

제418회 국회  
(정기회)

## 국토교통위원회 회의록 (교통법안심사소위원회)

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2024년11월26일(화)

장 소 국토교통위원회회의실

### 의사일정

1. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201097)
2. 한국철도공사법 일부개정법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2203080)
3. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2200603)
4. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201258)
5. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임종득 의원 대표발의)(의안번호 2201571)
6. 동남권순환광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200906)
7. 동남권순환광역철도 건설을 위한 특별법안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2202157)
8. 부산·양산·울산광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2204398)
9. 한국공항공사법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2200190)
10. 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2200449)
11. 주차장법 일부개정법률안(김선교 의원 대표발의)(의안번호 2201384)
12. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2203392)
13. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2200108)
14. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이춘석 의원·권성동 의원 대표발의)(의안번호 2202233)
15. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조배숙 의원 대표발의)(의안번호 2202309)
16. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2204620)
17. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)
18. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호

2202341)

19. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2202276)  
 20. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924)

### 상정된 안건

1. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201097) ..... 3
2. 한국철도공사법 일부개정법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2203080) ..... 5
3. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2200603) ... 6
4. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201258) ... 6
5. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임종득 의원 대표발의)(의안번호 2201571) ... 6
6. 동남권순환광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200906) ..... 15
7. 동남권순환광역철도 건설을 위한 특별법안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2202157) ... 15
8. 부산·양산·울산광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2204398) ..... 15
9. 한국공항공사법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2200190) ..... 16
10. 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2200449) ..... 17
11. 주차장법 일부개정법률안(김선교 의원 대표발의)(의안번호 2201384) ..... 23
12. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2203392) ..... 26
13. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2200108) ..... 26
14. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이춘석 의원·권성동 의원 대표발의)(의안번호 2202233) ..... 26
15. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(조배숙 의원 대표발의)(의안번호 2202309) ..... 26
16. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2204620) ..... 26
17. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237) ..... 26
18. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2202341) ..... 26
19. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2202276) ... 45
20. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924) ..... 51

○소위원장 문진석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제418회 국회(정기회) 제2차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 20건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원 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. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201097)

(10시05분)

○소위원장 문진석 의사일정 제1항 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 전문위원입니다.

개정안은 역세권개발사업 시행방식에 환지 방식을 추가하는 것으로 역세권개발사업을 활성화하는 측면에서 타당한 것으로 보입니다. 다만 환지에 대한 내용을 별도 조문으로 분리하는 등 체계 및 자구를 보완하고 보칙·별칙에 대해서 보완이 필요한 부분이 있습니다.

자료 11쪽, 수정의견 조문대비표에서 보시면 먼저 사업 시행방식으로 사용·수용, 환지를 혼용할 수 있다는 내용을 별도 조문으로 분리하였고 시행방식, 수용·사용, 환지 순서로 조문을 정비하였습니다.

또한 12쪽에서 도시개발법 보칙 규정 중 준용 필요사항과 실시계획 승인 시 도시개발법상 환지계획 인가를 받은 것으로 보는 의제 조항을 추가하고, 도시개발법에 따른 환지 관련 과태료 조항을 추가하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○정점식 위원 전문위원님, 기본적으로 이렇게 법을 개정하는 부분에 대해서는 이의가 없는데 다만 수정의견대로 할 경우에는 17조 1항이 그대로 존치가 됩니다. 그렇기 때문에 수정의견에 나오는 것처럼 16조의2에서 ‘수용 또는 사용하는 방식이나 환지 방식 또는 이를 혼용하는 방식으로 시행할 수 있다’라고 규정이 되고 17조 1항에서 ‘제3조에 따른 토지·물건 또는 권리를 수용 또는 사용할 수 있다’라고 이렇게 규정이 돼요. 이중적으로 규정이 된다는 말이지.

그래서 17조 1항의 앞부분, 그러니까 ‘토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 제7조에 따른

환지' 뭐 이런 거를 넣고 그리고 다음에 '하는 방식이나 환지 방식 또는 이를 혼용하는 방식으로 시행할 수 있다'라고 규정을 하고 그리고 17조 1항의 단서 조항에서 수용·사용의 제한 사유를 규정을 하는 거잖아요, '토지면적의 3분의 2 이상에 해당하는 토지를 소유하고' 이 조항은. 수용·사용 방법으로 사업을 시행하는 경우의 단서 조항이잖아요. 조건 조항이잖아.

○전문위원 **곽현준** 기존의 17조 1항을……

○정점식 **위원** 그러니까 17조 1항을 이야기하는 거예요.

왜 그러냐 하면 지금 16조의2에서 '수용 또는 사용하는 방식으로 시행할 수 있다'라고 이야기를 하고 그리고 나서 17조에서도 또 조항이 '할 수 있다'라고 이렇게 나오잖아요. 그러면 수용·사용에 관해서 똑같은 법 조문이 2개가 있는 거라고. 이런 식의 법은 있을 수가 없지.

지금 예를 들어 가지고 경제자유구역법이라든지 이런 법에도 이렇게 규정이 돼 있다고 하더라도 이것은 이 조항을 개정할 때 잘못된 거라. 잘못 개정했기 때문에 이런 방식이 되니까 사업 시행방법은 수용·사용, 환지 그리고 혼용 이 세 가지 방법을 한 조항에서 규정을 하고 수용·사용의 조건을 규정하고 있는 17조 1항의 단서 규정을 별개의 조항으로, 예를 들자면 이 3개의 혼용방식을 17조 1항에 규정을 했을 때 지금 현재의 17조 1항의 단서 조항 다만 이하의 조항을 제1항과 같이 수용·사용할 경우에는 이런 조건을 갖춰야 된다는 식으로 규정을 해야 된다는 거지요.

나중에 따로 설명합니다.

○전문위원 **곽현준** 예, 저희는……

○정점식 **위원** 그러니까 이런 사업 시행방식을 2개 조항에서 똑같은 조항을 두면 안 된다 이거지요. 지금 전문위원 안대로 하면 수용·사용에 관해서는 16조의2에서도 규정을 하고 17조 1항에서도 규정을 한다고.

○전문위원 **곽현준** 지금 16조의2는 수용·사용에 대한 전반적인 조항이 아니고 혼용할 수 있다는 취지로……

○정점식 **위원** 혼용할 수 있다라고 하면 그러면 17조 1항도 고쳐야지. 위와 같이 제16조의2와 같이 이렇게 수용·사용하는 경우에는 이런 규정을 충족해야 된다는 방법으로 수정을 해야지. 16조의2를 개정을 하면서 17조 1항을 그대로 두면 안 된다는 이야기입니다.

○전문위원 **곽현준** 워낙 입법례도 다양하고 해서 나중에 개정안의 취지대로 의결을 해주시면 체계·자구 관련해서는 위원님들 같이 의논해서, 어차피 체계·자구 관련해서는 위원장님에게 위임을 하니까 나중에 정리를 하는 걸로……

○정점식 **위원** 아니, 그러지 말고 지금 17조 1항에서 이것을 하고 17조 2항으로 넘어가 가지고 지금 현재 1항의 단서 조항, 그러니까 수용·사용의 조건을 2항으로 넘길지 이런 부분에 대해서 같이 검토를 해 보셔야 됩니다. 같이 논의를 해야지 그걸 그냥 이렇게 의결하고 그대로 넘어간다는 건 아닌 것 같은데. 계류해서 재수정안을 한번 보고 하는 건 어떻겠습니까, 위원장님?

○소위원장 **문진석** 다른 위원님들 의견 주십시오.

○전문위원 **곽현준** 그러면 저희가 안을 오후에라도 다시 수정의견을 좀 정리해서 다시

올리면……

○소위원장 문진석 정점식 위원님, 지금 전문위원 보고대로 오후에 약간 수정해서 다시 논의해도 괜찮겠어요?

○정점식 위원 다른 위원님들이 동의를 해 주셔야지.

○소위원장 문진석 원래 법 취지에는 동의를 하시는 거잖아요?

○정점식 위원 예, 법 취지에는 동의하고 조문의 형식에……

○소위원장 문진석 그런데 약간의 자구라든가 이런 문제들이……

○이연희 위원 체계·자구에 관한 사항이면 그 취지에 동의를 하시는 거니까 위원장님한테 위임하시는 게 낫지 않을까요?

○송기현 위원 그러니까 내용 봐 가지고는 정점식 위원 말씀하시는 게 맞을 가능성이 있어요, 중복돼서 규정이 되기 때문에. 그러니까 오후에 정리해서 하시지요, 뭐.

○소위원장 문진석 그래서 그걸 자구 수정해서 오후에 다시 한번 간단하게 회람하는 걸로 이렇게 할게요.

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 다른 의견 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 오후에 다시 의결하도록 하고요 이것은 넘어가겠습니다.

○송기현 위원 일단 의결하시고 하시지요.

○소위원장 문진석 의결할까요?

○이연희 위원 의결하면 안 되지.

○소위원장 문진석 오후에 회람하고 의결하겠다는 것 아니야?

○정점식 위원 예, 회람하고 하시지요.

○소위원장 문진석 예, 회람하고 의결하겠다는.

○이연희 위원 지금 의결하시고 체계·자구에 관한 사항이니까 나중에 회람하시면 되는 거 아니에요?

○송기현 위원 이따가 하세요, 이따가. 어차피 위원들 다 계실 것 같으니 이따가 오후에 하시지요.

○김희정 위원 법안 취지에 공감합니다.

○소위원장 문진석 알겠습니다. 그러면 의결하고 회람시키도록 그렇게 할게요, 법 취지에 동의하시니까.

그러면 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 1항 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여서 의견을 회람하는 걸로 해서 이렇게 진행하도록 하겠습니다. 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 2. 한국철도공사법 일부개정법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2203080)

(10시13분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 2항 한국철도공사법 일부개정법률안을 상정합니다.  
먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 개정안은 철도공사로부터 국유재산을 전대받은 자가 다른 사람과 사용대가를 받는 계약을 체결하는 경우 한국부동산원이 조사한 주변시세를 초과하지 않도록 하려는 것으로 코레일유통이 입점업체로부터 받는 수수료의 상한을 주변시세 이내로 설정함으로써 입점업체의 부담을 완화하고 지속가능한 영업을 보장하려는 취지입니다.

이는 중소상공인 보호 측면과 코레일유통 및 철도공사의 수입 감소 문제, 최고가 경쟁 입찰제도가 원활하게 운영되지 못할 수 있는 문제 등을 고려하여 입법정책적으로 결정할 사안으로 보입니다.

한편 개정안은 철도공사가 국가로부터 무상으로 사용승인받은 철도역사를 코레일유통에게 전대한 상황을 가정하고 있는데 실제 입점업체와의 계약은 철도산업발전기본법 제31조에 따라 이루어지므로 개정 취지 구현을 위해서는 이 법 철도산업발전기본법 개정을 고려할 수 있겠습니다.

즉 코레일유통이 입점업체로부터 받는 수수료의 상한을 둘 것인지 여부와 그 적용 범위를 국유역사에 한정할 것인지 전체 역사를 대상으로 할 것인지에 대한 결정이 필요하며 그에 따른 결과를 철도산업발전기본법 개정안으로 반영하면 되겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○김도읍 위원 전문위원 의견대로 계류해서 더 검토하지요.

○소위원장 문진석 예, 알겠습니다.

또 다른 위원님.

그러면 의사일정 제2항은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

3. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2200603)

4. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201258)

5. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임종득 의원 대표발의)(의안번호 2201571)

(10시15분)

○소위원장 문진석 다음, 의사일정 제3항부터 5항까지 이상 3건의 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 제정안들은 제4차 국가철도망 구축계획의 추가검토사업으로 반영된 중부권동서횡단철도 건설의 절차 및 건설 지원에 필요한 사항을 특별법으로 제정하려는 것으로 총칙, 중부권동서횡단철도 건설 및 지원, 보칙, 벌칙 등의 체계와 내용이 서로 유사합니다.

5쪽부터 6쪽 표에서 보시면 제정안들의 내용은 철도사업을 위한 특별법인 달빛철도 건

설을 위한 특별법과 전반적으로 유사합니다. 주변지역개발사업, 추진단, 부담금 등의 감면 조항에서의 일부 차이에 대해서는 해당 조항에서 보고드리겠습니다.

이어서 7쪽입니다.

제정안의 입법 필요성에 대해서는 특별법 제정을 통해 중부권동서횡단철도 건설사업을 신속하게 추진하여 국토의 균형발전 및 국가경쟁력 강화에 이바지할 수 있는 측면과 현행법 체계에 따라 사업을 추진하는 방안, 다른 SOC 관련 특별법 제정 사례를 비교 검토, 도입 여부를 검토할 필요가 있겠습니다.

10쪽부터 조문별 검토의견을 간략하게 말씀드리겠습니다.

제정안들은 중부권동서횡단철도를 충청남도 서산시와 경상북도 울진군을 잇기 위하여 건설되는 일반철도를 의미한다고 정의 규정을 두며 충청남도 충청북도 경상북도 간 여객·물류의 확장 등을 기본방향으로 하는데 목적·정의·기본방향 조항 모두 별다른 문제점이 없는 것으로 생각됩니다.

다음 12쪽, 국가와 지방자치단체의 상호 협력, 성공적 추진 노력 규정 및 국가의 재원 조달계획 수립 등의 책무 규정은 중부권동서횡단철도가 국유철도가 될 것임을 고려할 때 타당한 것으로 보입니다.

다음은 13쪽 다른 법률과의 관계, 다른 계획과의 관계입니다.

다른 법률과의 관계 조항은 제정안들의 특별법적 성격을 고려할 때 필요한 조항이고 이 법에 따른 기본계획과 실시계획이 다른 법률에 따른 계획에 우선하되 그 예외로 국토종합계획 국가기간교통망계획 국가철도망 구축계획을 규정하는 것은 법정계획 간 체계를 확립하기 위하여 타당한 측면이 있습니다.

다만 국가철도망 구축계획의 경우 중부권동서횡단철도 건설사업이 제4차 국가철도망 구축계획의 신규 노선에 반영되어 있지 않아 이 법에 따른 계획의 효력이 불명확해지는 문제가 있습니다.

따라서 국가철도망 구축계획을 이 법에 따른 계획보다 상위계획으로 두지 않거나 상위계획으로 두면서 이 법 시행 후 일정 기간 내에 중부권동서횡단철도를 반영하여 국가철도망계획을 변경하도록 부칙에 경과조치를 두는 방안을 고려할 수 있겠습니다.

다음 15쪽, 예비타당성조사 실시에 관한 특례 조항에 대해서는 사업시행 기간을 단축하고 사업 추진 여부의 불확실성을 줄이려는 취지와 국가재정법에 따른 절차대로 예비타당성조사 면제를 신청하는 방안에 대한 검토를 통해 입법 여부를 결정할 필요가 있습니다.

다음은 18쪽, 기본계획의 수립입니다.

제정안들은 기본계획에 포함되어야 할 사항과 기본계획의 수립·변경에 대한 내용을 규정하고 있는데 별다른 문제점은 없는 것으로 보입니다.

21쪽입니다.

사업시행자 및 실시계획 승인 등의 내용은 달빛철도법과 동일하며 별다른 문제점 없는 것으로 보입니다.

다음은 23쪽, 인허가 의제 조항과 관련하여 제정안들의 인허가 의제의 범위 및 방식은 달빛철도법과 동일한데 관련 부처 의견 및 유사 입법례와의 규율 형평성 등을 고려한 결정이 필요할 것으로 보입니다.

28쪽입니다.

임호선 의원안, 문진석 의원안은 중부권횡단철도 역세권을 체계적이고 효율적으로 개발하기 위하여 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률에 따라 역세권개발구역 지정 및 역세권개발사업 등을 추진할 수 있도록 규정하고, 임종득 의원안은 역사 예정지역의 경계로부터 3km 범위에서 일정한 지역을 주변개발예정지역으로 지정할 수 있도록 하고 개발사업을 실시할 수 있도록 규정하는데 이는 달빛철도법의 원안 내용입니다. 달빛철도법 법안 심사 당시 법체계 등을 감안하여 수정한 경과를 고려할 때 임호선 의원안, 문진석 의원안과 같은 방식이 보다 합리적일 것으로 보입니다.

다음은 31쪽, 추진단 설립 조항은 임종득 의원안에서만 규정하고 있는데 달빛철도법 원안에 포함되었던 내용으로 법안 심사 당시 정부조직 관련 법령에서 규율해야 한다는 의견 및 추진단을 설치해야 할 필요성이 적다는 의견 등의 제기로 삭제하였던 논의 경과를 고려할 필요가 있습니다.

32쪽, 중부권동서횡단철도 건설사업 시행에 필요한 비용의 부담은 철도건설법을, 역세권개발사업의 시행에 필요한 비용의 부담은 역세권 개발 및 이용에 관한 법률을 따르도록 하는 것은 일반철도 건설 및 역세권개발사업의 통상적인 비용 부담과 동일하게 규율하는 것으로 별다른 문제가 없는 것으로 생각됩니다.

33쪽, 개발부담금 농지부담금 등 부담금의 감면 조항은 문진석 의원안에서만 규정하고 있는데 사업의 원활하고 신속한 추진을 지원하려는 취지와 달빛철도법 원안 심사 당시 부담금 등은 국가 부담으로 지원이 가능하다는 점 등을 감안하여 법률에 반영되지 않은 논의 경과를 고려할 필요가 있습니다.

35쪽, 지역기업의 우대 조항은 현행법 체계에서도 가능한 측면이 있으나 그 근거를 보다 명확히 하고 현행 법령보다 높은 수준의 우대를 받을 여지도 있다는 점에서 의미가 있을 것으로 생각됩니다.

38쪽, 보칙 조항들은 보고, 자료제출, 현장검사, 승인 취소 및 공사 중지 등 건설사업의 원활한 추진을 위해 필요한 절차적인 사항들로 필요한 규율로 보입니다. 다만 40쪽을 보시면 규정 명확화가 필요하다는 의견이 있으므로 이에 대한 고려가 필요해 보입니다.

마지막으로 41조 벌칙 및 부칙입니다.

제정안들의 벌칙 및 과태료 수준은 유사 입법례인 달빛철도법이나 철도건설법과 동일한 수준으로 별다른 문제가 없는 것으로 보입니다. 그리고 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하는 부칙 또한 별다른 문제점 없어 보입니다.

다만 앞서 보고드린 바와 같이 국가철도망 구축계획을 이 법에 따른 계획보다 상위계획으로 두려는 경우 이를 변경하도록 하는 경과조치의 신설을 검토할 수 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 사실 여기는 핵심 내용이, 예타 면제 조항이 핵심인 것 같습니다. 현재도 철도건설법 또 국가재정법에 따라서 사업을 추진할 수 있기 때문에 기존 현행 법령과 절차에 따라서 사업 추진하는 것이 타당하다고 생각을 합니다.

각론적으로 들어가면 다른 계획과의 관계, 법안의 제6조가 되겠습니다. 현재 철도망은 4차 철도망 계획에 추가검토사업으로 포함이 되어 있습니다. 그래서 국가철도망 계획이



특별법에 우선할 필요가 있다. 추가검토사업도 계획에 포함된 사업으로 저희들은 해석하고 있습니다. 그래서 그 부분하고 또 마지막에 있는 부칙 조항에 있는 사항도 추가검토사업이 철도망 계획에 반영돼 있기 때문에 부칙 수정은 필요가 없을 것 같다 이 말씀드립니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 제가 한번 여쭙볼게요.

그런 관점이라고 하면 달빛철도도 사실은 입법을 해서는 안 되는 거잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○소위원장 문진석 그런데 달빛철도도 했는데 굳이 경상북도 충청북도 충청남도, 이 3개 도를 거치는 철도를 그냥 현행법으로 할 수 있다. 그런데 그게 사실 오래된 얘기거든요. 지난 정부에서도 사실은 철도망 계획에 포함시켜서 할까 말까 하다가 결국은 포함을 안 시켰는데 이번 정부 들어와서도, 대통령의 공약 사업이거든요. 어떻게 보면 3개 도에 걸쳐 있는 도민들의 숙원이기도 하지요.

왜냐하면 우리 철도가 종단으로 진행이 되면서 사실은 국토의 불균형을 더 심화시키는 데 역할을 했다 저는 그렇게 보는 측면도 있거든요. 그런데 횡단으로 가는 철도가 없는 게 사실이잖아요. 그래서 이걸 국토균형발전이라는 측면에서도 반드시 횡단철도 필요하다. 다만 시기적으로 언제 할 것이냐 이 문제는 국가 재정정책이라든가 재정이라든가 여러 가지 살펴야 될 필요가 있겠지만 그 당위성은 인정하시는 거잖아요, 국토부도.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그 필요성에 의해서 4차 국가철도망 계획에 포함이 돼 있는 사업이라는 말씀을 드립니다. 다만 그 시기가……

○소위원장 문진석 4차 철도망 계획에 포함은 안 돼 있지요?

○국토교통부제2차관 백원국 추가검토사업으로 포함이 돼 있습니다.

○소위원장 문진석 그러니까 추가검토사업으로 돼 있는 거지요? 5차 국가철도망 계획에 이것을 확실하게 포함을 시키겠다고 한다면 굳이 입법을 통해서 이 사업을 강제할 필요는 없어 보이기는 하는데. 차관, 정부 측 입장은 어떤 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 5차 망계획은 수립을 위해서 연구용역을 하고 있습니다. 그래서 지금 현 단계에서는 그것이 포함된다 안 된다 추가검토사업이다 본사업이다라고 단정적으로 말씀드릴 수 없는 상황입니다.

○소위원장 문진석 아니, 그러면 이런 문제가 생기는 겁니다, 이 사업으로 인해서. 광주와 대구는 사실상 어떻게 보면 정치적 결정, 물론 모든 정책이 정치적 결정의 요소가 있지만 그것 해 주면 안 되는 거예요. 이것 법으로 해서는 안 되는 거지요. 그런 관점으로는 그렇다는 거예요, 해야 되지만.

