

제392회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록

(교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2021년12월22일(수)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2105821)
2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2108791)
3. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2111859)
4. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2113905)
5. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2108699)
6. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2103258)
7. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2109291)
8. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2111580)
9. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(의안번호 2109639)
10. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2106948)
11. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(의안번호 2110443)
12. 항공안전법 일부개정법률안(의안번호 2102277)
13. 항공안전법 일부개정법률안(의안번호 2108919)
14. 항공사업법 일부개정법률안(의안번호 2104061)
15. 항공사업법 일부개정법률안(의안번호 2107523)
16. 철도안전법 일부개정법률안(의안번호 2110232)
17. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(의안번호 2107925)
18. 도시철도법 일부개정법률안(의안번호 2100079)
19. 도시철도법 일부개정법률안(의안번호 2101059)
20. 도시철도법 일부개정법률안(의안번호 2103233)
21. 도시철도법 일부개정법률안(의안번호 2104913)
22. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(의안번호 2103234)
23. 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회
 - 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률(의안번호 2104053)
24. 도로공간의 입체개발에 관한 법률제정을 위한 공청회
 - 도로공간의 입체개발에 관한 법률(의안번호 2102540)
 - 도로공간의 입체개발에 관한 법률(의안번호 2109226)

상정된 안건

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2105821) 2
2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2108791) 2
3. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111859) 2
4. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2113905) 2

5. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(박주민 의원 대표발의)(의안번호 2108699)	2
6. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(박재호 의원 대표발의)(의안번호 2103258)	3
7. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(신영대 의원 대표발의)(의안번호 2109291)	3
8. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2111580)	3
9. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(문정복 의원 대표발의)(의안번호 2109639)	3
10. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김운덕 의원 대표발의)(의안번호 2106948)	17
11. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(강준현 의원 대표발의)(의안번호 2110443) ..	17
12. 항공안전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2102277)	19
13. 항공안전법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2108919)	19
14. 항공사업법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2104061)	23
15. 항공사업법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2107523)	23
23. 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회	32
- 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104053)	
24. 도로공간의 입체개발에 관한 법률 제정을 위한 공청회	39
- 도로공간의 입체개발에 관한 법률(박성중 의원 대표발의)(의안번호 2102540)	
- 도로공간의 입체개발에 관한 법률(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2109226)	
16. 철도안전법 일부개정법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2110232)	47
14. 항공사업법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2104061)	50
15. 항공사업법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2107523)	51
17. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2107925)	54
18. 도시철도법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2100079)	54
19. 도시철도법 일부개정법률안(조오섭 의원 대표발의)(의안번호 2101059)	54
20. 도시철도법 일부개정법률안(이은주 의원 대표발의)(의안번호 2103233)	54
21. 도시철도법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2104913)	54
22. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(이은주 의원 대표발의)(의안번호 2103234)	54

(10시08분 개의)

○소위원장 송석준 의석을 정리하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제392회 국회(임시회) 제1차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개의합니다.

바쁘신 중에도 참석해 주신 위원님들과 관계 공무원 여러분들께 감사의 말씀을 드립니다.

오늘 회의에서는 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 등 22건의 법률안을 상정하여 심사한 후에 오후 2시에 속개하여 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회 등 2건의 공청회를 실시한 다음 오전에 심사를 마치지 못한 법률안을 계속 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 일반적인 절차에 따라 소위원회의 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

니다.

참고로 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 속기록 작성을 위하여 반드시 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하여 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (김예지 의원 대표발의)(의안번호 2105821)
2. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (천준호 의원 대표발의)(의안번호 2108791)
3. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111859)
4. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (송석준 의원 대표발의)(의안번호 2113905)
5. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (박주민 의원 대표발의)(의안번호 2108699)

6. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안
(박재호 의원 대표발의)(의안번호 2103258)

7. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안
(신영대 의원 대표발의)(의안번호 2109291)

8. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안
(심상정 의원 대표발의)(의안번호 2111580)

9. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안
(문정복 의원 대표발의)(의안번호 2109639)

(10시10분)

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제1항부터 제9항까지 이상 9건의 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 의사일정 제2항의 법률안에 대하여 발의자를 대표해서 천준호 의원님 나오셔서 제안설명을 해 주시기 바랍니다.

○천준호 의원 존경하는 송석준 위원장님 그리고 교통법안심사소위 위원 여러분!

서울 강북구갑 출신의 천준호 의원입니다.

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안에 대해 제안설명 드리겠습니다.

교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 저상버스 및 일반버스 대폐차 시 저상버스 도입을 의무화하는 법안입니다.

지난 2016년 국토교통부는 제3차 교통약자 이동편의 증진계획을 발표하면서 2021년까지 전국 시내버스의 42%를 저상버스로 보급하겠다고 발표한 바 있습니다. 그러나 실제 저상버스 도입률은 2019년 26.5% 그리고 2020년 27.8%로 연도별 목표치에 크게 미달하고 있습니다. 올해 보급률도 9월 기준으로 30.4%에 불과한 그런 상황입니다.

현재 운영되는 시내버스를 모두 저상버스로 전환하기 위해서는 2만 4000대가 필요합니다. 또한 전국 대폐차 추이를 볼 때 한 해 평균 3000대씩 저상버스 도입이 필요할 것으로 전망되고 있습니다. 만약 법안이 원안대로 통과되어 내년부터 시행하여도 시내버스가 저상버스로 전환하기 위해서는 약 10년 가까운 시간이 필요한 상황입니다.

송석준 위원장님 그리고 교통법안심사소위 위원 여러분, 지난 월요일 출근 시간에 5호선 왕십리역에서 그리고 또 여의도역에서 전국장애인차별철폐연대 단체의 시위로 열차 운행이 지연됐다는 뉴스를 아마 보셨을 것입니다. 출근길이 막히면서 많은 시민들께서 불편을 느끼셨습니다. 왜 이 바쁜 시간에 시위를 하느냐는 비난을 하셨던

분들도 계셨습니다. 그럼에도 불구하고 장애인분들이 현장에 나와서 목소리를 내는 이유가 있습니다. 바로 장애인 이동권 보장 때문입니다.

2001년 오이도역에서 휠체어 리프트를 탄 장애인께서 추락해 사망하는 일이 있었습니다. 이 사고를 계기로 장애인분들은 지난 20년 동안 현장에 나와서 장애인 이동권 보장을 외치고 있습니다.

저상버스는 장애인뿐만 아니라 어르신 그리고 어린이 등 교통약자들에게도 유용한 교통수단임이 이미 잘 알려져 있습니다. 더 늦춰서는 안 됩니다. 해당 법안이 통과되어도 저상버스 완전 도입은 10년을 기다려야 하는 상황입니다.

20년간 이어져 온 처절한 외침에 이제 국회에서 응답해 주셔야 할 때가 되었습니다. 국토부 그리고 기재부 등 정부 당국도 적극적인 대처가 필요하다는 점을 강조드리고자 합니다.

아무쪼록 해당 법안이 원안대로 통과될 수 있도록 위원님들의 협조를 부탁드립니다.

감사합니다.

○소위원장 송석준 수고하셨습니다.

다음은 전문위원 동 건에 대해서 검토의견을 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 자료 1권의 2쪽입니다.

저상버스 도입 의무화입니다.

저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 비율을 일정 비율 이상 유지하도록 하자는 개정안과 버스 대폐차 시 저상버스 도입 의무를 부여하자는 개정안이 있습니다.

3쪽입니다.

저상버스 보급률은 지자체별 재정 여건·수요 등에 따라 지자체별 편차가 크다는 점을 고려할 때 대통령령에서 일률적으로 도입 비율을 규정하는 것은 신중한 논의가 필요할 것으로 보입니다.

대폐차 시 저상버스 도입 의무화의 경우 4개의 개정안은 모두 노선버스 운송사업자 전체를 대상으로 규정하고 있으나 현재 국내에 도입 가능한 모든 저상버스는 좌석형이 아닌 일반형 버스로 안전띠 등이 설치되지 않아 자동차전용도로 또는 고속도로 주행이 불가능하다는 것이 국토부의 설명입니다.

따라서 구체적인 의무 부여 대상을 대통령령으로 위임함으로써 시외버스 또는 광역급행형 시내버스 등 자동차전용도로나 고속도로를 주행하는 버스들은 의무 부여 대상에서 제외할 필요가 있

을 것으로 보입니다.

4쪽입니다.

또한 일반버스에 비하여 바닥이 낮은 저상버스의 특성 때문에 도로의 폭이 좁거나 경사가 급한 경우 높은 과속방지턱이 있는 경우 등에는 저상버스의 운행이 어려울 수 있으므로 이러한 경우에는 예외를 인정할 필요가 있는 것으로 보입니다.

한편 이종성 의원안은 저상버스의 범위를 '환경친화적 저상버스'로 한정하고 있습니다.

5쪽입니다.

미세먼지 저감 및 대기환경 개선을 위해서 환경친화적 자동차를 도입하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있으나 아직 수소전기버스 및 전기버스를 위한 인프라가 상대적으로 부족하다는 점을 고려할 필요가 있습니다.

13쪽부터 16쪽까지는 수정의견입니다.

15쪽을 봐 주시기 바랍니다.

15쪽 상단의 수정의견은 현실적으로 도입이 어려운 시외버스, 광역급행형 시내버스 등을 제외하기 위하여 '대통령령으로 정하는 운행 형태에 사용되는 버스'로 한정하자는 의견입니다.

아래 쪽 단서는 도로의 폭이 좁거나 과속방지턱이 높아 저상버스의 운행에 적합하지 않아 국토부장관 또는 시·도지사의 승인을 받은 경우에는 예외로 할 수 있도록 단서를 신설하자는 의견입니다.

16쪽입니다.

시행일은 사업자의 준비기간 등을 고려할 필요가 있다는 국토부의 의견을 반영해서 공포 후 1년이 경과한 날로 규정하자는 의견입니다.

17쪽, 박주민 의원안은 시외버스 운송사업자에게 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스를 도입하도록 의무를 부여하는 내용입니다.

저상버스의 경우 앞에서 언급했듯이 현재는 자동차전용도로 등의 주행이 불가능하므로 시외버스에 도입하기 어려운 측면이 있고, 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 경우 2019년부터 국가가 제작 비용을 전액 지원하고 있음에도 불구하고 운영 비용에 대한 부담으로 2019년 외에는 지원업체가 없어 사업이 진행되지 못하고 있다는 점을 감안할 때 그 도입을 법률로 의무화하는 것은 사업자에게 재정적 부담이 될 수 있다는 점을 고려할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음은 19쪽입니다.

개정안은 전세버스 운송사업자가 전세버스에 휠체어 탑승설비 등 이동편의시설을 설치할 수 있도록 하고 국가와 지자체는 예산의 범위에서 재정 지원을 하도록 하는 내용입니다.

전세버스는 대부분 고속도로 등을 이용하는 장거리 이동을 위하여 활용된다는 점을 감안할 때 안전기준, 편의시설 등의 기준 마련이 선행될 필요가 있으나 이러한 기준이 아직 마련되지 못한 상황임을 고려할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음은 21쪽입니다.

이동지원센터 설치 의무화입니다.

개정안들은 교통약자 이동편의 증진을 위하여 시·군별 이동지원센터와 광역이동지원센터의 설치를 의무화하는 것으로 그 취지는 바람직한 것으로 보입니다.

22쪽입니다.

교통약자의 이동권 보장을 위해서는 특별교통수단의 환승·연계가 필요한데 현재 광역이동지원센터들은 특별교통수단의 환승 및 연계에 필요한 체계를 구축하지 못하고 있습니다. 이에 심상정 의원안은 광역이동지원센터가 특별교통수단의 환승 및 연계 이동을 위한 기능을 수행하도록 하려는 것으로 바람직한 것으로 보입니다. 다만 의미를 명확히 하기 위해 일부 자구 수정이 필요한 것으로 보입니다.

24쪽입니다.

수정의견은 시·군별 이동지원센터의 설치를 의무화하되, 광역이동지원센터와 통합 운영하는 경우에는 예외로 두도록 하는 내용입니다.

25쪽입니다.

하단 제3항은 광역이동지원센터를 의무적으로 설치하도록 하고 그 목적을 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 환승·연계 지원으로 규정하려는 것입니다.

26쪽입니다.

하단 제6항에서는 시·도지사가 인근 시·도지사와 협력하여 특별교통수단 환승·연계 체계를 구축하도록 규정하는 내용입니다.

27쪽입니다.

시행일은 환승·연계 체계 구축에 1년 6개월의 준비기간이 필요하다는 국토부 입장을 반영하였습니다.

28쪽입니다.

이동지원센터의 설치·운영비 지원입니다.

현행법은 특별교통수단의 확보와 시·군별 이동지원센터의 설치에 소요되는 자금의 일부를 국비 또는 도비로 지원할 수 있도록 하고 있는데, 개정안들은 특별교통수단의 확보 및 운행, 시·군별 이동지원센터와 광역이동지원센터의 설치 및 운영까지 지원 대상을 확대하면서 현재 국가 또는 도의 재량사항인 지원을 의무사항으로 변경하는 내용입니다.

현행법상 시·군별 이동지원센터의 설치 비용에 대한 국비·도비 지원이 가능한 점을 고려하면 광역이동지원센터의 설치가 의무화될 경우 그 설치 비용 역시 지원 필요성이 있는 것으로 보입니다.

29쪽입니다.

다만 운영비의 경우 보조금 관리에 관한 법률 시행령이 국가의 지방자치단체에 대한 보조금 지급 대상에서 ‘장애인특별운송사업(운영비)’를 제외하고 있으므로 특별교통수단의 운행이나 이동지원센터의 운영 비용을 국비로 지원하는 것은 신중한 논의가 필요한 것으로 보입니다.

30쪽입니다.

수정의견은 국비 지원은 7항으로 도비 지원은 8항으로 분리했습니다. 7항에서는 이동지원센터 운영비에 대한 국비 지원은 보조금법 시행령을 고려하여 삭제하고 시·군별 이동지원센터뿐 아니라 광역이동지원센터 설치 비용을 지원할 수 있도록 하였습니다.

31쪽입니다.

8항에서는 도는 시·군별 이동지원센터의 설치비뿐만 아니라 운영비를 지원할 수 있도록 하는 내용입니다.

32쪽입니다.

이동지원센터 운영을 대통령령으로 정하는 기관·단체에 위탁하는 내용입니다.

현행법은 특별교통수단과 이동지원센터의 운영에 대하여 광범위하게 조례에 위임하고 있고 이에 근거하여 경기도를 제외한 모든 시·군·도들은 조례를 통해 공공기관이나 장애인 단체 등에 위탁하여 이동지원센터를 운영하고 있습니다.

개정안은 이동지원센터의 운영을 기관 또는 단체에 위탁할 수 있도록 명시적으로 규정하면서 위탁 가능한 기관 또는 단체의 범위를 대통령령으로 정하려는 것입니다. 위탁 대상을 일정한 요건 등을 갖춘 기관·단체로 한정하여 이동지원센터 운영의 실효성을 제고하려는 취지는 바람직한

것으로 보입니다.

다만 지역별로 이동지원센터 운영이 가능한 기관의 여건이 다르다는 점을 감안하면 시행령으로 위탁기관 또는 단체를 열거하는 것은 현실적으로 어려운 측면이 있을 것으로 보이므로 이러한 점을 종합적으로 고려하여 논의가 필요한 것으로 보입니다.

33쪽입니다.

또한 현행은 특별교통수단과 이동지원센터 운영 등에 필요한 사항은 해당 지자체의 조례로 정하도록 하고 있는데 개정안은 국토부령으로 정하는 바에 따라 조례로 정하도록 함으로써 운영과 관련된 기본적인 사항을 부령으로 정하고 그 밖의 세부사항들은 조례로 정하도록 하려는 것입니다.

특별교통수단 환승 및 연계 이동이 원활하게 이루어지기 위해서는 전국적으로 통일적인 기준을 마련할 필요가 있는 점에서 국토교통부령으로 이동지원센터 운영에 관하여 규정하도록 하는 것은 바람직한 것으로 보입니다.

수정 조문은 42쪽부터 44쪽까지 있습니다.

44쪽을 봐 주시면 부칙에 이동지원센터 운영의 위탁에 대한 경과조치를 둘 필요가 있다는 의견입니다. 현재 이동지원센터의 운영을 위탁받은 기관 또는 단체가 대통령령에서 규정되지 아니하는 경우 즉시 위탁기관으로서의 자격을 상실하여 이동지원센터의 운영 공백이 발생하지 않도록 기존의 계약기간을 인정하자는 내용입니다.

45쪽입니다.

개정안은 시장·군수·구청장뿐 아니라 시·도지사도 임차택시 또는 택시바우처 이용에 소요되는 비용을 지원할 수 있도록 하고 이러한 지원에 필요한 사항을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 조례로 정하도록 하려는 것입니다.

개정안은 교통약자의 이동권 증진을 위해 임차택시 및 택시바우처 비용 지원 주체를 도지사까지 확대하려는 것으로 보입니다.

다만 현행법은 구청장이 지원하는 경우 특별시장·광역시장의 지원과 중복되지 않도록 관계 특별시장·광역시장과 사전에 협의하도록 규정하고 있는데 국토교통부는 도지사의 경우에는 이러한 중복 소지가 없다고 설명하고 있습니다.

46쪽입니다.

또한 지자체별로 법정대수 이상을 확보하여야 하는 특별교통수단과 달리 임차택시 및 택시바우

처는 강행규정이 아니어서 지자체별로 자율적으로 운영되고 있으며 전혀 운영하지 않는 지자체도 있는데 국토부령으로 그 운행 시간·운행 범위 등에 대해서 전국적으로 통일된 규정을 두는 것은 그 운영 여부를 지자체의 자율에 맡겨 놓은 법의 취지에 맞지 않는 측면이 있다는 점을 고려할 필요가 있습니다.

수정 조문은 48쪽, 49쪽에 있습니다.

다음은 50쪽입니다.

교통수단의 범주에 궤도·삭도를 포함하는 내용입니다.

개정안처럼 궤도를 교통수단에 포함시킬 경우 궤도 사업자는 교통약자 이동편의시설 설치 및 유지·관리 의무, 이동편의시설의 설치 및 관리에 관한 교육이수 의무대상이 되고 이를 위반할 경우 시정명령 및 이행강제금, 벌금 부과 대상이 됩니다.

51쪽입니다.

비록 대부분의 궤도시설은 관광이 주요 목적인다는 점에서 다른 대중교통수단들과 차이가 있으나 스키용 삭도를 제외하더라도 연간 2000만 명이상이 궤도시설을 사용하고 있다는 점, 2020년 말 기준으로 우리나라 전체 인구의 약 30%가 교통약자에 해당한다는 점 등을 고려할 때 교통약자들의 궤도시설 접근성을 높이는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보입니다.

52쪽입니다.

다만 개정안 부칙은 시행일을 공포 후 6개월로 규정하고 있으나 궤도사업자들에게 충분한 준비기간을 부여할 필요가 있다는 점, 궤도는 용도에 따라 형태가 다양하기 때문에 이동편의시설의 설치·안전 기준 등을 준비하는 데 시간이 필요하다는 국토부 의견 등을 감안하여 보다 충분한 유예기간을 둘 필요가 있는 것으로 보입니다.

63쪽입니다.

하단에서, 2년의 준비기간이 필요하다는 국토부 의견을 반영하여 시행일을 공포 후 2년이 경과한 날로 규정하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다음은 정부 측 의견을 들을 순서입니다만 지금 대선후보로서 굉장히 바빠신 중에도 오늘 이렇게 중요한 법안 처리를 위해서 특별히 참석해 주시고, 특별히 준비한 법률안에 대해서 한번 제안설명을 심상정 의원으로부터 듣는 순서를 갖도록 하겠습니다.

심상정 의원 나오셔서 의사일정 제8항 법률안에 대하여 발의자를 대표해서 제안설명해 주시기 바랍니다.

○심상정 의원 존경하는 송석준 국토교통위원회 교통법안소위원장님을 비롯한 여러 위원님들 반갑습니다.

저는 오늘 상정되고 심사되는 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안에 대해서 위원님들께 간곡한 말씀을 드리기 위해서 이 자리에 왔습니다.

장애인들에게 이동권은 위원님들께서 알고 계시다시피 생존권과 다름없습니다. 이동을 할 수 없으면 일도 할 수 없고 교육도 받을 수 없고 또 문화도 누릴 수 없습니다.

지난 12월 6일부터 장애인들은 교통약자의 이동편의 증진법과 장애인 권리보장법 등의 연내 통과를 위해서 엄동설한에 지금 사투를 벌이고 있습니다. 20일에는 5호선에서 이동권 투쟁을 벌였습니다.

과거 같았으면 ‘시민 불편 초래’라는 제목의 기사들이 쏟아졌겠지만 이제 우리 시민들께서는 ‘불편하지 않다. 오히려 그런 기사 제목이 더 불편하다’ 이렇게 말씀들을 하고 계십니다.

우리 시민들의 의식은 인권 선진국에 도착해 있습니다. 그런데 우리 법률은 여전히 과거에 머물러 있습니다. 이제 정치가 시민들의 인식 변화와 뜻을 적극적으로 받아안아서 차별 없는 시민의 권리보장을 위해서 한발 앞으로 나아가기를 간절하게 요청드립니다.

위원님들께서 오늘 심사하실 제가 발의한 법안은 장애인 이동권 보장을 위한 필수적인 네 가지 핵심을 담고 있습니다.

첫째, 장애인 콜택시 등 특별교통수단의 광역이동이 가능하도록 지자체에 광역이동지원센터 설치를 의무화하고 원활한 환승·연계를 위해 접수와 배차 등 통합운영 서비스 체계를 시·도지사가 협력해서 구축하도록 했습니다. 장애인 콜택시는 지자체별로 지금 운영이 되고 있는데 다른 지자체 갈 때 연계가 되지를 앓고 있습니다. 그러니까 장애인 이동권이 행정구역 경계에서 멈춰 버린 그런 꼴입니다. 비장애인도 지금 교통서비스가 광역 차원에서 통합 운영되고 있는데 이것은 명백한 차별입니다. 오히려 통합적 운영은 장애인들에게 더 우선적으로 고려돼야 마땅하다고 저는 생각합니다.

둘째, 이와 같은 문제는 이동지원센터를 설치하고 운영하는 데 소요되는 비용을 누가 부담할 것인가, 국가가 지원하지 않아서 생기는 문제입니다. 이를 해결하기 위해서 운영비 지원을 국가가 지원하도록 했습니다. 지자체의 재정자립도에 따른 이동권 격차를 해결하기 위해서도 국가 지원은 필수적입니다.

셋째, 서비스의 최저수준을 보장하고 운영을 표준화하기 위해서 기준을 국토교통부령으로 정하도록 했습니다. 현재는 운영을 지자체 조례로 정하고 있어서 서비스 요금이나 운행시간과 거리 또 운행방식 등이 상이하고 또 서비스 수준이 편차가 매우 큼니다.

마지막으로 센터 운영의 공적 책임을 강화하기 위해서 운영기관의 자격요건을 대통령령으로 정하도록 했습니다.

그런데 오늘 말씀드린 법안 내용 중에서 가장 중요한 핵심은 결국은 운영비의 국비 지원 문제입니다. 제가 잠깐 여기에 앉아서 들으니까 국비 지원이 좀 어렵다 이런 취지의 말씀이 전문위원으로부터 있었는데 저는 특별교통수단이 광역 장거리 이동을 위한 지자체 간의 원활한 환승·연계를 하도록 하기 위한 것이기 때문에 지자체의 재정 상태에 따른 이동권 차별을 막기 위해서는 운영비의 국고 지원이 반드시 필요하다 그런 말씀을 드립니다.

그런데 보조금 관리법 시행령이 제외하고 있다는 이유로 지금 정부, 국토부나 기재부가 반대의견을 밝히고 있는데 국토부는 주무부처입니다. 그리고 이동권은 교통기본권으로서 누구에게나 보장되어야 하는 그런 권리입니다. 주무부처로서 장애인 교통약자 편에 서야 합니다, 국토교통부는. 그래서 저는 국토부가 이런 불합리한 시행령을 고치는 데 앞장서 주기를 다시 한번 간곡히 부탁 말씀 드립니다.

존경하는 송석준 위원장님을 비롯한 선배·동료 위원 여러분!

올해가 교통약자법이 제정되고 시행된 지 16년째 되는 해입니다. 그러나 아직도 장애인들이 길을 나서는 데는 너무 어려움이 많습니다. 장애인 이동권 보장을 위해 갈 길이 멍니다. 언제까지든 문제 가지고 중앙정부와 지방정부가 팽팽하면서 장애인들의 이동권과 생존권을 제한해야 하는지, 우리는 답해야 된다고 봅니다. 장애인의 삶이 선진국이 되어야 시민의 삶도 선진국이 될 수 있

습니다.

하여튼 존경하는 송석준 위원장님과 여러 선배·동료 위원들께서 이 법률 개정안에 대한 취지를 충분히 이해해 주시고 공감해 주시리라 생각합니다. 부디 원안의 취지가 잘 살려질 수 있도록 의결해 주실 것을 다시 한번 간곡히 부탁드립니다.

감사합니다.

○소위원장 송석준 심상정 의원님 수고 많으셨습니다.

다음은 차관님, 정부 측 의견을 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 황성규 9개의 교통약자의 이동편의 증진법 개정법률안에 대해 전문위원의 검토보고 내용에 동의합니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

○김상훈 위원 지금 안전 수가 동일 제명의 법률로 굉장히 많고 또 각 의원님들이 발의하신 내용들도 굉장히 다양합니다. 교통약자의 이동편의 증진법의 일부개정 취지에 대해서 아마 반대하실 위원님은 아무도 안 계시는 것 같고, 다만 수정 의견에 대체적으로 현실적인 문제를 감안해서 절충식으로 조율해 놓은 내용들이 대부분 포함돼 있는 것 같습니다. 저도 전문위원 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 송석준 문정복 위원님 말씀해 주십시오.

○문정복 위원 제가 낸 법률이라서, 단서조항이 좀 달려 있어서…… 일단 궤도와 삭도에 관한 개정안을 긍정적으로 해 주신 것은 바람직한 일이라고 생각합니다.

그런데 여기 ‘다만 하위법령 정비 및 제도기간 확보를 위해 부칙 시행일 공포 후 2년으로 수정이 필요하다’ 이렇게 되어 있습니다. 제가 낸 개정 유예기간은 6개월이거든요. 그런데 2년으로 수정할 필요가 있다고 하는 것은 너무 긴 시간인 거예요.

여기에서도 꼭 전문위원께서 말씀드렸듯이 궤도와 삭도는 이미 우리 생활에 너무 밀접하고 전체 한 3000만 명의 인구가 이용하는 상황에서 이게 다만 정상적인 교통수단이 아닌 관광지에 주로 설치돼 있는 거라고 해서 그것들을 충족시키는 기간을 2년이나 유예한다는 것은 너무 과한 설정이라고 생각이 되고요.

저는 필요하다고 하면 적어도 1년 정도는 유예할 수 있다고 생각합니다, 준비기간이나 뭐나. 이런 것들은 마음먹기에 달린 거예요.

가령 삭도 같은 경우 보통 스키장 같은 데서 사용을 하는 건데 삭도협회에서 낸 안이 정말 기가 찬 거예요. 이런 식으로 하면 안 되는 거지요. 돈벌이할 때는 열심히 하고 그다음에 교통약자들을 위해서 안전장치를 하라고 하는 것은 부정적이고 이렇게 하면 안 되는 것이지 않습니까.

그래서 저는 2년은 너무 길다, 6개월에서 1년으로 좀 유예하는 것은 어떨까 하고 제안을 드리는 겁니다. 차관님께서 어떤 생각을 하시는지 좀 의견을 듣고 싶습니다.

○소위원장 송석준 차관님 답변해 주세요.

○국토교통부제2차관 황성규 시설물 종류별로 아마 준비기간에 좀 차이가 있으리라고 생각되는데 많은 경우가, 산악지형에 많습니다. 지형이 많고 또 구조가 좀 다양한, 궤도라는 게 굉장히 다양한 시설이기 때문에 그런 걸 시설을 하는 데는 어느 정도 일정한 시간은 걸릴 거라고, 준비기간이 걸릴 거라고 생각하고 있습니다.

○문정복 위원 그렇습니다. 제가 시간이 걸릴 거라고 하는 데는 이견이 없습니다. 그렇지만 2년 기간이라는 것은 너무 길게 잡는 거라는 거예요. 그래서 이것은 의지가 있고, 어쨌든 수입이 있을 것 아닙니까? 수입이 있으면 그 수입에 맞춰서 교통약자들의 편의증진에 빨리빨리 선제적으로 대응하는 것도 저는 의무라고 생각을 하거든요.

그래서 2년 기간 너무 깁니다. 1년으로 줄여주시면 제가…… 그렇게 어렵겠습니까?

○국토교통부제2차관 황성규 우리가 통상적으로 공사를 하는 데에는, 계획을 해서 공사를 하는 데 통상 1년 이상은 보통 소요가 됩니다. 그래서 2년으로 잡았는데, 빨리할 수 있는 부분도 있겠지만 법을 시행하는 데 한 2년 정도 소요될 수 있다는 게 정부의 입장입니다.

○문정복 위원 그러면 이렇게 해 보시면 어떨까요? 전체 실태를 점검해 보는 거예요. 가령 국토부와 교통안전공단에서 하위법령 정비를 위해서 이용실태 특별점검을 해서 할 수 있는 곳, 좀 빨리 설치할 수 있는 곳은 설치를 하게 하고, 2년이라는 계도기간 안에라도 설치를 하게 하고 만약에 정말 산악지역이고 굉장히 난코스고 설치하는 데 시간이 오래 걸린다고 하면 그렇게 주장할

수밖에는 없지요. 그렇지만 저는 이것 이용실태 특별점검 없이 기간을 2년으로다가 못 박는 것은 조금 안이한 생각 아닌가 해서 국토부와 교통안전공단이 이용실태 특별점검을 하는 것을 요청드립니다.

○국토교통부제2차관 황성규 이게 사업이 다양하기 때문에 일률적으로 말씀을 드릴 수는 없습니다만……

○문정복 위원 그래서 점검하라는 거예요.

○국토교통부제2차관 황성규 저희들도 실태조사를 선행해서 사업을 추진할 계획이고요. 그렇다 그러면, 예를 들어서 관련기관에서 승인을 하는 경우에 한해서 여러 가지 실태조사 후에 어느 정도 걸린다 하는 경우에는 2년까지 할 수 있는 걸로……

○소위원장 송석준 지금 이 부분 문정복 위원님께서, 어차피 2년이라는 것은 마지막 데드라인 아닙니까? 그러니까 그 기간 내에라도 미리 할 수 있는 곳 또 시급한 곳, 실태조사 결과 그런 곳에 대해서는 현지 여건을 고려해서 최대한 당겨서 할 수도 있는 것 아니겠습니까?

그러니까 규정은 이렇게 두시더라도 행정부에서 조금 더 적극적인 성의를 발휘해서 실태점검을 거쳐서 빨리 설치할 수 있는 곳은 조기에 설치할 수 있도록 행정지도를 해 주시고 유도해 달라는 말씀이시니까……

오늘 어차피 속기록에도 남고 또 나중에 그 관련사항을 한번 실태를 점검해서 문정복 위원님께 보고드리고 조기에 할 수 있는 부분에 대해서는 조기에 할 수 있는 노력을 행정부에서 해 주시면 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 황성규 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 송석준 문 위원님, 괜찮겠습니까?

○문정복 위원 훌륭한 정리입니다.

○소위원장 송석준 고맙습니다.

다른 위원님?

박상혁 위원님 말씀해 주시기 바랍니다.

○박상혁 위원 여야 위원님 모두가 교통약자 이동편의 증진을 위해서 마음을 모은 것은 굉장히 중요하다고 생각을 하고 높게 평가합니다.

그런데 법안이 내용이 많아 가지고 하나하나 설명을 듣고 질문 좀 드려야 될 것 같은데요.

전문위원, 수정안에 따르면 첫 번째 대폐차할 경우에 저상버스 의무가 도입이 되는데 지금 문

제는 고속버스나 시외버스 같은 경우는 여러 가지 여건과 기술적인 여건 때문에 제외할 필요성이 있기 때문에 대통령령으로 정하는 경우에 제외한다 이런 취지로 수정안을 낸 거지요?

○전문위원 이지민 예, 그렇습니다.

○박상혁 위원 이 문제에 대해서 장애인차별철폐연대나 장애인단체의 의견은 어떻습니까, 이 수정안에 대한? 국토부에서 파악하고 있는 내용이 있나요?

