

제418회 국회  
(정기회)

## 국토교통위원회 회의록 (교통법안심사소위원회)

제 3 호

국 회 사 무 처

일 시 2024년12월3일(화)

장 소 국토교통위원회회의실

### 의사일정

1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2203392)
2. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2200108)
3. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이춘석 의원·권성동 의원 대표발의)(의안번호 2202233)
4. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조배숙 의원 대표발의)(의안번호 2202309)
5. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2204620)
6. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)
7. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2202341)
8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2203708)
9. 교통안전법 일부개정법률안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2200860)
10. 교통안전법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2201185)
11. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2202148)
12. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 2200478)
13. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201958)
14. 도로법 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202553)
15. 도로법 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202474)
16. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202488)
17. 철도사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2204407)
18. 철도안전법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2202049)

19. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(권영세 의원 대표발의)  
(의안번호 2204169)
20. 항공사업법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)(의안번호 2203131)
21. 항공사업법 일부개정법률안(김기표 의원 대표발의)(의안번호 2203343)
22. 공항시설법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2204197)
23. 공항시설법 일부개정법률안(김영배 의원 대표발의)(의안번호 2202870)

### 상정된 안건

1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2203392) ..... 3
2. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2200108) ..... 3
3. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이춘석 의원·권성동 의원 대표발의)  
(의안번호 2202233) ..... 3
4. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조배숙 의원 대표발의)(의안번호 2202309) ..... 3
5. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2204620) ..... 3
6. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237) ..... 3
7. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2202341) ..... 3
8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2203708) ..... 3
9. 교통안전법 일부개정법률안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2200860) ..... 8
10. 교통안전법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2201185) ..... 8
11. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2202148) ..... 12
12. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 2200478) ..... 14
13. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201958) ..... 15
14. 도로법 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202553) ..... 15
15. 도로법 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202474) ..... 15
16. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의)(의안  
번호 2202488) ..... 17
17. 철도사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2204407) ..... 18
18. 철도안전법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2202049) ..... 19
19. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(권영세 의원 대표발의)  
(의안번호 2204169) ..... 21
20. 항공사업법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)(의안번호 2203131) ..... 23

21. 항공사업법 일부개정법률안(김기표 의원 대표발의)(의안번호 2203343) .....	23
22. 공항시설법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2204197) .....	24
23. 공항시설법 일부개정법률안(김영배 의원 대표발의)(의안번호 2202870) .....	24

(10시06분 개의)

○소위원장 문진석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제418회 국회(정기회) 제3차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 23건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

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

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2203392)
2. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2200108)
3. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이춘석 의원·권성동 의원 대표발의)(의안번호 2202233)
4. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조배숙 의원 대표발의)(의안번호 2202309)
5. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2204620)
6. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)
7. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2202341)
8. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2203708)

(10시07분)

○소위원장 문진석 의사일정 제1항부터 8항까지 이상 8건의 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

지난 회의에서 의사일정 제1항은 논의를 마쳤습니다.

추가로 의견 있으신 분 안 계시면 의사일정 제2항부터 논의하도록 하겠습니다.

추가로 의견 없으십니까?

그러면 의사일정 제2항부터 5항까지, 6항, 7항, 8항 순으로 각각 논의하도록 하고 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 의사일정 제2항부터 제5항까지 법안들은 대도시권 범위 확대에 관련된 내용으로 지난 소위 때 국가균형발전적 측면과 제정 취지 차원의 논의가 있었습니다. 그리고 대도시권 범위 확대에 대해서 국토교통부와 기획재정부가 협의한 대안이 마련되면 추가로 논의하자는 결론을 내렸었습니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 법안의 취지에 대해서는 충분히 공감이 됩니다. 그렇지만 법이 개정됐을 때에 법 체계에 대한 문제 또 지역 형평성, 재정소요 이런 것을 종합적으로 좀 고려할 필요가 있습니다. 그래서 그 부분에 대해서는 지금 좀 더 고민이 필요한 거고요 기재부하고도 이 부분에 대해서 조금 더 숙의할 필요가 있습니다.

○**소위원장 문진석** 그러면 다음 회의 때까지 뭔가 결과물을 낼 수 있는 겁니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 좀 더 부처와 협의도 해야 되고 또 의원님실하고 상의도 필요한 것 같습니다. 그런 과정을 거쳐서 다음 소위 때는 논의가 될 수 있도록 최대한 노력하겠습니다.

○**소위원장 문진석** 그러면 다음 소위 때까지 정부 측 안을 좀 갖다 주시고 만약에 만족스럽지 않으면 저희는 그것 통과시키도록 하겠습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 제가 볼 때는 여러 가지 검토해야 될 사항들이 있습니다. 종합적으로 봐서 합리적인 대안이 나올 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○**손명수 위원** 제가 좀 말씀드리겠습니다.

○**소위원장 문진석** 손명수 위원님 말씀하십시오.

○**손명수 위원** 손명수입니다.

지난 소위 때도 논의가 됐고 이 부분은 지금 대광법의 혜택에서 소외되어 있는 전라북도, 특히 전주를 중심으로 한 전라북도의 도청 소재지이기도 하고 가장 큰 도시인 전주권에 대한 지원을 하자, 여기까지는 공감대가 다 이뤄진 거지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 필요성에 대해서는 어느 정도 공감대는 형성됐다고 봅니다.

○**손명수 위원** 그렇지요. 그러면 이제 방법론상의 그것만 남은 거니까, 다른 처리할 법안도 많은데 이걸 계속 시간을 무한정 끌 수는 없는 문제고 하니까 ‘논의하겠다’ 이렇게 보다는 더 적극적으로 ‘다음 일주일 정도 시간을 주면 기재부와 국토부가 협의를 해서 전주까지 혜택이 확대될 수 있는 확실한 안을 만들어 올 테니까 일주일 정도 시간을 주세요’ 이 정도 좀 적극적인 의사를 내시고.

또 실질적으로 결국은 이게 방법론의 문제니까 더 적극적인 자세로 방법을 찾으면 갈등 없이 전주권에 대해서 혜택을 줄 수 있는 포함을 시킬 수 있는 그런 안을 만들 수도 있지 않을까 제 개인적인 그런 생각이 드는데, 차관님 의견을 한번 쥌 보세요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 다음 법안소위가 2주 후인 걸로 알고 있습니다. 다음 주까지 최대한 속도를 냈으면 좋겠는데 지금 생각은 있습니다만 생각의 접점을 찾는 데는 시간이 좀 필요한 것 같습니다. 그래서 최대한 다음 소위 때까지는 안이 나올 수 있도록 노력하겠습니다.

○**김도읍 위원** 차관님, 그러면 경북 안동은 어떻게 해요, 경북도청 소재지가 있는데?

○국토교통부제2차관 백원국 저희가 우려하는 게 그런 부분입니다.

○김도읍 위원 그러니까.

○국토교통부제2차관 백원국 특별히 전주만 이렇게 대광법의 개정을 통해서 할 수 있으면 좋겠습니다만 이게 지역 간 형평성 문제가 도드라질 가능성이 매우 높습니다. 그래서 저희가 이 법의 정신이 어떻게 보면 시도를 넘나들 때 국가가 개입해서 필요한 지원을 하겠다는 게 목적이었는데 지금 그에 대한 예외 사항이 들어옴으로써 전주만 단독으로 하기가 쉽지 않은 그런 상황인 것은 맞습니다.

안동뿐만 아니라 50만 이상 대도시가 전국에 19개입니다. 지금 예를 들면 수원이나 청주는 다 위성도시로 되어 있습니다. 수원은 서울의 위성도시로 돼 있기 때문에 수도권에 지금 들어가 있는 것이고 청주 같은 경우에는 대전과 세종에 접해 있기 때문에 위성도시로 돼 있는 겁니다. 그런 상황에서 만일 전주를 이렇게 했을 때 다른 50만 이상 대도시도 우리도 해야 된다고 했을 때는 전국이 대광위법의 사업 대상이 될 수 있기 때문에 그런 부분들이 심히 우려가 되는 상황이기 때문에 방법론을 고민하고 있는 겁니다.

○소위원장 문진석 이춘석 위원님 의견 없습니까?

○이춘석 위원 한 일주일간 시간을 주시면 대안을 마련해 본다고 하니까 저는 하여튼 드릴 말씀은 많지만 자제를 하겠습니다.

