

제418회 국회
(정기회)

국토교통위원회 회의록 (예산결산기금심사소위원회)

제 3 호

국 회 사 무 처

일 시 2024년11월12일(화)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

- 2025년도 예산안(의안번호 2203519)
가. 국토교통부 소관
- 2025년도 기금운용계획안(의안번호 2203520)
가. 자동차사고피해지원기금

상정된 안건

- 2025년도 예산안(의안번호 2203519) 1
가. 국토교통부 소관
- 2025년도 기금운용계획안(의안번호 2203520) 2
가. 자동차사고피해지원기금

(10시13분 개의)

○소위원장 **한준호** 자리를 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제418회 국회(정기회) 제3차 예산결산기금심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의 진행에 대해서 간략하게 말씀 먼저 드리겠습니다.

오늘 회의는 국토교통부 소관 교통분야 예산안 및 기금운용계획안에 대해서 심사를 하도록 하겠습니다.

방식은 대체토론, 서면질의 내용을 요약 정리하고 또 소위원회 심사자료에 대해서는 세부사업별로 몇 개 사업을 묶어서 먼저 전문위원의 보고를 듣고 정부 측 의견을 들은 뒤 위원님들의 토론을 거쳐서 결론을 내는 방식으로 하겠습니다.

다만 효율적인 회의 진행을 위해서 소위자료의 수용 곤란 의견에 한해서 전문위원과 정부 측의 설명을 듣도록 하겠습니다.

그리고 결론 내는 데 어려움이 있는 사업들은 일단 심사를 보류하고 넘어간 다음에 가장 마지막 보류 항목만 별도로 모아서 심사를 하겠습니다.

배석하고 계신 분들은 답변하실 때 소속·직위·성명을 먼저 말씀하시고 답변해 주시기 바랍니다.

의사일정에 들어가겠습니다.

1. 2025년도 예산안(의안번호 2203519)

가. 국토교통부 소관

2. 2025년도 기금운용계획안(의안번호 2203520)

가. 자동차사고피해지원기금

(10시14분)

○소위원장 **한준호** 의사결정 제1항 2025년도 예산안, 의사일정 제2항 2025년도 기금운용계획안, 이상 2건을 일괄해 계속해서 상정하겠습니다.

먼저 전문위원 보고해 주십시오.

○전문위원 **곽현준** 전문위원입니다.

교통물류실 소관 사항부터 보고드리겠습니다.

먼저 2쪽, 연번 3번 스마트주차정보 시스템 구축은 사업 시작 5년이 지났음에도 진행이 미흡하므로 5억 원을 감액하자는 의견이 있습니다.

다음, 운수종사자 운전 적격성 검사 인프라 확충에 대해서는 고령 운수종사자 관리 강화를 위하여 검사장을 확충하고자 신축 5개소 구축에 197억 5000만 원 신규 반영 또는 5개소 임차에 34억 5000만 원 신규 반영 의견이 각각 제시되었습니다.

4쪽입니다.

교통약자 이동편의 증진 사업 중 내역사업인 저상버스 도입보조 사업에 대하여 지방자치단체의 수요를 반영하여 178억 1000만 원 증액이 필요하다는 의견과 저상버스 도입이 미진한데도 불구하고 예산이 계속 감액되고 있어 2024년 수준으로 회복하기 위하여 72억 500만 원 증액하여야 한다는 의견이 있습니다.

다음 5쪽, 특별교통수단도입보조 사업에 대하여 지역 간 이용차별 철폐를 위한 교통약자이동지원센터 운영비 지원에 3648억 8400만 원 증액 의견이 있습니다.

다음, 7쪽입니다.

버스공영차고지 지원 사업 중 인천 계양권역 버스차고지 부족 해소를 위하여 16억 원 또는 15억 8900만 원 증액 의견과 남부권(충청남도 천안시) 사업은 2025년 실시설계가 완료됨에 따라 27억 6600만 원 증액, 경기도 6개소의 차질 없는 추진을 위해 131억 8500만 원 증액, 화성시 향남 사업에 41억 원 증액 의견이 있습니다.

이어서 9쪽입니다.

주차환경개선지원 사업에 대하여 구룡 공영주차장 신축 사업 70억 원 신규 반영 그리고 양재천근린공원 공영주차장 신축 사업 50억 원 신규 반영 의견이 있습니다.

다음, 물류정책관 소관 사업 1건 마저 보고드리겠습니다.

12쪽 연번 6번, 시골마을 택배통합배송시스템 구축 사업으로 경남 합천군의 시골마을 택배통합배송시스템 구축 5억 원을 신규 반영하자는 의견입니다.

참고로 10쪽 2번, 신규 내역사업으로 물류취약지역 공동택배서비스 시범사업 5억 원 신규 반영에 대해서는 정부 수용 입장입니다.

여기까지 교통물류실 소관 사항 보고드립니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 연번 3번, 스마트주차정보시스템 구축에 대해서 5억 원을 감액하자는 요구에 대해서는, 지금 이 부분에 대해서 모바일 실태조사 기능 개발비 부분입니다. 그래서 지금까지는 이것을 일일이 나가서 수기로 작성하다 보니까 정확도라든지

효율성이 많이 떨어집니다. 그래서 이 부분은 앞으로 조사인력이 나가서 디지털로 정확하게 체크하기 위한 하나의 수단을 개발하자는 것이기 때문에 정부안대로 유지를 해 줬으면 감사하겠습니다.

연번 4번, 운수종사자 운전 적격성 검사 인프라에 대해서는 일단 송기현 위원님과 엄태영 위원님이 서로 다른 제안을 해 주셨는데요. 송기현 위원님은 신축으로 가자, 엄태영 위원님은 임대로 가자는 겁니다.

그래서 일단 기본적으로 검사장 확충 필요성은 있습니다. 그런데 어떤 방식으로 갈 건지에 대해서는, 이게 신규 부지를 매입하다 보면 상당한 기간이 걸리고 내년도에 이 금액을 집행한다는 가능성도 떨어지는 측면이 있습니다. 그래서 저희가 볼 때는 가성비가 높은 임대 방식으로 일단 해서 향후 인구구조 변화에 따라 가지고 적절하게 대응할 수 있도록 하는 의미에서 임대 방식인 엄태영 위원님 안을 지금 수용하려고 하는 것입니다.

4페이지 연번 3번이 되겠습니다. 교통약자 이동편의 증진입니다.

지금 이 부분에 대해서는 178억 정도를 증액하자는 겁니다. 그 이유는 지원 기준단가를 지금 9200만 원 하고 있는데 내년부터는 9000만 원으로 200만 원을 낮추려고 하는 겁니다. 그에 반해서 지금 제안된 안은 지원단가를 1억 원으로 더 올려야 된다는 건데요. 이 부분에 대해서는 수용하겠습니다.

지금 그 밑에 엄태영 위원님께서 제시한 부분은 24년 수준으로 돌아가자는 건데 만약에 앞의 부분이 수용이 된다면 그 부분에 대해서는 자동으로 해결되는 부분이 되겠습니다.

다음, 5페이지 되겠습니다.

○소위원장 한준호 잠깐. 4페이지의 앞부분은 수용을 하시겠다는 건가요, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○안태준 위원 어떤 것을 수용한다는 거예요?

○손명수 위원 위엣것을 수용하는 거. 그러면 밑에는 자동으로 수용이……

○소위원장 한준호 예, 위엣것.

계속해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 5페이지 되겠습니다.

이 부분은 특별교통수단에 차량운전원 2인 인건비를 포함하자는 겁니다. 그래서 이 부분은 저희가 좀 받기가 힘든 게 이미 기재부에서 인건비를 활용할 수 있도록 복권기금에서 재정을 지원하고 있습니다. 현재 12개 시도에서 868억 원을 지금 사용 중에 있는 상황입니다. 그래서 이런 부분을 잘 활용하면 될 것 같고.

두 번째는 차량당 적정 운전비 비율이 지자체별로 다 좀 상이합니다. 경기도 같은 경우에는 한 대당 운전원 1.5명이고 부천시 같은 경우에는 한 대당 운전원 1.4명으로 다 제각각이기 때문에 이것을 획일적으로 하는 것보다 지자체가 지역 여건에 따라서 운영비를 편성하는 것이 적절하다고 봅니다. 그래서 이 부분에 대해서는 조금 받기가 힘들다, 지금 현재도 복권기금을 활용해서 할 수 있는 부분이 있기 때문에.

다음, 7페이지 되겠습니다.

버스공영차고지 지원에서 두 번째 인천 계양권역입니다.

이 부분은 충분히 예산이 지금 반영이 되어 있어서 수용 곤란하다는 말씀입니다. 당초에는 내년도에 사실 공영차고지를 준공하려고 했습니다만 지연이 되는 바람에 국비 추가

반영은 불필요하다는 입장이 인천시의 입장이 되겠습니다.

○**안태준 위원** 인천시 입장인가요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

다음, 8페이지 되겠습니다.

상단의 천안시에 있는 남부권 시내버스 공영차고지 부분은 지금 지자체 요구가 30억이었는데 정부안에는 8억 3400만 원, 그러니까 매칭 비율이 30%인데요 8.3%만 담겼습니다. 그래서 이것을 30%로 인상하려고 그러면 21.66억 원이 반영되면 되겠습니다. 그래서 일부 수용이 되겠습니다.

그다음 사항, 경기도 시내버스 공영차고지 6개소에 대한 요구액이 되겠습니다. 그런데 이 중에서 저희가 평가를 해 봐서 6개 중에서 2개는 지금 선정이 됐고요, 네 군데는 지금 사전 집행 여건이 조성이 안 됐기 때문에 집행이 불가능하다고 판단했습니다. 그 두 군데는 성남과 가평설악이 되겠습니다. 그래서 이것도 마찬가지로 매칭 비율이 30%에 미달되는 부분은 채워서 지원하겠다는 겁니다. 그래서 일부 수용이고 성남은 15.41억 원, 가평설악은 1.24억 원을 증액하는 것이 타당하다고 보여집니다.

그리고 제일 하단에 있는 부분 화성시 향남은 아까 말씀드렸던 6개 중에서 집행 가능성이 불투명한 4개 지자체에 해당이 됩니다. 그래서 이 부분은 좀 수용하기가 곤란한 그런 사항이 되겠습니다.

9페이지 되겠습니다.

주차환경개선지원 사업은 이 사업이 지방으로 이양이 됐습니다, 23년도에. 그래서 중앙에서 예산편성이 곤란하다는 말씀 드립니다.

다음, 12페이지 되겠습니다.

연번 6번, 시골마을 택배통합배송시스템 구축 5억 원 증액입니다.

이 부분은 앞의 10페이지에 있는 내용과 연계되어 있습니다. 연번 2번의 물류취약지역 공동택배서비스 시범사업 5억 원 신규 반영, 여기에서 다룰 수 있는 사안이기 때문에 별도로 이렇게 할 사항은 아니다 해서 수용 곤란 입장입니다.

이상입니다.

○**소위원장 한준호** 위원님들 의견 주십시오.

의견들 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 정부 측 의견 동의하시는 걸로 보고 진행하도록 하겠습니다.

전문위원님 이어서 보고해 주십시오.

○**전문위원 박현준** 항공정책실 소관 보고드리겠습니다.

14쪽입니다.

1번, 공항개발조사 사업의 내역사업인 공항발전지원 중 청주국제공항 민간항공기 전용 활주로 건설을 위한 사전타당성조사 5억 원 증액, 신규로 반영되는 사업들에 대한 신속한 사전타당성조사를 위한 5억 원 증액 의견이 있습니다.

15쪽 연번 5번입니다.

가덕도신공항 건설에 대해서는 내년도 집행 가능성 및 사업의 특수성을 감안하여 전년 대비 증액분 4277억 400만 원 감액이 필요하다는 의견과 원안을 유지해야 한다는 의견

이 함께 제시되었습니다.

16쪽 연번 6번, 백령도 소형공항 건설 사업은 타당성재조사가 진행 중이므로 30억 9500만 원 전액 감액하여야 한다는 의견입니다.

연번 8번, 국제항공안전 표준화 사업의 내역사업인 항공신체검사제도 운영에서는 의료 대란과 집행 가능성을 감안하여 의사인력 1인 연봉 2억 3300만 원 감액 의견이 있습니다.

18쪽입니다.

드론 안전 및 활성화 지원 사업은 2025 전주 세계드론제전의 원활한 사업 추진을 위한 15억 원 신규 반영 의견과 2025 전주 드론축구월드컵 개최 관련 5억 원 증액 의견이 있습니다.

이상 항공정책실 소관 사항 보고 마치겠습니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 14페이지 연번 1번이 되겠습니다.

청주국제공항 전용 활주로 건설에 대한 사타 필요 이유로 5억 원 증액에 대해서는 지금 현재 7차 공항개발 중합계획 용역이 진행 중에 있습니다. 그래서 여기에서 충분히 다뤄 보고 그러고 나서 중합계획이 담겼을 때 그에 따른 후속으로 사타 용역비를 담는 것이 타당하다고 보여집니다.

○소위원장 **한준호** 이게 그 일자가 어떻게 되지요, 7차?

○국토교통부제2차관 **백원국** 7차가 26년부터 30년이 되겠습니다.

○소위원장 **한준호** 계속 보고해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 그다음 염태영 위원님께서 제시하신 사타 용역비 5억 원도 마찬가지로 되겠습니다. 이 부분도 지금 경기남부 국제공항을 염두에 둔 것 같은데요. 지금 이 부분도 확정된 사업이 아니고 상위 계획이 지금 없는 상태입니다. 그래서 이 부분도 상위 계획인 공항개발 중합계획에서 다뤄 보고 나서 거기에 따라 가지고 필요한 후속 조치를 취하는 것이 적절하다고 보여집니다.

다음, 15페이지 되겠습니다.

연번 5번, 가덕도신공항 건설에 대해서는 4277억 원을 감액하자는 의견과 원안을 유지하자는 의견이 지금 상존하고 있습니다. 그래서 저희는 차질 없는 사업 추진을 하기 위해서 정부안대로 유지해 주실 것을 부탁드립니다.

다음, 16페이지 연번 6번이 되겠습니다.

백령도 소형공항 건설에 대해서 지금 타재가 진행 중이니까 감액을 하자는 말씀이신데 이 부분은 내년 하반기에 타재가 끝이 납니다. 그래서 실시설계 또 영향평가 등 용역을 하기 위해서, 사업 추진을 위해서 전액 반영이 필요하다고 보여집니다.

연번 8번, 국제항공안전표준화 이 부분은 지금 항공안전법이 개정되어서 조종사나 관제사가 갑자기 몸이 안 좋아서 수술 입원하고 나서 몸 컨디션이 정상인지 여부를 체크해 보고 현업에 또다시 투입하는 그런 프로세스가 되겠습니다. 그래서 이것을 거르는 그런 평가관이 있어야 되는데 의사 1명에 대한 인건비가 되겠습니다. 그래서 이 부분은 개정법의 차질 없는 시행을 하기 위해서 예산이 반영될 필요가 있다고 보여집니다.

다음, 18페이지입니다.

연번 10번 드론 안전 및 활성화 지원, 위에 있는 부분 중에서 첫 번째 꼭지는 15억을 증액하자는 겁니다. 저희는 8억 원 증액으로 일부 수용 입장입니다. 그 이유는 15억 원 증액 내용 중에 행사비용 10억 원이 지금 담겨 있습니다. 그래서 10억 원은 너무 과도하기 때문에 3억 원 정도 담고 실증사업비 5억 원을 담아서 8억 원으로 조정하는 것이 타당하다고 보여집니다.

다음은 전주 드론축구월드컵대회 예산을 5억 원 더 지원해 주자는 겁니다. 이 부분은 지금 현재 15억 원이 담겨져 있습니다. 총 행사비용이 50억 원인데요 그중에 국비 지원이 30%로 해서 15억 원이 담겨져 있는데 여기다 추가로 5억 원을 더 지원해 달라는 겁니다. 그래서 이미 이거는 협의가 된 사항이기 때문에 그 정도 선에서, 15억 원 선에서 정리하는 것이 타당하다고 보여지기 때문에 수용 곤란한 입장입니다.

이상입니다.

○소위원장 한준호 위원님들 의견 주십시오.

이연희 위원님.

○이연희 위원 14페이지 공항개발조사 관련해서 청주 제가 저번에 상임위에서 질의할 때 장관님 긍정적으로 검토해 주신다고 그러더니 수용 곤란한 입장을 내셨는데, 7차 공항개발 종합계획이 26년부터 30년까지잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 그런데 지금 이미 청주공항이 400만 돌파했고 정부 예측치 6차 개발보다 20년 앞당겨서 이용객들이 이렇게 폭발적으로 늘어나고 있는데. 그래서 지금 충북에서 민간 활주로 관련한 용역을 진행해서 아마 국토부에도 부지사가 가서 보고한 걸로 알고 있는데, 이게 26년에 하면 공항 개항까지 보통 10년 정도 걸리잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 그러면 36년인데 그때 되면, 이미 수요가 폭발적으로 늘고 있는데 2030년에는 F-35가 더 증설돼서 오기 때문에, 지금 군용 활주로를 같이 이용하고 있잖아요. 벌써 슬롯 활용률이 거의 70% 가까이 되는데 F-35가 2030년에 들어오면 슬롯이 축소될 수밖에 없어요. 그러면 이용객이 폭발해서 슬롯이 계속 늘어나야 되는데 오히려 줄어드기 때문에 관련한 부분 최대한 시간을 앞당기는 것이 매우 중요합니다.

그래서 7차까지 하기에는 시간이 너무 지연되기 때문에 제가 민간 활주로 관련해서 사전타당성조사를 바로 내년에 하자 그래서 용역비 5억 원 증액을 요청한 거거든요. 그런 점을 감안해서 이 부분을 국토부에서 수용해 주길 바랍니다.

○소위원장 한준호 염태영 위원님.

○염태영 위원 제7차 공항개발 종합계획이 30년까지 해당되는 거라면 지금 인천국제공항은 5단계 공사를 하더라도, 지난번에 인천국제공항 현장감사 때 나왔듯이 2040년 되면 포화 상태라는 것은 이제 드러난 답이거든요.

그래서 새로운 수도권의 공항에 타당성이 실제로 있는지를 검토하는 것은 20년 계획으로 보더라도 지금도 이미 늦었기 때문에, 지금 2년간 예산 잡힌 게 사용이 안 돼서 올해 11월 말에 아마 정책연구로 연구용역이 들어가게 되면 내년 11월 말 용역이 끝나고 그 이후에 제7차 공항개발 종합계획 수립 후에 이걸 하게 된다고 그러면 텀이 또 생겨요. 그거 언제 생길지 모르기 때문에 저는 사전타당성조사 용역과 관련해서는 충분히 수요가

있을 경우는 이것에 인식할 필요가 없기 때문에 이연희 위원님 말씀하시는 그 위에 5억이나 그 밑에 있는 타당성 용역 집행 5억은 내년도 예산으로 잡아 놔야지만 전체적인 일정과 또 전체적인 실제 수요에 부응할 수 있다 이렇게 말씀드릴 수 있기 때문에, 위에도 그렇고 밑에도 그렇고 5억씩의 내역은 큰돈이 아닌데 이런 실기를 하지 않도록 하는 측면에서 꼭 필요하니까 재검토해 주시길 바란다는 말씀 드립니다.

○소위원장 한준호 이거는 듣다 보면 일견 두 분 의견이 일리가 좀 있어 보이는데, 차관님 이거는 입장 변경 어렵습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 상당히 원칙에 대한 문제기 때문이에요 기본적으로 말씀하신 그런 사항들에 대해서 충분히 검토할 가치가 있다고 봅니다. 그래서 그런 걸 하자고 국가 상위 계획인 공항개발 종합계획에서 그런 부분을 사실 다루는 겁니다. 그래서 그때 그 부분에 대해서 적극 검토를 하고 그러고 나서 만일 족보 따지면 그에 맞는 후속 절차를 빨리해서 진행하는 것이 순리라고 저는 봅니다.

○이연희 위원 항목 자체가 공항개발조사인데 그걸 어차피 하게 될 텐데 전체 공항의 혼잡도 이런 것에 대한 감안을 해서 미리 하자는 건데 적극적으로 수용하시면 되지, 적극 수용을 해 주시기 바랍니다.

○소위원장 한준호 일단 다른 분들……

김도읍 위원님 말씀하시면 됩니다.

○김도읍 위원 차관님, 조금 전에 이연희 위원님 말씀하시고 염태영 위원님 말씀하셨는데 사전타당성조사 예산을 반영하는 것은 원칙의 문제라고 하셨는데 원칙의 문제라고 주장하기 전에 먼저 선행되어야 할 게 지금 인천국제공항공사는 자기들 중심주의로 들어가 가지고 5단계 공사를 하겠다는 거거든요. 그런데 항공정책실장께서 그날도 전국적인 항공 수요 그다음에 지역균형발전, 모든 걸 종합적으로 고려해서 공항개발 종합계획을 수립하겠다고 분명히 말씀하셨어요. 그거는 반드시 지켜져야 돼요. 청주공항이든 아니면 경기도 수도권 제2의 공항이든 어쨌든 인천국제공항은 여기에서 막아 줘야 됩니다. 아니면 모든 항로를 독점적으로 차지한다. 그렇게 되면 지방공항들이 살길이 없어요.

일단 일차적으로 지금 이연희 위원님 주장이나 염태영 위원님 주장에 대해서는 저도 차관님께서 동의를 해 주시면 고맙겠다는 말씀을 드리고, 그 기본적인 전제조건이 뭐냐면 인천국제공항 4단계 공사에서 마무리를 해 줘야 돼요. 아시겠지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그 부분 5단계 사업에 대해서는 저희도 신중하게 보고 있습니다. 말씀하신 지방공항과의 관계성을 충분히 고려해서 또한 5차 공항개발 종합계획을 지금 다루고 있습니다. 다룰 때 그 부분에 대해서 심도 있게 검토하도록 하겠습니다.

○김도읍 위원 그리고 지금 부산·울산·경남 지역에서 여야 없이 저희들이 추진해 왔고 또 내년부터는 실질적으로 공사가 진행되는 가덕도신공항 예산과 관련해서 한 말씀을 드리겠습니다.

차관님, 지금 부지조성 공사는 턴키 방식에 의한 신공법을 적용합니다. 대규모 해상 매립 등 공정 초기에 공사비의 집중 투입이 반드시 필요하고 경제위기 극복을 위한 한시적 계약지침 적용 시 선금 집행이 100%까지도 가능한 이런 상황에 와 있습니다. 29년 개항을 목표로 하려고 그러면 반드시 25년 하반기 본공사의 실질적 공사기간 확보 및 사업

초기 공사물량과 선행 공정 신속 준비 등을 위해서는 충분한 국비 지원이 반드시 필요합니다. 맞지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 기본설계 단계부터 실시설계에 준하는 지반조사와 설계로 실시설계 기간을 단축할 것이고 실시설계 역시 패스트트랙으로 시행해 본공사 착공 시기를 단축할 계획입니다. 따라서 9640억 원 정부안 원안이 유지되기를 강력히 희망합니다.

사실 지금 9640억에는 공사비만 있는 게 아니지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 지금 건설보상비, 기본조사설계비 그다음에 감리비, 시설부대비 등등 해 가지고 내년에 다 집행이 가능한 것들입니다. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 우리……

○이연희 위원 왜 저를 보십니까?

(웃음소리)

○김도읍 위원 볼 수밖에 없지 않습니까. 잘 선처해 주시기 바랍니다.

○소위원장 한준호 감액 의견이 있으신데 이연희 위원님 혹시……

○이연희 위원 제가 먼저 말씀드릴게요.

일단은 이거 수의계약하시겠다고 하셨는데 본계약은 언제 가능한 걸로 보입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 내년 연말쯤 가능하다고 저희는 봅니다.

○이연희 위원 그러면 연말이면 12월쯤 얘기하시는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 그러면 계약하고 나서 선집행을 하시겠다는 건가요? 몇 %로 하시겠다는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 올해는 선급 100%가 가능한데 일반적으로는 선급 70%까지 가능합니다. 그런데 올해까지 선급을 100%까지 줄 수 있도록 되어 있습니다. 내년에도 그것이 연장이 될지 여부에 대해서는 더 봐야 되고 기본은 70입니다.

○손명수 위원 계약이 올해 말 된다는 거지요? 아까 내년 말이라고 그러서 가지고.

○국토교통부제2차관 백원국 아닙니다. 그래서 그 선급을 어디까지 줄 수 있느냐……

○손명수 위원 아니, 계약이 내년 말이나고요?

○국토교통부제2차관 백원국 내년 말.

○손명수 위원 계약이 내년 말에 돼요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○염태영 위원 선정이 아직 안 됐잖아.

○이연희 위원 그런데 지금 그 계획이 내년 말인데 관련해서 기본설계, 실시설계, 실시계획 승인·고시 다 하면 그렇게 해 가지고 그게 12월에 마무리되는 거지요? 그렇게 해서 계약을 하는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 그런데 저는 가덕도신공항이 계획한 대로 신속하게 추진이 되길 바라는 데 그런데 실제로 집행 과정을 보면 이게 지금 제대로 집행이 안 되고 있잖아요. 그러면

지금 국토부에서 말씀하시는 거 보면 12월 달에 본계약해서 그때 다 돈을 쏟아 내겠다는 건데 그러면 과정에서 어떤 피해 보상이랄지 토지 보상 이런 부분들과 관련해서 그런 것도 신속하게 패스트트랙으로 마무리할 수가 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 보상비도 포함이 돼 있습니다.

○이연희 위원 아니, 그러니까 협상을 해야 될 거 아니에요, 그 주민들하고.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 여기 9640억에는 접근도로와 접근철도에 대한 사업비도 포함이 되어 있습니다.

○이연희 위원 그렇지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그리고 말씀하신 부지조성공사의 공사비는 한 6000억 정도 지금 담겨져 있습니다.

○이연희 위원 그러면 이렇게 여쭙습니다. 만약에 그런 일정대로 이것이 집행이 안 되면 어떻게 하실 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 저희로서는 지금 최선을 다해서……

○이연희 위원 올해도 최선을 다했고 그랬는데도 집행이 안 되고 있잖아요. 여쭙보고 싶은 거는 최선을 다했는데도 내년에 집행률이 저조했을 때 어떻게 하시겠느냐 그 말씀 묻는 거예요.

○국토교통부제2차관 백원국 집행을 하기 위해서 지금 현재로서는 최선을 다하겠다는 말씀 드리고요. 공기 단축 방안……

○이연희 위원 그러면 만약에 집행률이 저조하게 되면 감사나 징계를 받으실 용의도 있으세요? 최선을 다하겠다는 거를 말로만 하지 말고 각오를 밝혀 보세요. 그래야 신속하게 추진될 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 모든 프로젝트에는 그렇게 나름대로 목표 일정을 가지고 진행합니다만 또 어떤 변수가 있으면 그에 맞는 조정은 불가피하다고 보여집니다.

○이연희 위원 차관님, 이렇잖아요. 올해 예산 중에서 지금 SOC 예산이 거의 2조 가까이 삭감됐는데 예를 들어서 9000억을 만약에 또 집행을 못 하고 이월시키게 되면 그만큼 다른 SOC 사업들에 예산이 못 쓰이는 거잖아요, 26년에 들어갈 사업은 26년에 책정하면 되는데. 그런 것도 생각을 하셔야 되잖아요. 사실은 지금 도로나 철도 이런 부분의 예산이 깎여서 지방 같은 경우는 매우 곤란한 상황이 많거든요. 그런데 쓰지도 않을 돈을 미리 예산에 잡아 놓고서 이렇게 하는 거는 굉장히 소모적이고 낭비 아닙니까? 잘못된 거지요.

그러니까 저는 신속하게 가덕도신공항이 추진되기를 바라는데 지금까지 국토부가 해 온 걸 보면 집행률이 저조하기 때문에, 그러면 내년도에 최선을 다하겠다고 하는데 만약에 집행이 안 되면 이에 대한 책임도 함께 져야 되는 것 아니냐 그 말씀 드리는 거예요.

말씀해 보세요.

○국토교통부제2차관 백원국 하여튼 책임감을 갖고 임하겠습니다.

○이연희 위원 그러면 그 부분은 제가 부대의견으로 조금 더 고민해서 이따 다시 의견을 얘기하겠습니다.

○소위원장 한준호 예, 그렇게 하시지요.

○김희정 위원 부대의견으로 뭘 다실 의향이신지?

○이연희 위원 책임에 대해서.

○김희정 위원 아, 책임에 대해서. 하여튼 관심 가져 주셔서 감사합니다.

위원장님.

○소위원장 한준호 김희정 위원님.

○김희정 위원 앞서 이연희 위원님이나 염태영 위원님도 사실 다 국가균형발전 차원에서 다른 타 공항에 대한 관심을 보이셨던 것 같습니다. 그렇기 때문에 가덕도신공항의 성공이 비단 가덕도 주변의 지역에만 메시지를 주는 게 아니라 정말 수도권 이외의 다른 지역에 굉장히 큰 메시지가 될 거라고 생각을 합니다.

더군다나 정부를 바꿔 가면서도 굉장히 오랫동안 관심을 가졌던 사업입니다. 그런데 만약에 여기서 배정을 안 하면 아예 책임 여부를 떠나서 내년에 안 되는 것을 정부나 국회가 기정사실화해 버리는 게 되지 않습니까? 그런 의미에서 이렇게 믿고 예산을 주는 것 자체가 훨씬 더 정부의 책임감을 강화하는 의미가 있지 않나 생각을 합니다.

특히 정부는 지금 현재는 70%까지 선금 집행 가능하지만 경제위기 극복을 위한 한시적 계약지침을 내년까지도 확대 적용해서 100%까지 할 수 있도록 국토부가 노력하셔야 될 것 같은데 어떻게……

○국토교통부제2차관 백원국 예, 기재부와 적극 협의하도록 하겠습니다.

