

제400회 국회
(정기회)국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2022년9월21일(수)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(장경태 의원 대표발의)(의안번호 2110245)
2. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2115191)
3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2112506)
4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2114505)
5. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2115380)
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113424)
7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115661)
8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115657)
9. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2113544)
10. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2113689)
11. 항공안전법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2112535)
12. 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2114716)
13. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2107469)
14. 자동차관리법 일부개정법률안(정찬민 의원 대표발의)(의안번호 2110891)
15. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2111851)
16. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2113998)
17. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2114083)
18. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2114114)
19. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115155)
20. 자동차관리법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113457)
21. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(태영호 의원 대표발의)(의안번호 2114708)
22. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2108037)
23. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2110547)
24. 철도사업법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2109335)
25. 철도안전법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2109338)
26. 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2103997)
27. 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2105323)

상정된 안건

1. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(장경태 의원 대표발의)(의안번호 2110245) 3
2. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2115191) 3
3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2112506) 8
4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2114505) 8

5. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2115380)	8
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113424)	8
7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115661)	15
8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115657) ..	16
9. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2113544) ..	16
10. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2113689) ..	20
11. 항공안전법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2112535)	24
12. 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2114716) ..	27
1. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(장경태 의원 대표발의)(의안번호 2110245) ..	29
2. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2115191) ..	29
8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115657) ..	30
9. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2113544) ..	30
13. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2107469)	30
14. 자동차관리법 일부개정법률안(정찬민 의원 대표발의)(의안번호 2110891)	30
15. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2111851)	30
16. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2113998)	30
17. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2114083)	30
18. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2114114)	30
19. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115155)	30
20. 자동차관리법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113457)	30
21. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(태영호 의원 대표발의)(의안번호 2114708)	36
22. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2108037)	36
23. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2110547)	36
13. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2107469)	44
14. 자동차관리법 일부개정법률안(정찬민 의원 대표발의)(의안번호 2110891)	44
15. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2111851)	44
16. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2113998)	44
17. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2114083)	44
18. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2114114)	44
19. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115155)	44
20. 자동차관리법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113457)	44
21. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(태영호 의원 대표발의)(의안번호 2114708)	44
24. 철도사업법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2109335)	44
25. 철도안전법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2109338)	45
26. 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2103997) ..	46
27. 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2105323) ..	46
7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115661)	51
22. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2108037)	51
23. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2110547)	51

(10시17분 개의)

졌습니다.

○소위원장 **최인호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

정원이 되었으므로 제400회 국회(정기회) 제1차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개최하

21대 국회 후반기 국토교통위원회 교통법안심사소위원회의 위원장으로 선임된 최인호 위원입니다.

저는 소위원장으로 여러 위원님들과 함께 우

리 소위원회가 원만하고 효율적으로 운영될 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 위원님들의 적극적인 협조 또 참여를 부탁드립니다.

아울러서 위원님들께 당부의 말씀을 올리겠습니다.

교통법안소위에 그동안 누적된 법안이 많습니다. 그래서 국감이 끝난 이후 11월, 12월 달에 가급적이면 월 3회 이상 법안소위를 개최하겠습니다. 위원님들의 많은 협조를 부탁드립니다.

오늘 회의에서는 27건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다. 바쁘신 와중에도 오늘 회의에 참석해 주신 차관님을 비롯한 관계 공무원 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

법안심사 방법은 일반적인 절차에 따라 소위원회 심사자료를 기반으로 해서 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다. 그리고 오늘 회의는 예정된 안건을 모두 마치기 위해 위원님들이 양해해 주신다면 12시 30분에 정회하고 오후 3시에 속개해서 나머지 안건을 계속 심사하도록 하겠습니다.

참고로 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우에 원활한 회의 진행과 속기록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변해 주시고 답변 모두에 소속, 직위, 성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 및 제2항, 이상 2건의 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한……

○정동만 위원 위원장님, 의사진행발언 좀 하도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 예.

○정동만 위원 정동만 위원입니다.

저희 회의가 원활히 진행될 수 있도록 시간을 지켜 주시고요.

전문위원님, 법안소위 자료가 어제 저희 의원실에 몇 시에 도착했는지 알고 있습니까? 일부는 9시 이후에도 자료가 오지 않아서 검토를 할 수 없었습니다. 어제 전체회의에서도 서범수 위원님께서, 원활한 회의 진행을 위해 논의 법안과 심사 자료를 빨리 전달해서 위원님들이 검토할 수 있는 시간을 줘야 될 것 아닙니까, 그렇지요? 그런 부분에서 조사관님 수고는 인정하지만 부득이하게 간사님하고 시간이 조율 안 되면 회의시간을 조율해서 저희 검토할 시간을 주시는 게 맞지

않나 생각을 합니다. 앞으로 이런 일이 없도록 각별히 신경을 써 주십시오.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정동만 위원님의 좋은 말씀 감사드립니다.

하여튼 그 부분을 유의해서 앞으로는 그런 일이 없도록 전문위원과 행정실에서는 위원님들께 자료 협조를 최대한 제때제때 즉시 잘해 주시기 바랍니다.

1. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부 개정법률안(장경태 의원 대표발의)(의안번호 2110245)

2. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부 개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2115191)

(10시21분)

○소위원장 최인호 방금 말씀드린 의사일정 제1항·2항, 이상 2건의 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 전문위원 최용훈입니다.

먼저 배부해 드린 소위 자료 2페이지 1번 항목입니다.

장경태 의원님께서 발의하신 대중교통의 육성 및 이용촉진법은 알뜰교통카드의 정의, 정보시스템 구축, 업무의 위임 및 위탁, 자료의 요청 등 총 4개 주제로 돼 있습니다.

먼저 2페이지입니다.

알뜰교통카드의 정의를 제2조 8호 및 10조의12에 신설했습니다.

현재 국토교통부가 2018년부터 시행하고 있는 알뜰교통카드의 사업 추진 근거를 마련하는 내용입니다. 다만 2조 8호에 신설하고 있는데 정의 규정은 10조의12에 신설하는 게 낫다는 의견입니다.

4페이지입니다.

현재는 12조 5호에 실제 알뜰교통사업을 하고 있는데 그 내용에 맞게 5호의 제목을 ‘알뜰교통카드 사업’으로 개정하는 내용입니다.

6페이지입니다.

정보시스템의 구축 및 운영입니다. 안 제10조의12에 제2항을 신설하는 내용입니다.

현재 정보시스템을 구축·연계하기 위한 근거를 마련하는 내용인데요, 제2항에 보면 ‘교통카드

이용 데이터와 보행 및 자전거 이용 데이터'라고 돼 있는데 개인정보 보호를 위해서 교통카드 데이터가 어떤 것인지 명확하게 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

8페이지입니다.

업무의 위임 및 위탁입니다.

알뜰교통사업을 대도시권광역교통위원장이 하도록 하는 내용을 추가하는 건데요, 이것은 대도시권광역교통위원회의 목적 및 소관 업무에 부합하지 않는 것으로 보았습니다.

10페이지입니다.

자료의 요청과 관련된 내용입니다.

현재는 알뜰교통카드 회원 가입 시 관련 증빙서류를 직접 제출하고 있는데 개정안에 따라 관계 기관이 해당 자료의 제출을 요청할 수 있도록 하는 내용입니다.

다만 개인정보 남용 방지를 위해서 자료요청 사유를 구체적으로 명시하고 근로복지기본법 등의 입법례를 따라 정보주체의 동의 규정을 신설할 필요가 있다고 보았습니다.

16페이지에 보시면 저희가 수정의견을 제시했습니다. 이하에서 제시되는 수정의견은 국토부 또는 관련 협회 등과 전문위원실이 상의해서 위원님들 결정하기 위한 참고자료로 제시한 것인데요. 앞의 내용을 요약한 것입니다. 위원님들이 간략하게 보도록 정리를 해 봤습니다.

16페이지에 보시면 제2조 8호를 삭제하고요, 알뜰교통카드의 정의를 현재 개정안에서는 2조 8호에서 하고 있는데 일부 조항에 해당되기 때문에 10조의12로 옮겼습니다.

그다음 17쪽의 '교통카드 이용'을 '알뜰교통카드 이용'으로 수정했습니다.

18페이지입니다.

5호 개정안은 '알뜰교통카드 사업'으로 돼 있는데 인용조문을 '10조의12'로 명시했습니다.

22조의2 제1항은 개정안은 '알뜰교통카드 사업에 관한 업무를 수행하기 위해 필요한 경우'로 했는데 이 사업은 '대중교통 이용자를 지원하는데 필요한 경우'로 한정해서 수정했습니다.

19페이지입니다.

23조 위에 제2항을 신설했는데요, 정보주체의 동의를 얻으라는 내용입니다.

그다음에 23조는 위원님들께서 논의하셔서 적절한지 보시면 될 것 같습니다.

그다음에 20조는 23조 2항을 수용할 때 공무원

의제 규정입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

다만 대도시권 알뜰교통카드 사업을 대도시권광역교통위원회의 소관 업무로 위임하는 사항에 대해서 현재도 대도시권광역교통위원회에서 이 업무를 수행하고 있습니다. 그리고 알뜰교통카드 사업의 대부분이 대도시권에서 시행 중인 점을 감안해서 논의해 주시면 감사하겠습니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 전문위원 검토의견처럼 대도시권광역교통위원회에서 지금 실질적으로 업무를 처리하고 있고 할 수밖에 없는 구조인 것은 이해가 되는데 그러면 대도시권광역교통위원회의 업무범위를 벗어나서……

지금 이 알뜰교통카드를 사용하는 지자체가 몇 군데가 됩니까, 실질적으로?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 162개가 있습니다.

○맹성규 위원 그러면 162개 지자체에서 사용하고 있는데 이게 다 대도시권광역교통위원회의 업무범위에 들어가 있는 데는 아니잖아요, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그건 맞습니다.

○맹성규 위원 그러면 전문위원이 지적한 내용에 대해서 차관은, 이게 실질적으로 지금 하고 있으니까 업무를 처리하겠다는 논거 외에 지금 지적사항이 맞는 것 아니에요? 업무범위를 넘어서서 지금 업무를 하고 있는 거고 권한 위임을 받을 수가 없을 것 같은데 이게 실질적으로 업무를 하고 있으니까 업무를 해야 되겠다는 것은 논리가 좀 빈약할 것 같아요. 다른 필요성이 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 저희도 이 부분에 대해서 고민을 많이 했습니다.

그런데 아까도 말씀드렸지만 162개 시군구가 되기는 하지만 한 74% 정도가 대도시권 권역이고 해서, 그리고 이게 지자체가 같이 부담하는 이런 구조이기 때문에 그래서 대광위에서 수행하는 게 좀 바람직하다는 저희 의견입니다.

○맹성규 위원 정확한 답이 아닌 것 같은데, 질

문의 답이.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그래서 이 부분에 대해서 저희 부 내에서 총괄기관이 필요한 것은 사실입니다. 그런데 저희가 그래도 업무성격상 제일 관련성이 높은 기관이 대광위라고 판단해서 현재도 수행하고 있다는 말씀을 드리고요. 전문성도 대광위에 많이 쌓여 있고 해서 앞으로도 계속 이 기관에서 수행하는 게 어떨까 하는 게 저희 생각입니다.

○**맹성규 위원** 아니, 지금 지적한 것이 이게 업무를 거기서 수행하는 게 부적절하다고 지적하는 것이 아니라 지금 행정체계상 대도시권광역교통위원회의 실제 업무범위를 넘어서는 지자체에 대해서 업무를 하게 되는 것에 대한 법체계상의 문제가 있다고 지적을 했으니 거기에 대한 답을 줘야 되는데 좀 명확하지……

법사위에 올라가서 통과가 되겠어요, 이 부분이?

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님 지적사항에 대해서는 저희도 공감하고 있습니다. 원래 대도시권광역교통위원회의 설립목적이 대도시권의 광역교통 문제를 해결하기 위해서 설립됐고 그 기능도 그런 부분에 제한돼 있는데 그런 지적이 있는 것은 저희도 충분히 공감을 합니다.

○**맹성규 위원** 그러면 이게 그렇게 접근할 것이 아니라 만일에 업무를 분담하게 되면 대도시권광역교통위원회의 소관이 되는 지자체는 어떻게 처리하고 나머지 업무를 처리했을 때의 문제점을 얘기를 해 줘야지요. 나머지 지자체에 대해서는 뭐 국토부의 교통물류실에서 처리한다든지 하는 경우의 문제점이 어떤 것인지를 자세히 설명을 해 줘야 그것을 비교 분석을 해 가지고 법체계상 아니면 행정체계상 조금 문제가 있어도 받아들일 것인지 아니면 이것을 구분해서 다시 보완할 건지를 결론을 내야 될 것 같은데.

저는 실질적으로 하는 것은 별문제가 없다고 보여지는데요. 이게 체계상 문제가 있는 것, 전문위원이 지적한 것도 일리가 있으니까……

○**국토교통부제2차관 어명소** 맞습니다.

○**맹성규 위원** 거기에 대한 입장 표명을 명확하게 해 주실 필요가 있다, 국토부가.

○**국토교통부제2차관 어명소** 지금 법체계상 이렇게 지적하신 부분에 대해서 저희도 공감을 하고 있습니다. 다만 실제 행정 필요상 저희가 이렇게 말씀드리고 있는 거고요.

정 그렇다면 저희가 대안으로는 국토교통부장

관이 계속 수행하는 것으로 이렇게 갈 수밖에 없고 내부위임을 한다든지 이런 절차로 할 수밖에 없겠습니다.

○**소위원장 최인호** 맹성규 위원님의 지적에 차관도 공감을 했습니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 그래서 당장 의결하기보다는 맹 위원님의 지적에 따른 대안을 차관께서 오후까지 제시해 주시고 그게 합리적이라 판단이 되면 마지막에 의결하도록 하겠습니다. 그렇게 하시지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그러겠습니다.

○**강대식 위원** 위원장님!

○**소위원장 최인호** 강대식 위원님.

○**강대식 위원** 맹 위원님 지적하신 부분도 지적한 부분이지만 1항 법률안에 대한 다른 의견도 좀 듣고 하는 게……

○**소위원장 최인호** 예, 죄송합니다.

강대식 위원님의 의견 말씀해 주십시오.

○**강대식 위원** 알뜰교통카드가 신한은행이나 하나은행이나 우리은행 카드 발급을 받고 월 열다섯 번 이상 사용을 해야 되지요, 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**강대식 위원** 그런데 이게 이 법안에 우리가 명시하는 게 약간 개선할 방안은 없겠느냐 그런 부분에서 한번 생각을 해 보면, 연령이 낮은 청년들이나 이런 분들은 앱을 통해서 잘 활용하겠지만 상대적으로 연세가 많으신 분들은 아마 앱을 통해서 하기가 상당히 불편한 그런 것도 있고 또 할 줄 몰라서 못 하는 부분도 있을 거고, 또 월 열다섯 번이라는 횟수를 딱 이렇게 못을 박았는데 그러면 열네 번 사용하면 발급을 못 받는다 아닙니까, 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**강대식 위원** 그러니까 이 법안을 좀 유동성이 있게 예를 들어 12회 이상 발급받는 부분이라든지 이 정도로 해야지 딱 열다섯 번으로 못을 박아 놔 버리면 열네 번 사용한 사람은 한 번 차이로 이것 다시 발급을 못 받는다, 이런 불합리한 점도 있다.

이런 부분에서 개선할 방법이 없을까요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님께서 지적하신 부분에 대해서 많은 분들이 건의를 해 오고 있습니다. 처음에 사용할 때 불편하다 그다음에 월 이용 횟수가 왜 15회 이상이나 이런 지적이

있고, 그래서 저희도 그런 부분에 대해서 앞으로 더 수요자 입장에서 개선해 나가도록 하겠습니다.

○**대도시권광역교통위원회상임위원 강희업** 위원장님, 제가 보충설명을 올려도 될까요? 대광위 상임위원입니다.

○**소위원장 최인호** 예.

○**대도시권광역교통위원회상임위원 강희업** 이거와 관련해서 저희가 현재도 알뜰교통카드가 좀 불편한 부분들도 있고 회원 가입이라든지 이런 것이 지자체에서 보조를 하다 보니까 그것을 좀 엄격하게 관리했었습니다.

그래서 이번 법안에도 돼 있지만 저희가 전산망을 활용할 수 있게끔 해서 주민등록등본이나 별도의 이런 것을 제시하지 않도록 하고 있습니다. 그래서 그런 편의성을 높이려고 계속 노력은 하고 있습니다.

또 하나 말씀하신 것은, 15회로 했던 것은 저희가 평균적으로 대중교통을 얼마 정도 이용하는지 그것을 봐서 이것을 활용한 거고요, 할인의 목적보다도 가능하면 대중교통을 많이 활용하게 하기 위해서 한 것이 알뜰교통카드입니다. 그래서 이것을 지나치게 낮춰 버리면 원래 ‘대중교통을 많이 이용해라’ 이런 취지에서 벗어나기 때문에 저희가 한 15회 정도가 평균적으로…… 조금 완화해서 이렇게 했다는 그런 보고말씀 드립니다.

또 하나는 이것을 너무 루즈하게 해 버리면 이게 지자체에서 재원 부담을 또 10% 해야 되거든요, 국가도 물론 해야 되지만. 그러다 보면 지자체의 재원 문제도 발생하기 때문에 걱정한 수준에서 했다는 말씀 올리겠습니다.

○**소위원장 최인호** 강대식 위원님, 이해가 되시리라고……

○**강대식 위원** 이해는…… 법안 취지에는 저도 동의는 하는데 이용하는 이용층을 보면 상대적으로 연세 드신 분이 상당히 많은 비중을 차지한다 이런 부분에서 개선방안은 없겠느냐, 이런 취지입니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 강대식 위원님의 지적에 따른 개선사항은 앞으로 차후에 계속 대안을 제시해 주시기 바랍니다.

홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 차관님께 확인 좀 할게요.

아까 전문위원 검토의견에 동의한다고 하셨잖아요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○**홍기원 위원** 그러면 6페이지의 교통카드 이용 데이터와 보행 및 자전거 이용 데이터 등 다른 교통 데이터 정보 수집하는 거 있지 않습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○**홍기원 위원** 전문위원의 의견은 이것을 알뜰교통카드 이용 데이터로 한정하는 게 바람직하다 그런 뜻인데 그것에 동의한다는 뜻인 거지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**홍기원 위원** 그러면 이 문구도 수정을 해야 되겠네요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 너무 과도한 자료 제공, 자료 확보 이런 우려도 있을 수 있으니까 그렇습니다.

○**홍기원 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 최인호** 한준호 위원님.

○**한준호 위원** 저는 정동만 위원님께서 말씀하신 것처럼 법안을 볼 만한 시간들이 그렇게 많지 않아서 실은 소위를 하다가 검토를 하는 경우들이 있어서 궁금증이 좀 생깁니다. 다음부터는 법안이 일찍 넘어올 수 있도록 전문위원님께서 신경 좀 써 주시고요.

지금 이 법안을 보면 한 네 가지 정도로 요약이 되는 것 아닙니까? 알뜰교통카드 사업에 대한 정의를 하나 내려 놓고 그리고 정보시스템을 구축하고 이에 대한 위탁을 어디로 할 것인가, 마지막으로 개인정보 관련해서 자료를 요청할 근거를 만들자.

그 측면에서 방금 홍기원 위원님 말씀하신 것처럼 알뜰교통카드로 한정을 하는 것이 향후에 개인정보 관련해서 자료 요청 근거를 만드는 데 어쨌든 연계성이 있기 때문에 그렇게 제안을 하자, 이것 동의를 하고요.

또 하나는 지금 이 자체가, 발급 기준이나 이런 부분들은 사실 현재 법과는 상관없이 운용하는 측면에 있는 것 아니겠어요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 그렇습니다.

○**한준호 위원** 그렇지요?

그리고 위탁과 관련해서는 지금 차관님의 의견과 위원님들의 질의 사이에 약간 갭이 있어서 그것은 오후에 정리를 해 주시기로 한 거고요.

그러면 그런 것들을 다 제외했을 때, 알뜰교통

카드 사업 자체가 19년도에 처음 시작했을 때 한 2만 명에서 지금 많이 늘었지요? 한 43만 명 정도 이용을 하는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 이런 측면에서 지금 이 법안들을 개정하면 얻게 되는 효과가 뭔가요?

○국토교통부제2차관 어명소 어떻게 보면 법적인 근거가 명확히 되고 앞으로 예산을 확보한다든지 그다음에 정보시스템 이런 것을 통해서 체계적으로 관리한다든지, 그래서 이 사업이 앞으로 더 발전하는 데 크게 도움이 될 것 같습니다.

○한준호 위원 그래서 이 법안에 담긴 두 가지, 제가 오히려 장경태 의원님과 통화를 했었어야 하는 것 같은데……

알뜰교통카드나 이 연계된 데이터들을 수집합니다. 수집하게 되면 이 데이터의 활용은 어디에 쓰이는 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 실제 어떤 분들이 사용하고 실제 효과가 어떻게 있고, 지금도 물론 일부는 하고 있지만……

○한준호 위원 연령층이라든지 이런 것들도 데이터로 다 구분이 되나요?

○국토교통부제2차관 어명소 연령 또 지역별로 여러 가지 분석이 가능할 겁니다. 그러면 저희가 거기에 맞게 정책을, 또 이런 부분을 아까……

○한준호 위원 지적해 주신 대로 예를 들어서 발급 기준이나 이런 것들도 변경이 일어날 수 있는 거고……

○국토교통부제2차관 어명소 그런 것도 더 보완할 수 있겠고……

○한준호 위원 그런 근거들을 만드는 법안이다, 이런 뜻인 것이지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○한준호 위원 알겠습니다. 확인했습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 질의 있으시면 말씀해 주십시오.

해당 안건에 대한 질의는 끝난 것 같습니다. 그래서 아까 말씀드린 대로 1항 및 2항, 2건은 오후에……

○전문위원 최용훈 위원장님, 1건이 더 있습니다. 대중교통 육성 및 이용법이 2건 있습니다. 장경태 의원님 것 지금 설명드렸고요. 임오경 의원님 것 설명을……

○소위원장 최인호 같이 처리해야 되지요?

○전문위원 최용훈 제가 계속해서 설명 올리겠

습니다.

소위 자료 22페이지입니다.

이 내용은 현행 대중교통기본계획의 내용에 대중교통시설 및 대중교통수단의 감염병 등에 관한 사항을 추가하는 내용입니다.

24페이지에 보면 13호로 신설되고 있는데요. 개정안의 취지가 바람직한 것으로 보았습니다.

다만 부칙이 6개월로부터 시행하도록 돼 있는데요, 장경태 의원님 안은 3개월로 돼 있기 때문에 이 안을 수용할 경우에는 부칙을 3개월로 조정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들의 질의나 토론이 있겠습니까.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

별다른 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 1항과 2항, 2건의 일부개정법률안은 정부가 오후에 대안을 갖고 오시고 그 대안을 가지고 최종 심사해서 의결하도록 하겠습니다.

○맹성규 위원 위원장님, 잠깐만요.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 차관님, 권한을 위임하는 문제 있잖아요. 이것은 어차피 행안부가 최종적으로 법안을 해석할 수 있는 권한을 가지고 있으니까 지금 이 법안 내용에 대해서 한번 비공식적으로라도 검토를 받아 보시고요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇게 하겠습니다.

○맹성규 위원 그것을 행안부가 받아들일 수 있으면 제가 볼 때는 문제가 없을 것 같아요. 그런데 행안부가 만일 받아들이지 못하고 아까 문제 제기한 그런 데 문제의식을 같이 가지고 있으면 이것을 분리해서 어떻게 처리할지에 대한 대안을 가지고 오셔야 됩니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 차관님, 그렇게 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그러겠습니다.

3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2112506)

4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2114505)

5. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2115380)

6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113424)

(10시43분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제3항부터 제6항까지 이상 4건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 소위 자료 26페이지입니다.

여객자동차 운수사업법은 오영훈·박상혁·김태호 의원님, 그다음에 정부안 총 4건인데요. 제가 먼저 3건을 일괄해서 설명드릴 다음 이것을 논의하신 다음에 정부안을 설명하도록 하겠습니다, 내용이 좀 달라서요.

26페이지입니다.

오영훈·박상혁·김태호 의원님이 대표발의한 내용은 현재 주된 사업소에서 차량을 등록하도록 하는—자동차대여사업입니다. 즉 렌터카사업인데요 이것을 소재지 관할 영업소나 기타 소재지 관할에서 등록하려는 내용입니다.

26쪽 우측에 보시면 검토의견 밑에 있는데요. 오영훈 의원안은 경미한 사항에 대한 변경신고를 영업소 소재지 관할에서 하는 거고, 박상혁 의원안 및 김태호 의원님은 영업소의 관할관청이 소재지 관할 시·도지사라는 점을 상향 입법하는 건데요.

개정안에 따르면 업무처리가 이원화되고 관리·감독이 저해될 소지가 있다는 점과 자동차대여사업의 관할관청만을 법률로 상향할 필요성이 있는지 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 28페이지 보면 현재 이 개정안에 대해서 한국렌터카사업조합연합회하고 서울·경기·강원자동차대여사업조합의 협회 간 이견이 있습니다.

29페이지에 보면 현행과 개정안의 내용을 비교해 봤는데요. 현재는 주된 사무소에서 대부분을 등록하도록 하고 있는데 각 의원님들 안마다 대체로 영업소 소재지로 등록을 분리하도록 하고 있습니다.

그래서 31쪽에 보면 현재 서울에 주된 사무소

가 83% 등록돼 있습니다. 영업소 실제 소재지는 제주, 인천, 이런 쪽에 많이 있습니다.

32페이지에 보면 예를 들면 서울에 주사무소를 등록한 업체가 273개인데 이 업체들이 전국에 541개 업체가 있습니다.

33페이지를 설명드리겠습니다.

김태호 의원님 안을 가지고 설명을 드리겠습니다.

자동차대여사업자가 서울에 주사무소가 있고 제주도에 영업소가 있는 경우에 현재는 제주도에 불법행위가 발생되면 제주가 아닌 서울에서 처벌을 받습니다. 그런데 개정안에 따르면 제주에서 불법행위가 발생하면 제주에서 곧바로 처벌할 수 있습니다.

다만 이 경우에 제주도 불법영업에 따른 행정처벌의 효과가 주된 사무소에 미치는지는 약간 불명확한 측면이 있습니다.

그다음에 34쪽에 보시면 개정안에 따른 효과를 사례를 들어서 설명을 드리려고 하는데요. A라는 업체가 5개 영업소에서 5대 차량으로 운영을 하고 있는데 현행으로 따르면 주된 사무소에서 7만 원을 수수료로 조합에서 받습니다. 다만 개정안이 통과되면 주된 사무소가 아닌 각 영업소에서 3만 원씩 받게 되는 그런 효과가 있게 되겠습니다.

36페이지에 보면 이 개정안과 관련돼서 기사를 실어 왔습니다.