그런데 그 대안이 사실은 국토위에 적용되는 대도시 광역교통의 법안이 아닌 전북특별자치도법으로 우회해서 다시 행안위로 가서 거기 가서 논의를 하자 하는 식은 근본적인 해결책이 아니고 또 다른 문제를 낳기 때문에 그렇게 해결책을 찾는 것은 대안이 아니라는 생각이 들고요. 이 대도시 광역교통방법 안에서 합리적인 해결책을 국토부하고 기재부가 좀 만들어서 확인해 주시고 그래서 다음 때에는……

저는 이 한 말씀만 드리겠습니다.

대한민국의 많은 법들이 특히 지역과 관련되는 법들은 사실은 정책적인 이유로 정치적인 이유라는 이름 하나로 법 체계와 이걸 완전히 뛰어넘는 법들이 상당 부분 만들어집니다. 그런 부분들에 대해서 정부부처가 속에 하고 싶은 얘기가 있지만 그냥 얘기를 안 해요.

그런데 이 대도시 광역교통법은 사실은 먹고살 만한 지역들은 다 적용되고 여기 적용이 안 된다 하는 지역, 강원도조차도 사실은 광역교통망이 다 가고 있습니다. 그래서 강원도 같은 경우는 특별히 이 법의 적용을 주장할 필요가 없어요. 그러면 대한민국에서 유일하게 이 법에 해당이 안 되는 곳은 전국에서 딱 하나 있습니다. 전라북도입니다. 다른 데는 예를 들어 창원이라든가 수원이라든가 앞에 있는 청주라든가 이런 곳들도 이 법의 대상이 다 됩니다. 유일하게 전라북도만 안 돼서 지금까지 176조가 투입되면서 단 1원도 전라북도 지역에는 이 예산이 투입되지 않았습니니다.

그러면 법이라는 것이 형평성에 안 맞아서 특정 지역에 지나치게 불이익이 가는 것을 해소해 주는 것 이런 것들에 대한 정치적 결단이 저는 필요하다고 봅니다. 그런데 힘센 지역, 힘 있는 지역에 사업을 하기 위해서 밀어붙이는 것들은 다 정책적·정치적 결단에 의해 이루어지고 정말 어렵고 힘든 지역 하나를 좀 구제해 달라, 제가 신규 예산을 다 분석하니깐 전체 SOC 사업에서 전라북도가 차지하는 비율이 전국 SOC 사업의 100분의 1도 해당이 안 됩니다. 100분의 1도 해당 안 되는 이 지역에 그래도 도로교통망을 만들고

철도를 좀 만들어 달라고 요구하는 이것조차도 무시한다는 것은 저는 정치를 해야 할 하등 이유가 없다고 생각합니다.

그래서 이게 법 체계에 맞느냐 안 맞느냐를 떠나서 이 법의 체계 자체가 만들어질 때부터 일정 부분의 문제점을 안고 있는 법이기 때문에 그런 부분을 바로잡는 법이고 사실 소외되고 어려운, 국가균형발전에서 치이고 있는 지역을 구제해 준다는 판단을 좀 해 주셔서 엄격한 법의 체계 문제로 접근을 하는 방식이 아니라 전체적인 국가균형발전 측면에서 이 법을 어떻게 해결할 것인가를 존경하는 위원님들이 잘 판단해 주실 것을 부탁드립니다.

이상입니다.

○김도읍 위원 차관님, 이번 예산에 수요형 버스 예산이 들어가 있어요?

○국토교통부제2차관 백원국 DRT……

○김도읍 위원 예.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그게 지금 증액 사업입니까, 아니면 정부안에 들어와 있는 사업입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 정부안에 들어가 있고 증액 사업으로도 일부 포함이 된 걸로 알고 있습니다.

○김도읍 위원 지금 전주가 여러 가지 그런 상황에 있다. 교통 취약 지역들이 많아요, 내륙지방에 보면. 그런데 수요형 버스 이런 게 지금 부산 기장에서 활용을 하고 있는데 주민들 호응이 상당히 좋다 그러더라고요. 그런 것도 그렇고 어차피 차관님께서 교통 전문 정책을 책임지고 계시니까 다방면으로 한번 좀 연구를 해 보세요.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇게 하겠습니다. 현 체계 내에서도 충분히 두텁게 지원할 수 있는 방안이 있기 때문에 그런 것도 종합적으로 검토를 하고 있습니다.

○김도읍 위원 그러니까요. 알겠습니다.

○송기현 위원 차관님!

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 전주를 포함시키게 되면 전주와 인근 도시 간 교통 문제 관련해서도 이게 대도시는 아니지만 예산을 지원할 수 있다는 거잖아요, 대광법에 따라서?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 그러면 강원도는 강원도 내에, 물론 강원도 춘천·원주 같은 경우는 서울과 연결되는 광역철도는 가능하게 돼 있지만 강원도 내에서 원주와 옆의 영월이라든지 제천 이렇게 연결하는 도로 관련해서는 이게 적용될 여지가, 또 강원도는 빠지게 되잖아요. 연구하실 때 그런 점도 같이 고려해 주셔야지. 그렇지요?

춘천과 화천 연결하는 것, 춘천과 인제 연결하는 이런 것도 강원도에서 여러 가지로 굉장히 불합리한 불이익을 많이 받고 있는데 대광법에 따라서 전주가 포함돼 가지고 그걸 지원받게 된다면 동일하게 지원돼야 되지 않겠어요?

○국토교통부제2차관 백원국 저희가 고민하는 부분 중의 하나가 형평성 문제입니다. 그래서……

○송기현 위원 더군다나 보세요. 강원도는 원주가 가장 큰 도시예요. 그것도 10만 정도 이상 되는 가장 큰 도시예요, 춘천보다. 도청 소재지로만 하면 오히려 춘천보다 더 교통

수요가 많은 원주도 배제되는 거잖아요. 이런 게 다 균형이 맞게 돼야 되잖아요. 그렇지요? 그런 것도 잘 고려하셔야 될 것 같아요.

○국토교통부제2차관 백원국 저희도 형평성에 대해서 많은 고민을 지금 하고 있습니다.

○이연희 위원 형평성 얘기 나오니까 저도 말을 안 할 수가 없는데 이 대광법이, 실제로 전주 말씀 많이 하시지만 충북도 굉장히 사각지대예요. 충북은 대전권으로 해서 청주·옥천·보은 이렇게 들어가 있는데 사실은 충주·제천이나 진천·음성 이쪽으로 교통망 연결하는 게 다 취약해요. 그래서 그런 부분까지 포함해서 연구를 잘해 주십시오.

○정점식 위원 인구 5만 이상은 다 포함되는 걸로 이렇게 합시다.

(웃음소리)

○소위원장 문진석 엄태영 위원님.

○엄태영 위원 차관님 고심 많으십니다.

존경하는 이춘석 위원님 이 부분에 대해서 가지고 계신 열정과 충분한 명분을 제가 충분히 이해합니다. 또 지난번 전라북도 국감 갔을 때도 김관영 도지사가 저희한테 한 1호 부탁이 이 대광법이었는데 저도 권성동 의원하고 이춘석 의원하고 두 분이 발의를 하셔서 강원도도 한번 살펴봤어요. 지금 말씀하신 대로 원주 36만, 춘천 도청 소재지인데 28만, 그렇습니다. 그래서 그 부분도 해결이 되는 그런 법안이 나와야지 형평성에 문제가 없지 않을까 생각합니다.

하여튼 전라북도만을 위한 법을 만들 수 있으면 좋은데 그로 인해서 여러 가지 예상되는 파장이, 기재부는 기재부대로 또 국토부는 국토부대로 고심이 많으신데 하여튼 숙성 과정에서 좀 더 지혜를 발휘해 주셨으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○손명수 위원 마지막으로 한마디만, 죄송합니다.

존경하는 선배 위원님들 많이 계시고 동료 위원들 계신데 저는 사실 지금 국토교통위원회 위원으로서 그러나 또 한편으로는 제가 이 업무를 오래 담당했던 사람으로서 좀 말씀을 드리고 싶습니다.

뭐냐면 우리가 지금 이런 식으로 논의가 계속되면 이 법은 처리할 수가 없습니다. 대도시권 광역교통 특별법은 기본적으로 광역교통 문제를 해결하기 위해서 만들어진 법입니다. 그리고 이 법의 취지에 따라서 모든 시도에는 광역교통이 있습니다. 유일하게 지금 광역교통이 없는 데가 전라북도와 제주도입니다. 그 두 군데를 빼고는 다 광역교통이 있기 때문에 어쨌든 시도별로 보면 다 혜택을 보는데 지금 이춘석 위원님이 문제를 강하게 제기하시는 것은 전라북도만 없다. 그리고 지금 말씀하시는 광역시가 아닌 약간의 대도시 중심의 이런 도시들이 있는데 거기에는 국가 지원 지방도로라든가 또 아까 김도읍 위원님 말씀하신 DRT라든가 여러 가지 다른 형태의 교통 지원 정책이 또 있습니다.

