

제430회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년12월15일(월)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안 공청회
2. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026)
3. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010)
4. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222)
5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2210310)
6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392)
7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495)
8. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771)
9. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974)
10. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083)
11. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225)
12. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255)
13. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414)
14. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924)
15. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813)
16. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)

17. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)
18. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)
19. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)
20. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)
21. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200726)
22. 도로법 일부개정법률안(김종양 의원 대표발의)(의안번호 2202506)
23. 도로법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2203623)
24. 도로법 일부개정법률안(문대림 의원 대표발의)(의안번호 2203849)
25. 도로법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2212792)
26. 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2200233)

상정된 안건

1. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안 공청회 3
2. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026) 24
3. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010) 24
4. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222) 24
5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2210310) 24
6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392) 24
7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495) 24
8. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771) 24
9. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974) 24
10. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083) 24
11. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225) 24
12. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255) 24
13. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414) 24
14. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924) 32

15. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813)	36
16. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)	36
17. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)	36
18. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)	38
19. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)	38
20. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)	38

(14시08분 개의)

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제430회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 먼저 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안 공청회를 실시한 후 총 25건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

오늘 회의는 소위 회의지만 법률안 공청회는 국회 의사중계시스템 및 유튜브로 실시간 중계됨을 말씀드립니다.

1. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안 공청회

(14시09분)

○소위원장 복기왕 그러면 의사일정 제1항 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안 공청회를 상정합니다.

바쁘신 가운데도 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인 여러분과 관계자 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

이번 공청회는 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안을 비롯한 총 12건의 법률안을 심사함에 있어 관계 업계 및 전문가, 수요자 등으로부터 의견을 청취하기 위해 개최되었습니다. 오늘 공청회를 통해 진술인들의 의견을 듣고 함께 논의함으로써 제정안 심사에 실질적인 도움이 되기를 기대합니다. 특히 지난 소위원회에서 여러 의견이 제기되었던 면허제도와 관련하여 서로의 이견을 좁히고 공감대를 넓혀 나가는 계기가 되기를 바랍니다.

그러면 본격적인 공청회 진행에 앞서 오늘 공청회에 참석해 주신 진술인 여러분을 소개해 드리도록 하겠습니다. 소개를 받은 진술인께서는 잠시 일어서서 인사하시고 앉아 주시기 바랍니다.

먼저 한국PM산업협회 정구성 고문변호사님 나오셨습니다.

감사합니다.

다음, 고려대학교 김서현 학생 나오셨습니다.

감사합니다.

이어서 충북대학교 송태진 교수님 나오셨습니다.

감사합니다.

마지막으로 한국교통연구원 신희철 부원장님 나오셨습니다.

감사합니다.

(인사)

오늘 공청회는 우선 네 분의 진술인께서 한 분당 7분 이내로 방금 인사하신 순서대로 진술하신 다음 위원님들께서 진술인들과 일문일답 방식으로 자유롭게 토론하는 순서로 진행하겠습니다. 참고로 진술인 상호 간에는 질문과 토론이 허락되지 않음을 말씀드립니다.

그러면 네 분 진술인들로부터 차례로 의견을 듣도록 하겠습니다.

먼저 정구성 변호사님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 정구성 안녕하십니까? 한국PM산업협회 정구성 고문변호사입니다.

먼저 공청회 자리를 마련해 주셔서 저희 의견을 말씀드릴 수 있는 자리를 만들어 주신 존경하는 위원님들께 깊은 감사의 말씀 드립니다.

PM, 그러니까 퍼스널 모빌리티는 탄소배출을 줄이고 한정된 도시자원을 절약하는 친환경 미래 교통수단으로 세계적으로 확대되고 있는 추세입니다. 지금 언론에서는 파리, 멜버른, 마드리드 이렇게 금지돼 있는 일부 도시들이 계속 반복해서 나오고 있는데 사실은 유럽이나 미국에서는 다들 확대가 되고 있는 추세고요. 그리고 우리나라에서도 2019년경 본격적으로 PM이 등장한 이후에 현재 서비스 가입자가 1000만 명이 넘고 매일 이용하는 사람만 해도 30만 명에서 50만 명에 달합니다.

전 세계적으로도 대세라고 할 것이, 전체적으로 친환경에너지를 많이 이용을 해야 되는데 전기자동차는 지금 캐즘(chasm)이 와서 전기를 사용하는 PM의 활용이 늘어나고 있다는 게 세계적인 추세고요. 그리고 실제로 이게 퍼스트 마일(first mile), 라스트 마일(last mile)이라고 해서 대중교통을 타기 전 그리고 탄 이후, 이 부분들을 많이 커버를 하는데 수도권하고 대도시에서는 시민들의 필수적인 출퇴근 수단이 되고 있습니다만 인구감소가 이루어지고 있는 지방 소도시나 이런 곳에서는 도리어 대중교통을 대체하는 수단이 되고 있습니다.

실제로 인구감소로 인해서 배차 간격이 점점 늘어나고 어떻게든 이동을 시키기 위해서 수요응답형 버스라든지 이런 대책이 논의되고 있는 상황에서 이 PM도 이제 유력한 대안으로 논의가 되고 있고요. 그리고 덧붙여서 20대 청년들의 경우에는 자동차를 소유하기가 힘든데 이 PM이 발의됨으로써 헌법상 기본권이라고 할 수 있는 이동권도 확대를 하는 그런 의미도 있습니다.

그런데 PM 산업이 지금 문제가 명확합니다. 문제는 딱 두 가지인데요. 하나는 안전 문제고 하나는 주차 문제입니다. 안전 문제에 있어서 저희 업계가 생각하는 해결 방법도 두 가지인데요.

첫째로는 전동킥보드를 타고 길에 나갔을 때 어떤 신호에서 어떤 길을 가야 되는지에 대해서 확실하게 교육을 받고 타야 된다는 것입니다. 실제로 저조차도 한 몇 년 전에는 전동킥보드를 타고 길에 나갔을 때 좀 멧했습니다. 어느 길로 가야 되지, 인도로 가도 되나 그랬었는데, 업계에서 PM 면허 문제를 한 40~50개 정도 만든 적이 있었는데 그거를 만들면서 제 스스로도 정리가 돼서 나가서 어떤 신호에서 어떻게 타면 되겠구나 하는 거를 알게 됐고.

원동기장치자전거 면허의 경우에는 125cc 이하의 오토바이이기 때문에 규모도 좀 다를 뿐만 아니라, 제일 큰 문제는 이걸 타고 길에 나갔을 때 다니는 길하고 봐야 되는 신호가 다르다는 것이 문제입니다. 그렇다 보니까 이거랑 구별되는 PM 자체만의 교육이 반

드시 이루어져야 된다는 게 업계의 입장이고.

두 번째로 이렇게 교육이 된 이용자가 길에 나갔을 때 그 도로의 주행질서가 잡히기 위해서는 주행환경이 개선이 돼야 됩니다. 주행환경이 개선되기 위해서 가장 좋은 것은 전용도로가 많이 설치가 되는 것입니다. 해외 같은 경우에는 PM과 자전거에 대한 전용도로가 많이 설치돼 있고 그게 또 차도하도의 사이에서 시멘트 턱이나 이런 걸로 막혀 있어서 이른바 분리주의 정책을 사용을 하고 있는데 이거는 보행자든 자전거든 킥보드든 자동차와 부딪혔을 경우에는 크게 다치게 되기 때문에 이 분리주의 정책이 궁극적으로는 가야 될 것이기는 하고요.

그런데 다만 과도기적으로, 지금 현재 우리나라에도 자전거도로가 사실은 굉장히 많습니다. 굉장히 많은데, 전용도로는 한 10% 정도밖에 안 되고 한 80% 정도가 보행자 겸용도로로 돼 있는데요. 문제는 이 보행자 겸용도로가 인도하고 길으로 봤을 때 차이가 안 난다는 것입니다.

그래서 업계에서 계속 몇 년 전부터 제안을 해 왔던 것은 보행자 겸용도로에는 고속도로에 있는 것처럼 분홍색이나 초록색의 주행유도선 같은 거를 이렇게 그어 놓는다고 하면 PM이나 자전거를 타고 길에 나왔던 사람이 그게 그어져 있으면 겸용도로라고 생각하고 올라가서 타고, 없으면 인도이기 때문에 안 올라가고 차도 우측 가장자리로 다니고 하는 식으로 과도기적인 해법으로 이런 방법들이 좋지 않을까 생각이 되고요. 이렇게 주행 방법을 익히고 나서 길에 나왔을 때 주행환경이 이렇게 개선돼 있으면 안전 문제는 거의 해결될 것이라고 저희는 생각을 하고 있습니다.

그리고 두 번째로는 지자체에서 많이 문제 삼는 주차 문제입니다. 항상 널부러져 있다는 게 문제가 많이 되고 있는데요. 문제는 현행 도로교통법상, 현행 도로교통법이 1960년에 만들어진 법인데 거기에는 ‘차’라는 개념이 있어서 그 차 안에 자동차 그리고 자전거, 킥보드 이런 것들이 전부 다 들어가 있습니다. 그런데 이것들은 전부 다 인도에는 주차가 금지돼 있고요. 이게 예외적으로 주차가 허용되기 위해서는 시장 등의 요청에 따라서 경찰청장이 협의하고 그리고 안전표지 등 시설물을 설치하게 돼 있습니다.

그래서 지금 올라와 있는 법안들 중에서도 이런 세 가지 요건을 갖춰야 되는 법안들이 많은데 그렇게 되면 굉장히 힘든 것이 뭐냐 하면, 이 산업이 이뤄지기 위해서는 일단 충분한 주차시설이 필요합니다. 그런데 특히 다른 무엇보다도 시설물 설치를 해야 된다고 그러면 지자체가 예산이 모자라서 시설물을 잘 못 설치하게 될 것이기 때문에 일단 이 서비스가 이루어지기가 어렵고, 그래서 일단 저희가 말씀드리는 것은 이른바 선택형 도크 방식, 즉 주차시설을 많이 만들 수 있는 대안적인 주차 방법이 필요한데 도심지의 경우에는 주차시설을 만들어서 거기에 세우고 그리고 외곽지역의 경우에는 프리 플로팅을 허용하는 선택적 도크 방식이라든지, 아니면 실제로 길에는 표시를 하지 않거나 최소한의 표시만 하고 이용자들이 이용하는 애플리케이션에만 주차 구간을 만들어서 나머지는 금지시키는 방식으로 하는 가상 지정주차제라는 것도 있고요. 가상 지정주차제의 경우에는 GPS 오류가 나서 기기가 좀…… GPS가 튀어 가지고 덜 정리가 될 수 있는데 그런 경우에는 하루에 한 번이든 두 번이든 사람이 실제로 돌아다니면서 정리를 하게 만들면 깔끔해지지 않을까 싶습니다. 그래서 이런 방식으로 주차시설을 충분히 마련할 수 있는 대안적인 주차 방법이 마련된다고 하면 이 서비스가 계속 이뤄지게 될 것 같습니다.

근거리 이동수단이라는 게 지금 사회적 비난의 대상이 되고 있습니다라는 이런 방식으로 안전에 대한 문제가 어느 정도 새로운 제도로 인해서 해결되고 주차에 대한 문제도 해결된다고 하면 굉장히 많은 교통체증을 줄이고 또 도로 자원을 아끼고 주차장 자원도 아끼고 탄소배출도 줄이는 굉장히 좋은 대체재가 될 것 같고, 이 서비스는 처음에 서비스가 론칭됐을 때부터 이용자들이 사용을 굉장히 많이 하고 시장에서 먼저 어느 정도 응답이 왔었던 서비스이기 때문에 제도화만 제대로 이뤄진다고 하면 정책목표를 굉장히 쉽게 달성할 수 있는 좋은 대책이라고 생각이 됩니다.

그래서 말씀드린 것과 같이 이런 안전 문제와 주차 문제에 대한 어떤 생산적인 제도화가 이루어지기를 부탁을 드리고 말씀을 이만 마무리하겠습니다.

감사합니다.

○소위원장 복기왕 정구성 변호사님이 PM산업협회, 업계의 의견을 대신해서 말씀을 주셨습니다.

수고하셨습니다.

주로 우리 국민들 또 이용자들이 궁금해하시는 부분은 안전 문제, 아까 주차 문제를 말씀하셨는데 주차 문제와 관련된 여러 가지의 걱정과 또 하나는 사용자들이 이 면허가 몇 세까지 해당돼야 되는지, 혹은 면허가 없어야 되는지 이런 문제에 대한 여러 의견들이 지금 다양해서 다음 진술인분들께서는 그 두 가지 문제에 좀 더 집중적으로 여러분들의 의견을 피력해 주시기를 부탁드립니다.

이어서 고려대학교 김서현 학생 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 김서현 안녕하십니까? 저는 현재 서울 소재 대학에 재학 중인 스물세 살 김서현입니다.

오늘 이 자리에 참석할 수 있게 자리를 마련해 주신 위원님들께 감사드립니다.

오늘 이 자리에서 저는 전문가 자격이 아닌 전동킥보드를 실제로 이용하고 있는 한 명의 청년 이용자로서 현장의 목소리를 전달하고자 참석하게 되었습니다. 먼저 전동킥보드에 제 생활에서 어떠한 의미를 갖는지부터 말씀드리겠습니다.

제가 거주하는 곳에서 학교까지는 도보로 약 30분 거리이며 대중교통을 이용하더라도 강의실까지 가파른 언덕길을 올라가야 하기 때문에 매일 통학하는 데 상당한 체력 소모가 있었습니다. 그러나 전동킥보드를 이용하면 7~8분이면 강의실 앞까지 도착할 수 있었습니다. 전동킥보드는 대중교통을 이용하기는 애매한 거리, 걷기에는 멀고 버스 타기에는 가까운 그런 구간에서 실질적인 이동수단의 역할을 하고 있습니다.

제가 전동킥보드의 필요성을 가장 절실하게 느낀 순간이 있는데 늦은 밤 귀가시간이었습니다. 저는 과외 아르바이트를 하고 있는데 과외 학생 시험기간이 되면 자정이 넘어서 끝나는 경우도 많았습니다. 집까지 가는 길이 가로등이 띄엄띄엄 있는 조용한 빌라촌 골목이었기 때문에 뒤에서 발소리가 들릴 때마다 나를 따라오는 것은 아닐까, 취객이 말을 걸지는 않을까 이런 잡념에 사로잡혀서 집에 도착할 때까지 계속 긴장 상태를 유지하고는 했습니다. 하지만 전동킥보드를 타면 그 구간을 30초에서 1분이면 빠르게 통과할 수 있었습니다. 걸어서 10분 정도 걸리는 어두운 골목길을 단 1분 만에 벗어날 수 있다는 것, 이것이 얼마나 큰 차이인지 여러분들께서도 공감하실 수 있을 것입니다. 저에게 전동킥보드는 밤길에서의 노출시간을 최소화해 주는 안전수단입니다. 특히 여성 1인 가구가

증가하고 있는 현실에서 이러한 이동수단의 효율성이 더욱 중요하다고 생각이 됩니다.

또한 전동킥보드는 대중교통의 혼잡 구간에서도 보완재 역할을 해 주었는데요. 아침 등교시간대에는 지하철과 버스가 출퇴근 인파로 인해서 매우 혼잡하고 특히 시험기간에는 버스 한두 대를 보내는 경우도 있었습니다. 이는 체력적인 부담뿐만 아니라 매일 아침 지속적으로 스트레스를 주는 요인이기도 하였습니다. 또한 환승역처럼 인파가 집중되는 구간에서는 계단 이동이나 대기 시간 때문에 10분 이상으로 지체되는 경우도 있었습니다. 이러한 상황에서 전동킥보드가 혼잡한 구간을 회피하는 방식으로 자연스럽게 대중교통의 수요를 분산시키는 역할을 하고 있음을 체감할 수 있었습니다.

전동킥보드가 특히나 저와 같은 대학생 그리고 청년층에서 많이 사용되는 이유는 현실적인 경제적 제약 때문이라고 생각이 듭니다. 저를 포함한 많은 대학생이 운전면허가 있더라도 자동차를 구매하거나 렌트할 경제적 여건은 되지 않습니다. 또한 짧은 거리에 택시를 이용하는 것도 부담이 느껴졌습니다.

제 본가인 남양주의 경우에는 교통 접근성이 좋은 서울과 달리 역에서 집까지 가려면 버스 배차 간격 30분 그리고 버스를 타고도 15분 이상이 소요됩니다. 택시요금이 부담스럽기 때문에 그럴 때마다 늘 현실적인 선택지인 전동킥보드를 선택하게 되었습니다.

전동킥보드가 일상적인 대인관계 유지에도 영향을 미쳤다는 점을 말씀드리고 싶은데요. 제 가장 친한 친구가 사는 곳은 도보로 30분 거리인데 대중교통을 이용하면 환승이 필요하고 내려서도 도보 이동이 필요했기 때문에 잠깐 만나자는 약속조차 부담스러웠습니다. 하지만 전동킥보드를 이용하면 10분 정도면 도착할 수 있게 되었고 ‘지금 잠깐 볼래?’ 같은 가벼운 만남이 훨씬 자주 이루어지게 되었습니다.

다음으로 전동킥보드의 안전 문제에 대해서는 이용자 역시 책임 있게 접근해야 한다고 생각합니다. 현재 제가 느끼기로는 속도 기준이 일부 구간에서 다소 높게 느껴지는 때가 있습니다. 특히나 보행자가 많은 도로나 골목길 그리고 학교 주변에서는 이런 속도 제한을 조금 낮추는 것이 사고 예방과 보행자 안전에 조금 더 긍정적인 것으로 판단됩니다. 이용자 입장에서 속도도 일정 수준만 낮춰진다면 이동시간이 크게 증가하지는 않기에 이는 불편이 아니라 안전 확보를 위한 합리적 조정으로 받아들일 수 있습니다.

