

제410회국회  
(정기회)

## 국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 4 호

국 회 사 무 처

일 시 2023년12월5일(화)

장 소 국토교통위원회소회의실

### 의사일정

1. 자동차관리법 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2119242)
2. 자동차관리법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2122896)
3. 자동차관리법 일부개정법률안(박용진 의원 대표발의)(의안번호 2121097)
4. 자동차관리법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2122120)
5. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2117416)
6. 자동차관리법 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2118176)
7. 자동차관리법 일부개정법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2119916)
8. 유료도로법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2123145)
9. 도로법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2119123)
10. 도로법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2125307)
11. 인천국제공항공사법 일부개정법률안(윤관석 의원 대표발의)(의안번호 2100758)
12. 인천국제공항공사법 일부개정법률안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2122500)
13. 인천국제공항공사법 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2122918)
14. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938)
15. 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안(김경협 의원 대표발의)(의안번호 2114313)
16. 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2124687)
17. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2125376)
18. 전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2125444)
19. 철도안전법 일부개정법률안(서일준 의원 대표발의)(의안번호 2120959)
20. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2121052)
21. 철도안전법 일부개정법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2122915)
22. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2125245)
23. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(의안번호 2125300)
24. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2121634)
25. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(이소영 의원 대표발의)(의안번호 2124783)
26. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(용혜인 의원 대표발의)(의안번호 2125532)
27. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(양경숙 의원 대표발의)(의안번호 2121709)
28. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2122798)
29. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍석준 의원 대표발의)(의안번호 2120400)
30. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2106948)
31. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2121391)
32. 주차장법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2121378)

33. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2121894)
34. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2111056)
35. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(의안번호 2122735)
36. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2120591)
37. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2122935)
38. 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2122397)
39. 드론의 관리 및 이용 등에 관한 법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115239)
40. 소형드론의 안전관리 및 사업 등에 관한 법률안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2124920)
41. 항공사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115232)
42. 항공안전법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115233)

### 상정된 안건

1. 자동차관리법 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2119242) ..... 3
2. 자동차관리법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2122896) ..... 3
3. 자동차관리법 일부개정법률안(박용진 의원 대표발의)(의안번호 2121097) ..... 3
4. 자동차관리법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2122120) ..... 3
5. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2117416) ..... 3
6. 자동차관리법 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2118176) ..... 3
7. 자동차관리법 일부개정법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2119916) ..... 3
8. 유료도로법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2123145) ..... 10
9. 도로법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2119123) ..... 12
10. 도로법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2125307) ..... 12
11. 인천국제공항공사법 일부개정법률안(윤관석 의원 대표발의)(의안번호 2100758) ..... 20
12. 인천국제공항공사법 일부개정법률안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2122500) ..... 20
13. 인천국제공항공사법 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2122918) ..... 20
14. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938) ..... 20
15. 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안(김경협 의원 대표발의)(의안번호 2114313) ..... 32
16. 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2124687) ..... 32
17. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2125376) ..... 32
18. 전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2125444) ..... 32
19. 철도안전법 일부개정법률안(서일준 의원 대표발의)(의안번호 2120959) ..... 46
20. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2121052) ..... 46
21. 철도안전법 일부개정법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2122915) ..... 46
22. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2125245) ..... 52
23. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(의안번호 2125300) ..... 52
24. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2121634) ..... 52
25. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(이소영 의원 대표발의)(의안번호 2124783) ..... 52
26. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(용혜인 의원 대표발의)(의안번호 2125532) ..... 52
27. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(양경숙 의원 대표발의)(의안번호 2121709) ..... 52
28. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2122798) ..... 52

니다.

성원이 되었으므로 제410회 국회(정기회) 제4차 교통법안심사소위원회를 개회하겠습니다.

오늘 회의에서는 총 42건의 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.

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 자동차관리법 일부개정법률안(정동만 의원 대표 발의)(의안번호 2119242)
2. 자동차관리법 일부개정법률안(김민기 의원 대표 발의)(의안번호 2122896)
3. 자동차관리법 일부개정법률안(박용진 의원 대표 발의)(의안번호 2121097)
4. 자동차관리법 일부개정법률안(한준호 의원 대표 발의)(의안번호 2122120)
5. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표 발의)(의안번호 2117416)
6. 자동차관리법 일부개정법률안(정동만 의원 대표 발의)(의안번호 2118176)
7. 자동차관리법 일부개정법률안(박정하 의원 대표 발의)(의안번호 2119916)

(14시10분)

○소위원장 **최인호** 의사일정 제1항부터 제7항까지 이상 7건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원, 지난번 소위 심사를 참고해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **장지원** 먼저 의사일정을 봐 주시기 바랍니다.

1번부터 7번, 11번부터 13번은 지난 소위에서 논의하셨고 잠정 결론이 나 있는 상황입니다. 특히 1번은 사이버보안 및 소프트웨어 업데이트 관리제도 관련이고 2번은 자동차 하자추정기간을 연장하는 부분으로서 사실상 결론을 내셨습니다. 의결만 남은 상태입니다.

그래서 3번을 보고드리겠습니다.

자료의 자동차관리법, 3~4항 박용진·한준호 의원안입니다.

41쪽 봐 주시기 바랍니다.

지난 교통소위 논의 결과 크게 4개의 쟁점을 논의하셨습니다.

간략간략 말씀드리면 먼저 1번 쟁점과 관련하여 모든 자동차에 사고기록장치, 즉 EDR을 의무 장착하자는 것에 대하여 잠정 합의를 보셨습니다.

다만 모든 자동차에 의무 장착하는 것은 한계가 있으므로 차종, 용도, 승차인원 등 국토부령으로 정하는 기준에 따른 자동차만 의무화하는 것으로 합의를 보셨습니다.

다음으로 국토부장관이 사고기록장치의 기록 내용과 분석 결과보고서의 작성기준 및 정보제공 관련 표준지침을 작성·고시하자는 부분은 현행 국토부령에도 이런 내용들을 정하도록 할 수 있기 때문에 이러한 내용을 국토부령에 흡수하여 국토부령으로 정하도록 하였습니다.

2번 쟁점과 관련하여 같은 종류의 자동차에서 급발진 사고가 반복적으로 발생하는 경우 성능시험대행자가 실시하는 결함조사에 자동차제작자 등이 자료를 미제출하면 제작 결함이 있는 것으로 추정하자는 것에 대하여 잠정 합의를 하셨습니다.

다만 국토부에서 ‘급발진 사고’를 법률에 규정하는 것은 문제가 있고 오해의 소지가 있으므로 ‘급발진 사고’를 ‘자동차의 장치가 운전자의 의도와 다르게 작동하여 발생한 사고’로 수정하여 좀 더 포괄적으로 규정하였고 이렇게 잠정 합의가 되어 있습니다.

3번 항목은 급발진 사고 등의 사고조사를 의무화하는 것인데 여기에 대해서는 의무화는 업무 부담 등으로 실질적으로 이행이 어려울 수 있고 재정 부담 등을 고려하여 계속 논의기로 잠정 합의를 보셨습니다.

다음, 42쪽입니다.

4번 쟁점과 관련하여 자동차제작자등이 국토부장관에게 제출해야 하는 자체적으로 또는 외부요청으로 조사한 자동차 화재 및 사고 관련 기술 분석자료에 급발진 사고로 추정되는 경우를 포함하자는 것이었는데 여기에 대해서는 계속 논의가 필요하다는 것이었습니다.

그 이유는 이 안을 반영하지 않는 것이 아니라

현행의 사고라는 용어 자체에 이미 급발진 사고로 추정되는 사고도 포함돼 있기 때문에 반영할 필요가 없다는 의미였습니다.

비교와 관련해서 몇 가지 말씀드리면 자료 미제출에 따른 결함추정사유 대상이 되는 자동차 사고 관련하여 운전자의 '의도'를 '행위'로 변경하는 등 사고의 정의를 수정하는 방안이 필요하다는 것에 대해서 국토부는 '자동차의 장치가 운전자의 의도와 다르게 작동하여 발생한 사고'는 현행 시행규칙상 사용한 용어이며 여기에는 이미 급발진 사고가 포함돼 있기 때문에 위에서 말씀드린 용어가 좀 더 타당하다는 의견을 보내왔습니다.

다음으로 급발진 사고 관련하여 입증책임 전환하는 게 가장 근본적인 방안이라고 말씀이 계셨는데 다만 입증책임 전환의 문제는 제조물 책임법의 영역입니다.

다음으로 자동차관리법상 결함으로 추정하는 방안을 넣자고 하셨는데 참고로 자동차관리법상 결함 추정은 자료 미제출에 한정되어 있습니다. 따라서 급발진 추정 사고에 대한 입증책임 전환과 결함 추정은 자동차관리법과는 좀 다른 책임임을 참고로 말씀드립니다.

다음으로 부칙에 대해 말씀이 있으셨는데 이는 19쪽을 보고 말씀드리겠습니다.

19쪽 부칙은 사고기록장치의 의무 장착 관련 부칙입니다.

부칙은 개정안은 공포 후 6개월인데 수정의견으로서 1년으로 하여 업계에서 충분한 준비를 할 수 있도록 하였습니다.

다음으로 기존 수정의견은 이미 판매되고 있는 차도 포함되는 것으로 오해될 소지가 있다는 지적에 따라 부칙을 수정하였습니다.

즉, 수정의견 부칙 2조에서 보시는 것처럼 '개정규정은 이 법 시행 이후 제작·조립 또는 수입하여 판매하는 자동차부터 적용한다. 다만, 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입된 자동차와 동일한 형식의 자동차에 대해서는 이 법 시행일부터 2년이 경과한 날로부터 적용한다'고 하여 적절한 사항을 반영하였습니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

41쪽에서 지난번 교통소위 논의 결과 연번 1번·2번·4번은 동의하고요. 3번 부분에 대해서는 계속논의 필요로 적시되어 있습니다. 입법정책적 결정이 필요하다는 사안인데 이 부분에 대해서는 급발진 추정 사고 등 교통사고가 발생하게 되면 경찰 수사가 진행되어서 성능시험대행자는 사고차량에 접근이 곤란하다는 현실적 한계가 있습니다.

그래서 사고조사 의무화하는 것은 신중한 검토가 필요하다고 보고 지금 이러한 문제점이 있어서 국과수하고 성능시험장, 그러니까 자동차안전연구원하고 업무협약을 통해서 협업을 하고 있다는 사항을 말씀드립니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님.

○한준호 위원 제가 지난 논의에 있지를 못해서, 방금 말씀하신 결함으로 인해서 발생한 사고로 의심이 될 때 사고조사를 의무화하는 게 연 25억 정도의 재정 부담이 있다는 말씀이지요? 지금 그러면 절차가 어떻게 됩니까? 급발진 사고로 의심이 되는 사안이 발생을 했다고 하면 단순히 경찰 조사, 국과수 조사에만 의존을 하고 있는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 국과수에서 기계적 결함이라든지 그런 게 의심되면 그 부분을 떼서 자동차안전연구원에다가 의뢰를 합니다.

○한준호 위원 연구원에 의뢰하고 연구원에서 결과가 나오면 이에 대해서 보험 처리든 뭐든 어떻게 진행이 되는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 아니요, 그 부분에 대한 결과를 일단 국과수에다가 다시 알려 주게 됩니다.

○한준호 위원 그러면 여기서 의무화함으로 인해 생기는 25억이라는 것은 어떤 재정 부담이 생기는 건가요? 어차피 그런 의심 사고가 발생을 한다고 했을 때는 이런 절차를 밟게 돼 있는데 의무화한다는 것은 절차가 크게 달라지는 것 같지는 않은데 어떠한 재정 부담이 생긴다는 건지?

○국토교통부제2차관 백원국 이런 것 같습니다. 의무화를 하게 되면 의심 사고 전체에 대해서 해야 되는 것이고, 현재 프로세스대로 한다면 국과수가 사고조사를 일단 하고 그 부분에 대해서 자체 판단하기가 힘들어서, 국과수에도 전문 조직들이 있거든요. 거기에서 좀 더 전문적 영역이

필요하다, 검토가 필요하다 하면 자동차안전연구원에다가……

○**한준호 위원** 제 이야기는 급발진으로 의심된다는 것은 대부분 주장을 운전자가 할 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**한준호 위원** 운전자가 이것은 급발진인 것 같다고 했을 때부터의 프로세스를 지금 말씀하신 거기 때문에 실질적으로 이걸 의무화하나 급발진으로 의심이 됐을 때 이에 대한 신고를 하는 거나 제가 볼 때는 발생 건수가 더 크게 늘어나거나 이런 것들은 아닌 것 같은데, 다만 이 사안에 대해서 조사를 의무화한다를 그냥 항목으로 집어넣는 건데 여기에 대한 재정 부담이 따로 생긴다는 게 첫 번째 이해가 잘 안 가고요.

그리고 급발진 의심에 대해서 운전자가 이것은 분명히 내가 조작한 것과 다르게 움직였기 때문에 급발진일 거다 이렇게 판단해서 이에 대한 의뢰를 할 텐데 이것을 의무화하는 것 자체가 어떠한 문제가 있는 것인지 제가 좀 이해를 하기가 어려워서요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 25억에 대한 부분만 좀……

○**한준호 위원** 누구 답변하실 수 있는 분 답변해 주십시오.

○**전문위원 장지원** 정부에서 준비할 동안 제가 참고말씀 올리겠습니다.

29쪽을 봐 주시기 바랍니다.

29쪽 봐 주시면 자동차 사고조사와 관련해서 현행입니다. 성능시험대행자는 화재 등 국토부령으로 정하는 자동차사고에 대하여 조사를 할 수 있다. 할 수 있는데 만약에 하는 경우 조사 비용을 지원하여야 한다는 것입니다. 여기에 급발진 사고가 추가되는 겁니다. 그래서 아까 말씀드린 것처럼 일차적으로 국토부에서는 급발진 사고를 명시하는 것에 부담을 느끼는 부분이 있습니다.

두 번째로 위원님이 지적하신 것, 아까 요약된 자료만 봤을 때는 급발진 사고만 의무화하는 것처럼 보이지만 실제적으로 이 개정에 따라서 화재 및 급발진 사고, 기타 국토부령으로 정하는 모든 사고가 의무화됩니다. 그런 부분에서 비용도 비용이지만 현실적으로 국토부가 되게 부담스럽다라는 의견을 제출해 왔습니다. 잠깐 참고말씀 올립니다.

○**한준호 위원** 그러니까 이게 업무 추진에 있어

서 부담스럽다라는 부분으로 필요한 부분들을 담지 않는 것은 저는 조금 문제가 있다고 보고, 설사 예산 사안이 생기더라도 25억이라는 연 예산은 다른 것에 비해서 그렇게 큰 예산이 아닌데 이 부분으로 인해서 예를 들어 화재가 발생하거나 급발진으로 인해서 실제 이걸 증명할 수 있거나 증언할 수 있는 운전자가 사망하는 경우도 생길 수 있기 때문에 이 부분을 저는 의무화하는 것이 오히려 그런 사고에 있어서 사고조사를 명확하게 할 수 있는 방법이 아닌가라고 생각을 해서 담은 거고요.

또 하나 급발진이라는 용어에 대해서도, 예를 들어 제작년 같은 경우에 과학기술정보방송통신위원회에서는 전 세계 최초로 인앱 결제와 관련된 강제 금지를 했던 말이지요. 그러니까 전 세계 법률에는 유례가 없지만 그 사안을 한국이 먼저 했기 때문에 세계적으로 이 이슈가 굉장히 화제가 됐고 미국 하원 같은 데서도 이 부분을 인용해서 법을 만드는 데 차용을 하기도 했다는 말입니다. 그래서 그런 부분들이 세계적으로 유례가 없다라고 해 가지고 그냥 단순히 안 된다는 건 저는 좀 모순이다라는 생각이 들고.

우선 먼저 하나 말씀드리자면 의무화하는 부분을 해 주지 않으면 증명을 할 수 있거나 증언을 할 수 있는 운전자 사망 시에 이 부분들에 대한 조서가 좀 명확하게 이루어지기 어렵지 않을까 그런 생각입니다.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 위원님, 모빌리티자동차국장입니다.

위원님 말씀하신 취지를, 아까 저희가 부담스러워한다는데요. 저희가 부담스러워하는 측면은 아니고요. 33페이지에 참고자료 나와 있습니다만 기본적으로 사고가 나면 사고에 대한 조사라든지 그것에 대한 증거 수집 업무 자체가 경찰청 소관입니다.

그리고 통상 급발진 사고든 일반 교통사고든 사고가 나면 조사 의무와 그에 대한 증거 수집 같은 것들이 다 기본적으로 경찰청 의무이기 때문에, 그리고 경찰청이 그런 조사하는 과정에서 예를 들어서 급발진일 경우에 EDR 데이터를 분석한다든지 할 때 조금 더 전문적인 분야에 대해서는 저희 자동차안전연구원에 일부 전문적인 분석을 의뢰하기는 하지만 기본적으로는 조사 권한 자체가 경찰청에 있는데 저희한테 사고조사를 의무화하게 되면 경찰청하고 업무 중복이 되기

때문에 저희가 좀 곤란하다는 말씀을 드린 거고요.

그것에 따라서 여기 지금 법에 보면 비용 지원 부분이 있어서 검토 과정에서 그러면 얼마나 예산이 들 것인가 하는 예산 추계가 한 25억 정도라는 거지, 저희가 예산의 추가 때문에 이 업무가 어렵다 그런 말씀은 아닙니다.

○**한준호 위원** 사실 이 내용만 봐서는 꼭 그렇게 들리거든요.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 그렇지 않거든요.

○**한준호 위원** 아무튼 지난번 논의를 다 하신 부분이라, 발의한 입장에서 이것만 봐 가지고는 이해가 잘 안 돼서 질의를 드렸습니다.

○**소위원장 최인호** 다른 위원님들……

○**민홍철 위원** 잠깐, 방금 말씀하신 게 이해가 안 되는데요.

현행법의 1조의3(자동차 사고조사) 성능시험대행자가 누구지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 교통안전연구원입니다.

○**민홍철 위원** 그렇지요. 교통안전연구원인데 그러면 국토교통부장관한테 책임이 있잖아요, 자동차 사고조사 이것은? 그래 가지고 ‘화재 등 교통부령으로 정하는 자동차사고가 31조 제1항에 따른 결함으로 인하여’ 여기는 ‘결함으로 인하여’지요. 발생한 것으로 의심되는 경우에는 사고의 원인을 규명하기 위한 조사를 교통안전조사원에서 한단 말이에요. 거기에다가 이것을 넣자는 것 아닙니까, 경찰청에서 조사하는 일반적인 교통사고에 넣자는 게 아니고?

반적인 교통사고는 당연히 경찰청이 조사하지요. 그런데 이것은 자동차 성능시험대행자가 조사하는 거잖아요. 거기에 넣자라는 건데.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 자동차 성능시험대행자는 지금도……

○**민홍철 위원** 경찰청이 아니잖아요.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 지금도 현재 할 수 있는 건데요.

○**민홍철 위원** 그걸 의무화하자 이 말이지요.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 이것을 의무화하게 되면, 지금은 할 수 있어서 선별적으로 할 수 있는 건데요 의무화하게 되면 모든 사고를 다 조사해야 되기 때문에……

○**민홍철 위원** 아니, 여기 한정·나열돼 있지 않습니까? 국토교통부령으로 정하는 자동차사고

가 31조 제1항에 따른 결함으로 인하여 발생한 것으로 의심되는 경우 이렇게 한정적으로 돼 있는데요. 거기에 소위 말해서 급발진 사고로 의심되는 사고를 넣자 이 말인데.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 통상적으로 화재사고라고 하면 주차 중에도 생기고 해서 그런 것들은 저희가 조사를 할 수 있는데요. 통상 급발진으로 추정되는 사고들은 교통사고로 결과가 나오지 않습니까? 그러다 보니까 국토부는……

○**민홍철 위원** 아니지요. 일반적인 자동차사고가 될 수도 있고 자동차 결함으로 인한 사고가, 지금 아직 모르잖아요.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 그런데 일단 사고가 발생하면 그 발생한 사고에 대해서는 일차적으로 경찰청이 수사 권한이 있다는 말씀입니다.

○**민홍철 위원** 아니, 화재사고도 경찰청이 조사를 하는 거지요. 하는데, 차의 운전으로 인해서…… 운전이라는 게 시동이 걸려서 가는 거잖아요. 그때 화재사고가 나면 일차적으로는 도로교통법에 의해서 경찰청이 다 사고를 조사하지요.

그런데 여기서 특별히 규정하고 있는 것은 보니까 그게 경찰청이 아니라 성능시험대행자가 조사할 수 있는 권한과 범위가 규정돼 있단 말이지요. 여기에 한준호 의원님은 운전자가 요구했을 때 급발진 사고로 의심되는 사고를 넣자 그 얘기인데, 그러니까 개념이 좀 다르지요. 경찰청에서 조사하는 것과 성능시험대행자가 조사하는 것과 하는 범위와 정도가 좀 다르지 않습니까?

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 통상적으로 화재사고는 소방청이 조사를 하고 교통사고는 경찰청이 조사를 하는데요. 여기에 국토부장관이 조사할 수 있다고 한 것은 국토부장관이 조사하는 것은 결함으로 추정되는 것에 대해서 조사를 해서 이게 만약에 결함이다 그러면 시중에 운행하는 사고나 화재가 안 난 차들에 대해서는 저희가 리콜 명령을 내려야 되거든요. 그래서 그런 자동차의 결함을 저희가 수시로 신고를 받고 조사를 하고 결함 판정을 내리기 때문에……

○**민홍철 위원** 그러면 31조 제1항이 어떤 결함입니까, 수석전문위원님? 31조 제1항에 따른 결함.

○**전문위원 장지원** 제가 참고조문에 뒀습니다. 23쪽입니다.

○**민홍철 위원** 23쪽의 31조 1항?

○**전문위원 장지원** 예. 1항에 국토부령으로 정하는 결함이라고 돼 있고, 자동차 또는 자동차부품이 자동차안전기준 또는 부품안전기준에 적합하지 아니하거나 설계, 제조 또는 성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 등 국토부령으로 정하는 결함입니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 여기에 넣을 수도 있고 안 넣을 수도 있네요. 그런데 한준호 의원님은 여기다 넣자라는 것 아닙니까?

그러니까 제 말씀은 소위 말해서 이른바 급발진이라고 하는 것은 일반적인 교통사고와는 다른 자동차의 결함으로 의심되는 것 때문에 여기다 넣어야 되는 것 아니냐, 저는 그렇게 보는 거지요. 아직 규명은 안 돼 있는데.

그러니까 경찰청에서도 조사를 할 것 아닙니까. 그렇지요? 도로교통법에 의해서, 교통사고처리특례법에 의해서 다 조사를 할 건데 여기서 제작 결함 등의 시정 등은 특별히 규정한 거거든요, 자동차의 그 자체 결함으로 인한 여부를 판단하는 건데 넣어도 되고. 수석전문위원님도 입법정책적인 사안이라고 했잖아요. 그렇지 않습니까?

○**전문위원 장지원** 예.

○**민홍철 위원** 입법정책적인 결정이 필요하다 이렇게 돼 있으니까 넣어도…… 물론 국토교통부의 비용은 들겠지요, 시험하고 여러 가지 했을 때.

그래서 저는 넣어도 되겠다 싶은데 국토부가 반대하면……

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 위원님, 저희가 자꾸 말씀드리게 되는데요. 저희가 이렇게 조사를 할 수 있게 한 것은, 교통사고가 됐든 화재사고가 됐든 그게 반복적으로 일어난다는 것은 자동차의 결함이 상당히 의심된다는 뜻이지 않습니까? 그런데 모든 사고에 대해서 다 조사를 하기에는, 사고가 나면 기본적으로는 담당하는 경찰청이나 소방청에 우선적으로 조사 권한이 있기 때문에 저희가 그 개별 사고를 건건이 조사하기가 어렵다는 말씀이고요. 그런 유사한 사례가 계속 생기면 저희가 결함 여부를 판단하기 위해서 조사에 착수할 수 있다는 거고……

○**민홍철 위원** 아니, 그 말씀은 이해는 하겠는데 현재까지 설계나 제조 또는 공정·성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 경우 있습니까? 지금 자동차제작사들이…… 그게 반복적으로 일어나고

있어요?

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 그래서 그렇게 해서 결함으로 인정되면……

○**민홍철 위원** 그게 1년에 몇 건이나 되는데요? 급발진 사고를 주장하는 건수가 아까 통계에 칠백육십몇 건 이렇게 있지 않습니까? 그것도 반복적인 거지요. 그런데 이것은 자동차제작사들의 자동차의 설계나 제조 또는 성능상의 문제로 사고가 나는 경우, 이게 지금 반복적으로 일어나고 있으면 사실 자동차제작사들이 큰일 날 문제지요.

○**국토교통부자동차정책과장 김은정** 자동차정책과장입니다.

저희가 이것을 수용 곤란하다고 말씀드린 게, 만약에 급발진 사고가 일어났을 때 경찰이 물론 조사를 합니다. 그런데 그게 증거물들이 되기 때문에 지금 성능시험대행자가 그 증거물에 접근조차 불가능한 상황입니다. 그래서 그런 현실적인 어려움이 있다고 말씀드리는 겁니다.

○**민홍철 위원** 그래서 여기다 의무화하자는 거지요. 의무화하면 오히려 더 접근할 수 있는 근거가 생기는 것 아닙니까?

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 제가 제대로 이해한 건지 모르겠는데 아마 국토부의 취지는 이런 식의 사고가 나면 경찰청이 당연히 조사를 하는데 여기에 자동차안전관리원이 조사하도록 의무화해 놓으면 이쪽에서도 조사하고 이쪽에서도 조사하는 그런 충돌의 문제가 생기고, 여기서 조사할 때는 증거보존한다고 이런 것 다 가져가고 해서 누구도 손대지 못하게 할 텐데 자동차관리원이 조사하도록 법에서 의무화해 놓으면 자동차관리원 입장에서는 경찰청에서 하는 것을 갖고 와서 할 수도 없고, 그러니까 실제로 법적 의무를 수행하기가 어려운 그런 충돌의 문제가 있다 이런 것 같은데 맞습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

그래서 지금 도로교통법상에서는 경찰에서 이것을 주도하도록 하고 있기 때문에 우리도 이것을 의무화하게 되면 서로 충돌이 되니 이 부분은 서로 운용의 묘를 살려서 국과수하고 교통안전관리연구원하고 같이 업무협약을 통해서 지금 협업을 하고 있는 상황입니다.

○**홍기원 위원** 제가 볼 때 이 개정안의 취지는 급발진 사고로 상당히 의심되는 사고들이 제대로

조사가 이루어졌으면 좋겠다 하는 취지로 급발진 사고를 여기에 추가하는 거고 또 하나는 화재하고 급발진 사고 등 국토부령으로 정하는 이런 사고가 나면 실시하도록 의무화하는 두 가지인데, 사고조사를 실시하도록 의무화하는 것을 여기에 넣어 놓으면 경찰청에서 하는 조사와 충돌이 될 수도 있고 하기 때문에 여기에 넣는 것은 법체계상 조금 어려운 면이 있다 그런 것으로 보이는 것 같거든요.

그래서 저는 급발진 사고 문안을 여기 넣는 것에 대해서는 찬성이지만 의무화하는 것에 대해서는 아마 제 생각에도 경찰청에서 반대할 것 같아요, 국토부도 좀 어려워하겠지만.

○**민홍철 위원** 제가 얘기하다가 말았는데.

같은 말씀인데, 똑같잖아요. 이게 지금 현재 31조가 있고 31조의3이 있지 않습니까. 그렇지요? 31조의3은 자동차 사고조사와 31조는 제작 결함의 시정 등이잖아요. 31조는 아마 리콜 같은 이런 것인 것 같아요, 사고를 전제하지 않는.

그런데 31조의3을 보면 또 ‘자동차 사고조사’해 가지고 성능시험대행자는 31조 1항에 따른 결함으로 인하여 발생한 것으로 의심되는 사고 이것 조사하잖아요. 경찰청도 이 사고 조사하지 않습니까? 똑같은 내용이지요.

31조에 의한 이 사고도 경찰청도 사고를, 하잖아요. 이게 실질적인 사고가 난 경우잖아요. 그러면 이 경우에는 경찰청에서 사고조사 안 합니까, 교통사고를? 사고 자체는 조사를 하는데 31조 같은 경우 제작 결함으로 인한 것은 자동차 대행자가 더 전문적인 조사를 하는 거지요. 그래서 리콜을 하고 막 그러지 않습니까?

그러니까 제가 볼 때는 우리가 주장하는 급발진이라고 하는 것은 자동차 결함으로 일어날 수 있는 거라 이거지요, 아직까지 규명은 안 하고 있는데. 그래서 이것은 급발진 여부를 국가가 규명을 해서 자동차제작사들에게 시정조치를 할 사안이다 이거지요. 왜? 자동차제작사들은 어떤 비밀을 공개하지 않지 않습니까?

그래서 31조와 31조의3 2개를 해석해 보면 31조의3은 실질적으로 사고가 난 경우고요 31조는 그렇지 않고 사고가 안 난 경우인 것 같아요, 결함이 사전에 발견됐든지 이런 경우의 리콜. 31조의3은 그 결함으로 인해서 사고가 나는 경우는 이것도 사고조사에 필요한 장비·조사에 드는 비용을 지원하여야 한다 이렇게 돼 있잖아요. 무슨

차이가 있느냐 이거지요, 우리가 지금 논의하고 있는 급발진 의심 사고를 여기에 넣는 거나. 제가 볼 때는 넣어도 된다는 거지요.

○**홍기원 위원** 제 생각에는요 화재 또는 급발진으로 의심되는 사고가 나면 당연히 국가가 사고를 조사하지요. 그런데 주체가 경찰청인데 여기에 31조의3을 두고 거기에 화재 건을 넣어 놓은 것은, 화재는 예를 들면 차를 세워 났는데도 화재가 몇 차례 나고 하면 성능시험대행자, 자동차안전관리원이 그것을 조사할 수 있다 하는 취지로 넣은 건데. 이것을 만약 의무화해 놓으면 예를 들어 급발진으로 의심되는 사고가 났을 때 경찰청이 수사하고 있는데 또 자동차안전관리원도 법적으로 사고조사를 의무적으로 해야 되니까 이게 충돌이 생길 수 있는 것 아닌가, 저는 그렇게 보이거든요.

그러니까 어떤 경우든, 급발진이든 아니든 사고가 나면 경찰청이 조사할 것 아니에요, 필요하면 수사도 하고. 그래서 국가가 수사는 하는데, 이 개정안을 제안한 취지는 그게 제대로 조사가 안 되는 사안들이 있지 않느냐 해 가지고 이걸 의무화하는 내용으로 제안한 것 같은데 당초의 취지하고는 조금 충돌되는 그런 측면이 있는 것 같습니다. 그래서 이 부분은……

○**민홍철 위원** 이상하게 토론이 돼 버렸는데. 일반적인 자동차사고도 경찰청에서 사고조사를 다 합니다. 하고, 의심스러울 때는 국립과학수사연구원에 감정을 의뢰해요. 그거나 이거나 똑같은 거지요, 그 구조나. 그렇다고 해서 경찰청이 조사하는 사고 그 자체를 자동차 성능시험대행자가 방해하는 것은 아닙니다. 왜? 일차적으로 경찰이 조사를 하고 이것은 의심스럽다 할 때는 전문기관에 의뢰를 하는 거거든요. 국립과학수사연구원에도 그렇게 의뢰하지 않습니까, 수사할 때? 그러니까 그 구조나 이 구조나 똑같은데, 방해하는 게 아니지요. 감정을 의뢰하는 거니까요.