그래서 우리가 이 법은 이 법의 취지에 맞게 개정을 해 나가고, 우리가 국토교통위원회이기 때문에 그 부분에 한정해서 논의해서 처리를 해야지 이걸 자꾸 이렇게 계속 확대를 해 버리면 이게 법하고 맞지도 않고 제가 보기에 처리가 난망입니다.

제가 죄송한 말씀인데 그런 부분을 좀 이해를 하시고 다음번 소위 때는 우리가 논의를 축소해서 이 법을 어디까지, 그러면 전주만 포함시키는 안을 통과시킬 건지 아니면 또 여기에 이견이 있으셔서 도저히 이견 안 되겠다, 이렇게 뭔가 좀 논의를 좁힐 필요가 있다

이 말씀 좀 드리고 싶습니다.

○소위원장 문진석 더 이상 의견이 없으시면 의사일정 제1항부터 8항까지 이상 8건의 법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

## 9. 교통안전법 일부개정법률안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2200860)

### 10. 교통안전법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2201185)

(10시23분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제9항·제10항, 이상 2건의 교통안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 먼저 9항 권영세 의원안 보고드리겠습니다.

개정안은 국토교통부장관 및 시·도지사가 이륜자동차 또는 자동차를 운행한 자가 도로교통법 또는 자동차관리법의 의무사항을 위반한 경우 이를 공익신고한 자에 대하여 포상금을 지급할 수 있는 근거를 마련하려는 것입니다.

이는 현재 국토교통부와 한국교통안전공단이 시행하고 있는 공익제보단 운영과 관련한 내용을 법률에 명시적으로 규정하고 시·도지사도 필요시 공익제보단을 운영할 수 있도록 근거규정을 마련하려는 것인데 제도 활성화 및 교통안전 증진에 긍정적인 효과가 있을 것으로 판단됩니다.

5쪽 말씀드리겠습니다.

다만 공익제보단 운영 과정에서 무분별한 제보 등 부작용으로 경찰서 인력난이 가중되고 있다는 경찰청 의견과 이륜자동차 사망자 감소 효과 등 공익 측면이 더욱 크다는 국토교통부 의견을 다각적으로 검토할 필요가 있겠습니다.

또한 늦게 제출이 돼서 최종본에만 포함이 됐는데 기재부 의견 역시 좀 부정적인 부분을 고려할 필요가 있겠습니다.

그 밖에 공익신고한 자를 공익제보단으로 약칭한 데 대한 문구 수정 등 수정의견은 17쪽을 참조하여 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

이 법 개정안의 법 개정 취지에는 동의를 합니다만 예산이 수반되는 법률이기 때문에 기재부 또 경찰청 의견을 종합적으로 고려해서 추가적인 검토가 필요하다고 봅니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

의견 없으십니까?

○김도읍 위원 잠시만요.

차관님, 지금 이 교통안전법 관련해서 보면 교통안전공단에서 공익제보단 약 5000명을 모집 운영 중이다 이렇게 하는데 이 정도 규모 같으면 법적 근거가 있나요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 법적 근거는 없습니다. 교통안전공단에서 수지차 보전 사업으로, 돈이 남기 때문에 그걸 가지고 2020년부터 운영을 해 오고 있습니다.

○김도읍 위원 자체적으로?



○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그러면 자체적으로 돈이 남는다는 이야기는 무슨 뜻입니까, 조금 전에 차관님 말씀하신 대로?

○국토교통부제2차관 백원국 예를 들면 정부 위탁사업이라든지 수익사업에 대해서 예산 수지가 남는 부분 그걸 가지고, 한 10억 정도 되는 것 같습니다. 그걸 해서 2020년부터 운영을 해 오고 있는 것에 대한 법적 근거를 마련하려고 하는 취지의 개정안입니다.

○김도읍 위원 그러면 교통공단에서 이렇게 공익제보단을 모집 운영하면 자체적으로 자기들이 예산 소화를 할 수 있다, 포상을 할 수 있다 이런 전제하에 한 것 아닌가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그런데 왜 갑자기 이걸 법으로 해 가지고 국가재정을 넣겠다고 그러는 거지요? 그러니까 5000명이나 되는 이런 인적 구성을 법적 근거도 없이 자의적으로 본인들 교통안전공단에서 운영을 하고, 그러면 그만큼 포상에 대해서도 자신이 있었다는 이야기 아닌가요?

이 제도의 취지는 좋잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그런데 법적 근거도 없이 운영하다가 나중에 돈이 필요하니까 재정을 투입해 달라 이것은 조금……

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 지금까지는 TS 자체 사업으로 했는데 법적 근거를 넣어서 국토부장관이 포상금을 지급할 수 있도록 되면 어떻게 보면 경계를 뛰어넘는 겁니다. 그래서 그 대목에 대해서는 충분한 고민이 필요하다 이렇게 보는 겁니다.

○김희정 위원 질문 있는데요.

김희정입니다.

신설 개정안에 보면 ‘공익 신고한 자’ 그래 놓고 ‘(이하 공익제보단)’ 이렇게 되어 있잖아요. 그러면 만약에 이 법대로 개정이 되면 공익제보단에 들어가지 않은 공익 신고한 자는 여기에 대한 포상을 받을 수 있다는 얘기입니까, 없다는 얘기입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 현재 개정안에는 일단 공익제보단만 되는 걸로 되어 있는데요. 이게 수정안처럼 되면 어떻게 보면 확대가 되는 겁니다.

○김도읍 위원 차관님, 일단 공단의 자체 예산으로 할 수 있는지 여부부터 좀 면밀하게 검토를 해 봐야 될 것 같아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 하겠습니다. 그래서 지금 저희가 이것은 좀 더 고민이 필요하다는 말씀이 그런 사안입니다.

○엄태영 위원 차관님, 공익제보단을 통해서 교통질서를 더 바로잡는 그런 효과도 있습니다. 이것이 우려되는 부분이, 소위 말하는 파파라치라고 하지요. 이것만 잡으러 다니는 사람들이 있다 보니까 오히려 필요악이 되는 경우도 있어요. 그래서 보상금의 단속 내용도 조금 정비할 필요가 있습니다.

제 개인적인 일이지만 제 차가 점선이 아니고 실선에서 차선 변경했다고 찍혀 가지고 지난주에 날아왔어요. 꿈쩍없이 4만 원 냈습니다마는 어떻게 점선이 아니고 실선에서 차선 변경했다고 그걸 찍어다가 이게 잘못하면, 과거에 이런 파파라치가 많았거든요. 그래서 그런 것도 감안해서 교통질서도 잡되 여러 가지 형평, 금액의 문제도 좀 조정해 줬으면

좋겠습니다. 우리가 무인 카메라 때문에 그래도 그나마 교통질서가 많이 잡혀 있지 않습니까? 개중에는 단속 기능이 없는 무인 카메라도 있지만.

하여튼 여러 가지 감안해서 마무리했으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○국토교통부제2차관 백원국 경찰청에서도 동일한, 무분별한 제보를 걱정합니다. 그래서 그런 부분까지, 필요성까지 고민을 해서 저희가 좀 더 개선된 안을 한번 찾아보도록 하겠습니다.

○송기현 위원 조금 더 보시고 하시지요.

○소위원장 문진석 9항은 그렇고, 10항은 어떻게 합니까?

○정점식 위원 10항은 아직 설명 안 했습니다.

○소위원장 문진석 전문위원, 제10항 보고해 주십시오.

○전문위원 박현준 10항은 정부 제출안입니다.

개정안은 교통안전진단기관이 영업정지처분을 받고도 그 기간 동안 해당 업무를 새로이 수행한 경우 2년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 현행법상 벌칙을 2000만 원 이하의 과태료로 전환하려는 것입니다.

이는 범부처 경제 형벌규정 개선 전담반의 경제 형벌규정 3차 개선과제에 포함된 내용으로 최근 5년간 입건 사례가 없고 제·개정 5년 이상 경과한 사문화된 규정에 해당하며, 교통안전진단기관이 영업정지처분을 받고도 영업정지처분 기간 중에 새로이 교통시설안전진단 업무를 실시한 때에는 1회 위반 시 기관의 등록이 취소되므로 행정제재와 형벌로 중복하여 처벌하는 것만으로도 과도한 측면이 존재합니다. 그래서 형벌의 과태료 전환은 타당한 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 답변 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 있으시면 의견 주십시오.

