만 앞으로 노선버스에 대해서 어떻게 할 건지, 이런 부분에 대해서는 우리가 검토를 해 나가야 할 사항이라고 봅니다.

○정동만 위원 국토부가 어느 정도 규모의 예산을 가지고 이렇게 할 것인지에 대한 어떤 대안은 있어야 되거든요.

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 1년에 한

20여대 이렇게 될 것으로 보고요. 그러면 20여대면 1대당 4000만 원 내외 됩니다. 10억 정도 이렇게 볼 거라고 보는데 이것을 단기간에 시범사업 형태로 하면서 우리 사회가 고속버스나 전세버스를, 장애인이나 교통약자를 어떻게 더불어 같이 갈 건지 그런 부분에 대해서 고민이 많이 필요할 것으로 보입니다.

○정동만 위원 특히 전세버스는 장거리를 가지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○정동만 위원 장거리로 가다 보면 안전이 가장 중요하다고 생각하는데 안전에 대한 어떤 대책이 있을까요?

○국토교통부제2차관 어명소 이것은 휠체어 탑승설비를 하면서 그런 부분에 대해서 같이 다 검토하게 됩니다.

○정동만 위원 예, 알겠습니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님.

○이소영 위원 차관님 말씀 듣다 보니까요 저는 1년에 20대 정도 10억 정도를 가지고 이걸 시범사업으로 시작하는 것에 대해서 이견이 있습니다만 그건 이 법안과 관련된 쟁점은 아니니까……

그런데 아까 정부 의견으로 시행일자를 6개월이 아니라 1년으로 하자고 말씀하셨는데……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○이소영 위원 그 정도 서서히 시작하는 계획이라고 한다면 1년이 아니라 6개월로 앞당기는 게 좋겠다는 생각이요. 아마도 추측하건대 14조의3 탑승설비의 규격과 기준을 국토부령으로 만드는 게 전문위원의 추가 수정의견인데 그 기준을 만드는 게 아마 시간이 좀 걸릴 거라 생각해서 그렇게 하시는 거라고 보입니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○이소영 위원 그런데 지금 말씀마따나 4만 1500대가 있는데 그중에 올해 이걸 시행한다고 해도 20대 정도로 시작하는 거니까 너무나 턱없이 부족하고 낮은 속도인 것이고요. 기준 마련하는 것은 사실 서두르면 충분히 기간 내에 할 수 있고 법이 시행되고 나서 또 시행령 마련하고 개편하고 하는 것은 또 여유가 확보될 수 있으니까요. 6개월로 동의를 해 주시는 게 어떨까 싶습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 알겠습니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님 먼저 손 드셨습니다.

○맹성규 위원 취지는 이렇게 갈 수밖에 없는데, 문제는 뭐냐 하면 4만 대 중에 국토부가 지금 생각하는 건 20대라는 거예요. 한번 고민을 해 보셔야 됩니다. 이게 법이 통과가 됐는데 말이 그렇지 4만 대에 20대면 안 하는 것보다는 나운데 실효성이 아마 거의 없을 거예요. 그래서 방향은 이대로 갈 수밖에 없다는 건 동의를 하고, 다만 실효성을 확보할 수 있는 방안을 국토부가 좀 더 고민을 하셔야 될 겁니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 활성화가 될 수 있도록 그렇게 하겠습니다. 저도 이 문제에 대해서 굉장히 관심이 많고요. 2002년, 2003년부터 이걸 도입할 때 제가 사무관이었습니다. 그래서 지금 안 돼서 굉장히 안타깝기는 한데 더 속도를 내고 활성화되도록 저희가 더 노력을 하겠습니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 질문인데요, 이 경우는 전세버스 회사들이 자기네가 몇 대의 전세버스에 이걸 설치하고 싶다고 요청이 있을 때 지원하는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○홍기원 위원 아까 차관님 말씀에 따르면 이걸 설치하면 좌석 6개를 줄여야 1대를 설치하는 것 같은데 그런 각도에서 보면 전세버스 회사들은 이것을 설치하려고 할 유인이나 인센티브 이런 건 없는 거네요?

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 이런 측면도 있습니다. 전세버스는 여행이나 이런 측면인데 장애인이나 교통약자가 있는데 모시고 같이 가고 싶은데 그분들 때문에 못 가는 수요도 꽤 있습니다. 오히려 그런 용으로 현장에서는 수요가 있다고 합니다. 전세버스 업체들은 오히려 이게 하나의 경쟁력 포인트가 된다고 합니다.

○홍기원 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 서일준 위원님 말씀해 주십시오.

○서일준 위원 조금 전에 맹성규 위원님도 말씀하셨지만 20대는 턱없이 부족한 것 같고요. 어차피 시범 실시하는 개념이라면 조금 더, 4만 대 중에 1%면 400대인데 0.5% 수준은 해야 되는 게 아닌가……

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 전세버스 업체랑 해서 수요조사를 받아서, 지금 아직 그런 작업은 못했습니다. 그렇게 해서 더 많이 확산될 수 있도록 하겠습니다.

○서일준 위원 예, 그럼요. 그렇게 해 주시기 부탁드립니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님이 먼저 손 드셨습니다.

○강대식 위원 차관님이 아까 전에 4만 1500대라고 했습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 그 속에, 우리가 일반적으로 생각하는 전세버스라고 하는 것은 관광버스 이거 말고 학생들 통학버스라든지 이런 것도 전부 다 전세버스에 포함되어 있는 겁니까, 안 되어 있는 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다. 포함되는 거고요.

○강대식 위원 포함되어 있는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그래서 사실은 출퇴근용으로 70% 정도가 전세버스가 이용되고 있습니다. 그런 분들은 수요가 적을 거고요. 아마 저희가 봐서는 실제 관광용으로, 지금도 제주도에 14대가 있고 이렇습니다. 관광용으로나 이런 데 많이 이용될 것으로 그렇게 봅니다. 그래서 실제로는 1만 대 범위 이내에서 수요가 발생되지 않을까 봅니다.

○소위원장 최인호 박정하 위원님.

○박정하 위원 이소영 위원님 말씀 주신 취지에 대해서는 100% 공감하는데 빨리 당겨서 하자, 1년보다는 6개월로 해서 당겨서 하자 그랬는데 지금 말씀 주신 것처럼 4만 대 중에 20대 정도밖에 시범이 안 되면 그걸 수요를 더 확대하는 시기도 필요하고 그다음에 기준을 애초에 잘 만들어 놓으면 나중에 늘리는 것은 크게 시간이 걸리는 게 아니잖아요.

그래서 차관님 6개월 괜찮다고 말씀하셨는데 혹여 준비하는 데 조금이라도 시간이 필요하면 원래 있는 것처럼 1년으로 하는 것도 크게 문제는 없을 텐데 너무 쉽게 답변을 하셔서 혹시 너무 촉박하게 하다가 기준에 또 문제가 생기고 애러가 생기고 하는 일이 없을까라는 우려 때문에 한번 여쭙요.

○국토교통부제2차관 어명소 저는 이렇게 답변드리는데 우리 실무자들은 1년이 필요하다는 기간곡한 의견입니다.

○이소영 위원 제가 발언권……

○소위원장 최인호 이소영 위원님.

○이소영 위원 그런데 이게 노선버스 관련된 규

정이 2018년에 개정이 돼 가지고 이미 몇 년 동안 시행이 되고 있어서……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○이소영 위원 규격은 다를 수 있겠지만 기본적으로는 완전히 새롭게 도입하는 설비는 아니여 가지고 추정컨대 어차피 지금 법안소위 통과하더라도 공포 후 6개월이기 때문에 노력하시면……

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 실무자들하고 열심히 해서, 지금부터 준비를 해서 6개월 내에 하도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 전문위원.

○전문위원 최용훈 전문위원입니다.

소위 자료 10페이지하고 11페이지, 12페이지에 보면 특별교통수단 휠체어 고정설비 기준이 있으니까요. 이소영 위원님이 말씀하신 것처럼 이런 걸 적용하면 6개월도 가능하지 않을까 생각됩니다.

○한준호 위원 스탠더드 기준들이 다 있으니까요.

○소위원장 최인호 차관님께서 노력하신다고 하시니까 6개월로 당기는 안에 대해서 대체로 공감하시는 것으로 정리해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 1항과 관련해서는 이 정도 논의하면 충분하다고 생각하고 그렇게 정리하도록 하겠습니다. 그러면 1항은 넘어가고 2항에 대해서 위원님들 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 차관님, 2항 천준호 의원님 안중에 16조 제5항, 단서 조항을 삭제하잖아요, 운영 범위?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○맹성규 위원 왜 이 개정안이 나왔다고 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 특별교통수단에 대한 문제점으로 인접 시도, 아니면 인접 시군 간에 운행이 안 되다 보니까 그 지역 내에서 운행, 만약에 휠체어 장애인 다른 지역가면 올 때 못 오게 되고 굉장히 불편한 문제점이 있었습니다. 그래서 장애인 단체들이 계속 문제 제기해 왔던 사항인데 이번에 저희가 시행령을 개정해서 그 불편을 많이 개선하려고 합니다.

○맹성규 위원 이게 개정이 필요하다, 당연히 공감은 하시는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○**맹성규 위원** 그래서 국토부가 준비하고 있는 게 시행령 개정을 통해서 보완하려고 하시는 거잖아요? 내가 검토의견에 나와 있는 자료를 보니 이 시행령에는 웬만한 게 다 들어가 있는데 이 내용을 법으로 담으면 왜 안 되지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런데 지금 법에 있는 내용은 조금 과도한 측면도 있습니다. 인접 시도까지 이렇게 운행하도록 하는 내용이 예컨대 인접 시도가 되면 경기도 안성에서 강원도까지 가야 되는데 안성에서 강릉까지 가게 되면 이게 굉장히 거리가 멀어지고, 그러면 지금 현재 특별교통수단의 보유 대수나 이런 걸 봤을 때 다른 사람들도 이용을 하지 못하게 되고, 아직 저희가 그렇게까지 검토해 본 적은 없습니다. 그래서 우선 특별교통수단의 보유 대수나 이런 걸 봐서 앞으로 점차적으로 확대해 나갈 것으로, 저희는 그게 더 바람직하다고 생각합니다.

○**맹성규 위원** 지금 차관님이 그렇게 설명을 해주시면 이 법을 개정하려는 취지로 봤을 때 누구나 공감을 하고 개정을 해야 된다고 하는데 그러면 시행령으로 하게 되면 지금 불편한 것이 다 해소되지는 않잖아요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 상당 부분 해소될 거라고 생각합니다.

○**맹성규 위원** 그러니까 상당 부분이 어느 정도 인지 차관님도 명확하게 말씀하시기가 어렵지 않습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 지금 장애인단체에서 그동안 제기해 왔던 여러 문제점들이 저희는 대부분 해소될 것으로 봅니다.

○**맹성규 위원** 저는 기본적으로 이 문제는 어떤 형태로든지 간에 해결을 해야 되기 때문에 해결 접점은 찾아야 된다고 생각을 하고 있고요. 지금 법 개정을 하게 되면 국토부가 제시한 그 기준도 사실은 과한 방어 논리다, 과한 논리라고 저는 판단이 되거든요.

이상입니다.

○**소위원장 최인호** 강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○**강대식 위원** 이게 지금 쉽게 얘기하면 장애인 콜택시지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**강대식 위원** 장애인콜택시가 우리 지역도 한번 보니까 대기자는 상당히 많은데 이거 수요하고 공급 문제 때문에 그렇습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 수요·공급 문제도 있고요. 그래서 여기 법안에도 있지만 장애인 단체들은 정말 필요한 휠체어 장애인인 제일 우선적으로 이용하게 해 달라고 요청을 하고 있습니다.

○**강대식 위원** 그렇지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런데 지역별로 보면 휠체어 장애인이 아닌 사람들이 이용하게 한다든지 해서 이용을 다 다른 방법으로 하고 있습니다. 그러다 보니까 휠체어 장애인들이 30분을 기다린다는지 이런 여러 가지 지역별로 차이가 있어서 이번에 그런 내용도 여기에 우선적으로 고려해야 한다 그런 내용이 들어가 있습니다.

○**강대식 위원** 이 문제를 해결하기 위해서 지난 1월에 시행령 개정이 있었지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○**강대식 위원** 시행령 개정을 다시 상향 입법한다고 하는 게 지금 우리가 크게 실익이 있는지가 부분도 한번 전문위원 검토보고도 있었지만 있어 봐야 되겠다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 저는 의미가 있다고 봅니다. 그러니까 저희가 당초에는 내부 가이드라인으로 운영을 하다가 그걸 시행령으로 끌어올렸는데 법에서 이렇게 해서 장애인 특별교통수단이 우선은 제일 필요한 사람한테 이용되게 하는 게 필요성이 있다고 봅니다.

○**강대식 위원** 그리고 지금 이동지원센터 의무지원 관련 부분 해 가지고 올 7월부터 이거 시행될 예정 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**강대식 위원** 그렇지요? 예산 편성도 돼 있고?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 올해부터 됐습니다.

○**강대식 위원** 이 제도가 아직 시행되지도 않았는데 법 개정을 한다, 한번 해 보고 잘못된 게 있으면 법을 개정해도 충분하지 싶은데 먼저 앞서가는 것은 아닌가 싶어요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 저도 위원님과 같은 생각입니다.

○**강대식 위원** 이동지원센터 자금 지원 문제도 올 예산이 다 편성되고 올 7월부터 예산이 나가는데 이걸 해 보지도 않고 법 개정부터 이렇게 한다고 하는 게, 경과 등을 조금 살펴보고 이후에 논의하는 것도 늦지는 않다 본 위원은 그렇게 생각을 합니다. 그에 대한 차관님 의견은 어떠세요?

요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 저도 위원님 생각과 같은 생각이고요. 올해 처음으로 이동지원센터에 국가가 지원하는 예산을 지원하게 됐습니다. 그래서 처음으로 힘들게 들어갔는데요. 앞으로 예산이 더, 이걸 더 발전시키면서 앞으로 발전시켜야 할 과제라고 생각합니다.

○**강대식 위원** 이상입니다.

○**소위원장 최인호** 박정하 위원님.

○**박정하 위원** 차관님, 지금 강대식 위원님 말씀 주신 것처럼 금년도 7월부터 지원하는 전체 규모가 어느 정도나 돼요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 238억입니다.

○**박정하 위원** 그러면 전체 100%를 지원했을 경우에 비해서 몇 %나 되는 거지요, 어느 정도?

○**국토교통부생활교통복지과장 최정민** 담당 과장, 생활교통복지과장 최정민입니다.

지금 차관님께서 대당 운영비가 한 1억 정도 된다고 이전에 말씀 주셨는데 해당 지자체마다 굉장히 다릅니다. 그 레인지(range)가 굉장히 넓어서 특정 지자체는 대당 한 4000만 원 정도 들기도 하고 서울같이 많이 활성화가 된 곳은 1억 가까이 들고 있습니다.

그래서 저희가 평균 정도로 해서 6000만 원 정도로 하고 있는데요. 거기서 특별교통수단이 2021년 기준 4100대 정도 됩니다. 그 수를 곱하면 되는 것이라서 대략 하면 한 2500억 정도 소요된다고 보실 수 있을 것 같습니다.

○**박정하 위원** 그러니까 보유하고 있는 지자체별로는 동일하게 지원이 되는 거고요?

○**국토교통부생활교통복지과장 최정민** 일단은 저희가 올해 최초로 할 때는 동일하게 지원하려고 하고 그 이후에는 운영 실적에 따라 차등지원을 하려고……

○**박정하 위원** 동일하게 지원이 되는 거고 지자체별로 운영 실적이 다를 수도 있고……

○**국토교통부생활교통복지과장 최정민** 예, 다를 수도……

○**박정하 위원** 현지 상황에 따라서 이게 잘 운영이 될 수도 있고 안 할 수도 있고 또 다른 부분이 필요한데 그 지원이 규정상 없어서 안 될 수도 있고 그렇지요?

○**국토교통부생활교통복지과장 최정민** 예, 그렇습니다.

○**박정하 위원** 그러면 시행 과정을 좀 한번 봐

야 되는 게 맞지 않겠어요, 강대식 위원님 말씀 주신 것처럼?

마치겠습니다.

○**소위원장 최인호** 한준호 위원님.

○**한준호 위원** 정부의 시행과 입법적 제도를 마련하는 것은 차이가 굉장히 큰 문제지요. 그러니까 시행을 통해서 앞으로 이러이러한 일들이 있을 것이고 이를 통해 가지고 재정이든 아니면 효과든 이런 걸 확인을 하겠다는 시행이 한 부분이 있는 것이고 이 제도를 도입하자라고 이야기했던 지난 20년간 얘기했던 것은 이것은 법으로 담아서 장애인들의 이동 편의를 보장하자라고 제도적으로 만드는 거 아니겠습니까?

지금 정부 측에서 얘기하고 있는 대로 아직 예산이 집행도 되지 않았고 운영비가 또 국비 지원 의무 도입은 지금 상태에서 논의하는 것이 맞지 않다고 하는 건 저는 이견 같이 이야기할 거리는 아니라고 봐요.

기본적으로 이 법을 도입하기 위해서 노력했던 취지를 살리기 위해서는 제도를 만들어야 되는 겁니다. 그간 노력했고 양당이 여기에 대해서 크게 이견이 없는 걸로 알고 있는데 이 부분에 대해서는 저희가 입법은 입법대로 진행을 하고 정부의 시행은 시행대로 보면서 추후에 입법들이 또 정부의 시행들과 관련해서 제도적으로, 법적 제도로 저희가 뒷받침이 되는 것 아니겠어요?

저는 그래서 이 부분을 정부의 현재 지금 시행령과 관련해서 시기를 기다리자라고 하는 것은 단순히 입법 취지에 맞춰 생각을 해 본다면 이 법 자체를 유예하자 정도로밖에는 해석이 안 된다고 생각을 하고 있고 그런 측면에서는 긍정적으로 위원님들께서 생각을 하셔서 이번 기회에 이 법을 저희가 마무리짓는 게 어떤가라는 의견입니다.

○**소위원장 최인호** 이소영 위원님.

○**이소영 위원** 일단 이게 시행 예정인 법이 있는데 시행해 보기 전에 또 거기에 대한 개정안, 유사한 범위에 대한 개정안을 논의하는 게 맞는가, 아니면 조금 더 지켜보는 게 맞는가 하는 논의가 지금 있는 것 같은데 이게 보면 오늘 논의하는 개정안의 여러 부분 중에 가령 27페이지에 있는 첫 번째 쟁점 같은 경우에는 지금은 이 교통약자지원센터를 운영하는 주체가 개정안에 따르면 시장·군수로 되어 있는데 시장·군수는 자기 지자체 범위 내에서만 어쨌든 예산이나

인력을 운용하려고 할 테니까 인근 지역에 대해서까지는 이것을 추가적으로 이용할 수 있게 해야 되는 거 아니냐라고 하는 쟁점으로 저는 이해를 하고 있고.

그런데 올해 7월 19일부터 시행되는 내용은 사실 이것과 완전히 쟁점이 동일하지는 않고 시·도지사 같은 광역 단위에서 이 연계를 활성화하기 위한, 이것은 인근 지자체가 아니라 사실은 더 먼, 예컨대 수원하고 남양주, 인근 지자체가 아니지만 그러면 남양주를 가고 싶은 장애인 어떻게 할 것인가, 이 연계시스템을 만들기 위한 센터를 설치하라는 것이고 만약에 이걸 설치하는 차제에 광역 단위에서 광역이동지원센터를 임의적으로 만드는 경우에는 시장·군수가 별도로 설치하지 않아도 될 수 있는 근거 규정을 2항에 마련한 것이고 이런 광역 내에서의 연계성을 높이는 차원의 내용으로 저는 알고 있거든요. 26페이지에 있는데요.

그렇기 때문에 사실은 이 광역 단위에서의 환승 연계를 지원하기 위한 센터가 설립이 되고 이런 부분들이 운영된다고 하더라도 사실 지금 논의되고 있는 5항의 개정안, 그러니까 시·도지사가 이 교통약자지원센터를 운영하는 경우에 인근, 예컨대 수원의 인근인 의왕이랄지 군포랄지 이런 곳까지 이동을 원활하게 할 수 있게끔 하는 의무를 부과하는 것하고 상충되는 문제라고 생각되지 않습니다.

그래서 기존의 시행 예정인 광역 단위의 연계성을 높이는 것에 더해서 시·도지사가 운영하는 센터에 인근 지역 지원 의무를 추가한다라고 하면 사실 장애인들 입장에서는 저희가 익히 알고 있는 주변으로 이동하기 어려운 그 문제가 굉장히 획기적으로 해소될 수 있는 부분인 것 같습니다.

그래서 논의의 필요성은 있다라고 저는 생각이 됩니다. 구체적인 이 5개 쟁점 관련해서는 저도 의견이 있는데 제가 너무 긴 시간을 할애하는 것 보다는 먼저 그 부분에 대한 의견을 좀 드립니다.