○국토교통부교통물류실장 어명소 교통물류실장이 답변드려도 되겠습니까?

○소위원장 송석준 답변해 주시기 바랍니다.

○국토교통부교통물류실장 어명소 장애인단체하고 저희가 이 문제에 대해서 굉장히 소통을 많이 해 왔습니다. 지금도 한 달에 한 번 정도 만나고 있고요. 시외고속버스에 대해서는 저상버스가 지금 전 세계적으로 없다고 보시면 되겠습니다.

그래서 아까 전문위원께서 제시한 대로 시내버스, 농어촌버스, 마을버스에 대해서 적용할 필요가 있겠고요. 시외고속버스에 대해서는 전 세계적으로 휠체어 탑승시설을 하는 형태로 가고 있습니다. 왜냐하면 고속도로를 달리기 때문에 도로 구조상 전 세계적으로 아직은 저상버스 형태로 가지 않는다는 말씀을 드리구요.

그래서 시내버스, 마을버스 그다음에 농어촌버스에 대해서 적용을 해야 한다는 말씀 드리겠습니다.

○김윤덕 위원 아니, 장애인단체에서는 뭐라고 했냐고, 협의됐냐고. 장애인단체에서 수용했어요?

○국토교통부교통물류실장 어명소 당연히 그렇습니다. 그리고 시내 구간에서도 도로 구조 때문에 못 한다는 것도 장애인단체도 잘 알고 있습니다. 그런 부분에 대해서는, 여기 보완 규정을 둔 것도 다 장애인단체하고 여러 번 협의해서 나온 규정이라고 보시면 되겠습니다.

○박상혁 위원 전 세계적으로 고속버스나 시외버스는 이게 없다?

○국토교통부교통물류실장 어명소 휠체어 탑승시설을 하는 것으로 운영을 하고 있습니다.

○박상혁 위원 휠체어 탑승시설로 한다, 지금 저상버스로 할 수는 없다?

○국토교통부교통물류실장 어명소 예, 그렇습니다.

○박상혁 위원 그래서 15쪽에 ‘대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는’ 이런 식으로 수정안

을 내신 것 같고요.

그다음에 조금 전에 심상정 의원님이 말씀하신 문제, 지원센터의 운영비 관련된 문제 있지 않습니까? 저는 심상정 의원님 말씀이 타당하다고 생각을 합니다. 금번 법의 취지가 있고 법에서 규정을 하면 될 일을, 지금 현재 시행령과 충돌이 될 수 있는 소지가 있다고 하면 나중에 시행령을 개정해야지요. 이 법의 취지가 타당하느냐 안 타당하느냐가 문제이고 그에 따른 책임부서인 국토부에서도 더 적극적인 역할을 해야 된다고 생각을 합니다.

그리고 이게 말씀드렸던 것처럼 시도마다 재정 여건이 다르기 때문에 전국적으로 통일적으로 이동할 수 있는 여건을 마련해야 되고 거기에 필요한 운영비가 필요하다는데 국토부의 생각은 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 황성규 아까 말씀드렸듯이 기본적으로 지역 간 이동을 편하게 한다는 측면에서는 광역 지자체까지 말씀을 드렸고……

○박상혁 위원 운영비 지원 문제요.

○국토교통부제2차관 황성규 어쨌든 이 복지분야가 기존에 지자체 소관 업무로 되어 있었기 때문에 저희들 입장은 아까 말씀드렸듯이……

○박상혁 위원 그런데 지자체 소관 분야이지만 말씀하신 것처럼 이 지자체에서 저 지자체로 넘어가는 것은 전국적으로 통일이 되어야 되고 또 지자체마다 여건이 다르기 때문에 이것은, 그렇기 때문에 우리가 조례가 아니라 법률상으로 정하는 문제이고 거기에 따른 운영비를 지원해서 전국적으로 교통약자의 이동편의를, 교통복지를, 교통권을 확보해야 된다는 차원에서 저는 운영비를 지원할 수 있도록 해야 된다고 생각을 하고.

그리고 이 법이 통과되면 그 이후에 이 시행령을 고치면 되는 문제 아니겠습니까?

○국토교통부제2차관 황성규 그것은 법은, 말씀드렸듯이 시행령을 고치는 문제들은……

○박상혁 위원 그래서 저는 오늘 이 법안을 논의하면서 그 문제 때문에 수정안에서, 몇 쪽에 되어 있지요? 지금 수정안 발의된 게?

○전문위원 이지민 30쪽입니다.

○박상혁 위원 그래서 동료 위원님들께서도 적극적으로 이것을 좀, 전문위원의 검토의견처럼 시행령 때문에 운영비를 지원하지 못하겠다 그런 수정안에 대해서는 절대 반대하고요. 원래 법률제안 취지대로 운영비도 지원할 수 있도록 하고,

추가적으로 우리 국토위의 의견을 달아서 나중에 전체 의결할 때 대통령령에 운영비를 지원할 수 없도록 규정되어 있는 것도 개정하도록, 시행령도 개정하도록 하는 의견을 제출해야 될 것으로 생각을 합니다.

그리고 지금 문정복 위원님 말씀하신 것처럼 문정복 의원님이 제안하신 법률의 경과기간도 최대한으로 단축할 수 있는 그런 방법을 찾았으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 허영 위원님 먼저 하시겠습니까?

○허영 위원 저는 특히 장애인 관련된 정책은 국가가 전면적이고 전일적이고 차별이 없는 차원에서 국가 책임으로 운영되어야 된다고 생각이 됩니다. 이것을 지금 지자체의 여러 가지 재정적 여건이 다 다른 상황에서 지자체에 맡기는 것은 국가가 참으로 무책임한 그런 태도라고 생각이 됩니다. 장애인 정책의 국가 책임, 모든 부분에 있어서의 국가 책임 부분들에 대한 강조를 드리면서 말씀을 올리겠습니다.

우선 저상버스 도입 부분들에 있어서 고속버스나 이런 부분들 제외한 부분들은 일면 타당한 부분들이 있어서 그 부분들은 전 세계적 사례에 준용해 가지고 우리도 그렇게 수정되는 것들은 동의하고요.

환경친화적 저상버스 도입 부분들에 있어서도 이것을, 물론 충전소의 구비 여건 여러 가지 부분들이 다르지만 탄소중립 시대를 맞이해 가지고 환경친화적 저상버스 도입하는 부분들도 법조문에 지역의 충전시설이나 이런 여러 가지 것을 고려하여 우선적으로 도입해야 한다고 하는 그런 규정들을 집어넣었으면 좋겠다고 하는 그런 의견을 좀 드리겠습니다.

그리고 아까 30페이지 보면 이동지원센터 구축 부분들도 박상혁 위원 말씀에 동의를 하고요.

지금 1년 6개월의 준비 기간이 필요하다고 말씀을 하셨는데 그 1년 6개월은 어떻게 해서 산정된 준비 기간입니까?

○국토교통부제2차관 황성규 준비를 하려고 그러면 용역이라든지 이런 여러 가지 것을 통해서 방향도 정립하고 또 예산도 반영하고 이런 걸……

○허영 위원 만약에 이것을 예산에 반영한다고 한다면 한 1년 정도의 유예 기간을 뒤야 그다음 2023년서부터는 도입을 할 수가 있는 것 아니겠

습니까, 예산 지원을? 그런데 1년 6개월이면 애매하게 2024년부터 예산 반영해서 진행할 수밖에 없는 건데.

제가 봐서는 앞으로 1년 내의 기간에 충분히 용역이나 이런 것들을 진행을 해서 가능하리라고 생각이 되고, 이미 광역이동지원센터에 대해서 6개 도가 도 차원에서 지원을 하고 있거든요. 이런 사례들이 있지 않습니까?

사례를 잘 연구·분석하면 중앙부처의 준비 기간도 충분히 줄어 들 수 있다고 생각이 됩니다. 그래서 1년 6개월 기간이 저는 좀 비합리적이라고 생각을 해서 1년으로 했으면 좋겠다고 하는 의견을 드리겠습니다.

○소위원장 송석준 정부 측 입장 말씀 주시겠습니까?

○국토교통부교통물류실장 어명소 교통물류실장이 답변드리겠습니다.

이 부분에 대해서는 지금 도내에서는 아까 위원님 말씀하신 대로 광역이동지원센터가 작동이 되고 있습니다. 그런데 저희가 지금 고민하고 있는 것은 도와 도 간의 관계를 갈 때 그리고 도내에서도 지금 잘 안 되고 있는 경우가 많습니다. 지금 심지어는 어떻게 되어 있느냐 하면 예컨대 충청도 아산에서 청주를 간다면 각각 신청을 해야 하고요. 또 돌아올 때는 방법이 없습니다, 지금 현재는.

그러면 결국은 무슨 문제냐 하면 예산의 문제가 되고 이런 여러 가지 가이드라인을 저희가 검토를 해야 하는데 그게 만만한 작업이 아닐 것 같습니다. 그래서 저희가 용역을 하고 그다음에 준비 기간을 거쳐서 1년 6개월을 지금 하는데, 그것도 저희는 사실은 한 2년을 생각하고 있는데 굉장히 좀 빠빠하게 준비를 해야 하는 상황일 것으로 보고 있습니다.

○허영 위원 장애인 입장에서 여태껏 참아 왔는데 1년 6개월을 참으실 수는 있겠지만 저는 아까도 말씀드렸듯이 장애인 관련된 모든 정책은 국가 책임하에서 원칙적으로 우선적으로 제일 먼저 또 보편적으로 비차별적으로 정책들을 준비하고 실행해야 된다고 생각이 됩니다. 그 원칙이 꼭 지켜져야 된다고 생각이 되기 때문에……

○국토교통부교통물류실장 어명소 예, 저희도 최대한 노력하겠습니다.

○허영 위원 예.

○소위원장 송석준 김윤덕 위원님.

○**김윤덕 위원** 다시 한번 확인해 볼게요.

전주갑 김윤덕 위원입니다.

그러니까 이동지원센터 운영 자금 문제가, 국토교통부에서는 국비로 지원이 안 된다고 하는 이유가 어떤 거예요, 정확하게?

○**국토교통부제2차관 황성규** 지금 복지는 지자체 소관 업무로서 기존에 그렇게 분류가 돼 왔었기 때문에 전체 체계에서 말씀을 드린 거고요. 그 체계는 논의를 해서, 바꾸는 데는 논의가 더 필요하다고 생각합니다.

○**김윤덕 위원** 그런데 논의가 필요하면 논의를 해서 왔어야 맞는 것 아닌가요? ‘논의를 했는데 기재부에서 안 됩니다’ 이렇게 말을 하든가 하셔야지.

○**국토교통부제2차관 황성규** 저희들이 전체 복지를 담당하는 소관 부처는 아니고 또 여러 부처가 관련되고, 정부하고 관계가 있는 부분이기 때문에……

○**김윤덕 위원** 아니, 그러니까 지금 여기에서는 협의했다는 것은 전혀 안 나와 있고.

제가 볼 때는 어떻게 보이냐면요 ‘이동지원센터 운영 자금은 현행 법령상 국가 예산 확보는 곤란하다. 안 된다. 의논할 필요도 없다’, 지금 제가 볼 때는 이렇게 보여져요.

의논했어야 맞는 것 같아요. 국토부에서 ‘이 법안이 들어와서 장애인 이동권 복지와 관련된 문제와 연동이 되어 있으니 복지부 쪽, 기재부 쪽 협의했는데 다른 부처가 다 반대합니다’, 차라리 이렇게 말하시든가.

○**국토교통부교통물류실장 어명소** 제가 말씀드리겠습니다.

현재 보조금법 시행령에서는 장애인 특별운송 사업에 대해서 보조금 지급대상에서 제외를 하고 있습니다. 그래서 저희가 기재부하고 협의를 했는데 기재부에서는 어렵다는 입장이었다는 말씀을 드리고요.

○**김윤덕 위원** 아니, 기재부는 예산을 다루는 부서니까 아무래도 그러겠지요.

○**국토교통부교통물류실장 어명소** 예, 그렇습니다.

○**김윤덕 위원** 그러니까 하위 법령에 있는 법을 근거로 해서 상위법을 정하겠다는데 ‘하위 법령에 이런 법이 있으니까 안 됩니다’ 이렇게 말하는 건 굉장히 무성의한 것 아닙니까? 이동센터의 중요성을 고려해 볼 때 현재 하위 법령을 어길

만큼, 고칠 만큼 중요하게 생각하지 않는다, 차라리 국토부에서 이렇게 말씀하세요.

우리는 이 법을 정해서라도 국가에서 돈을 쥐서라도 해야 되겠다, 이 법의 정신은 그런 거란 말입니다. 저는 거기에 대한 답을 하셔야 한다고 봐요. 아닌가요?

지금 이 법의 정신은 교통약자의 이동권을 보장하기 위해서 이동지원센터를 운영해야 되겠다, 이게 잘 안 되고 있다. 지자체에 맡겨서는 지자체의 형평성, 예산의 준비 정도가 다르기 때문에 통일성을 기할 수 없으니 국가에서 이 예산을 책임지고 지원해야 되겠다라고 하는 거예요. 그만큼 중요한 문제라고 인식하고 있는데 국토부에서는 어떻게 생각하냐는 거지요. 국토부가 주무부처잖아요.

○**소위원장 송석준** 차관님 말씀하세요.

○**국토교통부제2차관 황성규** 위원님, 저희들이 아까 드린 말씀은 복지를 담당하는 부처가 복지부를 포함해서 여러 부처가 있고요. 기본적으로 복지는 지자체 업무로 되어 있기 때문에 아까 제가 말씀드린 법령이나 하위 법령과의 관계에서 이야기가 아니고 그렇게 나눠져 있다는 말씀이고요.

전체적으로 시도 간 이동할 때도 시도 간에 비용을 분담해서 운영을 할 수는 있습니다. 그래서 그 점을 현재 체계에서 말씀을 드린 거고요. 그걸 바꾸려고 그러면 아마 전체적인 관점에서 좀 더 논의가 돼야 될 것 같습니다.

○**김윤덕 위원** 아니, 그러니까 제가 지금 국토부에 질타하는 거예요, 법안을 하는 과정에서. 견해를 나누고 있는 게 아니고 질타하고 있는 핵심은 뭐냐 하면요 지금 현재 문정복 의원님께서 발의한 게 4월에 발의했고 그다음에 박재호 의원님은 20년 8월에 했고. 예를 들면 그런 것 아닙니까?

그런데 이 법안을 실제 본격적으로 심사하는데 ‘이제 논의를 좀 해 봐야 됩니다. 이걸 복지 문제니까 다른 복지와 관련돼서 어떻게 생각하는지 저는 잘 몰라요. 다만 예산하는 데 물어보니까 예산 안 된대요’, 그러고 있는 거 아니에요?

이 문제가 중요했다면 주무부처니까 복지부도 설득하고 설득이 안 되면 다른 의원도 해서 부탁도 하고 협의도 하고 각 당 차원에서 국토부 위원들하고 보건복지부 위원들하고 협의도 할 수 있게 만들고 그렇게 노력했는데 이게 조정이 잘

안 되고 있다, 그렇다면 진짜 생각을 해 봐야 맞지만 아무것도 안 하고 있었던 문제를 지적하고 있는 겁니다.

그리고 예산 문제는 하위 법령에 있는 것을 근거로 해서 상위법 못 만드는 게 말이나 돼요? 필요하다면 하위 법령 폐기하고 상위법 만들어서 조정해야지요.

그러니까 제가 볼 때는 이렇게 생각합니다. 제 견해는 국토부는 할 의사가 없어 보여요, 이래저래 명분만 대고 있고. 저는 위원님들이 판단해서 법에 명시해야 한다고 생각합니다. 이번 기회 놓치면 안 돼요. 이동센터 문제에 있어서는 국가가 책임지게 하도록 해야 됩니다.

마치겠습니다.

○소위원장 송석준 진성준 위원님 말씀해 주시지요.

○진성준 위원 저도 김윤덕 위원님 의견에 동의합니다. 그 얘기 좀 나중에 하고.

우선 전문위원의 수정의견에 대체로 공감을 합니다마는 ‘친환경 저상버스를 우선적으로 고려할 필요가 있다’라고 하는 것이 수정의견에서 전부 삭제되었거든요. 그런데 그런 여건 때문에 당장 도입은 못 한다 하더라도 여건이 되면 친환경 저상버스를 우선적으로 도입하는 것이 바람직한 것 아니겠습니까? 그러니 그런 조항들이 어딘가에는 들어가도록 조치해야 된다 그렇게 생각합니다.

그다음에 두 번째로 지금 여러 개정안들은 ‘국가가 이동지원센터의 운영비를 지원하여야 한다’라고 이렇게 의무조항으로 올라왔는데 결국에 전문위원의 수정의견은, 그것도 좀 나뉘져 있기는 합니다만 다 재량조항으로 ‘지원할 수 있다’는 조항으로 되어 있는 것 아닙니까?

그러니 그거를 ‘설치를 지원할 수 있다’는 정도로만 하지 말고 ‘설치와 운영을 지원할 수 있다’는 정도로 좀 넓혔으면 좋겠다. 그렇게 해서 재량조항으로 넓혀서 국가의 재정 형편이나 또 지방자치단체의 재정 형편에 따라서 서로 분담하게 하고 협의하게 하고, 해서 일부를 지원하게 광범위하게 열어 놓는 것이 현실적인 방안이 아닌가 저는 그렇게 생각합니다.

그래서 이동지원센터 또 광역이동지원센터의 설치와 운영에서 국가가 시도와 함께 지원할 수 있도록 이렇게 재량조항으로 정리하는 게 좋겠다 그렇게 생각합니다. 어떻게 생각하세요?

○국토교통부제2차관 황성규 동의합니다.

○진성준 위원 동의하십니까?

○국토교통부제2차관 황성규 예.

○진성준 위원 ‘환경친화형 저상버스 도입을 우선적으로 고려한다’라고 하는 대목도 들어가는 데 동의하십니까?

○국토교통부제2차관 황성규 전문위원과 문구를 상의해서, 기본적인 취지에 동의합니다.

○진성준 위원 그렇게 재량조항으로 이동지원센터 국비 지원 문제는 정리했으면 좋겠고요, 환경친화형 버스도 역시 좀 우선 고려하도록.

전문위원, 의견 있으십니까?

○전문위원 이지민 예.

환경친화 버스, 자료 5쪽 보시면요 일단 내년도 1월 28일 시행될 예정인 환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률에서 업무용 차량 구입할 때 일정 비율 이상 친환경 자동차 구입하라는 규정이 있어서 어느 정도 좀 실현될 수 있지 않을까라는 생각이 일단 들었고요.

○진성준 위원 그런데 이건 업무용 차량이잖아요?

○전문위원 이지민 버스가 업무용 차량입니다. 사업에 사용되는 차량이기 때문에 업무용 차량에 다 해당이 되고요.

그리고 사실 지금 지방에 가면 충전소들이 없는 경우가 많은데 그럴 경우에는 경유 저상버스라도 도입을 해서, 사실 이 법은 장애인들 이동 편의 증진에 초점을 맞춘 법이기 때문에, 물론 환경친화적인 버스에 보조금을 더 주든가 해서 그걸 장려할 필요성은 있겠지만 어쨌든 이 법은 교통약자들이 이동을 편하게 하는 데 초점을 맞추는 법이고.

충전소가 없는 경우에는 경유 저상버스라도 도입을 해야 되기 때문에 저는 사실 이걸 굳이 안 넣더라도, 어차피 다른 법에 환경친화적인 차량 구매 조항이 또 있기 때문에 안 넣어도 되지 않을까라고 해서 뺐습니다만 위원님들께서 굳이 우선적으로라도 도입하라고, 넣어야 된다고 판단을 해 주신다면 그 부분은 수정을 할 수 있는 여지는 있을 것 같습니다. 다만 저는 굳이 그걸 넣지 않아도 되지 않을까라는 그런 생각을 하고 있습니다.

○허영 위원 그거는 상당히 무책임한 말씀인데요.

○소위원장 송석준 잠깐만요.

허영 위원님 정식발언 해 주시겠습니까?

○허영 위원 예.

○소위원장 송석준 강준현 위원님 먼저 신청해 주셨는데……

○허영 위원 먼저 하세요.

○소위원장 송석준 먼저 강준현 위원님 하시고……

○강준현 위원 간단히 먼저 하겠습니다.

교통약자라 하면 장애인 포함해서 또 임산부·노인·어린이는 다 포함되잖아요. 세종시 같은 경우 지금 저상버스로 전환시키려고 노력을 많이 하고 있는데 늘 재정 문제 때문에 못 하고 있거든요.

그리고 지금 전문위원 말씀하신 도로 구조나 등등 해서 대상을 한정 짓는 것에 대해 동의를 합니다. 왜냐하면 우리도 보면 읍면 지역이나 농촌 지역은 도로 상태가 안 좋으니까 당연히 못 가지요. 그래서 장애인 콜택시라든가 이런 걸 활용해서, 저상버스하고 환승·연계 시스템은 잘 되어 있어요. 그래서 교통약자분들한테 상당히 선호도가 좋아요. 그러니까 지자체가 재정을 부담하고 운영한다는 것은, 운영이야 하겠지만 국가에서 책임져야 된다는 다수의 위원님들의 의견에 동의를 하고요.

또 하나 조금 아까 운영 지원 관련한 언급을 하신 김윤덕 위원님이나 또 진성준 위원님 의견에 다 동의를 합니다.

다만 제가 이거 이용을 해 봤는데, 이거 법에 넣을 내용은 아닌데. 장애인분들 저상버스 탈 때 있잖아요. 시간이 오래 걸리니까 승무원분들이 짜증을 내세요. 그래서 법을 정비해 놓고 나중에 시행령이나 시행규칙이 됐을 때 교육을 좀 강화를 해야 될 것 같아요. 그리고 시민의식도 함양을 시켜야 될 것 같고.

어린이나 임산부는 타시는 데 시간이 오래 안 걸리는데 휠체어가 탈 때는 항상, 어떤 분들은 얼굴을 붉히기도 하시고 하니까 이거는 교통물류실장님께서 고려해 주셨다가 나중에 반영을 좀……

○국토교통부교통물류실장 어명소 예, 그러겠습니다.

○강준현 위원 감사합니다.

○소위원장 송석준 허영 위원님 또 말씀해 주시겠습니까?

○진성준 위원 전문위원께서도 그거 수정할 수 있다고 하시니까 속히 정리하시지요.

○허영 위원 그렇게 하시지요. 수정안을 좀 내

주시면 좋겠습니다.

○진성준 위원 환경친화형.

○전문위원 이지민 ‘우선 도입할 수 있다’ 이렇게 하겠습니다. 그런데 좀 선언적인 규정입니다.

○진성준 위원 그렇게 한 줄 넣읍시다.

○김윤덕 위원 그래요. 그건 그렇게 하면 될 것 같아요.

○소위원장 송석준 박상혁 위원님.

○박상혁 위원 그런 정도로 선언적 규정이라도 친환경차는 그렇게 한다고 하더라도요.

조금 전에 진성준 위원님께서 말씀해 주신 것하고 저는 조금 차이가 있는데, 지금 30쪽에 보면 의원님들이 내셨던 안들이 조금조금씩 차이가 있어요. 현행은 ‘할 수 있다’라고 제량조항으로, 여기는 설치만 돼 있고 아예 운영비 자체가 없지 만.

그런데 박재호 의원님 안은 제량조항을 그대로 두고 박주민 의원님하고 신영대 의원님 같은 경우는 강행규정으로 ‘운영비까지 지원하여야 한다’라고 되어 있는데 이 문제에 대해서 의견을 좀 모아야 됩니다.

저는 아까도 말씀드렸던 것처럼 이것은 이번 기회에 강행규정으로 운영비까지 포함을 하는 것이 타당하다 이렇게 생각을 합니다. 다른 동료 위원 여러분께 꼭 좀, 제 의견을 드렸으면 좋겠습니다.

○소위원장 송석준 허영 위원님 말씀해 주시지요.

○허영 위원 저도 운영비 지원 부분들 또 설치 관련해서는 제량보다는 의무규정으로 해야 된다는 의견을 좀 드리겠습니다.

32페이지 심상정 의원안을 보면, 제가 정부 측에 질의할 내용이, 거기 검토의견 안에 ‘지역별로 공공기관·장애인단체 등 이동지원센터 운영이 가능한 기관의 여건이 다르다는 점을 감안하면 대통령령으로 위탁기관 및 단체를 열거하는 것은 현실적으로 어려운 측면이 있다’라고 얘기를 하는데 이게 어떤 어려움이 있는 거지요?

지금 뒤에 참고자료로 위탁운영 사례 현황들을 죽 열거한 것을 봤는데 이걸 대통령령으로 열거할 경우에 있어서 어떤 어려움이 있는 겁니까?

○전문위원 이지민 지금 위탁운영 현황을 뒤에 붙였는데요. 이게 광역이나 도 단위가 아니라 보통 시군 단위에서 위탁을 하는 거라 그런 경우에는 그 지역 여건에 맞는 기관을 선택해서, 공단

이라든가 운송사업자 관련 기관에 맡긴 데도 있고 좀 다양합니다.

그래서 보통은 이걸 대령에서, 이 기관들을 다 리스트업을 할 수는 없잖아요. 예를 들어 ‘어떤 어떤 자격 요건을 갖춘 단체’ 이렇게 규정을 할 것 같은데 그렇게 되면 이 중에 빠지는 단체들도 생기게 되고 또 요건을 만약에 제한적으로 규정을 할 경우 작은 시군 단위에서는 그 요건에 맞는 위탁을 할 기관이나 단체를 찾기 어려운 경우도 있을 수 있겠다라는 차원에서 말씀을 드린 겁니다.

○허영 위원 그런데 여기 사례를 보면 공단이나 장애인단체나 그다음에 운송기관이나, 즉 법적 책임성을 줄 수 있는 기관들을 한정해서 둘 수 있고 또 예외 조항으로 기존에 위탁하던 곳은 위탁기간을 예외적으로 인정하는 조항을 뒀지 않았습니까?

제가 봐서는 지금 여러 사례들이 있기 때문에 이 부분들을 열거하는 것들이 그다지 어려워 보이지 않습니다. 그런데 어렵다고 하는 것들은 이런 부분들에 대해서 국가가 뭔가 책임을 회피하려고 하는 부분들이 좀 있는 것 같아요, 제가 봐서는.

그러지 말고 이런 부분들 명확하게 국가 책임 제로, 대통령령으로 정해서 설치하고 운영도 의무조항으로 국가가 지원하는 방향으로 하는 방향에 대한 의견을 드립니다.

○소위원장 송석준 지금 위원님들 말씀하신 부분에 대해서 정부 측 의견을 말씀을……

○국토교통부교통물류실장 어명소 교통물류실장 말씀드리겠습니다.

위원님 말씀에 동감하고요. 그래서 저희가 장애인단체와 협의를 거쳐서 이 조항을 수용하기로 했습니다. 장애인단체는 공공성을 원하고 있습니다, 운영 기관의 공공성을 원하고 있어서 가급적 공사나 공단이 해 주기를 원하고 있고. 그래서 장애인단체가 문제를 제기하는 것은 장애인단체가 위탁받아서 하는 거나 아니면 택시단체가 하는 것을 가급적 지양해 달라는 그런 말씀들을 많이 하시는데, 그래서 저희가 시행령에 받아서 기존 기관들도 수용을 해 가면서 앞으로 그렇게 운영해 나갈 계획입니다.

○소위원장 송석준 지금 말씀해 주신 것을 반영해 주시고요.

김윤덕 위원님, 추가로 발언하시겠습니까?

○김윤덕 위원 어쨌든 간에 지금 쟁점이 예산 지원 문제에 대해서 ‘하야야 한다’ ‘할 수 있다’ 이것의 논란 아닙니까. 그렇지요?

일단 이동지원센터 관련해서 지방사무 업무 비슷하게 해서 묶어 놔 가지고 국비 지원 안 되게 만드는 것 있잖아요? 그건 이번 기회에 분명히 바뀌야 한다고 저는 생각합니다.

○소위원장 송석준 이 부분에 대해서 의견들이 계속 많이 나왔는데요. 오늘 우리가 위원님들의 뜻으로 안을 의결해서 올릴 수는 있지만 중요한 것은 정부 부처 간에 사전 조율을 충분히 거쳐야 되고 또 이것이 올라가면 나중에 법사위나 본회의 과정에서 다른 상임위와의 조율도 필요한 부분이라, 지금 너무 우리의 일방적인 입장보다는 그동안 정부 간에 합의된 사항들 또 조율된 사항들을 우선 존중을 하고 필요하다면 사전 조율을 통해서 어느 정도 가능성을 터놓은 상태에서 의결을 해야지, 우리가 먼저 일방적으로 우리 원하는 대로 이렇게 하다 보면 사실은 우리의 결정 자체가 나중에 번복되거나 중단되는 그런 안타까운 일도 있을 것 같습니다.

그래서 오늘 위원님들께서 말씀하신 것은 정부 측에서 최대한 수용을 하시되 현실적인 조정안을 잘 만들어야 될 것 같습니다.

이 부분에 대해서 다시 한번, 지금 이동지원센터 설치·운영에 관한 지원 부분에 대해서 여러 위원님들이 말씀하셨으니까요 차관님께서 정리 좀 해서 다시 한번 답변을 해 주시고, 또 우리가 수정 가능한 것은 여기서 수정안을 만들어서 오늘 처리하는 것으로 하시지요. 지금 답변 좀 해 주시지요.

○국토교통부제2차관 황성규 아까 진성준 위원님께서 말씀하신 대로 운영까지 포함할 경우에는 ‘할 수 있다’로 가는 게 보다 현실적인 것 같다는 의견입니다.

○김윤덕 위원 ‘할 수 있다’까지는 국토부에서는 수용할 수 있다고 보는 거예요? 지금 하위 법령 개정해야 돼요.

○진성준 위원 위원장님, 그래서 그렇게 재량조항으로 ‘할 수 있다’로 하고 우리 국토위원회의 의견으로 관련 보조금 시행령 규정을 개정할 것을 정부에 요구하는 것으로 그렇게 해서 처리했으면 좋겠습니다.

○소위원장 송석준 그런 부대의견을 달아서 오늘 처리하는 걸로 하시고.

하영제 위원님 말씀하시지요.

○**하영제 위원** 동료 위원들 의견도 많이 나왔고 또 정부 의견도 많이 들었는데 말씀들 다, 김윤덕 위원님 하신 말씀도 이것 너무 오래 끌었다는 이야기고. 또 국토부도 물론 사정이 있습니다. 이게 복지 업무로 돼 있고, 일종의 복지 업무인데. 또 지방자치단체 또 시군·시도 생각이 다 다르고, 물론 장애인 위한다는 생각은 똑같은데 예산 상황이 달라서 이게 참 쉽지는 않고. 그러나 우리가 검토해야 될 것은, 명분은 너무 오래 끌었다 이거거든요.

그래서 지금 진성준 위원님 말씀도 보조금 주는 그 법에 뭐가 어떻게 되어 있는지, 그러면 그 법에 우리가 부대의견을 달아서…… 우리는 지금 가장 직접적으로 이 업무를, 교통이라고 하는 우리 국토위 고유의 업무인데 자꾸 ‘복지’ ‘복지’ 이야기를 대니까 우리 위원님들이 듣기에 별로 마음이 편하지 않아요.

국토부 여러분들이 그걸 감안해서 가지고 빨리 만드세요. 그래 가지고 오후라도 종합적인 의견이 나올 수 있으면 이걸 달아서, 진성준 위원님 말씀하신 대로 부대의견 달고 이 법까지 바꿔 달라 이게 좀 나와야지. 저기 앉아서 계속 듣고 있으면, 지금 1시간 가까이 이야기를 하는데 여러분이 그 안에 한 일이 별로 없는 것 같아요, 물론 국토부는 노력했겠지만 우리 위원들이 보기는. 또 무슨 복지에 기대 보려는 것 같아서, 그걸 반성도 할 겸 빨리 만들어 가지고 오후라도 뭘 좀 들고 가야 우리가 검토를 할 것 아닙니까.

이 문제를 너무 오래 끌었어요, 장애인들에 대한 문제는. 지금 주저앉는 거예요, 마음이 급해서. 오후라도 뭘 하나 갖고 와 봐요, 좀 보게. 오전 내 이야기 다 이렇게 해 버리면 또 다음 국회에 넘어가는 거예요. 내년에 정치 상황이 어떻게 될지 모르잖아요.