○이연희 위원 저는 정부에서 개정안을 낸 것은 좀 이해가 잘 안 가는데 이게 교통안전에 관한 진단 이런 부분과 관련된 부분인데, 더욱이 영업정지처분을 받고 영업을 하는 기관에 대해서 이걸 과태료로 하게 되면 오히려 불법을 부추기는 결과를 낳지 않을까 우려가 되거든요.

실제로 5년간 입건 사례가 없다는 것은 형벌이 과하기 때문에 준범을 하고 있다고 봐야지 5년간 아무런 사례가 없다고 이걸 과태료로 낮추게 되면 오히려 불법을, 과태료 2000만 원 이하면 그것 내고라도 영업을 하지요 뭐 한다고 이걸 지키겠습니까?

저는 정부 측이 이런 개정안을 낸 것은 문제가 있다고 봅니다. 이 부분은 저는 동의하기 어렵습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 그 부분에 대해서는 만일에 이런 사안이 있으면 지금 현재로는 등록 취소가 됩니다.

○이연희 위원 등록 취소가 돼도 영업을 할 수는 있는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 등록 취소가 돼 버리면 못 하는 거지요.

○이연희 위원 그러니까요. 어쨌든 등록 취소되면 그러면 아예 과태료도 없어야지 과태

료는 놔두고 형벌을 뭘 그렇게 합니까? 현재 잘 지켜지고 있다고 봐야 되는 부분을 굳이 과태료로 낮출 필요가 뭐가 있어요? 그러니까 그렇게 등록 취소된다면 형벌 조항 자체를 아예 폐지를 해 버리든가 해야지 과태료는 놔두고 징역 2년은 완화시키는 그게 일관성도 없는 거잖아요?

제가 봤을 때는 이게 형벌이 과하기 때문에 준범을 한다고 봐야지 이 부분이 5년간 사례가 없다고 형벌을 낮추면 오히려 불법을 부추기는 것 아니냐 이런 얘기입니다.

○국토교통부제2차관 백원국 기본적 추세는 등록 취소와 형벌보다는 과태료로 행정 목적을 달성할 수 있다고 보면 범법자를 많이 만드는 그런 것보다는 과태료로……

○이연희 위원 아니, 등록이 취소되면 아예 과태료도 물을 필요가 없는 거지요 영업을 못 하는데, 그런 취지의 설명이면, 뭐 하러 과태료는 놔둬니까?

○이춘석 위원 저도 이연희 위원님하고 비슷한 생각인데, 전문위원님 보고서 마지막 장 한번 보시지요.

주요 개선내용이라고 해 가지고 국토부 것 과태료로 내리는 것 그다음에 문체부 것, 해수부 것이 다 예로 들어 있어요. 그런데 다른 예에 비춰 보면 문체부 것은 대표이사·편집인이 될 수 없는 사람으로서 대표이사로 취임한 사람은 벌금 1000만 원 이하를 과태료 2000만 원 이하, 벌금 1000만 원 이하로 한 것을 오히려 과태료의 액수를 높이면서 하거든요. 그것 충분히 이해가 돼요.

그런데 해수부도 이렇게 하는데 국토부의 교통안전 업무는 그 뒤의 사례나 이런 것에 비춰 봐서 굉장히 중요한 업무거든. 사실은 이것을 좀 가볍게 하는데, 이것은 징역형도 2년 이하 있고 벌금 2000만 원도 있는 건데 이걸 다 없애 버리고 그냥 처벌의 대상도 아닌 과태료로 낮춰 버린다? 진짜 필요성이 없다고 하면 과태료를 한 5000만 원 하시든가.

아니, 징역형 2년하고 벌금 2000만 원을 없애면서 과태료 2000만 원으로 가면 앞에 있는 징역형 2년 한 것은 정말 다 잘못된 법률이지요. 그런 것들을 좀 더 고민해야 하는 것 아닌가 하는 생각이 들어요.

○소위원장 문진석 5년간 1건도 없는 이유는 형벌이 좀 중하기 때문에 그런 것 아닐까요, 오히려 역으로 생각하면? 그런데 이걸 너무 완화시켜 놓으면 또 그런 건수들이 발생할 소지도 있는 것 아닌가요, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 지적하신 대로 지금 문체부의 뉴스통신법, 그러니까 금액을 좀 더 상향하면서 과태료로 전환하는 그런 사례도 있고 하기 때문에 그 부분을 좀 더 검토를 해 보도록 하겠습니다.

다만 3페이지에 보시면 현재 건설기술 진흥법상에는, 동일한 사안입니다. 영업정지받고 업무를 계속한 경우에는 과태료 처분으로 하는 경우가 있기 때문에, 사실 각 법마다 조금씩 차이가 있습니다. 그래서 저희들로서는 유사 입법례를 건설기술 진흥법으로 해서 검토를 했었는데 말씀하신 뉴스통신법 사례도 있기 때문에 조금 더 추가 검토를 해 보도록 하겠습니다.

○이연희 위원 안전에 관한 사항이기 때문에 제가 봤을 때는 잘 지켜지고 있는 걸 굳이 형량을 완화시킬 필요는 없다고 봐요. 그런 점을 참고해서 연구해 보십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 문진석 윤재옥 위원님 말씀 주십시오.

○**윤재옥 위원** 그동안에 여야도 같은 입장이었습니다. 행정형벌로 굳이 안 해도 되는 것은 과태료 등 질서벌로 전환하자는 그런 취지로 아마 정부에서 검토를 한 것 같은데 저는 이준석 위원님 말씀대로 과태료를 조금 올리더라도 굳이 이것 형벌로써 처벌할 사안인지에 대해서는, 왜냐하면 영업정지 기간 중이고 이게 아마 교통시설안전진단 업무와 관련해서 좀 잘못된 게 있으면 또 별도 처벌이 있을 거예요.

그러니까 이것은 단지 영업정지 기간 중에 일을 했다는 그 부분에 대한 처벌을 말하는 것 같은데 전체적으로 법이 너무 엄해서 현장에서 어려움을 겪고 있어서 그걸 부담을 좀 줄여 주자는 취지로 각 부처마다 지금 이런 일들을 하고 있습니다. 그래서 그 차원에서 우리가 생각을 했으면 좋겠고.

이 조항의 과태료를 지금 벌금 수준에 맞춰서 2000만 원 이하로 하는 게 준범의식이나 이런 걸 좀 훼손할 그런 우려가 있다면 액수를 조금 올려서라도, 과태료 액수를 조금 올려서 정리하는 것이 저는 바람직하다고 생각합니다.

○**소위원장 문진석** 정점식 위원님.

○**정점식 위원** 차관님, 63조에 보면 등록하지 않고 교통시설안전진단 업무 수행한 자도 지금 2년 이하의 징역, 2000만 원 이하의 벌금에 처하는 것으로 규정되어 있지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**정점식 위원** 그게 결국은 아예 등록조차 하지 않고 이 업무를 한 사람 그리고 영업정지 기간 중에 이 업무를 새롭게, 그동안 시행해 왔던 안전진단은 영업정지 기간에도 계속하고 새로운 사업을 수주를 못 한다는 취지인데 그때 새로운 사업을 수주해서 이걸 하면 형벌이 똑같아요. 2년 이하의 징역, 2000만 원 이하의 벌금. 그러니까 약간 형벌의 불균형이 있기 때문에 이걸 시정하는 차원에서 이렇게 과태료 전환을 하고자 하는데 유사 사례들도 한번 다음, 많은 행정 법규들에 이런 조항이 있을 겁니다. 아예 등록하지 않고 한 자 그리고 영업정지 기간 중에 이 업무를 한 그런 처벌하는 사례들이 많이 있거든요. 그러니까 다른 법률에도 어떻게 되어 있는지에 대해서는 다음 회의 때 한번 보고를 해 주시고.

기본적으로 행정형벌을 행정벌로 이렇게 전환하는 것에 대해서는 저도 동의를 하니까 적정한 과태료 수준에 대해서 한번 또 고민해 보시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 문진석** 의견 없으시지요?

○**손명수 위원** 보류하시지요.

○**소위원장 문진석** 의사일정 제9항 및 제10항, 이상 2건의 법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

## 11. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(임오경 의원 대표발의)(의안번호 2202148) (10시41분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제11항 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 곽현준** 개정안은 철도사업자에게 교통약자가 안전하고 편리하게 철도를 이

용할 수 있도록 교통약자를 위한 좌석 예약체계를 마련하도록 의무화하려는 것입니다. 이는 현재 사업자별로 자율적으로 정하고 있는 교통약자를 위한 좌석 예약체계를 위한 기준을 체계적·통일적으로 정립할 수 있을 것으로 보입니다.