그런데 사실 충청남도 충청북도 경상북도에 걸쳐 있는 이 철도만 법으로 해서는 안 된다 이런 입장을 낼 필요도 없거든요. 국토부 입장에서는 국가균형발전을 위해서는 철도를 더 확장해야 될 부서잖아요. 맞지요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 한 말씀드리면요 위원장님이 발의한 법안에 대해서 반대 의견을 내서 상당히 송구스럽게 생각합니다.

○소위원장 문진석 반대를 하면 안 돼요, 원래는. 국토부는 반대하면 안 되고 기재부는 재정 문제가 있기 때문에 좀 고민해 봐야 된다 이런 신중한 입장을 견지하는 건 맞아요,

기재부 입장에서는.

다만 국가재정이라는 게 계속 이 상태로 유지되는 건 아니잖아요. 재정이 더 확대되고 상황이 좋아질 수 있잖아요. 그럴 때 할 수 있는 사업이란 말이지요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다. 그래서 달빛철도법하고 비교를 하면 그때나 지금이나 정부는 같은 생각입니다. 그래서 기존 질서가 있으니까 그에 따라서 하는 게 좋겠다는 말씀드렸고, 정부는 일관된 입장이었고요. 그때 달빛철도법이 통과된 특별한 이유는 이백육십일 분인가가 발의를 하셨고 또 여야 대선후보의 공통된 공약이었다는 그런 특별함 속에서 국회에서 통과된 걸로 알고 있습니다.

○**소위원장 문진석** 동서횡단철도법도 여야 대선후보의 공통 공약입니다. 이건 대통령의 공약이기도 하고 야당 대표, 지금 야당이지만 그 당시 여당 후보도 이 공약을 했어요. 동서횡단철도를 설치하겠다는 걸 공약을 했는데 그건 아닌 거지요. 사실은 어떻게 보면 정치적으로 결정되는 부분이 굉장히 클 텐데.

다른 위원님들은 의견 없으십니까?

○**송기현 위원** 잠깐 제가 한 가지만 차관님께 여쭙볼게요.

차관님이 생각하실 때 대한민국에서 가장 오지인 지역이 어디라고 생각하세요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 강원도하고요. 경상북도 북쪽하고……

○**송기현 위원** 맞아요. 경상북도 북부지역이 대한민국에서 가장 오지입니다. 어떤 방식으로 가더라도 굉장히 접근하기 어려운 곳이 봉화 영양 울진 그쪽입니다. 더군다나 그쪽 지역이 서해안 쪽하고 연결되는 건 굉장히 어려워요. 거기에 대해서는 동의하시지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 동감합니다.

○**송기현 위원** 그리고 사실 위원장님이 있는 지역구는 연결 안 돼도 돼요, 차량 엄청 많은데. 그런데 실제로는 거기보다는 경상북도 북부지역이 굉장히 외지고 여러 가지로 인해서 접근하기 어렵기 때문에 발전이 계속 안 되고 굉장히 낙후되는 거예요.

차관님, 혹시 영양군의 인구가 얼마인지 아세요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 2만 명대……

○**송기현 위원** 1만 5000명이예요, 1만 5000명. 2만 명도 안 돼요. 그런데 영양지역이 어디냐 하면 유명한 조지훈 시인의 고향이고 다 그런 곳입니다, 굉장히 유명한 곳이고. 그런데 거기가 특별한 고려가 되지 않으면 대한민국의 다른 곳하고 잘 연결되기가 굉장히 어려워요. 특별한 정치적 결정이 필요하다는 생각을 할 수밖에 없습니다.

지금 현재 갖고 있는 국토부나 기재부 기준으로 하면 조만간 어떤 철도계획에 포함될 가능성이 쉽다고 생각하시나요? 저는 쉽지 않다고 생각하거든요. 그래서 이 법을 하자는 거예요.

대한민국의 정말 소외된 곳 낙후된 곳에 조금이라도 가능성을 주기 위해서는 국가적인 결단이 필요하다는 입장에서 이 법이 나온 것 같은데 그런 점에 대해서 차관님 잠깐만 의견을 부탁을 드리겠습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 경상북도 영양군을 비롯해서 봉화 등등 거기가 교통 오지인 것은 공감을 합니다. 그런데 그렇다고 해서 거기가 꼭 철도가 우선적으로 가야 된다는 부분은 또 한 번 더 우리가 심도 있는 논의가 필요한 사항 아니냐 하는 생각이 들고요. 현재도 사실 국가재정법에서 예타 부분에 대한 예외 조항들이 있습니다. 그런 부분

들을 잘 활용할 수 있는 방법도 있지 않을까 하는 생각이 들고요.

그래서 지금 저희가 제일 걱정하는 것은 달빛철도법 될 때도 저희가 그런 걱정을 했습니다만 후속 법안들이 계속 나올 수가 있기 때문에 그 부분은 정말 경계해야 된다. 그래서 그런 부분 때문에 그런데 만일에 이것까지 계속 가면, 또 후속으로 다뤄져야 할 법안도 마찬가지로요 이런 후속 법안들이 계속 나올 개연성이 크다 그런 부분들이 우려되는 겁니다.

○**송기현 위원** 비슷한 법이 나올 것을 걱정하시는 것 같은데 차관님 말씀하는 내용에 토를 다는 건 아니지만 생각을 바꾸셔야 될 게, 최우선으로 하는 것이 아니고 지금도 가장 늦은 철도 건설을 하는 곳이고 그다음에 여러 가지 요건을 감안한다고 하더라도 이 지역에서는 기재부와 국토부가 요구하는 기본적인 요건을 맞추기는 굉장히 어렵다 이게 제 의견입니다.

○**소위원장 문진석** 그래서 예비타당성조사 결과 B/C가 안 나오기 때문에 법을 제정하려고 하는 겁니다, 사실은.

아까 송기현 위원님 말씀하셨습니다만 천안은 사실 중단철도의 핵심 지역인 건 맞아요. 그런데 사실 지리적 위치 때문에 횡단철도의 중심지도 천안이 될 수밖에 없다 저는 그렇게 보는데 그런데 울진에서부터 서해안까지 그 철도가 만들어진다고 한다면 우리나라 대한민국의 철도 역사에 혁명적인 상황이 될 거다 저는 그렇게 봐요.

왜 그러냐면 물론 재정 문제가 반드시 따르긴 하겠지만 우리 횡단철도가 없거든요. 영남 일부에 있기는 하지만 그 정도의 영향을 미칠 수는 없다, 전체 국토에 영향을 미칠 수 있는 부분은 좀 제한적이다 이렇게 보거든요. 달빛철도도 마찬가지로요. 국토균형발전이라는 측면에서 전 국토에 영향을 미칠 수 있는 건 중부권동서횡단철도다 저는 그렇게 봅니다.

저희 지역에 철도를 하나 더 놓기 위해서 그런 측면이라기보다는 국가가 균형발전을 해야 되는데 가장 좋은 위치가 어디냐? 울진에서 서산이라는 거지요. 그런 것을 동의한다고 한다면 국토부에서도 반대할 이유는 없어 보이는데.

이연희 위원님.

○**이연희 위원** 제가 한 말씀드리겠습니다.

철도 인프라를 까는 데 있어서 지금 국토부나 차관님의 인식이 저는 문제가 있다고 봅니다. 지금까지 철도 인프라 100년의 역사를 보면 인프라를 깔아서 수요를 창출하는 방식과 수요가 있기 때문에 인프라를 까는 방식 두 가지가 혼용돼 왔는데 지금 대체로 국가철도망은 인프라를 깔아서 수요를 창출한 경우가 많았어요.

과거 사례를 보면 호남고속철도만 하더라도 처음에 그것 하자고 했을 때 얼마나 반대가 많았습니까, 경제성이 있느냐를 가지면서. 그런데 지금 호남고속철도 승객이 너무 많아 지금 하고 있잖아요. 그리고 강릉으로 가는 고속철도도 그게 경제성이 있다고 해서 상당히 늦게 됐잖아요. 그런데 그것이 깔림으로 인해서 동해안에 여러 가지 수요들이 몰리고 있잖아요.

그렇기 때문에 그런 점들을 감안했을 때 최소 국토부는 인프라를 깔아서 수요를 창출한다 이런 원칙에 기초해서 소외지역 낙후지역들에 대한 철도망을 까는 데 그런 인식을 가져야지. 특히 지금 동서횡단철도에서 거론되고 있는 예를 들어 충남 서산 같은 경우나

그다음에 충북 그리고 경북 봉화 울진 이런 데는 정말 철맹 지역이라고 하는 데예요. 언제까지 그런 오지로 남겨 놓겠습니까?

국토균형발전이라는 것을 국토부가 주요 업무로 하고 있는 부처면 이런 철도 인프라를 백년대계를 가지고 까는 데 대해서 기본적으로 국토부가 먼저 앞장서서 얘기를 해야 되는 건데 지금 국토부 자체가 먼저 이렇게 반대하고 나서는 것은 기본 임무를 저버리는 행위라고 저는 봅니다.

그래서 저는 이번 동서횡단철도는 우리 국토균형발전 차원에서, 곧바로 시행하자는 취지는 아니지만 법을 만들어서 추진하는 계획을 세우는 게 중요하고 만약에 그 법이 실효성이 좀 부족하다 하면 저는 5차 철도망에 국토부가 의지를 얘기를 하시면 된다고 봅니다.

그래서 국토부가 만약에 5차 국가철도망 계획에 동서횡단철도를 반영하겠다고 하는 의지 표명을 분명히 하지 않으면 저는 이 특별법을 만들어서 이런 철맹 지역의 교통 인프라를 까는 데 특별법이 역할을 해야 된다고 봅니다.

**○염태영 위원** 민주당 위원님들만 발언하시고 특히 또 위원장님 마이크 점유율이 너무 높아 가지고 회의의 어떤 균형 감각이 안 맞습니다.

다들 좋으신 말씀 많이 하셨어요. 저는 정치하면서 국가균형발전 지방분권 이런 부분에 제가 많은 노력과 정열을 보여 왔습니다. 우리나라가 도로든 철도든 다 수도권 중심으로 연결돼 있습니다. 그렇게 될 수밖에 없었던 사정이고 현재도 현실이 그런데.

동서 얘기가 나온 것이 동서 화합이 워낙 안 되다 보니까 그렇습니다. 정치적으로 260명이 도장을 찍어 가지고 광주-대구 철도 만들자 이렇게 시작이 된 것이 발단인데 그것은 정치적이라 치더라도 진짜 송기헌 위원님 말씀하셨듯이 대한민국의 태백산맥 축으로 해서 그쪽 지역이 아직까지도 좋게 보면 자연보호가 잘 돼 있고 나쁘게 보면 아직도 아주 낙후지역입니다.

그래서 앞으로 동서 간의 철도도 국가균형발전에서 매우 중요합니다. 원주에서 삼척까지, 천안에서 울진까지, 지금 광주-대구는 돼 있으니 그것도 매우 중요하고 필요합니다. 물론 길이라는 게 꼭 철길만이 길은 아니지만 앞으로 고속철 시대에 국가 장래를 봐서라도 동서 3축의 철도망도 매우 중요하다고 생각합니다.

저희가 법안을 만들어도 동서고속도로도 20년째 아직까지도 지연되고 있어요. 동서철도 만들어 봤자 한 50년 걸릴 것 같아요. 그럼에도 불구하고 차관계서는 공무원 평생 할 거 아니지만 국가의 장래와 여러 가지 재정 상황 봤을 때 좀 더 숙성이 필요하다 그런 뜻인 것 같아요. 또 숙성을 시키면서 국민적 공감대도 좀 더 높이고 높이고 높이고 그런 의미가 있는 것 같은데. 하여튼 5차 철도망 계획에는 정식으로 집어넣어서 우리가 동서 화합과 동서 간에 도로를 통해서 국가균형발전을 이룰 수 있도록 이렇게 갔으면 좋겠습니다.

그래서 저는 이 동서축 또 중부축 같이 연계해서 5차에 포함시켜 놓고 그때 가서 법령으로 특별법으로 이렇게 한번 함께해 보는 것도 좋지 않을까 그렇게 생각이 들어서 일단 아주 적극적인 보류를, 적극적인 진행을 한다는 그런 전제하에 우선 보류시켰으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 정점식 위원님 말씀해 주십시오.

○정점식 위원 차관님, 도로 건설에 관해서는 국가도로망 계획이라든지 국도·국지도 건설계획 연차별로 이렇게 잘 시행을 하고 있고, 철도에 관해서는 지금 4차 철도망 계획이 내년에 끝나고 5차가 26년부터 5개년 계획으로 시행이 되지요?

○국토교통부제2차관 백원국 맞습니다.

○정점식 위원 지금 문진석 위원장님을 비롯한 다른 몇몇 분들께서 5차에 대해서 적극적으로 이렇게 중부권 동서축을 건설하는 것에 관해서 긍정적인 검토를 해 달라고 말씀을 하셨는데 저 역시 소멸위기지역을 지역구로 둔 지역 의원으로서 많은 위원님들께서 말씀하신 이런 부분에 대해서, 소위 수도권 일극체제로 인해서 지역소멸 위기가 가속화되고 있다는 데 대해서 적극적으로 공감을 합니다.

그리고 이연희 위원님께서도 말씀하신 것처럼 이런 광역철도망을 통행량이 있어야 가느냐, 아니면 깔고 나서 그런 통행량 유발 효과가 있느냐 하는 부분에 대해서는 어느 쪽도 맞다 틀리다라고 할 수 없는 것 아니겠습니까?

결국 이연희 위원님 말씀하신 전체적인 의견은 소멸위기지역에 있는 동서축을, 특히 동쪽 축을 연결을 함으로써 그 지역의 발전을 가속화할 수 있다는 의견인데 저 역시 그 부분에 대해서는 동의를 합니다. 다만 우리가 걱정해야 될 것은 국가 전체의 재정 부담 능력이라고 생각을 하거든요.

달빛철도법에 대해서 많은 위원분들이 공감을 하면서도 소위 이 달빛철도를 법안으로 제정을 해서 건설해야 되느냐 하는 부분에 대해서는 또 많은 위원님들이 선뜻 아니라고 하지도 못하고 맞다라고 하지도 못하고라는 굉장히 큰 고민에 빠졌습니다. 거기에 이어서 중부권동서횡단철도법이라든지 그다음에 이 자료에 같이 있는 동남권순환광역철도 관련 법들이 지금 국토위 법안소위에서 논의가 되고 있는데 사실은 달빛철도법이 통과될 때 이런 부분들도 많이 의식을 했습니다. 그리고 모든 지역구 의원의 지역을 가지고, 특히 지방에서 의정활동을 하고 있는 위원님들 같은 경우에는 자기 지역의 개발을 위해서 이런 국책사업들을 법안으로 만들고 싶어 하는 것은 당연한 거지요. 당연한 건데 결국은 또 다른 고려 사항은 국가의 장기적인 재정 부담 능력이라고 저는 생각을 합니다.

그래서 이 부분에 대해서는, 결국은 지금 현재 특별법으로 이런 철도 건설에 관한 법안들이 만들어질 경우에는 국가가 이것을 어떻게 감당해야 할지 그 부분에 대해서 차관님을 비롯한 국토부 관계자분들께서 걱정을 많이 하고 계신 부분 아니겠습니까?

그래서 지금 한번, 조금 전에 엄태영 위원님께서 중부권동서횡단철도에 관해서 5차 철도망 계획에 관한 계획 수립 시 적극적으로 검토해야 된다고 말씀을 하셨는데 그런 부분까지 한번 함께 종합적으로 검토를 하기 위해서라도 특히 또 기재부 쪽 의견도 한번 들어 보기 위해서라도 계류를 했으면 하는 게 제 의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 정부 측 할 얘기 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 저는 국토부차관으로서 전국의 균형발전과 인프라를 골고루 공급해야 된다는 점에서는 전적으로 공감을 합니다. 그런데 또 공급이 수요를 창출할 수 있는 측면도 있다는 부분도 공감을 합니다.

그런데 한정된 자원이라는 제약이 있습니다. 그리고 이게 많은 지자체에서 요구를 하고

있습니다. 그러면 거기에 질서가 필요하고 가지런한 사업 추진이 필요한 상황도 현실입니다.

그래서 지금 5차 철도망 계획을 저희가 수립을 하고 있는데 전체 지자체에서 요구한 사업만 딱 따지면요 160개 사업에 360조입니다. 그런데 그 철도망 계획에 담을 수 있는 사업비는 이월된 사업비 한 40조, 신규로 담을 수 있는 게 한 40조, 한 100조 정도 맵시입니다. 그래서 신규 사업만 지금 360조를 요구하고 있기 때문에 이걸 40조 50조로 줄여야 되는 그런 상황에 있습니다. 그래서 그런 한정된 재원 속에서 사업이 급한 게 무엇인지를 선별하지 않으면 안 되는 그런 또 현실임을 이해를 해 주셨으면 감사하겠습니다.

지금 말씀드리는 것은 지자체만 요구한 겁니다. 그런데 철도공사 또 공단이, 철도 운영기관들이 볼 때는 운영하다 보면 어느 선이 되면 더 가성비가 나오겠다 하는 그런 선들도 있습니다. 또 정부에서 보는 시각도 있습니다. 그런 사업까지 다 합치면 총 580조가 됩니다. 그래서 그중에서 정말 이렇게 엄선해야 되는 그런 현실임을 좀 이해를 해 주시기를 부탁드립니다.

○소위원장 문진석 철도망 계획 사업이라는 것이 당장 재정을 투입해서 시행이 되는 사업은 아니잖아요. 그렇지요? 다들 기간이 필요한 사업들이잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 5년 단위로 수립하고 있습니다.

○소위원장 문진석 5년 단위 하는데 결국은 5년 안에 반드시 해야 됩니까? 강제성이 있는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그런 것은 아니고요.

○소위원장 문진석 그러니까요.

○국토교통부제2차관 백원국 본사업이 있고 본사업은 어쨌든 간에 그 기간 내에……

○소위원장 문진석 그렇지요.

국가의 정책이라는 것은 두 가지 측면이 있다고 봅니다. 뭐냐 하면 심리적인 측면도 있고 실질적인 측면이 있을 텐데. 그러면 이 중부권동서횡단철도 사업은 재정이 많이 들어가기 어렵다라고 한다면 경상북도 충청북도 충청남도 도민들은 정부한테 홀대를 받는다는 생각을 할 수 있어요, 달빛철도는 해 주면서 이것은 안 해 준다고 하면.

그러면 거기에 대한 이 3개 도민들에 대한 심리적 측면도 고려를 해야 되는 거 아니겠어요? 정책을 펼칠 때는 다 그렇게 해야 되는데. 지금 당장 돈 들어갈 일도 아닌데 ‘돈이 없어서 이것은 어렵습니다’ 이렇게 얘기하는 것은 국토부에서 할 수 있는 얘기는 아니다 저는 그렇게 보거든요.

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 다시 한번 말씀드리면 지자체에서 요구하는 사업들이 상당히 많다, 160건 정도나 된다. 나름대로 필요성이나 당위성 사업들은 다 있습니다. 그래서 중부권횡단철도가 안 된다는 사업이 아니고요 그런 나름대로 건의하는 사업들이 많다는 말씀을 드린 것이고, 그중에서 정말 필요한 사업들을 선별을 해야 되는데 지금 연구용역 중에 있기 때문에 그런 부분들을 잘 살펴보겠다는 말씀드리는 겁니다.

○소위원장 문진석 그러면 사업 자체만 놓고 본다면요 가덕도신공항 사업도 B/C가 나오니까? 안 나오지요? 결국은 죽어가는 부울경 살려보자고 가덕도신공항도 만든 거 아니에요? 똑같은 거잖아요. 이 사업도 마찬가지입니다. 이 사업도 오지의 교통 여건을 좀 개선해서 국가를 균형 있게 발전시켜 보자 이런 취지거든요.

○국토교통부제2차관 백원국 균형발전의……

○소위원장 문진석 엄청난 돈이 들어가는 거예요. 사실은 가덕도신공항도 그렇고 달빛철도도 그렇고 대구신공항도 마찬가지입니다. TK 신공항도 B/C 나오니까? 이게 다 정치적으로 결정이 된 거잖아요. 그러면 정치적으로 좀 더 힘이 있는 곳은 그냥 법 통과시켜 주고 힘이 없는 곳은 통과 안 시켜 주고 이런 정책을 국가가 해서는 안 된다는 거지요. 결론은 그거잖아요, 결론은.

광주-대구가 전 국토의 균형발전에 미치는 영향이 얼마나 됩니까? 오히려 경상북도 충청북도 충청남도를 관통하는 철도가 훨씬 더 국토균형발전에 영향을 미치겠지요. 대구신공항도 마찬가지입니다. 대구신공항, 대구·경북의 이해관계가 있기 때문에 신공항을 할 수밖에 없다 해서 한 거 아니에요?

우리 충청도는 항상 이렇게 정부로부터 소외받아야 되는 곳이에요? 그런 건 아니다. 저는 그 생각 하면 정말 화가 나요.

○염태영 위원 아주 절절히 옳으신 말씀입니다.

○김도읍 위원 아니, 충청도가 소외받는다든 거는 내가 처음 들어 보는데.

○소위원장 문진석 충청도 항상 엄청나게 소외받지요.

충청도 공항 같은 거, 서산공항 저는 개인적으로 동의하지 않기 때문에 그것을 요구한 적은 한 번도 없지만 서산공항 500억 들어가는데 15조 들어가는 가덕도신공항은 특별법 만들어서 해 주면서……

○김도읍 위원 왜 가덕도공항을 자꾸 얘기해.

(웃음소리)

○소위원장 문진석 좋습니다. 하여튼 더 심도 있는 논의를 위해서 일단 이 3건의 법률안은 심사를 마무리하고요. 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

6. 동남권순환광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200906)

7. 동남권순환광역철도 건설을 위한 특별법안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2202157)

8. 부산·양산·울산광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(김태호 의원 대표발의)(의안번호 2204398)

(10시49분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제6항 동남권순환광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안, 의사일정 제7항 동남권순환광역철도 건설을 위한 특별법안, 의사일정 8항 부산·양산·울산광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안, 이 3건을 일괄해서 상정하겠습니다.