○박정하 위원 교통약자법 작년에 할 때 전문위원님, 혹시 이게 지금 우리가 논의하고 있는 의무 규정이 아니라 임의 규정으로 둔 이유가 있나요?

○전문위원 최용훈 작년에는 제가 전문위원을 안 해 가지고……

○국토교통부제2차관 어명소 제가 그때 있었습

니다. 제가 그때도 참여를 했었는데요. 이거에 대해서 토론을 굉장히 많이 했었습니다. 토론을 해서 그때 이렇게 지원할 수 있다 규정으로 들어갔고요. 그다음에 아까 말씀드렸던, 이소영 위원님이 말씀하셨지만 이동지원센터는 광역시·도 단위로 다 두게 돼 있고요. 그다음에 앞으로 저희 시행령 개정안에 따르면 시도 내에서는 다 이동이 됩니다. 그리고 시도에서도 시도를 벗어날 때 시도에 연접하고 있는 시군에 대해서도 이동이 되게 됩니다, 앞으로는.

그래서 아까도 말씀드렸지만 그동안에 제기됐던 여러 문제점들이 대부분 해소된다는 말씀을 드리고요. 이 부분에 대해서 정말로 많은 토론이 있었다는—아까 지원하여야 한다, 지원할 수 있다를—그 말씀을 드립니다.

○맹성규 위원 차관님, 그렇게 말씀하지 마시고 그냥 있는 그대로 얘기를 하세요. ‘지원하여야 한다’ 그러면 기재부가 반대해서 안 된다고 얘기하시면 되는데 그걸 뭘 그렇게 복잡하게 얘기를 해. 설득이 안 된다는 거 아니야, 관계부처 간 협의가. 그렇잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 그때 그런 부분에 대해서도 위원님들이 말씀을 하셨습니다.

○맹성규 위원 지금도 마찬가지인 거 아니에요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 국비 지원이 얼마나 늘어난다고 했습니까, 아까 전체?

○전문위원 최용훈 238억입니다.

○소위원장 최인호 그것은 시범이고 총 했을 때 기재부 반대가……

○국토교통부제2차관 어명소 2400억인데 이게 계속 늘어나게 됩니다. 늘어나게 되고 기재부는 기본적으로 이게 지역별로 특별교통수단을 이용하는, 아까도 말씀드렸지만 휠체어 장애인을 우선적으로 하는 데도 있는 반면에 노인들도 쓰게 할 수 있게 하는, 이게 지역별로 다 다릅니다. 그래서 그런 부분에 대해서도 좀 종합적인 검토가 필요하다는 의견을 갖고 있습니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님.

○이소영 위원 자금 지원 관련된 부분에 있어서는요 33페이지 관련된 논의인데 그러니까 문구를 자세히 보면 우려하시는 부분하고 이 법안 심의하고는 좀 다른 내용이라는 것을 아실 수 있을 것 같은데, 그러니까 7월 19일에 시행 예정인 문구는 ‘자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에

따라 지원할 수 있다' 이렇게 돼 있거든요.

그러니까 이 말인 즉슨 일부는 지원할 수 있는데 전부는 불가능한 거지요. 그런데 일부를 얼마큼 지원을 해야 되는지, 할지 말지 여부는 대통령령으로 위임되어 있는 거니까 정부에 나름의 재량이 확보되어 있지만 전부를 지원할 수 있는 재량은 없는 문구입니다.

그런데 이 개정안을 보면 '자금을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원하여야 한다'라고 하는 거기 때문에 대통령령으로 정하는 바에 따라서 전부를 지원할 수도 있고 일부를 지원할 수도 있는 거지요. 지원하지 않는 것은 선택할 수 있는 재량이 없지만 전부는 일부든 일부를 어떤 비율로 할지는 정부한테 재량권이 있는 규정인 겁니다.

그래서 이 내용을 볼 때 규정이 이렇게 바뀐다고 해서 정부에 갑자기 전부를 지원해야 되는 의무가 생긴다거나 말씀하시는 비용 전체에 대한 재정 부담이 이 규정 개정만으로 바로 생기는 것이 아니라 어떻게 보면 기존에는 전부를 지원할 명분이나 필요성이 있다고 하더라도 정부는 그걸 선택할 수 있는 방법이 없는 건데, 차단되어 있는 건데 그 범위까지도 정부의 재량권이 생기는 측면이 있는 개정안이라고 저는 보이거든요.

그래서 그런 점을 볼 때는 이 규정도 대통령령으로 정부가 재량권을 행사할 수 있기 때문에 긍정적으로 검토할 수 있는 게 아닌가 생각이 듭니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 질문 겸 의견인데요. 지금 27페이지 이 단서조항 갖고 얘기하는 거잖아요.

○소위원장 최인호 이동지원센터 자금 의무지원은 33페이지고요.

○홍기원 위원 그러니까 이것에 대해서 국토부는 대통령령으로 상당 부분 교통약자의 수요를 충족할 수 있는 내용으로 고치고 있다 그렇게 얘기하는 거잖아요.

27페이지 5항의 단서조항을 보면 이게 만약에 통과되면 조금 문제될 소지는 있는 것 같아요. 뭐냐 하면 인근 특별시·광역시·도까지로 하게 되면 예를 들면 강원도의 최북단에서 경상북도의 최남단까지는 지원을 해 줘야 되는 건데 경기도의 최남단에서 전라북도의 최북단은 안 되는 거거든요. 그런데 거리상으로 보면 강원도의 최북단에서 경상북도의 최남단이 경기도의 최남단에서 전라북도의 최북단보다 최소한 서너 배는 더

길 거예요. 그런데 그런 것은 지원을 해 주는데 인근 광역시·도가 아니라고 안 해 주게 되면 나중에 그런 문제 제기가 생겼을 때 설명하기가 어려울 겁니다. 그래서 이 5항 자체가 조금은 형평성이나 문제의 소지가 있는 것으로 보여요.

만약에 대통령령으로 넣는 것보다 법률에 규정하는 게 맞다고 치면 국토부가 대통령령으로 넣으려고 하는 것을 여기 법률에 넣는 것을 검토하는 게 오히려 합리적일 것 같다 그런 생각이 듭니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 우리가 여기서 시간도 한정적인 시간이고 계속 논의……

국토부 최종 의견 한번 들어 보고……

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 아까도 말씀드렸지만 우선 이게 아직 시행이 안 됐고 그래서 그런 점을 감안해서, 그리고 이 부분에 대해서 작년에 정말 위원회에서 논의를 굉장히 많이 해서 어렵게 통과된 법안입니다. 그래서 우선은 시행을 하고 저희가 적극적으로 특별교통수단의 활성화, 운영이 더 잘되도록 노력하겠다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 서일준 위원님.

○서일준 위원 현행 법령이 시행은 금년 7월인데 언제 개정이 됐어요?

○국토교통부제2차관 어명소 22년 1월 18일인데……

○서일준 위원 작년 1월 달에? 1년 조금 지났네요.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○서일준 위원 그래서 저도 그 이야기를 하고 싶은 겁니다. 똑같은 상임위에서, 똑같은 21대 국회에서 1년도 안 돼서, 불과 1년 전에 하고 금년 7월부터 시행하겠다고 심도 있게 했는데 시행도 하기 전에 법부터 개정한다는 것은……

사실 저의 개인적인 생각은 궁극적으로는 지역 제한 없애야 된다고 봅니다. 우리 경제 사정이 되고 한다면 충분히 장애인을 위해서 전국을 다 풀어야지 인접 시도 이것은 지금 필요없다라고 보고요. 그렇게 하면 조금 전에 홍 위원님 말씀처럼 그런 불합리한 점이 나올 수 있으니까.

그래서 저는 이것을 한번 시행을 해 보고 나서 어떤 문제점이 나오는지, 그래서 그것을 또 공감대를 찾아 가지고 개정하는 것이 바람직하지 않느냐 그렇게 봅니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님, 이제 마지막 발언으로 하고 한번 1차 정리를 해 봅시다.

○이소영 위원 저는 앞서도 말씀드렸지만 시행 예정인 법이 있기 때문에 이것을 나중에 논의하자라고 하는 것에 대해서는 동의하기가 어렵습니다. 특히 지금 장애인 이동권이 제약되는 데다가 이에 대한 논의나 개선이 너무 더딘 문제 때문에 우리가 사회적인 갈등비용이 굉장히 많이 발생하고 있는 것도 사실이고, 모두가 인정하고 있는 거라고 생각하고.

사실 그런 이유 때문에 바로 1월 30일, 지난달이었을 텐데 대통령 소속 국민통합위원회에서도 이 문제 개선에 대해서 논의가 되고 중점 정책으로 발표가 된 것으로 기사 검색이 되더라고요. 그래서 장애인 이동권 개선에 대한 전폭적이고 빠른 추진, 국회에서 나서서 무언가를 개선해야 되는 필요성은 너무나 크다고 생각이 들고.

저도 처음에는 이게 시행 예정인데 논의하는 사례가 있을까 해서 찾아봤더니 여러 건이 검색 되더라고요. 우리 국토위만 하더라도 자동차관리법을 20대 국회에서 한번 개정을 했다가 다른 방향으로 또 개정을 하고 그렇게 짧은 시간 안에 통과시킨 사례가 있었어요.

또 시행이 7월인데 이것을 한번 효과를 보고 나서 개정안을 다시 논의하자라고 하면 사실 굉장한 지연이 예상됩니다. 왜냐하면 1~2년 또는 2~3년 정도는 효과를 봐야지 논의가 가능하다는 논리도 충분히 같은 논리에서 성립이 가능한 것이고 또 21대 국회 임기 마무리되고 22대에서 상정되고 논의되고 그러면 사실 3~4년 이후에나 다시 개선의 논의가 시작될 수 있다는 우려가 충분히 제기될 수 있다고 보거든요. 그래서 나중에 얘기하자라는 것보다는 조금 더 논의를 이어 갔으면 하고.

또 쟁점이 되는 1·2번 항목뿐만 아니라 이 법안에 보면 지금 장애인 콜택시 같은 경우에 다른 이동수단을 이용할 수 있는 분들도 수평적으로 휠체어 장애인하고 동일하게 이용할 수 있는 게 사실 휠체어 장애인들이 콜택시를 이용 못 하는 되게 중요한 원인 중의 하나인데 휠체어 장애인한테 우선적인 이용 권한·권리를 준다거나 하는 부분들도 이 내용에 포함되어 있어서 이런 것들은 시행 예정이고 이런 것과 관계없이 새로운 쟁점으로 충분히 더 논의할 만한 부분이라고 생각 되거든요. 그래서 그런 점에서는 이것을 사장시

키지 않고 중요한, 의미 있는 부분이라도 통과를 시켰으면 하는 생각입니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님 해 주십시오.

○한준호 위원 저도 그냥 보태서 한 말씀만 간단하게 드리면, 법이 담고 있는 것은 지금까지 기존에 저희가 논의해 왔던 장애인들의 이동편의를 넓히자라는 취지들이 담겨 있는 것이고 또 작은 부분에서 지금 기재부 설득을 못 하는 부분은 저는 이렇게 생각을 해요. 그러니까 법은 바꾸니를 짜는 건데 그 안에 담을 것들이 지금 현재 얼마든지 재량이 대통령령으로 정해져 있고 이 바꾸니 크기가 얼마가 될 것인가 저희가 법으로 정하는 것 아니겠습니까? 그런데 이 부분을 저희가 기재부 눈치 때문에 멍청멍청할 이유는 없다라고 생각이 들고.

이소영 위원님 방금 말씀하신 것도 있지만 그 외에도 저희가 이 법안에서 담고 있는 장애인들의 이동편의를 넓히기 위한 여러 가지 안들이 들어 있는데 이것을 몇 가지 쟁점이 된다고 해서…… 오늘 실제 저희가 다뤄야 되는 법안들 중에 그다지 쟁점사항들이 많아 보이지는 않습니다. 아마 이게 가장 큰 쟁점사항일 거라 항목별로든 아니면 이 안에서 수정 제시를 할 수 있는 부분이든 그런 것들을 같이 논의했으면 좋겠다는 생각이구요.

16조에 대해서 한 말씀만 더 드리면, 아까 이소영 위원님 말씀하셨지만 ‘자금의 일부’를 ‘자금’으로 고치고 ‘지원할 수 있다’를 ‘지원한다’로 고치는 것 자체에는 저는 큰 문제가 없다라고 생각을 합니다. 기재부 충분히 설득을 할 수 있다고 봐요. 왜냐하면 ‘대통령령으로 정하는 바에 따라’라고 이미 이 안에서 재량권이 주어지고 있기 때문에.

앞으로 어떠한 교통수단들이 어떻게 발달될지 모르는데 저희가 후속적으로 따라가는 법조차도 이렇게 좁게 따라가서는 안 된다는 생각이라서 ‘자금을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원하여야 한다’ 정도로 의무로 담아 두고 바꾸니를 크게 쥔 다음에 나중에 예산에서 다시 조정을 하면 되는 것 아니겠습니까? 그래서 저희가 법을 만드는 데 있어서는 너무 편협하고 좁게 갈 필요가 없다는 생각입니다.

○홍기원 위원 제가……

○소위원장 최인호 잠시만요, 시간이 너무 경과 되는데……

○**홍기원 위원** 아니요, 16조 7항 한준호 위원님이 말씀하신 게……

○**소위원장 최인호** 일단 말씀 듣고 이걸 어떻게 처리할지, 오늘 계속 심사를 할지 아니면……

○**맹성규 위원** 심사해야지요. 결론 내야지요.

○**소위원장 최인호** 그러려면 좀 뒤로 넘기는 방법이 있고.

○**맹성규 위원** 아니, 이것 1항 2항 해 가지고 결론 내면 돼요.

○**소위원장 최인호** 일단 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 저도 조항별로 합의되는 것을 먼저 통과시키는 것에 찬성하고요.

○**맹성규 위원** 그렇지요.

○**홍기원 위원** 제가 지금 말씀드리려고 하는 것은, 한준호 위원님은 ‘자금을 지원하여야 한다’로 하더라도 대통령령으로 정하는 바에 따라 하는 것이기 때문에 일부만 해도 되는 것으로 이렇게 말씀하신 것 같은데……

○**한준호 위원** 그건 아니에요.

○**홍기원 위원** 그런 것 아니에요?

○**한준호 위원** 이대로 가야 된다는 거예요.

○**홍기원 위원** 그러면 이렇게 되는 거예요. ‘소요되는 자금을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원하여야 한다’ 그러면 소요자금을 다 지원하는 거예요. 대통령령으로 일부만 하도록 뭐 이렇게 바꾸는 게 아니고 여기서 ‘대통령령으로 정하는 바에 따라’라는 것은 소요되는 자금이 얼마인지 또 어떠한 방식으로 할지 등등 그런 것을 대통령령으로 정한다는 것이지 자금 등에서 대통령령으로 한정해서 지원하도록 하는 그런 취지는 아닐 거예요, 법문 자체가.

그래서 만약에 말씀하신 취지가 개정안대로 하더라도 대통령령에 따라서 일부만 지원할 수 있는 것으로 했다고 하신다면 그것은 법문의 해석과는 좀 다른 것 같다 그런 말씀 드리는 겁니다.

○**이소영 위원** 위원장님, 짧게만 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 예.

○**이소영 위원** 제가 사실 처음에 그 부분을 말씀드렸는데 홍기원 위원님 말씀 듣다 보니까 일리가 있고요. 그러니까 ‘자금을 지원하여야 된다’라고 하면 그게 전부로 해석될 여지는 있을 것 같습니다, 아무리 대통령령으로 정하는 범위라고 하더라도. 그래서 그렇게 한다고 하면 어차피 대통령령이라고 하는 제한이 지금 현재도 있는 상태인데 임의인 거니까 ‘자금의 일부를 대통령령

으로 정하는 바에 따라 지원하여야 한다’라고 저희가 수정 의결을 하더라도 의미 있는 진전이 될 것 같다는 말씀을 드립니다, 일단 문제의식에 공감하면서.

○**맹성규 위원** 위원장님!

○**소위원장 최인호** 예, 맹 위원님.

○**맹성규 위원** 지금 이것을 우리가 여기서 오늘 의결을 해야 된다고 저는 보고요. 그래서 제16조 5항하고 제16조 7항에 쟁점이 있는 것 같으니까 5항하고 7항을 개별적으로 해서 위원님들의 의견을 물어서 의견을 한번 모을 수 있으면 모아서 그냥 의결을 하는 것이 바람직할 것 같습니다, 뒤로 보내는 것보다.

○**소위원장 최인호** 지금?

○**맹성규 위원** 지금요. 어차피 나중에 논의해도 똑같잖아요.

○**소위원장 최인호** 지금은 의견이 조금 대립 중인데……

○**강대식 위원** 이것도 다수결로 해야 됩니까?

○**맹성규 위원** 그러니까 의견을 모을 수 있으면 모으고 의견이……

○**소위원장 최인호** 잠시만요, 알겠습니다.

방금 이소영 위원님께서 마지막 말씀하신 그 대안에 대해서 어떤 생각이신지……

○**강대식 위원** 위원장님, 저희들이 교통약자에 대한 그것을 반대한다고 하는 그 자체가 아니고 시행령에 있는 그걸……

지금 쟁점이 두 가지잖아요. 5항 그 부분은 저희들도 어떻게 해 가지고 여기서 도출되는 그런 부분에 대해서 찬성한다 하지만 이동지원센터 의무지원 문제 이런 문제는 말이 안 나오고 있잖아요. 이 부분은 우리가 약간은 한번 토론을 해 봐야 되는 그런 상황인데……

○**맹성규 위원** 그러니까 위원님, 5항하고 7항을 별도로 해서 위원님들 의견을, 중지를 한번 모아 보자고요. 이것을 그냥 다 뒤로 보내서 안 하는 것보다는 의견을 모아서 조금이라도 앞으로 진전하는 게 더 바람직할 것 같다. 왜냐하면 이것을 뒤로 보낸다고 해결될 문제가 아닐 것 같거든요.

○**강대식 위원** 그렇겠지요. 뒤에 보내 놓고 또 이렇게 하면 또 그것도 문제 아닙니까?

○**맹성규 위원** 그러니까 5항하고 7항을 한번 위원님들 의견을 물어서 그렇게 하시지요.

○**박정하 위원** 위원장님, 한 가지만 차관님께 여쭙게요.

사실 저는 들어온 지 얼마 안 돼서 실상을 잘 모르지만 보면 각 시도별로 차등이 있는 것 같아요, 현장에서 행정업무를 하는 환경이나 방식이나 수행도가.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○박정하 위원 그래서 이것을 임의규정에서 의무규정으로 하면, 가령 제대로 100% 효과를 내지 못하는 시도가 또 요구를 해서 예산을 받아내고 그 예산이 잘못 쓰이는 경우들이 더러 있잖아요. 그래서 그게 걱정되는 부분이에요. 그러니까 ‘지원하여야 된다’라고 해서 소위 말하는 역지성 예산이 반영되거나 이렇게 해서 잘못 쓰여지거나 이런 경우도 더러 있을 것 같아서 저는 이것을 국토부의 검토사항, 그래서 시범사업을 한번 해 보고 난 다음에 집행을 하는 게 더 낫지 않겠느냐라는 생각이거든요.

○국토교통부제2차관 어명소 아까도 말씀드렸지만 이동지원센터에 대한 국비 지원이 올해 처음으로 지원되는 사항입니다. 그래서 저희도 시행을 해 보면서 더 지원 범주…… 거의 운영비의 10% 정도 저희가 지원을 하고 있습니다. 그래서 앞으로 이것이 얼마나 효과가 있는지 평가를 한 다음에 하는 게 바람직하지 않은가 하는 게 저희의 입장입니다.

○소위원장 최인호 그러면 맹성규 위원님 말씀대로 16조 5항에 대해서 먼저…… 아까는 위원님들 의견이 좀 엇갈렸습지만 정부 재량권 전제돼 있다, 그러므로 의무화해도 된다 만다 그 입장인 것 같은데 위원님들 의견을 간단하게……

이소영 위원님.

○이소영 위원 일단 첫 번째는 27페이지의 5항 현행하고 개정안을 비교해 보면 현행은 운영의 범위를 인근 시도까지로 할 수 있다 이렇게 되어 있어서…… 아까 그런 케이스 있잖아요, 인근하고 원격하고. 그런데 실제 현행 규정을 놓고 보면 인근은 할 수 있다 되어 있기 때문에 원격은 할 수 없는 걸로 저는 해석되거든요. 인근은 할 수 있고 원격은 할 수 있다 규정조차도 없는 거지요.