그 원인이 급발진이라고 의심되는 사안이 있는지 없는지는 경찰청이 규명할 수가 없어요. 그래서 전문기관이 할 수밖에 없는데 운전자는 급발진이다라고 강력히 주장하고 있고 경찰청은 애매하다, 잘 모르겠다 할 때는 당연히 전문기관에 의뢰를 해야지요. 국립과학수사연구원에도 그렇게 하지 않습니까? 그거나 이거나 어떤 구조 차이가 있느냐 이거지요.

○**국토교통부모빌리티자동차국장 전형필** 통상적

으로 사고가 나면 경찰청에서 조사를 하는데요. 국토부장관이 조사를 하는 것은, 사고의 원인은 인적인 원인도 있고 결함의 원인도 있고 다양한 원인이 있을 수 있지 않습니까? 그런데 국토부장관이 조사를 한다는 것은 자동차의 결함이 의심될 때 조사를 하는 겁니다.

그런데 통상적으로 매번 사고가 났을 때마다 저희가 다 조사할 수 있는 건 아니고 그런 동일한 사고가 반복적으로 났을 때 그 모델에 대해서 조사를 하고 거기에 결함이 있다면 시정 조치나 리콜을 하는 개념이거든요.

그런데 여기서처럼 의무화를 하게 되면 모든 개별 사고에 대해서 경찰청이 조사를 해서, 또 급발진 의심 사고 같은 경우에는 지금까지 통계적으로 보면 한 70% 정도는 결국은 조작 실수인데 그런 모든 것들을 다 자동차안전연구원에서 조사를 해야 되는 불합리한 면이 있습니다.

○민홍철 위원 아니, 그러니까 국토부의 견해는 급발진으로 의심되는 이 사고는 자동차 결함으로 안 본다 그걸 전제로 하고 있잖아요.

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 그렇지는 않습니다.

○민홍철 위원 그렇지 않아요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 그렇지는 않습니다.

○민홍철 위원 그러면 의무화는 하지 않고, 여기는 ‘할 수 있다’ 이렇게 돼 있잖아요. 그렇지요? 권고, 할 수 있다. 할 수 있기 때문에 해도 되고 안 해도 되는데 통상적으로 다 의뢰를 할 겁니다, 조사 과정에서. 그러면 현재 조항에서 급발진으로 의심되는 사고도 넣을 수 있겠네요. 의무화는 안 하더라도요. 어차피 개정안에 지금 넣으려고 하는 거잖아요.

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 그것은 지금 현재 규정에도 그렇게 돼 있습니다.

○민홍철 위원 어디에? 지금 31조에 없잖아요, 여기에는. ‘설계, 제조 또는 성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 등……’

○전문위원 장지원 그 부분 제가 보완 말씀드리면 29쪽에 보시면 현행 31조의3에 화재 등 국토부령으로 정하는 사고에 대해서는 할 수 있다고 되어 있고, 국토부령이 30쪽에 있습니다. 30쪽의 왼쪽 상단을 보시면 그 정하는 사고라 하면 2호에 ‘자동차의 장치가 운전자의 의도와 다르게 작동하여 발생한 자동차 사고’입니다. 지금 앞에 말

씀드렸던 사고입니다.

○민홍철 위원 2호, 이것 시행규칙이네요.

○전문위원 장지원 예, 시행규칙입니다. 그래서 국토부 말은 법에는 없지만 현행 시행규칙상 포함돼 있어서 할 여지는 있고 다만 이걸 의무화하는 과정에서 부담이 있기 때문에, 그 이야기입니다.

○민홍철 위원 그러면 이게 개정안입니까? 아니지요? 현행법도 가능하다는 거지요?

○전문위원 장지원 예, 현행 규칙이 있습니다.

○민홍철 위원 그런데 의도가 아니라 행위로 바꾸자 이거지요?

○전문위원 장지원 예, 맞습니다. 다만 앞에 보고드린 것처럼 의무화 영역으로 명기하게 할 부분이 있고, 앞부분에 있어서는 저희가 반영을 했고 그런 상황입니다.

○민홍철 위원 반영이 돼 있다 이거지요.

○소위원장 최인호 심도 깊은 심의를 잘해 주셨습니다.

더 이상 안 하고 5항부터 7항까지 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 5~7항은 침수자동차 관련입니다. 자료에 저희가 두 장짜리 요약표를 넣어 뒀습니다. 이 자료를 통해서 말씀드리겠습니다. 이 사항은 꽤 복잡하기 때문에 요약표를 통해서 말씀드리겠습니다.

전체적인 사항은 기보고드린 바가 있습니다. 요약 자료를 통해서 말씀드리면 현행 침수사실 관련 제재규정은 자동차매매업 종사 불가, 재산상의 손해배상, 매매계약 해제, 사업의 취소 또는 정지, 징역 또는 벌금이 있습니다.

이런 제재 조항이 있는 상황에서 침수차에 대해서 좀 더 제재를 하기 위한 조항들입니다. 그 개정안에 대한 수정의견의 반영 사항을 말씀드리면 먼저 침수 여부 고지의무인데 고지의무 대상에 종사원을 포함하는 것은 반영했습니다.

다음으로 자동차매매업자의 침수 여부 고지의무를 별도 호로 신설한 것을 반영하자는데 이는 기존 현행법상 1호의 서면고지 의무사항에 포함되기 때문입니다.

다음은 종사원 고용금지는 개정안은 3년간 고용 금지를 2년간 고용금지로 수정하였으며 정비책임자 직무정지명령은 개정안은 정비책임자에 대해서 직무정지명령 하려는 것을 수정의견은 정비책임자가 침수 사실을 보고하지 않거나 거짓으로

보고하는 경우 직무정지 사항으로 수정하여 보았습니다.

다음으로 사업의 취소 또는 정지와 관련하여 개정안은 자동차매매업자의 의무적 취소를 수정 의견은 고의 또는 과실이 있는 경우에는 의무적 취소하는 것으로 수정하여 보았고 2항 자동차정비업자의 취소 또는 정지도 정비의뢰자가 침수 사실을 고지하였거나 정비책임자가 침수 사실을 보고한 경우에도 불구하고 전송하지 않은 경우에만 취소 또는 정지하도록 안을 내보았습니다.

다음 2쪽입니다.

벌칙과 관련하여 개정안은 자동차매매업자 또는 종사원에 대해서 2년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금인데 이는 수정하여 반영하였습니다. 왜냐하면 현행 조항에 명기함으로써 현행 규정에 따라서 개정안과 동일한 처벌이 가능하기 때문입니다.

다음으로 개정안은 2000만 원 이하 과태료를 부과하는 것을 1000만 원의 과태료로 수정 반영하였으며 밑의 과태료도 그렇게 수정 반영하여 보았습니다.

그다음 과태료 부분은 자동차매매업자의 관리 의무 위반 시 100만 원 이하의 과태료 부과하였는데 침수차 판매로 처벌받은 종사원의 고용금지 위반 시 과태료 부과로 수정하여 보았습니다.

참고로 개정안 미반영 사항은 크게 두 가지가 있는데 먼저 종사원의 매매업 종사 금지인데 개정안은 자동차 종사원의 매매업 종사가 불가능하다는 것인데 이를 미반영한 것은 현행법에 따라서 2년간 종사 금지가 가능하기 때문입니다.

다음으로 침수 여부를 제외한 일부 사항을 누락한 경우에는 50만 원 이하의 과태료를 부과하는 부분도 미반영한 것은 이러한 내용도 현행 규정에 이미 존재하기 때문입니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으십니까?

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사결정 제1항부터 제7항까지 이상 7건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부

의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 8. 유료도로법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2123145)

(14시46분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제8항 유료도로법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 이 사항은 오늘 처음 보고드릴 사항이기 때문에 약간 상세히 보고드리겠습니다.

8항 유료도로법 자료를 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 통행량 분산 및 물류활동을 위한 통행료 감면근거 신설 관련입니다.

개정안은 교통혼잡을 완화하기 위하여 다른 도로의 통행량을 분산할 필요가 있는 경우 그리고 물류활동의 신속성 및 효율성을 높이기 위해 고속국도의 이용이 필요한 경우, 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우에 대해서는 통행료를 감면할 수 있도록 그 근거를 신설하는 것입니다.

검토의견은 수입 감소 및 국고 지원 등을 고려한 신중검토가 필요하다는 관점에서 말씀드리겠습니다.

먼저 1번, 개정안 제15조제4항 각 호 적용 대상을 현실적으로 특정하기 어렵고 범위가 불분명한 측면이 있습니다.

2쪽 왼쪽을 보시면 현행의 경우 통행료 납부를 할인할 때는 1항에 차량의 종류나 3항의 설날, 추석 등 특정 날짜를 기준으로 한다고 하여 통행료 감면 대상이나 범위가 상대적으로 명확합니다.

3쪽입니다.

다만 개정안의 경우 왼쪽에 보시면 통행료를 감면할 수 있는 사유가 교통혼잡을 완화하기 위하여 다른 도로의 통행량을 분산할 필요가 있는 경우, 물류활동의 신속성 및 효율성을 높이기 위하여 고속국도의 이용이 필요한 경우 등 상대적으로 범위를 확정하기 어려운 측면이 있습니다. 특히 제3호는 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우라 하여 그 범위나 대상이 더욱 불분명한 측면이

있습니다.

다음 4쪽입니다.

통행료 감면에 대한 국가 재정지원에 따른 재원 소요 문제도 있습니다.

다음 5쪽입니다.

한국도로공사도 형평성 위배, 도로기능 저해, 유사제도 기운영, 재무적 부담 등을 이유로 반대 입장을 제시한 바가 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○전문위원 장지원 아니, 이 부분은 조금 논의를 하셔야 되는 부분입니다.

○소위원장 최인호 아니, 말씀이 없으셔서 가지고.

○전문위원 장지원 국토부가 동의한다는 것은 신중한 검토, 즉 반대한다는 입장이었습니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 한 가지 물어볼게요.

이 개정안이 보니까 부산권역 내에 서부산IC와 가락IC 구간 통행료 징수 문제가 있는 것 같은데, 그것은 한 예다. 그렇지요? 지금 서부산IC에서 내려오면 가락IC 구간 들어가면서 요금이 또 부과되는 이중 부담이 있지 않습니까. 그렇지요? 그런 것 때문에 지금 이 부분에 하는 것 같은데.

○국토교통부제2차관 백원국 이건 전국에 대한 얘기입니다.

○정동만 위원 그렇지요, 그렇지요.

그런 예도 한 부분 포함된다 이거지요. 그런데 전국에 이 같은 경우가 어느 정도 되고 있습니까? 금액은 아까 8700억 원으로 나오는데 개소는 어느 정도 나오니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 한 1500여 개……

○정동만 위원 1500여 군데?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○한준호 위원 저도 하나만 간단하게, 지금 이 법안을 살짝 물어보니까 방금 말씀하신 가락IC

요금 감면 요청에서 아마 시작이 된 법률인 것 같아요. 그러면 유료도로 같은 경우 연속 이용할 때 이에 대한 재원들은 지금 어디서 사용하게 하고 있습니까? 예를 들어 지금 부산 같은 데도 유료도로 연속 이용률이 있는 것 같은데 여기에 대한 할인은 지자체 재원으로 하나요? 아니면 국가의 재원으로 하나요?

○국토교통부제2차관 백원국 지자체 유료도로 말씀이신가요?

○한준호 위원 예.

○국토교통부제2차관 백원국 지자체 유료도로는 지자체가 합니다.

○한준호 위원 지자체가 하고 있지요? 저도 내용들을 주 보고 도로공사 측의 입장도 봤는데 사실 이게 전국의 전체 이용자에게 이걸 적용하기에는 무리가 있다 그런 판단이 듭니다.

○소위원장 최인호 대충 특별한 의견이 없으시면……

○민홍철 위원 한 가지만 제가 국토부에다 요구를 좀 하려고요.

○소위원장 최인호 예.

○민홍철 위원 이 내용과는 연관은 있기는 있습니다마는 우리가 명절 할인이나 주로 중앙정부가 요구해서 할인 감면을 실시할 때가 있잖아요. 그게 대표적으로 설날 추석날인데, 그게 공적할인제도 PSO지요. 그런 경우에는 중앙정부가 재정 부담을 해 줘야 되는데, 그것은 일반 국민들에게 모두 다 적용되는 거잖아요. 그런데 도로공사에게만 부담을 주고 있다, 그래서 도로공사 적자재정이 확대되지 않습니까? 그걸 보전을 안 해 주고 있잖아요.

그래서 그 문제에 대한 것을 저도 예결위 때 많이 기재부장관께 요구하고 했는데 국토부가 그것을 강력히 요구를 해야 됩니다. 그런데 그게 선결적으로 해결이 돼 줘야 이거 할인 혜택을 두 가지로 나뉘으면 좋겠어요. 정부가 요구하는 PSO 같은 경우는 재정을 지원해 주고요. 도로공사가 자체적으로 판단했을 때 이 구간은 우리가 스스로 할인해 줘도 되겠구나 그러면 도로공사가 아니면 민자고속도로 기관이 지역민들에게 봉사할 수 있도록 해 주면 좋겠는데, 이 PSO 자체가 보전이 안 돼 있다 보니까 할 엄두가 안 나는 거예요. 왜? 적자가 확대되니까. 이것을 국토부에서는 좀 집중적으로…… 철도는 보전을 해 주지 않습니까, 연간?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 일부 보전합니다.

○민홍철 위원 국철은 다 해 주고 있는데 왜 재정고속도로 안 해 주냐 이거예요. 일반 국민들의 복지 문제인데 그것을 국토부가 좀 해결하시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그 부분에 대해 재정 당국하고 좀 협의를 더 해 나가겠습니다.

○정동만 위원 아까 이야기 중에 연결이 안 됐는데, 서부산IC 하고 가락IC 같은 경우에는 지금 고속도로 기능을 상실했지 않습니까. 그렇지요? 고속화국도 비슷하게 이렇게 돼 있는데 지금 요금 부과를 계속 이렇게 하고 있지 않습니까?

이런 부분은 국토부가 좀 현실적인 감각에 의해서, 직접 한번 보시고 이런 부분은 좀 감면이 돼야 되지 않겠느냐. 전체적인 물량이 그만큼 있는데 이 부분 같은 경우에는 서부산IC 포함 빠져나와서 또 가락IC가 있단 말입니다. 이걸 김해 쪽으로 옮겼지 않습니까? 서부산IC는 옮겼지요? 옮기고 나서도 계속해서 가락IC에 요금 부과를 한다는 것은 무리한 부분이 있으니까 이 부분은 한번 적극 검토를 해 봐 주십시오, 법을 떠나서라도.

○국토교통부제2차관 백원국 제가 현장감이 없어서 그러는데요. 그 부분에 대해서는 한번 챙겨보겠습니다.

○소위원장 최인호 저는 현장감이 있는데, 하여튼 앞으로 적극 검토해 주시기 바라구요.

(웃음소리)

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제8항 유료도로법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 의의가 없으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 9. 도로법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)

(의안번호 2119123)

## 10. 도로법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)

(의안번호 2125307)

(14시54분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제9항 및 제10항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안을 일

괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 9~10항 도로법 일부개정법률안 자료를 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차를 봐 주시기 바랍니다.

이는 도로대장의 디지털화와 도로대장 통합관리체계 구축 관련으로서 개정안은 2건입니다.

이 중 김정재 의원안은 기존 소위에서 기보고드렸으며 한준호 의원안은 기존 김정재 의원안의 수정 사항을 반영하여 새로 발의하신 안입니다. 따라서 이를 중심으로 보고드리도록 하겠습니다.

3쪽입니다.

지난 소위 결과 국토부는 도로대장 작성 업무는 도로관리청의 고유 업무이므로 도로대장 작성 비용을 지원해 줄 수는 없고 다만 그 활용을 지원해 주는 것으로 기재부와 협의되었다는 의견이었습니다.

이에 반해 소위 위원님들께서는 재정자립도가 낮은 지자체에서는 부담을 느끼는 경우가 있으며 도로대장을 합리적으로 관리하고 활용할 수 있도록 하는 것은 국가의 의무로서 도로대장의 구축 비용에 대해서 중앙정부가 부담하는 것이 타당하다는 취지의 의견을 주셨습니다.

새로 발의된 한준호 의원안의 주요 추가 내용을 말씀드리면 먼저 도로관리청이 아닌 자가 도로공사를 시행하는 경우에는 도로대장의 작성에 관한 업무를 해당 도로공사의 시행자가 대행하게 하고 지체 없이 도로대장을 작성하여 도로관리청에게 제출하도록 하고, 자료제출 의무를 위반하는 경우 이에 대한 과태료 규정을 신설하고, 도시·군계획시설 도로에 대해서도 도로대장의 작성 보관 관리 제출 등의 업무를 할 수 있도록 하려는 것입니다. 이는 주요 결정사항을 보고 말씀드리겠습니다.

41쪽입니다.

지난번 소위에서 기보고된 사항을 제외하고 주요 결정사항을 중심으로 보고드리겠습니다.

먼저 1번, 56조 도로대장, 비관리청 도로공사 시행 시 도로공사 작성 대행 근거 관련입니다.

김정재 의원안은 현행 56조 1항의 후단을 신설하여 이 경우 도로대장은 전자적 처리가 불가능한 특별한 사유가 없으면 전자적 처리가 가능한 방법으로 작성하고 관리하여야 한다는 데 대해서 한준호 의원안은 ‘보관·관리’라고 하여 좀 더 명확히 하면서 2항을 신설하여 제1항 전단에도 불

구하고 도로관리청은 제36조에 따라 도로관리청이 아닌 자가 도로공사를 시행하는 경우에는 도로대장의 작성에 관한 업무를 해당 도로공사의 시행자가 대행하게 하여야 한다라고 안을 주셨습니다.

이에 대해서 수정의견은, 음영 부분입니다. 제36조를 삭제하고 도로관리청이 아닌 자가 도로대장의 변경을 수반하는 도로공사 등 대통령령으로 정하는 도로공사를 시행하는 경우로 다시 수정하는 안을 제시하였습니다.

그 이유는 비고란에 보이는 것처럼 도로공사의 종류는 현행 제36조에 따른 도로공사뿐만 아니라 다양한 종류가 있습니다. 예컨대 도로법 제33조에도 도로공사가 있습니다. 따라서 시행령을 통해서 명확히 할 수 있도록 수정안을 제시하여 보았습니다.

다음, 42쪽입니다.

한준호 의원안은 3항을 신설하여 2항에 따라 도로대장의 작성에 관한 업무를 대행하는 자는 도로공사를 준공하였을 때에는 지체 없이 도로대장을 작성하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로관리청에 제출하여야 한다는 의무를 규정하였습니다. 그리고 4항, 5항은 체계·자구 관련 사항입니다.

43쪽입니다.

두 번째 항목으로서 과태료 관련입니다.

한준호 의원안은 117조 2항 1호를 신설하여 앞서 말씀드린 조항을 위반하여 도로대장을 제출하지 아니하거나 거짓으로 제출한 경우는 과태료 300만 원을 부과하도록 하고 있습니다.

다음은 44쪽입니다.

도시·군계획시설 도로에 대한 준용 규정 관련입니다.

한준호 의원안은 도시·군계획시설 도로 등의 준용 조항에 제56조와 제56조의2제3항을 추가하는 것입니다.

여기에 대해서 저희 수정의견은 제56조는 삭제하고 제56조의2제3항만 반영하자는 의견을 드려 봅니다. 일단 제56조의2제3항을 추가하여야 되는 이유는 도시·군계획시설 도로도 제56조의2에 따른 도로대장 통합관리체계에서 활용될 수 있도록 준용 규정을 신설하는 것이기 때문입니다.

다만 56조를 삭제하자는 안을 드리는 이유는 도시·군계획시설 도로에 대해서는 도로대장 작성 의무가 없으므로 이를 준용하는 규정을 삭제

하는 것이 타당할 것으로 보았기 때문입니다.

즉 한마디로 도시·군계획시설 도로의 도로대장 작성 의무는 준용하지 않고 제56조를 삭제하고 도로대장 통합관리체계를 활용토록 하였습니다. 이는 56조의2 3항은 두는 내용입니다.

다음은 45쪽입니다.

재정 지원은 기논의됐던 부분이지만 핵심 조항이기 때문에 한 번 더 봐 주시기를 바라겠습니다.

재정지원하는 부분은 크게 재정지원과 활용지원으로 나눌 수 있는데 여기서 활용지원은 기재부의 입장이 기본적으로 반영된 안이라고 보시면 됩니다.

당초 김정재 안은 국가가 재정지원을 하도록 하였으나 기재부의 반대가 있었고 이에 따라 국토부가 기재부와 협의한 사항입니다. 한준호 안은 이를 반영한 측면이 있습니다. 그리하여 한준호 의원안은 국토부장관 및 시·도지사는 도로대장의 활용을 촉진하기 위하여 필요한 지원을 할 수 있다고 되어 있습니다.

이 부분에 대해서는 위원님들께서 보다 심도 있는 논의를 하실 수 있을 것으로 보입니다.

마지막으로 46쪽입니다.

5번, 부칙으로서 한준호 의원안은 2027년 12월 31일까지 도로대장 통합관리체계를 등재하도록 되어 있습니다. 이는 김정재 의원안의 기본 체계를 따르면서 보다 합리화한 내용입니다.

다만 여기에 더해 수정의견을 드려 보면 제3조에 보시면 도로관리청은 이 법 시행일 당시 종전의 규정에 의하여 작성된 소관 도로대장을 2027년이 아니라 2031년 12월 31일까지 개정규정에 따라 보관·관리하고 도로대장 통합관리체계에 등재하도록 하였습니다.

이렇게 기간을 4년 정도 더 순연한 이유는 국토부에 따르면 경과 조치를 2031년까지 연장할 경우 정밀도로지도를 활용할 수 있으므로 419억 원의 절감 효과가 있다고 하였기 때문입니다. 즉 이 등재하는 비용이 1433억인데 4년 정도 순연하면 약 419억 정도를 절감할 수 있다고 하였기에 반영한 안입니다.

이상입니다.

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

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

김수홍 위원님.

○김수홍 위원 전문위원이 요약해서 45쪽을 보고했는데 아까 보고하면서 위원님들이 결정을 해야 될 것 같다고 해서, 수정의견에 국토부장관 및 시·도지사는 도로대장의 활용을 촉진하기 위하여 필요한 지원을 할 수 있다 이것은 법률에 구체적이고 명시적으로 규정을 해야 되는데 필요한 지원을 할 수 있다 이렇게 하면 안 될 것 같고, 필요한 비용의 일부를 지원할 수 있다 이렇게 하는 게 기재부도 큰 부담이 안 되고 법률의 구체성을 하기 위해서 나올 것 같습니다. 필요한 비용의 일부를, 전부 또는 일부를 할 수 있는데 전부 하면 기재부가 부담을 느끼니까 필요한 비용의 일부라도 반영을 해야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 의견 드려도 되겠습니까?

○소위원장 최인호 차관, 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 비용의 일부를 지원할 수 있는 방법도 있고, 어떤 경우는 시스템을 공동 활용하는 쪽으로도 지원을 할 수가 있고, 어떤 부분은 국가가 정밀도로지도를 구축하면서 나온 아웃풋을 같이 공유하면서 지원할 수 있는 방법도 있습니다. 그래서 현금 지원뿐만 아니고 현물 지원도 가능하기 때문에 좀 포괄적으로 가져가는 게 맞지 않을까 하는 생각이 듭니다.

○김수홍 위원 그런데 차관님 말씀은 운용 과정에서 시스템을 공동으로 할 수 있고 이런 것은 충분히 협업적 차원에서 하는 것이고 여기에서는 재정지원을 어떻게 하면 지방자치단체의 부담을 약간 완화시키면서 도로대장을 디지털화하면서 효율적으로 관리할 수 있느냐 이게 초점이기 때문에, 저는 그 초점의 방향으로 가기 위해서는 비용의 전부나 또는 일부를 지원할 수 있도록 하는 게 이 도로대장의 디지털화 목적에 맞다고 봐서 일부라도 넣는 게 맞을 것 같아요.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 현재 종이 도로대장은 어떻게 하고 있지요? 종이 도로대장 지금 어떻게 하고 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 여러 형태로 존재합니다.

○민홍철 위원 지방자치단체, 기초자치단체에서

하는……

○국토교통부제2차관 백원국 기초까지요?

○민홍철 위원 예.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 일반국도의 부분에 대해서는 전자적으로 지금……

○민홍철 위원 그러면 도로관리청이 어디입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지자체에, 일단 지방도 시군구도가 있습니다. 그 부분에 대해서는 시군구가 도로관리청이 되고요 지방도는 광역시도입니다. 그 부분에 대해서는 또 그 부분들이 각 도로관리청이 되겠습니다.

○민홍철 위원 현재는 그 비용을 각 도로관리청이 부담을 하고 있는 거지요? 어떻게 하고 있어요?

○국토교통부제2차관 백원국 도로대장 작성할 때요?

○민홍철 위원 예, 종이……

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 사실 디지털화하면 활용 비용보다는 오히려 디지털화하는 비용이 훨씬 클 거예요. 그러면 엄청난 부담이 될 건데 활용하면 유료로 제공해서 수수료받고, 할 수 있는 여러 가지 방법이 있을 겁니다. 그렇지요? 오히려 거기는 지원은 안 해 줘도 돼요. 디지털화할 때 작성할 때 비용이 많이 들기 때문에 거기를 지원해 줘야 되는데 거기는 기획재정부가 지금 지원 안 해 주겠다는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 무슨 의미가 있냐 이거지요, 지자체의 입장에서.

○국토교통부제2차관 백원국 그런 우려 사항이 있어서 지난번에 보류가 됐고 기재부와 다시 논의를 했고 저희가 비용추계를 해 보니……

○민홍철 위원 작성도 못 하는데 어떻게 활용해요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그래서 현재 도로대장을 디지털화하는 데 들어가는 비용은 총 한 1400억 정도로 중국에 나와 있고 거기에 광역지자체는 한 14.8억 원 기초지자체는 약 3.3억 원, 평균 개념입니다. 그 정도 소요될 것으로 예상이 되고 그리고 지난번에는 이것 기간을 27년까지로 했습니다만 또 정밀도로지도를 정부에서 구축하고 있습니다. 그것을 좀 더 활용을 하게 되면 비용이 한 400억 정도 세이브가 되

했습니다. 그래서 비용은 줄이고 기간은 31년으로 늘렸습니다. 그러면서 지자체 부담을 대폭 줄였기 때문에 큰 부담은 되지 않을 것이다 이렇게 보고 있습니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 거꾸로 가고 있다 이거지요, 제가 볼 때는. 작성 비용을 지원해 줘 가지고 빨리 작성하도록 해서 활용해서 수익을 창출할 수 있는 방법을 찾아가는 게 오히려 그게 순서가 맞지. 제작 비용은 지원 안 해 주면서 그 활용 비용만 일부 지원하면 오히려……

○**국토교통부제2차관 백원국** 그래서 정부가 어디까지 역할을 할 것이냐에 대해서 저희들은 두 가지를 봤습니다.

하나는 정부가 정밀도로지도를 구축하고 있기 때문에 그 지도를 서로 공유하면서 1400억 정도 드는 비용을 한 400억 정도 세이브를 시킬 수 있다 이렇게, 그게 지원하는 측면이고요.

또 하나는 전국 모든 도로에 대해서 정부뿐만 아니라 도로관리청 지자체 다 포함해서 같이 이용할 수 있는 시스템을 중복 개발하지 않고 개발을 하겠다, 그 개발 비용이 한 300억 정도 드는데 각 지자체에서 디지털화한 자료를 거기에 저장하고 언제든지 시스템에 접근해서 같이 사용할 수 있도록 함으로써 시스템 공동 이용으로도 지원하는 방법을 강구했던 겁니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 지방도든 국지도든 일반도로든 도로에 대한 디지털화 자체가 국가 목표라 하면 비용을 지원해 주면서 어느 시점까지는 한꺼번에 완성을 해야 되지 않겠습니까? 그리고 만약에 이런 식으로 활용만 지원을 해 주면, 제작 비용은 너희가 대라 해 버리면 어느 지자체는 늦게 돼 버리고 비용이 없다 해 가지고 안 할 수도 있고. 그러면 국가 목표 전체 도로 디지털화가 너무나 늦어져 버린다는 거지요, 제가 볼 때는. 그래서 오히려 제작하는 데 비용을 일부 지원하는 게 맞지 활용하는 데 지원하는 게 이게 맞냐, 이 말씀을 제가 제기하는 겁니다. 이게 일이 거꾸로 되는 것 아니냐 이거지요.

○**소위원장 최인호** 이것은 지난번에도 계속 그런 식으로 논쟁이 됐는데 오늘 안 되면 계속 심사해야 되겠다. 그렇지요?

○**민홍철 위원** 제작도 안 됐는데 어떻게 활용합니까?

○**김수흥 위원** 한 말씀만 더 할게요.

차관님, 우리도 입법권자입니다. 아니, 종전에

는 기재부가 ‘지원하여야 한다’로는 못 받는다고 그랬어요. 왜 그러냐면 의무적 지출로 반영을 시켜야 되기 때문에. 그래서 법률에 ‘지원할 수 있다’로 하면 그래도 기재부가 림이 있고 나중에 지자체나 집행기관에 협의할 사항이 있기 때문에 지원할 수 있다로 입법권을 많이 낮춘 겁니다. 그런데 지원할 수 있다라는 것도 못 하게 해서 법을 만들어서 아무 소용없이 하면 법 만든 사람들이 엄청나게 비난의 대상이 되잖아요.

그러니까 이러한 재량 규정을 두는 것은 정부한테도 좀 노력해 보라는 거고, 관련 부처도 노력하고 기재부도 재정 여건이 안 좋으면 우리 재정 여건이 안 좋으니까 좀 늦추자 이렇게 하면서 하자는 취지이기 때문에, 전부를 우리가 해 달라고 하는 것이 아니기 때문에 ‘필요한 비용의 일부를 지원할 수 있다’로 과감히 받으십시오. 이 정도는 해야, 그렇게 수용 좀 해 주시지요.

○**민홍철 위원** 김정재 안이 원안이다 이거지요.

○**김수흥 위원** 그렇게 합시다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 위원님 말씀은 수정의견에 필요한 비용의 일부를 지원할 수 있다……

○**김수흥 위원** 예, 할 수 있다.

○**민홍철 위원** 아니요. 저는 김정재 의원님 안이 맞다 이 말입니다. 재량 규정을 썼지 않습니까, 어떻게 할 수 있다.

○**김수흥 위원** 여기는 전부까지 들어가니까 또 안 되는 것입니다.

○**민홍철 위원** 전부 또는 일부.