이상입니다.

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

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 수정의견이 있습니다. 자동차대여사업에 대한 영업소 관할관청의 실질적인 관리 권한이 확대될 필요가 있다고 생각합니다.

세 가지 개정안이 있는데요. 개정안 중에 저희는 박상혁 의원이 제출한 안이 가장 실현 가능한 방안이라고 생각합니다.

다만 김태호 의원안은 사업정지 및 등록취소와 관련돼서 영업소 관할관청이 처분하는 것으로 돼 있어서 이런 부분에 대해서는 주사무소 관할관청이 담당하는 것이 행정의 일관성 측면에서 바람직하다고 보고요.

박상혁 의원안하고 오영훈 의원안은 큰 차이가 없습니다.

특히 렌터카, 자동차대여사업의 경우에는 특성

이 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 영업소 관할관청의 권한이 좀 더 확대될 필요가 있다는 게 저희의 의견입니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 질의 좀 드려도 될까요?

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 우선 전문위원님, 말씀 주신 것 중에서 전문위원님의 의견은 두 가지 포인트였던 것 같아요.

첫 번째는 처벌과 관련돼서, 예를 들어 그러니까 주사무소는 서울에 두고 제주에서 영업을 하고 있는데 제주에서 그 영업소에 문제가 생겨서 뭔가 처벌을 받아야 되는 사안이 있을 때 주사무소에 영향을 못 미친다라는 게 의견이셨잖아요.

그런데 처벌을 할 때는 영업소 자체 그러니까 제주에서 영업을 하는 활동에 대해서 처벌을 하는 것이지, 예를 들어 롯데렌터카가 제주에 영업소를 내고 영업소 자체에 문제가 생겨서 여기에 대해 처벌을 하는데 굳이 주사무소에 처벌을 할 만한 이유는 없는 것 아니겠습니까, 물론 책임 소재는 좀 있겠지만? 그 부분에 대해서 전문위원님 의견이 저는 좀 맞는가라는 생각이 하나 들었고.

또 하나는 수수료 부분이었던 것 같은데 수수료에 있어서도 지금 연합회가 둘로 나뉜 거 아니에요? 원래 서울과 경기도 들어가 있다가 지금 현재 렌터카연합회에서 가장 큰 규모의 서울과 경기도는 빠져나온 상태인 거고요. 그래서 아마 이견이라고 하는 것은 서울·경기로 묶인 이곳과 렌터카연합회의 이견이 좀 존재하는 것 같아요. 서울·경기 같은 경우에는 주로 주사업소가 서울·경기 쪽에 있다 보니 영업소로부터 벌어들이는 수수료를 전부 다 자기들이 가져오고 싶은 것이고, 각 지자체에서는 그 안에서 환경오염도 일으키고 여러 가지 일들이 있으니 수수료를 지자체에서 가져가려는 것 아니겠습니까. 그렇지요?

그런 부분에 있어서는 위원님께서 주신 의견이 합당한지에 대해서 제가 여쭙보고 싶은 거예요. 어떠십니까, 제가 드린 말씀이?

○전문위원 최용훈 제가 이런 문제점이 있다 지적하는 거고요. 그러니까 현재 주된 사무소하고 그다음에 영업소의 차이가 있는데요. 영업소에 있는 조합들은 영업소에서, 현지에서 행정처분 받는 것을 원하는 겁니다. 그런데……

○한준호 위원 그래야 제재가 될 테니까요, 지

자체에서는.

○전문위원 최용훈 예.

○한준호 위원 차관님!

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○한준호 위원 제가 전문위원께 드린 의견에 대해서 차관님은 어떤 생각이십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아까도 제가 말씀드렸지만 영업소 관할관청의 권한이 더 강화될 필요가 있다는 데는 저희도 공감하는데요. 다만 행정처분에 대해서 영업정지나 사업정지나, 등록취소, 이런 부분에 대해서까지 영업소 관할관청이 하는 것에 대해서는 좀 더 신중할 필요가 있다고 저희는 생각합니다.

○한준호 위원 그러니까 영업정지나 이런 부분이라는 것은 주사무소에 대해서 주는 것이 아니라, 예를 들어 제주에서 하던 영업에 대해서 관할관청이 더 이상 영업을 하지 말라고 하는 것에 대해서는 문제가 좀 있다……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그것은 여러 가지 검토를 해야 할 것 같습니다.

○한준호 위원 그러면 지금 현재 이게 이해관계가 대립이 되는 법안일 텐데 이렇게 해서 정부측 의견대로 박상혁 의원안을 처리했을 때 혹시 이해관계에 있어서 발생할 수 있는 문제점들은 없습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 주사무소 소재지가 있는 지자체나 협회 쪽은 이 안에 대해서 반대의견입니다. 그러나 아까도 위원님들 말씀하셨지만 실제 제주도나 이런 지역에서는 자기네가 여러 가지 행정행위를 하고 있고 또 어려움도 겪고 있고 하기 때문에 그런 부분에 대해서 고려할 필요가 있고요.

그래서 저는 박상혁 의원님 정도 안은 저희가 처리해도 충분하……

○한준호 위원 박상혁 의원안에 대해서 실제 반대하는 곳은 주사업소가 주로 한 86% 모여 있는 서울 쪽만 반대하고 나머지 부분에 대해서는 큰 이견이 없어 보였다는 말씀이신 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 알겠습니다.

저도 개인적으로 지금 전체 안 중에서 박상혁 의원안이 가장 합리적이고 개선돼야 되는 부분이 분명히 있다. 예를 들어 각 지자체에서도 관련된 처벌 사항들이 뭔가 생기는데도 불구하고 아무것도 개입할 수 없는 문제 하나하고, 지자체 내에

서 영업을 하는데도 불구하고 수수료는 다 주사무소가 있는 데로 가는 데는 분명히 문제가 있다고 생각합니다. 그래서 저도 개인적으로는 박상혁 의원님 안 정도가 합리적일 것 같다는 의견을 드립니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 박정하 위원님.

○박정하 위원 위원장님, 감사합니다.

지금 전문위원님 그리고 차관님 그다음에 한준호 위원님 말씀 주신 것, 이렇게 보니까 다들 일리가 있는 내용인 것 같아요. 그런데 이해당사자라고 할 수 있는 사람들의 의견들이 다 겹쳐 있는 상황인 것 같거든요. 그래서 이것은 급히 박상혁 의원님 개정안이 제일 좋다고, 보편적일 수 있다고 평가할 수는 있지만 지금 상황에서 무리하게 이 법을 처리하는 것보다는 의견을 좀 더 들어 보고 진행하는 게 어떨까 하는 의견입니다.

그러니까 일단은 이 법 자체가 소비자 피해를 감소시켜야 되는 것이고 행정업무의 효율성도 있어야 되는 것이고 그다음에 직접 관할하고 있는 지자체의 이익도 대변해야 되는데 이게 개정해서 과연 이 모든 것들이 실효적으로 적용이 될 수 있는가, 이런 점에서는 조금 의구심도 있거든요.

그래서 위원장님 괜찮으시면 논의를 좀 더 해 보고 이 건에 대해서는 다음 기회에 우리가 좀 더 의견을 모아서 처리하는 게 어떨까 하는 생각이 듭니다. 그러니까 이해당사자가 참여하게 대립돼 있는데 이것을 처리하면 또 다른 부작용도 야기될 수 있으니까 그 사람들의 얘기를 충분히 듣고 진행하는 게 어떨까 합니다.

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 차관님!

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○정동만 위원 박정하 위원님 의견에 저도 동의하면서 두 업체 간의 이해관계가 참여하게 대립되고 있는 것 같은데 보니까 렌터카 관련 두 조합이……

국토부가 두 조합의 의견을 한번 듣고 조율해보신 적 있나요?

○국토교통부제2차관 어명소 이 사항은 이번만 제기됐던 문제는 아니고요 계속 제기돼 오고 있는 상황입니다. 그래서 계속 다른 입장을 제시하고 있습니다.

○정동만 위원 아니면 두 조합을 불러서 같이 의견을 한번 조율해 보지요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○정동만 위원 그렇게 해서 두 조합하고 심도 있게 논의해서 한번 정리하는 것이 바람직하다고 봅니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 저도 같은 의견인데요. 그러면 이게 형평성 문제와 행정의 일원화가 문제가 될 겁니다. 예를 들어서 렌터카 영업 분야만 행정처분을 영업소에서 하고 수수료도 영업소 소재지에서 하는 어떤 특별법을 마련하는 건데요. 예를 들어서 대형유통업체 같은 경우에 지방분권 문제가 항상 그런 문제가 발생되는데 대형유통점의 경우에도 다 본사로 갑니다, 수수료 이런 모든 게. 그래서 산업적인 측면에서의 형평성이나 일관성이 없는 문제가 발생할 수 있고요.

그다음에 처벌의 문제나 행정처분의 문제는 우리가 관련 규정이나 법규에 의해서 동일하게 할 수가 있습니다. 예를 들어서 영업소 소재지별로 행정처분이 처벌의 강도가 달라져 버리면 그것도 또 문제 안 되겠습니까. 또 처벌의 문제나 관리의 문제는 행정의 시스템이 일원화돼 있잖아요. 전산 관리돼 있고 그래서 충분히 관리가 가능한 걸로 보여지는데 이렇게 분리하는 입법 이유가 좀 불분명한 것 같아요.

단순히 영업소 소재지 내에서 어떤 사고가 많이 나고 그래서 처벌을 강화해야 되겠다는 그런 취지인지 어떤지는, 또 수수료를 그 지역에서 활동하는 데 있어서 거기에서 수입을 해서 그 지역의 발전을 도모하겠다는 취지가 있는 건지, 그래서 개정의 취지를 우리가 좀 더 논의해 보고. 또 이해관계가 참여하게 대립돼 있지 않습니까? 그냥 이익단체가 있고 또 각 지역별로 대립돼 있고요. 그래서 그런 부분에 대한 심층 있는 논의가 좀 더 있어야 되지 않을까 저는 그렇게 의견을 제시합니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 이게 지금 개정안이 올라왔다는 것은 사회적으로 아마 일부분의 필요성이 있기 때문에 의원님들이 개정안을 발의하셨을 거예요.

그러면 지금 여러 가지 위원님들 얘기를 종합

해서…… 제가 명확하게 이해를 하기가 어려운 것이 이 개정안이 올라온 이 법의 명확한 필요성, 예를 들어서 법이 통과되는 과정에서 이런저런 문제가 있거나 아니면 제약 요건이 있다고 그러면 개정안이 올라오게 된 그 필요성을 해소하는 방안이 법 개정 외에는 없는지를 일단 검토해야 될 것 같아요. 그런 의견이 전혀 없잖아요. 이것은 법 개정에 대한 의견만 제시한 것이지 실질적으로 사회적으로 어떤 필요성에 대한, 그리고 이런 보완할 사항에 대한 검토의견 내지는 정책적인 보완 사항이 없다고요.

그래서 정책적으로 보완할 수 있으면 정책적으로 보완하고, 정책적으로 보완이 도저히 안 되면 법을 개정해서 제도를 보완해야 되는데 지금 검토의견이 전체적으로 없어요. 그러다 보니까 이게 법을 개정하느냐, 마느냐에 대한 이해관계도 상충이 되고. 이것은 한 발짝도 못 나가지, 이렇게 되면.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

또 다른 위원님들, 본 안건에 대한 의견 있으십니까?

없으시면 3항부터 5항까지는 앞으로 계속 심사하는 것으로 하고.

6항, 전문위원 설명해 주십시오.

○전문위원 최용훈 설명 올리겠습니다.

소위 자료 40페이지입니다.

현재 국토교통부장관의 권한을 소속기관의 장, 즉 여기서는 지방국토관리청에 위임할 수 있는 법적인 근거를 마련하는 것입니다. 그 이유는 41페이지에 보시면 지방국토관리청에 버스노선 조정이나 보조금 관리·감독 등의 업무를 부여하려는 내용입니다.

다만 지방국토관리청이 그런 능력이 있는지 한번 논의해 보셔야 될 것 같습니다. 관련해서 유사 제출 법률안 총 7건이 우리 위원회에 제출된 상태입니다. 43쪽에 보면 지방국토관리청의 업무가 23조에 직제로 나와 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 기본적으로 동의합니다.

이미 국토관리청 내에 교통안전팀이 설치되어 있습니다. 그래서 이 업무를 수행할 수 있는 조직이 설치돼 있습니다. 그리고 참고로 우리는 국

토관리청이 좀 교통 업무를 많이 안 해 왔습니다. 그런데 일본의 국토교통청 산하에 지방별로운수청이 있습니다. 거기 운수청에서는 버스나 화물 업무를 직접 수행하고 있습니다. 심지어는 택시 업무도 수행하고 있습니다. 그래서 저희는 다 시군에 가 있는데 국가에서 이런 업무를 직접 수행하고 있다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 지방국토관리청에 업무를 위임하면 시·도지사 업무 위임 내용하고 어떻게 되는 거예요? 명확하지가 않잖아요, 지금.

○국토교통부제2차관 어명소 버스노선 조정 그다음에 벽지 버스노선, 버스공영차고지 지원 사업은 저희 국토부가 본부에서 직접 하던 사업이었습니다. 그래서 이 업무를 지방청에, 사실 집행적 업무 성격이 있는 업무를 지방청에 줘서 지방청에서 하게 되겠습니다.

○맹성규 위원 국토관리청은 지역적인 범위가 자치단체의 범위를 훨씬 더 넘어서잖아요. 그런데 이게 현실적으로 권한을 밑에다 준다고 해서…… 차라리 지자체에 줘 버리는 게 맞는 거지, 권한 위임을. 내가 이해 못 하는 건 아닌데, 그러면 광역자치단체에 이 권한 위임을 줄 때하고 국토관리청에 줄 때하고 어떤 효과성이 있습니까, 권한을 위임한다고 하면?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 저희가 권한을 위임하는 업무가 2개 이상 시도에 버스노선 조정 업무라든지 그다음에 벽지 버스노선, 이렇게 여러 개 겹치는 경우를 하는 거고요.

아까도 제가 말씀드렸지만 저희는 무조건 시군에 위임하고 있는데 일본의 경우에는 국토교통청 산하의 지방운수청이 버스·택시까지 합니다, 그다음에 화물도 하고. 그러니까 국가가 너무 시군에다만 다 맡기다 보니까 실제 시군에 대한 집행 업무가 잘 관리가 안 되는 그런 측면도 있습니다. 그래서 저희는 이런 업무는 지방청에 맡기는 게 더 바람직하다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 납득하기 어려운데요.

일단 일본하고 우리는 국토의 규모 차이가 크지 않습니까? 그리고 위임 대상으로 포함하려고 하는 지방국토관리청의 관할 범위를 보면 아무래도

그 역할을 수행하는데 조금 한계가 있을 수도 있고.

그다음에 현재 지방국토관리청에서 하는 일이 주로 도로나 토목공사 같은 것 관리하는 것 아니에요? 그런데 거기다가 이제 교통과 관련한 조정 업무를 만약에 준다고 하면 전문성도 당연히 좀 문제가 될 수 있고 또 인력도 추가로 좀 필요하지 않을까요? 그런 것들을 고려하면 조금 납득하기가 어려운 측면이 있는 것 같아요.

버스노선이라든지 차고지 지원과 관련한 거라든지 이런 것은 업무 소요가 많지 않을 텐데 그런 것을 국토관리청에 쥐 놓으면 전문성 면에서도 좀 우려되는 것 같고, 필요하다면 아무래도 그 사정을 잘 아는 시도에서 직접 하는 게 나을 것 같은데 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 잘 아시지만 국토관리청이 그동안에 도로건설·건설안전·지역개발 사업 이런 업무 중심으로 운영되어 온 전 사실입니다.

그런데 최근에 저희가 교통안전이나 교통관리 이런 쪽의 기능을 보장하고 있습니다. 그래서 전문성이나 인력 측면에서는 저희는 큰 문제는 없다고 생각합니다. 그래서 충분히 수행 가능하다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 차관님, 지방국토관리청이 지금 총 5개 정도 있는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○한준호 위원 그러면 예를 들어 경기도·인천이 서울지방국토관리청으로 들어갈 텐데, 특히 교통의 문제, 대중교통의 문제에 있어서는 서울과 인천, 서울과 경기 사이에 아주 첨예한 대립이 있는 걸로 알고 있는데 그 조정을 여기서 할 수 있겠습니까?

예를 들어 강원 같은 데는 원주지방국토관리청에서 한다라고 가정했을 때 여기에 대해서는 합당하게 그럴 수 있겠다라고 판단이 들지만 서울청에서 경기·인천·서울 전체를 다룬다는 것은 저는…… 이게 어떤 효과를 줄 수 있는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 기본적으로 국토부장관이 그런 조정 업무를 하면서 실무적인 업무를 위임한다고 이렇게 보시면 되겠습니다. 그래서……

○한준호 위원 그러니까요. 그렇게 되면 지자체장들의 역할들이 반영이 잘 되지 않을 것 아닙니

까, 물론 하신다라고는 하겠지만? 저는 이런 부분에 있어서는 예를 들어 경기도라든지 인천이라든지 서울 간의 간극을 여기서 좁힐 수는 없다. 그래서 지방자치단체장들의 역할이 충분히 있는 것을 굳이 이렇게 옮길 필요가 있느냐라는 질문을 하는 겁니다.

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 지자체장 업무에 대해서는 이번에 새로 개선하는 내용은 없습니다. 다만 지금까지 국토부장관이 직접 시행하던 업무를 이번에 지방청장한테 일부를 위임해서 보좌하도록 하는 그런 것으로 이해를 해 주시면 되겠습니다. 그래서 집행적인 업무를……

○한준호 위원 그러니까 제가 생각하는 것은 이런 거지요. 국토부장관에게 속해 있던 업무를 청으로 내리는데 그동안은 국토부장관께서 그렇게 맡고 계시기 때문에 지자체장들의 역할이 제가 볼 때는 컸다고 보는 거예요. 그런데 청 단위로 내려가게 되면 청에서 개입을 하지 않겠느냐 이 말씀을 드리는 겁니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 또 이런 측면도 있습니다. 국토부장관이 하다 보니까 저희가 정책이나 이런 데 너무 치여서 바쁘지 않습니까? 그래서 못 하던 업무를 서울지방국토관리청장이라 그러면 그 현장을 잘 알기 때문에 오히려 조정 업무를, 작은 조정 업무들은 더 빨리빨리 이루어질 수도 있겠습니다. 그리고 혹시 안 되는 업무는 또 국토부장관이 할 수도 있겠고요. 그래서 오히려 현장성도 높아지고……

지금 처음이라서 조금 미흡한 부분이 있겠지만, 제가 그래서 일본의 사례를 들지 않습니까? 일본도 운수청이 그런 업무를 계속해 왔다는 말씀을 드립니다. 그래서 저희도 이제 처음이기 때문에 미약하기는 하지만 앞으로 더 발전될 수 있을 거라고 생각합니다.

○한준호 위원 말씀을 그렇게 하시면 동의하기가 좀……

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 행정의 위임 취지는 충분히 이해가 됩니다. 그런데 제가 알기로는 19대 후반인가요, 20대 초반인가 그때 광역교통청 문제가 한번 대두된 적이 있지요? 그래서 그때 입법을 개정해서 수도권과 동남권 광역교통청을 만들어서 광역교통의 어떤 노선 조정이라든지 협력이라든지 이런 것을 좀 하자고 했을 때는 사실 그때 국토부

가 찬성했나요?

○국토교통부제2차관 어명소 아마 찬성했을 것으로……

○민홍철 위원 찬성했을 겁니다. 아마 기재부가 반대했을 건데……

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그래서 아까 일본의 예를 들고 계시는데 현재 교통안전팀 하나 가지고 과연 그것을 할 수 있겠냐? 아니면 운수 사항까지 포함한…… 안전팀하고 운수는 다르지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그래서 좀 더 국토관리청의 조직을, 본부의 조직을 하부로 내리면서 운수 관련된 권한을 확실하게 내려 주면서 이 업무를 담당하게 하면 아마 효율성이 있을 겁니다. 그런데 교통안전팀 가지고는 옥상옥이 될 수도 있고 번거롭게 될 수도 있을 것이다.

차라리 그러한 위임을 할 바에는 그 업무를 시·도지사에게 대폭적으로 위임해 버리는 게 오히려 효율성이 있지 않느냐, 오히려 그것을 더 확대해 주는 게.

지금 광역시도별로 우리 동남권만 보더라도 광역교통망 하나 하려고 해도 안 돼요. 이게 노선 조정을 하려고 해도 잘 안 되고요. 그래서 그런 위임을 아예 시·도지사에게, 광역단체장에게 내려 버리는 게 지역교통망 확충하는 데 훨씬 낫다 저는 그렇게 생각하는데요, 모르겠습니다. 정부에서 또 그렇게 주장을 하시니까, 뭐 특별한 이유는 있겠습니까마는 국토관리청의 업무가 본부의 업무를 더 많이 가져가 줘야 이게 효과가 있을 것이다 저는 그렇게 보거든요. 그 부분에 대해서는 어떻게 생각을 하십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀에 저희도 적극 공감하고 있습니다.

그래서 지금 교통안전팀이 보통 청별로 한 5명 내외가 있습니다. 그래서 이런 업무…… 그러니까 지금 저희가 교통 업무를 하면서 가장 애로 사항이 아까도 제가 말씀드렸지만 모든 업무가 시군에 가 있다 보니까, 예컨대 화물이나 택시 안전 이것에 대한 시군의 관심도가 굉장히 낮습니다. 그러니까 화물차 사고도 많이 나는데 시군에서는 차가…… 예컨대 화성시의 허가를 받은 차가 부산에 가서 영업을 하면 부산시에서 관장을 못 하고 있습니다, 안전 분야나 여러 가지 허가 사항에 대해서. 그런데 그런 업무가 만약에

국가사무로 있었다면 국가 전체적인 입장에서 관리가 훨씬 더 잘됐을 겁니다. 그래서 아까 제가 일본의 경우를 말씀드린 겁니다.

그런데 저희는 이렇게 운영을 해 오다 보니까 지금 미흡한 부분이 많은데, 아까 저희가 위임을 하겠다는 것도 2개 이상 시도의 버스노선 조정이라든지 중앙정부에서 해 오던 벽지 버스노선의 지원사업 이런 겁니다. 그래서 이런 부분에 대해서는 중앙정부가 예산을 교부하고 이런 사업이기 때문에 충분히 할 수 있는 사업입니다.

○국토교통부교통물류실장 김수상 교통물류실장입니다.

보완 말씀 좀 올려도 되겠습니까?

○소위원장 최인호 예.

○국토교통부교통물류실장 김수상 방금 차관님께서도 설명드렸습시다마는 저희가 대통령령으로 위임할 사무를 보고 있는 것이 두 꼭지인데요.

시도 간의 노선 조정 부분의 경우에는 시도 간에 운행하는 노선버스 면허 등과 관련해서 관할 지자체 간의 협의가 되지 않는 경우에 지자체의 신청을 받아서 조정하는 부분으로 생각을 하고 있습니다. 그렇기 때문에 이 부분을 시·도사에게 위임하는 것 자체는 좀 어려운 부분입니다. 이게 협의가 안 되는 부분에 해당하는 부분이고.

또 보조사업 집행 관리 관련해서도 벽지노선이 라든가 버스공영차고지 지원 사업 자체가 지금 현재 국비사업으로 되어 있기 때문에 이 부분도 시·도사에게 위임하는 그런 측면보다는 중앙정부에서 교통권 확보 차원에서 지금 국비사업으로 하고 있는 부분이라는 말씀을 좀 올립니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 취지는 이해가 되지만 지금 뭐가 문제가 있냐면, 벽지노선 지원 같은 것만 봐도 5개의 지금 국토관리청이 있어요. 그러면 나중에 예산 신청을 받아서 죽 올라오면 결국은 누가 조정을 하게 되냐면, 나중에 국토교통부가 할 수밖에 없는 거예요. 그러니까 한 기관이 더 생기는 거야, 벽지노선 같은 경우에는.

왜냐하면 해당 지자체가 국토관리청으로 신청을 할 거고 국토관리청에서 다시 국토부에서 종합해 가지고 기재부하고 예산 협의를 해서 예산을 따서 다시 내려 주는 것 아니에요? 그러면 지금은 지자체에서 바로 국토부로 올려 가지고 벽지노선 수요 조사해 가지고 하면 되는데 중간에 기관만 하나 더 생기는 거라고. 이게 국토관

리청의 기능을 보장하고 업무 위임하는 것은 이해가 되지만 이 업무 자체로만 보면 그냥 옥상옥이 되는 그런 거고 다……

2개 시도 노선버스 조정, 지금 국토부에서 의견이 있으면 누가 조정을 합니까, 국토부 내의 어디서 해요?

○국토교통부제2차관 어명소 노선조정위원회……

○맹성규 위원 노선조정위원회에서 하지요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○맹성규 위원 그러면 지방국토관리청으로 내려 보내면 다섯 군데 다 노선조정위원회를 또 만들어요? 교통안전팀에서 무슨 수로 이것을 하냐고, 이것 복안이 있냐고요? 5개 국토관리청에 다 조정위원회를 또 만들어야 되잖아. 이게 간단한 문제가 아니라는 거예요.

이게 지금 국토부가 노선조정위원회를 설치해서 두 개 이상의 시도에 걸치는 분쟁을 처리해주고 있고 벽지노선에 대한 보조금도 각 지자체로부터 전체적인 수요를 파악해서 처리하고 있는데 이것을 왜 중간의 국토관리청에 위임을 함으로써 별도의 위원회도 다시 만들어야 되고, 그렇다고 국토부 업무가 하나도 없어지는 게 아니고 나중에 분쟁이 생기면 누가 해 줄 거냐고요?

그래서 이것은 내가 취지는 충분히 공감하고 이해가 되지만 실효성 면에서는 그냥 국토부가 하는 게 낫다.

○국토교통부제2차관 어명소 제가 말씀드리겠습니다.

벽지노선 지원 사업을 저희가 하고 있는데요. 본부에서 직접 합니다. 하는데, 이게 3800여 개 노선입니다. 굉장히 많은데 직원은 한 명이 합니다. 그러니까 그냥 돈 주기 바쁘고요. 관리가 전혀 안 되고 있습니다. 이게 실제 벽지노선 지원 사업의 보조금 사업이 제대로 되고 있는지 아니면 이게 필요성이 있는지 없는지…… 그래서 이런 것에 대해서 좀 더 현장성이 있는 직원들이 한다면 좀 관리가 잘 될 것으로 저희는 보고 있고요.

노선조정위원회, 저희가 2개 이상 시도의 경우에 신청을 받아서 하게 되는데 기본적으로 국토부장관이 합니다. 하게 되고 지방청에서는 그 시도의 의견을 받아서 자문해 주는 역할을 하게 된다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

시요.