전동킥보드 문제를 단순히 이용 금지 혹은 과도한 제한으로 접근하기보다는 속도 관리, 주행 구간의 정비, 이용자 교육 등 관리 중심의 정책이 조금 더 실효성이 있다고 생각했습니다. 실제로 많은 이용자들이 보행자 밀집 구간에서는 속도를 줄이거나 하차하기도 하고 위험 구간에서는 한 발을 지면에 놓고 사용하는 등의 나름의 안전 기준을 가지고 사용하고 있습니다.

정책 역시나 이런 현실적인 이용 행태를 뒷받침하는 형태로 설계되어야 한다고 생각합니다. 자칫 과도한 규제가 이미 이 수단에 의존하고 있는 수많은 시민들의 권리를 제약하는 결과를 낳을 수도 있기 때문입니다.

마지막으로 전동킥보드는 누군가에게는 불편함의 대상일 수는 있지만 누군가에게는 이동의 선택권을 넓혀 주는 중요한 수단임을 말씀드리고 싶습니다. 특히 학생, 사회초년생, 1인 가구와 같이 이동 여건이 제한적인 계층에게는 특히나 실질적인 효율이 크다고 생각합니다.

오늘의 공청회가 전동킥보드를 허용할 것인가 말 것인가의 이분법적 논의가 아니라 어

떻게 하면 더 안전하고 책임 있게 활용할 수 있을 것인가를 함께 고민해 보는 자리가 되기를 바랍니다.

긴 시간 경청해 주셔서 진심으로 감사드립니다.

○소위원장 복기왕 김서현 진술인 수고하셨습니다.

마무리말씀 하신 대로 할 것인가 말 것인가를 논하는 자리는 아닌 것 같습니다. 어떻게 더 안전하게 그리고 어떻게 더 이용자의 편익을, 불편하지 않게 구성할 것인가를 고민하기 위해서 저희들은 지금 현재 이 자리에 앉아 있는 것입니다.

이어서 송태진 교수님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 송태진 반갑습니다. 충북대학교 도시공학과 송태진입니다.

저는 약 5년 동안 전동킥보드 관련된 연구를 다수 진행하고 있는데요. 안전, 주차 등 다양한 문제를 해결하기 위한 방법을 연구적인 측면에서 논의를 하고 있습니다. 바쁘신 와중에 제 말씀을 드리게 해 주신 이 자리에 대해서 감사하다는 말씀을 드리고요.

본론으로 말씀을 드리도록 하겠습니다.

제가 살고 있는 청주시는 대중교통이라고 하면 버스밖에 없는 지역입니다. 그러다 보니까 학생들이 이동하기 위해서는 버스 빼고는 보행밖에 수단이 없게 되는데요. 결국에는 전동킥보드나 자전거 같은 수단이 대체수단으로 있어야지만 대학생들이 편리하고 안전하게 도시의 생활을 영위할 수 있다고 판단이 됩니다.

전동킥보드는 연구 결과에 따르면 평균적으로 약 1km 정도 다니는 수단이 되고요 자전거는 약 2km 정도, 택시는 약 3km 정도 다니는 수단이 됩니다. 수단 간에 경쟁성도 분명히 확보된 수단이라고 할 수 있다고 보여집니다.

저는 오늘 몇 가지 쟁점에 있어서 세 가지로 나눠서 말씀을 드리려고 하는데요. 첫 번째는 PM법 제정 당위성에 대한 문제, 두 번째는 운전자격 확인에 대한 문제, 세 번째는 속도 하향에 대한 문제입니다.

첫 번째, PM법 제정은 단순히 기존 규제를 강화하거나 확대하기 위한 네거티브 방식의 입법이 아니라 PM이라는 새로운 전동 기반 이동수단을 공공 규범 안에 편입시키는 기본법 제정이라고 생각합니다. 입법 목적은 새로운 모빌리티가 사회 내에서 어떠한 책임 구조와 규범을 갖추어야 하는가에 있다고 생각이 듭니다.

자동차와 오토바이가 처음 도입될 당시에든 기존 규범만으로는 안전성을 확보할 수 없어 전용면허 및 자격체제가 도입되었습니다. 이는 새로운 모빌리티 등장 시 사회가 요구하는 최소한의 규범과 책임체계를 마련하기 위한 자연스러운 제도적 흐름이며 향후 등장할 다양한 새로운 모빌리티를 제도권 안에서 체계적으로 관리 및 수용하기 위한 출발점이 된다고 저는 생각을 하고 있습니다. 이처럼 본 제정은 편의성과 안전성이라는 이분법의 문제가 아니라 새로운 기술을 사회 규범에 어떻게 편입시키는가라는 공공성의 문제임을 분명히 할 필요가 있다고 생각을 합니다.

두 번째, 운전자격 확인을 위한 대안에 대한 문제입니다.

먼저 현행 원동기면허 방식은 PM과 부합하지 않는다는 한계를 지니고 있습니다. 현행 원동기면허는 운전조작능력, 차체 제어, 도로주행능력 등을 검증하는 체계로 설계가 되어 있는데요. 그러나 전동킥보드 사고의 핵심은 이러한 조작능력보다는 도로 이용환경에 대한 인지·판단 오류 및 개인의 행태 문제에 있습니다. 그 예로 주행 가능 도로의 판단에

대한 혼란과 보행자 인지 실패, 2인 탑승 및 과격한 위험운전 등은 원동기면허 보유 여부와 직접적인 연관이 없고 안전 개선 효과 역시도 미미하다고 할 수 있습니다.

두 번째로 현재 사회적 쟁점은 면허를 기보유하고 비교적 성숙한 운전 행태를 가진 성인이 아닌 운전면허가 없는 10대 이용자의 위험한 운전 행태 및 안전 문제로 간주될 수 있습니다. 성인은 운전면허 필기시험에 PM 관련 문항을 추가하는 것으로 자격 확인을 대체할 수 있고요 운전면허 보유자는 기본적인 도로규범 및 교통법규를 이미 학습했기 때문에 전동킥보드만을 위한 별도 전용자격을 요구할 필요가 없다고 생각이 듭니다. 따라서 자동차 운전자 입장에서는 PM 이용자를 어떻게 고려할지, PM 이용자로서 준수해야 할 핵심 규정은 무엇인지 등을 운전면허 필기시험에 추가하는 것으로 대체할 수 있다고 생각이 듭니다.

반면 10대 이용자는 현행법상 전동킥보드 이용을 위해서는 16세 이상 원동기면허가 요구되고 있습니다. 이는 불필요하고 과도한 네거티브 규제라고 개인적인 생각을 하고 있는데요. 제도 목적에도 부합하지 않는다고 생각을 하고 있습니다. 그렇다고 본인 확인만으로 10대 이용자의 PM 이용을 허용하는 것 또한 안전 확보 및 책임 규제 적용 불가 측면에서 적절한 방안이라 보기 어렵습니다. 이들을 제도권 안에서 관리하기 위한 구조는 분명히 필요하다고 생각이 되는데요. 특히 공유 킥보드 궤적 데이터를 활용하면 실제 전동킥보드 이용자의 위험운전 행태를 과학적으로 식별할 수 있고 이를 데이터베이스화하여 위반 시 추가 교육, 제재, 자격 제한 등 책임 규제를 적용하는 것이 가능합니다. 따라서 10대 이용자에 대해서는 온라인 교육 및 시험을 기반으로 PM 전용자격제를 도입하여 교육-평가-위반행위, 기록-제재-재교육의 선순환 구조를 만들 수 있을 것이라고 판단이 됩니다.

온라인 교육의 실효성을 담보하기 위한 문항 및 커리큘럼 설계는 향후 단계에서 추가적인 논의가 필요한 사항이라고 판단이 되는데요. 다만 그럼에도 현 단계에서 논의할 수 있는 것은 온라인 교육이 필수적으로 포함되어야 할 핵심 구성요소입니다. 예를 들면 현행법에 근거한 PM 규정, 올바른 주행 행태, 실제 사고 사례를 기반으로 한 인지 및 판단 교육, 위험운전행동 유형과 위반 시 부과되는 벌칙 및 책임 규제 등입니다. 또한 시험을 통해 자격 부여 여부를 판단하고 점수 미달 시 재교육, 규정 위반 시 재교육 및 자격정지 등의 조치를 연계한다면 제도의 실효성을 보다 강화할 수 있다고 판단이 됩니다.

마지막으로 속도 하향 병행 대안에 대한 문제입니다.

전동킥보드의 최고속도를 25km/h에서 20km/h로 낮추는 대신 운전자격을 본인 확인만을 요구하는 대안이 제시되었는데요. 그러나 일괄적으로 최고속도를 낮추는 것만으로 안전성을 제고할 수 있는 것은 아닙니다. 전동킥보드의 속도 하향 논리는 ‘안전속도 5030’과 마찬가지로 속도를 낮춰서 사고 심각도를 낮추자는 것인데 전동킥보드는 자동차와 다른 점이 있습니다. 국지도로는 보행자 통행량도 많고 불법 주정차로 인해 차도 가장자리 통행 자체가 어려워져 속도 저감에 대한 효과가 있을 수 있다고 판단이 됩니다. 그러나 PM 또는 자전거 전용도로가 없는 간선도로에서는 PM이 차량 가장자리로 주행을 해야 하나 50이나 60, 70으로 달리는 자동차들 사이에서 전동킥보드가 주행하게 돼서 마주치게 될 자동차는 오히려 안전상 악화될 우려를 내포하고 있습니다. 따라서 전동킥보드 최고속도는 도로의 기능을 고려해서 설정되어야 하며 일괄 하향은 되레 위험요인을 증가시

킬 수 있다고 판단이 됩니다.

제 연구 결과를 살펴보면 서울시에서 위험주행 행태와 사고의 분석 결과 전체 지역의 5% 정도만 속도 하향을 했을 때 효과가 있는 것으로 판단이 되었는데요. 앞으로 이런 데이터 기반을 통해서 전체 속도 하향이 아니라 정말 필요한 구간에 속도 하향을, 낮추면서 면허제를 같이 도입하는 방법을 고민해 보면 좋겠다는 생각이 듭니다.

마지막으로 하나만 더 말씀을 드리겠습니다. 제가 최근에 위험주차 관련된 연구를 진행하고 있는데 현재 위험주차를 통해서, 지정주차제의 효과 분석을 실시한 결과 약 5% 정도의 효과가 있는 것으로 나타났습니다. 위험주차를 크게 두 가지로 구분해 볼 수가 있는데 하나는 주차에 대한 위치 상태에 대한 부분, 두 번째는 주차 자체가 넘어져 있느냐, 기대어 있느냐에 대한 부분입니다. 그런데 이 지정주차제에 대한 부분은 저희가 세우지 않아야 될 곳에 주차를 한 것에 대한 효과가 있었고 넘어짐이나 기댐에 대한 위험주차 부분들은 개선 효과가 없었다라는 말씀을 드리겠습니다.

다시 한번 국민의 입장으로 전동킥보드가 젊은 세대가 대변할 수 있는 쓸모 있는 전동킥보드가 되기 바라면서 이상으로 발언을 마치도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 송태진 교수님 수고하셨습니다.

이어서 신희철 한국교통연구원 부원장님 진술해 주시기 바랍니다.

○진술인 신희철 소개받은 한국교통연구원 부원장 신희철입니다.

지난 국회에서도 제가 공청회에서 진술한 바가 있습니다만 22대 국회에서는 위원님들의 노력으로 쟁점이 훨씬 줄어든 것으로 알고 있습니다. 오늘 논의가 잘되어서 국민들이 보다 안전한 환경에서 살 수 있기를 바랍니다.

저는 오늘 홍기원 의원 등에 의하여 발의된 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률과 11개 관련 제안 법률안에 대하여 위원회에서 논의된 몇 가지 쟁점 중 주요 현안 문제로 개인형 이동수단의 운전자격제도와 확인 문제가 제기되어 이에 대해서 진술하고자 합니다.

올해 10월 송도에서 중학생 2명이 무면허로 공유 전동킥보드를 타고 가다가 30대 여성을 치어 중태에 빠지게 하면서 불법 대여와 단속 소홀 문제가 제기된 바가 있습니다. 그런데 많은 국민들은 전동킥보드, 즉 PM을 이용하는 데 면허가 필요한지도 모르고 있기도 하지만 면허가 필요하다고 해도 어떤 면허가 필요한지 모르고 전동킥보드를 타고 있는 것이 현실입니다. 이러한 현실하에서 많은 국민들이 PM에 대해 제기하고 있는 안전 문제는 전동킥보드로 대표되는 개인형 이동수단 이용자의 운전자격과 대여 시 이의 확인과 관련되어 있다고 할 것입니다.

현행 도로교통법 체계에서 도로교통법상 용어로 개인형 이동장치는 운전자격 측면에서는 원동기장치자전거 이상의 운전면허 소지를 요구하고 해당 면허는 만 16세 이상만 취득할 수 있도록 하고 있습니다. 하지만 원동기장치자전거와 개인형 이동수단, 즉 PM은 법률상의 지위도 다르지만 운행 특성이 달라 현행 제도하에서는 PM 이용자에게 요구되는 최소한의 안전지식과 운행능력이 PM 특성에 맞추어 교육되고 검증되는 구조가 충분히 마련되어 있다고 보기가 어렵습니다. 따라서 현행 운전면허제도로는 사고 예방 중심의 안전관리 체계를 구축하고 단속하는 데 실질적인 한계가 있을 수밖에 없습니다.

한편 미국과 영국, 프랑스, 일본 등 주요국에서는 PM 이용자에게 아무런 면허를 요구

하고 있지 않으며 주요국 중 싱가포르만이 인터넷을 통한 운전자격시험제도를 운영하고 있습니다. 쉽게 말해서 대부분의 나라에서 PM은 자전거처럼 면허가 필요 없다는 의미입니다. 하지만 국내에서는 PM 이용자에게 이미 원동기장치자전거 면허 이상을 요구하고 있고 각종 PM 교통사고가 언론에 대서특필되고 있는 상황에서 운전자격을 확인하지 않는 것은 국민 정서에 반한다고 볼 수가 있습니다.

따라서 PM의 특수성을 반영한 운전자격제도의 별도 신설이 필요한 것으로 보입니다. 다만 별도의 신설 운전자격이 PM 전용면허로 현행과 같은 현장시험을 요한다면 많은 PM 이용자들이 면허시험에 응시하지 않아 실효성이 떨어질 가능성이 큼니다. 따라서 PM 전용면허보다는 전용자격으로 간단한 온라인 시험 기반의 PM 운전자격제도를 도입하는 것이 바람직해 보입니다. 그러니까 PM 이용에 필수적인 안전수칙과 법규를 중심으로 온라인 교육과 시험을 실시하고 이를 통과한 사람에게 PM 운전자격을 부여하되 만 16세 이상만 취득할 수 있도록 하여 현행 연령기준과의 정합성을 확보하는 방안입니다.

특히 온라인 시험 기반 자격제도는 10대 이용자를 제도권 내로 포섭하면서도 PM에 적합한 교육과 평가를 가능하게 한다는 점에서 제도적 의의가 있다고 할 것입니다. 다만 온라인 시험의 실효성, 즉 대리응시나 형식적 응시 등에 대한 비판이 제기될 수 있으므로 휴대폰 본인인증 등 본인 확인 강화, 부정 응시 방지장치 마련, 일정 수준 이상의 합격기준 설정 등 보완장치가 함께 마련되어야 할 것입니다.

이와 함께 사고 예방과 사후 조치를 위해서는 어떤 형태로든 PM 이용자의 운전자격 요구를 전제로 PM 대여사업자는 PM을 대여할 때 이용자의 운전자격을 확인할 의무를 부여하는 것이 필요합니다. 이용자의 운전자격 여부를 거를 수 있는 가장 효과적인 방법이 대여사업자의 운전자격 확인이기 때문입니다. 이를 위해서 국토교통부는 PM 대여사업자가 PM 이용자의 운전자격을 확인할 수 있는 시스템을 구축하여 PM 대여사업자가 해당 시스템을 이용할 수 있도록 할 필요가 있습니다.

자격조건 없이 PM 이용을 허용하는 방안은 무면허 운전을 방조한다는 비판을 초래할 우려가 큼니다. 따라서 이용자의 운전자격제도는 필요하다고 판단됩니다. 또한 공유 PM을 대여할 때도 운전자 본인인증이 필요한데 이를 위해서라도 운전자격제도의 도입은 필수적인 것으로 보입니다. 다만 접근성 차원에서 교통안전체험센터와 같은 체험교육을 전제로 한 온라인 시험 기반의 운전자격제도 신설이 보다 타당한 대안으로 판단됩니다.

이상입니다. 감사합니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

오늘 진술해 주신 분들께서는 아시는 것처럼 PM 업계를 대변하시는 말씀과 그리고 이용자인, 가장 많은 이용을 하고 있는 학생들을 대신한 말씀이었고 그다음에 이 부분에 대한 연구를 오랫동안 해 오신 송태진 교수님 그리고 이 분야에 대해 공공기관에서 실제 업무를 담당하고 계시는 이런 다양한 분야 분들의 의견을 들었습니다.

그러면 이제 위원님들께서 진술인들에게 질의하는 순서입니다. 위원님들께서는 위원장에게 발언권을 얻으신 후에 진술인을 지명해서 질의해 주시기 바랍니다.

먼저 정점식 위원님 발언 끝나고 나면 그다음에 김희정 위원님 이렇게 하겠습니다.

○정점식 위원 좋은 말씀 주신 것에 대해서 대단히 감사하다는 말씀을 먼저 드립니다.

대부분의 진술인들께서는 결국 면허와 관련해서는 PM 전용 면허를 다 원하시는 것

같은데 정구성 변호사님, 변호사님께서도 PM 전용 면허 또는 교육시험제도를 이야기하시는데 그렇게 말씀하신 것에 대해서는 충분히 저희들도 사전에 논의가 있었기 때문에 그건 잘 알고 있습니다.

