

제434회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2026년4월15일(수)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 공항시설법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2215650)
2. 공항시설법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2216629)
3. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2215095)
4. 항공보안법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2214306)
5. 항공안전법 일부개정법률안(이훈기 의원 대표발의)(의안번호 2213190)
6. 항공안전법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2218215)
7. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2218077)
8. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)(의안번호 2208636)
9. 철도안전법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2214490)
10. 철도안전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2213875)
11. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)
12. 철도안전법 일부개정법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2215762)
13. 철도안전법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2212414)
14. 철도안전법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2213111)
15. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2213108)
16. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2203201)
17. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2216069)
18. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2217532)
19. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2215469)
20. 자동차관리법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2215257)
21. 자동차관리법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2216572)
22. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2213726)
23. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2209286)
24. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2204938)
25. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(백혜련 의원 대표발의)(의안번호 2205917)
26. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김기표 의원 대표발의)(의안번호 2207644)

27. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원·복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2215924)
28. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2217193)
29. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2215202)
30. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2208569)
31. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2211429)
32. 폐철도부지의 활용 촉진 및 지원에 관한 특별법안(김석기 의원·민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2215603)
33. 폐철도 및 유휴부지 활용 활성화에 관한 법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2215145)
34. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2205321)
35. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2210125)

상정된 안건

1. 공항시설법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2215650) 3
2. 공항시설법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2216629) 3
3. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2215095) 9
4. 항공보안법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2214306) 9
5. 항공안전법 일부개정법률안(이훈기 의원 대표발의)(의안번호 2213190) 11
6. 항공안전법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2218215) 11
7. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2218077) 12
8. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)(의안번호 2208636) 12
9. 철도안전법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2214490) 19
10. 철도안전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2213875) 19
11. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748) 19
12. 철도안전법 일부개정법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2215762) 19
13. 철도안전법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2212414) 19
14. 철도안전법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2213111) 19
15. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2213108) ... 26
16. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2203201) ... 27
17. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2216069) ... 27
18. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2217532) ... 27
19. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2215469) 29
20. 자동차관리법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2215257) 33
21. 자동차관리법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2216572) 33

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

존경하는 김도읍 위원님, 김희정 위원님, 배준영 위원님, 엄태영 위원님, 윤종오 위원님, 손명수 위원님, 윤종균 위원님, 천준호 위원님이 오셔서 의사정족수와 의결정족수가 충족되므로 제434회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 총 35건의 법률안을 상정하여 심사하겠습니다.

심사 방법은 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

배석하신 분의 경우에는 원활한 회의를 위해서 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하시고 답변 모두에 소속·직위·성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가겠습니다.

1. 공항시설법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2215650)

2. 공항시설법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2216629)

(10시04분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제1항, 제2항, 이상 2건의 공항시설법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 전문위원입니다.

자료 1쪽입니다.

개정안은 항공관련업무 수행단체의 차량 및 정비에 관한 안전검사를 전문성 있는 외부 기관에서 실시할 수 있도록 국토교통부장관이 안전검사업무를 한국교통안전공단, 공공기관 등에 위탁할 수 있도록 하고 국토교통부장관이 정기 또는 수시로 점검할 수 있는 근거를 마련하려는 것입니다.

현행법 제31조의2제1항제6호는 항공관련업무 수행단체로 하여금 공항운영자가 정하는 바에 따라 지상조업차량 등 차량 및 장비에 대하여 안전검사를 실시하도록 규정하고 있는데 일부 공항에서는 공항 특수차량에 대해 차량을 운행하는 지상조업사가 자체적으로 차량을 검사하는 문제가 국토교통위원회 국정감사에서 제기된 바 있습니다.

개정안에 따라 외부 안전검사의 근거를 마련할 경우 안전검사의 객관성과 전문성 확보에 기여할 수 있을 것으로 보입니다.

자료 3쪽입니다.

다만 안전검사의 주체가 불명확하기 때문에 국토교통부장관이 실시하는 안전검사를 받도록 검사 주체를 명시할 필요가 있고 안전검사업무를 위탁받은 기관에 대한 행정적·재정적 지원 근거를 두고 있으나 법령체계의 일관성 및 위탁업무의 실효성 확보를 위해 안전검사업무뿐만 아니라 항행안전시설 관리업무를 위탁받은 기관에 대해서도 그 업무 수행에 필요한 행정적·재정적 지원을 할 수 있도록 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 5쪽입니다.

이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 안전검사를 실시한 차량 및 장비에 대해서는 부칙 경과조치를 두어 시행일로부터 일정 기간 이내에 개정 규정에 따른 안전검사를 받도록 유예기간을 부여할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 11쪽 수정의견에서는 1년으로 유예기간을 제시하였습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 국토부2차관 홍지선입니다.

공항 내의 차량 및 장비의 안전성에 대한 객관성·전문성 확보를 위해서 안전검사를 국가업무로 정하고 외부 전문기관에 위탁, 검사기관의 행·재정적 지원에 관한 개정안에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○손명수 위원 저 질문이 있는데요.

전문위원께서 검토한 의견에 이 법 시행 이전에 종전의 규정에 따라 안전검사를 실시한 차량·장비에 대해서는 경과조치로 해서 1년의 경과기간을 두자 이렇게 하셨는데, 이 개정안을 발의한 취지가 종전에 지상조업차량들이 전문 검사기관의 검사를 받지 않고 자체적으로 검사를 받아서 그게 안전에 문제가 있다 이런 문제 때문에 제가 국정감사에서 지적을 했고 이제 전문기관의 검사를 받도록 하자는 취지잖아요.

그런데 이 법 시행 전에 종전의 규정에 따라서 했다는 건 자체로 했다는 것 아닙니까?

○전문위원 오세일 맞습니다.

○손명수 위원 그런데 그걸 1년을 주는 게 타당합니까?

국토부 의견을 좀 쥌 보세요.

제가 보기에는 이걸 이렇게 경과조치를 둘 게 아니고, 이게 종전에 스스로 해 가지고 문제가 있다고 그래서 이걸 전문 검사기관에 받도록 했는데 경과규정을 둘 이유가 있나요? 그것 좀 답변을 해 보세요.

○국토교통부제2차관 홍지선 실장으로 하여금 답변드리도록 하겠습니다.

○손명수 위원 예, 항공실장이 답변하든지 해 봐요.

○국토교통부항공정책실장 주종완 항공정책실장입니다.

위원님 말씀하신 취지 전적으로 공감을 하고 있고요.

지금 전체 대상 대수가 3000대입니다. 그래서 대수가 상당히 많고 종류가 다양하기 때문에, 저희가 최대한 빠리는 합니다만 한 1년 정도 안에 다 끝내는 걸 목표로 해 가지고 그 유예기간을 줬다는 말씀 드리겠습니다.

○손명수 위원 아니, 그러니까 제 얘기는 유예기간을 둘 일이 아니고……

지금 당연히 대수가 많지요. 그런데 지금 특수차량이나 실제로 그 안에서 사고를 낸 경우가 있잖아요. 그래서 그 장비의 크기, 위험도 이런 것들을 감안해서 국토부에서 자체적으로 우선순위를 정해야겠지요. 그렇게 해서 이걸 어떤어떤 장비나 차량부터 교통안전공단에서 검사를 받도록 한다 이렇게 순차적으로 할 일이지 종전에 받았다고 그래서 그걸 1년을 유예하는 건 내가 보기에 합리적이지 않다는 얘기에요. 그래서 이걸 경과규정을 둘 일이 아니고 즉시 시행하도록 하고.

다만 이게 전국 공항에 굉장히 대수가 많잖아요. 그리고 특히 인천, 김포, 제주, 김해 등 이렇게 운항 횟수가 많은 공항일수록 대수가 많을 거예요. 그러니까 실제로 이걸 검사를 교통안전공단에서 받도록 하는 건 파견을 가든지 해서 해야 될 것 아닙니까? 그러니까 교통안전공단하고도 협의를 하셔야 될 텐데 유예를 둔다는 것은 일종의 또 다른 문

제를 야기할 수가 있어요. 그래 가지고 그 유예받은 장비나 차량에 문제가 생기면 국토부가 책임질 거예요? 그건 옳지 않지요. 그러니까 이 성격이 맞지 않다는 거예요. 유예를 줄 이유가 없어요.

그래서 교통안전공단하고 협의를 하셔서 순차적으로 하는 건 저도 당연히 그렇게 해야 된다고 보는데 이걸 유예를, 경과규정을 둘 이유가 제가 보기에는 전혀 없거든요. 답변을 주시고. 전문위원은 아마 국토부와 그렇게 협의를 하신 것 같은데 제가 보기에는 합리적이지 않다는 게 제 의견입니다.

○소위원장 복기왕 답을 주세요, 국토부에서.

○국토교통부제2차관 홍지선 위원님, 이게 어쨌든 간 차량이 1년마다 한 번씩 검사를 하게 되어 있으니까요 그러면 최대한 TS와 협의를 해서 1년 안에 한 번 하고 그게 가능할지는…… 법이 시행됨과 동시에 검사를 받아야 하기 때문에 시행 시기하고 방안에 대해서 한번 검토를 해 보겠습니다.

○손명수 위원 그러니까 이런 걸 제대로 검사하는 것은 국토부와 교통안전공단(TS)에서 협의해서 할 일이고 그것은 실행의 문제예요. 그런데 이것을 스스로 검사해 가지고, 자체 셀프검사 해 가지고 문제가 많다 해서 지금 우리가 법을 바꾸는 건데 셀프검사 했다고 1년을 봐주면 그건 말이 안 되잖아요. 그 뜻입니다. 그렇게 어려운 얘기가 아닌데 의사결정을 못 하고 있어.

○국토교통부제2차관 홍지선 위원님 말씀도 다 타당하고 동의를 하는데요. 어쨌든 기존 법에 의해서 검사를 받은 것에 대해서는 저희가……

○손명수 위원 받은 게 아니라니까. 그것 셀프검사잖아요.

○국토교통부제2차관 홍지선 어쨌든 셀프검사를 한 것에 대해서는 기존 법에 의해서, 규정에 의해서 한 사항이기 때문에, 그것이 불합리하다고 이번에 개정은 하지만 그래도 기존 것은 법에 대한 존중도 해야 되기 때문에 제가 어느 정도 유예는 필요하지 않을까 생각도 듭니다. 위원님이 말씀하신 것 저도 공감을 하지만 기존에 받은 차에 대해서는……

○손명수 위원 그러면 유예기간을 한 6개월로 단축을 합시다.

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 최대한 단축할 수 있는 방안을……

○손명수 위원 6개월로 단축을 하고 그 6개월 안에 시행 방안을 만드세요.

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 알겠습니다. 6개월로 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 6개월로 조정하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

또 다른 의견 있으신가요?

○김희정 위원 저도 손명수 위원님이 질의한 것에 대해서 듣다 보니까 그런데……

어차피 부칙에 시행 자체가 ‘6개월이 경과한 날부터 시행한다’라고 되어 있거든요. 그러면서 다시 2조에 ‘시행 후 1년 이내로’라고 되어 있기 때문에 사실상 이 법이 통과되고 1년 6개월의 시간을 가지게 되는 겁니다. 그렇기 때문에 지금 말씀하시는 6개월은 처음부터 손명수 위원님이…… 부칙에 ‘공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다’라고만 되어 있고 전문위원 수정안은 여기에 덧붙여서 1년이 필요하다라고 와 있기 때문에 실제로는 1년 6개월이 되는 거거든요. 그래서 정확하게 뭐를 말씀하시는지 말씀하지 않으면 6개월

과 1년 6개월 사이에 상당한 기간 차이가 존재한다는 말씀 드립니다.

○소위원장 복기왕 전문위원.

○전문위원 오세일 지금 국토부에서 제시한 수정의견 제2조 경과조치 부분에서 1년이 라고 되어 있는 부분을 6개월로 수정하자는 이야기입니다.

○김희정 위원 그러면 시행은 이 법이 통과한 날로부터 6개월 뒤에 시행하고 유예기간 6개월 줘서 결국은 1년이라는 시간을 국토부가 가지게 되는 거네요?

○전문위원 오세일 맞습니다.

○손명수 위원 다는 아니고 1년 전에 검사받은 차량과 장비만 1년 후에 되는 거고 나머지는 6개월 동안 준비하는 거고.

○김희정 위원 그러니까 그렇게 정확하게 정리가 돼야 됩니다.

○손명수 위원 그렇게 이해하면 되겠네요, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예.

○김희정 위원 왜 그러냐 하면 국토부가 유예할 필요가 있다라고 얘기를 하면서 1년 이내에 개정규정에 따른 안전검사를 할 필요가 있다라고 얘기를 해 왔는데 이게 6개월과 뒤의 1년이 나뉘어 있기 때문에 말씀을 드린 겁니다. 그러면 좀 전에 말씀하신 대로 안전검사 바로 해야 되는 차는 6개월 동안 준비가 되는 거고 기존의 법에 따라서 한 차는 1년이 되는 거고 이렇게 되는 거지요.

○소위원장 복기왕 정리가 됐습니까?

○전문위원 오세일 예, 부칙 제2조 부분에서 1년이라고 되어 있는 굵은 글씨 부분을 6개월로 수정하는 걸로 정리하겠습니다.

○소위원장 복기왕 알겠습니다.

다른 의견 없으시지요?

그러면 2항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

조류유인시설 관리구역 확대입니다.

개정안은 조류유인시설 관리구역을 신설하고 조류유인시설 관리범위를 현행 8km 이내의 범위의 지역에서 공항 표점에서 13km 이내의 범위의 지역으로 확대하려는 것입니다.