○민홍철 위원 제가 자꾸 말씀을 드리는데요. 중앙정부의 본부에서 한 분이 담당을 하고 계신다고 말씀하시는데 그 위원회가 있지 않습니까? 벽지노선 같은 경우에 위원회 심사를 거쳐서 결정이……

○국토교통부제2차관 어명소 위원회는 없습니다.

○민홍철 위원 없어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그래서 제가 말씀드리고자 하는 것은 행정을 가급적이면 시·도지사에게 권한을 대폭 위임해 주는 방법으로 하나의 단계를 없애자는 겁니다. 지금 이 방법으로 가면 예를 들어서 경남 같은 경우는 부산지방국토관리청하고 협의가 안 되면 또 어차피 본부하고 해야 된다는 말이에요. 그렇지 않겠어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그러면 행정 소요만 더 걸리고 기간만 더 걸린다는 거예요. 차라리 본부의 역할을 보장해 주든지 그 업무를 시·도지사에게 대폭 위임하고 시·도지사에게 전권을 쥐 가지고 시·도지사가 벽지노선으로 결정되면 바로 보조금이 그냥 나가도록 해 주면 되지 않습니까? 그렇게 행정을 개선하려고 해야지 자꾸 자리를 만들어 가지고 기관을 만들어서 한다는 것은 제가 볼 때는 현재 지방에서 이루어지고 있는 우리 시·도지사 또는 시군의 행정업무하고는……

한번 생각해 보십시오. 그 시군에서 어떤 업무 때문에 중앙관청을 찾아가려고 하면 굉장히 어려워해요. 일단 만나 주지를 않아요, 쉽게. 그리고 충분히 논의를 못 하는 그런 분위기입니다. 그런데 하나 또 만들어 놓으면 그 절차가 더 복잡해진다 이런 말씀을 드리고자 합니다. 입법 취지는 아마 국토부에서 충분히 논의해서 이렇게 내놓으셨겠습니까마는 현실과 조금 괴리가 있다 제가 그런 말씀을 드립니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 위원님들 또 의견 있으십니까?

위원님들의 여러 가지 지적과 토론이 있었습니다. 제3항부터 제6항까지 이 4건의 안건은 소위원회에서 앞으로 계속 심사를 해야 될 것으로 보입니다.

그래서 소위원회에서 앞으로 계속 심사하고자

하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음 안건으로 넘어가기 전에 위원장으로서 정부 측에 또 전문위원회도 잠시 말씀을 드리겠습니다.

앞으로 우리 법안소위를 국회법에 따라서 가급적 한 달에 세 번 이상 열도록 할 것입니다. 그런데 그렇게 하기 위해서는 정부 측과 전문위원회에서 위원님들에게 사전에 상세한 설명과 자료 제공이 있어야 원활한 진행이 되겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 알겠습니다.

○전문위원 최용훈 알겠습니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115661)

(11시20분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제7항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 46페이지입니다.

현재 교통유발부담금을 정액 방식으로 하고 있는 것을 개정안은 1%, 일할 단위 계산으로 변경하는 내용입니다. 이 내용은 국민권익위원회에서 국민 부담 감소, 부담 완화를 위해 제안했던 내용인데요. 다만 개정안에 따르면 지금 납부기간과 납부기한 사이에 있는 독촉기간 이 부분에 가산금 징수가 안 되기 때문에 이 부분을 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

47페이지입니다.

또한 도시교통정비 촉진법의 경우 부과기간 등이 시행령에 규정되어 있어 그 근거를 법률에 명확하게 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

50쪽 보시면 개정안에 따른 효과를 설명하고 있는데요. 예를 들면 현재는 연체 가산금을 첫날부터 1억에 대한 3%인 300만 원을 가산하고 있는데 개정안에 따르면 1일부터 15일까지는 연체 가산금을 내지 않도록 되어 있기 때문에 이 부분을 수정해야 된다는 의견이고요. 16일부터는 100만 원 더하기 2만 2000원씩 이렇게 일할 계산해서 하도록 하고 있습니다.

52페이지에 보면 연도별 교통유발부담금이 참고3 자료에 나와 있는데요. 2021년도에 5억 1200

만 원 되어 있습니다. 그리고 참고4 자료는 개정안에 따르면 16일부터 1개월까지 50%, 77%…… 점진적으로 가산금이 누진되는 것으로 보여지고요. 지금 1번의 15일 이내는 개정안에 따르면 미징수된다는 점을 말씀드립니다.

그리고 54페이지 보면 현재 국토부 소관 11개 법률이 있는데 고정액으로 하고 있는 건이 4건이라고 나와 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 기본적으로 동의합니다.

다만 전문위원이 47페이지에서 말씀하신 부담금의 부과기간, 납부기간 등의 근거는 이미 법률에 규정되어 있고 시행령에 위임되어 있어 법체계상 문제가 없다고 생각합니다. 이번에 개정된 부분은 체납에 관한 사항으로서 타 법 사례 등을 감안할 때 현행 개정안으로도 가능하다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 위원님들의 말씀 들겠습니다.

위원님들 말씀 듣기 전에 방금 차관 설명에 전문위원은 어떻게 생각하세요?

○전문위원 최용훈 지금 소위 자료 51쪽에 보면 도시교통정비 촉진법하고 시행령이 규정되어 있는데요. 하단의 도시교통정비 촉진법 시행령에 보면 시행령에 납부 부담금의 부과 기준일 및 납부기간을 규정하고 있는데 저희 법제편람 같은 데서 보면 납부기간은 법률에 명시하도록 되어 있습니다. 그래서 향후 개정할 때 도시교통정비 촉진법 시행령에 있는 납부기간은 법률로 격상을 해야 되지 않을까 이런 의견입니다.

○소위원장 최인호 차관 생각은 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 이번 개정안에 대해서는 이렇게 가도 저희는 문제가 없다고 보고 있고요. 그런데 전문위원회에서 말씀하신 대로 차후 개정 시에 이런 부분이 검토되면 좋다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 전문위원, 동의하시지요?

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 위원님들의 말씀 들겠습니다. 강대식 위원님.

○강대식 위원 2019년도부터 한 21년까지 가산금 징수 금액이 보니까 4~5억 정도입니다. 2019

년부터 21년까지 연도별 부담금이 얼마나 경감되었는지 혹시 계산해 보셨습니까?

전문위원님, 혹시 나와 있는 것 있습니까?

그것하고요, 국민권익위원회에서 2022년도뿐만 아니라 2014년도에도 유사한 부담금 가산금의 부과 방식 개선안의 권고가 있었지요?

○국토교통부제2차관 어명소 2014년이요? 제가 그 상황에 대해서는 알지 못합니다.

○강대식 위원 유사한 부담금 가산금 부과 방식 권고안이 있었던 적이 있습니다.

전문위원님, 그러면 2014년도 권고 때 국회에서 개정안 논의가 없었습니까?

○전문위원 최용훈 2014년 상황은 제가 잘……

○강대식 위원 잘 모르겠습니까?

○전문위원 최용훈 예, 모르겠습니다.

○강대식 위원 왜 개정되지 않았는지 좀 궁금하고요.

지금 차관님께서 당시의 정부 입장 이런 것도 아마 잘 모르시겠지요? 그 당시, 2014년도에 권고안이 있었는데 그때 이렇게 문제화되지, 가시화되지 않은 그런 부분에 대해서 무슨 문제점이 있었는지 그것은 혹시 알고 계십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 2014년도에 대해서는 나중에 따로 보고드리겠습니다.

○강대식 위원 따로 보고를 한번 받아 보고요.

하여튼 개정안은 국토부 의견을 담은 수정안에 저는 동의를 합니다.

○소위원장 최인호 국토부의 수정안?

○전문위원 최용훈 국토부의 수정안은 조문을 저희가 지금 한번 보고요. 오후에 정리해서 문구를 한번 보고드리겠습니다.

○소위원장 최인호 문구를 다시 수정해서 제출해 주시면 오후에 계속 심사하도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 강대식 위원님께서 궁금해하시는 2014년도 당시 부분에 대해서 자료를 찾아서 사전에 잘 설명해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 그러면 의사일정 제7항은 오후에 수정안을 다시 보고받고 의결하고자 합니다. 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115657)

9. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2113544)

(11시28분)

○소위원장 최인호 다음 안건 의사일정 제8항과 제9항, 이상 2건의 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 56페이지입니다.

대도시권 광역교통법은 내용이 김상훈 의원님, 조웅천 의원님, 두 건인데요. 먼저 김상훈 의원님부터 설명을 드리겠습니다.

이 건은 앞에서 말씀드린 것처럼 국민권익위원회에서 고정액 연체금 산정 방식을 일 단위로 부과하라는 권고에 따라 이 개정안이 마련됐고요.

개정안에 따르면 체납기간에 따라 연체가산금이 달라져서 국민권익위원회 취지에 맞을 것 같습니다. 현재는 납부기간 지나면 3% 징수하고 있는데 개정안에 따르면 고정액 더하기 일할 계산으로 되겠습니다.

그 효과를 60페이지에 설명을 해 놓았는데요. 현재 광역교통시설부담금 부과금액이 1억일 경우에 가산금이 300만 원인데 개정안에 따르면 매 1일마다 100만 원 더하기 2만 2000원씩 가산해서 91일부터는 총 300만 원 한도로 되겠습니다.

61페이지에 보면 광역교통시설부담금이 2021년에 2300억 징수가 됐습니다. 그다음에 65쪽에 보면 2300억 중에 체납된 가산금이 대략 6억 1300만 원입니다. 참고4 자료고요. 참고5에 보면 개정안에 따를 경우에 3개년도 기준으로 약 1억 400만 원의 가산금 수입이 감소할 것으로 전망됩니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

정동만 위원님.

○정동만 위원 차관님, 광역교통시설부담금 연체자에 대해 부담을 완화하는 법 개정 취지에는 동의합니다.

그런데 지금 서울시가 본 개정안을 반대하고

있는데 다른 지자체의 의견들은 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 다른 지자체는 의견을 제출하지 않았습니다.

○정동만 위원 제출하지 않았고.

그러면 서울시는 납부 시점에 따라서 가산금액을 추가 확인해야 한다는 그런 행정적인 애로사항이 있고 가산금 부담이 줄어들면 체납 가능성이 더 높아진다고 생각을 하고 있거든요. 이 부분에 대해서 어떻게 생각하십니까, 차관님은?

○국토교통부제2차관 어명소 서울시에서 이런 지적을 할 수 있겠지만 국민 불편 사항 또 국민 불편 경감 이런 측면을 감안할 때 개정안은 바람직하다고 생각합니다.

○정동만 위원 차관님, 이 부분에 대한 보완책을 좀 제시해 주시겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 납부 시점을 확인하는 것, 추가 확인하는 것은 행정청이 당연히 해야 할 의무라고 생각합니다. 그래서 그렇게 하고요.

그다음에 이것 때문에 체납이 더 늘어난다고 저희는 생각하지 않고 있습니다. 그리고 감소되는 금액도 한 1억밖에 안 되기 때문에……

○정동만 위원 한 번 더 그 보완책을 준비를 해주십시오.

마치겠습니다.

○강대식 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 국토위 검토보고서에는 보면 지방자치단체와는 달리 가산금을 납부할 유인을 제공할 수 있을 것으로 이렇게 판단했습니다.

전문위원님, 그 근거가 뭐니까?

○전문위원 최용훈 단기 연체자 부담이 완화되고요. 장기 연체자가 단기 연체자로 전환되는 그런 효과가 있는 것 같습니다.

○강대식 위원 차관님 동의합니까? 전문위원의 지금 방금 말씀에 차관님 의견은 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 이 개정안이 부담자의 부담을 합리적으로 조정한다는 측면에서 필요하다고 생각하고요. 그다음에 이게 체납 부담액을 더 증가한다고, 거기에 미치는 영향은 아주 미미할 것으로 저희는 보고 있습니다. 그래서 이 개정안은 필요하다고 생각합니다.

○강대식 위원 가산금 건수가 보면 2019년도부터 21년도까지 연평균 한 100여 건이라 이거지요? 맞지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○강대식 위원 1년에 한 100여 건 가산금 이것 내역 산정을 하는 데 큰 부담으로 작용을 합니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇다고 생각하지 않습니다.

○강대식 위원 그렇다고는 생각 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○강대식 위원 연체자 부담 완화라든지 형평성 등을 고려할 경우에는 개정안에 저는 동의합니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없습니까?

그러면 정동만 위원님께서 지적하신 부분은 앞으로 국토부에서 잘 감안해서 잘 처리하는 것으로 하고 8항은 위원님들이 다 동의하시는 것으로 그렇게 하겠습니다.

그다음 제9항에 대해서 전문위원……

○전문위원 최용훈 66페이지입니다.

조용천 의원님께서서는 철도사업 관해서 환승편의성 검토 제도를 신설하는 내용입니다.

개정안은 긍정적 효과가 있지만 일부 검토가 필요하다고 보았습니다.

67페이지입니다.

제7조의10에 환승편의성 검토 대상으로 도시철도 또는 철도역의 건설 또는 개량 등 대통령령으로 정하는 사업으로 하고 있는데 이 사업의 개정 취지에 맞게 좀 구체적으로, 예를 들면 개량사업으로 명확화할 필요가 있다고 보았습니다.

69페이지 2항은 환승편의성 검토 시 검토 결과를 기본계획에 반영하라는 내용입니다.

70페이지 6항은 검토 결과를 사업자가 반영하라는 내용인데요. 저희가 볼 때는 사업시행자가—개정안에는 없는 내용인데—정당한 사유 없이 반영하지 않을 경우 반영하도록 하는 내용이 필요하다고 보았습니다.

그 유사 입법례로 환경영향평가법 30조가 있고요. 또한 사업 추진 과정에서 사정변경 등으로 인해서 재검토할 상황도 발생할 수 있는데 그 내용도 추가하는 내용입니다.

그다음에 8조에, 앞에서 계속 논의했던 내용과 유사한 내용인데요 대도시권광역교통위원회의 업

무에 환승편의성 검토 내용이 추가가 됐는데 이 내용이 대도시권광역교통위원회 설치 목적에 맞는지 한번 보셔야 될 것 같습니다.

그리고 73쪽은 환승편의성 검토 도입 유사 사례를 적시를 했고요.

74쪽에는 참고2에 환승편의성 검토를 기본계획 수립 전에 하는 것으로 이렇게 나와 있습니다.

그래서 저희 수정의견은 82쪽은 개정안과 같고요, 83쪽은 ‘개량 등’을 ‘개량사업’으로 이렇게 ‘등’을 삭제했습니다.

85쪽에 7항과 8항을 신설해서 환경영향평가법 입법례를 참고해서 환승편의성 검토 결과 미반영시 반영하도록 하거나 중대한 사정변경이 있을 때 다시 검토하라는 내용을 반영을 했고요.

86쪽은 위원님들께서 이게 대광위가 맞는지 한번 검토를 해 주셔야 될 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

다만 환승편의성 검토 기관을 어디로 할 것인지에 대해서는 동 사업의 경우 대도시권 내 개별 사업의 환승 그다음에 환승편의성 기술 검토 등을 하는 사항입니다. 그래서 이것은 대도시권광역교통위원회가 하는 게 바람직할 것으로 저희는 보고요.

참고로 국가교통위원회는 국가교통 정책이나 계획을 다루는 부서입니다. 그래서 이런 개별 사업을 다루기에는 좀 바람직하지 않다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

강대식 위원님.

○강대식 위원 검토가 왜, 국토부와 전문위원하고 다른 이유는 뭡니까?

○전문위원 최용훈 저희가 보기에 이 업무가 대도시권광역교통위원회 설치 목적에 안 맞는다는 것으로 보고 있고요. 국토부는 다른 생각을 가지고 있는 것 같습니다.

저희가 71쪽에 적어 놓았는데요 현재 국가통합교통체계효율화법 44조, 106조에 따르면 이러한 사항들은 대광위가 아니고 국가교통위원회 심의 사항으로 하는 게 낫다고 판단을 하고 있습니다.

○강대식 위원 판단하고 하는데 그러면 국토교

통부는?

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 아까도 말씀드렸지만 대도시권 내 개별 사업의 환승편의성이나 기술 검토 등이 개별 사업에 관한 사항이고 또 대도시권 내에서 이루어지는 사업입니다. 그래서 이것은 대도시권광역교통위원회의 업무로 바람직하다고 보고 있습니다.

○강대식 위원 지금 전문위원 검토가 맞는지, 국토부에서 이야기하는 게 맞는지 우리가 판단을 해야 되는데……

내가 한 가지만 더 질의할게요.

환승편의성 검토는 의무지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 그런데 만약 의무사항을 위반했을 경우에는 별도로 제재할 수 있는 장치가 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 거기에 대해서는 저희가 실시계획을 확인하는 절차가 있습니다. 그래서 검토 결과를 반영토록 하는 어떤 행정 내부절차라고 보시면 되겠습니다. 반영하도록 이렇게 되어 있습니다.

○강대식 위원 반영하도록 되어 있다?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 처벌 규정은 있지는 않고요.

○강대식 위원 제가 왜 이런 말씀을 드리는가 하면, 지난 8월에 항공기하고 철도에서 끔찍한 폭행·폭언 사건이 있었지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 그런데 항공기의 경우에는 법에 의거 법적 조치를 취했지만 철도의 경우는 규정이 없어 가지고 즉각 처벌을 하지 못했습니다. 그래서 환승편의성에 대한 국민적 합의를 지키지 않을 경우 적절한 제재를 할 수 있는 조항이 필요하다고 보는데 차관님 의견하고 전문위원님 의견 한번 주시기 바랍니다.

○대도시권광역교통위원회상임위원 강희업 위원님, 대광위 상임위원입니다.

제가 보충 설명 올리겠습니다.

그 부분은 별도로 이번 개정안에 들어가 있습니다. 그래서 환승편의성 검토를 해서 만약에 이것이 제대로 이행이 되지 않았을 경우에는 실시계획 결과에 대해서 저희가 승인을 할 때 그것을 다시 한번 확인해서 검토 결과를 반영토록 이렇게 강행 규정으로 해 났습니다.

○강대식 위원 강행 규정으로 해 났다?

○**대도시권광역교통위원회상임위원 강희업** 강행규정으로 해 났고, 법에 넣었기 때문에 그것은 염려 안 하셔도 될 것 같습니다.

○**강대식 위원** 이상입니다.

○**소위원장 최인호** 또 다른 위원님?

한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○**한준호 위원** 주체 문제에 대해서는 제가 이 법안을 사실 공동발의한 사람이기 때문에 이 법안의 취지 자체는, 예를 들어서 저희 고양시 같은 경우는 대곡역 같은 데는 실은 환승과 관련된 여러 가지 검토가 없이 여러 노선들이 대여섯 개가 몰리다 보니 이후에 다른 노선이 몰릴 때 일반 이동하는 동선에 대해서 출퇴근이 대부분인데 여기에 대한 고려가 없었다. 그렇기 때문에 환승에 대한 편의성 검토에 있어서 가장 중요한 부분이 그런 부분이었던 것 같고.

전문위원님 말씀도 있긴 했지만 그냥 공부하라는 입장에서 저희가 볼 때는 그런 역할 자체로는 대광위가 맞다라는 생각을 하고는 있습니다, 여러 위원님들께서 생각이 다르실 수는 있겠는데. 그래서 최초 발의를 할 때 그런 부분들을 감안하고 발의를 했기 때문에 대광위가 맡는 것이 맞지 않나라는 생각은 가지고 있습니다.

○**소위원장 최인호** 또 다른 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님.

○**맹성규 위원** 어차피 대부분 다 수도권이나 대도시권에서 벌어질 수밖에 없는 문제일 것 같은데, 그러면 이런 논쟁이 되지 않도록 광역교통위원회에서 처리할 수 있게 자구를 수정하면 되는 거지. 대도시권을 벗어나서 이렇게 문제 제기되는 환승편의성 검토가 필요한 노선은 없을 거다, 많지 않을 거다. 그러니까 자구를 조정하면 그 논쟁에서 벗어날 수 있지 않을까 그리고 실질적인 목표를 이루지 않을까 생각을 하거든요.

우리가 아까 전에 법안에서 논의했듯이 대도시권광역교통위원회는 유감스럽게도 법 제정을 할 때 범위가 제한이 되어 있다고. 그러니까 그 취지에 맞도록 지금 이 자구를 수정하면 별문제 없이 될 것 같은데 거기에 대해서는 어떻게 생각해요?

○**대도시권광역교통위원회상임위원 강희업** 위원님, 제가 보충설명 올리겠습니다.

아까 위원님께서 말씀해 주신 내용은 대중교통법입니다. 대중교통법에서 알뜰교통카드를 국토부장관에게 위임할 수 있도록 하는, 그러면 대광

법에서는 타 법령에서 위임을 해 줬을 때는 우리 대광위가 할 수 있다. 그렇기 때문에 그걸 명확하게 하기 위한 그거였고요.

여기에서는 이것은 대광법입니다. 대광법은 위원님 잘 아시는 것처럼 대도시권에 한정되는 내용입니다. 그렇기 때문에 이 내용 자체가 대도시권광역교통위원회가 그 자체를 할 수 있는 부분이기 때문에 사실상 범위 문제에 대해서 아까하고는 좀 양상이 다르다는 말씀을 드립니다.

저희는 이 부분에 대해서는 문제가 없다고 이렇게 말씀드릴 수 있겠습니다.

○**맹성규 위원** 그러니까 전문위원이 다른 의견이잖아. 그러면 전문위원이 거기에 대해서……

○**대도시권광역교통위원회상임위원 강희업** 전문위원님 말씀은 이것이 대광위원회에서 하는 것보다는 국가교통체계 거기에서 하는 게 맞다, 그런 말씀이십니다.

○**맹성규 위원** 아니, 전문위원 검토의견이 국가교통위원회로 가야 될 이유가 대광위의 권한을 벗어난……

전문위원, 그런 취지 아닙니까? 왜 국가교통위원회로 가야 된다고 검토하셨어요?

○**전문위원 최용훈** 환승정책의 분석 및 평가, 환승센터에 관한 사항을 현재 국가교통위원회에서 하고 있습니다. 그래서 국가교통위원회로 하자는 의견입니다. 국가통합교통체계효율화법 44조하고 106조에 그렇게 규정이 되어 있습니다.

제106조제2항제9호에 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획의 수립 및 변경, 그다음에 광역복합환승센터의 지정 이런 내용을, 그다음에 복합환승센터개발사업은 국가교통위원회의 업무로 이렇게 심의사항으로 규정하고 있기 때문에 제가 그렇게 말씀드린 겁니다.

○**맹성규 위원** 차관님, 설명해 보세요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 말씀드리겠습니다.

통합교통체계법에 따라서 국가교통위원회에서 환승센터 구축 기본계획을 수립하게 되어 있습니다. 그러나 지금 우리가 논의하는 이 개정안은 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법에 따른 대도시권 내에 환승시설을 설치할 때 환승편의성 검토를 하는 사항이고 개별 사업에 대한 사항입니다.

그래서 이 사항에 대해서는 국가교통위원회가 국가기본계획, 기본 교통정책을 다루는 그런 측

면이 있다면 광역교통위원회에서는 개별 사업에 대해서 직접 하는 그런 성격이 있기 때문에 저희는 이게 대도시권광역교통위원회가 하는 게 업무 성격상 훨씬 바람직하다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저는 국토부 측 의견이 타당하다고 생각하는데요.

전문위원이 얘기하는 것은 법 규정이 이렇게 되어 있으니 여기서 하는 게 맞겠다는 그런 취지인 거지, 실제로 환승편의성과 같은 기술적인 문제를 국가교통위원회에서 다루기는 어려울 것입니다. 실무적인 문제니까 그것은 광역교통위에서 하는 게 바람직한 것 같고요.

법에 이렇게 되어 있어도 여기서는 기본계획을 수립하는 거고 실질적으로 환승편의성을 검토하고 확인하는 것은 실무 기구인 광역교통위가 하는 게, 대광위가 하는 게 맞는 것 같습니다.

○소위원장 최인호 위원장으로서 판단은 조율을 하면 될 것 같은데……

전문위원 생각을 한번 더 이야기를 해 주세요.

○전문위원 최용훈 국토부에서 새롭게 이걸 하자고 하니깐요, 개정안처럼 해도 홍기원 위원님 말씀하신 것처럼 괜찮을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 그러면 제9항은 근본적인 의견의 차이라기보다는 충분히 조율할 수 있는 것이라고 보기 때문에 일부 조정해서 오늘 오후에 계속 심사할 수 있도록 그 근거를 잘 정리해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 8항, 9항은 오후에 계속 심사하도록 하겠습니다.

10. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2113689)

(11시49분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제10항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 152페이지입니다.

박상혁 의원님 개정 내용은 물류창고의 범위에 주문배송시설을 추가하는 것과 관련 타 법의 조문 인용을 수정하는 내용입니다.

152페이지입니다.

물류창고의 범위에 제2조제5호의2를 신설해서 주문배송시설을 신설하는 내용입니다. 152쪽 우측의 표를 보시면요, 현행 택배업 주문배송시설은 창고시설로 되어 있습니다. 정부가 이 택배업 주문배송시설을 2종 근린생활시설에 옮기려고 하는 겁니다. 다만 2종 근린생활시설에 옮길 경우에 화재 등에 취약하기 때문에 이 규정을 제2조에 넣은 것입니다.

다음으로 154쪽에 보면, 유통업계는 1종 근린생활시설에 들어가 있는데 개정안에 맞게 되면 2종 근린생활시설로 들어오게 됩니다.

155쪽에 보면, 물류창고업의 등록요건 중 바닥면적 기준을 주문배송시설에 한해서 1000㎡ 미만으로 예외를 두려고 하는 겁니다. 이것은 2종 근린생활시설에 너무 큰 주문배송시설이 들어가지 않도록 하는 취지입니다.

그래서 사례를 들면, 157쪽에 보시면 현재 도심 내의 유통업 같은 경우는 물류창고가 있습니다. 그런데 택배 같은 물류창고업은 도시 인근 경기도 광주나 용인에 있습니다. 그런데 개정안이 처리가 되면 이런 1000㎡ 미만, 500㎡ 미만인 택배 창고들이 도심 내에 들어올 수 있게 되는 내용입니다.

159쪽 수정 내용인데요. 이것은 개정안의 내용이 명확하지 않아서 ‘주문배송시설=제2종 근린생활시설이다’ 이런 점을 명확히 하는 내용입니다.

그다음에 160쪽은 물류창고업 등록 의제대상 중 타 법을 인용했는데요. 그게 식품산업진흥법이 수산식품산업의 육성 및 지원법으로 바뀌었기 때문에 내용을 변경한 겁니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님.

○강대식 위원 이미 주문배송시설이 지금 운영되고 있지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 일부 운영되고 있고 계속 이게……

○강대식 위원 이게 합법한 운영입니까?