○**김수흥 위원** 전부 들어가면 또 안 받는다는 거지, 그것 때문에.

○**민홍철 위원** 비용의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다, 얼마나 림을 많이 썼습니까, 이게?

그래서 김정재 의원님 안이 맞다 저는 그렇게 보는 거지요.

○**국토교통부도로국장 이용욱** 도로국장입니다. 답변드려도 되겠습니까?

○**소위원장 최인호** 예.

○**국토교통부도로국장 이용욱** 지금 보면 지자체에 부담이 많이 된다는 그런 측면에서 전부 또는 일부를 지원해야 된다는 걸 위원님들이 말씀을 계속 주시는데요. 사실 그런 취지는 맞는 것 같습니다. 그렇지만 실질적으로 저희가 이 법을 개정하면서 결국은 예산을 쥐고 있는 기재부나

이런 쪽하고 협의를 해야 되는 문제고 저희가 처음에 이 안이 나왔을 때부터, 김정재 의원안이 있을 때부터 계속해서 활용 지원까지 겨우겨우 얻어내 온 거거든요.

그런데 지금 비용 부분을 보면, 10년간 해 가지고 광역 같은 경우는 평균적으로 14억 8000, 기초는 3억 3000입니다. 그러면 기초 같은 경우 연간 3300만 원 정도고요 그리고 광역 같은 경우 1억 4000 정도인데 이런 예산이 적다고 말씀을 드리면 어떻게 생각하실지 모르겠습니다만 이 비용 때문에, 어쨌든 도로대장 디지털화에 대한 이런 것들이 법이 빨리 개정이 돼서 진행이 되어야 되는데 그게 계속 지연이 되고 이런 부분에 대해서는 제가 이것 담당하는 실무자로서 기존에 전문위원회에서 수정안을 내놓은 이 부분으로 그냥 했으면 하는 그런 의견을 내고 싶습니다.

○전문위원 장지원 참고로 도로국장이 말씀드린 비용은 16쪽에 있는 자료를 보고 말씀드린 겁니다. 16쪽에 자료가 있습니다.

○홍기원 위원 국장님 말씀은 김정재 안으로 가면 기재부가 반대해서 법사위에서 통과가 안 될 거다 그 말씀인 거예요?

○국토교통부도로국장 이용욱 지금 실질적으로……

○홍기원 위원 국토위에서 통과시키는 것은 우리 위원들이 합의하면 통과되는 거잖아요. 그런데 국토부에서 제기하는 이유는 우리가 김정재 안으로 통과시키면 법사위에서 통과가 안 될 거기 때문에 디지털화에 차질이 좀 생길 수 있다 그런 취지인 겁니까?

○국토교통부도로국장 이용욱 그런 부분도 배제할 수 없다라는 것이고요. 기본적으로 예산이나 재정이 투입되는 부분에 대해서는 재정 당국과 상당히 협의가 많이 돼야 되는 부분이 있어서, 사실 오늘이 소위에서 세 번째 심의하시는 부분이거든요. 그런데 이 내용 때문에 계속 지연돼 왔던 그런 부분을 좀 감안해 주셨으면 합니다.

○홍기원 위원 차관님이 답 좀 해 보세요.

그러니까 국장님 말씀은 하여튼 국토부 입장에서는 이게 빨리 통과돼야 되는데 김정재 안으로 가면 법사위에서 걸리거나 통과가 안 될 가능성이 높기 때문에 이번 수정안으로 해 달라 그런 취지인 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 이게 계류됐던 이유 중의 하나가 부처 간 협의가 안 됐기 때문

에 처음에 계류됐던 것으로 알고 있습니다. 그래서 기재부하고 협의를 전제로 했기 때문에……

○홍기원 위원 부처 간 협의가 안 돼도 국토위에서 통과는 시킬 수 있지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 저희도 결정하는 대로 따를 수밖에 없는 사안이지요.

○소위원장 최인호 이제 정부는 입장 개진을 좀 자체해 주시고.

○국토교통부제2차관 백원국 한 말씀만 더 올리면요……

○소위원장 최인호 마지막으로 한 말씀 하십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 도로대장을 작성 관리해야 될 의무는 도로관리청입니다. 그리고 그것을 지금까지는 종이로 또는 PDF로 다양한 형태로 구성돼 온 것을 통일시키자는 거거든요. 그렇기 때문에 통일시키면 그것의 혜택을 국가가 보는 것이 아니고 당해 지방 도로관리청이 디지털화 자료를 빨리 열어 보고 함으로써 정확성을 높임으로써 관리를 더 효율화할 수 있는 부분이 있는 겁니다.

그래서 이게 표준화, 디지털화되기 때문에 그걸 국가가 필요에 의해서 하는 것 아니냐 이렇게 보실 수도 있지만 원천적으로 도로대장의 작성 주체가 누구냐에 대해서 초점을 맞추고 그에 대한 비용을 논의하는 것이 원칙을 훼손하지 않는 것 아니냐 이런 부분을 지금 이야기드리는 겁니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 의견을 전부 다 종합해 볼 때 저는 김수홍 위원님이 말씀한 것처럼 ‘할 수 있다’ 하는 그 조항을 넣어 가지고 그냥 가면 기재부도 그렇게 반대 안 하지 싶은데, 차관님 어떻게 생각하세요?

○국토교통부제2차관 백원국 수정의견에 비용의 일부를 그 정도는……

○강대식 위원 예, 일부를 할 수 있다 하는 그 조항을 그리해 가지고 가는 게 어떻겠냐 싶습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 뭐……

○소위원장 최인호 예, 좋습니다.

차관도 김수홍 위원님 의견에 동의하시는 거지요?

○전문위원 장지원 위원님, 그것 좀 명확히 하려고 제가 여쭙보겠습니다.

수정의견에 비용의 일부를 넣으면 어떤 문제가 있냐 하면 수정의견은 활용을 촉진하기 위해 필요한 지원이기 때문에 거기에 비용이 들어가면……

○소위원장 최인호 제목을 바꿔야지.

○전문위원 장지원 아니, 제목은…… 내용도 마찬가지입니다. 활용에 의한 비용의 일부를 지원하기 때문에 더 축소되는 부분이 있어서, 아마 말씀 주신 것은 김정재 의원안에서 전부를 빼고 일부를 지원한다는 의미로 보입니다. 다만 아까 김수홍 위원님께서 주신 것은 수정의견에 대해서 비용의 일부를 말씀 주셨고 국토부는 그게 맞다고 했기 때문에 지금 혹시 의사소통에 오해가 있을까 봐 여쭙습니다.

○김수홍 위원 작성 수정하는 데 드는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

○소위원장 최인호 잠시만요. 그러면 김수홍 위원님, 방금 전문위원 의견을 담아서 한 번 더 불러 주십시오, 어떤 식으로 하는지.

56조의3이지요?

○전문위원 장지원 45쪽을 보고 말씀하시면 됩니다.

○김수홍 위원 이걸 국가로 할지 국토부장관이냐 시·도지사로 할지는 모르겠고, ‘국가는 제56조에 따라 도로대장을 작성 또는 수정하는 데 드는 비용의 일부를 지원할 수 있다’ 이렇게 되겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그러면 김정재 의원안으로 가자는 말씀인가요?

○민홍철 위원 예.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 가면 처음으로 다시 돌아오는 상황이 되는 겁니다.

○김수홍 위원 국장님, 아까 말씀했잖아요. 연간 얼마 들지 않는다고. 아까 국가에서 16억 든다고 했던가요?

○민홍철 위원 아니야, 1400억.

○김수홍 위원 아니, 전체를 다 하려면 그렇고. 지금 현재 얼마씩 듬니까, 연간?

○국토교통부제2차관 백원국 기초지자체 기준으로 보면 3.3억으로 지금……

○김수홍 위원 그러니까 그렇게 해 주면 되잖아요, 지자체당 한 1억씩.

○민홍철 위원 30%.

○김수홍 위원 예, 괜찮을 것 같아요. 그래야 국토부도 좀 더 적극적으로 일을 하지. 그렇지 않으면 저는 이것 법은 통과되고 아무 일도, 아무 변화가 발생할 것 같지 않거든요.

○강대식 위원 저는 김수홍 위원님 아까 전에, 지금 이 말씀에 대해서는 나 동의 안 했습니다. 우리가 제작을 한다거나 활용을 한다거나 양쪽 다 돈이 듬니까, 재정 비용이? 제작하는 데는 무조건 들 거고 활용하는 데도 재정 소요가 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 활용하는 데 있어서도 그걸 시스템을 통해서 활용을 하게 됩니다. 그래서 정부……

○강대식 위원 그러니까 그 시스템을 지자체가 깔려면 그것도 비용이……

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 공동활용시스템은 정부가 구축을 하겠다.

○강대식 위원 그러면 제작하는 데는 국가가 조금이라도 못 보태 주겠다 이거고.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 도로대장의 작성은 지자체 몫이고 그것을 활용하는 데 시스템을 지원해 주고 하는 부분에 대해서는 정부가 공동시스템을 개발하겠다 지금 그런……

○강대식 위원 하나나 두 개 다 합쳐서 재정 일부를 지원할 수 있다, 나는 그리 이해를 했거든.

○민홍철 위원 차관님, 어차피 제작할 때는 253개 지자체나 도로관리청이 같은 시스템으로 해야 되지 않겠어요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 표준화해 가지고 중앙정부가 이렇게 이렇게 어떤 시스템에 의해서 어떻게 하라고 해야 제작을 할 것 아닙니까? 그러면 중앙정부가 주도를 하는 건데 그 30%라도 지원을 해줘야 지방자치단체가 거기의 시스템을 동의해서 따라갈 것 아니에요? 만약에 그게 없으면, 지자체별로 너희가 작성해라 해 버리면 다 다른 시스템으로 작성할 수도 있잖아요. 각각 전부 다 입찰해 가지고, 그렇지요?

그래서 어차피 제작할 때는 표준화가 돼 가지고 일률적으로 모든 지자체가 같은 시스템으로 제작을 할 것 아니냐 이 측면에서 볼 때 제작비용을 국가가 지원해 줘야지. 활용은 제가 볼 때는, 민간이 어떤 시설을 할 때 도로대장을 활용할 수도 있을 때는 수수료를 받거든요. 받아야 되잖아요. 수입이 발생할 수 있다는 거예요.

그래서 활용하는 데는 지원할 필요가 없는 거지요, 사실은. 그런데 거꾸로다 이거지, 제가 볼 때는. 활용할 때 오히려 국가가 중앙정부가 뭘 지원해 줘야지? 제작할 때 지원해 줘야지. 그래야 통일화가 되지 않습니까? 그리고 빨리 제작할 수 있고요.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 표준화에 대해서는 당연히 필요한 부분이고요. 그 표준화 지침은 정부에서 만들어서 내릴 것이고 그 부분에 대해서 사실 전환하는 데 소요되는 비용은 그것은 지자체 몫이다 이렇게……

○한준호 위원 제가 좀 명확하게 하기 위해 질문을 한 두어 가지만, 우선 이게 도로대장의 전산화 문제지요. 그리고 각 지자체에서 전산화, 그러니까 표준화를 시키기 위해서 지자체에서 해야 되는 역할이 뭐니까? 재정 부분을 떠나서 각 지자체별로 도로대장 전산화를 위해서 어떤 작업들을 합니까?

○국토교통부제2차관 백원국 전산화를 위해서요?

○한준호 위원 예.

○국토교통부제2차관 백원국 현행 규정에 의하면 도로대장을 작성하도록 돼 있고요.

○한준호 위원 그 작성을 할 때는 뭘 사용해서 작성을 하나요? 중앙정부에서 만든 시스템을 이용합니까 아니면……

○국토교통부제2차관 백원국 개별적으로.

○한준호 위원 개별적으로 해서 중앙정부에서 만든 시스템에 등록을 하는 형태인가요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 현재는 그렇습니다. 그런데 예전에는 그걸 도면으로 했고, 도면에 종이로 했고요. 그게 나중에는 PDF로 전환이 좀 됐고.

○한준호 위원 PDF 전환은 지자체별로 하는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○한준호 위원 그러니까 거기까지 소요되는 비용들을 지자체에서 대는 것이고.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○한준호 위원 그리고 등록을 하는 순간서부터 이것을 DB화시키고, 어쨌든 표준규격이 있어야 DB를 일치시키니까 거기에 대한 것들은 표준화된 DB의 셀들, 항목들은 전부 다 지자체에다 넘겨주셔서 그 항목에 맞게 다 작성을 하는 거겠네요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○한준호 위원 작성을 해서 중앙정부 시스템에 등록을 하고 그리고 나서 중앙정부에서는 이걸 활용을 하는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 중앙정부가 지방의 도로까지 활용할 리는 만무한 것 같고요.

○한준호 위원 그러니까 활용할 수 있게 해 주는 거지요.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 그러면 중앙정부에서 그 시스템을 구축하시는 데 드는 비용들은 중앙 재정을 쓰는 거고 나머지 여기에 등록하기 위해서 정부에서 내린 것에 일종의 항목들을 채우는 것들은 지방정부가 하는 거겠네요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그렇게 크게 역할 분담하는 걸로……

○한준호 위원 거기에 드는 재정이 큰 편인가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 대장에 대한 데이터를 완성하는 그게 한 1400억 정도.

○한준호 위원 1400억, 각 지자체별로입니까, 전체입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 전체입니다.

○한준호 위원 전체 1400.

○국토교통부제2차관 백원국 예. 그것을 지자체별로 쪼개면 지자체당 약 한 3억 3000 정도 들어갈 것이다 이렇게 추계를 했고요.

○한준호 위원 3억에서 그 정도 드는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예. 그리고 그게 단년도에 해야 되는 게 아니고 31년까지.

○한준호 위원 그렇지요. 지자체에서도 그 3억이나 4억에 대한 비용들을 사업기간 내에 쪼개서 계속해서 예산을 배정해서 하는 거니까 실제 제작기간 한 5년 둔다라고 하면 매년 한 5000, 6000억 정도씩 배정을 해서 그 정도로 진행을 하는 거지요?

그래서 저도 중앙 재정을 사용해야 된다는 입장이지는 한데, 전반적인 시스템은 어쨌든 중앙정부가 만들고 나머지 지방정부에서 하는 것들은 중앙정부에서 넣어야 되는 항목들을 채워 넣는 과정들에 매년 한 오륙천만 원 정도의 예산이 드는 사안이라 이 부분은 한번 위원님들께서 판단해 보시면 좋을 것 같습니다.

그래서 저도 관련된 법안을 좀 수정해서 낸 것도 이러한 시스템이 있기 때문인데 이것은 한번

판단해 보셔서 진행하십시오.

○소위원장 최인호 그런데 위원님들 의견이 그렇게 많이 바뀌지 않을 것 같고. 비용의 일부라도 지원할 수 있다 생각해서……

○홍기원 위원 제가 국토부에……

○소위원장 최인호 잠시만요. 양해를 구하겠습니다.

이거 너무 지금 오래 끌고, 위원님들 더 하시더라도 정부 측 의견이 바뀔 것 같지 않아서 양해를 구하겠습니다.

이 9항·10항은 계속 심사를 해야 될 것 같습니다, 현실적으로.

의사일정 제9항 및 10항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

○강대식 위원 이의 있습니다.

○소위원장 최인호 아니, 지금 동의가 안 되잖아요.

○강대식 위원 이의 있습니다.

○소위원장 최인호 동의가 안 되는데 뭐. 똑같이 또 돌아간단니까.

○강대식 위원 아니, 한준호 수정의견대로 가면 되지 뭐.

○소위원장 최인호 아니, 이 두 위원님들은 계속 지원하자는 입장인데.

○강대식 위원 지원 안 된다고 하잖아.

○소위원장 최인호 그러니까 오늘 결론이 안 나지요. 계속 심사를 해야지.

○민홍철 위원 그러면 활용하는 데 드는 비용과 제작하는 데 드는 비용이 어느 게 더 많아요?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 전체 총계는 당연히 제작 비용이 더 많이 듭니다.

○민홍철 위원 그렇겠지요.

○국토교통부제2차관 백원국 1400억이고요. 시스템은 약 300여억 원으로 지금 추정이 됩니다.

○민홍철 위원 아니, 여기 수정안대로 한다면 도로대장 활용지원이잖아요. 그렇지요? 제작이나 이런 건 지원 안 하고 도로관리청이 하는 거고요. 활용지원은 지원하는 데 전체적인 예상 비용이, 예산이 1년에 얼마 정도 되지요?

○국토교통부제2차관 백원국 활용지원 부분에 대해서는 전국 통합시스템을 지금 개발한다는 것이고요. 그것에 대해서 약 300~350억 정도 지금 보고 있고 매년 메인テナンス(maintenance)를 해야 됩니다. 그 유지관리 비용이 한 20~30억씩 매년

들지 않을까……

○민홍철 위원 매년?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 매년 지원을 하겠네요, 그러면?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 그러면 활용으로 수입액은, 수입도 있을 수가 있잖아요. 민간이 어떤 대규모 시설을 지을 때 이 도로대장의 등본을 떼다든지 제공을 해 줄 때는 수수료를 받아야 되니까 그 수입도 분명히 있을 거거든요.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서 발급은 조금 더 고민을 해 봐야 되는데, 전국 발급으로 갈 것이냐 아니면 해당 지자체에 신청을 하면 지자체에서……

○민홍철 위원 지자체 수입으로 해야 되겠지요, 그것은.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 아마 지자체별로 발급을 해야 되지 않을까 싶습니다.

○민홍철 위원 유지보수비가 계속 들겠네요, 비용이?

○국토교통부제2차관 백원국 유지보수 비용이라고 하면, 이게 전체 활용 부분입니다.

○민홍철 위원 활용 부분에 유지보수비가 들어가면 국가가 지원해 주겠다는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 매년 유지보수 비용을 지원해 줘야 됩니다.

○민홍철 위원 그래요. 그러면 저는 동의합니다.

○정동만 위원 그렇게 하면 되겠습니다.

○소위원장 최인호 또 김수홍 위원님.

○김수홍 위원 저도 잘하자 이런 취지인데. 또 발의자께서 잘하고 싶은데 이 법안에 낸 취지대로 목적을 달성하는 게 현실적으로 좀 맞지 않다고 얘기해서, 제 발언을 취소하려는 게 아니고 정부가 한준호 위원이 말씀하신 내용하고 저희들이 말씀하신 내용을, 제작 비용은 아니더라도 다른 비용에서 어떻게 할 수 있는 안을 내시면 그걸 한준호 위원이 받으시면 그 방법으로 하시지요.

○소위원장 최인호 방금 김수홍 위원님 말씀에 이의가 없으시지요?

○홍기원 위원 여기 수정안대로 하면 될 것 같습니다.

○강대식 위원 수정안대로.

○소위원장 최인호 그러면 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제9항 및 제10항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

속도를 조금 더 내야 되겠네요. 지난번에 심의한 내용을 재차 질의하는 걸 좀 자제해 주시고 새로운 내용이 있으면 해 주십시오.

**11. 인천국제공항공사법 일부개정법률안**(윤관석 의원 대표발의)(의안번호 2100758)

**12. 인천국제공항공사법 일부개정법률안**(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2122500)

**13. 인천국제공항공사법 일부개정법률안**(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2122918)

(15시28분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제11항부터 제13항까지 이상 3건의 인천국제공항공사법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 11~13항 인천공항공사법 자료를 봐 주시기 바랍니다.

49쪽입니다.

지난 교통소위에서 총 8개 쟁점을 논의하여 음영으로 된 3개 쟁점은 잠정 합의 또는 통과 가능성이 있는 부분이고 나머지 하얀 부분 5개는 계속 논의하기로 하신 부분입니다. 따라서 음영 위주로 보고를 드리겠습니다.

먼저 3번 관련입니다.

허종식·배준영 의원안은 인천공항공사의 업무에 연계교통시설(도로·철도·항만) 건설·관리·운행을 넣자는 것입니다.

이에 대한 논의 결과는 인천·영종대교 통행료 인하를 위한 법률적 뒷받침이 필요하고 다만 인천국제공항공사의 본래 목적·취지를 고려하여 철도와 항만을 다 넣기보다는 도로를 넣고, 도로도 인천국제공항과 연계된 도로로 한정하여 넣자는 방향으로 잠정 논의가 되었습니다.

다음은 50쪽입니다.

5번 항목, 인천공항 주변지역 개발과 관련하여 논의 결과는 인천공항 주변지역 개발할 수 있는 것을 인천공항공사의 업무에 넣는 것에 대한 논의 결과는 인천국제공항공사 본연의 목적에 맞지

않는 측면이 있으나 공항 운영과 관련된 업무로 한정하면 가능할 것이라는 의견도 있었습니다.

따라서 이에 대한 절충안으로서 모든 주변지 개발이 아니라 인천국제공항의 관리·운영 및 유지·보수와 이에 필요한 그 주변지역의 개발사업으로 한정하는 방안을 제시해 보았고 이 부분은 입법정책적으로 결정하시면 될 듯합니다.

다음은 8번입니다.

국회 보고 관련해서 인천공항공사에서 국회 보고 사항에 주요사업계획 보고하는 것을 추가하자는 내용입니다.

당초 허종식 의원님 안은 백령공항도 인천공항공사의 업무에 넣자는 것인데 그 부분은 계속하기로 했고, 그건 백령공항을 넣으면서 백령공항의 주요사업계획을 보고하는 취지였으나 당초 논의 결과 인천공항공사의 주요사업계획을 국회에서 보고받는 게 좋겠다는 말씀이 계셔서 이렇게 제시해 보았습니다.

이상입니다.

○**소위원장 최인호** 다음은 차관이 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토보고 내용과 의견을 같이합니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

더 이상 의견이 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제11항부터 13항까지 이상 3건의 인천국제공항공사법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

**14. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안**(윤재욱 의원 대표발의)(의안번호 2123938)

(15시31분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제14항 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 지금 아직 철도국이 안 들어온 것 같아서 잠깐만 기다려 주시기 바랍니다.

철도국 오면 바로 보고를 드리겠습니다.

○소위원장 **최인호** 일단 보고는 지금 전문위원이 먼저 하시면 되잖아요.

○전문위원 **장지원** 그러면 보고드리도록 하겠습니다.

먼저 목차를 봐 주시기 바랍니다.

크게 1번부터 5번까지 총론과 주요 결정 사항을 보고드리고, 여기서 논의하실 부분이 있습니다. 선결 결정 사항들이 많기 때문에 그것을 보고 정리해 주시면, 6번 항목 이하의 개별 조문을 보고드리겠습니다. 따라서 보고는 크게 두 번에 걸쳐 말씀드리겠습니다.

1쪽입니다.

1번, 제정안의 취지 및 제안 배경입니다.

제정안은 윤재옥 의원 등 261인의 국회의원이 발의한 것으로서 그 취지는 대구시의 옛 이름 달구벌과 광주시의 순우리말 이름 빗고을을 따서 명명하고 있습니다.

제4차 국가철도망 구축계획에 따르면 동 사업은 광주-대구 일반철도 건설사업으로서 단선 전철을 198.8km 즉 200km 연장으로 건설하는 것으로 되어 있습니다.

이에 대해 기재부 국토부 행안부 국방부 환경부 산림청 등 국가 부처는 동 제정안에 대해 신중 검토 또는 수정 필요 입장을 밝혀 왔는데 이는 각 세부사항 설명 시 보고드리도록 하겠습니다.

9쪽입니다.

먼저 총괄로서 제정안의 입법 필요성에 대한 검토입니다.

달빛고속철도 건설사업은 제4차 국가철도망 구축계획에 반영되어 있는 상태로, 다만 구축계획에서는 일반철도로 반영되어 있습니다. 이러한 제정안 심사 시에는 국가철도망 구축계획에 포함된 개별 철도사업에 대하여 특별법을 제정하여 개별 사업의 실시 근거를 별도로 규정할지 여부 등을 검토할 필요가 있습니다.

현재 개별 사회간접자본 즉 SOC 사업에 대하여 특별법을 제정한 사례는 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 및 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법의 경우가 있는데 이는 공항 분야의 입법례라는 공통점이 있습니다. 반면 제정안의 경우 같은 SOC 사업에 관한 법안이기는 하나 철도 분야라는 점에서 이와는 일정한 차이가 있습니다.

현재 철도 분야에 있어서 개별 노선 사업에 대

하여 별도의 입법을 한 입법례는 없습니다. 제정안과 같이 개별 사업을 위한 특별법이 제정되는 경우 향후 위와 같이 유사한 개별 노선 사업에 대한 법 제정 요구 및 예비타당성조사 면제 요구가 증가할 수도 있을 것으로 보입니다.

참고로 2023년 12월 현재 우리 국토위에 계류 중인 법률안으로서 개별 철도사업 추진을 위한 법률안 또는 예타 면제에 대한 특례를 담고 있는 법률안은 제정안 외에 수원 군 공항 이전법, 진철 1호선 등 도심 지상철도 지하화법, 동남권순환 광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안이 있음을 말씀드립니다.

다만 달빛고속철도 건설사업은 영호남 화합의 상징성을 가지며 동서지역 철도망의 구축을 위한 사업이라는 특징이 있습니다. 이러한 점들을 종합적으로 검토하여 제정안의 입법 필요성에 대한 심사가 이루어질 필요가 있을 것입니다.

그리고 제정안에 대한 공청회 실시 필요성도 고려할 수 있으며 만약 공청회를 생략하고 입법에 반영하는 경우 위원회 의결이 필요함을 참고로 말씀드립니다.

다음은 12쪽입니다.

제정안의 주요 결정사항으로서 달빛고속철도라는 제명의 사용 여부, 철도 유형(고속철도·일반철도) 및 사업규모(복선·단선)를 제정안에 명시할지 여부, 국가철도망 구축계획과 달빛고속철도 건설에 관한 기본계획과의 관계 그리고 예비타당성조사 면제 규정 여부 등에 대한 선결 논의가 필요합니다.

각각에 대해서 간단히 보고드리고 집중 논의하실 수 있도록 종합 요약 보고드리겠습니다.

13쪽입니다.

먼저 1번, 제명입니다.

달빛이라는 노선명의 사용 여부 결정이 필요합니다.

제정안은 달빛고속철도라는 용어를 사용하고 있습니다. 그러나 국토부 철도 노선 및 역의 명칭 관리지침에 따르면 노선명은 제정하는 데에 있어서 노선의 기점과 종점의 지명 중 첫 글자 또는 첫 두 글자를 사용하여 노선명을 정하도록 규정하고 있으며 이것이 현재 노선명을 정할 때 기본 원칙입니다.

다음은 14쪽입니다.

동 철도를 고속철도로 명시할지 여부입니다.

제정안에서는 달빛고속철도라는 용어를 사용하여

철도의 종류를 고속철도로 명시하고 있는데 4차 국가철도망 구축계획에서는 동 사업이 일반철도 사업으로서 광주-대구 일반철도 사업이라는 노선 명으로 명시된 바가 있습니다.

15쪽입니다.

2번 목적 및 정의, 달빛고속철도 건설의 기본 방향 관련입니다.

15쪽 오른쪽 중간의 2번, 철도 유형(고속철도·일반철도) 및 사업규모(복선·단선)를 제정안에 명시할지의 여부 검토입니다.

철도건설법에 따르면 철도 유형을 운행 시속에 따라 고속철도와 일반철도로 구별하고 있는데 고속철도는 시속 200km 이상으로 주행하는 철도를 의미합니다.

16쪽입니다.

철도사업법에 따르면 실질적으로 시속 300km 이상의 속도로 운행할 수 있는 노선이 철도건설법에 따른 고속철도가 되고 있습니다. 따라서 제정안에서 고속철도를 명시함에 있어 철도건설법이나 철도사업법과 상충되는 점은 없는지에 대한 검토가 필요할 것으로 보입니다.

그리고 철도 유형 및 사업규모에 따라 동 사업에 따른 사업비 차이도 큰 것으로 보입니다.

18쪽입니다.

기재부는 동 제정안에 대해 기본적으로 반대 입장이며 이에 대해 기재부와 국토부는 철도 종류의 경우 고속철도를 철도로 수정할 필요가 있으며 즉 일반철도로 하자는 것이고, 두 번째로 향후 기술적 검토 과정에서 단선 또는 복선 여부를 결정함이 바람직하므로 제정안의 복선화라는 문구는 삭제하는 것이 필요하다는 입장입니다.

20쪽입니다.

참고로 철도유형 및 사업규모에 따른 사업비를 간단히 말씀드리면 21년 수립된 제4차 국가철도망 구축계획에 따르면 동 사업은 4조 5100억 원 대였습니다. 이는 19년 기준으로 산출한 사업비입니다. 만약 이를 일반철도 단선으로 하면 6조 원이 필요하고 일반철도 복선으로 하면 8조 7000억이 필요하며 고속철도 복선으로 하면 11조 3000억 정도가 필요한 상황입니다.

21쪽입니다.

이에 대해 광주시와 대구광역시는 달빛고속철도 특별법 제정 촉구 건의문을 11월 27일에 제출한 바가 있는데 주된 요지는 고속철도가 아닌 고속화 일반철도로 수정하여 처리하되, 즉 일반철

도는 가능하다는 이야기입니다. 단선이 아닌 복선으로 하고 연내 특별법 제정을 완료해 주실 것을 건의한 바가 있습니다.

다음은 22쪽입니다.

다른 계획과의 관계입니다.

좌측, 제정안 6조에 따르면 이 법에 따른 달빛고속철도 건설에 관한 계획은 다른 법률에 따른 계획에 우선한다. 다만 다음 각 호에 해당하는 계획에 대하여는 그러하지 아니하다라면서 국토종합계획과 국가기간교통망계획을 제정안은 제시하고 있습니다.

이에 대해 검토의견은 철도 분야 법정 계획의 위계적 질서를 고려할 필요가 있습니다.

달빛고속철도 건설 기본계획 및 실시계획보다 우선하는 법정 계획으로서 철도건설법 4조에 따른 국가철도망 구축계획이 추가되는 것을 검토할 필요가 있을 것으로 보입니다.

다음은 23쪽입니다.

이러한 수정의견에 대해 국토부와 대구 및 광주는 기본적으로 찬성 입장입니다.

다음은 24쪽 4번, 예비타당성조사 실시에 관한 특례 관련입니다.

제정안은 제7조에서 달빛고속철도 건설사업 및 제12조에 따른 주변지역개발사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 국가재정법에도 불구하고 예타를 면제할 수 있도록 규정하고 있습니다.

25쪽입니다.

이에 대한 검토사항으로 향후 유사 입법 수요가 증가할 가능성을 고려할 수 있습니다. 현재 철도 SOC 건설 분야에 있어 개별 노선 사업에 대하여 별도의 입법을 통해 예타 면제를 규정한 입법례는 없는데 제정안 통과 시 향후 위와 같이 유사한 개별 노선 사업에 대한 법 제정 요구가 증가할 여지가 있음을 고려할 필요가 있습니다. 이는 조금 전에 보고드린 바와 같고, 그러한 유사 법안에 대해서는 명시해 두었습니다.