그런데 개정안을 보면 인근은 하여야 하는 거기 때문에 의무가 있고 원격은 할 수도 있고 안 할 수도 있고. 빈 공간으로 공백으로 블랭크로 남아 있는 거지요. 그래서 아까 우려를 제기하신, 이렇게 하면 오히려 원격의 경우에 할 수 있는 근거가 없어지는 것 아니냐라고 하는 것은 저는

좀 다르게 보고요. 그런 의미에서 그 우려는 없다고 생각하고.

두 번째는 이게 시행령으로 충분히 할 수 있는데 굳이 법으로 해야 되느냐 하는 거는 법에 두면 조금 번거롭거나 하는 부분은 정부 입장에서 있을 수 있지요. 그런데 시행령으로 하는 게 법으로 하는 것보다 훨씬 더 바람직한 경우는 예컨대 어떤 구체적인 요율을 정한다거나 자주 바뀌어야 되는 어떤 품목을 정한다거나 하는 것은 분명히 법에 두는 것보다 시행령에 두는 게 더 이로운 경우들이 많은데 사실 지금 이 5항 쟁점에서의 내용은 큰 방향을 정하는 문제이거든요. 그래서 이런 내용들 같은 경우에는 사실 시행령에만 맡겨 두는 것보다는 법에서 방향을 정해 주는 것이 일관되고 통합적이고 예측 가능하게 정책을 운영할 수 있는 것이기 때문에 정부에서 얘기하시는 것처럼 시행령에서 잘하고 있고 잘할 수 있으니까 법으로 하지 말자라고 하는 것에 대해서 제가 이견이 있는 이유는 바로 그 부분입니다. 그래서 그런 점을 고려해 주시면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견……

○맹성규 위원 제가 잠깐……

○소위원장 최인호 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 차관님, 지금 개정안은 ‘인근 특별시·광역시·도까지 하여야 한다’로 돼 있잖아요. 그런데 국토부 의견을 보면 개정안보다 운영범위를 더 확대한 시행령을 개정했다잖아요, 실질적으로. 그렇지요? 그러면 국토부 의견대로, 이 개정안대로 시행령이 이렇게 운영이 되면 법률적으로 개정안보다 정말 효과가 있게 운영될 수 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 조금 내용이 다르다고 봅니다. 그러니까 이것은 국토교통부 의견이 개정안보다 운영범위를 확대하여 이미 시행령에 반영 중으로…… 이것은 꼭 맞다고 할 수는 없겠습니다.

그러니까 지금 법률 개정안은 인근 시도까지 무조건 확대하여야 한다 이렇게 되어 있기 때문에 아까 홍 위원님 얘기하셨지만 강원도 화천에서 경상북도 경주까지 그렇게 가는데 오히려 평택에서는 가까운 전주까지 못 가는 이런 문제도 있을 거고요.

그리고 지금의 현재 특별교통수단 보유 대수로는 이렇게 너무나 넓게 해 놓으면 오히려 이 사람들이 거기 가게 되면 다른 사람들이 이용을 못

하게 되고, 그래서 이것은 특별 보유 대수의 현재 용량이 굉장히 중요합니다. 그래서 이것은 점진적으로 가야 할 문제라고 봅니다. 너무 이렇게 확대를 해 놓으면 이게 오히려 실제 현장에서 피해자들이 더 발생되는, 장애인들이 혜택을 받지……

○**맹성규 위원** 아니, 차관님 같은 얘기 계속하지 마시고.

지금 이것 개정해서 시행을 한다고 했잖아요, 7월 19일부터. 그러면 지금 시행령에 담고 있는 것도 이게 만만치 않아 보이는데 이게 여유롭게, 지금 기존에 있는 대수나 이런 걸 가지고 다 되냐 이거예요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 현재 이런 부분에 대해서는 지금 저희가 지자체 의견을 받고 있습니다. 시행령 이 부분에 대해서 지자체에서는 큰 의견은 없는 것으로 나오고 있습니다.

○**맹성규 위원** 그러면 이 시행령을 반영한 내용으로 법률 개정을 하면 어떻게 표현이 돼야 됩니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 여러 세부적인 내용들이 다 들어가야 합니다. 지금 법률 개정안은 너무 큰 내용만 들어가 있고요. 26쪽……

○**맹성규 위원** 아니, 그게 아니라 지금 개정안에 어떻게 개정을 하면 시행령으로 들어가는 내용을 담아서 국토부가 중요한 데를 축소해서 반영시킬 수 있냐 이거야. 왜냐하면 분명히 지금 국토부가 얘기한 대로 점진적으로 확대하는 게 맞는데 지금 이 정도로 하게 되면 걱정은 그동안에 요구했던 이런 수요를 어느 정도까지 흡수해서 불편함을 해소시킬 수 있는지에 대한 확신이 없으니까 못 하는 거잖아요. 그러니까 설득이 안 되는 거고.

○**국토교통부제2차관 어명소** 우선 시행령안은 저희가 장애인 단체 의견을 받아서 만든 안이라는 말씀을 드리고요. 그런데 ‘특별시·광역시·도까지 하여야 한다’는 너무나 선언적인, 일반적인 규정을 두고 있기 때문에 그러면 여기에 ‘대통령령이 정하는 바에 따라’ 이렇게 되어 할 것 같습니다. 정하는 바에 따라 ‘특별시·광역시·도까지로 할 수 있다’, 결국은 ‘할 수 있다’로 ‘하여야 한다’가 아니고.

○**맹성규 위원** 입법예고 중에 이게 축소되면 어떻게 합니까? 지금 입법예고가 2월 15일까지인데 입법예고 중에 이 내용이 축소되면 어떻게 할 거예요, 의견 받아서? 이것 그냥 최소한 이 정도는 책임지고 하실 거예요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그러겠습니다.

○**맹성규 위원** 이것보다 축소되지는 않는 거예요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 지금 이 부분에 대해서 저희가 장애인 단체, 지자체하고……

○**맹성규 위원** 아니, 입법예고가 15일까지로 돼 있으니까 입법예고에서 의견을 다 받으서 가지고 어차피 최종적으로 안을 만드실 텐데 혹시라도 이게 축소되거나 이렇게 될 가능성은 있냐 말씀드리는 거지요..

○**국토교통부제2차관 어명소** 이것은 오래전부터 저희가 하겠다고 얘기를 해 왔습니다. 그래서 어쨌든 지금 이렇게 적극적으로 추진할 생각입니다.

○**맹성규 위원** 그러면 제가 제안을 드리면, 이것은 그냥 이렇게 하지 말고요 시행령이나 대통령령에 따라서, 이렇게 하위법령에 따라서 적극적으로 추진하겠다는지 그런 단서를 달고 지금 국토부가 이렇게 마련하고 있으니 점진적으로라도 확대해 가는 것이 저는 맞다고 제안을 드립니다.

○**소위원장 최인호** 그러면 5항의 조문을 개정하는 안을 한번 내 보시지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 전문위원하고 상의해서 그렇게 하겠습니다.

○**홍기원 위원** 제일 좋은 것은 대통령령에 고지한 이 내용을 법률에 집어넣으면 딱 맞는 것 같은데요.

○**소위원장 최인호** 그것까지 포함해서.

그러면 시간이 조금 걸리지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 시간이 많이 걸린다 하면 이것은 그렇게 개정 문구를 보고 최종 정하는 걸로 하고, 보류시켜 놓고, 오늘 마지막 안건으로 돌리면 되잖아요.

○**전문위원 최용훈** 예.

○**소위원장 최인호** 그러면 그렇게 하지요.

5항은 이렇고요.

그다음에 7항과 관련해서 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

○**홍기원 위원** 저는 이소영 위원님 제안이 합리적이라고 생각이 됩니다.

현행 개정안 중에 ‘자금을’을 ‘자금의 일부를 지원하여야 한다’ 이렇게 하면 대통령령으로 재량권이 있으니까 큰 문제는 없지 않을까 생각합니다.

○소위원장 최인호 자금의 일부를?

○홍기원 위원 예, 그러니까 결국은 기존 규정 중에서 마지막 부분만 의무조항으로 바꾸는 거지요.

○소위원장 최인호 참시만요.

전문위원님 의견이 있으면 먼저 이야기하고요.

○전문위원 최용훈 전문위원입니다.

지금 ‘자금의 일부 또는 전부 지원하여야 한다’ 했을 때의 제 의견을 드리면 ‘소요되는 자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원한다’ 이런 식의 의견도……

○한준호 위원 똑같은 얘기를 하려고 했었는데, 이게 왜냐하면 저희가 두 번을 제한을 해 놓으면 사실 나중에 필요성에 따라 가지고 넓힐 방법이 전혀 없어서 저도 개인적으로 전문위원님 의견에 동의합니다.

○이소영 위원 그러니까 제가 처음에 지적한 것처럼 현행 시행예정 규정으로는 자금의 전부를 지원하는 거는 안 되거든요. 불가능하거든요. 그러니까 전부 또는 일부라고 하면 정부 입장에서는 전부 할 수도 있고 일부 할 수도 있고 산정 방식은 대통령령에서 정할 수 있고, 재량의 범위가 넓어질 것 같습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

어쨌든 정부의 재량권은 그대로 인정이 되는 거지요, 그렇게 하면?

서일준 위원님.

○서일준 위원 이동지원센터 운영하는 데 총 예산액은 1년에 어느 정도 소요돼요?

○국토교통부제2차관 어명소 이동지원센터는 그렇게 많지는 않은데, 아까도 말씀드렸지만 이동지원센터뿐만이 아니고 특별교통수단의 운영비까지 다 포함해서 이렇게……

○서일준 위원 포함하면 어느 정도 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 한 2400억……

○서일준 위원 2400억, 1년에?

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 아마 정부가 지원하기 시작하면 제 생각에는 한 6000억에서 8000억 아니면 1조까지 늘어날 것으로 보입니다.

○서일준 위원 정부가 지원을 안 하면 운영이 가능합니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금은 지자체에서 하고 있습니다.

○서일준 위원 아니, 계속 확대가 된다면 지자체에서 다 부담이 되느냐는 이야기지요.

○국토교통부제2차관 어명소 이게 지자체도 재정 여력의 한계가 있기 때문에 많이 지원하기는 어려울 겁니다. 그런데 이것은 계속 앞으로 증가 될 것으로 예상됩니다.

○서일준 위원 사실은 지자체에서는 특별교통수단을 장애인 측에서 많이 원하고 있어요. 사실 부족하거든요. 지자체에서 예산이 부족해서 더 확대를 못 시키는 게 현 실태인데 이게 국비가 당연히 지원되면 지자체는 엄청 좋지요. 그래서 어느 정도 자금 그걸 해서 어떤 계획을 세워야 되는 것 아닌가?

○국토교통부제2차관 어명소 특별교통수단이 사실은 좀 지역적 사무 성격이 많습니다. 지역주민들을 위한 복지적 사무 성격이 많습니다. 그래서 기본적으로 저는 지자체가 부담하는 게 맞다고 보고요. 다만 장애인들의 교통권을 위해서 정부가 어느 정도 보전은 필요하다고 봅니다. 그런데 그게 전부를 보조한다든지 이것은 조금 더 신중한 검토가 필요하다고 봅니다.

○서일준 위원 그래서 조금 전에 지역 운행범위하고 같이 맞물려 있는 건데요. 그게 지금 현재는 어떻습니까? 해당 자치단체만 운영합니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 자치단체가 주가 돼서 운영하는데 그러다 보니 여러……

○서일준 위원 아니, 운행범위.

○국토교통부제2차관 어명소 지자체 권역 내에서 운영하는 게 기본……

○서일준 위원 기초자치단체 권역 내에서만 운영하는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 운영하는데, 자기가 원하면 지금은 범위를 넓히고 있습니다.

○서일준 위원 넓히고 있는데 현재 최고 많이 넓혀 있는 게 어디까지 되어 있느냐는 겁니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그것은 지자체마다 다 다른데요. 지금 저희 시행령 개정에 의하면 시도 내에서는 다 되고 시도를 벗어난……

○서일준 위원 시행령은 여기 다 봤고 현재 시행령은 아직……

○국토교통부제2차관 어명소 그것 되는 데도 있고 안 되는 데도 있고 지자체마다 다 다릅니다.

○서일준 위원 자치단체 벗어나도 자치단체에서 전부 다 부담을 하고 국비가 투입 안 된다는 이

야가지요, 현재는?

○국토교통부제2차관 어명소 현재는 그렇습니다.

○서일준 위원 그래서 자치단체를 벗어나면 국비가 투입이 돼야 된다는 이야기입니다, 사실은.

○국토교통부제2차관 어명소 지금은 그 금액뿐만이 아니고 기타운영비에 대해서도……

○서일준 위원 운영비도 마찬가지라는 거지요. 이게 시도 단위로 지은 센터가 있고 범위가 결국 전국적으로 늘어난다면 그게 현재는 지방사무지만 국가사무화로 될 수가 있다는 거지요, 고속버스처럼.

○국토교통부제2차관 어명소 대부분의 수요는 기초지자체 안에서 수요가 일어납니다, 한 70~80% 이상이. 그다음에 인접 시군으로 가는 수요가 있고 광역시·도 단위로 넘어가는 건 그렇게 많지는 않습니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○이소영 위원 방금 차관님 말씀하신 것에 동의가 안 되는 게요 수요는 지자체 단위로 접수가 되고 일어난다고 하더라도 그리고 복지사무라고 하더라도 이게 전국적으로 보편적이고 일률적인 기준 상향이 필요한 영역이라고 하면 그것은 지자체 사무고 당연히 국비지원이 안 되는 거라고 저는 볼 수 없다고 생각을 하고요.

특히 휠체어 장애인들한테 인근 지역이든 지역 내든 이동한다고 하는 거는 거의 인간적 권리에 대한 기본권 수준의 부분인 거잖아요. 그러니까 이것을 예컨대 강원도에 사는 장애인하고 서울에 사는 장애인이 그 해당 지자체의 재정 여력 때문에 너무나 인간적 권리와 기본권에 있어서 차별을 받는다고 하면 그것은 허용해서는 안 되는 거기 때문에 단순히 이것은 본질적으로 지자체 사무다라고 얘기하시는 것에 대해서 저는 동의하기가 어렵습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 제가 기본적으로 지자체 사무에 가깝지만 이게 장애인……

○이소영 위원 제 의견을 말씀드린 거예요. 답변이 필요한 부분은 아닙니다.

○강대식 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 예, 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 차관님, 좀 전에 한준호 위원님하고 이소영 위원님…… 7항 있잖아요. 그것은 국토부에서 의견을 받아들일 수 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 기재부에서도, 현재 재량으로 규정된 조항이 지금 처음으로 시행됐는데 의무조항으로 변경하는 것에 대해서 기재부는 반대 의견을 내고 있습니다. 그래서 그것뿐만이 아니고 저는 개인적으로 자금의 일부를 지원한다 정도는 저희가 할 수 있는데 전부를 지원하는 것에 대해서는 좀 신중할 필요가 있다고 봅니다. 왜냐하면 이 성격 자체가 아까도 말씀드렸지만 기초사무적 성격도 있고 또 정부가 지원해야 할 성격도 있기 때문에 정부가 어느 정도 지원하는 건 필요하다고 봅니다. 그러나 이 전부를 지원하는 것에 대해서는 좀 신중할 필요가 있다고 봅니다.

○맹성규 위원 그러면 ‘일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원한다’.

○이소영 위원 ‘전부 또는 일부’는요, 선택할 수 있게끔?

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 일부를 지원할 수 있도록 ‘지원한다’ 이렇게 정도는 가능하다고 봅니다.

○소위원장 최인호 ‘전부’를 뺀다는 말씀시지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○이소영 위원 ‘전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원한다’라고 하면 전부 할 수도 있고 일부 할 수도 있고. 일부라고 규정하는 거랑 본질적 차이가 없잖아요, 그런 측면에서?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇더라도 지난 번에 굉장히 힘들었던 게 기재부에서는 이게 지방자치사무로 규정되어 있었습니다. 그래서 그걸 바꾸는데……

○강대식 위원 만약에 ‘전부’ 넣어 놓으면 전부다 달라 이렇게 하지 일부 달라고 하는 사람이 어디 있겠어요?

○맹성규 위원 위원님, ‘일부를 대통령령에 따라 지원한다’로 해서 개정을 하면 될 것 같은데. 왜냐하면 저렇게 해서 안 받아줄 것 같은데요.

○한준호 위원 국토부가 기재부를 못 넘겠다는 거잖아요.

○이소영 위원 기재부는 법사위 가서 의견을 제출하거나 하겠지요. 국토부는 국토부의 의견대로……

○맹성규 위원 아니, 그러면 가다가…… 이 법이 가야 되는데 못 갈 수가 있잖아요. 그러니까 ‘일부를 대통령령에 따라 지원한다’ 해도…… 최종한테 이것 아마 이렇게 될 개연성이 높아요.

어떻게 되냐면 아까 서 위원님 말씀대로 대통령령으로 정하면 그냥 무작정 이렇게 해서 럼프 섬(lump sum)으로 주지는 않을 거고요.

예를 들어서 광역으로 갔다 오거나 하는 그 횟수나 그런 기준을 아마 걸 거예요. 그러면 해당 지자체 안에서 움직이는 건 절대로 지원을 안 할 거고 바깥으로 나가는 건 제가 볼 때는 지원이 가능할 거거든요. 그렇기 때문에 이 법 가는 게 중요해서 저는 그냥 ‘일부를 대통령령에 따라 지원할 수 있다’ 이렇게 해도 가능할 것 같아요.

○서일준 위원 그러면 현행 그대로네.

○소위원장 최인호 아닙니다. ‘하야야 한다’.

○강대식 위원 ‘일부를 지원한다’.

○맹성규 위원 ‘지원한다’로 해야 돼. 이것은 왜냐하면 안 할 수가 없어요. 아까 말씀하신 것처럼 그렇게 해서 넓히면……

○강대식 위원 그래 가지고 통과시켜 놓고 시행령 하는 것 봐 가면서 개정안 또 나중에 낼 수도 있고 하나까……

○맹성규 위원 예, 그렇게 하시지요. 한 발짝 앞으로 가는 게 중요한 거니까요.

○이소영 위원 알겠습니다. 그러면 저도 일부라고 하는 것에 동의하겠습니다.

○강대식 위원 한준호 위원, 그렇게 합시다.

○한준호 위원 한 발짝 앞으로 가는 데 의미가 있다는 말씀에 동의합니다.

○소위원장 최인호 예, 그러니까 ‘자금의 일부를 대통령령에 따라 지원하야야 한다’.

○맹성규 위원 ‘지원한다’ 그렇게 하시지요.

○국토교통부제2차관 어명소 ‘지원한다’.

○소위원장 최인호 ‘지원한다’로 다 동의하시는 걸로?

(「예」 하는 위원 있음)

성과가 있는 것 같습니다.

정부도 다 동의하시는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 그러면 5항에 대해서는 문구가 아직 안 만들어졌지요?

○이소영 위원 그런데 ‘지원하야야 한다’가 수정안인데 그 뒷부분 어미를 바꾸는 건가요?

○홍기원 위원 그렇지요, ‘지원한다’.

○강대식 위원 ‘지원한다’.

○맹성규 위원 ‘지원한다’가 더 나은 거지, ‘지원한다’가 더 낫지 않아?

○강대식 위원 ‘하야야 한다’보다 ‘한다’가 더 명

확하잖아요.

○맹성규 위원 ‘하야야 한다’보다 ‘한다’가 낫지. ‘지원한다’가 더 명확하잖아요.

○이소영 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 5항은 언제쯤 만들어질까요?

시간을 조금만 기다려 달라고 하면 잠시 쉬고, 시간 오래 걸리면 보류해 놓고 나중에 맨 마지막으로 돌리든지, 지금 시간이 많이 돼 가지고.

얼마나 걸리겠어요?

○전문위원 최용훈 위원장님, 맨 마지막으로 돌려서……

○소위원장 최인호 맨 마지막으로 돌릴까요?

○전문위원 최용훈 예, 조문 한번 만들어 보겠습니다.

○이소영 위원 일단 논의는 9항이랑 이런 것 다 해 놓고……

○소위원장 최인호 그러면 의사일정 제1항과 제2항은……

○전문위원 최용훈 위원장님, 39쪽 조항이 아직……

○소위원장 최인호 또 있어요?

○이소영 위원 이것은 이견 없습니다.

○소위원장 최인호 이견은 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

○맹성규 위원 예, 9항은 수용.

○소위원장 최인호 예, 9항 수용입니다.

○전문위원 최용훈 41쪽에 있습니다.

○소위원장 최인호 또 41쪽, 이견 없으시면 동의하는 것으로……

○전문위원 최용훈 지금 국토부에서는 좀 반대 의견입니다. 42쪽 제2항 신설하는 안에 대해서 의무적으로 규정을 하고 있는데요. 국토부는 좀 반대, 용역 같은 것 선행 후에 하겠다는 의견입니다.