먼저 전문위원님 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 제정안들은 제4차 국가철도망 구축계획에 반영된 동남권순환광역철도 및 부산·양산·울산광역철도의 건설 절차 및 건설 지원에 필요한 사항을 특별법으로 제정하려는 것으로 체계와 내용은 앞서 심사하신 중부권동서횡단철도법과 유사합니다.

지금 제정 필요성에 대해서 논의를 해 주시고 양해해 주신다면 조문별 검토사항은 축조심사 때 다시 보고드리도록 하겠습니다.

○소위원장 문진석 알겠습니다.

차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 이 법안도 앞서 논의했던 중부권하고 지금 같은 사안입니다. 그래서 정부 입장은 체계적 국가철도망 구축을 위해서는 지금 있는 법령과 절차에 따라서 하는 것이 타당하겠다는 생각이 듭니다.

○소위원장 문진석 국토부 입장에서 당연히 그런 의견을 주실 수밖에 없겠지만.

위원님들 의견 주십시오.

의견 없으시면 의사일정 6항부터 제8항까지 법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록……

○김희정 위원 한 가지 당부 말씀만 차관님께 드렸으면 합니다.

○소위원장 문진석 예, 말씀해 주십시오.

○김희정 위원 앞서 여러 위원님들께서 지역의 균형발전을 위해서 경제성뿐만 아니라 다른 것까지 감안해야 된다는 말씀을 드렸고 국토부 입장도 있지만 그런 취지를 살려서 ‘내가 그 동네 사람이다’ 이런 심정을 가지고 잘 살펴봐 주셨으면 하는 바람입니다.

그래서 내용은 국가 법체계를 잘 알기 때문에 위원님들께서 보다 심도 깊은 심사를 위해서 계류를 하는 것 같은데 지금 심사하고 있는 동남권순환광역철도 건설 특별법 관련해서는 그 특별법이 아니라도 4차 철도망 계획에 이미 대상이 됐고 사전타당성조사가 완료됐기 때문에 예타 대상사업으로 돼 있는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김희정 위원 적극적인 마음을 가지고 국토부가 임해 주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 최선을 다하겠습니다.

○소위원장 문진석 더 이상 의견 없으시면 의사일정 6항부터 8항까지의 법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

## 9. 한국공항공사법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2200190)

(10시51분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제9항 한국공항공사법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 이 개정안에 대해서는 지난 교통법안심사소위 회의에서 크게 두 가지 쟁점이 있었습니다.

먼저 한국공항공사에서 군 공항 이전사업 및 종전부지 개발사업을 수행하도록 하는 것에 대한 문제 제기가 있었던 만큼 공사의 사업 참여 허용 여부에 대한 결정이 선행되어야 할 것으로 보입니다.

다음, 만약에 참여를 허용한다면 대구경북통합신공항 건설 특별법을 개정할 것인지 다른 법률에 따라 공사가 할 수 있는 사업을 허용하는 것으로 수정할 것인지 혹은 개정안과 같이 특정해서 규정하기 위해 원안 의결할지 이견이 있었습니다.

13쪽·14쪽 표에서 보시면 개정안 원안 의결하시거나 혹은 수정안 또는 대구 신공항 특별법 대안 등 세 가지 방법의 의결 방법이 있었습니다.



이상입니다.

○소위원장 문진석 정부 측 의견 주십시오, 차관.

○국토교통부제2차관 백원국 개정안에 동의하고요. 전문위원 수정의견 중에서 1안으로, 개정안입니다. 그러니까 1안으로 개정할 필요성이 있다는 말씀 드립니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

○윤재옥 위원 정부 측 의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제9항 한국공항공사법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의……

○전문위원 박현준 위원장님, 원안 의결입니다.

○소위원장 문진석 예, 알겠습니다.

한국공항공사법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 10. 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2200449)

(10시54분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제10항 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 개정안은 대구경북통합신공항 건설사업과 종전부지 개발사업의 안정적 효율적 추진을 위한 국가의 지원 강화 및 특례 도입, 사업의 위탁 및 대행 근거 마련 등의 내용을 담고 있습니다.

자료 6쪽입니다.

먼저 종전부지 개발사업의 정의와 관련하여 개정안은 현행법상 관광시설 상업시설 첨단산업시설 외에 주거 기능을 추가하였는데 도시개발법상 도시개발사업의 정의 등을 감안할 때 종전부지 개발사업에 주거 기능을 포함하는 것은 적절한 조치로 보입니다.

다음은 9쪽입니다.

개정안은 이주정착을 위한 지원의 예시로서 공공임대주택 공급이 가능함을 명시하고 이러한 공공임대주택의 공급 또는 이주택지의 조성에 주택도시기금을 우선 지원할 수 있도록 규정하고 있습니다.

먼저 공공임대주택 공급에 대해서는 현행법에 이주대책 관련 구체성을 보완하는 측면에서 타당한 것으로 보입니다. 다만 공공주택 특별법을 고려할 때 군 공항 이전사업의 시행자가 공공주택사업자에 해당할 때 공공임대주택을 공급할 수 있도록 명확히 하는 것이 적절할 것으로 보아 17쪽에 수정의견을 제시하였습니다.

다음, 공공임대주택의 공급에 주택도시기금을 우선 지원할 수 있도록 하는 것은 이주자의

원활한 정착을 도모하려는 취지와 주택도시기금법에 따른 기금의 용도에 공공임대주택의 공급이 포함된다는 점을 고려할 때 타당한 측면이 있는 것으로 보입니다.

11쪽입니다.

다만 기금을 우선 지원할 것인지 여부에 대해서는 형평성 측면 등을 고려한 논의가 필요하겠습니다. 또한 이주택지 조성에 대한 주택도시기금의 우선 지원에 대해서는 주택도시기금법에 따른 주택도시기금의 용도에 해당하지 않는 점을 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

다음은 18쪽, 공항개발사업의 위탁 및 대행 관련입니다.

현행법상 민간공항을 건설하는 사업은 국토교통부장관이 군 공항 이전사업은 종전부지 지방자치단체의 장이 시행하도록 하고 있는데, 개정안은 공항개발사업을 군 공항 이전사업의 시행자인 종전부지 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있도록 하고 위탁받은 공항개발사업을 종전부지 개발사업을 시행할 목적으로 설립한 법인 또는 해당 법인에 출자한 자에게 대행하게 할 수 있도록 하는 것입니다. 공항개발사업을 군 공항 이전사업의 시행자에게 위탁할 수 있도록 하는 것은 민·군 통합공항의 정합성과 안전성을 도모하는 측면에서 합리적으로 보입니다.

19쪽입니다.

다만 공항개발사업을 위탁하는 방안뿐만 아니라 양 사업의 공동 시행을 허용하는 방안도 고려할 수 있을 것으로 보이고 공항개발사업 대행 주체를 보다 확대하는 것이 탄력적 대응 측면에서 바람직하다고 보아 22쪽부터 24쪽까지 수정의견을 정리하였습니다.

다음은 25쪽, 토지 등의 수용에 관한 특례조항은 공항시설법에 따르는 경우 실시계획 고시 이후에 진행될 보상절차를 기본계획 고시 단계로 앞당기려는 내용으로 토지보상 절차 등이 앞당겨지는 경우 소유자 미동의에 따른 보상물의 저조 문제 해결, 보상의 장기화 방지 등에 이바지할 수 있다는 점에서 긍정적인 것으로 보입니다.

한편 개정안에 따라 기본계획을 수립·고시한 때 토지보상법에 따른 사업인정 및 그 고시의 의제를 위해서는 토지보상법 별표 개정이 필요한데 지난 10월 통합신공항 건설사업을 별표에 추가하는 토지보상법 일부개정법률안이 우리 위원회에 회부되어 있습니다.

다음 30쪽, 투자심사 등에 관한 특례조항으로 투자심사를 면제하고 지방채 발행 근거를 마련함과 동시에 지방채정법에 따른 지방채 발행 한도, 재정위기단체 지정을 적용받지 않도록 하려는 것입니다.

이는 대구경북통합신공항 건설사업의 성공적 추진을 위하여 지방채정법상 제도에 대한 특례를 마련하는 것인데 지방재정의 건전성을 도모하고자 하는 이 제도들의 취지를 고려하여 입법정책적으로 결정할 사안으로 보입니다. 또한 지방채 발행의 경우 지방채정법상 제한으로 인해 지방채정법 개정이 필요하겠습니다.

다음은 36쪽입니다.

개발제한구역 해제 등에 관한 특례로 세 가지 사항입니다.

첫째, 개발제한구역 해제가능총량 제외 규정입니다. 관련 법령상 시도 단위로 개발제한구역을 해제할 수 있는 최대 면적 즉 개발제한구역 해제가능총량을 설정하도록 하고 있는데, 개정안은 종전부지 개발사업이 시행되는 지역의 개발제한구역을 해제하는 경우에는 이러한 개발제한구역 해제가능총량에 포함하지 아니하도록 특례를 규정하는 것입니

다.

둘째, 임대주택 건설용지 공급 의무 면제입니다. 관련 법령상 개발제한구역 해제대상지역 내에 공동주택을 건설하고자 하는 경우 전체 세대수 대비 최소 35% 비율로 공공임대주택을 확보하여야 하고 종전부지 개발사업의 시행자는 종전부지 개발사업의 일환으로 도시개발사업을 추진하는 경우 임대주택 건설용지 또는 임대주택 공급 의무를 부담하게 되는데 개정안은 이러한 의무를 면제하려는 것입니다.

셋째, 훼손지 복구의무 및 보전부담금 면제입니다. 관련 법령상 개발제한구역 해제대상지역의 개발사업자는 훼손지 복구의무 및 그에 따른 비용 또는 개발제한구역 보전부담금을 부담하여야 하는데 개정안은 이러한 의무를 면제할 수 있도록 하는 것입니다.

이상 설명드린 특례를 규정함에 있어서는 사업의 원활한 추진을 위한 개정 취지와 기존 제도 본래의 목적, 타 사업과의 형평성 문제 등을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있겠습니다.

다음은 44쪽, 양여재산의 평가에 관한 특례입니다.

군 공항 이전사업, 기부대양여 방식으로 추진되는데 이 경우 기부재산과 양여재산은 그 가치가 동등한 수준이어야 하고 만일 양여재산의 가치가 기부재산의 가치를 초과하는 경우 그 차액은 국고로 귀속됩니다.

이때 양여재산의 평가는 철거·폐기대상인 건축물, 임목죽, 장비 등을 포함하는데 개정안은 양여재산을 평가할 때 건축물, 공작물, 임목죽 및 장비 등 토지 이외의 재산은 평가대상에서 제외하고 그 철거비를 공제하도록 하는 것으로 양여재산 과다계상 우려 및 그에 따른 사업시행자의 이중부담을 완화하고 개발사업의 원활한 추진을 도모하려는 취지로 보입니다.

다만 특례 신설로 인하여 양여재산 가치 하락 및 그로 인한 사업타당성 재검토 등으로 사업이 지연되는 결과가 초래될 수도 있는 점을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

다음은 51쪽입니다.

현행법상 종전부지 지방자치단체의 장의 요청을 받아 개발계획을 변경하는 데 대한 규정에 대해서 안 제15조제4항은 지방자치단체의 요청을 받아 개발계획을 변경하는 경우에 한정하지 않고 개발계획 변경 시에는 수립 절차를 준용하도록 하는 것으로 개발사업시행자가 필요시 직권으로 개발계획 변경이 가능하도록 하는 경우 종전부지 개발사업의 효율적 추진 측면에서 적절한 조치로 보입니다.

이러한 개정안의 취지를 감안하여 지방자치단체의 요청을 받은 경우에 개발계획을 변경할 수 있도록 하는 법 제15조제3항도 개정안의 수정의견을 55쪽에 제시하였습니다.

또한 안 제16조제5항은 실시계획에 대해서도 변경에 관한 근거와 절차를 규정하려는 것으로 타당한 것으로 보입니다.

다음은 57쪽, 국가의 지원에 대한 조항으로 기반시설 설치 우선 지원 관련 지원 주체에 국가를 추가하고 그 대상에 종전부지 주변지역뿐만 아니라 종전부지 내의 기반시설 설치도 우선 지원 가능하도록 하려는 한편 국가가 군 공항 이전사업에 대해서 사업비용도 폐지된 재산의 가액을 초과하게 되는 경우 지원할 수 있도록 한 재량규정을 기속규정으로 규정하면서 시행자에 대한 비용 보조, 용자의 범위·규모·절차 등을 대통령령에 위임

하기 위한 근거를 마련하려는 것입니다.

먼저 국가의 지원을 통한 기반시설 설치에 성공적인 종전부지 개발사업 추진을 통한 국토균형개발 효과 측면과 다른 사업과의 형평성 문제 등을 고려할 필요가 있겠습니다.

다음, 사업비가 용도 폐지된 재산의 가액 초과 시 국가의 지원을 의무화하는 것은 국가의 지원 의무화가 신공항 건설사업 추진에 기여하는 바와 그에 따른 재정부담, 다른 사업에의 영향 등을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

마지막으로 63쪽 부칙입니다.

안 부칙은 개정법률의 시행일을 공포 후 즉시로 규정하고 있는데 일부 조항의 경우 하위법령 개정이 필요함에 따라 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행하도록 수정하는 의견을 67쪽에 제시하였습니다.

이상 보고드린 수정의견과 관계기관 협의안을 포함한 조문대비표를 별지로 보고해 드렸으니 참고해 주시면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

참고로 지금 이 법안은 그동안 관계부처와 지자체 간에 오랜 숙의 과정을 거쳤습니다. 그래서 최종 합의된 내용이 수정의견에 반영되어 있다는 말씀드립니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

정점식 위원님 말씀해 주시지요.

○정점식 위원 차관님, 이 건과 관련해서 관계부처 의견 조율을 했다고 그러는데 기재부도 이 부분에 관해서는 특별한 이견은 없습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다. 기재부 국방부 행안부 등 관계부처 협의를 다 마쳤습니다.

○정점식 위원 예, 이상입니다.

○소위원장 문진석 의견 없으세요?

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○이연희 위원 잠깐만요.

이 법안과 관련해서는 일단 검토해야 될 내용이 많고 그다음에 각각의 부분에서 예를 들면 지방소멸 지자체에 대한 어떤 지원 이런 것에 대한 법 개정 없이 이것만 이렇게 하고 관련한 여러 가지 국가 지원에 대한 특례들이 좀 있는데 이런 부분은 다른 지자체와의 형평성 부분도 고려해야 되고 타 법도 고려해야 되는 사항들이 많아서 저는 한 번 더 신중하게 검토해서 계속 논의할 것을 제안드립니다.

○소위원장 문진석 윤재옥 위원님 말씀해 주십시오.

○윤재옥 위원 지금 이 사업 추진이 당초에 계획된 것보다 시간이 상당히 지연이 되고 여러 가지 어려움이 있어서 지금 관계부처들이 계속 이 법안을 가지고 논의를 해 왔었습니다. 그래서 국토부와 대구시 또 국방부 행안부 기재부까지 이 법을 가지고 논의를 한 결과 전체 조항 중에 합의된 내용만 이번 수정안에 반영이 된 것으로 알고 있습니다. 그래서 지방채 한도액 발행을 초과하는 문제라든지 또 재정위기단체 지정 면제는 포함되지 않는 등 부처에서 과도하다고 판단한 문제는 다 들어냈습니다.

그래서 지금 이 법이 빨리 통과되어야 이 사업이 진행이 됩니다. 지금 진행이 안 되고 계속 진척이 없다 보니까 이 사업과 관련된 당초의 계획된 일정대로 추진이 안 되고 있는 그런 애로사항을 감안해 주시면 좋겠습니다. 그래서 부처 간에 합의가 다 됐고 또 지방자치단체가 많이 양보를 한 만큼 빠른 시간 안에, 오늘 의결을 해 주시면 사업 진행에 큰 도움이 되겠다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 문진석 차관, 하실 말씀 있어요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 제가 부연설명을 좀 올리겠습니다.

지금 현재 전체 법안의 내용들은 한 10개 규정입니다. 그중에서 4개 규정은 절차를 보완하는 겁니다, 절차가 좀 엉켜 있는 부분을 푸는 부분이고, 국가 지원과 관련된 사항이 6개 조문입니다. 다 삭제고요, 그중에서 하나 지방채 발행 특례 이것도 부분만 수용이 된 겁니다. 지방채 발행 한도는 예외적으로 다루는데 투자심사 면제라든지 또 재정위기단체 지정이라든지 그런 조문들은 행안부 반대로 다 빠졌습니다. 그래서 상당히 많이 축소된 내용이고 그런 부분들이 상당히 오랫동안 숙의된 결과다라는 부분을 좀 인정해 주셨으면 감사하겠습니다.

○이연희 위원 잠깐만요.

○소위원장 문진석 이연희 위원님 추가 의견 주십시오.

○이연희 위원 전문위원님, 아까 입법정책적으로 검토를 해야 된다고 말씀하셨는데 그 부분이 국토부하고 협의가 된 사항들이예요? 협의돼서 수정안이 나온 거예요?

○전문위원 박현준 저희 수정의견은 입법정책적 결정이 필요하다고 그대로 답았고요. 그 옆에 비교란에 보시면 국토부 기재부 대구시가 협의한 안들이 지금 차관이 설명드린 대로 대부분의 특례조항을 다 삭제하고 지방채 발행 한도 초과만 남겨 놓는 쪽으로 정리가 되어 있습니다.

○이연희 위원 국토부가 전문위원의 입법 검토의견을 반영을 한 거예요?

○전문위원 박현준 일단 절차적인 부분에 대해서는 동의가 된 거고요. 위원님들이 결정하셔야 될 특례 지원 부분에 대해서는……

○이연희 위원 논의를 해야 되는 거지요?

○전문위원 박현준 전문위원 의견에는 입법정책적 결정으로 표현을 했고, 국토부 기재부 대구시 협의하에 협의안 나온 것을 지금 별지의 표 비교란에 보시면 정리된 게 그 내용입니다.

○이연희 위원 전문위원 의견은 그 부분은 지금 더 논의를 해야 된다 그 얘기시잖아요?

○전문위원 박현준 그런데 지금 특례조항이 거의 다 삭제가 된 결과라는 것을 말씀드리겠습니다.

○이연희 위원 그런데 개발제한구역에 대한 특례랄지 이런 부분들은 타 형평성 부분하고도 좀 더 살펴봐야 되고.

○김희정 위원 다 빠졌다니까요.

○이연희 위원 빠졌어요?

○김희정 위원 예.

○이춘석 위원 지방채 특례만 남았는가 보구먼.

○김희정 위원 위원장님.

○소위원장 문진석 잠깐만요.

이연희 위원님, 의견 다 주셨습니까?

○이연희 위원 저는 조금 더 했으면 좋겠습니다.

○소위원장 문진석 좀 더 심도 있게 논의를 해야 된다 이런 의견입니까?

○이연희 위원 예, 그런 의견입니다.

○이춘석 위원 국토부가 이연희 위원님한테 설명을 다시 한번 해 주시고 문제없으면 다음번에는 통과시켜요.

○소위원장 문진석 김희정 위원님.

○김희정 위원 이연희 위원님께서서는 아마 기존에 낸 안을 가지고 의견을 주신 것 같은데 지금 그 의견이 다 담겨져서 수정안으로 상당히 설명이 됐습니다. 그래서 저는 대구시와 관계부처 간 협의 결과를 반영한 수정안으로 통과를 하면 위원님들께서 걱정하시는 부분이 다 보완되지 않았나 그렇게 생각하고 조속한 추진을 위해서 오늘 통과를 했으면 하는 바람입니다.

수정안을 한번 봐 주시기 바랍니다.

○엄태영 위원 예, 저도 동의합니다.

○송기현 위원 잠깐, 보고서 내용 보니까 처음에 앞에 2쪽에서부터 쪽 이렇게 개정안 규정 내용이 정부기관 의견하고 같이해서 나왔는데 수정안은 중간중간에 들어가 있다 보니까 보고서만 가지고는 앞에 2쪽부터 나와 있는 전체를 개괄하는 것에 대해서 비교가 잘 안 되는 상황이에요.

○전문위원 박현준 이 별지가 전체를 담고 있는 조문대비표입니다.

○윤재욱 위원 조문이 별도로 별지에 나와 있네요. 다 배부됐어요.

○송기현 위원 그러면 여기에 입법정책적 결정이 필요하고 한 부분은 다 삭제가 된 건가요? 그것도 다 삭제된 거예요?

○전문위원 박현준 별지 10쪽의 관계기관 협의안 말고는 나머지 특례에 관한 부분은 다 삭제되는 쪽으로 정리가 됐습니다.

○이춘석 위원 지방채 발행 부분만 남아 있는 거고.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○소위원장 문진석 이렇게 하시지요. 다음에 통과가 될지 안 될지, 이연희 위원님이 좀 신중하자고 하는 입장인니까 이연희 위원님의 입장을 좀 존중해서 오늘은 계속 심의하는 것으로 하시지요.

○김희정 위원 아니지요. 이연희 위원님께서 이 안을 보시지 못하셨고 아까 이 부분을 보셨고요. 비고란에 보시면 대부분 국토부나 기재부가 막 덩석덩석 대구시 의견을 받은 게 아니라 다 신중 검토를 하고 오히려 대구시가 대부분 다 양보를 한 것으로 나오고 있습니다. 그게 딱 하나 지방채 발행 관련해서 나오는 거고.

여야가 합의해서 특별법을 만들었고 그 법을 제대로 시행하기 위해서 보완을 하는 정도 수준의 특별법이기 때문에 기왕 통과시킬 것 보시고 통과했으면 하는 바람입니다.

○이연희 위원 알겠습니다.

전문위원이 얘기한 입법정책적 결정과 관련해서는 국토부하고 대구시 의견을 다 받은 거고 그다음에 지방채 부분만 남았다는 거지요?

○전문위원 **박현준** 입법정책적 결정 필요 부분이 다 특례나 지원 사항인데 국토부 대구시에서 삭제하는 쪽으로 협의를 했고 지방채 발행만 남겨 놓는 쪽으로 협의됐다는 말씀입니다.