다음 3번으로서 특히 주변지역개발사업에 대한 예타 면제는 보다 신중한 검토가 필요합니다. 제정안에서는 달빛고속철도 건설사업뿐만 아니라 주변지역개발사업에 대해서도 예타 실시에 관한 특례를 두고 있습니다. 다만 주변지역개발사업의 경우 그 내용이 다소 모호하여 역세권 개발사업으로 이를 대체할 필요성이 있을 것으로 보입니다. 이는 후술하겠습니다.

26쪽입니다.

아울러 사업 내용, 규모 및 그 절차가 사전에 규정되지 않은 다소 모호한 유형의 주변지역개발 사업에 대해 포괄적으로 예타 면제를 하는 것에는 신중할 필요가 있다는 것입니다.

기재부와 국토부는 예타 면제에 기본적으로 반대하는 입장이고 대구와 광주는 주변지역개발사업에 대한 예타 면제 근거를 제정안에서 삭제하는 것은 동의하며 다만 달빛철도 건설사업에 대한 예타 면제 근거는 유지할 필요가 있다는 입장입니다.

이상의 주요 결정사항을 주요 대비표로 간략히 다시 한번 정리하여 말씀드리겠습니다.

30쪽입니다.

주요 결정 필요사항입니다.

이 부분을 먼저 결정해 주셔야 뒷부분이 논의가 될 수 있기 때문에 보고를 드립니다.

이상 보고드렸습니다만 요약해서 말씀드리면 결정사항으로 먼저 제명 검토로서 고속철도나 일반철도나, 달빛 용어를 사용하는 것이냐 아니면 현행 광주광역시와 대구광역시 간의 철도라고 하여 현재의 기준을 따르느냐는 것입니다.

먼저 제정안은 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안입니다. 이에 대해서 일반철도로 가정한다면 달빛철도 건설을 위한 특별법안으로 바꿀 수 있을 것 같습니다. 즉 '고속'자를 빼는 것입니다.

이에 대해 2안으로서 현행 명칭의 일반적인 기준에 따라서 '달빛철도'라는 용어를 쓰지 않고 광주광역시와 대구광역시 간의 철도 건설을 위한 특별법안으로 하는 것입니다. 이는 기보고드렸듯이 철도 노선 및 역의 명칭 관리지침에 따라 행정구역 명칭을 사용하고 기점·종점 지명을 서쪽에서 동쪽으로, 즉 광주에서 대구 순으로 배열하는 경우의 제명입니다.

다만 2안의 경우는 제명을 '광주광역시와 대구광역시 간의'라고 제명을 하되 세부내용에서 이하 이 법에서 달빛철도라 약칭하는 절충도 가능할 것으로 보입니다. 이는 뒤에서 곧 다시 설명드리겠습니다.

32쪽입니다.

방금 말씀드린 제명은 이 법의 정의 조항과 연계됩니다. 그래서 조금 반복되지만 다시 한번 말씀드리겠습니다.

정의 사항에서 일반철도를 명시할 것인가 안할 것인가, 달빛 약칭을 사용할 것인가 사용하지

않을 것인가의 결정이 필요합니다.

제정안 제2조(정의) 1호에 따르면 달빛고속철도란 대구와 광주를 잇기 위해 건설되는 철도건설법 제2조제2호에 따른 고속철도라고 하고 있습니다. 만약 이를 일반철도라 한다면 앞부분은 동일하게 하되 '철도건설법 제2조제4호에 따른 일반철도를 말한다'라고 할 수가 있습니다. 왜냐하면 철도건설법상 제2조제2호는 고속철도에 대한 사항을 제2조제4호는 일반철도에 대한 사항을 정리하고 있기 때문입니다.

이에 대해 2안에서는 말씀드린 것처럼 달빛철도라는 용어를 사용하지 않는 것입니다. 그렇게 한다면 철도란 제2조제4호에 따른 일반철도라고 하고 이하 광주·대구 철도라 약칭하는 방법입니다.

이에 대해 3안은 제명 자체를 광주와 대구광역시 간의 철도라고 하고 대신 이 법에서만 달빛철도라고 명시하는 방안입니다. 안이 좀 복잡합니다, 여러 가지 경우의 수가 존재해서. 그래서 3안에 따르면 광주광역시와 대구광역시 간의 철도란 광주와 대구광역시를 잇기 위해 건설되는 철도건설법 제2조제4호에 따른 일반철도, 이하 달빛철도라 한다는 것입니다. 즉 이 3안은 공식명칭은 광주광역시와 대구광역시 간의 철도로 하지만 이 법에서 달빛철도라는 약칭을 주는 안입니다.

이 명칭과 정의 부분이 고속철도라 하느냐 안하느냐, 명칭을 어떻게 하느냐 하는 부분에 있어서 경우의 수가 복잡해서 다소 복잡하게 말씀을 드렸습니다.

다음은 33쪽입니다.

이를 간단히 주요 조문을 통해서 주요 결정사항을 대여섯 개만 보고를 드리겠습니다.

일단 제정안은 고속철도를 가정하고 있습니다. 수정의견은 논의의 편의성을 위해 일반철도로 가정하고 말씀드리겠습니다. 만약 위원님께서 다시 제정안대로 고속철도라 하신다면 수정의견에다가 '고속'자를 넣으면 되기 때문입니다.

이상의 상황을 더 간단히 정리해 말씀드리면 1조(목적)에서 제정안은 국토의 균형발전, 영호남 산업벨트 조성 및 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 하고 있는데 수정의견은 이 중에서 영호남 산업벨트 조성은 빼는 것도 어떨까 제안을 한번 드려 봅니다. 영호남의 산업벨트 조성과 국가경쟁력 강화, 철도 건설의 연관성은 다소 적은 측면이 있을 수도 있기 때문입니다.

다음, 2조(정의)에서 달빛고속철도라 할지 달빛철도라 할지, 철도건설법 제2조제2호에 따른 고속철도라 할지 제2조제4호에 따른 일반철도라 할지 등에 대한 결정을 하실 수가 있을 것 같습니다.

다음은 35쪽입니다.

3조(기본방향)을 보면 제정안은 1호에서 영호남 간 여객·물류의 확장과 향후 미래 수요를 반영한 복선화 및 첨단화를 추진한다고 되어 있습니다. 제정안에서 복선화라는 문구는 딱 여기에서 나옵니다. 그리하여 이러한 복선화 문구를 그대로 두실지 아니면 단선화로 하실지 정하실 수 있고 혹은 복선화와 단선화를 정하지 않고 일단 여기에서 복선화 문구를 빼고 추후 사업 과정에서 정할 수 있도록 하는 방법이 있을 수 있을 것 같습니다.

다음은 체계 자구로서 ‘철도 관리’를 ‘철도시설 관리’로 수정해 보았습니다.

다음은 6조(다른 계획과의 관계)인데 기보고드린 바와 같이 제정안은 이 법에 우선한 계획으로 국토종합계획과 국가기간교통망계획만 하고 있는데 수정의견으로서 철도건설법에 따른 국가철도망 구축계획을 포함시켜 봤습니다. 왜냐하면 기보고드린 바와 같이 국가철도망 구축계획은 철도에서 가장 상위계획이기 때문입니다.

다만 참고로 말씀드리면 제4차 국가철도망 구축계획에 일반철도 단서는 반영돼 있습니다만 이는 개별적 사안이므로 수정의견처럼 철도계획을 우선한다고 해서 그 개별 사안이 반드시 이 철도에 적용되는 것은 아니기 때문에 기본계획에 우선하여 넣는다 하더라도 큰 문제는 없을 것으로 보입니다.

다음은 7조의 예타 면제 특례 부분인데 철도건설 사업 자체의 예타 면제에 대해서 조항을 반영하실지 말지와 특히 주변지역개발사업에서 예타를 할지 안 할지를 고려하실 수가 있을 것 같습니다.

이상, 복선화나 단선화나, 고속이나 아니나 명칭 부분은 저희가 후속 법을 논의하는 데 기본전제가 되기 때문에 그리고 또 가장 중요한 영역이기 때문에 그 부분만 집중 보고를 드렸습니다.

여기에 대해서 입법 방향성이나 그런 부분들을 정해 주신다면 세부 조문은 다시 보고드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관님, 정부 측 의견을 말

씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원께서 제시한 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 기재부 의견을 듣고 할까요, 정부 측 의견이니까?

(「아직까지 예타 면제 부분은 안 들어갔는데」 하는 위원 있음)

아직 안 들어갔어요?

○홍기원 위원 수정의견에 동의한다는 게 무슨 취지요요? 그러니까 법 제정에는 찬성하고 법을 제정할 경우에 전문위원이 설명한 그런 내용으로 수정해야 된다 그런 취지입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 33쪽에서 36쪽에 제시되어 있는 수정의견을 말씀드릴 겁니다.

○한준호 위원 저희가 의사결정할 부분들이 남아 있으니까……

○소위원장 최인호 그러면 잠시만요. 우선, 보자……

○전문위원 장지원 의사결정만 놓고 보셨을 때는 방금 보고드린, 즉 소위 자료 기준 30쪽부터 36쪽 사항을 결정해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님, 의사진행과 관련해서만 말씀해 주십시오.

왜냐하면 의사진행 효율화를 위해서, 저는 이것까지 하고 또 듣는 것보다는 정부 측 의견이 있으면 뒤에 조문 일일이 설명하기 전에 정부 측 의견을 먼저 듣고 그렇게 하는 것이 효율적인 것 같아서, 그래서 제가 기재부 의견을 먼저 물어볼까 한 겁니다.

그래서 동의해 주시면 기재부가, 누가 오셨지요? 그래서 기재부 의견을 먼저 듣고 참고해 가면서 이것까지 감안해서 판단해 보자는 취지니까, 기재부의 재정관리국장 김현곤 국장님 오셨지요?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 예.

○소위원장 최인호 일단 기재부가 오늘 출석해서, 의견을 말씀해 주십시오.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 위원장님, 발언 기회를 주셔서 감사드리고요.

저희가 며칠 간 여야 법안소위 위원님들 대부분은 다 찾아뵙고 설명드렸는데 저희 우려에 대해서 공감해 주셔서 감사드리고요. 다시 발언 기회를 주셔서 감사합니다.

지금 전문위원께서 보고해 주신 안들을 보면 대부분은 다 정리가 될 수 있을 것 같은데, 예타 면제 조항만 가지고는 이게 잘못하다가는 예타 면제 특별법이 될 소지가 다분히 있습니다.

그런데 아시는 것처럼 여기 전문위원 검토의견에도 있었지만 이 특정 지역의 특정 SOC에 대해서 특별법으로 예타 면제를 규정하게 되면 사실상 예타 제도가 형해화되고 무력화될 소지가 큼니다. 왜냐하면 다른 지역도 또 다른 시설도 틀림없이 이렇게 특별법을 통해서 예타 면제를 요구할 것이 분명하고요.

또 하나는 지금 이 달빛철도계획이 들어있는 제4차 국가철도망 구축계획에 44개의 사업이 들어있는데 그러면 나머지 43개 사업은 예타를 다 받고 이 사업만 예타를 안 받는 거냐, 형평성의 문제가 있습니다.

그리고 이렇게 큰 대규모의 SOC 사업이 예타 면제를 받는다면 소규모 SOC 사업은 또 어떻게 할 거냐 이 문제가 있습니다.

그리고 마지막으로 하나 더 말씀을 드리면 이 국가철도망 구축계획에 반영되어 있는 안은 일반 단선철도인데 특별법을 통해서 다른 내용의 사업을 예타 면제 시킨다면 나중에 국가종합계획에 들어있는 것들은 그 체계가 다 허물어지는 그런 문제가 있기 때문에 저희들은 이 예타 면제 조항을 신설하는 것에 대해서는 정말로 신중한 검토가 필요하다는 말씀드리고요.

마지막으로 하나만 더 말씀드리면 절차상으로도, 다 아시겠지만 국회법 58조에 의해서 공청회나 이런 폭넓은 의견 수렴이 필요한데 11월 15일 날 국토위 전체회의에 상정되고 나서 한 달도 지나지 않았는데 지금 이 법안소위에서 모든 걸 다 논의하고 오늘 이렇게 결정을 하시기에는 상당히…… 좀 더 시간이 더 필요하지 않나 이렇게 말씀드립니다.

○소위원장 **최인호** 하여튼 기재부 의견도 잘 들으셨을 겁니다.

그러면 위원님들 의견을 말씀해 주시기 바랍니다.

홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 이 법안이 국토의 균형발전이나 특히 영호남을 직결하는 철도 건설한다는 그런 취지에는 저도 크게 반대하지 않지만 일단 절차상으로도 그렇고 또 내용상으로도 그렇고 좀 우려되는 게 있습니다.

전문위원 설명에도 있지만 SOC 시설을 특별법으로 만들어서 한 게 가덕도신공항 특별법이 있고 또 그것을 받아 가지고 경북통합공항 특별법을 만들었는데 이번에는 철도를 특별법으로 만들겠다는 취지인 거잖아요.

그런데 저는 가덕도신공항 특별법에 대해서도 이 자리에서 몇 번 말씀드렸지만 그렇게 지난번에 대선 앞두고 정치적인 이유로 급하게 진행이 됐는데 그런 식으로 국가의 대형 국책사업이 추진되는 것에 대해서 법안을 심사했던 당사자로서 상당히 스스로 자괴감도 느낄 정도로 무리하다고 생각을 하고 있었거든요. 그런데 그게 통과되다 보니까 그다음에 경북 신공항 특별법도 불가피하게 통과됐고요.

그러니까 하나의 안 좋은 선례가 만들어지다 보니까 그 이후에 그게 선례가 돼서 계속적으로 그런 사업이 추진됐는데 이번에 또 철도마저 그렇게 하는 것에 대해서 상당히 우리가 신중해야 된다 하는 그런 게 하나가 있고.

또 하나는 제정법이잖아요. 제정법이면 당연히 깊이 있게 검토해야 되고 사전에 전문가들 의견도 듣는 공청회도 거쳐야 되는데 그런 절차 하나도 없이 이렇게 바로 우리가 심의하는 것은 너무 무리한 게 아니냐 하는 생각이 들고.

특히나 이게 단선으로 하더라도 예산이 한 5조 들고 또 복선으로 하면 한 10조 든다는데, 가덕도신공항 특별법도 그때 제 기억에 한 육칠조 드는 거로 기억이 되는데 그것 할 때도 사실 굉장히 무리한 과정이지만 또 공청회 다 거쳤거든요. 이것도 그것에 버금가는 정도의 국가 예산이 들어갈 수 있는 사업인데 공청회도 안 거치고 한다, 그것은 좀 문제가 있다고 생각하고.

또 여러 부처가 지금 개별 조문에 대해서 반대 의견을 내고 있잖아요. 그러니까 이런 점들을 고려해 봤을 때 이 자리에서 바로 이것을 심의하는 것은 굉장히 무리하다 또 부담이 크다 그런 생각이 듭니다.

○소위원장 **최인호** 박정하 위원님.

○**박정하 위원** 우선 국토부차관님, 이게 그러니까 국토부 주체로 사전타당성조사가 20년도에 끝났고 철도공단에서 사타가 또 착수가 돼 있고 4차 국가철도망구축계획 올라가서 앞으로 향후 계획이 있는 거고, 그런데 이걸 꼭 특별법으로 해야 되는 것에 대해서 어떻게 국토부가 동의를 하지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 기본적으로 4차 국가철도망계획에 반영이 되어 있어서 추진 필요성에는 공감한다는 차원이구요. 여기에 들어가 있는 예타 면제 규정에 대해서는 기재부 입장을 저희들은 같이 합니다.

○**박정하 위원** 아니, 기왕에 이렇게 계획이 돼 있어서 소위 말하는 트랙에 올라갔잖아요. 올라가면 그렇게 진행을 하면 되는 거지 꼭 이렇게 특별법을 만드는 것이 맞는 건지 잘 모르겠어서 여쭙는 거예요, 그게 어떻게 국토부 입장에서 동의가 되는 부분인지. 그런 점 하나 말씀드리고 싶고요.

○**박정하 위원** 두 번째는 예타까지 안 가더라도…… 88고속도로가 언제 됐어요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 개통이 아마 80년대 후반……

○**박정하 위원** 그 정도 됐지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**박정하 위원** 최근에 통행량 추이가 어때요? 제가 얼마 전에 어디 보도를 보니까 확장 공사가 이루어졌음에도 불구하고 통행량이 크게 늘지 않았다고 하더라고요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 저도 그렇게 알고 있습니다.

○**박정하 위원** 그런데 지금 200km 정도 되는 걸 또 여기다 철도를, 그것도 복선으로 하는 게 옳은가 싶은 생각이 듭니다. 그러니까 가덕도 신공항 같은 경우는 엑스포를 위해서 한다 치지만 이 건 왜 특별법을 통해서 이렇게 해야 되는 거지요?

○**강대식 위원** 동서 간에 화합을 위해서.

○**박정하 위원** 동서 간에 화합을 위해서 10조가 들어가야 되는 거예요? 우리끼리 화합하면 되지.

그래서 여쭙는 건데 지금 88고속도로도 확장을 했는데 통행량도 늘지도 않고, 과연 이렇게 하면 얼마나 많은 승객이 있는지 현재로서는 참 난감한, 10조씩 들어야 되는지 난감한데. 동서화합이라는 정치적 목적을 위해서 10조가 들어간다는 데 제가 선뜻 납득하기가 어려워서, 특별법상에 예타 면제하고 이러는 것은 나중 문제 같아요.

그러니까 조항상 이것 하나하나 조문 들어가고 예타를 면제해야 되느냐 마느냐 이것은 차후의 문제더라도 이걸 특별법으로 해서 동서 간에 고속철도를 만드는 거를, 기왕에 사업에 들어가서 진행 중인 것을 이렇게 당겨서 예타도 없애고 이렇게 진행되는 게 저는 양심상…… 제가 국회의

원 된 지 얼마 안 됐습니까는 헌법에 뭐 하면서 국회의원 선서했는데 이것과 맞는 건지 솔직히 잘 모르겠어서 여쭙는 겁니다.

저는 이거 다시 한번 고민을 해 봤으면, 그러니까 국토부 입장에서든 수정안에 대해서 동의하신다고 말씀하셨는데 저는 그것도 좀 지나치게 너무 긍정적으로 보시는 거 아닌가 싶은 생각이 들고요. 그래서 다시 한번 검토해 주십사 부탁을 드리고, 다른 위원님들은 어떻게 생각하실지 모르겠지만 저는 이게 좀 타당화가 있을 정도로 좀 의아한 법안이라고 생각이 듭니다.

○**한준호 위원** 이것 한 말씀만 드리고……

○**소위원장 최인호** 강대식 위원님이 먼저 손을 드셨습니다.

○**강대식 위원** 박정하 의원님도 공동발의했지 않습니까?

(웃음소리)

○**박정하 위원** 아니, 그거 했는데……

○**강대식 위원** 여기 지금 우리 소위에 있는 우리 모든 의원님들 전부 다 공동발의했지 않습니까?

○**한준호 위원** 그래서 말씀하시기 전에 제가 말씀드리고 싶은 게 그거예요. 이게 이백예순한 분이 공동발의를 한 법안이라 소위 내에서 개인의 의견을 가지고 이 법 자체를 부정하거나 이런 분야가 아니고 특히 발의자가 윤재옥 국민의힘 원내대표님께서 대표발의하신 거라, 그래서 저는 이 부분에 대해서 저희가 논의를 해야 되는 지점들에 대한 소위원회 위원으로서의 논의가 필요한 것이지, 이 자체를 가지고 가타부타를 결정할 사안은 아니다 이 말씀 하나 드리고.

또 기왕 말씀드리는데 달빛이라는 이 용어 자체가 갖는 함의가 상당히 크다고 봅니다. 여야 의원들 이백예순한 분이든 253개 지역구 포함해서 거의 대다수의 의원님들이 여기에 대해서 거의 합의를 했다고 생각을 해요, 이 취지에 대해서. 그래서 그 취지에는 이 달빛이라는 용어도 함께 포함이 되어 있다라고 생각을 하고, 그래서 이 달빛이라는 용어는 좀 살리는 게 어떤가라는 의견과 함께 이미 이백예순한 분의 공동발의가 있는 법안이기에 때문에 이 법안 자체에 대해서 소위에서 가타 여부보다는 저희가 심사를 해야 되는 항목 위주로 해서 빠르게 심사를 하는 게 맞지 않나라는 생각입니다.

○**강대식 위원** 한준호 위원님이 먼저 발언권 하

시려고 그래서 내가 양보를 했는데 동일한 입장인데, 여기 계신 의원님들도 전부 다 공동발의를 했고 이백예순한 분이 전부 다 공동발의를 한 상황이라고 또 지금 야당 원내대표께서도 뭐하려고 대구 가서 시장을 만났는지 모르겠어요. 대구시장을 만나 가지고 달빛철도에 대해서 적극 협조하겠다 이런 걸 지역 언론이라든지 모든 언론에다가 이렇게 막 떠들고 이래서 대구에 지역구를 둔 한 의원으로서 정말로 이 자리가 굉장히 좀 가시방석인 그런 경우인데.

내가 위원님들한테 이걸 꼭 통과시킵시다 뭐시다 이런 뜻으로 말씀드리는 것은 아니고 좀 전에 한준호 위원님 이야기한 것처럼 이게 동서화합 차원이라든지 아니면 지역균형발전이라든지 이런 부분, 물론 지금 인구가 자꾸 소멸돼 가고 과연 통과하는 그 지역에 인구가 유입돼 가지고 인구가 늘어날 것이냐 이런 문제로 생각한다 하면 지금 전국 어디를 가더라도 도로 하나 철도 하나 쉽사리 이렇게 예타를 통과해 가지고 건설을 할 수 있는 그런 곳이 수도권 외에는, 아마 지방으로 가면 갈수록 없지 않겠나 이런 차원에서 아마 예타 면제 조항을 넣어 놓은 것 같아요.

그래서 우리가 지금 4개 부문에서 내려오고 있는데 ‘달빛’ 하는 것은 어떤 식으로든 꼭 들어가야 되겠고, 전문위원이 이야기했지만 ‘고속’ 하는 것은 대구시와 광주시가 안 들어가도 좋다고 벌써 합의가 된 사항이지 않습니까? 일반 철도 넣을 필요도 없고 그냥 달빛철도로 가면 될 것 같고요.

그다음에 제일 문제가 복선이나 단선이나, 지금 다른 부처의 모든 이견 사안들은 대구와 광주가 다 받겠다고 그런 상황입니다. 딱 지금 문제가 쟁점이 되는 게 뭔가 하면 예타 면제 부분하고 복선 문제 부분 여기에 딱 걸려 있는 거예요.

이 부분을 가지고 좀 심도 있게, 오늘 올라왔으니까 끝까지 우리가 조항을 한번 보고 그에 대해서 우리가 정부 부처하고 이견 되는 부분은 머리를 맞대서 앞으로 어떻게 가면 좋겠다 하는 것도 상의를 한번 해 보고 좋은 걸 찾아 가는 방향으로 해야지. 무조건 기재부에서 예타 안 돼 그러면 예타 통과돼야 되는 모든 법안은 기재부가 반대해 버리면 법안은 아무것도 여기 소위에 올라오지도 못하겠네. 그것은 아니지 않습니까, 우리가 일단은.

그런 상황으로 봤을 때 큰 의미의 어떤, 이게

정무적인 어떤 차원도 나는 있다고 봐요, 처음부터. 그러니까 그런 사항들도 우리가 고려하면서 한번 논의를 해 봤으면 하는 그런 마음입니다.

**○정동만 위원** 위원장님, 이게 사업이 워낙 크고 이렇게 하다 보니까, 오늘 처음 올라와서 우리가 여기서 결론을 낸다는 게 참 힘든 것 같습니다. 그래서 사업의 타당성이나 효과를 저희들 공부를 더 하고 또 더 분석하고 합의점을 찾아가고 심도 있게 검토를 한 번 더 하면 좋지 않겠나 그렇게 생각합니다.

오늘 기재부에 질문만 하고, 오늘 시간이 많이 없지 않습니까?

**○소위원장 최인호** 예, 일단 알겠습니다.

민홍철 위원님.

**○민홍철 위원** 기재부 국장님, 아까 기재부에서는 여러 가지 논리로 예타 문제와 SOC 사업 관련된 말씀을 해 주셨는데 저도 그 부분에 대해서 반론할 수 있는 게 많습니다. 지금 국토균형발전이 헌법상에 나와 있고요. 수도권 일극체제를 극복하기 위해서 역대 정부가 엄청난 노력을 해 왔습니다. 그래서 저는 이제는 추풍령 이북과 이남으로 나누어야 된다 그렇게 생각해요.

그리고 예타 문제도 이제는 우리나라가, 세계 몇 개국이 이걸 지금 시행하고 있습니까? 도입한 지 한 이십몇 년 됐지요?

**○기획재정부재정관리국장 김현곤** 예.

**○민홍철 위원** 이제는 예타 문제를 전향적으로 개선해야 된다 저는 그렇게 봅니다. 그래서 비수도권에 대한 SOC 사업 이것은 예타 제도를 어떤 형식으로든지 개선해서 예타를 적용하지 않도록 해야 된다. 왜? 국가가 간선을 깔아 줘야 된다는 겁니다. 간선을 깔아 줘야 지방이 발전이 되고요. 그 역세권 개발이야 당연히 지역에 맡겨야지요. 간선을 깔아 주지 않으면 누가 깎니까? 그런 측면에서 예타 문제는 이제는 근본적인 개선 작업을 해 줘야 된다.

수도권을 한번 보십시오.

GTX 노선 A, B, C, D 막 깔잖아요. 당연히 예타의 구성 요소가 인구 요소가 가장 높기 때문에 경제성이 나올 수밖에 없어요. 지방소멸을 해소하기 위해서, 지금 예타 제도를 두고 있는데 오히려 가중시키고 있지 않습니까? 인구 소멸하는데 예타가 무슨 필요합니까? 그래서 그 부분에 대해서 제도 개선을 요구하고요. 그래서 이 부분에서는 예타는 반드시 면제가 돼야 된다고 생각하고.

아까 예외가 없다? 예외 많습니다. 지금 한번 보십시오. 이미 무너졌어요. 가덕 신공항, 대구 신공항 그다음에 인천공항 예타 안 했지요. 인천 국제공항 했습니까? 이미 예타 면제 제도는 특별법에 의해서 무너졌고요. 앞으로 한번 보십시오. 광주공항 그다음에 수원공항 예타 면제 요구할 거 아닙니까? 아까 공항 부분이기 때문에 한정된다고 말씀을 해 주셨는데 대규모 SOC 사업 아니에요? 그렇지 않습니까? 이미 무너졌고요.

그다음에 또 하나 예외가 무너졌어요. 대구통합공항 한번 보십시오. 기부대양여 국유재산법 의한 원칙이 무너져 버렸습니다. 그렇지 않습니까? 기부대양여에서 모자란 비용을 국가, 내가 그때 통과시킬 때 수없이 반대했어요. 왜? 국방 예산 손을 댈까 봐 국방부도 반대했잖아요. 그런데 기재부가 뭐라고 했습니까? 이것은 통과시켜야 된다, 기재부가 앞장선 거예요. 그래 가지고 그 예외 조항을 뒀잖아요. 이제 어떻게 합니까? 대구공항 건설할 때 그 비용이 모자랄 때 기재부가 그 예외 조항을 적용해서 국가 예산을 지원해 줄 문이 열려 버린 겁니다. 그렇지 않습니까?

그래서 이제는 이 대규모 SOC 사업에 대해서 추풍령 이남은 지방소멸을 방지하기 위한 특별대책을 세워 줘야 된다, 그런 차원에서 예타 제도를 전향적으로 개선을 해 줘야 된다고 봅니다. 이것 국정과제에도 들어가 있지 않습니까? 작년에 양당 대선후보가 약속했지 않습니까? 그러면 4차 철도망 계획에 들어가 있다 하더라도 앞당겨서 할 수 있는 특별법을 마련해 줘야지요.

그리고 복선화, 제가 대안을 제시했어요. 당장 복선화가 되면 비용이 4조 5000억에서 한 8조 정도 2배로 늘어나니까 처음에 단선으로 건설하되 복선화할 수 있도록 부지를 먼저 매입하는 방법이 없느냐. 복선 계획을 세우되 단선 계획을 연차적으로 2단계로 하자는 거지요. 1단계는 단선을 하고 부지를 먼저 매입해 주면 되지 않느냐 그런 제안을 했었어요, 국장님께. 그래서 여러 가지를 전향적으로 얘기를 해 달라 그런 말씀을 좀 드립니다.

어떻게 생각하십니까?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 우선은 위원님께서 지금까지 예타 면제된 건을 말씀을 주시고 그다음에 추풍령 이남 쪽은 지역균형발전, 국토균형발전 차원에서 예타 면제가 필요하다고 말씀 주셨는데 아시는 것처럼 가덕도 신공항하고

대구경북통합공항은 굉장히 예외적인 거였습니다. 제가 일일이 설명을 안 드려도 다 아실 거고요.

다만 저희가 예타 제도를 19년도에 개편하면서 수도권과 비수도권을 구분했습니다. 그래서 비수도권은 지역균형발전 가점이 있습니다. 그리고 또 하나는 비수도권의 예타 사업, 제가 정확하게 수치는 말씀드리기가 어렵지만 비수도권의 예타 사업들 통과율이 더 높습니다, 지금. 그렇기 때문에 예타 제도가 완전히 지역균형발전을 막고 있거나 그다음에 비수도권은 전부 대규모 SOC 사업들이 통과가 안 되고 건설할 수 없다는 것은 사실……

○민홍철 위원 아니, 그 말씀을 드린 게 아니라 비수도권에 대한 가중치가 있다는 건 저도 알아요. 그 부분에 대해서도 대폭 상향을 해 줘야 된다 이 말씀을 드리는 겁니다. 그래서 아까 가덕공항과 대구공항이 극히 예외적이라고 했는데 그것은, 완전히 그것도 예외잖아요.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 위원님, 그때 제가 담당은 아니었지만 그때도 저희 기재부는 상임위에서 강하게 반대를 했었고요. 그런데 상임위에서 통과를 시키신 거고요.

그다음에 지금 위원님 말씀 주신 것처럼 예타 제도가 문제가 있어서 지역균형발전이나 이런 데 조금 더 기여를 할 수 있겠다 그러면, 저희가 예타 제도를 지금 제도개선 방안을 고민하고 있습니다. 그렇다고 해서 이 법에서 예타 면제 조항을 바로 넣어 가지고 통과시키는 것하고는 좀 다른 문제기 때문에 저희가 위원님께서 말씀 주셨던 예타 제도에 대해서는 지금 저희들도 내부적으로 어떻게 개선할 거고 그리고 특히 비수도권에 대해서 어떻게 할지 검토를 하고 있습니다.

그런데 그것과 달리 이 법에 의해서 예타 면제 조항을 넣어서 이 법을 처리하는 것하고는 별개의 문제다라는 말씀을 드리고요.