다음 주에 국토위 전체회의가 있으니까 그때 올리기 위해서는 오후에라도 뭘 좀 가지고 와야지 우리가 오전 내 한 이야기를 그냥 검토로 넘어가면 이걸 언제 하겠다는 거예요.

○**소위원장 송석준** 고맙습니다.

지금 논의된 내용을 반영하고 정리하는 안을 전문위원께서 다시 한번 말씀해 주시지요.

○**전문위원 이지민** 그런데 그에 앞서서 30쪽의 재정 지원 관련해서 위원님들 다 이렇게 지원해 주자고 하시는 취지는 저도 이해를 합니다만, 지

금 이게 보조금법 시행령이긴 합니다만 재정 당국의 보조금법에 따라 위임받은 시행령이고 ‘국비로 지원해야 한다’ 하려면 예산에 반영이 돼야 되는데 일단 그게 재정 당국하고 조율이 돼야 되는 사항이라……

○**박상혁 위원** 재량조항으로 ‘할 수 있다’로 하자는 거잖아요.

○**소위원장 송석준** ‘해야 한다’가 아니고?

○**김윤덕 위원** 국비로 재정 지원해야 한다가 아니라 할 수 있다고 조정하자는 거예요.

○**전문위원 이지민** 사실 ‘할 수 있다’도 국가를 주어로 같이 쓰고 운영비로 하면 이 부분에 대해서도 일단은 반대의견이, 심상정 의원안에 대해서 좀 부정적인 견해이기 때문에 반대의견이 있을 거라고 저는 생각이 되고요. 이게 저희 쪽에서 의결을 할 수는 있겠지만 재정 당국과 부처간 이견이 되면 법사에서 붙잡힐 가능성이 있기 때문에 일단 이 정도로 하시는 게 어떨까라는 게 사실……

○**진성준 위원** 전문위원님, 이 법이 시행되는 게 1년 6개월 후로 경과규정이 붙어 있잖아요. 그런데 무슨 그런 말씀을 하세요. 전문위원님이 기획재정부장관 같아요.

○**전문위원 이지민** 아닙니다, 그건 아닙니다. 그러니까 제 말은 이게 어차피 1년 6개월 후잖아요. 일단 이 법……

○**허영 위원** 아니, 상위법률이 개정되면 거기에 따라서 시행령 바뀌야 되는 것 아니에요?

○**전문위원 이지민** 그런데 이 법의 시행령이 아니라 기재부 소관 법률에 따른 시행령이기 때문에……

○**진성준 위원** 그러니까 그것을 우리가 개정할 것을 촉구하자는 거예요, 국토교통위원회 명의로.

○**박상혁 위원** 부대의견으로 달겠다는 것 아니에요?

○**허영 위원** 보조금 관련된 시행령은 물론 보조금법이 있지만 그건 법의 동등성에 의해서 법 조항이 바뀌면 보조금법하에 있는 시행령도 당연히 바뀌어야지요.

○**김윤덕 위원** 전문위원님, 보조금 시행령 할 때 지방사무 업무로 규정된 건 지방자치단체에서 예산을 지출하는 그 조항 때문에 그러는 것 아니에요? 실제 보조금 하는 데 있어서 부분적으로 수정해서 할 수 있는 폭이 많이 있잖아요. 고치려고 하면 고칠 수 있잖아요.

○**전문위원 이지민** 예, 물론 그게 하위법령이고 이 법률이 더 상위에 있는 건 맞고요. 하지만 이 법률에서, 보조금법 시행령이라는 게 결국 보조금법의 위임을 받아서 규정한 것이기 때문에 재정 당국의 입장이 변하지 않는 한 부처 간 충돌이 생길 수 있다는 말씀을 드리는 거고요.

○**허영 위원** 그러면 특별운송수단에 대한 그 시행령 규정을 왜 제외시켰습니까, 시행령에? 그 이유가 뭐니까?

○**전문위원 이지민** 그게 재정 당국의 입장입니다. 운영비에 대해서는 지원을 하지 않겠다는 게 재정 당국의 입장인데, 그게 맞고 틀리고의 문제가 아니라 제가 염려하는 것은 부처 간 이견이 노정될 경우에 이 법이 법사에서 바로 통과되기가 어려울 수 있다는 염려의 말씀을 드리는 겁니다.

○**진성준 위원** 그래서 재량조항으로 하는 거고 협의의 여지를 남기는 거잖아요.

○**김윤덕 위원** 전문위원님, 전문위원님 견해는 잘 알겠어요. 그런데 이것 기재부 보조금법 거기에 묶여 가지고 계속 이런 식으로 처리하면 아무 것도 안 돼요.

그래서 일단 이 문제는 정확히 해서 최소한 이번에 국비 주는 문제, 이동센터 문제는 해결하자. 그래서 보조금법에서 조정할 때 기재부만 좀 양보하면 바꾸는 문제이지, 사실 보조금법 시행령 바꾸는 게 어려워서 문제가 되는 건 아니잖아요. 그런데 그렇게 얘기하면 전문위원은 기재부 입장을 대변하는 게 되는 거지요.

○**전문위원 이지민** 아닙니다, 제가 기재부 편을 든 게 아니라 이 법이 빨리 갈 수 있으려면 사전에 조율이 돼 있었어야 되는데 그게 안 되어 있다는 말씀입니다.

○**소위원장 송석준** 이 부분에 대해서 위원님들께 다시 한번 생각할 기회를 드린다면 우리가 아무리 좋은 안을 올려도, 결국은 법이 법적 근거가 있어도 예산 범위 내에서 운용되다 보니까 결국 하위법령이라 하더라도 나중에는 결정적인 영향을 안 받을 수가 없고 또 설령 법적 근거가 있어도 예산 범위 내에서 하다 보니까 재정 당국과 사전 협의가 없으면 사실상 우리가 좋은 법안을 만들어도 최종 협의 과정에서 결국은 법사위 문턱을 못 넘는 경우가 자주 발생합니다.

그래서 이왕이면 이번에 교통약자들의 아주 강한 염원을 우리가 반영해서, 모든 것이 한술 밥

에 배부를 수 없을 것 같습니다. 이번에는 약자 지원을 위한 그런 법적 근거를 마련하고 좀 아쉽지만 타협안으로, 그동안에 정부 측과 또 여야 위원님들 그다음에 각 장애인단체들이 많이 머리를 맞대고 사전 조율을 충분히 해서 지금 수정안을 만들어 온 거거든요.

그래서 우리 욕심으로는 오늘 이것을 의무화 조항으로 한다든가 또는 설치·운영도 같이 국고로 지원할 수 있는 것을 만들어 주면 좋은데 우리의 의지만으로 끝나게 되면 결국은 작은 바람 조차도 중단될 수도 있는 그런 상황이 올 수 있기 때문에 여러분들께서 한번……

○**진성준 위원** 아니, 위원장님 뜻은 알겠는데 그렇게 정리할 수 없습니다. 저는 전문위원이 마지막에 우리 위원들의 전반적인 의견과 전혀 다른 얘기를 한 것에 대해서 대단히 유감스럽습니다. 전문위원께서 국토교통위원회를 보좌하는 기관이요, 기획재정부를 보좌하는 기관이요?

국토교통부도 정부의 일원으로서 재량조항이라면 수용 가능하다고 하는 의견을 냈고 또 실제로 이 조항에 대한 경과조치로 1년 6개월이라고 하는 유예기간이 있고, 많은 분들이 이것을 국가가 의무적으로 해야 된다고 얘기하고 있는 것을 절충해서 재량조항으로 가겠다고 하는 것인데 이것마저 못 한다고 얘기하는 게 말이 됩니까?

국가 보조금법의 위임에 의해서 시행령이 만들어졌을 거예요. 하지만 이동지원센터를 운영하는데 있어서 지원을 막는 것은 시행령의 구체적 조항 아닙니까. 그 조항을 개정할 것을 국회가 정부에 촉구하는 부대의견까지 달아서 처리하겠다고 하는데 그걸 전문위원이 반대하고 있어요!

○**소위원장 송석준** 목소리 좀 낮춰 주시고요.

○**진성준 위원** 위원장님, 그렇게 넘어갈 문제가 아닙니다. 대다수 위원들이 그에 대해서 동의하고 있지 않습니까. 그러면 위원장님께서는 그런 의견들을 받아서 정리해 주시도록 해 주셔야지요.

○**소위원장 송석준** 알겠습니다.

황성규 차관님, 이 부분 여러 위원님들의 지적에 대해서 의견을 다시 한번 주시기를 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 황성규** 이 문제는 아까 말씀드렸듯이, 전문위원 입장에서 말씀하신 것은 법사위에 통과되는 그런 것 관련해서 말씀을 드린 것 같고요. 진성준 위원님 말씀하신 대로 그렇게 안으로 가서 관련 법령 개정을 촉구하는 걸

로 그렇게 했으면 좋겠습니다.

○소위원장 송석준 좋습니다.

전문위원님의 여러 가지 의견도 있었지만 정부 측도, 어쨌든 이것을 재량조항으로 설치·운영 지원할 수 있다 이 정도까지는 우리가 해서 또 부대의견으로 우리 위원회의 뜻을 재정 당국에도 전하는 그런 방향으로 정리하는 방향으로 해 보겠습니다.

전문위원님, 여기서 논의된 내용 지금 수정 가능하지요?

○전문위원 이지민 예.

환경친화적 자동차 우선 도입하도록 노력한다는 조항을 추가하기로 했고요. 그리고 30쪽의 재정 지원 관련해서는 심상정 의원안 7항 원안대로 그대로 넣는 것으로 수정해서, 나머지는 수정 의견대로 의결하는 것으로 그렇게 의견들이 모아진 것 같습니다.

○김윤덕 위원 부대의견으로 보조금법 시행령 개정 촉구하는 것도 넣어 주시고요.

○전문위원 이지민 예, 알겠습니다.

○소위원장 송석준 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○하영제 위원 잠깐만요.

헛갈리는 것이 어떻게, 그러면 결론이 뭐예요? 이 법을 어떻게 하겠다는 거예요, 지금? 한참 이야기해 놓고 결론이 없네요?

○진성준 위원 국가가 지원할 수 있다, 이동지원센터 설치와 운영을 지원할 수 있다.

○하영제 위원 오후에 한번, 아까 말씀을 내가 반복하지는 않겠는데 좀 조문을 만들어서 오후에 한번 돌려요.

○전문위원 이지민 조문은 심상정 의원안 7항 원안입니다.

○허영 위원 이미 나와 있고요. 거기의 ‘하여야 한다’를 ‘할 수 있다’라고 해서……

○하영제 위원 많이 받으셨겠지만 지금도 들어와요, 문자가. 애타게 들어와요. 장애인들이 좀 통과시켜 달라고.

○소위원장 송석준 예, 그래서 그런 의견을 존중해서, 재정 당국에서 상당히 거부감을 받을 수 있겠지만 우리의 강력한 위원회 의지를 담아서 이렇게 수정의견을 같이 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항부터 제9항까지 이상 9건의 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한

결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

10. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2106948)

(11시21분)

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제10항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

○김윤덕 위원 위원장님!

○소위원장 송석준 예.

○김윤덕 위원 제가 이 법을 발의한 사람인데요. 이 법을 발의했는데 현재 국토부에서 여객버스와 단체 문제에 대해서 실정이 잘 파악이 안되고 있는 문제가 있다고 저는 보여집니다. 그래서 국토부에서 여객버스 문제에 대해서 좀 더 상세하게 저희 의원실에 보고도 해 주시고 그런 다음에 논의를 좀 했으면 좋겠거든요. 그래서 오늘 이 법은 일단 보류로 넘어가시고……

○소위원장 송석준 보류할까요?

○김윤덕 위원 그렇게 했으면 좋겠습니다.

○소위원장 송석준 잠깐만요.

그러면 김윤덕 위원님 의견을 받아들여서 의사일정 제10항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고자 합니다.

이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

11. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안

(강준현 의원 대표발의)(의안번호 2110443)

(11시22분)

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제11항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 자료 86쪽입니다.

개정안은 복합물류터미널사업자에 대한 과징금 상한을 현행 1000만 원에서 1억 원으로 상향하되 물류창고업자에 대한 과징금 상한은 현행과 같이 1000만 원으로 유지하려는 내용입니다.

여객자동차 운수사업자에 대한 과징금 상한은 5000만 원, 철도사업자에 대한 과징금 상한이 1억 원인 반면 복합물류터미널사업의 과징금 상한

은 1000만 원으로 현저히 낮아 상향할 필요가 있는 것으로 보입니다.

87쪽입니다.

그러나 유사 물류업에 대한 과징금의 실제 상한액이 개별 법률의 과징금 상한액에 크게 미치지 못하는 액수라는 점을 감안하여 복합물류터미널사업에 대한 과징금 상한을 5000만 원 수준으로 조정하는 방안을 고려할 수 있습니다.

여객자동차 운수사업법 시행령에 규정된 과징금 액수는 터미널사업의 경우 최대 900만 원으로 과징금 상한액 5000만 원에 크게 미치지 못하고 철도사업의 경우에도 시행령에 규정된 상한은 5000만 원으로 법률상 과징금 상한 1억 원에 미치지 못하고 있습니다.

88쪽입니다.

국토교통부는 동법이 개정될 경우 동법 시행령에서 과징금의 실제 상한액을 3000만 원 수준으로 규정하는 방안을 고려하고 있다는 입장이므로 법에서 과징금 상한을 5000만 원으로 규정하는 것이 적절한 것으로 보입니다.

92쪽입니다.

하단의 수정의견은 이 법 시행 전의 위반행위에 대한 과징금 부과처분에 관하여는 종전의 규정에 따른다는 과징금에 대한 경과조치를 신설할 필요가 있다는 수정의견입니다.

93쪽입니다.

물류창고업 관련 준용규정 등 정비입니다.

안 제21조의10은 준용규정에서 바뀌 읽을 용어를 명확히 하려는 것인데 현장에서 법 적용의 혼란이 발생하고 있으므로 안 제21조의10에서 바뀌 읽을 용어를 각각 명시할 필요성이 인정됩니다.

95쪽 하단입니다.

다만 안 제21조의10제1호에서는 ‘법인으로서 그 임원 중’을 ‘물류창고업을 등록하려는 자’로 규정하고 있는데 이 경우 법인의 대표자가 아닌 법인 임원에게 결격 사유가 있어도 물류창고업을 등록하려는 법인의 대표자에게만 결격 사유가 없으면 물류창고업 등록이 허용된다는 해석이 가능합니다. 따라서 법인의 경우 그 임원을 포함한다는 것을 명확히 하기 위해서 수정이 필요한 것으로 보입니다.

97쪽 하단입니다.

또한 현행 제17조제1항제5호는 물류창고업에 적용되지 않으므로 준용 대상에서 제외할 필요가 있는 것으로 보입니다.

수정조문은 99쪽부터 102쪽을 참고해 주시기 바랍니다.

다음, 103쪽입니다.

안 제64조는 동법에 따른 국토교통부장관 또는 해수부장관의 권한 중 일부를 시·도지사뿐 아니라 소속기관의 장에게도 위임할 수 있는 근거를 마련하려는 것입니다.

현재 물류창고업의 등록·변경등록 등에 관한 사항은 시·도지사에게 권한이 위임되어 있으나 복합물류터미널사업에 관한 사항은 국토부장관이 권한을 직접 행사하고 있는데 개정안은 권한의 위임 대상에 소속기관의 장을 추가함으로써 지방 국토관리청장도 동법상 소관부처 장관의 권한을 행사할 수 있도록 하려는 것입니다.

104쪽입니다.

국토부는 개정안이 통과될 경우 복합터미널사업자에 관련된 사항은 지방국토관리청에, 물류창고업과 관련된 사항은 현행과 같이 시·도지사에게 위임할 계획이라는 설명입니다.

105쪽입니다.

그런데 현행 제64조제2항에 해수부의 소속기관의 장에 대한 위임규정이 이미 규정되어 있으므로 국토부 소속기관의 장에 대한 위임규정도 같은 조 제1항을 개정하기보다는 별도의 항을 신설하는 것이 입법체계상 바람직한 것으로 보입니다.

109쪽입니다.

국토교통부 소속기관의 장에 대한 복합물류터미널사업 관련 부분을 제2항으로 신설하고 기존 제1항에 있던 복합물류터미널사업 관련 부분을 제1항에서 삭제하고 물류창고업 관련 부분만 정리한 내용입니다.

110쪽입니다.

제3호 수정의견은 신고수리 여부 통지의 경우 기존에 위임사무로 운영하고 있음에도 불구하고 규정에서 누락되어 있어 이를 추가할 필요가 있다는 의견입니다.

114쪽입니다.

제8호와 9호 수정의견은 복합물류터미널사업 관리 권한을 소속기관의 장에게 위임하기 위해 기존에 누락되어 있던 사항을 추가할 필요가 있다는 의견입니다.

다음, 118쪽입니다.

안 제65조는 물류창고업의 변경등록 의무 위반 시 1년 이하의 징역, 1000만 원 이하의 벌금에

처하도록 하는 규정을 삭제하려는 것입니다.

현행법은 물류창고업자가 등록한 사항 중 대통령령으로 정하는 사항을 변경하려는 경우에는 변경등록을 하도록 하고 이를 위반한 자는 1년 이하의 징역, 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있을 뿐 아니라 사업의 정지 또는 이에 갈음하는 과징금을 부과할 수 있도록 규정하고 있습니다.

반면 복합물류터미널사업의 경우에는 하나의 위반행위에 대해서 행정처분과 형벌이 모두 부과되는 것을 방지하기 위하여 변경등록을 하지 아니하고 등록사항을 변경한 자에 대한 벌칙규정을 2014년 법 개정을 통해 삭제한 바 있습니다.

119쪽입니다.

이와 같이 물류창고업에 대하여 행정처분과 형벌을 모두 부과하고 있으나 상대적으로 규모가 큰 복합물류터미널에 대해서는 행정처분만 부과하고 있어 형평성에 어긋난다는 지적이 제기되고 있음을 감안할 때 개정안의 입법 취지는 바람직한 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 황성규 전문위원의 검토 보고 내용에 동의합니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제11항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

12. 항공안전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의) (의안번호 2102277)

13. 항공안전법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의) (의안번호 2108919)

(11시29분)

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제12항 및 제13항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안

을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 심사자료 2권입니다.

자료 2쪽입니다.

개정안은 항공업무 범위를 한정하여 항공신체검사증명서를 받은 사람이 한정받은 업무 범위를 준수하도록 의무화하고 이를 위반한 경우 항공신체검사증명을 취소하거나 1년 이내 효력정지를 명할 수 있도록 하려는 것으로 타당한 것으로 보입니다.

수정의견은 6쪽에서 8쪽까지를 참조해 주시기 바랍니다.

다음, 9쪽입니다.

개정안은 항공신체검사증명서를 소지하지 않고 조종연습 또는 항공교통관제연습을 수행한 경우에 대하여 자격증명 등의 효력정지나 취소를 할 수 있도록 하려는 내용입니다.

안 제43조제1항제12호는 연습생의 항공기 조종 연습허가서 또는 항공교통관제연습허가서를 소지하지 않은 자를 제재하려는 취지와 달리 법 문언이 ‘항공신체검사증명서를 소지하지 아니하고’로 규정되어 있는 것이 아닌가 생각합니다.

하단입니다.

또한 항공종사자가 아닌 연습생의 서류 미소지에 대한 제재처분을 하려는 당초 입법 취지와 달리 안 제43조는 항공종사자에 대한 규정이어서 43조를 개정하는 것은 적절하지 않은 것으로 보입니다.

하단입니다.

대신 안 제47조의2를 새로이 신설해서 자격증명을 받지 아니한 사람의 조종연습에 대한 연습허가서·항공신체검사증명의 취소 등을 규정하고 동 신설조항에 46조 4항 및 47조 4항에 따라 43조에서 준용했던 연습허가 및 항공신체검사증명 취소·효력정지 등의 사항, 개정안의 내용인 46조 5항 또는 47조 5항을 위반하여 서류를 미소지하고 연습을 수행한 사항을 규정하는 방식이 명확할 것으로 보입니다.

수정의견은 18쪽부터 28쪽까지입니다.

먼저 18쪽을 보시면, 18쪽부터 20쪽까지는 조종연습 등에 대한 행정처분에 대해서 43조를 준용하는 대신 47조의2를 신설함에 따라 준용 관련 부분을 정리한 것입니다.

21쪽의 46조 4항과 47조 4항의 수정의견은 43조를 준용 대상에서 제외한 데 따른 수정의견입

니다.

22쪽부터 27쪽까지는 종전 46조 4항 및 47조 4항에서 준용하고 있던 43조의 연습생 관련 제재 처분을 별도로 신설하는 내용입니다.

다음, 29쪽입니다.

건강증진활동계획의 수립·시행 의무화 및 위반 시 제재 근거 마련입니다.

지난 3월 소위에서는 건강증진활동계획 수립 의무 위반에 대한 과징금 수준을 조정할 필요가 있다는 의견과 항공교통업무증명 및 운항증명 취소·정지 제재는 과도하다는 의견이 있었습니다.

건강증진활동의 의무화 및 건강증진활동 미이행에 대한 제재의 필요성은 입법정책적 관점에서 판단할 필요가 있는 것으로 보입니다. 항공협회 및 LCC 측에서는 건강증진활동계획 수립·시행 의무화에 따른 사업자의 부담에 대한 우려와 함께 제재 수준이 과도하다는 입장입니다.

31쪽입니다.

제재 수준에 관하여 살펴보면 개정안은 건강증진활동을 미이행할 경우 항공교통업무증명을 받은 자에 대해서는 항공교통업무증명의 취소 또는 업무정지를 명하거나 1억 원 이하의 과징금을 부과할 수 있도록 하고 있습니다. 항공운송사업자에 대해서는 운항증명의 취소 또는 운항의 정지를 명하거나 100억 원 이하의 과징금을 부과할 수 있도록 규정하고 있습니다.

32쪽 하단입니다.

동법에서 항공교통업무증명의 취소 등 또는 운항증명 취소 등을 명할 수 있는 다른 경우들에 비취 보면 항공운송사업자 등이 건강증진활동을 미이행하였다고 하여 각 증명을 취소하거나 업무 또는 항공기운항의 정지를 명할 수 있도록 하는 것은 과도한 제재라고 주장할 여지가 있는 것으로 보입니다.

33쪽 하단입니다.

지난 소위 심사경과 및 관련 단체의견, 유사 입법례 등을 고려하여 건강증진활동계획 수립·시행을 하지 아니한 경우에 대한 각 증명의 취소·정지 규정 및 과징금규정은 삭제하는 대신 현행법에 규정된 과태료의 최고 수준으로 해당 행위를 제재하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보입니다.

수정조문은 38쪽부터 42쪽까지를 참고해 주시기 바랍니다.

다음, 43쪽입니다.

현행법은 자격증명의 종류별 항공신체검사증명을 받으려는 사람이 그 기준에 일부 미달한 경우에도 발급할 수 있는 항공신체검사증명의 한정대상을 해당 항공업무의 범위로만 명시하고 있는데 개정안은 항공신체검사증명의 한정 대상에 해당 항공업무의 유효기간까지 명시하려는 것으로 개정안의 내용은 타당한 것으로 보입니다.

46쪽입니다.

개정안은 항공신체검사증명을 받은 운항승무원 및 항공교통관제사가 신체상태의 저하가 있는 경우 이를 국토부장관에게 신고하도록 하고 항공업무의 종사를 일정기간 정지하며 국토교통부장관은 지체 없이 해당 상태가 항공신체검사증명 기준에 적합한지 여부를 확인하여 그 결과를 당사자에게 통지하도록 하고 이를 위반한 경우 자격증명 등의 취소나 효력정지 처분을 내릴 수 있도록 하려는 것입니다.

항공신체검사증명 발급 당시에는 그 기준에 적합하여 증명을 발급하였으나 신체상태의 저하로 기준에 적합하지 아니한 상태가 되는 경우 이를 관리하는 규정이 마련되어 있지 않아 항공업무 안전관리체계에 공백이 있는 상황입니다. 따라서 신체상태의 저하가 있는 경우 자발적인 신고체계를 마련하고 이를 관리하려는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보입니다.

국토교통부는 개정안이 입법될 경우 항공신체검사증명에 관한 업무를 수탁 수행하고 있는 한국항공우주의학협회에 관련 업무를 위탁한다는 계획입니다.

47쪽입니다.

다만 관련 업계에서는 협회의 조직 규모가 크지 않아 업무처리가 신속하지 않을 수 있다는 우려를 제기하였고 항공우주의학협회는 담당 의사의 소견서를 첨부하여 항공전문의사 또는 국토부장관에게 신고하도록 하는 것이 바람직하다는 의견을 제시하였습니다.

49쪽입니다.

이에 대해서 국토교통부는 새로 도입되는 신체상태의 저하 판정을 항공전문의사가 단독으로 판정하게 할 경우 제도의 형식적인 운영, 의사별 판정에 대한 형평성 문제가 제기될 우려가 있어 제도 초기 혼란을 최소화하기 위해 협회에서 단일화된 판정을 내리도록 하는 것이 효과적일 것으로 보인다는 의견입니다.

50쪽입니다.

안 제42조제2항에 신체상태 저하에 관한 구체적인 기준과 신고 기한이 명시되어 있지 않은 문제가 있습니다. 또한 신고·통지, 근무복귀 등의 절차에 관해서도 구체적인 규정이 필요하다고 보아므로 해당 사항을 하위법령으로 위임하는 근거를 마련하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.

안 부칙 제1조에서는 개정규정은 공포한 날부터 2년을 넘지 아니하는 범위에서 국토부령으로 정하는 날부터 시행하도록 규정하고 있습니다. 그러나 국토부는 예산 확보 및 인력 채용에 최소 2년의 유예기간이 필요하다는 의견입니다. 유예기간을 둘 필요성은 있어 보이나 시행일을 하위법령에서 정하기보다 수범자의 예측가능성 등을 위하여 시행일을 ‘공포한 날부터 3년’으로 명확히 규정하는 방안이 바람직할 것으로 보입니다.

수정조문은 53쪽부터 56쪽까지를 참조해 주시기 바랍니다.

다음, 57쪽입니다.

자격증명·항공신체검사증명 취소처분 등의 대상 및 시험응시요건 기준일 등의 명확화입니다.

현행 43조에서는 국토부장관이 각 자격증명 등의 효력정지를 명할 수 있도록 규정할 뿐 상위 자격증명의 효력을 정지할 경우 하위 자격증명의 효력까지 정지하도록 규정하지 않고 있습니다. 이에 안 제43조 2항을 신설해서 조종사 자격증명의 효력정지 대상을 자격증명별로 명시하는 개정안의 내용은 상위 자격증명의 효력정지 처분을 받았음에도 하위 자격증명으로 조종사 권한을 행사하는 사례를 방지하고 처분의 실효성을 확보할 수 있다는 측면에서 바람직한 것으로 보입니다.

58쪽 하단입니다.

안 제43조 4항은 시험 응시 금지 등의 처분 기준일을 해당 행위 발생일에서 부정행위 적발일로 수정하는 것으로 처분의 실효성을 확보할 수 있다는 장점이 있습니다.

다만 유사 입법례를 참고하여 부정행위 행위를 한 사람의 해당 시험을 정지 또는 무효로 하고 해당 처분을 받은 사람은 그 처분을 받은 날부터 2년간 시험에 응시할 수 없도록 하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보입니다.

수정조문은 64쪽부터 67쪽까지입니다.

다음, 68쪽입니다.

개정안은 항공전문의사 지정 취소 처분을 받은 사람에 대해서 항공전문의사 지정 신청 제한 기간을 두고 항공안전 활동을 위한 보고 또는 서류

제출 대상에 항공전문의사를 추가하며 항공전문의사 지정의 효력정지 처분에 대한 청문 대상에서 항공전문의사 본인이 지정 취소를 요청한 경우를 제외하려는 것으로 개정안의 내용은 바람직한 것으로 보입니다.

70쪽 하단입니다.

다만 개정안에 따른 보고 또는 서류제출의 대상에 신체검사 기록이 포함될 것으로 보이는데 신체검사 기록도 의료법에 따른 진료기록에 해당되고 개정안과 같이 항공안전법에 진료기록 등의 요청 근거를 두더라도 의료법 21조 3항 각 호에 이를 규정하지 아니하면 의료인은 의료법에 따라 기록 제출을 거부할 수 있을 것으로 보입니다. 따라서 항공전문의사가 국토교통부장관에게 신체검사 기록 등을 제출하도록 하려면 의료법 21조 3항 각 호의 사항에 이를 추가할 필요가 있는 것으로 보입니다.

이에 대해서 국토교통부는 보건복지부와 협의하여 개정안 통과 후 의료법을 후속 개정하기로 하겠다고 설명하고 있습니다.

수정조문은 73쪽, 74쪽을 참조해 주시기 바랍니다.

다음, 75쪽입니다.

개정안은 항공종사자 자격증명 업무 및 항공신체검사 증명 업무 등의 종사자에 대해서 비밀유지 의무를 신설하고 이를 위반한 경우 3년 이하의 징역, 3000만 원 이하의 벌금에 처하려는 것으로 입법취지는 바람직한 것으로 보입니다.

76쪽입니다.

다만 항공신체검사 관련 의료기록 등 비밀 누설은 의료법상 정보 누설 금지규정과 이를 위반한 경우의 벌칙 대상에도 해당될 수 있다는 점에서 개정안의 내용은 의료법과 중복되는 측면이 있습니다.

그러나 개정안의 경우 항공전문의사에게 개인정보의 정보 누설 금지 외에 직무상 목적 외의 사용까지 금지하고 있고 이를 위반한 경우 의료법과 달리 고소 없는 공소제기가 가능하게 되며 의료인이 아닌 항공우주의학협회 종사자 등도 비밀 누설 금지 대상에 포함된다는 측면에서 의료법과 차이가 있습니다.

또한 의료법 19조에서 이 법이나 다른 법령에 특별히 규정된 경우 외에 정보 누설 금지의 대상을 정하고 있어 다른 법률에 특별히 규정하는 경우에는 달리 적용할 수 있다는 태도를 보이고 있

다는 점, 다른 법률에서도 관련 의료행위에 대해 비밀누설의 금지 규정을 두고 있다는 점 등을 고려할 때 개정의 필요성은 인정할 수 있는 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다음, 차관 정부 측 의견을 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 황성규 전문위원의 검토 보고 내용에 동의합니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

박상혁 위원님.

○박상혁 위원 조문이 복잡하고 많아서……

전문위원, 질문인데요.

47페이지에 있는 이게 어떻게 쟁점이 정리가 된 건지 확인을 부탁하려고요.

지금 신체검사증명과 관련되어서 항공우주의학 협회에 위탁하지요?

○전문위원 이지민 예.

○박상혁 위원 그런데 이 문제에 대해서 대형 항공사들은 자체적으로 했으면 좋겠다 이런 취지 아닌가요? 이게 지금 어떻게 정리가 됐나요?

○전문위원 이지민 신체검사증명은 현행법에 있는 거고요. 이걸 위탁하고 있고 신체상태 저하할 경우 신고의무화 이 관련 규정이 신설되는 건데 국토부는 신체검사 업무를 항공우주의학협회가 기존에 하고 있으니까 신설되는 신체상태의 저하 관련된 내용도 같은 협회에 위탁하겠다는 계획입니다.

○박상혁 위원 국토부 입장이 그런 건가요?

○전문위원 이지민 예.

○박상혁 위원 그런데 이거에 대해서 대형 항공사들은 반대하는 입장인 거고.

○전문위원 이지민 예, 전문의사에게 신고하는 것까지 좀 열어 놔으면 하는 의견인데 국토부 의견이 그렇게 할 경우 일관된 기준 적용이 어렵고 해서 이게 시행 초기니까 협회에 위탁을 해서 일관되게 하는 게 좋겠다는 의견이고요. 저도 그 의견을 받아 들어서 수정의견을 그렇게 조율했습니다.

○박상혁 위원 예, 동의합니다.

알겠습니다.

○소위원장 송석준 허영 위원님.

○허영 위원 항공우주의학협회에서 신체적, 정신적 상태까지도 포괄하는 건강상태의 저하라고

이렇게 얘기를 했는데 저는 그냥 오히려 더 명확하게 신체상태의 저하를 ‘신체적, 정신적 상태의 저하’ 이렇게, ‘신체적, 정신적’ 이것을 같이 표현하는 방안이 낫지 않겠나, 건강상태는 더 애매모호한 표현이라고 생각이 됩니다.

그런 의견을 드립니다.