3쪽입니다.

다만 주체의 범위를 한국철도공사와 에스알로 한정하고 교통약자의 범위를 한정하는 것이 필요하다고 보아 13쪽에 수정의견을 제시하였습니다.

또한 안 2조 2호 다목에서 철도차량을 ‘철도’라고 약칭한 것은 철도는 철도차량뿐만 아니라 철도의 선로·역시설·차량정비기지 등 철도시설과 운영·지원 체계 등을 모두 포함하는 개념이므로 약칭 규정 삭제가 필요할 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 입장 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

철도사업자의 범위와 예약 방법 등의 세부사항을 하위법령에서 정할 수 있도록 위임할 필요가 있다고 봅니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

이춘석 위원님 말씀해 주십시오.

○이춘석 위원 차관님, 이 법에 대해서는 저도 100% 동의를 하거든요. 그런데 제가 국정감사 때도 철도공사한테 한번 지적한 건데 노령층이나 이런 것을 명절에 기차표 예매할 때 보면 실제로 그 적용이 되어야 할 사람들은 극히 낮아요. 다른 사람들이 다 들어오는 거예요.

이것도 법이 굉장히 좋거든요. 사실은 교통약자들이 하는데 이 예약체계를 정말 면밀히 잘 검토해서 잘해야지 이 대상에 드는 소외계층들이 이걸 하려고 하지 잘못해서 엉성하게 만들어 놓으면 실제로 혜택을 볼 사람들은 혜택 하나도 보지 못하고 엉뚱한 사람들이 다 들어와 가지고 소외계층이 소외될 수도 있거든요. 그래서 디지털화할 때 교통약자의 범위가 너무 확대돼 가지고 실제로 혜택을 봐야 할 사람들은 혜택을 못 보고, 엉뚱한 사람이 보지 못하도록 세심하게 그걸 규정을 잘하는 게 필요하겠다는 하는 부분에 대한 말씀을 드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 말씀 명심하겠습니다.

지금 교통약자를 장애인 고령자 유공자 등으로 하고 있는데요 전체 인구의 30.5%입니다. 그래서 말씀하셨듯이 대령에서 그 부분에 대해서는 조금 더 축소해서 규정할 필요가 있다고 봅니다.

○김도읍 위원 차관님, 이것 나온 김에 생각이 나서 하나 여쭙어봅시다.

지난번에 철도공사에서 공기업을 예매하는 것, 계약 그런 제도를 요새 없었잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그러고 나서 어때요? 호남선하고 경부선, 일반 국민들 지금 이용하는 데 좀 불편함이 없이 해소가 많이 되고 있나요?

○국토교통부제2차관 백원국 사실 그게 어떻게 보면 독점이었는데 공기업의 독점 부분, 좌석 수가 깨진다 하더라도 그 수요를 다 못 따라갈 겁니다. 그렇지만 어쨌든 일반 국민들한테 그게 오픈됐기 때문에 일반 국민들이 표를 예매하는 데 좀 더 용이해졌다고 생각이

됩니다.

○**김도읍 위원** 한번 챙겨봐 주세요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 위원님들 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제11항 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 12. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 2200478)

(10시46분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제12항 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 개정안은 국토교통부장관이 5년마다 수립하는 대중교통기본계획에 농어촌 및 벽지 주민의 이동권 보장에 관한 내용과 동일 지방자치단체 내 읍·면·동 간 대중교통 이용환경의 불균형 해소에 관한 사항을 추가하는 것입니다.

대중교통 이용환경이 상대적으로 열악한 농어촌·벽지 주민의 기본권으로서의 이동권을 보장하고자 하는 안 제5조제2항제9호의 내용은 타당한 것으로 보이고, 대중교통기본계획 수립 시 동일 지방자치단체 내 읍·면·동 간 대중교통 이용환경의 불균형 해소에 관한 사항을 의무적으로 포함하도록 하려는 것 또한 바람직한 측면이 있으나, 동일 지방자치단체 내에서의 사항은 시장이나 군수가 해당 지역의 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 세부적인 시책을 수립하는 지방대중교통계획에 포함하여 수립하는 것이 보다 적절할 수 있을 것으로 보입니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

지금 현재 대중교통기본계획이 있고요 그것은 국가에서 수립을 합니다. 또 그의 하위 계획으로 지방의 지방대중교통계획 수립이 7조에 규정이 돼 있습니다. 그래서 거기서, 동일 지자체 내 읍·면·동 간의 대중교통 이용 불균형 문제는 그 계획에서 다루는 것이 적절하다고 보여집니다.

○**소위원장 문진석** 위원님들 의견 주십시오.

(「의견 없습니다」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제12항 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고

자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

**13. 도로법 일부개정법률안**(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201958)

**14. 도로법 일부개정법률안**(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202553)

**15. 도로법 일부개정법률안**(이춘석 의원 대표발의)(의안번호 2202474)

(10시48분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제13항부터 15항까지 이상 3건의 도로법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 먼저 13항 보고드리겠습니다.

개정안은 도로관리청이 소관 도로의 일정 구간을 마을주민보호구간으로 지정할 수 있도록 하고, 마을주민보호구간 내에 마을주민을 보호하기 위한 조치를 취하도록 하며, 마을주민보호구간을 지정하는 경우 사전에 지방경찰청장 등의 의견을 듣도록 하려는 것입니다. 이는 국토교통부에서 시행하고 있는 마을주민보호구간 사업의 법적 근거를 마련하고 사업을 활성화하려는 것으로 타당한 측면이 있습니다.

몇 가지 수정의견을 말씀드리겠습니다.

8쪽 표에서 설명드리면, 먼저 법체계상 제56조(도로대장)의 가지조문으로 두기보다 제54조(보도의 설치 및 관리)의 가지조항으로 두는 것이 적절해 보입니다.

다음, 도로표지는 도로의 방향 노선 등을 안내하는 표지이고 도로안전시설은 시선유도 표지, 중앙분리대 등을 의미하는데 이는 현행 마을주민 보호구간 설치 및 관리지침에서와 같이 상위 개념인 ‘도로의 부속물’로 수정하는 것이 필요해 보입니다.

또한 도로관리청의 의견청취의 경우 지방경찰청장이 아닌 시·도경찰청장으로 변경이 필요하며 도로유형별·업무별로 의견청취 절차가 다양하므로 법률에서 각 호로 구분하기보다 국토교통부령으로 위임하는 것이 적절해 보입니다.

마지막으로 부칙의 경우 이 법 시행 전 국토교통부장관이 마을주민보호구간을 지정한 사례들에 대해서 이 법에 따라 지정한 것으로 보는 경과조치를 마련하였습니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○**소위원장 문진석** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견 없으시면, 14항·15항까지 같이 심사하도록 하겠습니다.

전문위원, 14항 보고해 주십시오.

○**전문위원 박현준** 이어서 14항 보고드리겠습니다.

개정안은 도로관리청이 도로의 부속물을 설치·운영하려는 경우 도로교통법에 따른 교통안전시설 설치·관리자와 사전에 협의하도록 하려는 것으로 도로의 부속물과 교통안전시설의 설치주체가 상이한 경우에도 도로의 부속물과 교통안전시설이 유기적·효율적으로

설치·관리될 수 있을 것으로 생각합니다.

참고로 제21대 국회에서도 동일한 취지의 도로법 개정법률안이 우리 위원회에서 의결되었으나 법제사법위원회에서 도로교통법 개정안과 연계하여 심의하기 위하여 계속 심사하기로 했다가 임기 만료 폐기된 바 있습니다.

또 한 가지, 현행 법령에 따른 도로의 부속물의 범위가 넓은 측면이 있어 ‘대통령령으로 정하는 도로의 부속물’로 사전 협의 의무화 대상을 조정하도록 하는 수정의견을 7쪽에 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견 없으시면, 전문위원 15항 보고해 주십시오.

○전문위원 박현준 15항 개정안은 국가도로망종합계획에 포함되어야 할 사항으로 지역균형 발전을 위한 도로망 구축에 관한 사항을 추가하고 부칙으로 이 법 시행일부터 1년 이내에 해당 사항을 반영하여 국가도로망종합계획을 변경하도록 하려는 것입니다.

현행법에 국가도로망종합계획 수립 시 지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법에 따른 지방시대 종합계획과 조화를 이루도록 하는 내용이 있는데 개정안은 지역균형 발전의 가치를 보다 두텁게 확보하려는 것이며, 지방시대 종합계획과 조화를 이루게 수립하도록 하는 현행법의 내용과 개정안이 일부 중복되는 측면이 있습니다만 입법례를 살펴보면 지방시대 종합계획과 조화를 이루게 수립되어야 하는 계획 중 지역균형 발전 관련 사항을 구체적으로 포함시킨 사례와 그렇지 않은 사례가 모두 있습니다.