현행법 제56조에 따르면 항공기가 이륙·착륙하는 방향의 공항 또는 비행장 주변지역에서 새들을 유인할 가능성이 있는 오물처리장 등 환경을 만들거나 시설을 설치하는 것은 금지되고 그 범위는 동 법 시행규칙에서 공항 표점으로부터 8km 이내로 정하고 있습니다.

자료 3쪽입니다.

이에 따라 각 공항별 조류유인시설은 공항 표점에서 8km 이내 범위의 지역에서 관리하고 있으나 국제민간항공기구에서는 공항 반경 13km 이내에서 조류·야생동물 관리 계획을 수립하도록 권고하고 있고 우리 위원회 국정감사나 여객기 참사 진상규명을 위한 국정조사에서도 조류충돌 위험관리 범위는 공항 표점으로부터 13km 이내로 설정되고 관리되어야 할 필요성이 있다는 지적이 제기된 바 있습니다.

개정안은 국제 기준과의 정합성을 확보하는 한편, 공항 주변의 조류충돌위험을 체계적으로 관리함으로써 항공기 운항의 안전성을 제고할 수 있을 것으로 보입니다.

다만 개정안에서는 조류유인시설 및 공항 표점에 대한 별도의 정의가 없으므로 이에 대한 개념 정의가 필요하고 인용조문의 정리도 필요한 것으로 보입니다.

자료 5쪽입니다.

또한 조류유인시설 관리구역의 지정 주체가 명시되어 있지 않은데 별도의 지정행위 없이 공항 표점에서 8km 이내의 범위에 대해 조류예방체계를 규율하고 있는 현행 법령체계 및 개정안의 입법취지를 고려할 때 별도의 지정행위 없이 법률에 의해 공항 표점 13km 이내의 범위의 지역이 되도록 할 필요가 있으며 개정안에서 신설하는 조류유인시설 관리구역은 토지의 이용 및 보전에 관한 제한을 하는 일단의 토지로서 토지이용규제 기본법에 따른 지역·지구 등에 해당되는 것으로 보이기 때문에 부칙에 다른 법률의 개정 조항을 두어 토지이용규제 기본법 별표에 조류유인시설 관리구역을 신설할 필요가 있다고 보았습니다.

참고로 개정안에 대해서는 개정 이전에 조류유인시설 관리구역 내 조류보호구역 등에 대한 조치와 관련하여 협의가 필요하다는 국가유산청 등의 의견이 있었습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 항공안전 혁신 방안에 포함된 조류충돌예방 실효성 제고를 위한 조치로 개정안에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 전문위원 의견에 동의한다는 말씀이지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 따로 의견 있으십니까?

○김도읍 위원 차관님, 버드 스트라이크 예방은 이제는 피해 갈 수 없는 상황입니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 맞습니다.

○김도읍 위원 그런데 국가유산청하고 해수부가 자기 부처의 입장에서 문제 제기를 어떻게 하나면 국가유산청 같은 경우는 이미 조류가 서식하고 있던 지역의 서식환경을 개선·복원하는 행위하고 새롭게 조류를 유인할 수 있는 환경을 인위적으로 조성하는 행위는 구분되어야 한다 이런 이야기를 한단 말이에요. 지금 버드 스트라이크를 예방하기 위해서는 그런 걸 가릴 때가 아니잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예.

○김도읍 위원 그래서 국가유산청의 입장은 저희들 공항시설법 개정하는 데 있어서는 지금 반대 입장이다. 즉 공항시설법 개정 취지 또 국정조사에서 나왔던 방향 그것과 맞지 않아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 맞습니다.

○김도읍 위원 그걸 분명히 인식해 주시고.

또 해수부도 뭐라고 했냐면 생태네트워크의 핵심인 습지보호지역이 규제 대상이 되는 것은 적절치 않다. 이 또한 부처의 입장에서…… 이러면 지금 공항시설법 개정 취지가 사실상 빛을 바래는 거예요.

○국토교통부제2차관 홍지선 그래서 저희가 현재도 신규 공항을 조성할 때는 기존에 있는 서식지를 새로운 곳으로 옮긴다든지 그런 환경적인 조치를 취하고 있고요. 환경부에서도 그렇게 요구를 하고 있고.

마찬가지로 기존에 있는 공항에 대해서도 더 이상, 사람과 조류가 충돌하면 사람도 위험하고 조류도 같이 위험하기 때문에 조류가 공항 주변에서는 새롭게 서식하는 그런 환경은 막는 것이 공항과 사람의 안전 그리고 조류의 안전을 위해서 모두 다 필요하다고 생각을 하고 있습니다.

○**김도읍 위원** 그러니까 차관님, 기존 서식지에 대해서도 조치가 필요하다 그런 인식은 같이하는 거지요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**김도읍 위원** 확실하지요?

○**송기현 위원** 잠깐만요. 어쨌든 여기에서는 반대하는 건 아니고 그 관련해서 유산청이나 해수부하고 협의해 가지고 세부 지침 같은 것을 만들어야 된다는 취지로 하는 거 아니에요, 그걸 아예 안 된다는 게 아니고? 어떻게 하겠다는 그 원칙을 정하고 해야지.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 원칙은 기존에 조성이 되어 있는 시설에 대해서 취소하거나 제거하는 건 아니고요. 신설하는 것을 저희가 이제는 금지를 하는 거고 기존의 시설에 대해서도 최소한의 위험 요인은 관리를 하도록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 아니, 그거를 유산청이나 해수부하고 협의를 하셨냐 내가 물어보는 거예요, 협의를 하셨냐.

협의를 하셨어요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 담당 실장이 답변토록 하겠습니다.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 항공정책실장입니다.

위원님 말씀하신 대로 저희 법에서도 조류 유인 환경에 대한 여러 가지 관리 방안에 대해서 하위법령으로 위임이 돼 있습니다. 그래서 법이 통과가 되면 관계 부처들하고 협의해서 기존에 있는 시설들과 또 공항이 어떻게 조화롭게 같이 운영이 될 수 있을지 그 내용들을 충분히 협의해 나갈 계획입니다.

현재는 그런 내용이 아예 법적으로 규정이 안 돼 있기 때문에 저희가 협의를 하거나 이런 상황에서 조금 어려운 점이 있었다 이렇게 말씀드리겠습니다.

○**송기현 위원** 어려운 점이 있었다는 게 아직 협의는 안 했는데 앞으로 할 거다 이런 얘기에요?

○**소위원장 복기왕** 여기에서 준 의견은 세부 지침 수립 이후에 개정안을 시행하는 것이 타당하다라는 게 그쪽 의견이지 않습니까? 그런데 국토부는 이것 통과시키고 나서 나중에 조정하자 이렇게 영 반대의 의견이라서……

○**송기현 위원** 통과를 시키고 나서도 어차피 시행하는 기간이 있으면, 바로 즉시 시행하는 게 아니면 시행하기 전까지 그 시간 동안에 협의를 해서 어떻게 할 건지를 부처 간에 정해야 된다는 얘기를 하잖아요.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그러니까 사전에 아직까지는 안 돼 있다는 얘기잖아요, 그렇지요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 지금 자체적으로 국토부 내에서도 연구용역을 하고 있습니다. 조류 유인 시설에 대한 정의라든지 특정 시설을 어떻게 관리할지에 대한 그런 연구용역이 진행되고 있기 때문에 그 용역 결과를 가지고 부처들하고 또 긴밀하게 협의해서……

○**송기현 위원** 그래요. 그렇게 돼 있으면, 준비가 됐으면 그렇게 하세요.
알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 윤종군 위원님.

○**윤종군 위원** 조금 전에 김도읍 위원님 말씀하신 유산청하고 해수부 입장을 봤을 때 지금 기존 시설 중에서 협의해야 될 대상지가 한 몇 군데 정도 됩니까? 대략만요.

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 철새도래지는 지금 전국에 한 30개 정도, 20개 정도 된다고 통계가 나와 있습니다.

○**윤종군 위원** 유산청에서 얘기하는 대상지는요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 철새도래지 맞습니다. 철새도래지에 대한 얘기를 하고 있습니다.

유산청의 주장은 철새도래지에 대해서 유산청의 자체적인 어떤 관리 체계가 있다. 그런데 만약에 공항시설법에서 또 다른 어떤 관리 체계가 들어가면은 양자가 충돌될 수 있는 것 아니냐라는 우려를 제시했던 겁니다. 그래서 저희가 이거는 서로 충돌되지 않게끔 서로 협의해서 관리 체계를 잘 정리를 하자.

○**윤종군 위원** 그러니까 그 협의해야 될 대상지가 한 이삼십 개 된다는 말씀이지요?

○**국토교통부항공정책실장 주종완** 예, 철새도래지가 그렇습니다.

○**소위원장 복기왕** 더 말씀 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견 없으시면 토론을 종결하도록 하겠습니다.

3. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2215095)

4. 항공보안법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2214306)

(10시24분)

○**소위원장 복기왕** 의결 전에 우선 의사일정 제3항과 제4항, 이상 2건의 항공보안법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 오세일** 자료 1쪽입니다.

먼저 배경 설명을 좀 드리면 김은혜 의원안은 항공보안법 일부개정법률안 김은혜 의원안과 배준영 의원안을 각각 심사해서 합쳐진 대안을 우리 위원회에서 작년 9월 달 했던 내용이 본회의에서 부결됨에 따라 같은 내용을 다시 재발의하신 것입니다.

자료 3쪽입니다.

김은혜 의원안은 공항운영자가 출입이 가능한 보호구역의 범위를 정하여 허가하도록 명시하고 국토교통부장관이 불법방해행위에 대해 인지하게 될 경우 위반사항 등을 파악하기 위한 조사를 실시할 수 있는 근거 규정을 두려는 것입니다.

보호구역에 대한 출입 통제를 보다 강화할 수 있을 것으로 보이고 항공안전법의 사실 조사와 유사한 보안사고 조사 규정을 마련함으로써 보안 감독의 실효성을 제고할 수 있을 것으로 보았습니다.

자료 8쪽입니다.

김은혜 의원안 제15조제3항 및 제8항은 현행법의 인용조항 단순 오기를 바로잡는 것으

로 별다른 문제는 없는 것으로 보았습니다.

자료 10쪽입니다.

김은혜 의원안 제33조의2는 항공보안 자율신고자를 ‘사람’에서 ‘자’로 확대하여 법인 등도 신고자에 포함할 수 있도록 하고 항공보안자율신고의 대상이 되는 보안사고를 발생시킨 사람이 10일 이내에 자율신고를 할 경우 면책규정을 신설하려는 것입니다.

자율신고 활성화를 통해 공항에서 관련자의 실수로 인한 보안사고가 큰 사고로 이어질 수 있는 문제를 사전에 방지하고 사고 대응의 신속성 및 효과성 향상에 기여할 수 있을 것으로 보았습니다.

자료 13쪽입니다.

이용우 의원안은 보안검색 업무를 소홀히 한 경우를 처벌대상에서 삭제하여 벌칙규정을 정비하려는 것이고, 김은혜 의원안은 ‘보안검색 업무를 하지 아니하거나 소홀히 한 사람’을 ‘보안검색을 실시하지 아니하거나 성실하게 실시하지 아니함으로써 불법방해행위를 야기한 사람’으로 하여 처벌대상 행위를 구체적으로 규정하려는 것입니다.

현행법 제50조는 제15조를 위반하여 보안검색을 하지 아니하거나 소홀히 한 사람에 대해 5000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데 어느 정도의 위반이 소홀히에 해당하는지 그 기준이 불명확하고 자의적으로 해석될 가능성이 있다는 점에서 죄형법정주의 명확성 원칙에 비추어 두 개정안 취지는 타당한 것으로 보입니다.

다만 보안검색 업무를 실시하지 아니한 정도로 성실하게 실시하지 않아 항공보안사고가 발생한 경우에 대형 인명피해로 이어질 가능성이 높기 때문에 현행법에서는 보안검색을 소홀히 한 사람에 대해서도 처벌규정을 두고 있습니다.

이러한 점을 고려할 때 이용우 의원안과 같이 ‘보안검색을 소홀히 한 경우’를 삭제하는 대신에 김은혜 의원안과 같이 보다 명확하고 구체적인 구성요건으로 보완하는 것이 타당하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 국토부 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원의 검토의견을 포함한 개정안에 대해서 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이 부분은 한번 다 통과했던 내용이니까.

없으시면 토론을 종결하도록 하겠습니다.

잠시 순서를 다시 앞으로 가서요, 우리 의결정족수가 충족됐으니까요.

의사일정 제1항과 제2항, 이상 2건의 공항시설법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이어서 의사일정 제3항과 제4항, 이상 2건의 항공보안법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로

제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

5. 항공안전법 일부개정법률안(이훈기 의원 대표발의)(의안번호 2213190)

6. 항공안전법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2218215)

(10시29분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제5항과 제6항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

개정안들은 비행금지구역에서 국토교통부장관의 승인 없이 초경량비행장치를 이용하는 등의 행위에 대한 제재를 강화하려는 것입니다.

이훈기 의원안은 국토교통부장관의 승인 없이 비행금지구역에서 초경량비행장치를 비행하여 국가 안보 및 국민의 안전을 위협하는 행위를 한 사람에 대해 500만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있고, 복기왕 의원안은 국토교통부장관의 승인 없이 비행금지구역에서 초경량비행장치를 비행시킨 사람에 대해 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있습니다.