○소위원장 송석준 허영 위원님 의견에 대해서 정부 측……

○국토교통부제2차관 황성규 표현의 차이인데, 상관 없습니다.

○소위원장 송석준 동의해 주시겠습니까?

그러면 전문위원님, 허영 위원님 수정의견 반영해서……

다른 위원님 의견 없으십니까?

○문정복 위원 궁금한 거 있어요.

○소위원장 송석준 예.

○문정복 위원 항공사들의 건강 문제가 승객들의 안전에 굉장히 영향을 미치는 거잖아요. 보통 어떻게 해요? 궁금해서 그런데, 항공사들이 정기적으로 검사를 받는다는 것은 신체적인 것과 정신적인 것 이런 것까지 다 포함해야 될 거라고 생각을 해요. 그랬을 때 단체로 이렇게 정기적으로 검사를 받으니까, 아니면 본인이 느낄 때 신체적 능력이 저하됐다고 판단했을 때 검사를 받게 됩니까?

○국토교통부항공정책실장 김용석 항공정책실장입니다.

항공종사자라는 것은 자격증명이, 자격을 받아야만 종사할 수 있는데요. 운항승무원은 조종사, 부조종사 부분들이고 항공교통관제사, 운항관리사, 정비사 있는데 다들 기본적으로 1년 또는 2년 주기로 정기적으로 개인 차원에서 건강검진을 받아야 됩니다.

○문정복 위원 그러니까 개인 차원에서 건강검진을 받는다고……

○국토교통부항공정책실장 김용석 지금은 그래야 자격이, 유효기간이 유효가 됩니다.

○문정복 위원 그렇지요. 그런데 목록에서 요즘은 육체적인, 신체적인 건강도 중요하지만 정신적인 건강도 굉장히 중요한 부분의 하나고 만약에 알콜릭이나 이런 것들은 신체적인 건강검진에서 나오지 않는 거잖아요. 본인이 얘기를 해야만 가능한 거고 이런 거잖아요.

○국토교통부항공정책실장 김용석 예.

○문정복 위원 그랬을 때 만약에, 제 생각에는

그래요. 이게 항공사고라는 것은 나면 대형사고가 되는 거고 정말 돌이킬 수 없는 게 되는 거거든요. 그러면 항공운항사나 이런 분들 그다음에 관제탑에 근무하시는 이런 분들은 굉장히 날카로운 판단력을 갖고 하셔야 되는 건데 신체나 정신적인 문제가 있다고 하면 대형사고로 이어지는 거거든요. 그래서 의무적으로 신체뿐만이 아니라 정신적인 검진까지 받게 되면 너무 개인 사생활에 대한 침해일까요? 어떨까요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 기본적으로 신체검사 항목에 정신적인 건강상태도 기본항목에 포함이 되어 있습니다. 받도록 되어 있습니다.

○문정복 위원 받게 되어 있어요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 기본항목에. 그래서 그거를 주기적으로 1년 또는 2년, 나이에 따라서는 나이가 많을수록 더 엄격히 주기를 짧게 잡고요. 그거를 검사를 해서 해야 되는 데 자격증 유효확인도 이미 받았는데 그 사이에 신체가 저하됐을 때 그랬을 때는 본인이 리포팅을 해야 되거든요. 그 조항이 없어서 이번에 그것을 해서 승객들의 안전을 좀 더 보호하자 그런 차원입니다.

○문정복 위원 하나만 더 여쭙어봐요.

대한항공이나 아시아나 같은 큰 대형 항공사들은 혹시 조종사분들이나 기타 항공 관련 승무원들의 트라우마나 이런 것 관련한 치료센터를 별도로 운영하고 있나요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 대형 항공사 같은 경우는 사실 자체적인 직원들, 일정기간 이상의 부분들은 산업안전보건법에 의해서 사실은 그런 부분들을 활동을 하도록 되어 있습니다. 그런데 자체의 센터를 운영하고 있는지는 제가 확인을 해 봐야 될 것 같은데요.

아, 대한항공과 아시아나항공은 별도로 갖고 있다고 합니다.

○문정복 위원 다행이군요.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다른 의견 없으십니까?

송언석 위원님.

○송언석 위원 아까 전문위원 검토보고 중에 건강증진활동 미이행할 경우에 운항 전면취소나 운항 정지 그다음에 100억 원 이상의 과징금 되어 있는 부분 너무 과다하다, 그 부분에 대해서는 인정한다고 했잖아요? 이걸 정리가 어떻게 되는 거예요?

○전문위원 이지민 이걸 사실 지난번에 저희 소위에서 논의를 했었는데요. 심사를 했던 건데 그때 위원님들이 너무 과다하다는 의견들을 주셔서 국토부에서 과태료 정도로 하는 게 어떻겠냐 해서 저희가 좀 낮춘 겁니다.

○송언석 위원 그래서 최종적으로 어떻게 돼 있어요?

○전문위원 이지민 이것 과태료 500만 원입니다.

○송언석 위원 500만 원으로?

○전문위원 이지민 예.

○송언석 위원 차관님, 그러면 그 정도면 지금 얘기하고 있는 다른 유사행위에 비해서 처벌 정도, 규제 정도가 적정한 거예요? 관계없는가요?

○국토교통부제2차관 황성규 예, 적절하다고 생각합니다.

○송언석 위원 알겠습니다.

○소위원장 송석준 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제12항 및 13항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

14. 항공사업법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)
(의안번호 2104061)

15. 항공사업법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)
(의안번호 2107523)

(11시50분)

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제14항 및 제15항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 자료 79쪽입니다.

개정안은 항공사업자, 공항운영자 등이 항공산업의 발전과 원활한 경영활동의 수행을 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 항공산업발전조합을 설립할 수 있도록 근거를 마련하고 조합의 운영에 필요한 사항을 규정하려는 것입니다.

지난 3월 소위에서는 코로나 사태로 위축된 항공운영업 및 항공기부품제조업이 유지되기 위하여 항공산업발전조합을 설립할 필요가 있다는 찬

성 의견과 항공사업자가 자체적으로 조합을 결성할 필요가 있고 정부 주도로 조합을 설립하고 항공사와 공항운영자가 참여할 경우 정부의 정책의지를 실현하는 수단이 될 우려가 있다는 반대의견이 있었습니다.

지난 소위에서 논의를 한 바 있으므로 세부적인 검토의견은 생략하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 황성규 전문위원의 검토보고 내용에 동의합니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

김상훈 위원님.

○김상훈 위원 김상훈 위원입니다.

저번에 항공정책실장님께서 항공조합의 설립취지를 설명을 주실 때 전반적으로는 항공사업법의 개정 취지에 동의하겠다고 제가 말씀을 드렸는데 그때 설명한 내용하고 그 전제가 지금 조금 깨졌어요. 그때는 이 항공조합에 국비 지원이 가능하도록 하겠다고 했는데 지금 기재부가 명확하게 반대 입장을 제시하고 국비 지원 근거는 지금 여기 삭제한 상태인 것 같습니다.

그다음에 국토부가 압력을 넣었는지 모르겠지만 한국공항공사가 한 천사오백억에 달하는 돈을 출자를 하는 것으로 되어 있는 것 같은데 그렇기 때문에 한국공항공사는 조합원의 일원으로 들어오는 것을 지금 전제를 하고 있는 것 같고.

지금 전반적으로 항공업계가 다 어렵지 않습니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 황성규 예, 그렇습니다.

○김상훈 위원 그래서 어쨌든 여기 공제기금을 신설해서 운용을 하게 될 것 같은데 그 어려운 항공업계에 돈을, 각출 형식이 되겠지요. 걷어 가지고 운영을 할 때 특정 조합원의 지원을 위해서 여타 조합원이 돈을 낸 그걸 집행하는 것은 조금 지양을 해야 될 것 같고. 예를 들면 부실 항공사 이스타를 지원하기 위해서 다른 몇 개 안 되는 조합원들이 낸 돈을 가지고 거기 지원한다 이런 전제는 좀 곤란할 것 같아요.

그리고 또 다른 위원님도 좀 걱정을 하셨지만 이게 퇴직공무원이 갈 수 있는 자리를 만드는 그런 사이트의 동기도 좀 있어 보이는 것 같은데 그런 부분 조금 유념해 주셔야 될 것 같아요. 위

인설관을 목적으로 하는 그런 조합 운영은 곤란하다 이렇게 말씀드리고.

그래서 이 개정안 전체 취지에 대해서는 동의합니다만 아까 말씀드렸던 개별 조합원의 출자금 규모를 초과해서 조합에서 용자할 수 없도록 용자 한도를 법률에 명시했으면 좋겠어요. ‘자금의 용자 한도는 개별 조합원의 출자지분액을 초과할 수 없다’ 이런 식으로 좀 명문화하든지 그런 부분을 한번 검토를 해 봐 주시기 바랍니다.

○소위원장 송석준 정부 측 의견 말씀하십시오.

○국토교통부제2차관 황성규 위원님께서 우려하시는 그런 걸 고려해서 조합원이 납부한 출자금을 초과하여 용자되지 않는 조항을 넣는 방안에 대해서 동의합니다.

○김상훈 위원 조금만 더 첨언하면 항공업계는 사실은 국토부가 주도적으로 항공발전조합을 설립하는 데 대해서 제 느낌에는 조금 떨떠름한 것 같아요. 주무부처인 국토부가 막 푸시를 하니 어쨌든 속내는 그렇게 긍정적이지는 않은데, 주무부처가 주도적으로 하는 이 방향에 대해서 드러내 놓고 반대를 할 수는 없는 입장이니깐 그런 항공업계의 속사정도 한번 고려를 해 주셨으면 좋겠다 이런 생각이 듭니다.

○소위원장 송석준 정부 측은 유념해 주시기 바랍니다.

하영제 위원님 말씀해 주시기 바랍니다.

○하영제 위원 김상훈 위원님과 맥을 같이하는데요. 의심을 하는 것은 아닌데 우려가 몇 개 있습니다. 그래서 돈 조금 내놓고 왕창 가져가는 후안무치한 행동이 나올 수 있다 이거지요, 예를 들자면.

그래서 바로 그것을 좀 구체적으로 본다면 82페이지 69조의4에 4항을 보태는 겁니다. 지금 3항까지만 있잖아요. 거기에 ‘제1항제3호에 따른 자금의 용자 한도는 개별 조합원의 출자지분액을 초과할 수 없다’ 이걸 못을 박아 놔야 납득을 하는 겁니다, 다른 조합원들이. 그렇게 생각이 됩니까?

○국토교통부제2차관 황성규 예, 제가 아까 말씀드린 대로……

○하영제 위원 같은 맥이지요?

○국토교통부제2차관 황성규 예.

○하영제 위원 두 번째는 존경하는 진성준 위원께서도 고민을 많이 하신 사항인데, 김상훈 위원

께서도 아까 말씀하셨고.

그러면 힘든 조합원들이 돈을 내는데, 지금도 사천 같은 경우 마찬가지입니다. 지금 부품회사들이 많은데 돈을 내서 어려울 때 서로 도와주고 그건 좋습니다. 좋은데, 딜레마가 하나 있습니다.

그러면 한국공항공사 또는 인천국제공항공사는 가만히 있으면, 돈을 한 푼도 안 내면 이게 조합이 되겠나? 어려울 때 나서 주기를 바라는데 아마 자기들은 떨어트림하게 생각할 거예요.

송 위원님 기재부에서 일을 많이 하셔서 가지고……

○송언석 위원 가만히 있는 나를 가지고……

(웃음소리)

○하영제 위원 많이 하셔서 가지고 밭 디디는 것 되게 싫어하는 분인데.

이해를 합니다. 하는데, 어차피 조합을 만들겠다 하면 조합의 설립목적이 타당하고 효능이 있어야 될 것 아닙니까? 그러면 누가 돈을 좀 내는 쪽이 있어야 되는데, 한국공항공사하고 인천국제공항공사가 뭘 좀 내야 이게 돌아간다는 말이지요. 약간 딜레마입니다.

그러면 좀 세계 주장을 하셔서 가지고 공항공사가 조합 설립의 효능을 달성시키기 위해서 얼마를 기여하는 부분으로 나가야 된다 이 뜻입니다. 저희들은 걱정을 되게 많이 하는데, 그렇지 않다면 예컨대 그 힘든 부품업체들이 돈을 얼마나 내겠냐는 거예요. 펌핑 워터, 물 넣을 때 말이지요 마중물도 없이 어떻게 하라는 말이나 이런 현실적 딜레마가 있습니다.

우리가 지금 여기에서 걱정해야 될 것은 우리 쪽을 걱정해야지 사실 기재부를 걱정할 건 아니잖아요. 그걸 한번 깊게 생각해 보자고요.

전문위원, 혹시 또 법사위에 가서 부닥치면 어떻게 하나 생각하실지 모르는데 우리는 국토위거든요, 원칙적으로. 의견을 한번 들어 봅시다.

좀 대차게 나가시라고, 어차피 만들려면.

○소위원장 송석준 다 말씀하셨습니다까?

박상혁 위원님 먼저……

○진성준 위원 차관 답변 듣고.

○국토교통부제2차관 황성규 위원님들께서 우려하시는 바를 충분히 알고 있고요. 그런 것을 포함해서 검토를 하고 있습니다. 그리고 또 항공사업자들이 잘돼야 공항에도 서로 도움이 되는 그런 선순환 구조를 가지고 있기 때문에 다 참여해서 어느 정도 할 수 있도록 그런 방향에서 검

토를 하고 있습니다.

○하영제 위원 그러니까 지금 법률에 그걸 규정을 해서 확실히 하느냐, 아니면 일단 법률부터 통과시켜서 조합을 만드는 것이 근본 목적이기 때문에 슬쩍 비켜서 시행령에 넣도록 하느냐, 그걸 우리가 지금 결정해야 될 순간에 온 거예요.

○국토교통부제2차관 황성규 시행령에서 반영해서 할 계획으로 있습니다.

○하영제 위원 시행령 갖고 기재부가 돈 내도록 푸시하겠어요? 우리가 지금 걱정하는 것은 공항공사를 좀 더 푸시를 해 가지고 돈을 얼마를 내도록 해야 되는 게, 우리가 알아듣기 좋게 이야기를 한다면 돈 좀 내라고 강제를 해야 되는데 시행령 갖고 그게 강제가 되겠습니까?

○국토교통부제2차관 황성규 시행령에 반영해서 말씀하신 대로 그렇게 진행할 계획으로 있습니다.

○소위원장 송석준 박상혁 위원님.

○박상혁 위원 이게 지난번 논의될 때도 여러 가지가 있었는데 앞에도 보시는 것처럼 조용천 당시 위원장님이 오너의 사재를 출연하는 것을 전제로 찬성하겠다 이렇게 말씀했는데, 저는 기본적으로 이 조합 자체를 항공사업자들이 만드는 것에 대해서 반대하지 않습니다.

그런데 말 그대로 조합은 조합대로 자신들이 알아서 구성하고 자율적으로 운영을 해야 되는 것이지 다른 국가의 지원이라든지 공항공사의 참여를 강제로 독려하는 부분에 대해서는 저는 개인적으로는 하영제 위원님하고 생각이 좀 다르거든요.

그만큼 우리 국민들이 대형 항공사들을 바라보는 시각 그리고 이제는 통합까지 되는 상황에서, 이제는 아시아나는 없어지고 또 마찬가지로 LCC 같은 경우도 아시아나에 딸린 것도 사실상 대한항공, 한진칼로 통합되는 상황 아닙니까?

그래서 그런 항공산업의 여건 변화를 고려하면 저는 자율적으로 알아서 조합을 구성해서 공제활동을 한다는 데 전혀 이견이 없지만 거기에 다행스럽게 국가의 재정 지원은 삭제됐고 또 공항공사라든지 공공기관이 어떠한 역할을 해야 된다는 데 대해서는 지금 굉장히 의구심을 가지고 있는 상황입니다.

그래서 이것은 지금 91페이지에 보면 시행령으로 수정의견이 나와 있는데 국토부에서는 어떻게 하자는 입장입니까? 공항공사나 인천공항공사는

이 조합의 조합원으로서의 자격과 위상에 대해서 어떤 입장을 갖고 계세요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 항공실장입니다.

재정당국과의 협의 내용은 법률에서 원래 공항 운영자를 출자자로 할 수 있도록 규정을 했는데 그것은 반대다, 왜냐하면 공운법도 있고 여러 가지 그런 게 있기 때문에 거기서도 원래 이것 안 해도 출자는 할 수 있습니다, 그 법에 따라서. 그래서 시행령에다가 공항운영자를 조합원으로 추가해서 출자할 수 있도록 하는 것은 거기서도 반대하지 않는다, 그렇게 해서 지금은 시행령에 공항운영자가 들어가는 것으로……

○하영제 위원 시행령으로 해 가지고 한 꺼풀…… 통과 자체가 목적이라 해서 법에는 넣지 말고 시행령으로 한다면 시행령에다가 ‘할 수 있다’로 하지 말고 ‘하여야 한다’ 이렇게 해야 될 거예요.

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 그렇게 하겠습니다.

○하영제 위원 시행령에까지 들어가면서 ‘할 수 있다’ 하면 그건 시행령이 아무런 효능이 없는 겁니다. ‘하여야 한다’고 해야 될 거예요. 시행령까지 우리가 국회에서 들여다보지 못하니 말만 ‘예’ ‘예’ 해 놓고 만들지 못하면 아무 소용이 없는 것 아니겠어요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 그런 범위에서……

○박상혁 위원 그런데 하나 참고적으로 질문을 하겠는데요.

이런 여러 가지 조합들이 있지 않습니까, 교통 관련된 사용자조합들이? 항공산업 말고, 관련된 버스도 있을 것이고. 뒤에 조금 이따 우리가 논의합니다만 버스도 있고 여러 가지 조합들이 있는데 거기에 예를 들어서 역사나 터미널 이런 것을 운영하는 사람들도 조합의 구성원으로 들어갑니다나요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 다른 공제조합에서 얘기하는 겁니까?

○박상혁 위원 예.

○국토교통부항공정책실장 김용석 교통 분야는……

○박상혁 위원 공항공사가 들어간다면 마찬가지로 같은 역사나 터미널을 운영하는 사람들도 버스사업조합에 들어가나요, 예를 들어서?

○국토교통부항공정책실장 김용석 지금 항공 분야는 일반 버스나 이런 것하고는 조금 차원이 다르다고 봅니다.

○박상혁 위원 어떻게 차원이 다르지요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 이것은 국가가 운영하는 출자회사…… 공항은 다 국가가 하거든요, 민간한테 주는 게 아니고요. 그런데 사업터미널은 대부분이 민간사업자가 운영합니다.

○박상혁 위원 저는 조합의 구성의 원리는 똑같다고 생각하는데요, 조합이라는 것은. 조합을 조합원들이, 사업자들이 운영하는 것은 당연한데 거기에 해당하는 역사나 플랫폼을 운영하는 사람들이 거기하고 무슨 관계가 있습니까?

○국토교통부제2차관 황성규 그게 위원님 말씀처럼 아까 말씀하신 일반적인 운수사업과 관련된 조합들은 목적이 주로 공제에 있습니다. 보험업을 대행하는 데 있고 그래서 거기는 터미널이 꼭 가입해야 될 필요성이 있는 건 아니고요.

지금 저희들 항공조합의 경우에는 예를 들어서 외국의 항공기 리스를 한다든지 구입할 때 보증을 함으로써 구입 비용을 좀 싸게 한다든지 리스 비용을 저렴하게 하고 항공산업을 지원하는 것하고 또 공동으로 필요한 시설 같은 데에 조합을 통해서 공동으로 투자를 한다든지, 또 아까처럼 용자 같은 경우에는 최소한도로 출자금의 범위 안에서만 융자하는 그런 것을 주업무로, 보험업을 특정하지는 않습니다. 그래서 항공은 또 특성상 서로 사업자가 운항이 늘고 이렇게 해야 공항도 수입이 오고 서로 선순환 관계를 가지고 있기 때문에……

○박상혁 위원 마찬가지로요. 그러면 터미널도 버스라든지 다른 이런 것들이 많아져야 여러 가지 부대수입이라든지 수입이 올라가지 순환 관계가 아닌 데가……

○국토교통부제2차관 황성규 터미널도 사실은 사업자들이 가지고 있는 경우도 많고요. 그것은 공제 업무기 때문에, 사실은 보험업을 하는 게 주업종이기 때문에 꼭 같은 단체……

○박상혁 위원 저는 결국 이게 그런 특정, 대형 항공사 이제 한진칼밖에 안 남았잖아요. 그리고 LCC 몇 개인데……

○국토교통부제2차관 황성규 사실은 작은 항공사에 대해서……

○박상혁 위원 그렇기 때문에 이것은 특정 업체를 지원하기 위한 그런 것으로 보여요. 그래서

저는 굉장히 비판적입니다. 그런데 항공산업이 어렵다고 하기 때문에 취지에 공감을 하는데, 대형 항공사가 굉장히 경쟁적으로 많아서 그런다면 모를까 지금 통합하는 것 아닙니까? 그리고 대한항공이 갖고 있는 LCC, 아시아나가 갖고 있는 LCC도 다 통합되는 거잖아요. 이게 한진칼 지원 하는 그런 특정 목적이 아니라고 부인할 수 있어요?

○국토교통부제2차관 황성규 지금 항공조합은 항공사가 22개인데 그 외에도 정비업이 61개 그리고 항공기 취급업이 89개 등 다양하게 포함해서 구성을 하려고 계획하고 있습니다.

○소위원장 송석준 다음 진성준 위원님 말씀해 주시기 바랍니다.

○진성준 위원 저는 이 법안을 발의한 사람으로서 박상혁 위원님의 우려가 무엇인지는 이해하겠습니다만 그렇기 때문에 더더욱 이 조합을 설립하는 주체로 공항공사 등이 포함될 필요가 있다고 생각합니다. 이 법안을 발의한 저나 또 하영제 위원님께서도 기존 항공사업자 외에 공항운영자들도 조합을 설립하는 주체로 들어가도록 하고 또 조합 설립자금을 출연하는 출연기관으로 법에 명시했는데 기획재정부의 우려 때문에 이런 것들을 다 들어내고 대통령령으로 규정하겠다고 하는데, 저는 어차피 대통령령으로 규정해서 조합 설립에 참여로 규정하고 또 출연까지 규정할 거라고 한다면 법에서 못 할 이유가 없다고 생각하고요.

또 그렇게 박상혁 위원님이 우려하는 것처럼 항공업계의 구조조정으로 인해서 거대 항공업체가 앞으로 나오게 될 텐데 이들이 조합의 운영을 좌우하면 안 된다고 생각해요. 그런 점에서 인천국제공항공사나 한국공항공사가 조합에 주체로 참여해서 발언권을 가지고 하는 것이 혹시 모를, 그럴 일은 없을 거라고 생각합니다만 조합이 특정 업체에 휘둘리고 특정 업체의 전횡에 복무하는 이런 일을 막을 수 있는 기제가 된다, 저는 그렇게 생각합니다.

그런 점에서 적어도 조합 설립의 주체와 출연기관의 규정은 당초 안대로 살려 주는 게 좋겠다 이렇게 생각하고요. 어차피 정부에서도 시행령으로 규정하겠다고 하는 것이라면 큰 차이가 없지 않은가 그렇게 생각해서 참여토록 하는 게 오히려 합리적이지 않은가 그렇게 생각합니다.

차관은 어떻게 생각하세요?

○국토교통부제2차관 황성규 진성준 위원님 말

씀에 공감하고요. 사실 여기는 어떤 특정 기업이 출자한 것보다 더 많이 가져갈 수는 없고요, 큰 기업에 줄 수는 없고. 이게 초점이 사실은 LCC들이 더 이익을, 그 어려움을 도와주는 데 목적이 있습니다. 그러니까 대한항공 같은 큰 거대 항공사는 리스 같은 데 할 때도 조건이 좀 좋고요. 이게 보증을 하게 되면 오히려 작은 영세한 항공사들 같은 데에 큰 도움이 될 수 있을 것으로 생각을 하고 있습니다.

○소위원장 송석준 송언석 위원님 말씀해 주십시오.

○송언석 위원 지난봄에 심의할 때도 동일한 얘기를 했는데 사실상 달라진 내용은 별로 없는 것 같습니다.

차관님, 이 조합을 만드는 데 있어서 가장 중요한 요소는 참여자하고 출자금 배분 아니겠어요?

○국토교통부제2차관 황성규 예, 그것도 중요한 사항입니다.

○송언석 위원 그것도 중요해요? 더 중요한 게 뭐가 있어요? 아니, 나는 가장 중요한 게 참여자와 출자금 배분이라고 생각을 하는데 그것도 중요하다면 그것 이외에 더 중요한 게 있다면 정부에서는 어떤 것이 더 중요하다고 지금 판단하고 계세요?

○국토교통부제2차관 황성규 아니, 여러 가지 중요한 사안 중의 하나라고 보입니다.

○송언석 위원 여러 가지 중에 한 가지만 얘기해 보세요.

제가 이 말씀을 드리는 이유는 지금 논의에서 제일 중요한 게 공항운영자를 넣을 것이냐 말 것이냐, 또 출자금을 어떻게 할 것이냐 정부의 돈을 받을 것이냐 말 것이냐 이게 딱 그 두 가지 문제잖아요.

그런데 이 부분에 있어서 예를 들어서 조합이라고 하는 것을 사업자들 간에 자율적으로 자기들끼리 모여서 공조를 해 보자 해서 공제처럼 만들어 내겠다 해서 시작이 되었다면 좋겠다 이게 예요.

그런데 현 상태에서 지금 정부에서는 운영자 그다음에 출자금 배분을 어떻게 하겠다 이게 정해져 있습니까?

○국토교통부항공정책실장 김용석 항공정책실장입니다.

저희들이 출자금 배분은 위기 시에 경영자금

대출은 각 조합원의 출자금의 60~80% 범위에서 할 계획입니다. 그리고 주요 사업으로는 공적보증과 공동구매, 공동장비 임대 이런 부분으로 돼 있고요.

○**송언석 위원** 그러니까 그런 사업을 하는데 항공회사와 운영사들이 얼마씩 출자금을 내도록 한다는 그것이……

○**국토교통부항공정책실장 김용석** 그렇게 되어 있습니다. 매년 매출액의 0.03%에서 0.06% 정도를 향후에 한 10여 년간 우선은 일차적으로……

○**송언석 위원** 아니, 중요한 게 그거예요. 지금 보세요.

조금 전에 시외버스라든지 해서 버스 얘기도 나왔고 그다음에 화물 쪽도 있고 택시라든지 이런 것도 있고 여러 형태의 운송수단이 있지 않습니까? 그런데 항공산업이 그중에서도 정부 의존도가 가장 높은 산업 아니겠어요? 기본적으로 항공업 자체가 면허 자체를 정부에서 받아야 되잖아요. 운수권 그다음에 노선 배분 거기에다 관리감독 전부 다, 모든 일거수일투족이 정부에 딱 매여 있잖아요.

자, 법은 통과해서 이렇게 조합을 하기로 했다, 그런데 출자금 배분이나 이런 것들은 확정이 안되어 있다, 사후에 한다고 그러다. 그러면 정부가 불려서 이렇게 저렇게 하면, 압도적인 슈퍼 갑의 위치에 있는 정부가 얘기하는데 국토교통부 얘기를 이 사업자들이 어떻게 거부할 수 있겠어요? 지금 가장 불확실하고 불안정한 부분이 그런 부분에 있는 거거든요.

그러면 그런 것에 대해서 사업자들 간에 합의가 되고 난 이후에 법적인 조치를 들어가도 이것은 늦지 않다. 그러니까 법을 먼저 만들고 난 이후에 거기에 맞추어서 사업자 간의 어떤 동의를 구하고 합의를 구하고 출자금 배분하고 하는 것은 사업자들 입장에서 봤을 때는 굉장히 취약한 구조로 갈 수밖에 없는 것이다 이런 이야기예요.

이것은 위원장님께 말씀드려야 되겠네요. 이 법은 보류해서 좀 더 논의를 하고 정부와 사업자 간에 가장 중요한 부분이 출자금 배분이니까 그런 부분이 합의가 되고 난 이후에 이것을 해야 되지 않겠나.

더군다나 지금 한번 보세요.

지금 공항공사 상반기도 보니까 전부 다 손실나 있더라요. 손실이 나 있는데 거기에다가 또 매출 대비 일정 비율해서 강제로 또 돈을 내야

된다고 그러면 그 항공사들이 감당이 되겠습니까, 그게?

○**국토교통부항공정책실장 김용석** 위원님, 제가 답변드려도 되겠습니까?

○**송언석 위원** 일단 저는 보류를 좀 했으면 좋겠습니다.

○**국토교통부항공정책실장 김용석** 그 말씀대로 저희가 기본계획안 용역을 작년부터 해서 금년 6월에 끝났습니다. 그래서 구체적인 출자금 징수 비율, 출자금 배분 원칙 다 정했고요. 작년 6월에 항공 CEO 관련해서 간담회도 했고 10월에도 또 했습니다. 설명을 다 했습니다. 그리고 금년 21년 4월에서 8월까지 그 관련되는 조합원이 될 데의 의견수렴도 다시 해서 그동안에 3월에 소위에서 나왔던 의견들까지 다 알려 주고 동의를 받았습니다.

그래서 지금 우려하시는 기본계획이 없다, 그것은 그렇지 않고 다 돼 있는 상황입니다. 법에서는 최소한의 골격을 정하는 것이기 때문에 안 나와 있는 것이지 계획을 갖고 있다는 말씀 드립니다.

○**소위원장 송석준** 박상혁 위원님 먼저 말씀하시고 진성준 위원님.

○**박상혁 위원** 제가 말씀드리고자 하는 취지는 지금 말씀하신 것처럼 지난번에 한번 논의도 있었기 때문에 오늘 논의를 해서 통과하는 데는 동의를 합니다. 그런데 그렇기 때문이라도, 통과를 하더라도 저는 국토부에서 더 이 조합이 순기능을 할 수 있도록 그런 부분들, 아까 우려했던 어떤 특정 대형업체가 전횡할 수 없도록 조합을 운영하는 데 있어서 더 각별한 관리감독이 필요하다 이런 취지로 오늘 통과는 했으면 좋겠다 말씀드리겠습니다.

○**소위원장 송석준** 진성준 위원님.

○**진성준 위원** 송언석 위원님의 우려와 관련해서 전문위원 검토보고 88페이지에 보면 한국항공협회의 입장이 소개되어 있습니다. 코로나19 극복을 위해서 장기적으로 종합적 금융지원을 위한 항공산업발전조합 설립이 절실합니다, 항공산업발전조합의 대내외 공신력 확보와 보다 신속한 항공산업 지원을 위해 동 법안의 우선적인 심사와 통과를 촉구합니다, 이런 입장을 진즉부터 내고 있습니다.

그러니까 이게 정부에 의해서 강제되는 것이 아니고 항공사업자가 비록 코로나로 지금 어려움

에 처해 있는 것은 사실입니다만 이런 조합 설립을 통한 공제 활동들이 또 금융지원 활동들이 절실하다고 하는 것을 항공사들이 요구하고 있다고 하는 점을 감안해 주셨으면 좋겠습니다.

○소위원장 송석준 송언석 위원님.

○송언석 위원 항공협회가 입장문을 낸 것도 상당 부분 정부와의 어떤 유기적인 관계 속에서 이루어진 것으로 제가 들은 것 같습니다. 그렇기 때문에 지금 이런 항공협회를 통한 항공사들의 입장 발표 자체도 정부의 100%, 거의 100%지요. 슈퍼 갑에 끌려갈 수밖에 없는 그런 상황에서 나오는 것이기 때문에 그 법을 하기 이전에 확실하게 당사자들끼리 어떤 조건을 가지고 할 것인지, 어떻게 분담할 것인지 그것을 합의를 하도록 하세요.

정부에서 용역을 했다? 정부에서 용역한 거야 정부의 입장에 맞춰서 용역 결과가 나왔겠지요. 그런데 그 부분에 대해서 그러면 실제 이 사업자들이, 항공사들과 그다음에 공항운영사들이 동의를 하고 있는 것인지 자체적으로 서로 협의를 하도록 하는 게……

○진성준 위원 아니, 정부가 답변해 보세요. 합의한 것인지 동의한 것인지.

○송언석 위원 제가 먼저 얘기 좀 할게요. 제가 지금 발언 중이거든요.

○소위원장 송석준 계속 말씀해 주세요.