○민홍철 위원 그것은 기재부 의견이고요. 기재부 의견이고, 정무적인 판단과 솔직히 여러 가지 정치적인 판단 또 국정과제 또 동서 화합, 지방균형발전 여러 가지 가치가 묻어 있는 겁니다. 20년 이상을 지금 계속하고 있는 거고요. 그래서 이름 자체를 달빛철도라고 하지 않습니까? 원래는 빛달철도라고 해야 되겠지요, 서쪽에서 동쪽으로 해야 되는데. 그래서 이것은 그런 어떤 가치 개념으로 봐 달라는 거예요, 제가. 기재부에서

도 어떻게 하면 이것을 성사시킬 것인가 하는 그런 차원에서 긍정적으로 얘기를 좀 해 달라 그런 취지로 제가 말씀을 드리는 겁니다.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 예, 위원님 아까 말씀 주신 것처럼 여야 후보들께서 공약을 하셨고, 국정과제에는 사실은 복선이다 그다음에 고속이다 이런 개념은 없습니다.

○민홍철 위원 그러니까 그것은 구체적인 방법이 되는 거고요.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 그래서 지금 원래 국토부가 갖고 있는, 저희들은 지금 위원님께서 지적하셨던 그런 면들을 국토부가 종합적으로 고려해서 국가철도망 구축계획에 넣었다고 생각합니다. 그게 여러 전문가들과 지역의 의견을 다 수렴해서 넣었을 테니까요. 거기에 원래 일반 단선으로 들어 있지 않습니까? 그러면 일반 단선을 하게 되면, 아시는 것처럼 철도가 지나가는 도시들이 굉장히 낙후도가 심한 지역이고 이래서 만약에 예타를 거치게 되면 결과를 장담할 수는 없지만 경제적 타당성을 확보할 수 있는 가능성이 좀 있고요.

그다음에 또 하나는 그렇게 급하다면 이런 사업들에 대해서는 신속예타라는 제도가 있습니다. 예타 면제를 하고 그다음에 사업계획 적정성 검토를 하는 기간이나 신속예타를 하는 기간이나 비슷합니다.

○민홍철 위원 알겠습니다. 충분히 기재부 의견을 들었으니까요 됐습니다.

○강대식 위원 국장님, 다시 하나 물을게요.

공항 부분에 있어 가지고는 극히 지극히 예외적이다 이랬는데 철도에 있어서도 예외가 있었지 않습니까? 중부내륙철도라든지 진주에서 남부내륙철도인가?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 그것은 19년도 1월에 국가 균형발전 프로젝트해 가지고 각 지역마다 2개의 큰 SOC 사업들을 했었습니다.

○강대식 위원 그것도 극히 예외적인 이례적인 거지. 공항도 극히 예외적인 거지. 달빛철도 이것도 극히 예외적인 걸로 이렇게 한다고 하면 굳이 뭐……

○기획재정부재정관리국장 김현곤 위원님 말씀이 맞는데요……

○강대식 위원 국장님 말씀하시는 뜻은 내가 누구보다도 잘 알고는 있습니다. 있지만 이렇게 극히 예외적이고 앞으로 이런 유사한 사례들이 비

일비재하게 발생했을 때 국가 재정은 어떻게 하고 하는 것 담당 부서로서 지금 부담을 안 가질 수는 없다고 하는 그 부분은 저도 이해는 합니다 마는, 이 부분이 조금 전에도 말씀드렸다고 지방이고 또 동서 화합이라는 큰 틀의 차원 그다음에 대통령 공약사항 국정과제 모든 게 있다고 하면 기재부에서도 안 된다고 하는 그 차원에서 생각하지 말고 어떤 방법을 찾아서 어떻게 하면 약간 조금조금씩 돌아가는 방법이 없을까 이 정도로는 생각해 내 가지고 이렇게 광주시키고 대구시키고 관계 관련자를 불러 가지고 현 사정을 이야기해서 이 조항 문구에 들어가는 것을 좀 완화를 시킨다든지 좀 우회해 나가든지 이래야지 거의 다 받았는데 지금 딱 2개가, 지금 복선이나 단선이나 이 부분도 충분히 관련 부처 대구시키고 광주시키고 불러서 이렇게 논의하면 풀릴 수 있는 어떤 그런 길도 생길 거고 예타 부분 이것도 이런이런 식으로 한번 해 보지도 않고 무조건 예타는 안 돼 복선은 안 돼 이렇게 하나까 지금 양시장은 시민들한테 약속은 다 해 놓고 진퇴양난인 거예요.

이걸 어떻게 막다른, 우리가 뭘 붙을 때는 뭐라도 보고 붙여라 이랬는데 지금 딱 막아 가지고, 제일 중요한 것 2개 딱 가지고 이것은 무조건 안 돼라고 이렇게 이야기해 버리면 지금 양시장은 갈 데가 없는 거예요. 이런 부분에 있어 가지고 어떤 식으로든 생각을 달리 좀 하셔야 될 것 같습니다.

○소위원장 최인호 의사진행 계속하겠습니다. 대신에 이제 좀 요약해서 전달해 주시기 바랍니다.

김수홍 위원님 말씀해 주십시오.

○김수홍 위원 저도 한 말씀 드리겠는데요. 저는 우리나라가 지금 국정 운영하고 정책 결정 과정에 있어서 패러다임에 대전환이 있어야 된다고 봅니다. 이 상태로 기재부나 또 정부 부처에 의해서, 예비타당성조사 그것에 따른 재정 소요 또 금액 결정 이런 게 기재부 중심의 어떤 생산성이나 경제성 중심으로 국정을 운영해 온 게 지방소멸을 자초한 겁니다, 수도권 일극 체제를 만들고. 그게 지금 우리나라 국정 운영의 성적표예요.

그런데 만약에 아까 말씀드린 동서화합, 지방소멸, 균형발전 이 3개를 응어리져서 달빛철도를 만들자 이렇게 위원님들이 주장하고 정치권이 주장하면 기재부는 예타 제도 있는데 그것 하시지요,

그게 말이 되는 얘기입니까? 여기 와서 기재부가 그런 이야기를 한다는 거예요?

그러면 저는 이럴 것 같습니다. 국정을 운영하는 사람이라면 달빛철도를 만들면 그 철도만 가지고 안 되기 때문에 지역별로 그 연결된 장소에 거기에 따른 산업특구를 만들어 주고 관광특구를 만들어 주고 물류특구를 만들고 교육특구를 만들면서 예타가 충분히 나오도록 도와주어야 그게 전 국민의 호응 속에서 철도가 건설이 되면 이런 이런 경제적 효과도 있고 지역적 균형발전에도 기여하는데, 기재부의 입장에서는 예타가 면제되면 그 철도 내는 것만 딱 하고 말 겁니다. 그러면 어떻게 지역의 균형발전, 지방소멸 이런 것에 대응하는 철도의 역할이 있겠습니까? 아무것도 없지.

그러면 기재부라면 다른 경제정책국이나 다른 데하고 협의해서 대구-광주 간 달빛철도를 만들면 명칭이나 이런 것 가지고 따지지 말고 이 11조나 10조나 들어가는 예산을 균형발전이나 지역의 소멸에 대응하면서 전체적으로 지역 GRDP나 국가의 GDP를 높이는 방향으로 특별법에 더 보완을 해 달라 이런 얘기를 내야 되는데 와서 엉뚱한 얘기를 하는 거예요, 지금. 그렇게 해 가지고 뭐가 되겠습니까?

그리고 나중에 가서 이렇게 얘기할 겁니다. 아무것도 보완 장치를 안 하고, 해 봤더니 경제성도 안 나오고 하루에 운행되는 철도의 횟수도 적기 때문에 문제가 있다 지적하면서 자기들의 정당성만 내세우려고 얘기할 겁니다. 그래 가지고 국정이 운영이 되겠습니까? 저는 말도 안 된다고 보고 저거 꼭 하려면 제가 얘기한 여러 가지 특구를 여기에 조합을 시키세요.

○소위원장 최인호 박정하 위원님 말씀해 주십시오.

○박정하 위원 앞서 얘기 나온 것처럼 19년도에 극히 예외적인 경우의 예타 면제 사업들이 왜 이렇게 무더기로 쏟아졌는지에 대해서는 모르겠습니다. 그렇지만 지금 제가 얼핏 알고 있는 것만 해도 그로 인해서 지금 국가 채무가 1000조고 간접채무까지 하면 2000조가 넘는다는 거예요. 기재부가 이것 좀 정신 차리고 제대로 안 된다고 얘기를 하고 원칙을 세워야지 그때 무너졌다, 지금 또 이렇게 위원님들 말씀하시는 거에 휘청거리서는 저는 안 된다고 생각을 해요.

저는 잘 모르겠어요. 아까 제가 88고속도로 좀

여쭙었는데 과연 이게 얼마나 지역균형발전 그다음에 통행량에 도움이 되는지 잘 모르겠습니다. 그래서 이게 명칭도 그렇고 단선이나 복선이나 이전에 우리가 더 무너지기 전에, 더 망가지고 망들기 전에, 아니 사타도 하고 있는데 예타 받으면 되잖아요. 특별법 제가 아까 아니라고 말씀은 드렸지만 특별법 해 가지고 통과시켜야 된다고 치면 예타 과정 거치면 되지 모든 걸 다 이렇게 사업별마다 다 예타 면제하자고 그러면 그다음에는 뭘로 우리 국가 재정은 지킬 거예요? 저는 위원님들 말씀 다 이해는 하고 그 취지도 공감은 합니다만 아무리 아무리 생각해도 납득이 되지가 않아요.

○정동만 위원 위원장님, 정회 좀 해서 저희들끼리 의논하고 그렇게 했으면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 아니, 정회를 하기 전에 오늘 이 사항에 대해서 결론을 내고 정회를 하는 게 좋겠는데요.

○정동만 위원 무슨 결론을 냅니까?

○소위원장 최인호 계속 심사하든지 아니면 어떻게 하든지.

그래서 지금 위원장으로서 정부의 의견도 듣고 또 위원님들 의견도 오랫동안 들었습니다, 근 1시간 가까이 했는데.

어떻습니까? 지금 여야 의원님들 발의 숫자도 상당히 많고 그런 사항입니다. 그렇지만 우리가 오늘 이렇게 심의의 평가를 쭉 해 보면, 과거 가덕신공항이나 TK 신공항 추진할 때 보면 적어도 정부 측에서는 동의를 하거나 추진 의사를 가지고 특별법, 특히 예타 면제라든지 접근을 해 왔는데 오늘은 그런 면에서 보면 정부 측의 입장이 상당히 완강한 반대 입장이다 하는 측면에서는 질적으로 아주 다른 환경에서 심의를 한다 이렇게 판단이 됩니다.

물론 위원님들의 의견도 실제 심사를 해 보니 지금 찬성이 그렇게 압도적이지도 않은 상황인 것 같기도 하고 그래서 정회를 하고 또 하는 것 보다는 이런 상황에서는 어떻게 처리를 해 나갈지, 위원장로서는 오늘은 제정법의 첫 심의인데 정부 측도 상당히 완강한 반대 입장에다가 위원님들의 입장도 좀 갈리기 때문에 앞으로 계속 심사를 하는 것이 옳지 않겠나 그런 판단입니다. 마는 위원님들 의견이 어떠십니까?

민 위원님.

○민홍철 위원 제정법이고 또 여러 가지 쟁점이

있을 수가 있습니다. 그러면 이것을 제정법으로서 공청회를 한번 알차게 할 수 있는 길을 열어주는 것도 좋은 것 같습니다. 그래야 동서 관련된 전문가들이 와서 얘기 좀 하고요. 정부 측 의견도 듣고 그런 절차를 좀 거치는 것도 하나의 방법인 것 같습니다.

○소위원장 최인호 공청회, 알겠습니다. 공청회 부분은 이후에 위원장과도 상의를 하고 어느 단위에서 할 것인지 또 위원님들의 의견을 좀 다양하게 수렴하면서 그렇게 정해 나가도록 하겠습니다.

또 의견 없으십니까?

한준호 위원님.

○한준호 위원 지금 이 상태에서 계속 심사를 할지 아닐지 결정을 하는 것보다 이것은 오늘 계속 심사로 일단 두고 뒤에, 다른 심사를 끝낸 뒤에 다시 한번 의견을 받아 봤으면 좋겠고요.

○소위원장 최인호 오늘 다 하자?

○한준호 위원 예.

저는 두 가지 면에서 부담스러운 거예요. 하나는 공동발의자로서 당시에 전체적인 여야의 합의가 어느 정도 있었던 사안인데 이것을 소위에서 탈락하고 저희가 결정하기가 좀 부담스러운 면이 하나 있고.

두 번째는 쟁점이 되고 있는 달빛이라는 이름을 제외하고 고속으로 가냐, 복선으로 가냐, 예타를 면제하나 이 세 가지 사안인데 이 부분에 대해서는 아마 각 당의 입장들이 있을 것 같은데 각 당의 입장을 소위 측으로 한번 입장 정리를 해 볼 필요가 있다 생각을 합니다.

그래서 그것을 좀 받아서 늦게라도 다시 한번 심사를 하시는 게 어떤가 싶습니다.

○소위원장 최인호 그런 부분을 민 위원님이 공청회로 진행하자 했는데.

○민홍철 위원 그래서 아까 한준호 위원님이 말씀하신 그런 여러 가지 요소들을 녹아 내기 위해서 공청회를 해서, 공청회 할 때는 여러 가지 의견들이 나오지 않겠습니까? 그러면 그것을 받아서 우리 소위에서 의견을 정리해서 안을 만들든지 그렇게 하자 그런 절차를 제시하는 겁니다.

○강대식 위원 이게 몇 페이지가 안 남았으니까 전부 다 한번은……

○민홍철 위원 쟁점은 아까 그 딱 두 가지예요.

○강대식 위원 아니, 그것도 두 가지만 빼놓고는 거의 합의가 이루어진 상황이니까 오늘 올라

온 김에 남은 것은……

○소위원장 최인호 그 부분이 안 된 상황에서 추가로 다 듣는다는 게 그리 실용적이지는 않을 것 같은데요. 기본적인 게 합의가 안 되면 추가로 다 듣는다 한들……

○강대식 위원 아니, 그래도 다음에 논의할 때도 우리가 시간이 덜 걸린다는 거지요, 내 말은.

○소위원장 최인호 일단 그 의견은 참고하고요. 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 저도 민홍철 위원님이나 김수홍 위원님이 말씀하신 균형발전의 그런 취지에 따라서 예타 제도가 변경되고 이럴 필요성에 대해서는 강력하게 공감을 합니다. 그렇지만 우리들이 중요한 SOC 사업을 선거 앞두고 특별법 형식으로 우리들이 너무 빠른 시간 내에 추진하게 되면 안 그래도 지금까지 수많은 적자 공항들이 많은 비판을 받고 있는데 특히 우리 교통법안소위에서 자꾸 그런 법안 심의하게 되는 어려운 처지에 놓여 있는데, 그래서 너무 서두르지 말고 민홍철 위원님께서 얘기하신 대로 일단은 공청회 해서 전문가들이 어떤 의견을 내는지 한번 들어 보고 그 이후에 후속 조치를 어떻게 할지를 좀 방향을 잡아 가는 게 좋을 것 같습니다. 그것도 안 정해져 있는데 여기서 조문 심사하거나 주요 이슈에 대해서 심사하는 것 자체가 좀 무리한 것 같습니다.

○소위원장 최인호 계속 심사 의견이시다, 그렇지요?

○홍기원 위원 예.

○소위원장 최인호 하여튼 쟁점 부분을 더 이상 좁히기는 힘들 것 같은데, 오늘 상황에서는. 그렇지요?

그러면 의사일정 제14항 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

지금은 심사가 진행 중입니다만 잠시 정회했다가 오후 4시 50분에 속개해서 심사를 계속하도록 하겠습니다.

위원님들 꼭 참석해 주시기 바랍니다.

그러면 정회를 선포합니다.

(16시31분 회의중지)

(16시55분 계속개회)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.  
계속하여 법률안을 심사하도록 하겠습니다.

**15. 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안**(김경협 의원 대표발의)(의안번호 2114313)

**16. 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안**(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2124687)

**17. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안**(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2125376)

**18. 전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안**(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2125444)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제15항부터 제18항까지 철도 지하화 관련 특별법안, 이상 4건을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 철도 법안심사 소위자료를 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차입니다.

크게 개요, 총론, 세부 내용 그다음에 역세권 개발법과 철도 건설법 준용사항 등입니다. 양이 많은 관계로 크게 한 세 번에 걸쳐 보고드리도록 하겠습니다.

먼저 1쪽입니다.

1번, 철도 지하화를 위한 제정안들의 제안 배경 및 취지 관련입니다.

지상철도는 도시 생성 초기에는 도시성장의 중요한 발전축 역할을 수행하였습니다. 그러나 현재는 도시생활권을 단절하고 토지이용 효율을 저해하며 생활환경에 악영향을 초래하는 원인도 된다는 지적이 있어 왔습니다. 지상철도로 인해 단절된 도심지역의 사진은 1페이지 보시는 바와 같습니다.

이에 철도 지하화 사업이 대안으로 제기되고 있으나 현행법상 철도 지하화 사업을 추진하기 위해서는 막대한 사업비 부담 및 비용 조달 문제로 난항을 겪고 있는 실정입니다. 예컨대 경인선 지하화 사업의 사례를 보면 지난 2008년부터 관련 지자체의 지하화 검토 요청을 시작으로 2013년 경인선 구간 5개 지자체장의 경인선 지하화 공동추진을 위한 업무협약서 체결 등 여러 노력이 있었으나 비용 및 경제성 문제 등으로 인해 지금까지 추진되지 못하고 있는 상황입니다.

5쪽입니다.

철도 지하화 사업을 위한 막대한 사업비를 조

달하는 방안은 5쪽 그림에서 보는 바와 같이 크게 두 가지 방안이 있습니다.

먼저 국가재정을 투입하는 방안입니다.

현행 철도 건설법상 원인자 부담 원칙으로 이안의 경우 지자체의 부담이 막중할 수 있습니다. 국가재정 투입 시 예타 통과가 필요하나 철도 지하화 사업은 기존 철도가 지상에서 지하로 이동하는 것으로 신규 교통수요 등의 편익이 크게 발생하지 않아 B/C값 충족이 어렵습니다. 참고로 이인영 안은, 오늘 논의하실 총 4개 안 중의 하나가 이인영 의원안입니다. 이 안의 주요 내용 중 하나는 예타 특례 조항을 두는 것입니다.

다음으로 철도 지하화 사업과 상부부지 개발사업의 통합개발 근거를 마련하는 방안입니다.

사업시행자가 철도 지하화 사업을 통해 발생하는 상부부지의 개발사업을 통합하여 실시할 수 있도록 함으로써 상부부지 개발사업의 이익을 철도 지하화 사업에 사용할 수 있도록 하는 것입니다. 이는 기본적으로 김경협·허종식·권영세 의원안의 기본 골자입니다. 오늘 보신 안입니다. 따라서 이 안들은 주요 내용으로서 통합개발사업 근거를 마련하고 있고, 국유재산 출자, 채권 발행 등의 조항을 두고 있습니다.

다음, 6쪽입니다.

제정안들의 내용 및 검토사항입니다. 총괄적 의견입니다.

김경협 의원안, 허종식 의원안, 권영세 의원안은 앞서 설명한 철도 지하화와 상부부지 개발을 통합하여 하나의 사업으로 보고 상부부지 개발이익과 철도 지하화 사업을 연계할 수 있는 근거를 마련하고 있습니다. 이에 반해 이인영 의원안은 예타조사 실시 특례를 두어 국가재정 투입이 가능하도록 하려는 것으로 이해됩니다.

6쪽 하단입니다.

따라서 철도 지하화 사업에 소요되는 비용을 상부부지를 통합적으로 개발하여 발생한 개발이익으로 충당하고 사업 추진의 경제성을 제고할 수 있는 근거 규정 마련을 위해서는 김경협 의원안, 허종식 의원안, 권영세 의원안을 우선 고려할 수 있습니다.

다음, 7쪽입니다.

한편 철도를 지하화하고자 하는 지역은 대도시권 도심 내에서 현재 운영 중인 철도노선이 대부분입니다. 따라서 철도 지하화 건설사업이 완공된 이후에야 지상의 철도노선의 운영을 중지하고

행정재산의 용도폐지 및 처분절차 등이 진행될 수 있을 것으로 보입니다. 따라서 사업시행자가 사업 초기자금을 조달한 후 상부부지 통합개발을 통한 투자금 회수까지 상당한 시간이 지체되는 문제 등이 발생할 우려가 있습니다.

김경협·허중식 의원안은 현재 국유재산으로 운영 중인 철도를 선제적으로 출자하기 위한 근거 규정이 부족하여 지하화 사업을 위한 자본금 확충, 출자 부지를 바탕으로 한 금융조달 등도 곤란하여 재원의 선투입에 다소 어려움이 존재할 것으로 예상됩니다. 이에 권영세 의원안은 이러한 점을 해소하기 위하여 국유재산인 철도부지를 지하화 사업 이전에 사업시행자에게 선제적으로 출자하여 토지매입 비용을 절감하고 채권조달 여력을 보장하는 효과와 사업시행자가 비용을 선투입하기 위한 채권발행 근거도 마련하고자 하는 것입니다.

각 4개 안의 세부적인 내용은 8쪽을 참고하시기 바랍니다.

다음은 9쪽입니다.

이에 권영세 의원안을 기준으로 철도 지하화 특별법안의 기본구조를 간략히 말씀드리겠습니다.

9쪽 그림에서 보시는 바와 같이 권영세 안의 기본구조를 보시면 철도 지하화 통합개발의 정의를 신설하고 이에 따라 국토부가 철도 지하화 통합개발 종합계획을 수립하고 시·도지사가 철도 지하화 통합개발 기본계획을 수립하며 지자체가 사업시행자를 지정하는 체계입니다.

재원조달의 원칙은 지하화 사업 비용은 철도부지 개발사업의 수익을 활용하는 것을 원칙으로 하고 국유재산의 활용과 철도지하화통합개발채권의 발행을 할 수 있습니다. 그 외에 특례 및 부담금 등의 감면과 기반시설 등의 인센티브제도도 마련하고 있습니다.

일단 이상 네 가지 법안에 대해서 개략적으로 말씀드렸습니다. 이 법의 제정 필요성에 대해서 인정하신다면 세부 조문은 다시 보고드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 차관님, 이 법안 제정이 필요합니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 필요하다고 봅니다.

○강대식 위원 필요하다고 봅니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 부산이나 대도시의 도심을 보면, 구로구도 마찬가지로 개발의 필요성은 있다고 봅니다. 그리고 지난번에 우리가 홍콩의 MTR 거기를 한번 가 본 적이 있는데 MTR이 개발하는 방식, 그러니까 철도공단과 민간, 민관합동 통합개발 방식, 철도부지와 그 역세권의 일정한 반경을 가지고 통합개발해서 이익을 바로 투자하는 그런 방식이 오히려 재정을 투입하지 않고도 할 수 있는 방식이 아닌가

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 법체계는 그러한 것을 지향하고 있습니다.

○민홍철 위원 지금 현재 개정안이 그런 체계지요? 그래서 지하화라고 하지만 현재 아마 철도 자체를, 물론 기술적으로 지하화할 수 있지만 현재 있는 상태로 그 위에다가, 동대구역 개발 방식이 있잖아요. 동대구역도 원래 지상에 철도가 있었는데 위에다가 덮개 씌워서 그 위를 개발했거든요. 결국은 그런 개발 방식이 되지 않을까, 왜냐하면 철도 자체를 운행해야 되기 때문에 아마 그래야 될 것 같아요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 권영세 의원 법안에서 지향하는 바는 일단 먼저 대심도로 현행 철도노선을 지하로 하고요.

○민홍철 위원 아, 밑에 먼저 뚫고?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다. 그리고 위의 상부는 완전히 단절된 구간을 서로 연결시켜서 통합개발하려고 하는 겁니다.

○민홍철 위원 그러니까 그렇게 개발하든 어떤 재정이 안 들어가면서 국가철도공단에게 이 권한을 주면 철도공단과 민간 건설업체하고 같이 민관이 참여하는 일종의 컨소시엄이 구성되는 거지요, 역세권 개발 방식으로 해서. 그렇게 하면 재정이 투입 안 돼도 할 수 있는 방법이 아닌가.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런 형태로 이 법을 설계하면……

○국토교통부제2차관 백원국 지금 권영세 법안이

그렇게 돼 있고요.

○**민홍철 위원** 그래서 그것을 하면 되지 않겠느냐 저는 그런 의견을 제시합니다.

○**소위원장 최인호** 다른 위원님들 말씀해 주십시오.

이게 지금 아무래도 대도시권이 주로 해당되겠지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 법이 통과되면, 전국에서 동시다발로 다 안 될 것이고 수익성도 좀 나면서 새로운 사업 방식에 맞는 우선순위가 좀 있을 수 있는데 대체로 어떻습니까? 서울이 좀 많고 또 지방에는 어떤 데가 유력해집니까, 이리 되면?

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님도 잘 아시다시피 경부선이 관통되고 있는 대전, 도심 구간입니다. 그리고 대구 부산 그리고 광주도 고려가 될 수가 있다고 보고요. 수도권 같은 경우에는 서울역에서 군포 당정 또 경인선 구간 이런 쪽을 보고 있습니다. 즉 경인선 부분에 대해서는 오래 전부터 하려고 했습니다만 아까 전문위원께서 보고드린 대로 재원 문제에 한계가 있어서 사업이 진행되지 못했습니다.

○**소위원장 최인호** 또 다른 위원님들 의견 있으십니까?

대체로 동의를 하시는데……

○**강대식 위원** 한 가지만 물어보겠습니다.

이게 국가철도잖아요. 도시철도는 어떻게 돼요? 그것은 반대지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 도시철도요?

○**강대식 위원** 예.

○**국토교통부제2차관 백원국** 도시철도는 지금 여기 포함이 되지 않았고요. 그것은 일단 지자체 영역이기 때문에……

○**강대식 위원** 지자체?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**강대식 위원** 그러면 예를 들어 가지고 도시철도를 지하화하겠다고 이리 이야기하면 그것은 전부 다 지자체가 감당을 해야 됩니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 지금 이 개정안에서는 도시철도는 대상으로 하지 않았고요. 그 부분에 대해서는 또 별도의 논의가 필요할 것으로 생각합니다.

○**소위원장 최인호** 대체로 여기까지는 동의를 하시고요.

전문위원, 그러면 추가로 세세하게 축조심의를

해야 되네요.

보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 15쪽입니다.

안도 많고 조문이 복잡한 관계로 조문은 1번부터 10번 11번 20번 이런 식으로 보고드리도록 하겠습니다.

먼저 1번 제명부터 10번까지 보고드리고 위원님들께서 논의하실 수 있도록 하겠습니다.

15쪽 1번, 제명입니다.

총 4개의 제정안들의 제명은 박스에서 보시는 바와 같습니다.

검토의견은 김정협·이인영 의원안은 각각 ‘대도시권 철도’ 및 ‘전철 1호선 등 도심 지상철도’라는 용어를 사용하고 있습니다. 현재 노후화된 철도로 인해 지하화 사업 수요가 발생하고 있는 지역이 대부분 대도시권 또는 도심의 철도라는 것을 감안한 것으로 보입니다.

다만 철도 지하화의 대상을 ‘대도시권’ 또는 ‘도심’으로 범위를 한정할지에 대해서는 논의가 필요할 것으로 보입니다. 이는 정의 조항에서 검토가 됩니다.

그리고 김정협 의원안과 권영세 의원안은 ‘통합개발’을 제명에도 명시하고 있는데 특별법을 제정하는 목적 중 하나가 원활한 재원 조달을 위해 철도지하화와 상부부지의 개발을 통합하여 시행할 수 있는 근거를 마련하는 것임을 감안할 때 제명에도 ‘통합개발’을 명시하는 것이 적절할 것으로 보입니다.

이에 일단 권영세 의원에 따른 제명으로 결정을 하시되 법안의 세부 조항 심사에 따라서 제명을 적절히 수정하는 것이 좋을 듯 합니다.

다음 17쪽입니다.

2번, 목적 관련입니다.

검토의견을 말씀드리면 제정안의 목적은 입법 정책적으로 결정할 필요성이 있으나 다음과 같은 점을 고려할 수 있을 것으로 보입니다.

제정안들의 목적이 철도의 지하화와 이로 인해 발생하는 상부부지의 개발을 통합적으로 시행하기 위한 것임을 감안할 때 허종식·권영세 의원안과 같이 철도의 지하화에 따라 확보된 철도부지라는 것을 명확히 하는 것이 적절할 것으로 보여집니다. 또한 철도부지 외에 역세권 등 철도 주변지역의 개발도 포함되는 것이 필요할 것으로 보임에 따라 권영세 의원안과 같이 하는 것이 좋을 듯 합니다.

18쪽입니다.

다만 각 안은 도시경쟁력을 포함하고 있습니다. 따라서 권영세 의원안을 바탕으로 하시되 권영세 의원안의 ‘지역발전’을 ‘도시경쟁력’으로 바꾸는 방안이 있을 수 있을 것 같습니다.

다음은 22쪽입니다.

3번, 정의. 가, 대도시권 관련입니다.

김경협 의원안, 허종식 의원안, 이인영 의원안은 기본적으로 철도 지하화의 대상을 대도시권으로 한정하고 있습니다. 아까 강대식 위원님께서 질의한 영역입니다, 사업의 범위. 이에 반해 권영세 의원안은 대상 지역을 한정하고 있지 않습니다.

23쪽입니다.

오른쪽의 검토의견을 말씀드리면 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법에 따른 대도시권에서는 특별시·광역시와 그 주변지역을 대도시권으로 규정하고 있는데 이 경우 강원도나 전라북도 등 광역시가 없는 지역은 해당 대도시권에 포함되지 않아 향후 노후 지상철도의 지하화 수요가 있을 경우에도 대상이 되지 않는 문제가 있을 수 있습니다. 따라서 철도지하화 사업의 대상을 명시적으로 한정하지 않은 권영세 안이 보다 적절할 수 있을 것으로 보입니다.

다음은 25쪽입니다.

3번, 정의. 나, 철도지하화 사업 관련입니다.

제정안들은 철도에 대해 ‘철도건설법 2조 1호에 따른 철도를 말한다’라고 공통적으로 정의하고 있습니다.

26쪽입니다.

그리고 ‘철도 지하화 사업’에 대한 정의와 관련하여 권영세 의원안은 4호에서 ‘철도지하화사업은 철도건설법에 따른 고속·일반철도 중 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업을 말한다’고 하여 다른 안들에 비해 구체화하고 있습니다.

26쪽 오른쪽입니다.

김경협·허종식·이인영 의원안은 철도 지하화 사업을 기존의 철도건설 사업과 유사하게 보고 있습니다. 이에 반해 권영세 의원안은 철도건설법에 따른 고속철도와 일반철도로 대상을 규정하고 철도 지하화 통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업으로 명확히 하고 있습니다. 따라서 상대적으로 보다 합리적인 것으로 이해됩니다.

27쪽입니다.

다만 하나 유의하실 사항은 권영세 의원안은 조금 전에 말씀드린 것처럼 ‘고속철도·일반철도’로 하고 있는데 철도건설법에 따르면 ‘고속철도란 열차가 주요 구간을 시속 200km 이상으로 주행하는 철도’이고 ‘일반철도란 고속철도와 도시철도를 제외한 철도를 말한다’고 했습니다. 한마디로 권영세 의원안에서는 철도 지하화의 대상을 도시철도를 제외한 국가철도로 한정하고 있는 것입니다. 이에 대해서 위원님들의 논의와 결정이 필요할 것으로 보입니다.