현행법 제78조제1항에 따른 관제구역·통제구역·주의구역에서는 비행하는 행위를 원칙적으로 금지를 하고 있고 통제구역 중에는 서울 일부구역 및 휴전선 인근, 원자력발전소 상공 등 안전, 국방 등의 이유로 항공기의 비행을 금지하는 구역인 비행금지구역이 있으며 비행금지구역에서 초경량비행장치를 사용하여 비행하고자 하는 경우에는 국토교통부장관의 비행승인을 받아야 하는데 국토교통부장관의 승인을 받지 아니하고 초경량비행장치를 사용하여 비행한 사람은 300만원 이하의 과태료가 부과되고 있습니다.

자료 3쪽입니다.

현행법의 유사 위반행위에 대한 벌칙 또는 과태료 규정을 살펴보면 현행 제127조제2항에 따라 초경량비행장치 비행제한공역을 비행하고자 하는 경우와 제127조제3항제2호에 따라 관제구역 중 관제권, 통제구역 중 비행금지구역을 비행하고자 하는 경우에는 국토교통부장관의 비행승인을 받아야 하는데 초경량비행장치 비행제한공역과 관제권을 비행 승인 없이 비행한 경우에는 500만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 비행금지구역을 비행 승인 없이 비행한 경우에 대해서는 별도로 벌금에 처하도록 벌칙을 두고 있지 않습니다.

개정안들은 제127조제3항에 따른 비행승인 없이 비행금지구역을 비행한 경우에도 유사한 수준에서 제재하도록 한다는 점에서 타당한 조치로 보이나 개정안 간 제재 요건 및 제재 수준에 차이가 있으므로 다음의 사항을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 4쪽입니다.

이훈기 의원안은 국토교통부장관의 승인을 받지 아니하고 초경량비행장치를 이용하여 비행금지구역에서 비행함으로써 국가 안보 및 국민의 안전을 위협하는 행위를 한 사람을 처벌하고 있는데 구성요건 중에서 국가 안보 및 국민의 안전을 위협하는 행위가 구체적

으로 어떤 행위인지 예측하기가 어렵기 때문에 죄형법정주의 명확성 원칙에 위배될 소지가 있다고 보았습니다.

또한 현행법 제161조제2항제2호는 비행금지구역에서 무인자유기구를 비행시킨 사람에 대하여 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데 초경량비행장치는 무인자유기구를 포함하는 개념이므로 복기왕 의원안과 같이 비행금지구역에서 무인자유기구의 비행을 한 경우와 비행금지구역에서 초경량비행장치를 비행한 경우의 제재 수준 및 제재 요건의 일관성을 확보할 필요가 있다고 보았습니다.

또한 비행금지구역은 초경량비행장치 비행제한공역에 포함되는 구역으로서 복기왕 의원안과 같이 비행금지구역에서의 벌칙을 신설하는 경우 중복을 방지하기 위해서 현행법 제161조제4항 단서에 신설되는 조문을 추가할 필요가 있다고 보았습니다.

다음으로 이훈기 의원안은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있고, 복기왕 의원안은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있어 시행일이 다르기 때문에 이는 논의를 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원의 검토의견에 동의합니다.

또 추가로 초경량비행장치의 불법 비행을 조기에 근절하기 위해서는 시행일을 공포 후 3개월로 정할 필요가 있다고 의견을 제출합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견이나 질문 주십시오.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 3개월로 정리를 하고 이상 토론이 없으므로 토론을 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제5항과 제6항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

7. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)
(의안번호 2218077)

8. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)
(의안번호 2208636)

(10시33분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제7항과 제8항, 이상 2건의 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

1번 철도지하화 사업 범위 확대입니다.

염태영 의원안 제2조는 철도지하화사업에 선로 상부에 인공지반을 조성하는 사업이 포함됨을 명시하려는 것입니다. 현재 시범사업을 추진하고 있는 일부 지자체에서는 지하에 선로를 신설하지 않고 선로 상부에 인공지반을 조성하는 방식으로 추진을 하고 있는데 이러한 방식이 법률에서 정의하는 철도지하화사업에 포함되는지 불분명한 측면이 있기 때문에 개정안은 철도지하화사업의 범위에 선로 상부에 인공지반을 조성하는 사업을 명시하려는 것으로 다양한 정책 수단을 활용할 수 있다는 점에서 필요하다고 보았습니다.

다만 인공지반에 대한 정의를 명확하게 하기 위하여 일부 조문 정리가 필요하다고 보았습니다.

자료 4쪽입니다.

염태영 의원안 제5조의2는 철도지하화통합개발의 원활한 추진을 위해 국토연구원·한국교통연구원 등을 철도지하화통합개발 지원센터로 지정할 수 있도록 하고 지원센터는 지하화통합개발사업 구상, 계획 수립 등의 자문과 기본계획 착수를 위한 타당성 검토 등을 수행하도록 하려는 것입니다.

현행법 제정 이후에 시범사업이 추진되고 있어 지방정부의 사업 구상 및 기본계획 수립에 대한 지원이 필요한데 현재 이를 지원할 수 있는 법률상 지원기관이 없기 때문에 개정안은 타당한 것으로 보입니다.

다만 개정안에서는 지원센터의 업무 수행에 따른 비용 부담에 대해 규정하고 있지 않는데 유사 입법례에서는 지원센터의 업무 수행에 대한 비용 지원 근거를 두고 있고 기본계획 착수를 위한 타당성 검토 등의 업무는 국토교통부의 업무를 대행하는 측면이 있기 때문에 이에 대한 보완이 필요하다고 보았습니다.

자료 7쪽입니다.

염태영 의원안 제6조는 철도지하화통합개발의 기본계획 수립 기준 등을 국토교통부장관이 정하도록 하려는 것이고, 제7조는 철도지하화통합개발의 기본계획 수립 시 공람이나 공청회를 한 경우에는 공공주택사업 등 현행법 제2조제5호 각 목의 철도부지개발사업을 위한 공람이나 공청회를 시행한 것으로 보도록 하려는 것입니다.

제8조는 기본계획을 확정·고시할 경우 개별법에 따른 사업구역·지구 지정, 개발계획이 수립·지정·결정된 것으로 간주하려는 것입니다. 기본계획 수립 기준과 관련해서는 현행법에 따르면 철도지하화통합개발 기본계획은 시·도지사가 수립을 하여야 하고 시범사업을 추진하는 지방자치단체에서는 세부 작성 지침을 요구하고 있으나 기본계획 수립 시 작성 기준 등 기본적인 지침에 대해서는 법률에 규정이 되어 있지 않습니다. 따라서 기본계획의 체계성 및 통일성 제고를 위해서는 타당하다고 보았습니다.

기본계획 수립 시 공람·공청회를 실시한 경우에 철도부지개발사업을 위한 의견청취 절차를 생략하는 것과 관련해서는 실무적으로는 복수의 법률에서 공람 또는 공청회 개최 의무를 별도로 규정하지 않더라도 하나의 공람 또는 공청회 절차를 통해서 각 개별법에 따른 의견청취 절차를 모두 거친 것으로 보는 방식으로 운영을 하고 있기 때문에 이미 효율적인 운영이 가능하고 유사 입법례에서도 공람 또는 공청회를 생략하는 입법례는 없다는 점에서 신중한 검토가 필요하다고 보았습니다.

기본계획 확정·고시의 효력과 관련해서는 의제되는 사항 중에서 도시재정비 추진을 위한 특별법 제5조에 따른 재정비추진지구의 지정으로는 건축물의 건축행위 등이 제한되지

않기 때문에 투기수요 유입 차단 등의 효과를 발생하기 위해서는 같은 법 제9조에 따른 재정비촉진계획의 수립까지 의제하는 방안을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 11쪽입니다.

국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 도시·군 관리계획의 결정·변경의 경우 철도 지하화통합개발사업에 필요한 부분인 같은 법 제2조제4호다목의 기반시설의 설치·정비 또는 개량에 관한 계획에 대해서만 의제하는 것이 바람직하다고 보았습니다.

자료 13쪽입니다.

사업시행자 범위 확대입니다.

염태영 의원안 제9조제1항은 철도지하화통합개발의 사업시행자 범위에 국가철도공단을 추가하려는 것이고 광규택 의원안 제9조 및 염태영 의원안 제9조제2항은 지방자치단체, 지방공기업법에 따라 설립된 지방공사 등을 철도지하화통합개발의 공동사업시행자로 지정할 수 있도록 하려는 것입니다.

사업시행자에 국가철도공단을 추가하는 것과 관련해서는 철도시설 건설에 전문성을 갖춘 국가철도공단으로 하여금 철도지하화통합개발사업을 수행하도록 하려는 것으로 현 정부의 공공기관 효율화 기조에 따라 별도의 공공기관 설립 없이도 국가철도공단이 사업시행자로 지정될 수 있도록 하려는 취지로 보입니다.

자료 15쪽입니다.

다만 현재 국가철도공단법의 국가철도공단 사업 범위에는 철도지하화통합개발사업이 포함되어 있지 않기 때문에 보완이 필요한 것으로 보입니다. 이와 관련해서는 국가철도공단의 사업 범위에 철도지하화통합개발사업을 추가하는 내용의 국가철도공단법 일부개정법률안이 2026년 4월 3일에 발의되어 우리 위원회에 회부되어 있습니다.

자료 17쪽입니다.

공동사업시행자 지정과 관련해서는 철도부지개발사업의 경우 개발사업의 특성상 전문성이 축적된 다양한 기관의 역량을 활용하는 것이 필요한 측면이 있기 때문에 개정안은 타당한 것으로 보입니다.

염태영 의원안은 공동사업시행자 지정 시 국토교통부장관과 사전협의를 거치도록 하고 있는데 현행법에 따르면 시·도지사는 국유재산을 출자받은 자를 사업시행자로 지정하도록 제한하고 있어 사실상 출자기관을 결정하는 정부가 사업시행자를 선택하는 구조라는 점을 고려할 때 공동사업시행자 지정 시에도 시·도지사의 무분별한 지정을 방지하기 위해 필요한 측면이 있다고 보았습니다.

자료 19쪽입니다.

철도지하화특별회계의 설치 등입니다.

염태영 의원안 제13조의2는 지방자치단체가 철도지하화사업에 필요한 비용을 확보하기 위해 철도지하화특별회계를 설치할 수 있도록 하려는 것입니다.

철도지하화영향구역 내에서 발생한 세수 등을 철도지하화사업에 활용할 수 있도록 함으로써 철도지하화사업에 필요한 사업비 조달을 용이하게 하려는 취지로 보입니다.

참고로 유사한 입법례로는 도시개발법에서 도시개발사업 촉진 등을 위하여 도시개발특별회계를 설치할 수 있도록 하고 있습니다.

자료 21쪽입니다.

개정안은 지방자치단체뿐만 아니라 국가도 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조·융자할 수 있도록 근거 규정을 마련하려는 것입니다.

현행법이 철도지하화 시공을 위한 선투자 자금 마련을 위해 사업시행자의 철도지하화 통합개발채권 발행 근거를 마련하고 있는 점, 개발사업의 수익자인 지방자치단체를 비용 지원 주체로 규정한 취지 등을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 23쪽입니다.

개정안은 국가철도공단이 철도지하화통합개발의 사업시행자로 지정된 경우에 철도부지 개발사업에서 발생한 수익을 철도지하화통합개발채권 상환에 사용할 수 있도록 하려는 것입니다.

개정안의 내용은 국가철도공단의 재무 건전성 확보에는 기여할 수 있을 것으로 보입니다. 다만 교통시설특별회계법 제5조제1항제8호에 따르면 국토교통부 소관 국유재산 중에서 철도시설 등을 매각한 대금은 철도계정의 세입으로 하도록 규정되어 있으므로 국가철도공단이 철도부지개발사업에서 발생하는 수익을 채권 상환에 사용하기 위해서는 교통시설특별회계법의 개정이 필요한 것으로 보입니다. 관련된 교통시설특별회계법 일부개정법률안은 2026년 4월 3일에 발의되어 우리 위원회에 회부되어 있습니다.

자료 25쪽입니다.

곽규택 의원안은 시행일을 공포한 날로 규정하고 염태영 의원안은 공포 후 3개월이 경과한 날로 규정하고 있는데 이는 대통령령 개정 등 개정 법률의 시행 준비를 위한 기간을 고려한 것으로 보입니다.

일반적으로 대통령령의 정비를 위해서는 6개월의 유예기간을 두고 부령의 정비를 위해서는 3개월의 유예기간을 두는 사례가 많다는 점을 참고해서 수정의견에서는 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하는 것으로 정리하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원의 검토 및 수정안에 동의를 합니다.

다만 21쪽에 국가의 철도지하화 비용 보조 근거 마련에 대해서 지상철도가 없는 지역이 많은 상황임에도 철도지하화사업에 국비를 지원하는 것에 대해서는 국민적인 수용성을 고려할 필요가 있기 때문에 개정안에 신중을 기할 필요가 있다고 보고 있습니다.

○소위원장 복기왕 의견 주십시오.

○송기현 위원 전문위원은 아주 국토부하고 논의를 잘 해 가지고 보고서를 만드는 것 같아. 이거 개정안 낸 이유가 국가가 부담해 달라고 개정안을 낸 건데 이거 딱 잘라 버리고 그렇게 지워 버리면 어떻게 해? 안 그래?

왜 지방자치단체만 했는데 국가를 넣었겠어요? 지방자치단체에 그 여력이 없으니까 국가가 좀 보태 달라는 거 아니에요? 그런데 수용성이 있다 없다를 단정할 수 있어요, 대도시엔 있는 인구가 더 많은 텐데? 철도가 없는 지역보다 철도가 있는 도시지역이 훨씬 많은 텐데 어떻게 국민 수용성이 없다고 이렇게 단정해서 얘기할 수 있나요?