○송언석 위원 그래서 그런 부분을 먼저 하고 난 뒤에, 지금 현 상황이 굉장히 어려운 상황인데 이 상황에서 조합을 굳이 선조치를 해야 될 이유가 그렇게 크지는 않다는 거예요. 그러니까 항공산업이 다시 뭔가 제도약하는, 턴어라운드 하는 그런 시기가 되었을 때 그때 항공업계의 이야기를 들어서 추진을 해도 충분히 늦지 않다, 그렇게 저는 생각을 합니다.

그래서 좀 더 논의를 했으면 좋겠다 하는 말씀을 드리는 겁니다.

○소위원장 송석준 문정복 위원님.

○문정복 위원 이 법안은 이미 3월에 한번 논의된 적이 있고 그때 위원님들께서 갑론을박을 하셨습니다. 나름대로 각자의 주장들이 다 일리가 있었고 그동안에 국토부에서 나름대로 항공산업계와 충분한 조율과 조정을 하신 것처럼 보입니다. 이것을 저희가 또 보류시키고 그런다고 하면 코로나19로 인한 항공산업이 굉장히 어려운 시점에서 저희가 업무를 방기하고 있는 듯한 그런 느낌

이 드는 거예요. 국회에서 법률이 볼모로 잡혀서 뭔가 이루어지지 않고 있다고 하는 그런 느낌을 갖게 될 것 같습니다.

그리고 항공산업이라는 것이 단기간에 조정이 되고 활성화가 되고 이러는 게 아니라 한번 어려워지기 시작하면 금방 혹 하고 어려워지지만 다시 제 궤도로 올라가기까지는 상당히 오랜 시간이 걸리는 산업이라서 적절한 시기에 적절한 도움을 주지 않으면 우리가 더 큰 비용을 부담해야 되는 그런 상황이 될지도 모르겠습니다.

그래서 위원님들마다 각자각자 갖고 계신 소신들이 있으시겠지만 이미 3월 달부터 시작해서 지금이 12월 달이고 충분한 논의가 된 만큼 시행하면서 혹시라도 좀 미진한 부분이 있거나 우리가 좀 더 개정해야 될 부분들이 있으면 그때 또 다시 정리를 하면 되는 것 아니겠습니까? 저는 오늘 정리를 좀 해야 된다고 생각을 합니다.

○소위원장 송석준 허영 위원님.

○허영 위원 저도 필요성에 대해서는 인정을 하고 또 지금 항공산업발전조합 설립안을 보니까 그동안 여러 가지 항공업계라든지 관련된 정비업·취급업 관련된 소통들 해 와서 만들어진 안이라고 생각이 됩니다.

하지만 이게 지금 유니온숍(union shop)이 아니라 출자 참여는 자발적으로 하게끔 되어 있지요? 그러니까 의무적으로 다 가입해야 되는 거라는 뜻이 아니라?

○국토교통부항공정책실장 김용석 의무적입니다.

○허영 위원 의무적입니까?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 가입은 자유고 출자는 의무적입니다.

○허영 위원 출자는 의무적이고?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 가입은 자유고요.

참고로 아까도 설명드렸습니다만 항공업계와도, 모두 동의를 했습니다. 항공사 간담회하고는 지난 4월부터 8월까지, 지난해에도 했지만 소위 뒤에도 계속 협의해서 동의를 했고요. 정비업·취급업도 약 10회 이상 의견 수렴을 했고요.

그다음에 이게 법이 되더라도 하위법령과 정관, 운영 규정 만드는 데 한 6개월이…… 공포 후 시행입니다. 그리고 거기다가 실제로 조합이 설립되려면 6개월 정도 필요합니다. 그래서 빨라야 2023년 초에 발족이 되는 겁니다.

그리고 지금 어려운 상황, 사스, 메르스 단계단계마다 어려웠습니다. 그래서 이런 상황 때, 지금 모든 외국의 공항들은 이 어려운 시기에 전부 리모델링하고 있습니다. 미래를 준비한다는 거지요. 창이공항 같은 경우는 터미널이 5개인데 하나만 운영하면서 나머지는 아주 최고 수준으로 운항, 항공 회복 그것은 당연한 것이고 하기 때문에 미래를 준비한다는 차원에서 이 법안을 봐 주시면 고맙겠습니다.

○허영 위원 중국이나 미국이나 일본, 싱가포르 같은 경우는 이런 조합 형태로 항공 금융지원을 합니까, 아니면 그냥 금융지원 정책 사항으로 지원을 합니까? 제가 알고 있기로는……

○국토교통부항공정책실장 김용석 싱가포르를 금융지원한다고 합니다.

○허영 위원 그냥 금융지원 정책성으로 이렇게 지원을 하지요, 조합 형태로 투자조합을 만들어서 지원하기보다는?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 싱가포르는 전반적으로 국가가 아주 압도적인 세제지원이라든지 금융지원이라든지 그런 부분을 해서, 항공에 대한 MRO부터 시작해서 그런 부분들을 유치해서 전폭적으로 지원하고 있습니다.

○허영 위원 그러면 여기에 조합 출자를 해서 매출액 대비 비율로 의무적으로 출자를 하지 않습니까. 그러면 당연히 매출액이 큰 쪽이 출자금에 많을 거고, 그러면 지원받는 것도 그런 출자금에 따라서 차등 지원을 받으니까?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 그렇습니다.

○허영 위원 아니면 조합원들은 동일한, 리스를 하게 될 경우에 있어서 동일한 지원금을 받으니까?

○국토교통부항공정책실장 김용석 최대한 융자·대출은 출자금의 범위 내에서 각자 그렇게 우선……

○허영 위원 출자금의 범위 내에서?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예.

그래서 특정 항공사, 특히 이스타라든지 우려하시는 그런 부분에 과도하게 지원이 되지 않도록 그런 규정은 원래 정관 규정 만들 때, 운영 규정 만들 때 하려고 하는데 그게 만약에 우려가 되신다면 이 법에다가 그 조항을 넣을 수도 있다는 겁니다.

○허영 위원 시행령으로?

○국토교통부항공정책실장 김용석 아니, 이 법에다가, 지금 현재……

○허영 위원 법 내에?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예.

○허영 위원 알겠습니다.

○소위원장 송석준 강준현 위원님.

○강준현 위원 제가 쪽 말씀을 들어 보니까 존경하는 문정복 위원님께서 말씀하셨듯이 지난 3월부터 쪽 해서 소위 위원님들이 논의를 많이 하셨고 또 국토부나 각 협회나 또 각 사들과 합의하는 과정도 있었고 충분한 검토가 이루어졌다고 보시는 거지요?

○국토교통부항공정책실장 김용석 예, 그렇습니다.

○강준현 위원 그러면 지금 상황이 하여튼 코로나 정국도 있고 등등 해서 하니 그동안의 논의 절차도 충분했다고 보고 하니까, 존경하는 송언석 위원님께서 보류하자는 말씀을 하시는데 그동안에 충분한 협의 절차가 있었다고 봅니다. 양해 좀 해 주시고 좀 통과시키는 게 어떨지 싶습니다.

○박상혁 위원 가장 비판적인 제가 동의하지 않습니다.

○소위원장 송석준 송언석 위원님 말씀하시지요.

○송언석 위원 지금 다시 한번 반복해서 말씀드릴게요.

제가 이 조합 자체는 지금 현재로서는 시기상조다라고 하는 말씀입니다. 조합 출범을 시킬 때, 지금 전부 다 항공업계가 적자가 나고 있는 상태에서 돈을 각출한다는 것이 과연 적절하나 이거지요. 그것은 오히려 항공업계에 더 부담을 지우는 일이지 그것이 항공업계에 도움이 되는 방향이겠냐 하는 것이고.

굳이 이런 시기를 택해서 조합을 정부가 주도하는 방식으로 하는 것 그 부분에 정부가 다른 생각이 뭔가 있지 않겠느냐 하는 걱정 그런 우려, 아까 김상훈 위원께서도 그런 지적을 하셨지만 그런 문제이기 때문에 조금 더 상황이 진전되고 턴어라운드 할 수 있는 시기가 되면 그때 조합을 설립하는 것도 충분히 가능하단 이렇게 생각하기 때문에 지금 보류를 하자고 말씀드렸던 것이고요.

누누이 강조합니다. 항공업계의 경우에는 거의 100% 정부의 규제하에 있기 때문에 정부가 하고자 하는 그 말에 단 1도 반대하기가 어려운 게 현실입니다. 그렇기 때문에 항공사들이 다 동의

했다라고 하는 부분이 과연 진정한 동의인지 이 부분에 대해서는 여전히 많은 의구점이 남아 있습니다. 그렇지 않다면 이런 이야기를 위원들이 앉아서 할 이유가 없겠지요. 다 그런 일이 있으니까 하겠지요.

그러니까 정부에서 이 조합을 지금 굳이 이렇게 급박하게 꼭 만들어야 되는지, 그래서 시기상조라고 하는 제 지적을 분명히 말씀드리니까 적절한 타이밍을 다시 골라서 법안을 추진하는 것이 좋겠다 하는 말씀을 다시 드립니다.

○소위원장 송석준 진성준 위원님.

○진성준 위원 이게 급박한 게 아니고요. 정부에서는 해운산업의 위기 때문에 어려운 때 해양진흥공사를 만들어서 다시 우리의 해운산업이 부활할 수 있는 계기를 만들었습니다. 항공산업도 마찬가지로 진즉부터, 우리가 정말로 잘 나갈 때 이런 공적 금융기관들을 만들어서 뒷받침할 수 있었어야 되는데 그때 손 놓고 있다가 이게 어려움을 당하게 된 거예요.

그래서 정부가 2019년 12월 달부터 항공산업 경쟁력을 강화하기 위해서 금융지원 기관을 만들어야 되겠다라고 해 가지고 아까 말씀드린 해양진흥공사처럼 일종의 공사를 만들려고 했어요. 그런데 공사 설립에 대해서 기획재정부 등이 강력하게 반대하고 국비 지원이 많이 간다고 해 가지고 결국 조합 형태로 축소해서 운영해 나가기로 한 것입니다.

그러니 많이 늦어진 것입니다. 지금 어려운 때 앞으로 활황기를 대비해서 서로 공제할 수 있는 조건들을 만들어 놔야 이 위기도 극복할 수 있고 본격적인 활황기가 왔을 때 적극적으로 임할 수 있다고 하는 것입니다.

그래서 제가 이 법을 작년에 내놔는데 그때도 제대로 심사를 안 해 주시고 계속 미루고 올 3월 달에 한번 논의가 있었습니다만 안 됐어요. 그러자 9월 달에 항공협회가 성명서를 내고 또 의원실을 다 방문하면서, 제가 존경하는 송언석 위원님 방에도 찾아뵙고 이것 꼭 좀 통과시켜 달라라고 하는 부탁도 드린 것으로 제가 아는데, 늦었습니다. 이제라도 해야 됩니다.

저는 이 법의 동의가 다 이루어졌고 또 정부내의 이견도 다 해소가 되었는데, 그러다 보니까 차 떼고 포 떼고 해 가지고 껌데기만 남아 있는 것 같아서 기왕에 공항 운영자들이 시행령 규정으로 들어오게 되는 거라면 법에는 왜 규정 못

하는가라고 하는 점을 말씀드렸던 것이고, 하영제 위원님도 똑같은 의견을 말씀해 주신 거예요. 그래서 여야 간에 이견 없는 거다, 이게 정치적인 법안이 아니다.

그래서 지금 어려운데 한 3~4년 후에는 항공업계가 다시 활황이 될 것이라고 하는 것 아닙니까? 그때를 대비해서, 우리가 지금 어렵지만 조금씩 조금씩 십시일반 해 가지고 그때를 대비한 기금을 조성해 놓자라고 하는 차원에서 시작하는 것이기 때문에 위원님들께서 크게 좀 결단해 주셨으면 좋겠다, 이미 1년 이상 지체되어 온 법안이다 하는 말씀드리겠습니다.

○박상혁 위원 그렇게 해 주시지요, 위원장님.

○소위원장 송석준 여기에 대해서 송언석 위원님, 추가 의견?

○송언석 위원 저는 보류했으면 좋겠습니다. 조금 더 논의를 하십시오.

○문정복 위원 부대의견을 달아 주세요.

○진성준 위원 소수의견으로 해 주시고 처리해 주시지요.

○송언석 위원 그렇게 할 것 같으면 앞으로 그냥 다수 저거를 하시고, 논의를 굳이 할 이유가 뭐 있겠어요?

○소위원장 송석준 정부의 입장을 다시 한번 좀 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 황성규 이것 지금 법이 통과되더라도 설립하는 데 2년 정도 걸리기 때문에 출자는 한 2년 후에 되는 거고요. 나중에 회복기에 LCC 같은 데서 도움을 받도록 지금 반영해야 된다는 게 정부 입장입니다.

그리고 아까 우려하신 것처럼 여러 가지 공항공사를 비롯한 사업자들의 의견을 충분히 수렴했고요. 그렇게 해서 추진하는 거라는 말씀을 드립니다.

그리고 우려하시는 바와 같이 특정 업체한테는 그게 되지 않도록 아까 말씀드렸듯이 그런 조건이 필요하다면 아까 용자 조건 같은 것을 넣어서 운영하도록 하겠습니다.

그리고 이것은 특히 외국에서 리스 같은 것 할 때 조금 가격에 유리하게 보증을 통해서 하도록 하는데 그런 데에 주안점이 있어서 여러 가지 좀 영세한 사업자들에게 어려움을 해소하는 그런 데에 목적이 있다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 송석준 송언석 위원님, 지금 이제……

○**송언석 위원** 조금 보류해서 논의했으면 좋겠습니다. 잠시 급한 일이 있어서 나갔다 오겠습니다.

○**진성준 위원** 저희 의결하십시오. 정말로 1년 이상 끌어 온 법안이에요. 아무 정치적 이해관계가 없는 법안인데, 그러니까 위원장님 의결하십시오. 진성준 법안만 계속 늦어지고 있어.

○**소위원장 송석준** 일단은요 여기 또 하영제 위원님이 이 자리에서 같이 힘을 실어 줬으면 좋겠는데, 그래서 지금 공동발의하신 여기 또……

우선 이게 시간이 좀 걸리는 문제고 오늘 상당부분 그래도 많이 진전이 있었고 또 많은 부분이 좀 공감대가 형성이 돼 가는 것 같습니다. 하지만 일부 위원님들의 강력한 의견이 있고 하니 이것을 일단은 오늘은 계속 심사하는 것으로 두되 다음 또 소위가 열리면 최우선으로 다시 한번……

○**박상혁 위원** 점심 먹고 하시지요, 점심 먹고.

○**진성준 위원** 아니, 위원장님 아닙니다. 제가 점잖게 얘기는 계속하고 있는데……

○**박상혁 위원** 점심 먹고 하시지요, 그러면. 하영제 위원님 오시면……

○**소위원장 송석준** 그래도 그동안 많이 공감대가 형성이 됐어요, 당초 우려보다도. 그렇지만 아직도 우려하시는 분들이 좀 계시니까 우리가 이것을 다음 소위에서 논의할 수 있는 기회를 또 한번 갖도록……

○**진성준 위원** 아니라고요, 위원장님. 그렇게 하실 문제가 아니라고요.

○**박상혁 위원** 위원장님, 점심 먹고 하세요, 점심 먹고. 하영제 위원님 오실 것 아닙니까?

○**강준현 위원** 정회했다가 하영제 위원님 오시면 그때 또 하시면 되지요.

○**박상혁 위원** 그렇게 하시지요, 위원장님, 그런 정도로.

○**강준현 위원** 그래도 하영제 위원님이 법안을 내셨는데.

○**진성준 위원** 아니, 합리적 근거가 없어요. 항공사업자들이 반대한다고 그러는데 반대 의견이 아니라 항공사업자들이 빨리 통과시켜 달라고 촉구하고 있지 않습니까? 무슨 근거로 반대한다고 얘기하시는지 이유가 없어요, 명확한 근거가. 정부도 다 합의했다고 보고하고 있고 항공협회에서도 이미 빨리 통과시켜 달라고 촉구를 하는 성명을 냈고 의원실 방문해 가지고 하소연하고 있고.

○**소위원장 송석준** 그러면 지금 발의한 의원님도 이 자리 잠깐 자리 이석을 했으니까 의사일정 제14항 및 제15항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안은 잠시 보류하고 공청회 개최 후에 다시 심사하도록 하겠습니다.

이의 없으십니까?

○**박상혁 위원** 공청회 전에 하시지요, 전에.

○**소위원장 송석준** 공청회 전에?

○**박상혁 위원** 예.

○**소위원장 송석준** 어차피 공청회 후에도 또 안건을 같이 몇 개 더 할 것입니다.

○**진성준 위원** 오후 속개하면 첫 안건으로 먼저 다루어서 처리하고 공청회 들어가십시오.

○**소위원장 송석준** 그러니까 그동안에 좀 더 설득을 해 주시고.

○**진성준 위원** 한두 번도 아니고 이게 뭐하는 것이야.

○**소위원장 송석준** 그러면 이 안건은 공청회 개최 후에 심사, 그동안에 의견을 좀 조율해서 같이 논의해 주시기 바랍니다.

그러면 이상으로 오전 회의를 마치고 정회하였다가 오후 2시 반에 속개하여 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회 등 2건의 공청회를 개최하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시34분 회의중지)

(14시33분 계속개의)

○**소위원장 송석준** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

23. 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회

- 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104053)

○**소위원장 송석준** 그러면 의사일정 제23항 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회를 상정합니다.

먼저 바쁘신 가운데에도 오늘 공청회에 참석해주신 진술인과 관계자 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

이 공청회를 통하여 박상혁 의원님이 대표발의한 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안의 주요 쟁점 사항에 대한 진술인의 발언을 듣고 허심탄회하게 의견을 교환함으로써 서로의 이견을 좁

히고 공감대를 넓혀 갈 수 있는 계기가 마련될 수 있기를 기대합니다.

그러면 공청회 진행에 앞서 오늘 공청회에 참석하신 진술인을 소개해 드리겠습니다.

소개를 받은 진술인께서는 잠시 일어서서 인사하시고 앉아 주시기 바랍니다.

한국교통연구원 4차산업혁명교통연구본부 신희철 본부장님 나오셨습니다.

감사합니다.

(주)오토노머스에이투지 한지형 대표님 나오셨습니다.

감사합니다.

현대자동차 사업기획실 김수영 실장님 나오셨습니다.

감사합니다.

(인사)

그리고 국토교통부 관계 공무원으로서 어명소 교통물류실장님이 나와 계십니다.

질의에 참고하시기 바랍니다.

오늘 공청회는 우선 진술인께서 1인당 7분 이내로 방금 인사하신 순서대로 진술하신 다음 위원들께서 진술인들과 일문일답의 방식으로 자유롭게 토론하는 순서로 진행하겠습니다.

참고로 진술인 상호 간에는 질문과 토론이 허락되지 않음을 말씀드립니다.

그러면 진술인들로부터 차례로 의견을 들도록 하겠습니다.

먼저 신희철 본부장님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 신희철 한국교통연구원의 본부장을 맡고 있는 신희철입니다.

박상혁 의원이 대표발의한 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안 제정에 대해서 제가 생각하는 쟁점 사항을 진술하도록 하겠습니다.

쟁점은 크게 법률의 필요성과 해외사례 그리고 실증을 위한 특례로 나누어서 말씀을 드리겠습니다.

첫 번째, 모빌리티 특별법이 필요한 이유입니다.

우리나라에는 이미 제정법과 비슷한 법이 있는 것으로 보입니다. 교통수단 간 연계와 융합의 필요성을 제고하고 각종 교통서비스를 제고하는 것이 본 법의 목적 중 하나라면 우리나라에는 1999년에 제정된 통합교통체계효율화법이 있습니다. 이 법은 91년에 미국에서 제정된 교통체계효율화

법(ISTEA)의 취지를 우리나라에서 살리고자 만들어진 법입니다.

그러나 1999년 제정된 통합교통체계효율화법의 목적이 '교통체계의 효율성·통합성 및 연계성을 향상하기 위하여 육상교통·해상교통·항공교통 정책에 대한 종합적인 조정과 각종 교통시설 및 교통수단 등 교통체계의 효율적인 개발·운영 및 관리 등에 필요한 사항을 정함으로써'라고 하여 교통투자를 체계적이고 효율적으로 하는 것을 주된 목적으로 하고 있지만 본 법은 '새로운 모빌리티 수단·기반시설·서비스 및 기술의 도입·확산을 체계적으로 추진하고 국민의 이동성 증진에 이바지함'을 목적으로 하여 정부 입장의 투자보다는 국민 입장의 이동성에 중점을 두고 있다는 점에서 다르다고 하겠습니다.

특히 저는 법률에 쓰인 핵심어에 집중할 필요가 있다고 보는데요. 기존의 교통이라는 용어가 지점과 지점 간의 빠르고 안전하고 쾌적한 이동을 지원하는 체계라면 최근 유행하고 있는 모빌리티라는 용어는 사람이나 물건의 이동을 위한 이용자의 서비스를 포괄하는 용어로 쓰이고 있는 것으로 보입니다.

따라서 본 법은 기존의 법률과 목적과 핵심어가 다르다고 할 수 있는데, 새로운 법은 세 가지 면에서 필요성을 이야기할 수 있겠습니다.

첫 번째, 기존의 법률과 달리 본 법은 이용자 중심의 서비스를 대상으로 하고 있는 점에서 차별성을 가진다고 봅니다. 두 번째는 최근에 우버나 웨이모의 로봇택시 등으로 대표되는 새로운 교통서비스가 도입되어 확산되고 있는데 이는 ICT 기술이 교통분야에 접목되어 국민들의 이동성을 증진시키고 있는 사례입니다. 그런데 기존의 낡은 제도로는 이를 포괄하고 있지 못하므로 이를 아우르는 새로운 법률이 필요한 상황입니다. 세 번째, 교통과 모빌리티는 그 의미의 유사성에도 불구하고 이미 전 세계적으로 모빌리티라는 용어가 메가트렌드가 되어 새로운 현상을 설명하는데 새로운 용어를 쓸 필요가 있고 이를 뒷받침할 법률이 필요하다고 생각합니다.

두 번째, 다른 나라에 비슷한 사례가 있는가에 대해서는 해외사례로 프랑스의 경우를 들 수가 있습니다. 2019년 제정된 프랑스의 모빌리티 오리엔테이션 법률은 우리나라와 비슷한 사례라고 할 수 있는데요. 이 법은 자가용 위주의 모빌리티에서 탈피해서 새로운 모빌리티의 성장을 가속

화하고 지속가능한 모빌리티 생태계로의 전환을 목적으로 만들어졌습니다. 여기서 새로운 모빌리티라 함은 자율주행 셔틀과 개인형 이동수단을 말하는 것으로 우리의 입법 목적과 비슷하다는 점에서 다른 선진국도 입법을 시작했다고 볼 수가 있습니다.

세 번째, 모빌리티 실증을 위한 규제특례의 다른 법률과의 관계입니다.

본 법의 12조는 모빌리티 실증을 위한 규제특례를 제시하고 있는데 다른 법률과 충돌하는 것이 아닌지 하는 의문이 있습니다. 제12조는 새로운 모빌리티 수단·기반시설·서비스 및 기술 등을 시험·검증하기 위한 목적으로 사업을 하려는 자는 국토부장관에게 모빌리티 실증을 위한 규제특례를 신청할 수 있도록 하고 있습니다.

이러한 규제샌드박스에는 산업자원부·과학기술정보통신부·중소벤처기업부에 분야별로 세 가지가 시행 중입니다. 2019년 1월 신설된 산업융합 촉진법의 규제샌드박스는 산업융합을 적용분야로 하고 있고 정보통신 융합법상의 규제샌드박스는 ICT 융합을 대상으로 하고 있습니다. 지역특구법상의 규제샌드박스는 지역산업을 적용분야로 하고 있는데 산업 및 ICT 분야는 별도 공간 제한이 없는 상태고 지역분야는 비수도권을 규제자유특구로 한정하고 있습니다.

그런데 모빌리티 분야는 산업융합이라 할 수 없는 경우도 많고 ICT를 이용하기는 하지만 ICT 융합이라고 할 수 없는 경우도 있습니다. 수도권 이용자의 편의 향상도 중요하므로 비수도권만을 대상으로 할 수도 없습니다.

또한 모빌리티 분야는 과거 타다의 사례에서 보듯이 첨예한 갈등 및 이해관계 조정이 어려운 경우가 많고 세계적인 추세에 맞추어 이용자 편의를 위한 맞춤형 서비스를 신속하게 발굴하기 위해 과감한 규제 완화가 필요한 경우도 생깁니다. 이때 기존의 규제샌드박스로는 어려운 것이 현실입니다.

따라서 모빌리티 분야는 기존 규제특례와 다른 방식의 실증을 위한 규제특례가 필요하다고 하겠습니다.

이상 진술을 마치겠습니다.

감사합니다.

○소위원장 송석준 수고하셨습니다.

다음은 한지형 대표님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 한지형 안녕하세요?

저는 자율주행 기반의 미래 모빌리티를 개발하고 있는 오토노머스에이투지의 대표 한지형입니다.

본 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안에 대해서 필요성과 효과 및 추가 고려할 사항에 대해서 진술을 하도록 하겠습니다.

먼저 본 법안의 필요성에 대해서 말씀드리겠습니다.

현재 모빌리티 시장의 규모는 급속도로 성장하고 있으며 특히 미래 모빌리티의 중심이라 불리는 자율주행차 시장의 경우에는 2030년 글로벌 시장 규모가 2020년 대비 93배 성장한 6565억 달러 정도로 전망이 되고 있습니다.

아울러서 자율주행 버스, 택시, 배송 등의 모빌리티 서비스 시장 또한 급성장하고 있으며 30년에는 버스의 50%, 택시의 25%가 자율주행차로 운영될 것으로 전망되고 있습니다.

따라서 빠르게 성장하는 시장과 기술혁신의 속도를 현 교통체계 및 서비스에 접목하려는 시도의 본 법률안은 새로운 이동의 패러다임을 적시에 반영한 발의라고 생각되며 교통혁신의 여건을 조성하는 데 크게 기여할 것이라고 기대됩니다.

특히 지난 2019년 5월 국회와 정부에서는 모빌리티의 선두주자인 자율주행자동차 생태계 활성화를 위해서 본 법률안과 유사한 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률을 제정해서 2020년 5월부터 시행 중에 있습니다.

해당 법률에 따라서 여객과 화물에 대한 자율주행 유상운송 서비스가 허용되었으며 이를 근거로 법률 시행 7개월만인 2020년 12월 모빌리티 플랫폼 기업인 카카오모빌리티와 저희 자율주행 솔루션 개발기업인 오토노머스에이투지가 세종시 일대에서 수요응답형 자율주행 유상운송 서비스를 국내 최초로 시작할 수 있게 되었습니다.

또한 이렇게 세종시 외에도 서울, 대구 등 전국 총 일곱 곳이 해당 법률을 근거로 자율주행 시범운행지구로 현재 지정이 되어 있고 추후 유사한 자율주행 유상운송 서비스가 활성화될 것으로 기대되고 있습니다.

아직까지는 자율주행 시스템 구성과 운행에 필요한 비용이 매출보다 훨씬 크기 때문에 당장 수익을 낼 수 있는 상황은 아니지만 상용서비스가 가능한 법적 토대가 마련되었다는 점에서 저희 자율주행업계에는 매우 긍정적인 영향을 미친다

고 판단하고 있습니다.

금번 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안은 기존의 이러한 자율주행자동차를 포함해서 보다 넓은 의미의 이동수단과 서비스, 이동성까지 포함하고 있으므로 향후 다양한 모빌리티 서비스가 활성화될 수 있는 법적 토대가 될 수 있을 것으로 기대되고 있습니다. 그리고 나아가 기술과 서비스의 개발뿐만 아니라 본격적인 모빌리티 시대에 연착륙할 수 있는 사회적 준비의 시작이 될 수 있을 것으로 기대되고 있습니다.

다음으로 본 법안의 효과에 대해서 말씀드리겠습니다.

그간의 모빌리티 서비스가 전통적인 자동차 제조업에 초점을 두고 있었다면 자율주행기술에 기반한 미래 모빌리티 서비스는 차를 만드는 제조사가 제조의 책임뿐만 아니라 운전자의 책임까지 이행해야 하는 부분이 있기 때문에 제작기준을 넘어서 도로교통법, 자동차손해배상 보장법 등 운전자의 영역까지 법률적 장벽이 확대된다고 볼 수 있습니다.

본 법률안 제12조 모빌리티 실증을 위한 규제 특례는 새로운 모빌리티 수단·기반시설·서비스 및 기술 등을 시험 및 검증하기 위한 목적의 사업허가 등이 근거가 되는 법령에 따른 기준이나 규격, 요건 등이 없거나 적용하는 것이 맞지 아니할 경우 특례를 신청할 수 있도록 허용함으로써 이러한 법률적 장벽을 낮추는 효과가 있을 것으로 기대됩니다.

또한 제4조(다른 법률과의 관계)를 통해서 실증을 위한 규제 특례, 모빌리티 시범사업 등에 관해 다른 법률보다 우선하여 적용하도록 선언함으로써 혁신적인 실증의 여건을 조성하고 새로운 서비스의 보급을 확대하는 법적 토대가 될 수 있을 것이라 기대됩니다.

아울러 제19조(모빌리티 지원 등) 및 제20조(연구·개발 등)를 통해서 모빌리티의 기술 개발 및 관련 산업과의 연계 그리고 서비스 실증을 위한 비용의 일부를 보조하거나 국가연구개발사업을 지원할 수 있도록 규정함으로써 중소기업들이 실제 시범사업 과정에서 발생하는 R&D 투자 리스크를 보완하고 실질적인 지원 정책이 될 수 있을 것으로 기대됩니다.

그리고 제8조(모빌리티지원센터의 지정 등)는 기존 규제샌드박스를 통해서 많은 사업자들이 지속적으로 건의했던 주무부처 일원화 및 컨트롤타

워 역할 수행에 대한 해법으로 적용할 수 있다는 점에서 특례가 단순히 일회성에 그치지 않고 향후 제도개선과 연계되어서 사업자와 사용자 모두에게 지속 가능한 서비스 출시의 초석이 될 수 있을 것으로 기대됩니다.

다음으로 추가적으로 고려할 사항입니다.

제가 판단하기로 제13조(실증을 위한 규제특례의 연장 등)에서는 1회에 한하여 2년 이하의 범위에서는 특례 유효 기간을 연장할 수 있는 법적 근거를 마련하여 신기술을 검증할 수 있는 충분한 시간적 여유를 마련할 것으로 보입니다.

다만 대부분의 실증 및 시범사업 과정에서 발생하는 기업의 수익은 매우 미미합니다. 해서 대부분의 사업자들은 실증 및 시범사업을 R&D 투자의 개념으로 적용하고 있으므로, 즉 특례 기간이 연장되었다는 것은 그만큼 기업의 투자 비용이 증가됨을 의미하기에 자금의 안정성이 확보되지 않은 중소기업과 스타트업 입장에서는 오히려 재무적인 리스크가 커지는 요인이 될 우려가 있습니다.

따라서 규제 특례 연장이 현실적으로 의미 있는 조항이 되기 위해서는 지원 정책과 국가연구개발사업 정책이 함께 연장되어야만이 온전한 효과를 발휘할 수 있을 것으로 기대됩니다.

본 법안의 제4조(다른 법률과의 관계)에서는 국민의 이동성 증진을 위한 모빌리티 활성화, 실증을 위한 규제 특례, 모빌리티 시범사업 등에 관하여 다른 법률보다 우선 적용한다고 선언하고 있으며 이미 시행 중인 자율주행차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제3조(다른 법률과의 관계)에서는 자율주행차 시범운행지구에서의 규제 특례에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다고 선언하고 있습니다.

그렇다면 자율주행 자동차의 경우 양 법안 모두에 적용되는 모빌리티로 볼 수 있는데요. 구체적으로 특례조항이 포함된 시범운행지구에서보다 비시범운행지구에서 더 폭넓은 규제 특례를 허용받을 수 있도록 하는 특례 역전현상이 발생할 우려가 있습니다.

따라서 제8조 2항에서 정의하고 있는 모빌리티 지원센터의 업무 역할에 이러한 충돌을 조율할 수 있는 권한의 부여도 추가적으로 검토되어야 할 것으로 판단됩니다.

마지막 맺음말입니다.

서두에 언급한 바와 같이 모빌리티 시장은 급

속도로 성장하고 있으며 이는 중소기업과 스타트업 등 신생 기업에게도 많은 기회가 되어서 국가 산업의 활성화로 이어질 수 있는 계기가 될 수 있을 것입니다.