○김희정 위원 그런 단서를 다는 게 오히려 더 도움이 되지 않을까 생각합니다. 그게 오히려 국토부가 기재부와 협상을 하는 데 우리가 더 힘을 실어 주는 결과가 되지 않을까 생각을 하고요. 정부 원안대로 예산이 반영되어서 빨리 새로운 공항에 첫 삽이 잘 퍼질 수 있도록 위원님들의 관심을 부탁드립니다.

○소위원장 한준호 또 다른 위원님들 의견 있으십니까?

제가 몇 가지 질문 좀 드리겠습니다.

이게 넘어가서 제가 좀 양해를 구해야 될 것 같은데. 차관님, 버스공영차고지 관련해서 실무자가 지금 나가서 가지고. 8페이지인 것 같은데 이것은 제가 일단 보류로 빼놨다가 이따가 같이 논의를 하도록 하고요. 실무자를 다시 들어오게 해야 되니까요.

백령도 소형공항 건설 관련해서 질문을 좀 드리면 제가 감액 의견을 내기는 했는데 예비타당성조사 대비 총사업비가 증가되어서 지금 타당성재조사를 신청해 놓은 상태 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 한준호 그렇게 된다면 2024년도 예산 40억 전액이 불용이 될 상황인 것 같은데 이에 대해서는 정부 측 입장이 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 말씀대로 지금 현재 타재로 넘어갔기 때문에 사용이 불가합니다. 그래서 전액 불용하는 것이 맞습니다.

○소위원장 한준호 그래서 제가 이것 관련해 가지고 감액 요청을 드린 건데 지금 정부 측에서 수용 곤란하다 이렇게 말씀을 주서 가지고.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그래서 금년도 예산 40억은 불용이 되는 것이고요.

○소위원장 한준호 다시 세워 달라 이거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○소위원장 한준호 그런데 타당성재조사하는 데 빠르게 해 봐야 1년 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 타재가 10월 달에 들어갔습니다.

○소위원장 한준호 10월에 들어갔으면……

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 보통 9개월에서 1년까지 걸리는데 그 부분은 최대한 빨리해서 9개월 내에 정리될 수 있도록 신속 검토를 요청할 겁니다.

○소위원장 한준호 그리고 또 하나는 국제항공안전표준화 사업 관련된 예산 제가 감액 의견을 드렸는데 이게 의사 연봉 2억 정도를 책정해 놓으신 건데 지금 의사대란 상황에서 의사가 수급이 될까요? 이것 불용 가능성이 매우 높아 보여서 제가 감액 의견을 드린 건데요.

○국토교통부제2차관 백원국 수급에 일부 좀 차질이 있겠습니다만 한 명 구하는 것이 고요. 이게 안전과 관련된 이슈고 법 시행이 1월부터 되는 것이기 때문에 예산 반영을 통해서 저희가 꼭 책임자를 찾도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 알겠습니다.

백령도 소형공항 건설 같은 경우에는 상세적으로, 혹시 타재와 관련해 가지고 예산 세우는 것에 대해서 정부 측에서 이것은 10월 정도에 끝날 것이다 지금 이렇게 예측을 하고 계시는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 저희는 내년, 한 9개월에서 12개월 걸립니다. 그래서 10월 달에 시작했기 때문에 빠르면……

○소위원장 한준호 10월 이전에 끝날 수 있다?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 빠르면 7월 달에 끝날 수도 있고요 길게는 10월 달쯤 끝날 것 같습니다. 지금 설계가 진행 중이기 때문에 설계비를 30억 주려고 하는 겁니다.

○소위원장 한준호 이것 차질 없이 진행될 수 있도록 차관님께서 챙겨 주셔야 됩니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 하겠습니다.

○이연희 위원 위원장님, 청주공항 예산 5억 어떻게 하실 건지 입장을 정확히 해 주세요. 존경하는 김도읍 위원님께서도 찬성 의견을 말씀해 주셨는데.

차관님, 수용 의견이신 거지요? 입장을 명확히 해 주고 넘어가야지.

○염태영 위원 그리고 조금 전에 차관님 말씀하시는 것 백령도 소형공항은 9월 10월께 라도 당겨서 해서라도 그다음 진행을 하겠다고, 이월시킨 것 없애더라도 새로운 사업을 사업비를 만들어서까지 하겠다고 그러면서 이것은 시간이 좀 애매해서 그다음에 세우겠다고 하는 것은 앞뒤가 안 맞기 때문에 똑같은 논리라면, 백령도 소형공항을 그렇게 처리하시는 정부 입장이라면 당연히 앞엿것 두 개도 하지 않으면 안 될 수…… 그 논리가 안 맞아요, 앞뒤가. 그렇게 해 주셔야 될 것 같다는 생각입니다.

○이연희 위원 입장을 얘기해 주세요. 그래야 나도 정리가 좀 되지.

○국토교통부제2차관 백원국 백령도 문제는 지금 국가계획에 포함되어 있는 상태고 프로세스를 밟고 있습니다. 그래서 기본계획 수립 절차를 지금 밟고 있는 거고요. 기본계획 수립 과정 속에서 설계비가 증액되어서 그 부분에 대해서 타당성재조사라는 절차를 지금 밟고 있는 겁니다. 그래서 이 사업은 지금 진행 중에 있는 절차고.

말씀하신 청주공항과 경기남부 국제공항은 처음에 종합계획에 담을까 말까에 대한 그 부분에 대한 절차가 필요하다는 그런 차원에서 두 개가 결이 다른 겁니다.

○염태영 위원 5년마다 한 번씩 하는 계획에 담을까 말까 하는 얘기로 미뤄 놓고 그

정도 의지를 갖고 있으니까 지금 말씀하시는 것하고 의지의 차이가 너무 확연하게 드러난다는 거예요.

실제로 정책기획 연구를 해서 필요하다고 그러면 사전타당성 용역으로 또 들어갈 수 있고 이런 절차의 순서에 있어서 의지를 갖고 해 보시라는 거예요. 물론 그 이후에도 타당성 용역 결과가 안 좋으면 그것은 어쩔 수가 없는 거예요. 그런데 그 전에 필요하다고 그러면 그런 기회요인을 날리면 안 된다는 거예요.

어쨌든 이것은 공항개발조사에 있어서 특별한 이견을 갖고 있지 않은 것에 대해서 해당되는 부서만 좀 의지를 실어 주면 큰 문제가 없을 거다 하는 입장으로 다시 한번 말씀드립니다.

○소위원장 **한준호** 의견들 다 주셨나요?

잠깐만 양해를 구하면, 제가 30분 정도 이석을 해야 돼서 손명수 위원님께 잠깐 사회권을 넘기고 다녀와도 괜찮겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

죄송합니다.

(한준호 소위원장, 손명수 위원과 사회교대)

○전용기 위원 저도 끝나고 말씀드리려고 했는데요. 8페이지의 경기도 시내버스 공영차고지 조성사업이 사실 정부 측이 요청했던 것은 경기도 전역인데 성남과 가평설악, 두 곳만 수용을 했던 부분에 대해서 나중에 보류 요청을 했다가 끝나고 나면 논의 좀 됐으면 좋겠습니다.

지금 말씀드리는 이유는 한준호 위원장께서도 말씀을 주셨고 정부에서도 그래도 어떤 내용에 대해서 말씀을 하시는지는 확인을 부탁드립니다.

○정준호 위원 저도 좀 지나간 것이기는 한데 7페이지에 보면 두 번째 인천 계양권역 버스공영차고지와 관련해서 2차관님이 인천시도 충분하다 이런 표현을 하셨는데 저희가 확인해 보니까 인천시 입장은 전혀 달라서 이것도 잠깐 보류해 놔다가 인천시 입장을 확인하시고 오후에 다시 한번 차관님이 정확하게 말씀해 주셨으면 좋겠습니다.

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 그것 확인해서 말씀드리겠습니다.

○소위원장대리 **손명수** 그러면 보류한 것은 보류하고.

지금 그러면 이연희 위원님하고 염태영 위원님이 말씀하신 5억 원은 정부는 계속 수용 곤란입니까? 어떻게, 지금 결론이 난 겁니까? 제가 지금 확인이 안 돼 가지고.

○국토교통부제2차관 **백원국** 사실 SOC 사업에 큰 순서가 있는데요. 송구합니다만 말씀을 좀 드려야 되는 게 이게 도로든 철도든 공항이든 다 국가계획이 있습니다. 그게 5년짜리 계획인데 거기에 먼저 담겨야 그다음 후속 절차를 밟을 수가 있습니다. 그래서 그런 상위 계획에 없는 상태에서 후행 절차를 먼저 하는 것을 정부가 수용한다고 하기에는 조금 곤란한 그런 측면이 있습니다.

○소위원장대리 **손명수** 제가 조금 중재 의견을 드려도 될까요?

사실은 두 분 위원님 말씀을 들어 보니까 이게 공항개발조사 용역의 성격도 있는데 이게 상위 계획에 담기기 전에 공항개발조사 용역은 할 수 있잖아요. 그런 차원에서 일단 국토부에서는 수용을 하시고 예결위에서 한 번 더 다뤄 보시는 건 어때요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 여야 위원님들께서 그렇게 합의하시면 존중하겠습니다.

○소위원장대리 손명수 그러면 이것은 공항개발조사 용역으로 해서 일단 국토위 차원에서는 두 분 위원님의 의지를 받아 주시는 것으로 하고 예결위에서 그런 상위 계획 문제는 한 번 더 논의해 보는 것으로 그렇게 정리하시면 될 것 같습니다.

그러면 항공실 끝난 거지요?

○정점식 위원 잠깐만요.

○소위원장대리 손명수 정점식 위원님.

○정점식 위원 차관님, 지금 손명수 위원님이 말씀하시는 게 그렇게 가능한 부분입니까, 기존의 원칙과 상관없이?

○국토교통부제2차관 백원국 사실 원칙상으로는 말씀드린 대로 도로·철도·공항 모두가 국가계획에 먼저 족보를 따고 그다음에 순서에 입각해서 후행 절차를 밟는 것이 원칙입니다.

○정점식 위원 그러니까 사실은 각 지역마다 다 도로와 철도 이런 부분에 대해서 조속히 계획 수립하고 단 5000만 원 예산이라도 넣어 달라고 많은 요청이 있는 것은 사실 아닙니까?

그러면 국토부가 지금까지 견지해 온 원칙은 아까 차관님께서도 말씀하신 것처럼 도로든 철도든 공항이든 다 이 종합계획에 일단 들어가고 그다음에 건설계획에 들어가고 이런 순서를 거쳐서 왔잖아요.

그러니까 소위 그런 그간의 원칙을 깨뜨리는 게 되느냐 안 되느냐 그것을 가지고 제가 여쭙는 겁니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 원칙상은 사전타당성조사라는 것은 법적 절차이고요, 그래서 사실 그 명목으로 담는 것에 대해서는 원칙에 안 맞는 겁니다.

그래서 굳이 이렇게 하신다고 그러면 사전타당성조사라는 법적 명칭이 아니고 청주공항과 경기남부공항에 대해서 정책연구 형태로 가져가시면 원칙도 지키면서 원하는 것을 하실 수 있지 않을까 이런 생각이 듭니다.

○정점식 위원 알겠습니다.

○소위원장대리 손명수 제가 중재 의견을 낸 게 그겁니다. 그래서 이게 법적 절차는 어려워니까 연구용역으로 하면 된다, 공항개발조사 용역으로.

○이연희 위원 작년에 경기남부공항 관련해서 사전타당성조사, 이 공항개발조사 항목으로 해서 경기남부공항 2억 원 용역비 예산에 태웠잖아요? 그런 사례가 있는데 왜?

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 정부가 계속 반대를 했었고요. 마지막에 국회에서 최종적으로 들어갔고요.

○이연희 위원 그러니까 그런 사례가 있잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서도 사전타당성조사가 아니고 존경하는 염 위원님께도 양해를 구해서 그 부분은 정책연구를 하는 것으로, 수도권 공역을 다루는 정책연구를 하는 것으로 양해가 되어서 그렇게 진행한 겁니다.

○이연희 위원 명칭이야 어찌 됐든 사업에 시급성이 있으면 일단 조사를 해서 타당성 여부를 미리 하는 것도, 시간이 촉박한 경우는 그렇게 할 수 있는 거지요.

○염태영 위원 지금 손명수 위원장대행께서 말씀하신 게 사실은 융통성을 좀 발휘한 거라고 보고요. 왜냐하면 사전타당성조사 용역이라는 것은 지금 차관님 말씀하신 그런

절차의 위에 있다고 하고요. 대신 종합계획이 수립되어서 그런 내용이 들어가더라도 원활하게 할 수 있게 하기 위해서 공항개발조사 용역 이런 식으로 해서 실제로 수요가 얼마큼 있는지, 그에 따른 대안으로서 이후에 사타를 들어가기 위한 적절한 사전 조정을 하는 것이 필요하다는지 이렇게 해서 하는 것으로 이해를 해서 조정안을 내주신 거라 저희는 원칙적으로 안 된다는 말은 이 대목에서는 적합한 판단은 아니라고 생각을 하거든요.

그래서 지금 이 건은 공항 수요가 전체적으로 늘어나고, 수요에 대한 전체적인 판단을 하고 공항 종합개발에 대한 입장을 전체적으로 갈 때 국토부에게도 훨씬 유익한 자료들을 만들 수 있는 건데, 사전타당성조사 용역이라고 못 박은 게 아닌데 그것을 절차적으로 안 맞다 이렇게 얘기하실 수 있는 게 아니라는 생각이거든요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 수정이유에는 사전타당성조사라고 명시가 되어 있기 때문에 드린 말씀입니다. 그래서 조금 더 유연하게 필요하신 부분에 대해서, 꼭 사전타당성조사가 아니고 정책연구 형태로 진행하시는 게 그래도 원칙을 훼손하지 않으면서 갈 수 있는 방법 아닐까 생각이 듭니다.

○**소위원장대리 손명수** 그렇게 두 분 위원님께서 양해를 해 주시면 될 것 같아요. 이것은 법적인 용어를 쓰면 상위 계획 그런 법적 절차가 있기 때문에, 두 분이 원하시는 사전에 검토하는 것은 충분히 정책연구용역으로 가능하기 때문에 그렇게 하면 될 것 같습니다. 그렇게 넘어가시지요.

○**전문위원 박현준** 위원장님, 그러면 정책연구용역 청주공항 5억 원, 경기남부공항 5억 원 이렇게 정리를 하겠습니다.

○**소위원장대리 손명수** 예, 그러니까 사전타당성조사라는 용어를 바꿔야 돼요. 그렇게 하면 서로 간에 원만하게 될 것 같습니다.

그러면 항공실은 일단 보류……

○**김도읍 위원** 아니, 그러면 가덕공항은 철회하시는 걸로.

○**소위원장대리 손명수** 가덕도공항은 철회해 주시는 걸로 그렇게 넘어가겠습니다.

○**김도읍 위원** 감사합니다.

○**소위원장대리 손명수** 다음은 모빌리티 그러면 보고해 주세요.

○**전문위원 박현준** 자료 20쪽입니다.

모빌리티자동차국 소관 보고드리겠습니다.

먼저 자율자동차 상용화 사업의 내역사업인 자율차 사고조사위원회 운영 사업에 대하여 사고조사의 대상인 레벨3 수준의 자율주행자동차 운행 상황을 고려하여 예산의 30%인 3억 6000만 원 감액하자는 의견과 AI전문가 등을 조사인력으로 채용하기 위해 4억 원 증액하자는 의견이 함께 제시되었습니다.

21쪽, 연번 2번 중소도시 특화형 Lv.4/4+ 자율주행 실도로 환경엠티 리빙랩 개발사업은 주민참여 형태의 리빙랩 추진 사업을 위해 10억 원을 신규 반영하자는 의견이 있습니다.

다음 22쪽, 증액 수준 결정을 위한 논의가 필요한 사항입니다.

한국형 어린이 통학버스 안전성 향상기술개발 사업은 어린이 통학버스 경유차 운행이 불가능해짐에 따라 통학버스 전기차 개발이 시급한 상황에서 30억 원 또는 54억 5000만

원 신규 반영이 필요하다는 의견이 있는데 정부 의견 수용이기 때문에 증액 규모에 대한 결정이 필요하겠습니다.

23쪽, 자동차사고피해지원기금 중 생활지원 및 학자금(용자) 사업에 대하여 신규 수요가 매년 감소하고 실집행률이 저조하여 2억 원 감액 의견이 있고.

24쪽, 미래 모빌리티 중대형 핵심부품 비파괴 3D 안전성 검사시설 구축은 국내 인프라가 부족하므로 시설 구축을 위한 50억 원 신규 반영하자는 의견입니다.

여기까지 모빌리티자동차국 소관 보고드렸습니다.

○소위원장대리 손명수 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 20페이지 연번 1번이 되겠습니다.

자율자동차 상용화 관련해서 사고조사위원회에 대한 예산을 3억 6000만 원 감해야 된다는 것에 대해서는 저희가 수용하기가 좀 힘든 게요 지금 사고 증가 추세에 있고 조사역량과 노하우 축적 등에 대한 전문성을 강화해 나갈 필요가 있다고 보여집니다. 특히 내년 3월에 성능인증제가 도입이 되면 지자체나 운송법인들이 자율차에 대한, 버스나 택시의 자율차량 판매가 가능합니다. 그럴 경우를 대비해서라도 지금부터 준비를 차곡차곡 해 나가는 것이 중요하다고 보여집니다.

그리고 참고로 지금 자율차에 대한 사고율이 일반차보다 높습니다. 일반차는 사고 비율이 2.51%인 반면에 자율차는 2배 이상인 6.28% 되겠습니다. 그래서 자율차가 숫자가 적다 하더라도 이 부분에 대해서는 사고 비율이 높기 때문에 지속적으로 이 부분은 관리해 나갈 필요가 있다고 보여집니다.

또 그 부분은 이연희 위원님께서 4억 증액이 필요하다는 의견이기 때문에 이 2개를 합쳐서 정부안으로 유지하는 것이 타당하지 않겠나 이런 생각이 듭니다.

다음, 21페이지가 되겠습니다.

이연희 위원님은 이 부분에 대해서 49억 증액 또 권영세 위원님 등은 24억 증액 요구가 있습니다. 그래서 이 부분은 24억 증액 반영하는 것이 타당하다고 보여집니다. 이 부분은 많으면 많을수록 좋습니다만 저희가 지자체 수요를 조사해 보니까 지금 한 17개 지자체에서 관심을 보이고 있습니다. 그중에서 준비사항이 잘되어 있는 10개 지자체 각 5억 원씩 국비 지원을 통해서 총 50억 예산이 필요할 것 같습니다. 지금 현재 26억이 정부안에 담겨져 있고 24억 증액 정도면 그런 부분들 충분히 소화해 낼 수 있다고 보여집니다. 그래서 24억 증액으로 의견을 드립니다.

다음, 연번 2번이 되겠습니다.

이 부분은 신규 예산 반영을 신중히 검토해야 된다고 보여집니다. 왜 그런가 하면 자율주행 리빙랩 R&D 사업이 지금 진행 중에 있습니다. 이 사업과 아주 유사하기 때문에 중복 가능성이 있습니다. 그래서 지금 하고 있는 자율주행 리빙랩 R&D 사업을 마무리한 다음에 필요하면 또 이어서 하는 것을 검토해 볼 수 있다고 보여집니다.

다음, 23페이지 되겠습니다.

자동차사고피해지원기금에서 생활지원 및 학자금입니다. 이 부분은 실집행률이 저조하기 때문에 2억을 감액해야 된다는 의견이 있습니다. 그런데 23년까지는 사업 지원인원이 감소세였습지만 올해부터는 일부 회복세를 보이고 있습니다. 그래서 아마 올해 연말까지는 당초 예상보다 많은 315명이 지원대상자로 예상이 됩니다. 이 부분에 대해서는

저희가 실행행률 저조가 없도록 홍보 등을 충분히 해서 많은 사람들이 도움을 받을 수 있도록 노력해 나가도록 하겠습니다.

24페이지 되겠습니다.

미래 모빌리티 중대형 핵심부품 안전성 검사시설 구축이 되겠습니다. 이 부분은 R&D 성격이 굉장히 강합니다. 그래서 먼저 R&D 기획연구를 해 보는 그런 프로세스를 거쳐 가지고 진행해 볼 필요가 있다고 보여집니다. 그래서 이 부분에 대해서는 예산 반영보다는 R&D 쪽 기획연구를 한번 검토해 볼 필요성이 있지 않을까 생각이구요. 지금 현재로서는 예산으로 답을 수 있는 법적 근거가 없기 때문에 당장은 수용하기가 힘들다. 그래서 다음에 차제에 R&D 기획연구과제로 한번 진행하는 것을 검토해 보도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장대리 손명수 정부 측 의견에 대해서 위원님들……

○국토교통부제2차관 백원국 하나 놓친 게 있습니다.

22페이지, 전문위원님께서 어린이 통학버스 안전기술에 대해서 맹성규 위원님과 안태준 위원님 2개의 안이 있는데 증액 규모를 정해야 된다고 그래서 이 부분에 대해서는 안태준 위원님처럼 54.5억 원 증액 반영할 필요가 있다고 보여집니다. 그 이유는 차 모델 2대를 제작하는 데 52.5억 또 안전성 평가하는 데 2억 이렇게 들어가서 54.5억이 적정하다고 보여집니다.

이상입니다.

○소위원장대리 손명수 이연희 위원님.

○이연희 위원 20페이지 하단 자율차 사고조사위원회 운영 관련해서 제가 4억 원 증액을 요구했는데 이유는, 자율주행 같은 경우는 시스템 자체가 복잡하잖아요, 그런데 사고는 또 급증을 하고 있고. 그런데 이 사고 조사하는 데 시간이 매우 오래 걸리잖아요, 6개월 이상 이렇게 걸리는데. 제가 사례를 보니까 100% 사고유발 차량의 과실인데도 조사하는 데 6개월씩 걸리고 그러잖아요. 그러면 앞으로 이 운행차 대수가 계속 늘어나고 그에 따라서 사고도 계속 늘어날 텐데 관련해서 AI전문가가 있어야 이런 사고도 정확하게 하고 그다음에 시기도 단축할 수 있으리라고 보거든요. 그런 점에서 증액을 요구한 부분이고 그래서 이런 부분은 적극적으로 검토를 해 주시고.

그다음에 21쪽, 제가 49억 증액을 요청했는데 24억으로 의견을 내셨는데 지금 전반적으로 우리나라 자율주행 이 부분 사업이 미국이나 중국, 선진국에 비해서 매우 떨어지고 있잖아요? 그리고 그 집행률도 저조하고. 그래서 정부가 이렇게 계속 뒤처지다가는 경쟁력 자체를 상실할 수 있거든요. 그래서 저는 전반적으로 모빌리티 관련한 예산은 좀 더 증액을 해서 과감하게 투자하고 지원하는 게 필요하다고 보거든요.

그래서 제가 49억 원 증액을 요청한 건데 저는 이왕 증액을 하려면 말씀드린 취지대로 보다 과감한 투자·지원 이런 것을 감안한다면 이번에 요청하실 때 49억 증액을 요청하는 게 맞다고 보여져요. 그런 부분 좀 검토해 보시기 바랍니다.

○소위원장대리 손명수 정부 측 의견.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 말씀, 미래를 준비하자는 취지에서 저도 공감하는 바가 큼니다. 사고조사위원회에 대해서 4억 증액 또 3억 6000을 감하자는 의견도 있습니다. 그래서 저희가 볼 때는 현재 정부안의 예산 12억을 가지고 충분히 효율적으로 최대

한 써 보고 위원회 운영을 효율화하는 쪽에 일단 집중을 한번 해 보겠습니다. 그래서 이것은 그냥 정부안으로 가는 것이 타당하다고 보여지고요.

두 번째 말씀하신 자율차 시범운행지구 서비스 지원사업에 대해서는 위원님 말씀대로 수요가 있다면 충분히 담는 게 맞지 않느냐에 대해서 수용하도록 하겠습니다.

○소위원장대리 손명수 동의하십니까?

○이연희 위원 예.

○소위원장대리 손명수 좋습니다.

저도 두 번째는 동의하라고 말씀드리려고 그랬는데 알아서 하시네요.

또 다른 위원님들 의견 있으면 주십시오.

(손명수 위원, 한준호 소위원장과 사회교대)

○소위원장 한준호 위원님들 의견 주십시오.

김도읍 위원님.

○김도읍 위원 차관님, 새만금-전주 포항-영덕 고속도로 건설사업에 다봄 CCTV하고 이런 것 들어가야 되는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 도로 부분 아직……

○김도읍 위원 도로가 아니예요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 아닙니다. 지금 모빌리티 하고 있습니다.

○김도읍 위원 알았습니다.

이상입니다.

○소위원장 한준호 전문위원 보고해 주십시오.

○전문위원 박현준 다음, 도로국 보고드리겠습니다.

26쪽, 고속도로조사 사업 말씀드리겠습니다.

먼저 서울-양평 고속도로 사업에 대해서 다양한 의견이 있습니다. 24년 예산 61억 원이 미집행 상태인바 25년 예산 62억 400만 원 감액하자는 의견, 노선이 변경된 구간의 설계비 34억 1200만 원 감액 의견, 25년도 원안 유지 의견, 조속한 추진을 위하여 62억 400만 원 증액 의견 등 네 가지가 되겠습니다.

27쪽입니다.

국정감사 과정에서 제기된 도로공사의 총체적인 문제점 관련 도로공사 출자예산의 20%인 34억 4200만 원 또는 10%인 17억 2100만 원 감액이 필요하다는 의견입니다.

그 밖에 포천-철원 고속도로 타당성평가 10억 원 증액, 중부고속도로(증평-호법) 확장사업 타당성평가 12억 원 증액, 중부내륙고속도로(충주-여주) 확장사업 12억 원 증액, 속초-고성 고속도로 타당성평가 10억 원 증액, 광주-전주 고속도로 사전타당성조사 용역비 10억 원 증액 의견이 있고.

28쪽, 인천-서울 지하고속도로에 대해서는 정부 측 수용 입장이나 증액 규모와 관련하여 17억 9000만 원 또는 1억 8000만 원 의견이 함께 제시되어 규모에 대한 결정이 필요하겠습니다.

이어서 고속도로건설 사업입니다.

먼저 도로공사의 총체적인 문제점 관련 도로공사 출자예산의 20%인 2060억 6000만 원 감액 또는 예산의 10%인 1030억 3000만 원 감액 의견이 있습니다.

다음으로 31쪽, 연번 5번 강진-광주 고속도로건설 사업은 지역 거점을 연결하는 초광역도로망 확충을 위해 150억 원 증액.

32쪽, 9번 부산신항-김해 고속도로건설은 연도별 공정계획에 따른 사업 추진을 위하여 772억 원 증액, 11번 제천-영월 고속도로건설은 중부내륙권 가로축 도로망 확충을 위하여 440억 원 또는 88억 원 신규 증액.

33쪽입니다.

경북 칠곡군 석적읍에 경부고속도로를 연결하는 하이패스 IC를 설치할 수 있도록 6억 원 신규 증액, 국도48호선 교통량 분산을 위한 김포 영사정IC 공사비 50억 원 신규 증액 의견이 있습니다.

연번 14번 수소충전소 구축 사업은 실제 사업수행기간을 고려하여 30억 원 감액 의견과 도로공사의 총체적 문제점 등을 감안하여 출자사업의 10%인 4억 5000만 원 감액 의견이 함께 제시되었습니다.

여기까지 일단 고속도로 관련 보고드리겠습니다.

○소위원장 한준호 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 26페이지 연번 1번입니다.

이 부분에 대해서는 감액 또는 원안 유지, 증액 의견이라는 여러 가지 유형의 수정의견이 있습니다. 이 부분에 대해서는 24년 금년도 예산 62억이 아마 미집행 상황이고 불용이 예상됩니다. 그래서 25년에도 동일한 예산이 반영돼서 사업 추진할 수 있는 예산 근거를 마련해 주시는 게……

○소위원장 한준호 말씀 중에 이것 하나만. 제가 국토부에서 보고받기로는 61억을 출자해서 도로공사 쪽에 출자를 했다, 그래서 이 예산에 대해서 그렇게 저희가 알고 있었는데 실제 도로공사 측으로 출자가 된 게 맞습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 아직 안 넘어갔습니다.

○소위원장 한준호 기재부에서 안 넘어갔어요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 국토부 예산에서 머물러 있는 상태입니다.

○소위원장 한준호 국토부 예산에 머물러 있어요? 그런데 이게 의원실로 연락이 왔을 때는 61억에 대해서 출자가 됐다 이렇게 보고가 들어와 있었는데 그것은 잘못된 보고입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 저는 그렇게 알고 있습니다. 다시 한번 확인해 보겠습니다.

○소위원장 한준호 그것 한번 확인만 해 주세요. 일단 차관님 계속해서 보고해 주시고 실무자께서 그것 준비해 가지고 보고를 별도로 좀 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분은 조금 전에 다시 확인했는데요. 위원장님, 그 부분에 대해서는 맞다고 지금……

○소위원장 한준호 예.

위원님들 양해를 해 주시면 서울-양평 간 고속도로 이 건들은 저희가 논의를 좀 보류해 놓고 가장 마지막에 논의를 하도록 하겠습니다.

일단 보고는 다 해 주십시오.

○안태준 위원 지금 뭐가 맞다는 겁니까?

○소위원장 한준호 국토부 예산 61억 도로공사로 출자한 게 맞다 이런 말씀인가요?

○국토교통부제2차관 백원국 아니요. 24년도 62억 예산은 도로공사로 넘어가지 않고 국토부에 있다.