○국토교통부제2차관 어명소 업계에서는 이런 부분에 대해서 다른 형태로 운영되는 경우도 있

고 그렇습니다. 그런데 지금 잘 아시지만 택배나 배달 이런 분야가 굉장히 커지고 있고 앞으로 더 커질 것으로 됩니다. 그래서 업계에서는 도심 내에 이런 땅을 구할 수가 없다는 건의가 계속 들어왔습니다. 그래서 저희가 건축 부서, 도시 부서하고 협의를 해서 제한적으로 허용하게 되는 거라고 보시면 되겠습니다.

○강대식 위원 본 위원이 생각할 때는 합법적이지 않은 부분도 있다고 보고 있는데?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 설치되어 있는 것 말씀이십니까?

○강대식 위원 예.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○강대식 위원 그거 어떻게 하시렵니까? 그러면 전부 다 양성화시킵니까? 약간 법에 어긋나는 그런 부분들은……

○국토교통부제2차관 어명소 이제 앞으로 이런 법이 통과된다면 좀 더 기준……

○강대식 위원 보완을 할 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 양성화되는 측면도 있을 겁니다.

○강대식 위원 그러면 전국에 점포수가 어느 정도 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 도심 내에 이런 것에 대해서 저희가 아직 파악한 자료는 없습니다.

○강대식 위원 없어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○강대식 위원 아직 파악이 안 됐다고……

주문배송시설이라고 했는데 업계 통용의 정확한 정의가 됩니까?

○국토교통부제2차관 어명소 157페이지 위쪽 사례를 보시면 되겠습니다. 그러니까 소비자한테 가장 가까운 데 이런 배송시설을 설치하고 소비자가 주문하면 바로 소비자한테 배달이 될 수 있게 하는 소규모……

○강대식 위원 소규모.

○국토교통부제2차관 어명소 이걸 창고라고 할 수도 없고요. 소규모 풀필먼트 시설이라고 요새는 이렇게 얘기를 많이 합니다.

○강대식 위원 물류창고업이라든지 이런 것은 보통 보면 외곽에 많이 되고 있잖아요. 이것도 어떻게 보면 주민들이 혐오시설로 인식하는 경우가 상당히 많아요. 예를 들어 소음 문제라든지 매연이라든지 이런 것 때문에 주민들이 굉장히

싫어하는 경우가 상당히 많더라고요.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 위원님, 그런 민원도 많고요. 그래서 대규모 물류터미널 그다음에 물류단지 이런 것은 도심 외곽에 설치가 많이 되고 있고요.

그다음에 대규모 물류터미널을 중규모로 도심 내에 이렇게 설치하게 됐고 그다음에 이런 주문배송시설은 가정에, 제일 가까운 수요자 근처에 있어야지 배달이 빨리 이루어지게 됩니다. 요새는 배달 시간 이런 걸 많이 경쟁을 하기 때문에 이게 만약에 도시 외곽에 있다면 배달원이 거기까지 배달하는 데 시간이 많이 걸리게 되고 오히려 그걸 통해서 여러 가지 환경 문제나 이런 게 더 생길 수도 있겠습니다.

○강대식 위원 법이 만약에 개정되었을 때 야기되는 문제점은 없습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 이 주문배송시설의 경우에는 작은 차나 아니면 오토바이나 아니면 사람이 직접 전달하는 경우, 아니면 자전거 이런 걸로 배달하는 경우가 많습니다. 그래서 오히려 앞으로 생활물류시대에는 이런 시설들도 저희가 잘 발전시켜 나가야 하는 분야라고 생각합니다. 다만 민원 문제 이런 것은 업체하고 또 지역 주민들하고 잘 상생하는 그런 것도 필요하다고 봅니다.

○강대식 위원 전문위원 검토를 보면 화재안전장치 마련을 요구하고 있는데 법을 개정하기 위한 전제조건은 됩니까?

○전문위원 최용훈 주문배송시설이 근린생활시설로 분류가 되면 현행 창고시설에 적용되는 화재 기준보다 완화해서 적용받게 됩니다. 그래서 국토부는 이것을 좀 강화된 기준으로 적용할 예정으로 알고 있습니다.

○강대식 위원 강화된 걸 적용하겠단.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 긍정적 취지를 고려하다 보면 개정안에 동의는 합니다, 저도. 좀 보완할 부분은 꼭 보완을 해서 시행령을 마련하든지 그렇게 해야 될 거라고 생각합니다.

○소위원장 최인호 차관님, 잘 유념해 주시고요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그러겠습니다.

○소위원장 최인호 박정하 위원님께서 먼저 손을 드셨습니다.

○박정하 위원 차관님, 간단하게만……

지금 강대식 위원님 말씀 주신 것처럼 새로운

업종 유형들이 막 발생하면서 난립이나 관리 문제가 있을 텐데 그것은 잘 챙겨 주시고.

걱정이 되는 것은 얼핏 생각해 보면 현재도 도심 내에 있는 중소규모의 마트 그거랑 비슷하게 운영될 가능성도 좀 있거든요. 그러면 그 업체들의 업종 영역다툼 같은 이런 것에 대한 걱정은 좀 없나요? 그러니까 소상공인들 피해 이런 부분들?

○국토교통부제2차관 어명소 그런 부분은, 중소규모 마트도 사실은 이런 형태로 요새는 영업을 많이 합니다. 그러니까 실제 배달을 요구하면 배달도 하기 때문에, 일부 있을 수는 있겠지만 제가 봐서는 영역이 조금 다를 거라고 생각합니다. 중소규모 마트는 소비자를 직접 상대하면서 팔면서 이렇게 하는 거고요. 이분들은 물건을 비축했다가 주문이 들어오면 배달하는 그런 구조이기 때문에 그렇습니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 전반적인 내용들에 대해서는 잘 이해를 했고요. 만일 이렇게 법이 개정이 될 경우에 민원 문제에 대해서 말씀을 하셨는데 기존에 있던 창고들도 물류창고 형태로 변할 가능성이 크지 않겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 주문배송시설로 전환된다는 말씀이십니까?

○한준호 위원 예.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 아까 말씀드렸지만 이게 규모가 굉장히 작습니다. 500㎡ 이하이기 때문에 창고라고 보기에는 아주 제한적이고요. 그래서 아까 위원님도 여러 군데 보셨겠지만 배민이나 이런 조그만 기업들이 자기네가 물건을 이렇게 비축해 두어야지 바로바로 리스폰스(response)가 되지 않겠습니까? 그런 시설이 지금 도심에 못 들어오다 보니까 소비자들도 피해를 입고 이분들이 먼 데서 배달을 하고 그런 문제가 있습니다. 그래서 그런 아주 작은 규모를 허용하겠다는 말씀입니다.

○한준호 위원 이것은 완전한 가정인데요, 그런 작은 창고들이 여러 개가 집적화돼 있는 경우에도 이게 해당이 되는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 이것은 500㎡ 이하로……

○한준호 위원 개별 개체는 그렇게 될 수 있는데 그게 약간 단지 형태로 조성이 된다면.

○국토교통부제2차관 어명소 글썄, 그것은 다른

규정을 적용해야 할 것 같습니다. 만약에 한 건물에만 1000㎡가 있다면 이 규정이 적용되기는 어려울 것 같습니다.

○한준호 위원 그러니까 그런 가정들이, 항상 모든 것이 완화되는 부분에는 편법이 늘 존재할 수 있기 때문에 그런 부분도 조금 감안을 하셔야 되지 않을까 싶습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 앞으로 유념하겠습니다.

○한준호 위원 이상입니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 이게 의원입법으로 입안이 되면 가장 어려운 것 중의 하나가 이해당사자들이나 아니면 영향을 받는 분들의 의견이 충분히 반영되지 않는다는 점이에요.

이것도 필요는 한데 주문배송시설이 도심으로 들어와서…… 그런데 지금 보면 제2종 근린생활시설의 입지 제한이 그거밖에 없는 거 아니에요. 2종 근린생활시설이면 다 되는 거 아니에요, 그 규모가 여기에 맞으면? 제한 있어요?

전문위원, 제한 있습니까?

○전문위원 최용훈 아닙니다. 여기 정부가 2종 근린생활, 현재는 창고시설로 돼 있는데 개정안에 따르면 2종 근린생활시설, 즉 공연장이나 종교집회장 그런 데 인근에 만든다는 겁니다.

○맹성규 위원 그러니까 제한이 없는 거 아니에요?

○전문위원 최용훈 그렇습니다.

500㎡ 그 제한만……

○맹성규 위원 그 규모만 준수하면 제한이 없다는 거예요, 마음대로 막 들어와요.

지금 생각할 수 없는, 또는 우리가 지금 여기서 예상할 수 없는 문제점은 어차피 화물차가 계속 다닐 수밖에 없는 문제가 있는 거잖아요. 그렇지요? 그러니까 이게 입지 제한을 해놓지 않으면…… 학교 옆에다 이거 갖다 놓으면 그때는 그 뒷감당을 어떻게 할려고 그래요? 입지를 생각해 보신 적 있나? 이 법안 저도 지금 처음 봤으니까 깊이 있게 논의하는 건 아닌데 제한을 근린생활시설이라고 딱 묶어 놓고 규모만 제한하면 그냥 마음대로 막 누구든지 이건……

이게 필요해요. 도심에 배송하기 위해 필요한 건 맞는데 이게 제한조건 그런 것을 염두에 안 두면, 이를테면 지금 내가 얘기한 것처럼 학교나

이런 데, 어떤 보행이나 이런 데 제한이 있거나 자유자재로 막 설치…… 이런 제한은 없어요?

○전문위원 최용훈 위원님께서 말씀하신 것처럼 제한이 없는데요. 국토부가 이 개정안이 통과되면 말씀하신 것처럼 화물업이나 화물차량이 많이 통행되기 때문에, 문제가 있기 때문에 도심 내 화물차 통행을 제한할 필요가 있기 때문에 소규모 시설만 허용할 계획으로 그렇게 알고 있습니다.

○맹성규 위원 그러니까 소규모 시설은 지금 얘기하는 이런 차량운행 제한이 있거나 이런 건 아니잖아요. 횡수를 제한하는 것도 아니고.

○전문위원 최용훈 그런 것은 아닙니다.

○맹성규 위원 그러면 예를 들어서 필요는 한데 우리 집 옆에 들어오는 걸 무슨 수로 막을 수 있어? 데모해서 막나? 그런 거 한번 고민을 해 보셨냐고? 아니, 필요한 건 다 인정을 해요. 그리고 규모가 작다고 해서 차량이 안 다니는 게 아니잖아요. 그러면 입지나 이런 것도 한 번쯤은 고민을 해 봐야 되지 않냐 이거야. 2종 근린생활시설이라고 다 풀어 주나?

○국토교통부제2차관 어명소 아까 말씀드렸지만 이게 규모가 평으로 얘기하면 한 130평 정도, 500㎡ 이하기 때문에……

○맹성규 위원 그러면 하루에 차량이 몇 대 다녀요, 130평에 물건을 다 채워 놓으면? 계산 안 해 봤잖아. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그것은 그렇지만 차량은 많이 안 다닐 가능성이 높습니다.

○맹성규 위원 그러면 오토바이나 이런 게 다니나, 조그만 저기로 해 가지고요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

오토바이나 아니면 사람이 직접 하거나 아니면 차량도 소형 경차나, 왜냐하면 도심 내에서 해야 하기 때문에 그런 차들이 많이 다니게 될 겁니다.

○맹성규 위원 이게 만일 필요하다 하더라도 제가 생각할 때는 구체적으로 실행되는 단계에서는 입지 여건을 한 번쯤은 검토할 수 있는 어떤 제한이 필요하지 않을까 생각이 듭니다. 입지, 이거 갈등이 좀 생길 것 같은데 어떻게 좀 보완을 해 보세요. 저는 기본적으로 동의하는데……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 저희도 앞으로……

우선 이 부분에 대해서 업계의 건의사항이 굉장히

많이 여러 번, 아주 많이 있습니다.

○맹성규 위원 아니, 지금 내가 얘기하는 것은 업계 건의사항을 받지 말라는 게 아니라 오히려 업계 건의사항을 받았는데 이용하시는 분들의 편의성도 있지만 이 입지가 들어왔을 때 불편해지는 분이 없겠느냐 하는 거예요, 업계 편의성만 할 게 아니라.

전문위원!

○전문위원 최용훈 위원장님, 말씀……

○소위원장 최인호 예, 전문위원 말씀하세요.

○전문위원 최용훈 그러면 맹성규 위원님께서 말씀하신 우려사항을 부대사항으로 적시를 해서 하면 어떨까 생각이 듭니다.

○맹성규 위원 어떻게 부대사항으로요?

○전문위원 최용훈 말씀하신 내용을 요약해서 이 개정안의 시행과 관련해서 구체적인 입지나 아니면 주민 불편사항이 없도록 그런 사항을 감안해서 주문배송시설을 설치하라 이런 식의 취지로 부대의견을……

○박정하 위원 부대의견 갖고만 해결이 안 될 수 있는 부분이 있는 것 같아요. 맹 위원님 말씀하신 것처럼 2종 근린생활지역 같은 데 보면 요즘에도 잘 되는 배달업체 있잖아요. 피자집이나 중국집 같은 데도 보면 조그만 소형차나 아니면 오토바이가 굉장히 많아 가지고 불편해하시는 분들이 많거든요.

그러니까 위치에 대한 것도 고민을 해야 되지만 차량이나 오토바이나 이런 주차시설 확보 문제도 고민을 해서 넣어야지 그렇지 않으면 민원이 엄청 많이 생길 것 같은 생각이 들어요.

○한준호 위원 저도 똑같은데 이걸 이렇게 했을 때 생길 수 있는, 아까도 제가 가상을 해서 말씀드렸는데 여러 가지 시나리오들이 생각이 드는 거예요. 그래서 결국에는 물류라는 부분들은 창고의 문제가 아니라 유통을 하는 과정에서 항상 민원이 발생을 하는 거라 지금 이 자체로는 그 부분이 전혀 해지가 되지 않는 상태라 이걸 부대의견 단다고 될 문제는 아닌 것 같고 그만한 시뮬레이션이, 별것 아닌 개정인 것 같은데 사실 이걸로 야기될 수 있는 문제가 워낙 다양하게 머릿속에도 그려져서 이걸 좀 시뮬레이션이 필요한 것 같아요. 개인적으로는 그런 생각이 듭니다.

○소위원장 최인호 차관, 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님들께서 여러 우려를 주셨는데요. 우려사항에 대해서, 저희

도 이 부분에 대해서 그러면 좀 더 검토를 하도록 하겠습니다.

○소위원장 **최인호** 여러 위원님들의 지적이 타당하다고 판단이 됩니다.

그래서 의사일정 제10항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

그래서 차관님, 방금 여러 위원님들께서 지금 대도시 안에서 아무리 소규모라 하더라도 여러 가지 사안에서 민원이 발생할 수 있는 소지가 크다 하는 점에 유념하셔서 앞으로 여러 가지 대안들을 종합적으로 마련해서 다음 심사에 임해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇게 하겠습니다.

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

(12시08분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제11항 항공안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 전문위원입니다.

소위 자료 88페이지입니다.

조웅천 의원님께서 대표발의하신 내용은 크게 항공교통관리 정의 규정, 그다음에 항행계획 법정계획화, 항공교통데이터 정의 규정 등 총 다섯 가지 항목입니다.

1번부터 설명을 드리겠습니다.

제2조에 24호의2를 신설해서 교통관리에 관한 정의 규정 및 항공교통흐름에 관한 업무 규정을 신설하는 내용입니다.

개정안의 내용은 타당한 것으로 보았습니다.

89쪽입니다.

83조의2를 신설해서 국토교통부장관이 항공교통흐름을 관리하도록 하고 있는데 이것도 특별히 문제가 없다고 보았습니다.

그다음에 97쪽은 조문 인용을 약간 수정했습니다. 수정의견이고요.

그다음에 100페이지입니다.

국가항행계획을 법정계획화로 신설하는 내용입니다.

이미 두 차례에 걸친 개정을 통해 계획을 추진하고 있기 때문에 특별한 문제가 없다고 보았고요. 101페이지입니다.

제77조의2제3항인데 추진협의체 구성도 타당하다고 보았습니다.

제135조제8항도 항공안전기술원에 위탁할 근거를 마련하는 내용으로 타당하다고 보았습니다.

112페이지입니다.

이 법안의 가장 핵심적인 내용인데요, 안 제2조제24호의3을 신설해서 항공교통데이터를 신설하는 내용입니다.

24호의3에 각 목이 있는데요 이 안에 대해서 항공 관련 이해단체 협회인 한국항공협회에서 의견을 제시하고 있습니다.

현재는 항공안전데이터만 수집하고 있는데 개정안에서 십여 개의 데이터를 수집하도록 하고 있습니다.

113쪽입니다.

나목에 비행정보구역에 비행하는 항공기 비행 성능 자료가 있는데 이에 대해서는 기존과 중복되고 관련 범위나 기준을 마련할 필요가 있다는 반대 의견이 있고요.

다목은 공역관리하고 항공교통흐름 관리를 분리해서 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

그다음에 114쪽입니다.

라목의 경우에도 표현을 일부 수정할 필요가 있다고 보았습니다. 마목도 마찬가지로요.

115쪽의 자목입니다.

이것은 급유 등 관련 자료인데 이것은 항공사업부 부담이 가중된다는 의견이 있습니다.

그다음 차목도 좀 구체화될 필요가 있다는 의견이 있었습니다.

116쪽입니다.

타목, 기상 관련 정보인데요 이것도 삭제 의견이 있었습니다.

117쪽입니다.

과목인데요, 이 부분에 대해서도 국토부 관리 대상이 아니고 과도하다는 의견이 있었습니다.

120쪽에 보면 지금까지 제가 설명드린 내용을 수록해 뒀고요. 그 옆에 관련 협회의 반대 의견이 있습니다. 그래서 이 법 개정안의 핵심인 항공교통데이터의 범위와 종류에 대해서 논의를 하시면 될 것 같습니다.

126쪽에 보면 이런 데이터를 이용해서 ATM 데이터센터를 구축한다는 내용입니다.

128쪽입니다.

이러한 데이터를 통해서 앞에서 언급한 항공교통데이터 수집·분석·평가 시스템을 구축하자는데 개정안의 취지인데 이것을 위반할 경우에 과태료를 부과하는 것은 과도한 규제라는 의견이 있었습니다.

그다음에 134쪽인데요.

89조에 3항을 신설해서 항공정보 및 항공지도의 유상 제공 근거 마련인데 현재 시행규칙에서 하고 있는 내용을 법률로 격상한 내용이고요, 일부 자구를 수정했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 기본적으로 전문위원 검토보고에 동의합니다.

다만 112쪽에 항공교통데이터의 정의사항을 규정하고 있습니다. 그다음에 정의사항 및 이 정의사항을 토대로 해서 국토교통부장관이 자료제출요구사항을 정하고 있습니다.

그런데 이 정의사항에 대해서 문구를 수정하고 하는 것은 괜찮은데 이것을 삭제할 필요까지는 없을 것으로 보고요.

다만 128페이지, '데이터의 제출을 국토교통부장관이 관계 행정기관 그다음에 공공기관 그다음에 다른 기관 등에 자료제출을 요구할 수 있다'에서 업계에서 반대하는 사항들, 아까 전문위원님께서 말씀하신 24호의3 나·자·차목에 대해서는 제외한다, 이렇게 규정하면 오히려 더 큰 문제가 없을 것 같습니다. 업계의 우려사항도 해소하면서 정의사항도 명쾌하게 정리하게 돼서 오히려 그게 더 바람직하지 않을까 하는 게 저희 생각입니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님 먼저 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 그 법의 취지에 대해서는 차관님이 전체적으로 동의를 하시는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 그리고 지금 저희가 각 목으로 내려놓은 가부터, 상당히 많네요, 타까지 중에서 특히 항공협회 측으로부터 이견이 들어온 부분들에 대해서는 제외를 하고 나머지 부분들은 법의 취지에 맞게 가면 어떠한 효과들을 저희가 볼 수 있는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 지금까지 근거 규정이 없었습니다. 그래서 저희가 항공교통데이터를 체계적으로 관리할 수 있게 되는 그런 의미가 있겠고요.

다만 아까 전문위원께서도 말씀하시고 항공협회에서도 우려하시는 부분에 대해서 명확하게 제출 자료 부분에서 제외해서 그런 우려를 해소하면 어떨까 합니다.

○한준호 위원 일단 우려가 되는 부분들은 항공협회 측에서는 너무 지나친 부분, 그러니까 데이터 수집에 있어서 지나친 부분이라든지 또는 별도의 인력이라든지 비용이 발생하는 부분들에 대해서는 이견이 있는 것이고 그것은 당연한 것일 테고요. 그 나머지 부분대로 했을 때는 항공데이터 관리 규정을 만들어서 이를 활용할 수 있다라는 부분이 이 법의 전체적인 취지인 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 저도 이 내용들을 지금 이제 막 보기 시작했는데 개인적으로는 전문위원님 의견대로 이 법안에 대해서 기본적으로 데이터 관리 규정을 만드는 것에 대해서는 동의합니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 국가항행계획을 2015년 1월 수립하고 이후 개정을 통해서 계속 추진을 했는데 이행이 좀 미흡했지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 일부 미흡한 부분도 있었습니다.

○강대식 위원 그 이유는 뭡니까?

○국토교통부항공정책실장 하동수 항공정책실장이 답변드리도록 하겠습니다.

국가항행계획에 여러 가지 요소가 있습니다만 그중에는 인프라 구축 계획도 있습니다. 전기·통신 시설이나 관제시설 같은 것들요. 그래서 인프라 시설 구축 계획은 예산이 수반되는 계획이기도 해서 100% 다 완벽하게 이행되지는 못하고 있습니다.

그래서 현재 이 계획이 그냥 행정부의 자율적인 계획으로만, 위치가 좀 낮은 편에 있기 때문에 법에 기반을 둔 법정계획으로 해서 예산 확보 등에 좀 더 탄력을 붙이기 위한 개정안이라고 생각합니다.

○강대식 위원 관련 기관 추진협의체가 잘 구성돼 가지고 자발적인 참여가 필수적이다 이렇게

생각되는데.

그러면 지금 예를 들어서 공항 운영자라든지 항공사라든지 공군이라든지 기상청이라든지 이런 기관들의 입장은 어떨습니까?

○국토교통부항공정책실장 하동수 항공교통관리 는 위원님께서 방금 말씀하신 바와 같이 아주 많은 기관들의 자발적인 참여가 전제되는 게 좋습니다.

현재도 여러 협의체를 운영하고 있습니다만 경우에 따라서는 정보 제공에 비협조적인 경우도 있고 또한 정보를 요청하는 기관에서도 법적 근거가 없기 때문에 요청하는 게 효율성을 기하지 못하는 경우도 있습니다. 그래서 이번에 개정안이 이렇게 시행되는 경우고요.

더더구나 지금 세계적인 흐름이 항공교통관리를 데이터 기반으로 해서 이행하고 있습니다. 그래서 데이터 기반을 이행하기 위해서는 정보시스템이 구축돼야 되는데 그 정보시스템 안에 방금 말씀하셨던 여러 가지 다양한 기관들의 정보가 다 집적되고 집적된 정보를 바탕으로 흐름 관리를 하면 훨씬 더 효율적인 항행이 될 것으로 생각합니다.

○강대식 위원 그리고 추진협의체하고 실무협의체 발족을 했다고 했는데 발족을 했습니까?

○국토교통부항공정책실장 하동수 실무협의체는 발족이 됐고요 추진협의체는 앞으로 계획 중입니다.

○강대식 위원 실무협의체는 발족이 됐고, 추진협의체는 앞으로 발족을 언제쯤 할 건데요?

○국토교통부항공정책실장 하동수 금년 안에 할 계획입니다.

○강대식 위원 여기 검토보고서 내용을 보면 22년 3월에 발족을 한다 이렇게 해 놔는데 그게 늦어진 특별한 이유가 있습니까?

○국토교통부항공교통과장 박영필 항공교통과장입니다.

협의체를 차관님 주관으로 관련 기관·업계 해서 18개 정도 하려고 하고 있습니다. 그런데 관계기관에서 구체적인 항행계획이라든지 법정계획에 대한 부분이 좀 미흡하다고 해서 계속 협의하고 있고 금년 내로 발족해서 진행하려고 하고 있습니다.

○강대식 위원 각 기관별로 보유하고 있는 데이터도 서로서로 공유하는 제공이 원활하지 못했지요?

○국토교통부항공정책실장 하동수 데이터 관리하는 시스템을 현재 구축 중에 있습니다. 24년 말까지 약 100억 원을 들여 가지고 전체적인 시스템을 구축하고 있습니다. 그래서 24년 말이 돼서 시스템이 다 구축되면 지금보다 훨씬 더 효율적으로 데이터 관리가 되고 항공교통 흐름이 관리가 될 것으로 생각합니다.

○강대식 위원 그러면 항공협회는 왜 이렇게 부정적입니까, 데이터 제출에 있어서?

○국토교통부항공정책실장 하동수 일부 데이터는 이미 제출하고 있는 데이터를 또 제출하라는 명령을 내린다거나 안 그러면 너무 과도한 교통 흐름까지, 교통흐름 관리에 필요 없을 거라고 생각되는 과도한 데이터까지 요구한다는 의견이 일부 있었습니다. 그래서 거기에 대해서는 정부 측에서 수용하는 의견입니다.

○강대식 위원 지금 국토부하고 약간 상충되는 부분이 있습니까?

○국토교통부항공정책실장 하동수 입법 취지는 전체 다 공감하고 있고요. 추진협의체에 소속돼 있는 모든 기관들이 다 동의하고 있습니다. 단지 제공해야 될 데이터의 수준과 양에 대해서 일부 이견이 있었던 겁니다.

○강대식 위원 다른 조항들은 보면 그래도 입장 차이가 없거나 적운데 이 부분에서는 부처와 업계 간에 상당한 이견이 있다고 이렇게 이야기를 들었습니다.

전문위원님, 이 이견을 좁힐 방법은 있습니까?

○전문위원 최용훈 지금 국토부가 한국항공협회하고 계속해서 의견을 수렴하고 있는데요. 항공협회에서 이야기하는 내용이 뭔지 좀 더 들어 봐서요, 데이터가 핵심인데 그 데이터를 어떤 것을 개정안과 다르게 삭제할지 아니면 수정을 할지 더 논의를 해 봐야 될 것 같습니다.

○강대식 위원 그것은 좀 좁혀 가지고 숙의를 해 보는 게 안 맞겠나 싶는데 이것 법만 이렇게 만들어 놓는다고 해서 서로 간에 자꾸만 이렇게 이견이 도출되고 이런 것들은 오히려……

차관님, 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아까 전문위원께서 말씀하신 내용이 저희가 업계하고 협의를 하는 그런 내용들입니다. 그동안 여러 번 협의를 해 왔고요. 그래서 저희가 업계 의견을 받아서 업계에서 반대하는, 우려를 전하는 사항에 대해서는 제출을 하지 않도록 제출 의무를 이렇게 조

정을 했습니다.