이러한 중소기업과 스타트업 등에게 가장 어려운 부분은 바로 정책 변화에 따른 방향 전환입니다. 즉 특례, 실증, 시범사업 등을 통해서 기술을 검증하고 고도화에 성공하더라도 향후 제도개선 방향이 특례와 연계되지 않고 다른 방향으로 흘러가게 된다면 방향 전환이 쉽지 않은 사업자들은 적시성을 잃고 그간의 지원 정책이 오히려 리스크가 되는 아이러니한 상황이 발생할 우려가 있습니다.

따라서 본 법안에 기반한 특례 이후 이를 기반으로 향후 제도개선이 이루어지는 과정에서 특례 기업들의 다양한 의견수렴의 기회를 통해서 방향성 조율이 함께 이루어질 수 있도록 국회와 정부 주무부처의 많은 지원과 인도를 요청하는 바입니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 수고하셨습니다.

다음은 김수영 실장님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 김수영 안녕하세요? 현대자동차에서 셔클 서비스를 총괄하고 있는 김수영 실장입니다.

저도 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안에 대해서 진술하겠습니다.

취지에 있는 것처럼 교통체계 공급에 초점이 맞춰져 있던 법 체계가 개인 이동성의 질을 높이고 새로운 기술 도입의 기회를 마련하는 방향으로 추진된다는 점에서 해당 법안의 효용성이 높다고 생각하고 있습니다.

이와 같이 전체적으로 법안의 취지에 동의하고 있고 법 내용 면에서 서비스와 서비스 플랫폼에 대한 정의 그리고 모빌리티 조사 실행 관점에서 기준 마련을 의견으로 제시합니다.

첫 번째, 모빌리티 서비스와 서비스 플랫폼 관점입니다.

법률안에서 반복적으로 언급되는 서비스에 대한 서로 다른 이해가 발생할 수 있을 것으로 보여서 명확한 정의를 추가할 것을 제안합니다.

제1조(목적)에서 언급하는 새로운 모빌리티 수단, 기반시설, 서비스 및 기술 도입은 제2조(정의)에서 각각 설명합니다.

2항의 모빌리티 수단의 운행 및 서비스 제공, 수단과 기술을 결합한 각종 모빌리티 서비스 구현에서 서비스는 이동이 일어나는 과정에서 발생하는 모든 상황을 포괄하고 있는 것으로 보입니다.

일반적으로 지칭하는 모빌리티 서비스에는 운송의 영역과 정보통신기술을 접목한 모빌리티 서비스 플랫폼을 포함하고 있습니다. 이는 스마트폰을 활용한 온디맨드(on-demand) 서비스를 부르는 이용 환경으로서 2조 4호 정의에서 나오는 모빌리티 기반 시설과 유사해 보입니다.

하지만 해당 항목 나목에서 제시하고 있는 전산 시스템은 가목의 시설에 부속되거나 모빌리티 수단의 원활한 운영을 보조하는 유·무형의 시스템으로 정의되어서 모빌리티 서비스 플랫폼을 포괄하고 있다고 보기는 어렵습니다. 그러므로 제1조에서 제시한 서비스 및 기술에 대한 별도의 정의가 필요하다고 보입니다.

서비스와 기술에 대한 명확한 기술은 제2조 5호 모빌리티 조사의 정의를 비롯하여 제5조(전국 모빌리티 조사)의 1항 모빌리티 조사의 범위를 이해하는 데 도움이 될 것입니다.

또 새로운 모빌리티 서비스가 지칭하는 주요 대상에 이동 수단과 인프라는 물론 무형의 서비스 플랫폼과 기술이 포함되는 것을 명시해서 미래 교통의 범위를 구체적으로 제시하는 게 필요하다고 보입니다. 덧붙여 모빌리티 서비스 플랫폼 기술이 미래 공공교통체계 구축의 핵심 자산임을 강조하고 싶습니다.

서비스 플랫폼은 무형의 재화로 기술개발의 진입 장벽이 일견 낮아 보일 수 있지만 사실은 실시간으로 복잡한 연산을 안정적으로 처리해야 되고 다양한 이용자의 연계 이동성을 보장해야 된다는 점에서 높은 수준의 기술력과 안정적인 시스템 환경이 필요합니다. 그리고 여기에는 당연히 시간이 소요됩니다.

또한 생활 현장에서 발생하는 이용자의 요구에 지속적으로 대응하면서 축적된 시행착오의 경험 이 차별적 경쟁력의 기반이 됩니다.

글로벌 수준의 공공 모빌리티 서비스 플랫폼 기술 확보를 위해서 공공교통과 우수한 민간 솔루션 간의 협력적인 혁신에 대해서 적극적인 지원이 필요함을 덧붙여서 강조하고 싶습니다.

두 번째, 모빌리티 조사의 실행 관점입니다.

제2장 공공 모빌리티 활성화 지원을 위해 실시

되는 제5조(전국 모빌리티 조사)와 이를 토대로 하는 제6조(모빌리티 개선계획 수립 등), 제7조(모빌리티 개선사업 시행)에 대한 설명으로 조사에 기반해서 모빌리티 활성화가 일어나는 과정을 이해할 수 있습니다.

또 민원 대응의 주체인 지방정부가 지역주민의 이동성 수준을 가장 면밀히 파악하고 있을 것이므로 제5조 2항의 지역의 여건과 특성을 반영할 수 있는 점 그리고 제23조(권한의 위임 및 업무의 위탁)의 지방정부로의 권한 위임 등이 실질적인 생활 모빌리티 활성화 시도에 도움이 될 거라고 판단하고 있습니다.

한편 제5조 1항 내용을 포함해서 매년 진행되는 모빌리티 조사에 대한 평가 기준 마련을 제시하고 싶습니다.

매년 실시되는 조사는 이후 지자체의 계획 수립과 개선 사업 시행, 생활 모빌리티 활성화 대책 수립 등 추진 과정 전반에 지대한 영향을 미치는 활동으로 보입니다. 때문에 지역 여건과 특성을 감안하되 이용자 관점의 이동성 수준과 모빌리티 활성화를 측정하는 공통의 기준을 마련해서 새로운 모빌리티의 도입과 성과를 관리할 필요가 있겠습니다. 이는 법안이 목적하는 모빌리티와 이동성 향상을 위한 기준을 제시하여서 다양한 시도가 일관된 방향으로 발전해 가는 데 도움이 될 것으로 보입니다.

미 연방교통국에서 지원하고 있는 교통연구위원회의 대중교통 서비스 품질 매뉴얼을 하나의 바람직한 참고사례로 제시합니다.

실증적 연구 기반의 공공교통 품질 기준 수립과 품질 측정 방법 그리고 결과별 품질 달성 수준을 제시하는 점 그리고 새로운 이동수단에 대한 연구 등 하나의 주제로 지속적인 업데이트가 이루어지는 점에서 참고할 만합니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 수고 많으셨습니다.

다음은 위원님들께서 진술인에게 질의하실 순서입니다.

위원님들께서는 위원장에게 발언권을 얻은 후 진술인에게 질의해 주시기 바랍니다.

그러면 허영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○허영 위원 신희철 본부장님께 질의를 좀 드리겠습니다.

다른 여러 나라의 사례를 좀 말씀해 주셨는데요. 특히 프랑스 제정안 경우 우리하고 유사하다

고 이렇게 말씀을 하셨는데, 제가 사전에 공부를 못 해서 죄송스럽지만 여쭙고 싶은 것은 유사한 측면도 있겠지만 또 프랑스 제정안과 우리의 입법안이 다른 점도 있으리라 이렇게 생각이 됩니다. 그 차이점을 발견하셨을 텐데 구체적으로 어떤 차이점이 있는지 그런 차원에서 또 우리 입법안이 보충해야 될 지점들은 있는지 여기에 대해서 의견을 좀 주셨으면 감사하겠습니다.

○진술인 신희철 좋은 질문 감사드리고요.

약간 오해의 소지가 있을 수도 있다고 생각이 드는데요. 프랑스의 법은 우리나라 사례하고 비슷하긴 한데 주로 새로운 모빌리티의 어떤 성장 측면에서 산업적인 측면을 포함해서 법이 만들어졌다면 우리는 그런 부분을 포함하고 있기는 하지만 국민들의 서비스 차원, 이용자의 차원에서 만들어진 부분들이 많이 있기 때문에 우리나라 법률이 오히려 좀 더 포괄적이라고 생각이 들고요.

그런 면에서 보면 제가 여기도 써 놔주었습니다만 프랑스의 법은 새로운 모빌리티라고 해서 자율주행이라든가 개인형 이동수단으로써 공유교통, 공유킥보드 이런 부분들을 더 강조하고 있는 반면에 우리나라는 전반적인 사항을 다 강조하고 있다는 면에서 좀 더 진일보하고 있다라고 생각이 듭니다.

○허영 위원 오히려 우리나라 법안 체계가 좀 더 포괄적이고 진일보하다 지금 이런 평가를 하고 계신 거지요?

○진술인 신희철 예.

○허영 위원 알겠습니다.

그러면 추가적으로 프랑스 법안들을 우리 법안에 보충할 필요는 없는 상황이고 여하튼 조금 더 포괄적이고 진일보한 측면들을 우리 법안이 갖고 있다 이렇게 평가할 수 있겠네요?

○진술인 신희철 예, 그렇게 평가할 수 있겠습니다.

○허영 위원 나아가서 또 한지형 대표님께 질의를 하겠습니다.

모빌리티 활성화법의 목적과 취지는 모두가 공감할 내용이라고 생각을 합니다. 다만 이 법이 플랫폼을 비롯한 거대 업체만을 위한 법이 되어서는 안 된다고 본 위원은 생각을 합니다.

대표께서도 기업을 운영하고 계시기 때문에 이 점을 우려할 것이라고 생각이 되는데, 모빌리티 사업이 일부 대기업이 독점하는 것이 아닌 중소

및 스타트업 기업들이 함께 성장하는 분야가 돼야 된다고 보는데 기업을 운영하시는 입장에서 그런 분야에 있어서의 견해나 함께 성장하기 위한 구체적인 방안 같은 것들을 국회에 혹시 제안하실 것 있으면 얘기를 해 주시면 감사하겠습니다.

○진술인 한지형 말씀드리겠습니다.

사실 미래 모빌리티 서비스 같은 경우에는 한두 기업이 다 장악할 수 있는 건 아니라고 봅니다. 물론 플랫폼이라든지 차량이라든지 이런 거는 대기업들이 독점을 할 수 있겠지만 그와 연계된 파생 기술들이 굉장히 많이 있기 때문에 작은 스타트업이라든지 중소기업들이 충분히 참여할 수 있는 그러한 가능성은 굉장히 많이 있다고 봅니다.

저희 같은 경우에도 현대자동차의 차를 사서 자율주행센서를 장착해서 소프트웨어만 개발하는 역할을 지금 하고 있는 거거든요. 저는 다른 것보다도 이 시장이 빨리 활성화가 되고, 일단 우선 대기업 중심이 됐든 아니면 어떤 특정한 기업 중심이 됐든 생태계가 굉장히 빨리 구축이 되고 이 생태계가 어떤 정확한 수익성을 낼 수 있는 시장이 만들어져서 활성화가 될 수 있게 해 주는 게 중소기업이라든지 스타트업에 가장 큰 도움이 될 수 있지 않나 생각합니다.

○허영 위원 감사합니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다른 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

박상혁 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박상혁 위원 제 법이라서 좀 그렇긴 한데요.

한지형 대표님이 말씀하신 것, 23페이지에 있는 특례 조항의 서로 간의 충돌 소지에 대해서 혹시 어명소 실장님은 어떻게 보시는지?

이 법과 자율주행차 촉진법이, 만약에 이 법이 통과가 됐을 경우에 적용의 문제에 대해서는 어떻게 보시는지 그것 하나만 여쭙보고 싶어서요.

○국토교통부교통물류실장 어명소 교통물류실장입니다.

그 지적에 저희도 공감하고요. 모빌리티지원센터에 다양한 실증 특례에 대한 충돌 가능성 등을 종합적으로 검토하고 조율하는 권한이 부여될 경우에 규제샌드박스의 원만한 운영에 도움이 될 것으로 기대하고 이런 거는 앞으로 법안 만드는 과정에서 같이 좀 검토가 됐으면 좋을 것 같습니다.

다.

○박상혁 위원 알겠습니다.

○소위원장 송석준 문정복 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○문정복 위원 한지형 대표님께 잠깐 질문드리겠습니다.

지금 한지형 대표님께서 말씀하신 것 중에서 중소기업·스타트업 입장에서는 규제샌드박스의 연장이, 규제 연장이 오히려 리스크가 될 것이라라고 얘기를 하시면서 지원 정책과 국가연구개발이 함께 연장되어야 온전한 효과를 발휘할 것이라 이렇게 말씀을 하셨어요.

그런데 저는 지금 굉장히 걱정이 되는 게, 어쨌든 모빌리티가 타 법들하고 굉장히 많은 상충이 되는 거잖아요. 그래서 규제샌드박스를 만든 거고 거기에 의거해서 이것이 타 법과 충돌하더라도 우선은 실험적으로 운영해라 이러는 거잖아요.

이거는 결국은 안정성 문제를 가장 염두에 두고 그리고 어쨌든 과학기술의 진일보를 담보하기 위해서 이런 규제샌드박스를 적용하는 거란 말이지요. 그런데 특례 기간을 정해 놓고 하더라도 이런 기술력이나 이런 것들이 온전하게 정리가 되지 않거나 타 법과의 이해 상충 여부가 정리되지 않은 상황에서 연장을 안 할 수는 없는 거거든요.

그렇다라고 하면 그게 비용으로 전가될 것이라라고 말씀을 하시는 건데, 듣기에는 어떤 거냐면 정리가 되지 않더라도, 안정이나 이런 것들이 조금 미비하더라도 빨리 정리해 주라라는 그런 의미로도 해석이 될 수 있거든요. 이 부분에 대해서는 어떻게 생각하세요?

○진술인 한지형 그렇게 해석이 될 수 있다라고 저도 충분히 생각을 해서 부연설명을 좀 드리겠습니다.

제가 하고 싶었던 말은 2년을 마치고 나서 본 시행을 해 달라는 말씀이 아니고 연장을 하되 연장을 하면서 추가적인 자금 지원이 좀 더 있어 연장을 했으면 좋겠다라는 뜻입니다.

예를 들어서 저희가 이번에 중기부 규제특구 사업을 통해서 세종시에서 셔틀 서비스를 하고 있습니다. 특례를 인정받아서 아직 완성되지 않은 차를 가지고 요금을 받는 유상 운송 서비스를 해서 열심히 차를 만들어서 운영을 했는데요.

아직 개발이 다 끝나지 않은 상태에서 특례를

2년을 더 연장해 주셨습니다. 그 부분에 대해서 굉장히 감사한데 저희가 2년을 더 실험 테스트를 하려면 또 실험 테스트를 하기 위한 자금 지원이 조금 더 이루어졌으면 좋겠는데 자금 지원은 없이 특례만, 법만 연장이 되다 보니까 기업 입장에서는 기존의 2년은 정부로부터 지원을 받아서 개발을 했고 연장된 2년은 저희 자체 예산으로 특례에 대한 검증이라든지 실험을 해야 되다 보니까 그 부분에 대한 자금 부담이 된다는 말씀입니다.

그래서 특례를 연장해 주시되 정부 R&D 자금이라든지 이런 걸 좀 더 활용할 수 있는 쪽으로 같이 동반된다면 더 좋지 않을까라는 뜻에서 말씀드린 내용입니다.

○**문정복 위원** 적절한 예인지는 모르겠습니다만 우리가 ‘카카오’라는 메신저가 처음 나왔을 때 ‘어라, 이렇게 굉장한 시스템을 가동하면서 이 메신저를 무료로 사용하게 하네?’ 이렇게 하고 다 의문이 들었던 거예요. 그런데 카카오는 그걸 끊임없이 하더라고요. 그래서 어느 순간에 그 이미지가 정리가 되고 그 기반이 갖춰졌을 때 다른 사업들을 론칭을 해서, 어찌 보면 수익을 굉장히 많이 내는 거잖아요.

저는 이 모빌리티도 그렇다라는 생각이 들어요. 가령 정부 지원에 계속 기댈 것만 아니라 앞으로 모빌리티라는 것은 엄청나게 발전할 수 있는 개연성이 있는 산업이기 때문에 정부 지원에 계속 얽매이거나 이렇게 하는 것보다는 규제특례를 하는 그 기간 동안에 얼마만큼 기술력을 많이 확보해서 사람들이 일상적으로 사용하기에 편하게 할 것인가에 대한 것에 방점을 두고 사업을 하셔야 된다는 생각이 저는 듭니다.

○**진술인 한지형** 저희도 회사 자금도 최대한 많이 투여하고 그리고 개발 기간도 단축을 해서 정해진 기간 내에 최대한 양산 수준으로 할 수 있도록 최선을 다하도록 하겠습니다.

○**문정복 위원** 예.

○**소위원장 송석준** 감사합니다.

혹시 다른 위원님 질의 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 분이 안 계시면 이상으로 질의를 마치겠습니다.

이번 공청회를 통하여 진술인의 전문적인 식견을 들을 수 있었습니다. 오늘 공청회에서 제기된 의견들은 앞으로 우리 법안심사소위원회에서 모

빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률안을 심사하는 데 많은 참고가 되리라 생각합니다.

다시 한번 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인들께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 이상으로 모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을 위한 공청회를 마치도록 하겠습니다.

진술인들께서는 이석하셔도 좋습니다.

장내 정리를 하는 동안 잠시 기다려 주시기 바랍니다.

다음은 김희재 의원님과 박성중 의원님께서 대표발의한 도로공간의 입체개발에 관한 법률 제정을 위한 공청회를 개최하도록 하겠습니다.

24. 도로공간의 입체개발에 관한 법률 제정을 위한 공청회

- **도로공간의 입체개발에 관한 법률**(박성중 의원 대표발의)(의안번호 2102540)

- **도로공간의 입체개발에 관한 법률**(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2109226)

(15시06분)

○**소위원장 송석준** 그러면 의사일정 제24항 도로공간의 입체개발에 관한 법률 제정을 위한 공청회를 상정합니다.

먼저 바쁘신 가운데에도 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인과 관계자 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

이 공청회를 통하여 김희재 의원님과 박성중 의원님께서 대표발의한 도로공간의 입체개발에 관한 법률안의 주요 쟁점사항에 대한 진술인의 발언을 듣고 허심탄회하게 의견을 교환함으로써 서로의 이견을 좁히고 공감대를 넓혀 갈 수 있는 계기가 마련될 수 있기를 기대합니다.

그러면 공청회 진행에 앞서 오늘 공청회에 참석하신 진술인들을 소개해 드리겠습니다. 소개를 받은 진술인들께서는 잠시 일어서서 인사하시고 앉아 주시기 바랍니다.

중앙대학교 건축학부 이정형 교수님 나오셨습니다.

○**진술인 이정형** 예, 반갑습니다.

○**소위원장 송석준** 감사합니다.

성결대학교 도시디자인정보공학과 이범현 교수님 나오셨습니다.

○**진술인 이범현** 안녕하십니까?

○**소위원장 송석준** 감사합니다.

한국토지주택공사 김동근 차장님 나오셨습니다.

○진술인 김동근 안녕하세요?

(인사)

○소위원장 송석준 감사합니다.

그리고 국토교통부 관계 공무원으로서 이윤상 도로국장이 나와 계십니다. 질의에 참고하시기 바랍니다.

오늘 공청회는 우선 진술인들께서 1인당 7분 이내로 방금 인사하신 순서대로 진술하신 다음 위원님들께서 진술인들과 일문일답의 방식으로 자유롭게 토론을 하는 순서로 진행하겠습니다. 참고로 진술인 상호 간에는 질문과 토론이 허락되지 않음을 말씀드립니다.

그러면 진술인들로부터 차례로 진술을 듣도록 하겠습니다.

먼저 이정형 교수님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 이정형 중앙대학교 건축학과 이정형입니다.

도로공간의 입체개발에 관한 법률안에 대한 몇 가지 쟁점사항이 있어서 이에 대해서 진술하고자 합니다.

우선 입법의 시점 및 방향 정립입니다.

도로공간을 비롯해서 도시의 공공공간을 입체적으로 활용하는 것은 도시공간의 효율적인 활용이라는 시점에서 매우 필요한 법률입니다. 미국이나 일본 등 선진국에서는 이미 폭넓게 도입되고 적용되고 있는 법 제도입니다. 특히 도로공간이라는 공적 공간을 민간 부문이 계획적으로 활용할 수 있도록 한다는 것에 큰 의미가 있습니다.

현행 도로법·국토계획법 등에서는 도로의 상하부 공간에 대해서 공공의 목적으로 상가·공원·공공주택 등을 입체적으로 활용하는 것은 가능합니다. 따라서 도로 및 주변 개발에 있어서 보다 효율적인 도시공간의 활용 및 입체개발을 위해서 도로공간 민간 활용이 필요하다는 점에서 매우 시의적절하고 꼭 필요한 법이라고 생각합니다.

도로공간의 민간 활용 시점에 관해서 세 가지 방향에서 필요성을 제기할 수 있습니다.

첫째는 합리적인 계획규제를 위해 필요합니다.

최근에 역세권 복합 개발이라든지 대규모 아파트단지 재건축·재개발을 하는 데 있어서 다양한 민간 도시개발을 추진하는 과정에 도시공간의 하

부 혹은 지상부를 통합적 공간 환경으로 계획할 수가 없기 때문에 여러 가지 문제점이 발생하고 있습니다.

예를 들어서 지하주차장 같은 것을 단지가 분리되면 따로따로 해서 연결을 못하게 한다든지 그다음에 도심부 역세권 개발 같은 경우에는 지상부에 보행 연결 브릿지 같은 것을 설치해서 통합적으로 공간을 계획할 수 있는데 그런 부분들이 현재 우리나라에서는 불가하기 때문에 그런 점에서 필요하다 이렇게 말씀을 드릴 수 있습니다.

두 번째로는 도로 및 주변 개발에 있어서 도로 공간을 민간 개발과 복합적으로 개발해서 효율적인 도시공간 활용과 창의적인 도심 개발이 가능해야 되는 상황입니다. 현재 우리나라에는 이게 법적으로 할 수 없게 되어 있기 때문에 그런 점에서도 상당히 제약이 있다 이렇게 말씀드릴 수 있습니다.

세 번째는 민간 재원의 활용 방안입니다.

민간에서 도로공간 상하부를 활용하게 되고 개발이익 환수 차원에서 도로공간을 민간이 정비 혹은 개조할 수 있도록 이렇게 패키지로 개발하는 경우가 최근에 선진국에서 많이 나옵니다.

내용을 조금 말씀드리면 최근 우리나라 같은 경우에도 고도 성장기에 공급된 많은 도로공간을 포함한 도시계획시설들이 노후화되어 가고 있습니다. 그런데 이론적으로는 공공공간이기 때문에 공공의 재원으로 투입을 해서 공공공간을 정비하면 되지만 대부분 선진국의 경우에 도로공간을 공공이 다 정비하는 데는 재원적인 한계가 있습니다.

그래서 도로공간을 유연하게 활용함으로써 민간이 개발을 하고 그 개발이익을 환수하는 차원에서 도시 인프라를 패키지로 정비하는 경우가 대부분 있습니다. 그래서 그런 것을 유연하게 활용하기 위해서도, 대개 선진국에서는 이런 이유 때문에 도로의 입체개발을 허용하고 있습니다.

그래서 우리나라 같은 경우도 최근에 경부고속도로 지하화 사업 같은 게 대표적입니다. 그래서 공공의 재원으로 하는 것은 한계가 있기 때문에 IC교통섬 같은 것을 복합 개발하면 그 재원만으로도 충분히 경부고속도로를 개조할 수 있는, 그렇게 패키지로 하는 경우가 있기 때문에 이처럼 다양한 시점에서 도로공간의 입체적 활용 또 민간 활용을 위한 법 제도 제정 이런 것들이 필요

합니다.

두 번째는 도로공간의 입체개발에 관련되는 법률 내용의 적정성 문제입니다. 그래서 이런 입법 사항은 지금 굉장히 필요하고 시의적절한 제도입니다마는 금번에 제가 이 법률을 검토하면서 조금 보완되었으면 하는 내용을 몇 가지만 말씀드리겠습니다.

첫째는 금번 입법 내용이 입체개발사업을 위한 사업법의 성격에 국한되고 있습니다. 그래서 아까 제가 말씀드렸던 대로 민간 부문이 도로의 지하주차장을 효율적으로 연계해서 활용한다든지 하는, 합리적인 계획규제에 관련되는 도로공간의 민간 활용 허용에 관련되는 내용이 조금 누락되어 있는 것 같아서 우리가 창의적인 계획규제를 위해서는 도로공간 민간 활용을 허용하는 내용이 추가되었으면 하는 내용입니다.

조금 더 구체적으로 말씀드리면 예를 들어서 강남의 은마아파트를 재건축한다 하면 은마아파트 단지가 굉장히 대규모이기 때문에 은마아파트 단지 중앙에 도시계획도로를 설치하게 됩니다. 그래서 단지를 조금 분할하게 되는데요. 이렇게 되면 지하주차장을 A블록, B블록 각각 설치해야 되고 그 연결을 지하주차장이 할 수 없는 그런 경우가 발생합니다. 그래서 그런 경우에 계획적으로 유연하게 허용할 수 있는 그런 내용들이 포함이 되어야 되고요.

이런 사례는 아주 많습니다. 상암 같은 데도, 현재 롯데가 개발하고 있는 3개의 블록 같은 경우에도 우리가 도시계획 심의를 하면 지하주차장 같은 것을 연결을 못하게 하기 때문에 경직될 수밖에 없습니다.

그래서 앞으로 민간 재개발 같은 걸 할 때, 블록별로 단절될 수밖에 없는 그런 한계를 가지고 있기 때문에 그래서 선진국 같은 데서는 그런 걸 통합해서 지하공간도 민간이 유연하게 하는, 당연히 활용에 대한 대가는 환수 받는 걸로 그렇게 되어 있습니다.

두 번째는 아까 말씀드렸던 대로 사업법에 한정되어 있기 때문에 앞으로 사업을 추진해 나가는 데 입체개발구역을 지정하고 그에 따라서 여러 가지 사업 추진에 있어서 별도의 사업법이 아주 복잡해지기 때문에 입체개발구역이 가능한 구역을 개발사업자가 유연하게 지정을 해서 활용할 수 있도록 하면 훨씬 더 효율적으로 개발사업법을 활용할 수 있겠다라는 게 두 번째 내용입니다.

다.

세 번째는 입체개발사업이 기존에 있는 여러 가지 개발사업하고 중복될 우려가 있습니다. 그리고 우리 법안에서 제안하고 있는 통합심의위원회 같은 것들이 이게 완전히 별도의 개발사업별로 지금 되어 있는데 이런 것 같은 경우에 기존에 도시계획위원회가 이미 있기 때문에 그런 부분에서 조금 중첩이 우려가 된다 이렇게 말씀을 드리고요.

마지막으로 이것은 향후에 조금 생각해 볼 내용입니다마는, 이번에는 도로공간을 중심으로 주로 입체개발에 관한 내용이 있는데 기성시가지에는 도로공간뿐만 아니라 여러 가지 도시계획시설이 많이 있습니다. 철도차량기지도 있고요. 그다음에 빗물펌프장도 있고, 앞으로 여러 가지 입체 도시계획 제도를 통합해서 고려해야 될 내용들이 많이 있기 때문에 그것은 그때그때 그러면 전부 안전마다 법을 만들어야 되나, 도로법 같이. 그래서 그런 부분에서도 이번에 한번 통합적인 도시계획시설의 입체화 제도도 충분히 고려해 볼 수 있겠다라고 생각이 됩니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 수고하셨습니다.

다음은 이범현 교수님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 이범현 두 번째 진술자, 성결대학교 이범현 교수입니다.

저는 자료에 많은 내용들이 중복된 내용들이 있기 때문에요, 전 진술자와. 그래서 자료를 참조하시고 몇 가지 쟁점사항 위주로 말씀드리도록 하겠습니다.

중복된 내용이 있긴 하지만 도로공간의 입체개발에 관한 법률이 필요한 이유가 지금까지 도로정책하고 도시정책이 따로 놀았습니다. 겹돌아서 놀았고요. 도로는 도로대로 도시는 도시대로, 그래서 이렇게 따로 놀았던 그런 정책들을 이번에는 앞으로 융복합적인 측면에서, 앞으로의 미래 도시는 융복합적인 도시지 않습니까? 그래서 그런 측면에서 도로정책과 도시정책을 합치겠다, 그런 의미로서 굉장히 가치가 있는 법률이라고 보시면 될 것 같고요.

그리고 두 번째로 보시면 도로라는, 그러니까 모든 도로를 다 입체화하자라는 건 아닙니다. 그러니까 특정한 도로, 특히 도시민이 많이 있고 공공공간, 특히 공원과 같은 그런 공간들을 확보

할 수 없는 경우에 아주 특별한 예외적인 경우에만 이런 도로라는 공공적 목적을 갖고 있는 도로 공간을 입체적으로 활용하자는 거고요. 모든 도로를 한꺼번에 다 하자라는 얘기는 아닙니다.

그렇기 때문에 입체개발구역을 설정하고요. 입체개발구역을 설정하는 지역에는 통합심의위원회라는 걸 만듭니다. 그래서 심의를 아주 강력하게 심의를 하고 그것에 따라서 입체개발사업을 진행하는 겁니다.

거기서 발생하는 개발이익은 100분의 50을 환수하는 거고요. 그 환수한 이익은 주택도시기금이랄지 기금으로 활용해서 다시 공공으로 환원하는 그런 형태, 그래서 이런 공익적인 목적으로 개발사업에 관한 법률을 진행한다고 이해를 하시면 될 것 같습니다. 그래서 그런 측면 하나 말씀드리고요.

두 번째는 해외에서는 그러면 이런 것들을 안 하고 있느냐라고 봤을 때 해외에서는 사례들이 굉장히 많이 있습니다. 여기서 다 언급하기는 어렵고요. 대표적인 사례로 보스턴의 빅딕(Big-Dig)이라는 사례가 있습니다. 빅딕 같은 경우는 도로를 지하화해서 그 위 상부 공간을 공원으로 만들고요. 그걸 통해서 경제적인 이익을 1억 6700만 달러 가까이 창출한 사업입니다.

그래서 그걸 통해서 사실은 도시재생을 하고 그리고 도시가 활성화되고 아직까지 빅딕 사업을 통해서, 지금도 미국에 있는 보스턴 도시는 첨단 기능과 첨단 일자리를 창출하는 그런 역할을 하고 있다는 말씀을 드리겠습니다.

그리고 미국 같은 경우는 연방정부 차원에서 Freeway CAP이라는 정책을 통해서요 미국의 50년 넘은 고속도로 내지 도로들을 입체화하고 그런 것들을 재활용하고 시설을 입체화한다라는 걸 말씀드리고요. 그런 것을 할 때 단순히 민간한테 맡기는 건 아니고요. 국가가 정책적으로 개입을 하고요. 공익적 목적을 달성하는 그런 기능이 필요합니다. 공공적인 목적을 달성하는 기능이 필요합니다. 그렇기 때문에 이런 법률이 필요한 거고요. 특히 도로공간 같은 경우는 안전성·이용성·공공성이 굉장히 중요하기 때문에 입체도로구역, 입체도로사업을 통해서 이런 사업들을 진행하는 게 가장 바람직하다 이렇게 이해하시면 될 것 같습니다.

마지막으로 제가 짧게 진술하겠습니다.

이 개발법이 작동을 하려고 그러면 크게 네 가

지 정도를 고민하셔야 될 것 같습니다. 이 도로라는 공간은 공공성이 강조되는 공간입니다. 도로공간은 공공적인 공간이지요. 그렇기 때문에 민간의 개발을 허용한다 하더라도 공사 내지는 공익적인 기관이 개입을 해서 주도적인 사업을 해야 된다는 겁니다. 민간한테 다 허용하는 것은 제한적이어야 될 것 같고요. 오늘 LH에서 참석을 하셨는데요 도로공사라든지 이런 공익적인 기능을 갖고 있는 기관들이 도로 입체개발사업 내지 입체개발구역에 대한 중추적인 기능을 해야 된다는 앞으로의 가장 큰 과제라고 보고요.