○맹성규 위원 아니, 이것 국토부가 무조건 반대할 게 아니라 이거야말로 특별교통수단이 부족해서 그것에 대한 보완수단으로 하는 거잖아요. 그런데 이걸 무조건 반대할 필요가 없는 거지. 이거야말로 ‘대통령령이 정하는 바에 따라서 지원한다’ 이렇게 해 버리면, 이것도 ‘자금의 일부를’ 그렇게 하면 되는 거지 이게 뭐가 문제가 돼요? 어차피 아까 얘기한 대로 특별교통수단을 다 제공할 수는 없잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 바우처택시의 경우에는 어떤 지자체는 하고 있고 어떤 지자체는

안 하고 있고 또 바우처택시로 운용하는 범위도 다릅니다. 굉장히 적극적으로 하는 지자체……

○**맹성규 위원** 그 기준을 국토부가 만들어 주면 되지.

○**국토교통부제2차관 어명소** 아직 이런 부분에 대해서 저희가 논의가 많이 될 돼 있습니다. 그래서 저도 이렇게 가야 한다고 봅니다. 우리 사회가 고령화되기 때문에 이런 부분이 굉장히 필요하다고 보는데 ‘하야야 한다’는 아직까지 예산이 한 번도 지원된 적이 없고 그래서 이 부분에 대해서는 아직은 지자체 차원에서 추진되고 있고 해서……

○**맹성규 위원** 그러면 ‘할 수 있다’로 하면 돼요? ‘대통령령이 정하는 바에 따라 할 수 있다’.

○**국토교통부제2차관 어명소** 이것도 시·도지사가 지원할 수 있도록 돼 있거든요. 그래서 이게 처음 규정이 들어갔는데, 그래서 이것도 시행 경과를 봐 가면서……

○**맹성규 위원** 차관님, 그러니까 그랬잖아요. 이것은 아주 오래된 과제고 그리고 방향성은 맞는 것 아닙니까? 다만 준비가 덜 돼서 자신 있게 대안을 못 내놓는 것일 뿐이잖아요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**맹성규 위원** 그러니까 길을 터 놓는 거지. ‘하야야 한다’보다는 ‘대통령령에 따라 할 수 있다’이 정도는 받을 수 있는 거지. 왜냐하면 국가나 지자체에서 특별교통수단을 충분히 준비를 못 했기 때문에 이런 수요가 발생을 하는 거고요. 이런 경우에는 적극적으로 대응을 해 주셔야지요. 그리고 이것도 무조건 하는 게 아니라 ‘대통령령에 따라서 할 수 있다’니까 국토부가 대통령령을 잘 만드시면 되지. 그렇잖아요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 사실 이 부분에 대해서는, 저상버스나 특별교통수단은 저희가 연구를 오랫동안 해 왔고 운영도 많이 해 왔습니다. 그런데 택시바우처에 대해서는 저희가 지금 준비가 전혀 안 돼 있습니다. 그래서 얼마나 지원할지 그리고 지자체가 실제 하고 있는 것도 실태조사도 좀 안 돼 있어서……

○**맹성규 위원** 차관님, ‘대통령령에 따라 지원할 수 있다’ 하면 대통령령을 안 만들면 이게 안 되는 거잖아요. 그러니까 준비기간을 그렇게 하시면 되는 거지 이것을 그렇게 하시면 안 되지.

○**한준호 위원** 똑같은 의견인데요.

차관님, 예를 들어 이것을 ‘할 수 있다’라고 해

놓으면 국토부에서 마련한 안을 가지고 지원사업을 벌일 수도 있는 것이고 여러 가지 방법들이 열리는 거지 않습니까? 그래서 ‘지원하야야 한다’라는 의무조항 대신 ‘할 수 있다’ 정도로 바꿔 놓으면 향후에 국토부에서 마련한 안에 따라서 지원을 하면 되는 것 아니겠습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 이것은 ‘소요되는 자금’ 이렇게 돼 있는데요. 그러면 ‘택시를 이용하는 경우에 대해서는 지원할 수 있다’.

○**맹성규 위원** 그러면 ‘이용하는 경우 대통령령에 따라 지원할 수 있다’ 이렇게 하세요, 자금이 부담되면.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그런 정도로 하신다면 저희가 앞으로 준비를 하고 이것은 충분한 시행기간을 주시기를 요청드립니다.

○**소위원장 최인호** 이것도 문구를 바꾸는 데 시간이 좀 걸리겠다. 그렇지요?

○**맹성규 위원** 이건 바로 하면 돼요.

○**소위원장 최인호** 한번 불러 보십시오, 그러면.

○**맹성규 위원** 택시를 이용하는 데에……

○**이소영 위원** 아니, 그 앞부터, 차량을 운행 하거나……

○**맹성규 위원** ‘대통령령에 따라 필요한 지원을 할 수 있다’ 이렇게 하면 되겠네. ‘자금’이라는 표현……

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그런 정도만 하시면 어떨까 합니다. ‘자금’ 이렇게 하면……

○**이소영 위원** 그런데 이게 1항에서 시·도지사나 시장·군수·구청장이 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 이걸 별도로 운행하기 어려우면 택시 이용하는 데에 소요되는 비용을 지원할 수 있는 거잖아요. 이 두 가지가 다 걸리게끔 무언가를 지원해야 되는 거잖아요. 그러면 말씀하신 문구가 앞에 운행하는 것에 걸리는 게 좀 어색한 것 같아서요.

○**맹성규 위원** 그러면 양쪽을 다 걸리게끔……

○**이소영 위원** 그러면 ‘특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 택시를 이용하는 데에 소요되는 비용을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다’ 그렇게……

○**맹성규 위원** 예, 그렇게 하면……

○**전문위원 최용훈** 전문위원인데 한 말씀……

지금 41쪽하고 42쪽 1항하고 2항에 결정적 차이가 있는데요. 2항은 ‘국가’가 들어가게 된 겁니다. 그래서 국가의 지원이 의무적으로 들어간

거고요. 1항에서는 시·도지사, 시장·군수·구청장에서 지자체의 책임으로 하고 있는데요. 만약에 2항을 수용할 경우에는 1항의 주체에 국가를 포함시키고요.

그다음에 내용은 1항과 2항이 거의 똑같습니다. 그래서 여기 ‘자동차를 이용하는 데에 소요되는 비용을 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다’ 또는 ‘한다’ 이런 식으로 1항과 2항을 묶어서 해야 될 것 같습니다.

○한준호 위원 주어를 일치시키자는 말씀이시지요?

○전문위원 최용훈 예.

○이소영 위원 그러면 책임 주체가 너무 불분명해지는……

○맹성규 위원 그러면 책임은 어떻게 되는 거예요? 지금 국가나……

○홍기원 위원 그런데 지금 전문위원이 말씀하신 거랑 의견이 좀 다른데 1항은 광역 또는 기초가 지원할 수 있다는 거고요. 2항은 국가 또는 광역이니까 2항에서 광역은 기초가 하는 걸 광역이 하는 거고 그다음에 2항의 국가는 광역이 하는 걸 국가가 지원하는, 그래서 이게 합쳐지면 그 의미가 완전히 달라집니다.

2항의 취지는 광역이나 기초가 지원하는 것을 그 상급기관이 지원할 수 있도록 근거규정을 마련하는 데 있는 거기 때문에 별도로 뒤야 됩니다. 그런데 의무조항으로 하는 것에 대해서 국토부가 반대가 강하니 그것을 임의조항으로 바꾸자 그런 취지로 규정하는 게 맞는 것 같습니다.

○전문위원 최용훈 제가 말씀드려도 되겠습니까?

○소위원장 최인호 예.

○전문위원 최용훈 여기 지금 2조 6호에 교통행정기관 앞에 시·도지사 약칭을 했는데요. 그 시·도지사의 범위에 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사가 다 들어가고 있습니다. 그래서 지금 2항의 주체하고 중복이 되고 있거든요. 그래서 이 부분은 저희가 국토부랑 한번 더 조문을 맞춰 보도록 하겠습니다.

○한준호 위원 조문을 맞춰 보시고……

○홍기원 위원 취지는 이해하셨으니까……

○소위원장 최인호 이것도 앞의 1·2항과 같이 수정안을 마련해서 같이 심사하시지요. 이것도 보류하고 문구를 잘 만들어 주십시오.

그다음 마지막 43페이지, 실태조사 관련해서 의견을 말씀해 주십시오.

다 수용으로 돼 있네요. 특별한 이견은 없는 걸로 그렇게 정하겠습니다.

국토부, 별 이견 없으신 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 없습니다.

○소위원장 최인호 그러면 1항, 2항, 5항, 7항, 아까 수정의견 마련하기 위해서 1항, 2항을 국토부가 만들고 있는데 그걸 위해서 심사를 보류하도록 하겠습니다. 맨 마지막 안전으로 다시 심사하도록 하고 다음 안전으로 넘어가도록 하겠습니다.

3. 국가통합교통체계효율화법 일부개정법률안

(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2115098)

(15시42분)

○소위원장 최인호 3항 국가통합교통체계효율화법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 전문위원 최용훈입니다.

소위 자료 3항입니다.

목차에 보시면 내용은 교통신기술 우선 적용 의무화, 면책 규정, 근거 마련입니다.

1페이지입니다.

교통신기술 우선 적용 의무화 내용을 신설하고 있습니다. 내용은 3페이지에 있습니다.

현재 이와 관련된 내용이 없어서 내용 규정은 필요하다고 보고요. 다만 수정의견을 제시하고자 합니다.

먼저 3페이지입니다.

1번, 교통신기술 적용 주체를 건설기술 진흥법에 따른 발주청이 아닌 ‘공공기관’으로 수정할 필요가 있습니다. 공공기관에 대해서는 법에서 약칭을 앞 조에서 하고 있습니다.

그다음에 두 번째로 교통신기술에 ‘구매’까지 포함하도록 수정할 필요가 있다고 보았습니다. 현재 금액 비중으로 82%로 구매 비율이 높습니다.

4페이지입니다.

그다음에 세 번째로 교통신기술 적용 대상을 ‘운영 또는 관리하는 시설’로 좀 더 명확화할 필요가 있다고 보았습니다.

6페이지에 수정의견을 제시했습니다.

102조에 제4항을 신설했는데요. 이 개정안 자체가 건설기술 진흥법을 차용했기 때문인데 이것을

공공기관으로 주체를 변경하고 ‘개발·운영 또는 관리하는 시설 등에 적용구매’로 수정을 했습니다.

그다음에 7페이지입니다.

교통신기술을 적용하는 계약 담당자의 면책 규정을 신설하는 내용인데요. 타당하다고 보았습니다. 다만 이와 유사 입법례가 법사위에서 수정이 됐기 때문에 그 내용을 반영하기 위해서 첫 번째로는 ‘고의 또는 중과실이 증명되지 아니하면’을 ‘없으면’으로 좀 더 명확하게 수정했구요.

8페이지에 보시면 국가배상법에 따른 책임 내용을 선언적으로 추가를 하자는 의견입니다.

그래서 9페이지에 보시면 그 수정의견이 나와 있습니다. 5항 신설 내용인데 ‘교통신기술을 적용하는 공사·용역을 발주하거나 구매하는 공공기관은 중대 과실이 없으면 책임지지 아니한다. 다만 국가배상법에 따른 책임은 면제되지 아니한다’ 이렇게 규정했습니다.

11페이지입니다.

교통신기술사용협약 근거를 새롭게 신설하고 있는데요. 타당하다고 보았습니다. 그리고 13쪽에 이를 부정한 방법으로 발급받은 경우 처벌규정을 신설하는 것은 타당하다고 보았습니다.

참고자료 19쪽, 20쪽에 교통신기술 관련 사례를 제시했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 전문위원 수고하셨습니다.

차관, 정부 측 입장 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님.

○강대식 위원 법안 취지에는 동의를 하는데 신기술 적용 주체하고 또 적용 대상을 명확화하기 위한 논의가 있었던 걸로 아는데 어떤 내용이 있었습니까?

○전문위원 최용훈 제가 아까 모두에 설명드렸지만 적용 대상은 이 법이 건설기술 진흥법을 차용해서 그대로 원용했기 때문에 발주청이 아닌 공공기관으로 수정하고 그다음에 구매나 적용 이런 내용을 교통신기술에 맞게 수정을 한 부분입니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 전 질문인데요, 교통신기술 품목

은 예를 들면 여기 예시 나와 있는데 기존의 제품보다 여러 면에서 좋기 때문에 국토부장관이 지정·고시하는 걸로 돼 있던데 기존 것하고 비교했을 때 큰 차이가 없는데 비용은 차이가 크다 이런 경우도 공공기관이 반드시 그런 제품을 사용하도록 하는 게 맞는지, 어떻습니까? 소위 기존 제품으로 해도 별 차이가 없는데 신기술 제품으로 하면 비용이 50%나 두 배로 증가한다 이런 경우까지 다 하도록 하는 것은 예산 측면에서 상당히 비효율적이잖아요. 그런 걱정은 없으세요?

○국토교통부제2차관 어명소 일부 그런 지적이 있습니다만 저희 교통신기술의 경우에는 지금 너무 활성화가 덜 돼서 이걸 좀 더 적극적으로 할 필요가 있어서 이번에 개정안을 냈고요. 위원님이 말씀하신 사항은 좀 더 그런 부분을 운영 과정에서 유념하도록 하겠습니다.

○홍기원 위원 예를 들면 지자체에서 중앙이나 또는 도로하고 인도 사이에 이렇게 보호막 같은 걸 치잖아요. 그런데 거기에 이렇게 기둥을 하나만 넣어도 충분한데 일부러 2개 넣는 걸 쓴다는 거예요. 그러면 금액이 많이 올라가지요.

그래서 여기 보면 지금 교통신기술이 1년에 몇 개 정도 국토부장관이 인정·고시하는지 모르겠는데 그게 만약에 너무 과다하게 그렇게 되면 정말로 공공기관들이 쓰지 않아도 될 추가비용을 많이 쓰는 그런 사태가 발생할 수도 있잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 저희 교통신기술은 연간 한 5건 정도로 굉장히 적습니다.

○홍기원 위원 그런 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 건설신기술이 조금 그런 부작용이 있는 것으로 저희가 알고 있고요. 그런데 교통신기술은 이 제도가 있는데 건설신기술에 비해서 많이 활성화가 안 되고 있습니다. 그래서 이번에 제도를 보완하겠다는 말씀을 드리고요. 앞으로 위원님이 말씀하신 그런 부분에 대해서 저희가 그런 사례가 없도록 하겠습니다.

○홍기원 위원 그래서 교통신기술이 1년에 한 5개밖에 안 된다고 그러니까 제 우려가 얼마나 현실성이 있는 건지는 모르겠지만 비용도 좀 고려하도록 단서조항을 달았으면 좋겠는데요.

○국토교통부제2차관 어명소 법안에 시공성하고 경제성을 다 보도록 돼 있습니다.

○전문위원 최용훈 개정안도 그런 내용이 있는데요, 6페이지에 보면 개정안이나 수정의견이나

동시에 ‘시공성 및 경제성 등의 측면에서 우수하다고 인정되는 경우’ 이렇게 말씀하신 내용이 반영이 돼 있습니다.

○**홍기원 위원** 그러니까 일정 정도 그 해당 공공기관한테 재량권이 있는 거예요?

○**전문위원 최용훈** 예.

그리고 현재도 교통신기술 지정, 1페이지에 102조 1항 조문이 있는데요 교통신기술이 신규성·진보성 등이 있다고 판단되는 경우는 지정할 수 있도록 이렇게 하고 있습니다. 그래서 위원님께서 말씀하신 우려 사항은 조문에 반영된 것으로 보여집니다.

○**홍기원 위원** 알겠습니다.

○**강대식 위원** 차관님, 이게 시행일이 ‘공포 후 6개월’ 이렇게 해 놔는데 하위법령 개정 이런 걸로 인해 가지고 6개월 해도 상관이 없어요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 6개월 정도면 할 수 있겠습니다.

○**강대식 위원** 할 수 있어요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 또 다른 위원님들 의견 주시고, 없으시면……

(「없습니다」 하는 위원 있음)

대략 질의 다 끝났고, 큰 이견이 없는 것으로 원안대로 다……

○**강대식 위원** 수정안.

○**소위원장 최인호** 예, 수정안대로.

그러면 의사일정 3항 국가통합교통체계효율화법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영해서 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

4. 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2103997)

5. 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2105323)

6. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용 활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2118219)

(15시51분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제4항 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안, 의사일정 제5항 개인형 이동장치 안전 및 편

의 증진에 관한 법률안, 의사일정 제6항 개인형 이동장치 안전·관리 및 이용 활성화 등에 관한 법률안, 이상 3건을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 소위 자료 의사일정 4항, 5항, 6항입니다.

먼저 목차에 보시면요 총괄로 6개 사항이 있고요. 조문별 검토가 지금 34개까지 나와 있습니다. 그래서 설명을 차근차근 드리도록 하겠습니다.

소위 자료 15페이지 보시면 되겠습니다.

15페이지 보시면 저희가 작년 9월 21일 날 소위에 상정해서 한 번 논의가 됐었고요. 시간 관계로 정의나 법 적용 범위에서 이야기하다가 말았습니다. 그때 위원장님이나 위원님들께서 가결 준비를 말씀하셨고, 그래서 저희 전문위원실이 중심이 돼서 국토교통부, 행안부, 경찰청, 관련 협회를 통해서 여섯 차례 정도 독회를 했습니다.

그래서 19페이지에 저희가 통합조문 의견을 냈는데요. 6개 장, 37개 조문으로 돼 있고요. 현재 송석준 의원님 안은 지금 직회부로 들어와 있는 상태입니다. 원래 홍기원 의원님, 박성민 의원님 안 있었는데요.

그래서 22쪽에 보시면, 독회에서 대부분 쟁점 사항은 결정이 됐는데 특히 위원님들께서 법률 제명이나 적용 범위 또는 정의 규정과 경찰청에서 삭제의견이 있는데, 도로교통법 관련 내용과 다른 법률과의 관계 그리고 벌칙 부분에 대해서 한번 고민을 해 주시면 될 것 같습니다.

그러면 이것 차근차근 다 설명을 드릴까요? 지난번에 한번 스크린을 했었는데요.

○**소위원장 최인호** 우리 위원님들이 대체로 다 인지하고 계신다고 전제하고 필요한 부분만.

○**전문위원 최용훈** 그러면 필요한 부분만 제가 말씀드리겠습니다.

○**소위원장 최인호** 예, 그렇게 해 주십시오.

○**전문위원 최용훈** 25쪽의 제명인데요. 개인형 이동수단 또는 이동장치로 돼 있는데, 일단 이동수단 또는 이동장치를 결정하셔야 될 것 같고요. 안전, 관리, 이용 활성화 이 부분을 어떻게 할지를 결정하시면 될 것 같은데요.

27쪽에 세 의원님들 안이 있는데 저희는 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안이 1안이고요. 2안은 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안으로 2개가 있는데 한번 검토해 보시면 될 것 같습니다.

다음으로 목적 조항은 특별한 쟁점이 없어서 생략하도록 하겠습니다.

31쪽의 개인형 이동수단 개념인데요 이 부분은 표로 설명을 드리겠습니다.

35페이지 보시면 되겠는데요. 현재 개인형 이동장치로 도로교통법에 규정이 돼 있습니다. 여기에는 1번 손잡이가 달린 전동킥보드, 전동이륜평행차 그리고 3번은 전기자전거인데 이게 스톱 방식의 전기자전거는 현재 개인형 이동장치로 규정하고 있습니다. 그리고 전기자전거가 있는데요.

저희가 협의한 결과 처음 소위 때 민홍철 위원님께서도 전기자전거는 자전거 쪽으로 포함시키는 게 맞다는 의견을 제시하셨고 행안부에서도 전기자전거는 자전거법으로 적용하겠다는 의견을 줘서 이 법의 적용 대상은 전동킥보드하고 전동이륜평행차로 정의를 했습니다.

그래서 39쪽하고 40쪽에 정의가 있는데요. 의원님들 안과 도로교통법, 자전거 이용법 규정이 있는데 현행 체계랑 비슷하게 1안은 개인형 이동수단이란 전기 동력을 사용하고 시속 25킬로미터, 중량 30킬로그램 그리고 구체적인 것은 국토교통부령으로 정하도록 해서 도로교통법이랑 유사하게 하도록 했습니다.

2안은 국토교통부령으로 정하는 속도와 중량을 갖춘 이동수단을 가목의 킥보드, 이륜평행차로 명시적으로 했고 추가 사항이 있을지 몰라서 국토교통부령으로 정하는 이동수단으로 이렇게 규정을 했습니다. 이 부분은 논의를 한번 해 주시면 될 것 같고요.

그다음에 죽 넘어가서 105페이지의 쟁점 부분만 설명을 드리겠습니다.