다음 29쪽입니다.

3번, 정의. 다, 철도폐선부지·철도부지 관련입니다.

김경협·허종식 의원안은 철도폐선부지를 규정하면서 철도 지하화 사업으로 사용이 중지된 지상의 철도부지를 말한다고 정의하고 있으며, 권영세 의원안은 철도부지를 규정하면서 철도시설이 위치한 부지와 유희부지를 말한다고 하고 있으며, 이인영 의원안은 철도부지 및 주변개발 사업을 철도 지하화 사업 이후 상부 철도부지를 포함한 그 주변을 개발하는 사업으로 묶어서 정의하고 있습니다.

검토의견을 말씀드리면 각 제정안에서 말하고자 하는 철도부지의 의미는 공통적으로 현재 운행 중인 도심 철도의 지상 구간을 말하는 것으로 이를 명확하게 하기 위해 김경협 의원안과 허종식 의원안은 ‘폐선’이라는 문구를 넣은 것으로 보입니다.

30쪽입니다.

그런데 철도폐선부지로 정의할 경우 철도부지의 현물 출자가 가능한 시기는 철도 지하화 사업이 완료되고 지상의 철도부지가 사용이 중지된 시점에서야 가능하여 선제적인 출자가 가능하지 않는 측면이 있습니다.

이에 반해 권영세 의원안은 철도 지하화 사업을 추진하는 시점에서부터 미리 상부의 철도부지를 출자할 수 있도록 특례를 신설하려는 것으로 이를 위하여 ‘폐선’이라는 용어를 쓰지 않은 것으로 보입니다. 따라서 특별법에 따라 상부 철도부지를 사용중지 전에도 선출자할 수 있도록 하기 위해서는 권영세 의원안과 같이 ‘철도부지’라는 용어가 적절할 것으로 보입니다.

다만 권영세 의원안은 ‘유희부지’라는 용어를 쓰고 있는데 이는 법률상 용어가 아니라 지침에서 정의하고 있는 개념의 의미입니다.

31쪽입니다.

또한 철도 유희부지 활용지침에 따른 철도 유희부지에는 철도폐선부지와 철도부지 중 철도 운영 이외의 용도로 사용하더라도 철도 운영 및 안전에 지장을 주지 않는 부지가 포함되어 있어 제정안에서 말하고자 하는 유희부지와 완전히 동일한 개념은 아닌 것으로 보입니다. 따라서 유희부지의 개념을 대통령령으로 정하는 유희부지를 말한다는 식으로 하는 등 법률과 그에 따른 시행령에서 정하도록 하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.

다음은 33쪽입니다.

3, 정의. 라, 통합개발사업, 철도부지개발사업, 철도부지 및 주변개발사업 관련입니다.

검토의견을 말씀드리면 철도 지하화 사업을 특별법으로 제정하는 목적 중 하나는 철도 지하화 사업과 상부부지 개발 사업을 통합적으로 시행할 수 있도록 근거를 마련하여 상부부지의 개발이익이 철도 지하화 사업으로 순환될 수 있도록 하고자 하려는 것입니다.

이인영 의원안은 통합개발사업에 대해 지하화 사업, 철도부지 및 주변개발사업 등을 통칭하는 사업이라고만 정의하고 있어 통합개발의 의미가 담겨 있지는 않은 것으로 보입니다. 그리고 김정협·허종식 의원안처럼 철도부지와 주변지역을 개발하기 위해 시행할 수 있는 사업을 택지개발사업과 도시개발사업으로 한정할 필요성도 적을 것으로 보입니다. 따라서 권영세 의원안과 같이 적용할 수 있는 근거 법률을 각 목으로 나열하는 방식으로 구체적으로 규정하는 것이 적절할 것으로 보입니다. 이러한 권영세 의원안은 34쪽의 5번 가·나·다목에 보시는 것과 같습니다.

다만 두 가지 말씀드리면 34쪽 권영세 의원안의 5, 라목에 ‘그 밖에 대통령령으로 정하는 사업’이라고 되어 있는데 이는 참고로 국토부에 따르면 3기 신도시 건설사업부터 택지개발촉진법을 적용하지 않는 추세로 법률에 근거 법률로 규정할 필요성이 낮은 것으로 보인다는 설명입니다. 현재는 주로 공공주택 특별법을 적용하고 있습니다. 또한 추후 상부개발 사업에 적합한 사업이 신설될 경우 대통령령으로 추가하겠다는 입장입니다. 즉 여기의 ‘대통령령으로 정하는 사업’의 의미는 34쪽 오른쪽 당구장 표시의 ‘참고로……’ 그 의미입니다.

또한 가목에서 권영세 의원안은 ‘공공주택 특

별법에 따른 공공주택사업, 도심 공공주택 복합사업’을 규정하고 있는데 이는 일부 수정이 필요합니다. 왜냐하면 공공주택 특별법 제2조제3호에 따르면 공공주택사업의 하나로 도심 공공주택 복합사업이 이미 규정되어 있어 이에 대한 별도의 표기는 불필요할 것으로 보입니다.

다음은 37쪽입니다.

4번, 국가와 지자체의 책무 부분입니다.

박스에 보시는 것처럼 허종식 의원안은 1항에서 ‘국가와 지자체는 필요한 시책을 수립·추진하여야 한다’ 하고 2항에서 ‘국가와 지자체는 행정적·재정적 지원 방안을 마련하고 재원을 확보하도록 노력하여야 된다’라고 하고 있고, 이인영 의원안은 1항에서 ‘국가와 지자체는 필요한 시책을 수립·추진하여야 한다’고 하면서 2항에서 ‘국가와 지자체는 행정적·재정적 지원 방안을 마련하고 재원을 확보하여야 한다’라고 되어 있습니다.

여기에 대해서는 신중 검토가 필요하다는 관점에서 의견을 말씀드리겠습니다.

국가·지자체 등의 책무 규정은 법률의 입법 목적을 보다 효과적으로 달성하기 위한 것입니다.

그런데 권영세 의원안은 후술하는 제4조에서 국토부장관이 철도지하화통합개발 종합계획을 수립·시행하도록 의무규정을 두고 있습니다. 따라서 허종식·이인영 의원안같이 이러한 내용들을 국가와 지자체의 책무로 규정할지에 대해서 검토가 필요할 것으로 보입니다. 특히 국가와 지자체에게 통합개발사업을 위한 행정적 지원 방안 외에도 재정적 지원 방안을 마련하고 이에 필요한 재원을 확보하도록 노력하라는 허종식 의원안과 또는 확보하여야 한다고 이인영 의원이 각각 정의하고 있는데 통합개발사업의 재정 지원의 주체에 관해서는 각 제정안에 따라 범위가 달라 제정안 3조에 반영하기 위해서는 범위가 다른 부분이 있습니다. 따라서 지자체와 국가의 이런 재정 영역의 부분을 정하기 위해서는 후술하는 비용 부담이나 재정 지원과 연계하여 논의할 필요도 있습니다. 이는 추후에 보고드리겠으며 98쪽에 있습니다.

이러한 국가와 지자체의 책무나 행정적·재정적 지원 방안과 관련하여 38쪽 하단에서 보시는 바와 같이 국토부는 정부와 지자체가 철도지하화 통합개발 사업을 추진하기 위해 수행해야 하는 내용을 권영세 의원안에서 법으로 구체적으로 명

시하였으므로 이 자료에서 보여지는 허종식·이인영 의원안과 같은 선언적 조항은 불필요할 것으로 보이며 철도지하화통합개발 사업을 위해서 국가가 별도의 재정지원을 하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 입장입니다.

다음은 39쪽입니다.

다른 법률과의 관계입니다.

제정안들은 통합개발에 적용되는 규제에 관한 특례에 관해서는 다른 법률의 규정에 우선 적용되도록 하면서 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따르도록 하고 있습니다.

검토의견을 말씀드리면 1번, 다른 법률에 우선하여 적용하는 부분입니다.

제정안들은 철도 지하화와 이를 위한 통합개발에 관한 특별법적 성격을 가지고 있으므로 이는 타당한 것으로 보입니다.

다음, 40쪽입니다.

2번, 철도부지개발 사업 시행을 관계 법률에 따르도록 하는 규정입니다.

권영세 의원안은 철도부지개발 사업의 시행에 관하여는 이 법에서 규정하지 아니한 사항에 대해서는 앞서 본 안 제2조제5호 각 목의 사업에 관하여 정하고 있는 관계 법률에 따르도록 하고 있습니다.

41쪽입니다.

다만 권영세 의원안 11조, 다음에 82쪽에서 설명드리겠습니다. 11조에서는 철도부지개발 사업의 추진에 관한 유사한 조항을 두고 있습니다. 즉 권영세 의원안 제3조 2항과 11조는 중복된 내용으로 권영세 의원안 3조 2항은 삭제하는 것이 필요할 것으로 보입니다.

다음으로 세 번째, 다른 법률 제·개정 시 이 법의 목적에 맞도록 하는 규정입니다.

권영세 의원안 제3조제3항에서는 국가가 철도 지하화통합개발과 관련이 있는 다른 법률을 제정 또는 개정하는 경우에는 이 법의 목적에 맞도록 하여야 한다는 의무규정을 두고 있습니다.

42쪽입니다.

그런데 동 법률과 관계가 되는 법률은 철도건설법, 도시개발법, 공공주택 특별법, 역세권 개발법 등이 존재하며 이 외에 현물 출자와 관련해서 국유재산법 등이 있습니다. 이처럼 관련 법률의 범위가 어디까지인지 모호한 측면이 있으며 현행 제정안은 다른 법률과의 관계에서 특별법 위치에

있기 때문에 이 법에 규정된 내용을 다른 법률에 우선하여 적용됨을 감안하면 다른 법률을 제·개정할 때마다 이 법의 목적에 맞출 것을 법률에서 의무화할 필요성은 없거나 적절하지 않은 것으로 보입니다.

다음은 44쪽입니다.

6번, 다른 계획과의 관계입니다.

허종식 의원안과 이인영 의원안은 이 법에 따른 철도 지하화 사업과 통합개발 사업에 관한 사업계획과 실시계획은 다른 법률에 따른 계획에 우선한다고 규정하면서 다만 국토종합계획, 국가 기간교통망계획은 그러하지 아니하다고 다른 계획과의 관계를 규정하고 있습니다. 반면 권영세 의원안은 철도지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립 시에는 국가철도망구축계획 등과 조화를 이루도록 수립하여야 한다고 규정하고 있습니다.

검토의견을 말씀드리면 권영세 의원안은 철도 건설법에 따른 국가철도망구축계획의 입법례에 따라 철도지하화 사업에 관한 종합계획이 44쪽에 보이는 각 계획과 조화되도록 하고 도시개발법의 입법례와 같이 광역도시계획, 도시·군계획, 도시·군기본계획과도 조화를 이루도록 수립하도록 하려는 것입니다. 이처럼 다양한 관련 법률과 조화를 이루도록 규정하는 것이 적절한 것으로 보입니다.

다음은 47쪽입니다.

예비타당성 조사 실시에 관한 특례입니다. 이인영 의원안 관련입니다.

앞서 보고드린 것과 같이 나머지 세 안과 달리 이인영 의원안은 기본적으로 국가재정을 투입하는 방향에서 마련된 안이기 때문에 예타 특례에 관한 조항이 있는 것입니다.

이인영 의원안은 철도 지하화 사업과 철도부지 및 주변 개발 사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 예타 면제를 할 수 있는 특례를 신설하는 것입니다. 다만 이는 앞서 논의와 똑같습니다만 달빛철도법과 관련해서 예타 면제 부분을 이 사업에 넣는 것은 신중한 검토가 필요할 것으로 보입니다. 상세한 설명은 생략하겠습니다.

다음, 50쪽입니다.

8번, 각 제정안별 사업 추진 절차 비교 및 검토입니다.

이상에서 설명드린 총괄적인 내용과 앞으로 설명할 내용에 대해서 전체적인 부분을 도식하고 요약한 것입니다.

일단 권영세 의원안을 중심으로 말씀드리면 권영세 의원안은 철도지하화통합개발 종합계획을 수립하도록 되어 있습니다. 이는 국토부장관이 하는 것입니다. 그에 따라 시·도지사가 철도지하화통합개발 기본계획을 수립하도록 되어 있습니다. 이에 따라 철도 지하화 사업과 철도부지개발 사업이 이루어집니다. 철도 지하화 사업은 철도건설법에 따라 절차가 진행되며 철도건설 사업별 실시계획 수립·승인, 인·허가 의제 등이 있습니다. 그리고 철도부지 개발 사업은 도시개발법, 역세권 개발법 등 관련 법률에 따라 절차가 진행되며 각 개별법에 따라 개발구역 지정, 개발계획·실시계획 수립 단계 등이 정해집니다. 이에 반해 김경협 의원안과 허종식 의원안은 통합개발구역 지정 제안부터 적용됩니다.

이 그림에서 보시는 것처럼 권영세 의원안의 음영 부분과 이인영 의원안의 음영 부분은 공통된 절차이고 진한 글씨, 까만 부분은 김경협·허종식 의원안과 공통 부분입니다. 즉 권영세 의원안은 3개의 안을 좀 더 종합하면서 구체화하고 있다고 보시면 됩니다. 예컨대 이인영 의원안은 철도 지하화 기본계획을 수립하는데 종합계획은 수립하지 않게 돼 있고 앞서 말씀드린 것처럼 이인영 의원안은 국가 재정을 투입하기 때문에 예타 면제를 하게 돼 있습니다.

이상 이런 큰 뼈대하에서 세부적인 내용을 설명드리도록 하겠습니다.

그 전에 먼저 52쪽입니다.

총괄적인 내용으로서 그림에서 보셨던 바와 같이 이러한 바탕으로 사업이 시행되는데 국토부에 따르면 당초 김경협 의원안, 허종식 의원안과 유사하게 통합개발구역에 대한 별도 구역 지정을 검토하였으나 철도 지하화 사업이 완료되기까지는 기존 철도가 운행 중이라 해당 부지의 구역지정 실효성이 없고 철도지하화통합개발의 대상이 되는 노선이 여러 지자체에 걸쳐 있는 경우에는, 예컨대 경인선입니다. 각 지자체별로 도시개발 사업 등에 대한 승인기준이 다를 수 있어 상부개발 사업을 구분하여 시행하는 것도 고려가 필요하다는 이유에서 권영세 의원안과 같이 각 개별법에 따라 구역지정 및 사업절차를 진행하는 것이 적절할 것이라는 것이 국토부의 설명입니다.

다음은 53쪽입니다.

9번, 철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수

립 및 변경입니다.

권영세 의원안 제4조는 국토부장관이 철도지하화통합개발의 효과적인 추진을 위하여 철도지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립·시행하도록 의무화하고 있으며 제5조는 이러한 종합계획에 포함되어야 하는 내용을 규정하고 있습니다. 이는 박스에서 보시는 바와 같습니다.

검토의견은 권영세 의원안은 종합계획의 수립권자를 국토부장관으로 하고 있는데 일부 지역만이 아닌 국가 전체적인 철도지하화통합개발 사업의 종합적인 계획을 세우는 것과 종합계획을 바탕으로 결정된 노선에서 국유재산인 철도의 출자가 이루어질 것을 감안한 것으로 보입니다. 유사 SOC건설 사업의 경우 철도와 도로는 각각 10년 단위의 종합계획을 수립하도록 되어 있는데 권영세 의원안은 몇 년 단위로 종합계획을 수립하여야 하는지에 대해서는 그 내용을 두고 있지 않습니다. 이는 노후 도심철도를 지하화하는 사업의 수요가 전국적으로 한정적인 것을 감안한 것으로 이해됩니다. 대신 권영세 의원안 제4항에서 5년마다 그 타당성을 검토하여 필요한 경우 종합계획을 변경할 수 있도록 하여 추가 수요 발생 시 종합계획 변경이 가능하도록 하고 있는 특징이 있습니다.

다음, 54쪽입니다.

또한 국토부장관은 종합계획을 수립하려는 경우 관계 중앙행정기관의 장 및 관계 시·도지사와 협의한 후 철도산업발전기본법에 따른 철도산업위원회의 심의를 거치도록 되어 있습니다. 이는 종합계획에 포함되도록 하고 있는 철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획, 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석, 철도지하화통합개발 사업의 범위, 소요재원 조달방안 등의 내용이 결론적으로는 현행 노후 도심철도 노선 중 어떤 노선을 지하화의 대상으로 선정할지를 결정하는 단계가 될 것이라는 점에서 국가철도망구축계획 수립시와 유사하게 철도산업위원회의 심의를 거치도록 하려는 것으로 이해됩니다.

다음, 57쪽입니다.

○강대식 위원 전문위원님, 이거 나중에 뒤에 가면 할 거 다 잊어 버리겠다, 좀 끊어 가지고 하도록 합시다.

○전문위원 장지원 예, 그러면 일단 여기까지 보고드리겠습니다.

○소위원장 최인호 주로 권영세 의원님의 의견

이 좀 많이 동의가 된다고 보고를 하셨는데 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전반적으로 전문위원 검토보고가 권영세 의원안을 중심으로 보자는 의견인 것 같고요. 그에 대해서 정부 측 의견은 동의를 합니다.

다만 하나 이견을 제시하자면 34페이지 권영세 의원안 중에 철도부지개발 사업의 각 목이 열거돼 있는데 라목이 대령으로 정하는 사업으로 굳이 정할 필요가 있느냐 이런 지적을 하세요. 이 부분에 대해서는 상부부지에 개발할 수 있는 사업의 다양성을 열어 두는 것이 좋겠다 그런 측면에서 예를 들면 우리 국토계획법상 지구단위계획 사업으로도 할 수가 있고 또 도시첨단산단도 들어갈 수 있고 도시첨단물류단지도 들어갈 수가 있기 때문에 그 각각의 개별 사업들을 대령에서 좀 정해 놓는 게 맞지 않을까 이런 생각이 듭니다. 그래서 라목도 같이 좀 살려 놓는 것이 좋겠다는 생각이 듭니다.

○전문위원 장지원 참고로 저희가 그걸 없애자는 것이 아니고, 오해의 소지가 있어서 말씀드립니다. 그렇기 때문에 제가 대통령령의 의미를 설명드렸고 그렇기 때문에 이 조항은 필요하다 말씀을 드렸는데 조금 혼선이 있었나 봅니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 두 분 의견이 같으신 거지요?

○전문위원 장지원 예, 맞습니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 이 법안은 반드시 필요하다, 저는 동의하고요. 다만 도시철도가 빠졌다는 데 대해서는 상당히 좀 보완을 해야 되지 않느냐. 왜냐하면 여기서는 일반 철도만 국철만 지금 대상으로 하고 있는데요. 광역시나 중소도시에도 지금 도시철도가 있는 곳이 21곳이나 있습니다. 도시철도도 벌써 도입된 지가 거의 20년 이상이 돼서, 특히 차량기지 노선이 있는 데 그런 데는 지하화할 필요가 있고요. 또 상부 공간을 개발해서 복합개발할 필요가 있다 그런 측면에서 도시철도도 해당될 수 있도록, 그리고 물론 시행 주체는 다르겠지요. 국가가 하고 지방 운영 주체가 해야 되겠지요. 그거는 개념이 다르니까 당연히 좀 넣어 줘야 될 것 같고요. 그래야 통합개발에 대한

활용을 할 수가 있다 그런 측면을 제가 먼저 말씀드리고.

또 하나는 가급적이면 재정이 안 들어가는 방향으로요. 물론 부지는 국유지지요. 국유지인데, 국가철도공단이 철도건설을 관리하고 있고요. 그다음에 도시철도 같은 경우에는 운영주체 지자체에서 하고 있는데, 그래서 부지를 통합개발 하는 개념으로 지금 하고 있는데요. 민간이 참여하도록 해서 민관 합동으로 해서 상부 개발 이익을 철도를 지하화하는 비용으로 쓰자 이거 아니겠습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 이 지하화라는 개념이 땅을 파서 지하화하는 경우도 있을 거고요. 현재 있는 철도를 그대로 상부를 덮어 가지고 그 위에 상부를 복합개발 하는 경우도 있을 거고, 그다음에 주변 아파트라든지 기타 필요한 반경 한 500m 내에는 개발 이익을 해서 전체를 나누어 분배한다든지 여러 가지 개념이 안 있겠습니까?

그래서 이 사업이 지속하고 또 가능하게 하려면 국가 재정이 가급적이면 안 들어가는 방향으로. 그래서 아까 예타 문제가, 만약 민관 합동으로 말하면 예타 문제가 문제가 안 된다고 봅니다. 적용을 할 수가 없지 않습니까? 그래서 이 법안 설계를 그런 형식으로 해 주면 기존의……

그리고 또 한 가지, 시범사업을 한번 할 필요가 있다. 국토부가 정책적으로 어느 한 시범단지를 지정을 해서, 민간 참여자들 철도공단하고 물론 코레일도 필요하겠지요. 해서, 이 사업을 한번 시행을 하면 이런 숙원 사업이 도심재개발 문제가 포함되지 않겠느냐. 그런 차원에서 도시철도도 여기에 반드시 좀 넣어 달라 이런 말씀을 드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 위원님 말씀에 상당 부분 공감합니다. 그런데 도시철도 부분을 여기에 포함시키는 방안이 있고 별도로 또 추진하는 방법이 있는데 아시다시피 지금 이 법은 국가가 시행하는 사업이거든요.

○민홍철 위원 그러면 재정이 들어갑니까?

○국토교통부제2차관 백원국 재정은 안 들어갑니다.

○민홍철 위원 안 들어가고, 국가가 주체가 되는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 어쨌든 철도 지하화는 그 철도가 다 국가 소유거든요. 물론

상부는 지자체가 그림을 그려서 추진할 부분입니다만 기본적으로 철도를 지하화하는 부분은 정부에서 할 수밖에 없고요. 아시다시피 도시철도는 주체가 지자체이지 않습니까? 그래서 일단 그런 주체가 갈린다는 부분이 있고요.

○민홍철 위원 그러면 국가 주도면 제가 말씀드린 개념하고 좀 다르네요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 홍콩의 MTR 개념하고는 다르네요.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 그러면 국가철도공단이 주관해서 민관, 민간을 모집해서 컨소시엄을 구성해서 통합개발하는 그런 형식이 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그런 형식을 펼칩니다.

○민홍철 위원 국가가 주도한다면서요?

○국토교통부제2차관 백원국 국가가 주도를 하더라도 어쨌든 사업시행자는……

○민홍철 위원 국가가 주도하되 사업 시행 주체는 철도공단과 민관이 이렇게?

○국토교통부제2차관 백원국 LH공사도 같이할 수 있고요.

○민홍철 위원 하여튼 재정이 들어갈 일은 없다?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 그러면 예타 면제는 제도가 적용이 안 된다?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 거기에 플러스 도시철도도 넣어달라 저는 그런 말씀을 드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 도시철도는 말씀드린 대로 필요성은 인정이 되고요. 다만 그 부분에 대해서는 별도의 사업 모델이 필요할 것 같습니다, 어떻게 할 것인지.

○민홍철 위원 그러면 도시철도법을 개정해야 되나요, 별도 법을 제정해야 되나요?

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분도 지금 도시철도법을 일부 개정할지 아니면 지상 부분을 지하화하는 부분에 대한 얘기가기 때문에 다시 별도의 법을 만들 것인지에 대한 것도 한번 고민이 필요한 것 같고요.

일단 이 부분을 보내 놓고 나서 그것도 후순위로, 다음 차순으로 한번 검토해 볼 필요가 있다고 보여집니다.

○민홍철 위원 그러니까 도시철도법도, 국철전철 같은 경우는 국가가 건설했지만 민투법에 의해서 건설된 도시철도가 또 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러니까 개념이 좀 다르잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 그럴 경우에 이 법이 선도법이 되면 도시철도법에 적용할 수 있는 법을 또 새로 하면 되겠네요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○민홍철 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 말씀해 주십시오.

○김수흥 위원 저도 하나 물어볼게요.

그러면 이것 국가 소유 철도면 지방의 중소도시 지하화하는 것도 포함이 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그것도 대상이 될 수 있습니다.

○김수흥 위원 대상이 될 수 있는데 현실적으로 지방은 어떤 게 많이 필요하면 지방은 철도 주변에 주차장이 난리예요. 그래 가지고 주차장이, 저희 익산역만 예를 들면 열댓 개가 지상 주차장입니다. 그래서 지역에서 요구하는 것은 철도 위에다가 복합환승센터를 만들어 주면 보기도 좋고 여러 가지 좋다고 하는데, 이것 지하화가 모든 것을 다 해결할 것 같지는 않은데요.

도시는, 수도권이나 이런 데는 그 부지를 활용해서 민간 자본을 유치하는 측면이 있지만 그렇게 하나만 보지 말고 지방의 중소도시는 기존에 있는 상태의 노선을 하면서 지상에다가 복합환승센터라든가, 용산역처럼 해 주잖아요? 그런 여건만 마련해 주면 이렇게 지하화 안 해도 훨씬 더, 미관이나 이런 것으로 봐서 괜찮을 수도 있는 데 한번 그것도 고려를 해 봐 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 지금 말씀하신 그 사업은 이외에 역세권 개발사업법이 있거든요.

○김수흥 위원 그런데 지금 그것으로 안 돼요. 안 됩니다. 복잡합니다. 지방에 가면 역 주변에 전부 다 주차장을 조금 조금 만들어 놔 가지고 버스하고 환승도 어렵습니다. 그것을 고치지 않고는, 한번 검토해 보세요.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 또 의견 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

아까 결정해 달라는 게 하나가 있었는데요.

○전문위원 장지원 그 부분은 앞에 국가의 재정 지원 이런 부분인데 그것은 다 정리하시고 추후에 제가 다시 정리해 드리겠습니다. 그게 조금 더 효율적일 것 같습니다.

○소위원장 최인호 예.

없으면 또 계속 보고해 주십시오.

○전문위원 장지원 그러면 일단 10번부터 15번까지 보고드리겠습니다.

57쪽입니다.

10번, 철도 지하화 통합개발 기본계획의 수립, 사업계획의 수립 등입니다.

검토의견을 바로 말씀드리면 제정안들은 지자체의 장 중에서 특별시장·광역시장·도지사를 주체로 두고 있습니다. 그런데 이 경우 강원특별자치도 및 전북특별자치도 등이 제외되는 것으로 보여집니다. 향후 이러한 도의 수요가 발생이 가능할 것임을 감안할 때 특별자치도지사도 제정안에 추가하는 것이 필요할 것으로 보입니다.

한편 권영세 의원안은 특별시장·광역시장·도지사를 수립권자로 약칭하고 있는데 시·도지사로 약칭하는 것이 혼선이 적을 것으로 보입니다. 따라서 이하에서는 기본적으로 수립권자는 시·도지사로 말하겠습니다.

다음 58쪽, 권영세 의원안을 보시면 기본계획을 수립하여야 한다 하며 둘 이상의 특별시·광역시·도의 행정구역에 걸치는 경우 수립권자간, 시·도지사입니다. 협의하여 기본계획을 하여야 된다고 되어 있습니다. 여기 부분에서 이러한 기본계획 수립만 있지 변경하는 부분은 빠져 있습니다. 따라서 여기에는 변경하는 경우에도 그러하다라는 내용이 추가될 필요가 있을 것 같습니다.

다음으로 하단에 보시면 2항 2호에 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 합니다. 이러한 기본계획은 앞서 말씀드린 것처럼 기본적으로는 시·도지사가 수립합니다. 그런데 2항 2호에 있는 철도 지하화 사업 기본계획은 시·도지사가 수립하는 기본계획에 포함됨에도 불구하고 국토부장관이 수립하도록 되어 있다는 부분을 유념하시기 바랍니다.

61쪽입니다.

61쪽은 방금 말씀드린 조항입니다. 권영세 의원안 기준으로 제2항제2호의 철도 지하화 사업

기본계획은 철도건설법을 준용하며 1항에도 불구하고 국토부장관이 수립한다고 되어 있습니다. 이것은 문구를 제가 다듬겠습니다, 매끄러운 문장이 아니기 때문이에요.

다만 결론적으로 중요한 내용은 종합계획은 국토부장관이 수립하고 그에 따른 기본계획은 시·도지사가 수립하는데 방금 말씀드린 철도지하화 사업 기본계획에 대해서는 시·도지사가 수립하는 기본계획에 포함되어 있음에도 불구하고 국토부장관이 수립한다는 것을 유념하시기 바랍니다.

그것에 대해 간단히 설명드리면 61쪽, 검토의견입니다.

권영세 의원안 6조 3항에서는 제2항에 따른 시·도지사가 수립하는 기본계획에 포함되어야 하는 사항 중 철도 지하화 사업 기본계획에 관해서는 수립권자인 시·도지사가 아니라 국토부장관이 수립토록 하고 있습니다. 철도 지하화 사업의 대상은 국가철도로 철도건설법에 따라 철도건설사업별 기본계획의 수립은 국토부장관이 하도록 되어 있는 점을 반영한 것으로 보입니다.

다음은 63쪽입니다.

11번, 기본계획 수립을 위한 의견청취, 주민 등의 의견 청취 관련입니다.

김경협·허종식 의원안은 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 하며 지방의회의 의견 청취를 거치도록 하고 있습니다. 권영세 의원안은 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 듣도록 하고 있습니다. 즉 지방의회의 의견을 듣느냐 안 듣느냐의 차이가 있습니다.

검토의견을 말씀드리면 주민 및 전문가 등 추후 사업 추진 시 큰 영향을 받게 될 관계자와 전문가의 의견 수립 절차를 의무적으로 거치도록 하였다는 점에서 바람직한 것으로 보이며 이는 도시개발법 등의 입법례와 유사합니다.

64쪽 하단입니다.

권영세 의원안 제6조제3항에서는 기본계획 중 철도 지하화 사업 기본계획은 국토부장관이 철도건설법을 준용하여 수립토록 하고 있습니다. 그런데 철도건설법에서는 주민 및 전문가 의견 청취 절차는 규정되어 있지 않은데 권영세 의원안 제7조에 따르면 주민 등의 의견 청취 절차를 거쳐야 하는 것으로 보이는 바 이를 명확하게 하기 위해 앞서 본 국토부장관이 수립하는 철도 지하화 기본계획은 주민 및 전문가 의견 청취 절차에서

제외하는 것이 적절할 것으로 보입니다.

즉 다시 말씀드리면 앞부분에서 시·도지사가 수립하는 기본계획 안임에도 불구하고 그 영역에는 철도 지하화 사업 기본계획이라는 국토부장관이 수립하는 계획이 들어 있습니다. 즉 다시 말씀드리면 시·도지사가 수립하는 기본계획은 주민의 의견을 당연히 들어야 합니다만 그 기본계획 안에 있는 국토부장관이 수립하는 철도 지하화 사업 기본계획에 대해서는 주민 의견을 듣는 것이 오히려 더 안 맞을 수 있기 때문에 이러한 내용을 반영하는 수정의견입니다.

65쪽입니다.