그리고 다음으로 주차 문제에 관해서는 소위 선택적 도크 방식, 가상 지정주차 방식을 도입할 필요가 있다라고 말씀을 하시는데 가상 지정주차 방식에 관해서는 현재 대구·수원·화성에서 이걸 시범운영을 하는 것으로 알고 있는데 이 부분에 대해서는 성과가 어느 정도인지 혹시 들으신 바가 있습니까?

○진술인 정구성 다른 지자체보다 대구에서는 성과를 들었던 적이 있는데 대구에서는 어느 정도 실제로 주차가 많이 편찮아져 가지고 업계에 빔(beam)이라는 업체가 있는데 그 업체에서 가상도크시스템을 활용한 이후에 좀 정리돼 있는 모습과 그 전에 있던 이른바 히트맵이라고 해 가지고 기기들이 지도에 어디에 있는지 이런 것들을 비교해 본 적이 있었는데 확실하게 많이 개선이 된 그런 모습이었습니다.

○정점식 위원 사실 이 주차방식 문제는 굉장히 큰 딜레마 아니겠습니까? 주차허용구간의 사이가 굉장히 길면 이용자 수가 줄어들 수밖에 없는 문제고 그리고 너무 좁으면 또 보행인들의 보도 통행 방해 등의 문제가 있기 때문에 이 부분에 대해서는 굉장히 신중을 기해야 된다. 어떤 방식을 도입할지에 대해서 굉장히 신중을 기해야 된다는 생각을 가지고 있는데 실제로 PM 업계에서는 어떤 주차방식을 가장 선호합니까?

○진술인 정구성 아까 설명드린 대로 도심 지역에서는 주차시설을 만들어 가지고 거기에만 세우고 또 외곽 지역에서는 대중교통이 좀 적기 때문에 거기에는 프리 플로팅이라고 해서, 프리 플로팅이 무조건 다 세울 수 있다는 것은 아니고요 금지구역을 규범적으로 정한다는 것인데, 규범적이라는 게 횡단보도 그리고 보도 중앙, 차도 이런 데는 세우지 말라라고 하고 나머지는 원칙적으로 허용하라는 그런 방식이라서 각 지자체 같은 데서도 의견들을 들어 보면 대부분 도심 지역에서는 주차가 너무 엉망이다라고 해 가지고 그런 민원이 많이 들어오는 반면에 또 어떤 군 지역은 좀 해 주면 안 되겠냐라는 그런 의견들도 되게 많습니다, 그쪽은 대중교통이 많이 안 가기 때문에. 그래서 그런 방법도 편찮다고 생각이 되고.

방금 말씀 주신 가상 지정주차제 같은 경우에도 가상 지정주차제가 앱으로만 주차구역을 열어 놓고 실제로 현실에는 어떤 표지를 안 하는 것인데 표지를 안 한다기보다는 저희는 최소한의 표지는 하는 것이 맞다고 생각이 되고요, 왜냐하면 여기가 세울 수 있는 곳이라는 것을 현실적으로 볼 수는 있어야 되기 때문에. 그런데 그걸 했을 때 아까 말씀드린 것처럼 GPS가 오류가 있어 가지고 여기 주차구역이 맞다고 생각하고 세웠는데 좀 떨어져 있는 경우가 있습니다. 그런데 그런 경우는 대부분의 주차구역이 GPS로 설정이 돼 있기 때문에 인력이 돌아다니면서 정리를 하는데 굉장히 효율적으로 정리를 할 수 있습니다, 이게 여기저기 흩어져 있으면 다 찾아서 해야 되는데 주차구역이 어느 정도 정해져 있기 때문에. 그래서 그런 구역들은 사람이 돌아다니면서 하루에 한 번이든 두 번이든 정리를 한다고 하면 어느 정도 정리가 될 것 같고.

또 우려가 되는 게 그런 가상 지정주차를 했을 때 역 앞이라든가 이런 데는 너무 많은 기기가 쏠려 가지고 거기가 좀 어지럽다 이런 문제가 생길 수가 있는데 그것도 인력이 만약에 좀 보충적으로 같이 들어간다고 하면 재배치가 가능하기 때문에, 그래서 이 정도

보충된다고 하면 굉장히 좋은 방안이라고 말씀을 드릴 수 있고.

만약에 이 두 가지가 안 된다고 하더라도 시설물을 지자체에서 설치해야 된다는 의무만 있다고 했을 때는 아까 말씀드린 것처럼 예산적 한계로 인해서 주차시설이 굉장히 적게 설치될 수밖에 없기 때문에 업계에서 비용 부담을 해 가지고 좀 더 늘릴 수 있다든지 이런 방안이라도 있어야 된다는 게 저희 업계의 생각이긴 한데 또 그런 경우에는 지금 이 법안이 유예기간이 1년으로 돼 있는데 1년 만에 이것을 설치하기는 굉장히 어렵기 때문에 주차시설 설치에 있어서만큼은 좀 더 많은 유예기간이 있어야 되지 않나 이렇게 좀 생각을 하고 있습니다.

○정점식 위원 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정점식 위원님 수고하셨습니다.

이어서 김희정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김희정 위원 국민의힘 부산 연제구 김희정입니다.

오늘 네 분 진술인 참가하셔서 굉장히 유용한 말씀 주셔서 감사합니다.

좀 전에 정점식 위원님이 정구성 변호사님하고 질의 답변한 것에 계속해서 질문을 드렸으면 합니다.

예산 문제 때문에 별도의 주차장을 설치하기가 힘들다라고 말씀을 하셨는데 GPS 오류를 잡거나 또는 돌아다니면서 소위 가상 지정주차제를 하려면 인력이 별도로 소요된다고 말씀을 하셨거든요. 그런데 시설물에 대한 인력은 한 번 설치할 때만 드는 예산인 반면에 관리인력의 예산이라는 것은 매년 소요되는 예산이거든요. 그렇기 때문에 예산 때문에 시설물보다 이렇게 그냥 가상 지정주차제를 한다면 것은 오히려 계산을 정확하게 해 봐야 되지 않나라는 생각이 드는데 이 부분에 대한 산출을 해 보신 적이 있는지요? 왜냐하면 지금 현재 대구하고 아까 여러 군데에서 하고 있었잖아요. 거기에 관리인력이 어떻게 되는지 혹시 협회에서 산출해 둔 게 있습니까?

○진술인 정구성 산출해 둔 것은 없는데 관리인력을 예산으로 국가에서 한다는 의미가 아니었고 관리인력은 업체에서 그냥 운용을 해도 괜찮을 것 같습니다. 아까 말씀드린 것처럼 가상 지정주차구역이 많다고 하더라도 정해진 곳들을 돌아다니는 것이기 때문에 이거는 업체에서도 충분히……

○김희정 위원 그러니까 대여업체에서 인력을 소유하기 때문에 국가가 별도 예산 들어갈 일은 없다. 그래서 저는 아까 시설물 예산과 사람 예산인데 사실은 계속예산이 국가가 훨씬 더 부담스러운 거거든요. 그래서 질문을 드렸고요.

두 번째는 처음에 진술할 때는 빠졌습시다만 최소한의 표지는 필요하다라고 말씀을 하셨습니다. 그러면 가상 지정주차구역이 수시로 변할 수 있는 게 아니라 픽스가 된다는 얘기가요?

○진술인 정구성 가상 지정주차구역을 하는 것도 업체에서 마음대로 하는 것이 아니라 당연히 지자체하고 협의를 통하고 또 경찰청장하고도 협의를 통해서 그 구역의 설정을 업체하고 같이 해야 되는데, 다만 지자체 같은 경우에는 주차구역에 대해서 민원이 들어올 가능성이 있고 민원이 들어왔을 때 변동성이 필요하다는 게 대부분의 의견이라서 변할 수는 있는 것이라고 그렇게 생각을 하고 있습니다.

○김희정 위원 왜 그러냐 하면 가상 지정주차제의 장점은 말 그대로 변동성이 있다라

는 거잖아요. 그렇지요? 그런데 거꾸로 돌려서 얘기를 하면 변동성이 있기 때문에 PM을 이용하지 않는 일반인들의 경우는 그게 주차장인지 인지를 못 하고 있어서 야간이나 이럴 때 오히려 사고가 날 수가 있고 보행 방해요소가 법적으로 인정받게 될 거거든요. 그래서 현행법하고 충돌하는 지점은 없는지 궁금합니다.

○**진술인 정구성** 아까 말씀드렸던 것처럼 도로교통법상 인도 위에는 아무것도 못 세우게 돼 있기 때문에 일단 현행법하고는 말씀하신 대로 맞지가 않고, 그러다 보니까 가상 지정주차제가 만들어지기 위해서는 신법에 제정이 된다는지 하는 방법으로 그렇게 해결이 돼야 될 것 같습니다.

○**김희정 위원** 그런데 그게 신법에 만들어져도 제가 보기에 보행에 대한 방해요소를 신법에서 공식적으로 인정하게 되는데 그것도 픽스가 되지 않고 언제든지 변동성은 열어놓고 있으면 사실 법적 다툼의 소지가 있지 않은가라는 생각이 들어서 질문을 했습니다.

○**진술인 정구성** 보행 방해에 대해서는 누구보다도 해당 지자체가 굉장히 민감한 부분이라 아마 설정할 때라든가 변동을 하고 나서 다시 설정을 할 때 지자체가 설정을 하는 것으로 지자체에다가 권한을 주게 되면 그런 문제가 많이 사라지지 않을까 그렇게 생각이 됩니다.

○**김희정 위원** 알겠습니다.

속도 관련된 게 저희 두 번째 이슈인데 송태진 교수님께 질문하겠습니다.

오히려 저희는 일괄 속도 규정을 지정하는 분위기고 그다음에 일괄 속도 하향하는 쪽으로 얘기를 했는데 진술하신 내용을 보면 정확하게 언급은 안 했습니다만 일괄 속도 규정을 하는 게 아니라 자동차처럼 도로별로 별도 속도를 지정해야 된다는 말로 이해를 했는데 맞습니까?

○**진술인 송태진** 예, 맞습니다.

○**김희정 위원** 오히려 그러면 지금 우리가 제안하고 있는 속도보다도 더 높아져야 되는 구간까지도 있지 않나라는 의견인 걸로 읽히는데 맞습니까?

○**진술인 송태진** 그거는 아닙니다.

○**김희정 위원** 그건 아니고요?

○**진술인 송태진** 예.

○**김희정 위원** 상한선을 두고 있지만 모두 다 20km 이렇게 할 게 아니라 도로별로 어떤 곳은 25km, 어떤 곳은 20km 이렇게 도로 상황에 따라서 달리하자 이런 말씀이지요?

○**진술인 송태진** 예, 맞습니다.

○**김희정 위원** 알겠습니다.

다음으로 전용 면허와 관련해서 중요한 이슈 중의 하나가 몇 살 때부터 이용하느냐에 대한 건데 사실은 오늘 대학생이 나오셨어요. 소위 중등·고등 학생이나 학부모가 나오는 줄 알고 있었는데, 저희의 이슈 중의 하나가 16세로 그대로 갈 건지 아니면 중등 학생이 포함되어야 되는지에 대한 이슈가 있었거든요. 지금 대학생이긴 하지만 김서현 학생, 이용하면서 주변의 이용자들과 교류가 있을 것 같은데 이 부분에 대한 의견 부탁드립니다.

○**진술인 김서현** 말씀을 주신 게 대학생뿐만 아니라 현재 16세 이하 중학생들까지 PM을 이용하고 있는 상황에 대해서 의견을 물어보신 게 맞을까요?

○**김희정 위원** 예. 실제 면허 허용을 할 건지 여부입니다, 공식적으로.

○**진술인 김서현** 나이에 따라서 제가 말씀드리긴 좀 그렇지만 실제로 사고 난 것들을 보면 중학생 등 16세 이하로 인해서 발생한 사고들이 많은 것을 저도 뉴스를 통해 접했기 때문에, 나이 때문이 아니라 16세 이하 청소년들이 2인 탑승을 한다든지 이런 개인의 이용 행태에 따라서 사고가 발생하는 것으로 판단을 했습니다. 그래서 16세 이하 친구들이 2인 탑승을 할 수 없게끔 그렇게 교육을 하는 방향이 맞다고 생각합니다.

○**김희정 위원** 나이보다는 교육이 어떻게 되느냐에 따라 달라질 수 있다?

○**진술인 김서현** 예, 맞습니다.

○**김희정 위원** 진술인분들 다 감사합니다.

○**소위원장 복기왕** 김희정 위원님 수고하셨습니다.

이어서 이연희 위원님, 윤종균 위원님, 손명수 위원님, 배준영 위원님, 이 순서대로 진행을 할 건데요. 부탁 말씀을 드리면 제가 가급적 시간 제한을 안 두는데 시간을 켜 놓는 이유는 5분이 지나면 뿅 소리는 한 번 날 겁니다. 저희도 공청회를 끝내긴 해야 되니까 많은 질문들이 있습니다만 반복적이지 않게 압축적으로 또 우리가 그동안 여러 차례 소위에서 혹은 다른 토론회에서 쟁점이 됐던 부분이 면허를 어떻게 할 것이냐가 쟁점이었기 때문에 그런 부분에 대한 진술인들의 의견을 다양하게 청취하는 시간이 됐으면 좋겠습니다.

이연희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이연희 위원** 김희정 위원께서 질문을 해 주셔서 참언해서 나머지 세 분의 의견도 같이 듣고 싶은데, 저희들 소위에서 논의하면서 고민 사항은 현실적으로 중학생들도 많이 이용을 하고 있는 현실에서 자격연령을 14세까지로 완화하는 게 산업의 활성화나 여러 가지 측면에서 긍정적이겠다 이런 논의를 한 적이 있는데 아까 김서현 학생이 얘기한 것은 주로 나이 어린 학생들에게서 사고가 많이 일어난다, 2인 탑승도 많고. 그런 현실적인 얘기를 해 주셨는데 그 관련해서 다른 세 분도 14세로 자격연령을 하향했을 때 어떤 단점이나 장점 이런 부분에 대해서 한번 의견을 진술해 주면 좋겠습니다.

○**진술인 신희철** 제가 먼저 말씀을 드리겠습니다.

제가 말씀드린 대로 국가별로 특성들이 다 다르긴 하지만 우리나라는 16세로 돼 있잖아요. 일본이 16세, 미국이 대부분의 주, 시에서 16세, 독일이 14세, 영국이 15세, 프랑스가 12세, 싱가포르가 16세입니다. 그래서 더 낮출 가능성이 존재하지 않는 것은 아니지만 대부분의 국가에서 16세로 하고 있기 때문에 저는 16세가 맞다고 생각이 들고요. 개인적인 의견을 드리자면 요즘 중학생들의 행태상 좀 불안정한 부분이 있지 않을까라는 생각을 하고 있습니다.

이상입니다.

○**이연희 위원** 업계 입장에서 한번 얘기를 해 보십시오.

○**진술인 정구성** 말씀드리기가 되게 곤혹스러운데 사실은 업계 입장에서 매출만 생각한다고 하면 만 14세 이상으로 하는 것이 업계에 도움이 되기는 합니다마는 저희도 지켜봤을 때 중학생 같은 경우에는 이용 행태가 고등학생하고도 좀 다르게 굉장히 이해할 수 없는, 예를 들어서 기기가 담장 위에 걸려 있다든지 나무에 걸려 있다든지 이런 일들이 가끔 발생을 해서…… 그러다 보니까 저희가 만 14세로 내리자라는 제언을 지속적으로

드려 오지는 않았습시다. 다만 만 14세 이상이 된다고 하면 그 친구들한테는 확실한 교육체계가 있어야 되지 않을까 이렇게 생각을 합니다.

○이연희 위원 교수님도, 청주에서 오셨는데.

○진술인 송태진 반갑습시다.

저는 사실 중학교 아들을 두고 있는 입장이지는 한테요. 제가 생각하기에는 자전거를 어느 정도 탈 수 있다라는 가정하에서 면허를 주는 것은 괜찮다고 보여지는데 자전거를 한 번도 타지 않아 본 학생들이, 중학생이 사춘기에 접어들면서 전동킥보드를 타게 된다면 제가 상상도 할 수 없는 어떠한 위험이 발생되지 않을까라는 생각이 듭니다.

여기까지 하겠습시다.

○소위원장 복기왕 김서현 학생한테는 왜 안 물어봐요?

○이연희 위원 김서현 학생도 질의 취지는 아시지요?

○진술인 김서현 예.

○이연희 위원 입장을 다시 한번 명확하게 해 줘 보십시오.

○진술인 김서현 제가 생각했을 때, 말씀해 주셨기도 하지만 특히 고등학생, 대학생들 보다 중학생들의 사용 행태가 불량한 모습들을 저도 이용자로서 많이 지켜봐 왔기 때문에 보다 확실한 교육체계가 필요할 것 같다는 의견입니다.

○이연희 위원 김서현 학생은 몇 살부터 탔어요?

○진술인 김서현 저는 고등학생 때부터 탔습시다.

○이연희 위원 이상입니다.

○소위원장 복기왕 이연희 위원님 수고하셨습니다.

이어서 윤종군 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤종군 위원 정구성 변호사님, 여쭙보겠습니다.

작성하신 진술 요지를 봤는데 ‘규제 중심의 법안이 시행되면 업계 자체가 고사하고 일자리가 사라지고 PM 자체가 사라질 수밖에 없다’ 이렇게 얘기하셨는데 업계 입장에서 발생할 우려를 얘기할 수는 있겠지만 사고를 예방하고 방지하기 위해서 업계가 그동안 해 온 노력이 뭔지 이것 좀 얘기를 해 주시면 좋을 것 같고요.

또 하나는 주차금지구역을 지정하고 사업자에게 주차시설 설치 부담 부과하는 것 관련해서는 예산 때문에 불가능하다 이런 입장이신 거잖아요?