○이연희 위원 예, 알겠습니다.

○소위원장 **문진석** 의결해도 되겠습니까?

○이연희 위원 동의하겠습니다.

○소위원장 **문진석** 의사일정 제10항 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

## 11. 주차장법 일부개정법률안(김선교 의원 대표발의)(의안번호 2201384)

(11시13분)

○소위원장 **문진석** 다음은 의사일정 제11항 주차장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **박현준** 개정안은 저출생 대책의 일환으로 주차장에 영유아동반 자동차를 주차할 수 있는 전용주차구획을 일정 비율 이상 정할 수 있는 근거 규정을 신설하려는 것입니다.

저출생 대책을 위한 제도적 지원이 필요하다는 지적이 꾸준히 제기되고 있는 가운데 자녀 양육가정의 이동 편의를 위한 우선적 배려와 체감도 높은 생활밀착형 혜택 확대를 위하여 영유아동반 자동차의 주차를 지원하고자 하는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보이며 그 취지를 보다 효과적으로 반영하기 위하여 몇 가지 수정의견을 제시하였습니다.

먼저 개정안에서 보호자가 운전하는 자동차만을 영유아동반 자동차로 정의하고 있는데 개정안의 입법 취지를 고려할 때 영유아를 동반한 자동차로 표현하는 것이 바람직할 것으로 보입니다.

다음, 3쪽입니다.

저출산고령사회위원회 제5차 인구비상대책회의 결과 및 개정안의 취지를 고려할 때 임산부가 탑승하는 경우도 포함할 필요성이 있을 것으로 보입니다.

5쪽입니다.

또한 개정안은 노상주차장과 노외주차장에만 영유아동반 자동차 전용주차구획 지정에 관한 사항을 신설하고 있는데 노외주차장 및 부설주차장에도 필요시 영유아동반 자동차 전용주차구획을 설치 또는 지정할 수 있도록 관련 내용을 추가할 필요성이 있을 것으로 보입니다.

한편 노외주차장과 관련하여 현행법상 전용주차구획의 대상이 공영주차장에 한정되어 있으므로 현행법 문구를 수정하여 공영 및 민영 노외주차장에 영유아동반 자동차 전용주차구획을 지정하거나 지정할 수 있도록 규정하는 것이 필요할 것으로 보입니다.

마지막으로 7쪽입니다.

개정안은 단지조성사업등에 따라 설치하도록 되어 있는 노외주차장에 영유아동반 자동차 전용주차구획을 의무적으로 설치하도록 추가하고 있는데 영유아동반 자동차 전용주차구획의 비율만을 의무적으로 정하는 것보다는 각 지방자치단체가 지역별 주차환경 등을 고려하여 필요에 따라 적정 비율을 정할 수 있도록 하는 재량규정으로 두는 것이 적절하다는 국토교통부 의견을 고려할 필요가 있어 보입니다.

아울러 단지조성사업등으로 인해 설치된 노외주차장에 의무화하는 경우에도 현재까지 이루어진 단지조성사업에 따라 설치된 모든 노외주차장에 의무적으로 설치하도록 하는 것이 적절한지와 1년의 유예기간 내에 설치가 가능한지에 대한 검토가 필요할 것으로 보입니다.

이상 보고드린 사항의 구체적인 반영은 20쪽 이하 수정의견 대비표에 정리를 하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○이춘석 위원 찬성합니다.

○김희정 위원 정말 좋은 법안입니다.

○송기현 위원 잠깐만 하나 여쭙보겠습니다.

그런데 취지는 좋은데 영유아동반인지 아닌지 그것 어떻게 확인이 가능해요? 어떤 식으로 이 법을 실효성 있게 집행할 수 있겠습니까? 주차요금을 할인하는 것 같으면 요금 계산할 때 영유아가 탑승한 것을 확인해 가지고 할 수 있는 것 같고 장애인주차 같은 경우는 장애인주차 표시가 있기 때문에 그것을 가지고 주차된 차량이 장애인 차량이다라는 것을 확인할 수 있는데 영유아 탑승 차량이 주차했다는 것을 어떤 식으로 확인합니까, 차를 세워 놓고 갔을 텐데? 차관님.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 현재 거기 사람이 있거나 결국은 CCTV나 이런 것을 통해서 확인을 해야 될 것 같고요. 지금 현재 이런 부분들에 대해서 56개 기초지자체에서 가족배려주차장이라고 해 가지고 영유아동반한 자동차에 대해서 전용주차구획을 설치하고 있는 상태입니다. 그래서 정확한 확인을 위해서는 사람이 거기서 다 일일이 확인해야 되겠습니다만 아마 CCTV 등 IT 기술을 이용해서 운영을 해야 될 것 같다는 생각이 듭니다.

○송기현 위원 전용주차구역을 위반했다 그래 가지고 어떤 행정처분을 하거나 그렇게 했을 경우에 곤란한 게 많이 있을 것 같아요. 그런데 그렇게 하지는 않는다는 거잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 지금 조례사항으로 넘겨 놓은 상태고요.

○송기현 위원 그것은 조례사항으로 넘겨 놓은 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○송기현 위원 그래서 실제로 굉장히 좋은 취지인데 좋은 취지가 잘 활용이 되려면 디테일하게 실효성 있게 만드는 게 굉장히 중요하다고 생각을 해요. 취지는 다 좋지요. 그런데 보통 차를 세워 놓고 2~3시간 나가 있는 건데 다른 사람이 봤을 때 영유아가 탔는지



안 났는지 알 수가 없잖아요. 법을 이렇게 만들어 났으면 이 법이 취지대로 잘 적용될 수 있도록 하는 것을 잘 논의를 하셔야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 참고로 아까 56개 기초지자체라고 말씀드렸는데 서울시의 25개 자치구는 지금 다 이것을 적용하고 있습니다.

○송기현 위원 어떻게 적용해서 어떻게 실효성 있게 하나요?

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 노상·노외·부설 주차장, 모든 주차장에서 아마 CCTV하고 사람하고 같이 이렇게 병행해서 확인을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○소위원장 문진석 정점식 위원님 말씀해 주십시오.

○정점식 위원 차관님, 장애인전용 주차구역에 주차할 경우에 과태료가 부과되잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 그러면 여기 영유아동반 주차구역에 동반하지 않은 승용차가 주차했을 때도 행정벌이 있습니까? 그것은 조례에서 정하는 건가?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현 상태로는 없습니다.

○정점식 위원 그렇기 때문에 결국은, 백화점 같은 데 보면 여성전용 주차구역이 있는데 그것은 특별한 법적 규정 없이 지금 시행을 한 거지요? 그것도 조례나 이런 게 있습니까? 그것은 어떤가요?

○국토교통부제2차관 백원국 단정적으로는 말씀 못 드리겠는데 아마 지금 주차장법 6조 2항에 지자체가 특수한 사항에 대해서 별도로 조례로 정할 수 있도록 돼 있고요. 그렇게 그 조례에 의해서 여성전용주차장을 운영하는 데도 있을 것이고 또 그렇지 않은 주차장도 있을……

○정점식 위원 결국은 일종의 이용자 양심에 맡긴다 이 정도 제재지 특별히 제재 수단을, 과태료 부과 의무 규정이나 이런 것들을 안 두고 있는 거지요, 영유아동반 승용차는?

○국토교통부제2차관 백원국 현재는 그렇습니다.

○정점식 위원 예, 알겠습니다.

○김희정 위원 제가 몇 가지 좀 말씀드렸으면 좋겠습니다.

오늘 영유아동반 이외에 임산부 탑승 자동차까지도 포함할 필요가 있다라는 데 다들 공감들 하신 것 같고요.

예를 들어서 임산부 같은 경우는 임신 확인을 하면 정부 지원도 나오고 하기 때문에 그때 그 기간 동안에 차량 확인할 수 있는 것을 받고 나면 해결될 수 있는 문제인 것 같고요. 그리고 영유아동반의 경우에도 역시 지자체와 협조하면 지금 다자녀가구나 이런 혜택들에 대한 무슨 카드나 이런 게 나오기 때문에 저는 충분히 기존의 시스템 안에서 조금만 손보면 할 수 있는 부분이 있다고 생각합니다.

아울러서 제가 국토부에 말씀 여쭙고 싶은 부분은 뭐냐면, 앞서 말씀 나온 단순하게 여성 운전자하고는 좀 다른 부분이 뭐냐면 영유아라 함은 7세 이하 애들을 데리고 있기 때문에 사실상 유모차 이용 대상자입니다. 그래서 장애인 주차구역의 경우도 굉장히 이동하기 좋은 데 위치하고 있기도 하지만 휠체어나 이런 것을 차 옆에 태울 수 있도록 공간을 확보하고 있거든요.

그런데 기존의 여성주차장은 단순하게 쇼핑이나 이런 것 배려 차원에서 위치는 좋은 데를 두고 있지만 이런 공간을 확보하고 있지는 않습니다. 그렇기 때문에 요즘은 주차면이

너무 뻣뻣해서 굉장히 건강한 사람도 문 열고 내리기가 힘든데 거기에 애들을 유모차 펴서 내리게 하거나 또는 임산부는 굉장히 배가 불러 있는 상황이고 거동이 안 좋은데 그 좁은 문 열고 나오고 이르기 쉽지 않거든요.

그래서 기왕에 법 취지를 잘하려면 그냥 구간만 선정하는 것 이외에 장애인주차 면적 처럼 면적에 대한 특별한 배려도 함께 이루어질 수 있도록 국토부에서 신경 써 주셨으면 하는 바람입니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 좋은 지적이십니다. 현재는 말씀하신 대로 일반형이 있고 확장형이 있습니다. 그래서 저희가 조사한 바에 의하면 아까 말씀드렸던 56개 지자체가 가족배려주차장을 운영 중에 있는데 상당 부분들이 일반형으로 하는 데도 있고 또 확장형으로 하는 데도 있고 이렇게 나뉘져 있습니다. 그런 부분들이 가급적 확장형으로 유도될 수 있도록 저희가 행정지도를 한번 해 보겠습니다.

○**소위원장 문진석** 더 이상 의견 없으시면 의결하겠습니다.

의사일정 11항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

12. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2203392)

13. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2200108)

14. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(이춘석 의원·권성동 의원 대표발의)(의안번호 2202233)

15. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(조배숙 의원 대표발의)(의안번호 2202309)

16. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2204620)

17. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)

18. **대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안**(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2202341)

(11시23분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제12항부터 18항까지 이상 7건의 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 먼저 권영진 의원안부터 보고드리겠습니다.

1쪽, 광역교통개선대책 갈등관리체계 마련 조항입니다.

개정안은 광역교통개선대책 사업이 관계기관 간 갈등 등으로 인해 사업이 지연되는 경우 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 개발사업의 시행자 등은 국토교통부장관

에게 조정을 요청할 수 있고 국토교통부장관은 이를 광역교통위원회의 심의를 거쳐 조정하도록 하려는 것입니다.

이와 같이 갈등관리체계를 마련하는 것은 사업의 적기 이행을 도모하고 주민들의 교통 불편을 최소화할 수 있다는 점에서 타당해 보입니다.

3쪽입니다.

다만 협의를 통한 조정이 가능하다고 판단되는 경우라는 표현이 모호한 측면이 있어 명확한 표현으로 문구를 수정하는 수정의견을 4쪽에 제시하였습니다.

다음은 11쪽, 광역교통계정 신설입니다.

개정안은 공공기관 중 대통령령으로 정하는 개발사업의 시행자는 개발사업 시행자의 고유계정과 구분되는 계정으로 광역교통계정을 설치하도록 하고 광역교통개선대책에 대해서는 광역교통계정을 통해 회계처리하도록 하고 있습니다.

현재 광역교통개선대책의 재원은 개발사업에 사용되는 자원과 구분 없이 각 지구별로 통합 관리되고 있습니다. 개정안에서 광역교통계정을 신설하여 광역교통개선대책에 대한 재원을 별도로 관리하는 한편 매년 광역교통개선대책에 대한 투자 및 집행계획을 수립하고 국토교통부장관이 확정하도록 한 것은 재원의 투명성과 효율성을 제고하고 사업 관리의 체계성을 확보할 수 있다는 점에서 긍정적으로 보입니다.

다만 개정안은 광역교통계정 설치 대상자를 공공기관 중 대통령령으로 정하는 개발사업의 시행자로 한정하고 있는데 광역교통계정의 설치 대상을 모든 사업시행자로 확대할 필요가 있다는 의견이 있는 한편 국토교통부는 우선적으로 공공기관 중 대통령령으로 정하는 개발사업의 시행자로 한정하여 적용할 필요가 있다는 입장이므로 설치 대상자의 범위에 대한 논의가 필요하겠습니다. 또한 계정의 수입과 지출에 대해 명확히 하기 위하여 이를 대통령령에서 규정하는 방안을 고려할 수 있겠습니다.

다음은 16쪽, 도로 사업계획 승인 등에 관한 규정입니다.

개정안은 광역교통개선대책 내 주요 도로사업에 대해 국토교통부장관이 직접 광역교통위원회의 심의를 거쳐 도로사업계획을 승인·고시하고 이를 위한 인허가 의제, 토지 수용, 공공시설의 귀속 등을 규정하려는 것입니다. 이는 광역교통개선대책에 따른 도로사업을 신속하게 이행함으로써 입주민들의 교통 불편을 적기에 해소할 수 있다는 점에서 타당한 것으로 보입니다.

17쪽입니다.

다만 일부 보완을 위해 몇 가지 수정의견을 제시하였습니다.

먼저 도로사업계획 승인 시 주민 의견청취 절차를 거치도록 하고 있는 데 대하여 주민 의견수렴의 예외사항, 절차, 방법 등에 대한 규정을 보완할 필요가 있어 보입니다.

또한 개정안에 따라 의제되는 인허가는 도로에 관한 도시·군관리계획의 결정임을 명확하게 조문에 규정할 필요가 있습니다. 아울러 준공검사 과정에서의 혼선 등을 피하기 위해 준공절차 등에 대해 보완할 필요가 있다는 의견이 있습니다.

이상의 구체적인 문구는 30쪽 이하 수정의견표에서 정리하였습니다.

다음은 36쪽입니다.

개정안은 광역교통위원회의 소관 업무에 광역교통개선대책 이견 조정, 광역교통계정 운용계획, 도로사업계획 승인 등 개정안에 따라 광역교통위원회가 담당하게 될 업무를

추가하고 분과위원회로 갈등조정위원회를 신설하며 지명위원 제척기준을 완화하고 하위직위 공무원이 대리출석 시 그 직무를 대행할 수 있도록 하는 내용입니다.

갈등조정위원회 신설은 갈등조정 기능 등의 업무를 수행하기 위한 법적 근거를 마련한다는 점에서 타당해 보입니다. 다만 분과위원회는 위원장이 필요하다고 인정하는 경우 광역교통위원회에 우선하여 심의·조정 및 의결할 수 있도록 하였는데 위원회의 소관 업무를 명확하게 구분하기 위하여 갈등사항 심의·조정 등 위원장이 필요하다고 인정하는 경우로 수정하는 의견을 45쪽에 제시하였습니다.

다음은 37쪽, 위원의 심의 제척 사유 보완 규정은 지명직 위원의 경우 위원장이 객관적·중립적 심의·조정 및 의결에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 심의에서 제척되지 않도록 하여 제척 규정을 합리적으로 정비하려는 것으로 타당해 보입니다.

대리출석자의 표결권 부여 규정은 지명직 위원의 대리출석 근거를 시행령에서 법률로 상향 입법하고 직무를 대행할 수 있도록 하려는 것으로 별다른 문제는 없어 보입니다.

다음은 48쪽, 부담금 감면 규정입니다.

도심지역에서 이루어지는 복합개발사업, 공공주택복합사업, 재생사업에 대해 부담금을 경감하려는 내용으로 도심지역의 복합개발 및 주택공급을 촉진하는 사업 등에 대해서 재개발·재건축 사업과 동일하게 광역교통시설 부담금을 경감하는 것은 목적이 유사한 사업 간 재정지원의 형평성을 제고한다는 측면에서 타당하다고 보입니다. 다만 감면대상을 보다 명확히 하기 위해 제11조제1항제4호 주택건설사업으로 규정하는 수정의견을 50쪽에 제시하였습니다.

다음은 53쪽입니다.

권한의 위임 규정을 보완하여 국토교통부장관의 권한을 광역교통위원회 또는 국토교통부 소속기관의 장에게도 위임할 수 있도록 하는 것은 현행 행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정 및 도로사업계획 승인 업무의 추가 등을 고려할 때 타당한 것으로 보입니다.

마지막으로 55쪽 부칙입니다.

이 법의 시행일은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하면서 광역교통계정 신설의 경우 2026년 1월 1일부터 시행하도록 하고 부담금 경감에 대해서는 적용례를 규정하도록 했는데 별다른 문제는 없어 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀 주십시오.

이춘석 위원님.

○이춘석 위원 저는 이 법안에 대해서 개별적으로 논의하거나 의견이 있는 건 아니요. 다음번에 논의되고 있는 법안들이 있는데, 제가 대도시권 광역교통에 관한 법을 여러 가지 검토했는데 이 법 자체가 문제가 있다라는 생각을 가질 수밖에 없습니다. 그래서 사실 법 자체에 문제가 있는 부분들이 수정된 후에 나머지 부분들도 개정하거나 이렇게 되어야지 그 자체가 수정되지 않은 상태에서 이 부분만 먼저 가는 것은 바람직하지 않아요.

제가 어떤 문제점이 있는가 하는 것은 뒤에 지적할 테니까 이 법도 같이 보류하셔서

뒤에 논의되는 것하고 같이 논의를 해 주십사 하는 부탁을 드립니다, 보류했다가.

○소위원장 문진석 다른 위원님 의견 주십시오.

○정점식 위원 지금 광역교통 관리에 관한 특별법 개정안이 여러 개가 올라와 있는데 어차피 한 개 한 개 법안을 의결할 수는 없고 우선 예를 들어 가지고 연번 1번·2번·3번 법안에 대해서 위원들의 합의가 있으면 이 3개 법안을 통합을 해서 1개의 위원회 대안으로 해야 같은 날 의결이 될 때 각자 법안번호라든지 시행일자가 공통이 될 것이고 합의가 안 되는 부분이 있으면 그 법안들은 보류를 하면 되는 것이거든요.

그러니까 원칙적으로는 이춘석 위원님 말씀하신 것처럼 개별 법안에 대해서 의결을 하면 안 되고 1·2·3번은 통합해서 위원회에 소위원회 대안을 제시한다라고 하면서 그 법안을 의결해야 될 것이고 하기 때문에 일단 이 부분에 대해서는 특별한 이견이 없으면 넘어가고 전체적으로 한번 보시지요.

○송기현 위원 이견이 없는 걸로 정리하고 이 사항은 넘어가시고 그다음 안건 심의하시면 될 것 같습니다.

○정점식 위원 예, 그렇습니다.

○이춘석 위원 이견이 없는 걸로 정리하고 보류하고 처리를 같이해 달라는 겁니다.

○정점식 위원 우선은 이게 지금 몇 개 법안이지요, 광역? 7개 법안 중에서 3개 법안에 대해서 이견이 없으면 그 3개 법안에 대해서는 통합안을 마련해서 위원회 대안을 마련해서 의결하면 되는 것이고 나머지 이견이 있는 부분에 대해서는 또 계속 심사하면 되는 게 지금까지 법안소위에서 처리해 왔다고 생각합니다.

○송기현 위원 같은 법을 심사할 때는 보통 우리가 할 때 서로 이견 있는 것은 이견 없는 걸로 정리하고 난 다음에 심의해서 나중에 정리해 가지고 한꺼번에 의결하면 되잖아요. 그런 식으로 하시지요.

○정점식 위원 그렇지요.

○소위원장 문진석 알겠습니다.

의견 주십시오.

13항부터 16항까지 전문위원 보고해 주십시오.

○전문위원 박현준 다음, 4개 법률안 일괄하여 보고드리겠습니다.

개정안들은 모두 제안 이유에서 지역 불균형 또는 지역균형발전 문제를 제기하고 있는데 이춘석·권성동 의원안 및 이성윤 의원안은 지역격차 해소와 국가균형발전 도모를 이 법의 목적으로 추가하려는 것입니다.

지역격차 해소 및 국가균형발전을 도모하는 개정안들의 취지와 이 법의 당초 입법 취지인 대도시권 교통 문제의 효율적 해결 등을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있습니다.

다음 3쪽, 대도시권의 범위에 대한 규정입니다.

8쪽 표에서 보시면 김윤덕 의원안은 인구 50만 이상의 대도시 중 도청 소재지 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 그리고 이춘석·권성동 의원안은 특별자치도와 그 지역과 같은 교통생활권에 있는 지역, 조배숙 의원안은 특별자치도의 도청 소재지인 도시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역을, 이성윤 의원안은 특별자치도의 도청 소재지인 도시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역과 교통격차를 줄이기 위한 지역을

대도시권의 범위에 포함하도록 하는 내용입니다.

대도시권의 범위는 해당 지역의 광역교통 문제 해결을 통한 지역균형발전 측면과 지역 간 형평성 문제, 국가 재정부담 등을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 사안으로 보입니다.

참고로 이 안건의 대체토론 시 전주 등 전북권이 광역도시가 없어 물류·교통 측면에서 소외되어 있으므로 이 법에 50만 이상 도시라든지 특별한 범위를 두어서 추가할 필요가 있다는 의견이 있었습니다.

다음은 20쪽입니다.

광역교통시설 및 광역버스운송사업 정의에 특별자치도, 도청소재대도시 등을 추가하려는 것인데 대도시권의 범위 확대 개정 여부와 연계하여 결정할 필요가 있는 것으로 보입니다.

25쪽입니다.

먼저 대도시권 광역교통기본계획 수립 시 의견수렴 지자체의 장에 특별자치도지사를 추가하는 것과 관련하여 시·도지사의 약칭에 강원특별자치도지사와 전북특별자치도지사는 현행법에 따라서도 이미 포함되어 있으나 제주특별자치도의 경우에는 이와 같은 특별규정이 없어 제주특별자치도가 대도시권에 포함된다면 필요한 개정으로 보입니다.