○국토교통부철도국장 김태병 철도국장이 간단하게 말씀드리겠습니다.

이번에 저희가 지방정부가 이런 철도지하화사업 하는 것들을 한 6개 광역지자체로부터

16개 사업을 받았는데 그게 137km인데 사업비가 58조 원입니다.

○**송기현 위원** 돈이 많이 들어가는 건 다 알아요. 모르는 사람이 어디 있어요? 그렇게 많이 들어가는데 실제 도심을 지나는 철도가 지상으로 돼 있으면 도시의 기능을 엄청나게 저해할 뿐 아니라 사실 굉장히 큰 불이익을 많이 줘요, 실제로. 대도시지역이라고 해서 국가가 그 사람들에게 편익을 안 줘야 된다 그런 건 아니잖아요, 그 사람들 똑같은 국민인데. 어떤 걸 시행할 때 모든 국민한테 똑같은 편익을 줄 수는 없잖아요. 특정한 지역에 필요가 있는 부분은 또 국가가 지원하기도 하고 그러는 거란 말이지요.

이거는 전문위원이 이렇게 딱 해서 수정안 할 건 아니고 사실 이거는 국회에서 정책적으로 결정을 할 문제지 정부에서 안 된다 그래서 안 할 문제는 아니다 이거지.

그리고 또 하나, 지원센터 비용을 예산 범위에서 지원할 수 있다고 돼 있잖아요. 그렇지요, 차관님?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**송기현 위원** 그거를 수정안에 넣어 놔던데, 거기가 원래 그 일을 하는 기관 아니에요? 지금 지정하는 기관, 여기 돼 있는 기관들이?

○**국토교통부철도국장 김태병** 이런 철도지하화 통합 개발에 대해서 하려면 또 업무를 줘야 되기 때문에……

○**송기현 위원** 국토연구원이 있고 한국교통연구원이 있고 그 밖에 정부출연기관 이렇게 있던 말이에요. 그런 데서 원래 그런 일 하는 거 아니에요?

○**국토교통부철도국장 김태병** 그런데 그럴 때마다 저희들이 비용을 부담을 해야 되는데…… 그쪽에 인력을 뽑고 이런 게 있습니다.

○**송기현 위원** 그러면 당연히 비용을 줘야지 그걸 굳이 법에다 넣어야 돼요? 법에 안 넣어도 거기 업무가 늘어나면 늘어난 만큼 예산이 늘어나는 거 아니에요?

○**국토교통부철도국장 김태병** 이걸 전문위원님께서 의견을 넣어서 저희가 받아들인 것이기 때문에 저희 입장에서 사실 안 들어가도 상관없습니다.

○**송기현 위원** 안 들어가도 상관없지요. 당연히 그 기관이 일을 세 개를 하다가 다섯 개를 하면 두 개의 일을 더 하는 만큼 예산이 늘어나는 거지 이런 걸 법에 굳이 넣을 필요가 있냐는 얘기에요. 그렇지요? 이걸 안 해도 되는 거예요. 법에 안 넣어도 된다고. 제 생각에는 그렇습니다.

○**소위원장 복기왕** 전문위원.

○**전문위원 오세일** 지정이라는 게 일종의 위탁이기 때문에 위탁기관에 대해서 비용 지원을 하는 일반적인 입법례에 따라 넣은 조항인데 위원님 말씀하신 것처럼 빼도 예산 지원은 될 것 같습니다.

○**송기현 위원** 상관없어요. 법을 굳이 많이 만들 필요 없어요.

○**소위원장 복기왕** 김도읍 위원님.

○**김도읍 위원** 차관님이나 철도국장님 입장은 이해를 못 할 바는 아닙니다. 그런데 조금 전에 송기현 위원님도 말씀하셨다시피 차관님께서 지상철도가 있는 지역과 없는 지역의 형평성 때문에 국비 지원이 어렵다 이 말씀 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**김도읍 위원** 그런데 철도라는 게 국가기반시설 아닙니까, 그렇지요? 지역 것이 아니

잖아요. 철도를 중심으로 도시가 형성이 되다 보니까 도시들이 단절이 되거든요. 그걸 없애고 도시를 도시답게 만들자라는 취지고.

예를 들어 부산시내를 관통하는 경부선 철도가 있지 않습니까. 이걸 부산 사람만 씹니까? 아니잖아요. 서울, 대전, 대구, 쪽 전체 전 국민이 다 쓰는 철도잖아요. 그런데 부산에 있으니까 철도가 없는 다른 지역과 형평성 때문에 국비를 못 넣는다 그건 아닌 것 같고요. 철도라는 기반시설이 도시 발전에 장애가 된다고 판단이 되고 또 실제로 장애가 되고 있으니까 국가기반시설을 지하화로 정비를 하자 이 차원 아닙니까? 그래서 기재부하고 협의가 꼭 필요하고요.

국토부도 그런 차원에서 우리 위원들의 의견이 일치단결, 일치된 의견들이 확고하다라는 걸 기재부에, 국토부 입장이 아니라 국토위원들의 입장이 확고하다고 그걸 가지고 기재부를 설득을 좀 하세요.

그런데 차관님 논리는 좀 안 맞아.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 위원님 의견에 반대한다는 얘기는 아니고요.

○**김도읍 위원** 아니, 알아요. 그러니까 제가 서두에 그랬잖아요. 차관님이나 철도국장님 입장은 기재부와 이런 관계라든지 재정 당국과의 관계 때문에 입장은 충분히 이해를 하는데 실제 제 말씀이 틀린 건 아니잖아요, 제가 드린 말씀이. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**김도읍 위원** 그러니까 이거는 관철이 돼야 안 되겠습니까.

○**국토교통부철도국장 김태병** 위원님, 조금만 추가로 말씀드리면 지금 여기는 일단 철도가 건설돼 있는 구간이어서…… 사실 어떻게 보면 광역철도다 그러면 건설할 때 국가에서 70%를 댔고 도시철도라고 그러면 60%를 댔 지역입니다. 그런데 이 6개 광역지자체 외에 아직 철도가 없는 지자체들도 많거든요. 그러다 보니까 저희가 이쪽은 이미 철도가 건설돼서 사실 새로 지하화를 하더라도 편익이 추가로 나오지는 않습니다. 상부가 지하로 갔다 하는 그런 부분들인데, 실제 이번에 저희가 5차 망 할 때도 약 300개 사업 600조 원 정도의 사업들을 각 지자체가 해 달라고 지금 요구하고 있는 상황인데 그런 데도 새로 넣을 예산이 없어서 저희가 최소화할 수밖에 없는 상황이거든요.

그런데 아까 말씀드린 것처럼 지금 여기 16개 사업의 사업비가 58조 원에 달하는 상황에서 국가 지원을 명시했을 때 그러면 그만큼 다른 신규사업들을 못 하게 되는 한계가 있어서…… 그런 면이 있습니다.

○**김도읍 위원** 그러면 지자체에서 알아서 하라 이겁니까?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 알아서 하라기보다는 지자체에서 필요에 의해서 요구를 하면 거기에 대해서 국가적으로는, 기본계획 세울 때라든지 아까 말한 컨설팅하고 그런 것은 국가가 지원을 해 주는데요.

기본적으로는 이게 어떻게 보면 그 지역에 물리적으로는 철도를 지하화하는 거지만 구조적으로는 그 지역의 도시 역세권 개발, 도심을 재개발하는 차원이 크거든요. 어쨌든 그 업무에 대해서는 지방자치단체에서 최대이익 수혜자이기 때문에 지방자치단체에서 좀 책임을 가지고 하는 게 일단 현 시점에서는 맞지 않나 생각을 하고 있습니다.

○**김희정 위원** 저도 좀 질문드리겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 이 부분에 대해 의견들이 많으신 것 같고 의견이 좀 다른 것 같아

요, 부처하고.

○**김희정 위원** 저도 말씀드리겠습니다.

저도 부처의 인식이 상당히 문제가 있다고 보는데, 정말 어떻게 해서든지 재정을 만들어서 하겠다라는 의지를 가지고 접하는 것하고 처음부터 ‘이것은 우리가 이미 깔아 준 거기 때문에, 우리는 새 것 깔아야지 이것은 우리가 하기 힘들어요’라고 접근하는 것은 굉장히 다른 얘기라는 말씀을 드립니다.

그리고 이게 지하화하고 나서 수익자부담원칙, 즉 수혜를 받는 것만 생각을 하는데요. 그러면 오랜 시절 피해를 받았던 사람은 누구입니까? 그동안 거기 살면서…… 피해자예요, 피해자. 마을도 두 동강 났고 소음 피해, 이동권도 제한을 받고…… 그래서 그것을 피해자의 피해 원복 차원에서 봐야지 무슨 새로운 수익 창출 차원에서 바라보는 것 자체가, 국토부가 국민들을 바라보는 시선에 좀 문제가 있지 않나라는 생각입니다.

그리고 이 법에서 좀 전에 말씀하시는 그 규정이 되지 않으면 이 법 자체가 거의 무용지물한 법이 돼 버려요. 그 컨설팅 못 받아서, 내용이 없어서 못 하는 게 아니라 컨설팅 안 해 주셔도 지자체가 어떻게 해야 되는지 누구보다 제일 잘 알고 있습니다. 그러니까 컨설팅 비용 같은 것 말씀하시지 말고 정말 일반철도 건설사업하고 동일선상에서 이 사업을 바라봐야 된다는 말씀 거듭 드립니다.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 위원님, 다시 말씀드리지마는 위원님 말씀에 반대를 하는 것은 아니고요 저희 재정 상황상 그런데요. 그 추가 말씀하신 사항에 대해서 다시 한번 재정 당국과 기획예산처하고 협의를 해 보도록 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 임태영 위원님.

○**임태영 위원** 저도 지역구가 철도의 도시다 보니까 철도와 관련된 부분에 관심이 많습니다. 또한 이 특별법을 낸 의원님들의 어떤 입장이나 지역구의 사정도 충분히 이해합니다.

대도시의, 부산의 두 위원님도 똑같은 말씀 하셨는데, 저는 아담한 시골도시라서 그런지 철도지하화에 대해서 우리나라가 참 잘사는구나……

600조의 민원이 들어왔다면서요. 그런데 꼭 필요한 곳은 해야겠지요. 지금 경부선도 지하화하면서 서울 근교의 토지 활용을 높이자는 의견도 많이 있지 않습니까, 또 단체장들이 공약들을 하고 있고. 하여튼 철도 없을 때는 철도만 봐 달라고 통사정하다가 철도가 들어와서 도시가 커지면 앞으로 계속 이런 민원이 또 나올 겁니다. 저는 거기에 대해서는 정부가 예산 범위 내에서 가성비를 따져서 꼭 필요한 곳은 예산이 많이 들더라도…… 또 부산 같은 우리나라 제2의 도시는 지하화도 필요하다고 생각합니다.

저는 추가해서 말씀드리고 싶은 것이 앞으로 이런 민원이 발생하지 않기 위해서…… 충북 청주에 도심철도계획이 있지 않습니까? 도심통과 철도계획이 있고, 오랜 민원인데 대선 때마다 공약을 하고 있고 언젠가는 가시화되겠지요. 그러니까 대도시가 확장될 수 있는 지역은 아예 공사 때부터 지하로 설계를 하세요, 지하로. 당장 내가 청주 같은 경우 생각이 들어서 말씀드리는데, 청주 도심관통철도를 한다고 계획하고 있는데 애초부터 비용이 들더라도 지하로 설계하고 시공해야지 앞으로 이런 부분 민원이 안 생길 것 같습니다. 그래서 그 말을 드리고 싶어서 말씀드렸습니다. 하여튼 지하는 좋은데 나머지는 가성비 따라서 정부가 알아서 판단하셔서 잘하시기 바랍니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 사실 위원님들 의견은 이게 전부 다 핵심이 빠졌다는 의견이신데……

○손명수 위원 제가 그래서 질문을 좀 하려 그러는데……

여기에 국가가 안 들어간다고 지원이 안 됩니까, 아예?

○국토교통부제2차관 홍지선 지금은 비예산 사업으로 진행을……

○손명수 위원 예?

○국토교통부제2차관 홍지선 시범사업을 부산, 대전, 안산 하고 있는데요. 다 비예산 사업으로 지금 재정 없이 진행하고 있습니다.

○손명수 위원 아니, 그런데 고속철도지하화사업도 있고 1단계 때 지상으로 했던 것을 지하화하는 사업도 있고…… 꼭 이 조항이 없어도 가능하기는 한 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 홍지선 하지 말라는 법은 없으니까……

○소위원장 복기왕 자, 이 부분은 아직 충분하게 협의가 덜 된 것 같아서 계속 심사하도록 하겠습니다. 오늘 의결은 보류하도록 하겠습니다.

○김도읍 위원 대신 위원장님, 조금 전에 위원들이 지적했던 것, 재정 당국하고 긴밀한 협의……

○소위원장 복기왕 위원님들의 의견을 충분히 담아서 다음번 심사를 계속할 때 좀 전향적으로 변한 부처의 의견을 기대합니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 알겠습니다.

9. 철도안전법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2214490)

10. 철도안전법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2213875)

11. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)

12. 철도안전법 일부개정법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2215762)

13. 철도안전법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2212414)

14. 철도안전법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2213111)

(10시56분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제9항부터 14항까지 이상 6건의 철도안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원님, 9항부터 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 9항 보고드리겠습니다.

자료 1쪽입니다.