105페이지의 개인형 이동수단 거치금지·제한 구역 지정인데요. 이에 대해서 108페이지에 보시면 경찰청 의견이 ‘도로교통에 관한 법체계의 일관성을 위해서 도로교통법에 규정하는 게 좋겠다’. 도로교통법에 현행 개인형 이동장치에 관한 내용이 있다는 걸 이유로 그렇게 했습니다.

다만 과거에 자전거 이용 활성화법에서도 도로교통법에 관한 내용이 14년 동안 규정된 사례가 있습니다. 그래서 이런 부분은 입법정책적으로 한번 보시면 될 것 같습니다. 그래서 114쪽에 주차금지구역을 좀 설명해 났고요.

115쪽과 116쪽에 사진 자료하고 내용이 있는데 2020년 당시에 4차산업혁명위원회에서 PM 관련

해서, 전동킥보드 관련해서 주차 관련 사항 합의된 내용이 있습니다. 그래서 그런 내용을 저희가 123쪽에 담았습니다.

123쪽에 지방자치단체가 개인형 이동수단 주차금지구역을 지정할 수 있도록 구체적으로, 수범자가 차도나 보도나 이런 부분을 명확하게 알 수 있도록 법에 구체적으로 규정을 해 났습니다.

그리고 127쪽입니다.

다른 법률과의 관계인데요 이 부분은 앞에 말씀드린 주차 쪽과 관련이 돼 있는데요. 128쪽에 보면 저희가 관련 중복되는 조문을 다 삭제했고 주차 관련 부분만 위원님들께서 결정하시면 될 것 같습니다.

그래서 129쪽에 주차금지구역이 도로교통법의 특례이기 때문에 다른 법률에 우선하여 이 법을 적용한다 그런 규정을 뒀고요. 만약 8조를 삭제하게 되면 통합의견 같은 규정을 두면 될 것 같습니다.

그다음에 287쪽 보시겠습니다.

287쪽은 벌칙 부분인데요, 저희가 준비하면서 대여사업자에 대한 벌칙 및 과태료는 여객자동차운수사업법의 법정형을 기준으로 했고요. 이용자에 대한 벌칙 및 과태료는 자전거 이용 활성화법이나 도로교통법을 기준으로 법정형을 정리했습니다.

다만 새로운 교통수단에 대한 규제이므로 이런 통합의견에 제시된 벌금형이나 징역형이 적정한지에 대해서는 법무부에 의뢰가 필요하지 않을까 하는 생각도 했습니다.

참고로 저희가 독회를 마치고 법무부에 벌칙 등이 적정한지 요청을 드렸는데 법무부에서는 소위 의결 등 법조문이 전반적으로 결정된 후에 검토가 가능하다는 의견이 와서 반려가 된 상태입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 기본적으로 대부분 동의합니다. 저희는 제명에 대해서는 이게 라스트 마일 교통수단의 성격을 갖기 때문에 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률로 하는 것을 요청드립니다.

그다음에 39쪽 되겠습니다.

개인형 이동수단에 대해서 전문위원께서는 ‘시속

25킬로미터 이상, 중량이 30킬로그램 미만인 이동수단으로서’ 이렇게 구체적으로 정하고 있습니다. 그런데 저희는 시속이나 중량에 대해서는 기술발전에 따라서 정책적으로 달라질 수 있기 때문에 이것은 여기 정의 사항에 구체적으로 두기 보다는, 속도와 중량 부분은 빼는 게 어떻겠는가 하는 게 저희의 입장입니다. 그래서 40쪽에 있는 2안이 저희 입장이라는 것을 말씀드리고요.

그다음에 경찰청하고 서울시에서 다른 의견이 있습니다. 서울시는 주차구역만 허용해라, 그러니까 개인형 이동수단을 주차구역만 허용을 해라라는…… 당초 2020년 전만 해도 개인형 이동수단을 많이 활성화하자는 입장에서, 개인형 이동수단인 킥보드가 많이 보급되면서 또 여러 문제점들이 제기되고 있습니다.

그래서 저희는 제7조·8조에 대해서, 주차구역 및 주차금지구역에 대해서는 개인형 이동수단이 기본적으로 지역에서 주로 운행되고 지방사무인 점을 감안해서, 지자체별로 개인형 이동수단 이용률, 인프라 확충 현황 등 상이한 점을 감안해서 이것을 지자체 조례로 위임할 수 있도록…… 다만 국토부장관이 국토부령으로 금지구역을 가이드라인 형태로 제시를 하고 그 나머지 사항에 대해서는 지자체장이 조례로 그 지역 여건에 맞게 이렇게 정할 수 있도록 하는 게 더 합리적이라는 게 저희 의견입니다.

예를 든다면 서울시는 좀 억제하는 입장이고요, 지방에 있는 시군들은 좀 활성화하자는 입장이라 지역마다 다 다릅니다. 그래서 일례로 들면 파리시의 경우에는 아예 이런 PM에 대해서 금지하자는 입장도 있기 때문에 이 부분에 대해서 중앙정부는 국토부령에 따라서 가이드라인으로 금지구역을 제시하고 그다음에 그 구체적인 사항은 국토부령을 참조해서 지자체장이 조례로 정하도록 이렇게 저희가 법안까지 만들었습니다.

○**홍기원 위원** 몇 페이지에 그게 있어요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 지금 저희가 드리겠습니다. 별도로 준비를 했습니다. 그래서 그렇게 해 주시면 아마 서울시나 이런 데, 지금 이미 PM 현실에 대해서 행정에서 많이 경험하고 있는 지자체의 반발이나 이런 게 적을 것으로 저희는 생각합니다.

나머지 사항에 대해서는 전문위원하고 기본적으로 같은 입장입니다.

이상입니다.

○**소위원장 최인호** 수고했습니다.

위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님.

○**한준호 위원** 전문위원님, 하나 질문을 할게요.

35페이지인데, 제가 아까 설명하시는 걸 듣다가 지금 범위를 그러면 어디까지를 개인형 이동수단으로 본다는 것이지요?

○**전문위원 최용훈** 35쪽의 그림 1번 전동킥보드하고 2번 전동이륜평행차입니다.

○**한준호 위원** 여기까지만요?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**한준호 위원** 전기자전거의 경우에는 그러니까 이게 목적화한 게 실은 일종의 플랫폼사들로 인해 가지고 여기저기 막 뿌려져 있는 이동수단, 전동킥보드 같은 것들에 대한 문제점들도 있고 해서 아마 여기까지 제안을 하는 것 같은데.

○**전문위원 최용훈** 아, 전기자전거요?

○**한준호 위원** 예, 전기자전거가 빠진 이유가 있어요?

○**전문위원 최용훈** 전기자전거에 대해서 저희가 15쪽에 보시면 민홍철 위원님께서 자전거 제외가 필요하다는 의견을 지난번 9월 소위 때 한번 말씀하셨고요.

그다음에 저희가 논의 과정에서 행안부의 생활공간정책과의 자전거제도 담당 사무관이 같이 와서 이야기했습니다. 그래서 국토부하고 행안부하고 같이 이야기하면서 자전거의 경우에는 통일적으로 스로틀 방식이든 파스 방식이든 행안부에서 전기자전거는 자전거법에서 추후 규율하겠다 이렇게 정책적으로 정해졌습니다. 그래서 그 의견을 반영해서 그렇게 한 겁니다.

○**소위원장 최인호** 또 다른 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

큰 이의가 없으신 거지요?

(「예」 하는 위원 있음)

정부 측의 수정안이 나와 있습니다.

전문위원, 따로 할 말 있습니까?

○**전문위원 최용훈** 정부 측에 보면 지방사무는 지자체별 조례로 규정하도록 하고 있는데요. 저희도 지금 126쪽에 보면 통합의견 7항에 개인형 이동수단 주차금지구역 지정·관리 등에 필요한 사항은 대통령령으로 일단 가이드라인이 있고 구체적으로는 지자체 조례로 정하도록 하고 있습니다.

정부에서 방금 서면으로 제출한 그 의견에 대해서 저희 통합의견은 주차금지구역을 지금 1호부터 6호까지 구체적으로 이렇게 제시를 했기 때문에요 저희 의견에서는 이용자의 혼란을 초래할 여지도 있고 해서 저희는 통합의견이 더 낫지 않을까 생각이 됩니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 전문위원님, 국토부 의견 두 가지가 있잖아요. 전문위원님과 조금 상충하는 것 같은데, 첫 번째는 속도나 무게에 대한 제한을 두지 말자. 저는 개인적으로 국토부 의견에 이 부분도 동의를 하고요.

또 하나는 지금 주차에 대한 문제인데 예를 들어서 목포나 군산같이 해안가에 있으면 인근에 있는 어촌 지역에서 정박장 있는 부분들에 주차를 할 수 있는 문제가 있고, 그러니까 지자체별로 제가 볼 때 상황이 판이하게 다를 수 있어서 저는 개인적으로는 국토부 의견에 동의를 합니다. 각 지자체 조례로 규정을 하도록 하고 국토부에서 가이드라인을 만드는 것이 낫지 않나라는 개인적인 생각입니다.

○소위원장 최인호 위원님들 생각은 국토부 수정안에 대해서 찬성 의견이 다수입니다.

○홍기원 위원 저는 일단 제목은 국토부 의견에 제가 제안한 것도 비슷하고 그래서 동의하고요. 그다음에 정의 규정도 법에서 중량이나 속도 넣는 것보다는 하위 규정으로 위임하는 게 좋겠다는 의견이고요.

주차금지구역 관련해서는 저는 전문위원님 의견이 조금 더 타당해 보이는데, 왜냐하면 지금 국토부 의견은 ‘국토부령에서 정하는 바에 따라 자치단체 조례로 정할 수 있고’ 그렇게 되어 있잖아요. 그러면 현재 법안은 누가 봐도 주차해서는 안 되는 곳을 금지해 놓은 규정이 들어가 있잖아요. 이것을 국토부에서는 국토부령으로 다 집어넣을 생각을 갖고 있는 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○홍기원 위원 그러니까 제가 걱정하는 것은 조례에서 정하도록 하는 것도 좋기는 하지만 그래도 사람들의 인식상 예를 들면 자전거도로라든지 지하철역 진출입구라든지 어린이 보호구역이라든지 이런 데는 당연히 세우면 안 되는 데인데 일정한 지자체가 그런 것을 빼놓는다든지 이러면 혼란스러울 수 있으니까 그러면 국토부에서 나중에 국토부령으로 정할 때 현재 법에 들어 있는 그런

한 내용들을 대부분 반영한다는 전제하에서 저는 국토부 의견에도 크게 문제가 없다고 생각합니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그럴 계획입니다.

○소위원장 최인호 그러면 홍기원 위원님은 국토부 수정의견에 기본적으로 찬성하시는 거지요?

○홍기원 위원 현재 법안의 취지를 국토부령에서 그대로 반영을 해 준다는 그러한 전제하에.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

○홍기원 위원 전문위원님.

○전문위원 최용훈 이와 관련해서 제가 퍼스널 모빌리티산업협회의 의견을 받아 봤습니다.

그쪽에서는 첫 번째로 주차금지를 하는 게 국민의 권리를 제한하는 사항이기 때문에 좀 더 명확성의 원칙이 요구되고 어느 구역이 주차금지구역이 될지 예측하기 어렵다.

두 번째로 지자체 자율에 맡길 경우 주차금지구역이 상이하게 설정될 가능성이 높아 이용자 혼란을 유발할 가능성이 높다 이런 내용으로 국토부 수정안보다는 저희 통합의견이 현실적이라는 의견을 주었음을 참고로 말씀드립니다.

○소위원장 최인호 공청회 과정이나 이런 데서 협회 의견을 수렴 안 했습니까?

○전문위원 최용훈 방금 국토부 수정의견은 저희가 오늘 아침에 받은 사항.

○국토교통부제2차관 어명소 말씀드리겠습니다.

이 법이 한 2년 전에 제안되고 그때만 해도 PM을 굉장히 활성화하자는 그런 분위기였습니다. 그런데 그 이후에 폐단들이, 길바닥에 널부러진다는지 여러 폐단이 생기면서 지금 가장 PM이 많은 서울시는 더 강경한 입장입니다. 주차구역만 허용하자는 이것보다도 훨씬 센 입장이기 때문에 오히려 만약에 저희가 이렇게 개정을 한다면 아마 지자체 반발이 꽤 있을 수도 있습니다.

그래서 저희는 법에서는 가이드라인을 법이나 규칙에서 하고 지자체가 그걸 참조해서 정하도록 하는 게 지자체가 그 여건에 맞게 운영할 수 있을 것으로 봅니다.

○소위원장 최인호 협회 의견을 참고로 하시고.

홍기원 위원님께서 대략 수궁하시면 정부 측 수정안으로 정리될 수 있겠네요.

○홍기원 위원 이게 사실 제가 한 2년 4개월 전에 1호 법안으로 제안한 건데 일단 오늘 통과가 됐으면 좋겠고요.

지금 전문위원님이 말씀하신 그 업계의 의견은

국토부에서 제안한 문안으로 하더라도 나중에 국토부령 정할 때 업계에서 우려하는 사항들 다 반영하면 별문제가 없을 것으로 생각이 됩니다.

○소위원장 최인호 다 정리가 되는 것 같습니다.

그러면 다른 의견 없으시지요?

○전문위원 최용훈 위원장님, 그러면 129쪽의 다른 법률과의 관계는 위에 있는 4조로 해서 정리를 하면 될 것 같습니다. 주차금지구역이 있기 때문이에요.

○소위원장 최인호 예, 그렇게 하면 되겠습니까?

○전문위원 최용훈 그다음에 벌칙 부분은 어떻게?

○홍기원 위원 일단 우리 안대로 통과를 시키고 나중에 법무부에서 혹시 법체계상 수정을 요하는 사항이 있으면 전체회의나 또는 법사위 때 반영하면 좋을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 그렇게 해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

○전문위원 최용훈 그러면 법안을 법무부에 의뢰하고요. 그걸 추후에 법사위 수정단계에서 반영, 혹시 수정사항이 있으면……

○소위원장 최인호 전체회의까지 법무부 의견을 받을 수 있습니까? 가급적 받아 보십시오.

○전문위원 최용훈 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

○전문위원 최용훈 그래서 반영사항 있으면 전체회의에서 수정……

○홍기원 위원 보고하고.

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 그렇게 하세요.

별다른 의견은 없으신 걸로 정리하도록 하겠습니다.

의사일정 제4항 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안, 의사일정 제5항 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안, 의사일정 제6항 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안, 이상 3건의 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

원활한 회의 진행을 위하여 잠시 정회하고 지금 4시 15분인데 4시 반에 속개하도록 하겠습니다.

다.

정회를 선포합니다.

(16시14분 회의중지)

(16시34분 계속개회)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

7. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2115602)

○소위원장 최인호 의사일정 제7항 자동차관리법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 전문위원 최용훈입니다.

소위 자료 7번 항입니다.

1페이지 보시면 되겠습니다.

진성준 의원님이 대표발의하신 자동차관리법 일부개정법률안은 자동차매매업 공제조합 신설하는 내용입니다. 즉 중고차 공제조합을 설립하는 내용입니다.

개정안의 내용은 도표를 참고하시면 되겠고, 공제조합이 설립되면 긍정적인 효과가 있지만 또한 소비자 권익 보호방안이 함께 논의될 필요가 있다고 보았습니다.

5페이지에 보시면 현재 자동차 분야 공제조합 일반현황이 있고요. 렌터카의 경우 2012년 11월에 설립됐는데 가입률이 47%입니다.

그리고 6페이지에 보시면 참고로 중고차판매업도 현대·기아 등이 진출할 수 있도록 결정이 났습니다. 그래서 금년 1월부터 5000대 범위 내에서 하도록 되어 있습니다. 조문별로 말씀드리겠습니다.

7페이지입니다.

자동차매매업자의 손해배상책임 보장 수단에 공제 가입을 추가하는 내용입니다. 이 부분은 타당하다고 보았습니다.

다음은 9페이지입니다.

공제조합의 설립 근거를 마련하는 내용입니다. 유사 입법례인 여객자동차 운수사업법 등을 참조한 내용이라 타당하다고 보았습니다.

11페이지에 여객자동차 운수사업법과 비교한 내용이 있습니다.

15페이지입니다.

공제조합의 운영위원회입니다. 25명 이내로 운영위원회를 구성하고 있는데 결격 사유를 법률에

서 규정하고 있습니다.

16페이지입니다.

다만 집행유예 선고와 실행 선고를 구분해서 하고 있는데요, 벌금형 이상 선고도 집행유예와 벌금을 구분할 필요가 있다는 게 수정의견입니다. 왜냐하면 17페이지에 보시면 2016년 형법 개정으로 벌금도 실행과 집행유예로 구분하는 것도 가능하게 개정이 됐고요, 법무부도 동일한 의견입니다.

21쪽에 보시면 수정의견입니다.

대통령령에 어떤 법이 들어가는지, ‘보험업법’을 추가를 했습니다.

그다음에 22쪽에 벌금의 실행과 집행유예를 구분해서 규정했습니다.

23쪽입니다.

공제조합의 사업 및 보증·공제 규정인데요, 타당하다고 보았습니다. 다만 일부 조문을 수정할 필요가 있다고 보았고요, 그 내용은 28페이지에 있습니다. 보증의 경우에는 보험업법 적용 대상에 포함하도록 규정을 했습니다.

그다음에 29쪽입니다.

이 부분은 위원님들께서 한번 판단을 해 주시면 좋은 사항인데요, 공제조합의 지분 양도 및 취득에 관한 사항인데 법률의 개정안처럼 직접적으로 규정한 입법례도 있고 시행령에서 규정한 입법례도 있습니다. 다만 저희 의견은 지금 약 30억 자본금으로 시작하는 소규모 공제조합이기 때문에 이런 지분 양도와 취득 규정이 필요하지 않다는 의견으로 33쪽에 삭제 의견을 냈는데요 위원님들께서 판단하시면 될 것 같습니다.

그다음에 37쪽에 공제조합에 대한 관리·감독 근거를 신설하는 내용입니다. 다만 일부 조항에 중고차 매수인인 소비자의 권익 보호를 위해서 감독 사유에 자동차 매수인의 권익 보호 내용을 추가할 필요가 있다고 보았습니다. 그 내용은 43쪽에 실었습니다. 43쪽과 44쪽, 수정의견 68조의 21에 공제조합 임직원에게 대한 제재 사유에 ‘자동차 매수인 등의 권익을 침해할 우려’를 추가를 했고요. 그다음 페이지 68조의 22 조사 및 검사 사항에 국토부장관이 공제조합을 조사할 수 있는 사유로 ‘자동차 매수인 등의 권익 보호’를 추가했습니다.

46쪽은 국토부 소관 법률이므로 국토교통부장관의 요청 근거 규정으로 수정했습니다.

47쪽에는 관련 과태료 내용을 신설했습니다.

49쪽은 민법·상법 준용인데 타당하다고 보았고요.

51쪽, 시행일입니다.

개정안은 공포 후 1년으로 되어 있는데요, 지금 저희는 중고차에 대기업들이 진출했기 때문에 6개월 시행하는 것으로 수정하였으면 하는 의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

별다른 의견 없으십니까?

○한준호 위원 하나만 여쭙볼 게 있어서 간단하게 여쭙보겠습니다.

저희 의견이 필요하다고 하셨으니까, 33페이지 지분 양도 관련된 것들, 그러니까 조합이 일종의 유한책임 조합원들이 되는 건데 이분들이 조합에 들어가게 되면 출자한도 내에서 본인들이 책임을 져야 되는 부분에 대한 지분을 취득하게 되는 것이고 조합원 자격을 상실하게 될 경우에는 지분에 대한 가치도 같이 상실하게 될 텐데 이것을 굳이 이렇게 삭제를 하는 이유가 있나요?

○전문위원 **최용훈** 그러니까 이 내용을 완전히 삭제하는 게 아니고요, 이것을 법률에서 규정할 수도 있고 시행령에서 규정할 수도 있는데요, 만일 법률에서 빼면 시행령에서……

○한준호 위원 시행령에서는 남겠지요?

○전문위원 **최용훈** 예.

○한준호 위원 그래서 중요한 부분인데 이것을 빼서 가지고.

○홍기원 위원 저도 질문인데요, 이것을 조합의 지분 양도나 취득에 관한 사항을 법률에는 근거 조항 없이 시행령에서만 규정할 수 있어요? 법률에 기본적인 것을 규정해 놓고 세부사항을 시행령에 규정하도록 그렇게 해야 되지 않나요?

○전문위원 **최용훈** 잠깐만요, 이게……

○홍기원 위원 재산권에 관한 사항이잖아요.

○전문위원 **최용훈** 이것은 건설기술 진흥법에서는 시행령으로 규정을 하고 있는데요, 그러니까 이게 규모가 작기 때문에 저희는 하위법령에 규정하자는 의견입니다.