다음 27쪽, 대도시권 광역교통기본계획 수립 시 광역교통량, 광역교통비율 등 고려사항을 추가하는 등의 이성윤 의원안은 객관적인 교통수요 분석 절차 마련 및 교통대책의 체계성 확보라는 측면에서 그 취지는 긍정적이나 대도시권 광역교통기본계획 수립 시 전국단위의 교통수요를 분석하는 절차를 포함하는 것은 현행 체계와 부합하지 않는 측면이 있습니다.

마지막으로 32쪽 부칙안입니다.

개정안들은 모두 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있는데 대도시권의 범위를 확대하는 경우 법 시행 준비를 위한 적절한 기간을 부여할 필요가 있을 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 주십시오.

이춘석 위원님.

○이춘석 위원 저도 대표발의한 법안이 있어서 먼저 말씀을 드리겠습니다.

제가 국토교통위에 와서 법안의 내용을 쭉 검토해 보면 크게 두 가지 형태로 나누어져 있습니다. 우리 국토에 전체적으로 다 적용되는 것 그다음에 대상도 제한하지 않는 것은 일반법의 형태로 제안이 돼 있고요. 나머지 특별지역에 해당되는 부분 그다음에 사람도 특수에 한정해서 적용되는 경우는 특별법안 형태로 제안되어 있습니다.

여기도 예를 들자면 중부동서 특별법안, 대구경북신공항 특별법안 이런 법안들이 어떤 특정 지역과 관련해서 특정 지역에 혜택과 특혜를 주는 거지요. 그런데 이 법도 형태가 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법으로 규정되고 있습니다. 그런데 그 적용 대상을 보면 일반적으로 특별법의 적용 형태는 특정 지역을 특정해서 여기가 어려움을 겪고 있

으면 그것을 해결하기 위해서 일부 지역을 정하는데 이 법은, 주로 이런 법의 형태가 있는지를 한번 전문위원님 이따 말씀해 주세요. 일반적으로 광역시를 끼고 있는 지역에 대해서는 전부 다 이 법의 적용 대상이 되게 하면서 광역시가 없는 지역만 이 특별법안의 대상에서 제외시키는 법안의 형태를 취하고 있습니다.

그러면 국민의 세금과 적용 대상이 적용되는 것을 똑같이 거둬서 대부분의 지역에 대해서 특혜를 주고 이익을 주면서 아주 일부분의 지역을 거기서 배제시키면서 적용이 안 되게 하는 것 이게 우리 헌법상에 정하는 평등법이라든가 이것들이 맞는가? 저는 이 법 자체는 분명한 위헌성을 가지고 있다라는 생각을 가지고 있어서, 적용되지 않는 곳이 딱 두 곳 있거든요. 이 법이 모든 전국적인 지역을 다 적용시키려고 그러면 일반법으로 갖어야 하는데 그렇게 못 하니까 특별법의 형태를 취하면서 다른 지역을 다 포함시키고 딱 강원도와 전라북도만 니네는 빠져라, 못사니까 계속 못살아라 이렇게 하는 겁니다.

제가 누누이 여기서 말씀을 드렸지만 이게 예산상의 필요도 아닙니다. 전라북도 예를 들자면 국토교통부가 4개의 SOC 사업을 합니다. 철도 공항 고속도로가 들어오고 공사를 하는데 이게 전국에 있는 SOC를 차지하는 신규 사업의 총액을 따져 보면 딱 1%에 해당됩니다. 이 SOC 사업의 100분의 1이 전라북도에 들어가는데 이 100분의 1이 들어가는 전라북도를 배제시킨다? 강원도는 저는 사실은 정확히 모르겠어요.

그래서 이 자체는 우리 헌법에서 정한 국가의 균형발전이라는 측면에서 적용돼서 저는 명백히 위헌성을 가지고 있는 법안이다라고 생각을 하고, 사실은 여기에서 불이익을 당하는 형태는 어떤 형식이든 구체해 줘야 이 대도시권 광역교통 관리에 관한 법률이 원래 적용된 법에 타당하다는 생각이 듭니다.

혹시 전문위원님, 이런 형태의 특별법안이 있는 것 봤습니까? 저는 처음 봤어요. 어느 특정 지역에 혜택을 주는 쪽으로 특별법안이 있지 다 혜택을 주면서 ‘니네 여기만 빠져’라고 특별법안으로 정하는 것은 저는 동의할 수가 없고.

또 하나, 기재부가 이 법을 강하게 반대하고 원래 국토교통부가 강하게 반대한 법안이 이런 논리입니다. 광역시와 인근 도시가 도지사나 특별시가 다르기 때문에 이걸 조율할 사람이 없기 때문에 국가가 이걸 조율할 필요성이 있으니까 조율해서 거기다 돈을 주겠다 하는 취지입니다. 저는 동의할 수 있어요, 사실은.

그렇지만 이것도 엄격하게 따지면, 예를 들자면 광주광역시와 전라남도를 한다고 하면 전라남도도 광주광역시를 연결하는 거예요. 이 경계선을 넘어가지 않으면 그 사업은 전라남도의 사업이고 광주광역시에 있는 사업은 광주광역시의 사업입니다. 그러면 이 논리대로 하자고 하면 광주광역시를 통과하는 데는 광주광역시가 돈을 내야 하고 전라남도를 통과하는 부분은 전라남도가 돈을 내야 합니다.

그런데 법이 2개가 통과하는 데는 다른 법은 도로를 낼 수 있을 뿐만 아니라 국가가 돈을 낸다. 그 대신 광역시가 가지고 있는 따로 있는 법은, 예를 들어서 전주 군산 익산으로 연결되는 도로는 전라북도 안에 있기 때문에 이것은 전라북도의 관할이다. 그러니까 전라북도가 돈 내서 해라 그렇게 하는데 실질적으로는 국가가 아무 지원도 안 해 줍니다.

그러면 형태적으로 따져 볼 때는 돈 많고 한 데는 돈을 많이 주고 어렵고 힘든 데는 돈을 안 주고 그렇게 엄격히 따지면 경계선을 넘어가는 부분만 국가가 돈을 내야 맞지요.

아니면 조정권한을 행사해서, 국토교통부가 조정권한을 행사하니까 전라남도도 광주광역시에 이런 물을 만들어라라고 하는 건 상관이 없지만 거기에 돈을 다 대주는 것 그다음에 특정 지역을 제외하는 것은 옳지 못할 뿐만 아니라 그 이유, 이 법의 취지가 경계를 넘는 곳에 돈을 대주라는 법이기 때문에 전주 같은 경우는 적용되지 않는다 하는 것은 저는 논리적으로 타당하지 않다고 생각을 합니다.

제가 국토교통위에 처음 왔는데 전라북도 국회의원이 10명 있습니다. 전라북도에 매일 요즘 나오는 1면 기사가 전라북도 국회의원들 도대체 뭘하는 놈들이냐라는 게 나오니까. 그 법이 뭐냐 하면 딱 두 가지 법 가지고 그래요.

옛날에 남원에 서남대가 있었는데 서남대 의대가 없어져 버렸어요. 그러니까 거기다가 공공의대 만들어 달라고 법을 냈는데 이게 통과 못 하는 게 지금 몇 년째 됐어요. 그다음에 다른 데 돈 176조나 가져갔다는데 니네들이 얼마나 무능하면 대도시 광역 여기에 포함 안 돼서 돈 일 푼도 못 받냐, 니들 다 뭘하는 놈이냐라고 합니다. 저도 도민들이나 사람한테 할 얘기가 없어요.

그래서 이게 진짜 많은 예산이 소요된다는가 이렇게 되면 저도 이것 해 달라고 하지 못합니다. 그런데 전라북도가 차지하는 SOC 사업이 전국에 차지하는 비율 중 1%밖에 해당 안 되는데 이 법에 해당된다 하더라도 대도시 광역법에 해당되는 전체 예산의 극히 일부분을 차지할 겁니다. 그런데 이 법의 형식 논리에 휩싸여서 그쪽 지역을 배제시키는 것은 저는 옳지 못하기 때문에 위원님들도 잘 한번 검토해 주셔서 어려운 형편에 처해 있는 이 전라북도 좀 감안해 주신다 또 강원도도 있긴 한데, 그래서 이것 좀 전향적으로 잘 판단해서 잘 해 주실 것을 다시 한번 우리 위원님들한테 간곡히 부탁드립니다. 국토부와 기재부도 전향적으로 판단해 주실 것을 다시 한번 부탁드립니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 차관님, 한번 여쭙볼게요.

대도시를 어떻게 정의를 하시는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 법에 따르면 일단 특광역시 있습니다. 특광역시가 있고 그걸 중심으로 해서 인근 지자체 부분까지 같이 포함을 시켜서 대도시권이라는 표현을 씁니다.

예를 들면 광주시와 전남도, 전남도 전체가 광주권이 아닙니다. 광주시가 있고 광주시와 광역교통 유발이 되는 전남도청에서 광주시하고 인접해 있는 그 군들을 별도로 발라가지고, 말씀을 드리면 전남의 나주시 담양군 화순군 함평군 장성군 이 5개 군만 광주권에 포함되는 전남지역입니다.

좀 전에 존경하는 이춘석 위원님께서 말씀하신 부분은 그 지역에, 전남도 전체가 광주권에 다 포함되는 걸로 이해를 하시는 것 같은데 그건 아니고 광역교통 수요가 유발되는 시군에 한정해서 포함이 된다는 말씀드립니다.

○소위원장 문진석 지방자치법에 보면 50만 이상 도시를 대도시라고 규정을 한단 말이지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 문진석 대도시를 주변으로 하는 게 대도시권이잖아요. 대도시를 핵으로 해서 50만 이상 도시가 있는 도시를 대도시라고 규정한다면 그 도시를 중심으로 한 도시를



대도시권이라고 할 수 있겠지요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 문진석 광역도시만 있는 게 아니고.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 대도시권 광역교통 관리법상에서는 특광역시 일단 중심 기본이고요. 그것하고 플러스알파 주변의 광역교통 수요가 많은 시군을 같은 교통생활권으로 하는 부분을 한다고 명시가 돼 있고, 말씀하신 50만은 우리 지방자치법상 정의되어 있는 대도시입니다. 그래서 약간 개념이 틀리다는 말씀드립니다.

○소위원장 문진석 법률 용어로 하자면 어쨌든 50만 이상은 대도시인 건 맞잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 문진석 그다음에 상식에 입각해서 대도시권이라고 한다면 대도시를 중심으로 한 연결돼 있는 모든 도시를 대도시권이라고 할 수가 있을 텐데 국토부가 신중한 입장이라고 하셨는데 동의를 못 하는 거예요, 법안 개정에 대해서?

○국토교통부제2차관 백원국 저는 이 법안의 취지에 대해서는 전적으로 공감을 합니다. 그렇지만 좀 전에 말씀드렸듯이 대도시권 광역교통 관리법상에서 말하는 기본적인 대도시권의 체계가 특광역시 중심으로 해서 그 주변하고의 광역교통 부분의 문제를 풀기 위해서 만든 법입니다. 그런 법 정신이 있고 그래서 그런 법 정신을 유지하는 범위 내에서, 이게 잘못 흔들리면 엄청난 재정 소요가 수반이 되기 때문에 그런 재정 수반에 대한 문제 또 형평성 문제도 있습니다. 말씀하셨듯이 50만 이상으로 이렇게 지방자치법에 따라서 해석을 하다 보면 50만 이상의 도시는 또 다 해야 되는 그런 측면이 있기 때문에.....

○소위원장 문진석 법을 제정할 때는 사실은 차별적이라는 생각을 하지 않고 적용을 했을 거라고 봐요. 그런데 이 법을 운영하다 보니까 약간 형평성에 안 맞는 거지요. 차별적인 요소가 있는 거지요. 그러면 그 법을 어떻게 해야 됩니까? 개정해야겠지요. 개정하는 게 맞을 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 잘못된 부분은 개선을 해야 되겠지요.

○소위원장 문진석 다른 위원님들 더 의견 있으십니까?

정점식 위원님.

○정점식 위원 차관님, 이 법안의 2조(정의) 규정을 보셨지요? 거기 1호에서는 대도시권이라는 정의 규정이 있습니다. 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 중 대통령령으로 정한 지역이라는 게 이 법안에서의 대도시권의 정의고, 2호에는 광역교통시설에 대한 정의가 있지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 가목에 보면 ‘둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시 및 도에 걸치는 도로로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도로’ 이렇게 규정이 되어 있지 않습니까? 이 법안의 명칭 자체에서 대도시권이라는 정의가 하나가 들어가 있고 광역교통이라는 정의가 들어가 있습니다.

그렇기 때문에 결국은 광역자치단체 간의 교통 그중에서 광역시·특별시와 인접해서 같은 생활권에 있는 사람들과 관련된 교통시설을 위해서 이 법안이 현재 특별하게 만들어진 거지요.

예를 들면 이렇게 봅시다.

경상남도라는 광역단체 안에 창원시라는 특별시가 있습니다. 창원특별시 주변에 창원시로 출퇴근하는 사람들이 거주하는, 창원특별시와 인접한 제 지역구인 고성 함안 밀양 김해 이 지역이 있거든요. 이 지역의 경우에는 100만이라는 특별시가 있지만 이 법안에는 적용이 되지 않는 것 아니겠습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 그리고 현재 부울경에서 적용되는 것은 예를 들어 가지고 울산과 인접한 양산시, 부산과 인접한 양산 김해시 이쪽에는 또 적용이 되겠지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 소위 광역단체 간에 전체, 조금 전에 말씀하신 것처럼 예를 들어 가지고 광주광역시와 순천 지역은 동일 생활권이라고 할 수가 없기 때문에 출퇴근 생활권이라고 할 수가 없기 때문에 적용이 안 되는 것이고.

그래서 결국은 이것은 대도시권의 문제, 인구 50만 이상이나 100만 이상이나는 대도시권의 문제를 해결하기 위해서 만들어진 법안이 아니고 특광역시가 있고 그 주변지역 주민들 예를 들어 서울시로 출퇴근하는 주변지역, 경기도 지역의 주민들을 위한 교통시설을 위한 법안 아니겠습니까?

조금 전에 차관님께서서는 전문위원의 검토의견에 동의한다는 식으로 이렇게 두리뭉실하게 말씀을 하셨는데 전문위원 검토의견은 대부분이 입법정책적으로 결정할 사항이라고 이야기를 했기 때문에 그 의견에 동의하시는 것은 그러면 위원들이 정해 주는 대로 다 법안 의결하면 아무런 이의가 없다는 취지로 들리는데 그것은 어때요?

○국토교통부제2차관 백원국 죄송합니다. 다른 부분은 전문위원 검토의견에 동의하는데 그 부분에 대해서는 신중한 검토가 필요하다고 생각합니다.

○정점식 위원 그래서 사실은 존경하는 이춘석 위원님께서 말씀하신 그런 문제도 어떻게든 해결이 되어야 된다고 생각합니다.

조금 전에 제가 말씀드린 창원과 인접지역 그리고 전주와 인접지역, 춘천 또는 원주와 인접지역의 교통 문제도 어느 정도 국가가 지원을 해서 해결을 해야 되는데 그런 부분에 대해서는 어떤 지원을 하고 계신가요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재는 법상 특광역시를 중심으로 해서 광역교통 수요가 많은 그 주변 교통생활권을 중심으로 하도록 돼 있습니다. 그래서 현재 시행령에서 그 법 취지를 담아 가지고 5개 대도시권에 대해서는 나열이 돼 있습니다. 말씀하신 전북특별자치도 또 강원특별자치도에 대한 부분이 사실 현재 빠져 있습니다, 그렇게 하다 보면 특광역시가 없기 때문에. 그래서 그 부분에 대해서는 말씀드렸다시피 이게 재정 수요수반이 되는 문제이기 때문에 조금 더 기재부하고도 협의가 좀 더 추가로 필요한 사항이라고 봅니다.

○정점식 위원 아니, 특별자치도뿐만 아니라 예를 들어 가지고 충북의 경우에는 인접한 청주가 있고 그 주변지역의 교통도 있을 거 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 문제는 이제……

○소위원장 문진석 대전광역시로 한 거지.

○정점식 위원 대전광역시가 있네요. 복 받으셨네요.

○소위원장 문진석 그러니까 사실은 이 논리가 잘 따지고 보면 일관성이 없는 거예요. 광역단체가 있는 곳을 중심으로 해서 교통권이 형성이 돼 있는 데만 지원하겠다 이런 취지잖아요? 그런데 그 용어를 좀 더 확장시키면 되는 거 아니에요? 그러니까 광역도시가 없는 데는 그러면 어떻게 하겠다는 거예요? 그 대안이 있어야 될 거 아니에요? 광역도시가 없다는 것만으로도 국가 지원을 못 해 준다 이런 취지는 아까 말씀드린 대로 이게 차별적인 법률이라는 얘기에요. 사실은 형평성에 안 맞는 거지요.

(손을 드는 위원 있음)

잠깐만요.

윤종균 위원님 또 의견 주시기로 했으니까 먼저 들어 보시고 주시면 좋을 것 같습니다.

○윤종균 위원 저는 이춘석 위원님 말씀에 전적으로 동감하고요.

차관님 답변하는 걸 들으면서, 국토교통부가 국가균형발전 추진하는 주무부처 아닙니까? 그런데 효율성만 따지시는 것 같고 여전히 국토교통부가 우리나라 불균형 문제, 균형발전 문제에 대해서 어떤 개념과 철학 이런 게 저희 위원들이 생각하는 거랑 너무 좀 다른 것 같아요.

그동안 우리나라 철도망이라든지 도로망이라든지 이런 것들이 다 경부축 중심으로 형성되면서 오랜 세월 호남이 소외되었던 건 객관적인 사실 아닙니까? 저도 오늘 얘기 듣고 깜짝 놀랐는데 전북이 전체 SOC 예산의 100분의 1밖에 안 된다. 그럼에도 불구하고 계속해서 인구 많은 지역, 기존에 개발된 지역, 인구가 많으니까 대도시권 광역교통 개선도 그쪽 중심으로 하겠다 이런 발상은 국토를 계속해서 썩어 들어가게 하는 것밖에 안 되는 거지요.

오늘 여기 위원회에서 얘기된 것도 사실 저도 불만은 많은데 말 안 하고 참고 있습니다. 문진석 간사님 얘기하셨던 중부권동서횡단철도 꼭 필요한 사업인데 이런 거 안 돼요. 여전히 영남지역에 지금 치중돼서 개발사업들이 진행되고 있잖아요, 동남권순환광역철도 대구경북통합신공항. 그러면서 전주하고 강원도, 두 군데 도청 소재지가 있는 지역임에도 불구하고 대도시권 광역교통망에서 소외돼 있는 이런 현실을 어떤 효율성만 따져 가지고 신중히 검토해야 된다. 국토부차관께서 다른 부처도 아니고 이런 인식을 갖고 있다는 것 자체가 상식적으로 납득이 안 됩니다. 국가균형발전을 위해서 국토부가 해야 될 역할을 보다 본질적인 측면에서 고민해 보시고 하셔야 된다 다시 한번 강조해서 말씀드리겠습니다.

○소위원장 문진석 이춘석 위원님 말씀하십시오.

○이춘석 위원 차관님, 먼젓번 국토부 종합감사장에 여기 있었지요?

○국토교통부제2차관 백원국 있었습니다.

○이춘석 위원 그때 장관이 답변하는 거 들었습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 들었습니다.

○이춘석 위원 그러면 장관님이 답변하는 것보다 오늘 차관님이 답변하는 것이 훨씬 더 후퇴하는 답변을 하고 계세요. 그때 정확히 장관님께서 뭐라고 했냐면 ‘전라북도의 경우는, 다른 경우 다 여기 와서 형평성에 맞지 않기 때문에 저는 기존의 광역시에 준하는 정도의 그게 해야지 된다고 생각합니다. 그래서 여기서 논의가 돼서 그렇게 한다고 하면

그렇게 하겠습니까'라고 명확히 답변했는데.

그래서 저는 그것을 근거로 해 가지고 기재부하고도 얘기를 해서 상당 부분 사실은 진행을 했어요. 진행을 해서 오늘 여기서는 아니지만 자기들이 논의된 안을 가지고 가서 충분히 해서 다음번 안에는 자기들이 안을 가져오겠다, 어떻게 하는 안을. 여기까지 나갔는데, 오늘 이 자리에 와 가지고 지금 국토부 담당하는 차관이 확 찬물을 다 끼얹어 버리는 거예요. 장관의 말도 다 뒤엎어 버리고 이제까지 논의를 다 뒤엎어 버리고. 차관이 될 권한이 있어요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 좀 말씀을 드리겠습니다.

저는 기본적으로……

○이춘석 위원 아니, 장관하고 상의하고 지금 답변하는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이춘석 위원 그러면 장관님이 그렇게 말씀하시라고 얘기를 했어요?

○국토교통부제2차관 백원국 장관님께서도 적극적으로 이 부분에 대해서는 검토를 하겠다고 했고 저 또한 생각이 같습니다. 다만 제 생각이 다른 게 아니고요 일단 기재부하고 협의가 충분히 돼야 될 부분이 있는데 그 부분이 아직 마무리가 안 됐다, 그래서 기회를 조금 더 주시라는 말씀을 드리는 겁니다.

그리고 두 번째는요 지금 위원님께서 생각하시는 대도시권 광역교통법의 취지하고 말씀하시는, 어제 저희가 의원님실에 확인을 해 보니까 약간 이게 결이 다른 생각을 하고 있어서 그 부분은 조금 달리……

○이춘석 위원 그게 인식의 차이예요. 헌법이 잘못되면 헌법도 고칩니다. 법이 잘못되면 법을 고치는 거예요. 그리고 제가 이 법에 대해서 정의 규정을 손대지 않았습니까, 목적과 정의 규정을? 이 법이 출발점부터 잘못된 법이니까 이 법을 가지고 적용시키면 당연히 되지요. 광역시 없는 데 안 되지. 그렇기 때문에 지역균형발전 측면에서 그런 경우에 예외적으로 할 수 있는 경우를 열어 달라. 그래서 내가 목적도 바꾸고 정의도 바뀌어서 그 범위를 확장해 달라는 거 아닙니까?