한편 부칙의 경우 국가도로망종합계획이 10년 주기 계획으로 다음 주기가 돌아오기 전에 개정 사항이 동 계획에 반영되도록 하려는 취지인데 현 계획에 지역균형 발전 관련 사항이 포함되어 있는 것을 고려할 필요가 있겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 개정안과 전문위원 검토의견에 동의합니다.

다만 지금 개정된 법에 따라서 부칙으로 가면, 25년 말에 차기 계획인 2차 도로망계획을 수립할 예정에 있습니다. 그래서 시행 후 1년 이내에 계획을 변경하도록 하는 부칙은 좀 삭제될 필요가 있겠다는 생각이 듭니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

손명수 위원님 말씀해 주십시오.

○손명수 위원 이춘석 의원님이 발의하셨는데 지역균형 발전을 위한 도로망 구축에 관한 사항이 사실은 굉장히 포괄적인 개념으로 이해가 됩니다. 정부 측에서도 그냥 동의를 하셨는데, 이걸 특정할 수 있습니까? 사실 모든 도로망계획을 다 지역균형 발전을 위한 도로망계획으로 볼 수도 있는데. 이 취지에는 저도 공감하지만 실질적으로 이 법이 이렇게 개정이 되면 도로망계획 수립할 때 앞으로 도로국에서 굉장히 애를 먹을 것 같은데 이렇게 그냥 갑자기 동의해 버리시면 어떡해요?



○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 2차 국가도로망종합계획에도 기본정신에 균형 발전이라는 정신이 지금 들어가 있습니다.

○손명수 위원 그러니까 그건 도로망계획을 할 때, 보통 철도도 그렇고 도로도 그렇고 항상 지역균형 발전은 망계획 할 때마다 들어가는 정신이잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○손명수 위원 모든 철도와 도로는 지역균형 발전을 위한 거예요. 그런데 별도로 이걸 항을 신설해 가지고 어떻게 하시려고?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 종합계획에 포함되어야 될 그런 내용들이, 고려해야 될 사항들이 많습니다. 그리고 전문위원 검토보고와 같이 지금 현재 균형 발전의 가치를 담으라고 하는 그런 법 규정이 있기 때문에 또 현재 계획에도 그렇게 반영이 되어 있고, 그래서 지금 하고 있는 계획 수립 때 우리가 고려해야 될 가치를 충분히 고려하고 있기 때문에 이게 반영이 되어도 문제가 없다고 보고요. 지역 간 또 시도 간의 안배, 계획 수립할 때 밸런스를 항상 고려하고 있다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 문진석 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으면 의사일정 제13항부터 15항까지 이상 3건의 도로법 일부개정법률안은 각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 16. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(이춘석 의원 대표발의) (의안번호 2202488)

(10시56분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제16항 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 개정안은 국가철도망구축계획에 포함되어야 할 사항으로 지역균형 발전을 위한 철도망 구축에 관한 사항을 추가하는 것으로 앞서 심의하신 도로법 개정안과 같은 내용이 되겠습니다.

이 개정안 부칙의 경우에도 1년 이내 변경 사항이 들어 있는데 국토교통부는 지역균형 발전 내용을 포함하여 제5차 국가철도망구축계획을 수립할 예정이라는 입장을 제시하고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 입장을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

이것은 조금 전에 다루었던 도로법 개정하고 내용이 같습니다. 그런 취지에서 부칙 규정은 삭제될 필요가 있다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 토론을 종결하고 가결하도록 하겠습니다.

의사일정 제16항 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

### 17. 철도사업법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2204407)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제17항 철도사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 개정안은 국토교통부장관이 승차권 등 부정판매 금지 의무를 위반하였거나 위반하였다고 의심할 만한 상당한 이유가 있는 사람에 대한 조사를 위해 필요한 경우 관계기관이나 단체에 정보의 제공을 요청할 수 있도록 하려는 것입니다.

개정안에 따를 때 부정판매자·의심자에 대한 단속이 체계적·실효적으로 이루어질 수 있을 것으로 기대됩니다.

다만 개정안 제3항은 제공받은 정보를 개인정보 보호법에 따라 보유·관리하도록 하는데 개인정보 관리에 관한 사항은 개인정보 보호법에서 규정하고 있어 별도 규정의 실익이 크지 않은 측면이 있습니다.

또한 정보제공자와 제공받고자 하는 정보의 유형을 구체화하는 것이 필요하다고 보여 7쪽에 수정의견을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

특히 정보 제공을 요청할 때 개인정보의 범위 등을 구체적으로 규정할 필요가 있다고 봅니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

정점식 위원님.

○정점식 위원 전문위원, 이게 ‘공공기관의 장, 법인·단체의 장, 개인에게 승차권 등 부정판매 금지 의무를 위반하였거나 위반하였다고 의심할 만한’ 이런 식으로 해서 ‘정보 제공을 요청할 수 있다’라는데 개인한테 정보 제공 요청을 할 일이 케이스가 어떤 게 있을까요?

○전문위원 박현준 승차권 부정판매에 관한 것이기 때문에 판매를 한 당사자 등의 경우를 생각할 수 있을 것 같습니다, 구입한.

○정점식 위원 그래서 이걸 또 판매한 자?

○전문위원 박현준 예, 요즘 위낙 앱 같은 것을 이용해서 개인 거래가 많이 있기 때문에.....

○손명수 위원 김도읍 위원님이 지적하신 그런 겁니다, 왕창 사 가지고 팔아먹는 것.

○정점식 위원 알겠습니다.

○소위원장 문진석 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제17항 철도사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 18. 철도안전법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2202049)

(10시59분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제18항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 현행법 제11조제1항제1호는 19세 미만인 사람에 대해서는 철도차량 운전면허(기관사 자격)를 받을 수 없도록 연령 제한을 두고 있는데 어느 시점에 연령 제한을 적용할지에 대한 규정이 없어 현재 행정상 교육훈련 시점에 연령 제한을 적용 중에 있습니다.

개정안은 연령 제한 적용시점을 자격증 발급일로 규정함으로써 19세 미만이라도 철도차량 운전면허 시험에 응시할 수 있도록 개선하려는 것으로 기관사를 희망하는 청년들의 조기 진로탐색과 자격취득을 가능하게 하여 청년들의 경제적 자립에 기여하는 측면이 있을 것으로 생각합니다.

또한 현행법상 철도차량 운전면허 취소·정지된 사람이 교육훈련 이수가 가능하도록 되어 있으나 개정안에 따르면 이 부분이 제한되도록 하는 효과도 있겠습니다.

다음은 7쪽입니다.

현행법상 관제자격증명(관제사 자격)의 결격사유에 관하여 기관사 자격 조항을 준용하게 되어 있는 바 관제사 자격에 대해서도 연령 제한 적용시점을 자격증 발급일로 규정하는 것이 타당하다고 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

○이연희 위원 6개월가량 앞당기는 게 실효성이 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 청년들이 조기 경제활동 준비를 할 수 있는 기간을 사전적으로 준다는 의미가 있다고 봅니다.

○이연희 위원 실제로 19세에 자격증을 발급받는 사례가 있어요? 얼마나 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재로서는 기관사 같은 경우에는 19세인 경우에 10명 정도가 되고요.

○이연희 위원 비중으로 따지면 한 0.4% 되는 거 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○전문위원 **곽현준** 그래서 지금 저희 자료 3쪽에 보시면 20세·21세·22세 이쪽 부분의 비중이 높기는 한데 지금 현재 19세 인원 비중이 낮은 것도 이런 제한 때문에, 19세부터 교육을 받을 수 있기 때문에 19세에 시작하는 시점이 돼서 이걸 좀 당기면 19세부터 면허 받는 비중도 확대할 수 있는 그런 취지로 보았습니다.

○국토교통부제2차관 **백원국** 그래서 이게 지금 현재 19세인데 이 19세 기준이 어디냐는 것에 대한 혼선이 있는 겁니다. 그래서 현재는 교육훈련 기간으로 하는 경우도 있고 또 그 이후에 면허 발급을 기준으로 이렇게 하고 왔다 갔다 하는데 거기에 대해서 통일성을 기하자, 타 입법례에서도 면허 발급일을 기준으로 하기 때문에 그런 차원이라고 이해해 주시면 좋겠습니다.

○이연희 위원 알겠습니다.

○손명수 위원 저도 질문 있습니다.