이에 따라 개정안을 수정한다면 제7조 예시에 보시는 바와 같이 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하는 경우 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 한다고 되어 있는데 괄호를 추가하여, 방금 말씀드린 사항입니다. 제6조제3항에 따라 국토부장관이 철도 지하화 사업 기본계획을 수립하거나 변경하는 경우는 제외한다라는 조항을 넣는 것입니다.

다음은 65쪽입니다.

참고로 지방의회 관련입니다. 앞서 잠깐 말씀드린 것처럼, 65쪽 오른쪽 상단입니다. 김경협 의원안, 허종식 의원안은 지방의회의 의견 청취 절차를 거치도록 하고 있는데 이는 2023년 8월 개정 이전에 역세권 개발법의 입법례를 참고한 것으로 보입니다.

그러나 금년 8월 개정을 통해 절차 간소화를 통한 신속한 사업 추진을 위하여 개발구역 지정 단계에서의 지방의회 의견 청취 절차는 역세권 개발법에서도 도시개발법의 입법례 등과 같이 삭제한 바가 있습니다. 그것에 따르면 제정안에 반영하실 때 김경협·허종식 의원안에 있는 지방의회 청취 절차는 삭제하는 것이 한 방법일 것 같습니다.

다음은 66쪽입니다.

12번, 기본계획의 확정·고시 등, 통합개발구역 지정의 고시 등입니다.

검토의견을 통해서 말씀드리면 권영세 의원안은 시·도지사가 기본계획을 수립하거나 변경할 시 관계 행정기관의 장과 협의를 거쳐 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 중앙도시계획위원회의 심의를 거치도록 하고 있습니다. 참고로 이러한 중앙도시계획위원회는 국토부에 두는 위원회입니다.

67쪽입니다.

보통 시·도지사의 권한에 속하는 사항에 대해서는 지방도시계획위원회인 시·도도시계획위원회를 거치게 하는 경우가 많습니다.

68쪽입니다.

다만 권영세 의원안의 경우 철도 지하화 사업이 실현되기 위해서는 상부 철도부지 개발사업에서 발생하는 개발이익에 대한 최대한 정확한 추산이 필요한 측면이 있습니다. 따라서 각 시·도에 설치되는 지방도시계획위원회가 아니라 국토부장관 산하의 중앙도시계획위원회의 심의를 거치도록 함으로써 개발이익이 실제보다 과다 계상되는 경우 등을 막기 위한 검증 장치를 둔 것으로 이해됩니다.

한편 김경협·허종식 의원안에서 규정하고 있는 통합개발구역 지정의 고시와 관련한 세부 내용은 권영세 의원안에서는 철도부지 개발을 위해 따르도록 되어 있는 도시개발법 등 개별 법률에 따라 절차를 진행할 것으로 보입니다.

다음은 70쪽, 13번입니다.

김경협·허종식 의원안은 통합개발 사업의 사업시행자로 국가 또는 지자체, 국가철도공단, 한국철도공사 및 이들이 출자하여 설립한 법인, 공공기관, 철도사업의 면허를 받은 자, 민간법인, 민간투자사업 시행자 등 다양한 대상을 지정할 수 있도록 하고 있습니다.

이에 반해 권영세 의원안은 국유재산을 출자받은 자로 철도 지하화 통합개발의 사업시행자로 한정하고 있습니다. 이인영 의원안은 철도 지하화사업의 시행자만 규정하고 있으며 국가, 지자체, 국가철도공단, 공공기관이 시행하는 것으로 규정하고 있습니다.

이에 대해 검토의견을 말씀드리면 입법정책적 결정이 필요하다는 관점에서 말씀드리겠습니다. 권영세 의원안은 후술하는 제14조제1항에서 국유재산인 철도부지를 출자할 수 있는 대상을 공공기관, 철도 지하화 통합개발 사업 재원의 효율적 조달을 위해 설립된 법인의 두 가지로 한정하고 있습니다. 이에 따라 사업시행자도 국유재산인 철도부지를 출자받은 자로 한정됩니다.

철도 지하화 사업에 투입하기 위한 재원을 운영 중인 국유재산인 지상 철도를 선출자받은 경우 사업시행자는 토지 매입을 위한 비용을 절감할 수 있으며 출자된 철도부지를 담보 등으로 삼아 재원을 조달할 수 있을 것으로 보입니다.

시·도지사가 지정한 사업시행자에게 출자를 하는 방안도 생각해 볼 수 있을 것이나 국유재산인 철도부지를 출자하는 것은 현행 국유재산법에 특례를 신설하는 것으로 국유재산의 소유권자인 국가가 출자 대상을 신중하게 선정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

박스에서 보시는 것처럼 국유재산인 철도부지 출자 절차는 기재부 협의, 국무회의, 대통령 재가, 공공기관의 경우 이사회 의결 및 소유권 이전, 사업시행자 지정 등을 통해 이루어집니다.

72쪽입니다.

도시철도법이나 주택법에서도 사업시행자를 다른 조문에서 승인을 받은 자로 지정하도록 하는 입법례는 존재합니다.

다음 77쪽입니다.

14번, 국유재산의 처분 등, 출자 등입니다.

검토의견을 말씀드리면 허종식 의원안은 철도 폐선부지를 출자할 수 있도록 하고 있으나 현재 운영 중인 철도가 폐선이 되는 시점은 철도 지하화 사업이 완공된 이후로 이를 통해 철도지하화 사업을 위한 선제적인 금융 조달은 어려울 것으로 예상됩니다.

다음으로 권영세 의원안은 14조에서 1항 국토부장관은 철도 지하화 사업의 원활한 추진을 지원하기 위해 국유재산인 철도부지를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다고 하고 있습니다. 그리하여 1호에서 공공기관의 운영에 관한 법률에 따른 공공기관, 2호 철도지하화통합개발사업 재원의 효율적 조달을 위해 설립된 법인으로 하고 있습니다.

다시 검토의견입니다. 방금 말씀드린 허종식 의원안의 철도폐선부지에 따른 문제점입니다. 권영세 의원안은 이러한 문제점을 해소하기 위해 현재 운영 중인 지상 철도부지를 철도 지하화 통합개발 사업 기본계획이 수립되고 사업시행자를 지정하기 전 단계에서 선출자가 가능하도록 하려는 것입니다. 또한 출자된 철도가 철도 지하화 사업이 완공되기 전에는 다른 용도로 쓰일 수 없도록 제한하는 규정과 철도 지하화 사업을 통해 조성된 철도시설의 국가 귀속 근거를 마련한 것으로 필요한 규정으로 이해됩니다.

다만 다음과 같은 점에서 검토가 필요할 것으로 보입니다. 78쪽입니다. 아까 조문을 보고 말씀드린 것처럼 권영세 의원안은 국유재산인 철도를 출자할 수 있는 대상으로 첫째 공공기관, 둘째

철도 지하화 통합개발 사업 재원의 효율적 조달을 위해 설립된 법인으로 규정하고 있습니다.

이 조항은 주체가 되게 중요한 부분이고 수정이 필요하기 때문에 좀 더 유의 깊게 말씀드리고 상세 설명 올리겠습니다. 그런데 국유재산법 제60조에 따르면 정부가 일반재산을 현물출자할 수 있는 범위는 기본적으로 정부출자기업체입니다. 여기서 정부출자기업체란 정부가 출자하였거나 출자할 기업체로서 국유재산법 시행령으로 정하는 기업체를 말합니다. 즉 권영세 의원의 제정안과 국유재산법 간에 체계가 좀 안 맞을 수도 있기 때문에 상세하게 말씀드리는 겁니다.

79쪽입니다.

국유재산법 시행령 별표에 포함된 정부출자기업체는 대부분 공공기관으로 권영세 의원안 제1호에서 공공기관을 규정하고 있는 것은 이를 염두에 둔 것으로 보여집니다.

그런데 제2호의 경우 현행 국유재산법에 따른 정부출자기업체는 해당되지 않을 수도 있는 것으로 보입니다. 제정안의, 권영세 의원안의 제2호의 문구로만 보면 민간을 포함한 모든 법인이 출자를 받을 수 있는 것으로 보일 수 있으므로 정부출자기업체를 대부분 공공기관으로 하고 있는 국유재산법의 취지를 감안하여 공공성을 확보할 수 있는 장치를 마련하는 것을 고려할 수 있을 것입니다.

또한 권영세 의원안 제2호는 철도 지하화 통합개발 사업 재원의 효율적 조달을 위해 설립을 목적으로 하고 있는데 이는 공공성이 확보되지 않고 있습니다. 따라서 철도 지하화 통합개발 사업을 원활히 추진하기 위해 설립된 법인 등으로 목적을 수정하는 것이 적절할 것으로 보입니다.

이에 대해서 기재부 의견을 말씀드리면, 81쪽 오른쪽 하단을 보시면 기재부는 현 국유재산법에 따라 철도부지와 같은 국유재산의 현물출자는 공공기관운영법에 따른 모든 공공기관이 아닌 국유재산법상 별도 규정 중인 정부출자기업체에만 출자가 가능하도록 규정하고 있다는 의견과, 또한 권영세 의원안 제2호의 법인의 경우 그 법인의 성격이 불분명한 상황으로 해당 법인이 현재 현물출자를 받을 수 있는 정부출자기업체 수준으로 공익적 역할을 수행하는지도 불확실하여 국유재산 현물출자에 대한 현 체계와 일치시킬 필요가 있다는 것입니다.

그리하여 다시 80쪽으로 오시겠습니다. 워낙

중요한 사항이라, 좀 복잡하게 말씀드려 죄송합니다, 이게 사항이 복잡해서. 그래서 다시 정리해서 말씀드리면, 이러한 국유재산의 처분에 관한 출자 주체를 정함에 있어서 한마디로 국유재산법과 연계시키면서 법인의 공공성을 확보하는 것이 필요합니다.

따라서 권영세 의원안에 대해서 80쪽 상단에 보시는 박스처럼 수정의견을 제시해 봤습니다. 권영세 의원안은 제14조(국유재산의 처분 등) 하여 ‘출자할 수 있다’ 하며 1호, 2호를 두고 있는데 이에 대한 수정의견을 통해서 ‘국유재산인 철도부지를 국유재산법에 따라 다음 각 호에 출자할 수 있다’ 하면서 ‘국유재산법에 따른’ 이 용어를 추가하였습니다. 1호, 2호를 각각 변경하여 1호의 공공기관을 수정의견 1호에 국유재산법 제2조제6호에 따른 정부출자기업체로, 그리고 권영세 의원안 2호에 있는 법인을 철도 지하화 통합개발 사업을 효율적으로 추진하기 위해 설립하는 정부출자기업체로 수정하는 의견을 제시하여 보았습니다.

다음 80쪽 부분입니다. 둘째, 권영세 의원안 제3항에서는 철도부지가 출자되었음에도 불구하고 철도 지하화 사업이 완료될 때까지는 철도의 기능을 유지하도록 하면서 기존 유지보수 관리 기관에서 철도 유지보수 관리 업무를 수행하여야 한다고 규정하고 있습니다.

80쪽 좌측을 보시면 권영세 의원안은 철도 지하화 사업이 완료될 때까지는 철도의 기능을 유지하여야 하며 기존 유지보수 관리 기관에서 철도시설 유지보수 관리업무를 수행하여야 한다고 있습니다. 이는 철도 지하화 사업을 하더라도 완료할 때까지 유지하고, 철도의 기능은 사업이 완료될 때까지 유지되어야 되기 때문에 철도 지하화 사업이 완료되고 철도 상부 부지에 철도 기능이 옮겨가는 것을 염두에 두어서, 즉 모든 사업이 완료될 때까지 철도 기능을 유지하라는 의미입니다. 하지만 여기서 권영세 의원안의 조문은 주체가 누구인지 불분명하고 철도의 기능을 유지하는 것 자체는 이미 유지보수에 포함됩니다. 그리하여 수정의견은 제시한 바와 같습니다.

다음 마지막 하나 15번까지 보고드리겠습니다. 82쪽입니다.

15번, 철도 지하화 사업의 추진입니다.

권영세 의원안 제10조는 기본계획 수립 이후의 철도 지하화 사업 절차는 철도건설법이 정하는

바에 따른다고 규정하고 있으며 11조는 철도부지개발사업은 기본계획을 고려하여 제2조제5호 각목의 사업 시행에 관한 사항을 규정하고 있는 관계 법률에 따라 시행한다고 규정하고 있습니다. 이인영 의원안은 철도 지하화 사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 철도건설법에 따른다고 하여 권영세 의원안과 유사한 내용을 규정하고 있습니다.

검토의견은 권영세 의원안은 동 법률에서는 철도지하화와 통합개발을 위한 특별법적인 성격의 내용만을 규정하고 그 외 도시개발사업 등 다른 법률에 따른 절차를 그대로 적용하면 되는 사업들에 대해서는 다른 법률에 따르도록 하여 입법의 경제성을 살리기 위한 조문으로 바람직한 것으로 보입니다. 다만 자구를 유사 입법례를 참고하여 보다 명확하게 수정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

83쪽입니다.

권영세 의원안은 11조에서 철도부지개발사업은 8조에 따라 수립된 기본계획을 고려한다고 하고 있으나 철도부지개발사업에 관하여 ‘이 법에 규정된 것을 제외하고’라는 문구를 넣어서 철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 8조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여야 한다는 식으로 수정이 필요한 것으로 보입니다.

일단 여기까지 보고드리겠습니다.

○**소위원장 최인호** 이제 두 번째 의견인데 정부 측 의견을 말씀해 주시고.

먼저 정부 측 의견 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**민홍철 위원** 저 의문이 하나 있는데요.

○**소위원장 최인호** 잠시 의문 하시기 전에 진행 발언에 대해서, 오늘은 철도안전법까지만 하겠습니다. 그래서 이후에 특별법 지금 심의하고 있는 15~18항을 한 번만 더 압축적으로 해 주시고, 그다음에 철도안전법까지 하고 오늘 마치는 것으로 하겠습니다.

민홍철 위원님.

○**민홍철 위원** 전문위원님 보고받으면서 의문이 하나 있는데요.

철도 지하화 사업이라고 계속하시는데 두 가지 개념이 있을 것 같아요. 현재 있는 철도노선을 땅속으로 터널을 뚫어 가지고 그 상부 땅을 이용

하는 방법이 있고요 현재 노선을 그대로 두고 복개를 해 가지고 위의 상부 공간을 이용하는 방법이 있는데 이 법안은 둘 다 포함됩니까?

○전문위원 장지원 예, 둘 다 포함됩니다.

○민홍철 위원 복개는 없는 것 같던데요.

○전문위원 장지원 죄송합니다. 제가 잘못 말씀드렸습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 기본적으로 전차를 지금 염두에 두고 있습니다.

○민홍철 위원 그러니까요. 그런데 부산진이나 용산 같은 경우도 또 외국도 마찬가지고요 지하화하는 비용도 많이 들고, 물론 어느 게 효율적인지 모르지만 두 가지 개념을 다 활용할 수 있도록 해 줘야 되는 것 아니냐 이거지요.

예를 들어서 기존에 여러 노선이 있어요. 철도가 복복선 해 가지고 8개, 특히 기지창 같은 경우는 노선이 많잖아요. 그러면 철도 운행은 계속 해야 되니까 그대로 운영하면서, 그래서 아까 제가 말씀드린 게 동대구역 개발 방식이 포함되느냐 물어본 거예요. 동대구역 개발 방식은 철도를 그대로 두고 위에 복개를 해 가지고 거기를 개발을 했거든요. 그 방식도 이 법안이 포섭을 하느냐 포함되느냐, 제가 아까 여쭙았잖아요.

그런데 자꾸 철도 지하화 사업이라고 하니 땅을 파 가지고 철도를 지하로 묻고 땅을 활용한다는 개념인 것 같아요, 지금 이 법안이. 그래서 제가 의문을 제기하는 겁니다. 복개를 해서 그 상부 개념도 활용하는 사업이 여기에 포함되느냐 이거예요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 철도 지하화 사업에서는 지하를 염두에 둔 거고요. 위원님께서 말씀하신 동대구는 복개, 데크 사업을 한 건데요.

○민홍철 위원 데크로 해 가지고 복개를 해서 상부 개념으로 이용했잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그 위에 있는 상부 공간은 지금 주차장 용도로만 쓰고 있고요, 도로와 주차장.

○민홍철 위원 그러니까 자꾸 홍콩의 MTR 그것을 제가 얘기를 드리는데 거기 가서 보니까 복개를 해 가지고 완전히 복합개발을 하고 그 주변을 또 역세권 반경 500m 범위 내는 아파트 개발해 가지고, 민간하고 합동으로 개발해서 활용을 하더라는 말이지요. 그 개념도 포함되느냐를 저는 여쭙본 거예요.

그러면 철도노선을 예를 들어서 구로동 같은 경우 도시철도가 있잖아요. 몇 개 노선이 있는데 넓이가 한 200m 정도 되잖아요, 노선이 많으면. 그러면 그것을 전부 지하를 파 가지고 노선을 한다는 개념인 것 같은데, 그렇게 개발할 바에는 차라리 복개를 해서 위를 복합개발 해 주면 되지 않느냐 이 말씀이에요. 그래서 그 두 가지를 포함하는 게 효율적인 법안이 된다.

그래서 사업 수립할 때 어느 지역은 복개로 개발하는 게 효과적일 수도 있고요 어떤 지역은 완전히 지하로 통과하는 방법이 있을 수가 있는데 이 법안은 보니까 지하화만 하는 개념인 것 같아요. 그러면 복개 형식으로 개발하는 것은 법을 또 바꿔야 되는 거거든요. 그래서 비용이 어느 정도 차이가 나는지는 모르겠어요. 이 경우에는 어차피 민간이 참여해야 되는데, 그렇지요? 그래서 홍콩 MTR 방식인지 아주 새로운 개념인지 제가 잘 모르겠다 이겁니다.

○국토교통부철도건설과장 오송천 철도건설과장 오송천입니다.

위원님 말씀해 주신 방안들도 지금 당연히 검토 가능한 사항이고요.

○민홍철 위원 이 법에서?

○국토교통부철도건설과장 오송천 이 법이 아니고 그것은 기존의 철도부지 점용이라든가 그런 부분을 통해서도, 철도부지를 점용해서 하는 방식들, 민자역사 하는 방식들 다 지금도 가능한 방식입니다.

저희가 지하화를 하는 것들은, 현재 지하화에 대해서 지역에서 요구하는 것들은 지역 단절 문제라든가 이런 부분들을 지금 많이 말씀을 하십니다. 그렇기 때문에 위에 데크를 씌워서 올리게 되면 단차라든가 이런 부분들 때문에 오히려 지역을 연결하는 데 조금 더 안 좋은 부분이 있기 때문에 저희는 오히려 확실하게 지하화를 해 가지고 지역의 연결성을 좀 더 확보할 수 있게 하는 부분이 지금 한 가지가 있고요.

또 철도부지 자체에서 위에 데크를 하게 되면 그 부지를 처분하거나 이런 부분들에 있어서 제약이 아무래도 계속 남아 있게 됩니다. 말 그대로 점용을 하는 방식이기 때문에 임대라든가 이런 방식들이 남아 있을 수밖에 없는 것들이고.

그래서 오히려 지하로 확실하게 넣어 가지고 지역 간에 연결 부분도 좀 더 확실하게 해 주고 지상부 자체를 철도를 완전히 건어내서 개발을 조금

더 잘할 수 있게 만들어서 지역에서 조금 더 탄력적으로 쓸 수 있게 만들어 주는 방식이기 때문에 저희가 이 특별법을 마련을 한 것이고요.

위원님께서 말씀하신 기존 것을 데크로 덮고 하는 방식들은 기존에 저희가 철도부지 점용이라든가 여러 가지 방식 등으로도 검토를 할 수 있기 때문에……

○**민홍철 위원** 그러면 예를 들어서 부산진, 부산에 보면 부산진이 얼마나 넓습니까? 거기를 전체를 지하화한다면 비용이 어마어마하게 들 건데, 거기는 데크 형식이 더 효과적이지 않겠어요?

○**국토교통부철도건설과장 오송천** 예, 그런 부분들은 저희가 종합계획과 혹은 기본계획 수립 단계에서 위원님 말씀하신 것처럼 지역에 맞는 방식을 검토해 볼 수 있습니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 이 제정법에서 데크 방식은 지금 논의로 하고 있다면서요.

○**국토교통부철도건설과장 오송천** 그것은 방식에서도 가능한 부분들입니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 참고로 오류동의 행복주택도 지금 기존 공공주택법으로 활용해서……

○**민홍철 위원** 그러니까요. 기존의 법이 가능하 다 이거지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 조금 더 그런 부분을 추가로 설명해 주시고요.

이번에 저도 파리의 리브고슈 가 보니까 거기 도 방금 민 위원님 말씀처럼 홍콩의 사례처럼, 홍콩에 저도 같이 갔습니다. 똑같이 기지창이나 등등 지상에 있는 것을 덮고 그 위에 고밀 복합 개발을 해서 또 주변지 개발을 해 가지고 완전히 신도시 개념으로 만들어 놔어요. 그러면 그런 방식은 여기에는 해당이 안 되고 기존 법으로 가능한 건데 출자 문제라든지 오늘 여러 가지 검토했던 사항에 대해서는 안 맞지요, 그런 부분들이 있으니까.

하여튼 철도 지하화의 개념을 한 번 더 검토를 해 주시고 따로 민 위원님한테 설명도 해 주시면 좋겠습니다.

의사일정의 효율화를 위해서 철도 지하화 관련 된 법안은 오늘 이 정도까지만 심의를 하고요. 대신에 오늘 심의하기로 했던 여러 안건들이 있습니다, 그래서 위원님들께서 판단해 주시는데.

지금 철도안전법 개정안이 3개 와 있고요. 또

대중교통 이용촉진 관련 법이 5개 와 있는데 이 법들이 그렇게 장시간 소요될 게 아니기 때문에 지하화 문제는 이 정도로 하고 다음에 또 계속해서 심의하고, 철도안전법부터 해서 대중교통 육성 촉진법까지 하면 6시 반까지 하면 충분히 될 것 같습니다.

그래서 그렇게 의사진행을 하면 어떻겠습니까? (「예」 하는 위원 있음)

감사합니다.

그러면 의사일정 제15항부터 제18항까지 이상 4건의 철도 지하화 관련 법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

**19. 철도안전법 일부개정법률안**(서일준 의원 대표 발의)(의안번호 2120959)

**20. 철도안전법 일부개정법률안**(강대식 의원 대표 발의)(의안번호 2121052)

**21. 철도안전법 일부개정법률안**(김성원 의원 대표 발의)(의안번호 2122915)

(18시06분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제19항부터 21항까지 이상 3건의 철도안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 철도안전법 소위 자료를 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차입니다.

총 3개의 쟁점이 있습니다. 이 중에서 1번 쟁점이 많이 복잡하기 때문에 제가 한 장으로 끼워 넣은 게 있을 겁니다. 이 한 장으로 1번 쟁점을 말씀드리겠습니다.

1번, 여객열차에서의 금지행위 및 위반시 격리 조치·벌칙 근거 신설 관련입니다.

여기에 대해서는 좀 신중한 검토가 필요하다는 관점에서 말씀드리겠습니다. 여기에서 신중한 검토는 반대한다기보다는 하나하나 쟁거 볼 게 많다는 의미로 말씀드리는 겁니다.

좌측은 현행 법률이고 우측은 개정안입니다. 그래서 좌측은 현행법상 금지행위를 정리한 것이며 오른쪽의 박스는 개정안에 따른 금지행위를 정리한 것입니다.

먼저 강대식 의원안 47조 1항에 따르면 폭언 또는 고성방가 등 소란 행위를 추가하자는 의견

입니다. 다만 이 조항은 이러한 금지행위는 추가하지만 과태료를 부과하지 않는 입법 미비가 있습니다. 또한 이 조항은 현행법상 48조 6호에 철도차량에서 폭언 또는 고성방가 등 소란을 피우는 행위가 이미 있습니다. 이 현행법과 강대식 의원안 간에 어떤 관계인지가 명확하지 않습니다.

두 번째, 47조 2항에서 여객이 여객열차 내에서 다른 사람을 폭행한 것으로 되어 있습니다. 다만 현행법을 보면 47조 1항에서 여객이 주체이고 5호에서는 철도종사자와 여객 등이 주체이고 6호에서는 다른 사람이 피주체이고 7호에서는 공중이나 여객입니다. 즉 현행법 자체가 이미 이 금지행위를 규정하고 있음에도 불구하고 주체가 여객인지 철도종사자인지 여객 등인지 공중인지 불분명합니다. 그런 상황에서 강대식 의원안이 들어오면서 복잡한 부분이 조금 더 복잡해졌기 때문에 그에 대한 정비가 필요한 것 같습니다.

다음으로 강대식 의원안은 폭행 행위를 추가하면서 그에 대한 처벌을 3년 이하의 징역 및 3000만 원 이하의 벌금으로 하고 있습니다. 현행 철도안전법상 폭행이 들어가 있지 않기 때문에 폭행이 이루어지는 경우는 형법에 따릅니다. 형법에 따르면 2년 이하의 징역을 하고 있고 이러한 폭행죄는 반의사불벌죄가 됩니다. 이에 반해 강대식 의원안은 3년 이하의 징역으로 바꾸는 것입니다. 그러면 이 법이 들어오는 순간 반의사불벌죄는 아닌 걸로 됩니다.

그러면 어떤 문제가 있냐면 철도안전법상 철도에는 지하철도 들어갑니다. 그러면 지하철에서 매일 출퇴근하는 관계에서 사소한 시비나 기타 등등 이유로 폭행이 이루어지는 경우, 물론 폭행이 있으면 안 되겠습니다만 그런 우발적인 폭행으로 인해서 추후에 합의 등을 통해서 반의사불벌로 해야 되는데, 우리 법에 들어온 경우는 그러한 부분이 반의사불벌로 되지 않습니다. 또한 개정안이 들어옴으로써 3년 이하의 징역이 되다 보니, 즉 2년 이하의 징역이 3년 이하의 징역으로 강화되는데 저희 철도안전법에서 3년 이하의 징역은 주로 철도 관련자가 의무 위반으로 철도이용자의 안전에 위해를 끼친 경우로서 상당히 막중한 부분에 3년 형의 징역으로 되어 있습니다. 따라서 3년으로 하는 것이 과연 맞는 것인지에 대한 검토도 필요할 것입니다.

다음으로 격리조치하기 위해서 폭언 또는 고성방가 등 소란 행위를 하고 이에 대해서 제지를

했는데 폭행을 지속하는 경우 격리조치를 한다고 되어 있습니다. 다만 이러한 3단계를 거쳐야만 격리조치를 하기 때문에 그게 불분명한 부분이 있습니다. 예를 들면 소란 행위가 아니라, 고성방가도 소란 행위라 처음부터 폭행을 한 경우는 격리조치가 아닌 걸로 해석이 됩니다. 이러한 부분에 있어서 좀 더 명확히 정비하는 시간이 필요하기 때문에 신중 검토라는 말씀을 드렸습니다.

다음은 쟁점 2번, 3번을 말씀드리겠습니다.

21쪽입니다.

2번, 직무장비에 고무탄 발사검용 가스발사총 추가 관련입니다.

현행법은 철도특별사법경찰관리가 직무수행 시 직무장비를 사용할 수 있도록 규정하고 직무장비로 수갑 포승 가스분사기 전자충격기 경비봉을 명시하고 있는데 개정안은 직무장비에 가스발사총(고무탄 발사검용)을 추가하려는 것입니다. 즉 고무탄 발사가 검용되는 가스발사총입니다.

이에 대해 검토 의견을 말씀드리면, 22쪽 오른쪽 하단입니다.

가스발사총은 고무탄 사용 여부에 따라 고무탄 발사검용이 있고 검용되지 않는 게 있습니다. 개정안에서는 검용 가스발사총인데 이는 일반적으로 비살상무기로 인식은 되나 고무탄 발사검용 가스발사총은 그 사용에 따라서 사망 또는 중상이 발생할 수도 있고 충분한 훈련을 받은 자가 제한된 요건에서 사용할 필요가 있는 장비로 보입니다.

25쪽입니다.

그리고 현재 사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률에 따라 사법경찰관리의 직무를 수행하는 자에 대해서 고무탄 발사검용 가스발사총 사용이 허용되는 사례가 없습니다.

오른쪽 하단입니다.

따라서 좁은 열차 내에서 고무탄 발사검용 가스발사총 사용이 허용될 경우 그 사용 요건 및 사용 기준에 대해서 면밀한 검토가 필요할 것으로 보입니다. 또한 국토부가 이러한 가스발사총에 대한 사용 기준과 안전교육, 안전검사를 제대로 할 여력과 준비가 되어 있는지에 대한 점검도 필요할 것으로 보입니다.

27쪽입니다.

법무부와 대검찰청도 고무탄은 가스분사기와 달리 고도의 표적사격 훈련이 필요하며 객차 내 등

좁은 실내공간에서 발사 시 오조준, 오발로 인한 무고한 살상도 발생할 우려가 있으므로 현재 철도경찰이 보유·사용하는 근거리 진압장비 등의 활용 상황을 면밀히 확인한 후 충분한 훈련과 제한된 사용 요건을 전제로 고무탄총 도입 여부를 판단하는 것이 필요하다는 입장입니다.

다음, 39쪽입니다.

마지막 쟁점입니다.

음주·약물 복용 후 다른 사람에게 피해를 주는 사람에 대한 벌칙 규정 사항입니다.

현행법은 여객열차에서 술을 마시거나 약물을 복용하고 다른 사람에게 피해를 주는 행위를 금지하고 이를 위반한 사람에 대해 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데 개정안은 이를 3년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정하여 벌칙 규정을 상향하려는 것입니다.

40쪽, 오른쪽 하단입니다.

이에 대해서 신중한 검토가 필요할 것으로 보이는데 왜냐하면 최근 5년간 철도안전법상 이에 따른 벌칙 적용 사례는 없습니다.

다음은 41쪽입니다.

하단에 보면 현행 철도안전법에 따른 벌칙 체계를 고려할 필요가 있습니다. 현행 철도안전법에서 3년 이하의 징역은 주로 안전관리체계 승인을 위반하여 철도시설을 관리한 자, 운행제한명령을 따르지 아니하고 철도차량을 운행한 자 등 주로 철도운영자나 철도시설관리자가 철도 업무와 관련하여 의무 위반으로 인해 철도를 이용하는 다수 이용자의 안전에 피해를 끼친 경우에 부과되고 있습니다. 따라서 이러한 행위를 현행 1년에서 3년 이하의 징역으로 올릴 때 이러한 부분과 형평성에 맞는지 부분에 대한 검토가 필요할 것으로 보입니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 일단 크게 세 파트인데요.

첫 번째 파트 부분에 대해서 철도안전법, 여객열차 안에서의 금지행위 및 위반 시 격리조치 등에 관한 부분에 대해서는 일부 동의를 합니다만 동의하기가 좀 곤란한 사항들이 있습니다.

먼저 첫 번째, 열차 폭언·고성방가 제재는 기존 규정에 대비해서 중복 우려가 있다는 검토 의

견이 있었는데 이 부분에 대해서는 기존의 그런 미동의 폭언·고성방가자에 대한 퇴거에 대해서 제지·녹음·녹화를 할 수 있도록 대응의 실효성을 높이는 측면이 있다는 말씀드리고요.