○진술인 정구성 불가능한 것은 아니고 하다 하다 안 되면 그거라도 필요는 하다라는 그런 입장이라고 말씀……

○윤종군 위원 그러면 예산 말고 업계가 다른 어떤 대책을 가지고 있는지, 다른 대안이 뭔지 이 두 가지 좀 여쭙보겠습니다.

○진술인 정구성 먼저 안전을 위한 업계의 노력을 말씀드리자면, 말씀드리기가 좀 장황해질 수 있습니다마는 이 PM 제정법안이 반드시 필요한 게 업체 간에 법적으로 어떤 의무가 없는 경우에 안전을 위해서 자체적으로 비용을 투입하고 자체적으로 정책을 시행하는 데 있어서 그것들을 의도적으로 안 하는 업체들도 있습니다. 그러니까 예를 들자면 어떤 업체는 헬멧을 6만 개 이상 사 와 가지고 전부 다 달아 보는 업체도 있고 속도를 자체적으로 20km로 낮춰서 운행하는 업체들도 있고.

또 예전에 실제로 원동기장치자전거 면허가 2021년에 처음 들어왔을 때 업체들에서는

대부분 자체적으로 사실 면허 인정을 했었습니다. 지금 협회가 있는데 협회의 전신인 SPM 협의회라는 데서 했었는데요. 그때 어떤 업체 하나가 자체적으로 면허 인증을 하지 않음으로써 다른 회사들이 적자를 보고 있는 와중에 1년간 굉장히 큰 성장을 했는데, 그런데 지금 면허 인증을 대부분 안 하게 된 이유가 왜 그랬냐 하면 그 업체가 그다음 해에 투자를 받았을 뿐만 아니라 결정적으로는 중소기업부에서 하는 예비유니콘에 선정이 됐습니다. 그러다 보니까 다른 업체들에서는 ‘면허 인증을 안 해도 국가에서 아무런 보호도 없고 도리어 안 하는 업체가 중기부 예비유니콘에 선정이 되네?’ 이렇게 되면서 안 하게 되고, 그러다 보니까 말씀을 드리고 싶은 것이 운전자격에 대한 인증 문제든 보험이든 간에 이런 것들이 전부 다 법제화에 들어와서 의무화가 돼야 일단 업체들이 전부 다 지키게 되고, 왜냐하면 안 지키는 업체들이 있는데……

또 한 가지 더 말씀을 드리자면 법정 협회, 그러니까 협회가 법에 제정되어야 되는 이유가, 이 업체가 지금 협회를 탈퇴한 상태입니다. 탈퇴했다 보니까 협회에서 뭘 할 수 있는 게 없습니다. 그래서 법정 협회가 만들어지고 그 협회에 어느 정도 권한이 들어와야지만 그런 업체 컨트롤이 가능하기 때문에 일단 새로운 제정법에서는 그런 내용도 반드시 들어와야 될 것 같다고 그렇게 말씀을 드리고요.

그리고 2인 탑승 문제를 해결하기 위해서 지금 기술적인 노력을, 어떤 업체에서는 무게에 대한 센서를 부착해서 처음 탔을 때보다 그 뒤에 30kg 이상 무거워진다고 하면 탑승을 금지시킨다든지 하는 식으로 2인 탑승을 방지하는 기술적 노력을 하는데 여기에서 또 문제가 이 전동킥보드 무게가 30kg으로 제한이 돼 있습니다. 그런데 거기에 이런 저런 센서라든지 이런 게 또 넘어가면 30kg가 넘어가다 보니까 그런 문제도 있어서 조금 시간은 걸릴 것 같고요. 그런 노력을 해 왔다고 말씀을 드리고.

그리고 다음으로 주차 문제에 있어서는 지자체 예산으로 주차시설을 설치하게 되면 어떤 문제가 생기냐 하면 일단 서울시에 대해서 먼저 말씀을 드려야 될 것 같은데, 서울시가 지금 전동킥보드를 전반적으로 전부 다 견인을 하고 있는데 서울시가 설치한 PM 주차시설에서만 견인을 안 하고 있습니다. 그런데 서울시에서 PM 주차시설을 설치한 게 총 360개인데 25개 구 중에 15개 구가 5개가 안 됩니다, 구 하나에. 그리고 4개 구는 1개 밖에 없고 영등포구는 1개도 없습니다.

그래서 지자체 예산에 따라 예산이 나뉘면, 지자체장 아니면 경찰의 협의에 따라서 이렇게 된다고 하면 그리고 거기에만 세우라고 하면 사실은 공유사업이라는 게 존속이 될 수 없기 때문에…… 그래서 아까 말씀하신 것처럼 만약에 주차시설인 안전표지가 꼭 필요하다라고 하면 업체에서 비용을 부담하더라도 좀 더 많이 늘려야 되는 그런 문제가 있고, 다만 그것보다는 아까 처음에 말씀드렸던 선택형 도크 방식이라든지 아니면 가상 지정주차제가 업계에서는 더 필요한 주차제도다 이렇게 말씀을 드려야 될 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

이어서 손명수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○손명수 위원 먼저 송태진 교수님께 여쭙보겠습니다.

도로별로 속도를 달리하는 게 필요하다고 말씀하셨는데 기술적으로 어떻게 가능한가요?

○진술인 송태진 일단 전동킥보드에는 GPS가 달려 있고요. 그다음에 GIS상에서 속도

제한을 걸어 놓으면 해당 디바이스가 그 안에 진입하게 될 때 속도 제어가 자동적으로 되게 되어 있습니다.

○손명수 위원 그러면 미리 구역별로 속도를 다르게 디바이스에 지정을 할 수 있다는 얘기인가요?

○진술인 송태진 예, 맞습니다.

○손명수 위원 그게 원칙으로 아니면 미리 아예 다……

○진술인 송태진 제가 실제적으로 빔모빌리티랑 속도 제어 실험을 했었는데요. 홍대, 건대, 대치동 일대에 20·15·10으로 해 가지고 속도 제어를 실험한 사례가 있습니다.

○손명수 위원 정구성 변호사님, 업계에서도 그건 다 같이 인지하고 계신가요?

○진술인 정구성 아닙니다. 한 업체에서 했었던 것인데 그게 전부 다 공유가 돼 있지는 않고요. 다만 20km로 낮췄을 때 효과를 말씀드리자고 하면 저는 조금……

○손명수 위원 그건 저희가 충분히 논의를 했고 안전을 위해서 25km보다는 20km가 더 안전하다, 그래서 좀 낮추자는 의견으로 지금 저희가 얘기를 하고 있는데 송태진 교수님이 도로별로 달리해야 된다는 말씀을 주셔서 거기에 대해 질문을 드린 거거든요, 그게 기술적으로 어떻게 가능한지.

예를 들면 자동차가 도로별로 다른 것은 자동차는 번호표지판을 카메라가 다 인지를 하기 때문에 제한을 걸어 놓는 거잖아요. 그래서 운전자가 스스로 도로별로 속도를 달리 하잖아요. 그런데 PM이 어떻게 그게 되는지 제가 이해가 안 돼서 여쭙본 거예요.

○진술인 송태진 디바이스가 그 공간 안에 들어가게 되면 속도 제한이 자동적으로 걸리게 되는 개념이라고 보시면 됩니다.

○손명수 위원 모든 디바이스가 그렇게 돼요?

○진술인 송태진 예. 하나의 업체에서 속도 제어가 들어갑니다.

○손명수 위원 지금 교수님이 연구한 바에 따르면 가능하다 이런 말씀……

○진술인 송태진 실제로 속도 제어를 해 봤습니다.

○손명수 위원 그러니까 지금 현재 일반적인 건 아니고 교수님이 연구한 그 업체하고 했다는 말씀, 그렇게 이해되는 것 같은데.

○진술인 송태진 예, 맞습니다.

○손명수 위원 어쨌든 그게 기술적으로 가능하다면 충분히 검토가 가능한 것 같은데 제가 아직 잘 이해가 안 돼서 그건 좀 더 검토하기로 하고요.

그다음에 지금 면허가 가장 핵심 이슈거든요. 그런데 대부분, 김서현 학생을 제외한 세 분이 모두 다 공통적으로 별도의 온라인 PM 전용 면허가 필요하다 이런 말씀을 주셨어요. 그런데 제가 쭉 얘기를 들어 보면 면허하고 교육하고의 차이가 좀 불분명한 것 같은데 면허라는 것은 원래 조작, 운전의 기술, 법규 이런 것도 있지만 이런 것을 다 종합적으로 봐서 주차 기능, 핸들 조작 기능 이런 걸 해 가지고 하는 거잖아요. 그런데 PM 같은 경우는 자전거보다 더 쉽단 말이에요, 사실은. 자전거도 면허가 없는 상황인데 어떻게 보면 자전거보다 훨씬 타기 쉬운 수단이잖아요. 그런데 면허를 온라인 교육과 간단한 설문 비슷하게 해 가지고 주자는 그런 취지인 것 같은데 그렇다면 그것은 제가 이해하기로는 교육 비슷하게 이해가 되거든요.

그러니까 용어를 명확히 해야 될 것 같아요. PM 전용 면허가 아니라 PM 대여업자들

이 대여하기 전에 반드시 혹은 필수적으로 온라인 교육을 받도록 하는 그런 취지로 제가 이해가 되는데 맞습니까?

○진술인 신희철 예, 맞습니다. 그래서 제가 말씀드린 게 운전자격이라는 말씀을 드렸고요, 면허라는 얘기를 따로 안 했고. 자격에는 교육과 시험을 실시하는 부분을 같이 말씀드린 겁니다.

○손명수 위원 그래서 이 부분 제가 이해를 하면서 같이 인식을 공유하고 싶은데, 라이선스라는 것은 국가에서 말 그대로 면허를 주는 건데 이것은 좀 다른 개념인 것 같고 PM 전용 라이선스가 아니라 PM을 탈 수 있는 일종의 요건 같은 거지요. ‘교육 필수 이수’ 이렇게 이해가 돼요.

○진술인 신희철 예, 맞습니다.

○손명수 위원 정구성 변호사도 마찬가지인가요?

○진술인 정구성 예, 교육 이수만 되면 된다고 생각하고. 말씀대로 만 16세가 기준이 된다고 하면 나이 인증, 본인 인증 그리고 시속 20km로 낮춘다고 하면, 저희 업계에서는 시속 20km로 낮췄을 때 실제로 사고가 많이 줄어들었던 경험이 있어 가지고 그 정도로 안전성을 보장한다고 하면 이용자들한테 교육을 실시하는 것만으로도 가능하다고 생각하고 있습니다.

○손명수 위원 그래서 저희가 가장 크리티컬한 이슈가 면허 문제거든요. 그런데 아까 신희철 부위원장님이 발표하실 때 ‘싱가포르 이외에는 다 면허가 없다’ 이렇게 말씀하셨거든요. 영국도 마찬가지입니까?

○진술인 신희철 예.

○손명수 위원 지금 자료하고 약간 다른데, 저도 그렇게 알고 있거든요. 그래서 현재 자전거도 면허가 없는데 자전거보다 훨씬 타기 쉬운 PM에 면허를 요구하는 것이 현실적으로 맞는가 그런 생각을 가지고 있었어요. 그런데 용어에 혼란이 있어서, 지금 말씀하신 내용들도 면허가 아니라 PM 이용교육 비슷한 거지요. 필수교육을 해야 된다, 저도 그 점은 동의합니다.

그래서 지금 우리 법안에 하나의 안이 반드시 본인 확인을 할 것 그리고 반드시 교육을 받도록 할 것, 이런 거거든요. 그 정도면 변호사님이나 부위원장님이나 교수님 보시기에도 어느 정도 이게 안전을 위한 자격요건이라 할지 이용 전제라고 할지 이런 게…… 그렇게 이해하면 맞는 거지요?

○진술인 신희철 예, 맞습니다.

○손명수 위원 핵심사항은 저도 다 말씀을 드렸고요. 대부분 공통적인 의견이 원동기 면허는 너무 과하다. 그리고 지나친 규제도 안 맞다. 그다음에 속도 제한에 대해서는 조금 다른 의견이 나왔는데 기술적으로 그 부분은 검토를 해 보면 될 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 손명수 위원님 수고하셨습니다.

○민홍철 위원 다음 누가 하시나?

○소위원장 복기왕 배준영 위원님 하시고 그 다음에 질의하시겠습니까?

○민홍철 위원 예, 그다음 제가 할게요.

○소위원장 복기왕 다음으로 민홍철 위원님.

○배준영 위원 PM이 면허가 필요한 이유는 사고가 일어났을 때 그것에 대한 피해라든지 과급효과 때문에 하는 것 같습니다. 예를 들어서 자전거를 타다가 사고가 나도 다른 사람한테는 큰 피해를 미치지 않는데 PM 같은 경우에는 오늘 아침에도 뉴스에 크게 나고 사망사고에도 이르지 않습니까? 그래서 그런 취지에서 면허를 다루게 되는 것 같은데, 먼저 중학생이 PM을 탔을 때 어느 정도까지 책임을 질 수 있느냐 이런 겁니다.

정구성 변호사님, 중학생이 이렇게 PM을 타고 가다가 인명사고가 났다. 그러면 이 책임의 소재가 어디까지 어떻게 되는 겁니까?

○진술인 정구성 그 책임의 소재는 냉정하게 말씀드리어서 그 중학교 학생의 학부모가 감독자 책임을 지게 됩니다.

○배준영 위원 부모가 책임을 지게 되는 거지요?

○진술인 정구성 예.

○배준영 위원 그리고 제가 또 한 가지 궁금한 게, 저희가 국내외 PM 제도를 비교한 게 있는데 제한속도를 25km에서 20km로 낮추자라는 걸 해야 되는데 이게 실효성이 있려면 단속을 해서 5km가 넘어가는 경우에는 잡아내서 그걸 못 하게 해야 되거든요. 그런데 그게 실효성이 있느냐 그런 의문이 생기고, 그래서 제가 국내외 PM 제도 비교한 걸 보니까 일본, 싱가포르, 독일, 영국 같은 데는 번호판을 다 붙였어요. 그런데 우리나라는 안 붙였는데, 이 두 가지에 대해서 제가 질문을 할 테니까 학생을 제외한 세 분에 대해서 제가 지금 질문을……

번호판을 부착하는 문제에 대해서 어떻게 생각하시는지 그리고 또 하나는 헬멧이 있습니다. 헬멧을 보니까 일본, 싱가포르, 독일, 프랑스, 영국은 전부 헬멧이 권고사항인데 우리나라만 의무란 말이지요. 그래서 속도를 20km로 낮추고 이게 말하자면 편리한 교통수단이고 20km로 낮춰 갖고 사고 위험도 좀 줄이려고 하는데 그러면 여전히 그 헬멧까지 의무를 해야 되느냐 이런 의문이 가는데, 말씀하시는 김에 네 분 다 좀 말씀을 해 주셨으면 좋겠습니다.

변호사님부터 이렇게 차례로 말씀해 주시겠어요?

○진술인 정구성 번호판에 대해서는 말씀드릴 것이 일단 경찰에서 번호판이 필요하다고 하는 것에 대해서는 단속의 편리함이라든지 이런 것들 때문에 하는 걸로 보이는데 아마 공유사업자들 입장에서는 번호판이 더 있어도 사실 크게 문제는 없고, 다만 없어도 큰 문제는 없는 것이 여기 업계에 있는 업체들은 지금도 대부분 경찰에서 하루에 몇 차례씩 수사 협조 공문을 메일 같은 걸로 받고 있습니다.

예를 들어 절도범이 이거를 타고 갔는데 몇 번 키보드의 이용자 인적사항을 달라는 내용이라든지 이런 것들이 오고 있어서, 그래서 공유서비스 같은 경우에는 도리어 단속은 현재로서도 잘 된다고 볼 수 있기 때문에 번호판이 딱히 더 필요할지에 대한 의문이 있습니다마는 아마 개인형, 그러니까 공유사업자가 사용하고 있지 않은 그냥 개인이 직접 사서 타고 있는 그런 물건들 같은 경우에는 범법행위가 눈에 띄거나 적발됐을 때 그게 타고 도망을 가 버리면 그 사람이 누군지 인적사항을 잡기 어렵기 때문에 아마 그런 측면에서 번호판이 필요하다는 취지인 것 같습니다. 그래서 일단 그렇게 이해가 되고요.

그리고 헬멧과 관련해서는 말씀드린 대로 시속 20km로 낮춰진다고 하면 안전성이 확보가 된다고 저희 업계에서는 생각을 하고 있고 실제로 자전거 같은 경우에도 전기자전

거 같은 경우에는 헬멧을 써야 되는 의무규정은 있지만 안 썼을 때에 범칙금을 부과한다든지 하는 벌칙규정이 없습니다. 그래서 그 두 가지와의 형평을 위해서라도 속도를 낮추고 다른 안전성 강화가 들어온다고 하면 헬멧을 유지하는, 유지한다기보다는 헬멧은 벌칙규정을 빼는 것이 맞지 않을까 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○배준영 위원 예, 감사합니다.

○진술인 신희철 저도 같은 의견입니다만 다시 말씀을 드리면 PM은 개인이 이용하는, 개인이 소유하는 PM이 있고 빌려서 타는 공유형 PM이 있습니다. 그런데 공유형 PM 같은 경우는 지금 정 변호사님 얘기한 대로 별문제가 안 될 것 같고요. 다만 개인이 가지고 소유하고 있는 부분은 문제 될 소지가 있기 때문에 그럴 경우에는 단속이 유의미한 경우가 될 수 있다고 생각이 들고요.