손을 못 대는 법이 세상에 어디 있어요? 헌법도 손대고 그거보다 더 손대는데 이 법은 금과옥조예요? 아무도 손 못 대? 나머지를 다 놔두고 거기 대도시권에다가 전라북도와 소재지인 전주를 넣는다 하면 이 법에 위반되지만 이 법의 목적과 정의 규정을 바꾸고 그래서 그 경우, 해당되지 않는 지역도 도청 소재지인 경우에 균형발전 측면에서 할 수 있다라고 집어넣으면 이 법의 범위가 늘어나는 것 아닙니까? 그러면 그렇게 풀 수도 있는 걸 가지고 원래 있는 대로 가서 그거 안 됩니까라고 얘기를 하면 죽어도 못 하는 거지요.

적어도 저하고 지금 수십 차례 얘기한 것을 또 손바닥 뒤집듯이 싹 뒤집어 버려요, 여기 와 가지고?

○소위원장 문진석 김도읍 위원님 의견 주십시오.

○김도읍 위원 차관님, 기본부터 한번 검토를 해 보십시오.

지금 이 광역교통 특별법에 따라서 지원되는 게 기본적인 사무가 어떤 겁니까? 어떤 데 지원이 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 대도시권으로 되면 대도시권에 대한 기본계획, 시행

계획을 수립하도록 돼 있습니다. 그러면 그 안에……

○**김도읍 위원** 아니, 그것은 알겠는데……

○**국토교통부제2차관 백원국** 그 안에 광역교통시설이 들어가는데 거기에 광역철도면 70% 또 광역도로면 50% 국비 지원 등이 가능합니다.

○**김도읍 위원** 그러니까 기본적으로 철도는 도시철도든 국가철도든 건설은 전부 다 국가 책임 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 일반 철도는 국가가 100%입니다만……

○**김도읍 위원** 도시철도도 일단 건설할 때는 국가가 부담을 하지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일부 부담합니다.

○**김도읍 위원** 그다음에 예를 들어 관리·운영은 지방자치단체 사무 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**김도읍 위원** 그런 식으로 구분해서 중앙정부 사무하고 지방사무하고 구분해서 볼 때 이 대도시권 광역교통 관리법이 보면 주로 도로 그다음에 대중교통 이런 부분에 대한 지원 아닙니까? 그렇지요? 만약에 국도 같으면 국가가 건설하는 데 지원을 당연히 하겠지요. 그런데 지방도 같으면 지방자치단체에서 해야 될 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 맞습니다.

○**김도읍 위원** 그런데 교통수요에 따라서 지방도와 지방도가 연결이 돼야 되는데 이게 안 된다는 거 아닙니까? 그런 때 조절이 안 되니까 각 지자체 간에, 이게 보면 아까 이 춘석 위원님 말씀대로 예를 들어 서울특별시 내 도로를 서울이 부담하고 경기도 연결도로는 경기도가 부담하면 되지 않느냐고 하는데 실제로 업무를 저희들도 해 보면 서울시와 경기도가 싸우는 거예요. 누가 많이 이용하든지, 거리가 문제가 아니고 기타 등등 해가지고 환승 시스템 같은 경우도 문제가 많았잖아요, 서울·경기.

개별적으로 보면 다들 지방사무예요. 맞지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**김도읍 위원** 그런데 이게 해결이 안 되니까 중앙정부가 이 법을 만들어서 관여를 해가지고 조율을 해 주는 거 아닙니까?

지금 제가 볼 때 맞는지 한번 보십시오.

김윤덕 의원님이나 이춘석 의원님이나 조배숙 의원님, 이성윤 의원님이 해 놓은 이 법을 개념을 바꾼다고 하지만 기본적으로는 이게 전라북도 지방사무 아닙니까? 지금 대광위법에 의해서 지원되는 이 사업들이 기본적인 사무는 지방사무지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**김도읍 위원** 그러니까 전라북도 내에서 전주와 붙어 있는 인근 이것도 전라북도 내에 있으면 전라북도 지방사무 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 현재로서는 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 그러니까요.

이춘석 위원님 말씀대로 지금 특별자치도라든지 이런 미흡한 부분에 대해서 대중교통이라든지 교통시설을 지원해 줘야 한다, 여기의 취지에 아마 동의를 못 하거나 공감하지 못하는 위원님들은 안 계실 거예요. 그런데 기본적으로 이것은 중앙정부 사무와 지방사무가 엄연히 구분돼 있고 이게 충돌할 때 이것을 해결하기 위해서 국가가 개입을 하고

도저히 안 되니까, 결국은 충돌하는 이유가 재정 부담 때문에 충돌하니까 적절하게 국가가 개입을 하는 걸로 이렇게 보이거든요. 취지는 맞나요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그런데 오롯이 그 광역단체의 지방사무일 경우에는 사실상 이 법이 아니잖아요. 다른 방법을 찾든지 아니면 전반적으로 교통과 관련된 것은 지방사무·중앙사무를 한번 대수술을 하든지 이렇게 가야지 이 법으로 해결할 수 있는 건 아니다 이렇게 보는데 차관님 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 같은 생각입니다. 지금 현재 4개 법안 중에서 이춘석 의원님과 권성동 의원님 법안은 일단 기본적으로 전라북도 전체를 다 포함을 하고요. 그리고 전라북도 전체에 인접해 있는 충청남도, 대전시 이런 인접한 시군들까지 포함하는 걸로 그렇게 되어 있습니다.

그래서 그렇게 되면, 현재 법안은 특광역시도 구심점이 되고 거기에 광역교통이 유발되는 교통생활권 지역을 포함하는 걸로 되어 있는데 완전히 체계가 다 틀어져 버리거든요.

그래서 저희가 고민인 게 어떻게 하면 기존 법체계를 최대한 지키면서 말씀하시는 전주권을 포함시킬 수 있을 건가에 대한 고민을 하고 있는 겁니다. 그런데 그 부분에 대해서 기재부하고 완전한 합의점을 찾지 못해서 조금 더 시간을 주시면 감사하겠다는 말씀입니다.

○김도읍 위원 오늘 기재부 경제예산심의관님 나와 계시지요?

○기획재정부경제예산심의관 강윤진 예, 나와 있습니다.

○김도읍 위원 오늘 위원님들 대체토론하는 거 듣고 계시지요?

○기획재정부경제예산심의관 강윤진 예.

기재부 경제예산심의관 강윤진입니다.

○김도읍 위원 앞에 오늘 통과되어야 할 법 중에 권영진 의원님 안에 보면 광역교통계정 신설하는 데 대해서 기재부가 동의를 했다고 하더라고요?

○기획재정부경제예산심의관 강윤진 예.

○김도읍 위원 이런 식으로 지금 한정된 예산을 가지고 별도의 계정을 만들어서 관리를 해야 될 정도로 빠듯할 텐데 지금 국토부차관께서 기재부와 대안에 대해서 검토를 좀 해 보겠다 이렇게 말씀하시는 것 들으셨지요?

○기획재정부경제예산심의관 강윤진 예, 들었습니다.

○김도읍 위원 심의관님 생각은 어떠십니까?

○기획재정부경제예산심의관 강윤진 저희도 아까 위원님 말씀 주신 대로 광역교통법은 기본적으로 자치단체 간에 어떤 해결할 수 없는, 교통시설과 관련되어서 해결할 수 없는 것을 국가가 개입해서 해결하기 위해서 이 법이 탄생한 것으로 되어 있고 체계도 그렇게 잡혀 있는 것으로 이해가 되기 때문에 특별자치도 내에서 어떤 필요한 교통량을 해결하기 위한 교통시설들은 잘 아시다시피 국도라든지 국지도라든지 그리고 실제 아까 국가균형발전이라는 개념도 나왔는데요. 예를 들면 지금 국가균형발전 특별법이라든지 이런 법 체계하에서 여러 가지 계획들이 있습니다. 방금 말씀드린 국도·국지도도 저희가 제5차 국도·국지도 도로망 계획이라는 것도 다 있는 것이고요.

그래서 특별자치도가 가지고 있는 이런 특수성들을 반영한 그런 계획 수립에 있어서 뭔가 페이지를 줄 수 있는 방안들을 여러 가지 다각도로 한번 고민을 해 보겠습니다.

○**김도읍 위원** 그러면 조금 전에 차관님께서도 또 위원님들께서 여러 가지 제기한 문제를 참작하셔서 국토부와 충분히 협의할 용의가 있다 이 말씀이시네요?

○**기획재정부경제예산심의관 강윤진** 예, 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 그러니까 다른 법체계 내에서?

○**기획재정부경제예산심의관 강윤진** 예, 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 문진석** 잠깐만요. 알겠습니다.

손명수 위원님.

○**손명수 위원** 차관님, 이것 장관님이나 차관님이나 다 문제인식을 같이하셨다고 하는데 대도시권법을 만들 때 이 법에 따라서 지원하는 게 있잖아요. 그러니까 아까 기재부 국장님이 말씀하신 것처럼 단순히 갈등 조정만 하는 것 같으면, 지금 이춘석 위원님이나 존경하는 송 위원님도 계시는데 지금 문제는 수도권 그다음에 대전·세종을 중심으로 한 충청권 대구권 부울경권 광주권 이렇게 다 지금 있는데 전북하고 강원도가 딱 빠진 거예요. 그래서 지금 형평성의 문제가 발생한 거거든요.

그런데 문제는 이게 그냥 갈등 조정만 하는 게 아니라 광역도로 지원 광역철도 지원 광역버스 지원 이 3개의 지원이 있잖아요. 그래서 여기에는 구체적인 재정 지원이 있던 말이에요. 그런데 이 재정 지원이 강원도하고 전북만 딱 빠진 거예요, 쉽게 말하면. 그러니까 형평성 문제를 지금 제기하는 거거든요.

그러니까 국토부에서 또 기재부도 마찬가지로인데 ‘지금의 현재 시스템으로 안 됩니다’ 이렇게 해 버리면 이게 지금 계속 다람쥐 쳇바퀴 돌듯이 솔루션이 안 나오잖아요. 그러면 우리 대한민국에서 지금 유일하게 딱 2개 도만 광역도로 광역철도 광역버스가 없는 거예요, 쉽게 말하면. 그러면 이 2개 도에 이것을 지원하는 방안을 내놓으셔야 돼요. 그래야 제가 볼 때는 이 문제가 해결이 되지 자꾸 이렇게 똑같은 원론을 반복하면 해결이 안 될 겁니다. 그런데 이게 단순히 갈등 조정의 문제가 아니에요. 구체적인 재정 지원의 문제거든요. 그 차원에서 좀 고민을 해야 될 것 같아요.

○**이연희 위원** 저도 한 말씀드리겠습니다.

○**소위원장 문진석** 이연희 위원님.

○**이연희 위원** 저는 이 법 자체가 아까 이춘석 위원님이 말씀하신 대로 매우 차별적으로 설계가 됐다고 보는데, 이게 시행령에 보면 대도시권을 5개로 분류를 해 놨잖아요. 그런데 수도권은 경기도까지 다 포함을 했어요, 서울 인천 경기도.

그런데 부산·울산권 같은 경우에는 부산·울산을 기점으로 해서 경북·경남 일부를 또 포함을 시켰어요. 그리고 대구도 대구를 중심으로 해서 경북과 경남을 또 다 포함을 시켰어요. 대전도 마찬가지로요. 대전도 대전·세종을 기점으로 해서 충남과 충북 청주까지 이렇게 포함을 시켰다는 말이에요.

(문진석 소위원장, 송기현 위원과 사회교대)

그런데 유독 광주만 광주를 중심으로 전남만 포함을 시켰어요. 이러니까 당연히 차별적인 거지요. 왜 거기에 전북과 강원을 포함을 안 시켰는지. 저는 그 시행령에서 5개 권역을

분류할 때 국토부에서 이런 점들을 세심하게 감안을 못 했다고 봐요.

그래서 이런 부분은 지금이라도 국토부에서 이러한 시행령에서 분류한 대도시권 부분을 전북과 강원을 포함시킬 수 있는 방안을 만드는 것을 위원회에 먼저 보고를 해 주시는 게 필요하다고 봅니다.

만약에 그것이 국토부 차원에서 시행령으로 대도시권 분류에서 불가능하다 그러면 저는 이춘석 위원님이 제기하신, 여러 위원님들이 제기하신 법을 개정할 수밖에 없다고 봅니다. 어떤 법도 이렇게 차별을 할 수 있는 법은 없다고 봅니다. 이런 점들을 좀 감안해 주시기 바랍니다.

○소위원장대리 송기현 김도읍 위원님.

○김도읍 위원 아마 오늘 참여하신 위원님들 간에 존경하는 이춘석 선배님을 비롯한 여러 분들이 제기한 광역교통 지원 대상의 문제는 논의가 좀 된 걸로 보입니다.

(송기현 위원, 문진석 소위원장과 사회교대)

지금 전문위원 수정안에 대해서 정부가 이견이 없이 동의한 권영진 의원안, 이견태 의원안, 민홍철 의원안이 있습니다. 그런데 여기에 대해서 이춘석 위원님께서서는 차후에 같이 처리하자라고 말씀을 하셨는데 예컨대 지금 이 모든 것이 해결되기 위해서도, 차관님 광역교통계정을 신설하는 것이 아주 이 법의 취지, 조금 전에 말씀하신 이런 부분들이 만약에 어떤 해법을 찾는다고 하더라도 광역교통계정 신설하는 것이 중요하지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그리고 요즘 수요응답형 운송사업이라고 이견태 의원님 안 이걸 보면 사실상 대중교통이 부족한 지역들, 조금 전에 전라북도라든지 강원도라든지 이런 데도 수요응답형 운송사업 제도를 도입해 가지고, 이게 준공영제 예산 범위 내에서 지원할 수 있도록 하는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그러니까 급하더라도 우선적으로, 이 법도 사실상 교통취약 지역에는 시급한 법으로 보이거든요. 맞습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그래서 민홍철 의원님 안도 광역교통의 요금 및 광역교통 수단과 연계된 환승요금체계에 관한 사항이고, 이것도 사실상 민생법안으로 보이고요.

그래서 이춘석 위원님께서 이견이 없는 이 3개 법안을 다음에 같이 처리하자고 말씀은 하셨지만 이 3개 법안들은 그럼에도 불구하고 교통이 취약한 지역이나 아니면 교통시설 개선에 대해서 별도의 계정을 신설하는 이런 법들은 사실상 시급하고 민생과 관련된 법이다, 그래서 이견이 없는 이 3개 법안은 오늘 우리 위원회 대안으로 의결을 해 주시고 나머지에 대해서는 또 계속 심사하면서 좋은 방향을 찾는 게 안 맞겠나 싶습니다.

○소위원장 문진석 잠깐만요.

여기까지 하시고 오후에 다시 하세요, 정회하고.

○이춘석 위원 제가 한 말씀만 더 하고요, 이것 관련해서.

○소위원장 문진석 예.

○이춘석 위원 제가 오늘 1번 법안부터 지금까지 법안을 올 때 발언을 한 번도 안 했어요. 왜 안 했나? 나도 충분히 문제 제기를 하거나 할 수 있었는데 저도 지역구와 관련



되는 법안이 나왔을 때, 나는 다른 법안에 대해서 문제 제기를 하면서 자기 법안을 하라고 하면 또 형평성의 문제나 이런 것이 있어서 그러면 서로 다 치고받는 싸움들이 되기 때문에 나는 오늘 하나도 아무 얘기 안 해야겠다, 나는 다 될 것을 전제로 하고 그렇게 했는데.

방금 김도읍 위원이 민생과 관련된다고 하지만 예를 들어서 광역교통계정이 신설돼서 하는 것들은, 물론 그 법이 적용되는 해당 지역은 민생과 관련된 거지요. 그렇지만 이 법의 광역계정 밖에 있는 지역은 차별이 더 심화되는 겁니다. 그러면 차별이 더 심화되는 법인데 제가 거기 출신 의원으로서 이 법 하기 전에 민생과 관련된 법안이니까 통과하십시오이라고 동의하기 어렵습니다.

저는 앞으로 뭐 다른 것도 마찬가지로겠지만 계속 이런 식으로 논의가 된다고 하면 오늘 대도시권 광역교통법에 대해서만 제가 문제 제기하고, 여기서 같이 공동 처리를 해 달라고 요청했지만 앞으로는 국토위에 오는 소위 심사 중에서 제가 단 하나도 않고 법 심사해서 체계·자구 다 따져서 다 잡겠습니다. 앞으로 논의 그렇게 해 나갑시다.

(손을 드는 위원 있음)

○소위원장 문진석 잠깐만요.

정회하고, 오전은 여기까지 하시고.

오전 회의는 이것으로 마치고 원활한 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 2시 반에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시15분 회의중지)

(14시35분 계속개의)

○소위원장 문진석 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

지금 앞에 놓아 드린 게 있거든요. 의사일정 제1항 관련해서 아까 수정해서 안을 놓아 드렸는데 한번 보십시오. 오전에 정점식 위원님께서 제기한 사항을 반영한 수정의견을 배부해 드렸거든요.

전문위원, 수정의견에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 오전에 조문별로 중복되는 문제 제기가 있었습니다. 그 지적사항을 보완해서 현행 제17조에 시행방식, 수용·사용, 환지를 순서대로 정비하는 방향으로 제일 오른쪽 대안 칸에 정리를 했습니다. 내용은 변동되는 게 없고요 조문 정리만 된 것으로 봐 주시면 되겠습니다.

○소위원장 문진석 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.  
없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의견이 없으시니까 이 수정의견을 반영하도록 하겠습니다.

그다음에 오전에 논의하다가 중단한 의사일정 제12항부터 제18항까지 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안을 계속해서 심사하겠습니다.

먼저 의사일정 제13항부터 16항까지에 대해 위원님들께서 의견 있으시면서 계속 말씀해 주십시오.

○송기현 위원 아까 오전에 못 했는데.

차관님, 지금 현재 이 대광권 적용을 받는 데가 경기도 전체 지역에 해당이 돼요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○송기현 위원 그러니까 경기도 전체 지역, 여주도 해당 돼요. 여주하고 원주가 딱 경계가 되어 있어요. 여주까지 수도권 전철을 하는 것은 대광권의 저절 받아 가지고 더 많이 예산 지원을 받을 수가 있어요, 국가지원을. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 그런데 그것 조금 건너와서 원주까지 오게 되면 수도권 전철 할 때 원주시의 부담이 훨씬 많이 늘어나게 되어 있어요. 그렇지요? 수도권 전철을 하게 되면.

○국토교통부제2차관 백원국 수도권 전철은, 일단 전철은 기본적으로 6 대 4고요. 일반 6 대 4고 서울만 4 대 6으로 국고지원 비율이 조금 줄어듭니다.

○송기현 위원 그래요? 원주에서 가는 것.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는……

○송기현 위원 그것 딱 하나가 경계선에 붙어 있는데 강원도하고 경기도라는 것 때문에 영역을 다르게 적용받는다 이런 애기지요.

○국토교통부제2차관 백원국 일단은 그게 서울만 그렇고 나머지 경기도나 강원도는 같은 것으로 저는 알고 있는데요. 그것은 제가 다시 한번 확인을 해서 말씀을 드리겠습니다.

○송기현 위원 확인해 보시고.

○손명수 위원 원주가 일반철도라서 지금은 100% 국가지원이고요.

○송기현 위원 지금 되어 있는 게 일반철도고.

○손명수 위원 광역철도가 되면 거꾸로 30%를 내셔야 돼요.

○송기현 위원 광역철도는 우리가 거꾸로 30%를 내야 된다는 거예요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그것은 대광법에 따라서 7 대 3입니다, 국가가 7 자자체가 3. 그런데 지금 원주는 광역철도가 아니고 다 일반철도로 되어 있습니다.

○송기현 위원 지금 일반철도만 되어 있는데 그것은 인천 그쪽에서 오는 것부터 연결되는 경강선이 적용되는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 경강선 말고. 실제 원주도 수도권으로 왔다 갔다 하는 사람이 굉장히 많아요, 출퇴근하는 사람들이. 그럴 경우에 대광법에 따라서 원주는 적용을 못 받는다 이거지요, 여주는 적용받을 수 있고. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 위원님께서 말씀하신 것은 국가지원 비율이 차이가 있다……

○송기현 위원 아니, 국가지원 비율 다를 수도 있고 사업에 관한 예산지원이나 사업 자체도, 그러니까 대광법에 따른 지원을 여주는 받을 수 있는데 원주는 못 받는다 이런 애기지요. 그렇게 되는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 지금 현재로서 원주는 대도시권에 들어가 있지 않은데요.

○송기현 위원 들어가 있지 않지요.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그래서 일단 지금 광역철도에 대한 얘기가 나올 수가 없는 상태고.

○송기현 위원 그러니까요.

○국토교통부제2차관 백원국 있는 것은 다 일반철도, 국가지원 100%입니다.

○송기현 위원 일반철도는 되는데 광역철도에 관한 적용을 못 받는다 이거지요, 원칙은. 그렇지요? 못 받게 되잖아요. 그런데 여주까지는 받을 수 있잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그게 광역철도면 여주까지는 해당이 된다고 봅니다.

○송기현 위원 그렇지요. 앞으로 그런 사업에서.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 그런데 원주든 여주든, 강원도에서도 지금 원주하고 춘천 홍천 여기까지만 해도 실제로 경기도 인접지역하고 똑같은 거란 말이에요. 그런데 거기는 적용을 못 받잖아요. 불과 몇 키로 떨어진 것 때문에 확실한 차별을 받게 되는 그런 결과가 생기는 거란 말이에요. 그런 것에 대한 보완이 확실히 있지 않으면 지금 이렇게 법으로 해 가지고 해결하는 수밖에 없지 않을까요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 일단 그 부분은 지금 현재 원주가 광역철도가 없어서 사례가 없어서 그런데, 현재로서는 사례도 없고 법상으로도 일단 수도권에 포함이 안 됩니다.