그리고 세 번째, 버스 등 폭행 제재 수단을 검토할 필요가 있다고 지적해 주신 사항에 대해서는 일단 열차 폭행은 버스와는 좀 다르다고 봅니다. 버스는 2년 이하의 징역, 2000만 원 이하의 벌금이고요. 항공기에 대한 폭행은 5년 이하의 징역에 5000만 원 이하의 벌금입니다. 그래서 항공보다는 좀 낮지만 버스보다는 좀 강하게 다뤄야 될 부분이 아니냐. 그래서 3년 이하의 징역, 3000만 원 이하의 벌금이 적정하다 이렇게 보고 있습니다.

그리고 형법과 철도안전법 체계 감안 시 폭행 처벌 상향을 신중 검토해야 되는 것 아니냐는 지적에 대해서는 일단 밀폐되고 밀집한 열차 내 폭행은 일반 폭행보다 더 큰 피해를 야기할 수가 있기 때문에 가중 처벌이 필요하다고 보여집니다. 또 특히 최근에 증가하는 열차 내 흥기 난동 등을 감안할 필요도 있다고 보여집니다.

쭉 넘어가서요.

22쪽, 직무장비에 고무탄 발사검용 가스발사총 추가에 대해서는 전문위원 검토보고에 일부 동의를 합니다. 그렇지만 지금 경찰 교도관 등은 이미 고무탄 발사검용 가스발사총을 사용하고 있습니다. 그래서 이런 부분들을 벤치마킹해서 시범 사업을 시행할 필요가 있다고 보여집니다.

또 고무탄 발사총을 도입한 특사경이 없다는 부분에 대해서는, 그래서 없으므로 신중 검토가 필요하다는 전문위원 검토에 대해서는 좀 생각을 달리합니다. 일단 산림이나 식품 등의 특사경하고는 비교하기가 좀 곤란하고 오히려 철도경찰은 경찰 쪽 업무하고 더 가깝기 때문에 경찰 쪽하고 비교하는 게 더 적정하지 않을까 하는 생각이 듭니다. 그리고 그런 부분에 대해서 도입에 무리가 없도록 사용이나 교육, 검사, 기준에 대해서는 하위 법령에서 규정하도록 하겠습니다.

다음, 41페이지 되겠습니다.

김성원 의원안이 되겠습니다.

일단 전문위원 검토보고에 동의합니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 정부 측은 전문위원보다 체로 처벌을 상대적으로 강화하자는 입장이다. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○소위원장 최인호 그것을 감안해서 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

강대식 의원님이 발의하셨는데……

○강대식 위원 전문위원 검토한 부분하고 저하고 좀 상반되는 게 있는 부분은 어느 정도 수정도 가능하고요. 그런데 다만 제가 말씀드리고 싶은 것은 방금 차관님께서도 말씀했다시피 이게 큰 사건으로 전환될 수 있는 그런 요소들을 많이 내포하고 있기 때문에 내가 형량이라든지 이런 것을 좀 강화해 봤는데, 직접적으로 이렇게 가스충 맞고 사망한 예가 있어요?

○한준호 위원 예를 들어 호흡기 질환이나 이런 게 있는 사람들이 맞았을 때는 치명적이지요.

○전문위원 장지원 자료 27쪽에 보면 해경 고무탄에 맞아서 중국 불법조업 어선 선원이 사망한 적이 있습니다. 저희 개정안에 도입하려는 가스충이 그냥 가스충이 아니라 고무탄을 검용하는 가스충입니다. 그 고무탄 부분이 있고 더군다나 철도는 아무래도 좁은 실내이다 보니까, 법무부에서 또 걱정하는 부분이 좁은 실내에서는 좀 더 우발사고가 있지 않을까라는 부분이 있습니다.

그리고 마지막 하나가 차관님께서 흥기 말씀하셨는데 흥기 부분은 특수폭행이기 때문에 여기 말하는 폭행하고는 전혀 상관이 없습니다. 흥기를 들고 하는 경우는 특수폭행죄로 적용되기 때문에 저희 폭행과는 좀 다르고 저희 폭행은 일종의 단순폭행 영역임을 참고로 말씀드립니다.

○강대식 위원 아니, 흥기를 들고 그런 일이 안 벌어진다고 그렇게 단정을 지을 수는 없잖아요, 열차 내에서도.

○전문위원 장지원 아닙니다. 지금 주신 안은 일반폭행이기 때문에, 흥기를 들고 한 폭행은 형법상 특수폭행이기 때문에 훨씬 더 가중된 처벌을 받습니다. 주신 안은 일반폭행을 말씀 주신 거지 흥기 대상은 아닙니다. 저희가 3년 한다고 그래서 흥기 부분을 막는 게 아니라, 흥기로 폭행되는 부분은 일반폭행이 아니라 특수폭행으로서 그것은 별도의 죄라고 제가 이해하고 있습니다. 물론 제가 틀릴 수도 있습니다만 일단은 그렇습니다.

○강대식 위원 외국 사례는 어때요?

○전문위원 장지원 죄송합니다. 제가 외국 사례까지는 잘 모르겠습니다. 다만 제가 이 법에서 말씀드렸던 것은 현행법 자체가 이미 너무 추상

적으로 되어 있습니다. 그렇기 때문에 새로 안을 도입할 때는 좀 더 정비가 필요하다는 관점에서 말씀드렸기 때문에, 제가 죄송하지만 하나하나까지 잘 모르겠습니다.

이상입니다.

○강대식 위원 본인이 알기로는 미국이나 영국이나 프랑스나 독일이나 비비탄도 아니고 가스충도 아니고 실탄을 열차 안에서 특사경들이 갖고 있다 이렇게 이야기를 들었거든요. 그렇다고 봤을 때는 가스충도 충분히 갖고 있을 수도 있지 않나.

○한준호 위원 예를 들어 가스충은 실내에서 발사를 하면 특정된 한 사람을 제압하는 용도가 아니라 그 안에 있는 사람들에게 다 영향을 미쳐요. 최루탄 터지는 거지요. 그래서 밀폐된 실내 공간에 창문도 열리지 않는 상태에서 가스탄을 쏜다는 건 말이 안 되는 거지요.

고무충도 비슷합니다. 저는 고무충 실제 사격도 해 봤는데 굉장히 위력적이에요. 그것 화약으로 날아가는 거잖아요. 압축공기가 아니라 화약으로 쏜다고요. 그렇기 때문에 일정 거리 이상 떨어지지 않은 상태에서 사용할 경우에는, 예를 들어 쏘서 그나마 제압을 할 수 있는 범위가 명치 위하고 목 아래 그다음에 급소를 피하면 다리 부위 정도인데 그것을 어떻게 겨냥을 해서 정확하게 사격을 하겠어요.

만일에 잘못해 가지고 앓아 있는 다른 승객이라도 맞거나, 앓아 있는 승객인 경우에는 가슴을 노렸을 때는 대개 얼굴을 맞을 텐데 그것 어떻게 감당하겠습니까, 즉사할 텐데.

○강대식 위원 글썄, 예를 들어서 철도 안에서 흥기를 들고 난동을 부리는데 철도특사경이 어떻게 아무것도 안 들고 방어를 할 수 있고 여객들 안전을 담보할 수 있을까요?

○한준호 위원 저는 군 생활 동안에 제압훈련을 많이 받았었는데……

○강대식 위원 아니, 군 생활에서 제압하는 훈련받은 사람이 비교하면 안 되고.

○한준호 위원 그런데 그것을 사례로 들어 보면 필요한 건 몇 가지밖에 없어요.

○강대식 위원 잠깐만요, 이야기해 보세요.

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 철도안전정책과장 조성균입니다.

현재 철도사법경찰이 쓰고 있는 무기, 직무장비에 대해서 설명을 드리겠습니다.

지금 테이저하고 가스총이 쓰이는데요. 테이저하고 가스총에 대해서 여러 실무적인 불만들이 있고 그다음에 불안요소가 있는 게 테이저건 같은 경우에는 옷 위에 맞으면 제압효과가 거의 없습니다. 제압효과가 거의 없고, 또 테이저건은 둘이 맞게 되면 이건 진짜 제압효과가 없는 거고요. 가스총은 말씀하신 것처럼 밀집된 공간에서 쏘게 되면 이 사람을 제압하는 게 아니라 옆의 사람까지 그런 문제가 있게 됩니다.

그래서 지금같이 흥기 난동이나 묻지마 폭행이 막 난무하고 있을 때 테이저건하고 가스총만으로는 제압하기 어렵고, 그것을 가지고 함부로 제압을 하다가는 철도경찰 본인도 위험해질 수 있다는 그런 실무상의 우려가 굉장히 많이 있었습니다.

그런데 고무탄총 같은 경우에는 군경찰, 경찰 그다음에 교도관이 지금 쓰고 있는 그런 상황이고 그 사용 기준이라든가 교육이라든가 이게 매뉴얼화가 상당히 잘되어 있습니다. 그리고 저희가 테이저건하고 가스총 같은 경우는 연 2회씩 정기적으로 교육을 하고 있고요.

그다음에 철도경찰이 하는 일은 국가경찰하고 거의 대동소이합니다. 그러니까 일반적인 산림이나 어업이나 수산물이나 이런 쪽에서 사후에 수사를 하는 특사경이 아니라 실제로 국가경찰이 하는 똑같은 일들을 철도라는 밀집된 공간에서 하기 때문에 국가경찰이 갖고 있는 직무장비가 없으면 지금 현재 상태에서는 늘어나는 폭행이나 이런 것들을 제압하기가 상당히 어려운 부분이 있습니다.

○한준호 위원 고무탄을 실내에서 쏘게 되면, 기차 한 칸 길이가 얼마나 됩니까?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 차이가 20~30m 그 정도.

○한준호 위원 그렇지요?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 예.

○한준호 위원 그리고 역 간 간격이 KTX 기준으로 대개 어느 정도나 됩니까, 시간으로?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 15분 이상.....

○한준호 위원 15분이지요. 예를 들어서 만일에 상황이 발생을 하고 제압을 하는 분이 방검장갑 정도나 삼단봉도 휴대를 하고 있잖아요. 그 정도 선 내에서 어느 정도 견제하고 15분 정도를 버티면, 그 안에 몇 번 객실이라고 이미 알려졌을 테

니까 다음 역 장소 인근에 있는 경찰들이 출동을 해서 충분히 다음 역에서 제압을 할 수도 있는데, 저는 그 좁은 실내에서 화약으로 발사되는 고무탄을 쏘는 게 이게 맞나. 그리고 고무탄의 발사 안전거리도 충분히 유지를 하거나 최대한 등 쪽이나 이런 쪽에 쏘야 되는데 그런 환경이 주어질 것인가.

물론 가지고 있다는 것만 가지고도 여러 가지 효과는 볼 수 있다고는 보는데 만일에 한 번이라도 잘못 사용했을 때 벌어질 수 있는 일들, 테이저건 가지고 사람이 죽진 않잖아요. 가스총이야 민원을 발생시키니까 이건 또 문제가 될 수 있고, 만일에 인근에 호흡기질환이 있거나 하면 그런 문제는 발생할 수 있지만 굉장히 극미한 상황이기 때문에.

다만 탄환이 발사되는 총의 경우에는 제압을 하셔야 되는 그분들에게 그런 위험까지 감수하면서 사용을 하게 하는 것이 맞느냐, 15분 정도 거리를 가는 동안에 대화 아니면 위협 등을 통해서 유지를 하고 있다가 다음 역에서 출동한 경찰들에 의해서 충분히 제압될 수 있는 환경인데. 저는 그래서 고무탄을 쓰는 것에 대해서는 아주 반대 입장을 확실하게 합니다.

○강대식 위원 15분 동안에 설득당하고 이럴 사람 같으면 흥기로 난동을 부리고 다른 여객을 위협하고 안 하지, 양식적으로. 돌발적으로 술을 한 잔 먹었다든지 이런 사람이 난동을 부렸을 때 15분 간에 다른 선의의 피해자가 잘못하면 죽을 수도 있는 그런 상황이 올 수도 있다 이런 것을 생각해 보면 저는 한 위원님 말씀에는 동의는 못 하겠어요.

○한준호 위원 과격하세요.

○강대식 위원 아니, 과격한 게 아니고 나는 오히려 약자들을 더 보호하자 하는 차원에서 이야기하는 거지. 술을 먹는다든지 약간 정신질환이 있는 이런 사람들이 차를 타고 가다가 잘못하면 기분이 완전히 순간적으로 변해 가지고 돌발상황이 발생할 수도 있는 이런 상황에서 갑자기, 선의의 피해자가 많이 발생하고 있는 상황 같으면 빨리 제압을 해야 되는 그런 상황이지. 만약에 예를 들어 옆에 탔던 여객자가 죽고 부상을 당하고 이런 상황이 발생했을 경우에는 누구한테 책임을, 또 그러면 특사경이 방어를 못 했으니까 그 사람들에게 책임을 물을 거냐 그런 부분도 한번 생각을 해 봐야 될 건데.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 먼저 손 드셨고.

이건이 좁혀지지 않으면 다음 심의 때 제일 우선순위로 심의하는 것으로 하고, 두 분 정도의 의견만 듣고 다음 안건 심의하기로 하겠습니다.

홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 22페이지 항목을 보면 현재 수갑 포승 가스분사기 전자충격기 경비봉을 쓸 수 있는데 거기에 가스발사총을 추가하는 거잖아요. 그렇지요? 현재도 가스분사기를 쓸 수 있는 것 아니에요?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 예, 쓸 수 있습니다.

○홍기원 위원 그렇지요? 그런데 그것으로 부족하다고 그래서 이것을 추가하는 건데. 한준호 위원님이 말씀하신 것도 일리는 있지만 저는 결론부터 말씀드리면 찬성인데, 강대식 위원님이 말씀하신 대로 지금 돌발상황에 대처하지를 못해서 철도특사경들이 이것을 요구하는 거잖아요. 이것을 썼을 때 생기는 그런 문제에 대해서는 사용하는 특사경이 책임을 져야 되는 거고. 그런데 그것을 사용 못 해서 다른 선의의 피해자가 나왔을 때 그 문제에 대해서 특사경한테 책임지도록 하는 것은 결국은 특사경들 입장에서는 현 상태로 자기들이 부족하기 때문에 이것을 해 달라고 요구하는 건데 요구하는 건 안 해 주면서 당신들이 책임져라 이렇게 하는 것은 좀 문제가 있다고 생각하고요.

이것을 썼을 때 발생할 수 있는 그런 문제점은 특사경 스스로 져야 되는 거지요. 그건 경찰도 총기 사용할 때 똑같은 것 아니겠습니까? 저는 공권력이 너무 약해서 생기는 문제가 공권력이 추가로 주어졌을 때 생기는 문제보다는 더 크다고 보기 때문에 이것을 추가하는 것을 찬성합니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 마지막 말씀 부탁드립니다.

○민홍철 위원 저는 두 가지 관점에서 좀 말씀을 드리는데요.

처벌 규정은 일반법이 형법입니다, 형법. 그래서 어떻게 하든지 특별법에 의해서 처벌을 강화시키는 건 자제해야 됩니다, 입법적으로. 그것은 원칙이고요. 그런데 특별한 필요성에 의할 때는 분명히 특별법으로 강화시키는데, 항공보안의 경우는 어떻습니까? 항공보안법은 항공기라는 아주

특수한 위험의, 움직이기만 해도 위험한 그런 것이기 때문에 강화해서 특별히 처벌하는 규정이 있거든요. 그래서 항공보안법과 철도안전법은 좀 다르다, 그래서 철도안전법과 대중교통 관련된 것은 어느 정도 일반성 있게 거의 비슷하게 처벌하고 있을 겁니다.

그러면 기차 같은 경우는 항공하고는 비교도 안 될 정도로 여러 승객에 대해서 위험을 가중할 수는 없어요. 그렇지요? 항공은 공중에서 난동이 일어나거나 어떤 문제가 있으면 매우 위험한, 추상적인 위험뿐만 아니라 구체적인 위험이 초래되기 때문에 아주 강하게 처벌을 할 필요가 있습니다.

그리고 보안요원에 대해서도 장비가, 항공보안요원은 어떤 장비를 갖고 있지요? 하여튼 그와 형평성을 맞춰 줘야 될 것 아니냐.

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 거의 다 있습니다. 가스분사기 테이저건 경비봉……

○민홍철 위원 그러니까요. 그래서 항공보안요원들이 갖고 있는 장비들이 어떤 건지, 사실은 거기도 밀폐된 공간이거든요. 그래서 두 가지 관점에서 형벌은 가급적이면 가중처벌하는 게 자제돼야 된다.

그다음에 그 위험의 강도에 따라서 형벌을 처벌해야 되는데, 또 형평성에 맞게 항공보안장비가 어떤지 그것도 한번 살펴봐 주시고요. 필요하면 장비는 가지고 있어야 된다고 보는데 그 부작용이 분명히 클 겁니다.

그리고 통계를 보니까 열차에서는 21년까지는 범죄가 절도를 포함해서 1년에 600, 700, 800건이었는데 22년도에는 1000건이 넘어 버렸어요. 유달리 작년에는 많이 발생했네요. 그리고 상해 같은 경우는 작년에도 한 210건 정도 또 철도안전법은 58건 정도가었는데, 처벌을 강화하는 것은 좀 신중해야 되는데 사각지대가 또 있고요. 여기 고성방가라든지 이런 것은 처벌해야 될 그런 문제가 있는데요. 기본적으로 항공보안법의 장비 부분은 어떻게 하는지 좀 살펴봐 가지고 어떻게 해야 될지, 형평성을 맞춰져야 된다 저는 그렇게 생각을 합니다.

○소위원장 최인호 다음 우리 의사일정에 있다면 제일 우선순위로 올려 주시고, 위원님들과 이건을 많이 좁힌 상태에서 심의가 되도록 그렇게 꼭 좀 해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 예, 그러겠습니다.

○강대식 위원 1초만 쓰겠습니다.

○소위원장 최인호 예, 1초 쓰십시오.

○강대식 위원 참고로 올해 건수가 41건 정도 됐거든요. 달리는 코레일 차 문을 열려고 하고 이런 사례도 있었고 여러 가지가 있었는데.

차관님, 한 가지만 한번 물어봅시다.

코레일 안에서, 고속철도 안에서 이렇게 건수가 해마다 대폭적으로 늘어나는 이유가 뭐니까? 그런 이유에 대해서 혹시 알고 계세요?

○국토교통부제2차관 백원국 원인은 우리 과장이 설명 드리겠습니다.

○강대식 위원 그래요.

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 철도안전 정책과장 조성균입니다.

아까 말씀드렸듯이 범죄를 제어할 만한 범죄 처벌 형량이 실효성이 많이 떨어지고 그다음에 범죄를 제압을 할 때도 그렇게 강한 억지력을 갖지 못해 갖고 철도범죄에 대한 위험성이나 이런 것들에 대한 경각심도 많이 떨어지는 상황에서, 그러니까 지금 현재 있는 범죄를 억제하고 예방할 수 있는 수단이나 어떤 기계적 틀까지들 포함해서 이런 것이 부족하기 때문에 계속 범죄들이 늘어나고 있는 것으로 지금 판단을 하고 있습니다.

10년간 거의 150%가 증가를 했고 5년만 보더라도 거의 103% 그다음에 흉기 난동 같은 경우에는 4년 통계를 했을 때 83%가 증가를 했거든요. 그 말은 저희가 안전정책 당국으로 봤을 때 현재 있는 철도범죄 억제수단이 상당히 실효성을 상실해 가고 있지 않은가, 그래서 저희가 철도치안 강화 대책을 작년에 세운 바가 있습니다.

○강대식 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 의사일정 제19항부터 21항까지 이상 3건의 철도안전법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 의의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

마지막입니다.

**22. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(김정재 의원 대표발의)(의안 번호 2125245)

**23. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(최인호 의원 대표발의)(의안

번호 2125300)

**24. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(심상정 의원 대표발의)(의안 번호 2121634)

**25. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(이소영 의원 대표발의)(의안 번호 2124783)

**26. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(용혜인 의원 대표발의)(의안 번호 2125532)

**27. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(양경숙 의원 대표발의)(의안 번호 2121709)

**28. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안**(이인영 의원 대표발의)(의안 번호 2122798)

(18시35분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제22항부터 28항까지 이상 7건의 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄해서 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 먼저 22항부터 26항 대중교통법 자료 봐 주시기 바랍니다.

○소위원장 최인호 압축해서 보고해 주세요. 실제 양은 얼마 안 됩니다.

○전문위원 장지원 알겠습니다.

1페이지입니다.

5개의 대중교통법 일부개정법률안은 국민 교통비 부담을 완화하고 대중교통 이용의 활성화를 위한 것입니다.

2페이지입니다.

이 5개 안의 기본적인 내용입니다. 이를 분류하면 김정재 의원안과 최인호 의원안은 기존 알뜰교통카드 사업을 새로운 제도로 변경하는 것입니다. 이룸하여 K-패스로 하는 안이고, 심상정 의원안과 이소영 의원안과 용혜인 의원안은 새로운 대중교통비 지원 사업을 신설하는 내용입니다. 각각에 대해서 비용 추계는 하단을 보시기 바랍니다.

3페이지입니다.

2번, 기존 알뜰교통 사업을 대중교통비 환급 지원 사업 또는 대중교통비 지원 사업으로 변경하는 것입니다. 김정재 의원안과 최인호 의원안은 현재 시행 중인 알뜰교통 사업의 법적 근거를

‘대중교통비 환급 지원 사업’ 또는 ‘대중교통비 지원 사업’으로 변경하는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면 아시는 것처럼 현재 국토부는 알뜰교통카드 사업을 수행하고 있습니다. 그러나 현행 알뜰교통 사업은 모바일 앱 활용이 필수적으로 수반되는 등 이용자의 불편이 있어 개선이 필요하다는 지적이 제기되고 있습니다.

4쪽입니다.

이에 두 개정안은 지원금의 산정 방식을 이용 횟수와 금액 등에 비례하여 대중교통비를 지원하는 사업으로 변경하고자 하는 취지이며 2024년 상반기 중 알뜰교통 사업을 종료하고 이른바 K-패스 사업을 추진할 계획이었습니다. 이에 대한 법적 근거를 명확히 하는 것입니다.

다음 6쪽입니다.

개정안을 수용할 시 수정 필요 사항입니다.

사업 명칭 결정이 필요합니다. 김정재 의원안과 최인호 의원안은 명칭이 다릅니다. 이에 대한 결정이 필요하며, 두 번째 사업의 정의도 마찬가지로 지입니다. 각각의 정의가 조금 다르기 때문에 결정이 필요합니다.

다음 9쪽입니다.

시행일 관련입니다.

김정재 의원안은 ‘공포 후 3개월 후’부터, 최인호 의원안은 ‘내년 7월 1일’부터 시행한다고 규정하고 있습니다.

개정안이 입법에 반영될 경우 사업 준비를 위한 시간을 위해 알뜰교통카드 사업의 종료 시점과 K-패스 사업의 시작 시점이 불명확한 문제가 있어 시행일을 ‘공포 후 3개월’에서 연장하는 방안 등을 검토할 필요가 있습니다.

한편 국토부는 이용자의 혼란·불편 등 리스크를 최소화하고 시행령 입법필요기간의 확보를 위한 시행시기 조정이 필요하며 시행시기를 법률로 특정하기보다 시행령으로 위임하는 방식으로 규정이 필요하다는 입장입니다.

K-패스 사업은 다 아시는 사업이기 때문에 상세 설명은 생략하겠습니다.

16쪽입니다.

통합할인정액권 사업 제도 도입으로서 심상정 의원안 관련입니다.

심상정 의원안은 일명 ‘대중교통 3만 원 프리패스’ 등 통합할인정액권을 도입하여 월평균 이용요금의 반값으로 지하철, 버스, 마을버스를 무제한 이용할 수 있도록 하려는 취지로 이해됩니

다. 독일 9유로 패스와 유사한 무제한 대중교통 할인정액권 제도가 도입된다면 시민들의 대중교통비 부담은 줄어들 것으로 보입니다.

다만 다음과 같은 점에 검토가 필요할 것인데 첫째로 사업 방식에 따라 구체적인 금액은 다를 수는 있으나 이와 관련하여 개최된 공공교통 요금정책 토론회에 따르면 연간 약 4조 원의 재원 소요가 예상된 바가 있습니다.

다음으로 17쪽입니다.

또한 현재 실시 중인 대중교통비 지원 사업과의 중복 여부도 고려할 필요가 있습니다.

개정안에 대한 세부 조문과 내용은 자료에서 보시는 바와 같습니다. 서면으로 대체하겠습니다.

다음은 30쪽입니다.

4번, 대중교통이용자에 대한 연 100회 이상의 교통비 지원 의무화 등으로서 이소영 의원안과 용혜인 의원안 관련입니다.

이소영 의원안은 ‘대중교통이용자’의 정의 규정을 신설하고 국가 등의 책무로 ‘대중교통 활성화를 위한 대중교통이용자의 교통비 지원’을 추가하며 대중교통이용자에게 연 100회분 이상의 교통비 지원을 의무화하는 것이고 용혜인 의원안도 비슷한 내용입니다.

32쪽 오른쪽 상단입니다.

두 개정안의 공통점과 차이점을 살펴보면 먼저 교통비를 지원하는 대상은 두 개정안 모두 노선버스와 도시철도를 이용하는 대중교통 이용자이며 교통비 지원의 기준은 연 100회분 이상입니다.

반면 이소영 의원안은 도시철도 기본 이용요금을 기준으로 하고 있으며, 용혜인 의원안은 노선버스 또는 도시철도 중 기본 이용요금이 더 높은 요금을 기준으로 하도록 하는 차이가 있습니다. 구체적인 차이는 33쪽 표에 표시해 두었습니다. 이에 대해서도 심상정 의원안과 마찬가지로 대규모 재원이 소요되는 점, 현재 실시 중인 대중교통비 지원 사업과의 중복 여부를 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

이게 크게 보면 K-패스가, 지난 우리 예산심의

때도 이미 통과를 시킨 바가 있고요. 이와 관련된 법안 2개가 앞에 쪽 보고가 되었습니다, 김정재·최인호 안이고. 이에 더해서 좀 차이가 많이 나는 세 가지 법률이 되어 있습니다. 크게 보면 구분이 좀 되겠지요. 그것 유의해서 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

○**한준호 위원** 차관님, K-패스 시행시기는 대충 언제로 보고 계시는 겁니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 내년 5월로 지금 생각하고 있습니다.

○**한준호 위원** 내년 5월로 예상을 한다면 김정재 의원님 안으로 봤을 때는 시행시기를 그러면, 두 분의 차이가 크게 없는 것 같은데요. 7월로 하느냐, 공포 이후 3개월로 하느냐 이 2개가 실질적으로 정부의 로드맵과 비교해 봤을 때 큰 차이는 없어 보이네요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 김정재 의원안은 공포가 지금 아직 불확실하지 않습니까?

○**한준호 위원** 그렇지요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 최인호 의원안은 7월 1일로 돼 있고요. 그 부분을 이렇게 당기려고 하는 겁니다. 5월로 두 달 정도를.

○**소위원장 최인호** 실제로 시행이 그 정도면 두 달 당길 수 있는 거지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 시기는 그렇게 하면 되고. 명칭은 아까 ‘대중교통비 환급 지원 사업’과 ‘대중교통비 지원 사업’이라는데 국토부는 어느 것이 맞다고 생각하십니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 환급이 들어가는 안이 맞지 않을까 하는 생각이 듭니다.

○**소위원장 최인호** 환급안이 더 옳다. 위원님들 생각은 어떠십니까?

○**민홍철 위원** 대중교통비 지원 및 환급 사업. 지원 및 환급, 두 용어가 다 들어가야 되지 않는가요? 지원 측면도 있고 환급도 있으니까.

○**한준호 위원** 그러게요. 환급 지원이라고 한다는 건 환급에 한해서 지원을 해 준다 이렇게 해석이 돼서, 지원도 해 주고 환급도 해 준다 이렇게 병기를 하는 게 낫지 않습니까?

○**소위원장 최인호** 지원 및 환급, 차관은 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그래도 무방할 것 같습니다.

○**소위원장 최인호** 좋습니다.

그러면 지금 김정재·최인호 안에 대해서는 더 이상 논의할 것은 크게 없는 걸로 봐지는데 위원님들 의견 있으십니까?

이 두 법안에 대해서만 먼저 의견을 주십시오. 없습니까?

그러면 나머지 심상정·이소영·용혜인 개정안에 대해서는 여러 가지 이유로 신중 검토 입장이신데 이것은 다음에 심사를 하도록 하는 게 어떨겠습니까, 위원님들?

동의하십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 27·28은 다음에 할까요?

(「예」 하는 위원 있음)

이것까지만 하되 전문위원, 마지막으로 보고할 것 있으면……

○**전문위원 장지원** 그러면 안은 만들어 오겠습니다.

다만 시행시기만 하나, 확실화 부분입니다.

○**강대식 위원** 시행령에 따른다고 했잖아요.

○**전문위원 장지원** 그러면 시행령에 따른다는 식으로……

9쪽에 보시면 K-패스의 시행시기가 불명확한 부분이 정부로서는 정확하게 예측하기 힘든 것 같습니다. 그러다 보니까 정부안은 9쪽 오른쪽 하단에, 이 법은 공포 후 6개월을 넘지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 날부터 시행한다고 위임해 주는 부분입니다. 그에 따르도록 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 예, 위원님들 어떻습니까?

○**민홍철 위원** 차관님, 이 예산이 1년분 편성됐어요? 아니면……

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 현재는 7월부터 하는 걸로, 6개월 돼 있고요.

○**민홍철 위원** 그렇지요. 6개월분이 편성되어 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 아니요. 또 하나는 2개월 더 당겨서 5월부터 하는 것도 지금 올라가 있습니다.

○**민홍철 위원** 그러면 7개월분이나 6개월분이나 그것 아니겠습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 6개월이나 8개월이나.

○**민홍철 위원** 아, 6개월이나 8개월분이나?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그러면 재량권을 줘야 되네요.

○소위원장 최인호 예, 시행령으로 그렇게 하는 게 맞을 것 같습니다. 좋습니다.

더 이상 의견이 없으시면 심사를 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제24항부터 제28항까지 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제22항 및 23항은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

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

산회를 선포합니다.

(18시46분 산회)

#### ○출석 위원(9인)

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

#### ○청가 위원(1인)

서 일 준

#### ○출석 전문위원 및 입법심의관

|         |       |
|---------|-------|
| 전 문 위 원 | 장 지 원 |
|---------|-------|

#### ○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

|                        |       |
|------------------------|-------|
| 제 2 차 관                | 백 원 국 |
| 교 통 물 류 실 장            | 이 윤 상 |
| 항 공 정 책 실 장            | 정 용 식 |
| 모빌리티자동차국장              | 전 형 필 |
| 도 로 국 장                | 이 용 욱 |
| 철 도 국 장                | 박 지 홍 |
| 대도시권광역교통위원회<br>상 임 위 원 | 김 수 상 |
| 기획재정부재정관리국장            | 김 현 곤 |