헬멧 같은 경우는 활성화와 안전이 서로 배치되는 부분이거든요. 그래서 유럽 같은 경우 대부분이 권고하는 정도, 그러니까 ‘레코멘디드 벳 낫 인포스드(recommended but not enforced)’ 그래서 단속은 하지 않지만 권고는 하는 정도로 하고 있습니다. 그런 면에서 보면 권고하는 것 정도가 좋다고 생각을 합니다만 몇몇 나라에서는 18세 이하의 청소년들은 강제화하기도 하거든요. 그래서 정 강제화한다면 그 정도 선에서 할 수 있지 않을까라는 의견을 드립니다.

○배준영 위원 예, 감사합니다.

○진술인 송태진 사실 변호판의 유무보다는 어차피 사람들의 데이터가 다 쌓이게 되거든요, 회사에서는. 그래서 실제로 이거를 누가 땀는지를 압니다, 업체에서는. 그렇기 때문에 어떤 문제가 생겼을 때는 데이터를 보면서 데이터와 연계된 인적사항을 파악할 수 있기 때문에 변호판 유무의 실효성은 저는 없다고 보고 있고요.

헬멧은 자전거랑 비교를 해 보면 좋을 것 같은데요. 사실 저희도 자전거를 타다 보면 레저용으로라면 헬멧을 쓰는 분들이 많지만 가까운 단거리에서는, 출퇴근으로 타실 때는 보통 헬멧을 안 쓰시는 분들이 많습니다. 즉 전동킥보드와 자전거의 목적이 어느 거냐에 따라서 헬멧의 사용 유무가 많이 갈리는 것 같아요. 그래서 그 부분을 한 번 더 참조를 해 주시면 좋을 것 같고요.

두 번째는 자율주행 소형 로봇이랑도 또 연계가 되어 있는데 앞으로의 보행로나 자전거 도로는 바퀴 사이즈에 따라서 얼마나 안전한지를 저희가 한번 생각해 볼 필요가 있을 것 같습니다. 그래서 이게 15km/h로 달리든 20으로 달리든 25로 달리든 도로의 평탄성이 어느 정도의 수준인지에 따라서 안전성이 같이 담보되는 것이기 때문에 저는 이 도로의 안전성 수준에 따라서 헬멧의 착용 유무가 더 유의미하다라고 판단하고 있습니다.

○진술인 김서현 이용자 입장에서 우선 변호판 같은 경우에는 이용자의 의사결정에 있어서 크게 중요하게 영향을 미치는 요소가 아니기 때문에 헬멧에 대해서 좀 더 중점적으로 말씀을 드리고 싶은데요.

이용자로서 헬멧을 반드시 착용해야 한다는 사실은 알고 있지만 막상 착용하기에는 이용 편의성이 너무 떨어지고 그 헬멧이 공유형이기 때문에 위생 관점에서도 좀 거부감이 드는 것이 현실입니다. 그래서 실제로도 많은 이용자들이 헬멧을 착용하지 않고 있고요. 그래서 저는 자전거 또한 헬멧을 착용하지 않아도 되는 그런 권고 수준에 머물러 있다면 킥보드 또한 이렇게 권고 수준으로 법이 되어도 된다고 생각합니다.

○배준영 위원 예, 감사합니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

이어서 민홍철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○민홍철 위원 네 분의 진술인 여러분들 감사합니다.

여러 가지 PM 활성화를 위해서 많은 의견을 주셨는데, 말씀하셨듯이 안전의 문제하고 자격의 문제가 주 논점인데요. 안전의 문제는 언제든지 문제가 된다고 생각을 합니다. 인도로 통행해도 안전의 문제가 있고요 또 차도로 통행해도 문제가 있고요. 자전거처럼 저는 사실…… 현재 도로교통법에 규정돼 있듯이 25km 이하로 하도록 돼 있지 않습니까? 그래서 이거를 규제하려니 어떤 방법도 없는 것 같고요. 그래서 여러 가지가 논점이 아마 많아질 건데, 헬멧 문제도 마찬가지로 아닙니까?

그래서 저는 궁금한 게 아까 협회 차원에서 볼 때 공유형 같은 경우는 자격이 어느 정도 필요하다고 말씀하신 것 같은데, 그러면 14세 이상으로 하든 16세 이상으로 하든 우리가 현재 공공 신분증은 주민등록증이고 운전면허증이거든요, 그다음에 여권이 있고. 16세 이상인지 아닌지를 확인할 수 있는 근거가 있어야 되잖아요. 어떻게 확인할 수 있을까요? 학생증? 그러면 학교 아닌 사람은 또 확인할 수 없는 거고요. 어떻게 확인합니까?

그다음에 공유형은 임대사업자들이 하기 때문에 여러 가지 책임이 있고 주차장 문제라든지 공공 투자를 해야 되겠지요. 그런데 또 그렇게 하다 보면 개인 소유자들에 대한 자격의 문제도 있습니다. 공유형을 이용하는 사람은 자격이 필요하고 개인형 별도로 소지한 사람은 14세 이하도 소유자일 수도 있는 거거든요, 현재 금지되어 있지 않기 때문에. 그런 경우에는 어떻게 규제를 할 것인가, 많은 복잡한 문제가 발생된다 저는 그렇게 생각을 합니다.

물론 오늘 이 자리에서는 주로 사업자 위주의 제도화를 어떻게 할 것이냐 이 문제가 있는데 신분을 어떻게, 나이를 구분할 수 있는 제도적 장치가 지금 없어요. 뭘 가지고 확인합니까? 그랬을 때 나이를 속이고 대여했을 때 그러면 책임은 누가 될 것인가, 여러 가지 꼬리를 물고 오는 이런 문제가 있습니다. 그래서 이거를 저는 기준이 14세 이상, 그러니까 14세가 우리의 중요한 나이 기준입니다. 형사처벌의 기준이 만 14세 이상이거든요, 소년법을 적용할 수 있는. 그래서 아까 말씀하실 때 이용자가 사고가 나면 무조건 부모가 책임진다, 저는 그런 답변에 대해서는 동의할 수 없습니다. 임대사업자도 책임이 있지요. 그렇지 않습니까? 나이를 확인을 안 했든지 또 헬멧을 권고했지만 안전장치를 안 해 줬든지 그런 경우에는 당연히 사업자들도 책임을 져야 되겠지요. 어떻게 학부모만 책임을 집니까?

그래서 여러 가지 확인해야 될 사업자로서의 의무가 굉장히 많이 있다 저는 생각을 합니다. 주차장도 행정부나 공공기관만이 투자할 수 없는 거잖아요. 사업자들도 투자를 해 줘야지요. 일반 시민들에게 불편함이 없도록 해 줘야 되지 않겠습니까? 공공장소, 공원이 라든지 이런 데 방치된 경우가 많거든요. 그런 여러 가지 문제가 있는데, 오늘은 논점이 자격을 어떻게 할 것이냐하고 그 나이를 어떻게 할 것이냐 이 문제에 대해서 여러 가지 의견을 주셨는데 앞으로 논의해야 될 게 많겠다 저는 그렇게 봅니다. 그리고 도로교통법하고 별도의 법을 제정한다면 이 법하과의 정합성의 문제가 또 있을 것 같고요.

그래서 서로 협력해서 이것을 어떻게 활성화시킬 수 있도록, 편리하게 할 수 있도록 할 거냐. 그래서 앞으로 상당히 규정이 많이 필요하다 저는 그렇게 생각을 합니다. 제가 여기에 별도의 반론을 제기하거나…… 의견을 제시하는 겁니다. 여기에 대해서 특별히 하실 말씀이 있으십니까?

○**진술인 정구성** 아까 중학생의 경우에 감독자 책임을 진다라고 말씀을 드렸던 게 왜 그렇게 되는 것이냐면 원동기장치자전거 면허가 일단 있어야 된다는 게 현행법이다 보니까 원동기장치자전거가 있는 사람이 공유서비스를 이용한 경우에는 보험 처리가 됩니다. 그런데 그게 없는 경우에는 보험 처리가 안 되다 보니 그냥 법적으로 그렇게 진행이 된다는……

○**민홍철 위원** 그러면 결국은 운전면허 자격증을 발급을 해야 된다는 거 아닙니까, PM도?

○**진술인 정구성** 그러니까 일단 어떤 자격이든 어떤 면허든 간에 만 14세 이상이든 만 16세 이상이든 공유사업, 그러니까 공유서비스를 사용할 수 있는 자격이 일률적으로 제정이 된다고 하면 보험 또한 마찬가지로 그 기준이 되기 때문에 만약에 만 14세 이상이 탈 수 있는 것으로 된다고 하면 만 14세 이상이 보험 처리가 될 것이라서 그렇게 처리가 되는 것이 바람직하지 않을까 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○**민홍철 위원** 아니, 방금 말씀하신 취지가 그거 아닙니까? 자격증이 있으면 사업자도 책임지고 면허증이나 이게 없으면 전적으로 보호자가 책임을 져야 된다 그런 취지입니까?

○**진술인 정구성** 아닙니다.

○**민홍철 위원** 아니지요?

○**진술인 정구성** 예. 그러니까 면허가 만약에 필요가 없다라고 법이 제정이 된다고 하면, 교육만으로 된다고 하면 실제로 이용자들이 면허가 필요가 없기 때문에 그 이용자들이 누구나 업체에 있는 보험이 전부 다 적용되게 돼서, 그렇게 되는 경우에는 보험 처리가 가능하게 돼서 앞으로 제정법이 어떻게 제정되든 간에 그 제정되는 것에 맞춰 가지고 보험 처리가 진행될 것이라고 생각이 됩니다.

○**민홍철 위원** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 예상보다도 많은 위원님들께서 질의해 주셔서 현재 약 1시간 정도 저희가 질의 답변이 진행됐습니다. 혹시 더 질의하실 위원님들 계실까요?

이제 좀 됐지요?

(「예」 하는 위원 있음)

충분히 토론이 된 것 같습니다.

오랜 시간 답변에 응해 주신 진술인 여러분 감사드립니다.

오늘 공청회에 참석하신 진술인 여러분과 또 관계자 여러분 너무너무 감사드리고요.

그러면 이상으로 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안 공청회를 마치도록 하겠습니다.

수고하신 네 분의 진술인께서는 자리를 이동하셔도 좋겠습니다.

감사합니다. 저희가 좋은 법 잘 만들도록 하겠습니다. 이석하셔도 되겠습니다.

잠시 장내 정리를 위해서 5분간 정회를 하고 3시 30분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(15시23분 회의중지)

(15시31분 계속개의)

○소위원장 복기왕 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

법안 심사에 들어가겠습니다.

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

배석하신 분이 답변을 하는 경우에는 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변해 주시고 소속·직위·성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

-
2. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026)
 3. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010)
 4. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222)
 5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2210310)
 6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392)
 7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495)
 8. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771)
 9. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974)
 10. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083)
 11. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225)
 12. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255)
 13. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414)

(15시32분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제2항부터 제13항까지 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안을 비롯해 이상 12건의 법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원께서는 보고를 해 주시는데 반복적으로 하지 마시고 지난 소위 때 쟁점

이 됐던 부분 몇 가지만 추려서 압축적으로 설명을 해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 예, 알겠습니다.

전문위원 보고드리겠습니다.

배포해 드린 교통법안심사소위원회 심사자료입니다.

1쪽입니다.

지난 소위에서 위원님들 간에 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화 등 12건의 제정 법률안에 대해서 논의를 하였고 법률의 제명 그다음에 대여사업 등록제, 최고속도를 하향하는 문제, 운전자격 확인 방식 등에 대해서 국토교통부에서 마련한 대안들을 중심으로 논의를 진행하셨습니다.

논의 결과 법률 제명과 이동수단의 명칭에 ‘전동’이라는 용어를 추가해서 보다 의미를 명확히 하는 것에 대해서 위원님들 간에 의견이 수렴된 바 있고요.

두 번째, 대여사업에 등록제를 도입하고 대여사업용 개인형 이동수단의 최고속도를 시속 20km로 하향하는 부분에 대해서도 위원님들 간에 공감대 있었습니 다. 이번 소위에서 계속 논의할 사항인 운전자격 확인 방식과 연령 기준에 대해서 공청회를 거쳐서 계속해서 추가 논의하시는 것으로 소위에서 심사를 진행하신 바 있습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 설명해 주신 대로 우리가 이것 때문에, 이것을 정리하기 위한 과정을 좀 더 세밀하게 밟자 그래서 조금 전에 공청회까지 진행을 했습니다.

이 부분에 대한 정부 측 의견 말씀 주시지요.

○국토교통부제2차관 강희업 지난 소위에서도 그렇고요 오늘도 많은 의견을 들었는데 상당한 공감대는 있다고 저희는 판단하고 있고요. 자격이나 면허나 이런 부분들 그다음에 속도를 어떻게 할 것인지 그런 몇 가지만 정하면 될 것 같다는 생각을 하고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시겠습니까?

정점식 위원님.

○정점식 위원 전문위원께 잠깐, 국토부에서 마련한 대안1·2, 지금은 거의 대안2 쪽으로 이렇게 정리가 되는 것 같은데 이게 소위 소정의 절차를 거치지 아니한, 예를 들어 가지고 자격 취득 절차를 거치지 아니하고 이것을 이용한 사람에 대해서는 어떤 벌칙이 있습니까?

왜 그러냐 하면 지금 현재 원동기장치자전거 운전면허 가지고 하다가 갑자기 이것을 20km 밑으로 이렇게 낮춘다고 하면서 이제 자격증명제도를 도입하자라고 했는데 언뜻 보기에는 그 부분에 대한 제재가, 예를 들자면 도로교통법상으로는 지금 현재 원동기장치자전거 운전면허 없이 운전하면 무면허 운전이 되는데 여기서는……

○전문위원 임종수 지금 여기 국토부가 마련한 대안1에, 별도 자료로 드린 것의 40쪽을 보시면 대안1에서 예정하고 있는 전용 면허 신설과 신설된 전용 면허 없이 이동수단을 운전했을 경우에는 10만 원 이하의 벌금이나 구류·과료에 처한다라고 제재조치를 추가해 놓은 상황입니다.

○정점식 위원 그것은 대안1이고 대안2는?

○전문위원 임종수 대안2는 지금 현재 대안1과 같은 전용 자격이나 면허를 신설하지 않는 내용입니다.

○정점식 위원 아예 없어요?

○전문위원 임종수 아예 없이 나이만 16세 이상인지를 확인하도록 의무화하는 내용이 대안2라서 대안2에는 별도로 운전자격에 관한 제재조치는 없습니다.

○정점식 위원 지금 이 부분에 관해서 국토부에서는 행안부, 경찰청하고 협의를 조금 했습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 저희가 협의를 해 왔고요. 그런 차이가 좀 있습니다. 대안1로 했을 때 PM 자격에 대해서는 경찰청과 어느 정도 같이 협의가 됐고, 번호판을 한다는 전제하에 경찰청에서는 도로교통법에서 빼 주는 그런 쪽으로 협의가 된 상황이고요. 대안2 부분에 대해서는 조금 더 협의가 필요한 그런 상황입니다.

그래서 저희가 판단하기에 첫 번째는 속도 부분에 대해서 25로 돼 있는 것을 20으로 낮추면서 또 하나는 현재까지는 저희가 안전교육 강화 수준이었는데 안전교육을 의무화 시키면서 그것을 확인하도록 하는 부분을 좀 더 강화시킨다 하면 실질적으로 대안1과 같은 효과는 있을 것으로 보이거든요. 그래서 그것을 가지고 다시 한번 경찰청하고 협의를 하겠다는 말씀 드립니다.

○정점식 위원 그것을 빼 버리면, 지금 현재 도로교통법 같은 경우에는 자전거의 경우에도 음주 상태로 운전을 하면 처벌을 하도록 돼 있습니다. 그런데 도로교통법에서 이게 완전히 빠지면 그런 것은 어떻게 할 것이냐 하는 문제도 생기지요. 그렇기 때문에 사전에 그런 정비 작업, 어느 정도 논의가 좀 필요하다라는 생각이 들어서 질의를 드립니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예. 그래서 어느 정도는 협의가 되어 가고 있다는 말씀 드립니다.

○소위원장 복기왕 손명수 위원님.

○손명수 위원 지난번에 많은 논의를 했고 오늘 공청회까지 했는데, 이 법이 제정법이잖아요. 그러니까 이 법을 만들었을 때와 만들지 않았을 때의 차이점, 그러니까 지금 현재 도로교통법에만 원동기 면허를 소지하도록 하고 규제가 있는데 아까 공청회 때도 들어 봤지만 현실적으로는 지금 전혀 그것을…… 그냥 법만 있는 거예요, 전혀 단속도 안 하고 할 수도 없고.

그래서 사실상 의미가 없는 상태에서 하나는 주차가 너무 무질서하다, 이것을 좀 정비하자, 그래서 지금 국토부에서 만든 자료에 주차시설 확충 부분이 이번 제정법에 들어가는 거고 두 번째가 안전 강화를 위해서 25km를 20km로 낮추자 이게 들어가는 거고, 세 번째가 운전면허인데 오늘 공청회를 통해서 저는 이게 충분히 어느 정도 공감대가 된 것 같거든요.

아까 강 차관 말씀하신 것처럼 대안2로 가되 ‘안전교육 강화’를 ‘안전교육 의무화’로 이렇게 바꾸면 사실상 이 모든 게 대안1의 효과가 있지 않느냐, 왜냐하면 대안1은 경찰청에서 번호판 도입을 전제로 동의를 하고 있는데 이게 번호판 도입할 수가 없거든요, 현실적으로 그 번호판을 단속할 방법도 없고. 그러니까 대신 식별번호, 각 PM마다 고유식별번호가 있어서 그 식별번호에 따라서 본인 확인을 의무화하니까 몇 월 며칠 몇 시부터 몇 시까지는 누가 어떤 식별번호의 PM을 탔다는 게 확인이 되니까 그 확인을 의무화하

고 그것을 대역할 때 교육도 반드시 받도록 의무화하고 이 정도로 하면 어떨까 싶습니다. 제가 보기에는 이 정도로 하면 이 법이 없는 것보다는 훨씬 많은 점에서 진전이 되기 때문에 이 정도로 일단 하면서 차후 더 필요하면 보완을 해 나가는 게 현실적인 방안이 아닐까 그런 소견입니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정리를 잘 해 주셔서, 아까 공청회 한 내용대로 면허 제도가 아니라 안전교육 의무화를 하고 나이는 16세로 하고 그리고 추가적으로 나왔던 것이 3장에 있는 안전모 부분을 권고사항으로 바꾸고 헬멧……

○국토교통부제2차관 강희업 그런데 그런 부분은 좀 있습니다, 위원님. 이게 사실상 도로교통법에 헬멧을 하도록 돼 있는 부분이거든요. 그래서 그 부분에 대해서는 여기에서 다루기가, 경찰청하고 좀 협의가 추가적으로 필요하다는 말씀을 드립니다.