○소위원장 한준호 국토부에 있다?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○소위원장 한준호 그러면 의원실 쪽으로 보고했던 것이 잘못된 보고였네요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그것은 조금 미스가 있었던 것 같습니다.

○소위원장 한준호 계속해서 말씀 주시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 27페이지로 가겠습니다.

첫 번째, 도로공사 예산에 대한 전체적 감액 사안에 대해서는 이 부분이 사실 고속도로에 대한 건설과 유지관리가 서로 연계되어 있습니다. 그래서 이렇게 해서 건설 부분에 있어서 도로공사 비율을 상향한다 그러면 아마 유지관리 부분이 상당히 힘들어지게 됩니다. 그러면 국민들의 안전도 저해할 수 있는 가능성도 있기 때문에 이 부분은 좀 신중할 필요가 있겠다. 유지관리의 부실이나 통행료 인상 우려도 있기 때문에 신중하게 할 필요가 있겠다는 생각이 들고요. 지적하신 사항에 대해서는 저희도 백번 공감합니다. 그래서 그 부분에 대해서는 저희가 도로공사의 관리 감독 부분을 강화하도록 하겠습니다.

그리고 그다음에 있는 경기북부 통행량 포천-철원 고속도로 타당성조사 용역비 10억 원 증액 이 부분에 대해서는 현재 예비타당성조사가 진행되지 않았습니다. 그래서 저희가 어느 정도 예타가 끝날 가능성이 있으면 내년도에 그 타당성조사가 가능하기 때문에 예산 반영이 적정합니다만 이 부분은 아직 예타도 진입이 안 됐기 때문에 그 예타의 소요기간인 1년 정도를 감안할 때는 내년에 타당성조사 진입하기는 힘들지 않을까 이런 생각이 듭니다.

다음, 28페이지 되겠습니다.

첫 번째 중부고속도로(증평-호법), 두 번째 중부내륙고속도로(충주-여주), 이 부분도 예비타당성조사가 아마 내년에 추진이 될 예정이고 타당성조사까지는 진입하기가 힘들다. 그래서 이 부분은 저희가 수용하기가 힘들다는 말씀 드립니다.

다음, 29페이지입니다.

속초-고성 고속도로 이 부분에 대한 것도 예타조사가 진행되지 않는 점을 감안해서 타당성조사 예산 반영은 불필요하다는 말씀 드립니다.

그다음 세 번째에 있는 광주-전주 고속도로는, 사실 이 부분은 아까 공항에서도 말씀 드린 것하고 같은 사안인데요. 국가도로망 종합계획에 족보가 없는 상태입니다. 그래서 이 부분에 대해서는 저희가 수정계획 검토를 할 예정에 있습니다. 그 과정에서 이 부분은 검토해 보도록 하겠습니다. 내년 초부터 아마 수정계획 검토를 합니다. 그래서 이것도 적정한지 여부에 대해서 검토해 보겠습니다.

다음에 30페이지입니다.

연번 2번, 이것도 아까 설계 부분하고 같은 얘기인데요. 도로공사에 대한 예산 20% 또는 10%에 대한 감액에 대해서는 고속도로 유지관리 부분하고 영향이 있기 때문에 안전 문제가 걸려 있습니다. 그래서 좀 신중해질 필요가 있고 도공에 대한 관리 부분은 저희가 좀 더 강화해서 잘 챙기도록 하겠습니다.

그리고 31페이지 연번 5번 강진-광주 고속도로건설은 이미 정부안에 충분히 담겨져

있습니다. 부처에서 요구한 대로 기재부에서 동의해서 정부안에 지금 반영이 돼 있기 때문에 이 부분은 충분히 현재 상황으로서는 집행 가능한 수준에서 충분히 담겨 있다는 말씀 드립니다.

그다음 32페이지 되겠습니다.

9번, 부산신항-김해 고속도로건설 이 부분에 대해서도 예산이 내년도 집행 여건들을 감안해서 충분히 담겨 있기 때문에 추가 증액 소요는 필요하지 않다고 판단하고 있습니다.

11번, 제천-영월 고속도로 부분에 증액 부분이 두 가지 의견인데요. 이 부분도 내년에는 아마 착공이 힘들 것 같습니다. 내년 상반기에 실시설계가 착수되기 때문에 25년 하반기에도 착공이 힘들기 때문에 지금 공사비 반영하는 것은 타당하지 않은 것으로 판단이 됩니다.

33페이지입니다.

연번 12번 석적 하이패스 IC 신설에 대해서는, 이 부분은 지금 한국도로공사와 칠곡군 간에 사업 타당성에 대해서 협의 중에 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 결국은 도공과 지자체가 비용을 분담하기 때문에 국비 지원은 부적절하게 보입니다.

연번 13번, 김포 영사정IC는 정규 IC가 되겠습니다. 정규 IC는 요구자 부담 원칙입니다. 그래서 이 부분은 지자체에서 비용을 분담하는 원칙이 있기 때문에 국비 지원은 타당하지 않다고 보여집니다.

그리고 연번 14번 수소충전소 구축, 사업수행기간을 감안을 해서 일부 감액하자는 의견입니다. 저희도 이 사업을 시작한 지가 한 오륙 년 됐는데요. 최근에 대용량 충전소 실구축기간이 한 2년 정도 소요됩니다. 그래서 그것을 감안해서, 지금까지 1년 동안 사업을 진행하다 보니까 계속 연례적 이월이 생겼는데 이것을 실구축기간을 감안해서 2년으로 늘리는 것이 타당하다고 보여집니다. 그래서 1년 차에는 사업비의 70% 2년 차에는 사업비의 30%를 지원해 주는 것으로 해서 그 30%에 해당되는 13.5억 원을 감액하는 것이 타당하다고 보여집니다.

이상입니다.

○소위원장 **한준호** 위원님들 의견 주십시오.

김도읍 위원님.

○김도읍 위원 차관님, 지난번 국정감사를 저희들이 다 지켜봤습니다.

우리 위원님들께서, 특히 민주당 위원님들께서 도로공사 고속도로건설과 관련해서 많은 부분에 감액 요구를 했습니다. 그 사유가, 국정감사 과정에서 도로공사의 총체적 문제점을 개선하기 위해서 공사비 10% 정도는 감액을 하자는 주장이 대세를 이루고 있어요. 그렇지요?

그런데 차관님께서서는 답변을 어떻게 하셨습니까? ‘국민 안전을 위해서 원안을 유지해 주십시오’ 지금 답변의 요지가 그거예요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그래서 국민 안전을 생각하는 도로공사 이 사람들이 그런 식으로, 돌발 상황 감지 시스템이 터널 안에서 1000m까지 돌발상황이 있으면 감지하도록 하는 그게 사업 목적인데 터널 안이 아닌 터널 밖에서 성적서를 만들고 그걸 토대로 준공을 해 주

는 게 국민 안전을 위한 겁니까? 2차 사고로 얼마나 큰 피해가 발생합니까? 그런 것을 방지하고자 이런 사업을 하면서 엉터리같이 하고.

도로공사 함진규 사장도 보셨지 않습니까? 일반 CCTV하고 다봄 CCTV, 19억 5000만 원 들여서 설치한 다봄 CCTV 놓고 도로공사 사장한테 ‘어느 게 야간에도 번호판을 식별하는 다봄 CCTV인가요?’ 이러니까 일반 CCTV를 지목하면서 다봄이라고 그래요. 그게 국민의 안전을 생각하는 겁니까? 아니잖아요.

그런데 왜 이 감액 요구에 대해서 차관님은 도로공사를 두둔합니까? 말씀해 보세요.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님께서 말씀하신 다봄 또 터널 감지센서하고 또 VMS하고 그 세 가지에 대해서는 저희가 면밀하게 따져 볼 생각이 있습니다. 그래서 그 부분에 대해서는 안전이 지켜질 수 있도록 저희가 별도로 그걸 할 것이고 도로공사에 대한 지도 감독에 대해서도 저희가 좀 더 엄격하게 관리해 나가도록 하겠습니다.

다만 지금 이 부분의 얘기는 도로 건설을 하게 되면 도공에서 출자분이 있습니다, 60%. 정부가 40% 이렇게 되는데 그 부분에 대해서 정부 출자 부분을 좀 줄이자는 것이기 때문에 그러면 도로공사 부담이 그만큼 커지는 것이고, 그렇게 되면 지금 9년째 통행료가 동결돼 있는 상태에서 결국은 유지관리비용이 적게 투자될 수밖에 없는 재무구조 상태가 됩니다. 그래서 그런 부분에 대해서는 경계가 필요하다는 말씀이었습니다.

○김도읍 위원 도로공사의 인적 구조조정은 어떻게 생각합니까? 저는 필요하다고 봅니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그것은 사실 공공기관 혁신방안에서 다루고 있는데 그 부분이 적절한지 여부에 대해서는 제가 이 자리에서 답을 바로 드리기에는 좀 어려움이 있습니다.

○김도읍 위원 그러면 적절한지 여부에 대해서는 답을 하기가 지금 현재 입장에서는 곤란하다고 하면 도로공사의 인적 구조조정에 대해서 검토할 용의는 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 전체적으로 지도 감독 차원에서 한번 살펴보도록 하겠습니다.

○김도읍 위원 결국 문진석 위원님, 이연희 위원님, 한준호 위원님 등등 해 가지고 대체적으로 총체적 문제가 있기 때문에 감액을 하자 여기에 대해서는 동의를 해 주셔야 될 것 같은데요. 군데군데 우리 위원님들께서 그런 지적을 하고 계시잖아요?

○소위원장 한준호 저도 말씀 중에 그냥 같이 묶어서 한 말씀 좀 드리겠습니다.

27페이지·30페이지에 제가 감액 의견을 드렸는데 국정감사에서 장관께 한번 말씀드리기는 했어요. 도로공사 내규상 문서관리규정에 따르면 일단 문서 작성이 원칙인데도 불구하고 구두로만 진행을 한 사안들이 문제를 좀 일으켰습니다. 보면 사육을 구입하는 과정에서 구두로만 보고가 돼 있고 또 출장 보고도 없이 출장을 반복해서 다니고 있는 문제 등 이런 것들이 있어서 저희가 감액 의견을 올렸는데.

예를 들어 27페이지 같은 경우, 제가 이런 예산 감액 부분에 대해서는 도공 자체적으로 그 예산을 충당해서 써도 된다는 생각입니다. 왜냐하면 도공 같은 데는 총체적인 문제에 대해서 김도읍 위원님께서도 지적을 하셨고 본인들의 책임성 강화를 위해서라도 이런 부분들에 대한 저희들 감액은, 예산을 쓰지 마라는 부분이 일정 부분 도로공사에 게는 이게 질책이거든요. 그러니까 이런 예산 삭감은 제가 볼 때는 현재 좀 필요하지 않나,

예산이 국감의 연속선상에 있는 것 아니겠습니까?

그래서 이런 부분들에 대한 생각은, 물론 원론적으로 보면 전체적인 운영이나 이런 부분에 있어서 문제가 있을 수 있다라고는 하지만 도공이 이에 대해서는 스스로 자체적으로 충당해 가면서 예산을 아껴 쓰고 그리고 내부적으로 방안이나 계획 같은 것들을 국토부에서 받아서 국토위에다 제출을 해 주시기를 부탁드립니다. 이것은 저도 동일하게 도공에 대한 문제점을 지적하기 위한 생각으로 진행을 해야 되지 않나 생각을 합니다.

○**김도읍 위원** 제가 조금 첨언할게요, 위원장님.

○**소위원장 한준호** 예, 김도읍 위원님.

○**김도읍 위원** 국정감사 때 위원님들도 다 보셨겠지만 누가 봐도 이것은 문제가 확연히 드러났는데도 도로공사 사장의 태도도 혁신하고자 하는 태도가 아니고 아무 문제 없다고 하는 거예요. 그리고 저한테 들려 오는 정보에 의하면 그 문제가 된 처장인가 그 양반한테 ‘신경 쓰지 마라. 국회에서 떠드는 것 신경 쓰지 마라’ 이랬다는 거예요, 함 사장이. 이 인식 자체가 얼마나 고약합니까? 누가 봐도 문서로 문제가 있는 비위 의혹이, 확실한 비위 의혹이 드러났음에도 불구하고 아무 문제 없다고 국회에 와서 답변을 하지 않나. 돌아가서는 그 핵심에 있는 직원에게 신경 쓰지 마라. 도로공사의 태도가, 입장이 이런 거예요. 그런데 페널티를 안 준다?

차관님께서서는 오히려 도로공사 부담이 가중되기 때문에 국민 세금으로 출자를 해 줘야 된다? 그것은 아니지요. 공기업이 마른 수건 짜듯이 그렇게 해야지. CCTV하고 쓰는 거 보십시오. 그게 일반 국민들이 아시면 용서가 될 일입니까?

○**소위원장 한준호** 이렇게 하시면 어떻겠습니까? 보니까 어차피 여기에 대해서는, 도공에 대한 문제점들은 여야가 상관없이 다 인식을 같이하고 계시기 때문에 삭감분은 도공이 부담하는 것을 좀 명확히 해서 여기에 대해서는 출자예산 20% 또는 10%를 일괄 삭감하는 것이 어떻겠습니까?

○**정점식 위원** 위원장님.

○**소위원장 한준호** 예.

○**정점식 위원** 차관님, 고속도로건설이라는 항목에서 10% 또는 20% 삭감을 말씀하시는데 출자예산을 이렇게 삭감을 하면 도공은 그 삭감분만큼 충당을 할 수 있는 자본 여력이 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 공사채를 발행해야 되는데요. 그런 능력이 있는지에 대해서도 한 번 더, 가능성은 있다고 보입시다만 그게 어느 정도까지 공사를 할 수 있는지는 면밀히 체크를 해 봐야 될 것 같습니다.

○**소위원장 한준호** 그러시지요. 도공 분야 그 2개는 보류를 해 놓겠습니다.

○**정점식 위원** 위원장님, 저도 같이 좀 보류를 해 놓았다가 다시 보고를 받아 보는 방향으로……

○**소위원장 한준호** 그러면 도공과 관련된 출자예산 삭감 의견 이 2개는 보류를 좀 해 놓겠습니다.

다른 의견 없으시면 계속해서 보고를 받도록 하겠습니다.

○**전문위원 박현준** 34쪽입니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 죄송합니다. 조금 전에 28페이지에서 제가 하나 빠뜨린 게

있습니다.

인천-서울 지하고속도로 건설과 관련해서 지금 증액안이 2개가 있습니다. 그래서 저희가 볼 때는 위에 있는 17.9억 원 증액 반영이 필요하다고 보여집니다.

○소위원장 한준호 17.9억을 수용하시겠다는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 위엣것으로 수용하겠다는 것입니다.

○소위원장 한준호 예.

○정점식 위원 위원장님, 저도 중간에 질의할 게 하나 빠진 게 있습니다.

○소위원장 한준호 말씀하시지요.

○정점식 위원 차관님, 제천-영월고속도로와 관련해서 지금 각 지역에서는 충청 쪽이든 아니면 강원도 쪽이든 타당성재조사가 24년 11월경 종료된다고 그러는데 그것은 맞습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○정점식 위원 지금 현재의 25년도 예산안만 가지고는 타당성재조사가 끝나고 난 뒤에 제대로 공사가 진행되지 못할 것이다, 그렇기 때문에 증액이 필요하다고 이야기를 하는데 증액이 불필요하다고 판단하시는 이유를 다시 한번 말씀을 해 주시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 증액 사유가 이 부분에 대해서는 보상비, 공사비에 대한 증액이 필요하다는 건데요. 지금 현재 상태로서는 타당성재조사가 지난달부터 진행되고 있습니다. 그래서 타당성재조사가 되고 나면……

○정점식 위원 그러면 타당성재조사가 내년에 끝나는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 올해 11월이 아니고?

○국토교통부제2차관 백원국 올해 10월 달에 시작을 했습니다.

○정점식 위원 10월 달에 시작을 했다고? 아닌 것 같은데.

○국토교통부제2차관 백원국 죄송합니다. 23년 10월 시작했구요. 실시설계가 내년 상반기 되어야 착수가 됩니다.

○정점식 위원 실시설계가 내년 상반기에 착수가 되기 때문에 25년에 실제 보상이나 착공에 들어갈 수가 없다 이 말이지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 알겠습니다.

○소위원장 한준호 보고받기 전에 한 말씀만 좀 드리면 지금 저희가 어제에 비해서 속도가 한 3분의 1밖에 안 나요. 이게 환경의 문제도 좀 있고 그래서. 그런데 오늘 쟁점사안이 그렇게 많지는 않거든요, 이게 대부분 민원사안이 많기 때문에. 그래서 좀 속도를 내야 될 것 같습니다. 그래서 이것 감안해서 위원님들께서 토론해 주시면 되겠습니다.

계속해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 34쪽, 일반국도건설 및 지원 사업 보고드리겠습니다.

논의 필요사항 한 36건 정도 되는데 종합적인 검토를 위해서 일괄해서 간략하게 말씀드리겠습니다.

먼저 연번 15번 일반국도건설 지원사업 중 신촌-서원 국도개량사업에 16억 1200만 원 증액, 국도15호선 고흥군 고흥읍-봉래면 구간 기본계획 용역비 10억 원 증액 의견이 있고요.

16번 남양주-춘천 국도 4차로 신설사업에 265억 원 증액.

다음 35쪽, 천안 목천-삼룡 국도 6차로 확장사업에 100억 원 신규 증액, 평창 진부-강릉 연곡 국도 2차로 개량사업 5억 원 신규 증액, 신안 암태수곡-신석 국도 2차로 개량사업 33억 1500만 원 증액 의견이 있습니다.

36쪽입니다.

고흥 영남-포두 국도 2차로 개량사업 60억 원 신규 증액, 홍성 서부 남당-광리 국도 2차로 개량사업 100억 원 신규 증액.

37쪽입니다.

청주 미원-괴산 문광 국도 2차로 개량사업 120억 신규 증액, 밀양 부북-상남 국도 4차로 신설사업에 10억 원 신규 증액, 청주 남이 부용외천-양촌 국도 6차로 확장사업 250억 신규 증액.

38쪽입니다.

제천 봉양-원주 신림 국도 4차로 확장사업 5억 원 또는 250억 원 신규 증액, 대구 읍내-칠곡 동명 국도 6차로 확장사업 45억 원 증액, 서천 화양-기산 국도 2차로 개량사업 100억 원 신규 증액.

39쪽입니다.

인제 상남-기린 국도 2차로 개량사업 131억 원 증액, 청송 진보-영양 입암 국도 2차로 개량사업 83억 400만 원 증액, 청송 청송 청운-부남 감연 국도 2차로 개량 88억 7100만 원 증액, 완도 고금 청룡-상정 국도 2차로 개량사업에 5억 원 또는 40억 원 신규 증액.

40쪽, 연번 37번입니다.

제천 수산-단양 단성 국도 2차로 개량사업에 150억 원 신규 증액, 38번 경주 양남-문무대왕 국도 2차로 개량사업 45억 원 증액.

이어서 41쪽, 39번 춘천 사북 오탄-오탄 국도 2차로 개량사업 24억 300만 원 증액, 남해 서면-여수 신덕 국도 4차로 신설사업 206억 500만 원 증액.

42쪽입니다.

거제-마산 국도 4차로 신설 300억 원 신규 증액, 포항-안동2 국도 건설 4차로 신설사업에 75억 1900만 원 증액, 김천-구미 국도 2차로 신설사업에 40억 8900만 원 증액.

43쪽, 51번 구미-군위IC 국도 2차로 개량사업 128억 9000만 원 증액, 와룡-법전 국도 2차로 개량사업 149억 9900만 원 증액 의견이 있습니다.

44쪽, 안흥-방림 국도 2차로 개량사업 25억 원 증액, 양남-감포 국도 2차로 개량사업 29억 1800만 원 증액, 입장-진천 국도 2차로 개량사업 156억 9000만 원 또는 6억 9000만 원 증액 의견이 있습니다.

45쪽, 59번 천안 성환-평택 소사 국도 4차로 신설사업에 221억 5800만 원 또는 6억 5800만 원 증액 의견이 있고, 61번 포항-안동1-1 국도 4차로 확장사업 359억 원 증액 의견이 있습니다.

46쪽입니다.

화순 동면-송광 봉산 국도 2차로 개량사업 87억 3400만 원 증액, 신안 압해-화원 국도 2차로 신설사업 539억 400만 원 증액.

이어서 47쪽, 태안 고남-창기 국도 4차로 확장사업에 92억 6500만 원 증액, 장흥 유치

-영암 금정 국도 2차로 개량사업 40억 원 신규 증액 의견이 있습니다.

그리고 46쪽의 64번은 증액 규모 결정 사항으로 정부 수용 입장이므로 증액 규모를 406억 6400만 원으로 할지 407억 원으로 할지 결정해 주시면 되겠습니다.

여기까지 보고드리겠습니다.

○소위원장 한준호 정부 측에서 좀 간략하게 답변을 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 이 부분에 대해서는 착공 필요 사업과 또 공사 중인 사업에 대한 증액 요구가 대부분입니다. 그래서 저희들 나름대로 원칙을 정해서 좀 정리를 했습니다.

그래서 착공 필요 사업에 대해서는 2억 증액, 5억 증액, 10억 증액 이렇게 있는데 저희가 볼 때는 5억 증액하는 것이 적정하다고 보여져서 그 부분에 대해서는 같은 수준에서, 5억 수준에서 정리를 하려고……

○소위원장 한준호 지금 일부 수용된 것에 2억으로 써 있는 페이퍼를 가지고 계신 분들도 계실 텐데 그것을 일괄적으로 5억으로 증액을 했다는 얘기입니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그리고 공사 중인 사업이 있습니다. 그래서 부처 안에서 충분히 검토를 해서 기재부하고 협의하는 과정에 삭감된 부분이 있습니다. 그래서 그것은 부처 안에서 요구했던 수준으로 그 정도 수준에서 일단 증액을 일부 수용하는 것으로 그렇게 지금 입장을 정했습니다. 그래서 그런 원칙하에서 각론적으로 말씀드리겠습니다.

34페이지 연번 15번입니다.

첫 번째 상주 내서는 수용하기 곤란한 이유가 설계 착수비가 적정하게 지금 정부안에 담겨져 있습니다.

그리고 그 밑에 평택에서 안성 남부 하는 경기남부 고속화도로 2억 원 증액 부분에 대해서는 수용입니다.

○소위원장 한준호 수용 부분 빼고.

○국토교통부제2차관 백원국 그리고 그 밑에 있는 고흥군에 대해서는 일부 수용이 되겠습니다. 2억 원입니다. 위엿것하고 같은 얘기입니다.

그리고 남양주-춘천 국도 부분에 대해서는 265억 원 증액과 원안 유지, 두 가지가 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 정부안을 유지할 필요가 있다고 보여집니다. 충분한 소요예산을 반영을 했습니다.

○손명수 위원 의사진행.

○소위원장 한준호 예.

○손명수 위원 지금 그것을 일일이 그렇게 설명 안 하셔도 될 것 같고요. 증액 규모를 정해야 되는 것에 대해서는 어느 것을 선택하겠다는 말씀을 해 주시고 수용 곤란하신 부분은 아까 사유를 다 설명하셨잖아요. 일괄적으로 이러이러한 공사를 쓸 수 없어서, 이미 충분히 반영돼 있어서 안 되는 것 그다음에 일부 수용은 아까 5억 다 이렇게 했으니까. 좀 효율적 진행을 위해서 그렇게 하는 게 어떨까 싶습니다. 일일이 하지 마시고.

○소위원장 한준호 그러시지요. 그러면 정부 측의 입장은 명확하게 기준을 말씀 주셨으니까 위원님들께서 이 사안 사안에 대해서 혹시 의견 있는 분들만 의견 주시기 바랍니다.

특별하게 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 계속해서 보고받도록 하겠습니다.

○전문위원 **곽현준** 위원장님, 46쪽에 약간 비슷한 금액인데 숫자 때문에……

○소위원장 **한준호** 46쪽 결정해 주셔야 되겠네요, 정부 측.

○국토교통부제2차관 **백원국** 46쪽의 증액 규모는 407억 원이 적정하다고 판단됩니다.

○소위원장 **한준호** 예, 알겠습니다.

다음 계속해서 보고해 주십시오..

○전문위원 **곽현준** 48쪽입니다.

59쪽까지 도로국 나머지 사항 보고드리겠습니다.

먼저 사천 사남-정동 국대도 4차로 신설사업 20억 원 신규 증액, 천안 성거-목천 국대도 4차로 신설 2억 원 또는 100억 원 신규 증액, 남산-하양 국대도 69억 7600만 원 증액, 봉정-방문 국대도 70억 9400만 원 증액이 있습니다.

다음 49쪽, 73번 도로안전 및 환경개선 사업 중 국도 19호선 장계사거리-호덕마을 보행환경 개선사업은 보도 설치를 위해 15억 원 증액 의견이 있습니다.

74번 과적단속운영 사업에 대해서는 고속충중기의 높은 오차율과 관련 자체감사 결과가 나오지 않은 점을 감안하여 시설장비유지비 증액분 9억 원 감액이 필요하다는 의견과 과적단속이 제대로 이행될 수 있도록 원안 유지할 필요가 있다는 의견이 함께 제시되었습니다.

50쪽입니다.

병목지점 개선사업에 대해서 국도26호선 장수 천천삼거리 병목지점 개선사업 교차로 개선 설계용역비 1억 원 증액 의견, 국도4호선 칠곡대동다숲-칠곡지방병원 구간 부체도로 철도 통로박스 확장을 위해 70억 원 증액.

51쪽입니다.

덕유산IC 병목지점 회전교차로 설치사업의 조속한 추진을 위해 9억 5700만 원 증액, 국도14호선 병목지점(월평삼거리) 개선을 위해 용역사업비 3억 원 증액, 남해군 남해읍 차선리 교차로 병목지점 개선사업 용역사업비 9억 7000만 원 증액, 국도3호선 통로암거리의 시설한계 및 진출입 연결로의 기하구조 개선을 위한 10억 원 신규 증액 의견이 있습니다.

52쪽, 첨단도로 교통체계 사업 관련하여 먼저 지자체 ITS 구축예산이 25년에 최소 편성된 상황이므로 구축이 상대적으로 많이 이루어진 국도 ITS 사업 예산을 311억 감액하고 이를 지자체 ITS 지원예산 311억 증액하자는 의견이 있습니다.

지자체 ITS 지원에 대해서는 31개 지자체 ITS 구축예산 736억 800만 원 증액 의견 외에 각 지자체별 증액 의견 13건이 있는데 서로 중복되는 부분이 있어 별지 표로 정리를 했습니다.

자료 사이에 끼여진 별지 표를 보시면 31개 지자체 376억 원 증액에 대해서는 각 정부 수용 의견이고 여기 포함되지 않는 32번부터 37번에 대해서는 강릉 외에는 수용입니다. 강릉은 200억 요구에 75억 일부수용 의견인데 참고로 강릉의 경우 강릉시 ITS 세계총회 개최를 앞두고 200억 원 증액이 필요하다는 의견입니다.

다음은 55쪽입니다.

위험도로 개선사업은 내역사업인 C-ITS 시범사업 구축을 체계적으로 추진하기 위하여 10억 원 증액 의견이 있습니다.

또 국도77호선 백수 대신지구 위험도로 개선사업에 50억 원 증액 의견과 영천 화북 오동-자천 간 위험도로 개선사업 착공을 위해 50억 원 증액 의견이 있습니다.

56쪽입니다.

민자도로 건설지원 평택-부여-익산 간 고속도로 2단계 구간 부여-익산 구간 조기 착공을 위해 100억 원 증액 의견과 원안 유지 의견이 함께 제시되었습니다.

80번, APEC 정상회의 관련 도로시설 환경개선 사업비 14억 원 신규 증액과 보문산 관광단지 진입하는 도로의 개설 및 확포장을 위한 사업비 304억 신규 증액 의견이 있습니다.

57쪽입니다.

국가지원지방도 건설사업의 내역사업인 도척-실촌 국지도건설 사업은 10억 6500만 원 증액 의견과 원안 유지 의견이 함께 제시되었습니다.

그 밖에 증액 의견 제시된 내역사업이 8건 있습니다.

양주 장흥-광적 국지도건설에 23억 원 증액, 오남-수동 국지도건설 10억 증액, 강동-안강 국지도건설 52억 원 증액, 고령-성주 국지도건설 8억 9900만 원 증액, 상원-청하 국지도건설 66억 원 증액, 담양 고서-창평 국지도건설 8억 원 증액, 이천 대포-장록 국지도건설 25억 원 신규 증액, 이천 백사-여주 홍천 국지도건설 20억 원 신규 증액 의견입니다.

여기까지 도로국 소관 보고사항 마치겠습니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 49페이지, 연번 73번입니다.

이 부분에 대해서는 수용 곤란한 이유가 지금 현재 보도설치 4단계 기본계획 5년짜리가 20년에서 25년까지 계획입니다. 여기에 먼저 계획이 반영이 돼야 되는데 지금 미반영된 사업입니다. 그래서 이 부분에 대해서는 올해 말부터 5단계 기본계획을 수립할 그런 계획에 있습니다. 그 과정에서 사업 타당성을 적극 검토하도록 하겠습니다.

그리고 연번 74번, 과적단속운영에 대해서 9억 감액과 원안 유지가 있습니다. 그래서 정부 입장에서는 원안 유지를 희망합니다. 지금 이 부분에 대해서는 비용이 이렇게 늘어난 이유가 연 1회에서 월 1회로 검정·교정 횟수가 증가한 데 기인하는 겁니다. 그래서 이 부분은 정부안이 반영되기를 희망합니다.

그리고 50페이지입니다, 병목지점개선.