개정안은 철도운영자 등이 철도보호지구 안에서 선로에 대한 조사·측량 또는 철도시설의 유지·관리를 위하여 필요하면 타인의 토지나 건물에 출입하거나 타인의 토지를 재로 적치장, 통로 또는 임시도로로 일시 사용할 수 있고 부득이한 경우에는 죽목·토석, 그 밖의 장애물을 변경하거나 제거할 수 있도록 하며, 이로 인한 손실을 입은 자가 있을 때에는 그 손실을 보상하도록 하고 정당한 사유 없이 이를 거부·방해하는 경우에는 과태료를 부과할 수 있도록 하려는 것입니다.

철도보호지구에서는 철도차량의 안전운행을 방해할 우려가 있는 토지 형질변경 등을

제한할 수 있으나 철도보호지구 내 타인의 토지 및 건물에 대한 출입·사용에 대한 근거는 없는 상황입니다.

토지소유주 등과의 협조가 원활하게 이루어지지 않는 경우에는 해당 토지를 우회하여 진입하거나 대체출입문을 설치하는 등 비효율성이 야기되고 협조를 구하기 어려운 긴급한 상황의 경우 유지·보수 등에 필요한 조치가 적기에 이루어지기 어렵다는 문제가 있습니다.

개정안은 철도시설물에 대한 조사·유지·보수 업무의 원활한 수행과 철도사고 등 긴급한 상황 시 신속한 대응에 기여할 수 있다는 점에서 필요하다고 보았습니다.

다만 개정안은 토지의 일시사용 등의 행위의 경우 실시 3일 전까지 사실통지 및 의견수렴을 하도록 하고 있는데 예외적으로 거소 불분명 등 부득이한 사유가 있는 경우에는 적용을 배제하며 공공의 안전을 위해 긴급한 경우에는 사후통지를 할 수 있도록 규정하고 있습니다.

다만 이러한 규정들은 개인의 사적 재산권을 과도하게 침해하거나 제한하는 것은 아닌지 검토할 필요가 있으며, 이와 관련하여 하천법이나 국토의 계획 및 이용에 관한 법률의 경우 토지의 일시 사용 및 장애물 변경·제거의 경우에 토지소유자 등의 동의를 받도록 하고, 거소가 불분명하거나 동의를 얻을 수 없는 경우에는 지자체장의 허가를 받도록 하고 있는 입법례를 참고할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 6쪽에서는 이러한 입법례에 따라 수정의견을 제시하였습니다.

자료 5쪽입니다.

개정안 제45조의2제5항에서는 정당한 사유 없이 토지 출입행위 등을 방해하거나 거부해서는 아니 된다고 규정하고 이를 위반한 경우에는 100만 원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있는데 이는 하천법의 입법례를 따른 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 마쳤습니까?

○전문위원 오세일 예.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원의 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주십시오.

없으신가요?

○김희정 위원 예, 참 좋은 법안입니다.

○소위원장 복기왕 전문위원, 10항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

존경하는 엄태영 의원님께서 대표발의하신 법안입니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

개정안은 선로가 구부러진 구간 등 대통령령으로 정하는 안전사고의 우려가 있는 선로에 의무적으로 영상기록장치를 설치하도록 하려는 것입니다.

선로가 구부러진 구간 등에는 안전사고 발생 우려가 있는 구간임에도 불구하고 CCTV가 설치되어 있지 않아 사고 발생 시 신속한 상황파악이나 사고대응이 어려운 측면이 있기 때문에 개정안은 타당한 측면이 있다고 보았습니다.

자료 2쪽입니다.

다만 개정안에 따른 CCTV 설치의무는 도시철도운영자에게도 적용될 것으로 보이는데 서울교통공사 등 도시철도운영자들은 도시철도의 경우 운행 중 선로작업을 금지하고 있어 작업자 안전사고의 발생확률이 낮고 역 간 거리가 짧아 CCTV의 추가 설치 필요성이 낮다는 의견을 제출하셨습니다. 이에 대해서는 도시철도운영자를 의무 대상에 포함할지 여부에 대해서 위원님들께서 논의해 주시기 바랍니다.

한편 부칙에서는 철도운영자 등이 이 법 시행 당시 개정규정에 따라 CCTV를 설치하여야 하는 선로에 대하여 이 법 시행 후 3년 이내에 CCTV 설치를 완료하도록 규정하고 있는데 이에 대해서 국토교통부는 현재 운행 중인 구간 내의 CCTV 설치작업은 야간 시간에만 작업이 가능하여 설치 완료까지 장기간이 소요되기 때문에 이 법 시행 후 10년 이내에 CCTV 설치를 완료하도록 수정할 필요가 있다는 의견을 제출하셨습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 선로변 안전사고의 예방 및 사고 발생 시에 원인 분석을 위해서 곡선부 등의 안전사고 우려 구간에 영상기록장치 설치에 대한 필요성에 대해서는 동의를 합니다. 다만 설치 대상의 과다, 운영 중인 구간 내 설치로 작업 시간의 절대 부족 등을 고려했을 때 부칙 2조 경과조치에 3년 이내에 설치하는 것은 약간 좀 예산상 어려움이 있어서 재고가 필요하다고 봅니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주십시오.

○윤종균 위원 3년 안에 어려운 것은 이해가 되는데 그렇다고 10년까지……

○국토교통부제2차관 홍지선 그것도 저희가 너무 의지가 없는 듯 해서요, 절충해서 한 5년 정도까지는……

담당 국장 보고 답변토록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 대표발의하신 엄태영 위원님.

○엄태영 위원 윤종균 위원님이 아주 훌륭한 지적 하셨습니다.

저도 정부의 답변 보고…… 3년을 요구했는데 10년 얘기하시길래, 3년 내에는 예산 문제나 여러 가지 어려움이 있다는 것 이해해도 10년이면 내구연한이 끝나서 또 바꿔야 될 시기가 와요, 내구연한이 얼마인지는 몰라도. 그래서 이것은 그냥 면피용 답변이 아닌가 이런 생각이 들어서 제가 말씀드립니다.

본 법안을 내게 된 동기도 아시다시피 경부선 청도 사고 때 저희가 그것을 계기로 검토해 봤더니 여러 가지 문제가 많았어요. 그래서 지난 국감 때 지적이 됐었지요.

전국에 2020년부터 2025년까지 5년간 철도 사고가 254건이 발생했는데 사고 당시 인근에 CCTV가 설치되어 있던 사고는 82건, 한 30%밖에 없었어요. 전국의 철도 노선은 4286km, 거기에 CCTV가 3만 2190대가 있는데 선로변에 설치된 CCTV는 2900개, 한 9%밖에 안 됩니다. 선로 길이가 1km당 0.6대 수준인데, km당 한 대도 못 미치는 수준이지요. 또 CCTV 1대 촬영 범위가 최대 300m인 점을 감안할 때 사실상 전국 철도 노선 절반 이상이 이런 사각지대에 놓인 셈입니다. 따라서 선로가 구부러진 구간 등은 대통령령으로 정하는 안전사고 우려가 있는 선로로 지정해서 확대하라는 조항을 저희가 신설했지요.

하여튼 여러 가지 취지는 공감하시고 또 안전에 관한 문제니까 당연히 정부에서 더 관

심을 가지고 하셔야 될 텐데 10년은 너무 멍니다. 방금 말씀하신 절충안으로 5년 정도에, 완벽하게 끝내지는 못하더라도 사고가 예상되는 위험지구는 5년 내에 다 설치가 될 수 있도록 그렇게 했으면 좋겠다는 말씀을 드립니다. 가능하시겠어요?

○**국토교통부철도국장 김태병** 철도국장입니다.

지금 현재 청도 사고구간의 곡선반경이 1000m인데 이것 이하로 된 곡선부가 전국에 2181개소가 있습니다. 한 개소당 약 1억 원의 비용이 소요가 되고요. 그런데 요즘 주간작업을 못 하다 보니까 야간 네 시간 작업을 하는데 이 작업 때, 한 해에 할 수 있는 게 225대 수준으로 봐서 저희가 10년 이렇게 제시한 건데 좀 더 어떻게 그중에서…… 현재는 곡선부에 설치된 CCTV는 없습니다. 아까 위원님께서 말씀하신 일반운행철로에는 주로 교량·터널, 건널목, 건널선, 선로전환기, 이런 데 설치된 것들이고요.

그런데 저희가 볼 때도 요즘 사고의 한 11%가 곡선부에서 많이 나고 있어서 곡선부에 설치하는 하되 저희가 최대한 당겨 보는 게 야간 시간을, 예를 들어 주말까지 작업을 한다 치더라도 한 6년 정도로 한번 당겨 보는 것을 노력해 보도록 하겠습니다. 대신 6년으로 할 때도 한 해에 예산이 한 350억씩 저희가 확보가 돼야 되는 부분이어서 재정 당국과 협의해서 해야 되고, 일단 이것을 6년 안에 못 하게 되면 처벌조항이 같이 붙어 있어서 저희가 이 처벌조항까지 감안을 하고 또 예산까지 감안을 하고 야간작업을 감안할 때 10년을 6년까지 줄여 보는 걸로 한번 노력해 보겠다고 말씀드리겠습니다.

○**임태영 위원** 예산을 조금 더 써 보신다는 얘기네요. 하여튼 알았어요. 앞으로 우리 일반 도로교통에서 철도교통으로 점점 확대가 되는 시점이다 보니까 고속철시대에 그런 것을 감안해서 이런 안전에 대해서 더욱더 신경 쓰시고 또 예산 투입부터 이 문제에 더욱더 신경 써 주시기 바라겠습니다.

6년, 일단 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 6년으로 수정하도록 하겠습니다.

○**전문위원 오세일** 위원장님, 도시철도운영자를 제외할지 여부를 말씀해 주시면, CCTV 설치 의무 조항에서 도시철도운영자는 제외해 달라는 서울교통공사 의견이 있어서 그 부분은……

○**소위원장 복기왕** 그 부분에 대해서는 국토부……

○**국토교통부제2차관 홍지선** 기본적으로는 저희도 기존의 곡선, 급곡선 부분에 대해서는 하는 게 맞다고 보는데요. 도시철도 중에서도 지상 구간이 있습니다. 그러니까 지하터널 구간 같은 경우는 일반 사람들이 의도적으로 들어가기는 쉽지는 않지만 지상 구간은 들어갈 수 있는 여건이 되기 때문에 최소한 지상 구간만이라도, 지상 구간의 급곡선부에 대해서는 설치하는 걸로 좀 제한을 두는 것은 어떨까 제시를 합니다.

○**국토교통부철도국장 김태병** 참고로 도시철도가 766km인데 그중에 지상 구간이 16.5km, 약 2.2%에 해당합니다. 그래서 지하 구간은 어차피 사람이 못 들어가니까 안전한데 지상 구간은 그쪽에도 위험이 있기 때문에 같은 취지로 저희가 시행령에서 지상 구간에 한정하는 걸로 언급을 하면, 2.2% 정도가 도시철도에도 해당이 됩니다.

○**소위원장 복기왕** 당연히 해야 될 것 같은데요.

○**임태영 위원** 예, 당연히 해야지요. 일단 도시철도는 구간이 짧으니까 필요 없다는 의견도 있는데 구간이 짧은 만큼 많은 인구가 밀집되다 보니까 안전의 위험이 더 높지 않

습니까. 그래서 정부 측에서 우선 지상 구간이라도 더 보완했으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정리됐지요?

○전문위원 오세일 예.

○소위원장 복기왕 이상 10항에 대한 토론을 마치도록 하겠습니다.

이어서 11항·12항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

25년 11월 26일 소위에서는 강대식 의원안에 대해서 유사 입법례 등을 고려하여 음주와 확인 불응의 죄를 상호 교차하여 가중할 것인지 여부에 대하여 추가 검토할 필요가 있다는 의견이 제기된 바 있습니다.

자료 2쪽입니다.

현행법 제41조는 철도종사자가 술을 마시거나 약물을 사용한 상태에서 업무를 하지 않도록 하고, 개정안은 철도종사자가 음주 또는 약물을 한 상태에서 업무를 하였다는 사실을 철도운영자가 알게 된 경우에 수사기관에 즉시 신고하도록 하고 이러한 의무를 불이행하는 경우에는 500만 원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있습니다. 철도종사자가 음주 상태로 근무하는 것은 대형 안전사고로 이어질 수 있다는 점을 고려할 때 개정안은 타당하다고 보았습니다.

자료 6쪽입니다.

개정안은 철도종사자의 음주·약물을 한 상태에서의 업무 종사와 검사 불응에 대한 법정형을 상향하고 재범 시 가중처벌하며 가중처벌에 대해서도 양벌규정을 적용하려는 것입니다.

자료 8쪽입니다.

개정안들은 음주·약물을 한 철도종사자에 대한 형사처벌을 강화하여 철도종사자의 안전 경각심을 고취하려는 것으로 타당하다고 보았습니다.

강대식 의원안은 음주·약물을 한 철도종사자에 대한 처벌 형량을 강화하고 음주행위 및 음주측정 불응 행위의 재범 시 가중처벌하도록 하며 음주 가중죄를 양벌규정에 포함하려는 것입니다.

정점식 의원안은 음주·약물을 한 철도종사자에 대한 처벌을 음주와 약물로 구분하고 종사자 유형, 음주 수준별로 세분화하며 재범 시 가중처벌하도록 하려는 것으로 도로교통법상 음주운전 벌칙규정 체계와 유사한 측면이 있습니다.

이에 대해서는 타 운송수단의 입법례인 도로교통법, 해상교통안전법 등과 비교 및 형평성, 철도의 특수성 등을 종합적으로 고려하여 결정할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 9쪽입니다.