○**홍기원 위원** 그런데 규모가 작다 하더라도 조합원의 지분이면 재산권인데 재산권의 취득이나 양도에 관한 것을 입법적으로 하지 않고, 건설공제조합법이 어떻게 되어 있는지는 제가 잘 모르겠는데 시행령에 전부를 위임하는 것은 나중에 법적으로 문제가 있을 것 같거든요. 그 부분도 혹시 검토를 해 봤나요?

○**전문위원 최용훈** 예, 그래서 저희는 법률로 남겨 두도, 오히려 말씀하신 것처럼 재산권에 관한 사항이라 법률에 규정해도 특별한 문제는 없다고 봅니다.

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

거의 질문 다 된 것으로 보겠습니다.

○**한준호 위원** 의견은 그래도 드려야 되니까, 저는 개인적으로 이것을 법에서 저희가 담고 있어야 되고 만일에 조합이 채무 관계를 지게 될 수도 있고 출자 금액은 있긴 하지만 더 늘릴 수도 있는 부분들이 있기 때문에 담아 놓고 있는 게 낫지 않나 싶습니다.

○ 의사일정 변경의 건

13. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2116874) 변안의 건

14. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2117230) 변안의 건
(16시43분)

○**소위원장 최인호** 고맙습니다.

의결하기 전에 한 가지 말씀드리겠습니다.

지난해 11월 9일 법안심사소위에서 2건의 자동차관리법 일부개정법률안이 위원회 대안으로 의결되어 현재 계류 중에 있습니다. 그래서 오늘 처리된 동일 제명의 법률안과 함께 대안으로 처리할 필요가 있습니다. 이에 해당 안건을 오늘 의사일정으로 추가 상정해서 국회법 제91조제2항 및 제57조제8항에 따라 변안 의결하고자 합니다.

그러면 해당 안건을 변안하고자 김병기 의원 및 박상혁 의원이 각각 대표발의한 자동차관리법 일부개정법률안을 의사일정 제13항 및 제14항으로 각각 추가 상정하여 바로 심사하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 해당 안건을 추가 상정하여 변안 의결하도록 하겠습니다.

추가 상정한 안건에 대한 수정의견이 있으면

보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 지금 방금 배부해 드린 자동차관리법 위원회 대안 시행일 수정의견입니다. 작년 11월 9일 교통소위에서 침수차에 관련된 내용을 규정했습니다. 그 내용은 2쪽하고 3쪽에 있는데요. 당시 시행일을 공포 후 6개월로 했습니다. 11월 의결을 전제로 해서 6월 정도 하면 장마 이전에 이게 될 예정으로 해서 공포 후 6개월로 했는데요. 침수로 인한 소비자 피해 예방을 위해서는 장마 이전에 침수차 피해 내용이 반영될 필요가 있어서 지금 6월 11일로 수정의견을 드립니다.

왜냐하면 다른 법률이 지금 6월 11일 시행 예정인데요. 그 법도 침수로 전손 처리된 자동차의 수출을 금지하는 내용입니다. 그래서 내용도 비슷하고 그다음에 장마 이전에 대안이 시행될 필요가 있어서 '6월 11일' 수정의견을 제시하는 겁니다.

○**소위원장 최인호** 차관, 수정의견에 대한 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 어명소** 저희도 기본적으로 동의하는데, 날짜를 이렇게 못 박기보다 '공포 후 3개월'로 이렇게 해 주셨으면 합니다. 왜냐하면 이게 법사위가 언제 통과될지 알 수가 없고 만약에 법사위가 늦게 통과될 수도 있고 하기 때문에 공포 후 3개월로 해 주시면 아마 비슷한 시기가 되지 않을까 이렇게 생각합니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

의견이 없으시면 정부 측 의견을 반영하여 수정해서 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제7항, 제13항 및 제14항, 이상 3건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지난해 11월 9일 소위원회의 심사 결과와 오늘 심사한 결과를 반영하여 이를 통합 조정한 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

8. 철도안전법 일부개정법률안(허영 의원 대표발의)
(의안번호 2107871)

(16시46분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제8항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 8번 항입니다.

철도안전법 일부개정법률안입니다. 목차를 보시면 되겠습니다. 위험물 운송과 관련된 8개 사항 내용입니다.

1페이지입니다.

위험물 운송 관련 법 적용 대상을 확대하는 내용입니다.

2페이지를 보시면 되는데요 그 도표에 보시면 현행 철도운영자는 안전법에 규정이 되어 있는데 위험물 운송을 위탁하려는 자 또는 화주 등은 법률상 규정이 없고 철도 위험물 수송내규에 규정되어 있는 것을 개정안은 법에 규정하는 내용입니다. 타당하다고 보았고 일부 문구를 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

6페이지에 보시면요 철도 운송 위험물 운송체제인데 위험물 포장·관리부터 위험물 적재 그리고 적재상태 점검 및 운송, 운송 후 관리 이런 절차대로 있는데 개정안에 이런 내용들을 법률에 규정하겠다는 내용입니다.

7페이지에 보시면 운송 위험물 현황이 나와 있고요.

13페이지에 보면 수정의견을 제시했습니다. ‘대통령령으로 정하는 위험물의 운송을 위탁하여 철도로 운송하려는 자와 이를 운송하는 철도운영자’로 함으로써 위험물취급자의 범위에 철도시설관리자를 제외하도록 했습니다.

그다음에 철도운행상의 위험 방지임을 명시했고요. 그다음에 위험물을 포장·적재·관리·운송으로 좀 더 명확하게 했습니다.

15페이지입니다.

위험물 포장 및 용기 검사제도를 도입했는데요. 일부 자구수정이 필요하다고 보았습니다.

16페이지에 보면 철도차량에 싣거나 부속하여 운반할 수 있는 것은 명확하지 않다고 보았고요.

그다음에 17페이지에 보시면 일부 교육을 받은 경우 검사의 전부 또는 일부를 면제하도록 하고 있고 검사전문기관을 지정하도록 하고 있습니다.

수정의견이 지금 27쪽과 28쪽에 나와 있습니다.

27쪽에는 위험물을 철도로 운송한다는 점을 좀 더 서술했고요. 그다음에 28쪽의 3항에 보면 검사 면제 여부가 중요한 사항이므로 법률에 다른 법령에서 검사하는 규정을 넣어서 이런 교육을 받은 경우는 면제할 수 있도록 했습니다.

29쪽에 보시면 1호부터 3호까지로 해서 거짓

또는 그 밖의 부정한 방법으로 검사 또는 승인을 한 경우에 당연취소 사유로 규정을 했습니다.

3호는 현행 개정안 3호를 좀 더 명확하게 합니다.

31쪽, 위험물취급안전교육 의무화에 관한 사항입니다.

35쪽에 보시면 교육 관련 현황이 나오는데요, 예를 들면 (주)LG화학에서 작업하는 19명이 위험물취급 관련 교육을 받지 않고 있고 해운운송 90명이 교육을 미시행하고 있는데 이것을 포괄하려고 하는 내용입니다.

41쪽에 보면 한국철도공사에서 위험물취급 관련 교육 대상자가 약 2700명 정도 됩니다.

44쪽에 표로 정리해 봤는데요. 개정안에서 교육 대상을 좀 더 추가하고 내용을 하위 법령으로 명확화하도록 하고 있습니다.

45쪽에 수정의견이 있는데요, 위험물 취급하는 실제 종사자가 교육을 받을 수 있도록 관련 내용을 수정했고요. 그다음에 중복교육 시 면제하는 내용을 넣어 봤습니다.

그다음에 49쪽의 보고·검사 대상인데요, 보고·검사 대상기관에 인증기관이나 대상기관을 포장·용기검사기관이나 위험물취급전문교육기관을 포함하도록 했습니다.

위험물 포장·용기검사기관, 위험물취급전문교육기관을 55·56쪽에 추가했고요, 57쪽도 1항 수정에 따라 같이 수정을 했습니다.

58쪽도 아까 같은 내용입니다.

59쪽의 청문 대상을 추가하는 내용인데요, 이 내용은 64쪽에 보면 수정의견이 있는데 업무정지에도 청문을 할 수 있도록 규정을 보완했습니다.

그다음에 65쪽의 의무위반행위에 대한 과태료 부과 규정인데요, 67쪽 표를 보시면 되겠습니다. 위험물 취급, 현재 철도의 경우에는 3년 이하 징역 또는 3000만 원 이하 벌금을 하고 있는데 개정안이 과태료 500만 원을 하고 있어서 과태료 부분은 이중처벌 아닌지 해서 이것은 제외하도록 했습니다.

그래서 74쪽에 보시면 관련 내용을 정리했습니다. 74쪽에 동일행위 이중처벌 소지가 있는 대상은 제외를 했고 좀 더 명확하게 했습니다.

그다음에 80쪽에 보시면 벌칙 적용에의 공무원의제 규정을 보완했습니다.

그다음에 84쪽에 보시면 부칙과 관련해서 위험물 포장 및 용기의 검사에 대한 적용례 규정과

안전교육 경과조치를 규정했습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

서일준 위원님.

○서일준 위원 차관님, 이 기준이 유엔이나 국제철도협력기구(OSJD) 같은 기준하고 비교를 하면 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 **어명소** 그 기준에 따르고 있습니다. 참고로 항공이나 그다음에 해운은 다 법에 규정하고 있는데 저희는 이런 게 미비했습니다. 그래서 그런 수준으로 저희가 맞춘다고 보시면 되겠습니다.

○서일준 위원 저는 기본적으로 동의합니다.

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

○홍기원 위원 없습니다.

○ 의사일정 변경의 건

15. 철도안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표 발의)(의안번호 2111830) 변안의 건

(16시54분)

○소위원장 **최인호** 의결하기 전에 한 가지 말씀드리겠습니다.

지난해 11월 9일 법안심사소위에서 홍기원 의원이 대표발의한 철도안전법 일부개정법률안이 수정 의결되어 현재 계류 중에 있어서 오늘 처리된 동일 제명의 법률안과 함께 대안으로 처리할 필요가 있습니다. 이에 해당 안건을 오늘 의사일정으로 추가 상정하여 국회법 제91조제2항 및 제57조제8항에 따라 변안 의결하고자 합니다.

그러면 해당 안건을 변안하고자 의사일정 제15항으로 추가 상정하여 바로 심사하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 해당 안건을 추가 상정하여 변안 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제8항 및 제15항, 이상 2건의 철도안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지난해 11월 9일 소위원회의 심사 결과와 오늘 심사한 결과를 반영하여 이를 통합 조정

한 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

9. 교통안전법 일부개정법률안(송언석 의원 대표 발의)(의안번호 2112642)

(16시55분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제9항 교통안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 의사일정 9항입니다.

소위 자료 1페이지입니다.

교통안전 담당자에 대한 전문교육을 의무화하는 내용입니다. 개정안의 취지는 타당하다고 보았고요. 2페이지에 보시면 일부 문구 수정이 필요하다고 보았습니다.

먼저 개정안은 교육 실시 주체를 지정행정기관 및 교통행정기관, 교통시설설치·관리자로 하고 있는데 교통행정기관은 지정행정기관은 포괄하므로 일부 삭제가 필요하다고 보았고요.

교육 내용도 '23조에 따른 교육'이라는 문구는 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

3페이지입니다.

이 법의 교육 대상인데요. 교육 대상에 보시면 1만 5000명 정도 되고 있는데요. 주요 내용에 있는 표에 보시면 모든 교통행정기관 안에 지정행정기관과 교통 관련 지자체가 있습니다. 명암으로 표현한 교통안전 관련 국토부나 교통안전 관련 지자체로 한정을 하도록 하고 있습니다.

그다음에 5페이지에 보시면 중복 교육 한 50명 정도 되는데요 그분들도 제외할 필요가 있다고 보았습니다.

그다음에 6페이지 보시면 전문교육의 위탁 규정을 신설할 필요가 있다고 보았습니다.

그다음에 7페이지 보시면 교육 대상자가 지금 1만 5000명 정도 되는데 그중에서도 특정 기관에서 하기에는 무리가 있기 때문에 국토부 소속기관인 국토교통인재개발원, 시도 교통연수원 등에 위탁해서 할 수 있도록 할 필요가 있다고 보았습니다.

수정의견은 15쪽에 있습니다.

교육을 받는 대상을 명확하게 표시할 수 있도록 1호, 2호, 3호로 명확하게 했습니다. 1호는 교통안전에 관한 업무를 담당하는 교통행정기관 중

국토교통부령으로 정하는 기관, 1호 같은 경우는 국토부가 해당이 되겠고요.

2호는 교통시설설치·관리자의 직원인데 2호는 도로공사가 해당이 되겠습니다. 3호는 각종 운행 제한단속원이 해당되겠고요. 2항에서 교육의 전부 또는 일부를 면제할 수 있도록 했고 3항에서 위탁의 근거를 규정했고 4항에서 국토교통부령으로 정하도록 했습니다. 시행일은 공포 후 1년입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님.

○강대식 위원 차관님, 이 법을 시행하게 되면 교육 주체가 누가 됩니까? 지금 한 세 군데 분산되어 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 이것은 공공기관에 종사하는 교통안전 담당 공무원이나 종사원들에 대해서 교육을 하는 사항입니다. 그러니까 지금까지는 각 기관에서……

○강대식 위원 각 기관에서 했어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 자율적으로 해왔습니다. 그래서 하는 경우도 있고 안 하는 경우도 있는데 의무를 두자는 겁니다. 그런데 잘 아시지만 특히 공무원의 경우에 순환보직이 있기도 하고 그렇기 때문에 그런 필요성은 있다고 봅니다.

○강대식 위원 그러면 혹시 한국교통안전공단 이런 공공기관이 주가 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 교통안전공단이 앞으로 교육을 시킬 수 있는 기관이 될 수 있겠습니다. 그런데 그것은 다른 기관들도 지정할 수 있겠습니다.

○강대식 위원 지정할 수 있고?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○강대식 위원 만약에 이런 경우에 거리 상황도 있고 여러 곳에 분산되어 있는데 전문강사가 그곳을 찾아가서 교육도 할 수 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 할 수도 있겠고요. 앞으로 이 제도는 더 발전시켜야 할 것으로 봅니다.

○강대식 위원 파견하고 이런 것에 대해서는 저도 경제적인 상황이라든지 시간적인 상황을 고려했을 때는 충분히 그렇게 하는 것이 맞다 생각합니다. 아무쪼록 불편함을 최소화해서 체계적인 교육을 받았으면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들.

서일준 위원님.

○서일준 위원 로테이션 많이 하니까 전문적인 교육을 받는 건 당연한데 이런 교육 제도를 만듦으로 해 가지고 인력을 더 보강을 해야 되면 윤석열 정부가 작은 정부 기조로 나아가는 데 혹시 인원이 더 늘어나는 게 있지 않을까 이런 생각도 드는데 어떻습니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 그런 지적도 있을 수 있겠습니다. 다만 교통 업무, 특히 지자체 공무원들의 경우에는 교통 담당 공무원들이 순환기간이 굉장히 짧습니다, 워낙 민원도 많고 해서. 그래서 이런 교육 필요성도 있고 해서 교통안전 분야가 굉장히 중요하지 않습니까, 사람의 생명과 관계되기 때문에. 그래서 기간을 두고 교육을 하도록 한다면 의미가 있을 것으로 봅니다.

○서일준 위원 그래서 인력 부분 이런 것도 잘 한번 생각을, 고민을 해야 되지 않을까 그렇게 봅니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그러겠습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님 말씀해 주십시오.

없으십니까?

그러면 의견이 없으시므로 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

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

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

10. 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104053)

11. 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2117801)

(17시01분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제10항 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안, 의사일정 제11항 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안,

이상 2건을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 10·11항입니다.

목차를 보시겠습니다. 총괄적으로 4건의 주제가 있고 조문별로는 총 30개 주제별로 돼 있는데요. 제가 주요 조문 위주로 간략하게 설명드리겠습니다.

12페이지입니다.

지난 2022년 5월 16일 날 소위에서 논의가 됐는데요. 광의의 교통 개념과 모빌리티 개념에 대한 논의가 있었고요. 계속해서 심사하자는 의견이 있었습니다. 그래서 소위에서 논의된 내용을 바탕으로 13페이지에 보시면 저희가 11월부터 2월까지 한 세 차례 박상혁 의원실하고 박정하 의원실, 국토부 그다음에 명지대 교수님 등이랑 해서 집중적으로 독회를 했고요.

산업부가 의견을 개진했는데 그 부분 한번 들어 봤습니다. 그래서 정리된 내용을 말씀드리겠습니다.

16페이지입니다.

제명은 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안으로 했습니다.

그다음에 22쪽입니다.

모빌리티의 개념인데요, 제정안에서 모빌리티의 정의가 모호하고 기존의 교통수단과 혼동될 우려가 있어서 첨단모빌리티라는 개념을 신설했습니다.

23쪽에 보시면 도표가 있는데요, 모빌리티의 개념에 기존 교통과 차별되는 첨단모빌리티 두 가지로 나눠서 이 법을 전체적으로 그 흐름에 맞춰서 수정을 했습니다.

그리고 지난번 소위 때 모빌리티를 한글로 해야 되지 않나 하는 의견이 있으셔서 저희가 국립국어원에 공식적으로 문의했는데 특별한 답변은…… ‘스마트 모빌리티’를 ‘1인 전동차’로, ‘그린 모빌리티’를 ‘친환경 이동수단’으로 개선했다는 답변을 받았는데요. 지금 모빌리티라는 용어가 많이 사용되고 있어서 제정안에서는 모빌리티 용어를 그대로 사용했습니다.

그다음에 죽 넘어가서 32쪽에 보면 모빌리티 수단을, 가목은 전통적 교통수단이고요 나목은 새로운 교통수단이 접목된 이동수단 이렇게 했고 모빌리티 기반시설, 모빌리티 서비스 그다음에 33페이지에 모빌리티에 인공지능 등 첨단기술이 결합된 걸 모빌리티 혁신이라고 했습니다.

그다음에 38쪽 되겠습니다.

‘국가 등의 책무’를 ‘국가 및 지방자치단체의 책무’로 했고 박정하 의원님께서 19조 1항에 있는 내용을 제2항(국가 및 지방자치단체의 책무)로 옮겨서 그 취지를 반영했습니다.

40페이지는 그냥 넘어가겠습니다.

그다음에 45쪽 제2장에 ‘첨단모빌리티의 활성화 지원’으로 해서 첨단모빌리티에 대한 현황조사 내용을 규정했습니다.

그다음에 모빌리티 개선계획 수립은 55쪽에 나와 있습니다. 모빌리티 개선계획을 수립하도록 두 의원님 안을 반영을 했습니다.

그다음에 모빌리티지원센터인데요, 이 부분은 통합의견 위주로 설명을 드리겠습니다.

65페이지입니다. 모빌리티지원센터의 지정과 관련된 내용을 수록했고요.

66쪽에 다양한 업무가 되어 있는데 중요한 사항만 지원하고, 67페이지 보시면 7호, 8호, 9호, 10호, 11호를 삭제하는 대신에 통합의견 6호를 보시면 ‘모빌리티 혁신을 위하여 정부로부터 위탁받은 사업’으로 해서 앞에서 삭제한 내용이 다 포괄될 수 있도록 했습니다.

그다음에 81쪽으로 넘어가겠습니다.

모빌리티 친화적 도로환경인데 첨단모빌리티 친화적 도로환경 조성으로 그 범위를 한정해서 수정을 했습니다.

그리고 82쪽 부칙에 적용례를 부칙 2조, 3조를 신설을 해서 내용을 반영했습니다.

그다음에 89쪽인데요, 규제 신속확인 등에 관한 사항은 다른 일반적인 입법례를 참조해서 다 수정을 했습니다. 그래서 실증 규제특례 내용은 다 생략하고요.

145쪽에 모빌리티 관련 데이터 내용이 있습니다. 데이터에 관한 사항은 민간기업이 아닌 실증사업자 및 시범사업을 수행하는 자로 수정을 했고요. 개인정보가 포함된 경우 개인정보 보호법에 따르도록 했습니다.

146쪽 3항에는 일반에 제공하는 데이터의 분석·관리 등을 포함하여 규정하도록 했습니다.

그다음에 150쪽인데요, 박정하 의원님 안은 ‘기존 교통시설·공간구조 등의 혁신지원 확대’인데 이런 사항들은 관련 조문으로 이동을 하거나 그 취지가 반영돼 있기 때문에 삭제를 했습니다.

그다음에 153쪽인데요, 모빌리티혁신위원회에 관한 사항입니다.

개정안들은 다 ‘둔다’로 돼 있는데 필요한 경우 ‘구성·운영할 수 있다’로 임의적 규정으로 두고 있습니다. 이는 정부에서 위원회 정비를 추진하고 있기 때문에 그러한 사항에 맞게 그렇게 했습니다.