위에 장수 부분에 대해서는 25년 착수가 어려울 상황이기 때문에 수용하기가 좀 힘든 사안이고요. 그 밑에 국도4호선 칠곡 부분에 대해서는 일단 부분 반영하는 걸로 일부 수용입니다. 지금 70억 증액인데 총 70억이 필요하고요. 올해 예산이 반영된 것, 기반영돼 있는 것을 다 감안했을 때 42.3억 정도가 반영되기를 희망합니다.

다음, 51페이지 되겠습니다.

여기에 있는 사항들은 일단 덕유산IC, 국도14호선 이 부분에 대해서는 전체 설계비가 다 반영이 되어 있기 때문에 신규 사업비 반영은 지금 불필요하다는 생각입니다.

남해군 사업에 대해서는 25년 신규 착공 사업이기 때문에 정부안에 지금 10억 원 예산이

담겨져 있습니다. 그래서 추가 증액은 필요 없겠다는 그런 생각이 듭니다.

그리고 제일 하단에 있는 이 부분은 7단계 기본계획에 지금 미반영된 사업입니다. 그래서 이 부분은 다음 8단계 기본계획에서 검토를 한번 해 보도록 하겠습니다.

다음, 52페이지 되겠습니다.

ITS 사업에서 국도 사업 부분은 311억 원을 감액하는 대신에 지자체 사업으로 대체하는 말씀이신데요. 일단 국도가 지금 94% ITS가 진행돼 있기 때문에 아직 잔여분들이 있습니다. 그래서 첫 번째 국도 부분은 정부안대로 유지해서 완성을 시켜 나가는 것이 맞다고 보여지고, 다만 지자체 ITS 부분의 지원 필요성에 대해서는 공감을 합니다. 그런데 그 밑에 서범수 위원님께서 ‘지자체 ITS 지원’ 해 가지고 31개 지자체에 736억 증액이 필요하다는 말씀을 주셨습니다. 그래서 이 부분을 수용을 하면 정준호 위원님께서 말씀하신 311억 이 부분도 다 포괄하기 때문에 일괄 처리하는 것이 맞지 않겠냐는 생각입니다. 그렇게 되면 아래에 있는 사항들은 다 수용이 되겠습니다.

다만 하나 54페이지, 강릉시 ITS 총회 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 200억 증액 요구가 있습니다. 이 부분에 대해서는 예산에 일부 반영하는 것이 판단이 됩니다. 그래서 75억 정도 증액하는 걸로 조정하기를 희망합니다.

다음 55페이지, C-ITS시범사업이 되겠습니다.

이 부분에 대해서는 세계적인 C-ITS 구축을 위해서 우선순위와 도로 여건별 서비스 제공 방안 등 수립이 필요하다고 보여집니다. 그래서 이 부분은 10억까지는 필요 없고 한 2억 정도의 수준에서 일단 해 보도록 하겠습니다.

또 78번, 위험도로 개선입니다. 이 두 가지 사안 모두 적정 예산이 반영되어 있습니다. 30억 원 10억 원 그렇게 반영이 돼 있기 때문에 추가 반영은 불필요하다고 생각이 됩니다.

다음 56페이지, 연번 79번입니다.

이 부분에 대해서 민자도로 건설지원은 지금 10억 증액과 원안 유지가 있습니다. 그래서 이 부분은 원안 유지를 희망을 합니다. 그 이유는 2단계 부여-익산 적기 착공을 위한 보상비가 지금 이미 충분히 반영이 돼 있기 때문에 정부안으로 가는 것이 타당하다고 보여집니다.

그리고 80번, APEC 정상회의 관련 도로정비 되겠습니다.

이 부분은, 여기서 거론되는 도로가 지방도로가 되겠습니다. 그래서 현재 지자체가 관리하는 구간은 도로법상 국비 지원이 곤란합니다. 다만 지금 APEC 특별법이 발의돼 있기 때문에 여기서 예산 지원 근거가 마련된다면 그때 협의해서 검토해 볼 수 있다고 보여집니다.

57페이지 되겠습니다.

국가지원지방도 도척-실촌 구간 이 부분은 지자체 자율계정입니다. 이 사업이 지자체 자율계정 사업이기 때문에 광역지자체별로 총금액 내에서 사업을 조정하게끔 되어 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서 지출한도 초과는 힘들고 지자체 내에서 사업 조정 여부를 예산당국과 협의할 필요가 있는 사업이 되겠습니다. 그래서 이 부분은 정부안 유지가 필요하다고 보여집니다.

그다음에 원안 유지 그 부분에 대해서는 수용이고요.

그다음에 제일 하단에 있는 부분도 같은 이유가 되겠습니다. 지자체 자율계정 사업이 기 때문에 광역지자체별로 지출한도 초과는 수용하기가 힘들다는 말씀드립니다.

○소위원장 한준호 다 되셨지요?

위원님들, 토론 들어가겠습니다.

정점식 위원님.

○정점식 위원 차관님, 51페이지 답변 안 하시고 넘어가신 부분이 있는데 국도14호선 병목지점 두 번째 거요. 국도14호선 병목지점 개선사업 이게 7단계 사업에 월평삼거리 부분이 포함이 돼 있습니다. 그런데 국토부가 수용 곤란이라고 답변을 하셨는데, 이게 경남지역에서 병목지점 개선사업으로 선정된 게 17개소인 것으로 보이는데, 물론 우선순위에 따라서 이렇게 사업을 진행을 하겠지요. 그런데 이 월평삼거리 같은 경우에는 우선순위에서 한 단계 정도 밀렸다. 내년도 착공에서 한 단계 정도 밀렸다고 하는데 이걸 한 3억만 증액해 가지고 그다음 단계까지, 예를 들어 8단계 8개소 개선사업을 하려고 그랬으면 9개소 정도로 좀 하시지요. 어떻습니까? 유일한 내 관내 사업인데.

(웃음소리)

○소위원장 한준호 말씀하세요, 실장님.

○국토교통부제2차관 백원국 실무적으로 수용 가능하다고 지금 얘기합니다. 수용하도록 하겠습니다.

○정점식 위원 예, 3억.

○소위원장 한준호 염태영 위원님.

○염태영 위원 정점식 위원님 말씀하신 것 바로 위에 있는 겁니다.

사실은 이거 보니까 국도 6단계 병목지점 개선 기본계획에 따른 것은 수용을 하고 7단계 병목지점 개선 기본계획에 따른 것은 수용하지 않는 것 아닌가 하는 생각이 들 정도로 전체적으로 그렇게 구분이 돼 있어요. 그런데 그런 겁니까, 아니면 무슨 이유가 있는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 기본계획에 반영돼 있는 건 다 하는 거고요.

○염태영 위원 그렇지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그런데 그 기본계획 내에서도 사업 가지 수가 수백 가지가 되기 때문에 우선순위가 돼 있습니다. 그것을 연차별로 우선순위가 높은 것부터 잘라서 사업을 지금 하고 있는 상황이 되겠습니다.

○염태영 위원 그래서 바로 위에 있는 사업을 보면 덕유산IC 병목지점 회전교차로 관련해서, 이게 아마 기본적으로 반영이 돼 있고 현재 병목구간에 사고 위험이 높는데 너무 열악한 지역 무주군의 얘기라 제가 거들지 않을 수가 없을 것 같아요.

그래서 지금 이것도 회전교차로를 갖고 곧 개선계획을 갖고 있는데 크게 어렵지 않으면 이것 정도는 좀 반영을 해 주셨으면 좋겠다는 생각이거든요. 아마 대부분 다 끝났는데 그것만 남은 것 같아요, 거기서는. 한번 적극적으로 검토를, 실무적으로 지금 다시 한번 긍정적인 사인을 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 이 부분도 수용 검토하도록 하겠습니다. 왜 그런가 하면 설계가 4300만 원 지금 잡혀 있는 건데요 설계기간을 최대한 단축을 해서 공사하도록 해 보겠습니다.

○소위원장 한준호 이연희 위원님.

○이연희 위원 제가 자리를 잠깐 비워서 지적을 못 했는데 28페이지의 증평-호법 중부 고속도로 확장사업 12억 원 증액과 관련해서, 지금 여기가 병목구간 상습 교통정체 구간인데 현재 교통량이 일일 7만 대 이상 이용을 하고 있어서 그리고 또 이 부분에 대해서는 윤석열 대통령이 민생토론회에서 확장 발표도 말씀을 하셨는데 이 부분과 관련해서 타당성평가와 기본설계비가 우선 반영이 필요한데 그래서 증액을 요구했는데 이 부분에 대해서 좀 적극적으로 수용을 해 주시면 좋겠는데 의견 좀 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 이 부분에 대해서는 지금 현재 사타 중입니다. 사타가 금년 7월부터 진행되고 있고요. 다음 절차가 예타 신청을 해서 예타를 해야 됩니다. 그러면 예타 기간이 통상 1년 정도 걸리기 때문에 내년에는 타당성조사 절차까지도 들어갈 수가 없다고 저희들은 봅니다. 그래서 내년까지는 예타에 집중을 해서 주력을 하고 예타가 통과되면 그때 26년 예산에 반영을 해서 진행할 수 있다고 저희들은 보고 있습니다.

○이연희 위원 그러면 확장공사가 어느 시점부터 시작이 될 수 있습니까, 그렇게 정상적으로 진행이 된다면?

○국토교통부제2차관 백원국 공사는 보통 타당성조사가 끝나고 나서 한 1, 2년 설계 마무리 짓고 나서 착공에 들어가게 됩니다.

○이연희 위원 그러면 한 2년 정도 또 소요될 것 아닙니까, 이삼 년?

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서 최대한 빨리할 수 있는 일정으로, 그렇지만 지금 예타도 착수가 되지 않았는데 타당성조사를 착수한다고 하는 것이 너무 시기적으로……

○이연희 위원 그러니까 예비타당성조사를 지금 현재 아직도 안 하고 있잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 지금 현재는 사타 중에 있습니다. 사전타당성조사가 끝이 나면 그걸 가지고 예타 신청을 하게 되는 겁니다. 그러면 빨라야 내년 상반기에 신청을 한다 하더라도 1년 정도 걸릴 거고 그러면 26년 상반기쯤 돼야 예타가 마무리가 될 것 같습니다.

○이연희 위원 직접 여기 한번 가 보셨나요?

○국토교통부제2차관 백원국 저도 많이 왔다 갔다 하는……

○이연희 위원 상습 정체구간인 건 아시지요?

○국토교통부제2차관 백원국 맞습니다.

○이연희 위원 그러면 빨리 이것을 집행할 생각을 하셔야지 계속 미이행하고 늦추고 이렇게 하면서 증액 요구도 거절하시고 그러면 교통체증만 계속 더 심해질 텐데, 국민 불편만 가중되는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 건설하는 데는 시간이 좀 걸리기 때문에 다만 말씀하신 대로 교통흐름 정체를 완화할 수 있는 방안을 별도로……

○이연희 위원 사타·예타 그 부분을 빨리 집행할 수 있는 방안하고 그다음에 그 기간이라도 도로 교통정체를 개선할 수 있는 방안 이런 부분들을 저희한테 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 한준호 저도 짧게 하나 질문 좀 드리겠습니다.

50페이지인 것 같은데요. 병목지점 개선 중에서 국도26호선 장수 천천삼거리 병목지점 개선사업으로 저를 포함해서 여러 위원님들이 의견을 주셨는데 이게 보니까 어쨌든 교통사고 예방을 위해서 병목지점들을 개선하겠다고 해서 설계용역비 1억 정도 요청을 한 건데, 이것은 정부에서 받아 주기가 어려운가요? 이 정도는 제가 볼 때는 설계용역비 1억 정도 태워서 예방할 수 있도록 해 주는 게 좋지 않을까 싶은데요.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 저희가 일단 수용하겠습니다. 왜냐하면 말씀하신 대로 순서가 꼭 있는데 조금 커트라인에 있습니다. 그래서 조금 더 이렇게 해서……

○소위원장 한준호 긍정적으로 생각해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 수용하도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 제가 한 말씀만, 어쨌든 회의를 한번 정리를 해야 돼서. 저희가 그래도 속도를 내 가지고 많이 왔습니다. 그래서 의견 주시는 것까지 정리하고 철도 부분부터 점심식사 이후에 하도록 하니까, 여러 위원님들 토론이 다 끝나면 저희가 잠시 정회를 하고 오후부터 철도 관련한 예산 진행하도록 하겠습니다.

의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 여기 수용 곤란 중에 2개가 수용 가능한 걸로 돼서, 말씀을 드리다가 지금 끊겨 가지고요 그것 마저 말씀드리겠습니다.

○소위원장 한준호 그래요. 말씀 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 42페이지가 되겠습니다.

연번 48번입니다. 포항-안동 국도건설 이 부분에 대해서는 75억 원 증액 요구입니다. 이 부분은 일단 수용하도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 75억 다 수용하시는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 전체 335억인데요 이 중에 공사량 늘려 가지고 하는 부분입니다. 그래서 이 부분은 수용 가능하겠다는 판단이 듭니다.

그리고 44페이지 연번 57번 되겠습니다. 양남-감포 이 부분에 대해서도 약 29억 증액입니다. 부처안을 감안했을 때 이 부분도 수용 가능합니다. 수용하도록 하겠습니다.

○이연희 위원 근거가 뭐예요?

○국토교통부제2차관 백원국 이 부분 이미 저희들로서는 충분히 담았다고 생각했는데 계산을 해 보니 29억까지는 가능할 것 같다는 판단이 섰기 때문입니다.

○김도읍 위원 차관님, 50페이지 병목지점 개선 관련해서 국도4호선 철곡 부체도로 개설공사 하는데 철도 통로박스 확장까지 포함해서 이 정도면 가능한 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 전체 예산이 70억인데 전체를 다 증액 요구했는데 저희가 이미 들어가 있는 게 있습니다. 올해 예산 14.1억이 있고요. 그리고 25년 정부 예산안에 담겨 있는 게 13.6억입니다. 그래서 그 부분은 이미 다 있기 때문에 그걸 빼면 42.3억만 증액을 하더라도 70억이……

○김도읍 위원 일정에 맞춰서 준공하는 데는 지장이 없겠나?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 알겠습니다.

그리고 55페이지 영천 화북 오동-자천 간 위험도로 개선사업, 이걸 아까 차관님 설명하실 때 지금 충분히 예산이 반영되어 있다 이런 취지로 들었는데 맞는가요?

○국토교통부제2차관 백원국 이게 신규 착공 사업이 되겠습니다. 그래서 우리가 신규 착공 사업에 대해서는, 공사가 내년 하반기입니다. 내년 하반기이기 때문에 지금 현재 이 금액으로는 충분하다 이렇게 보고 있는 겁니다.

○김도읍 위원 증액을 하지 않아도 일정에 맞춰서 공사가 진행될 수 있겠다 이런 뜻입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 알겠습니다.

○서범수 위원 저도 한 말씀만 합시다.

55페이지 C-ITS 시범사업 10억을 증액 요청을 했는데 지금 2억을 일부 수용한 거거든요. 그리되면 정상적으로 시스템 운영이 될 수 있습니까? 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 이 부분은 기본계획 수립비입니다. 그래서 기본계획 수립비 정도로 2억 정도면……

○서범수 위원 2억 정도만 하면 그 이후에는 계속 또 담아야 되는 상황인가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 사업계획을 수립하는 거고요. 그 이후에 그 계획에 맞춰서 사업을 계속 진행해야 될 그런 사항이 되겠습니다.

○서범수 위원 기본설계 비용 2억만 담겠다. 알겠습니다.

○소위원장 한준호 이연희 위원님 먼저 손 드셔서 먼저 하시고 난 다음에.

○이연희 위원 차관님께서 방금 두 개 수용 가능하다고 하신 부분이 공교롭게도 여당 위원님들 요구사항들을 수용하시는데 그 기준도 명확하지 않은데 이것 균형 있게 하셔야 되는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 저희들 아까 말씀드렸던 그 원칙에 입각해서 했는데 그중에서도 가능한 사업이 있는지를 제가 다시 한번 우리 실무자들한테 주문을 했고요. 그래서 여러 사업들 중에서 이 두 개는 사업 추진 일정상 이 정도 공사비는……

○이연희 위원 특별한 기준도 없이 이렇게 여당 위원님들 것은 해 주고 야당 위원들 것은 이렇게 하시면 곤란하지요.

(웃음소리)

○국토교통부제2차관 백원국 요행히 그리된 건데요.

○이연희 위원 균형 있게 해 주세요.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○이연희 위원 추가로 더 찾아보시든가 아니면 두 개 중의 하나는 야당 위원들 것도 수용을 해 주셔야지.

○서범수 위원 어제는 맹성규 위원장 것 다 했잖아요.

○이연희 위원 위원장님이시잖아요.

그것 좀 검토해서 이따가 다시 얘기를 해 주세요.

○소위원장 한준호 차관님, 안에서 검토를 충분히 하고 의견을 주시는 거긴 하지만 소위에서 토론이 전혀 안 된 게 갑작스럽게 수용으로 바뀌고 그러면 위원님들께서 보실 때도 좀 이상하지 않습니까? 충분한 의견을 달아서 말씀을 주셔야 될 것 같고요.

정점식 위원님 말씀 주십시오.

○정점식 위원 아까 잠깐 놓치고 지나갔던 부분입니다.

위원장님, 죄송합니다.

42페이지 두 번째, 거제-마산 국도5호선 관련입니다.

이게 차관님도 잘 아시는 것처럼 24년도에 50억 원의 예산이 배정이 됐는데 그때 국회에서 부대조건을 붙였습니다. 소위 거가대교 통행료 손실 부분에 대해서 경남도에서 의결을 거쳐 가지고, 도의회 의결을 거쳐서 거가대교 통행료 손실분에 대해서 경남도에서 다 부담을 할 때 50억 집행해라라고 부대조건을 붙여 놓으니까 아직까지, 그게 어느 정도 금액이 될지 명확하지 않은 상태에서 경남도에서는 이걸 의결을 못 하고 있고 그러다 보니까 거제-마산 국도5호선 이 부분이 전혀 한 발자국도 못 나가고 있습니다.

그런데 작년에 부대조건 붙인 부분은 소위 교량 부분이고 이게 조금이라도 진척이 되게 하려면 육상 부분에 대해서 토지보상금 등이라도 조금 먼저 집행을 하도록 예산안을 편성을 해 줘야 국도5호선 이 부분이 진척이 되지, 지금 이 상태로 계속 24년도 예산 50억 부분이 아무것도 집행이 안 되고 있으니 나머지 부분도 하지 마라라고 하는 건 국도5호선 건설 자체를 무산시키는 부분이거든요.

그래서 거제 육상 부분에 대한 토지보상금 등에 대해서는 조금이라도 예산편성은 있어야 되지 않겠습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 말씀에 공감이 됩니다. 그렇지만 일부만 하면 이게 도로가 연결이 안 돼서 매몰비용이 발생될 수 있는 그런 측면도 있고요.

지금 사실 24년도 예산 국회 심의할 때 이게 부대의견에 따라서 경남도가 거가대교에 대한 손실부담금을 부과하는 조건으로 이렇게 했는데 그것을 경남도의회 의결을 받아야 되는데 지금 의결을 못 받고 있는 그런 상황으로 무산됐거든요.

그런 상황이기 때문에 지금 그 부대조건 요건을 충족을 못 하는 문제이므로 이 부분은 경남도에서 손실부담금에 대한 부분을 빨리 매듭을 풀어서 이 문제의 실마리를 풀어야 되는 그런 상황이 되겠습니다. 그래서 일단은 경남도에서 그걸 충족시켜야 될 것 같고요. 일부 조금이라도 할 수 있는 방안에 대해서는 저희도 내부적으로 검토를 해 보니까 이게 지금 바다고 일부 구간을 하더라도 그 부분이 도로 기능을 못 하는데 잘못하면 매몰비용으로 매몰될 수 있는 여지가 있기 때문에 신중하게 보고 있는 사안이 되겠습니다.

○손명수 위원 저도 하나 여쭙볼게요.

○소위원장 한준호 손명수 위원님.

○손명수 위원 차관님, 57페이지하고 58페이지에 국지도 사업 검토의견 낸 게 있는데 양주 장흥-광적 같은 경우에는 공정 부진 사유가 협의가 완료됐다고 하고 보상 협의도 완료됐다고 하는데 수용 곤란한 이유가 뭔가요?

그리고 58페이지의 오남-수동 국지도 건설도 비슷한 맥락인데 혹시 안 되는 사유 다시 한번 확인하고 싶습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 이게 지금 지역발전특별회계로 돼 있습니다. 그중에서 지역자율계정인데요. 지역자율계정이라는 것은 지자체별로 지출한도가 있습니다. 그 한도 내에서 어떤 것을 우선적으로 할 것인가를 지자체가 판단해서 하는 건데 그 한도를 넘을 수는 없고요. 내부적으로 구조조정을 해야 되는데, 그렇기 때문에 지금 이 부분은 국토부에서 이 사업을 빼고 넣고 이렇게 할 수가 없는 사안이라서 말씀드린 겁니다.

○손명수 위원 그러면 여기 지금 대부분 국지도 사업이 수용 곤란이 많은 것은 다 지자체

한도를 초과했기 때문에 안 되는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 58페이지에 있는 내용들 전부 다 하고요 57페이지도 제일 윗부분하고 제일 아랫부분이 거기에 해당되는 사안입니다. 또 59페이지에 있는 사안도 다 같은 사안이 되겠습니다.

○손명수 위원 알겠습니다.

○소위원장 한준호 그러면 위원님들 더 의견 없으시지요?

저도 마지막으로 하나만 여쭙보고, 수용 곤란 의견에 대한 정부 측의 입장을 명확히 확인하고.

연번 78, 위험도로 개선 중에서 국도77호선 백수 대신지구 위험도로 개선 이것은 제가 의견을 낸 건 아닌데 현장을 얼마 전에 다녀와 봐 가지고, 여기 같은 경우는 수용 곤란 의견은 어떤 이유 때문입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 이 부분은 내년 상반기에 아마 착공이 가능할 것 같습니다. 그래서 30억 예산이면 적절하게 담았다고 생각해서……

○소위원장 한준호 일부 증액도 불가능한가요, 이것은? 여기를 위험도로 개선사업으로 집어넣기는 했는데 현장 상황을 가 보면 조금 더 열악해요. 그래서 사업 속도를 높이기 위해서라도 증액이 좀 필요하지 않나 싶은 생각이 드는데요.

○국토교통부제2차관 백원국 그러면 이 부분도 아까 말씀하셨듯이 지금 제가 여기에서 즉답을 드릴 수는 없고요 실무적으로 한번 상의해서 증액 가능성이 있는지를 한번 체크해서 말씀드리겠습니다.

○소위원장 한준호 알겠습니다.

윤종오 위원님.

○윤종오 위원 마치기 전에 지나간 건데 짧게만 말씀드리겠습니다.

일단 택시감차와 관련해서 제가 지적을 드렸는데 작년 집행률 기준으로 삭감안을, 여기 삭감안이 아예 안 올라왔더라고요. 그래서 제가 대략적으로 작년 집행률 기준으로 한 85% 정도 해서 15% 감하는 걸로 해서 6억 3000만 원……

○소위원장 한준호 혹시 어디를 말씀하시는 건가요?

○윤종오 위원 지나간 건데 교통물류실.

○정점식 위원 아니, 번호를……

○윤종오 위원 여기 번호가 없습니다. 왜냐하면 지적을 했는데……

○소위원장 한준호 의견 남기시는 거군요.

○윤종오 위원 예. 제가 프로테이저를 제안을 안 했기 때문에, 그때 감액을 했으면 좋겠다고 했는데 감액을 안 해 오셔서 제가 이 자리에서 감액을 제안드리겠습니다.

택시감차보상과 관련해서 전년도 기준으로 해서 6억 3000만 원 감액을 제안하고요. 그때 부대의견에 ‘국토교통부는 택시 과잉공급 해소를 위하여 실효성이 낮은 감차보상 이외의 대안을 마련한다’ 염태영 위원님께서 지적하셨는데 거기에 저도 같이 지적을 올려 주시고, 이렇게 하는 것은 여하튼 택시감차 보상이라는 게 TIMS 운영과 관련해서 진행되는 부분인데 이것이 부실했고 경고 차원에서 전년도 예산으로 감액해 줄 것을 제안합니다.

○전문위원 박현준 위원장님, 윤종오 위원님께서 전체회의 때 택시감차 말씀, 택시 받

전산업 얘기하시면서 TIMS 문제점 지적하시고 정확하게 감액 의견 말씀은 안 하셔서 저희 자료에 빠졌는데 택시감차보상 사업 6억 3000만 원 감액 의견 포함해서 정부 측 의견 듣고 결정하셔야 될 것 같습니다.

○소위원장 한준호 위원님, 대개 저희가 의견을 받는 시한이 지나고 나서 소위에서 별도로 감액이나 증액의 요구를 받는 경우가 극히 드문 사례인 걸로 알고 있어서 이것은.....

전문위원님, 혹시 의견 좀 주십시오.

○전문위원 박현준 서면질의는 안 내셨는데 전체회의 때 말씀을 하셨었는데.....

○소위원장 한준호 아, 전체회의 때는 기록이 있고요?

○윤종오 위원 했지요. 했는데.....

○전문위원 박현준 예, 전체회의 때 구두로 말씀을 하셨는데 감액 의견을 내신 건 아니고 문제가 있다 정도 말씀을 하셔서 저희도 어떻게 해야 될지 좀 고민을 했었던 부분입니다.

○윤종오 위원 감액률을 갖다가 그때 제안을 안 했거든요.

○소위원장 한준호 이게 절차적으로 문제가 있는지 없는지만 검토를 해 주시면 될 것 같은데.

○전문위원 박현준 전체회의 때 언급이 되셨기 때문에 이 자리에서 그 부분을 조금 더 명확하게 하신 차원으로 하면 절차적인 문제는 없을 것 같습니다.

○소위원장 한준호 그러면 감액 의견을 같이 담는 것에 대해서 위원님들 의견 괜찮으시지요?

그렇게 하도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 한 말씀 드려도 되겠습니까?

○소위원장 한준호 예.

○국토교통부제2차관 백원국 택시감차, 윤 위원님께서 말씀하신 TIMS에 대해서는 저희가 위원님께 가서 다시 한 번 더 소상하게 설명드리도록 하겠습니다.

그리고 그거하고 연계시켜서 감차 사업에 대해서는 지금 택시가 초과공급이 된 것은 엄연한 사실이고요. 얼마만큼 줄여 나갈 것인가 속도의 문제인데 현재 저희가 정부안에, 지금 이 자리에 없어서 제가 정확한 수치는 말씀을 드리기는 힘들지만 지자체 수요를 감안해서 그중에서도 한 80% 정도만 담은 겁니다. 그래서 그게 작년 예산보다는 약간 늘어난 건데요. 그게 지자체의 감차계획을 다 반영을 해서 수립된 정부안인 것을 감안해서 일단 그 사업은 진행을 해 나가고, TIMS 부분에 대해서는 별도로 제가 챙겨서 위원님께 가서 설명을 드리도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 괜찮으시겠습니까?

○윤종오 위원 예.

○소위원장 한준호 그러면 심사가 진행 중입니다만 오전 심사는 이것으로 마치고, 오후 2시 괜찮으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

오후 2시에 속개해서 심사를 이어 나가도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시17분 회의중지)

(14시10분 계속개의)

○소위원장 한준호 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

오전 회의에 이어서 예산안 심사를 진행하겠습니다.

철도국 소관이지요?

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○정준호 위원 위원장님.

○소위원장 한준호 예.

○정준호 위원 이 내용이 빠져 있는 거기는 한데 전주역사 증축과 관련해서 광주·전남·전북 다 민원들이 있어 가지고, 지금 유일하게 KTX 역사 중에 전주역사만 증축이 더더지고 있어 가지고 이것 한 70억 정도 증액되는 내용이 좀 포함이……

○소위원장 한준호 얼마 정도 증액이요?

○정준호 위원 70억 정도.

○소위원장 한준호 70억 정도요?

○정준호 위원 예, 이 부분 한번 검토해 주시면 감사하겠습니다.

○소위원장 한준호 예.

차관님, 이게 무슨 내용이나면요 전주역 시설 개선과 관련된 사업인데 일반철도 안전 및 시설개량 해 가지고, 아마도 서면질의 넣고 하는 그 시기를 놓친 것 같아요. 그래서 저희가 사례가 없어서 이렇게 소위를 진행하다가 이것을 추가를 할 수는 없고 아마도 기록을 남기기 위함이고 또 전체 예결위에 올라가서 한 번 더 진행이 될 수 있는 사안인지는 모르겠으나, 전주역사가 꽤 오래됐지 않습니까? 제 고향이기도 한데. 그래서 여기 전체 450억 정도의 사업비가 있는데 그중에서 한 70억 정도 증액에 대한 부분을 요청하시는 것 같은데 맞습니까?

○정준호 위원 맞습니다.

○소위원장 한준호 예, 70억 정도 증액을 요청하는 것 같은데 이 부분에 대한 필요성은 아마 국토부에서도 같이 공감하고는 계실 겁니다. 그래서 이 사안에 대해서 향후라도 잘 챙겨 줄 수 있도록 노력해 주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 적극 살펴보도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 예, 고맙습니다.

정준호 위원님, 되셨지요?

○정준호 위원 예.

○소위원장 한준호 그러면 보고 진행해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 오전에 했던 공영주차장 부분하고 또 도로국에 추가해야 될 부분 그것 정리하고 넘어가시는 게 적절하지 않겠습니까?

○소위원장 한준호 지금 정리를 한번 하고 갈까요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○소위원장 한준호 그러시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 버스공영차고지 관련해서요 7페이지가 되겠습니다.

두 번째, 인천 계양 버스공영차고지 관련해서 이 부분은 3억 증액 수용하는 걸로.

○소위원장 한준호 3억 증액이요.