○송기현 위원 다른 것 말고, 운전자격이라는 게 도로교통법에 있는 면허하고 똑같은 개념인데 이것을 도로교통법이 아니라 이 법에 넣는 게 이상하지 않아요, 교통수단인데 이것도 마찬가지로? 그러면 차라리 도로교통법에 이 내용을 넣어 가지고 명확하게 하는 게 맞는 거지, 법체계상에. 운전자격이라는 게 다른 법에도 있어요, 운전자격을 이렇게 하는 게? 트럭운전자격 그렇게 해요? 이상하지 않아요? 버스운전자격 이렇게 합니까?

○소위원장 복기왕 운전자격과 관련해서 이 법에서 다루는 것이 맞느냐라는 근본적인 질문을 하신 겁니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 저희는 별도의 운전자격을 하는 것보다 이 부분에 운전 부분을 강화를 시키면서 경찰청과 협의해서 도로교통법 부분에서 이 부분을 삭제하는 것으로……

○송기현 위원 그러니까 이걸 여기서 빼고 필요하다, 변화돼야 된다 그러면 일관성 있게 도로교통법에 해당되는 부분에 대해서 면허가 필요하도록 만드는 게 법체계상 맞는 얘기다 이런 얘기입니다. 안 그러면 헷갈려요. 그리고 명칭 자체도 이동수단이라는 게 지금 개인형 전동 이동장치하고 개인형 전동 이동수단하고 이게 사실 뭘 차이가 있는지 모르겠어요, 똑같은데. 이걸 왜 이름을 다르게 해 가지고 전체적인 법에서 두 가지 이름이 있게 만드느냐 그런 생각 안 듭니까?

○국토교통부제2차관 강희업 전동 부분에 대해서는 원래 개인형 이동수단법, PM 자체가 전동을 포괄하는 그런 내용이라고 볼 수 있습니다.

○송기현 위원 아니, 그러니까 도로교통법에 개인형 이동장치 돼 있잖아요. 개인형 이동수단은…… 이걸 이동수단으로 하잖아요. 그렇지요? 그런데 보면 거기는 국토부에서 정하는 기타가 포함되니까 이동수단으로 한다 이렇게 얘기하잖아요. 그것도 안 맞는 것 아니냐 이거지요. 필요하면 그것도 도로교통법에 넣어서 이동수단, 이동장치에 포함시키도록 하고 해당되는 PM법에는 별도로 그것을 차용해 가지고 쓰도록 하는 게 맞잖아요. 안 그렇습니까?

○손명수 위원 송 위원님이 진짜 아주 예리하고 좋은 지적을 해 주셨는데 강 차관님을 대신해서 제가 좀 답변을 드리겠습니다.

지금 이게 뭐냐 하면 운전자격 이렇게 가면 도로교통법에서 하는 게 맞아요. 그래서 제가 아까도 계속 말씀을 드린 거예요. 면허는, 라이선스는 도로교통법에서 하는 게 맞아

요. 지금도 다 그렇게 돼 있고. 그런데 PM법은, 여기서 지금 PM법의 제정 목적이 PM 대여사업자 관리법이잖아요. 여기서는 면허를 규정하는 게 아예 이 법에서 안 맞는 거예요. 그래서 지금 대안2로 가는 것도 이게 면허가 아니고 본인 확인 그다음에 교육 의무화, 그러니까 이게 면허하고 완전히 다른 개념이에요. 면허를 규정하려면 도로교통법에서 하는 게 맞고, 그런데 이건 우리가 면허를 요구하면…… 이 법에서 할 수도 없고 도로교통법에서 해야 되는데 도로교통법에 있는 면허는 현실에 전혀 맞지 않고 전혀 지금 작동이 안 되는 면허 규정을 지금 규정을 해 놓은 것이고.

그래서 이 법이 제정이 돼서 정착이 되면 도로교통법을 바꿔야지요. 지금 현재 개인형 이동장치에 과도하게 요구되고 있는 도로교통법의 면허 요건을 바꿔야 되는 겁니다. 그래서 이것하고는 별개의 문제고, 그렇게 정리하는 게 맞습니다.

○정점식 위원 잠깐만, 지금 대안1하고 대안2가, 국토부가 배포한 이 자료와 위원님들이 말씀하시는 자료가 다른 게, 지금 국토부가 마련한 대안2에는 도로교통법상의 운전면허를 요구하고 있습니다.

○손명수 위원 아닙니다.

○정점식 위원 15페이지 한번 보세요. 15페이지 보시라고요.

○소위원장 복기왕 이건 잘못됐어요. 이것도 바꿔야 됩니다.

○정점식 위원 각 자료가 상이한 겁니까, 아니면……

○전문위원 임종수 다 동일합니다.

○정점식 위원 동일한데 왜……

○손명수 위원 12조 이건 바꿔야지요. 보니까 12조 이건 바꿔야 되고……

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 위원님, 제가 다시 한번 정리를……

○민홍철 위원 제가 중요한 지적……

○소위원장 복기왕 잠깐만요. 중요한 지적을 하신다 그러니까 이것까지 듣고 나서……

○민홍철 위원 송기현 위원님 말씀이 전적으로 옳으신 게 뭐냐 하면 지금 현재 도로교통법에 ‘차마’가 규정이 돼 있어요. 이게 지금 PM이라고 개인형 전동 이동수단이잖아요. 그러면 이게 도로교통법에 규정된 차마에 해당되느냐 안 되느냐, 새로운 어떤 이동수단을 창설하는 거냐 이게 문제고요. 도로교통법 제2조(정의)의 19의2인가 거기 보면 거기에 속도 제한도 돼 있어요. 25km/h 이상 되면 전력이 꺼져 버린다는 말이지요. 그 규정이 돼 있고 기타 이 수단에 해당되는 것은 행정안전부장관령으로 정하도록 돼 있어요.

그런데 여기서 개인형 이동수단 기타에 보면 그 밖에 국토교통부령이 정하는 수단으로 돼 있다는 말이에요. 그러면 행정안전부장관이 정하는 이동수단과 국토교통부령으로 정하는 이동수단의 차이가 뭐냐, 도로교통법에서 규정하는 차마에 해당되느냐 안 되느냐 이런 어떤 혼동이 올 수 있다는 말이에요. 아마 법사위 가면 잡힐 것 같아요. 그러면 법체계가 안 맞아 버리는 문제가 된다.

그래서 최소한 도로교통법상에 있는 개인형 이동장치인가 그것으로 해 줘야 되지 않느냐 저는 그렇게 봅니다. 용어는. 물론 국토부에서는 전동이라는 말을 반드시 넣어 줘야 된다고 주장하고 계시는데……

○소위원장 복기왕 아니, 위원님들의 의견이었어요.

○민홍철 위원 그렇습니까? 그런데 도로교통법과 정합성을 맞추려면 도로교통법에서

규정하고 있는 차마에 포함은 돼 줘야 되지 않겠습니까? 저런 의견입니다.

○**송기현 위원** 제가 다시 한번 말씀드리면 이 법의 목적을 분명히 해야 됩니다. 왜 이 법을 만드느냐를 분명히 하셔야 되고, 손명수 위원님이 말씀하신 내용이 맞는데 PM 사업을 관리하는 차원에서 이 법을 만든다면 그 부분에 한해서 법을 만들어서 정해야 되고 그 밖에 다른 부분, 이것이 이동장치이기 때문에, 이동수단이기 때문에 교통의 안전이나 사람의 안전이나 주차나 등등의 문제에 있어서 관리가 필요한 이런 부분에 대해서는 일반법인 도로교통법이 있는 거예요. 도로교통법에 따라서 하게 되고 거기에 따라서 특별히 전동킥보드 같은 데에 규정이 더 필요하다면 거기에 더 추가를 해서 그 부분이 규제가 될 수 있도록, 규정이 될 수 있도록 그렇게 만들어야 되는 것이지 이렇게 해 놓으면 이 법을 왜 만드는지조차 잘 모르겠고, 그렇지요? 다른 법하고도 맞지 않는다 이거지요.

지금 손명수 위원님 말씀처럼 PM이 굉장히 많이 활용될 것이기 때문에 그것을 좀 안전하게 관리하는 차원에서 한다고 하면 그 부분에 맞춰서 정리할 필요가 있다는 얘기를 제가 드리는 거지요. 그렇지 않습니까? 거기에 필요 없는 부분, 도로교통법이나 이런 데서 할 수 있는 것은 거기다 떼고 거기서 하고 나머지 이 법을 만들고자 하는 목적에 맞는 부분을 규정을 하는 것이 맞다라는 얘가지요.

저는 왜 활성화를 해야 되는지도 잘 이해가 안 가는데 어쨌든 그런 것을 정책적으로 하겠다고 하면 거기에 맞춰서 이 법을 만들어야 되지 않겠는가 하는 게 제 생각이거든요.

차관님, 정리가 좀 더 필요하지 않겠어요, 규정이?

○**국토교통부제2차관 강희업** 우선 송기현 위원님 말씀에 동의와 공감을 하고요. 이건 도로교통법의 기본적인 규제를 받는다고 저희는 생각을 합니다. 그 범주에 있다고 생각을 하고요. 저희가 별도의 면허를 창설하는 게 아니고 여기에서는 대안1 같은 경우는 하나의 자격, 면허와 자격은 다르지 않습니까? 그래서 대안1에서는 자격요건을 정하는 것이고 그 부분에 대해서 경찰청에는 그 부분만 빼 주는 것으로 논의가 되어 왔다는 말씀드리고요. 대안2로 가더라도……

○**송기현 위원** 차관님, 면허의 뜻이 뭐예요, 면허의 뜻이?

○**국토교통부제2차관 강희업** 면허는 그 책임과 권한을 준……

○**송기현 위원** 법적으로 면허라는 것은 일반적으로 할 수 없는데 특별히 그것을 할 수 있는 자격을 국가가 정해서 하는 거예요. 그러면 자격은 뭐예요? 일반적으로는 안 되는데 그것을 할 수 있는 어떤 권한을 그 사람한테 주는 거잖아요. 똑같은 개념이라는 말이에요, 그게 두 개가 다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그래도 저희는 면허와 자격은 좀 엄밀히 구분……

○**정점식 위원** 아니, 그런데 말씀이 맞는 게 기본적으로 도로교통법은 25km/h를 초과해서는 안 된다고 규정을 해서 25km/h 이하의 전부 다 개인형 이동장치로 하고 원동기장치자전거 면허를 받아야 된다고 이야기하잖아요. 그런데 여기는 20km/h 이하이기 때문에 도로교통법과 관계없이 소위 자격 증명만으로 된다……

○**국토교통부제2차관 강희업** 그건 아니고요. 그건 도로교통법을 개정을 해야 되는 그런 문제가 있습니다.

○**송기현 위원** 제가 다시 한번 추가로 더 할게요.

자격은 그런 거예요. 일반적으로 어떤 시험에 합격하면, 다른 것을 예를 들면 시험에 합격을 하면 그것을 할 수 있는 자격이 생기는 게 보통이에요. 그런데 실제로 어떤 일을 하려면 면허를 다시 부여받아야 되는 거예요. 자격이 좀 더 포괄적인 개념이에요. 16세만 넘으면 면허를 취득하든 안 취득하든 운전을 할 수 있다 이런 개념을 만드시는 건가요, 이 법을?

○국토교통부제2차관 강희업 아닙니다. 그러니까 대안1의 경우에는 시험을 거치는 것이고……

○송기현 위원 아니, 제가 드리는 말씀은 자격이라고 썼으면 16세만 되면 무조건 이걸 할 수 있다고 지금 생각하시는 거냐고요. 그렇지 않지요? 16세가 되더라도……

○국토교통부제2차관 강희업 16세 이후에 교육을 받고 그다음에 시험까지 치는 것으로……

○송기현 위원 그건 면허예요, 면허.

○국토교통부제2차관 강희업 아니, 그런데……

○송기현 위원 자격하고 면허는 그런 차이가 있는데 정확히 구분하시라고요. 의사가 시험에 합격하면 의사 자격이 있는 거예요. 진료를 하려면 의료기관 개설을 해야지 진료를 할 수 있어요. 변호사는 변호사시험부터 자격이 있는데 변호사가 개업해서 변호를 하려면 변호사법에 따라서 또 등록을 해야 되는 거예요. 그때 면허가 나오는 거예요, 그게. 변호사 면허번호가 그때 나오는 거라니까.

그러니까 똑같은 거잖아요. 내가 명백히 구분해서 하라는 거예요. 그러면 16세에 말씀하시는 것처럼 시험도 봐야 되고 교육도 받고 그러려면 그건 면허에서 규정하면 된다 이런 애기지. 그렇지 않고 16세만 넘으면 대여할 수 있고 그런 취지로 한다고 하면 그냥 자격으로 써도 된다는 얘기에요, 대여사업을 좀 더 활성화하기 위해서. 16세 미만한테는 안 빌려주도록 해야 되겠다 그렇게 되면 16세를 자격으로 해 가지고 거기에 따라 16세만 넘으면 그냥 빌려줘도 된다 이렇게 할 수 있는 거라는 말이에요. 차관님 말씀처럼 하면 면허하고 전혀 구분이 안 된다는 애기지요, 내 얘기는.

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 위원님, 제가 이거를 가지고 면허와 자격을 구분하면서 이렇게 별도로 하자 이런 의미는 아니고요. 저희는 일관된 입장이 대안2로 하면서 교육을 강화하고 16세 이상을 확인하면서 그 부분에 대해서는 경찰청하고…… 물론 큰 틀에서는 도로교통법의 제약을 받지만 이 부분에 대해서는 별도의 예외를 허용할 수 있도록 그렇게 협의를 하겠다는 말씀을 드립니다.

○송기현 위원 그러면 도로교통법에 넣어서 예외를 허락하는 게 맞지 않을까 이런 생각이다, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 강희업 그러니까요. 경찰청하고 협의를 하겠다는 겁니다.

○엄태영 위원 위원장이 결론 내세요.

○손명수 위원 제가 한말씀만 더……

다 좋은 말씀을 해 주셨고요. 지금 이 법을 제가 계속적으로 말씀드리는데, 아까 정점식 위원님께서도 도로교통법에서 25km/h로 하고 있는데 여기서 왜 20km/h로 하나, 그게 충돌 아니냐 이런 말씀도 주셨잖아요. 그런데 이 PM이 개인이 사서 쓰는 게 있고 지금 KC인증 요건이 25km/h 이하거든요. 무게는 30kg 이하 이렇게 돼 있는데 이게 일종의 상

품처럼 돼 있어요.

○정점식 위원 그것은 법에 그렇게 규정이 돼 있으니까 그렇지요.

○손명수 위원 예, 법에서 그렇게 상품처럼 돼 있어요. 그래서 도로교통법에 따라서 도로에 주행하는 이것을 25km/h 이하로 해 놓은 거예요. 그런데 여기 PM법에서는 그 25km/h 초과하면 이게 충돌인데 그게 아니고 내려서 ‘너 이것을 대여사업 하려면 너는 20km/h 이하만 가지고 해’, 하니까 이걸 충돌이 아닙니다. 충돌이 아니고 대여사업……

○정점식 위원 아니, 면허증과 관련된 부분에 관해서 그걸 지적한 겁니다.

○손명수 위원 대여사업자에 대해서는 ‘너는 더 강화된 요건의 PM만 대여해’ 이걸 한 것이기 때문에 충돌이 아니고.

두 번째, 지금 계속 자격과 관련해서 논란이 되고 있잖아요. 그래서 아까도 말씀드렸지만 자격, 면허 이것은 도로교통법에서 하는 게 맞아요. 이 법에서 하면 안 돼요. 그래서 우리는 대여사업자가 대여할 때 본인확인 의무 그다음에 교육 의무 이것을 이 법에서 규정하는 거예요. 그러니까 이게 충돌이 아니고.

하나만 더 말씀드리면, 그러니까 이제 속도 문제 해결됐지요. 운전자격·면허 해결됐지요. 마지막으로 지금 굉장히 좋은 지적을 해 주셨는데, 용어를 통일할 필요는 있을 것 같아요. 사실은 우리가 지난번 소위에서 논의를 하다가 위원님들이 얘기를 주셔서 가지고 전동도 추가하고 이렇게 했는데, 이게 이미 기존의 법하고 혼동 우려가 있기 때문에 기존에 이미 정의된 용어로 통일하는 게 맞을 것 같아요, ‘개인형 이동장치’ 이렇게. 제가 보기에 그렇게만 해결하면, 자주 수정하면 이 법의 제정 취지가 다 달성되기 때문에……

우리가 지금 이 법을 만들고자 한 게 벌써 몇 년이 됐는데 그 취지가 딱 그거거든요. 주차 관리가 안 된다, 자꾸 사고 난다, 이게 좀 우려된다, 그러니까 이것을 조금이라도 개선해 보자는 취지로 이 법을 만드는 것이기 때문에 완벽하지는 않더라도 뭔가 진전을 해 나가야지, 이걸 계속 이렇게 하면 영원히 못 하는 거예요.