다른 운송수단의 음주·약물 관련 벌칙 수준을 비교하면 강대식 의원안은 항공안전법에 비해서는 처벌 수준이 높고 도로교통법·해상교통안전법과 비교하면 최고 형량은 높으나 최저 형량은 규정되어 있지 않습니다. 정점식 의원안은 도로교통법 및 해상교통안전법과 유사한 수준으로 규정되어 있습니다.

부칙의 경우 형의 가중에 대한 적용례를 두면서 이 법 시행 전에 음주 업무 또는 검사 불응을 하여 벌금 이상의 형을 선고받아 형이 확정된 자가 이 법 시행 후 같은 죄를 지

은 경우에도 적용하도록 하고 있는데 이러한 적용례는 도로교통법·해상교통안전법의 최근 입법례를 따르려는 것으로 보입니다.

자료 10쪽입니다.

정점식 의원안은 철도종사자 음주 및 약물 사용 확인 여부를 확인·검사하기 위한 방법을 법률에 구체적으로 명시하고 있는데 이는 확인·검사 절차의 객관성과 예측 가능성을 제고하려는 취지로 보입니다.

다만 확인·검사 방법을 법률로 규정할 경우 검사 방식의 변화에 탄력적으로 대응하기 어려운 측면이 있고, 국토교통부는 관련 내용이 철도안전법 시행령 제43조의2에 규정되어 있기 때문에 실익이 없다는 의견을 제시하고 있습니다.

또한 현행 약물 사용에 대한 확인·검사 방법은 소변 검사, 모발 채취 등의 방법으로 하되 검사공무원이 필요한 경우에 소변 또는 타액 등의 측정장비를 통하여 사전 측정을 할 수 있도록 하고 있는데, 개정안은 타액 간이시약검사를 우선적으로 실시하고 철도종사자가 결과에 불복하는 경우에만 혈액·소변·모발 검사를 하도록 하고 있어 검사방식에 있어 다소 차이가 있습니다.

이에 대해 국토교통부는 타액 간이검사는 사전 측정에 불과하고 최종 판정을 위해서는 국립과학수사연구소의 정밀검정이 필요한 측면이 있다는 점에서 사전 측정검사인 타액 간이검사에 불복한 경우에만 혈액·소변·모발 검사를 하도록 규정하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제출하였습니다.

자료 11쪽입니다.

현행법에서는 여객승무원과 정비사에 대해 운전·관제 업무종사자와 동일한 음주 여부 판단기준을 적용하고 있습니다. 그리고 작업책임자, 철도운행관리자 등에 대해서는 상대적으로 완화된 음주운전 판단기준을 적용하고 있습니다.

개정안은 여객승무원과 정비사에 대한 음주 여부 판단기준을 완화하여 도로교통법 등에서 적용하는 일반적인 음주운전 판단기준인 0.03%를 적용하려는 취지로 보입니다. 음주 여부 판단기준 설정과 관련하여서는 행위자별로 음주에 따른 사고의 위험성 등을 고려할 필요가 있으며, 참고로 항공 분야는 0.02%를, 도로교통 및 해상안전 분야에서는 0.03%를 적용하고 있습니다.

자료 12쪽입니다.

정점식 의원안은 2023년 도로교통법에 신설된 음주측정방해행위를 철도 분야에 대해서도 적용하려는 것으로 형사처벌을 회피하려는 음주측정방해행위를 금지함으로써 법 집행의 공정성을 제고하고 국민의 안전 확보에 기여할 수 있다는 점에서 바람직하다고 보았습니다.

이상 여기까지 보고드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 철도운영자가 음주 적발 시에 수사기관에 신고토록 하고 음주를 한 철도종사자에 대한 형사처벌을 강화함으로써 경각심을 고취하려는 측면에서 개정안의 입법취지에는 전반적으로 공감을 합니다. 다만 법정형, 형의 가중, 양벌규정 등은 도로교통법, 해상교통안전법 등 유사 입법례 및 철도의 특수성 등을 종합 고려해야 한다는 전문위원의 검토의견에 동의를 합니다.

○소위원장 복기왕 무슨 말인지 잘 모르겠어요.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원이 얘기한 검토의견에 동의를 한다는 얘기입니다.

○정점식 위원 제가 말씀드려도 되겠습니까?

○소위원장 복기왕 예, 말씀하시지요.

○정점식 위원 철도 업무종사자가 6개 업종인가? 법에 규정돼 있는 게 몇 개 업종이지요?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 기관사, 관제사 그다음에 승무원 그다음에 운행 안전관리자, 작업……

○정점식 위원 7개 업무 분야입니다. 그런데 도로교통법 음주운전에 거의 유사하게 강하게 처벌해야 하는 업무는 운전하고 관제라고 생각을 하고 역무, 승무, 작업책임자 등에 대해서는 도로교통법 수준의 강한 처벌은 조금 불합리한 것 아니냐라는 생각과, 그리고 소위 모든 음주 단계에 대해서 한 가지 유형의 처벌 유형을 두는 것은 이전의 도로교통법 체계였습니다. 그 이후에 음주운전에 대한 사회적 경각심이 높아지고 난 이후에 소위 음주 수치에 따라서 차등하게 처벌하는 법정형으로 하는 게 지금 도로교통법 체계고 해상교통 관련 체계입니다.

그래서 종사 업무와 음주의 단계별로 처벌 유형을 달리해야 된다는 게 제 개정안의 취지니까 그 부분에 대해서 잘 논의해 주셨으면 감사하겠습니다.

○소위원장 복기왕 다른 데도 음주 근무한다고 처벌되는 경우는 없는 것 같은데요.

○정점식 위원 지금까지는 동일한 수준, 관제와 운전 그리고 승무와 관련해 가지고 동일한 기준을 가지고 처벌을 했습니다. 그런데 제일 중요한 게 관제와 운전 업무니까 그 부분에 대해서는 음주운전과 상응하는 수준으로 처벌을 하고 나머지 승무와 역무 등 업무, 여객승무원과 작업책임자 등에 대해서는 기존에 처벌하던 그 수준으로…… 그렇다고 이 부분을 없앨 수는 없는 상황이니까, 철도와 도로의 차이점은 분명하게 있으니까 그래서 소위 이런 여객승무원이나 작업책임자, 철도운행안전관리자 등에 대해서도 어느 정도 조금 완화시켜 준 측면이 있습니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 저희는 정점식 위원님 의견에 동의를 합니다.

○소위원장 복기왕 동의하십니까? 다른 의견 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시면 11항·12항도 토론을 종결하도록 하겠습니다.

이어서 13항·14항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

박용갑 의원안과 이견태 의원안은 철도안전 종합계획에 기후변화가 철도안전에 미치는 영향 및 대응에 관한 사항 등을 포함하려는 것입니다. 현행법에서는 국토교통부장관으로 하여금 5년마다 철도안전에 관한 종합계획을 수립하도록 하고 있고 철도안전 종합계획 및 시행계획에서는 차축온도모니터링시스템, 레일 변형 예방을 위한 레일자동살수장치 등 기후변화와 관련된 사고예방사업을 실시하도록 하고 있으나 철도안전과 관련하여 기후변화의 영향을 종합적으로 분석하고 대응방안을 모색하는 제도로는 다소 부족한 측면이 있기 때문에 개정안은 타당하다고 보았습니다.

자료 3쪽입니다.

다만 두 개정안은 적용 범위에 있어 차이가 있는데 박용갑 의원안은 철도안전 전반에 대한 기후변화의 영향 및 대응방안을 포함하도록 하고 있는 반면에 이견태 의원안은 철도시설의 유지관리 분야에서의 기후변화 대응에 관한 사항으로 한정하고 있습니다. 기후변화는 철도시설의 유지관리뿐만 아니라 철도시설의 확충·개량, 차량의 정비, 종사자의 안전 등 철도안전 전반에 영향을 미칠 수 있기 때문에 박용갑 의원안과 같이 포괄적으로 규정하는 것이 타당하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제9항부터 14항까지, 이상 6건의 철도안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

15. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(이견태 의원 대표발의)(의안번호 2213108)

(11시19분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제15항 철도산업발전기본법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

개정안은 철도시설관리자가 기후변화 등 환경변화에 따른 위험요인에 대한 예방조치를 하도록 규정하려는 것입니다.

최근 극단적인 집중호우로 인한 선로침수 사고, 폭염에 따른 레일 팽창으로 인한 탈선 사고가 발생하고 있고 정부는 제3차 국가 기후변화 적응대책에서 기후변화로 인한 새로운 유형의 재해 리스크로 철도레일 변형을 제시하는 등 기후변화에 따른 위험요인 분석과 대응은 철도안전 분야에서 중요하게 인식되고 있습니다.

개정안은 철도시설관리자가 기후변화에 따른 위험요인에 대한 예방조치를 하도록 법률에 명시하려는 것으로 철도사고 예방에 기여할 수 있을 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제15항 철도산업발전기본법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

16. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2203201)

17. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2216069)

18. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2217532)

(11시21분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제16항부터 제18까지 이상 3건의 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 16항에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

개정안은 대통령령으로 정하는 주변 교통에의 영향이 상당한 시설물에 대해서는 규모와 관계없이 교통유발부담금을 부과할 수 있도록 규정하여 승차구매점(드라이브스루)에 대해서 부담금을 부과할 수 있는 근거를 마련하려는 것입니다.

교통유발부담금 부과 대상은 도시교통정비지역 내 연면적 1000㎡ 이상의 시설물입니다. 승차구매점은 영업구조상 차량 유입을 증가시키고 대기 차량 공간이 부족하면 대기 차량의 행렬이 외부 도로를 점유하게 되어 교통혼잡을 유발하고 있음에도 불구하고 전국 승차구매점의 90% 이상이 연면적이 1000㎡ 미만으로 부담금 부과 대상에서 제외되어 있습니다.

자료 2쪽입니다.

승차구매점에 대해 적정한 부담금을 부과할 경우 도시교통개선사업의 재원으로 환원되고 부담금 경감제도 적용에 따른 교통량 감축활동 참여를 유도할 수 있다는 점에서 긍정적인 효과가 있다고 보았습니다.

다만 개정안은 시설물 규모에 관계없이 부담금을 부과할 수 있는 예외 대상을 대통령령으로 정하는 주변 교통에의 영향이 상당한 시설물로 규정하고 있어 불명확하고 포괄적인 측면이 있기 때문에 교통유발부담금 부과 대상을 보다 구체적이고 명확하게 규정할 필요가 있으며 부과 대상 시설을 면적에 따라 조정할 수 있도록 한 제36조제5항부터 제7항까지의 규정에서 승차구매점은 제외되도록 조문을 정리할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 3쪽입니다.

개정안 부칙에서는 시행일을 공포 후 3개월이 경과한 날로 규정하고 있는데 승차구매점에 대한 부담금 산정 기준, 경감 요건 등에 대한 방안 마련과 관계자 의견조희, 하위법령 개정 등의 준비에 필요한 소요기간을 충분히 반영할 필요가 있다고 보았습니다.

수정의견에서는 시행일을 공포 후 1년이 경과한 날로 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 시행시기 관련해서……

○국토교통부제2차관 홍지선 시행시기 같은 경우는 1년으로 연장을 검토 부탁드립니다.

○소위원장 복기왕 기획예산처에서는 구체적으로 어떤 의견인 것이지요?

○국토교통부제2차관 **홍지선** 담당 실장으로 하여금 답변토록 하겠습니다.

○국토교통부교통물류실장 **박재순** 기획예산처에서는 좀 더 구체적으로 논의하자는 얘기를 했는데 통상적으로 부담금 관련 법령에 대해서는 관례적으로 이런 것을 신중 검토하는 취지로 얘기를 했고 구체적으로 법이 통과된 후에 하위법령 마련 시에 재차 협의하자라고 저희들한테 알려 왔습니다.

○소위원장 **복기왕** 위원님들 말씀 주시지요.

○송기현 **위원** 일단 의결을 하고 실장님이 얘기한 것처럼 나중에 정부에서 기획예산처와 협의를 하도록 하세요.

○소위원장 **복기왕** 이것 관련해서 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이어서 17항과 18항 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **오세일** 자료 1쪽입니다.

두 개정안은 교통유발부담금 산정 시 시설물의 규모 및 종류에 따라 다르게 적용되는 단위부담금과 교통유발계수에 대해서 시장이 그 타당성을 검토하여 개선조치를 하도록 의무화하려는 것으로 김정재 의원안은 시장이 단위부담금·교통유발계수에 대해 3년마다 타당성을 검토한 후 조례로 정하는 바에 따라서 상향 또는 하향 등의 개선 조치를 하도록 의무화하려는 것이고, 김도읍 의원안은 국토교통부령으로 단위부담금·교통유발계수를 정할 때 현행에서 규정하고 있는 이용자 수, 매출액, 교통혼잡 정도, 시설물 용도 외에 이용자 특성도 고려하도록 하고 지자체가 국토교통부령의 단위부담금·교통유발계수를 세분화하여 조례로 정할 수 있도록 하며 시장이 단위부담금·교통유발계수를 조례로 정하는 경우에 그 타당성을 의무적으로 검토하도록 하되 단위부담금·교통유발계수를 조례로 정하거나 타당성 검토 결과를 조례에 반영하는 경우에는 국토교통부장관과 협의한 후에 지방교통위원회 심의를 거치도록 하려는 것입니다.

자료 3쪽입니다.

교통유발부담금은 시설물의 면적에 단위부담금과 교통유발계수를 곱한 산식으로 산정이 됩니다. 부담금 산정기준이 되는 단위부담금과 교통유발계수는 현행법 시행규칙 별표 3과 별표 4에 각각 규정되어 있고 국토교통부령에서 정한 단위부담금 및 교통유발계수를 지방자치단체의 조례로써 두 배까지 상향 조정하거나 절반까지 하향 조정할 수 있도록 규정되어 있습니다.