예, 됐습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 죄송합니다. 지금 철도 한다고 빠져 있어서 그러는데요 여기 도로국장하고 교통실장하고 같이 배석을……

○소위원장 한준호 예, 잠깐 들어오시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그리고 8페이지 마저 말씀드리겠습니다.

이것도 시내버스 공영차고지인데 제일 하단에 있는 화성시 것인데요. 화성시는 저희가 확인을 해 보니까 전혀 지금 준비가 안 되어 있습니다. 공영차고지에 대한 도시계획 변경 절차를 다 거쳐서 사전 준비가 되어 있어야 되는데 이 준비가 되어 있지 않아서 이 부분은 증액하기가 힘든 그런 상황입니다.

○염태영 위원 좀 전에 말씀하신 인천 계양권역 버스공영차고지 조성사업 얼마를 증액 한다는 얘기예요?

○소위원장 한준호 3억 증액하신다고 아까 했어요.

○염태영 위원 3억? 3억은 어떤 근거로 나온 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 인천 계양, 최소한의 비용입니다.

○염태영 위원 요청하기는 16억 또는……

○국토교통부제2차관 백원국 현재 상황은 25년도에 이것 준공을 하려고 했습니다. 그런데 지금 사업이 지연되어서 내년 준공은 어려운 상황이고요. 그래서 현재 있는 예산을 가지고 충분히 할 수, 지금도 돈을 못 쓰고 있는, 그래서 3억 정도만 더 추가로 반영하면 소화할 수 있다고 그래서 수용했습니다.

○염태영 위원 그러면 일부 수용 이렇게 얘기할 수 있는 거라 이거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 일부 수용이 되겠습니다.

○염태영 위원 알겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 공영주차장은 정리가 됐고요.

그리고 도로 부분입니다.

중평-호법 관련해서 28페이지 연번 1번이 되겠습니다.

제일 상단에 있는 부분, 이 부분은 부대의견으로 정리하기로 위원님과 협의를 했습니다.

○소위원장 한준호 도공 분야 말씀하시는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 중평-호법, 제일 위에 있는 중부고속도로입니다.

○소위원장 한준호 예.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 이 부분은 부대의견으로 ‘중부권 산업단지의 물류 비용 절감 및 상습 정체구간 해소를 위해 중부고속도로 중평-호법 확장사업의 사전타당성조사 후 예비타당성조사가 조속히 통과될 수 있도록 노력한다’ 이렇게 하는 결로 위원님께 설명을 드렸고 위원님께서도 수용하셨습니다.

○소위원장 한준호 이연희 위원님 괜찮으신가요?

○이연희 위원 예.

○소위원장 한준호 알겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그리고 50페이지 연번 76번입니다. 병목지점 개선 장수 천천

삼거리입니다.

이 부분은 수용 곤란이라고 되어 있었는데 이 부분에 대해서 1억 원 수용하는 걸로.

○소위원장 한준호 예.

○국토교통부제2차관 백원국 그리고 55페이지입니다, 연번 78번. 이 부분은 50억 증액 요구를 하셨는데 30억 수용하는 걸로. 이 부분은 시급성도 보이고 지금 따져 보니까 공사비 30억 반영이 되어 있는데 속도감 있게 추진하면 60억까지 소화 가능할 것 같아서, 50억까지 다는 필요 없고 그중에서 일부 수용으로 해서 30억 수용하는 걸로 했습니다.

○김도읍 위원 어느 사업 말입니까?

○소위원장 한준호 55페이지, 위험도로 개선 관련해서 국도77호선.

제가 의견드린 건데요. 고맙습니다.

○김도읍 위원 밑에 영천은 안 되고?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 위의 백수 사업은 이 사업 절차가 조기에 될 수 있을 것 같아서, 가능할 것 같아서 수용하는 의견입니다.

○김도읍 위원 그러니까 영천은 그냥 가도 되는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 영천 부분은 사업비가 지금 10억이 신규 착공 사업입니다, 내년에. 그래서 이게 처음으로 하는 사업이기 때문에 신규 착공 사업에 대해서는 일률적으로 10억 정도 배정하는 걸로 그렇게 통일을 기했습니다.

○김도읍 위원 예, 알았습니다.

○소위원장 한준호 다 되셨으면 철도 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 철도국 소관 보고드리겠습니다.

먼저 61쪽입니다.

일반철도안전 및 시설개량 사업 중 내역사업인 선로시설개량에 양주역과 동두천역 시설개량비 47억 2000만 원 증액 의견과 내역사업인 EMU-260 노선개량 관련 서해선 4개 노선 전체 개통 시 신호시스템 개선이 필요하므로 449억 원 증액 의견이 있습니다.

이어서 62쪽, 내역사업인 역시설개량 사업 중 포항역 선상연결통로 건립을 위한 예산 43억 7500만 원 증액, 추풍령역 남북 연결 보도육교 설치를 위한 예산 20억 원 증액, 범계역 2호선 출구 에스컬레이터 설치사업 적기 추진을 위한 예산 6억 원 증액, 신분당선 청계산입구역 엘리베이터 추가 설치를 위한 예산 60억 원 증액, 구로역 동·서문 출입구 신설을 위한 사업비 16억 원 증액 의견과 선로횡단시설확장 내역사업 중 증평역 보행자 전용 통로박스 개설 등 공사 추진에 필요한 예산 55억 증액 의견이 있습니다.

다음은 65쪽입니다.

철도기본계획수립 사업 중 달빛철도 기본계획 수립을 위한 45억 원 증액, 대구경북신공항 광역철도 기본계획 수립 추진을 위한 110억 원 또는 30억 원 증액 의견과 철도지하화기본계획 수립 용역비 2억 원 증액, 삼척-강릉 고속화철도 기본계획 수립 및 타당성조사 용역 예산 100억 원 증액 의견이 있습니다.

67쪽, 연번 6번 철도산업발전지원 사업에 대해서는 내역사업인 철도산업발전지원 사업 중 역명심의위원회 미개최로 인한 외부 심의위원 수당 1억 1500만 원 감액 의견과 도시철도 연계 경부선 기능 다변화 및 쇄도심 활성화에 관한 연구를 위한 3억 5000만 원 증액 의견이 있습니다. 또 충청권 메가시티의 기틀이 되는 철도정책 수립을 위하여 3억

원 증액 의견이 있습니다.

다음 68쪽, 철도핵심인력양성 사업에 대해서는 유사 성격의 장학사업을 항공안전정책과에서 직접 수행하는 점 등을 감안한 1억 6600만 원 감액 의견과 해외 연수생 모집인원 확대 반영을 위한 3억 7500만 원 증액 의견이 함께 제시되었습니다.

69쪽, 8번 PSO 보상 사업은 철도공사의 공익서비스 제공에 따른 손실액을 정부에서 보전하려는 것입니다. 출산장려 정부 정책 이행을 위한 할인제도 지원이 필요하므로 80억 600만 원 증액이 필요하다는 의견과 법정 무임승차로 인한 도시철도 재정 부담 가중에 따라 부산도시철도 무임수송비용 지원을 위해 898억 원 증액이 필요하다는 의견이 있습니다.

연번 9번 APEC 손님맞이 폐철도 정비 사업은 APEC 정상회의 대비 구경주역사 부지 내 구조물 철거 등을 위한 예산 1000억 원 증액 의견입니다.

일단 여기까지 보고드리겠습니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 61페이지입니다. 연번 2번 제일 상단에 있는 경원선 양주역-동두천역 셔틀열차 운행하는 겁니다. 이 부분에 대해서는 수용하기가 힘들고 정부안 유지가 필요합니다. 그 이유는 양주-동두천 구간은 현재 운행 중에 있습니다, 올해 1월부터. 그런데 지자체 경기도에서 지금 요구해 가지고 셔틀열차를 추가 운행하겠다는 건데 이러려면 시설개량비용이 필요합니다. 그래서 이 부분에 대해서는 철도건설법에 따라서 원인자부담을 해야 될 그런 사항입니다.

○이연희 위원 지자체에서 해야 된다는 거예요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 그렇습니다.

그다음에 소사-원시 구간 시스템 개량과 관련해서는 지금 두 가지 안이 있습니다. 하나는 480억 증액이고 그 아랫부분 맹성규 위원께서 하신 부분은 449억 증액입니다. 같은 내용이 되겠습니다. 이 부분은 480억으로 증액이 필요하다고 봅니다. 상단 부분을 수용하겠습니다.

다음, 62페이지 되겠습니다.

포항역 선상연결통로 건립비로 약 43억을 증액해 달라는 내용이 되겠습니다. 이 부분에 대해서는 정부안 유지가 필요합니다. 그 이유는 연결 설치 필요성에는 공감을 합니다. 그렇지만 이 또한 지자체가 비용 부담이 필요합니다.

영동군 추풍령 연결 보도육교입니다. 보도육교는 철도시설에 해당되지 않기 때문에 국비 지원은 곤란한 상태입니다. 정부안 유지가 필요합니다.

네 번째, 범계로테오거리에 있는 에스컬레이터 설치와 관련한 6억 증액 부분은 범계역은 지금 에스컬레이터가 설치되어 있습니다. 출입구가 총 3개로 되어 있는데 대표적으로 한 군데가 지금 설치되어 있습니다. 그래서 법적 기준에는 지금 충족된 상태입니다. 그래서 추가로 계단실마다 설치하려고 그러면 이 또한 지자체의 비용 부담이 필요한 사항이 되겠습니다.

다음, 신분당선 청계산입구역 엘리베이터 부분입니다. 이 부분은 민자사업입니다. 그래서 민자사업 부분이 검토를 해야 될 사안인데 이 또한 필요성이 있는지를 검토를 해야 되고 비용 부담은 누가 해야 될 것인지에 대한 협의가 필요한 사안인데 일단 국비로

담을 수는 없는 사안이 되겠습니다.

다음, 구로역 출입구 신설 관련입니다. 이 부분은 지자체에서 보도육교 설치가 되어야 되는데 지금 보도육교 설치계획이 마련되어 있지 않습니다. 그래서 그게 되면 사업이 가능할 것으로 보여지고, 그래서 현재로서는 25년 예산에 담기가 어려운 사안이 되겠습니다.

다음 페이지입니다.

연번 2번입니다. 정준호 위원님께서 10억 증액 또 그 밑의 부분은 55억 증액인데요. 위의 부분은 설계비 반영이고 밑에는 공사비 반영입니다. 지금 저희가 볼 때는 사업은 다 필요하다고 보여집니다. 권익위 의견 개진에 따라서 진행한 건데 일단 당장 내년에는 설계를 먼저 해야 됩니다. 그 설계가 끝나고 나면 그다음 26, 27 공사하는 그런 일정을 가지고 있습니다. 그래서 위엿것은 수용이지만 밑에 있는 부분에 대해서는 공사비는 아직 시기상조다 이렇게 보고 있습니다.

다음, 65페이지가 되겠습니다.

연번 5번, 두 번째 달빛철도 사업입니다. 45억 원 증액인데요. 지금 이 부분은 정부안 예산으로 기본계획 착수가 가능합니다. 그래서 내년에 사전 절차가 조기 완료되면 철도 기본계획 수립비 80억 원이 있습니다. 이 예산에서 집행 가능하다 보여집니다.

그다음 대구경북신공항 철도가 되겠습니다. 이 부분 또한 정부안 예산으로 기본계획 착수가 가능하고 이 또한 내년에 사전 절차가 완료가 되면 철도기본계획 수립 용역 80억 예산에서 집행이 가능합니다.

다음, 대구경북신공항 광역철도 서대구-의성입니다. 이 부분 또한 정부안 예산으로 기본계획 착수 가능하고 만일에 절차가 끝나고 나면 철도기본계획 수립 용역비 80억 예산에서 집행이 가능하게 되겠습니다.

다음 66페이지, 연번 5번입니다.

첫 번째 꼭지는 지금 특정 노선에 대해서 증액하는 것은 힘들겠다. 현재 철도지하화 1차 사업대상을 검토 중에 있습니다. 그래서 특정 노선을 대상으로 하는 기본계획 예산은 조금 수용하기가 힘들겠다는 말씀드리고요.

그 아래 사항은 삼척-강릉고속화철도 사업비 100억 원 증액인데 이 또한 내년에는 사전 절차 끝을 내고 그 이후에 철도기본계획 수립 용역비 80억 예산에서 집행하도록 그렇게 하겠습니다.

다음, 67페이지입니다.

첫 번째 꼭지, 철도산업발전지원 사업비에서 일반수용비입니다. 일반수용비 약 1억 원을 감액하겠다는 건데 이 부분에 대해서 일반수용비는 물품구매비 등이고 철도국에서 공통으로 쓰는 그런 예산이 되겠습니다. 이게 역명심의위원회하고는 큰 관련성이 없고 이 예산에서 작년에 200만 원을 썼습니다. 역명심의위원회가 자주 이루어지는 게 아닌데요. 그래서 역명심의위원회로 이 전체 예산이 쓰이는 것 같이 이렇게 오해가 좀 있으신 것 같은데 실질적으로는 일반수용비 내에서 역명심의위원회는 연간 1~2회 해서 200만 원 정도밖에 안 쓴다. 그래서 다른 부분에 대한 부분이 필요하니까 이 부분에 대해서는 정부안대로 살려 주시면 고맙겠습니다.

그다음에 부산·경남 구간 관련해서 지자체 연구가 먼저 선행이 된 후 건의할 필요가

있겠다고 생각합니다. 일단 이 부분은 특정 지역의 개발 노선 운영에 관한 것이기 때문에 지자체가 우선 연구한 후 정부에 건의하는 것이 바람직하다고 봅니다.

그다음 번 충청권 메가시티 이 부분에 대해서는 상위 계획인 국가철도망계획에 먼저 반영이 돼야 됩니다. 그런데 지금 이 부분이 반영이 안 돼 있기 때문에 지금 당장은 수용하기가 힘들다는 말씀을 드립니다.

다음, 68페이지 되겠습니다.

연번 7번, 위에 있는 철도핵심인력양성 부분에서 예산 1억 6600만 원을 감액하는 건데요. 이 부분에 대해서는 일부 수용입니다. 일단 지금 문제로 지적하신 철도협회가 아니고 국토부가 직접 사업을 수행하고 등록금은 국립대 수준으로 낮추는 등 개선 방안을 강구하도록 하겠습니다.

다음, 69페이지가 되겠습니다.

PSO 보상, 연번 8번입니다. PSO 부분은 첫 번째 박용갑 위원님께서서는 출산장려 정부 정책 이행을 위해서 코레일의 할인제도 지원이 필요하기 때문에 80억 증액이 필요하다는 얘기인데요. 일단 출산장려정책 필요성에는 공감을 합니다만 전년도 정부 부담분 수준을 고려해서 편성한 겁니다. 재정 여건을 감안할 필요가 있겠습니다. 그래서 이 부분은 수용이 좀 힘들다는 말씀드리고.

그다음에 부산도시철도 무임수송비용 지원 898억 증액 필요성에 대해서는 이 부분은 지자체, 사실 도시철도가 지자체 시설입니다. 그래서 이 부분 운영비용 부담은 지자체가 담당하는 그 원칙이 있기 때문에 수용하기가 어렵다는 말씀을 드립니다.

연번 9번, APEC 손님맞이 폐철도 정비입니다. 이 부분은 일단 법적 근거와 지금 보니까 1000억을 증액해 달라는 건데 필요 예산이 구체적이지 않아서, 어떤 것을 하려고 하는 건지 불명확해서 심도 있는 검토는 어렵습니다만 일단 이 부분에 대해서는 구체적 내용도 없고 그래서 이 부분은 지금 현재 검토가 어렵다는 말씀을 드립니다.

이상입니다.

○소위원장 **한준호** 위원님들 토론하겠습니다. 의견들 주십시오.

김도읍 위원님.

○**김도읍 위원** 67페이지, 철도산업발전지원 사업에 있어서 역명심의위원회 관련해서 지금 1억 1500을 삭감하겠다는 위원님들 지적이 있습니다.

차관님, 이 1억 1500만 원 중에 역명심의위원회에 작년에 200만 원 쓰였다고 했습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 200만 원.

○**김도읍 위원** 나머지는 뭘니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 나머지는 우리 직원들 물품구매비 또 다른 회의 참석비 이런 일반적인 활동 비용입니다.

○**김도읍 위원** 그래서 이 부분은 그대로 정부안대로 되기를 바라는 것 같고 저도 볼 때 1억 1500 대부분이 고정비용이기 때문에 정부안대로 가는 게 맞겠다 싶습니다.

그다음에 바로 밑에 경부선 부산·경남 구간과 관련해서 도시철도 연계 경부선 기능 다변화 및 쇄도심 활성화에 관한 연구용역비 3억 5000 증액을 요구를 하고 있습니다. 그런데 이게 수용 곤란이라고 하신 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 사유가 뭐지요?

○국토교통부제2차관 백원국 사실 이런 부분에 대해서는 요구가 많은데요. 이걸 일단 지자체에서 어떻게 주변까지 같이할 것인가에 대한 그림을 그리고 거기에서 지자체가 할 일 정부가 할 일 이런 구분을 해 가지고 건의를 해서 후행 절차를 밟아야 된다고 생각합니다.

○김도읍 위원 그러면 지자체에서 기본 구상을 하고 거기에서 비용분담 매칭 비율 이런 것은 차후에 봐야 된다 이 말입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그래요.

그리고 69페이지. 차관님, 도시철도가 건설은 국가 부담이고 유지관리 운영은 지방에서 한다 그 원칙은 알겠어요. 그런데 무임승차비용 이게 각 지자체마다 참 큰 숙제이기도 합니다. 이것 어떻게 풀어야 됩니까? 매년 예산 때마다 지자체에서는 이걸 좀 보전해 달라고 국가에 요구를 하고 국가는 같은 사유로 매번 또 반대를 하고 하는데 근본적으로 대책이 있어야 안 됩니까? 차관님 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 이 부분에 대해서는 도시철도가 운영되는 데도 있고 안 되는 데도 있기 때문에 국가 전체적으로 형평성도 봐야 될 문제 같고요.

기본적으로 도시철도는 무임승차를 결정하는 게 지자체장입니다. 그래서 노인복지법이 라든지 이런 부분에서 지자체장이 결정하도록 되어 있는데 지금 65세 무임승차에 대해서는 지자체가 조례로 그렇게 정리를 했기 때문에 그렇게 운영이 되고 있는 겁니다.

또 대구시 같은 경우에는 2년 전에 그것을 연차적으로 70세까지 올리겠다 이렇게 해서 지금 진행되고 있는 것으로 알고 있습니다. 그래서 그런 지자체의 자체적인 자구노력이 필요하다고 보여지고요.

두 번째는 기본적으로 PSO 외의 부분에 대해서 도시철도를 개량한다든지 하는 부분에 대해서는 국가가 일정 부분 지원을 해 주고 있다는 말씀드립니다.

○김도읍 위원 그게 2017년도부터 문이 열렸어요. 제가 그때 예결위 간사 할 때 그때 열었는데 이 부분도 지자체장의 결정에 따라서 한다고 하지만……

알겠습니다.

○소위원장 한준호 다른 분들.

이연희 위원님.

○이연희 위원 62쪽의 영동군 추풍령 관통하는 육교 관련해서요. 차관님께서 이게 철도 시설이 아니다 이렇게 말씀하셨는데 철도로 인해서 이 지역이 단절됐고 그다음에 보행에 관한 교통안전 문제가 심각한데 또 이로 인해서 지역에서는 경제적으로도 손해를 많이 봤고, 철도로 인해서 생긴 문제인데 철도시설이 아니라고 해서 지자체한테 떠넘기는 것은 너무 무책임한 것 아닙니까? 그동안 철도로 인해서 관련 지역 주민들이 단절되고 안전에 많은 위협을 받았는데 당연히 철도와 관련된 그런 거기 때문에 육교 설치하겠다는 건데 그것은 철도에서 해 줘야 되는 것 아니에요, 국토부에서?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 전국에 철도로 인해 단절된 공간은 굉장히 많은 것으로 알고 있습니다.

○이연희 위원 그러니까. 그런 데도 다 해 줘야지. 그것을 지자체에 다 떠넘기면 어떻게 해요, 철도로 인해서 생긴 문제인데.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 철도시설에 대해서는 법령상 규정이 있기 때문에……

○이연희 위원 아니, 그러니까. 법령상 규정이 그렇다 하더라도 방법을 찾으면 있는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 양해해 주신다면 담당 과장이……

○이연희 위원 예, 말씀해 보십시오.

○국토교통부철도시설안전과장 박준상 철도시설안전과장 박준상입니다.

추풍령역 철도 넘어가는 육교는 추풍령역 선로 건너편 쪽에 과거에 철도시설에 사용하던 급수탑이 있었습니다. 그게 문화재로 지정되면서 영동군이 그 일대를 공원화 조성사업을 했습니다. 그렇게 해서 역 쪽에서 공원 쪽으로 넘어가는 통로인 육교를 놓겠다고 영동군에서 제안한 사업인데요. 다만 이게 도로와 공원을 연결하는 시설이라 국가철도공단이 사업을 할 수 없는 범위에 있습니다. 그래서 저희가 영동군 쪽에 제안을 했던 사항은 철도역과 연결통로를 통해 가지고 급수탑 쪽으로 넘어가는 사업을 제안했었는데 영동군에서 계속 육교로 주장을 하고 있어서 저희가 수용하기 어려운 상황입니다.

○이연희 위원 육교가 철길을……

○국토교통부철도시설안전과장 박준상 육교는 역사랑 전혀 무관하게 도로에서 공원으로 연결되는 육교입니다.

○이연희 위원 철길을 넘어가는 거예요?

○국토교통부철도시설안전과장 박준상 예, 철길을 넘어가는 육교라서 이게 철도시설이 아니고 일반적인 육교가 되겠습니다.

○이연희 위원 그리고 63페이지의 증평역 철도하부 통로박스 시설물 노후 관련해서 개설공사에 55억 원 증액 요구했는데 10억만 한 이유는 뭐니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그 바로 위에 또 10억 요구가 있습니다. 위엿것은 설계비, 밑엿것은 공사비가 되겠습니다. 그래서 내년에는 설계를 하고 26 27년도에 공사를 하는 일정으로 되어 있어서 위엿것은 수용하고 밑엿것은 일부, 그러니까 그 10억이 바로 위의 10억하고 같은 겁니다.

○이연희 위원 위엿것하고 밑엿것하고 같은 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 합쳐서 10억이다 그거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 설계용역비입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 송구합니다. 위에 설계비 10억이고요. 밑엿것이 공사비 중에서 10억을, 50억은 다 어렵고 10억은……

○이연희 위원 그러니까 20억인 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 10억, 10억 되겠습니다.

○이연희 위원 알겠습니다.

○소위원장 한준호 손명수 위원님.

○손명수 위원 68페이지 철도핵심인력양성 사업에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 이 사업은

사실은 제가 철도국장으로 재직할 때 제가 만든 사업입니다. 정말 제가 깊은 애정을 가지고 있는 사업인데 우리나라 철도 해외 진출의 교두보를 마련하기 위해서 그때 제가 직접 만들었었고 또 이 과정을 통해서 배출된 외국 철도공무원들이 이번에 우즈베크에 우리가 고속철도차량을 수출하는 데 큰 기여를 한 것으로 알고 있습니다. 저도 그 학생들 개인적으로 알고 있는데요.

이 사업은 꼭 필요한 사업이고 사실은 더욱 확대 발전시켜야 될 사업입니다. 그런데 교육사업이, 서울의 국립대학에서 5년 동안 정말 열심히 해 오던 사업을 납득할 수 없는 그런 과정을 통해서 지방의 사립대로 시행주체가 변경이 됐습니다. 매우 유감스럽고 저는 그 과정에 대해서 지금도 납득을 못 하고 있는데, 우리가 외국의 철도공무원들을 초청을 해서 철도교육을 시키고 우리나라의 좋은 추억을 쌓게 해서 친한파를 만드는 것이 이 과정의 목표인데 서울의 좋은 환경에서 교육을 받고 경험·추억을 쌓아 가는 게 친한파를 만드는 길이겠습니까? 지방의 사립대에서 시간을 보내다 가는 게 친한파가 되는 길이겠습니까? 이 부분은 한번 꼭 짚어 보시기 바랍니다. 차관님도 내용을 좀 알고 계실 텐데.

어쨌든 그것은 차치하고, 그것은 별도로 생각해 보기로 하고. 제가 이 과정을 만들고 직접 운영해 본 입장에서 철도협회가 이것을 하는 것은 전혀 도움이 되지 않고 오히려 방해만 되기 때문에 직접 국토부에서 챙겨야 한다 이렇게 제가 의견을 냈는데 수용해 주셔서 감사하고, 이것은 차관님도 관심을 가져 주시고.

특히 철도국장님, 뒤에 과장님도 계신데 이게 액수는 얼마 안 되는 예산사업이지만 우리 철도 해외 진출을 위해서 굉장히 의미가 있는 사업입니다. 그래서 조금만 관심을 기울이면 효과가 크게 날 수 있는 사업이에요.

그런데 이것을 학교에 그냥 맡겨 놓으면 배가 산으로 갈 수 있습니다. 그리고 외국 학생들을 관리하고 교육시키고 편안한 환경에서 사고 없이 생활을 잘하도록 하는 게 생각처럼 쉬운 일이 아니에요. 굉장히 많은 일들이 생깁니다. 그런데 그게 지금 제대로 잘 되고 있는지 또 교육은 철도의 노반 궤도를 포함해서 전기 신호 차량, 여러 가지 철도 운영정책 분야별 전공이 필요한데 그런 교육이 과연 제대로 되고 있는지도 살펴보셔야 됩니다.

그래서 이 사업이 소기의 목적을 달성하고 있는지 꼭 좀 챙기시길 바라고, 이것은 그렇게 많은 에너지가 소요되는 일도 아니기 때문에 꼭 철도국에서 직접 챙겨 주시기 바랍니다.

그리고 이게 사립대로 이관되면서 등록금이 일인당 한 100만 원 이상 차이가 나요. 우리가 국민의 혈세인 예산을, 이 사업의 취지가 사립대 등록금 더 가져가라고 하는 게 전혀 아니거든요. 그래서 국립대 수준으로 해야 된다고 제가 말씀을 드린 거고, 그렇게 다 수용을 하셨기 때문에 더 적극 지원을 하겠습니다.

그런데 여기에 보면 맹성규 위원님에서 3명 늘리는 데 3억 7500만 원 증액 의견을 제시하셨어요. 그런데 3명 늘리는 데 돈이 이렇게 많이 안 들어갑니다. 당연히 일인당 그렇게 들어가지 않기 때문에 이 부분은 제 의견과 맹성규 위원님 의견을 합쳐서, 협회 간접비는 빼고 등록금 일인당 조정하고 그다음에 3명은 더 늘리시고 그건 좋아요. 한 35명까지는 충분히 교육이 가능합니다, 무작정 늘릴 수는 없지만. 그 이상 늘리는 것은 쉽지 않

을 거예요. 그런데 앞으로 35명 수준에서 내실 있는 교육을 해야 되니까 그 예산내역을 내일 전체회의 하기 전까지 다시 작성을 해서 제출해 주세요. 그리고 이것을 좀 더 내실 있게 하는 것은 제가 힘닿는 데까지 적극 지원을 하겠습니다.

다만 지금 석연치 않은 과정을 통해서 교육기관이 변경됐는데 이 부분을 한번 짚어 보시고 과연 어디서 이 프로그램을 운영하는 것이 진짜 우리나라 대한민국 철도의 해외 진출을 위해서 필요한 일이겠는지, 5년 단위마다 공모해 가지고 마치 건설공사 입찰하듯이 하는 게 옳은 건지, 아니면 정말 전문성을 가지고 사명감을 가지고 또 좋은 환경에서 외국 학생들을, 사실은 외국 공무원들입니다, 해서 하는 것이 더 효과를 낼 수 있겠는지도 차제에 한번 살펴봐 주시기 바랍니다.

○소위원장 한준호 차관님, 잘 들으셨지요? 검토해서 손명수 위원님께 보고를 해 주시고 저도 마지막으로 한 말씀만 하고 다음 보고를 받도록 하겠습니다.

김도읍 위원님께서도 지적을 해 주신 사안이기는 한데 67페이지의 철도산업 발전지원과 관련해서 역명심의위원회 예산 삭감안을 제가 제출했는데, 이것 우선 이렇게 정부 의견을 받아 넘어가기는 하는데 자료 요구가 필요합니다. 그래서 역명심의위원회의 최근 5년간 개최 실적하고 그리고 예산집행 세부내역들, 그러니까 심의위원들 수당, 물품 구매 구분해 가지고 이것은 제출을 해 주시기 바랍니다.

가능하시지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 한준호 그것은 자료를 먼저 받아 보도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 손명수 위원님께서 말씀하신 교육사업에 대해서는 당초 사업 취지를 살려서 약속드렸던 개선 방안을 적극 강구하고 당초 생각했던 사업 취지가 달성될 수 있도록 노력하겠습니다.

○소위원장 한준호 방금 말씀드린 것은 자료를 받아 보고 나서 결정을 하도록 하겠습니다.

안태준 위원님.

○안태준 위원 저도 하나만 여쭙보겠습니다.

61페이지, 경원선 말입니다. 여기 지금 국고로 셔틀열차 보조했었지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 한 사례가 있습니다.

○안태준 위원 이게 지금 제가 알기에는 6량 3편성을 국고 보조로 지원을 한 것으로 아는데 이것을 보조는 했는데 운영을 하려다 보니까 시설개량이 필요한 모양입니다. 그런데 아까 이게 원인자부담이어서 지자체가 부담해야 된다 이렇게 말씀하신 것 같은데 맞습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○안태준 위원 혹시 이런 것 같은 경우에 시설비를 국비로 조금 보조해 주고 운영비를 부담하게 하는 그런 방식으로는 해결이 안 되는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 이 부분은 담당 과장이 소상한 내용을 알고 있으니까 한번 양해해 주신다면……

○소위원장 한준호 예, 말씀 주시지요.