그리고 155쪽에 보시면 공간구조 정합성 검토라고 저희가 조문을 만들어 놔는데 이게 박정하 의원님 안을 수록했는데 자세히 보니까 이게 모빌리티위원회가 장관에게 관련 법령을 요청하고 장관이 위원회에 보고하여야 한다는 내용인데 이게 체계적으로 맞지 않아서 5항은 통합의견에 실어는 놔는데 좀 삭제가 필요하다고 보여집니다.

그다음에 166쪽에 보시면 모빌리티 협회가 있는데 현재 산자부에서 한국자동차산업협회가 한국자동차모빌리티협회로 이름을 변경을 추진 중입니다. 그리고 관련 유사 단체가 있어서 22조 협회는 삭제를 했습니다.

그다음에 마지막으로 186쪽의 부칙인데요, 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하되 모빌리티 기반시설 적용례나 친화적 도로 조성에 관한 적용례를 두었습니다. 간략하게 설명드렸습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관님, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다. 제명에 대해서도 저희도 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안이 어떻게 하는 의견입니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오. 박정하 의원님이 발의하신 내용이기도 합니다.

○박정하 위원 저는 박상혁 의원님하고 같은 의견입니다.

○소위원장 최인호 양에 비해서는 의견이 안 나오고 있습니다.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

○한준호 위원 특별히 이걸 달기가 어렵네요. 충분히 검토하셨을 거라고 보고……

○소위원장 최인호 많이 검토를 한 사안이기도 하고요.

그러면 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제10항 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안, 의사일정 제11항 모빌리티 혁신 및

활성화 지원에 관한 법률안 이상 2건의 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

12. 항공안전법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표 발의)(의안번호 2112535)

(17시12분)

○소위원장 최인호 의사일정 제12항 항공안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 12항입니다. 목차를 보시면 되겠습니다.

지난번 소위에서 논의가 됐고요. 추가 논의사항이 항공교통데이터 부분이 있었습니다. 이 부분을 논의해 주시고, 논의 완료 사항은 보고를 생략하고, 논의 완료 사항은 그때 합의가 됐습니다.

1페이지에 보시면 작년 9월 21일 법안소위에서 항공교통데이터 부분을 제외하고는 위원님들 이견이 없고요. 소위 이후에 교통데이터에 관한 이견 조율을 위해서 관련 협회와 국토부, 기술원과 논의를 해서 수정의견을 만들었습니다.

10페이지부터 수정의견을 설명드리겠습니다.

항공교통데이터를 13개 목으로 뒀는데요. 11페이지에 보시면 나목의 항공기의 비행성능에 관한 자료는 협회 의견을 받아서 삭제를 했습니다.

12페이지입니다.

자목의 항공기 급유라든가 실시간 자료는 이것도 삭제를 하기로 했습니다. 차목도 일부 삭제를 했고요. 타목의 항공기상 관련 자료도 삭제를 했습니다.

13페이지입니다.

파목도 일부 자료를 삭제를 했습니다.

18쪽에 현재 항공안전데이터가 있는데요. 항공교통데이터도 안전데이터와 비슷하게 법에 이렇게 명시를 하도록 했습니다.

20쪽과 21쪽에는 양 데이터의 차이점과 유사점을 제시를 했고요.

22쪽의 수정의견 보시면 개정안 나목을 삭제했고 다목은 표현을 수정을 했고 라목은 레이터자료 및 분석결과로 했고, 그렇게 했습니다.

그다음에 23쪽인데요. 수정의견 마목을 신설했는데 이 내용은 다목에 있는 내용을 좀 쪼개서

구체적으로 적시를 했습니다. 그다음에 자목도 항공협회 의견으로 삭제했구요.

24페이지입니다.

개정안 차목을 수정을 했구요. 타목도 수정을 했고 파목은 삭제를 했습니다.

26페이지입니다.

항공교통데이터 수집·분석·평가시스템 구축 인데요, 이 부분도 데이터와 관련이 돼 있어서 수정을 좀 했습니다.

그래서 그 내용이 32페이지에 있습니다.

개정안 제83조의3제2항에 보면 공공기관 외에 ‘항공교통데이터 관련 기관 등’으로 돼 있는데요, 이 부분을 공공기관으로 명확하게 해서 관련 협회라든가 그쪽에 요청되지 않도록 했습니다.

그리고 33쪽의 자료 제출하지 않은 경우에 과태료 부과하는 내용을 협회의 의견을 고려해서 삭제했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관님, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 한 가지만 물어보겠습니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 지난 교통소위 심사 때 협의체 간에 이견이 좀 있어 가지고 계속 심사하는 것으로 그렇게 결론을 내렸지 않습니까? 그렇지요? 그런데 항공교통데이터 일부 항목 정의 수정이라든지 과태료 기준 삭제 등 그런 기관 간의 협의는 잘 이루어졌습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그런 부분에 대해서는 합의가 다 됐습니다.

○강대식 위원 잘됐어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○강대식 위원 전문위원님, 심사자료에 기록된 내용들은 전부 다 관련 기관들하고 어느 정도 의견을 충분히 반영한 것이지요?

○전문위원 최용훈 1페이지 하단에, 항공안전기술원이나 항공협회 그다음에 대한항공 그쪽하고 다 이야기를 해서 민간에 피해가 없도록 조문 조율을 했습니다.

○강대식 위원 개정안에 동의합니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 말씀해 주십

시오.

○한준호 위원 관련해서 데이터 관리 규정 만드는 거 지난번에 말씀 나눴던 것 같은데 그 부분들은 어떻게 해소를 하게 됐나요? 그게 설명에서 빠져 가지고……

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 이렇게 되면 항공데이터가 체계적으로 관리되는 효과가 있게 됩니다. 그래서 지금까지 ICAO 규정에 따른 이런 규정이 없어서 관리하는 데 제한이 있었는데요. 이렇게 한다면 공역 관리한다든지 그런 게 지금은 수기 형태로 이루어지는데 이게 좀 더 시스템으로 체계적으로 이루어지는 그런 효과가 있다는 말씀을 드립니다.

○한준호 위원 그러니까 DB를 수집하면 수집의 목적이 있고 활용을 하려는 목적도 있는 것 아니겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 그래서 그때 아마 저희가 소위 때 의견 나눌 때는 이와 관련해서 데이터를 애그리게이션(aggregation)하기 위해서는 기본적으로 관리하기 위한 데이터 관리 규정을 만들어야 된다는 의견도 같이 있었던 걸로 알고 저도 아마 비슷한 말씀을 드렸던 것 같아서……

○전문위원 최용훈 소위 자료 27페이지에 보시면요 항공교통데이터시스템 구축하면서 3호에 한국교통데이터시스템 운영에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하도록 하고 있습니다. 그래서 말씀하신 사항이 반영되지 않을까 생각됩니다.

○한준호 위원 그래서 법안과 관련해서 데이터 관리 규정 같은 것들은 국토부에서 잘 준비를 해주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 어명소 83조의3에 항공교통데이터 수집·분석·평가시스템 구축·운영 그 규정이 새로 들어가고요. 그다음에 실제 운영과 관련된 사항들 이런 게 들어갑니다. 앞으로 잘하도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 차관님, 항공교통데이터 시스템을 구축하는 게 ICAO 권고에 따라서 국제적인 합의를 이행할 필요가 있다고 했잖아요. 맞지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○맹성규 위원 그거에 따라서 준비해서 만들어졌는데 보시면 당초에 계획했던 게 기상청이나 공항 운영자, 몇몇 기관의 반대에 의해서…… 이거는 동의를 해 준 거예요, 안 해도 좋겠다고.

그러면 이렇게 당초에 계획했던 것을 누락해도 지금 항공교통데이터를 수집하려는 취지에 부합한다고 보는지 그리고 차후에 추가적으로 더 보완해야 될 데이터가 필요하지 않은지를 명확하게 해 주실 필요가 있을 것 같아요. 왜냐하면 제가 볼 때는 개정을 해야 될 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님께서 아주 좋은 말씀을 주셨고요.

조금 제가 실무적으로 말씀드리면, 이게 항공데이터의 정의 규정하고 자료제출 규정이 연동되다 보니까 조금 그런 문제가 있는 것은 사실입니다. 그래서 저희가 앞으로 운영을 해 보면서 미흡한 부분이 있으면 더 보완토록 하겠습니다.

○맹성규 위원 아니지. 당연히 보완을 해야 되는 것인데, 지금 이 정도 수준을 가지고 당초에 추진하는 이런 ICAO 국제협약 기준 이행에 부합할 수 있는지 먼저 판단을 해 줘야지.

○국토교통부제2차관 어명소 저희 실무진에서는 현재 어느 정도 부합한다고 평가하고 있습니다.

○맹성규 위원 어느 정도가 아니라 명확하게 해주셔야지. 애매모호하잖아, 지금 답변이.

○국토교통부제2차관 어명소 담당 과장이 답변드리도록 하겠습니다.

○국토교통부항공교통과장 박영필 국토교통부 항공교통과장 박영필입니다.

맹 위원님 말씀하신 대로 국제민간항공기구에서 항공 안전을 위해서 여러 가지 데이터를 취합하고 그 정보를 서비스할 수 있게끔 하고 있는데, 저희는 안전 측면에서 항공교통 데이터는 관제와 관련된 서비스 측면에서 군하고 그다음에 기상청, 정부가, 국토부가 가지고 있는 정보를 취합하는 개념이고 또 항공사하고 나머지 조업체라든지 관련해서는 안전 데이터에서 별도로 취합을 하고 있습니다.

그래서 정부가 다 취합하고 있기 때문에 일단 국제민간항공기구에서 권고하고 있는 항행 형태의 안전정보는 다 취합되고 있다 이렇게 말씀드릴 수 있습니다.

○맹성규 위원 그러니까 결론적으로 얘기해서 문제가 없다 그리고 이러한 이유로 해서 나중에 차후에 다시 개정될 이유가 없다. 맞아요?

○국토교통부항공교통과장 박영필 지금 현 시점에서는 개정 사유는 없다고 볼 수 있습니다.

○맹성규 위원 한 자락 깔아 놓고 하네.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님 의견 없으십니까?

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제12항 항공안전법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2115645)

2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2116175)

(17시22분)

○소위원장 최인호 마지막으로 심사를 보류한 의사일정 제1항 및 제2항을 심사하도록 하겠습니다.

의사일정 제2항에 대하여 전문위원 말씀해 주십시오.

○전문위원 최용훈 지금 배부해 드린 자료를 보시면 수정의견 5항인데요.

개정안 5항처럼 되면 주체가 없습니다. 그래서 ‘다만, 지방자치단체는’ 동일하게 가고요. 아까 말씀하신 것처럼 ‘대통령령으로 정하는 바에 따라’ 이렇게 했고, ‘특별시·광역시·도’ 외에 ‘등’을 추가를 했습니다. 그 외에 기초가 포함될 수도 있어서 ‘등’으로 이렇게 했습니다.

그다음에 7항 같은 경우는 ‘자금의 일부를 지원한다’로 수정을 했습니다.

개정안이 좀 누락이 됐는데요, 소위 자료랑 같이 보시면 될 것 같은데 지금 개정안 2항에 따르면……

○정동만 위원 몇 페이지인데요?

○전문위원 최용훈 소위 자료 42쪽을 같이 봐 주시면 될 것 같습니다.

지금 42쪽 2항의 의미를 설명드리면, 2항은 국가하고 광역자치단체가 바우처나 아니면 특별교통수단인 택시를 이용할 수 있도록 의무화하고 있습니다. 그런데 반면 41쪽 1항에 보면 지자체가 이것은 임의적으로 할 수 있다로 규정하고 있습니다.

그래서 지원의 내용은 같은데 주체가 1항에 따르면 지자체는 임의적으로 할 수 있고, 2항에서는 국가와 광역은 의무적으로 하도록 하고 있습니다.

그래서 이게 약간 중복의 우려가 있어서 지금 배포해 드린 3항에 ‘국가는 제1항에 따라 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 택시를 이용하는 데에 소요되는 비용의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다’ 이렇게 수정을 했습니다.

그러니까 수정의견 1항은 지자체, 3항은 국가. 그런데 지금 개정안의 취지는 국가를 의무적으로 하도록 하고 있는데 수정의견은 이것을 임의적으로 하도록 하고 있습니다. 이 부분은 논의를 해보셔야 될 것 같습니다.

○**홍기원 위원** 바로 위에 있는 수정의견 2항은 뭐예요?

○**전문위원 최용훈** 그것은 개정안이 있습니다, 원래.

○**홍기원 위원** 현행하고 똑같이 되어 있는데, 문구가.

○**전문위원 최용훈** 지금 여기 개정안이 누락되어 있는데 현행 똑같이 가는 것으로 이렇게 한 겁니다.

○**소위원장 최인호** 보고 다 끝났습니까?

○**전문위원 최용훈** 예, 이상입니다.

○**소위원장 최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 어명소** 이게 아까 위원님들이 많이 말씀하셔서 저희도 이것에 대해서 인정하는 말씀을 드렸는데요. 제정이 수반되는 사항이고 기재부가 반대 의견을 제안했습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 충분한 토의가 필요할 것 같습니다.

○**맹성규 위원** 어떻게 반대했다는 것을 얘기할 해 줘야지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 기재부는 이게 시행된 지 얼마 안 됐고 지자체별로 여건도 다르고 하기 때문에 이 부분에 대해서는 신중하자는 입장입니다.

○**소위원장 최인호** 이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○**이소영 위원** 그러한 기준에 밝힌 의견을 충분히 고려해서 저희가 문구를 완화했고, 저희가 아까 논의할 당시에 의견이 모아진 내용에 따르면 재정소요 부담이 갑자기 늘어나거나 그런 부분이 아니기 때문에 충분히 기재부를 설득할 명분이 있는 건데, 그냥 아까 논의를 시작하기 전에 했던 의견하고 똑같은 의견을 기재부가 얘기한다고

해서 지금 이것을 다시 원점에서 논의하자고 말씀하시면 저희가 아까 거의 수 시간에 가깝게 하나하나 정성스럽게 토론한 것이 의미가 전혀 없는 것이지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그래서 이 사안에 대해서는 저희는 기재부 의견을 기재부 당국자가 나와서 의견을 한번 제시하는 게 어떨까 합니다.

○**맹성규 위원** 당국자가 와 봐야 과장밖에 안 와.

○**이소영 위원** 그러니까 어느 조항의, 어느 부분에 대해서 기재부가 그런 의견을 제시했는지를 명확하게 말씀해 주셔야…… 지금 재정소요랑 관련 없는 부분들도 있는 것 아니겠어요?

그리고 지금 개정안이 나온 것에 비해서 우리가 합의해서 토론한 안이 더 완화된 부분도 있는 거고, 완화된 내용에 대해서 무슨 우려를 제기한 건지를 구체적으로 알려 주시지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 기재부는 ‘이동지원센터 자금 지원하여야 한다’ 이것에 대해서 의견을 냈고요. 그다음에 바우처택시 이 부분에 대해서도 의견을 냈습니다.

그다음에 오늘 특별교통수단의 운영범위를 인근 시도까지 하는 것에 대해서는 사실 저희가 거기에 대해서는 아직 정부 내에서도 충분히 논의가 안 됐다는 말씀을 드립니다.

○**맹성규 위원** 시행령이 올라왔는데 왜 안 돼? 아까 그랬잖아.

○**홍기원 위원** 시행령 입법예고까지 했는데 논의가 안 됐다는 게 말이 안 되지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그것은 하고 있고요. 그런데 저희가 지금 법안에 만드는 것은 이 시행령 내용하고는 좀 다르기 때문에……

○**맹성규 위원** 차관, 말 그렇게 바꾸면 안 되지요. 제가 아까 그랬잖아요. 표현을 바꾸되 지금 시행령으로 되어 있는 것에 대해서는 최소한 그 범위를 담아야 된다고 얘기한 것 아닙니까? 그걸 담는다고 했잖아요. 그리고 담는다는 표현을 이렇게 했는데 이제 와서 그렇게 말씀하시면 논의가 처음으로 다시 되돌아가는 거지.

뭘 착각하고 계신데요. 국토부는 좀 더 진보적으로 나가고 위원들이 머뭇머뭇거리야 되는 거예요, 이것은.

○**박정하 위원** 지금 논의하시는 것과 별도로 제가 무지해서 그래요. 수정의견 제16조의2제2항에 보면 규정이 특별교통수단이 하나 있고요 그다음에 뒤에 외의 차량이 하나 있고요 또 택시가 있

어요. 이 ‘외의 차량’은 뭘 지칭하는 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 택시는 바우처택시니까 다 아시는 거고 지자체가 별도로 운영하는 사항들도 또 있습니다. 지자체가 운영하거나 또 여러 가지 형태가 요새 나오고 있습니다. 특별교통수단은 위원님들 다 아실 것이고요. 그다음에 그것 말고도 또 지자체 자체적으로 운영하는 것들이 있습니다.

○박정하 위원 그러면 향후로도 어떤 형태의 운송수단을 활용할지, 쓰여질지에 대해서도 가늠이 안 되는 거네요?

○국토교통부제2차관 어명소 다양한 형태가 있습니다.

○박정하 위원 그러면 차관님 아까 말씀하신 2400억 정도 추가 소요가 될 것이라고 한 것도 어떻게 변할지 모르는 거네요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○박정하 위원 제가 만약에 어디 장애인이 이용하실 수 있는 별도의 장치를 만들어서 이것 지원해 달라고 하면 그것도 지원해 줘야 되는 상황으로도 갈 수 있는 거네요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 추정은 다르지만 한 1조 이상까지도 예상이 되고 있습니다.

○박정하 위원 그러니까 굉장히 유동적이고 애매한 상황인 거예요, 2400억으로 끝나는 게 아니라.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○소위원장 최인호 서일준 위원님.

○서일준 위원 차관님, 예산이 금년도 238억 지금 확정돼 있지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○서일준 위원 이제 7월 달부터 시행이 되면 그것을 가지고 사용하는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 금년 예산으로 반영이 됐기 때문에, 금년 1월부터……

○서일준 위원 1월부터? 7월부터 시행이 되지만?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 7월부터.

○서일준 위원 그렇지, 7월부터 하겠지요.

그래서 어차피 이게 사실은 재정의 문제입니다. 이게 의지의 문제이기보다는 돈의 문제로 보기 때문에, 제가 아까도 말씀드렸지만 작년 1월 달에 이 법을 통과시킬 때 사실상 민주당이 여당이었어요. 그래서 그때 당시 민주당 정권이었던

데 의지를 가지고 했다면 충분히 가능했다 그렇게 보는데, 사실은 지금 의지의 문제가 아니고 그때나 지금이나 돈의 문제다.

그래서 저는 이것을 한번 해 보고, 실제 한번 해 보고 다시 한번 재정 당국 의견을 들어서 하는 것도 늦지 않다 저는 이렇게 봅니다.

○한준호 위원 제가……

○소위원장 최인호 잠시만요.

아까 한 두 시간 가까이 해서 건설적으로 다 합의했다고 봤는데 갑자기 이렇게 또 후퇴를 하니까 당황스러운데.

○한준호 위원 관련해서 이야기를 드리고 싶은 게 있는데요.

○소위원장 최인호 예, 한준호 위원님.

○한준호 위원 소위에서 논의를 하는 과정이라는 게 있는데, 과정을 거쳐서 일부 합의를 했기 때문에 이렇게 수정안을 만들어서 마지막 안건으로 올리고 지금 논의를 하고 있는 것 아닙니까? 저희가 지금 갑자기 처음 법안을 심사하는 것처럼 이렇게 이야기가 돌아가는 것은 소위 심사를 한 의미가 사라지게 되는 거예요.

일단은 저희가 과정상에서 합의하고 협의했던 내용들을 가지고 결론을 내고, 만일 이에 대한 당 간에 간사 간에 논의할 사안이 남아 있다고 하면 전체회의에 회부를 해서 그 안에서 간사 간이나 또는 각 당에서 혹시나 우리 소위에서 반영하지 못한 부분들을 그때 담는 것이지, 소위에서 실컷 논의해서 여기까지 왔는데 여기서 갑자기 뒤로 한참 물러난다는 것은 저희 소위 활동과 관련해서도 이것은 옳지가 않다고 봅니다.

○이소영 위원 저도 한 말씀만……

○소위원장 최인호 예.

○이소영 위원 이게 우려하시는 것처럼 처음에 언급했던 2400억 원이랑 이 개정안이 무관한 것은 지금 수정안 1페이지 두 번째 박스에 나와 있는 것처럼 이 수정의견으로 통과를 시키더라도 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라서 지원한다라고 되어 있기 때문에 2400억이 들든 1000억 원이 들든 얼마가 들든지 간에 거기에 대한 국가적 재정소요가 새롭게 생기는 것이 아닙니다.