그래서 저희 입장에서는 아까 말씀드린 대로 입법기술상의 문제인데 전문위원 검토의견으로 해도 되고요, 아니면 항공데이터의 정의를 그대로 두고 제출 의무에서 제외하는 사항도 가능하고. 그렇다면 업계 의견을 대부분 다 반영하는 것으로 이렇게 보시면 되겠습니다.

○강대식 위원 전문위원님, 방금 차관님 말씀한 대로 하면 별……

○전문위원 최용훈 지금 차관님은 교통데이터의 정의를 그대로 두고 128쪽의 항공데이터 수집, 83조의3 제2항의 ‘항공교통데이터의 제출을 요청할 수 있다’인데 거기에서 나, 자, 차를 제외하는 건데요. 그게 입법기술상으로…… 그러니까 모든 데이터를 다 정의를 하고 있고 그중에 일부를 제외한다, 이것은 이해하기가 약간 어려울 것 같습니다.

○소위원장 최인호 그러면 이해하기 힘들다면 전문위원은 계속 심사하자는 의견이지요?

○전문위원 최용훈 시간을 주시면 협회하고 국토부하고……

○소위원장 최인호 시간을 어느 정도?

○강대식 위원 숙의를 해 가지고……

○소위원장 최인호 숙의를 해야 되는데.

○전문위원 최용훈 다음 번 법안소위……

○소위원장 최인호 다음 소위 때?

○전문위원 최용훈 예, 저희가 다른 것은 수정 의견을 제시했는데 항공교통데이터 부분이 핵심인데 이 부분은 수정의견을 제시를 못 했습니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

의사일정 제11항 항공안전법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시면 가결되었음을 선포합니다.

오찬 드시기 전에 하나만 더 심사하고 오찬을 진행하는 걸로 하겠습니다. 위원님들 양해해 주시면……

○홍기원 위원 남은 게 많지 않으니까 오후에 하시지요.

○소위원장 최인호 그럴까요? 시간이 조금 남아서……

홍기원 위원님, 이것 하나만 일단 심사를 하고 그렇게 하겠습니다.

12. 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안 번호 2114716)

(12시26분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제12항 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 1권의 마지막인데요. 142페이지입니다.

이현승 의원님이 대표발의하신 내용인데요. 드론 정보체계 구축 및 운영에 관한 내용을 신설하는 내용입니다.

현재 드론 관련 정보가 여러 건 있는데요.

143쪽에 보면, 개정안의 내용이 1호부터 6호까지 정리가 돼 있고요. 현재 관리주체가 명시되어 있습니다. 이런 관련 정보체계를 구축하는 것은 적절하다고 보입니다.

그다음에 145페이지인데요.

드론 정보체계의 구축·운영입니다.

민간 보험사에서 드론 보험 관련 정보를 요청할 수 있도록 하는 내용인데요, 적절하다고 보였고. 이게 강행 규정인데 이를 위반한 경우에 대한 제재 조항은 없습니다. 다만 해상안전법 등 다른 법에도 이런 유사한 입법례가 있기 때문에 적절하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 이것 누가 관리하지요? 드론 정보체계 운영을 체계적으로 누가 관리해요, 최종적으로? 제출을 하는데 ‘운영할 수 있다’ 이걸 누가 관리하냐고? 왜냐하면 이게……

○국토교통부항공정책실장 하동수 교통안전공단이 관리합니다, 위원님.

○맹성규 위원 교통안전공단?

○국토교통부제2차관 어명소 저희 국토부가 교통안전공단에 위탁을 하게 됩니다.

○맹성규 위원 교통안전공단에 위임할 것…… 어떻게 위탁할 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 지금도 하고……

○맹성규 위원 지금도 하고 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○맹성규 위원 그런데 이게 여기에 보면 정보체계를 구축·운영하기 위한 다양한 정보를 지금 갖고 있잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○맹성규 위원 이것 다 수집할 수 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 민관드론보험협의체가 9월 1일 날 발족됐습니다. 그래서 보험사 보험협회도 이런 법령 개정안에 동의를 했습니다. 하고 있고, 계속 필요한 정보도 제공을 하고 있다는 말씀을 드립니다.

○맹성규 위원 취지에 따라 다 수집해서, 법률적인 제정 의도와 같이 운영할 수 있겠냐 이거야.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○맹성규 위원 아까 의무에 대한 저기가 없다고 그랬잖아요? 어떻게 담보할 거냐고?

○국토교통부제2차관 어명소 아직 관계되는 기관이 많지 않기 때문에 저희가 우선은 이 제도를 운영을 해 보고 나중에 필요하다면 좀 더…… 만약에 이 시스템을 운영하는 데 한계가 있다면 또 그런 제도를 보완하도록 이렇게 하겠습니다.

○맹성규 위원 전문위원, 아까 강행 규정이 없다고 그랬잖아요? 그러면서 타법에는 유사하게 이렇게 운영할 수도 있다고 했잖아요?

○전문위원 최용훈 예.

○맹성규 위원 그러면 운영해 보고 안 되면 법규정 만드는 게 맞나?

그러니까 제가 왜 그러냐 하면 입법 취지가 명확하지 않다는 거지. 얻고자 하는 효과가 뭐냐고? 운영체계 구축하려는 목적이 뭐예요, 차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 잘 아시지만 지금 관련 정보가 여러 개 기관에 나뉘져 있습니다. 그래서 이것 체계적으로 관리할 필요가……

○맹성규 위원 아니, 어떤 기관에 나뉘져 있냐고? 두리뭉실하지 말고 명확하게 답변……

○국토교통부제2차관 어명소 항공철도사고조사위원회에 사고현황 이력정보가 있고요. 보험사에 드론 보험가입 보험금 청구정보가 있고 그다음에 교통안전공단에서 드론의 변경 신고 업무들을 합니다. 그다음에 항공청에 등록, 사업계획, 양도·양수 이런 업무가 나뉘져 있습니다. 그래서 이거

를 좀 더 체계적으로 정보를 관리할 필요성이 있다고 저희는 보고 있습니다.

○맹성규 위원 그러니까 정보를 관리해서 어디다 쓰실 거냐고? 필요한 데 어디다 쓰실 거냐고, 관리를 해서?

실장님, 어디다 쓰실 거예요?

○국토교통부항공정책실장 하동수 단적인 예로 말씀드리면 드론 사고가 발생했을 때 철도사고조사위원회나 지방항공청에 신고되는 접수 건수는 11건에 불과합니다만 보험사가 보험을 지급한 건수는 700여 건에 이르고 있습니다.

그래서 어떻게 보면 공적 영역인 정부 측에 사고의 정보나 이력 등이 전혀 DB로 구축이 되지 않고 있습니다. 따라서 향후 사고 예방을 위한 대책 수립에도 상당히 미흡한 수준입니다. 그래서 시스템을 구축하려고 하면 데이터를 모을 수 있는 법적 근거가 있어야 되고요.

데이터를 제공하는 대부분의 기관들은 사실 공적 기관들입니다, 지방항공청이나 교통안전공단이나 사고조사위원회 같은. 그런데 추가로 더 중요한 건 보험사에, 아까 말씀드린 700건의 보험료가 지급되는 사고가 보험사한테 있는데 그 보험사로부터 받은 보험 지급 이력에 대한 정보를 추가로 얻어야 완벽한 드론 사고 분석이 가능한 상황에 이르게 되기 때문에……

○맹성규 위원 취지는 알겠는데, 그러면 보험사에서 제공 안 하면 어떻게 할 거예요?

○국토교통부항공정책실장 하동수 현재는 보험사도 사실은 보험사 이익을 높이기 위해서는 사고가 줄어드는 게 가장 최선의 방법입니다. 그래서 사고를 줄여서 보험사의 영업을 개선시키고자 하는 기본적인 취지는 이번 시스템 구축하고 취지가 동일한 방향이기 때문에 기본적으로는 별도의 제재를 가하지 않더라도 충분히 취지에 공감하고 이행해 줄 거라고 기대합니다.

○맹성규 위원 기대해서 법을 만들어요?

○국토교통부항공정책실장 하동수 그런데 일차적으로는 민간의 자발적인 참여를 유도하는 것이 행정의 더 적절한 순서가 아닐까라고 생각합니다.

그다음에 최근에 10개 보험사협회랑 저희 부가협의체를 구성해서 앞으로 드론 사고 예방을 위한 활동에 같이 동참하기로 합의를 했었고요. 앞으로도 계속 그런 활동은 더 강화해서…… 만들게 된 이 드론 안전 시스템이 원활하게 운영되도록 하겠습니다.

그리고 또 현재 정부 예산 9억을 들여서 시스템 구축을 계속하고 있습니다.

○**맹성규 위원** 그러니까 시스템 구축하고 운영을 하면 그 효과가 담보돼야 된다고. 그런데 지금 설명을 들으면, 그러니까 협조나 기대에 의존해서 하는 거고 막상 당초 의도대로 효과가 나타나도 별 수단이 없는 것 아니에요? 그러니까 나중에 한 1년이고 2년 뒤에 구축하고 운영을 해보고 나서 그때 가서 보완하겠다는 것 아니에요, 필요하면?

아예 출발을 할 때 강제조항으로 하면 왜 안되지?

○**전문위원 최용훈** 그게 아마 처음에 공공기관의 장, 대부분이 공공기관인데 민간 보험사가 있습니다, 143쪽에. 처음부터 민간 보험사에 제재를 할 경우에 과도한 규제가 되기 때문에 일단은 다른 입법례처럼 제공을 요청하고, 요청받은 사람도 보면 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다고 돼 있기 때문에 이런 정도로 시작하는 것으로 보여집니다.

○**소위원장 최인호** 맹성규 위원님 말씀 잘 들었습니다.

다른 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시면 차관께서는 방금 맹성규 위원님께서 지적하신 여러 가지 기대 효과가 구체화될 수 있도록 많은 노력을 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 이 사안은 큰 이견은 없습니다. 의사정족수가 미달되므로 오후 속개할 때 의결을 하도록 하겠습니다.

지금 법률안 심사 중입니다라는 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 오후 3시에 속개하도록 하겠습니다.

위원님들께서는 바쁘시더라도 오후 3시에 꼭 속개에 임해 주시기 바랍니다.

정회를 선포합니다.

(12시34분 회의중지)

(15시06분 계속개의)

○**소위원장 최인호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 오늘 오후 회의는 오전에 의결을 보류한 의사일정 제12항을 의결한 후에 심

사를 보류한 의사일정 제1항, 2항, 제8항 및 제9항을 먼저 심사하고 진행하도록 하겠습니다. 심사 보류한 제7항은 수정의견이 마련되는 대로 처리하도록 하겠습니다.

의사일정 제12항 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

다음은 심사를 보류한 안건을 심사하겠습니다.

1. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부 개정법률안(장경태 의원 대표발의)(의안번호 2110245)

2. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부 개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2115191)

(15시07분)

○**소위원장 최인호** 먼저 의사일정 제1항 및 2항, 이상 2건의 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안을 계속 심사하도록 하겠습니다.

먼저 전문위원, 보류한 쟁점사항에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 소위 자료 I 번의 8페이지인데요.

오전에 업무의 위임·위탁 규정 관련해서 대도시권광역교통위원장이 알뜰교통카드의 사업 위임자로 적정한지에 대해서 맹성규 위원님 등께서 행안부하고 의견 한번 모아 봐라 이렇게 말씀하셨습니다.

행안부와 협의 결과 대광위의 알뜰카드 업무 수행에는 특별한 이견이 없다 이런 의견이 왔습니다.

그래서 개정안대로 하시면 될 것 같습니다.

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

○**국토교통부제2차관 어명소** 전문위원 검토보고에 의견 없습니다.

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

○**홍기원 위원** 의견을 냈던 맹성규 위원님 안계신데 그냥 처리해도 되는지 모르겠네요.

○**전문위원 최용훈** 제가 말씀……

○**소위원장 최인호** 전문위원 말씀하세요.

○전문위원 최용훈 아까 식사하러 가실 때 담당 국장님께서 이 안에 대해서 간략하게 말씀드렸고요. 맹성규 위원님께서 ‘잘 알았다’ 이렇게 말씀하셨습니다.

○홍기원 위원 의견 없습니다.

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

의사일정 제1항 및 제2항, 이상 2건의 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115657)

9. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조웅천 의원 대표발의)(의안번호 2113544)

(15시09분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제8항 및 제9항, 이상 2건의 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안을 계속 심사하겠습니다.

먼저 전문위원, 보류한 쟁점사항에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 71페이지입니다.

대도시권광역교통위원회의 설치 목적에 환승 편의성 검토사항에 관한 업무를 추가하는 게 적합한지에 대한 의견이 있으셨는데요.

67쪽에 보면 지금 현재 7조의10 1항에 ‘대도시권에 2개 이상의 노선’ 이런 말이 표현이 돼 있어서요 개정안과 같이 대광위가 이 업무를 해도 특별한 문제가 없을 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제8항 및 제9항, 이상 2건의 대도시

권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

13. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2107469)

14. 자동차관리법 일부개정법률안(정찬민 의원 대표발의)(의안번호 2110891)

15. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2111851)

16. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2113998)

17. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2114083)

18. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2114114)

19. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115155)

20. 자동차관리법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113457)

(15시11분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제13항부터 제20항까지 이상 8건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 배부해 드린 소위 자료 II 번 항목입니다.

자동차관리법이 총 여러 건이 있는데요. 먼저 홍기원 의원님, 정찬민 의원님, 윤준병 의원님 안이 비슷한 내용이라서 이것부터 설명드리겠습니다.

2페이지입니다.

자동차 성능·상태 점검을 하려는 자의 신고가 수리를 요하는 신고임을 명확히 하려는 것입니다.

수리를 요하는 신고라는 것은 형식적인 요건 외에 점검자의 자격이나 시설·장비 등 실질적 요건을 충족하는 것을 검토하는 내용입니다.

개정안은 현재의 수리를 요하는 신고를 명확히 규정한 것으로 타당하다고 보았습니다.

3페이지입니다.

홍기원 의원님 안에서 후단에 ‘신고 내용을 변경

하거나 사업장을 폐쇄하려는 경우에도 또한 같다' 이렇게 규정을 하셨는데 경미한 변경 시에도 다시 신고하는 것은 부담이 될 수 있어서 이 부분은 삭제를 하든지 검토가 필요할 걸로 보았습니다.

그다음에 윤준병 의원님 안 3항에 신고수리 간주 기간 15일을 규정했는데요. 기간 규정은 과도한 규제이기 때문에 신설을 신중하게 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

그다음에 5페이지입니다.

홍기원 의원님 안 부칙 2조에 보면 이 법 시행 이후에 6개월 내에 다시 신고하도록 경과조치를 두고 있는데 개정안은 이미 수리를 요하는 신고를 규정하기 때문에 이러한 경과 규정을 둘 필요가 없는 것으로 보았습니다.

8페이지에 보면 수리를 요하는 신고가 무엇인지에 대해서 도표로 정리해 놔습니다.

10페이지에는 앞에서 말씀드린 사항 중에 수정 의견 58조 2항에 '국토부령으로 정하는 중요한 사항을 변경'으로 수정을 했습니다.

그다음에 11쪽에 보면 윤준병 의원안 3항, 4항을 삭제했습니다.

12쪽에 보시면 홍기원 의원님 안 부칙 2조를 삭제했습니다.

14페이지입니다.

자동차성능·상태점검을 하려는 자에게 사업장별로 신고의무를 규정하는 것입니다.

현재 155개소에 달하는 각종 성능 보증 평가협회가 있는데 개정안에 따라 경우 사업장별로 신고를 받을 수 있다는 점에서 타당하다고 보았습니다. 이를 위반할 경우에는 73조에 따라 금지조치의 대상이 되도록 하고 있습니다.

16쪽도 타당해 보이고요.

저희가 별지 2-1로 자동차성능·상태점검자에 대한 보고 근거를 신설했는데 타당하다고 보았습니다.

20쪽은 앞에서 말씀드린 내용을 수정의견으로 제시했습니다. 다만 홍기원 의원님께서 58조에 대해서 2건의 개정안을 냈기 때문에 2건을 병합을 해서 수정의견으로 58조 2항에 제시를 했습니다.

그리고 21쪽의 부칙도 6개월로 조정을 했습니다.

22페이지입니다.

세 번째 주제로 자동차성능·상태점검자 준수

사항 및 제재 규정을 신설하려는 것입니다.

개정안의 내용은 필요해 보이는데, 정찬민 의원님 안의 경우에는 고의가 아닌 성능·상태점검 오류에 대해서도 처벌하도록 하고 있기 때문에 과도한 제재로 보았습니다.

23쪽은 타당하다고 보았고요.

24쪽 보시겠습니다.

홍기원 의원님 안 제4호, 왼쪽 상단에 있는데요. 현저한 사업경영의 부실, 재무구조의 악화 등의 사유로 폐쇄 또는 사업정지를 하도록 하고 있는데 관련 협회에서 과도한 제재라는 의견이 있습니다. 그래서 과도한 면이 있는 것은 아닌지 살펴보시면 될 것 같습니다.

25쪽입니다.

25쪽 하단에 정찬민 의원님께서 점검 오류까지 벌칙의 대상으로 하고 있는데 이 부분은 좀 적절치 않아 보입니다.

26쪽은 제재 규정인데요, 적절해 보입니다.

그래서 32쪽에 수정의견을 냈는데요, 33쪽도 마찬가지로요.

34쪽의 정찬민 의원님 부분에 거짓, 오류, 이 부분은 삭제를 했습니다.

그다음에 36쪽도 현행에 있는데 이 부분을 5항에서 신설함에 따라 기존 규정을 삭제를 했고요, 동일한 내용이기 때문에. 그다음에 문구를 조정하고, 37쪽 홍기원 의원님 안의 사업정지 명령 또는 영업정지·폐쇄 규정을 반영했습니다.

그다음에 39쪽, 40쪽은 홍기원 의원님 안을 계속 다 반영했고요.

43쪽에 보시면, 정찬민 의원님께서 거짓 또는 오류 부분을 제시를 하셨는데 이 부분을 과도하다는 의견이 있어서 삭제를 했습니다.

그다음에 45쪽의 시행일은 6개월로 조정을 했습니다.

이상입니다.

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

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고 동의합니다.

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

홍기원 위원께서 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 제가 발의한 법안의 전문위원 검토의견에 동의합니다. 지적된 부분들이 타당한 것 같습니다.

○소위원장 최인호 발의하신 홍기원 의원께서 전문위원 의견에 동의한다는 의견을 주셨습니다.

정동만 위원님 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 자동차 성능·상태 점검에 대한 일부 미비점을 보완하는 개정안에는 동의를 합니다.

차관님, 한 가지 묻겠습니다.

중고차 구매 관련 소비자의 피해가 끊이지 않고 발생하고 있지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 작년 말 보니까 한국소비자연맹이 시행한 중고차 매물조사에 의하면 24%가 허위매물이었고, 22%가 성능·상태 점검기록부를 제공하지 않고 있다고 나와 있습니다. 그렇지요?

그래서 중고차 구매하는 소비자 피해를 예방하기 위한 종합적인 대책이 준비돼야 할 것 같은데 이에 대한 방안이 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀하신 대로 저희가 중고차 구매에 따른 소비자 피해를 방지하기 위해서 그동안 계속 대책을 강화해 왔습니다. 특히 요새는 인터넷으로 구매가 많이 이루어지기 때문에 그러한 인터넷 모니터링 시스템이라든지 여러 가지 그런 제도를 강화하고 있습니다. 그래도 피해가 근절되지 않고 있는 것은 사실입니다.

그래서 그런 부분에 대해서 앞으로 저희가 지속적으로 보완해 나가도록 하겠습니다.

○정동만 위원 하여튼 종합적인 대책을 보완해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○정동만 위원 감사합니다.

마치겠습니다.

○소위원장 최인호 차관께서는 정동만 위원님의 지적에 유념해서 앞으로 잘 살펴봐 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견 있으면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 존경하는 홍 위원님 말씀도 잘 들었고, 그런 것 같으면 결국에는 지금 홍기원 의원님 안하고 윤준병 의원님 안하고 정찬민 의원님 안, 이 세 안의 골자가 사업경영의 부실 또

는 재무구조의 악화 이유로 행정처분하는 것은 좀 과하다 이래서 이 부분을 빼는 거지요, 전문위원님?

○전문위원 최용훈 예, 맞습니다.

○강대식 위원 그리고 현저한 사업경영의 부실 또는 재무구조의 악화, 그 밖의 사유로 그 사업을 계속하는 것이 적합하지 아니하다고 인정될 경우라고 규정하고 있는데 이 부분도 빼는 겁니까?

○전문위원 최용훈 예, 맞습니다.

○강대식 위원 맞아요?

예, 됐습니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

또 다른 위원님들 말씀 있으시면 의견 주시기 바랍니다.

○강대식 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 예, 강대식 위원님.

○강대식 위원 진성준 의원님 법안에 전문위원 의견은 입법 실익이 적다고 한 반면에……

○전문위원 최용훈 진성준 의원님 안은 아직……

○강대식 위원 아직 안 갔어요? 죄송합니다.

○민홍철 위원 미리 검토하시네.

○강대식 위원 나는 8개 안 다 묶어 가지고 하는 줄 알고.

○소위원장 최인호 그러면 다음 46페이지, 진성준 의원안에 대해서 전문위원 보고 바랍니다.

○전문위원 최용훈 46페이지입니다.

현행법은 경미한 사항을 제외하고 변경등록을 하도록 하고 있고 개정안은 중요사항을 변경하는 경우에만 변경등록을 하도록 하고 있는데 사실상 법 개정 실익이 없는 것으로 보입니다. 또한 지난 2020년 9월 때도 비슷한 내용의 개정안이 있었는데 개정 실익이 없다는 이유로 법률안에 반영되지 않았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

강대식 위원님.

○강대식 위원 됐습니다.

저번에는 법적 실익이 있다고 봤고, 이번에는 또 전문위원 검토의견에 동의를 한다니까.

○소위원장 최인호 예, 정부 측에서 동의한다고 했습니다.

○강대식 위원 더 이상 할 말 없습니다.

○홍기원 위원 의견 없습니다.

○소위원장 최인호 더 이상 의견이 없으시면…… 다음.

○전문위원 최용훈 50페이지입니다.

박상혁 의원님께서 제출하신 내용인데요. 자동차 정비업자가 자동차 정비 과정에서 일시적으로 번호판이나 봉인을 떼는 경우가 있습니다. 제10조제2항을 수정하셔서 이런 경우에 별도의 허가 없이도 떼 수 있도록 허용하는 내용입니다. 이것은 타당하다고 보았고요.

51쪽에 보면 이것을 다시 붙이는 경우를 규정하고 있는데 번호판의 엄격한 관리 취지를 고려할 때 재부착 의무는 현행대로 자동차 소유자에게 부과하는 것이 적절해서 3항 단서는 신중 검토 의견입니다.

그래서 54쪽에 보면 수정의견이 현행 개정안이 복잡해서 각 호의 어느 하나로 구분했고요, 55쪽에 개정안의 단서를 삭제했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 일단 박상혁 의원님 안은 저도 한번 보니까 이 내용들이 정비업자들의 편의는 도움이 되기는 하겠는데 검토의견에 다신 것처럼 이 부분들이 다른 용도로 사용이 될 가능성이 좀 있다라는 부분에서 이걸 신중하게 검토할 필요가 있을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

없으시면 다음 안건으로, 전문위원 보고 바랍니다.

○전문위원 최용훈 56페이지입니다.

박상혁 의원님께서 4개의 주제로 제시를 하셨습니다, 하나씩 말씀드리겠습니다.

첫 번째로 56페이지, 말소등록 자동차 수출 근거를 마련하는 내용입니다.

현재 자동차해체재활용업, 일명 폐차업입니다.

폐차업은 현재 법규상으로는 무조건 폐차만 하도록 하고 있는 것을 현행 시행규칙에서 더 주고 있습니다. 그런데 이러한 시행규칙에 있는 내용을 법률로 규정해서 폐차업 외에도 수출까지 하도록 하고 있습니다.

57페이지 보면, 중고차 수출 현황이 나와 있습니다. 38만 대 있고 그중에 28%가 말소등록 후의 수출차량입니다. 다만 지금 2조에서 ‘말소등록된 자동차의 수출’로 해서 자동차해체재활용업에 추가를 하고 있는데요. 현재 자동차수출업은 폐차 외에도 한국무역협회에서 소관하는 여러 개인이나 단체에서도 하고 있어서 자유업인 자동차수출업까지 개정안에 따르면 사실상 등록제로 됩니다. 이럴 경우에 좀 과도한 규제가 되기 때문에, 개정안에 따르면 중고차 수출업자까지 새로운 등록도 하고 이래야 됩니다. 그래서 신중한 검토의견입니다. 58조는 이러한 규정을 위반할 경우에 사업의 취소·정지와 벌칙 규정을 두었습니다.

60페이지는 침수가 돼서 완전히 파손된 자동차의 수출을 금지하는 내용입니다.

그 취지는 타당해 보이는데요. 다만 침수차 외에도 침수로 인해 손상된 자동차의 부품이 있습니다. 그 부품만을 떼내서 수출하는 경우가 있으므로 일부 문구를 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 61페이지에 보면, 26조의2 제1항만을 규정하고 있는데 2항이 빠졌기 때문에 이 부분을 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

62페이지입니다.

자동차해체재활용업자의 거짓·과장광고 등을 금지하는 내용인데요. 현재 표시광고법에서도 관련 내용을 규정하고 있다는 점에 있어서 이 부분은 과도하다고 보았습니다.

66페이지입니다.

무등록 자동차해체재활용업자에 대한 광고를 금지하는 내용인데요. 무등록 자동차해체재활용업자가 폐차 관련 광고를 하게 되면 자동차 폐차가 제대로 이루어지지 않기 때문에 해당 규정은 필요한 것으로 보았습니다.

그다음에 72쪽에 지금까지 내용의 수정의견을 제시했습니다.

그래서 2조에는 현행과 같은 것으로 했고요. 제26조의2제2항은 ‘자동차 및 국토교통부령으로 정하는 장치’ 이렇게 수정을 했습니다.

그다음에 73페이지에는 개정안의 57조 4항을 삭제했습니다.

그다음에 75쪽도 관련 내용을 반영을 한 것이 고요. 76·77쪽도 비슷한 내용입니다.

그다음에 78쪽에 보면 수정의견에 제84조제3항에 5호를 신설했는데요. 위반 시 과태료 내용입니다.

다만 79쪽에, 자동차관리법이 2023년 6월 11일 시행 예정입니다. 그래서 지금까지 내용이 공포 후 6개월이 시행일로 돼 있는데 국민들의 이해를 편하게 하기 위해서는 ‘2023년 6월 11일로 모든 규정을 시행한다’로 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서는 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 따라가다가 하나를 놓쳐 가지고, 침수된 차량들 폐차에 관한 거짓광고, 과장광고 금지 이 부분에 대해서 신중 검토의견이 뭐 때문이라고 하셨는지 제가 이것을 잠깐 놓쳐 가지고……

○전문위원 최용훈 62페이지인데요. 현재 표시·광고의 공정화에 관한 법률에서 거짓·과장의 표시·광고 등을 이미 규정을 하고 있습니다. 그래서 중복 규정으로 봐서……

○한준호 위원 중복 규제다?