○국토교통부철도시설안전과장 박준상 철도시설안전과장 박준상입니다.

당초 동두천-연천 사업을 할 때 운행계획을 최초로 직결 운행을 계획했다가 중간에 셔틀 운행으로 바꾸었다가 또 주민 요구에 의해서 직결 운행으로 다시 변경을 하면서 당초 사업에 있었던 열차 3편성이 현재 투입이 안 되고 있는 상황입니다. 그것을 고려해서 경기도에서 동두천-연천이 아닌 양주-동두천 구간으로 셔틀열차를 투입하자는 제안을 했고 경기도에서도 원인자부담 사업이라는 것을 알고 경기도와 비용을 협의 중에 있습니다. 그래서 지자체가 추가적인 셔틀 운영에 대한 운영비와 이런 것들을 부담하는 조건으로 지금 논의되고 있는 사업이기 때문에 지자체 원인부담자로 국비 투입하는 것이 곤란하다는 말씀을 드리겠습니다.

○**안태준 위원** 지금 경기도하고 어디하고 협의를 하고 있다는 거예요?

○**국토교통부철도시설안전과장 박준상** 경기도랑 철도공사가 셔틀 운행에 대해서 협의를 하면서 철도공사에서는 경기도 쪽에 원인자 비용부담 사업이라는 점을 분명히 하고 있습니다. 다만 철도공사도 해당 덕계역의 승차인원이 좀 늘고 있기 때문에 셔틀 운행의 필요성에 대해서는 공감을 하고 있는 사항입니다.

○**소위원장 한준호** 지금 저희가 아직 할 게 많이 남아 있는데, 심도 있는 예산심의는 좋은데 지금 이 속도로 간다면 저희가 꽤 늦은 시간까지 진행을 해야 될 것 같습니다. 심도 있게 논의는 해 주시되 함축적으로 질의응답을 해 주시면 좋겠습니다.

○**김도읍 위원** 위원장님, 제가 간단하게 하겠습니다.

○**소위원장 한준호** 김도읍 위원님.

○**김도읍 위원** 차관님, 예산과는 조금 무관하지만 국정감사 때 제가 지적한 대로 철도공사가 KTX 호남선 연간 매주 목요일부터 일요일까지 2만 3000석, 경부선 목요일부터 일요일까지 1만 8000석 예매하는 제도 이것 지금 철도공사에서 내년부터는 폐지하겠다고 했거든요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 조기 폐지하는 걸로 지금 하고 있습니다.

○**김도읍 위원** 그 부분을 다시 한 번 더 확인해 주시고 다시는 그런 일이 재발하지 않도록 관리를 해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇게 하겠습니다.

○**김도읍 위원** 그리고 손명수 위원님도 지적을 하셨다시피 철도사업 수주 지원 관련해서 해외 인적 네트워크 형성을 위해서 연수생 모집하는 것 3억 7500 과하다, 반영은 하되 얼마를 반영해야 될지는 차관님 의견이 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그 부분은 아까 3명 금액이 너무 크게 돼 있어서 예산을 다시 한 번 더 해 보고 예산 내역서를 위원님하고 상의를 드리려고 합니다.

○**김도읍 위원** 나하고 상의해 봐야 제가 뭘 알겠습니까. 손명수 위원님하고 상의해 가지고 적정 수준으로 조정하십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇게 하겠습니다.

감사합니다.

○**소위원장 한준호** 혹시 더 의견 있으십니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원장님, 60페이지에 일반철도시설 유지보수 위탁 부분의 안들이 있는데요 동일 사안을 두고 많은 안들이 나와 있습니다.

○**소위원장 한준호** 아, 정리를 해야지요.

○국토교통부제2차관 백원국 이 부분은 뭔가 하면 코레일 직원들 인건비 부분을 보전해 줘야 된다는 내용인데 보전 수준을 내년에 다 할 거냐 아니면 연차적으로 할 거냐 그 차이가 있는 겁니다.

그래서 제일 하단에 있는 맹성규 위원께서 지적하신 사항이 전체 포괄적인 예산인데요.

○소위원장 한준호 2100억 증액하는 부분이에요, 이게 정부 의견이라는 말씀이신 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 그런데 의견을 좀 드리자면 이것은 다 줘야 될 돈입니다. 그래서 가능하다면 재정 여건이 된다면 조기에 상환하는 게, 돈을 줘야 된다고 저는 보고 있습니다.

그래서 기본적으로는 맹성규 위원님 안에 공감을 하는데 그중에서 약간 빼야 될 부분이 있습니다. 총 2102억 원 중에서 25년도 퇴직급여 부족분 286억 원이 들어 있는데 이 부분은 아직 확정된 금액이 아니고 하기 때문에 이 286억 원을 제하면 1816억 원이 됩니다. 그래서 안을 내자면 1816억 원 정도로 반영하는 것이 타당하다고 보여집니다.

○소위원장 한준호 이것은 실무적으로 확인을 다 해 보신 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 한준호 그래서 전체적으로 증액분이 1816억?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○소위원장 한준호 다른 의견 없으시지요?

그러면 계속해서 보고 부탁드립니다.

○전문위원 박현준 위원장님, 한 가지 확인 필요한 사안이 68쪽 철도핵심인력양성 사업 관련해서 아까 손명수 위원님이 3명 증원에는 동의를 하셨는데 혹시 3억 7500만 원 소요 예산에 대해서는 내역서를 보고 다시 조정을 하신다는……

○손명수 위원 최종적인 액수는 철도협회 간접비 한 1억 5000이 빠지잖아요. 그리고 3명분은 더 늘어야 되고 등록금 감액되는 부분만큼 빠져야 되고, 그래서 전체적으로 내역서를 다시 만들어서 그 액수대로 우리가 통과시키겠다는 얘기입니다.

○전문위원 박현준 내용면에서는 확정을 하되 액수는 추후 숫자 조정하는 것으로 하겠습니다.

○손명수 위원 예, 내용은 좋은데 액수는 내역서를 다시 만들어서.

○소위원장 한준호 그래서 정확하게는 철도산업발전지원법에서 역명심의위원회 감액안에 대해서는 제가 자료 요청을 드렸고요. 그리고 방금 손명수 위원님 말씀하신 부분들 이것은 내역서를 다시 만들어 주시면, 이 2개는 그 내용을 보고 나서 검토하도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 알겠습니다.

○소위원장 한준호 되셨지요?

계속해서 보고 부탁드립니다.

○전문위원 박현준 이어서 70쪽부터 보고드리겠습니다.

고속철도건설 사업입니다.

먼저 연번 1번 호남고속철도건설 사업은 목포역에 통합정비고 등 철도시설 추가 보강이 필요하므로 60억 원 증액 의견 및 무안국제공항 접근성 향상과 서남해안 관광 활성화를

위해 650억 원 증액 의견이 있습니다.

다음, 71쪽 인천발 KTX의 신속한 추진을 위한 602억 원 증액, 수원발 KTX 적기 개통을 위하여 461억 2000만 원 증액 의견이 있습니다.

72쪽, 일반철도건설 12건 보고드리겠습니다.

보성-임성리 철도건설 172억 원 증액, 서해선 복선전철 379억 1500만 원 증액, 장항선 개량 2단계 771억 원 증액, 장항선(신창-대야) 복선전철 743억 5000만 원 증액, 강릉-제진 철도 1000억 원 증액.

73쪽입니다.

춘천-속초 철도 1200억 원 증액, 인덕원-동탄 복선전철 478억 3600만 원 증액, 여주-원주 복선전철 300억 원 증액 그리고 대구산업선 철도 391억 원 증액, 남부내륙 철도 2811억 원 증액, 문경-김천 철도 240억 원 증액, 새만금신항 인입철도 460억 원 증액 의견이 있습니다.

다음은 76쪽, 연번 20번 민자철도 운영지원 사업의 내역사업인 운영 중 민자철도 지급 의무는 인천공항철도 운영비용 보전 예산인데 인천공항철도 혼잡도 완화 등을 위해 200억 원 증액이 필요하다는 의견이 있습니다.

77쪽입니다.

연번 22번 신분당선 광고-호매실 간 철도건설에 66억 원 증액 의견이 있습니다. 수도권광역급행철도 B노선에 대해서는 원활한 공사 추진을 위한 539억 6800만 원 증액 의견과 공사현장 실착공 지연에 따라 정부안 유지가 필요하다는 의견이 함께 제시되었습니다.

78쪽입니다.

수도권광역급행철도 C노선의 원활한 사업 추진을 위해 706억 8300만 원 증액, 신안선 복선전철 적기 개통을 위한 2646억 8200만 원 증액 의견이 있습니다.

79쪽, 대장-홍대 광역철도 실시협약 보상비 186억 2000만 원 증액 의견과 대전-옥천 광역철도의 조속한 건설 및 공사 추진을 위해 40억 원 증액 의견, 수도권광역급행철도 C노선 연장사업 설계용역비용 1억 8300만 원 신규 증액 의견이 있습니다.

연번 30번 초고속 하이퍼튜브 철도 인프라 핵심기술 개발 사업에 대해서는 이춘석 위원님께서 추진·부상 기술개발에 15억 원 증액으로 서면질의 변경서를 제출하셨습니다. 이 내용에 대해서는 정부 측 수용 의견으로 별도 논의 필요 사항은 없겠습니다.

다음은 81쪽입니다.

도시철도 노후시설 개선지원 사업 중 내역사업인 도시철도노후시설개선지원 서울시 사업 관련 서울 지하철 1호선에서 8호선 노후시설 투자를 위한 803억 원 증액 의견과 1호선 제기동역 리모델링을 위한 51억 원 증액 의견이 있습니다.

82쪽, 도시철도 철도통합무선망 구축 사업과 관련해서는 광역시 도시철도 통합무선망 구축을 위해 260억 2000만 원 또는 378억 7000만 원 신규 증액 의견이 있는데 정부 측 수용 의견으로 증액 규모 결정이 필요한 사항입니다. 그리고 대구도시철도 통합무선망 구축 95억 4000만 원 신규 증액 의견이 있습니다.

이상 철도국 소관 사항 보고 마치겠습니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 70페이지입니다.

연번 1번 호남고속철도 목포역에 통합정비고 60억 증액 요구에 대해서는 지금 현재 예산이 40억 원 정부안에 기반영이 돼 있습니다. 그래서 40억 정도면 충분하다 이렇게 보고 있습니다.

그리고 두 번째 무안국제공항 계속 증액 요구사항이 있습니다. 그래서 증액 요구는 상당 부분 타당성이 있는 건의사항이기 때문에, 다만 무작정 많이 담는다고 다 소화할 수가 없기 때문에 정부안의 20% 범위까지 해서 수용하는 기준을 정해서 그 맥락에서 말씀드리겠습니다.

그래서 무안국제공항은 정부안에 적정 소요가 반영돼 있습니다만 정부안의 20%까지 증액한 277억 원 증액 수용하겠습니다.

71페이지입니다.

인천발 KTX, 이 또한 정부안에 적정 소요가 반영되었는데 증액 요구 중에 정부안의 20%, 그래서 70억 원까지 수용하겠습니다.

연번 4번입니다. 이 부분도 20%까지 해서 53억 원 증액 수용하겠습니다.

그다음 72페이지입니다.

연번 5·6·7·8·9 다 동일합니다. 정부안의 20%까지 해서 5번은 35억, 6번은 50억, 7번은 104억, 8번은 100억, 9번은 246억 증액 수용하겠습니다.

73페이지입니다.

연번 10번, 이 부분도 20% 증액분 320억 수용하겠습니다.

그다음에 연번 12번 인덕원-동탄 복선전철입니다. 이 또한 적정 예산이 반영되었습니 다만 증액 요구에 대해서 정부안의 20%인 424억 증액 수용하겠습니다.

연번 13번도 동일 사안입니다. 정부안의 20%인 184억 증액 수용하겠습니다.

74페이지 되겠습니다.

연번 14번, 이 부분은 증액분이 원안 유지가 있고 증액 23억이 있습니다. 그래서 23억 원까지 수용하도록 하겠습니다.

연번 15번에서 연번 18번까지는 다 정부안의 20%인 선에서 수용하겠습니다. 그래서 15번은 242억 증액, 16번은 242억 증액, 17번은 12억 원 증액, 18번은 11억 원 증액토록 하겠습니다.

다음, 76쪽입니다.

두 번째 사항, 운영중 민자철도 지급의무 운영비용 보전에 대한 예산에서 인천공항철도 혼잡도 완화를 위해 고속화개선 사업비 예산 200억 증액 요구에 대해서는 수용이 어렵습니다. 지금 공항철도와 서울 9호선 직결운행 연구용역이 진행 중에 있습니다. 내년 연초에 끝날 텐데요. 그래서 열차 혼잡도 완화를 위한 신규 9편성의 증차에 따른 효과, 타당성 등을 종합적으로 고려해서 좀 시간을 가지고 검토해야 될 사안으로 보여집니다.

그다음 꼭지는 세 가지 증액 요구가 있는데 제일 하단에 있는 10억 원 증액을 수용하겠습니다.

다음, 77페이지입니다.

연번 22번, 소요 사업비 66억 원 증액인데요. 이 부분은 소요 사업비 34.8억 원을 증액 수용하겠습니다.

23번, 수도권광역급행철도 B노선입니다. 아래 하단에 있는 539억 6800만 원 증액에 대해서는 정부안의 20%까지인 132억 원 증액 수용하겠습니다.

다음, 78페이지입니다.

연번 24번, 이 또한 정부안 20%까지인 67억 원 증액 수용하겠습니다.

다음, 연번 26번 건설보조금인데요. 이 부분은 529억 증액 부분과 2646억 원 증액 두 가지가 있습니다. 그런데 위의 529억 원 증액을 수용하도록 하겠습니다. 하단에 있는 2646억 원 이게 전체 사업비인데요. 내년에 필요한 금액은 529억 증액을 해 주시면 26년 말 개통에 지장이 없다고 보여집니다.

다음, 79페이지입니다.

연번 27번, 186억 원 증액인데요. 필요한 소요 보상비 58억 4000만 원 증액이 필요하다고 보여져서 이만큼 증액 수용하겠습니다.

연번 28번 대전-옥천 광역철도는 적정 소요가 반영되어 있습니다. 충분히 반영되어 있기 때문에 이 부분에 대해서는 정부안 유지가 필요합니다.

연번 29번, 이 부분에 대해서는 현재 철도건설법에 원인자가 사업비를 100% 부담하는 것으로 되어 있습니다. 그래서 이것은 국비 지원이 현행법상 곤란하기 때문에 수용이 어렵습니다.

다음, 81페이지입니다.

연번 1번, 도시철도 노후시설 개선지원입니다.

이 부분에 대해서는 첫 번째 사항 803억 원 증액에 대해서는 일부 수용 가능합니다. 250억 500만 원 증액 수용 가능합니다.

그리고 두 번째 1호선 제기동역 부분에 대해서는, 이 부분은 윗부분에 일부 포함이 되어 있는 내용입니다. 그래서 이 부분은 수용하기가 지금 힘든 사항입니다.

○**안태준 위원** 윗부분이 포함되어 있다는 게 위 예산으로 나뉘 써야 된다는 건가요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 죄송합니다.

○**소위원장 한준호** 조금 이따가 질의가 있으면 실무자가 보충설명을 해 주세요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 다음 82페이지, 도시철도 철도통합무선망 구축 부분이 되겠습니다. 이 부분은 지금 다양한 증액안이 나와 있습니다. 저희가 볼 때는 일부 예산 증액이 필요하다고 보여집니다. 그래서 김희정 위원님께서 제안해 주신 378억 7000만 원을 수용하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○**소위원장 한준호** 위원님들 의견 주십시오.

○**서범수 위원** 간단하게 하나만 물어봅시다.

차관님, 100% 중에 20%를 지금 증액 다 시키잖아요. 그렇지요? 이것 예결위 가면 몇 프로나 건집니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 물론 많은 노력을 해야 될 것으로 보여집니다만, 많이 담으면 좋겠습니다만 재정 여건상 그리 녹록하지가 않고요. 그렇지만 또 속도를 낸다 그러면 소화해 낼 수 있는 범위가 20% 정도는 될 것 같아서 저희가 동일한 잣대로 이렇게 검토를 했습니다.

○**소위원장 한준호** 다른 위원님들 혹시 의견 있으십니까?

이연희 위원님.

○**이연희 위원** 82페이지에 김희정 위원께서 증액 요구한 378억 7000만 원이 있는데 그 밑에 대구도시철도 통합무선망 95억에서 일부 수용해서 79억 했는데 이게 광역도시철도 378억이 다 포함되는 것 아니에요? 2개가 각각이예요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 아닙니다. 이게 밑에 있는 대구 인천 대전 광주 각각이 김희정 위원님 여기에 다 포함이 되는 겁니다.

○**이연희 위원** 그러니까 378억이 다 포함된다 그거지요, 각각이 아니고?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 한준호** 다른 위원님들 의견 있으십니까?

넘어가도록 하겠습니다.

계속해서 보고해 주십시오.

○**전문위원 박현준** 84쪽, 대도시권광역교통위원회 소관 사항 보고드리겠습니다.

대중교통비 환급 지원 사업에 대해서 K-패스 사업의 이용자 증가율 감소 추세를 고려하여 전년 대비 증액분의 50%인 819억 9500만 원을 감액하자는 의견과, 이어서 85쪽에서는 지자체의 재정 상황을 고려하여 내년도 환급비용 지원 증가액 중 20%인 326억 2200만 원을 감액하자는 의견 및 내년도 예산 부족 현상이 재발하지 않도록 원안 유지할 필요가 있다는 의견, 또 안정적인 사업 추진을 위해 390억 원 또는 75억 6200만 원을 증액하자는 의견이 다양하게 제시되었습니다.

86쪽입니다.

그 밖에 K-패스 수요 대체효과가 있는 지자체 자체사업 지원을 위한 예산 422억 원 증액이 필요하다는 의견도 있습니다.

연번 2번, 광역버스 공공성 강화 지원 사업 관련 내역사업인 광역버스 준공영제 사업의 재정지원금 현실화를 위한 216억 원 증액, 광역교통 이용 불편을 해소하기 위하여 324억 8000만 원 증액, 인천 직행좌석버스 노선의 국비 지원을 위한 88억 증액 의견이 각각 제시되었습니다.

다음, 89쪽입니다.

서울지하철 7호선 청라연장 사업의 설계 완료 및 착공, 차량구매 제작 등을 위하여 777억 원 또는 120억 원 증액 의견과 연번 4번 인천 계양역의 복합환승센터와 환승역세권 발전 연구를 위한 1억 원 증액, 울산도시철도 1호선 건설사업의 목표 연도 개통을 위해 60억 원 증액, 양산도시철도 잔여 공사비 반영을 위한 546억 원 증액, 대전도시철도 2호선 개통 목표에 차질이 없도록 1259억 원 증액, 대구도시철도 엑스코선 공사 착공 및 차량구입 계약금 지출 등을 위하여 71억 원 증액, 광주도시철도 2호선 1·2단계 건설사업을 동시 추진하기 위해 714억 6300만 원 증액 의견이 있습니다.

다음은 93쪽입니다.

환승센터 구축지원 사업 중 김포한강2콤팩트 시티 미래형 환승센터 구축을 위한 기본계획수립비 2억 5000만 원 신규 반영이 필요하다는 의견과 영천버스터미널 노후화 등에 따라 영천 광역복합환승센터 건립을 위한 설계비 예산 15억 원이 신규 반영되어야 한다는 의견이 있습니다.

94쪽입니다.

대도시권교통 혼잡도로지원 사업 중 공단고가교-서인천IC 구간 사업에 80억 원 또는 262억 원 증액 의견이 있습니다.

95쪽, 혼잡도로사업의 내역사업인 황령3터널의 조속한 도로망 확충을 위해 5억 원 증액 의견이 있습니다.

이상 대도시권광역교통위원회 소관 사항 보고를 마치고, 마지막으로 96쪽 임대형 민자사업 한도액안 관련 질의가 있습니다. BLT 한도액안은 우리 위원회에 회부되지 않아서 의결을 할 수는 없으나 우리 위원회 결정 사항을 예결위에 참고 자료로 보낼 수 있습니다.

질의 내용은 위례-과천 광역철도 사업의 후속절차 추진을 위해 한도액안을 8677억 5000만 원 또는 9000억 원 증액하자는 것으로 정부 의견은 수용 입장입니다.

이상입니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 84페이지, 연번 1번 대중교통비 환급 지원 관련입니다. 여러 안들이 지금 제시되어 있습니다. 증액 또는 감액, 원안 유지 이렇게 제시되어 있습니다. 저희로서는 정부안이 유지되었으면 좋겠습니다. 25년 예산은 실제 가입 추세 또 기존 알뜰카드 사례, 지자체 타 사업과의 영향 이런 부분들을 종합적으로 고려를 해서 면밀하게 규모를 산정했다는 말씀을 드립니다.

다음, 87페이지 되겠습니다.

두 번째, 광역버스 준공영제 사업과 관련해서 216억 원 증액입니다. 이 부분에 대해서는 이미 기반영원 사항으로 추가 증액은 불필요하다고 보여집니다.

그리고 그 밑에 있는 전용기 위원님 안 대해서는 324억 8000만 원 증액인데 이 부분도 지금 실수요 대비 과도한 금액이 돼서 불용될 가능성이 높습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 현재 안대로 유지되었으면 좋겠습니다.

그리고 다음, 맹성규 위원님 이 부분에 대해서는 시행령 개정이 선행될 필요가 있습니다. 지금 현재는 경기도로 못이 박혀 있기 때문에 인천지역에 재정 지원을 하기 위해서는 시행령 개정이 선행이 돼야 되고 또 운행 관리라든지 정산·회계감사 시스템 구축도 선행될 필요가 있습니다. 그래서 현재 당장은 수용하기가 힘든 사항입니다.

다음, 89페이지가 되겠습니다.

연번 3번 서울지하철 7호선 청라연장입니다. 전체 777억 증액에 대해서는 집행 가능 규모가 저희들은 120억 정도라고 봅니다. 그래서 120억 수준에서 일부 수용하는 것으로 입장을 정했습니다.

연번 4번 광역교통시설 구축·연구, 이 부분은 아까 철도 쪽도 마찬가지로 일단 기본 구상은 지자체의 업무이기 때문에 이 부분을 지원하는 것은 좀 어려운 것으로 보여집니다.

연번 5번 울산도시철도 1호선 건설입니다. 이 부분은 전체 60억 원 다 증액은 곤란하고요 집행 가능 수준인 30억 수준에서 증액 수용하겠습니다.

90페이지, 연번 6번입니다. 546억 증액 요구인데요. 집행 가능 수준인 164억 원 수준에서 증액 수용하겠습니다.

연번 7번 대전도시철도 2호선입니다. 이 부분도 집행 가능 규모가 100억 원으로 이 부

분 100억 원 증액 수용하겠습니다.

연번 8번입니다. 이 부분도 집행 가능 규모가 11억 원으로 진단이 됩니다. 그래서 11억 원 수용하도록 하겠습니다.

연번 9번은 수용이고요.

연번 10번, 이 부분은 714억 원 증액 요구 중에서 집행 가능한 200억 수준에서 증액 수용하도록 하겠습니다.

93페이지 되겠습니다.

두 번째, 김포한강2콤팩트시티 이 부분에 대해서는 현재 미래형 환승센터 시범사업이 진행 중에 있습니다. 그래서 이 시범사업을 해 보고 사업대상을 확대하는 것이 맞겠다 생각이 됩니다. 지금 현재 대전 강릉 마산 평택지제역에 미래형 환승센터 시범사업을 추진하고 있습니다.

다음은 영천버스터미널 노후화인데요. 이 부분에 대해서는 4차 광역교통시행계획에 반영되어 있지 않습니다. 그래서 상위 계획인 5차 계획의 수요조사 진행 중에 있습니다. 연말까지 하는데 이때 영천시에서 수요조사를 제출하게 되면 반영 여부를 적극 검토하도록 하겠습니다.

다음, 94페이지입니다.

연번 2번 윗단에 있는 공단고가교-서인천IC 구간 혼잡도로사업 사업비 증액입니다. 이 부분은 지금 적정 사업비가 편성되어 있어서 증액은 곤란하다고 보여집니다. 실제 공사는 26년부터 공사 착공이 가능하기 때문에 지금 공사비를 굳이 담을 필요는 없다고 생각이 됩니다. 25년에는 설계 집행에 주력해야 될 것 같습니다.

다음, 95페이지입니다.

혼잡도로사업 황령3터널입니다. 지금 이 부분도 적정 사업비가 편성이 되어 있습니다. 그래서 증액 5억 원은 불필요하다고 보여집니다. 25년도에는 실시설계가 계속될 예정이고요. 그래서 공사 착공이 실질적으로 어렵습니다.

이상입니다.

○소위원장 **한준호** 위원님들 의견 주십시오.

○이연희 위원 84페이지 대중교통비 환급 지원과 관련해서 이게 문제가 되는 게, 좋은 취지의 사업인데 정부의 반복되는 국세수입 추계 실패로 지방교부세가 감소를 했거든요. 이게 매칭 사업이어서 예산이 늘어나면 그만큼 지방재정에 부담을 주는 건데, 그래서 지방재정을 교부세 감액되는 추세를 감안해서 이 부분 증가액을 좀 낮춰야 되는 것 아닌가 싶은데 어떠십니까?

○국토교통부제2차관 **백원국** 금액 말씀입니까, 아니면 매칭 비율을 말씀하시는 겁니까?

○이연희 위원 매칭 비율을 조절할 수 있어요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 매칭 비율은 지금 5 대 5로 사실 그 부분은 어렵습니다.

○이연희 위원 6 대 4로 하거나 그렇게 할 수 있어요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 매칭 비율은 지금 서울은 4 대 6입니다만 5 대 5로 되어 있고요. 다른 사업들이 대체적으로 5 대 5로 되어 있기 때문에 그 기준을 흔드는 것은 어렵고 다만 말씀하셨듯이 이게 사업비가 커지면 그만큼 지자체 부담이 커집니다. 그래서 저희가 9월 달에 전국 시도 지자체들과 내년도 예산에 대해서 오픈을 하고 그 부분에

대해서 감당할 수 있는지를 체크를 했는데 다 감당 가능하더라는 답변을 받았고……

○이연희 위원 그런 얘기를 했습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○이연희 위원 알겠습니다.

○염태영 위원 지금 85페이지 보면 원안 유지가 된 겁니까, 390억을 증액한 겁니까, 75억을 증액한 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 이 부분은 원안 유지로 저희가 입장을 정했습니다.

○염태영 위원 그러면 그 밑에 390억 75억은 수용인 거예요 아닌 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 이것은 사실 수용이 아닌 것이지요.

○염태영 위원 이것 표시가 잘못됐지요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 제 자료에는 제대로 되어 있는데, 송구합니다. 지금 그것까지 자료가 정리가 안 되어 있는 것 같습니다.

○염태영 위원 그래요?

○소위원장 한준호 이것 다시 한번만 말씀을 좀 해 주시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 존경하는 염 위원님께서 말씀하시는 부분은 85페이지에 있는 390억 증액, 끝에서 세 번째지요. 그다음 번에 75억 증액 또 나머지는 금액은 없지만 ‘증액 검토 필요’ 이렇게 돼 있는데요. 이 부분이 지금 수용으로 표시돼 있는데 정부안이 염태영 위원님께서 말씀하신 원안 유지로 간다면 이 부분은 수용이 아니고 수용 곤란 아니냐.

○소위원장 한준호 그렇지요. 그건 수용 곤란인 거지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 한준호 위원님들 자료가 지금 수용으로 돼 있는 것들이 있으니까 참고를 해 주시면 되겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 이 부분은 그냥 원안 유지를 선택하는 것으로 입장을 정했습니다.

○소위원장 한준호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

전용기 위원님.

○전용기 위원 87페이지, 저희가 말씀드렸던 광역버스 준공영제 사업 관련해서는 수용하기 어렵다는 입장이신 것 같은데 추가적으로 일부라도 좀 수용이 가능했으면 좋겠다는 말씀을 드리고 싶습니다.

관련해서 경기도권에서 광역버스를 타고 출퇴근하는 그런 노선과 관련된 것인데 그냥 쉽게 설명드리면 버스 한 대가 멈추면 출퇴근 시간에 한 10~20분 뒤에 다음 버스를 타면 된다고 생각하시겠지만 버스 한 대 놓치면 경기도권에서는 30분에서 1시간 이상 지각하는 경우도 많습니다. 그래서 그 버스가 멈추지 않게끔 하는 것이 가장 중요한 것이고, 준공영제 사업 자체가 원래 기본적으로 그런 편의와 복지 차원에서 시작된 것 아니겠습니까? 그렇기 때문에 반드시 필요한 예산인데 이런 부분에 대해서는 어느 정도 수용이 되어야 된다.

왜냐하면 이관 노선 기초원가 현실화비가 좀 많이 포함돼 있는 것으로 알고 있거든요. 그런데 이런 부분들이 해소가 되지 않고 예를 들어서 파업으로 연결된다거나 기초원가기

때문에 버스가 멈춘다든가 이렇게 되면 절대적인 피해로 돌아옵니다. 그러면 이 버스를 타고 출퇴근하는 사람들은 휴가 써야 되고 그런 상황까지 변해 갑니다.