○송기현 위원 안 되어 있지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 향후에 말씀하신 대로 광역철도가 놓여질 경우에 그런 차별이 있을 수 있는지는 저희가 좀 검토를 해서 별도……

○송기현 위원 아니, 현행법상으로는 차별이 있잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그것은 별도로 저희가 검토해서 한번 보고를 드리도록 하겠습니다.

○송기현 위원 그래서 어쨌든 강원도 중에도 특히 춘천부터 연결돼 가지고 내려오는 춘천 철원 쪽 해서, 철원에서 시작해 가지고 원주까지 내려오는 강원도 서부지역의 경우에는 현재의 대광법 취지를 보더라도 경기도의 동부지역하고 다르게 취급할 이유가 없는 것 같은데 거기는 다르게 취급을 받고 있으니깐 그 점은 분명히 시정되어야 되지 않을까요?

○국토교통부제2차관 백원국 말씀 기회를 주시면……

○송기현 위원 그것은 나중에 말씀해 주시고.

어쨌든 대광법 개정을 해야 된다는 취지가 그런 데 있다는 것을 말씀드리는 거예요. 실질적으로 대광법 취지에 따르더라도 원주 같은 경우는 서울과 연결해서 광역교통이 통해야 되는 경우가 많이 있는데 그 경우에 거기에 배제돼 있다 이런 말씀을 드리는 거지요, 원주 춘천 홍천 이런 지역은. 그렇지요? 횡성 이런 지역 다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 말씀의 취지는 제가 이해가 됩니다. 그 부분에 있어서 국가지원 비율이 실제로 어떻게 달라지는지는 한번 체크해 보도록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 구체적으로 사업별로는 다 따져 보기로 하고.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 다른 의견 있으십니까?

이춘석 위원님.

○**이춘석 위원** 이와 관련해서 오전에도 계속 논의가 이루어졌는데요. 사실은 오늘 논의 사항을 보면 바로 결론 내기는 쉽지 않을 거라고 생각을 합니다.

기재부 경제심의관 와 계시지요?

○**기획재정부경제예산심의관 강윤진** 예.

○**이춘석 위원** 제 말씀 한번만 들어 보세요.

기재부가 한정된 재정 예산 범위 내에서 사업을 수립하고 집행해야 되기 때문에 한정된 재산 내에서 쓸 때 어떤 법이 통과되거나 뭐를 할 때 어떤 기준을 가지고 면밀히 접근하는 것은 저는 동의를 합니다. 어느 기관인가는 해야 하지만 그런데 사실은 다른 법의 취지와 달리 이 대광법은 대다수 예산이 소요되는 곳, 적어도 저는 95% 이상 예산이 소요되는 곳은 이미 다 예산이 나가고 있고 또 제주도는 다른 법에 의해서 지원 근거가 있고 또 강원도도 입지적 조건 때문에 다른 지원 근거가 있고, 유일하게 근거가 없는 곳은 우리 전라북도만입니다. 다른 데에 176조가 투입되면서 전라북도는 단 1원도 못 갖는다 이걸 명백히 차별이기 때문에, 전라북도가 이 대도시광역권에 포함된다 하더라도 그 예산의 증액이라는 것은 많지 않을 것이고 또 소외된 지역을 배려한다는 차원이 있기 때문에 좀 전향적으로 검토해 주실 것을 다시 한번 부탁드립니다.

또 차관님 말씀하셨는데 먼것번 장관님께서서는 그렇게 말씀을 하셨어요. 이게 광역도시를 가지고 있느냐 아니냐 하는 것이 아니라 코어가 될 수 있는 핵심 지역이 있는 것 아니냐를 중심으로 하기 때문에 전라북도의 경우는 전주를 중심으로 군산 익산, 이 코어 중심 지역으로 새만금을 포함해서 할 수 있기 때문에 다른 지역과는 달리 논의할 필요성이 있고 국토부는 그런 생각을 가지고 있고 계속 그런 식으로 하도록 노력하겠다 하는 말씀을 하셨어요.

그리고 아까 말씀드렸다시피 차관님 또 대도시권광역 상임이사님 그다음에 심의관님 있으니까 그런 쪽 차원에서 이 부분을 해소해야 한다고 저는 생각합니다. 그래서 여기서 계속 논란이 되는 것은 아무런 진전이 없기 때문에, 다음 주에 다행히 국토위 교통소위가 잡혀 있더라고요. 그때까지 대안을 마련해 오셔서 그 실질적인 논의가 이루어질 수 있도록 국토부·기재부 같이 논의 좀 해 주시길 부탁드립니다.

기재부 경제심의관님, 그렇게 해 주시겠습니까?

○**기획재정부경제예산심의관 강윤진** 예, 국토부랑 잘 협의해 보겠습니다.

○**이춘석 위원** 그래서 이 부분은 일주일 정도 보류해서 다음번에 그 안을 가지고 논의를 했으면 좋겠습니다.

○**소위원장 문진석** 다른 의견 있으십니까, 위원님들?

(「예」 하는 위원 있음)

좋습니다.

의사일정 12항부터 18항까지 이상 7건의 법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

○**김도읍 위원** 이것 분리하자는 의견도 있었는데.

○**소위원장 문진석** 아니, 분리해서 하자는 의견도 있지만 일주일 후에 하자는 의견도 있기 때문에 이것은 위원장이 결정해서 그렇게 계속 심사로 결정했다는 말씀드리는 거잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원장님, 한 말씀만 드리면요 지금 12호 권영진 의원 법안은 상당히 시급한 사항이거든요. 광역계정도 만들고 해야 될 부분이기 때문에……

○**소위원장 문진석** 의사일정 12호 법안이요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇습니다.

○**송기현 위원** 일주일 후에 하세요.

○**소위원장 문진석** 일주일 후에 한다고 이미 제가 말씀드렸는데 그걸 또.

○**김도읍 위원** 이게 일주일 뒤에 기재부하고 협의한 결과물이 나오냐고.

○**소위원장 문진석** 그냥 진행할게요.

○**이춘석 위원** 그래도 본회의 통과되는 날짜는 마찬가지로잖아, 이번에 가나 그때 가나.

## 19. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2202276) (14시47분)

○**소위원장 문진석** 다음은 의사일정 제19항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 보고드리겠습니다.

현행법에 따라 물류단지개발사업 또는 물류단지재정비사업을 시행할 때 물류단지 안에 있는 기존의 시설 또는 공작물을 이전·철거하지 않아도 사업에 지장이 없는 경우 이를 존치시킬 수 있고 존치시설의 소유자에 대하여 시설부담금을 납부하게 할 수 있는데 개정안은 이러한 시설부담금의 부과 근거를 삭제하여 시설부담금을 폐지하려는 것입니다.

시설부담금은 지난 2024년 3월 비상경제민생회의에서 폐지를 결정한 32개 부담금 중 하나로 국토교통부에 따르면 1996년 시설부담금 제도를 도입한 이후 부과 실적이 전무하다는 설명입니다. 이에 부과 실효성이 낮은 시설부담금의 폐지는 적절한 것으로 보입니다.

다만 부칙 제2조의 경과조치와 관련한 수정의견이 있습니다.

안 부칙은 이 법 시행 전에 승인·변경승인 및 고시된 실시계획과 수립·승인 및 고시된 물류단지계획에 따라 존치하게 되는 시설이나 그 밖의 공작물에 대해서는 종전의 규정에 따라 시설부담금을 부과할 수 있도록 하고 있는데 이는 해당 계획들이 이 법 시행 전에 고시되면 그 고시된 계획에 따라 시설 등이 존치하는 경우에는 시설부담금을 부과할 수 있도록 하려는 취지로 보이나 자칫 실시계획 또는 물류단지계획의 수립·승인만 있고 고시가 없는 경우에도 시설부담금을 부과할 수 있는 것으로 해석될 여지가 있으므로 이를 명확히 하기 위하여 8쪽과 9쪽에 수정의견을 제시하였습니다.

이상입니다.

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

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○김도읍 위원 차관님, 이게 정부안이지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그런데 개정안의 전단은 ‘공원, 녹지, 그 밖에 대통령령으로 정하는 공공 시설을 설치하게 할 수 있다’, 그런데 ‘기존의 공원·녹지를 보존하게 할 수 있다’ 이것은 무슨 말이에요? 전단과 후단이 맞나요, 이게? 굳이 이걸 왜 넣지요? 물류단지를 새로 지정해서 시행하는 거 아닙니까? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그런데 공원·녹지 시설들을 설치하게 한다 그것까지는 이해가 돼요. 그런데 그 뒤에 후단 이게 무슨 말이에요?

○국토교통부제2차관 백원국 아마 물류단지 개발 범위 안에 공원이 있거나 녹지가 있는 경우를 염두에 두고 규정돼 있는 것 같습니다.

○김도읍 위원 상식적으로 물류단지를 새로 조성을 하면 기본설계를 하고 다 할 거 아닙니까? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○김도읍 위원 그때 ‘공원·녹지를 조성하게 하여야 한다’ 이렇게 돼 있으면 그냥 그 비율대로 공원이나 녹지 시설을 하면 되는 거지 이걸 ‘보존하게 할 수 있다’ 그러면 물류단지 지정하는 데 있어 사업의 효과성이라든지 이런 데 장애가 만약에 된다 그럴 수 없나요?

차관님 뒤에 실무자분이 손을 들고 계시는데.

○국토교통부첨단물류과장 안진애 국토부 첨단물류과장 안진애 과장입니다. 물류단지사업 담당하고 있습니다.

지금 말씀 주신 44조 1항의 경우에는 물류단지 사업구역 내에 기존의 공원이나 녹지가 있는 경우에 보존하게 할 수 있다라는 조항이고요. 말씀 주신 것처럼 만약에 사업시행자가 사업을 함에 있어서 공원이나 녹지를 포함해서 사업을 원하는 경우에는 사업지정권자가 이를 보고 그 사업계획을 다 수용이나 아니면 하는 방향으로 사업을 승인할 수도 있고 공원·녹지가 필요한 경우에는 보존하게 하는 방법도 있는데, 기존의 대부분의 물류단지 사업에는 녹지나 공원을 보존해서 하는 사업 경우는 없었고 그 부분은 포함해서 사업구역을 잡아서 하는 사례는 없었던 걸로 알고 있습니다.

○김도읍 위원 무슨 말이에요?

○송기현 위원 없으면 만들고 있으면 존치시키라는 의미 아니에요?

○소위원장 문진석 있는 경우는 그냥 존치시킬 수 있다는 거지요. 글자 그대로예요.

○김도읍 위원 위원장님, 좀 가만 계서 보세요.

아니, 단지라는 거 아닙니까. 토지 전체를 놓고 단지를 구성을 한단 말이야, 물류단지를. 그런데 물류단지를 하다 보면, 토지의 성격상 물류단지의 가장 효과성·효율성을 높이기 위해서는 녹지나 공원을 현재 위치한 곳보다 다른 곳에 할 수도 있는 거예요. 이게 아무리 임의규정이지만 있는 걸 그냥 시행자에게 ‘이거 그대로 존치시키고 물류단지 하세요’ 만약에 이렇게 간다 그러면, 사업시행자는 기본 구상을 전체를 새로 해 가지고 공원이나 녹지를 법정비율만큼 다른 곳에 설치해서 물류단지의 효과성을 극대화시키고 싶

은데 행정에서 ‘아니, 그대로 놔두고 당신들 물류단지 조성하시오’라고 조건을 붙인다면 이게 또 다른 규제가 아닌가 내 말은 그 말이에요.

아니, 단지 안에 공원·녹지를 설치하게 할 수 있다 이랬으면 굳이 이걸 사족으로 안 달더라도 기본 구상에 그게 그대로 법정비율대로 맞으면 오케이하면 되는 것이고, 아니면 그 사람들은 법정비율에 따라서 단지 내 어딘가에 공원이나 녹지를 조성하게 할 수밖에 없고 이런 거 아니에요?

○국토교통부첨단물류과장 안진애 위원님 말씀 맞습니다. 저희가 이 44조 말고 다른 조항에 법적으로 물류단지를 건설함에 있어서 필요한 최소한의 녹지나 공원 면적이 있습니다. 필요한 녹지면적 도로면적까지만 확보하면 지정권자는 그 요건에 해당하는지 여부를 보고 사업을 승인해 주게 되는데 이 44조 1항의 경우에는 좀 특이한 경우를 사례로 든 것으로 기존에 만약에 공원이나 녹지를 꼭 보존해야 되는 경우에 한해서 이렇게 지정권자가 할 수 있다라고 허용 규정을 둔 것입니다.

예를 들어 장성의 복합물류터미널 같은 경우에는 거기 고인돌이라든지 유적지 같은 경우가 있습니다. 그런 경우는 그 부분을 놔두고 보존하게 할 수 있다라는 이런 조항을 적용해서……

○김도읍 위원 고인돌 같은 경우는 국가유산 아니에요? 그것은 국가유산으로서 당연히 보존지역이지 이거하고는 관계없지.

○국토교통부첨단물류과장 안진애 그렇게 문화재가 나온다고 아니면 지자체가 봤을 때 정말 필수적으로 필요한 경우……

○손명수 위원 아니, 그렇게 설명을 하지 말고. 그러니까 물류단지를 할 때 일정한 단지의 구속 요건이 있잖아요, 녹지가 몇 프로 있어야 되고 공원이 얼마 있어야 되고. 그런데 기존에 기왕에 있으면 그걸 포함해서 하도록 한다 그런 취지로 설명을 드리는 게 맞을 것 같아요. 그렇게 해야지. 그러니까 없으면 새로 만들고 기존에 있으면 그것을 인정해 준다 이런 뜻이에요. 그렇게 설명을 드려야지.

○국토교통부첨단물류과장 안진애 예, 맞습니다.

○김도읍 위원 아니, 알아듣는다니까요. 그러면 전단까지만 ‘설치하게 할 수 있다’라고만 하면 되는데 왜 굳이 ‘기존에 있는 공원·녹지는 보존하게 할 수 있다’.

제가 조금 전에 이야기하잖아요. 기왕에 물류단지를 조성할 것 같으면 토지의 효율성을 높이기 위해서 ‘알아서 하시오. 법정비율만 맞추세요’ 그러면 되는 거 아니에요? 조금 전에 고인돌 같은 경우에는 그것은 과거에는 문화재라고 그랬지요. 국가유산으로서 보존해야 되기 때문에 그것은 피해서 가야 되는 건 당연한 거고.

아니, 왜 그러냐면 ‘공원·녹지 등 대통령령으로 정하는 공공시설을 설치하게 할 수 있다’ 여기까지만 해도 충분하다 이거예요. 안 그런가요?

○손명수 위원 이것은 국토부에서 2항 3항을 삭제하는 안인데. 1항은 기존의 안인데 설명을, 1항 바꾼 게 아니에요. 기존의 안이에요.

○김도읍 위원 1항은 바꾸는 게 아닌가?

○국토교통부첨단물류과장 안진애 1항은 기존의 문구입니다.

○김도읍 위원 아니, 안 바꾸더라도 이 조문 자체는 한번 보십시오.

○국토교통부첨단물류과장 안진애 위원님, 그러면 이 1항 부분은 이번에 개정사항은

아닌데 말씀 주신 것처럼 제가 물류단지를 담당하는 과장 입장에서 기존의 공원이나 녹지를 보존하게 함으로 인해서 사업자가 원하지 않는데 갈등이 있거나 또는 기존의 공원·녹지를 말씀하신 것처럼 문화재가 아니라 특수한 상황이 아님에도 불구하고 기존의 녹지나 공원을 지자체가 고집을 부려서 보존하게끔 하는 사례가 제가 파악하기로는 없는 것으로 알고 있는데 이 부분은 저희가 조사를 해서 의원실에 위원님께 한번 보고를 드리도록 하겠습니다.

○**김도읍 위원** 그래요. 그렇게 해 주세요.

○**국토교통부첨단물류과장 안진애** 만약에 필요하다면 개정을 검토해 보겠습니다.

○**김도읍 위원** 그러니까요.

○**이춘석 위원** 이거 한번 물어봅시다.

그러면 2항하고 3항은 없어지는 거예요? 그러면 시설부담금은 폐지되는 거네? 그러면 이거 누가 부담해?

○**국토교통부첨단물류과장 안진애** 시설부담금은 사실상 단지개발 사업시행자가 존치돼 있는 시설물 또는 토지 소유자로부터 비용을 부과를 해서 받는 제도인데 실제로 2항 3항이 적용된 사례가 없습니다. 그리고 저희가 현재……

○**이춘석 위원** 그러면 사업시행자가 부담해서 하는 거예요?

○**국토교통부첨단물류과장 안진애** 아니, 사업시행자가 존치돼 있는 건축물이나 그 물건의 소유자한테 부과를 해서 받는 사항입니다.

○**이춘석 위원** 그러니까. 그렇게 하는데 이게 없어지잖아. 그러면 사업시행자가 직접 자기가 돈을 부담해서 하는 거냐고, 돈이 들어간다고 하면.

○**전문위원 박현준** 현재도 부과 실적이 없었기 때문에 실제 부담금이 폐지가 된다고 하더라도 사업 수익자의 수익이 줄어든다거나 하는 그런 것은 없습니다.

○**김도읍 위원** 아니지요. 전례나 사례가 없다고 해 갖고 법을 그리 만들면 안 돼요.

○**이춘석 위원** 그러면 사례가 없으면 이 법은 놔둬도 되는데 왜 고쳐?

○**소위원장 문진석** 이 법을 놔뒀을 때 뭐가 문제가 됩니까? 과장님, 이 법을 그대로 놔뒀을 때 어떤 문제가 생깁니까?

○**국토교통부첨단물류과장 안진애** 저희도 내부적으로 검토를 했습니다. 이 법이 사실상 시설부담금을 부과했던 실적도 없고 그다음에 존치를 요구했었던 사례도 극히 드물고 저희가 확인을 해 봤을 때 현재 진행 중인 물류단지 열네 곳의 사업지구도 존치를 요구하는 사례가 전혀 없기 때문에. 그러면 그렇게 사례가 없는데 2항 3항을 놔둘 것이냐 아니면 이번에 정리를 할 것이냐를 고민을 했는데 사실상 물류단지 사업시행자가 존치시설물 소유자한테 부담금을 납부하게 할 수 있다는 조항이 있음으로 해서 사업시행자는 추후에 이런 부분은, 대부분 존치시설물의 소유자는 영세하거나 아니면 중소기업이거나 이런 소유자일 텐데 이들에게 부과를 할 수 있는 근거 조항으로 부과를 하는 부분이 오히려 더 영세사업자한테 부담을 줄 수도 있고 이로 인해서 오히려 사업 시행에 더 차질을 빚을 수 있는 우려도 있기 때문에, 실제 효과도 없고 또 만약에 그게 이루어진다고 하더라도 이 부분 적용을 받는 것이 원활한 사업 실행에 도움이 되지 않는다고 판단을 해서 삭제가 바람직하다고 봤습니다.

○**소위원장 문진석** 그러니까 편의상 시행자가 부담을 하는 것이잖아요, 소유자한테 부



담시키는 게 아니고? 사업이 신속하게 진행되기 위해서 시행자가 ‘부담 필요 없다. 우리가 다 할 테니까’ 그렇게 되는 것 아니에요?

○국토교통부첨단물류과장 안진애 실제적으로는 사업시행자가 그에 대한 물류단지를 개발함에 있어서 필요한 기반시설을 그 단지 내에 제공을 하게 됩니다. 도로라든가 상하수도 이런 부분들을 단지 개발을 하게 되는데 내가 물류단지를 이렇게 개발했고 존치시설물 너희는 내가 개발한 것에 대해서 이용을 하고 있으니 너희가 부담금을 내라 부과금을 내라는 것인데, 실제적으로 사업을 함에 있어서는 토지소유자들에게 동의도 얻고 주변인들에게 동의도 얻어야 되는 상황에서는 이 조항이 적용되기가 쉽지 않다는 사항입니다. 지자체나 아니면 사업시행자들로부터 의견을 들었을 때 이 조항을 이용해서 하기는 쉽지 않은 여건이다라는 입장입니다.

○송기현 위원 존치시설물이 있을 때는, 앞으로 혹시 만일에 생기면 시행자가 그냥 부담하겠다는 그런 취지잖아요. 그렇지요?

○국토교통부첨단물류과장 안진애 예, 그렇게 되더라도 굳이 그것에 대해서 존치자가 혜택을 받는 만큼 내가 존치 시행자한테 부과시키지 않겠다.

○송기현 위원 결국 시행자가 부담해서 알아서 하겠다. 그러니까 여태까지 사례도 없고 어떻게 생각할 때는 앞으로 적용될 예도 없는데 앞으로 혹시 만에 하나 생기더라도 그때는 시행자 부담으로 하겠다는 취지잖아요. 그렇지요?

○소위원장 문진석 그렇게 되는 거예요?

○국토교통부첨단물류과장 안진애 예, 맞습니다.

○송기현 위원 자꾸 어렵게 설명을 하니까 더 어려워지잖아.

○국토교통부제2차관 백원국 한 말씀 드리면요 기본적으로 일단 물류단지의 기존 존치시설의 소유자가 거기에 존치하기를 희망하지 않는 걸로 실적이 없다고, 왜 그런지 알아보니 물류단지에는 많은 차량들이 통행을 하기 때문에 거기에 결국 부담금을 매기는 것은 기존 시설 소유자가 무임승차한다는 거거든요. 거기 도로 이런 부분들을 무료로 타기 때문에. 그래서 그 부분에 대한 부담금을 매기는 건데 물류단지 안에는 같이 물류단지에 섞여서 거주할 수 없다는 이유로 대부분 다 나온다는 겁니다. 그래서 지금 사례가 없다.

그리고 사례 없는 부분들을, 이번에 정부에서는 부담금 정비에 대한 종합적인 개선방안을 마련했는데 그 속의 하나가 이렇게 사문화돼 있거나 작동이 안 되는 것들은 이참에 한번 정리를 하자는 차원에서 만든 내용입니다. 그중의 하나가 물류시설의 시설부담금이 고요. 그런 차원에서 사례가 없기 때문에……

○소위원장 문진석 앞으로 발생하면 어떻게 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 공사 중인 14개 물류단지가 있습니다. 저희가 그것을 다 했더니 이러한 사례도 없었고 과거에도 없었고 이래서 앞으로도 발생하지 않을 것으로 보입니다만 아까 말씀하셨듯이 진짜 부득이하게 나오면 그 부분은 사업시행자와 존치시설 보유자 간에 협의로써 풀 수 있는 문제라고 보입니다.