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저는 질문 좀 할게요.

72페이지에 ‘침수로 인한 전손 처리 자동차는 수출하거나 수출하는 자에게 판매할 수 없다’ 이거를 ‘침수로 인한 전손 처리 자동차 및 국토교통부령으로 정하는 장치는 수출하거나 수출하는 자에게 판매할 수 없다’ 이렇게 고쳤는데 뒷부분 ‘국토교통부령으로 정하는 장치는 수출하거나 수출하는 자에게 판매할 수 없다’ 이거는 혹시 ‘엔진’ 하는 식으로 그렇게 정하려고 하는 거예요?

저는 아까 설명을 들을 때는 수출할 수 있는 부품을 정하는 걸로 이렇게 할 것처럼 이해를 했

었는데 수출이 안 되는 장치나 부품을 지금 열거하겠다는 것이잖아요?

○전문위원 최용훈 이것은 국토부에서 국토부령으로 정하도록 하고 있는데요. 국토부에서는 어떻게 하고 있는지 국토부에 한번 들어 봐야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 안전이나 이런 데 상당한 영향을 줄 수 있는 전기·전자장치 등 이런 장치에 대해서는 침수된 경우에는 수출할 수 없도록 이렇게 정하려고 하고 있습니다.

○홍기원 위원 그러면 이 취지는 예를 들면 자동차의 철판이라든지 이런 거는 수출할 수 있도록 하겠다는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○홍기원 위원 그런데 그거를 다 열거해서 나열할 수가 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 할 수 있습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 57페이지의 전문위원님 의견대로 만약 자동차해체재활용업을 이런 식으로 정의를 하면 자유업인 중고차 수출업자까지 등록제로 돼야 되는 걸로 되는데 국토부에서는 이것에 동의하는 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아니, 전문위원 검토보고에 저희가 동의한다는……

○전문위원 최용훈 이 부분을 삭제한 것에 동의……

○민홍철 위원 신중을 기해야 된다는 그 의견에 동의한다는 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 이거는 좀 문제가 있다는 거 아닙니까, 그렇지요?

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 말씀 있으면 의견을 주십시오.

대체로 다 동의가 되는 것 같습니다만 정동만 위원께서 잠시 나가셨다가 곧 돌아오실 예정입니다. 지금 의사진행상 일단 의견은……

○전문위원 최용훈 정부안이 하나 더 있습니다.

○소위원장 최인호 정부안이 하나 더 남았군요.

전문위원, 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 80페이지입니다.

앞에 있던 것과 동일한 내용인데요. 자동차관

리법에서 규정하는 국토교통부장관 권한의 일부를 소속기관의 장 즉 지방국토관리청장에게 위임하는 내용입니다.

그래서 지방국토관리청장의 업무가 확대되는데 과연 자동차 및 자동차부품 제작자 등의 등록업무가 지방국토관리청의 업무인지에 대해서는 검토의 여지가 좀 있는 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 아까 말씀드린 내용하고 비슷합니다. 저희가 지방국토관리청에 교통안전팀을 만들고 해서…… 현재 저희 중앙정부에서 직접 하고 있습니다. 집행적 업무 성격을 갖는데 제작자 등록 및 인증 업무가 연간 1000여건 정도 됩니다. 그런데 이것을 지방청에 위임해서 업무의 현장성, 효율성을 기하겠다는 내용입니다.

그런데 아까 여러 위원님들이 의견을 주셨기 때문에 그 사항도 참고하시면 되겠습니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 오전에 이미 이 부분과 관련된 내용들이 논의가 된 바가 있어서 이 부분은 오전에 논의했던 내용으로 대체를 하는 게 어떨까 싶습니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 아마도 지금 국토부에서는 지방국토관리청에 여러 가지 권한을 위임하는 방안으로 방침이 정해진 것 같아요. 그래서 오전에 버스 노선 문제라든지 도서·벽지 차량 노선 문제라든지 이것도 마찬가지로.

법안 심사할 때 얘기할 것은 아닌 것 같지만 제 생각에는 국토부 차원에서 지방국토관리청에 어떤어떤 업무를 이관하려고 하는지, 왜 그렇게 하는 것인지 종합적으로 국토위에 보고하도록 하는 게 좋을 것 같습니다.

그런 것은 내용도 모른 채 각 개별 법안에다 이렇게 집어넣어 놓고 심의하는 것은 안 맞는 것 같아요. 종합적으로 지방국토관리청한테 어떠한 정도의 권한을 위임하려고 하는지, 그렇게 되면 조직이나 인사나 예산은 어떻게 되는지 이런 것을 한꺼번에 봐야 될 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님의 말씀은 타당한 면이 있다고 판단이 됩니다. 그래서 오늘 법안소위 하는 이 회의에서는 구체적인 보고는 하지 아니하더라도 다음 국토위의 업무보고 때나 또는 여타 상임위 회의 때 이와 관련된 내용들을 정리해서 자세하게 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 차관님, 제가 하나 여쭙보면, 혹시 지방국토관리청에서 최근 몇 년 사이에 업무가 다른 부처에 이관된 이런 일이 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원장님 잘 아시지만 하천 업무가 환경부로 넘어갔습니다. 그래서 지방국토관리청이 예전보다는 기능이 많이 축소가 됐습니다. 그래서 기능도 좀 더 보강하면서, 또 중앙정부가 집행적인 업무를 너무 많이 하고 있어서 저희가 정책 업무에 소홀해지는 그런 문제도 있습니다. 그래서 저희가 정책 업무에 좀 더 집중할 수 있도록 하는 측면도 있습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 차관님의 말씀은 저도 이해는 합니다. 그런데 업무를 떼 주려면 그 업무의 성격에 맞는, 명칭도 행정기관의 명칭을 정해야 되는데 현재 국토관리청으로 돼 있거든요.

그러면 국토관리청 업무가 직제에도 나와 있지만, 지방국토관리청의 직무 범위도 나와 있잖아요. 1호부터 12호까지 보면 전부 다 국토 관리이고 건설 관리입니다, 시설 관리. 교통·운수 관리의 내용이 하나도 없어요. 그러면 국토운수관리청으로 해 줘야 된다는 겁니다. 그렇지 않습니까? 아니면 국토교통관리청이라든지.

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 지금부터 고민했던 것은 아니고요. 몇 년 전부터 국토관리청을 국토교통청으로 바꿔야겠다, 그래서 내부 공감대는 형성돼 있고……

○민홍철 위원 그러니까 그런 것을 먼저 국회 상임위원회에 종합적으로 보고를 해서 그러면 이러한 직무를 관할할 수 있도록 이관을 하겠다 하고 그러면 어떤어떤 법령을 이렇게 개정을 해야 됩니까라는 공감대 서로 있어야 되는데 개별 법에다 이렇게 넣으려니까 위원님들이 헛갈리는 거예요, 의문을 제기하고. 그렇게 해 주십시오……

○국토교통부제2차관 어명소 알겠습니다.

다음에 다른 기회에 보고를 한번 드리겠습니다.

다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님의 의견에 국토부도 많은 참고를 바라겠습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

지금 정동만 위원께서 본회의장에서 올라오고 계시는 중인데 그러면 의결정족수가 되면 다시 돌아가서 의결하도록 하고 계속 심사해 나가도록 하겠습니다.

21. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(태영호 의원 대표발의)(의안번호 2114708)

(15시39분)

○소위원장 최인호 다음 안건, 의사일정 제21항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 84쪽입니다.

태영호 의원님께서서는 자동차사고 피해지원사업 분담금 금액의 상한을 보험료의 5%로 명시하는 내용입니다. 현행 이미 시행규칙에서 하고 있는 내용을 법률로 격상하는 내용입니다. 또한 부담금과 관련된 내용은 법률에 직접 규정하라는 취지가 있기 때문에 타당하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서는 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 하나 물어보겠습니다.

○소위원장 최인호 예, 강대식 위원님.

○강대식 위원 근본적으로 법안 취지에는 동의를 하는데 전문위원 검토보고서를 한번 훑어보면 이 개정안에 보험 등의 가입 의무가 없는 자동차 보유자의 분담금액에 대한 규정이 없는 문제가 있다는 지적이 있는데 이에 대한 문제는 정리가 됐습니까?

○전문위원 최용훈 85쪽이 그 부분인데요. 실제로는 분담금 납부자가 보험가입자로 한정돼 있기 때문에 개정안대로 해도 큰 문제는 없을 것으로 보입니다.

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

잠시만요. 의결이 안 되니까 의결정족수가 되면 하도록 하겠습니다.

22. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2108037)

23. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2110547)

(15시41분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제22항 및 제23항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 90페이지입니다.

안건이 주제가 2개이기 때문에 먼저 문진석 의원안부터 설명드리겠습니다.

현재 마을주민보호구간을 국토교통부에서 수행을 하고 있는데 이 내용을 법률로 사업상의 근거를 마련하는 취지로 보입니다.

다만 현재 교통약자의 이동편의 증진법에서 보행우선구역 사업 등을 하고 있어서 도로법에 이러한 내용을 규정하는 것이 적절한지 검토해 주셨으면 좋겠습니다. 현재 마을주민보호구간 사업은 도로법 제31조에 따라서 실시하고 있는데 개정안은 56조의2로 신설하는 내용입니다.

91페이지입니다.

만약 개정안을 수용할 경우에는 지방경찰청장 부분은 삭제하는 등 일부 조문 정비가 필요해 보입니다.

95페이지입니다.

현재 마을주민보호구간 사업은 2015년부터 시범사업으로 시작해서 2020년까지 246개 구간, 357km를 완료한 상태입니다.

96페이지는 마을주민보호구간 사업과 보행우선구역 즉 교통약자의 이동편의 증진법에 따른 사업을 비교해 봤습니다.

97쪽에 보시면 마을주민보호구간 사업은 선형 중심 사업이고 보행구역은 면적 중심 사업인데 그 취지가 보행자를 보호한다는 취지이기 때문에 이 법을 신설할지에 대해서 검토해 주시면 될 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 기본적으로 동의합니다.

다만 마을주민보호구간은 전문위원께서도 설명하셨듯이 도로가 관통하는 마을들에 대해서 도로관리청이 지정해서…… 도로가 지나가는 마을들에서 어르신들 사고가 많이 발생합니다. 그래서 성격이 좀 다르고 효과성도 굉장히 높습니다.

그래서 이 부분에 대해서 도로법에서 규정을 한다면 국도나 지방도가 지나가는 마을 주민들을 우리가 안전하게 보호하고 또 관련 도로안전시설을 설치하는 데도 많은 도움이 된다고 생각합니다.

보행우선구역의 경우에는 도심 내에 많이 지정이 됩니다. 그래서 그 특성이 많이 다르고 또 시장, 군수가 지정하는 특성이 있어서 이것은 필요성이 굉장히 높다고 말씀드리겠습니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 그러니까 마을주민보호구간으로 지정이 되면 속도라든지 또는 주정차라든지 특별한 조치를 할 수 있는 근거를 마련하기 위한 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다. 도로안전시설도 설치하게 되고요.

○홍기원 위원 그런데 그걸로 지정 안 되면 그런 걸 하는 데 제약이 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 아무래도 저희가 법에 근거를 두고 하는 것은 예산 확보 문제 그리고 정책의 관심도를 높이는 문제, 지금도 하고는 있지만 앞으로 만약에 이게 법에 규정이 된다면 저희가 더 속도를 낼 수 있고 더 안전한 교통사회를 만드는 데 굉장히 도움이 될 수 있겠습니다.

○홍기원 위원 그러니까 일반적인 도로 관리하고 비슷하게 관리하기는 하는 건데 특별히 이렇게 지정된 구간은 별도로 예산을 편성해서 집중적으로 하겠다 그런 취지입니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

예컨대 속도도 지금 70km로 돼 있는데 50km로 낮춘다든지 이렇게 속도 관리도 할 수 있겠고요. 도로안전시설도 그 지역은 더 투자할 수 있겠습니다.

○홍기원 위원 보행우선구간은 보행자를 보호하기 위한 구간인 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 보통 도심 내에 많이 지정됩니다. 도심 내에서……

○홍기원 위원 도심 내요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○홍기원 위원 그것을 관통하는 도로에 하는 거랑 도심이랑 위치 차이가 있다고 별도로 규정해야 될 이유가 있나요?

○국토교통부제2차관 어명소 아까도 말씀드렸지만 마을주민보호구간은 선 단위 개념으로 보시면 되겠습니다. 도로가 선으로 이렇게 지나가는데 중간에 마을들이 있지 않습니까? 그러면 그 마을에 대해서 마을의 도로 옆에 그 구간을 보호구간으로 지정해서 우리가 교통안전을 제고하겠다는 그런 특성이 있고요. 보행우선구역은 보행자를 보호하기 위해서 어떤 면 단위 개념으로 도심지에 지정하는 데서 차이가 있습니다.

○홍기원 위원 보행우선구역은 일정한 구획을 지정하는 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다. 구역이라고 보시면 되겠습니다.

○홍기원 위원 구역을?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○홍기원 위원 여기 97페이지에 있는 식으로요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 저는 동의는 합니다. 동의는 하고 또 그 필요성이 있고요. 아주 상당히 좋은 내용이라고 봅니다, 물론 비용이 수반됩니다마는.

다만 여기서 말하는 마을주민보호구간, 마을이라는 게 개념 정의가 애매할 수가 있거든요. 법적 정의를 명확하게 해 줘야 되는데 보통 우리가 시골 같은, ‘마을, 마을’ 그러는데 도심 지역도 필요한 데가 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 도심 지역은 마을이라고 안 하는데 마을주민보호구간이라는 정의 규정이 하나 있어야 되지 않을까요? ‘마을’이라는 법적 용어를 쓰려면 명확성이 있어야 되지 않습니까? 그런데 여기서는 그냥 통상 관념으로 마을 그러면 보통 우리가 농촌 지역이나 지방 지역의 마을을, 아까 차관님께서도 말씀하셨듯이 그런 개념으로 생각하는데 도심 지역도 이런 곳이 많거든요. 이런 데는 시지요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 지정이 가능함

니다.

○**민홍철 위원** 또 여기 규정에도 3호에 다 있잖아요. 시장, 군수들도 할 수 있도록 돼 있기 때문에, 소위 말해서 우리가 일반적으로 말하는 시내 구간에도 이런 게 있다는 거예요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 가능합니다.

○**민홍철 위원** 그래서 마을주민보호구간이라는 정의가 하나 있어야 되지 않느냐 이거지요. 그러니까 법률에 명확한 정의가 있어야 되는데…… 그런 생각을 하는 거지요.

○**전문위원 최용훈** 현행법에서 마을주민보호구간이라고 한 것은 2015년부터 했던 사업 이름이 마을주민보호구간 사업으로 해서 그 규정을 따온 것 같고요.

○**민홍철 위원** 어디에 있지요? 법에 근거가 있습니까?

○**전문위원 최용훈** 90쪽에 보면 지금까지 도로법에 따라서 했었고요. 민홍철 위원님께서 말씀하신 정의와 유사한 규정이 개정안 1항에 ‘도로인근 마을주민의 안전을 위하여 필요한 경우 소관 도로의 일정구간’, 이게 사실상 마을주민보호구간으로 볼 수 있는 것 같습니다.

○**민홍철 위원** 마을이라는 개념이 법적 개념이냐 이거예요. 마을이 있고 또 동이 있고 또 무슨 개념이 이게 명확하지 않을 수도 있다 이 말씀을 드리는 겁니다.

○**강대식 위원** 포괄된 의미의 마을이다 이 얘기예요.

○**민홍철 위원** 그러니까 이게 개념이 이상해진다는 거지.

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님 제가 한 말씀 드리겠습니다.

저희는 이 마을이라는 개념이 농촌 지역뿐만이 아니고 도시 내 마을도 다 포함되는 개념이라고 이렇게, 저희가 그렇게 지금도 사업을 하고 있습니다. 그래서 이걸 지정할 수 있는 구간이 사망자 1명 이상 발생한 구간 그다음에 최근 3년간 사망 사고 3건 또 마을 주민이 요청한 구간도 다 됩니다.

그래서 이게 앞으로 만약에 입법화된다면, 제가 교통안전 분야를 오랫동안 해 왔는데 굉장히 필요한 사업이라고 봅니다. 그래서 앞으로 이걸 좀 폭넓게 인정을 하려고 하는 게 저희 입장입니다.

○**민홍철 위원** 아니, 그러니까 그 취지는 저도

다 동의하는데 법률 규정은 명확히 해 줘야 되지 않습니까? 그래서 그런 거지요.

○**소위원장 최인호** 잠시만요.

한준호 위원 말씀 듣고 전문위원 의견 듣도록 하겠습니다.

○**한준호 위원** 민홍철 위원님께서 주신 의견 부분에 그냥 좀 덧대서 말씀을 드려 보면 이 법안 자체에 ‘마을’ 자가 붙어 있기 때문에 그런 정의 부분이 나오긴 하나 사실 주민이라는 말과 마을 주민은 같은 의미로 지금까지 쓰여 왔기 때문에 영 문제가 된다면 ‘주민보호구간 지정 근거 마련’ 이렇게 해도 별 문제가 없는 사안이고 그에 대해서 시군 이쪽에서 어차피 관할을 해서 지정을 해 가지고 여기에 예산을 태우고 진행을 하는 것 아니겠습니까?

그래서 굳이 그 부분에 대한 정의라기보다 주민과 마을주민은 관념상으로 저희가 같이 쓰던 단어이기 때문에 그렇게 해석을 하는 게 낫고 만일 이게 문제가 된다면 그냥 ‘주민보호구간 지정 근거 마련’ 이 정도로 하는 것도 어떤가 하는 의견을 드려 봅니다.

○**소위원장 최인호** 전문위원 말씀해 주십시오.

○**전문위원 최용훈** 민홍철 위원님께서 마을에 대한 정의를 하자는 말씀 하셨는데요. 현행 도시와 농어촌 간의 교류촉진에 관한 법률이 있습니다. 제2조에 마을을 정의하고 있는데요. 소위 자료에는 없는데요. 그 법에 마을을 정의하고 있는데 여기서 농어촌으로서 ‘지방자치법 제3조제3항에 따른 동·리 또는 같은 법 제7조제4항에 따른 행정동·리를 말한다’로 해서 농어촌으로 한정돼 있는 것 같습니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 제 얘기는 뭐냐 하면 농어촌만 해당되는 게 아니라 여기 시장·군수가 할 수 있는 3호도 있지 않습니까? 시장·군수 또는 구청장인 경우, 그 구청장 같은 경우는 다 대도시잖아요. 대도시에도 있는 도로도 보호할 필요가 있다 이한테 여기에서 마을주민보호구간 해 버리면 아까 말씀하신 대로 영판 그냥 시골만 하는 것처럼 한정돼 버린다 이거지요, 제 얘기는. 제가 이 취지에 부동의하거나 그런 것은 아니고요. 해야 될 필요가 있다 저는 그렇게 보면서 도심 지역도 할 필요가 있다 이 얘기입니다.

○**소위원장 최인호** 잘 알겠습니다.

○**강대식 위원** 그러면 자구를 따로 하나 넣으면 되잖아요. 마을 및…… 앞에 도심 어떤 의미 있

는 그 말을 자구를 하나 넣고 뒤에 마을 구간 이렇게 정하면 안 되겠습니까?

○소위원장 최인호 알겠습니다.

위원님들 여러 말씀이 있으십니다만 취지는 다 동감하는데 용어에 대한 정의가 정리가 조금 더 필요해 보이는데 한준호 위원께서 아까 마을을 빼고, 마을이라는 게 사전적 의미는 주로 시골에서 여러 집이 모여 사는 곳입니다. 시골이라는 개념이 들어가서 아까 전문위원이 말씀하신 교류 촉진법에 따르면, 아마 주로 농어촌인데 도심에도 할 수 있기 때문에 구청장이라는 용어도 들어 있고 그래서 한준호 위원께서 말씀하신 대로 주민으로만 해도 큰 이견은 없어 보이는데……

홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저도 비슷한 의견인데요. 마을이라는 수식어를 넣으면 좀 더 혼란스러운 것 같으니까 주민보호구간으로 하든지 아니면 주민보호 특정구간으로 하든지 이런 식으로 표현을 수정하는 게 좋을 것 같습니다.

지금 전문위원 설명에 따르면 농어촌에 있는 그런 주민 지역을 말하는 것 같고 또 차관님 얘기하시는 것은 그거랑은 개념이 다르고 그러니까 오히려 혼란이 더 오는 것 같습니다. 그래서 마을은 좀 빼내고 하는 게 좋을 것 같아요.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 그리고 18조, 19조, 21조에 따르면 보행우선구역하고 또 마을주민보호구간 사업의 취지와 내용이 일부 중복되는 그런 것도 있는데 전문위원 아까 전에 검토보고할 때 어느 부분 삭제한다고 이야기했습니까?

○전문위원 최용훈 지금 위원님께서 말씀하신 것은 교통약자의 이동편의 증진법 제18조였습니다. 그런데 이 법은 교통약자법이 아니고 도로법입니다. 법이 좀 다릅니다. 그래서 제가 검토보고했던 취지는 비슷한 내용이 있기 때문에 이 취지가 맞나 이런 내용이었습니다. 그러니까 위원님께서 인용하신 법 조문이 다른 겁니다.

○강대식 위원 법 조문이 다른 거예요? 다른 법 조문을……

○전문위원 최용훈 다른 법입니다.

○강대식 위원 다른 법이라고요?

○전문위원 최용훈 예.

○강대식 위원 그러면 교통약자의 이동편의 증진법하고 마을주민보호구간 사업의 법적 근거를 도로법에 이렇게 신설한다고 하는 것이 타당합니

까, 전문위원?

○전문위원 최용훈 그래서 이렇게 교통약자를 보호하는 거나 마을주민보호구간을 통해서 보호 하나 똑같은 취지이기 때문에 굳이 이 규정을 넣어야 되는지에 대해서 저는 의문을 제기했던 것입니다.

○강대식 위원 그러니까 안 넣어도 되잖아요.

○전문위원 최용훈 제 의견은 그렇습니다. 그런데 다른 위원님들은……

○강대식 위원 그걸 어떻게 생각하는데요? 위원님들 어떻게 생각하세요?

○소위원장 최인호 이 대목에 차관 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 아까도 제가 말씀드렸지만 보행우선구역은 도심지 내에 먼 단위로 주거지역이나 상업지역 그다음에 주택 밀집지역에 보행자를 보호하기 위해서 여러 시책을 시장·군수가 하는 사업입니다.

그런데 마을주민보호구간은 명칭에 대해서 이견이 있습니다만 도로가 지나가는 지역에 마을이 있을 때 그 마을에서 여러 사고가 많이 납니다, 교통사고가 많이 나고, 그거에 대해서 우리가 속도 제한이나 도로안전시설 이런 걸 더 설치하자는 그런 내용이고 내용이나 취지가 좀 다릅니다.

그리고 관리 주체도 다릅니다. 관리주체도 이거는 도로관리청이 직접 하기 때문에 굉장히 실효성도 높습니다, 마을주민보호구간은. 그래서 이거는 필요성이 굉장히 높다고 저는 생각합니다.

○강대식 위원 그 말이 아니잖아요.

○소위원장 최인호 필요성에는 다 공감하고 다 합니다만 용어 규정에 대해서 의견을 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 용어에 대해서 제가 말씀드리겠습니다.

용어는 저희는 주민보호구간도 괜찮고요. 또 하나 제가 대안을 드린다면 주민교통안전구간도 어떻겠나 제안을 한번 드려 봅니다.

○소위원장 최인호 주민교통안전구간.

○홍기원 위원 주민보호우선구간 이러면 어때요? 보행우선구역처럼 주민을 보호하기 위해서 일반적인 도로보다 각종 교통 통제나 안전 조치를 많이 하겠다는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 어명소 그것도 괜찮습니다.

○홍기원 위원 주민보호우선구간.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런데 저희가 마을주민보호구간을 한 2015년에서부터 계속해서 사업도 많이 해 왔습니다. 지금 이렇게 표지판도 꽤 붙어 있습니다. 그런데 다 바뀌어야 하는 그런 상황도 있습니다.

○**강대식 위원** 그거는 따로 명칭을 붙이면 되겠고.

차관님 지금 대답하신 게 아까 전에 전문위원 이야기한 것하고 제가 달라 가지고 제가 다시 이야기하는데 전문위원, 아까 전에 제가 제시한 그 이야기에 지금 차관님이 답변하신 게 이치에 안 맞지 않습니까? 그거하고는 틀린 답변이지요?

○**전문위원 최용훈** 그러니까 옳다, 그르다 말씀……

○**강대식 위원** 아니, ‘교통약자의 이동편의 증진법하고 중복되는 측면이 있는데 꼭 마을주민보호구간 사업의 법적 근거를 도로법에 신설하는 것이 맞나’ 제가 이렇게 질의를 했지 않습니까? 그게 아까 전에 전문위원은 그거를 그게 아니라고 이렇게 이야기를 했지 않습니까.

그런데 그거를 지금 차관님한테 물으니까 차관님께서 지금 답변하는 것은 그거하고 다른 답변 이야기하신 것 아닙니까? 차관님 무슨 뜻인지 다시 한번 설명을 드릴까요?

○**전문위원 최용훈** 자료 96쪽에 보면 마을주민보호구간하고 보행우선구역 대비를 해 놔습니다. 그런데 차관님은 이걸 현재 도로관리청에서 하고 있고 보행우선구역은 시장·군수가 하고 있기 때문에 사업 주체나 지정 주체가 다르고……

○**강대식 위원** 다르다……

○**전문위원 최용훈** 그리고 마을보호구간 이 법이 규정이 되면 예산 확보가 용이하다 그래서 꼭 필요하다 이런 의견인 것 같습니다.

○**강대식 위원** 그렇게 이해하면 되겠습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

실제 도로관리청은 예산을 갖고 있는 부서입니다. 그러니까 도로에 대한 예산을 갖고 있어서 이걸 만약에, 지금도 사업을 하고 있지만, 그러니까 시장·군수의 경우에는 사업을 하는 데 한계가 많습니다.

○**강대식 위원** 당연하지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런데 도로관리청의 경우에는 실제 예산을 자기가 유지·관리 예산도 갖고 있고 하기 때문에 만약에 법제화가 된다면 이 사업이 더 발전되고 또 주민교통안전

에 굉장히 도움이 될 것으로 저희는 보고 있습니다.

○**강대식 위원** 본 위원은 꼭 이렇게 도로법에 신설하는 것 별로 크게 도움이 되지 않을 것 같은데……

○**소위원장 최인호** 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○**민홍철 위원** 예, 그런 것 같습니다.