○이연희 위원 위원장님, 정리하시지요.

○소위원장 복기왕 마무리하겠습니다.

저희가 사실 민주당 내에서는 이 문제를 가지고 한 시간 넘게 두 차례 동안 당정협의를 통해서 면허와 관련된 토론을 했었고 그때 제기됐던 문제들이 다 다시 나오고 있는 중이고, 그리고 우리 소위에서도 지난 회의 때 많은 토론을 하고 ‘그러면 공청회를 통해서 전문가들의 의견과 또 이용자들을 대표하는 학생·청년들의 의견도 좀 들어 보자’라는 자리가 조금 전에 마련이 됐던 것인데요. 다양한 의견이 있을 수는 있겠습니다만 이 법이 21대 때도 추진되다가 결국은 폐기가 되었고 그에 대한 아쉬움들이 계속해서 나왔었고, 어쨌든지 간에 이 법이 있었으면 좋겠다라는 의견들이 더 컸기 때문에 다시 또 재발의가 되어서 오늘 정도는 이제 결론을 좀 냈으면 하는 생각입니다.

여러 가지 말씀 주신 내용들 가운데서 3장으로 나온 도로교통법 면허가 나오는 문제라든지 안전의무 문제라든지 이런 부분들은 아까 공청회에서 의견 나왔던 것처럼 수정을 좀 하고 그리고 면허에 대해서는 16세 이상을 확인하는 방법과 안전교육을 의무적으로 이수할 수 있도록 하는 그런 내용으로 해서 별도의 면허는 신설하지 않도록 하고, 그리고 기존의 25km였던 것을 20km로 하향하는 이런 정도가 정리되면……

○손명수 위원 용어.

○소위원장 복기왕 그리고 맨 마지막으로 우리 법안과 관련해서, 법안명과 용어 관련해서 개인형 이동 ‘수단’을 ‘장치’로 바꾸고 그리고 활성화하라 이런 여러 의견들이 있었는데, ‘개인형 이동장치의 안전 및 관리에 관한 법률안’으로 정리를 하겠습니다.

더 정리해야 될 내용들이 있나요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

큰 산 넘어갑니다.

그러면 의사일정 제2항부터 제13항까지 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안을 비롯한 이상 12건의 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

○정점식 위원 지금 대안1로 가는 겁니까, 2로 가는 겁니까?

○소위원장 복기왕 2입니다, 2.

○손명수 위원 2로 가는데 교육 강화가 아니라 교육 의무화.

○정점식 위원 의무화를 하고 면허는……

○손명수 위원 본인 확인하고 면허는 없고. 여기서 면허는 터치를 안 하는 거예요.

○정점식 위원 아, 그렇지요. 도로교통법…… 그렇지요.

○배준영 위원 본인 확인하고 안전교육 의무화.

○소위원장 복기왕 위원장 사회 보는 데 집중을 해 주시기 바랍니다.

이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

오래 걸렸습니다.

14. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924)

(16시00분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제14항 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안을 상정합니다.

이 부분에 대해서도 지난번에 일회독과 의견을 나눴으니까 오늘 다시 두 번째 상정해서 토론하게 되는 핵심적인 내용만 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원 보고드리겠습니다.

배부해 드린 소위 심사자료 목차에 이은 바로 다음 쪽입니다.

지난 교통법안소위 논의 사항입니다.

지난 소위에서는 당초 작년 말에 이 법안에 대한 교통소위 첫 번째 논의 당시에 제기되었던 부처 간 이견들을 조정한 조정안을 바탕으로 소위 논의를 진행한 바 있습니다. 해당 소위 논의에서 전국의 항만과 관련된 물류의 경우 해양수산부와 국토교통부가 공동으로 권한을 가질 필요가 있을 것으로 보이고 항만이 없는 내륙지역은 국토교통부가 주도적으로 추진할 수 있을 것으로 보인다는 의견과 부처 반대의견으로 특례 등이 삭제되어 실효성을 확보하기 어려운 측면에 대한 우려도 제기된 바 있습니다. 또한 항만이 포함된 물류 관련 사항을 국토교통부와 해양수산부가 공동으로 관장하도록 한 것에 대해

정부조직 및 소관부처 권한 배분이 충돌할 소지는 없는지 행정안전부의 유권해석을 받아 볼 필요가 있다는 지적도 있었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고 동의를 하고요.

저희가 그때 김도읍 위원님이 말씀 주신 부분에 대해서 다시 한번 행안부 유권해석도 받아 봤는데 문제가 없는 것으로 의견이 왔습니다. 그래서 저희 정부안으로서는 당초 의견대로 입장이 동일하다는 말씀 드립니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

배준영 위원님.

○배준영 위원 배준영 위원입니다.

존경하는 민홍철 의원님의 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안은 참 잘 만들어진 법안이고 물류산업의 진흥에 지대한 공헌을 할 수 있는 정말 중요한 전환점이 되는 주요 법안이라고 생각을 해서 저는 이 법안에 대해서 전폭적으로 찬성하는 입장입니다.

그런데 10페이지인가요, 정부 조정안을 보니까 기본계획의 수립권자가 국토부하고 해수부로 나뉘지게 돼 있고요. 지역 지정 및 개발계획, 시행단계에서 시도지사의 권한이랄지 이런 게 다 삭제가 됐고 거버넌스 관련해서도 시도에 진흥청 설립 의무도 삭제가 됐고, 그리고 또 여러 가지 인허가 의제라든지 조세 및 부담금 감면이라든지 이런 게 대부분 다 삭제가 됐습니다. 세제 및 자금지원 이런 것도 삭제됐고 체육시설의 설치·이용에 관한 법률에 대한 특례도 삭제됐고 예비타당성 조사에 관한 특례도 삭제됐고.

그래서 사실 민홍철 의원님이 처음에 만드신 법안은 물류산업 진흥을 위해서 대단히 획기적이고 혁신적인 안이었음에도 불구하고 이게 부처 간에 조정한 이후에 죄송한 표현이지만 이 골자, 뼈대만 남아 버렸는데 그러면 과연 이 법을 왜 해야 되는가 이런 근원적인 문제가 생긴다는 점을 말씀드립니다.

그리고 또 하나는 부산 등 항만의 재개발 관련된 법안에 대해서는 이 법과 체계라든지 시스템이 거의 비슷한데도 불구하고 방금 조정 과정에서 삭제됐던 세제 및 자금지원이라든지 조세 및 부담금 감면이라든지 인허가 의제라든지 이런 것을 다 허가하고 있거든요. 그래서 이게 과연 민홍철 의원님이 당초에 내신 그 취지에 맞는지, 그래서 우리가 이것을 기쁜 마음으로 통과를 해야 되는 건지 하는 첫 번째 의문이 한 가지가 들고요.

그리고 말씀드리기 좀 송구하지만 제가 말씀을 드리겠습니다. 죄송합니다.

저도 이런 국제물류진흥지역법과 같은 공항경제권법에 대해서 법안을 냈습니다. 그래서 제가 이 두 법안을 비교해 봤거든요. 그런데 국토부장관이 기본계획을 수립한다는 거라든지 시도지사가 사업계획을 수립한다는 거라든지 지정 절차를 장관이 지정하고 위원회 심의를 한다는 거라든지 시행자 지정이 가능하다는 거라든지 인허가 의제, 토지 수용·사용, 조세부담금 감면, 기반시설지원위원회 설치가 모두 똑같습니다, 민홍철 의원님 국제물류진흥지역법 법안하고.

그런데 죄송스러운 얘기지만 지금 검토하는 법안은 필요성을 전제로 검토를 해서 자유무역지대 제도의 한계를 인정하고 여러 가지 문제를 인정해서 수용하는 쪽으로 하시는데

제가 낸 공항경제권 법안에 대해서는 기존 계획·제도로도 추진 가능하고 재정부담 우려, 타 특별법과 중복 가능성, 범위가 광범위하다는 지적을 해 오셨습니다.

그래서 제가 볼 때는 이 국제물류진흥지역 법안이 굉장히 훌륭한 법안이고, 그래서 이 법안을 통과시킨다 그러면 이것저것 가지를 다 쳐내고 골자만 하는 것보다는 부처 간에 충분한 협의를 통해서 이 법안의 원래 취지를 살리면서 했으면 좋겠고, 그리고 국토부가 똑같이…… 제가 공항경제권 법안을 또 말씀드릴 수밖에 없는데 똑같은 기준으로 판단을 해 주셔야 되지 않나 이런 생각을 하게 됩니다. 이 법안을 낸 시기도 사실 보름 차이밖에 안 나거든요.

그래서 그것에 대해서 일단 국토부에서 답변을 좀 먼저 해 주셨으면 감사하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 처음에 이 법과 관련된 문제 제기는 지난번에 김도읍 위원님께서도 똑같이 아쉬움을 표현했던 내용들이니까 차관께서 우선 이 법에 대해서만 정리를 해 주시고 그다음에 공항 관련된 법안에 대해서 답변 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 배준영 위원님이 말씀 주신 부분에 대해서 저도 어느 정도 아쉬운 부분이 있다 이렇게 말씀을 드릴 수가 있습니다.

다만 이게 여러 가지 재정 지원이라든지 별도의 거버넌스 만드는 부분 그다음에 다른 법에 의제하는 부분이라든지 이런 몇 가지 부분에 대해서 관계 부처의 굉장히 신중한 의견이 있어서 이게 계속 지속되어 있을 때는 이 법의 완성에 문제가 있겠다라는 판단이 있었어요. 그래서 이 법을 발의해 주신 민홍철 의원님과 논의를 해서 현재 이 뼈대를 만들었다는 말씀 드리고요.

그래도 이 법의 의미는 다른 법에 비해서 다른 사업 또 다른 시설과의 연계를 고려했다는 점에 있어서는 굉장히 의미가 있다는 그런 총괄적인 말씀을 드릴 수 있고요. 또 하나는 기본계획 수립이라든지 특구 지정, 규제 특례 이런 핵심적인 내용뿐만 아니라 국제물류거점 조성을 위한 제도적 기반도 마련했다는 데에서 저희는 큰 의미가 있다고 봅니다.

다만 앞으로 그런 부족한 부분은, 사업을 진행하는 과정에 부족한 부분들은 법을 개정하는 과정 중에 저희가 또 다른 기회가 있을 것으로 보고요. 그 부분에 대해서는 일단 이 법을 시행한 다음에 민홍철 위원님 또는 다른 위원님들과 계속 논의하겠다는 말씀 드리겠습니다.

두 번째에 말씀 주신 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법도 오늘 논의가 될 것 같은데요. 사실 배준영 위원님 말씀 주신 것처럼 이 부분에 대해서도 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 법률과 비슷한 트랙인 것 같습니다. 이게 무슨 말씀이냐면 타 부처에서도 이 부분에 대해서 회의적인 시각이 많이 있었다는 말씀 드리고요. 그래서 저희로서는 그간에 부처와 협의했던 내용들을 오늘 소위에서 말씀드릴 수밖에 없는 그런 구조이고 앞으로 그 부분에 대해서는 소위 토의 과정 중에 다시 한번 논의가 되었으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○**배준영 위원** 죄송합니다. 한 가지 법안을 논의해야 하는 자리에서 두 가지 법안을 논의하게 돼서 존경하는 위원님들께 먼저 대단히 죄송하다는 사과의 말씀을 제가 먼저 드리겠습니다. 죄송합니다.

그럼에도 불구하고 제가 국토부에 대해서 좀 이해할 수 없는 부분이 공항경제권 관련해서는 국토부에서 먼저 그 필요성이 인정된다고 해서 내부적으로 검토한 보고서도 있다 그리고 그걸 진행하겠다 그랬는데, 제가 국감 기간에도 얘기하고 그 전에도 얘기하고 지금까지 검토한 내용을 가져오라 그랬는데 안 가져왔어요. 보고도 안 합니다, 차관님.

그리고 2024년도 6월 10일에 제가 제정안을 했는데 그새 어떤 법안은 필요한 것은 엑셉트(accept)하고 나머지는 조정을 해 갖고 최종안으로 갖고 왔는데, 왜 그렇게 편파적으로 법안을 심사하고 의견을 내십니까? 차관님, 그래도 되는 겁니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희가 편파적으로 했다는……

○**배준영 위원** 아니요, 두 가지 보고 한번 비교해 보세요. 똑같은 기간이 있었는데 어떤 것은—죄송합니다—진전을 해 갖고 결과를 갖고 오셨잖아요. 그래서 합의가 된 부분은 합의가 된 부분대로, 합의가 되지 않은 부분은 합의가 되지 않은 부분대로 정리해 갖고 이제 결론을 보려고 하는데, 공항경제권 관련해서는 제가 그렇게 얘기를 했는데 전혀 진행이 안 되고 지금 와서도 검토해 보겠다, 검토해 보겠다. 이게 맞는 태도입니까? 맞는 행동입니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희가 위원님 말씀처럼 잘못된 부분도 있는 것 같고요. 그래서 그 부분은 제가 좀 더 챙겨 보겠다는 말씀 드리겠습니다.

○**배준영 위원** 제 생각에는 말이지요 존경하는 민홍철 의원님의 법안이 대단히 좋기 때문에 이 법안이 이 골자대로 통과된다면 같은 잣대와 같은 시각으로 똑같이 판단을 해줘야 된다는 게 제 의견입니다. 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그런 부분이라면 저희가 전향적으로 검토할 수 있을 것 같습니다.

○**배준영 위원** 분명히 말씀하셨어요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예.

○**소위원장 복기왕** 잠시 헛갈릴 수가 있었는데 우리가 다루고 있는 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안은 아쉬움은 있으나 다른 이견은 없는 것으로 의견을 주신 것이고, 그리고 배준영 의원님께서 발의하신 별도의 법안에 대해서 국토교통부의 조정이 지지부진한 부분에 대한 문제 제기를 하신 것이고 그 부분에 대해서는 속도감 있게 의견을 내셔서 소위원회에서 처리할 수 있으면 속도감 있게 처리할 수 있도록 부처에서는 적극적으로 조정안을 내 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 그리고 이 부분에 대해서 대표발의하신 민홍철 의원님, 추가적인 말씀 있으실까요?

○**민홍철 위원** 배준영 위원님 말씀…… 저도 보니까 내신 법안은, 공항경제권하고 국제물류진흥지역은 분명히 다른 점도 있고 또 공통점도 있다고 생각을 합니다. 신중검토 이런 게 보니까 똑같은 제기를 하고 있네요, 각 부처에서. 그렇지요? 이것을 해결해서, 공항은 공항대로 필요하다고 저는 봅니다. 왜냐하면 각 국제공항이 각 지역에 되고 있기 때문에……

○**소위원장 복기왕** 위원님, 죄송합니다만 그 부분은 속도감 있게 하는 걸로 정리했으니까 이 법안 중심으로 말씀을, 대표발의하셨으니까 제가 말씀……

○**민홍철 위원** 알겠습니다. 하여튼 나중에 말씀드리고, 저도 적극 찬성하고요.

○**배준영 위원** 감사합니다.

○**민홍철 위원** 그래서 이 부분은 사실 저도 아쉬움은 있어요. 왜냐하면 솔직히 윤석열 정부에서 그동안 네 군데 다 용역을 완벽하게 했지 않습니까? 해 놓은 상태에서 입법화 과정 속에서 거버넌스 문제라든지 필요한 여러 가지 절차 문제가 지금 각 부처 협의 과정에서 사실 누락이 되고 앞으로의 과제로 남아 있는데……

그래서 저도 양해는 했지요, 정부가 가는 길에 우리가 같이 가야 된다는 측면에서. 그러나 구체적으로 지구가 지정이 될 때 이걸 분명히 해결할 수 있는 문제지 않습니까? 그래서 일단은 기본계획부터 착수할 수 있도록 가는 게 옳다. 그래서 저도 동의했고 위원님들께서도 다 동의했기 때문에, 앞으로 또 과제가 남아 있지 않습니까? 그런 부분은 차차 구체화시킬 때 해결할 수 있다, 저는 그런 마음이 들기 때문에 국토부 의견에 저도 동의하고 오늘 위원님들께서도 동의해 주십사 이런 말씀을 드립니다.

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 다른 의견 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제14항 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으시지요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

15. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813)

16. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)

17. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)

(16시16분)

○**소위원장 복기왕** 이어서 의사일정 제15항부터 제17항까지 이상 3건의 항공보안법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 소위 심사자료 1쪽 보고드리겠습니다.

해당 법률안들은 두 번에 걸쳐 소위에서 심사된 바 있습니다.

첫 번째 소위에서는 주호영 의원님 안이나 문진석 의원님 두 번째 안과 같이 7년 이상으로 징역형에 하한을 설정하는 경우 단순 초과상 등의 경우에도 집행유예가 불가능해진다는 측면에서 과도한 측면이 있다는 의견과 항공안전법 등 다른 처벌규정 등하고 비교했을 때 형벌규정 체계가 균형이 맞지 않을 수 있다는 의견 등이 제시되었습니다.

그리고 바로 지난 소위에서는 처벌의 실효성 확보를 위해서 문진석 의원안 세 번째와 같이 벌금형을 병렬적으로 선택할 수 있도록 신설할 필요가 있으나 징역형만 있는 현행 규정에 벌금형이 선택적으로 가능하도록 개정될 경우 항공기 출입문 개방에 대해 처벌이 완화되는 방향으로 개정이 이루어졌다고 인식될 우려가 있으므로 사상이 발생한 경우에는 징역형만을, 사상이 발생하지 않은 단순 사건의 경우에는 벌금형도 선택할 수 있는

방안을 입법기술적 측면에서 검토해 볼 필요가 있다는 의견이 제시된 바 있습니다.