그래서 좀 어려운 부분들은 이해합니다만 어느 정도는 좀 수용을 해 주셨으면 좋겠다는 말씀을 드리고 싶습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 존경하는 위원님 말씀에 공감을 합니다. 그런데 이 노선당 지원해 주는 게 14억 원 15억 원입니다. 그런데 위원님께서서는 이 부분을 노선당 약 17억 수준으로 이렇게 계산을 하면 이 금액이 나오는 것인데요. 그러면 지원 금액을 그만큼 늘리는 겁니다. 그래서 그렇게 됐을 때 또 지자체도 매칭이 같이 되는 것이고 적정 수준으로 선을 넓히는 것이 맞는 것이지 그것을 이렇게 줄여서 집중 투자하는 부분은 조금 생각을 종합적으로 해 봐야 될 것 같습니다.

○전용기 위원 저도 일부 노선에 대해서 그리고 일부에 대해서 늘리는 것에 대해서는 저보다 당연히 국토부에서 더 잘 알고 계실 거라고 봅니다. 그래서 전체 수용에 대한 주장까지는 드리지 않겠습니다만 일부 가능한 부분이 있다면 좀 반영을 해 주셨으면 좋겠다는 말씀을 다시 한번 남깁니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 그다음 페이지 88페이지에 위원님께서 말씀하신 출퇴근 시간대 증차 운행 부분이 있습니다. 그 부분은 저희가 이렇게 해서 수용이 된 것인데요. 노선당 지원단가를 늘리는 부분에 대해서는 저희가 다시 한번 재검토를 해 보도록 하겠습니다.

○전용기 위원 감사합니다.

○안태준 위원 그 부분에 대해서 저도……

○소위원장 한준호 안태준 위원님.

○안태준 위원 저도 그것을 조금 봤어요. 이렇게 봤더니, 일단 사실 확인부터 조금 해야 될 것 같은데 준공영제 예산을 적정하게 확보했다 이러시는데 올해도 미지급금이 있는 거지요? 있어서 또 130억 원 중에 70억 원은 타 예산에서 전용해서 긴급 편성했다, 예산 부족으로 나머지 60억 원은 연내 지급도 어렵다. 이것 사실입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 양해해 주신다면 여기 담당 상임위원께서 답변드리도록 하겠습니다.

○대도시권광역교통위원회상임위원 김수상 대광위 상임위원입니다.

연내 지급하는 부분은 다 연내에 지급하는 것으로 정리가 됐습니다.

○안태준 위원 그러니까 연내에 지급하는 것으로 정리가 됐다는 말은 어차피 다 줘야 되는 거잖아요. 그런데 예산이 항상 부족하게 편성이 되니까 이렇게 다른 데서 전용해서 쓰고 아직도 못 주고 있고 이런 상황이 온다고 보고요. 그것도 왜 그런가 이렇게 봤더니 어쨌거나 인건비 말고는 더 이상 올려 주지는 않는 거예요. 정비비나 보험료, 차량유지비 이런 것은 계속 그냥 그대로 두기 때문에 이게 좀 문제가 있다.

그런데 아까 전용기 위원님께서도 지적을 해 주셨는데 물론 한꺼번에 다 못 올릴 거라는 것은 다 줄 수 없다 이런 것은 좀 알고 있는데, 예를 들어 인건비 증가분이라거나 그 다음에 노선 이관 예산이라거나 그다음에 협약 항목 인상분이라거나 그다음에 계속 손해 보고 있었으니까 2022년 23년 기초원가 현실화비라거나 이런 것들이 사실 다 반영돼 있는데 전용기 위원님께서 이렇게 다 놓쳐서 말씀해 주셨는데, 그중에 실제로 반영 가능한

금액은 아예 인상해서 올리는 것이 그리고 냉정히 말씀드리면 어차피 또 기재부하고 다시 얘기해야 되는 것 아닙니까?

그런데 여기에서 이렇게 하나도 증액 없이 가는 것이 맞나 이런 생각이 들어서 좀 세밀하게 검토해 주실 것을 다시 한번 당부드립니다. 어떠세요? 제가 잘못 얘기하는 것인가요?

○소위원장 **한준호** 같은 내용이면 염태영 위원님까지.

○염태영 위원 사실은 광역시에서는 준공영제가 이미 정착이 돼 가고 있는 데 반해서 제일 어려운 데가 경기도입니다. 워낙 큰 금액이 들어서 이것에 대해서는 경기도와 기초지자체가 아무리 협의해도 답을 만들 수가 없는 정도로 재정이 많이 소요됩니다.

그런 데에 반해서 일단 정부안에 비해서 176억을 전체적으로 증액 반영한 것은 노선당 15억 원을 산정해서 그렇게 됐다고 이해는 하겠습니까. 맞습니까?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 그렇습니다.

○염태영 위원 거기에 보면 연차별 이관 계획으로 국가사무로 이관한 것이 22년도에는 65개 노선, 2023년에는 42개 노선, 24년에는 49개 노선, 25년에는 37개 노선 이렇게 되는 것도 맞나요? 여기 표시돼 있는데.

○대도시권광역교통위원회상임위원 **김수상** 25년에 36개 노선입니다.

○염태영 위원 37개가 아니고 36개입니까?

그러면 국가사무로 이관했다는 뜻은 광역에서 자기 지원비가 없어도 된다는 의미입니까? 국가사무로 이관할 때 어떻게 재정 조달이 이루어지는 거예요?

○대도시권광역교통위원회상임위원 **김수상** 5 대 5 정도로……

○염태영 위원 5 대 5라는 것은 국비 5 지방비 5?

○대도시권광역교통위원회상임위원 **김수상** 예, 그렇습니다.

○염태영 위원 그거는 국가사무나 지방사무나 다를 게 없잖아요?

○대도시권광역교통위원회상임위원 **김수상** 기존에는 경기도에서 전부 다 부담하던 것을 이제 국비에서 절반은 부담한다는 취지입니다.

○염태영 위원 이전에는 경기도와 기초지자체가 5 대 5였다면 지금은 국가 대 지방세로 5 대 5로 한다 이겁니까?

○대도시권광역교통위원회상임위원 **김수상** 예, 그런 취지입니다.

○염태영 위원 그러면 올까지는 49개 노선까지 포함해서, 36개 노선을 빼고 나머지는 전부 다 국가사무로 이행되다가 내년도 36개 하면 이제 광역버스는 노선이 국가사업으로 다 끝나는 겁니까?

○대도시권광역교통위원회상임위원 **김수상** 예, 그렇게 해서 첫 번째는 마무리가 일단락 되도록 돼 있습니다.

○염태영 위원 알겠습니다. 그 이해는 끝냈고요.

실제로 아까 이연희 위원님도 말씀하시고 그랬는데 올해도 지방세가 보통교부세로 4조 이상이 결손되고 있는 것은 이미 아실 거예요. 그래서 각 광역과 기초, 특히 광역보다도 기초의 형편이 워낙 어렵기 때문에 제가 보면 5 대 5 매칭 비율이 언제까지 유용할지는 모르겠지만 지금 50% 지방세에 대해서도 고민을 할 때가 됐다 하는 생각이 들면서 저는 이번에 예산을 반영하지 않더라도 궁극적으로 국가사무로 이관이 끝나는 2025년 이후에

는, 이것을 부대의견으로라도 2026년에는 이와 같은 비율의 조정을 통해서라도 지속적인 국가사무의 사업비 지원이 필요하다 하는 것을 꼭 남겼으면 좋겠어요. 실제로 이후에 이것 감당할 수 있는 수준에 있는 지자체가 별로 없습니다. 그런 것은 꼭 필요한, 이후에 검토 사항으로 남겨 놓지 않으면 예산을 지속적으로 유지 가능하기 어렵다는 것을 분명히 한번 기록에 남겨야 될 것 같습니다.

○소위원장 한준호 일단 관련한 부대의견에 대한 의견이 있었고.

차관님, 저도 지역구가 경기도이다 보니까 같은 고민을 안고 있는데 내용은 이제 다 이해를 하셨을 테고. 관련해서 지금 여유 있는 예산들을 조금 더 잡아 놓아야 지방재정이나 이런 것들을 고려했을 때 운용이 가능하지 않을까 하는 생각이 드는데 어떠십니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 말씀하셨듯이 176억 원 증액이 돼 있는데요. 내년도 예산 정부안을 짤 때는 노선당 14억 원으로 잡았습니다. 그런데 87페이지 제일 상단에 있듯이 노선당 15억 원으로 1억 원을 늘렸습니다. 그러다 보니까 176억 원이 는 거거든요. 그래서 저희들은 이 정도 하면 일단 노선당 지원은 충분하다 이렇게 보는데, 아까 말씀드렸듯이 노선당 17억 정도로 또 늘려 달라는 그런 제안은 있는데 저희들은 15억 원 정도면 적정하다 이렇게 본 것이고요.

두 번째는 지금 이렇게 하면 아까 말씀하셨던 전체 250개 노선에 대해서는 다 커버가 됩니다. 그리고 앞에 신규 12개 노선에 대해서는 선정이 되면 7억 원 증액도 지금 수용이 돼 있는 상태입니다. 그래서 현재로는 다 문제가 없고, 말씀하셨듯이 매칭 비율 5 대 5 이 부분을 혼돈다고 하는 것은 조금 시간을 가지고 또 재정당국하고도 충분히 협의가 필요한 사항이 되겠습니다.

○소위원장 한준호 그러면 일단 그 부분과 관련해서 정부의 의지를 담은 부대의견을 담는 것에 대해서는 한번 안을 좀 전문위원님께서 만들어 주시고 안을 만들면 그때 다시 한번 논의를 해 보도록 하겠습니다.

다른 의견 있으시면 주십시오.

없으십니까?

○전문위원 박현준 위원장님, 빠뜨린 사항 말씀드리겠습니다.

○소위원장 한준호 예, 말씀 주시지요.

○전문위원 박현준 83쪽의 전환교통 지원사업입니다. 도로로 운송하던 화물을 철도로 전환운송하는 경우 보조금 지원하는 사업인데 14억 원 증액 의견과 8억 3200만 원 증액 의견 중에 규모 확정이 필요하고요.

아까 마지막 보고드린 96쪽 민자사업(BLT) 한도액안 관련해서도 저희가 의결 사항은 아니지만 증액 규모를 8677억 5000만 원으로 할 것인지 9000억 원으로 할 것인지, 이 두 가지 사항에 대해서 증액 규모 결정이 필요하겠습니다.

○소위원장 한준호 83쪽 보니까 정부안은 두 가지 안에 대해서 다 수용이라고 해 놓으셨는데.

○국토교통부제2차관 백원국 이 부분은 어느 게 더 적정한지는 제가 실무진하고 한번 좀 상의를 해서 말씀을 드려야 될 것 같습니다.

○염태영 위원 14억 증액을 수용했는데 새롭게 다시 얘기하면 안 되지요.

○국토교통부제2차관 백원국 그런데 그 밑엿것도 8억……

○염태영 위원 글썄, 그러니까.

○국토교통부제2차관 백원국 그러면 밑의 게 위에 포함이 되는 거니까 14억 증액으로 정리하시면 될 것 같습니다.

○염태영 위원 그럼요.

○소위원장 한준호 예.

그리고 96쪽, 위원회 의결 사안은 아닌데 예결위 쪽에 첨부 내용으로 넘기겠다라는 거잖아요? 여기에 대해서도 지금 현재 정부는 수용 이렇게만 와 있는데 안이 지금 8600억 대하고 9000억 증액 이렇게 두 가지 안으로 와 있습니다. 이것도 9000억으로 해서……

○국토교통부제2차관 백원국 아닙니다. 이 부분은 며칠 전에 기재부에서 민자적격성조사가 통과가 됐고 그때 금액이 확정이 됩니다. 확정된 금액이 그 위에 있는 금액입니다.

○소위원장 한준호 8677억이요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그리고 코트머리 5000만 원까지 해서 그 금액이 확정
이……

○소위원장 한준호 예.

그러면 이렇게 해서 예결위에 첨부 자료로 넘기는 것에 대해서, 위원님들 이 두 가지와 관련해서 혹시 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

괜찮으시지요?

부대의견으로 넘어가겠습니다.

부대의견은 저희가 새로 작성한 게 있어서 나눠 드릴 동안 잠시만 기다려 주십시오.

자료들 다 받으셨습니까?

전문위원님 보고해 주세요.

○전문위원 박현준 부대의견 총 50건 되겠습니다.

저희가 소관 부서별로 분류를 했는데 먼저 6쪽 36번까지는 다 수용 의견입니다. 37번부터 일부 또는 수정 수용 의견이면서 국토부에서 대안문구를 냈기 때문에 37번부터 각 항목마다 검토를 해 주시면 좋겠습니다. 참고로 11쪽의 50번은 대안문구 없이 수용 곤란 의견이 맞습니다.

6쪽 37번부터 논의해 주시면 되겠습니다.

○소위원장 한준호 우선 이것은 정부 측 의견을 받으면서 진행을 하겠습니다.

6쪽부터 봐도 괜찮겠지요? 앞부분들은 뒤에 보좌진들 계시니까 혹시 관련해 가지고 검토하실 게 있으면 위원님들께 의견을 주시고, 6쪽부터 보도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 6쪽 37번입니다.

대안문구로 제시한 이유는 국비보조율 상향 이 부분은 지금 재정당국과 협의가 필요한 사안입니다. 그래서 국토부가 우선적으로 추진이 가능한 방안을 제시하는 걸로 수정하는 걸로 그렇게 대안을 제시합니다.

다음 페이지 38번입니다.

25년 예산 이월이 100% 없는 것을 현 단계에서 사실 예단하기가 곤란합니다. 그래서 ‘이월 없이’라는 말을 ‘이월 최소화’로 현실적 표현으로 수정을 해 주십사 부탁드립니다.

그리고 39번입니다.

공사기간 준수 가능 여부에 대한 이견은 일부 언론에 보도된 내용인데 이견의 주체가 불확실합니다. 그래서 사실관계가 명확한 ‘지연’으로 표현하는 것이 타당하다고 보여집니다.

다음, 40번입니다.

진출입로 확장 계획 반영 시 총사업비 증가 등이 수반되어서 예산당국 등 관계관 협의가 필요한 사안입니다. 그래서 문구를 그렇게 조정했으면 좋겠습니다.

다음, 41번입니다.

현재 진행 중인 예비타당성조사 노선과 상이한 노선입니다. 그래서 지금 반영하기가 힘든 사안이고요. 예타 통과 이후에 타당성조사 과정에서 검토는 가능하기 때문에 그렇게 문구를 수정하는 게 타당하다고……

○소위원장 한준호 ‘추진’을 ‘방안 마련’으로.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

42번이 되겠습니다.

42번은 ‘감사원 감사를 받도록 하여야 한다’ 이렇게 돼 있는데 이 부분에 대해서 ‘국회에서 감사원 감사 의결 시 한국도로공사로 하여금 성실히 감사원 감사를 받도록 지도감독하여야 한다’로 수정해 주시면 감사하겠습니다.

다음, 9페이지입니다.

43번 ‘국토교통부는 경기도 부천시 구간을 포함한 경인선 지하화 사업을 신속하게 추진한다’ 이 부분 단정적 표현이라서 ‘부천시를 포함한 경인선 지하화 방안을 지자체와 함께 적극 검토한다’로 대안을 제시합니다.

그리고 44번과 45번.

○소위원장 한준호 이견 통합을 하셨네요.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 이 부분은 거의 유사한 내용이기 때문에 종합계획 수립 과정에서 비수도권을 포함한 전국 지하화 사업을 담을 계획입니다. 그래서 1차 사업 미선정 노선에 대한 보완 여부는 기본계획이 아닌 종합계획에서 검토할 계획에 있습니다. 그런 의미로 대안문구를 제시합니다.

그다음 10페이지 46번입니다.

일부 수용인데요. 그 사유는 예타 통과 여부, 예타 추진 과정에서 불가피하게 사업계획 변경 등 추진 일정이 연장될 수 있기 때문에 예타 종료 예측이 어렵습니다. 그렇지만 불필요한 이월이 발생하지 않도록 노력하는 차원입니다.

다음, 47번입니다.

일부 수용입니다. 현재 이 부분은 민간사업자가 최초제안서를 이달쯤 제출할 예정인데요. 동탄역의 포함 여부는 제안서 접수 후에 사업주와 협의해서 결정할 예정에 있습니다. 그래서 대안문구를 제시합니다.

48번입니다.

일부 수용입니다. 그 이유는 특정 노선의 신설 여부는 지자체 신청 시 통행시간 절감 수준, 잠재 수요 등 타당성 평가를 통해서 결정할 필요가 있기 때문입니다.

연번 49번입니다.

이 부분은 수용하기가 조금 어렵습니다. 그 이유는 지금 현재 기재부에서 인건비로 활용할 수 있도록 재정을 지원 중에 있습니다. 그래서 복권기금을 통해서 지금 12개 시도에서 약 800억 원대를 사용하고 있습니다. 그리고 차량당 적정 운전수 비율이 지자체마다 제각각입니다. 그래서 이런 부분들은 지역 여건에 따라서 또 복권기금을 활용해서 그렇게 운용하는 것이 타당하다고 보여집니다.

연번 50번입니다.

이 부분도 수용이 좀 어렵습니다. 만일에 시점부만 설계를 추진하게 되면 국도6호선 정체 해소 등 사업 목적 달성이 곤란합니다. 그리고 나머지 잔여 구간의 추진이 불투명하기 때문에 지자체의 강한 반대가 예상이 됩니다. 그래서 시점부 서울시 직결 여부에 대해서는 서울시와 하남시 등과 이견이 지금 있는 상태기 때문에 설계를 하려면 중단된 타당성조사 또 전략환경영향평가를 재개한 후 전체 구간 노선을 확정해서 추진하는 것이 타당하다고 보여집니다.

이상입니다.

○소위원장 한준호 50번 부대의견은 저희가 보류해 놓은 안건이 있으니까 그 안건을 처리하면서 같이 한번 논의하도록 하고요.

의견들 주십시오, 위원님들.

○김희정 위원 보류의견 중에 38번하고 39번은 같은 얘기를 이렇게 2개로 나눠서 썼을 뿐만 아니라, 가덕도 예산뿐만 아니라 모든 예산이 당해 연도에 이월 없이 정상 집행하도록 한다는 말은 너무나 당연한 얘기 아닌가요?

○소위원장 한준호 저도 같은 의견입니다. 38번 39번은 같은 내용인데 부대의견을 별도로 이렇게 2개를 달 필요가 있나 싶은데요, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○소위원장 한준호 전문위원님, 한번 이 안을 좀 조정을 해 봐 주시면……

○전문위원 박현준 예, 합치는 방향으로.

○소위원장 한준호 조정을 좀 부탁을 드리겠고요.

또 다른 의견 주십시오.

○김도읍 위원 제가 좀 말씀드릴게요.

○소위원장 한준호 김도읍 위원님.

○김도읍 위원 가덕도신공항에 대해서 시비 아닌 시비가 자꾸 일어나는데, 지금 29년 개항을 위해서 저희들이 더 다급합니다. 국토부도 다급하고. 그런데 왜 예산집행 안 할까 봐 걱정입니까? 돈이 없어서 못 쓰는 거지.

○이연희 위원 내년도 예산이 다 이월될 것 같은데.

○김도읍 위원 아니, 그러니까요. 이게 마치 누군가가 예산집행을 더디게 하거나 게을리하거나 주저하거나 뭐 이런 인상 아십니까? 지금 부산시민 울산시민 경남도민들 전부 다 29년 개항을 정말 바라고 그렇게 해 주기를 또 그렇게 저희들도 추진하려고 또 국토부도 그렇게 하는데, 저는 사실 이거 좀 뺐으면 좋겠습니다.

○소위원장 한준호 어쨌든 의견 내신 분들이 계시니까.

○김도읍 위원 아니, 왜 그러냐면 조금 전에 김희정 위원도 말씀하셨다시피 예산을 받아 가면 그것 제대로 빨리 집행하려고 하지. 그러면 전 사업에 대해서 부대의견 다 붙입

시다. 안 그래요?

○소위원장 한준호 저는 전 의견에 부대의견 붙이는 것은 찬성입니다만 그래도 부대의견 내신 분이 계시니까 의견 한번 주시지요.

○이연희 위원 존경하는 김도읍 위원님 말씀 충분히 이해가 가는데 그런데 문제는 이게 예산이 자꾸 이월되니까. 특히 금액도 작은 금액이 아니어서 쓰지 않는 돈을 책정해서 하게 되면 다른 예산에 다, SOC 예산에 다 영향을 미치는 건데. 그래서 아까도 제가 계속 누차 강조하지만 신속하게 예정대로 집행하려면 사업 예산집행을 정상적으로 하라는 게 당연한 요구인데 이게 전년도에 다 이월이 됐기 때문에 다시 이런 우려를 한다고 봅니다.

그래서 저는 그 부대의견을 달아서, 사실은 저는 만약에 이번에 채택된 예산이 정상적으로 집행되지 않으면 감사원 감사나 아니면 징계 이런 부분까지도 책임을 지고 집행해야 되는 것 아닌가 그런 생각이 있는데 그런 부분들이 좀 과하면 이 정도 ‘이월 없이 정상 집행하도록 한다’ 하는 부대의견을 다는 것은 책임 차원에서도 필요한 것 같습니다.

○김도읍 위원 제가 이야기할게요.

어제 오늘 우리 예산심사를 했거든요. 집행률이 저조하다는 이유로 감액 주장을 한다거나 하는 사업들이 부지기수입니다. 그러면 그거 다 감사 요구하지요, 뭐.

지금 가덕신공항 건설이 지연된 것은 사실 경쟁입찰 원칙을 정부에서 끝까지 준수를 하려고 노력하다 보니까 4차까지 간 것이고, 그 과정에서 현대건설 컨소시엄이 사실상 정부를 상대로 밀당을 하다 보니까 참 정부로서는 가슴앓이를 하면서 결국은 4차까지 가가지고 수의계약 결론까지 난 것 아닙니까. 그러한 사정들을 다 아시지 않습니까. 이월 없이 정상 집행, 저희들 당연히 할 겁니다.

그리고 이 사업은 지금 총액 사업 아닙니까? 총액이 지금 확정되어 있거든요. 개항까지, 올해 쓰든 내년에 쓰든 이게 그냥 가는 것이 아니고 공항 건설, 접근철도 건설, 접근도로 건설 총액이 딱 확정돼 있지 않습니까. 그렇기 때문에 완공을 목표로 저희들이 그 기간 안에 다 쓸 거거든요. 그런데 굳이 가덕신공항만 부대의견을 단다?

그러면 전문위원에게 부탁해 가지고 매 사업마다 전부 다 이걸 달아 가지고 이 사업쪽 지들 부대의견 다 달지요, 뭐. 저는 자꾸 가덕신공항 활주로 방향부터 해 가지고 계속 덜컹덜컹 매 순간마다 매 과정마다 이렇게 되는 게 참 개운치가 않습니다.

○소위원장 한준호 어쨌든 지금 의견이 상반되니까 양쪽의 의견을 다 들어 보시지요.

○이연희 위원 내년 12월 달에 본계약 들어가서 집행되는 거잖아요. 그런데 계산을 해보면 12월하고 한 3일 정도 남겨 놓고 아마 계약을 하게 될 것 같고, 그러면 그 3일 사이에 집행이 다 이루어지는 그런 모양이 되는데 제가 봤을 때는 그 3일을 못 지켜서 이월되는 경우가 거의 99%가 될 것 같아요. 그러면 또 책정된 예산 9000억 내년도에도 한 톨도 못 쓰고 이월시켜서 다음 연도 2026년부터 시작하게 될 텐데 그러면 25년도에 그 돈 때문에 다른 예산집행을 못 한 거잖아요.

그런데 지금 가덕도 예산을 안 주겠다는 게 아니잖아요. 실제로 계약한 이후에, 실제로 집행될 수 있는 예산을 책정해서 하는 게 맞지 쓰지도 않을 돈을 9000억이나 또 내년도에 해서 다른 예산 못 쓰게 하는 그런 피해는 발생하지 않았으면 좋겠다 그런 취지인데요. 하여튼 국토부에서는 집행하겠다고 하시니까 그러면 그 집행에 대한 책임을 분명하게

해 달라는 차원에서 부대의견을 다는 거지요.

○소위원장 한준호 그러면 이것은 잠깐 보류를 해 놓고 저희가 전체 보류 안건에 대해서 논의를 할 때 같이 처리할 테니까 잠깐 정회하는 동안에 두 분이 이야기를 나누시지요.

다른 의견 좀 주십시오.

○김도읍 위원 항공정책실장님, 제 말이 맞는지 한번 확인해 보십시오.

내년에 우리가 턴키 방식으로 가면서, 지금 기본설계할 것 아닙니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○김도읍 위원 기본설계를 하고 그걸 토대로 해서 계약을 할 것 아닙니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예.

○김도읍 위원 그런데 기본설계하는데 이게 실시설계에 준하는 기본설계를 할 것 아닙니까? 맞지요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 기본설계 이후에 바로 실시설계를 시작하게 됩니다.

○김도읍 위원 그러니까 기본설계가 실시설계에 준하는 그런 설계로 가는 것 아니에요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 기본설계도 엄밀하게 하고 그걸 토대로 해서 바로 뒤에 실시설계를……

○김도읍 위원 그러니까 연결돼 있는 것 아니에요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 연결돼 있는 겁니다.

○김도읍 위원 그래서 선금 지급 규정도 70% 적용하고 있고, 이것 연장을 한다고 그러면 100%까지 내년에도 할 수 있는 것 아닙니까?

○국토교통부항공정책실장 주종완 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그러니까 자꾸 계약을 12월 말에 한다 이러는데 이 사업구조를 잘못 이해하시는 것 같아요, 내가 볼 때는.

정리해서 실장님이 다시 한번 이야기해 보세요.

○국토교통부항공정책실장 주종완 지금 기본설계가 시작이 돼 있고요. 내년 4월까지 기본설계가 완료되면 그 기본설계에 대한 평가를 하게 됩니다. 평가를 하고 나서 이어서 바로 실시설계에 착수를 하게 됩니다. 착수를 하고 나서 11월 정도까지, 11월 그 안에까지도 실시설계가 완료되면 바로 본공사 계약이 12월 달에 되는 것으로 스케줄을 갖고 있습니다.

아까 말씀드렸던 것처럼 12월에 계약을 할 때 전체 사업비의 최소 70% 또 특례가 만약에 내년까지 연장이 되면 100%까지 선금을 지급하겠다는 게 저희 계획이고 그 선금을 지급받으면 그런 사업자는 대규모 투자 소요가 발생하는 장비 구입, 장비 제조 같은 것들을 바로 시작을 하겠다는 말씀을 드리는 겁니다.

○김도읍 위원 그러니까 설계의 주체와 시공의 주체가 동일하잖아요?

○국토교통부항공정책실장 주종완 그렇습니다.

○소위원장 한준호 잠시만요. 이렇게 하시지요.

지금 이연희 위원께서는 가덕도 예산 관련해서 감액 의견 내셨다가 원안으로 같이 찬성을 해 주셨고 또 본인 입장에서는 감액 의견까지 냈는데 부대의견에 대한 부분을 철회

하는 것도 아마 좀 힘든 모양인 것 같으니까 잠깐 정회하는 동안 이야기를 따로 하고, 우선 나머지를 먼저 논의를 하도록 하겠습니다. 이것 계속 갈 수는 없으니까요.

○이연희 위원 한 가지만 물어봅시다, 아까 그것 관련해서.

○소위원장 한준호 예.

○이연희 위원 그러면 차관님, 계약 시 집행되는 공사비 6040억 중에서 계약 이전에 지급해야 될 예산이 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 6040억에 대해서?

○이연희 위원 예.

○국토교통부제2차관 백원국 나머지는 보상비, 도로, 철도 이런 부분은 각자 진행하는 거고요?

○이연희 위원 예, 그건 빼고.

○국토교통부제2차관 백원국 6040억에 대해서는 말씀하신 프로세스 중에 기본설계가 끝나고 나면 실시설계 넘어갈 때 우선 시공분을 착공할 수가 있습니다. 그 부분에 대한 소요비용을 한번 뽑아 봐야 될 것 같고요.

그리고 말씀하셨듯이 그 이후에 계약이 되고 나면, 거기가 사실 대규모 토공사입니다. 그래서 그것은 사람이 할 일이 아니고 다 특수장비를 제작해 가지고 해야 될 부분이거든요. 그래서 그런 제작비용 부분들을 투입하려고 그러면 연말에 계약하고 나서 바로 그런 주문이 들어가야 될 것 같고.

또 내년 초가 되면 돈이, 26년 예산이 보통 한 3월 달쯤 가야 돈이 풀립니다. 그래서 1·2월 달이 보릿고개인데 확보한 예산이 있으면 남는 돈은 또 그때도 사용할 수가 있기 때문에 원활한 사업 추진에 많은 도움이 될 것 같습니다.

○이연희 위원 그러니까 턴키 방식으로 하는 것이기 때문에 계약하기 전에 집행돼야 될 예산이 있냐 그 말씀이에요, 공사비 6040억 중에서.

○국토교통부제2차관 백원국 우선 시공분 착공 부분 말고는 나머지는 계약 이후에……

○이연희 위원 그런 거잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 한준호 또 다른 안전에 대해서 의견 있으십니까?

김도읍 위원님.

○김도읍 위원 차관님, 42번 부대의견에 대해서는 제가 동의를 하고요 국토부 대안문구에 대해서 동의를 하고. 다만 새만금-전주, 포항-영덕 고속도로 이렇게 한정되는 게 아니고 전체 고속도로 건설에 다 적용될 것 아닙니까? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○김도읍 위원 그래서 ‘새만금-전주, 포항-영덕 고속도로 등 건설사업에’ 오케이, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그게 적절할 것 같습니다.