저도 명칭은 아까 논의한 대로 적절하게 변경해도, 수정해도 된다고 보고요.

아마 취지가, 도로법에 근거한 것은 선형이지요?

○**소위원장 최인호** 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 보행자우선은 점이거든요. 그래서 아마 취지가 다르고 목적도 다르고 관리도 다르고 그래서 필요하다고 저는 보고요. 입법 목적도 다르고 그래서 또 주체도 다르고 그래서 필요하다 저는 그렇게 보고, 다만 아까 말씀드린 대로 시내 구간도 포함될 수 있도록 그러니까 농촌 지역만 그런 게 아니라 시내 구간도 분명히 있기 때문에 보편적이고 일반적이어야 되지 않습니까? 그래서 시내 구간도 포함되도록 입법을 해 줘야 된다 저는 그런 취지입니다.

○**소위원장 최인호** 알겠습니다.

위원님들 여러 의견들을 주셨습니다.

좀 좁히면 마을주민보호구간이라는 용어를 한준호 위원께서 주민보호구간으로 또 차관께서는 주민교통안전구간으로 홍기훈 위원께서는 주민보호우선구간으로 이렇게 각각 했는데 위원님들께서 세 가지 중에서 제일 적절한 것을 하나 압축시켜 주실 수 있을는지 모르겠습니다. 주민교통안전구간 이게 법적 취지에도 부합하고 구체성이 담보되는 것 같은데……

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님들이 정해 주시면 저희는……

○**민홍철 위원** 주민교통안전구간으로……

○**소위원장 최인호** 주민교통안전구간으로 하는 것이 적절하다는 위원님들의 의견 맞으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

전문위원 의견이 있습니까?

○**전문위원 최용훈** 이 건을 수용할 경우에 약간 수정의견이 있습니다. 그래서 그걸 지금 짚아 드릴 텐데요.

○**소위원장 최인호** 자료가 가고 있으니까 잠깐 기다려 주세요.

○전문위원 최용훈 별지 자료인데요.

개정안 1항은 ‘도로표지 및 도로안전시설을 설치하는 등’ 이렇게 돼 있는데요. 이걸 구체적으로 도로교통법을 인용해서 ‘과속방지시설 등 도로의 부속물을 설치하거나 도로교통법 제3조제1항에 따른 교통안전시설 설치, 차량 운행속도 제한 등’ 이렇게 구체적으로 명시했습니다.

다음 페이지입니다.

현행 도로교통법상 교통안전시설 설치 주체를 고려해서 단서를, 마을주민보호구간을 지정하거나 보호하기 위한 조치를 하려는 경우 관할 지방청장의 의견을, 그러니까 개정안은 ‘경찰청장 등’인데요 ‘관할 지방 경찰청장’이라고 했고요. 단서를 신설해서 ‘관할 경찰서장의 의견을 들어야 한다’ 이렇게 수정했습니다.

그리고 지금 1호, 2호, 3호는 각각 삭제했습니다. 이게 수정안의 3항에 다 포용이 되기 때문이에요.

이상입니다.

여기서 아까 말씀드린 주민교통안전구간으로 이렇게 수정을 하면 될 것 같습니다.

○소위원장 최인호 방금 들으신 전문위원의 의견에 대해서 위원님들 의견을 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 제가 계속 말씀드리는데 만약에 이게, 국토부차관님께서도 도로관리청이 설치 비용이라든지 과속 이런 표지판이라든지 이게 국가 예산으로 한다고 지금 말씀하셨잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 전문위원 수정안대로 하면 ‘과속방지시설이나 부속물 설치를 할 때는 도로교통법 3조 1항에 따라 행정기관의 장에게 요청한다’. 그러면 시장·군수에게 요청해 버리면 시장·군수가 무슨 예산으로 하지요? 그런 얘기 아닌가요?

국토관리청이 국가예산으로 설치를 해 줘야지. 거꾸로 행정기관의 장이 국토관리청에게 요청하면, 그 주민보호 교통안전구간을 해 달라 그렇게 요청하면 국토관리청이 지정해 가지고 국토관리청의 예산으로 다 설치를 해 줘야지, 그래야 의미가 있는 것 아니겠어요?

○전문위원 최용훈 맞습니다.

○민홍철 위원 만약에 이대로 해 버리면 업무 지정만 국토관리청이 해 놓고 설치 비용은 전부다 또 지자체장한테 맡겨 버리면 의미가 없잖아

요. 행정기관의 장이라는 게 설치를 요청하는 행정기관의 장을 말하는 것 아닙니까? 그러면 도지사도 있고요 광역단체가 있고 시장·군수가 있는데, 지정은 국토관리청이 해 버리고 비용은 행정기관의 장으로 돼 버리면 안 된다 이거지요.

○전문위원 최용훈 이게 교통안전시설이 대표적으로 신호등이나 속도 제한 설치를 경찰청이 하고 있으니까요 그쪽에 설치를 해 달라고 요청을 하는 겁니다.

○민홍철 위원 아니, 그러니까 그렇다면 이게 명확하게 해 줘야 되는데, 국도가 있고 지방도가 있고 다 돼 있지 않습니까? 도로법에 의한 도로가 많이 있는데 모든 도로에 다 이것을 지정할 수 있습니까? 그러면 지방도를 지정할 때는 어떻게 해요?

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 기본적으로 도로관리청이 하게 돼 있습니다. 그래서 이게……

○민홍철 위원 아니, 그러니까 도로관리청은, 지방도는 지방자치단체이지 않습니까.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다. 도나……

○민홍철 위원 그러면 지방 시장·군수들이 이것을 지정하려고 하겠어요, 예산이 들어가는데?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀이 맞습니다. 그러니까 국도 중심으로 되고 있고요. 그다음에 도 단위에서는 좀 하고 있습니다. 지방도 중에 시도의 경우에도 좀 하고 있습니다. 그런데 지방의 시군의 경우에는 예산의 제약으로 한계가 있는 건 사실입니다.

○민홍철 위원 그렇지요.

그러니까 이 취지에 맞는 주민보호구간을 설정을 해 주려면 국가가 서비스를 해 줘야 되는데, 국도는 물론 당연히 국가 책임이겠지요. 그러나 국지도나, 국지도도 지방이 관리하던데요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 국지도……

○민홍철 위원 그다음에 시도나 군도 같은 지방도 같은 경우는 시장·군수들이 책임을 지지 않습니까, 비용을 대야 대고?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 이 취지에 맞는 마을보호구간을 지정할 수가 없어요. 왜냐하면 비용이 들기 때문에 예산이 또 편성되어야 됩니다. 그러면 국토관리청이 지방도나 이것도 야, 당신들이 한번 신청해 봐라, 그래 가지고 심사해서 공모 사

업처럼 이렇게 신청해 주면 국가예산으로 설치해 주겠다, 이래야 굉장히 좋은 사업이 되지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀은 제가 충분히 이해를 합니다. 다만……

○민홍철 위원 그런데 이거 설치해 가지고 예산만 더 들어가겠네요.

○국토교통부제2차관 어명소 어쨌든 그런 부분은 예산 지원에 관한, 재정 지원에 관한 문제기 때문에 만약에…… 저는 이렇게 봅니다. 이 규정이 들어가게 된다면 국도나 그다음에 시도의 경우에는 좀 더 많이 확산될 것으로 보고요. 다만 시군도가 아무래도 속도가 좀 느릴 겁니다. 그런 부분에 대해서는 저희가 앞으로 이게 법에 들어간다면 아무래도 재정 지원 부분도 나중에 검토가, 논의가 될 수 있을 겁니다.

○민홍철 위원 그렇지요.

그러니까 국도에 이게 설치가 되기 시작하면 마을주민들이 또 시민들이 시장·군수한테 시도나 지방도에 대해서도 왜 우리는 이거 설치 안해 주냐, 민원 제기되고 이러면 예산이 든다 이거지요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 모든 정책이라는 게 부담을 주면 안 되는데 국가가 하면서 국가예산을 지원해 주면 얼마나 좋겠습니까? 그래서 그 도로 종류에 따라서 분명히 달라질 거다 이겁니다. 그래서 그 문제를 제가 볼 때는 좀 신중하게 판단해서 이것을…… 안 그러면 국도만 한다면, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 이 사항에 대해서는 이제……

○민홍철 위원 여기에 그렇게 돼 있잖아요, ‘고속국도를 제외한 도로에서’.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그러면 국도, 지방도 다 포함돼야지요.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 이것은 의무사항은 아닙니다. 의무사항은 아니고 이런 사항이 되면 도로관리청인 국가 그다음에 시도 그다음에 시군구에서 이걸 토대로 해서 앞으로 저희가 교통안전사업을 하는 걸 법적인 체계를 만드는 사항이기 때문에……

○민홍철 위원 그러면 조항을 하나 넣지요. ‘지방자치단체 시장·군수가 이걸 하려고 하면 국가

가 재정적 지원을 해 줄 수 있다’ 이거 넣어 주면 좋지요.

○강대식 위원 그것은 저도 민 위원님 말씀에 적극 공감을 하는데요. 차관님도 잘 알고 계시다시피 지금 광역시에 가더라도 20m 이상 도로는 광역시에서 부담을 하게 되고 20m 이하의 도로는 전부 다 기초지자체가 전담하기로 이렇게 돼 있지 않습니까? 그런 것 같으면 우리가 조금 전에 마을보호구간이니 안전구간이니 이런 것들을 보면 대체적으로 큰 도로, 20m 이상 도로에는 어느 정도 다 시설 설비가 잘 되어 있다고 보고 있고요.

전부 다 구 단위로 가는, 마을을 관통하는 이런 어떤…… 그때 사고가 많이 나고, 어린이가 많이 다치고, 노약자가 많이 다치고, 사망에 이르기까지 하는 그런 도로들은 어떻게 보면 전부 다 20m 이하의 어떤 기초지자체가 감당해야 될 어떤…… 그 도로에서 사고가 많이 난단 말입니다.

그렇다고 봤을 때는 구 단위의 지자체가 예산을 그만치 쓸 수 있는 그런 돈이 있느냐, 이 문제가 바로 제기되는 거지요. 그나마 그래도 광역시 단위의 20m 이상 도로는 그냥 큰 도로기 때문에 안전구간이라든지 CCTV라든지 뭐든 다 어느 정도는 갖춰 있다고 봤을 때 기초지자체의 부담이 굉장히 커질 수 있다. 그렇게 봤을 때는 이 기초지자체가 정말로 안전구간, 안전보호구간, 마을주민보호구간을 이 취지에 맞게 하려고 하면 어느 정도 국가의 재정이 광역시로 가 가지고 기초지자체로 가든 아니면 보조가 있어야만이 이 법 원 취지에 맞다 저는 그렇게 생각을 합니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 위원님 잘 아시지만 이 지방도에 대해서는 저희 중앙정부가 지방도에 재정 지원을 하는 사항은 없습니다. 그래서……

○강대식 위원 그러니까요. 법을 만들어 놓고, 전부 다 애를 먹이는 것은 다 기초지자체가……

○국토교통부제2차관 어명소 그래서 이것은 강제 사항은 아니라는 말씀 드립니다.

○민홍철 위원 강제 사항이 아니라고 하는데……

○강대식 위원 강제 사항이 아니라고 만약에 한 사람이 죽는다면 3개월 만에 두 사람이 사망을 한다면 이런 경우에는 무조건 강제 조항에 들어가는 것들은 의무설치를 해야 된다고 봤을 때는 굉장히 어렵지요, 그게.

○민홍철 위원 그러니까요.

안 2항을 보세요. 56조의2의 2항, ‘도로관리청은 마을주민보호구간을 지정하는 경우 도로안전시설을 설치하는 등 보호하기 위한 조치를 취하여야 한다.’, 의무사항이지 않습니까? 지정하는 것은 의무사항이 아닌데 지정했을 때는 설치해야 되기 때문에 그렇다는 겁니다. 비용이 드는, 예산……

그러니까 이게 예산이 수반되지 않으면 지정도 상당히 어려울 거고요. 지정은 어렵지만 마을주민들 지정 민원은 많아질 겁니다. 그러면 고스란히 시장·군수들이 이 부담을 안게 돼요. 신호등 하나 설치하더라도 비용이 굉장히 많이 드는데요. 그래서 그런 것을 좀 고려해 가지고, 취지는 좋은데 이게 지방에 오히려 기초자치단체에 부담을 주는 법안인 것 같아요, 제가 볼 때는. 좀 신중하게, 내가 너무 많이 나갔는지 모르지만. 하여튼 그런 문제가 있는 것 같습니다.

○강대식 위원 그 현실은 민 위원님 말씀이 맞아요. 현실 자체로는. 그 부분에 대해서는 차관님도 잘 알고 계실 거라고 생각합니다.

○소위원장 최인호 기초자치단체 재정 부담에 대한 해소가 좀 따라 줘야 될 것 같습니다, 여러 가지 장치들이.

일단 이 부분은 논의는 충분히 했으니 만큼 오늘 남은 시간에 다른 안건 심의 중에 재정 부담을 최소화할 수 있는 방안들을 한번 마련해 보시고요. 그래서 나중에 다시 한번 심사할 수 있으면 하고, 일단 이 안건과 관련해서는 이 정도 심사로 하고 다음 안건으로 넘어가겠습니다.

다음, 23항 전문위원 설명해 주십시오.

○전문위원 최용훈 98페이지입니다.

진선미 의원님 안인데요.

화주, 화물자동차 운송사업자, 운송주선업자 등이 적재된 화물의 중량을 사실과 다르게 고지하는 것을 금지하고, 500만 원 이하의 과태료를 부과하도록 개정을 하는 건데요.

고지 내용과 실제 중량이 다른 경우 운전자가 아닌 화주 등에게 과태료 처분을 하는 것이 이 법의 핵심 내용입니다.

99쪽에 보면 관련 협회에서 여러 가지 의견 개진을 했습니다.

그리고 101쪽에 보시면 현재 99.36%가 운전자한테 운행제한 과태료 처분을 내리고 있고 차주한테는 0.08%, 화주한테는 0.56%로 이렇게 부과를 하고 있습니다. 이런 부분을 고려해서 검토

하셔야 될 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서는 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

박정하 위원님 말씀해 주십시오.

○박정하 위원 차관님, 법치주의에는 동의하고 그러는데요 하나 궁금한 게 있어서 여쭙요.

그러니까 과적이나 이런 것들을 어떻게 측정하시나요?

○국토교통부제2차관 어명소 저희 고속도로……

○박정하 위원 도로에 몇몇 군데 계량기 있는 그런 거, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 계량기로 측정을 많이 합니다.

○박정하 위원 그런데 그런 과정을, 그런 계량기가 있는 구간을 거치지 않는 경우로 이렇게 지나가면 그다음에는 어떻게 돼요? 그러니까 교량을 지나갈 때나 도로를 지나갈 때 그런 계량 측정 지역이 아닌 곳을 고의로 만약에 피해 다닌다면……

○국토교통부제2차관 어명소 그렇게 하면 단속하기가 쉽지는 않습니다.

○박정하 위원 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○박정하 위원 그런 문제가 있는 거지요, 기본적으로?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○박정하 위원 그리고 여기 법 취지에 있는 것처럼 화주들이 운전자한테 특별히 고지 안 하고 이것은 45t인데 40t이라고 하고 난 다음에 신고가라고 그러면 어쩔 수 없이 알지도 못하고 그냥 가는 거고요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

그리고 나중에 차주가 처벌을 받게 되는 경우가 가끔 있습니다.

○박정하 위원 그렇게 되는 거지요.

알겠습니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

다른 위원님들 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

없으시면 23항 진선미 의원의 도로법 일부개정

법률안은 22항과 함께, 22항이 대안이 마련되면 의결 여부를 나중에 판단하도록 하겠습니다.

다음은 의사일정 제24항을 상정할 순서입니다. 마는 위원님들이 양해해 주신다면 효율적인 회의 진행을 위하여 의결을 보류한 안건을 먼저 처리하도록 하겠습니다.

13. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2107469)
14. 자동차관리법 일부개정법률안(정찬민 의원 대표발의)(의안번호 2110891)
15. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2111851)
16. 자동차관리법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2113998)
17. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2114083)
18. 자동차관리법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2114114)
19. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115155)
20. 자동차관리법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2113457)
21. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(태영호 의원 대표발의)(의안번호 2114708)

(16시20분)

○소위원장 최인호 의사일정 제13항부터 제17항, 제19항, 이상 6건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고, 의사일정 제18항 및 제20항, 이상 2건의 자동차관리법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제21항을 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제21항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

24. 철도사업법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표

발의)(의안번호 2109335)

(16시21분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제24항 철도사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최응훈 소위 자료 106페이지입니다.

3조의2에 조약과의 관계를 신설해서 국제철도를 이용한 화물 및 여객 운송에 대하여 조약이 체결돼 있는 경우 이 법과 조약에서 정하는 바에 따르고 다른 규정이 있는 경우에는 조약에 따르도록 하는 내용입니다.

현재 관련 국제협약으로는 국제철도화물운송협정(SMGS)과 국제철도여객운송협정(SMPS)이 있습니다. 개정안과 같이 조약 우선 조항을 둘 필요성이 있는 것으로 보이고요.

107페이지에 보시면 현재 SMGS 및 SMPS에 대해서는 국회의 비준동의가 필요한데 현재 국토교통부에서 외교부로 심사를 의뢰한 단계입니다. 다만 개정안을 수용할 경우에 ‘국제철도’의 정의를 좀 더 명확하게 할 필요가 있다고 보았습니다.

108페이지에는 현재 다자조약 관련 절차를 수록해 놨고요.

114쪽에 SMGS하고 국내법 간 비교를 해 놨습니다.

조약이 있는 내용도 있고 국내법에 없는 내용도 있습니다. 이럴 경우에 조약이 우선시된다는 내용입니다.

118쪽에 수정의견으로 국제철도의 개념을 서술했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고 동의합니다.

국제철도 운행 시 국가 간 통일된 규범 적용을 위해서 선제적으로 조약 우선 규정을 두는 경우가 많습니다. 그래서 이러한 점을 참고해 주시기 바랍니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 순서에 있어서는 이것 아무 상관이 없습니까? 조약 비준 이게 먼저 돼야 되고 이 법이 통과가 되고 이런 게 아니고, 조약 비준을 위한 국회의 동의안이 아직 제출되지도 않은 상

황이지 않습니까, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 그런데도 이 법이 통과할 수…… 순서가 어떻게 되냐고요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그래도……

○강대식 위원 상관이 없습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다. 이 법의 조문이 조약이 체결되어 있는 경우에 효력이 발생되도록 이렇게 돼 있기 때문에……

○강대식 위원 그렇게 되어 있기 때문에 언제든지 나중에 조약만 체결되면 법의 효력이 발생할 수 있다?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 오케이, 알겠습니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서는 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 예, 정동만 위원님.

○정동만 위원 국제철도 관련 표준화된 국제규범을 적용할 필요가 있다는 점에서 개정안의 필요성에는 동의를 합니다.

차관님, 부탁을 한 개 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○정동만 위원 국제철도협력기구 장관회의가 내년 6월에 있지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 지금 어느 지역에서 개최할 예정입니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 여러 지역을 검토 중에 있습니다.

○정동만 위원 그래서 지금 부산시에서 유치를 희망하고 있습니다. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 잘 알고 있습니다.

○정동만 위원 저희들 그 세계 엑스포 유치 홍보 및 국내 유일 철도 전문 전시회 부산국제철도 기술산업전 등과 연계 가능할 것으로 보여집니다. 그래서 부산에서 꼭 내년도에 철도협력기구 장관회의가 열릴 수 있도록 긍정적으로 검토를 좀 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 고려하도록 하겠습니다.

○정동만 위원 법안소위 중에 미안합니다.

○소위원장 최인호 차관께서는 정동만 위원님의 말씀을 잘 명심해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 유념하겠습니다.

○소위원장 최인호 위원님께서 또 다른 의견 있으시면 말씀 주시기 바랍니다.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제24항 철도사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

25. 철도안전법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표 발의)(의안번호 2109338)

(16시25분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제25항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 120쪽입니다.

앞에서 의결하신 내용과 비슷한 내용인데요. 국제철도를 이용하는 화물 및 여객 운송에 대해서 조약이 체결돼 있는 경우에 그 조약의 규정에 따르도록 하는 내용으로 앞에서 의결한 내용과 동일합니다.

다만 121쪽에 보시면 앞에서는 철도사업법이고 이 법은 철도안전법입니다. 그런데 안전에 관련된 내용이 있는 경우에는 아래의 선박안전법이나 그다음에 해양환경관리법이나 항만시설 보안법 등에 보면 이 법의 규정 내용이 국제협약의 안전이나 보안 기준보다 강화된 기준이 있을 때는 그러하지 아니하다 해서 이런 입법례를 고려했습니다.

그래서 124쪽에 보면 유사 입법례가 있고요. 125쪽에는 앞선 법과 유사한 입법례입니다.

133쪽, 마지막 페이지를 보면 앞에서 했던 내용과 다르게 ‘국제철도(대한민국을 포함한 둘 이상의 국가에 걸쳐 운행되는 철도를 말한다)를’, ‘체결된 조약에 이 법과 다른 규정이 있는 때에는 그 조약의 규정에 따른다. 다만 안전기준보다 강화된 기준을 포함하는 때에는 그러하지 아니하다’ 그래서 일반적 입법례로 수정을 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「동의합니다」하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제25항 철도안전법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

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

27. 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2105323) (16시38분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제26항 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안, 의사일정 제27항 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안, 이상 2건을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 Ⅲ번 단권화된 소위 심사 자료입니다.

소위 자료 2페이지입니다.

이 법은 근거리 이동수단인 개인형 이동장치에 대한 관심이 높아지고 있기 때문에 이러한 현실에 맞추어 최근 도로교통법이 개정되고 관련 업무도 경찰청, 산자부, 행안부 등에 흩어져 있는 상황입니다. 이처럼 실효성 있는 관리가 어렵기 때문에 도로교통법이나 자전거 이용 활성화 법률이 아닌 별도의 법으로 제정할 필요성이 있는 것으로 보입니다.

또한 현재 관련 조례도 증가하고 있는데 지역마다 관리 기준이 다르기 때문에 관련된 기본법 제정이 필요해 보입니다.

다만 개인형 이동장치의 도로에서 통행과 관련된 사항은 도로교통법에 규정하고 그 밖의 사항은 이 법에 규정하는 게 바람직한 것으로 보았습니다.

5쪽의 대체토론과 6쪽, 7쪽의 공청회 내용은 생략하겠습니다.

10쪽입니다.

주요 논의사항 세 가지를 적시를 했습니다.

먼저 도로교통법 및 자전거 이용 활성화에 관한 법률과 중복되는 사항들이 있는데 이를 삭제할지에 대해서 검토가 필요해 보입니다.

두 번째, 도로교통법과 별도로 규정이 필요한 사항이 있는데 주차구역이나 견인구역을 그 예로 들 수 있겠습니다.

또 벌칙 및 과태료가 관련 유사 법령과 비교해서 적정한지에 대한 검토가 필요해 보입니다.

14쪽에는 홍기원 의원님 안과 박성민 의원님 안의 체계를 비교해 놓았습니다.

그다음에 17쪽에 보면 현재 두 건은 소위원회의 의사일정에 한 번 안건으로 상정이 됐으나 실질적인 토론은 이루어지지 않았습니다.

위원장님, 18페이지부터는 개별 조문인데 축설명을 드릴까요?

○소위원장 최인호 예, 제정법이니만큼 설명이 필요하리라고 판단됩니다.

○전문위원 최용훈 그러면 설명 올리겠습니다.

일단 제명인데요, 홍기원 의원님 안은 ‘개인형 이동수단’이고 박성민 의원님 안은 ‘개인형 이동장치’라 해서 수단과 장치를 어떻게 할지, 장치는 교통수단의 하나라기보다는 설비라는 의미가 있기 때문에 ‘이동수단’으로 할지 ‘이동장치’로 할지 결정할 필요가 있다고 보았습니다.

목적 조항입니다.

개정안 외에 교통안전과 편의증진도 입법목적으로 규정하는 것이 필요하다고 보았습니다.

20페이지입니다.

개인형 이동수단과 개인형 이동장치인데요. 사진에 보시면 세 가지, 전동킥보드나 세그웨이나 전동기 자전거가 있는데 이 부분을 어떻게 정의할지 논의가 필요해 보입니다.

또한 21페이지 하단에 보면 제정안들은 개인형 이동수단을 ‘승차인원이 1명인 이동장치’로 규정하고 있는데 승차정원을 하위법령에서 규정하는 것이 어떨까 하는 의견입니다.

24페이지입니다.

국가와 지방자치단체의 책무인데 홍기원 의원안에서 일반 국민의 안전과 편의를 도모하는 국가와 지방자치단체의 책무를 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

25페이지입니다.

제정안 두 건은 모두 다른 법률과의 관계를 규

정하고 있는데 일반적 입법례에 따라서 동 규정을 포함할 필요가 있다고 보았습니다.

26페이지입니다.

개인형 이동수단 관련 종합계획 수립인데 박성민 의원안에서 계획수립 주체에서 국가를 제외할 필요가 있다고 보았습니다.

27페이지입니다.

또한 일반 국민에게 미치는 영향이 크므로 관련 계획을 수립하거나 변경할 경우 이를 공고하도록 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

30페이지입니다.

도시 및 군계획 등에 반영하도록 하고 있는데 주택건설사업계획은 제정안에 5조 1항 3호 또는 박성민 의원님 6조 1항 4호 등에 규정돼 있는데 동 계획보다는 공공주택지구계획에 포함하도록 하는 것이 더 효과적이라고 판단됩니다.

32페이지입니다.

개인형 이동수단 도로의 노선지정 규정입니다.

어떠한 도로가 개인형 이동수단 도로로 지정될지 알 수가 없기 때문에 보완이 필요하다고 보았습니다.

36쪽입니다.

개인형 이동수단 통행금지·제한·전용구간 지정입니다.

제정안에서 도로교통법 6조 외에 별도로 시·도지사, 시장·군수·구청장 등에 대해서도 통행제한구간 지정권한을 부여하고 있는데 그럴 필요성은 적다고 보여집니다.

38페이지입니다.

개인형 이동수단(장치) 도로의 안전 확보인데 개인형 이동수단 도로 지정에 관한 조항을 삭제할 경우에 관련돼 있기 때문에 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

40페이지입니다.

개인형 이동수단 거치구역·거치제한구역의 지정 등입니다.

관련해서 홍기원 의원님 안과 박성민 의원님 안의 차이가 대중교통수단 차량 내 거치구역 지정 또는 설치 요청 부분에 있어서는 박성민 의원님 안에 없고요, 그런 차이가 있습니다. 그래서 ‘거치’라는 용어를 ‘주차구역’이나 ‘주차시설’ 등으로 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

43쪽인데요. 도로교통법상 도로로 인정되지 않음에도 개인형 이동수단의 수요가 있을 것으로 예상되는 공원·광장 이런 곳은 한정해서 개인형

이동수단 주차구역을 지정할 필요가 있다고 보았습니다.