두 번째는 아까도 조금 언급드렸는데 입체개발사업으로 인해서 발생하는 개발이익이 있을 겁니다. 민간이 참여하면. 그 개발이익 산정에 대한 부분들은 정확하게 해야 된다고 생각합니다.

사실 민간이 참여하고 공공이 참여한다 하더라도 그 개발이익의 규모를 어떻게 검증하고 어떻게 산정할 거냐 이 부분은 모든 도시개발사업에 대해서 난제이기 때문이에요 그런 부분들을 명확하게 하지 않고 100분의 50을 환수하겠다는 그런 것만 법에다 놔둔다고 하면 개발이익의 규모가 어떻게 되는지 모르는데 100분의 50만 하면 한계가 있기 때문이에요 개발이익의 규모를 어떻게 산정하고 어디까지 봐야 될 건지, 어느 규모까지 봐야 될 건지 이 부분은 굉장히 중요한 숙제고요. 개발이익이 나오면 그걸 어떻게 분배하고 어느 부분을 가져가야 될 건지에 대한 것들은 아주 면밀하게 검토를 해야 된다고 생각합니다.

세 번째는 아까와 중복되는 내용이지는 한데요. 이 법이 만약에 통과된다고 그러면 이런 사업은 시범사업을 먼저 해야 될 필요성이 있습니다. 아까도 말씀드렸지만 이게 모든 공간에다 한다는 게 아닙니다. 그래서 시범사업을 하기 위한 기준과 어느 지역에 해야 될 건지, 그걸 어떻게 해야 될 건지에 대한 것들을 명확히 설정해서 진행해야 된다고 생각합니다.

마지막으로 결국은 이런 도로공간은 공익성이 강하기 때문이에요 정부 측에서도 만약에 이 법이 입안된다 하더라도 시행을 하기 위해서 여러 가지 기준이라든지 지침이라든지 이런 것들을 면밀하게 마련해야 된다고 봅니다. 제가 말씀드렸는데 가칭 도로공간 입체개발 지침, 국가 방침 이런 것들을 만들어서 공익적으로 관리할 필요가 있다, 정책적으로 관리할 필요가 있다.

그래서 이런 부분들에 대해서 굉장히 신경을

쓰면서 이 법을 입안하고 진행을 해야 된다는 말씀을드리고 제 진술을 마치도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 수고 많으셨습니다.

다음은 김동근 처장님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 김동근 안녕하세요? 소개받은 한국토지주택공사 김동근 처장입니다.

저는 유인물에 있는 내용을 참고해서 그 위주로 말씀드리도록 하겠습니다.

저는 크게 법률의 체계적 문제와 그 외 민간이 참여함으로 인해 예상되는 현안 위주로 설명을 드리도록 하겠습니다.

첫 번째, 공공시설 입체개발 필요성의 논점과 법체계 문제입니다.

1980년대 이후에 과거 산업화 시대 자동차 위주의 용도분리적 확산형 도시개발 방식에 대한 반성과 지속가능 개발, 기후변화협약 등 환경의 중요성이 부각되면서 미국·영국 등을 중심으로 인간 중심의 환경친화적인 도시개발 방식으로 돌아가자는 운동인 뉴어버니즘, 어번 빌리지, 콤팩트시티 등의 개념이 등장하기 시작했습니다.

이들 새로운 패러다임의 핵심적인 내용은 토지이용의 복합화, 도보권의 생활권, 대중교통 중심의 분산된 집중형의 도시구조를 통해서 자동차 이동거리를 감소시키고 커뮤니티 안에서 다양한 사람들 간의 교류와 소통을 강화하며, 자연자원을 최대한 보전하는 패시브형 도시를 통해 에너지 소비를 저감하면서 도시 토지이용을 집적화·효율화하여 24시간 활력 있는 도시로 변화시키고자 하는 것입니다.

최근 우리나라의 인구·산업구조의 변화도 이러한 도시구조 변화의 필요성을 더욱 증가시키고 있습니다. 이미 생산인구와 인구증가율 감소 시대로 접어들어서 인구감소 지역의 학교 등 공공시설에 대한 폐지가 잇따르고 시설유지의 비효율이 늘어나는 등의 문제로 콤팩트형 도시구조는 더욱더 그 필요성이 높아지고 있습니다.

인구감소를 더 일찍 경험하고 있는 일본은 2014년부터 도시구조 집약화를 유도하는 입지적정화계획 제도를 도입해서 도시 기능과 주거를 공공교통 중심의 집약적 구조로 유도하는 정책을 추진하고 있습니다.

또한 지식기반 산업으로 대표되는 4차 산업혁명을 통해서 산업구조도 과거 중후장대형 산업에

서 경박단소형의 도시형 첨단산업구조로 급속히 변하고 있습니다. 이로 인해서 과거 도시로부터 멀리 떨어진 입지로부터 우수 인재가 모여 있고 기반시설이 잘 갖춰져 있어서 상대적으로 경쟁력 있는 도시 중심으로 집중이 심화되고 있는 상황입니다. 향후 4차 산업혁명에 따른 자율주행 자동차, UAM, 건설기술 등의 발달로 도시 내 공간도 과거 철도와 도로, 산업시설로 분절된 공간에서 통합된 공간구조로 진화될 것이므로 이에 대한 도시개발 정책의 대응이 필요하다고 하겠습니다.

이와 같이 도시공간구조의 개편과 도시토지의 효율적 이용, 도시재생 등의 관점에서 입체적 도시개발 개념이 필요하며 이를 실현하기 위한 요소로서 도시 내 2차원적 이용시설인 도로·공원·철도·하천 등 공공기반시설의 입체적인 활용이 필요하다고 하겠습니다. 따라서 본 입법안인 도로의 입체개발에 대한 법률안은 시의적절한 입법이라는 데에는 이견이 없고 미래 도시의 경쟁력을 위해서 필요한 정책이라고 판단됩니다.

그러나 이와 같은 도시의 전반적인 공간구조 개편의 필요성 차원에서 본다면 기반시설의 입체적 개발과 활용이 도로뿐 아니라 입체적인 공간 활용이 가능한 모든 도시기반시설로 확대됨이 바람직하며 그런 면에서 본다면 철도·공원·하천 등 다른 도시기반시설에 대해서도 유사한 법률이 입법되어야 하는 필요성이 제기될 수 있습니다.

2000년대에 국토계획 체계 개편으로 선계획·후개발 체계로 전환되어서 국토 및 도시 계획은 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 도시의 개발은 도시개발법과 도시 및 주거환경정비법, 도시 내 기반시설의 설치와 관리에 관해서는 국토계획법의 하위규칙인 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙과 도로법, 철도산업발전기본법, 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 등 개별 시설법에 따라서 계획·설치·운영 및 관리되는 체계로 운영되고 있는 실정이다.

즉 이 법의 제정이 도시 내의 공간 수요에 대응하기 위한 목적이고 다양한 시설들에 대해서도 입체개발이 필요하기 때문에 개별 시설별 입체개발 법률보다는 도시공간의 일반적인 개발법인 현행 도시개발법으로 통합하여 모든 필요한 기반시설의 입체개발이 가능하도록 제도화하거나 또는 다양한 기반시설의 입체적 개발이 가능하도록 기반시설 입체개발을 위한 통합 특별법을 별도 제

정하는 방안이 현재의 국토 및 도시개발 제도 체계와 더 부합될 것으로 사료됩니다.

다행히 현재 입체도시개발을 위한 도시개발법 개정안도 발의되어 있는 상황이므로 각 법안의 목적과 장단점 등을 상호 보완해서 통합하거나 연계 입법하는 방안도 고려될 필요가 있다고 봅니다.

도시개발법 개정안과 입체도로법 제정안은 참고해 주시기 바랍니다.

두 번째, 민간사업자 참여로 인해 예상되는 문제점입니다.

이 법안에서 도로의 입체개발사업 시행자로 주택건설사업자와 건설사업자가 참여할 수 있도록 허용하고 있고 기 지정된 택지개발사업지구 등에 중복 지정할 수 있도록 하고 있습니다. 그리고 도로의 입체개발지구 지정권자는 종전 사업 지구 지정권자에게 종전 사업이 입체개발사업 시행에 심한 지장을 초래할 경우 등은 종전 계획의 변경을 요구할 수 있도록 하고, 특별한 사유가 없으면 종전 사업구역을 해제하거나 개발계획 등을 변경하여야 한다고 규정하고 있으며 이 경우 입체개발사업 시행자는 종전 개발사업 시행자로 지정할 수 있도록 규정하고 있습니다.

도로와 같은 기반시설의 경우 공공재로서 모든 시민의 공익을 위해서 활용되어야 하는 것을 전제로 설치된 시설이므로 시설의 고유 목적을 해치지 않는 범위에서 입체적 개발은 가능할 것으로 판단됩니다. 그러나 민간사업자에게 입체적 공간의 개발권을 부여하는 의미는 민간의 창의적인 아이디어와 기술을 접목하는 목적이 가장 크다고 할 수 있으며 특혜 소지를 상쇄하기 위해 입체개발부담금도 부과하도록 장치를 마련해 두었는데 이는 다음과 같은 부작용이 우려되기도 합니다.

첫째, 도심부 주택의 수요·공급 간 격차를 이용한 민간의 무분별한 부동산 개발 대상으로 도로가 변질되어 도심부의 또 다른 교통·환경 등의 사회적 비용을 야기할 수 있습니다. 입체개발 부담금과 통합심의위원회 등의 통제장치가 있더라도 견제율, 용적률, 층수, 주차장, 공원 확보 기준, 광역교통개선대책 등의 완화 및 특례규정이 입체개발을 위해 불가피한 측면은 있지만 현장의 상황과 무관하게 이를 적용할 경우 도심 속의 또 다른 난개발을 부추길 우려가 있습니다.

둘째, 민간업자는 수익을 목표로 개발에 참여

하므로 도시기반시설이 고수익의 시설로 활용됨으로써 일반 서민이 공공시설 이용에서 배제될 수도 있는 부작용도 초래될 가능성이 있는데 이는 입지가 양호한 도심 거점지역에 입체개발사업이 집중되어서 오히려 기반시설이 도심부 부동산 시장을 교란시키는 요인으로 작용할 수도 있다고 사료됩니다.

셋째, 기존의 공공택지개발지구 등에 중복 지정하여서 종전의 개발지구가 해제될 경우 종전 사업시행자가 입체개발 시행자로 참여 가능하도록 규정되어 있지만 종전 사업 시행자의 사업수행 능력이 부족한 경우에 자금력이 있는 민간사업자가 참여하게 되어서 결국 기존의 공공사업을 민간입체개발사업이 대체하는 부작용도 배제할 수 없습니다.

넷째, 도로 인접의 토지는 토지보상법에 의해 수용할 수 있도록 규정하고 있어 민간사업자가 토지소유자 총수의 2분의 1 이상 동의와 토지 면적의 3분의 2 이상 소유하면 나머지는 수용이 가능한데 토지수용권 발동 시에 사업의 공익성에 관한 근본적 문제가 제기될 가능성이 있습니다.

다섯째, 민간사업자가 도로와 기반시설의 안전과 유지 관리에 대한 경험이 부족할 수도 있으므로 안전 관리책임과 이에 대한 범위, 비용부담 등에 대해서 사전에 협정을 체결하였다고 하더라도 예기치 못한 문제 등이 발생할 경우에 그 책임 범위의 한계가 있을 수가 있습니다.

따라서 기반시설의 입체개발사업은 처음부터 민간사업자를 독자적으로 참여시키기보다는 공공시행자가 우선적으로 참여할 수 있도록 하고 민간은 공공과 공동 시행할 경우 50% 미만의 범위에서 참여하도록 하는 방안으로 대체하도록 하며 사업 시행의 성과 평가를 통해서 민간 참여의 범위를 늘려 나가는 방안이 바람직할 것으로 판단됩니다.

다만 시행 초기 공공부문만이 참여하게 됨에 따라 민간의 창의적인 아이디어 접목에 대한 부족한 부분은 공공시행자가 민간 공동시행자 선정 시 사업공모 방식을 도입하거나 개발 과정에서 입체공간의 구분지상권이나 개발권 공급 시에 사업 아이디어 공모 방식 등을 채택함으로써 보완이 가능할 것으로 판단됩니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 수고 많으셨습니다.

다음은 위원님들께서 진술인들에게 질의하실

순서입니다. 위원님들께서는 위원장에게 발언권을 얻은 후 진술인에게 질의해 주시기 바랍니다.

허영 위원님 먼저 질의해 주시겠습니다.

○**허영 위원** 5분간이어서 짤막짤막하게 세 분 전문가에게 질의를 드리겠는데 짤막하게 답변을 해 주시면 감사하겠습니다.

이정형 교수님께 질의를 먼저 하겠습니다.

현행 입체개발은 사실상 공공이 주도해서 실시를 하고 있습니다. 이 제정안은 민간에게도 길을 터 주자라는 게 골자지요. 일정 부분 민간에서 역할을 하는 것도 바람직한 측면이 있다고 본 위원은 생각합니다. 그런데 발표하신 내용대로 입체개발이 가능한 구역을 개발사업자가 정할 수 있도록 하게 되면 무분별한 난개발이 이루어질 가능성이 있다고 본 위원은 봅니다.

특히 도로공간의 입체개발 역시 인구밀도가 높은 서울과 수도권을 중심으로 이루어질 가능성이 큰데 이 경우 도시밀집에 따른 여러 가지 문제가 발생할 가능성이 또 있지요. 그래서 이 부분들을 어떻게 해소할 수 있을 것인가 여기에 대한 전문가적 입장이 있으시면 좀 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

○**진술인 이정형** 제가 말씀드린 대로 입체도시개발 제도는 기존의 도시개발사업 등을 하면서 도로를 활용해야 될 필요성에 따라서 그런 걸 할 수 있도록 이렇게 지원을 해야 되는 것이지, 잘 아시다시피 입체도로 제도라는 것은 구역을 사전 설정하면, 구역을 먼저 지정하면 그에 따른 여러 가지 동의율, 땅값 문제, 복잡한 문제가 생깁니다.

그래서 제가 여기서 제안드린 내용은 기존의 사업을 할 때 필요에 따라서 꼭 도로를 활용해야 될 경우에 충분한 심의를 거쳐서 활용할 수 있도록 하는 쪽으로 해야지 별도의 입체개발 사업법을 만들어서 하는 것은 기존 법하고 좀 무리가 따르지 않겠나라는 게 제 의견입니다.

이상입니다.

○**허영 위원** 본 위원도 동의합니다.

이범현 교수님께도 질의를 하겠습니다.

도로공간을 입체적으로 활용하기 위해서는 공공의 목적에 부합한 활용을 우선적으로 고려해야 된다고 하는 지적에 전적으로 공감을 하고요.

서울과 수도권의 경우 수익성이 높아서 민간사업자 참여가 매우 적극적일 것으로 보입니다. 또 그만큼 수익성이 강한 사업 위주로 추진돼서 공

공성이 떨어질 우려도 있는 것이지요.

교수님께서 말씀하신 임대주택이나 청년일자리 창출을 위한 균형발전·혁신성장에 기여하는 입체개발이 돼야 된다고 하는 부분들인데 균형발전이나 혁신성장에 기여하는 부분들이 어떤 측면들이 더 있을까 이런 것에 대한 교수님의 견해가 있다고 한다면……

○**진술인 이범현** 저는 개인적으로는 수도권에서 어떤 특정한 사업을 하게 되면 개발이익이 남을 것 아닙니까. 그 이익을 가지고 지방이나 비수도권 지역에 활용을 하는 거지요, 그런 주택을 확보한다거나 아니면 일자리를 창출한다거나요. 그래서 기금의 활용 방식이 첫 번째 중요할 것 같고요.

그리고 두 번째는 이런 시범사업을 수도권에만 하는 게 아닙니다. 그래서 지방의 특정 대도시들 이런 지역에도 적용 가능성을 검토해서 그런 것들을 국가적으로 마스터플랜을 짜서 진행해야 된다고 생각하고 있습니다.

○**허영 위원** 김동근 처장님께 또 드리겠습니다.

기반시설은 도로에만 있는 것이 아니기 때문에 철도·공원·하천 등 다른 시설에 대해서 유사 법률에 대한 통합 필요성, 도시개발법으로의 통합 필요성 이 부분에 전적으로 공감하는 측면들이 있습니다.

해외에도 그런 사례들이 좀 있습니까?

○**진술인 김동근** 해외 같은 경우에는 제가 알고로는 도시개발에 대한 전체적인 마스터플랜을 바탕으로 해서 도시에 대한 개발계획을 먼저 수립하고 시설에 대한 계획과 그것은 별도의 법도 현재 존재하는 것으로 알고 있습니다.

○**허영 위원** 그런 부분들의 연장선상에서, 여하튼 민간사업자의 참여 문제점을 구체적으로 말씀하신 부분들에 대해서는 전적으로 저도 공감을 하고 보완되어야 된다고 생각이 듭니다.

대장동 사업을 통해서 민간이 가져가는 과도한 개발이익을 환수하는 방안을 국회에서 깊이 논의를 하고 있습니다. 그래서 입체개발 할 때는 민간이익을 환수하는 방안이 좀 더 구체적으로 설계될 필요성이 본 위원은 있다고 보는데 혹시 처장님께서 그 방안에 대해서 국회에 제안할 그런 내용들이 좀 있으십니까?

○**진술인 김동근** 제가 도시개발법에 대해서 입체도시개발이 필요하다고 했을 때 특혜 소지 같은 경우도 분명히 방지를 해야 됩니다. 그러기

위해서는, 도심부에 가용할 토지가 거의 없습니다. 그렇지만 생활의 질이 높아지고 시대가 바뀔에 따라서 새로운 도시서비스가 많이 증가되는 상황입니다. 그런데 그것을 만들어 줄, 수용할 도시에 대한 토지가 없고 그다음에 그것을 수용할 주택용지가 없습니다. 그래서 공공기여를 할 수 있는 방법은 저희는 최소한 입체개발하는 연면적의 일정 부분 이상은 임대주택이라든가 사회주택이라든가 그리고 새로 필요한 공공시설이라든가 그런 부분을 반드시 확보를 하도록 해서 돈으로 납부하는 것보다는 시설로 납부하는 방법도 좋은 아이디어라는 생각이 듭니다.

○허영 위원 예, 감사합니다.

○소위원장 송석준 박상혁 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박상혁 위원 짧게 질문드리겠습니다.

아까 이범현 교수님 말씀 주셨는데요. 개발이익 문제인데 지금 우리가 화천대유 사건이나 이런 사건을 통해서 개발이익 환수 문제가 온 국민의 관심 아니겠습니까. 그래서 이런 입체공간, 저도 도로공간을 입체적으로 개발한다는 취지에는 공감하는데 이게 어떤 특정한 민간에 과도한 개발이익으로 가는 데 대해서는 아마 다들 걱정을 하실 거예요, 의회뿐만 아니라 많은 국민들께서도. 그러면 이 개발이익을 어떻게 규모를 정하고 이것을 어떻게 환수할지 이런 구체적인 방안에 대해서 더 좀 자세하게 말씀 주셨으면 좋겠고요. 혹시 이와 관련되어서 이정형 진술인이나 김동근 진술인께서도 혹시 의견 있으면 좀 주셨으면 좋겠습니다.

○진술인 이범현 개발이익과 관련해서는 굉장히 민감한 문제이긴 한데요. 그러니까 모든 개발사업들이 개발이익이 날 수도 있고 안 날 수도 있습니다. 그런데 계획 단계에서 사전에 산정하는 게 있습니다. 그러니까 이런이런 금액으로 비용을 투자하면 사업타당성 분석을 하게 돼 있거든요. 그래서 거기에서 IRR이 어떻게 나온다고 예측한 수치가 있습니다. 계획치로 하는 거지요. 매년 사업을 하게 되면 연간 얼마씩 나온다는 것을 규모를 예측하니깐요. 사전 단계에서는 그렇게 해가지고 얼마를 하겠다, 그중에서 개발이익이 어떻게 된다고 전문적으로 산정하는 방식이 있기 때문에 계획 단계에서 하는 방법이 있고요. 그런데 그게 예측대로 안 됩니다, 대부분 사업들이. 그래서 정산 단계부터 하는 단계가 있고요. 그래서 단

계별로 하나하나씩 검증하고 시뮬레이션하면서 그 절차들을 마련해야 된다고 생각합니다.

그런데 그런 부분들이 자칫 잘못하면 관리가 잘 안 되기 때문이에요 그것을 통합심의위원회랄지 그 개발이익을 관리하는 전문적인 기관들이 있어야 된다고 생각합니다. 그게 지금 현재는 LH, 기관에서 하기도 하고 국토부가 하기도 하고 하는데 그런 것들을 전문적으로 관리하고 검증하고 그것을 인증하고 아주 여러 가지 절차들을 만들어서 투명하게 관리해야 된다고 생각을 합니다. 그래서 모든 개발사업들이 또 개발이익이 안 나는 경우도 있습니다, 사실은요. 그래서 그런 단계별 검증 그리고 그런 위원회들을 관리하고 그것들을 또 감시하고 하는 기능들을 절차적으로 만들어서요 관리를 하게 되면 그런 부분들은 많이 완화되지 않을까 하는 생각이 듭니다.

○박상혁 위원 다른 진술인들도 혹시 있으시면……

○진술인 이정형 최근의 여러 가지 도시개발사업 관련해서 아마 그런 걱정을 하시는 것 같은데요. 제가 생각할 때는 통상적으로 도시개발사업을 하게 되면 공공이익 환수라는 것은 다 물이 있습니다, 지금도. 예를 들어서 1종 주거지가 2종이 됐을 때는 서울시 같은 것은 조례로 해서 상세하게 이미 물이 있기 때문에 저는 그 부분이 그렇게 심각하지는 않다고 생각합니다. 요즘은 또 도시개발사업을 하게 되면 개발사업에 따른 예상수익이 어느 정도 상당히 구체적으로 나오기 때문에 그 개발이익에 따라서 적정하게 정상적으로 환수만 하면 저는 그렇게 이게 우려되는 사항은 아니다 그렇게 생각합니다.

○박상혁 위원 우리 김동근 처장님도 혹시……

○진술인 김동근 저도 비슷한 답변인데요. 현재 개발이익 환수에 관한 법률이 있기 때문에 여러 가지 장치를 추가로 하는 것보다는 현재 이 제도 하에서 투명하게 운영하면 될 것 같고.

다만 입체시설에 대한 활용에 대해서는, 사실 어떤 시설을 입체적으로 활용한다는 것은 예전에 철도를 이용한 행복주택에서도 문제가 드러났는데요. 인공지반을 설치할 때 상당히 많은 비용이 들어갈 수밖에 없습니다. 어떻게 보면 땅값보다 더 들어가는 경우가 있거든요.

그래서 개발이익 산정에 대한 문제는 면밀하게 검토를 하되 다만 도심부라든가 그런 부분에 대해서는 이익이 발생할 수도 있을 것 같습니다,

민간시설 같은 경우에는, 그런 부분에 대해서는 회수를 하되 그것을 일반적인 회계로 넣는 것이 아니고 제 생각에는 도시의 입체개발을 위한 입체도시개발특별회계를 별도 설치를 해서 입체를 하기 위한 비용이 상당히 많이 들어가는 데 그쪽에다 좀 지원을 해 주면 어떨까라는 그런 생각도 듭니다.

○박상혁 위원 김 처장님 얘기도 충분히 아이디어가 될 것 같고요. 그런데 이범현 교수님 말씀하신 것처럼 결국 단계별, 저희들이 개발이익 환수법 때문에 하도 데어서 그런지 모르지만 이정형 교수님은 조금 낙관을 주시는데 단계별 통합적 검증기구가 필요하다 이런 부분들은 법안 심의할 때도 잘 참고하도록 하겠습니다.

감사합니다.

○소위원장 송석준 문정복 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○문정복 위원 저는 오늘 이 공청회를 보면서 좀 다른 생각을 했어요.

김동근 처장님, 혹시 파리 외곽의 라데팡스 도시 다녀와 보셨지요?

○진술인 김동근 죄송합니다. 아직 못 갔습니다.

○문정복 위원 못 가셨어요? 주택공사의 처장님께서 거기를 안 가 보셨다니.

이범현 교수님은 다녀오셨지요?

저는 우리가 국토가 작기 때문에, 어떻게 하면 효율적으로 사용할 수 있을까 하는 고민 때문에 이런 문제들이 나오는 거 같아요. 국토는 좁고 설치해야 될 공간들은 많고, 라데팡스라는 도시가, 파리는 원래 유적들이어서 여기를 재개발·재건축을 할 수 없으니 파리 외곽을 개발하면서 전체를 다, 도로며 철도며 이런 것들을 다 지하로 넣은 거예요. 그래서 지하에는 완전하게, 맨 밑에는 지하철, 그 위에는 버스, 그 위에는 택시 이렇게 해서 차종별로 다 다닐 수 있게끔 도로지하시설을 만든 거고 그 위의 상층부는 굉장히 특이한 모양의 각종 건축물들이 다 들어서고 오로지 인간만 보행할 수 있는 그런 도시인 거예요. 그래서 우리는 왜 처음부터 이런 발상을 하지 않을까라는 생각이예요.

그래서 이범현 교수님, 이정형 교수님, 김동근 처장님께서 이 법을 할 때 아예, 주택공사가 여러 가지 도시개발사업도 하고 공공주택개발사업도 하고 그러지 않습니까. 그랬을 때 서울 외곽 어디엔가 새로운 도시를 건축할 때 그런 것들을

좀 넣어서 하면 처음부터 국가의 토지를 효율적으로 사용할 수 있지 않을까라는 생각이 들어서 말씀을 드렸습니다.

한번 꼭 가 보시기 바랍니다. 예전에는 라데팡스 가는 게 굉장히 유행이었던 적이 있거든요. 지금도 아마 굉장히 훌륭한 도시로서, 전 세계적으로 유명한 도시라서 좁은 땅을 가진 우리 대한민국 사람들로서는 한번 가 볼 만한 곳이라고 저는 생각하고 한번 갔다 오셔서 접목해 주시면 좋을 듯 싶습니다.

○소위원장 송석준 다른 위원님 질의 없으십니까?

더 이상 질의하실 분이 안 계시면 이상으로 질의를 마치겠습니다.

이번 공청회를 통하여 진술인의 전문적인 의견을 들을 수 있었습니다. 오늘 공청회에서 제기된 의견들은 앞으로 우리 법안심사소위원회에서 도로공간의 입체개발에 관한 법률안을 심사하는 데 많은 참고가 되리라 생각합니다.

다시 한번 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인에게 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 이상으로 도로공간의 입체개발에 관한 법률 제정을 위한 공청회를 마치도록 하겠습니다.

진술인들께서는 이석하셔도 좋습니다.

효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가, 지금 3시 45분인데요. 4시에 다시……

○문정복 위원 그냥 바로 하세요.

○소위원장 송석준 바로 하는 게 좋을까요?

○문정복 위원 저희가 의총이 있어서.

○소위원장 송석준 지금 의결정족수가 안 된다고 그러는데.

○문정복 위원 들어오라고 그래야지.

○소위원장 송석준 어떻게 할까요?

15분만 정회하고 하시지요.

○박상혁 위원 저희들 4시에 의총 있습니다. 의총 3시부터 하고 있는데 지금 못 가고 있습니다.

○소위원장 송석준 어차피 나머지 심의를 하려면……

지금 의총 잠시 다녀오시지 그러세요? 지금 법안이 여러 건이라.

○소위원장 송석준 효율적인 회의 진행을 위하여 먼저 의사일정 제16항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

○진성준 위원 철도안전법? 항공사업법부터 하시자니까.

○소위원장 송석준 왜냐하면 이게 아직은 이견이 있는 부분이라 마무리하면서 그래도 시간을 좀 드리겠습니다.

자, 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

○문정복 위원 의사진행발언 있습니다.

○소위원장 송석준 그 시간 동안에 지금 좀 속의 시간을 더 드리고 그러고 하 위원님께서……

송 위원님 오셨네요.

철도안전법 일부개정법률안과 관련하여 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 참고자료 2권 102쪽입니다.

관제자격증명 세분화입니다.

현행 관제자격증명은 고속·일반·도시철도에 모두 적용되는 단일자격제도로 운영되고 있는데 국토부에 따르면 도시철도는 차종과 선로가 비교적 단일하여 고속·일반철도에 비해 관제업무가 단순함에도 같은 자격증명을 요구하고 있어 도시철도 관제인력 수급에 어려움이 발생하고 있다는 설명입니다.

이러한 고속·일반철도관제와 도시철도관제의 차이점을 고려할 때 철도운영 특성에 맞는 관제인력 양성을 위해 관제자격증명을 세분화할 필요성이 있는 것으로 보입니다.

104쪽입니다.

다만 개정안에 따라 관제자격증명의 종류를 대통령령으로 세분화할 경우 기존의 관제자격증명 소지자의 관제자격증명의 효력에 대해 관련 경과조치 규정을 두어 기존 관제자격증명 소지자의 신뢰를 보호하고 법 적용의 혼선을 방지할 필요가 있는 것으로 보입니다.

105쪽입니다.

관제교육훈련·시험 일부면제입니다.

개정안과 같이 관제자격증명을 세분화할 경우 하나의 관제자격증명 보유자가 다른 종류의 자격증명을 취득할 때 이미 이수하였거나 합격한 공통과목 등 교육훈련 및 시험의 일부를 면제해 주려는 개정안의 내용은 적절한 것으로 보입니다.

수정조문은 109쪽부터 111쪽인데요, 111쪽 잠깐 봐주시면요.

수정의견 부칙 2조는 경과조치입니다. ‘이 법

시행 당시 종전의 규정에 따라 관제자격증명을 받은 사람은 제21조의3제2항의 개정규정에 따라 대통령령으로 정하는 관제자격증명 중 모든 종류의 관제업무 수행에 필요한 관제자격증명을 받은 것으로 본다’라고 하였습니다.

112쪽입니다.

개정안은 국토교통부장관이 정밀안전진단의 부실 진단 방지를 위해 정밀안전진단의 결과를 평가할 수 있도록 하고 평가에 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있도록 하며 평가 대상, 방법, 절차 등 필요한 사항을 국토교통부령에서 정하도록 하려는 것입니다.

정밀안전진단 결과에 대한 평가는 부실 진단을 예방하고 철도차량의 안전성 확보를 위해 긍정적인 효과가 있는 것으로 보입니다.

113쪽입니다.

다만 안 제38조의14제2항 자료제출 요구 관련해서는 정밀안전진단 결과 평가의 실효성 확보를 위해 자료제출 요구 대상 기관에 현행 제38조의12에 따라 정밀안전진단을 받을 의무가 있는 ‘철도차량 소유자 등’을 추가할 필요가 있는 것으로 보입니다.

또한 자료제출 의무에 대한 이행 확보를 위해 자료제출을 하지 않거나 거짓으로 제출하는 경우 제재처분의 근거를 마련할 필요가 있는 것으로 보입니다.

수정조문은 119쪽부터 120쪽 참조해 주시기 바랍니다.

다음, 121쪽입니다.

개정안은 정밀안전진단기관의 지정취소 또는 업무정지 처분을 할 수 있는 사유에 ‘정밀안전진단 결과를 평가한 결과 정밀안전진단 업무를 부실하게 수행한 것으로 평가된 경우’를 추가하려는 것으로 바람직한 것으로 보입니다.

다만 정밀안전진단기관에 대한 지정취소 또는 영업정지 명령은 해당 기관에 대한 침익적 행정행위에 해당하므로 명확성의 원칙이 요구됨을 감안할 때 정밀안전진단 업무의 부실 여부를 판단할 수 있는 대강의 기준을 적시하는 한편 지정취소 등의 요건을 고의 또는 중대한 과실인 경우로 한정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

122쪽입니다.

또한 개정안에서 정밀안전진단이 부실하게 수행된 것으로 평가되는 경우 해당 노후 철도차량의 안전 확보를 위한 조치근거가 부재하다는 문

제가 있습니다. 현행 제38조의12제4항에서는 ‘정밀안전진단을 받지 아니하거나’ ‘정밀안전진단 결과 계속 사용이 부적합하다고 인정되는 경우’에는 해당 철도차량의 운행을 금지하고 있는데 철도차량의 운행 금지 요건에 개정안에 따른 ‘정밀안전진단 결과에 대한 평가 결과 해당 철도차량의 계속 사용이 부적합하다고 인정되는 경우’를 추가하는 방안을 검토할 필요가 있는 것으로 보입니다.

수정조문은 125쪽부터 127쪽까지 참조해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 황성규 전문위원의 검토보고 내용에 동의합니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제16항 철도안전법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

○박상혁 위원 위원장님, 의사진행발언 있습니다.