참고로 문진석 의원안 세 번째 법안에 포함된 또 다른 내용으로 기장 등이 기내에서 불법·방해 행위를 저지하기 위해 필요한 조치를 하거나 기장 등의 요청이 있어서 이에 협조한 승객이 그 저지행위로 인해 타인에게 피해를 발생시킨 경우 이에 대한 형사책임을 감경·면제할 수 있도록 하는 내용에 대해서는 위원님들 간에 논의가 있었고 해당 내용은 방금 보고드린 처벌 강화 규정들과 묶어서 함께 한 번에 결정하는 게 좋다는 의견이 있었습니다.

그리고 20쪽의 처벌 강화 내용과 관련해서 개정안의 범죄 유형과 유사한 행위들에 대해서 규정하고 있는 처벌 수준들을 요약해서 참고자료로 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

위원장님, 이 부분에 대해서는 동의하고요. 저번에 얘기되었던 것처럼 기내 불법행위 저지에 관한 면책규정 신설 부분에 대해서는 별 논란이 없었던, 위원님들께서 다른 의견이 없었던 걸로 제가 기억을 하고 있습니다. 그 부분에 대해서는 위원장님께서 물론 판단을 해 주시겠지만 정부 측에서는 빠른 통과가 필요하지 않나 이런 판단을 하게 되었습니다.

벌금형 신설 부분에 대해서는 위원님들께서 다른 의견이 있으셔서, 저희가 지금 연구용역을 하고 있는 부분이 있거든요. 그래서 그 결과를 보고 다시 한번 논의하자는 얘기가 있었다는 말씀 드립니다.

○소위원장 복기왕 벌금형을 포함하고 사고가 있을 경우에는 징역형만 하는 그 내용 말씀 하시는 거지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○정점식 위원 지난번에도 제가 지적을 한 번 하기는 했었는데 거기에 덧붙이자면, 지금 현재 개정안 중에서 벌금형을 부과할 때 1억 원 이하의 벌금형을, 법정 상한을 1억 원으로 해 놔는데 이 정도 금액을 법정형으로 규정한 죄는 거의 대부분 소위 주식과 관련된 거라든지 이득범죄들, 내 경제적인 이익을 위해서 범죄를 범했을 때 그 경제적인 이득을 벌금으로도 환수할 목적으로 하는 경우가 대부분입니다.

저도 정확하게 지금 기억이 안 나는데 최근에 개정된 사기죄의 경우에는 징역형 법정형을 올리면서도 그 최고를 3000인가 5000인가로 형법상으로 규정을 했습니다. 그래서 사실 고액의 벌금형은 징역형을 대체하는, 소위 가진 자들을 위한 그런 규정이다라는 비판도 받을 수 있기 때문에 행위유형별로 벌금형을 규정했을 때 그 법정형의 상한도 어느 정도로 할 것인지는 조금 더 신중한 검토가 필요하다. 해서, 조금 전에 차관님께서 말씀하신 것처럼 이 부분에 관해서는 연구용역이 진행되고 있다고 하니까 조금 시간적 여유를 두고 체계를 어떻게 할 것이냐를 검토할 필요가 있을 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 그렇게 해도 지장이 없겠습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 저희도 그때 이렇게 동의를 했습니다.

○소위원장 복기왕 그러면 이것을 굳이 안전에 안 올려도 됐는데 안전에 올렸네요.

○배준영 위원 면책 규정만 먼저 통과……

- 국토교통부제2차관 강희업 아까 말씀드렸던 것처럼 형사처벌 면책 부분이 있어서 그것은 이번에 통과를 해야 될 것 같습니다.
- 소위원장 복기왕 다음번에 그것은 다시 처리하자 이거지요?
- 정점식 위원 아니, 면책 규정만 먼저……
- 국토교통부제2차관 강희업 면책 규정만 먼저 통과를 시키고……
- 소위원장 복기왕 두 번, 세 번 하나까 저도 헛갈려서……
알겠습니다.
- 송기현 위원 잠깐만요.
용역하는 게 시간이 많이 걸려요?
- 국토교통부제2차관 강희업 아닙니다. 곧 나옵니다.
- 소위원장 복기왕 얼마나 걸립니까?
- 국토교통부제2차관 강희업 지금 초안은 나와 있는 상태인데요, 그래서 한 달 이내로 끝낼 수 있을 것 같습니다.
- 송기현 위원 그러니까 그 면책 규정도 실제 형법 원칙에 따르면 지금 가능한 건데, 당장에 이 법을 하지 않으면 긴급한 그런 게 아닌데 다음에 하면 되지요. 같이 처리하면 되지요.
- 소위원장 복기왕 제가 그래서 드리는 말씀이에요. 그래도 큰 문제가 없겠는지에 대해서 정부 측 의견을 묻는 겁니다.
- 국토교통부제2차관 강희업 큰 문제는 없을 것 같습니다.
- 소위원장 복기왕 그러면 우리가 이것은 용역 결과 나오는 대로 그것을 반영해서 다음번에 심사하는 것으로 심사 보류하도록 하겠습니다.

18. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)

19. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)

20. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)

(16시23분)

- 소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제18항부터 제20항까지 이상 3건의 궤도운송법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.
이 부분에 대해서도 지난번에 토론이 있었고 여기에 대한 송기현 위원님의 문제 제기가 있어서 오늘까지 계속 심사가 된 거거든요.
송기현 위원님, 말씀 주시지요.
- 송기현 위원 제가 지난번에 기존에 제한 없이 허가를 받은 사람들이 새로 허가를 받게 되는 경우에 대해서는 위헌 여부의 논란 소지가 있다는 말씀을 드렸던 거고요. 검토해 보셨지요?
- 국토교통부제2차관 강희업 예, 맞습니다. 검토했고요.
- 송기현 위원 그럼에도 불구하고 제도적인 차원에서 해야 되겠다 이런 판단을 할 수 있는 건가요?
- 국토교통부제2차관 강희업 예, 저희는 그런 판단을 하고 있고요. 법률 자문도 거쳤고……

○**송기현 위원** 제가 위험이라는 말씀을 드린 이유는 위험이라고 냈다 그래 가지고 항상 불변하는 건 아니에요. 왜냐하면 사정의 변경에 따라 새로 법을 내야 되는 것이고 또 위험이라고 판결 났던 것도 상황에 따라서 바뀔 수가 있는 거거든요. 그런 꾸준한 변화와 이것을 할 수 있는 건데 우리가 알고서 해야 된다는 얘기를 하는 거예요, 제가. 그렇지요?

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 의견은 정리가 됐는데……

○**정점식 위원** 잠깐만요. 제가 한번 질의를……

차관님, 이 법안이 나오게 된 경위가 어떤 겁니까? 어디서 이런 법안이 필요하더라는…… 그것도 소급적용해 가지고 이전에 기한의 제한 없이 허가를 받은 사람들에게 대해서도 재허가를 받도록 하는, 이 법안의 필요성은 뭔가요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그런 게 있었던 것 같습니다. 과거에도 이런 부분의 논란이 좀 있었거든요. 예를 들면 어느 국립공원이라든지 어떤 특정 공유재산 부분에 대해서 허가를 받았는데, 최근 들어와서는 한 10년, 20년, 30년 동안 한정해서 허가를 받는 경우가 있는데 그 부분에 대해서 너무 무한대로 가는 것 아니냐라는 문제, 거기에 플러스해서 그러다 보면 안전 부분에 대해서는 법적으로 제대로 통제를 받고 있는 건가 이런 몇 가지 논란이 과거부터 있어 왔습니다.

다만 그런 부분이 사유재산권 침해가 아니냐부터 송기현 위원님 말씀 주신 것처럼 소급입법 아니냐 하는 이런 부분들, 여러 가지 논란이 있어서 그간에 이 부분이 정리가 안 됐는데요. 그랬는데 이 부분에 대해서는 저희들이 여러 법률적인 측면에서도 어느 정도 정리는 됐다 이렇게 판단을 하고 있고요.

그래서 이 부분은 앞으로 우리 사회가 과거와 달리 그런 것이 무한대로 가는 부분이 과연 옳으냐라는 그런 문제의식이 있었기 때문에 안전과 연계해서 이런 법이 발의된 걸로 저희는 알고 있습니다.

○**정점식 위원** 그러니까 지금 이 법안을 제가 언뜻 보니까 과거에 기한 제한 없이 허가를 받은 경우에는 20년이 경과했으면 이 법안 시행 이후 2년 이내에 재허가를 받아라, 그리고 20년이 도래하지 않은 경우에는 20년이 되는 해에 그때 재허가를 받아라 이 취지네요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그렇습니다.

○**정점식 위원** 그래서 아까 송기현 위원님이 제기한 그 문제가 과연 해결됐느냐 하는 부분에 대해서 저도 참 의문입니다.

○**소위원장 복기왕** 임태영 위원님.

○**임태영 위원** 차관님, 남산케이블카 독점 문제와 관련해서 이 문제가 불거지지 않았나 생각합니다. 대통령실에서도 매년 수백억 매출을 보장하는 독점적 영업권에 대한 문제, 국유재산 사용료가 시세에 맞지 않게 부과되고 있다, 독점하다 보니까 서비스 품질이 저하되고 시민들 불만이 많다 이런 걸로 문제 제기가 됐던 것 같은데, 하여튼 남산케이블카를 기사를 보고 들여다봤더니 한국석도공업에서 62년도에 정부로부터 국내 최초 케이블카 사업 허가를 받았어요. 거의 65년이 됐습니다. 그런데 연간 사용료 내는 것에 비해서 매출이 어마어마한 차이가 있다 보니까 문제가 됐었고 또 서울시에서도 서울시 관광

의 일환으로 곤돌라 설치를 위해서 용도지역 변경을 했는데 그게 위법하다고 남산케이블카 운영업체하고 같이 소송이 붙었어요. 그래서 이제 곧 결과가 나올 것으로 보는데, 여하간 너무 오랫동안 독점하다 보니까 서비스 질 하락, 관리·점검 문제 또 사고 발생 현황 등 여러 가지 문제점이 파악되고 있는데 차관님, 보고받으셨지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그 내용 잘 알고 있습니다.

○임태영 위원 그러면 궤도사업에 대해서 지자체에서 지도·점검 실시하고 있는데 개정안 효과에 대해서 각 지자체들과 충분한 협의도 하고 있습니까, 전국에 또 여러 군데 있을 텐데?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 지자체하고도 협의를 해 왔다는 말씀 드립니다.

○임태영 위원 개정안 반대의견에 대해서 정부 측 입장은 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 대구시 동구청 한 군데에서 반대했다고 그러합니다. 제가 거기까지는 못 챙겨 봤는데 금방 얘기를……

○임태영 위원 저희 제천에도 케이블카가 운영되고 있습니다, 10년도 안 됐지만. 그런데 거기는 케이블카가 지나가는 모든 산림을 다 매입해 가지고 다 사유화시켰지요. 그런데 이렇게 사유지로 운영하는 경우에도 국가가 허가해 준 자격을 회수하고 다시 또 재허가한다 하면 사유재산의 침해 문제는 발생하지 않을까요?

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 궤도운송법에서는 이것을 재회수하거나 이런 내용이 아닙니다. 아까 말씀드렸던 것처럼 20년이 경과한 다음에 그 부분에 대해서 안전점검이라든지 이런 부분을 해서 재허가를 할 수 있도록 그런 통로를 마련해 줬다는 말씀 드리고요. 면허를 회수하고 이런 내용은 아닙니다.

○임태영 위원 아니, 재허가라는 것이 면허 회수하고 재허가지요. 아니면 재허가를 왜 합니까, 그냥 중간에 20년마다 점검을 한다고 하든지 했어야지.

여하간 국유지를 임대받아서 운행하는 경우 일정 기간 지나면 20년마다 임대료를 시세에 맞게, 현실에 맞게 더 올린다거나 또 공공 기여로 유도한다거나 여러 가지 방법이 있을 텐데 그것을 다시 재허가한다 하는 것은 여러 가지로 문제가 있을 것 같아요, 전국에 이런 삭도사업을 하는 데가 사유지도 많이 있다 보니까. 여기에 대해서 지자체와 또 사업 업체 간에 문제는 없는지 신중한 검토가 필요할 것 같은데 어떻게 생각하십니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 강희업 저희는 이 부분에 대해서 그간에 논란이 좀 있었다는…… 아까 말씀드렸던 것처럼 한 번 정도는 이 부분에 대해서 이제 정리를 하고 갈 시점이 아닌가 이렇게 보고 있습니다.

저희가 보기에선 지자체에서도 이런 부분에 대해서 어느 정도 통제를 하고 싶어도 별도의 법률이 없기 때문에 통제하기가 어려웠거든요. 그래서 이것이 위원님 말씀하신 것처럼 여기 법에서 저희가 별도로 회수를 한다든지 이렇게 됐으면 위헌 소지도 있고 그랬는데 저희가 보기에선 법률 자문 결과에서도 부진정소급입법이라고 해서 이게 그렇게 위헌 소지는 없다 이런 판단도 있고요. 지자체에서도 동구청에서만 반대를 했는데 그 이유도 이것 재허가하는 과정 중에 여러 가지 행정적인 낭비가 심하다 이런 사유로 했기 때문에 저희는 이 부분은 이번에는 통과시키는 게 맞지 않을까 판단을 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 여러 가지 걱정에 대해서 말씀 주셨는데요.

이연희 위원님 추가……

○**이연희 위원** 간단하게, 존경하는 엄태영 위원님 말씀하신 사항들은 늘 논란거리가 됐던 부분이고 제가 기억하기로는 21대 국회에서도 논의가 됐다가 그런 이유로 해서 임기만으로 폐기가 됐는데 다시 또 올라온 거거든요.

특히 남산케이블카 같은 경우는 말씀하신 대로 65년 이상 독점적으로 운영해 오면서 여러 가지 논란을 많이 야기한 건데, 제가 자료를 확인해 보니까 소유주는 한국 사람이긴 한데 미국 국적이더라고요. 그렇게 해서 계속 독점적 이익을 하는 것은 국민 정서에도 맞지 않고 공정성이나 형평성에도 맞지 않다 해서 법안 개정안이 올라왔는데 이번만큼은 결론을 내서 정리하는 게 맞다 그런 생각입니다. 그래서 야당 위원님들께서도 그런 점을 감안해서 긍정적으로 법 개정안 통과에 협의해 주시면 좋겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 위원님들, 이 부분에 대해서는 더 토론이 없으면 엄태영 위원님 토론하신……

○**엄태영 위원** 저는 근본적으로 반대보다도 여러 가지 우려가 좀 있고 또 저희 지역에도 이런 케이블카 사업 하는 사람이 있다 보니까 이로 인해서, 이 법안 때문에 문제가 되지 않을까 또 사유재산 침해가 있지 않을까 여러 가지 우려가 돼서 말씀드렸습니다. 하여튼 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 엄태영 위원님의 우려 말씀에 대해서 이 법을 집행하는 과정 속에서 국토부에서 섬세하게 잘 관리해 주시기를 부탁드립니다.

그러면 의사일정 제18항부터 제20항까지……

○**전문위원 임종수** 위원장님, 전문위원입니다.

어떻게 의결하시는지를 배부해 드린 20쪽 이하의 수정의견에……

○**소위원장 복기왕** 다시 설명해 주세요.

○**전문위원 임종수** 국토교통부가 동의하는 사항은 반영을 하고 그다음에 자구 정리는 저희 전문위원실에서 보고드린 수정의견에 포함된 걸로 정리를 하도록 하겠습니다.

그래서 천준호 의원님 안과 같이 10만㎡를 초과하는 도시자연공원 구역의 경우에는 궤도사업 인허가를 특·광역시장이 하는 것으로 상향 조정하는 것으로 반영을 하고 그다음에 22쪽은 이연희 의원님 안에 포함된 공공복리증진이라는 요건을 궤도사업 허가 시 추가할 수 있도록 반영을 했습니다. 그리고 23쪽은 20년 이내의 범위에서 대통령령으로 정하는 기준과 방법에 따라서 궤도사업의 유효기간을 정하는 것으로 반영을 했습니다. 그리고 나머지 24쪽부터 이하에서는 새로운 궤도사업 허가 유효기간 반영에 따라서 필요한 조문 정리와 자구 정리들을 반영해 두었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측도 이의 없으시지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 복기왕** 이상으로 18항부터 제20항까지의 토론을 마치도록 하겠습니다.

그러면 의사일정 제18항부터 20항까지 이상 3건의 궤도운송법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으므로 가결되었음을 선포합니다.

이어서 예정된 의사일정은 의사일정 21항부터 25항까지 도로법 일부개정법률안이 있고 그리고 26항에 배준영 의원님이 대표발의한 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법안이 나와 있는데 이 법안들이 아직 부처와의 조정이 덜 됐다고 제가 보고를 받아서 이 심사는 이번에 상정하지 않고 다음 회차에 최대한 빠른 시간 내에 상정해서 진행하도록 하겠습니다.

○배준영 위원 간사님이 당부의 말씀을 해 주시지요.

○소위원장 복기왕 조정이 가능한 법안, 특히 배준영 의원님의 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법안에 대해서는 속도감 있게 부처의 의견을 정리하셔서 법안을 우리 소위에서 다룰 수 있도록 협조해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 그러면 이상으로 오늘 회의를 마치도록 하겠습니다.

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

오늘 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(16시36분 산회)

○출석 위원(13인)

김도읍 김희정 민홍철 배준영 복기왕 손명수 송기현 엄태영 윤재옥 윤종균
윤종오 이연희 정점식

○청가 위원(1인)

정준호

○출석 전문위원 및 입법심의원

전문위원 임종수

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부
제2차관 강희업
교통물류실장 엄정희
항공정책실장 주종완
모빌리티자동차국장 김홍목
공항정책관 김홍락
철도안전정책관 정의경
대도시권광역교통위원회
상임위원 김수상
광역교통운영국장 장순재

○출석 진술인

정구성(한국PM산업협회 고문 변호사)

김서현(고려대학교 학생)

송태진(충북대학교 도시공학과 부교수)

신희철(한국교통연구원 경영부원장)