그런데 현행법 시행규칙 별표 3 및 별표 4의 각 단위부담금과 교통유발계수는 2014년에 신설된 이후에 개정 실적이 없고 별도의 조정 기준을 마련하고 있는 지자체의 경우에도 상당 기간 경과한 기준을 적용하고 있는 경우가 많아 물가 상승이나 지역별 교통수요 변화 등을 실질적으로 반영하지 못하는 문제가 있습니다.

자료 4쪽입니다.

개정안은 최근 교통수요 변화 등을 반영할 수 있는 체계를 갖추으로써 부담금 부과의 합리성을 확보할 수 있다는 점에서 타당하다고 보았습니다. 다만 단위부담금·교통유발계수를 시행규칙으로 정하고 있음을 고려할 때 지자체별 세분화의 기준, 방법 등을 시행규칙에서 정하도록 함으로써 세분화의 구체적인 지침을 제시할 필요가 있으며 두 법률안은 모두 지자체별 단위부담금·교통유발계수에 대한 타당성 검토를 의무화하고 있으나 대상,

방법 등에서 다르게 규정하고 있는 부분이 있어 조정이 필요한데 김도읍 의원안에서는 타당성 검토 의무를 이행하여야 하는 의무이행 주체를 단위부담금·교통유발계수에 관한 조례 규정을 두고 있는 지자체의 시장으로 명확하게 규정하고 있는 반면에 김정재 의원안은 의무이행 주체가 교통유발부담금을 부과하는 모든 지자체의 시장인지 단위부담금·교통유발계수에 관한 조례 규정을 두고 있는 지자체의 시장에 한정되는지 명확하지 않은 측면이 있어 조정·보완이 필요하다고 보았습니다.

자료 5쪽입니다.

김도읍 의원안에서는 지자체 조례로 단위부담금·교통유발계수를 정하거나 타당성 검토 결과를 조례에 반영하려는 경우에 국토부장관과의 협의 및 지방교통위원회의 심의를 거치도록 규정하고 있는데 기초 지자체인 부담금 부과 지역의 경우 시장 소관 사항을 시·도지사 소속의 교통정책 심의기구인 지방교통위원회에서 심의하도록 하는 것은 권한 체계상 일부 부적절한 측면이 있다는 점을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 일부 개정안에 대한 수정이 필요하고요, 전문위원 검토의견에 동의를 합니다.

다만 산정기준 조정의 구체적인 기준, 방법, 타당성 검토주기 등은 우리 시행규칙에서 정하도록 하고 지방교통위원회의 심의는 생략토록 하고 또 법 시행 준비 소요기간을 반영해서 시행시기를 3개월에서 6개월로 연장할 필요가 있다고 보았습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주십시오.

○송기현 위원 수정의견이 좋은 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 수정안으로.

지금 국토부, 정부 측 의견이……

○전문위원 오세일 수정의견에 다 반영되어 있습니다.

○소위원장 복기왕 다 반영되어 있는 것이지요?

○전문위원 오세일 예.

○송기현 위원 김도읍 위원님께서 위원회 그것을 생략한다고 하는 의견에 동의해 주시면 될 것 같습니다.

○김도읍 위원 그래요.

○소위원장 복기왕 다른 의견 없으시면 토론을 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제16항부터 제18항까지 이상 3건의 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

19. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2215469)

(11시30분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제19항 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정함

니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

개정안은 화물자동차 운송플랫폼사업과 운송플랫폼 이용회원의 정의를 신설하려는 것입니다.

물류 및 화물운송 부문에서의 플랫폼이 명확한 법적 근거가 없이 사실상 자유업으로 운영이 되고 있습니다.

자료 2쪽입니다.

화물운송 플랫폼은 기존에 화주-주선사-화물정보망-차주의 형태로 운영되었던 화물운송 단계에서 화주와 차주의 직접 연결이 가능하도록 하여 거래단계를 최소화하고 거래의 투명성을 제고하는 한편 아날로그 방식의 화물운송 거래를 디지털화하여 기존 운임 정산의 불편함을 개선하고 운임 등 화물정보를 시장 구성원에게 투명하게 공개함으로써 합리적인 의사결정을 가능하게 할 것으로 기대되며 개정안은 이러한 플랫폼의 제도적 근거를 명확히 하려는 것입니다.

자료 3쪽입니다.

다만 안 제2조제5호의2는 화물자동차 운송플랫폼사업을 화물자동차의 화물운송과 관련하여 화물정보망을 제공하는 사업으로 정의하고 있는데 신설되는 운송플랫폼사업이 기존 화물자동차 운송주선사업과 유사하게 화물운송계약의 체결을 연결하는 중개적 기능을 핵심적으로 수행한다는 점에서 업역 간에 본질적인 유사성이 존재하고 운송가맹사업 또한 화물정보망 제공기능이 중첩되는 등 운송플랫폼사업의 정의가 불분명한 문제가 있어 사업영역의 중첩 및 충돌 가능성이 있다고 보았습니다.

따라서 각 사업 간 기능적·법적 구분이 명확히 이루어질 수 있도록 정의 규정에 대한 종합적인 검토가 필요하다고 보았습니다.

자료 6쪽입니다.

현행법에서 사용되던 화물정보망은 운송가맹사업자의 화물정보망, 물류정책기본법에 따라 인증받은 화물정보망을 의미하는데 개정안은 운송플랫폼사업을 화물정보망을 제공하는 사업으로 정의하고 있어 운송플랫폼사업자가 제공하는 것이 기존 화물정보망과 별개의 개념인지 불분명해지는 문제가 발생하고 있습니다.

따라서 기존 화물정보망 개념과 중첩을 방지하기 위해 화물자동차 운송플랫폼 정의 설정 및 용어 사용에 대한 정비가 필요하다고 보았습니다.

자료 7쪽입니다.

화물자동차 운송플랫폼사업이 화물자동차 운수사업의 새로운 유형으로 신설됨에 따라 운수사업자에도 화물자동차 운송플랫폼사업자를 추가하여 정의할 필요가 있으며 화물자동차 운수사업자에게 적용되는 안전운임 관련 규정에서 운임에 관여하지 않은 플랫폼사업자는 적용받지 않도록 하는 등 정의 및 적용범위를 명확히 할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 13쪽입니다.

개정안은 화물운송플랫폼 신설에 따라 운송사업자의 준수사항과 운송사업자의 직접운송 의무, 운수종사자의 준수사항 등을 개정하여 화주와 운송사가 플랫폼을 통해 다른 운

송사와 위수탁 차주에게 위탁할 수 있도록 하고 이 경우에 화물운송플랫폼을 통해 위탁한 운송사의 직접운송 실적을 인정하도록 하는 한편 플랫폼을 통해 위탁받은 물량을 다시 재위탁하는 것을 명확히 금지하려는 것으로 가맹사업자의 화물정보망 및 물류정책기본법에 따른 인증 화물정보망뿐만 아니라 화물운송플랫폼 이용자에게도 직접운송 실적 인정의 혜택을 부여함으로써 플랫폼 이용을 활성화하는 한편 플랫폼을 통한 재위탁행위로 인한 시장질서 훼손을 방지하려는 취지로 보입니다.

다만 개정안은 현행 제4장에 위치한 제34조의4를 보칙 제60조의3으로 이동하면서 제34조의4에 대한 별도 규정 신설이나 삭제가 이루어지지 않고 있어 제34조의5를 신설하여 조문 공백이 발생하고 있기 때문에 이를 정비할 필요가 있으며 조문 이동에 따라 제4장의 제목을 ‘화물자동차 운송가맹사업 및 화물정보망’에서 ‘화물정보망’을 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 15쪽입니다.

안 제32조 및 제33조는 가맹사업자가 운영하는 정보망에도 플랫폼사업과 동일하게 준수사항이 적용될 수 있도록 준용규정에 제34조의7을 추가하고 이를 위반한 경우에 운송가맹사업의 허가를 취소할 수 있도록 하려는 것입니다.

안 제34조의7은 운송플랫폼사업자에 대한 건당 수수료 금지 의무, 부당한 요금 청구 금지 의무, 위법사항에 대한 신고 의무 등을 신설하고 있는데 가맹사업자도 화물정보망을 운영하고 있으므로 신설되는 안 제34조의7을 준용하도록 하고 이를 위반한 경우에 화물자동차 운송가맹사업의 허가를 취소할 수 있도록 근거를 마련하려는 것은 타당한 입법 조치로 보입니다.

다만 가맹사업의 특성상 특정 가맹사업자의 화물정보망은 해당 가맹점에 가입한 자만 이용하는 경우가 있기 때문에 특정 가맹사업자의 화물정보망을 이용하는 가맹점이 다른 가맹사업자의 화물정보망을 이용하는 것을 제한할 필요가 있을 수 있으므로 준용 조문 중에서 제5항을 제외하는 것을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 18쪽입니다.

개정안은 화물자동차 운송플랫폼사업에 대해 등록제를 도입하려는 것으로 이는 허가제인 화물자동차 운송사업, 운송주선사업, 운송가맹사업과 달리 최소한의 요건만 부여하여 허가제보다 완화된 제도를 도입하려는 취지로 보입니다.

다만 안 제34조의5제3항은 ‘제1항에 따른 운송플랫폼사업의 등록기준은 국토교통부령으로 정한다’와 같이 규정하고 있어 등록기준의 대강을 정하지 않고 부령으로 전부 포괄 위임하고 있는 문제가 있는데 화물자동차 운송사업, 운송주선사업, 운송가맹사업의 경우 법률에서 허가의 기준을 정하고 세부기준을 부령으로 위임하고 있는 점을 고려할 때 법률에서 등록기준의 내용, 범위 등 기본적인 사항을 구체적이고 명확하게 규정한 후에 세부사항을 부령으로 위임할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 22쪽입니다.

개정안은 화물운송플랫폼 이용요금의 신고제 도입, 운송플랫폼사업자의 준수사항, 플랫폼 이용약관의 근거를 신설하려는 것입니다.

화물운송플랫폼 이용요금의 신고와 관련해서는 공정거래위원회에서 신고제 도입으로 정부의 개입이 가격결정기능을 왜곡할 수 있고 혁신활동을 제한하고 다양하고 차별화된

서비스 제공을 저해할 우려가 있기 때문에 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시한 바 있습니다.

자료 23쪽입니다.

개정안은 플랫폼 내 불법·부당행위를 방지하고 이용회원을 보호하기 위해 플랫폼사업자 준수사항을 규정하려는 것인데 운송플랫폼사업자의 준수사항 규정 중에는 타 화물운송플랫폼 이용을 제한하지 못하도록 하는 규정의 경우 독과점을 방지하고 정당한 사유 없이 이용회원의 플랫폼 사용을 제한하는 행위를 금지하고 있는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률에 따른 시장지배적 남용금지, 불공정거래행위의 금지와 중복되는 측면이 있다고 보았습니다.

또한 개정안은 준수사항 위반에 대해 500만 원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있는데 독점규제 및 공정거래에 관한 법률의 경우 앞서 말씀드린 조항에 대해서 3년 이하의 징역 또는 2억 원 이하의 벌금을, 불공정거래행위의 금지에 대해서는 매출액에 100분의 4를 곱한 금액을 초과하지 않은 범위에서 과징금을 부과하도록 하고 있는 점을 비교하여 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 28쪽입니다.

개정안은 운송플랫폼사업자에 대한 개선명령과 운송플랫폼사업자의 등록취소 규정을 신설하고 준용 규정을 두며 국토교통부장관 또는 시·도지사의 경영지도 근거에 제34조의7에 따른 운수사업자의 준수사항에 대한 지도가 필요한 경우를 추가하며 국토교통부장관 또는 시·도지사의 보고와 검사 근거에 제34조의5제3항에 따른 등록기준에 맞는지 확인하기 위해 필요한 경우를 추가하려는 것입니다.

운송플랫폼사업자에 대한 개선명령 사항 중에서 화물의 안전운송을 위한 조치는 화물정보망만을 제공하는 운송플랫폼사업자가 수행하기에 그 내용이 포괄적이고 불분명하게 규정되어 있으며 명확성 원칙에 위배될 소지가 있기 때문에 정당한 사유 없이 개선명령 위반 시 개정안은 필수적으로 플랫폼사업 등록을 취소하도록 하고 있으므로 개선명령 사항을 구체화할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 29쪽입니다.

운송플랫폼사업자에 대한 등록취소 등과 관련하여 제34조의10제8호의 경우 개선명령 불이행과 관련하여 개선명령의 불이행만으로 영업정지 없이 필수적으로 등록을 취소하도록 하는 것은 과도한 측면이 있으며 현행 법체계 내에서도 화물자동차 운송사업, 운송주선사업, 운송가맹사업 모두 개선명령 불이행을 필수적 취소사유로 규정하고 있지 않기 때문에 이를 조정할 필요가 있다고 보았습니다. 또한 같은 항 제9호의 경우 사업정지명령의 실효성을 확보하기 위해 운송주선사업의 허가취소와 같이 필수적 취소사유로 둘 필요가 있다고 보았습니다.

자료 32쪽입니다.

경영지도와 관련하여 개정안은 제34조의7에 대한 국토교통부장관 또는 시·도지사의 경영지도 근거를 마련하고 있는데 화물자동차 운송가맹사업에도 제34조의7을 준용하고 있기 때문에 제33조에서 준용하는 경우를 포함하도록 하여 가맹사업자에 대한 경영지도가 가능하도록 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 35쪽입니다.