다만 지금도, 올해부터 238억 원이 편성되어서 지원되고 있고 앞으로도 그렇게 될 수밖에 없고 아까 많은 분들이 인정하신 것처럼 지자체 바깥을 벗어나는 부분은 지자체한테 부담시키기가

어려워서, 어떻게 보면 어느 정도 필연적으로 앞으로는 국비 지원이 예상되는 상황이기 때문에 그 부분을 확인적으로 규정하면서 한 발짝 나아가자라는 논의가 아까의 논의였다고 생각을 하거든요.

그래서 이 조항이 통과된다고 해서 현행 시행 예정 법률에 비교했을 때 추가적인 재정소요가 드는 것이 아니다라는 것을 차관님께서 명확하게 확인을 해 주셔야 되는 부분인 것 같습니다.

(자료를 들어 보이며)

이 두 장이 있잖아요. 첫 번째 장 두 번째 박스가 있지 않습니까? 지금도 일부 지원을 하기로 결정돼서 238억 원이 편성돼 있고 앞으로도 그렇게 갈 수밖에 없다는 내용을 아까 논의했는데 그러면 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원한다고 법령이 개정된다고 해서 추가적인 재정소요가 이 법률 개정안에 따라서 생기는 게 아니지 않습니까? 그것은 명확하게 해야 된다고 생각합니다.

○맹성규 위원 저도 한 말씀……

○소위원장 최인호 예, 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 지금 저희가 한 2시간에 걸쳐서 정리를 했는데요. 첫 번째 범위에 관한 것은 지금 만들고 있는, 제정하고 있는 시행령의 범위를 넘어서는 게 아니고 그 범위를 반영한다고 그래서 합의를 한 거고. 두 번째, 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원한다고 했으니 대통령령에 따라서, 경우에 따라서는 예산을 반영, 예산 사정에 따라 충분히 할 수 있는 재량의 여지가 있는 거고. 세 번째, 국가가 지원할 수 있다고 했는데 이게 어떻게 예산이 더 추가되는 거냐는 거예요. 그러니까 이것은…… 차관?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 듣고 있습니다. 말씀하십시오.

○맹성규 위원 뭘 들어?

지금 이게 어떻게 추가적으로 예산이 더 들어가는 거냐는 거예요. 그냥 일하기가 불편…… 돈을 꼭 필요한 데 써야 되는 거 아닙니까? 그리고 지금 이런 법이 통과된다고 해서 돈이 더 들어가는 게 아니잖아요. 이게 어떻게 돈이 더 들어가는 겁니까?

결국에는 예산편성하는 과정에서 기재부하고 국토부하고 협의해서 예산을 넣는 건데 이게 기소 가능 행위가 아니잖아요. 그런데 어떻게 기재부가 반대한다고 합의한 것을 그렇게 얘기할 수

가 있냐고. 어떻게 돈이 더 들어가는 거야, 이게?

○서일준 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 서일준 위원님.

○서일준 위원 이 사항은 제가 조금 전에도 말씀드렸는데 작년 1월 하고 금년 2월 하고 상황이 바뀐 게 하나도 없습니다. 시행을 해 보지도 않았어요. 그래서 238억이 부족한지 남는지도 모른다는 거예요. 그래서 이것 운영 한번 해 보자 그런 뜻이고.

또 우리 간사 방에서도 연락이 왔는데 양당 간사 간에서 일정 부분 아마 이야기가 된 것 같습니다. 그래서 저는 이 정도 토론을 하는 거는 또 의미가 있기 때문에 여기에서 또……

○소위원장 최인호 죄송합니다만 양당 간사랑 이야기된 적이 없습니다, 그 사이에는.

○서일준 위원 저는 그렇게 들었습니다.

○소위원장 최인호 아니, 이견이 있다는 말만 들었지 합의된 건 전혀 없습니다.

○한준호 위원 위원님들께 그냥 제가……

○소위원장 최인호 일단 홍기원 위원님.

○서일준 위원 기재부 한번 불러 가지고 들어봅시다.

○맹성규 위원 본회의, 전체회의에서……

○한준호 위원 두 시간을 논의를 하고 이것을……

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀하십시오.

○홍기원 위원 작년 초하고 지금하고 변화된 사정이 확실히 있지요. 그것은 우리가 다 알고 있는 거 아닙니까? 그러니까 전장연이 지하철 탑승시위 그것을 굉장히 강력하게 했고 그것으로 인해서 우리 당도 그렇고 국민의힘도 그렇고 국민들도 그렇고 교통약자의 교통 편의를 위해서 뭔가 추가적인 노력이 필요하다, 그런 요구가 강하게 있었기 때문에 지금 이런 내용들이 논의되는 거고 또 우리가 반영하고자 하는 거잖아요.

그 부분을 전혀 도외시한다고 그러면 양당이든 또는 서울시든 또는 정부든 전장연 쪽에 얘기한 내용들이 다 거짓말이라는 것이 되는 거니까 제 생각에는 작년 초와 지금은 확실히 사정에 차이가 있다. 그리고 교통약자에 대한 교통복지 증진에 대한 국민적 공감대가 더 커졌다, 더 확대돼야 된다는 공감대가 더 커졌다 그렇게 생각을 하고요.

저는 아까 맹 위원님이 말씀하신 것에 전적으로 동의하는데 지금 이 두 페이지짜리 내용 중에

보면 5항은 국토부에서 이미 고시한 대통령령의 내용을 반영하고자 하는 그런 입법 취지를 집어 넣은 거니까 추가적인 게 하나도 없는 거고 또 7항도 마찬가지이고, 결국 새로 들어가는 3항 교통바우처 얘기인데 이것은 누구나 다 합리적이라고 생각하는 거잖아요. 특별교통수단이 충분히 공급되지 못하는 상황에서 대체적인 그런 지원 방안이 필요하다는 것은 누구나 공감하는 거고.

다만 예산 문제 걱정하는 건데 그 예산은 앞에 근본적으로 대통령령으로 정하는 바에 따라서 일부 지원하는 것으로 돼 있기 때문에 얼마를 지원할지는 결국 재정 당국이나 국토부나 관련 기관들이 협의해서 정하는 수준으로 하면 되는 거지, 할 수 없는 거를 저희가 이 내용을 통과시킨다 해 가지고 추가적인 강제적 의무 조항이 없지 않습니까?

그런 점을 고려하면 저는 오늘 논의한 사항들을, 아까 소위 초반부에 장시간 논의해서 이렇게 우리가 합의안을 만들었으니까 그걸 통과시키는 게 맞다고 보고요. 혹시 기재부가 얘기하는 내용 중에 정말 오늘 저희가 검토하지 못한 사항이 있다면 나중에 전체회의 상정하기 전에 또는 상정했을 때 논의하면 되는 거 아니겠습니까? 그래서 저는 오늘 통과시켰으면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님이 먼저 하시고 박정하 위원님이 하시고 한준호 위원님 순으로 하겠습니다.

○이소영 위원 아니, 제가 정말로 이 개정안에 우려라거나 재정 부담이라거나 이런 게 대폭 늘어난다는 게 설득이 되면 저도 입장을 얼마든지 바꿀 수 있다고 생각하는데 그게 지금 설득이 안 됩니다, 차관님 말씀하신 것도 그렇고.

이게 아까 저희 논의한 사항에서도 수정의견으로 올라온 게 더 완화된 거거든요. 이 16조 5항을 보면 원래 아까 우리 얘기할 때는 대통령령으로 정하는 바에 따라서 인근 시도로 해야 된다고 하는 규정, 대통령령 위임이 없었습니다.

그리고 아까 논의에서 합의에 도달한 부분에 따르더라도 인근 시도까지는, 예를 들면 과천에서 운영하는 콜택시가 바로 5분 거리에 있는 양재까지 못 넘어가는 거는 너무 부당하기 때문에 그것 정도는 해야 된다고 하는 강제 규정을 저희가 아까 얘기한 건데 그마저도 대통령령으로 완화할 수 있게끔 지금 수정의견이 올라온 것이고요.

그러면 실제로는 현행하고도 아주 대폭적인 차이가 있는 것은 아니게 되고 맹성규 위원님 말씀하신 것처럼 16조 7항 같은 경우에도 ‘자금의 일부를 대통령령에 따라서 지원한다’라고 되어 있으니까 현재 편성된 예산이나 정부의 계획하고도 차이가 없는 것이고 16조의2에서도 ‘국가는 지원할 수 있다’ 이렇게 재량으로 돼 있기 때문에, 그것도 심지어 ‘일부를 지원할 수 있다’ 돼 있기 때문에 지원을 안 해도 이 법에 위반되는 게 아닌 것이고.

그러면 이 개정안이 통과된다고 해서, 물론 당사자인 장애인들에게는 진일보된 것으로 느껴질 수 있겠지만 정부의 재량권 행사 없이는, 그게 추가되지 않고서는 이 개정안만으로 어떤 효과를 바로 발생시키는 것은 아니거든요, 이 세 개가 다.

그런데 지금 굳이, 2시간 동안 어렵게, 저도 사실 처음에 주장하던 것보다는 두 발 세 발 물러나서 동의한 부분들도 많이 있는데 이것을 원점으로 소위에서 다시 검토한다는 것은 조금 맞지 않다고 생각합니다. 한 번만 더 생각해 주시면 감사하겠습니다.

○소위원장 최인호 박 위원님.

○박정하 위원 지금 논의하고 계시는 거 하고는 별도로 우선 여러 위원님들 말씀 주신, 우리가 오랫동안 논의를 했는데 뒤로 돌아가서 다시 얘기를 하자는 것은 잘못된 부분이다라는 데는 충분히 공감해요. 그런데 아까 차관님 말씀하신 것처럼 추가적인 재원이 소요될 수 있다라는 우려에 대해서는 저는 있을 수 있는 얘기라고 생각을 합니다.

그러니까 저도 문구를 보고 궁금함이 생겼는데 아까 여쭙 것처럼 특별교통수단이 하나 있고 우리가 생각하는 바우처택시를 제외한 이 외의 차량이라는 게 도대체 어떤 형태로 우리 앞에 나타날지 모르는 거잖아요. 그렇다면 지금 할 수 있다 아니면 일부에 얼마를 지원해 줄 수 있다…… 지금 현재 이백팔십 얼마가 있는데 이게 얼마까지 소요가 될지 그리고 각 지자체에서 어떤 유형으로 내 운송차량 지원해 달라는 요구가 있을지 모르는 거잖아요.

그래서 한번, 이게 기왕에 작년 1월부터 해 가지고 7월부터 시행이 될 예정이니까 그것도 감안 하되 재정 당국이 우려하는 부분에 대해서, 지금 제가 말씀드린 것처럼 제3 유형의 운송차량이 나와서 지자체별로 별도의 요구들이 있을 경우에는

얼마 정도의 부담이 될 수 있는지 그리고 재정 당국이 어느 정도 감당할 수 있는 수준인지 그것은 한 번 정도는 들어 봐도, 저희가 그 정도는 수용할 수 있지 않을까라는 생각에서 그 부분에 대해서 한번 생각 좀 논의해 주셨으면 하는 바람이 있습니다.

○**한준호 위원** 저도 곁들여서 똑같이 말씀을 드리는데요. 아마 박정하 위원님이 말씀하셨는데 누가 말씀하셨는데 저희가 이 수정안을 준비하기 직전에 이렇게 말씀하셨어요. ‘한 걸음 나아가는 데 의미를 둡시다’. 오늘 이 법은 저희가 그간 노력을 해 왔던 여러 가지 입법 노력들 중에서 여러 걸음 갈 수 없으니 한 걸음 나아가는 데 의미를 두자라고 해서 서로 협의해 가지고 여기까지 왔는데, 갑작스레 간사님의 요청이나 이런 걸로 인해서 영향을 받는 건 소위에 참여하고 있는 위원들로서도 이걸 맞지 않다고 생각을 합니다.

서로 양보를 해서 저희가 지금 교집합을 찾아낸 건데 만일 재정 당국의 입장을 들어야 된다면 당 간의 입장을 들어야 된다면 소위에서는 통과를 시키고 전체회의에서 재정 당국도 부르고 간사의 입장도 들어 보고 하는 것이 맞는 것이지, 소위 실컷 해서 저희 한번 한 걸음만 나아가 봅시다라고 해서 전체 위원들이 동의를 해서 이안을 만들어 왔다면, 안 되면 국민의힘 쪽 간사님을 설득해서라도 일단은 저희가 소위를 통과시키고 전체회의에서 재정 당국의 입장이나 간사의 입장을 들어 보는 것이 맞지 않나라는 생각입니다.

○**맹성규 위원** 위원님들 그렇게 하시지요. 왜냐하면 저희가 예를 들어서 전체회의에서 간사들 간에 아니면 양당 입장이 있어서 반영한다면 그건 어쩔 수가 없는 거고요. 그 의견이, 법사위에서 하는 것이지만 지금 이게 저희 소위에서 논의되는 자체가, 이것마저 안 하면 조금 의사결정 과정이……

○**한준호 위원** 그래서 간사님을 좀 설득을 해서서, 왜냐하면 어차피 위원님들 말씀들이 다 기록이 남아 있기 때문에……

○**맹성규 위원** 아니, 저희는 전체회의에서 바꾸는 것 좋습니다. 전체회의에서 바뀌는 것 좋습니다.

○**이소영 위원** 그리고 특별교통수단 외의 그 수단이 39페이지에 보면 여기 성남시, 이거랑 지금 같은 맥락인지 모르겠는데 저희 과천에서도 교통

약자의 정의에는 해당되지 않지만 노령이거나 여러 가지 다른 사정이 있는 경우에 지자체가 재량으로 콜버스라고 하는 걸 운영하고 있거든요, 시에서. 아마 그런 것들을 의미하는 것 같고.

그 규정과 관련된 게 16조의2인데 여기에서는 ‘지원한다’가 아니라, 저희가 합의된 문구가 ‘지원할 수 있다’거든요. 그러면 사실 0원을 지원하고 전혀 지원 안 해도 이 법에 위반되는 것은 아니어서 충분히 정부가 재량권을 가질 수 있다. 그리고 대통령령으로 또 위임하게 되어 있으니까 콜버스를 할지 뭐를 할지 그 범위도 충분히 대통령령으로 만들 수 있고요.

○**소위원장 최인호** 전문위원님 생각이 있으면……

○**한준호 위원** 저는 이안을 가지고 더 논의하는 건 의미가 없는 것 같아요.

○**소위원장 최인호** 잠시만요.

전문위원 말씀 들어 보고 판단해 보겠습니다.

○**전문위원 최용훈** 16조의2 조항 자체가 이소영 위원님 말씀하신 것처럼 휠체어를 이용하지 않는 교통약자들의 편의를 위해서 조항이 들어와 있고요. 내용을 보시면 임차택시하고 바우처택시가 있습니다. 임차택시는 비휠체어 교통약자 전용택시고 바우처택시는 택시비 일부를 보조하는 내용인데요.

161개의 지자체가 특별교통수단을 운영하고 있는데 74개 지자체만 임차나 바우처택시 등을 운영하고 있습니다. 그리고 세종시에는 임차나 택시바우처를 모두 운영하고 있지 않고요. 2021년 기준으로 임차택시는 471대, 바우처택시는 2만 3718대가 있습니다.

이상입니다.

○**이소영 위원** 그래서 사실 16조의2 부분의 의미는 현행 시행 예정 규정으로는 국가가 설사 이것을 지원할 필요성이 생겨도 법 개정을 하기 전까지는 지원할 근거가 지금 1항, 2항의 아무 데도 없는 건데 3항이 추가됨으로서 국가가 지원할 필요성이 있고 그런 의지가 있으면 할 수 있게끔 하는 규정인 것이거든요.

그러니까 이 규정으로 인해서 강제로 해야 된 다거나 의무적으로 국비 지원이 돼야 된다면 하는 것이 아니라 윤석열 정부가 그런 의지가 생겼을 때 법을 개정하지 않고도 국비 지원을 할 수 있는 근거가 되는 것이어서 그런 점을 헤량해 주시면 좋겠습니다.

○정동만 위원 간사님, 아무튼 국토위가 소위할 때마다 양당이 합의가 잘되고 하는 부분이 있습니다. 오늘 보니까 약간 찝찝한 어떤 비용이 추계가 정확하게 돼서 합의하에 명확하게 알고 어떤 부분이 지원돼야 하는지……

또 각 지자체마다 다릅니다. 저희 지자체 같은 경우에는 예산이 좀 있어서, 콜버스 있지 않습니까? 그게 구석구석 다 들어갑니다. 그런 것도 있고 하니까 양당 간사님 합의하에 정확한 비용 추계라든지 이런 것을 알고 올리는 게 맞지 않겠느냐 이런 생각도 해 봅니다. 다들 의논하고 했는데……

○한준호 위원 개인적으로 제가……

○서일준 위원 다음 소위 때 재정 당국을 불러서 한번 들어 보지요, 다음 주 목요일에 있던데.

○정동만 위원 예, 정확하게 확인을 하고……

○맹성규 위원 아니, 이게 두 가지가 섞여 있어요. 어떤 게 섞여 있다면 바우처도 있지만 범위를 넓히는 것도 있거든요.

○서일준 위원 범위도 곧 돈이니까, 범위도 사실 돈이 수반되는 거니까.

○맹성규 위원 아니, 16조 5항은 심각한 게 예를 들어서 인천에서 구로를 못 가요. 왜냐하면 부천을 지나야 하는데 택시를 불러도 이게 안 된다고. 그러니까 최소한 이 법은……

○서일준 위원 그것은 시행령 가지고 되니까.

○한준호 위원 그것 가지고는 안 돼요.

○맹성규 위원 아니, 믿을 수가 없다는 거지요. 그러니까 이게 시행령 범위를 그대로 반영한 거라 이것은 쟁점이 있을 수가 없다는 거지요. 최소한 16조 5항은 쟁점이 있을 수가 없어요.

○서일준 위원 재정 당국 말을 한번 들어 보고……

○맹성규 위원 돈 더 안 들어간단니까, 지금 해가지고.

○서일준 위원 그러니까 들어 보고 바로 판단하지요. 다음 주 목요일에도 할 건데요. 다음 주 목요일에 소위가 또 있는데요.

○소위원장 최인호 일단은 한 5분간 정회하고 의논을 좀 더 해서 지혜를 더 모아 가지고 다시 속개를 하도록 하겠습니다.

일단 5분간 정회하겠습니다.

(17시51분 회의중지)

(18시00분 계속개의)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

니다.

다 오셨습니까?

저도 방금 밖에서 여야 위원님들 몇 분과 상의를 했는데 이렇게 하면 어떻겠습니까? 우리가 16일 날 다음 소위가 열리지 않습니까? 그러면 16일에 기재부에서 누가 올지는 모르지만……

○맹성규 위원 차관 불러야 됩니다. 실무자 부르면 안 돼요.

○소위원장 최인호 가급적 기재부에서 고위 당직자가 오셔서 충분히 설명을 하시고 다만 그 의견을 참고하되 16일에는 통과를 시킨다, 이렇게 수정으로 제가 위원님들한테 제안을 하는 것으로 하겠습니다.

어떻습니까?

○한준호 위원 대신 하나만, 그날 실무자 말고 진짜 책임감 있는 분이 오셔서 가지고 설명하실 수 있게 해 주세요.

○소위원장 최인호 예, 그것은 국토부차관께서 기재부에 충분히 설명을 잘하셔서 실무자보다는 책임 있는 당국자가 오셔서 충분히 설명하도록……

그리고 의사일정 중에서도 제일 우선순위로 이것을 심의하고 의결하겠습니다.

되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

다 동의하신 것으로 하고 하여튼 다음 소위에서는 통과시키겠습니다, 기재부 의견을 참고로 해서. 그렇게 정하겠습니다.

o 의사일정 변경의 건

16. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111972) 번안의 건

(18시02분)

○소위원장 최인호 의결하기 전에 한 가지 말씀드리겠습니다.

지난해 11월 9일 날 법안심사소위에서 이종성 의원이 대표발의한 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안이 수정 의결되어 현재 계류 중에 있어 오늘 처리된 동일 제명의 법률안과 함께 대안으로 처리할 필요가 있습니다. 이에 해당 안건은 오늘 의사일정으로 추가 상정하여 국회법 제91조제2항 및 제57조제8항에 따라 번안 의결하고자 합니다. 그러면 해당 안건을 번안하고자 의사일정 제16항으로 추가 상정하여 바로 심사하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 해당 안건을 추가 상정하여 번안 의결 하도록 하겠습니다.

의사일정 제2항 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고 의사일정 제1항 및 제16항은 각각 본회의에 부의 하지 아니하고 지난해 11월 9일 소위원회의 심사 결과와 오늘 심사한 결과를 반영하여 이를 통합 조정한 위원회의 대안으로 제안하고자 하는데 이 의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

원활한 회의를 진행해 주신 위원님 여러분 또 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(18시03분 산회)

○출석 위원(9인)

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

○청가 위원(1인)

민 홍 철

○위원 아닌 출석 의원(1인)

박 상 혁

○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	하 동 수
모빌리티자동차국장	전 형 필