48쪽입니다.

개인형 이동수단(장치) 운영사업인데요. 이 사무는 지방사무적 성격이 강하다는 점을 고려해서 신중 검토 의견입니다.

50쪽입니다.

개인형 이동수단(장치) 충전소 등 설치사업입니다.

보급사업의 대상을 인명보호장구로 명확하게 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

52쪽은 선언적 규정이라 규정 필요성을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

54쪽의 박성민 의원님 11조 1항은 동일한 내용이기 때문에 중복되어 보입니다.

58페이지입니다.

개인형 이동수단의 안전요건 및 안전운행교육인데 안전요건에 적합하지 아니한 개인형 이동수단의 운행을 자전거도로나 일반 도로에서도 금지할 필요가 있다고 보았습니다.

62쪽, 개인형 이동수단 대여사업의 등록인데요.

63쪽입니다.

등록제에 대해서는 입법정책적으로 결정할 사항으로 보이고 관련 협회에서 등록의무를 부담하는 대여사업자의 규모를 하위법령으로 정하도록 하고 있는데 반대의견을 개진하고 있습니다.

그다음에 70쪽입니다.

개인형 이동수단 대여사업의 약관 및 개선명령인데요. 71쪽에 보면 적절치 않은 걸로 보았습니다.

그다음에 74쪽입니다.

개인형 이동수단 대여사업자의 준수사항입니다.

개인형 이동장치의 제조·판매업자는 개념 정의가 되어 있지 않아서 현실적으로 보험가입 의무의 이행을 확보하는 데 어려움이 있을 것으로 보입니다.

75쪽에 보면 만 16세 미만의 사람은 현재 개인형 이동수단의 운전면허를 받을 수 없다는 점을 고려해야 될 것 같습니다.

80쪽, 국공유지 사용료 등 감면인데요.

81쪽입니다.

이게 국유재산법을 이렇게 개정을 하고 있는데요. 이것은 본법인 국유재산특례제한법 별표 개정을 통해서 이루어져야 될 걸로 보입니다.

82쪽입니다.

국고보조 규정인데요. 그 취지는 바람직한데 지금 대상사업을 보다 확대하여 규정화할 필요가 있다고 보았습니다.

84쪽입니다.

관련 통계의 작성을 규정하는 내용입니다.

국토교통부령이 아닌 대통령령으로 위임하는 게 적절할 것으로 보았습니다.

86페이지입니다.

등록취소 및 청문입니다.

등록취소와 관련해서는 영업정지를 명할 수 있는 권한과 시정명령을 할 수 있는 권한을 함께 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

90쪽, 과징금입니다.

과징금의 주체가 시·도지사이므로 ‘국세 체납 처분의 예’라는 문구는 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

92쪽입니다.

벌칙, 과태료 및 양벌 규정입니다.

관련 내용을 전반적으로 봐서 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

96쪽입니다.

부칙인데요. 경과조치와 관련해서 기존 대여사업자에 대한 등록에 관한 경과조치를 두는 것이 바람직할 것으로 생각합니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 기본적으로 동의합니다. 양 의원님이 제출한 제정안에 대해서는 전문위원하고 계속 협의를 해 왔습니다. 그래서 기본적으로 동의한다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서는 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

우선 제가 그 절차와 관련해서, 제정법인데 오늘 심의하기 전에 공청회라든지 제반 제정법 절차와 관련된 여러 가지 사안들을 잘 이행해 왔습니까, 전문위원?

○전문위원 최용훈 17쪽 경과에 보시면 2021년 6월 10일 날 소위 차원의 공청회가 실시되었습니다. 그래서 절차적인 사항은 구비됐다고 보여집니다.

○소위원장 최인호 2021년도 6월 10일 날 소위 공청회를 했네요.

위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주시기

바랍니다.

민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 이것 제정법이지만 정말 공청회까지 했다고 하니까, 다 소위까지 회부됐고. 그래서 사실 오늘 저도 처음 전체 조문을 보니까 아직 이해를 못 하고 있는 상황에서 말씀드리기가 좀 그런데 오늘 이것을 꼭 통과시켜야 됩니까? 저희 위원들이 좀 늦게 왔는데……

○소위원장 최인호 아닙니다. 위원님들 의견 개진이나 여러 가지 토론 상황을 보고 판단해야 될 사안입니다.

○민홍철 위원 몇 가지만 전문위원께 말씀드리고자 하는데요.

면허관리 제도는 어디다 규정했다고 했지요? 면허관리제입니까? 아니면 그런 규제를 하고 있나요, 13세 미만은 못 하게 돼 있다고 하는데? 그러니까 이용하는, 운행하는 자격요건 이런 것 우리……

○전문위원 최용훈 자격요건은 9페이지에 보시면요, 도로교통법이 2021년에 개정됐습니다. 그래서 일정한 자격요건과 안전 보호장구 착용 그런 규정을 도로교통법에서 규정하고 있습니다.

○민홍철 위원 그러면 원동기자전거를 운전할 수 있는 운전면허를 받은 사람이네요?

○전문위원 최용훈 예.

○민홍철 위원 원동기장치자전거를 운전할 수 있는 면허, 그러니까 면허를 받은 사람만 개인용 이동수단을 할 수 있다 이거고요. 그리고 면허제로 가지 않습니까?

그다음에 예시된 그림 있는 20페이지, ‘제정법에 따른 개인형 이동수단 사진’ 이래서 나와 있는데 전동킥보드 그다음에 전동이륜평행차, 전동기 동력만으로 운행 가능한 자전거, 이 세 가지 종류가 포함되는 모양이지요?

○전문위원 최용훈 예.

○민홍철 위원 그러면 여기에 자전거라는 게, 공청회에서는 어떤 의견이 나왔는지 모르겠는데요. 요즘은 전기자전거가 나오고 전기오토바이가 나옵니다. 그러면 전기로만 운행되는 자전거인데……

○전문위원 최용훈 지금 자전거는 제외된 걸로……

○민홍철 위원 아니, 그러니까 전동기 동력만으로 운행 가능한 자전거도 개인형 이동수단에 포함돼 있잖아요, 제정법에 따르면? 어찌 됐든 자전거라는 개념은 자동차관리법의 차에 해당되잖

아요.

○전문위원 최용훈 20페이지에 보면 도로교통법 시행령 및 시행규칙에서 승차정원을 2명으로 하고 있고요.

○민홍철 위원 이 그림에 ‘전동기 동력만으로 운행 가능한 자전거’ 이렇게 돼 있지 않습니까? 이것도 개인형 이동수단에 해당된다는 거잖아요.

○전문위원 최용훈 해당이 안 되는 겁니다.

○민홍철 위원 그림에 세 가지가 있잖아요. 20페이지에 제정법에 따른 개인형 이동수단 사진, 예시를 세 가지로 해 놔지 않습니까? 그러면 예시에 보면 자전거도 포함되는 걸로 지금 돼 있잖아요.

○전문위원 최용훈 이게 아마 승차정원에 따라서 달라지는 것 같습니다.

○민홍철 위원 아니, 자전거도 혼자 타고 다니는 자전거가 많지요.

그런데 제가 드리고자 하는 말씀은, 자전거는 현재 자동차관리법의 이륜차에 포함돼 있어요. 그렇지요? 그러면 그 차와 여기서 말하는 개인형 이동수단을 구분해 줘야 되는데, 자전거를 제외해 줘야 되는데, 그렇지요? 그런데 여기는 자전거가 여러 종류가 나오잖아요. 전체를 전동, 여기처럼 전동기만으로 움직이는 전기자전거가 나오고요. 하이브리드, 그러니까 전기와 수동으로 가는 자전거가 또 나오고요. 순수하게 수동으로만 가는 자전거가 있고요.

그러면 자전거를 제외해 줘야 되는데 여기서는 전기로만 움직이는 자전거는 포함되는 것으로 이렇게 돼 있단 말이지요. 왜냐하면 자전거 활성화법이 있지 않습니까, 별도의 법으로?

○홍기원 위원 제가 발의자니까 보충설명을 드릴게요. 이게 2020년 9월에 발의해서 사실 저도 기억이 명확하지 않은데 어쨌밤에 검토의견을 받았기 때문에……

기본적으로는 여기 20페이지에 보면 ‘개인형 이동수단이란 전기 동력을 사용하여 승차인원이 1인인 근거리 이동수단으로서 국토교통부령으로 정하는 장치’ 이렇게 돼 있어요. 그러니까 사실 여기서는 이렇게만 정하고 시행령에서 예를 들면 바퀴 지름이 몇 cm 이하 등등 해 가지고 자전거와는 다른 우리가 일반적으로 도로상에서 보는 전동킥보드나 또는 바퀴 하나 달린 이런 것을 규정하려는 취지입니다.

그래서 민홍철 위원님께서 말씀하신 그런 내용

은 시행령에서 이 이동수단의 세부적인 그런 규격들을 기술하고 그거에 따라서 범위가 정해질 겁니다. 기본적으로는 전기자전거 이런 거는 적용 안 되는 걸로 그렇게 한 거고요.

그런데 좀 애매한 게 전문위원이 검토한 내용에 보면 여기서는 승차인원이 1인인 근거리 이동수단으로 명시해 놔는데 혹시 2인이 타는 것도 들어갈지 모르니까 시행령에다 그걸 유보해 놓자 그렇게 의견을 주셨던데 그것은 이 법률의 기본 취지하고는 안 맞는 거지요. 원래는 딱 1명만 탈 수 있는 근거리 이동수단이고 또 이 규격도 좀 소형인, 자전거보다 훨씬 작은, 그런 세부적인 내용들이 시행령에 담기게 될 겁니다.

○전문위원 최용훈 지금 현재 소위 자료 21페이지에 보면 도로교통법 시행령하고 시행규칙이 있는데요. 도로교통법에서 정하는 개인형 이동장치는 전동킥보드, 전동이륜평행차, 전기자전거로 규정하고 있고요. 시행규칙에서는 전동킥보드하고 이륜평행차는 1명 그다음에 전기자전거는 2명으로 규정하고 있고요.

국토부에서 이 법이 되면 이 법에서는 아까 홍기원 위원님께서 말씀하신 것처럼 국토부령으로 정하도록 하고 있기 때문에 도로교통법에 따른 전동킥보드하고 전동이륜평행차만 대상으로 포함하고 전기자전거는 자전거 이용법으로 규율할 계획으로 이렇게 설명하고 있습니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 전문위원께서 말씀을 다 해 주셨는데 정의 부분에 이미 담고 있는 내용들로 봤을 때는, 도로교통법 시행령과 도로교통법 시행규칙을 봤을 때 해당되는 것들은 전동킥보드하고 전동이륜평행차 정도만 아마 해당이 될 겁니다. 그렇지요? 시행규칙에서 전동기 동력으로 움직이는 자전거의 경우에는 인원수를 2명으로 하고 있기 때문에.

이 부분은 제가 볼 때는 큰 문제가 없어 보인다는 생각이 개인적으로는 들고요. 전체적인 제정법에 있어서 필요성 면에서는 100% 공감합니다. 그러나 법안의 완성도는 제정법이기에 때문에 앞으로 개정을 해 나가야 되는 소지들이 있을 것 같고요.

전체 내용에서는 견인과 관련된 거치의 문제, 그리고 저도 지역에서 학교 앞에서 아이들 통학 지도를 몇 번 하다 보면 전동킥보드에 남녀 간 2

인씩 타고 다니고 안전모도 없이 운행하는 모습을 보고 굉장히 위험하다고 판단했는데 그런 안전교육에 대한 안전 문제, 또 사업자가 과연 보험에는 가입했느냐 이런 부분들을 담고 있기 때문에 실질적인 제정법…… 이 부분에 대해서는 이미 발의된 지도 2년이 다 되어 가는 내용이고.

저희 생활 속에서도 안전 문제나 여러 가지 문제들이 발생을 하고 있기 때문에 제 개인적인 생각에는 제정법은 제정법대로 지금 검토된 내용대로 한번 저희가 통과를 시켜 보는 것도 좋지 않을까, 그리고 나서……

아마 전문위원님과 국토부 차원에서 논의를 주해 오셨지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 그리고 이 법안 자체에 대해서 통합심사를 하면서도 우려될 만한 사안들은 기존에 있었던 법안들을 기본으로 해서 검토를 다 했다고 저는 보여집니다.

그래서 개인적으로는 제정법 자체가 지금 현재 공백인 개인형 이동수단의 공백을 메꾸는 제정법이기 때문에 그 필요성에 있어서는 100% 공감하고 저희 소위 내에서도 이 내용들을 적극적으로 검토해서 통과를 시키는 게 어떤가 하는 의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

또 다른 위원님들의 의견……

○홍기원 위원 제가 좀 말씀드리면, 한준호 위원님께서도 말씀해 주셨고 또 입법 취지에서도 다 설명이 되기는 했는데 어쨌든 지금 소위 개인형 이동수단(PM)이 많이 이용되고 있는데 그걸 규율하는 법이 없거든요.

지금 도로교통법에서는 도로상에서 운행하는데 따른 안전 문제만 규율하고 있고 개인형 이동수단이 뭔지, 그게 안전하게 운행되려면 어떠한 기준을 갖춰야 되는지 또는 각종 개인형 이동수단과 관련한 사업들이 지금 진행되고 있는데 그걸 규율하는 것도 없고 등등 해서 법이 필요한 걸로는 판단을 해서 제안했구요.

다만 이게 지금 제가 대표발의한 것만 있는 게 아니고 박성민 의원님이 대표발의한 것도 있는데 2개 중에서 어떤 것을 기본으로 저희가 심의할지를 정해야 될 것 같고요. 그런데 사실 내용은 큰 차이가 없겠지만 가장 먼저 기본적인 명칭을 뭐로 할 것인지, 저는 개인형 이동수단으로 했고 박성민 의원안은 개인용 이동장치로 돼 있는데

전문위원 의견도 개인형 이동수단이 좋겠다 그런 의견을 주셨고.

실제로 지금 사회적으로는 개인형 이동수단이라고 쓰고 있습니다. 그리고 영어로 하면 퍼스널 모빌리티(Personal Mobility)인데 모빌리티는 이동수단이라고 하지 그걸 이동장치라고는 안 하기 때문에 명칭을 먼저 이동수단으로 여기 소위에서 정해 주시고 또 어떤 법을 기본으로 할지 방향을 정해 주고 그걸 가지고 검토·논의하는 게 좋지 않을까 생각됩니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

26항, 27항 두 법안에 대한 의견을 다 잘 들었습니다. 특히 발의하신 홍기원 위원님의 방금 말씀대로 두 법률 간의 정합성도 맞춰야 되고 또 발의 의원과 전문위원 간의 검토의견에 대해서도 심층 검토가 필요하리라 봅니다.

또 위원님들의 다양한 의견도 반영해야 되고 또 법안의 완성도 등 이런 것을 제반 다 고려해볼 때 의사일정 26항 개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안, 의사일정 제27항 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안, 이상 2건의 법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

○민홍철 위원 한 가지만 마지막으로 차관님께 여쭙보려고요.

○소위원장 최인호 예, 마지막으로 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 차관님, 지금 시중에는 전기 동력으로 움직이는 삼륜차가 나와요. 1명이 탑니다. 그렇지요? 알고 계십니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 바뀌는 3개인데 1명이 타고 가는 건데 형체는 자동차지요. 그렇지요? 우리가 통상 자동차 개념이거든요. 그런 게 나왔는데 그런 경우에는 뭘로 분류해야 되나요? 이게 참 애매하지 않아요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 그게 차냐? 그러니까 자동차관리법의 차로 분류해야 될 것이냐, 여기서 말하는 개인용 이동수단으로 분류해야 될 거냐? 거기에서 사각지대가 나오는 거지요. 그래서 점점 굉장히 입법하기가 어려워지는 그런 경우가 있다, 참고로 제가 말씀을 드립니다. 왜냐하면 시중에 이미 나와 있거든요.

○국토교통부제2차관 어명소 알고 있습니다.

○**민홍철 위원** 그래서 이것 하면 또 그 규율을 어떻게 할 건가 굉장히 문제가 있지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 아까도 홍기원 위원님도 말씀하시고 한준호 위원님도 말씀해 주셨는데 저희는 이 법이 굉장히 필요성이 높다고 생각합니다. 그래서 퍼스널 모빌리티 해서 굉장히 앞으로 시대에…… 지금 어떻게 보면 좀 늦었을 수도 있습니다. 그래서 이 법이 조속히 제정됐으면 하는 바람입니다.

○**민홍철 위원** 다음에 바로 하지요.

○**소위원장 최인호** 예, 그렇습니다.

법의 취지나 목적에 맞춰서 시급하게 심층 분석과 법안 가결을 위한 준비를 해 주시길 바랍니다.

26항·27항, 이상 두 건의 법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115661)

(16시55분)

○**소위원장 최인호** 먼저 의사일정 제7항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안을 오전에 이어서 계속 심사하도록 하겠습니다.

먼저 전문위원, 보류한 쟁점 사항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 지금 배부해 드린 도시교통정비 촉진법 수정안입니다.

위원들께서 취지는 동감을 하셨고요. 고정액 플러스 일할 계산인데 그 문구를 수정의견은 ‘납부기간’을 ‘납부기한’으로 하고 일부 표현을 수정했습니다.

그리고 2항의 경우 납부기한으로 할 경우에 부담금, 가산금 부분이 빠지기 때문에 이 부분은 ‘납부기한까지’로 수정했고 그다음에 납부기한의 다음 날부터는 일할 계산을 하도록 수정을 했습니다.

2페이지에는 개정안에는 현행 4항에서 3항을 인용하고 있는데 3항이 5항으로 바뀌었기 때문에 이것 수정을 했습니다.

이 부분은 국토부와 협의해서 문구를 마련했습니다.

이상입니다.

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

○**국토교통부제2차관 어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

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

○**홍기원 위원** 동의합니다.

○**소위원장 최인호** 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제7항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

22. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2108037)

23. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2110547)

(16시57분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제22항 도로법 일부개정법률안을 계속 심사하겠습니다.

먼저 전문위원, 보류한 쟁점 사항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

배포 자료 준비 안 됐습니까?

○**전문위원 최용훈** 도로법은 마을주민보호구간 사업인데요. 협의가 좀 더 필요할 것 같습니다.

○**소위원장 최인호** 그 부분은 전체적으로는 다 동의가 되지만 용어상의 정리가 세 가지가 제시가 돼 있었는데 그 부분은……

위원들, 어떻게 하겠습니까? 조금 더 오늘 심사를 해서 결론을 내겠습니까?

○**홍기원 위원** 그 용어하고 또 지방자치단체 비용 부담 문제 얘기가 나와 가지고……

○**소위원장 최인호** 예, 비용 문제도 있었고 그러니까 오늘……

민홍철 위원님.

○**민홍철 위원** 제시했으니까 다음에 심사했으면 좋겠습니다.

○**소위원장 최인호** 그러면 조금 더 심층 준비를 하셔서 다음 저희들 소위에 회부해서 처리하도록 하겠습니다.

○**홍기원 위원** 그리고 제가 질문이 있습니다.

○**소위원장 최인호** 이 항목에 대해서?

○**홍기원 위원** 아니요, 다른 것에 대해서……

○**소위원장 최인호** 아직 조금 남았습니다.

○**홍기원 위원** 예.

○**소위원장 최인호** 의사일정 제22항 도로법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고, 의사일정 제23항 도로법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

홍기원 위원님, 오늘 전체적인 안건 처리는 다 됐습니다.

○**홍기원 위원** 하나는 질문이고요, 하나는 의사 진행발언입니다.

먼저 질문부터 하면, 26항·27항을 계속 심의하는 걸로 했잖아요. 그러면 향후에 우리 전문위원실에서 별도로 안을 준비해 주는 겁니까? 아니면……

○**전문위원 최용훈** 저희가 부처하고 협의해서 수정의견을 조문으로 해서 작성을 하도록 하겠습니다. 그래서 논의가 좀 더 쉽게 이루어질 수 있도록 준비하도록 하겠습니다.

○**홍기원 위원** 그러면 이 자리에서는 일단 명칭만이라도 좀 확정을 하는 게 좋지 않을까 싶은데요, 비공식 의견으로라도. 이동수단으로 할지, 이동장치로 할지. 그렇게 해야……

○**소위원장 최인호** 예, 명칭에 대해서 토론을 조금 더 하시자는 의견이 있습니다.

○**정동만 위원** 명칭도 박성민 의원님하고 같이 한번 협의를 해서, 같이 의논해서 같이 다……

○**홍기원 위원** 알겠습니다.

그러면 그렇게 전문위원실을 통해서 논의하도록 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 예.

○**홍기원 위원** 그러면 저 의사진행발언인데요.

○**소위원장 최인호** 예, 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 제가 부재한 상황에서 아마 그런 의견이 나온 것 같은데 또 지난 2년간 제가 국토교통위에서 법안 심사하면서 지금 비슷한 상황이 계속 반복돼서 저도 말씀드리는데요.

의원실에서 오늘 논의한 안건들에 대한 전문위원실의 검토의견을 어젯밤에 받았지 않습니까? 그래서 보좌진들도 밤 늦게까지, 그것도 아마 심층적으로 검토하기 힘들었을 겁니다, 다른 방들도 마찬가지고. 또 여기에 앉아 계신 저를 포함한 위원님들도 이 법안을 사전에 제대로 공부하

고 올 여건이 안 되는 상황 아닙니까?

그런데 진짜 너무나 당연한 말이지만 우리 위원들의 가장 제일 기본적인 책무가 법안을 심사하고 통과시키는 건데 이런 식으로 계속 돼 왔단 말입니다. 앞으로도 이렇게 된다고 하면 저 개인적으로도 참 마음이 너무 무겁습니다.

제가 행정부에서 일할 때도 법안 심사 업무를 상당 기간 담당했었는데 행정부에서 심의하는 것에 비하면 저희들이 사실 너무나 깊이 있게 하지 못하는 게 아쉽습니다.

제 생각으로는 우리 전문위원실도 어젯밤에 이것 의원실로 보내느라고 며칠 동안 늦은 시간까지 일했을 것 같은데 그게 이렇게 항상 늦어지는 이유가 상정 법안 결정이 늦게 돼서 그런 겁니까, 아니면 무슨 다른 이유가 있는 겁니까?

○**전문위원 최용훈** 첫 번째는 저희가 의사일정 안건이 확정이 돼야 저희도 준비를 하는데요. 이 안건 자체의 확정 권한이 저희 행정실에 없습니다.

예전에는 저희 행정실이 권한을 갖고 있어서 이걸 주도적으로 준비를 했었는데 의원실에서 이걸 하라고 저희도 목록을 받는 입장이라서 안건이 늦게 확정됐습니다. 그래서 저희들도 늦게 이렇게, 죄송하지만 소위 자료가 늦게 작성이 되었습니다.

○**홍기원 위원** 그러면 보통 며칠 전에 이 상정 안건 목록을 받으니까? 그리고 최소한 며칠 전에는 받아야 의원실에서 한 이틀이건 3일 전에 검토의견을 받을 수 있나요?

○**전문위원 최용훈** 저희가 검토를 위해서는 부처나 협회하고 협의를 하기 때문이에요. 일정이나 안건은 한 2주 전에는 확정이 돼야 저희가 충분한 검토를 하고 일주일 전에 의원실에 배포를 하고 이런 상황이 될 것 같습니다. 그런데 저희가 지금 안건에 대해 무슨 안건이 되는지 전혀 알 수가 없기 때문에 이런 상황이 위원님께서 말씀하신 것처럼 예전부터 계속 반복되는 것 같습니다.

○**홍기원 위원** 그러니까 최소한 2주 전에는 전문위원실에서 상정 법안 목록을 받아야 그래도 며칠 전에 의원실에서 이 검토의견을 받을 수 있다 그런 말씀인 거지요?

○**전문위원 최용훈** 예, 그래서 이 안건을 결정하는 게 위원님들 권한이라서 제가 쉽게 말씀 못 드리는데요.

저희하고 그다음에 감사실이나 의원님실 아니면 소위 위원님 보좌진들이 같이 모여서 안전을, 국토부랑 모여서 안전 결정을 한 2~3주 전에 하고 그 건이 결정이 되면 저희는 일하기가 되게 쉽습니다. 그리고 의원실에도, 계속 지속적인 문제 제기를 해결할 수 있을 것 같습니다. 그래서 안전을 결정할 수 있는 그런 틀을, 플랫폼을 위원님들께서 양해를 해 주시든지 아니면 만들어 주시면 저희가 염려하신 사항을 개선할 수 있을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 좋습니다. 아주 좋은 의견이 시고요.

홍기원 위원님께서 적절한 지적을 해 주셨고 저도 위원장으로서 전적으로 동감합니다. 또 참석해 주신 위원님들께서도 동감하리라고 봅니다.

그런 측면에서 방금 전문위원께서 마지막에 말씀하신 안전 상정을 원활하게 하기 위해서 일종의 협의 플랫폼을 한번 만들어 보자라고 하셨는데 적절한 좋은 제안이신 것 같고요.

그러면 어떻게 하면 될까요? 양당 간사 그리고 보좌진, 전문위원 또 국토부도 와야 되겠지요?

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 그러면 지금 우리는 교통소위입니다만 국토위 전체로 보면 한 1000여 건의 법률안이 누적돼 있습니다. 지금 어마어마하게 쌓여 있는 현실에서, 국감 때는 10월에 아마 원활하게 법안 심사는 안 될 것 같고요. 11월 달, 12월 달, 올해 두 달 정도 남았는데 월 3회 이상 법안 심사하도록 돼 있지 않습니까? 그것은 철저히 지키도록 하고.

그렇게 우리가 많은 또 신속한 입법을 위해서, 방금 협의 플랫폼에 관해서 이번 주까지 한번 전문위원께서 책임지고 초안을 만들어서 협의할 수 있는 플랫폼의 구성안을 위원님들께 제시해 주시면 양당 간사 간의 협의와 위원님들의 다양한 의견을 수렴해서 만들어 가겠습니다.

위원님들 어떻습니까?

○홍기원 위원 좋고요.

국토법안소위도 똑같은 테니까 수석전문위원까지 나서 가지고 우리 국토교통위가 소위 선진화된 법안 심사 할 수 있도록 체제를 갖추었으면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

모범적인 국토위가 되고 교통소위가 되도록 다 함께 노력했으면 좋겠습니다.

위원님들 또 다른 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

감사합니다.

이상으로 오늘 회의를 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, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분, 모두 수고 하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(17시06분 산회)

○출석 위원(10인)

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

○출석 전문위원 및 입법심의관

전 문 위 원	최 용 훈
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제 2 차 관	어 명 소
교 통 물 류 실 장	김 수 상
항 공 정 책 실 장	하 동 수
철 도 국 장	이 윤 상
대도시권광역교통위원회 상임위원	강 희 업