개정안은 미등록 영업, 준수사항 위반, 개선명령 미이행에 따른 벌칙 및 과태료 규정을 신설하려는 것입니다.

안 제34조의6제2항 위반에 대한 과태료 규정이 없기 때문에 해당 의무 이행의 실효성을 확보하기 위해 과태료 규정을 보완할 필요가 있으며 현행법 제71조(과태료 규정 적용에 관한 특례)에 따르면 과태료에 관한 규정을 적용할 경우 허가를 취소·정지하거나, 과징금을 부과한 행위에 대해서는 과태료를 부과할 수 없도록 하고 있습니다. 따라서 개정안에 따라 신설된 행정처분이나 과징금에 대해서도 이런 특례를 적용할 수 있도록 보완이 필요하다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 법 개정 취지에는 전반적으로 동의는 합니다. 다만 전문위원의 수정의견에도 동의하므로 저희가 따로 수정안을 마련해서 보완할 필요가 있다고 보고 있습니다.

○소위원장 복기왕 따로 수정안을 내서 추후 논의하자 이런 겁니까?

○국토교통부제2차관 홍지선 예.

○소위원장 복기왕 그러면 이 부분에 대해서는 일단 일독한 것으로 하고 계속 심사하도록 하겠습니다.

20. 자동차관리법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2215257)

21. 자동차관리법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2216572)

(11시41분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제20항·제21항, 이상 2건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

이것만 하고 마무리하도록 하겠습니다.

○염태영 위원 복기왕 의원님까지는 하는 거지요? 그렇지요?

○소위원장 복기왕 예, 그렇습니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

개정안은 페달오조작방지장치 연구·개발 등에 대한 지원 근거를 마련하고 페달오조작 방지장치의 안전성을 확인한 경우에는 사전 승인과 튜닝 검사를 면제하려는 것입니다.

자료 2쪽입니다.

현행 제29조의2제1항에 따르면, 국토교통부장관은 자동차 안전기준 또는 안전 관련 기술의 연구·개발 및 데이터베이스 구축·운영이 필요한 경우 성능시험대행자로 하여금 이를 수행하게 할 수 있으며 이 경우 예산의 범위에서 그 비용을 출연하거나 지원하도록 하고 있습니다.

다음 페이지입니다.

현재 운전자 페달오조작 방지 및 평가기술 개발 R&D가 진행 중에 있는데 현행법상 자동차 안전기준 또는 안전 관련 기술의 연구·개발 규정이 운전자 페달오조작 방지 및

평가기술 개발 R&D 수행의 법적 근거가 될 수 있는지에 대해 해석상 명확하지 않은 부분이 있습니다.

따라서 페달오조작방지장치가 자동차 안전기준의 적용 대상 장치에 해당됨을 명시함으로써 향후 관련 사업을 안정적으로 추진하기 위한 법적 근거를 명확히 할 필요가 있다고 보았습니다.

사전 승인 및 튜닝 검사 면제와 관련해서 개정안은 튜닝을 승인하는 자가 페달오조작방지장치 등 국토교통부령으로 정하는 장치에 대하여 안전성을 확인한 경우 현행 제34조제1항에 따른 승인 및 제43조제1항제3호에 따른 튜닝검사를 받은 것으로 간주하고 있습니다.

이러한 절차 간소화는 페달오조작방지장치의 보급을 활성화하여 운전자의 안전을 강화하고 페달 오조작으로 인한 교통사고를 예방하는 데 기여할 수 있을 것으로 보았습니다.

자료 4쪽입니다.

현행 제34조의2제1항은 자동차 튜닝전문인력의 양성 및 튜닝 관련 교육 프로그램의 개발·보급 업무를 국토교통부장관이 시행할 수 있도록 규정하고 있으며 같은 법 제77조제6항에 따라 이러한 업무를 한국교통안전공단에 위탁할 수 있습니다.

자료 5쪽입니다.

다만 위탁받은 업무를 수행하는 데 필요한 비용 지원 근거가 미비한 실정인데 개정안 제34조의2제2항은 이에 대한 지원 근거를 마련함으로써 한국교통안전공단이 자동차 튜닝전문인력 양성 등의 사업을 체계적이고 지속적으로 수행하는 데 기여할 수 있을 것으로 보았습니다.

또한 개정안 제34조의2제3항은 자동차 안전성 확보에 필요한 튜닝을 한 경우에 그에 소요되는 비용을 자동차소유자에게 지원할 수 있도록 근거를 마련함으로써 페달오조작방지장치 보급을 확대하는 데 기여할 수 있을 것으로 보았습니다.

다만 개정안의 내용을 보다 구체적으로 규정하기 위해서는 지원금 산정 기준 및 절차 등에 관한 사항을 하위 법령으로 정하도록 하는 위임 근거를 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원의 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주십시오.

○김희정 위원 저 의견.

○소위원장 복기왕 김희정 위원님.

○김희정 위원 페달오조작방지장치에 대한 정의를 명확하게 하고 연구개발이나 활성화에 대한 법적인 규정을 명확하게 하고자 하는 복기왕 의원님의 법률안 개정 취지에 전적으로 찬성하고 환영합니다.

다만 질문과 조금 몇 가지 명확하게 해야 될 것에 의견이 있는데요. 저희가 신규 제작 차량에 의무적으로 설치하도록 돼 있는 것은 언제부터 적용되도록 돼 있지요?

○국토교통부자동차정책과장 박용선 국토부 자동차정책과장 박용선입니다.

신차에 대해서는 횡 자료 2페이지에 보시면 되는데요. 신차에 대해서는 저희가 하위

법령 개정을 지금 추진 중에 있습니다. 그래서 지금 현재 법제처 규제심사 중이고요, 2029년 1월부터 시행되는 것으로 입법예고가 돼서 진행 중에 있습니다.

○**김희정 위원** 그러니까 29년 1월부터 나오는 신규 제작 차량에는 페달오조작방지장치가 의무적으로 들어가게 되어 있습니다.

그러면 우리가 논의하는 것 중에 제가 지적하는 부분은 뭐냐 하면 기존의 차량, 즉 29년 이전에 생산된 차량 중에서는 소유자에게 예산 범위 내에서 그 비용의 일부 또는 전부를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다라고 얘기하면 사실 그 전에 소유한 모든 차량이 대상이 될 수 있는 것으로 읽혀지거든요.

그러기 때문에 사실 페달 오조작 가능성이 높은 연령이라든지 또 이 연령에 해당되는 데 이 업종으로 먹고살 수밖에 없는 고령 운수사업종사자라든지 이런 식으로 하는 게 오히려 딱 필요한 사람에게 지원이 되는 거지 29년부터는 어차피 의무화되는데 그사이 기간 동안에 그냥 대한민국 국민 누구에게나 이 장치를 바꾸면 지원할 수 있는 것처럼 법안을 열어 두는 부분에 대해서는 조금 수정할 필요가 있지 않나라는 의견을 제시합니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측은 의견이 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 그래서 전문위원하고 검토의견에 34조2 3항에서 자동차소유자에게 예산의 범위에서 그 비용의 일부 또는 전부를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라서 지원할 수 있다라고 달아 났거든요. 그래서 저희가 부령을 만들 때 지금 위원님께서 말씀하신 사항을 세세하게 검토를 해 가지고 말씀하신 사항이 반영이 될 수 있도록 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 의무조항이기 때문에 부령에서……

○**김희정 위원** 그런데 자동차소유자라고 전체 대상으로 해 버렸다라는 거지요.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 저희 부령에서요 조건을 추가 검토를 하도록 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 임의조항으로 해 놓는 것이기 때문에 여기 지원 대상에 대해서는 부령으로 할 수 있다라는 의견까지도 들어서……

○**김희정 위원** 그런데 자동차소유자면 전부 대상인데 저희가 너무 포괄적으로 위임하는 것 아닙니까, 그러면?

○**소위원장 복기왕** 그렇게 부처하고 협의가 됐으니까 그런 부분에 대해서는 김희정 위원님 양해를 부탁드립니다.

○**김희정 위원** 제가 지적하는 바를 잘 이해하시고 부령 만드는 데 신중하게 하시기를 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 20항에 대해서 토론을 마치겠습니다.

21항 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 오세일** 자료 1쪽입니다.

○**소위원장 복기왕** 핵심만 간단명료하게 해 주십시오.

○**전문위원 오세일** 자동차매매업의 등록과 관련하여 현행 자동차관리법 제53조제3항은 자동차관리사업 등록 기준 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하는 범위에서 특별시, 광역시, 특별자치시·도 또는 인구 50만 명 이상의 시의 조례로 정하도록 하고 특별시 및 광역시 중 인구 50만 명 이상의 자치구에서 자동차매매업을 영위하려

는 자는 국토교통부령으로 정하는 등록기준을 갖추도록 하고 있습니다.

자료 3쪽입니다.

2015년 8월 11일 개정에서는 현재의 기준을 규정하였는데 특별시 및 광역시 중 인구 50만 명 이상의 자치구에서 자동차매매업을 하려는 자는 조례와 무관하게 시행규칙상 등록기준인 전체 시설면적 660㎡ 이상을 반드시 갖추도록 하였고 이 법률의 부칙 제2조는 자동차매매업 등록기준 관련 개정규정을 이 법 시행 후 최초로 자동차매매업을 신청한 자부터 적용하도록 하였습니다.

인구 50만 명 이상의 자치구에서 종전 기준에 따라 자동차매매업을 영위하던 사업자가 폐업 또는 등록취소 후에 동일한 장소에서 재등록하려는 경우에는 도심지역의 특성상 추가 부지 확보에 어려움이 있음에도 불구하고 강화된 기준을 적용받는 상황이 발생하고 있습니다.

따라서 개정안은 법률 제13486호 자동차관리법 일부개정법률 부칙 제2조에 단서를 신설하여 종전 규정에 따라 자동차매매업 등록을 위한 건축허가를 받은 사업장에서 휴업·폐업 또는 등록취소 후에 다시 등록하려는 경우에는 종전 규정을 적용하도록 하려는 것입니다.

도심지역의 지가 상승과 대지 확보의 현실적 어려움을 고려할 때 건강상 이유나 일시적 경영 악화 등 부득이한 사유로 재등록하려는 자동차매매업자에게 강화된 기준을 적용하는 것은 사업자가 형성한 정당한 기대와 예측 가능성을 침해할 수 있다는 점에서 개정안은 타당한 측면이 있다고 보았습니다.

다만 개정안에 따라 완화된 기준을 적용받게 되는 재등록사업자는 개정안 시행 전에 추가 비용을 부담하여 부지를 확장하거나 신규로 사업장을 마련한 사업자와 비교할 때 고정비용 측면에서 상대적으로 유리한 조건을 갖게 되므로 자동차매매업자의 경영 안정 및 신뢰 보호와 강화된 기준을 준수한 사업자와의 형평성 등을 종합적으로 고려하여 결정할 필요가 있다고 보았습니다.

한편 현행법 제55조제4항에 따른 자동차매매업자의 휴업은 시장·군수·구청장에게 신고하도록 규정되어 있기 때문에 기존 등록이 유지가 되고 재개업 시 별도의 신규 등록 없이 재개업 신고만으로 사업을 재개할 수 있기 때문에 개정안의 내용 중에서 휴업은 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

또한 개정안의 취지가 완화된 기준의 적용 대상을 동일한 사업장으로 한정하고 있기 때문에 장소의 동일성 요건 또한 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 국토부 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 전문위원의 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

따로 의견 없으십니까?

그러면 토론을 마치도록 하겠습니다.

의사일정 제20항·21항, 이상 2건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하

고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

시간이 5분 더 지났습니다만 오늘은 이렇게……

○**김도읍 위원** 잠시만요, 제가 한마디만……

○**소위원장 복기왕** 김도읍 위원님.

○**김도읍 위원** 차관님, 오늘 심사는 하지 않았지만 폐철도부지 활용 촉진법 관련해서 미활용부지 조사결과 보고서가 지금 책상 위에 올라와 있네요.

철도국장님 가셨나?

아니아니 차관님, 이 조사결과 보고를 봤는데 그사이에 조사를 많이 하고 보고서가 충실한 것 같은데, 아마 다음번 소위 때 다뤄질 것 같아요. 송기현 의원님도 대표발의하시고 특히 김석기·민홍철 의원님, 이분들께 설명이 됐는지 모르겠어요.

그러니까 다음 소위 전에 이 보고자료를 설명하고 의견을 받아 가지고 심사를 합시다.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 그리고 다음번에 PM법도 다시, 지난번 거의 다 토론이 됐는데 우리가 안 다뤘는데 다음번에 PM법도 함께 다루도록 하겠습니다. 그때는 민주당 위원님들 꼭 올 수 있도록 서로 격려를 해 주시기 바랍니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

존경하는 윤종오 위원님, 정점식 위원님, 엄태영 위원님, 김희정 위원님, 김도읍 위원님 또 송기현 위원님, 윤종균 위원님, 끝까지 자리를 지켜 주시고 심사를 열심히 해 주셔서 진심으로 감사드립니다.

이 밖에 오늘 회의에 협조해 주신 위원님 여러분과 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(11시54분 산회)

○출석 위원(10인)

김도읍 김희정 복기왕 손명수 송기현 엄태영 윤종균 윤종오 정점식 천준호

○청가 위원(3인)

배준영 윤재옥 한준호

○출석 전문위원 및 입법심의원

전문위원 오세일

입법심의원 이유미

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 홍지선

교통물류실장 박재순

항공정책실장 주종완

철도국장 김태병