○소위원장 송석준 예, 박상혁 위원님.

○박상혁 위원 아까 저희들이 논의하다가 의결정족수 문제 때문에 의결을 놓쳤는데요. 14항과 15항 항공사업법 일부개정법률안 의결을 꼭 지금 해 주셨으면, 저희도 이석을 해야 되는 상황도 있고 해서 꼭 부탁드립니다.

○진성준 위원 위원장님 그렇게 부탁드립니다.

○소위원장 송석준 송언석 위원님, 숙고할 시간을 가지셨는데요.

○송언석 위원 몇 가지 확인 좀……

○소위원장 송석준 예, 의사진행발언 드리겠습니다.

○송언석 위원 지금 현재 이슈가 되는 부분이 출자금 부분이 이슈가 되는 것이, 지금 출자를 했다가 나중에 문제가 생겼을 때 또는 문제가 생

긴 다른 항공사업자에 대해 지원해 주는 부분 그것 때문에 문제가 되는 것 아니겠습니까?

앞서 김상훈 위원께서 아마 지적을 하셨던 것 같은데 출자한 범위 내에서 금융지원이든 대출이든 보증이든 그 부분 한도를 정하는 것은 규정을 어떻게 하기로 했었지요, 전문위원?

○진성준 위원 법률에 넣기로.

○송언석 위원 그러니까 정확하게 조문을 어떻게 하기로 했나요? 컨펌 좀 해 주세요, 전문위원님.

○전문위원 이지민 아까 용자만 말씀하셔서 제가 용자에 대해서만 했는데 보증까지 추가해서 하도록 하겠습니다. 용자로만 이해해서 93쪽에……

○송언석 위원 잠깐만요, 93쪽?

○전문위원 이지민 예, 심사 참고자료 93쪽 3호에 ‘조합원에 대한 자금의 용자(이 경우 개별 조합원에 대한 용자금은 해당 조합원의 출자 지분액을 초과할 수 없다)’라고 정리를 했는데 보증까지 그 한도를 넘어설 수 없게 하려는 취지시라면 별도의 항으로 해서 같이 정리를 하는 방법이 있을 것 같습니다.

○송언석 위원 제가 볼 때는 지원되는 총액으로 가야지 맞는 것 같긴 한데요.

진성준 위원님 어떻게 생각하세요?

○진성준 위원 그런데 이게 주로 대규모 항공기를 도입하거나 또는 리스할 때 보증 같은 것들이 필요하고 금융지원이 필요해서 만들자는 것 아닙니까?

그런데 출자금에 대한 한도로만 하자 그러면 용자를 하는 경우에는 그 한도 내로 할 수도 있겠지만 본인들의 출자보다 훨씬 더 큰 항공기를 사와야 된다고 할 때 지불보증을 한다든가 이런 경우에는 불가피하게 필요한 부분이 있지 않겠습니까? 가령 그 지불보증은 다른 금융기관에서 하고 그 보증보험을 여기서 해 준다든지 이런 방안이 있을지는 모르겠는데 저는 그 점에 대해서는 정밀한 검토가 필요하다는 생각이 들어요. 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 황성규 위원님 말씀에 공감합니다. 아까 이야기한 것은 용자한도는 출자한도 내에서 하고 보증은 사실 그 한도 내에서 하기는 어려운 사항이라 보증 문제에 대해서는 다른 조항을 협의해서, 조항을 하나 추가해서 만들도록 하겠습니다.

○진성준 위원 기왕에도 다른 조항에 이 조합의

재정이 안전하게, 건전하게 운영되어야 한다고 하는 비록 상징적인 조항이기는 하지만 그게 분명하게 들어가 있거든요.

○**송언석 위원** 그런데 실제로 조항이 되어 가지고 조합을 만들고 만약에 워킹하게 된다 그러면 실제로 중요한 것은 직접 용자를 받는 경우는 사실상 큰 이슈가 있는 부분이 아닐 수가 있어요. 실제로 항공기 도입할 때 자기 돈 가지고 항공기를 도입하는 회사는 거의 없을 것 아니에요. 기본적으로 은행에서 한다든지 보증기관을 끼고 한다든지 대부분 그렇게 하는데, 그러면 그 부분을 그냥 했다가 만약에 사고가 날 경우에 어떻게 처리할 거냐 하는 문제도 있고 하기 때문에 예를 들어서 전체 항공기 도입을 하는 데 있어서 전체 보증금액을 가지고 하기 좀 곤란한 경우라면 그것을 일정한 비율을 좀 고려해서 한다든지 뭔가 조치가 있어야 되는 것 아닌가 하는 생각이 들거든요.

○**진성준 위원** 위원님 그 부분을 상징적으로 법률에는 담고 구체적인 문제는 시행령에 담으면 어떻습니까? 그리고 시행령은 국회에 보고하도록 하게 하고.

○**송언석 위원** 정부 측은 어떻게 생각하세요? 조문을 정확하게 그러면 거기에……

○**국토교통부제2차관 황성규** 대출 기준까지 사실 법에서 다루기는 쉽지 않고 위원님 말씀하신 취지는 정관이나 운영규정에 정해야 될 사안인데 하여튼 건전하게 출자상황을 감안해서 하도록……

○**송언석 위원** 그러면 이것 빨리 조문을, 전문 위원님!

○**전문위원 이지민** 예.

○**송언석 위원** 진성준 위원님 지금 또 다른 일정이 있으신 것 같은데 조문을 지금 빨리 작업을 한번 바로 해 보십시오. 시행령에 위임한다 했을 때 그러면 정확하게 문구를 어떻게 할 건지 그것 바로 하시고, 그렇게 하는 게 어떨까 싶습니다.

○**진성준 위원** 좋습니다.

○**전문위원 이지민** 지금 저희 자료 94쪽에 하영제 의원님 안 3항에 보시면 조합의 사업 범위·내용 등 운영규정에 포함되어야 할 사항을 대통령에 정한다라고 위임을 해 났기 때문에 지금 보증에 대해서 법률안에서 구체화해서 위당이 어렵다면 여기서 국토부가 위원님들 취지를 반영해서 마련하는 걸로 하고 용자에 대해서만 아까 제가 말씀드린 대로 수정을 하는 방법이 어떨까 싶습

니다만……

○**송언석 위원** 용자 그 부분 문구가 어떻게 되는지 일단 말씀 좀 해 주세요.

○**전문위원 이지민** 이 경우 개별 조합원에 대한 용자금은 해당 조합원의 출자지분액을 초과할 수 없다.

○**송언석 위원** 그러니까 용자금은 출자금을 초과할 수 없다 이렇게 되어 있잖아요. 그러면 사실상 거기에 필요한 부분은 대통령령으로 정하는 보증 부분을 포함을 해서 출자금을 초과할 수 없다, 이렇게 들어가면 확실하기는 하지요.

○**국토교통부항공정책실장 김용석** 그런데 출자지분액을 초과하는 게 보증과 바로 연결하기가 쉽지는 않을 것 같고요. 금융법상에 그게 어떻게 되는지는 지금 이미 69조의4의 3항을 보면 조합의 사업범위 내용 등 운영규정이 포함되어야 되는 사항은 대통령령으로 정한다, 그렇게 위임을 해 났습니다. 그래서 그 사항은 위원님께서 우려하시는 그런 사항들이 해소될 수 있는 방안을 대통령에서 하는 것은 추후 검토가 좀 필요할 것 같습니다. 확인도 필요하고요.

○**송언석 위원** 지금 그렇게 정부에서 얘기하는 것 충분히 이해는 하는데 지금 이 내용은 일반적인 사업 내용이나 이런 데 대한 일반적인 운영과 관련된 부분이기 때문에 사실 여기서 논의하는 보증과 관련된 부분을 어떻게 할 것인가라고 하는 것이 명확하게 반영이 되느냐 하는 것은 조금 불분명하단 말이에요.

그러니까 기왕에 대출 용자하는 거를 출자금액 내에서 한다고 되어 있으니까 필요하다면 거기에다가 대출금과 대통령령이 정하는 보증, 그러면 대통령령으로 어떻게 보증을 환산할지까지 포함을 해서 규정을 하면 되지 않을까 생각이 얼핏 들어요. 그래서 그렇게 하면 충분히 지금 얘기하는 안전장치는 되지 않을까 저는 그렇게 생각이 됩니다.

○**진성준 위원** 존경하는 송언석 위원님……

○**소위원장 송석준** 잠깐만요.

이것 송언석 위원님께서 많이 의견을 주셔서 이제 어느 정도 접근이 된 것 같습니다. 그래서 동 안건을 그러면 처리하도록, 상정을 좀 하도록 하겠습니다.

15. 항공사업법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)
(의안번호 2107523)

(16시01분)

○**소위원장 송석준** 다음은 의사일정 제14항 및 15항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정안을 일괄하여 계속상정합니다.

오전 회의에 이어서 위원님들의 토론, 이 직전에도 해 주셨는데요. 그러면 접근된 각자의 의견을 다시 한번 정리를 해서 준비하겠습니다.

그러면 먼저 진성준 위원님 발언해 주시기 바랍니다.

○**진성준 위원** 존경하는 송언석 위원님, 심사자료 98페이지 한번 봐 주시겠어요?

98페이지에 보면 저도 그렇고 하영제 의원님 안도 그렇고 제69조의11 해 가지고 조합의 재무건전성 유지 등에 관한 규정이 있습니다. 그래서 사업을 건전하게 육성하고 계약자를 보호하기 위해서 재무건전성 유지 등을 지도하도록 국토교통부에 의무조항으로 두고 있고요. 그걸하기 위해서 필요한 기준을 다 정해서 고시하도록 하고 있고 또 3항에는 그런 고시한 기준에 미달하거나 금융사고 같은 것들이 나타난다고 하는 것이 판단되면 조합에 대해서 필요한 사항을 권고하거나 요구하거나 이행계획을 제출하도록 이렇게 명할 수 있다고 되어 있거든요.

그래서 나름의 장치는 되어 있는데 아까 김상훈 위원님이 자칫 특정 업체가 조합의 기금을 활용해 가지고 일방적으로 이익을 보는 구조가 되면 안 된다는 말씀을 하셨기 때문에 그것을 넣자는 말씀이었는데 그런 금융지원이라고 하는 것이 비단 용자에만 해당되는 게 아니고 때로는 보증도 있을 수 있고 보증보험이 있을 수도 있고 지불보증이 있을 수도 있고 각종 이런 것들이 있지 않습니까? 그걸 일률적으로 법률적으로 규정하기 어렵다는 생각이 저는 들어서, 송언석 위원님의 우려를 제가 충분히 알겠습니다만 정부가 연구해서 그걸 시행령이나 또는 정관이나 이런 데에 분명하게 담도록 하는 방안을 차후에 보고받는 것을 조건으로 해서 통과시키면 어떤가 이런 생각이 듭니다.

○**송언석 위원** 제가 말씀드려도 되겠습니까?

○**소위원장 송석준** 예, 송언석 위원님 말씀해 주십시오.

○**송언석 위원** 기왕에 아까 대출이라고 하는…… 전문위원님, 앞서 논의할 때 대출이라고 논의

했다 그랬나요? 용어 자체를.

○**전문위원 이지민** 용자요.

○**송언석 위원** 용자. 그러니까 용자만 되어 있으니까 보증의 부분에 대해서 보증 전체를 하기에는 아마도 전체 운영 자체가 안 될 가능성이 있어요. 그러면 그 보증을 했을 때 보증보험을 해 가지고 환산되는 금액을 한다든지 뭔가 조치를 할 수 있는 방법이 있을 거거든요. 그 부분을 정부에서 좀 찾아야 될 거고, 그래서 그런 것을 포함할 수 있도록 법에서는 한 구절만 더 같이 집어넣으면 큰 문제는 저는 없을 거라고 봐요.

○**진성준 위원** 그래서 머리 좋으신 송언석 위원님께서 69조의3항에 어떻게 한 줄이라도 추가할 수 있겠는지……

○**송언석 위원** 아까 전문위원이 얘기했던 그 구절……

○**진성준 위원** 그 구절 갖고는 그것이 포괄이 안 될 것 같거든요.

○**송언석 위원** 그 구절을 지금 여기 법에다가 넣는다는 것 아닌가요?

○**하영제 위원** 저기요……

○**전문위원 이지민** 그런데 이게 입법기술적인 문제라기보다는 국토부에서 보증까지 이 한도로 하기는 현실적으로 어렵다라는 의견이기 때문에요.

○**국토교통부제2차관 황성규** 앞에 ‘조합의 재무건전성을 유지하는 범위에서’ 이런 식으로……

○**소위원장 송석준** 그러면 잠깐 하영제 위원님 말씀……

○**하영제 위원** 다들 논리적으로 이해가 되는 말씀들인데, 아까 제4항 용자 이야기 했잖아요.

69조의4제4항 보세요. 여기에 ‘자금의 용자 한도는 개별 조합원의 출자지분액을 초과할 수 없다’ 해 놓았잖아요. 그러면 5항을 하나 더 만들어 가지고 5항에다가 나머지를 다 모아서 포괄적으로 규정해 놓고 그걸 시행령으로 받으면 되니까 그걸 한번 생각해 보시라고요.

○**송언석 위원** 법에 근거규정을 한 줄이라도 넣어야지.

○**하영제 위원** 법에 해 놓고 시행령을 받아야지.

그러니까 아까 그걸 4항이라 한다면 4항은 용자고요. 5항에다가 ‘지급보증 등’ 이래 가지고 하나 만드시라고. 만들어 가지고 그것을 시행령으로 받으면 돼요. 시간도 없어요. 지금 빨리빨리

그걸 만들어 처리하자고요.

○진성준 위원 전문위원, 아까 용자 규정을 어디에 넣기로 했어요?

○하영제 위원 69조의4에 4항을 신설하는 겁니다.

○전문위원 이지민 아니요. 항 신설이 아니라 93쪽 3호 ‘조합원에 대한 자금의 용자’ 거기다가 괄호하고 넣으려고 했는데 만약에 이걸 보증까지 연계해서 위임을 하려면 항을 별도로 신설해서 하는 방법이 있을 것 같습니다.

○하영제 위원 신설하면 용자와 지급보증이 좀 헷갈리지 않겠어요? 어차피 제69조의4제4항에 용자를 넣는다면 그 밑에 5항을 하나 더 만드시는 게 어떠냐는 겁니다.

○진성준 위원 아니, 보증이 69조의4 1항 1호에 이미 있어요. ‘조합원의 항공기 도입, 시설·장비 도입 등 항공사업의 운영에 필요한 보증’ 이게 있어. 이게 이 조합의 사업이야. 그런데 이걸 건전하게 하자는 것 아닙니까? 그 건전하게 해야 된다고 하는 것이 69조의3이라고.

○송언석 위원 그 말씀이 맞아요. 그러니까 지금 여기 나와 있는 69조의4에서 1항에 쪽 나열되어 있는 것은 어떤 사업을 조합이 할 수 있다는 내용을 규정을 한 겁니다. 그러니까 보증도 하고 용자도 하고 다 하는데 용자 자체에 대해서만 한도를 두자라고 하는 것은 이전에 논의했을 때 합의가 된 규정이라고 지금 전문위원 얘기했잖아요. 그게 지금 4항을 만들어서 ‘제1항 3호에 따른 자금의 용자 한도는 출자지분을 초과할 수 없다’ 이렇게 하자라고 하는 의견이었다는 말이에요.

○박상혁 위원 아니요. 전문위원의 안은 뒤에 4항을 만들자는 게 아니고 호에다가 괄호를 넣겠다는 안이었거든요, 맨 처음에.

○진성준 위원 그래서 제가 하나 말씀 올리면 92페이지 69조의3제4항 ‘조합의 설립인가 기준·절차, 정관 기재사항, 운영 및 감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다’ 이렇게 되어 있는데 여기에 ‘조합의 설립인가 기준·절차, 정관의 기재사항’ 그리고 방금 말씀하신 ‘보증, 용자 등 사업’ 그리고 ‘운영 및 감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다’ 이렇게 하면 어떻습니까?

○하영제 위원 (자료를 들어 보이며)

일단 지금 돌리는 걸 보면 3호에 괄호를 해 가지고 이렇게 처리하면 될 것 같아요. 그러니까 지급보증 관계를 어떻게 처리하는 것이 조합의

설립목적을 가장 잘 만들 것인지 그것만 고민하면 될 것 같아요.

○허영 위원 용자는 그렇게.

○박상혁 위원 이렇게 처리하고……

○진성준 위원 용자는 이렇게 처리하자고, 아예?

○허영 위원 예, 용자는 그렇게 처리하고……

○박상혁 위원 처리하면 4항에다가 용자를 넣어서 ‘대통령령으로 정한다’ 그렇게 하면 되는 것 아닙니까, 94페이지에?

○허영 위원 94페이지의 제3항 보면 ‘조합의 사업 범위·내용 등 운영규정에 포함되어야 하는 사항은 대통령령으로 정한다’ 거기에 진성준 위원 얘기는 용자와 보증 관련해서 넣어서 ‘대통령령으로 정한다’ 이렇게 용자와 보증을 넣자는 말씀이지 않습니까?

○진성준 위원 저는 92쪽에 나와 있는 4항에다가 뭐 하나 넣자는 거예요. 92쪽에 나와 있는 맨 위의 4항 있잖아요. 거기 ‘조합의 설립인가 기준·절차, 정관 기재사항, 운영 및 감독 등’ 이렇게 돼 있잖아요. 여기에 ‘보증 및 용자 등 사업에 관한’ 이렇게 넣도록 하고 용자는 여기 지금 배포된 대로 이렇게 바뀌.

○송언석 위원 진 위원님, 92쪽에 있는 거기서 하면, 그건 69조의3인데 그것하고는 약간 다른 것 같아요. 69조의4에서 보증과 용자 부분이 나오거든요.

○진성준 위원 그것은 조합의 사업이지요. 거기다 넣어야 된다, 체계상?

○소위원장 송석준 그렇지요.

○송언석 위원 그러니까 69조의4 거기에 들어갈야 됩니다.

○진성준 위원 오케이.

○소위원장 송석준 사업의 내용이니까.

○박상혁 위원 그러면 지금 진성준 위원이 말씀하신 걸 94페이지 3항에다가 넣어야 될 것 같아요.

○전문위원 이지민 그러면 3항에다가 ‘보증의 한도를 대통령령으로 정한다’ 이렇게 추가를 하면 어떨까요, ‘보증의 한도’라고?

○진성준 위원 ‘보증의 한도’, 오케이. 그것 괜찮네.

○송언석 위원 그러면 되겠네.

○진성준 위원 (자료를 들어 보이며)
용자는 이렇게 가고?

○전문위원 이지민 예, 용자는 명확하게 규정이 있으니까.

○송언석 위원 (자료를 들어 보이며)

용자는 여기 정한 대로 하고 보증 부분은 지금 94페이지에 있는 3항에다가 ‘보증 한도’라고 하는 말을 하나 더 집어넣으면 그러면 정리가 되겠네요.

○진성준 위원 오케이.

○전문위원 이지민 ‘조합의 사업 범위·내용, 보증의 한도 등 운영규정에 포함되어야 하는 사항은 대통령령으로 정한다’.

○진성준 위원 좋습니다.

국토부, 어때요? 좋아요?

○국토교통부제2차관 황성규 예.

○진성준 위원 좋은 안 같습니다.

○송언석 위원 역시 진성준 위원이다.

○진성준 위원 그러면 제 민원도 하나 들어줘 봐요. 하영제 위원님도 똑같은 문제의식이었는데……

○소위원장 송석준 민원이 아니라 정식으로 얘기하세요. 발언권 얻어서 정식으로 요청하세요.

진성준 위원 발언해 주세요.

○하영제 위원 민원은 마이크 끄고 합시다.

(웃음소리)

○소위원장 송석준 민원이 아니라 주장이에요, 주장.

○진성준 위원 공항운영자 문제를 조합 설립의 주체에도 넣어 주시고 그다음에 출연금, 출자금 내는 주체로도 넣어 주셨으면 좋겠어요. 어차피 대통령령에서 규정해서 가게 하겠다는 것 아닙니까?

아까 하영제 위원님도 똑같은 문제의식을 가지고 계셨는데.

○하영제 위원 예, 생각이 같아요.

○송언석 위원 제가 발언해도 되겠습니까?

○소위원장 송석준 송언석 위원님 발언하십시오.

○송언석 위원 지금 그 부분은 원래 초안에 있던 것을 지난 3월 달인가 1차 심사할 때 그 이후에 국토부하고 기재부하고 정부 안에서 서로 논의를 해서 합의를 해서 제외하자 이렇게 했고 또 법사위를 가면 또 한번 저게 되기 때문에 그래서 일단은 대통령령으로 위임을 해서 한 번 더 추이를 보는 것이, 지금 현재 국토부도 그런 입장이지요?

○국토교통부제2차관 황성규 예, 그렇습니다. 일단 재정당국하고 이야기를 했기 때문에 시행령에 넣어서 똑같은 효과를 거둘 수 있도록 하겠습니다.

○송언석 위원 그렇게 하는 게 낫겠습니다.

○진성준 위원 그렇게 갑니까? 재정당국하고도 얘기해서 시행령에 넣기로 했단니까 하는 얘기가.

○송언석 위원 그러니까 시행령에 넣어 준단니까 일단 법안을 할 때는 법사위에서 다시 논란이 되는 것을 막고 그냥 통과를 시킬 수 있도록 하고……

○진성준 위원 기재부가 반대만 안 하면 법사위에서 논란이 될 일이 있습니까? 시행령에 넣기로 기재부하고도 얘기가 됐대.

○국토교통부제2차관 황성규 지금 시행령에 넣기로 합의를 했으니까, 법에 넣어서 법사위에 가면 기재부가 또 반대할 그런 개연성이 있습니다.

○진성준 위원 좋아. 알겠습니다. 그러면 통과시킵시다, 원안대로. 공항사업자 안 넣어.

○소위원장 송석준 그러면 지금 수정된 내용을 전문위원께서 한번 정리할 수 있지요?

○전문위원 이지민 91쪽부터 있는 수정의견, 다른 부분은 수정 안 하는 것으로 하시고요. 93쪽의 3항에다가 아까 나눠 드린 그 워딩, 용자 한도를 넣는 것으로 하시고 94쪽의 3항에다가 보증의 한도를 대령으로 위임하는 것으로 해서 나머지는 수정의견 그대로 의결하는 것으로 정리가 되면 될 것 같습니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 다른 이견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 다른 이견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제14항 및 제15항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

지금 법률안을 심사 중입니다만 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회하셨다가 4시 반에 다시 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(16시14분 회의중지)

(16시41분 계속개의)

○소위원장 송석준 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

**17. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률
일부개정법률안(임호선 의원 대표발의)(의안
번호 2107925)**

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제17항 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 자료 129쪽입니다.

개정안은 국토교통부장관이 국가철도망구축계획을 수립·시행할 때 효율성뿐 아니라 국토의 균형발전을 고려하도록 하고, 국가균형발전 특별법에 따른 국가균형발전 5개년계획과 조화를 이루어 국가철도망구축계획을 수립하도록 명시하려는 것으로 별다른 문제는 없는 것으로 보입니다. 이상입니다.

○소위원장 송석준 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 황성규 전문위원의 검토보고 내용에 동의합니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

송언석 위원님 말씀해 주십시오.

○송언석 위원 특별한 의견은 아닌데 저는 이런 부분은 앞으로 우리가 입법할 때 고려를 해 봐야 될 것 같은데요. 모든 법에다가 이런 균형발전 이야기들을 굳이 다 앞으로 할 것이냐?

차관님, 이 법이 철도 건설 관련 법이잖아요. 그러면 도로 건설 관련 법에도 이런 균형과 관련된 조문이 혹시 포함되어 있나요? 또는 항공이나 아니면 다른 버스라든지 화물이라든지 이런 사업도 있잖아요. 그런 사업법에 기본계획이라든지 이런 것을 수립할 때 균형발전과 관련된 그런 조문이 포함이 돼 있나요, 다른 법에서?

○국토교통부제2차관 황성규 제가 정확하게는 지금, 확인을 좀 해 봐야 될 것 같습니다.

○송언석 위원 그래서 균형발전이라고 하는 부분이 정말 중요하고 제 지역구도 인구소멸지역에 해당될 정도로 균형발전이 정말 필요한 지역인 건 맞아요. 그런데 각 개별법은 또 그 법 나름대로

로 고유의 목적과 취지가 있을 것 같은데 거기에 굳이 공통된 사항인 균형발전 이런 것들을 다 법마다 이렇게 하는 것이 적절한지는 솔직히 의문이 좀 듭니다. 이 내용 자체에 대해서 이견은 없지만 그런 점을 우리가 입법 과정에서는 고려해야 되지 않을까 하는 생각이 좀 들어요.

이상입니다.

○소위원장 송석준 정부 측에서는 송언석 위원님 말씀 잘 유의하셔서 이행해 주시기 바랍니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제17항 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 법률안에 대한 심사를 모두 마치겠습니다.

오늘 소위원회에서 심사 의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리……

○문정복 위원 뒤에 법안 남았잖아요.

○허영 위원 도시철도법.

○소위원장 송석준 도시철도법? 마무리 가능하실까요?

(「예」 하는 위원 있음)

알겠습니다. 위원님들 이렇게 끝까지 계시는데 알겠습니다. 그러면 신속하게 마무리하도록 하겠습니다.

18. 도시철도법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(의안번호 2100079)

19. 도시철도법 일부개정법률안(조오섭 의원 대표발의)

(의안번호 2101059)

20. 도시철도법 일부개정법률안(이은주 의원 대표발의)

(의안번호 2103233)

21. 도시철도법 일부개정법률안(이헌승 의원 대표발의)

(의안번호 2104913)

22. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(이은주 의원 대표발의)(의안번호 2103234)

(16시45분)

○소위원장 송석준 다음은 의사일정 제18항부터 제21항까지 도시철도법 일부개정법률안과 의사일정 제22항 철도산업발전기본법 일부개정법률안, 이상 5건의 법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 소위 심사자료 136쪽입니다. 도시철도법 4개 법률안과 뒤의 철도법 개정안은 지난번에 저희 소위에서 의결까지 했던 내용이라 충분히 논의가 되어 있기 때문에 논의 경과 위주로 간략히 설명드리겠습니다.

작년 11월 17일 우리 소위원회에서는 도시철도 공익서비스비용 보상에 관한 사항 등 8건의 도시철도법 개정안과 1건의 철도산업발전기본법 일부개정법률안을 심사하여 대안을 의결한 바 있습니다.

그런데 전체회의에서 기재부 반대의견이 제시되었고 이후 소위 의결 대안 중 노후 도시철도 차량 교체비용 일부에 대한 정부 보조 등 다른 내용은 그대로 의결하되, 도시철도 공익서비스비용 보상에 관한 4건의 도시철도법 개정안과 1건의 철도산업발전기본법 개정안은 교통법안심사소위원회에 재회부하기로 하여 재회부되었습니다.

당시 소위에서 의결했던 공익서비스 관련 규정은 140쪽과 142쪽에 정리가 되어 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 송석준 차관, 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 황성규 복지 관련 법령에 따라 지금 실시하고 있는 도시철도 무임수송 할인에 대한 정부 지원을 담고 있는 도시철도법 개정안에 대해서는 정부는 신중한 검토가 필요하다는 입장입니다.

도시철도 국비 지원 문제는 도시철도가 지금 운영 중인 대도시에 혜택이 집중되는 그런 문제도 있고 철도 SOC 예산이 한정된 상황에서 여러 가지 추진 중인 지방권 철도사업을 포함한 신규사업 위축의 우려도 좀 있습니다.

이와 관련해서는 지금 국회에서 22년 예산에 반영해 주신 연구용역비를 활용해서 PSO 제도 전반에 대한 점검과 개선방안 용역을 1월부터 실시할 예정으로 있습니다. 그래서 그 연구용역 결과를 토대로 정부 방향이 설정될 때까지 도시철도법 개정안의 심의 유보를 요청드리는 바입니다.

○소위원장 송석준 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

문정복 위원님 먼저 하세요.

○문정복 위원 참고로 저는 이 사회적 약자를 위한 무임승차 비용을 국가가 부담하는 것에 적

극적으로 찬성을 하는 사람입니다. 그런데 지난번에 올라온 법률 4건이 다시 재회부가 돼서 좀 봤더니 일면 국토부의 고민이 좀 이해가 돼요.

우리가 고령화사회로 가면서 무임승차하는 어르신들의 인구가 계속 증가가 될 것이고 그리고 이것을 지금 현재 지자체 비용으로 부담을 하고 있잖아요. 그러면 지금 봤을 때, 아마 작년도 기준으로 서울시가 1000억이 넘었지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 황성규 예, 그렇습니다.

○문정복 위원 그래서 무한정 지자체 비용으로 감당할 수 있을 것인가에 대한 고민이 드는 것이고 그렇다고 하면 국가가 적절하게 부담해 줘야 되는 건데 이렇게 주먹구구식으로 해서는 안 된다, 이것을 만약에 국가가 갖고 오게 된다고 하면 거기에 맞는 내용들을 정리해서 갖고 와야 된다는 게 제 생각이구요.

다행히도 2022년도에 공익서비스비용에 대한 용역비가 5억이 서 있더라고요. 얼마나 걸립니까, 이것 용역하는 데?

○국토교통부제2차관 황성규 최대한 빨리 해서 상반기 중에 진행되도록……

○문정복 위원 상반기 중이에요?

그래서 저희가 위원회에서 법률을 채택해서 올려 보낸다 하더라도 기재부가 또…… 국토위에서 기재부 얘기하는 건 금기사항이지만 기재부가 또 반대 의견을 내고 이러면 또 난항을 겪게 되고 이러는 것이거든요.

그래서 전체적인 상황을 봤을 때 국가가 부담해야 되는 기조는 맞는 것 같아요. 기조는 맞는데 그러면 어떻게, 얼마만큼의 비용이 계속 들 것인지 해당 지자체는 얼마만큼의 비용 부담을, 계속 증가하는 비용을 어떤 식으로 조달할 것인지 이런 것들에 대한 구체적인 안이 있어야 된다고 저는 생각합니다.

그래서 좀 아쉽지만 위원장님, 이 4건 다시 재회부된 것은 저희가 용역 결과를 좀 보고서 거기에 맞춰서 합리적인 대안을 만들고 법률을 다루면 어떨지, 저는 보류시켜 주셨으면 하는 그런 요청을 드립니다.

○소위원장 송석준 고맙습니다.

송언석 위원님.

○송언석 위원 제가 먼저 할 걸 그랬나 봅니다. 문 위원님 말씀에 동의합니다. 보류하고 조금 더 검토를 하는 것이 좋지 않을까 생각합니다. 정부 측에서도 여러 가지 고민이 많을 것입니다. 굉장

히 오래된 해묵은 과제이고 사회적인 합의가 좀 필요한 부분인데다가 현재 국가와 지자체 간의 업무의 분담 문제도 있는 부분이라서 일단 보류를 하고 조금 더 논의를 해 가는 것이 좋지 않을까 생각합니다.

○소위원장 송석준 위원님들 고견 감사드립니다.

그러면 의사일정 제18항부터 제21항까지 도시
철도법 일부개정법률안과 의사일정 제22항 철도
산업발전기본법 일부개정법률안, 이상 5건의 법
률안은 소위원회에서 계속 심사하고자 하는데 이
의가 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

고맙습니다.

이상으로 법률안에 대한 심사를 모두 마치겠습니다.

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

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관님을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회의원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(16시51분 산회)

○출석 위원(10인)

강 준 현	김 상 훈	김 윤 덕	문 정 복
박 상 혁	송 석 준	송 언 석	진 성 준
하 영 제	허 영		

○위원 아닌 출석 의원(2인)

심상정 천준호

○출석 전문위원

전 문 위 원 이 지 민

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부				국토교통위원회		
제 2 차 관	황	성	규			
기획조정실장	하	동	수			
교통물류실장	어	명	소			
항공정책실장	김	용	석			
도로국장	이	윤	상			
철도국장	강	희	업			

○출석 진술인

모빌리티 활성화 및 지원에 관한 법률 제정을
위한 공청회

신희철(한국교통연구원 4차산업혁명교통연구본부장)

한지형 ((주)오토노머스에이투지 대표)

김수영(현대자동차 사업기획실장)

도로공간의 입체개발에 관한 법률 제정을 위한
공청회

이정형(중앙대학교 건축학부 교수)

이범현(성결대학교 도시디자인정보공학과 교수)

김동근(한국토지주택공사 처장)