참 잘 이해가 안 가는데, 보통 이런 연령 제한을 두는 것은 모든 것들이 신청일 기준 아니에요? 그러니까 선거 출마도 등록한 기준으로 연령 제한이 있고……

○정점식 위원 선거일 기준입니다.

○손명수 위원 선거일 기준으로? 선거일 기준.

그런데 이것을 자격증 발급일 기준으로 하면 논리적으로는 15살에 시험 봐 가지고 합격했는데 그러면 4년 기다렸다가 따는 거예요? 어떻게 되는 거예요? 나는 궁금해 가지고.

○국토교통부제2차관 **백원국** 지금 유사 입법례를 보면 선박직원법 또 노인복지법 이런 유사 법률이 있습니다. 그 법률에 따르면 자격증 발급일을 기준으로 하고 있기 때문에……

○손명수 위원 그래요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 그렇습니다.

○손명수 위원 시험 보는 날 기준으로 하는 게 맞는 거 아니에요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 현재 노인복지법에 따르면 요양보호사 자격증 교부 신청일을 기준으로 하고 있고 선박직원법 같은 경우에는 해기사 면허증 발급일을 기준으로 하고 있습니다.

○손명수 위원 상식적으로 좀 이해가 안 가는데.

그러면 몇 년 전에 시험 보고 나중에 발급일 기준으로 한다는 이런 것도 가능할 수 있는 거 아니에요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 극단적인 경우에는 그런 가능성도 유추해 볼 수는 있습니다만 어쨌든 그런 것들 미리 준비를 하더라도 결국은 직업활동은 19세부터 가능하기 때문에 그걸 삼사 년 전에 준비하고 하는 것은 극히 드물 거라고 생각합니다.

○손명수 위원 시험에 유효기간이 있는 거 아니에요? 시험에 합격했는데 예를 들어서 10년 후에 그걸 유효하다 이렇게 할 수는 없는 거 아닌가?

○정점식 위원 그렇지요. 그렇기 때문에 현재 필기·기능 시험에 합격하면 바로 면허가 발급이 되는데 그걸 역산해서 몇 개월 더 당겨 주겠다는 이런 취지이지 몇 년 전에 해서, 5년 전에 필기·기능 시험을 다 합격을 했는데 면허 발급을 19세가 되는 해에 하겠다 이런 취지는 아닌 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 어쨌든 19세부터 취업활동이 가능한 거거든요. 그러니까 그 시점에 맞춰서 사전적으로 몇 개월 전에 준비를 하지 그걸 몇 년 앞서서 하는 것은 극히 없을 거라고 추정이 됩니다.

○소위원장 문진석 됐습니까?

○손명수 위원 궁금해서 물어본 거예요.

○소위원장 문진석 알겠습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제18항 철도안전법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

### 19. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(권영세 의원 대표발의) (의안번호 2204169)

(11시05분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제19항 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 개정안은 안전관리자의 정의를 규정하고 여객·화물 운송사업자가 완전 자율주행자동차를 사용하여 운송사업을 할 경우 안전관리자를 지정, 지정된 안전관리자를 여객자동차 운수사업법 및 화물자동차 운수사업법상 규정된 운수종사자로 보되 자율주행자동차의 구조와 특성에 비추어 종사자격, 준수사항, 휴식시간 및 교육 등에 관하여 필요한 사항을 달리 정할 수 있도록 하는 것입니다.

4쪽입니다.

이는 자율주행자동차를 사용한 여객 및 화물 운송사업을 활성화하고 안전한 자율주행자동차 상용화 환경을 조성한다는 측면에서 긍정적으로 보입니다만 몇 가지 수정의견이 있습니다.

5쪽에서 보시면 먼저 부분 자율주행자동차의 경우에는 안전관리자를 지정할 법적 근거가 명시되어 있지 않아 이를 보완하는 수정의견을 10쪽과 12쪽에 제시하였습니다.

6쪽입니다.

개정안은 안전관리자를 운수종사자로 보아 여객자동차법 및 화물자동차법의 적용을 받도록 하면서 구체적인 적용범위를 명시하고 있지 않아 종사자격, 준수사항 등에 관하여 적용되는 범위를 명확히 규정하기 위하여 준용 조문을 특정하는 수정의견을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

전문위원 수정안과 같이 안전관리자의 종사자격, 준수사항 등과 관련된 여객·화물자동차법상 준용 규정을 명확하게 제시할 필요가 있다고 봅니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

○정점식 위원 전문위원 수정안에 대해서, 2조 2항의 자율주행자동차의 경우에는 ‘지정할 수 있다’라고 해서 지정할 수도 있고 안 할 수도 있고 이렇게 분류를 한 게 어떤 이유 때문인가요?

○전문위원 박현준 개정안의 취지가 완전 자율자동차에 대해서 지정하도록 하되 나중에 부분 자율자동차에 대해서는 의무사항이 아닌 것처럼 항이 들어와 있습니다. 그래서 그 부분을 개정안의 취지를 살리되 명확하게 하기 위해서 표현만, 문구를 수정한 것입니다.

○송기현 위원 하나만 물어볼게요.

차관님, 법에 규정을 이렇게 해 놓으면 완전 자율자동차가 10대면 10명 있어야 되는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 그건 아니고요. 그러니까 N 대 N, 10 대 10의 관계가 아니고 안전관리자가 여러 대를……

○송기현 위원 조문이 그렇게 해석될 여지가 있지 않느냐 이거지, 각 차량별로 있어야 된다 그러면.

○국토교통부제2차관 백원국 차량 각각에 대해서 안전관리자는 있어야 되는데 함수관계가 1 대 1이 아니고요 N 대 1이 될 수도 있는 겁니다.

○송기현 위원 그걸 명확히 하셔야 되지 않을까요? 각 차량별로 하면 각각……

○정점식 위원 그 뒤에 ‘각’이 안 붙었기 때문에, 각 차량별로 각 안전관리자를……

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 저도 이것 사전 검토할 때 위원님께서 말씀하신 사항을 함수관계를 따져 봤습니다. 그랬더니 딱 1 대 1로 되려고 그러면 ‘각각’이라는 말이 뒤에 들어가야 성립될 것 같습니다.

○손명수 위원 저도 의견 있습니다.

○소위원장 문진석 말씀하십시오.

○송기현 위원 아무튼 명확히 할 필요가 있어요. 1 대 1로 하는 것은 아니라는 점을 명확히 할 필요가 있다 이거예요.

○손명수 위원 저 의견이 좀 있는데요.

사실 자율주행차를 앞두고 이게, 저는 생각보다 빨리 이 시대가 온다고 보는데 그래서 저도 여기에 굉장히 관심이 많고 앞으로 제도정비가 많이 필요하다고 생각합니다. 그래서 공부 열심히 하고 있고 필요하다면 저도 이런 법안을 낼 생각인데.

그런데 사실은 자율차의 기본 개념이 레벨 3까지는 운전자가 타는 것이고 레벨 4부터는 운전자가 필요 없다는 개념이거든요. 그런데 여기 안전관리자라는 새로운 개념을 또 도입을 해 가지고 이게 과연 어떤 실효성이 있는지 그리고 필요한지에 대해 저는 굉장히 의문입니다. 오히려 자율차산업 발전에 우리가 쓸데없는 제도를 만들어서 복잡하게 할 수도 있어요. 그래서 이 부분은 해외의 이런 사례, 중국이나 미국이 지금 가장 앞서가고 있잖아요. 해외 사례를 좀 더 살펴보고 정말 이런 제도가 있는지, 지금 우리보다 훨씬 자율차를 빨리 도입하고 있는 중국이나 미국에서도 이런 안전관리자를 도입하고 있는지 이런 걸 좀 살펴서 제도를 도입해야지. 덜컥 제도를 도입해 놓으면, 제도를 하나 잘못 만들어 놓으면 그 파급효과가 엄청납니다. 저는 이것 좀 더 검토가 필요하다고 생각합니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님께서 평상시 자율주행 정책에 대한 관심이 높은 것 잘 알고 있습니다. 그리고 위원님께서 지적해 주신 그런 사항을 정책에 반영하려고 지금 노력을 하고 있는데.

지금 이 법 개정안의 취지는 운전사가 있어야 되는 단계가 있고 또 레벨 5 완전 자율로 가면 없어도 되는 경우가 있습니다. 그래서 그러한 규제에 대해서는 불필요하니까 그 규제를 완화하려고 하는 차원이라고 봐 주시면 좋겠습니다.