○김도읍 위원 차관님, 지금 시행 중인 14개 물류단지가 각 면적 단위가 어느 정도 되지요?

○국토교통부제2차관 백원국 적게는 10만이 안 되는 게 있고요. 9만 5000이 있고 크게는

94만 8000까지 있습니다. 예를 들면 용인시에 있는 용인국제물류는 한 95만 정도 되고 제일 작은 것은, 서초구에 있는 양재도시첨단물류단지 그게 제일 작습니다.

○**김도읍 위원** 글썄요. 지금 우리 대한민국이, 예를 들어 부산신항 같은 경우는 환적항으로서 세계 2위 아닙니까? 지금 물류가 우리 대한민국 살길의 상당히 중요한 산업 중의 하나인데 이것 검토해 보시고 지금까지 사례가 없다고 해 가지고, 앞으로도 물류단지가 대형화될 가능성도 있잖아요? 어떻습니까, 차관님?

○**국토교통부제2차관 백원국** 국제물류도 거점 도시로 만들면 커질 수는 있다고 봅니다.

○**김도읍 위원** 고민해 보고 다음 소위 때……

예, 과장님.

○**국토교통부첨단물류과장 안진애** 죄송합니다, 자꾸 말씀드려서.

○**김도읍 위원** 죄송할 건 없어요.

○**국토교통부첨단물류과장 안진애** 죄송합니다.

사실 물류단지가 예전에는 지자체에서 다소 선호하는 사업이었습니다, 60년 70년대에는. 우리가 막 개발하는 그 시기에는 물류단지가 들어와서 도로도 깔아 주고 기반시설도 깔아 주면 다 선호하는 시설물들이었기 때문에 이런 조항들이 물류단지뿐만 아니라 다른 단지 사업에도 다 들어갔던 부분인데요.

실제적으로 앞서 차관님 말씀하신 것처럼 물류단지가 이제는 일반 시민들 사이에서 다소 넘비시설처럼 느껴지는 부분도 있고 해서 굳이 물류단지 속에 단지 안에 자신의 기존 시설물을 존치하고자 하는 소요가 많이 있지 않은 부분이어서 오히려 이 조항을 놔뒀을 때 추후에 사업시행자가 사업을 시행하면서 존치시설물 소유자 또는 기존의 토지 소유자랑 갈등의 소지가 있을 부분은 굳이 지금 현재도 일어나지 않는 것을 정리하는 게 맞지 않을까라고 정부 안에서는 판단을 했습니다.

○**김도읍 위원** 알겠습니다. 정부에서 그렇다고 하니까.

○**소위원장 문진석** 이것 지금 바로 개정 안 하면 큰 문제가 생기는 법안입니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 실제 작동이 안 되는 법이고……

○**소위원장 문진석** 아니, 그러니까. 이게 개정이 바로 안 되면 문제가 생기느냐 안 생기느냐 그걸 여쭙는 거예요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 저희로서는 금년 내에 정리하는 걸로 했기 때문에 고려해 주시기 바랍니다.

○**소위원장 문진석** 알겠습니다.

의견 있으세요? 없습니까?

계속 심사하는 걸로 하시지요.

김도읍 위원님 찾아가서 과장님이 설명하세요.

○**정점식 위원** 철회하신 것 같은데.

○**이춘석 위원** 동의하신 것 같은데.

○**소위원장 문진석** 철회했어요? 동의합니까?

○**김도읍 위원** 예.

○**소위원장 문진석** 알겠습니다.

○**이춘석 위원** 내가 보니까 이것은 시설부담금을 부담하는 사람이 ‘내가 부담할 테니까

나뉘라' 이렇게 해서 갈등 소지를 없애겠다는 취지 같아, 국토부 입장이.

○**윤재옥 위원** 위원장님, 이것은 정부에서 이미 폐지하기로 방침을 정했으면 큰 이견이 없으면 상임위에서 도와주는 게 좋겠습니다.

○**김도읍 위원** 제가 마지막에 정부에서 그렇다고 하니 알겠다고 그랬잖아요.

○**소위원장 문진석** 의사일정 19항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

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

(15시06분)

○**소위원장 문진석** 다음, 의사일정 제20항 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 제정안은 국제물류에 관한 현행 제도로 자유무역지역 제도가 있거나 국제물류시설에 대한 연계·개발에 관한 측면이 미흡하고 소관기관이 상이하여 통합적인 관점에서의 국제물류거점 조성이 곤란한 등에 한계가 있어 제안된 특별법입니다.

3쪽, 총괄 검토에서 보시면 이는 자유무역지역법을 개정하여 보완하는 방안이나 국제물류진흥지역 제도를 물류정책기본법에 장을 신설하여 도입하는 방안도 고려할 수 있을 것으로 보이나 이 법안 상정 시 국제물류진흥지역은 자유무역지역과는 다른 개념이기 때문에 별도의 제정이 필요하다는 의견이 있었습니다.

13쪽부터 조문별 검토보고드리겠습니다.

안 제1조(목적) 규정은 제정안의 전반적인 내용을 규율하는 적절한 조문으로 보입니다.

14쪽, 안 제2조는 정의 규정으로 제정안에서 사용되는 용어들에 대하여 정의하고 있는데 제1호 국제물류진흥지역에 대한 정의는 구체성이 다소 미흡한 측면이 있어 보완이 필요할 것으로 보입니다. 제2호 지역균형발전에 대한 정의에 관련하여 안 제9조제3호에 단 한 번 나오기 때문에 제2조에서 별도로 정의할 필요성은 크지 않을 것으로 보입니다. 그 밖에 국제물류진흥지역의 구성요소로서 국제공항 등 국제물류시설을 별도로 정의할 필요가 있을 것으로 보입니다.

다음 16쪽, 국가 및 지방자치단체의 책무 조항은 정부의 적극적인 정책 집행을 유도하기 위한 규정으로 별다른 문제는 없어 보입니다.

17쪽, 다른 법률과의 관계 조항도 제정법률이 특별법의 지위에 있음을 고려할 때 타당하다고 보입니다.

다음 18쪽, 다른 계획과의 관계 규정은 국제물류진흥지역 개발계획이 국토종합계획 및 군사기지 및 군사시설 보호법에 따른 계획을 제외한 다른 계획보다 우선하도록 하는 것으로 필요한 규정으로 보입니다. 아울러 경제자유구역법과 같이 수도권정비계획을 국가

물류진흥지역 개발계획에 우선하도록 할 필요성이 있는 것은 아닌지 검토할 필요가 있을 것으로 보입니다.

21쪽, 국제물류진흥지역 기본계획의 수립 관련입니다.

제정안은 국토교통부장관으로 하여금 10년 단위 국제물류진흥지역 기본계획을 5년마다 수립하도록 하고 그 수립 및 변경 절차를 규정하고 있는데 별다른 문제는 없을 것으로 보입니다. 다만 기본계획 수립 주체와 관련하여 국토교통부와 해양수산부가 공동으로 수립하도록 할 필요에 대해서 검토가 필요할 것으로 보입니다.

다음 24쪽, 국제물류진흥지역 기본계획의 내용에서 경제자유구역 기본계획 대비 국제물류진흥지역을 통한 지역경제 활성화 및 국가경쟁력 강화에 관한 사항을 포함하도록 한 것은 타당한 것으로 보입니다.

26쪽, 제정안 제8조는 국제물류진흥지역의 지정 절차에 대해서 규정하고 있습니다. 이는 경제자유구역법상 경제자유구역 지정 절차를 참고한 것으로 보이며, 지정 등의 주체와 관련하여 국토교통부와 해양수산부 간 이견이 있는데 항만이 포함되어 있는 경우 국토교통부와 해양수산부 공동으로 지정하도록 하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보입니다.

28쪽, 국제물류진흥지역의 지정 요건에 대해서는 다소 모호한 측면이 있어 국제물류시설 중 2개 이상의 시설을 갖출 것을 지정 요건으로 하는 등의 보완이 필요하고, 제9조제3호의 지방균형발전 용어는 지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법에 따른 지역균형발전으로 수정하는 것이 바람직할 것으로 보입니다.

30쪽입니다.

제정안 제10조는 국제물류진흥지역 개발계획에 포함되어야 할 사항에 대하여 규정하고 있는데 제10조제1항제4호에 단계적으로 개발하는 경우에 대한 근거 규정이 없으므로 제4호를 수정하거나 단계적 개발의 근거를 마련할 필요가 있을 것으로 보입니다. 아울러 항만이 포함되어 있는 경우 소관 문제에 대한 논의가 필요할 것으로 보입니다.

다음 32쪽, 국제물류진흥지역 개발계획의 변경 조항은 별다른 문제가 없는 것으로 보입니다.

다음은 34쪽, 국제물류진흥지역 지정 시 의제되는 효과와 관련하여 각 소관 부처의 삭제 필요 의견과 일부 경제자유구역 지정에 따라 의제되기도 하는 점, 국제물류진흥지역 지정의 목적 달성을 위한 해당 효과의 필요성 등을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

37쪽입니다.

한편 안 제12조제2항은 국제물류진흥지역의 전부 또는 일부를 시·도지사가 경제자유구역 또는 자유무역지역으로 지정할 것을 요청하면 산업통상자원부장관은 국토교통부장관과의 협의를 거쳐 지정할 수 있다고 규정하고 있는 것에 대하여 산업통상자원부는 국토교통부장관이 경제자유구역·자유무역지역 지정의 유일한 협의권자가 되도록 하는 것은 불합리하므로 제12조제2항 후단을 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시하였습니다.

42쪽입니다.

국제물류진흥지역 지정 해제의 사유와 해제에 따른 효과 규정은 필요한 것으로 보이며 경제자유구역법의 지정 해제의 의제 규정과 같이 충분한 시간이 지났음에도 사업이 진행

되지 않는 경우 지정 해제를 의제할 필요성에 대해서 검토할 필요가 있을 것으로 보입니다.

44쪽, 국제물류진흥지역으로 지정 시 해당 지역에서 토지의 형질변경, 건축물 건축, 공작물 설치 등을 함에 있어 사전에 국토교통부장관의 허가를 받도록 하고 있는 행위의 제한 규정은 타당한 것으로 보입니다.

46쪽, 개발사업시행자의 지정과 관련하여서는 국제물류진흥지역 개발사업을 시·도지사가 주관하도록 하는 규정에 대해서 국토교통부는 국토교통부장관이 시행자를 지정할 필요가 있다는 의견이고 해양수산부는 해양수산부장관과 국토교통부장관이 공동으로 권한을 갖는 것이 타당하다는 의견이므로 이에 대한 논의가 필요할 것으로 보입니다.

48쪽, 개발사업시행자의 의무 등 규정은 별다른 문제 없어 보입니다.

52쪽, 개발사업시행자의 지정 취소 및 대체 지정 등에 관한 규정입니다. 이는 개발사업의 원활한 추진을 위하여 필요한 규정으로 보이지만 유사 입법례인 경제자유구역법과 같이 취소된 개발사업시행자로 하여금 개발사업을 위하여 매수한 토지를 새로이 대체 지정된 개발사업시행자에게 매도할 것을 명할 수 있도록 규정할 필요가 있는 것으로 보입니다. 한편 개발사업의 주체가 결정되는 경우 그에 따라 개발사업시행자 지정 취소 등의 주체도 맞출 필요가 있겠습니다.

54쪽, 실시계획의 승인 등 조항도 별다른 문제가 없으나 개발사업의 주체가 결정되는 경우 그에 따라 주체를 맞출 필요가 있을 것으로 보입니다.

이어서 57쪽, 실시계획 승인의 고시 등 규정도 마찬가지로 하겠습니다.

다음 59쪽, 인가·허가 등의 의제 규정입니다. 의제되는 인가·허가 등의 소관 부처에서 의제대상에서 제외할 필요가 있다는 의견을 제시한바 이와 같은 각 부처의 의견과 각 인가·허가 등이 의제대상에서 제외됨에 따라 개발사업이 지연될 가능성, 유사 입법례 등을 종합적으로 고려하여 결정할 필요가 있는 것으로 보입니다.

70쪽입니다.

제정안 제21조는 실시계획의 승인을 받은 이후 1년 이내에 개발사업에 착수하도록 하고 만일 1년 내에 착수하지 않는 경우 실시계획 승인의 효력을 잃도록 하고 있으며 1회에 한하여 착수기한을 연기할 수 있도록 하고 있습니다. 이는 개발사업의 원활한 추진을 위하여 타당한 조항으로 보이지만 연기 결정 주체에 대한 결정이 필요할 것으로 보입니다.

72쪽, 타인의 토지에의 출입 규정은 개발사업의 효율적 추진을 도모하려는 취지로 준공검사 등의 주체에 대한 검토가 필요할 것으로 보입니다.

73쪽, 토지 수용 및 환지 규정은 개발사업을 원활히 추진하기 위해서 필요할 것으로 보입니다. 아울러 토지보상법 별표 개정이 필요한 사안입니다.

77쪽입니다.

제정안 제25조는 준공검사의 절차, 준공검사 전 토지·시설 사용 금지, 준공된 지구의 관리는 실시계획에 따를 것 등을 규정하고 있습니다. 이는 경제자유구역법과 동일한 내용으로 적절한 것으로 보이지만 준공검사 주체에 대한 국토교통부, 해양수산부 등의 의견을 검토하여 결정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

80쪽, 조성토지의 처분방법 등에 대한 조항은 별다른 문제가 없는 것으로 보입니다.

81쪽, 개발이익의 재투자 등에 대해서는 지역균형발전 및 국민경제의 향상 측면에서 타당한 것으로 보이나 다른 다수의 입법례와 달리 개발이익 사용의 용도를 한정하지 않고 있는 점, 독립적인 산정 기준을 마련할 필요성 등에 대한 추가적인 검토가 필요할 것으로 보입니다.

84쪽입니다.

공공시설 등의 귀속에 관하여 국토의 계획 및 이용에 관한 법률을 준용하고 있는 제정안 제28조는 별다른 문제가 없는 것으로 보입니다.

87쪽, 국공유지의 처분제한 규정은 국제물류진흥지역 개발사업을 위한 토지 확보에 기여하려는 취지로 필요한 조문으로 보입니다.

88쪽, 조세 및 부담금 감면 등에 대해서는 소관 부처들의 삭제 필요 의견과 감면 규정이 국제물류중심지 조성·육성에 기여할 수 있는 점, 유사한 감면 입법례 등을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

92쪽입니다.

국제물류진흥지역 개발 관련 특례로 국토의 계획 및 이용에 관한 법률상 건폐율 및 용적률의 최대한도, 체육시설의 설치·이용에 관한 법률상 시설물의 설치 및 부지 면적 제한, 농지법상 농지전용허가 및 농지전용에 관한 사전 협의 등에 대해 특례를 규정한 것입니다.

해당 특례들은 국제물류진흥지역이 성공적으로 개발 및 운영될 수 있도록 하려는 취지와 각 부처의 의견 등을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

100쪽입니다.

제정안 제34조는 국제물류진흥지역에 입주하는 기업에 대한 세제와 자금의 지원, 국공유재산에서의 영구시설물 축조 허용 및 임대기간 확대 그리고 입주기업 및 개발사업시행자에 대한 수의계약을 통한 국공유재산의 사용허가 등을 규정하고 있습니다. 이에 대해서는 기획재정부, 행정안전부 등 부처의 반대 의견들과 특례 규정이 국제물류중심지 조성 및 육성에 기여할 수 있는 점, 유사 입법례 등을 종합적으로 고려할 필요가 있겠습니다.

다음 106쪽, 국가 및 지방자치단체의 기반시설 설치에 필요한 비용에 대한 지원 규정은 유사 입법례를 감안할 때 별다른 문제는 없는 것으로 보입니다.

107쪽, 규제 신속확인 및 임시허가 규정은 이른바 규제샌드박스 제도를 도입하려는 것으로 그 취지는 타당한 것으로 보이나 몇 가지 보완 의견이 있습니다.

먼저 규제의 신속확인과 관련하여 둘 이상의 중앙행정기관장 간의 의견이 상충하는 경우 등에 대한 규율과 규제확인에 필요한 사항을 하위법령에 위임할 필요가 있을 것으로 보입니다.

109쪽입니다.

둘째, 임시허가 관련하여 임시허가의 유효기간의 상한 관련 중앙행정기관장이 정비 의무, 임시허가를 받은 자의 보험가입 의무, 심사 시 관계기관 공무원 참여, 절차·방법·기준 등의 하위법령 위임 등의 유사 입법례 규정을 참고하여 보완이 필요할 것으로 보입니다.

110쪽입니다.

셋째, 기업에게 규제개선 전 신속한 규제 특례를 부여하기 위해서는 안전성을 검증하는 실증특례를 규정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

119쪽입니다.

국제물류진흥지역 정보플랫폼 규정과 관련하여 일원화된 시스템으로서 정보플랫폼을 설치·운영하도록 하려는 취지는 타당한 것으로 보이나 정보화전략계획 수립 등을 통한 검토를 선행한 후에 신설 여부를 결정하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보입니다.

122쪽은 특례조항입니다.

먼저 출입국관리법상 사증발급 절차 및 체류기간 상한을 달리 정할 수 있도록 특례를 규정한 것은 근로자 확보 가능성 제고 측면에서 타당한 것으로 보입니다.

예비타당성조사에 관한 특례를 두는 것은 재정의 건전성을 도모하려는 예비타당성조사 제도의 취지와 수요가 상대적으로 미흡한 지역의 지역균형발전 저해 측면 등을 종합적으로 고려할 필요가 있는 것으로 보입니다.

124쪽, 전시설 설 건립에 관한 특례입니다.

전시산업발전법상 산업통상자원부장관, 문화체육부장관 등과 협의에 대한 특례는 개발사업시행자가 전시설을 건립하고 그 운영에 필요한 지원을 받을 수 있도록 하려는 취지로 적절한 측면이 있다고 보입니다.

128쪽, 국제물류진흥위원회 설치에 대해서는 국가물류정책위원회와 기능의 중복 가능성을 고려할 필요가 있어 보이고, 국제물류진흥청 설치에 유사 입법례와 지방자치단체의 행정기구 설치에 자치단체의 여건 등에 따라 판단할 필요가 있다는 의견, 국토교통부 내에 별도 지원조직 신설이 필요하다는 의견 등을 종합적으로 고려할 필요가 있겠습니다.

132쪽, 보칙 규정입니다.

보고 및 검사 등은 국제물류진흥지역 개발사업이 당초 취지대로 추진되기 위하여 필요한 것으로 보입니다.

청문 규정 또한 불이익 처분 시 그 상대방의 권리 보호를 위해 청문을 거치도록 하는 것은 타당하다고 보이며 아울러 임시허가의 취소, 실증특례의 취소 등을 새로이 규율한다면 그에 따라 그에 대해서도 청문을 거치도록 규율할 필요가 있을 것으로 보입니다.

133쪽, 권한·업무의 위임·위탁에 관한 근거를 마련하는 것은 필요한 것으로 보입니다.

135쪽, 벌칙 규정 관련 각 규정은 경제자유구역법에 따른 위반행위의 태양과 그에 따른 제재 정도가 동일하다는 점을 고려할 때 적절한 수준으로 보입니다. 다만 과태료 부과 기준에 대해서 대통령령에 위임하는 등의 보완이 필요할 것으로 보입니다.

마지막으로 139쪽, 부칙입니다.

공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 한 시행일 규정은 적절한 것으로 보이며, 국민권익위원회의 의견대로 공익신고자 보호법 별표에 동 제정안에 따른 제정법률을 추가하는 것은 타당한 측면이 있는 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전반적으로 전문위원 검토의견에 동의합니다. 국제물류 경쟁력 제고와 균형발전을 위한 법 제정 취지에도 동의합니다. 그런데 다만 기재부나 또 해수부, 행안부 등 관계부처에서 이견을 많이 제출해 놓은 상태고요. 또 제도의 실효성

제고를 위해서는 계획 수립 주체를 조정할 필요성도 있고 또 지정 요건을 조금 더 구체화하고 인센티브도 추가할 필요가 있습니다. 그래서 그런 관계부처 이견을 조정하고 또 내용도 보완하기 위해서는 조금 더 시간을 가지고 숙성할 필요가 있겠다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 문진석 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

손명수 위원님.

○손명수 위원 법안의 취지에는 동의를 하는데요. 전체적으로 전문위원 검토해 주신 것처럼 유사한 제도가 굉장히 많아요. 그래서 이것은 관계부처 간에 긴밀한 협의가 필요할 것 같습니다.

그리고 맨 처음에 경제자유구역을 할 때도 인천에서 시작을 했는데 지금 전국이 경제자유구역입니다. 심지어는 바다가 없는 충북에도 경제자유구역청이 있습니다. 이것도 아마 계속 확대될 가능성이 굉장히 높는데, 특히 위원회 설치와 국제물류진흥청 이 조직 설치하는 아닌 것 같습니다. 이거 이런 식으로 하면 안 됩니다.

그러니까 국제물류진흥을 위해서 별도의 지원을 위한 필요한 지원을 더 강화하는 것은 찬성하는데 이를 계기로 각 시도에 진흥청을 만들고 이렇게 하는 것은 바람직하지 않을 것 같습니다. 잘 검토해 주시기 바랍니다.

○소위원장 문진석 다른 위원님들 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제20항은 심도 있는 심사를 위해 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

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

산회를 선포합니다.

(15시23분 산회)

## ○출석 위원(13인)

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

## ○출석 전문위원 및 입법심의원

전문위원 곽현준

## ○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

교통물류실장 엄정희

철도국장 윤진환

대구경북통합신공항건설추진단



---

단장 신광호  
대도시권광역교통위원회  
상임위원 김수상  
광역교통정책국장 이정희  
기획재정부  
경제예산심의관 강윤진