○**손명수 위원** 아니아니, 그렇게 봐 주는 게 문제가 아니고 제가 이걸 봐 주자 그런 차원이 아니고 이게 규제를 완화하는 건지 새로운 규제를 만드는 건지 좀 검토가 필요하다는 얘데요. 그래서 이것은 지금 제가 그냥 찬반을 얘기하는 게 아니라 국토부에서도 미국·중국 사례를 좀 더 공부하시고 제가 보기에는 더 숙성을 해서 해야지, 지금 이게 뭐가 급합니까? 우리가 지금 레벨 3도 제대로 못 가고 있는 판국에. 지금은 어떤 차든지 운전자가 있어야 되잖아요. 그런데 갑자기 지금 이 제도를, 안전관리자라는 걸 새로 만들었던 말이에요. 이게 지금 당장 6개월 내에 필요한 그런 제도가 아닙니다. 그러니까 이것은 좀 더 검토하셔야 돼요.

○**소위원장 문진석** 차관님, 해외 사례도 수집해 보시고 그랬으면 좋겠네요.

좀 더 심도 있는 심사를 위해서 계속 심사하도록 하겠습니다.

의사일정 제19항 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

**20. 항공사업법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)(의안번호 2203131)**

**21. 항공사업법 일부개정법률안(김기표 의원 대표발의)(의안번호 2203343)**

(11시12분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제20항 및 제21항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 곽현준** 먼저 20항 보고드리겠습니다.

개정안은 항공교통사업자의 피해구제계획 수립·이행 의무 면제 조건에 항공교통이용자 보호기준을 준수할 것을 추가하려는 것으로 항공교통이용자의 권익 보호를 강화하는 측면에서 타당하다고 보입니다.

3쪽입니다.

그런데 현행법상 항공교통이용자 보호기준의 고시를 국토교통부장관의 재량으로 규정하고 있어 이를 의무화하고 ‘제8항제3호에 따른 정보제공 등 이용자의 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 조치들을 포함한 항공교통이용자 보호기준’의 자구를 간결하게 하는 수정의견을 12쪽·13쪽에 제시하였습니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

특히 항공교통이용자 보호기준 고시는 의무화할 필요성이 있다고 보여집니다.

○**소위원장 문진석** 위원님들 의견 주십시오.

○**이연희 위원** 전문위원님, 4쪽 항공협회에서 의견 낸 것 여기는 현행을 유지할 필요가 있다는 의견인데 이 부분도 검토를 해 보셨어요?

○**전문위원 박현준** 예. 아무래도 업계 쪽에서는 보호기준이라는 뭔가 준수 요건이, 이게 면제 요건이 강화되는 거기 때문에 업계 기준에서는 조금 불이익하다고 본 것 같은데 사실 이 보호기준 의무를 거꾸로 치면 이용자들의 보호 측면에서는 보다 강화하는 취지로 봤습니다.

○**이연희 위원** 항공협회에서는 이런 부분과 관련해서는 경영상의 어려움 이런 것들이 영향은 없나요?

○**전문위원 박현준** 이게 지키기 어렵다거나 하는 반대 의견이 아니고 오히려 현재도 잘 지키고 있기 때문에 굳이 이렇게까지 명시할 필요는 없다는 취지였기 때문에……

○**소위원장 문진석** 이견이 없으시면 전문위원 21항 보고해 주십시오.

○**전문위원 박현준** 개정안은 항공사 등의 항공운임 등 총액에 관한 정보 제공 실태에 대한 점검 근거를 마련하고 그 점검 결과에 따라 개선명령을 내릴 수 있도록 하며 점검 결과를 인터넷 홈페이지에 공개하도록 하려는 것입니다. 이는 항공교통을 이용하려는 소비자들을 보다 두텁게 보호하려는 취지로 긍정적으로 보입니다.

다만 3쪽에 보시면 실태점검 결과에 따른 개선명령 규정은 현행법상 항공교통이용자를 보호하기 위하여 필요한 사항에 대하여 개선명령을 내릴 수 있도록 이미 규정하고 있으므로 별도 규정할 실익이 크지 않은 것으로 보입니다.

한편 현행법상 항공운임 등 총액에 관한 정보 제공 의무를 외국인 국제항공운송사업자에게도 부과하고 있으므로 실태점검 등에 대해서도 준용하도록 수정할 필요가 있을 것으로 보입니다. 구체적인 문구는 11쪽에 정리하였습니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

일단 실태점검과 점검 결과 공개는 필요하다고 봅니다. 그렇지만 점검 결과에 대한 개선명령 규정은 지금 현행법상 가능하기 때문에 필요성이 좀 떨어진다고 볼 수 있습니다.

○**소위원장 문진석** 위원님들 의견 주십시오.

(「의견 없습니다」 하는 위원 있음)

의견 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제20항 및 제21항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

22. 공항시설법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2204197)

23. 공항시설법 일부개정법률안(김영배 의원 대표발의)(의안번호 2202870)

(11시16분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제22항 및 23항, 이상 2건의 공항시설법 일부개정



법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **곽현준** 22항 보고드리겠습니다.

현행법에 따라 인천국제공항공사와 한국공항공사는 공항시설의 사용료를 징수하고 있는데 공항시설을 이용하는 항공사에게 부과한 사용료가 채납된 경우 법적 근거 없이 내규에 근거하여 연체금을 징수하고 있습니다.

국민권익위원회는 연체금 부과 등에 관한 사항을 법률에 규정할 것을 의결로써 권고한 바 있고 2022년 우리 위원회 국정감사에서도 공항시설사용료 연체료 징수에 대한 법적 근거를 마련할 것을 시정 및 처리요구사항으로 지적하였습니다. 이에 공항시설사용료 연체금 징수 근거를 마련하려는 개정안은 타당한 것으로 보입니다.

다만 구체적인 연체요율과 연체금 부과 방식은 시중은행의 연체이자율의 변동 등을 반영할 수 있도록 하위법령으로 위임하도록 하는 수정의견을 9쪽에 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 **문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

연체요율 변동 가능성을 고려해서 연체금 부과 기준은 하위법령에서 정하도록 하는 것이 바람직합니다. 유사 입법례도 그렇습니다.

○소위원장 **문진석** 위원님들 의견 주십시오.

의견이 없으시면 23항 보고해 주십시오.

○전문위원 **곽현준** 이어서 23항 보고드리겠습니다.

개정안은 국토교통부장관, 사업시행자등, 항행안전시설설치자등 또는 이착륙장을 설치·관리하는 자의 승인 없이 공항이용객의 출입 또는 통행을 방해하는 행위를 금지하려는 것으로 공항이용객의 편의를 도모하려는 취지와 다른 공공시설의 출입·통행 방해행위를 금지하는 입법례를 찾기 어려운 점 등을 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있는 것으로 보이며, 개정안을 수용하더라도 정당한 사유가 있는 경우에는 승인 요구 대상에서 제외하도록 보완이 필요할 것으로 보입니다.

한편 현행 시행령상 금지행위는 6쪽 참고조문을 참조하여 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○소위원장 **문진석** 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 공항이용객의 안전과 편의를 도모하려는 입법 취지에는 공감합니다. 그런데 법무부 의견과 같이 단순 출입·통행 방해행위에 대한 형벌 제재는 형벌의 최후수단성·보충성 원칙에 좀 반할 우려가 있습니다. 그리고 현재 경비업법, 집시법 등 타 법률에 따라서 제재가 가능한 측면도 고려할 필요가 있기 때문에 개정안은 신중 검토가 필요하다고 봅니다.

○소위원장 **문진석** 위원님들 의견 주십시오.

○**김희정** 위원 인천국제공항에서 연예인들 관련된 과잉 경호행위가 문제가 돼서 제안된 법안인 것 같습니다. 법이 없어서 이것을 잘 못 한 게 아니라 사실은 운영을 잘 못 해서 일어난 일 아닌가요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 운영상에 좀 미흡한 점도 있습니다.

○**김희정 위원** 이런 부분은 국토부가 인천공항공사랑 같이 관리를 제대로 하는 게 문제지 법은 현행에 있는 법으로 충분히 가능한 부분이라고 생각하기 때문에 별도 법안은 필요 없을 것 같습니다, 위원장님.

○**소위원장 문진석** 의견 없으시면 의사일정 제23항 공항시설법 일부개정법률안을 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제22항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분을 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

원활한 회의 진행을 위해 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(11시21분 산회)

#### ○출석 위원(13인)

김도읍 김희정 문진석 손명수 송기현 엄태영 윤재옥 윤종균 윤종오 이연희  
이춘석 정점식 정준호

#### ○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 곽현준

#### ○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

교통물류실장 엄정희

도로국장 이우제

철도국장 윤진환

대도시권광역교통위원회

상임위원 김수상

기획재정부

경제예산심의관 강윤진