○소위원장 한준호 저도 관련해서 하나만 여쭙보면, 지금 이 부대의견은 감사원 감사의결이라는 전제조건이 있잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 한준호 그렇게 되면 도공 차원에서의 자구노력은 어떻게 합니까, 만일에 의결이 안 되면?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 저희들로서는 문구는 감사원 감사 의결을 전제로 돼 있는 거고요. 만일에 돼 있지 않으면, 감사원 감사가 실질적으로 어렵다고 그러면, 의결이 안 된다고 그러면 이걸 국토부에서라도 확인이 저는 필요하다고 봅니다.

○소위원장 한준호 그래서 이 부대의견을 다는 목적이 명확하지 않습니까? 국감 때 도공에 대한 여러 가지 지적 사안들 그리고 오늘 도공 출자예산도 삭감하자는 의견 저희가 잠깐 보류는 해 놔지만, 그래서 도공 측에 회사가 어떠한 자구노력을 할지 그 방안에 대해서 국토부가 반드시 좀 받아 봐야 됩니다.

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○소위원장 한준호 다른 의견 혹시 있으십니까?

없으시면 보류사업들에 대해서 저희가 논의할 텐데 잠시 정회를 하도록 하겠습니다.

이상으로 교통분야 보류사업을 제외한 심사를 모두 마쳤습니다.

잠시 정회를 했다가 오후 4시 15분에 속개해서 보류사업에 대한 심사를 계속하겠습니다.

잠시 정회를 선포합니다.

(15시56분 회의중지)

(16시19분 계속개의)

○소위원장 한준호 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

우선 이렇게 진행을 하시지요.

저희 부대의견을 마무리를 하고 그리고 부대의견 중에서 마지막에 맹성규 위원장님께서 내신 이 부분은 저희 예산 안전에 서울-양평 간 고속도로 부분하고도 연계가 되어 있어서 이것은 같이 묶어서 하고요.

그러면 철도국 소관 2개가 예산 안전에서 남는 건가요? 아니구나. 4개지요, 4개. 고속도로 건설, 그러니까 도로공사 측 2번 14번, 철도국 소관의 6번 7번.

부대의견 먼저 하고 그리고 2번 14번 그리고 철도국 소관 2개 이렇게 진행을 한 다음에 부대의견 마지막 것과 서울-양평 간 고속도로 관련 예산은 묶어서 하도록 하겠습니다.

전문위원.

○전문위원 박현준 부대의견 먼저 말씀드리면 세 가지 사항 한 페이지로 드렸는데요.

첫 번째 광역버스 준공영제 관련해서 말씀 주신 부분 정리를 했고, 두 번째 가덕도신공항 건설사업 문구 내지는 넣을지 뺄지 결정해 주시면 되겠습니다.

보류사업 중에서 1쪽 서울-양평 고속도로는 뒤로 넘기고, 3쪽에 보시면 고속도로조사사업과 도로건설 사업에서 도로공사 출자예산 감액 문제 결정이 필요하고요.

4페이지의 철도국 소관에서 역명심의위원회 심의위원 수당 부분 집행내역보고 보고 결정하시기로 하였고, 철도핵심인력양성 부분에서 내역 조정에 대한 건입니다.

이상입니다.

○소위원장 한준호 먼저 부대의견을 말씀 주시지요.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 첫 번째 부대의견은 수용입니다.

두 번째 부대의견은 이 부분을 넣을지 뺄지에 대한 결정이 필요할 것 같습니다.

○소위원장 한준호 이것은 이연희 위원님 혹시 주실 말씀 있으시면……

○이연희 위원 저는 가덕도신공항이 국토균형발전 차원에서 추진된 사업으로 매우 의미 있다고 생각합니다. 그래서 차질 없이 신속하게 계획대로 집행되기를 원하는데 이런 부분이 올해 잘 진행되지 않는 부분이 있었던 것도 사실입니다. 그런데 그 규모 자체가 워낙 크기 때문에 전체 SOC 예산에 미치는 영향이 크다고 저는 보고 있습니다.

만약에 예를 들어서 청주공항에서 1조 원 사업이 집행되지 않고 이월됐으면 그런 부분에 대해서 또 얼마나 많은 지적이 있었을까 이렇게 생각을 해 봅니다.

어쨌든 국토부에서도 이 부분을 차질 없이 시행하겠다고 거듭 약속을 하시고, 그래서 이 부분에 대해서 신속하게 차질 없이 집행하라는 것이 제 뜻이기 때문에 그런 부분에 대해서 국토부에서 책임 있게 해 달라는 당부의 말씀 드리면서 이 부대의견은 철회하도록 하겠습니다.

존경하는 김도읍 위원님하고 김희정 위원님이 바라시는 대로 시원하게 이 부분은 철회하고 신속하게 잘 추진되기를 당부드립니다.

이상입니다.

○소위원장 한준호 국토부 입장에서 이것을 잘 챙겨 주셔야 됩니다. 차질 없이 진행해 달라는 것이 원래 요구였었으니까요.

○국토교통부제2차관 백원국 잘 챙기도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 그러면 이것은 부대의견 요청을 하신 이연희 위원님께서 철회하셨습니다.

그러면 나머지……

○국토교통부제2차관 백원국 양평고속도로 관련해서는 또 부대의견에 맹성규 위원님께서 전반부 부분부터 먼저 실시설계하고 후반부……

○소위원장 한준호 그것은 저희가 묶어서 뒤에 할 테니까요. 보류 안건 중에서 예산 안건 관련해 가지고 고속도로건설, 수소충전소 구축 그리고 철도국 소관 2건에 대해서 의견 주시면 되겠습니다.

정부 측 의견이 혹시 변경된 게 있으면 주시고 아니면 위원님들 토론을 이어 가겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 변경된 것은 없습니다.

○소위원장 한준호 그러면 위원님들 의견 주십시오.

○정점식 위원 지금 보류사업과 관련된 전체, 양평은 빼고?

○소위원장 한준호 예, 양평은 제외하고 3쪽 4쪽 두 페이지에 대해서 의견 주시면 되겠습니다.

○정점식 위원 차관님, 4쪽 철도국 소관에서 철도핵심인력양성 부분이 있는데 제일 마지막에 맹성규 위원님께서 제시하신 연수생 모집인원 확대 반영 32명에서 35명, 3명 증가했는데 3억 7500만 원 증액을 하는데 1명당 연수비용이 1억 한 2000만 원 정도 되는가요? 왜 금액 자체가……

○국토교통부제2차관 백원국 이 부분은 아까 손명수 위원님께서도 지적을 해 주셨듯이 3명 부분이 3억 7500이라고 하는 게 사실 근거가 뭔지도 저도 잘 모르겠습니다. 그래서 이 부분은 전체적 예산 설계를 한 다음에……

○정점식 위원 그런데 아까 설계해서 제시를 하시겠다고 말씀 안 하셨나요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 지금 뽑고 있습니다. 만들어지면 손 위원님하고도 상의드리고 내일 전체회의 가기 전에 정리가 될 수 있도록 진행하겠습니다.

○소위원장 한준호 예, 그렇게 하시지요.

○국토교통부철도국장 윤진환 위원님, 참고로 지금 32명이라고 되어 있는 게 원래 저희가 기재부에 제출할 때는 32명으로 냈는데 기재부 심사하는 과정에서 28명으로 반영된 금액입니다. 그래서 3명이 증원되는 게 아니고 정확하게는 7명이 증원되는 금액이 3억 7500만 원입니다.

○정점식 위원 예, 알겠습니다.

○손명수 위원 그러니까 아까 그것은 정리되는 대로, 협회 간접비 빼고 등록금 조정하고 그 나머지 인원에 대한 사업내역을 다시 제출을 해 주세요.

○국토교통부철도국장 윤진환 예, 지금 뽑고 있습니다.

○소위원장 한준호 언제쯤 준비가 됩니까?

○국토교통부철도정책과장 우정훈 30분 내로 될 것 같습니다.

○소위원장 한준호 30분 내로요?

그러면 제가 두 가지 더 질문을 드리면, 첫 번째 4쪽의 철도국 소관 철도산업 발전지원 관련해서 역명심사위원회 관련해 가지고 제가 자료 요구를 했잖아요. 이 자료는 언제쯤 준비가 됩니까?

○국토교통부철도정책과장 우정훈 이것도 30분 내로 해 보겠습니다.

○소위원장 한준호 그것도 30분 내.

하나 더, 지금 제가 출자사업 예산 감액과 관련해서 의견을 드렸는데 제가 의견 드린 것이 뭔지는 아시지요? 예를 들어 본인들이 문서 작성 없이 구두로 주요 사업들을 보고하고 진행을 했던 점에 대해서 문제 제기를 했고 이 문제들에 대해서도 방안 마련을 아마 지시를 하신 것으로 알고 있는데 도공 측에서 방안 마련하고 있습니까?

○국토교통부도로국장 이우제 확인을 해서 보고드리도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 그러니까 이것을 지금 넘어가려면 최소한 수도권 사옥 매입, 정비 이런 데 1000억 가까이 투입되는데 국토부에 구두보고하고 이런 사안들을 그냥 내버려두면서 예산은 예산대로 다 이렇게 집행하게 하는 것보다, 그렇기 때문에 출자사업에 대해서 예산을 본인들이 충당해라 이런 취지로 제가 드린 거라 도공 측에서 명확하게 향후에 이런 것들에 대해서 어떻게 할지에 대해서 입장을 내놓아야 조율이 가능하지 않겠습니까?

이 3개에 대해서는 보고를 해 주셔야 되는데 한 30분이면 이 세 가지 다 보고를 하실 수 있으신가요?

○국토교통부도로국장 이우제 예, 바로 준비해 보겠습니다.

○소위원장 한준호 예, 그렇게 준비를 해 주시고.

나머지 부분에 대해서 다른 의견 없으십니까, 다른 건에 대해서는?

○김도읍 위원 제가 첨언 하나 하겠습니다.

차관님, 도로공사 합진규 사장 말에 따르면 지금 수도권에 무료화하고 있는 도로들이 엄청 많습니다. 그런데 지방은 거의 예외 없이 유료화를 하고 있고요. 왜 이러냐? 합진규 사장 왈 ‘수도권에는 IC 설치할 수 있는 부지가 없어서 무료화를 한다’, 통행량이 얼마나

많습니까?

그런데 지방은 정말 누가 봐도 이해 안 되는 곳에 유료화를 하고 있고요. 그러면서 재정 사정이 어렵다. 그래서 이번에 감자를 하겠다고 국회에서 주장을 하면 그러면 도로공사 감당이 안 된다 지금 이런 논리거든요.

그러면 제가 대안을 제시합니다.

수도권에 있는 무료화되어 있는 이 도로들 다 유료화하십시오. 제가 볼 때 그러면 도로공사 숨통 트입니다. 그리고 인적 구조조정 국토부에서 검토하십시오, 차관님.

두 가지를 요구합니다.

수도권에 무료화되고 있는 도로들 다 유료화하십시오. 그리고 인적 구조조정에 대해서 용역을 하든 뭘 하든 가시적인 조치를 취해 주십시오. 두 가지에 대해서 답변 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 수도권의 유료화, 지방도 물론 있습니다. 그렇지만 유료화 구간이……

○김도읍 위원 지방도 주로 호남 쪽에 많아요, 무료.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그래서 수도권이 비중이 좀 높은 편인데 이게 IC를 개방식으로 하면서 불가피하게 일정 구간에 대해서는, 그러니까 개방 IC와 IC 사이에 있는 IC들 중에서 바로 인접한 것은 가능한데 두 번째 떨어져 있는 IC는 그 부분은 어떻게 보면 무료 구간으로 지금 운영되고 있습니다. 그래서 이게 그때그때마다 만들다 보니까 그렇게 미싱되는 그런 무료화 구간이 발생했습니다.

그래서 수도권의 비중이 높다는 것은 사실이고요. 그 부분에 대해서 지금까지 무료로 운영되던 것을 또 갑자기 유료로 하면 약간 저항도 있을 것 같은데요. 어쨌든 그 부분에 대해서는 말씀하셨듯이 유료화할 수 있는 방안을 한번 검토를 해 보겠습니다. 유료화뿐만 아니라 지방에도 무료화가 돼야 되는데 유료로 운영되고 있는 그런 문제 구간이 있는지를 한번 살펴보도록 하겠습니다.

위원님께서 말씀하신 가락IC 부분도 저희가 살펴보고 있는데 5.1km 구간에 대해서 위원님께서 말씀하신, 이후에 무료로 해야 된다고 하는 그 필요성에 대해서는 충분히 저희도 공감을 합니다. 그런데 전국적으로 다 걸쳐져 있는 문제이기 때문에 어떻게 해법을 마련할 것인가에 대한 고민이 있는 것입니다.

두 번째, 도공 인적 구조조정에 대해서는 지금도 공공기관 혁신 방안을 진행 중에 있고 상당히 많이 다이어트를 하고 있는데 추가로 또 조정할 부분이 있는지에 대해서는 저희 담당 파트하고 한번 상의를 해 보고 그에 대한 결과를 보고드리도록 하겠습니다.

○김도읍 위원 말씀하셨으니까 잠깐만 제가 말씀을 드릴게요.

예를 들어 가락IC 부분과 같은 형평성 문제를 따진다면 전국적으로 그런 상황에서 유료화되어 있는 도로가 나는 그렇게 많지 않다고 봅니다. 없다고 봅니다.

아니, 부산 시내 도로를 따라 죽 가면 그냥 남해고속도로예요. 그리고 5km, 낙동강 건너자마자 내리면 그게 또 부산이예요. 그것을 부산시민들이 고속도로를 탄다는 생각을 하겠어요? 그런데 꼬박꼬박 돈을 다 받는다고. 그게 말이 돼요? 전국적으로 형평성 따진다면 이런 사례 나는 없다고 봅니다. 잘 살펴보십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 한준호 지금 전체적인 내용들이 3쪽은 도로공사의 출자사업에 대해서 감액

의견이 전체적으로 달려 있는 것이라, 수소충전소 구축 관련해 가지고 정부에서는 13억 정도 감액이 가능하다 이렇게 일부 수용 의견을 주시기는 했는데 이것은 말씀드린 대로 도로공사 측 향후에 어떻게 할지에 대한 방안이 넘어오면 한꺼번에 보고 결정을 하도록 하겠습니다.

그리고 말씀드린 대로 4쪽의 7번 같은 경우도 전부 다 자료를 주셔야 저희가 보고 나서 결정을 할 수 있는 사안이니까 이것은 그 뒤로 미뤄 놓고.

서울-양평 간 고속도로, 고속도로조사와 관련해서 전문위원님 보고해 주시고 여기에 대해서 토론을 진행하도록 하겠습니다.

○전문위원 **곽현준** 오전에 보고드린 대로 서울-양평 고속도로 사업은 다양한 의견이 있습니다. 24년 예산 61억 원이 미집행 상태인데 이와 관련해서 25년 예산 62억 400만 원 감액하여야 한다, 노선이 변경된 55% 구간의 설계비 34억 1200만 원 감액 필요하다, 사업이 조속히 추진될 수 있도록 25년도 원안 유지 필요 또는 조속히 추진될 수 있도록 실시설계비 62억 400만 원 증액이 필요하다는 의견이 있고, 관련하여 부대의견에는 노선 변화 없는 45% 구간에 대하여 먼저 실시설계 진행하는 것과 관련된 부대의견이 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 **한준호** 정부 측 의견 먼저 주시지요.

○국토교통부제2차관 **백원국** 양평고속도로에 대해서는 일단 원안 유지를 저희는 희망합니다. 정부안 유지입니다.

○소위원장 **한준호** 64억 증액에 대해서?

○국토교통부제2차관 **백원국** 그렇습니다 24년도 예산과 같이, 24년도 예산은 연말까지 못 쓰면 불용이 되기 때문에 내년도에 이 금액을 담아서 다시 사업을 재개할 수 있는 환경은 일단 유지를 해야 된다고 봅니다.

○소위원장 **한준호** 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

없으시면 제가 좀 여쭙보겠습니다, 먼저.

내년도에 이 사업이 정상화가 된다고 가정을 하고 타당성조사를 재개하고 또 마무리 하게 된다고 하면 기본·실시설계를 착수해야 될 것 아닙니까? 그런데 지금 말씀대로 61억은 불용 예상된다고 했던, 기존에 출자된 61억 이게 집행이 아예 불가능한 건가요? 이월시켜서 진행할 수도 없나요?

○국토교통부제2차관 **백원국** 그렇습니다. 도로공사에 지금 넘어가지 않았고요 국토부가 가지고 있고. 이 부분은 뭔가 원인행위가 있어야 이월이 가능한데 지금 연말까지 별다른 원인행위가 현실적으로 불가능하기 때문에 쓸 수 없는 예산이라고 생각합니다.

○소위원장 **한준호** 그것은 혹시 확인해 보셨습니까? 저희 의원실로 보고할 때 이 61억에 대해서는 이미 회계상으로 처리가 된 것으로 보고가 돼서 이게 도로공사 측에 출자된 걸로 확인을 했는데, 지금 차관님 말씀을 들어 보면 출자가 안 된 거란 말이지요.

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **한준호** 그 부분은 확인해 보셨나요, 사실관계 여부는?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 아까 확인을 해서 말씀드린 사항입니다.

○소위원장 **한준호** 담당자가 지금 옆에 안 계시나요?

○국토교통부제2차관 백원국 담당 과장이……

○소위원장 한준호 국감 때 의원실로 왜 그렇게 보고를 하셨는지 모르겠네요?

○국토교통부도로정책과장 강태석 국토부 도로정책과장 강태석입니다.

설명하는 과정 중에 전체 도로 출자예산이 어떻게 운영되는지를 설명하면서 약간 오해 있게 제가 발언한 것 같습니다. 죄송합니다.

○소위원장 한준호 그러면 원래는 출자를 해야 되는데 출자가 안 된 부분에 대해서는 설명이 안 됐고 출자돼야 된다는 취지에서 설명하셨다는 건가요?

○국토교통부도로정책과장 강태석 예, 저희가 원래 다른 사업들 돌아가는 시스템을 기본적으로 설명을 드렸었던 거고요.

○소위원장 한준호 혹시 다른 분들 의견 있으신가요? 없으십니까?

○손명수 위원 차관님, 행정적으로만 확인을 좀 하고 싶은데.

서울-양평은 타당성조사가 지금 중단되어 있는 상태인 거지요, 사실은?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○손명수 위원 그런데 지금 국토부와 여당에서는 제삼자 검증을 해서 재개하자 이렇게 주장을 하고 있고 우리 당은 제삼자 검증에 동의한 적 없다 이렇게 되어 있잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○손명수 위원 그러면 사실상 지금 재개가 어렵잖아요. 그런 것 아닌가요? 이게 답답한데, 얼마를 태우느냐가 문제가 아니고 지금 타당성조사 용역 자체가 중단되어 있는 상태인데 이것을 어떻게 재개할지 거기에 대한 합의가 선행되지 않으면 사실은 앞으로 나아갈 수가 없는 상황 아닌가요? 그렇다면 이것은 지금 돈을 얼마를 태우느냐 이게 전혀 의미가 없지요.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 위원님 말씀에 공감이 됩니다. 그런데 일단 기본적으로 돈이 깔리는 것은 필요조건 같고요. 거기에 서로 합의가 돼서, 여야 간에 합의가 되고 전부 같이 합의가 돼서 이 사업을 재개하는 쪽 이게 충족이 되어야만 충분조건이 될 것 같습니다.

○손명수 위원 국토부에서는 이것을 당초에 예타 했던 안, 그러니까 원안 있잖아요. 원안대로 추진할 의향도 있는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 저희들은 지금 두 가지 안 중에서 정말 가성비가 높은 도로가 어떤 것인지 그 부분을 선택하는 것이 맞지 않은가 이런 생각입니다.

○손명수 위원 이것은 제가 정치적 그것을 떠나서, 이게 예타 할 때 양서면 종점안으로 되어 있었는데 그 안대로 만약에 추진하기로 결정이 된다면 당장 아무 이견이 없이 추진될 수 있는 상황이지요, 사실은? 그런 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 물론 그렇게 갈 수 있는데 중요한 것은 그러면 타당성조사를 왜 했느냐 그런 문제는 있을 수가 있다고 봅니다.

○손명수 위원 그러니까 제가 이것 세세하게 세부적인 내용 가지고 여기서 논쟁을 하고 싶지는 않아요. 타당성조사 과정에서 노선이 바뀐 과정이라든가 시점이라든가 많은 논란이 2년 동안 있었잖아요. 그런데 어쨌든 6번국도 정체 해소가 이 사업의 기본적인 추진 배경이었는데 사업이 계속적으로 지연됨으로써 그 사업 목적을 전혀 달성할 수가 없고 지역주민들은 물론이고 수도권 주민들도 전체적으로 춘천 방향 가는 모든 교통 편익의

기대 효과를 누리지 못하고 있단 말이에요.

그러면 지금 여야 간에 의견이 다른 상황에서 국토부가 주무부처로서 타당성조사를 사실상 추진을 못 하고 있는 상황인데 좀 적극적인 노력이 필요할 것 같아요, 이것은. 그래서 ‘이렇게 할 테니까 좀 이것을 할 수 있게 해 달라’ 해야 되는데 그냥 뭐 아무 그것 없이 예산만 태우자 하는 것은, 사실은 지금 전혀 쓸 수 있는 상황이 아닌데 답답해서 제가 하는 얘기에요. 거기에 대해서 한번 좀, 그러지 않고는 여기서 한 발짝도 못 나갈 것 같아요.

의견을 한번 얘기해 보세요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 말씀대로 지금 평행선 국면인데요. 말씀대로 내년도 예산 확보 논의도 중요하지만 그보다 더 중요한 것은 어떤 방식으로 해서 이 2개 노선에 대해서 최적안을 찾아 나갈 것인가. 그래서 저희들은 이 문제는 어떻게 보면 전문가적 영역 아니냐. 그러면 여든 야든 전문가들을 추천해서 진짜 객관적이고 중립적인 지대에 있는 분들을 통해서 그 부분의 판단을 맡기는 것이 맞지 않겠느냐 하는 생각입니다.

○**손명수 위원** 이것은 논의 과정에서 그냥 제 의견인데 지금 논란이 된 여러 가지 그것은 전 국민이 다 아는 내용이니깐, 혹시 차관님이 용산에 협의를 하셔 가지고 ‘이렇게 논란이 많고 한 사업인데 이것 원안대로 추진하겠습니다’ 이렇게 협의해 볼 의향은 없으세요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 사실 그렇게 간단한 문제면 그렇게 하겠습니다만 이게 살펴보니깐 저도 원안이 좋은지 대안이 좋은지 그 부분에 대해서는 지금 가다가 사업이 중단되어 있기 때문에 판단을 못 하겠습니다. 그래서 지금 이 용역 중단되어 있는 부분을 재개해서 결말을 내도록 좀 해야 될 것 같고요.

○**소위원장 한준호** 제가 몇 마디 좀 드리면 잘 아시겠지만 제가 이것만 한 2년간 지속적으로 파고들었던 사람 입장에서, 이게 대안 노선 검토하라고 국토부가 용역을 발주하면서 실질적으로 이 대안 노선은 경제성 분석이 없었다 이것은 맞지요? 경제성 분석이 당시에 없었어요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그것 나중에 그 부분을 보완한 것으로 알고 있습니다.

○**소위원장 한준호** 나중에 국감 하는 중에 문제가 드러나니까 그때 가서 경제성 분석을 들어간 거지요. 실제 대안 노선을 제안해서 발표할 때까지만 해도 경제성 분석이 없었습니다.

두 번째는 전략환경영향평가가 마무리가 안 됐어요. 그렇지요? 이것은 환경부장관이 직접 얘기한 거니까.

세 번째는 이 문제를 도출하는 데 있어서 갑작스럽게 변경된 지점에 있어서 의혹들 해소가 안 됐습니다. 그래서 국정조사를 가자고 한 건데 그 부분에서 저희가 21대에서 22대로 넘어오면서 이 문제를 해결을 못 했습니다.

제삼자 검증은 여당 측의 김정재 위원께서 예결위에 들어가서 부대의견을 급작스럽게 넣으면서 제삼자 검증이 들어왔지만 그전에 21대 국토위 내에서는 제삼자 검증은 안 된다, 이것은 경제성의 문제가 아니더라고 논의가 끝난 거예요, 국감 때.

그래서 제가 이 전체 삭감안을 낸 이유는 뭐냐면 61억도 지금 그런 문제들이 해소가 되지 않은 상태에서 불용이 됐다고 한다면 내년도에 64억을 태워 놓은들, 61억은 불용

시키고 또 64억을 태워 놓은들 이것이 과연 가능하겠느냐라는 거지요. 그래서 이것을 전체 삭감을 말씀드리는 거고.

부대의견과 같이 묶어서 조금 의견을 드리면 지금 맹성규 위원장께서는 뭐냐면 저희가 61억을 그때도, 그렇게 논란이 많았을 때도 61억을 태워 놓은 것은 이 사업 자체가 없어지면 안 된다는 취지에서 61억을 담은 것 아닙니까? 그렇다 치면 문제가 되는 구간들을 제외하고 사업을 살려 놓는다는 의미에서 전체 사업의 한 45% 구간에 대해서만 예산을 일단 담아 놓고, 어차피 불용 처리될 것 같은데 담아 놓고 사업에 대한 의지는 좀 살려 놓자라는 것이 다른 분들의 의견이에요.

여기에 대해서는 어떻게 생각을 하십니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 아마 그 사업을 시점부만 지금 하고 후반부는 뒤에 하자 이런 말씀으로 들립니다. 그 부분에 대해서는 이게 사업 목적이 6호선의 교통 정체를 없애는 것이고 그것을 하기 위해서 수도권 1외곽순환도로와 2순환도로를 연결시켜서 네트워크를 만들자는 게 이 사업의 목적이고 취지입니다. 그런데 그중에 절반만 끊어서 한다 그러면 이게 과연 네트워크가 목적 달성이 되냐.

○**소위원장 한준호** 방금 중요한 말씀 두 가지를 하셨는데.

차관님, 이 사업의 원래 목적은 두물머리 쪽 6번국도의 정체를 해소하는 겁니다. 그 두물머리 6번국도는 사실 앰블런스도 사람이 중간에 심정지가 와도 들어갈 수가 없을 정도로 정체가 되지요. 그래서 그 6번국도의 정체를 해소하기 위해서 예타까지 2년간 다 마쳤던 사업이 갑작스럽게 중점이 변경되면서 문제가 생긴 건데 지금 상태로 말씀하신다면 원안대로 추진하는 게 맞는 거예요. 그런데 정부가 그 입장을 지금 철회하지 않는 것이지요.

두 번째는 이게 그러하기 위해서 문제가 생기는, 꺾이는 구간이 강하IC 직전인데, 만들겠다고 하는 강하 쪽에서 꺾이는 건데 구간으로 따지면 4 대 6 정도 되는 것 아닙니까? 61억 자체가 이 전체 구간에 대해서 설계를 하고 한나라고 담아 놓기는 했지만 실제 목적은 이 사업을 일단은 살려 놓고 한쪽에서는 원안대로 가자 한쪽에서는 이 부분에 대해서는 원안 말고 대안으로 가자라는 싸움이 붙으면서 문제가 생겼기 때문에 그래서 이 부분 예산에 대해서 저는 전액 삭감안을 유지할 건데.

대안 제시를 하신 분의 의견이 있으니 그렇게 되면 사업을 살려 놓는 목적에서 시작 부분, 노선의 변화가 전혀 없을 45% 구간에 대해서는 일단은 예산을 살려 놓고 나머지 정쟁적인 부분에 대해서는 정쟁이 해소된 이후에 예산을 담자라는 의견인데 여기에 대해서 어떻게 생각하시느냐는 질문이었습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그래서 아까 말씀드렸다시피 그렇게 했을 때는 이 사업 목적을 온전히 달성하기는 힘들고요. 또 나머지 잔여 구간에 대해서는 아마 장기적 추진이 될 건데 그에 대한 문제 때문에 지자체에서는 또 강한 반발이 있을 거라고 저는 생각이 됩니다. 그래서 지역 간의 갈등을 또 유발할 수 있는 그런 소지가 있다, 걱정이 된다는 말씀 드리고.

아까 위원장님께서도 말씀하셨듯이 기본적으로 지금 타당성조사하고 전략환경영향평가 부분이 스톱되어 있지 않습니까? 그 부분을 속히 재개를 하고 전체 구간에 대해서……

○**소위원장 한준호** 그것은 하나 좀 명확히 해야 될 게 전략환경영향평가는 기존의 양서면

쪽으로 종점을 예타 했던 것에 대한 전략환경영향평가가기 때문에 만에 하나 정부가 그렇게 대안을 마련해 가지고 강상면 쪽으로 가게 되면 전략환경영향평가가 별도로 필요한 것 아닌가요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그 부분에 대해서 같이 지금 전략환경평가도 가다가 중단되어 있는데 2개 노선에 대해서 공히 다 추진하다가 일단 스톱된 걸로 알고 있습니다.

○소위원장 한준호 예, 그래서 이것은 그때 안 계셨던 분들 이해 차원에서 말씀드렸습니다.

○김도읍 위원 저도 좀 한 말씀만.

차관님, 국토위 저희 당 위원님들이나 국토부 입장에서는 중단된 용역을 진행하면서 제삼자 검증을 거쳐서 기본설계와 실시설계를 하겠다 이것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 도로를 만들 때 이렇게 하는데 지금 민주당 위원님들이 주장하는 대로 하면 사업 목적을 달성할 수 없다고 보는 거지요?

왜냐? 대안이든 원안이든 제삼의 대안이든 용역을 거치고 제삼자 검증을 받자는 것 아닙니까? 그런데 그것마저도 못 하게 하거든요. 그러면 왜 45%만 예산을 담겠느냐.

조금 전에 한준호 위원장 말씀도 그래요. 그야말로 중요한 이야기를 했는데 62억 이 설계비를 넣어 놓더라도, 뭐라고 이야기하냐면 ‘어차피 불용될 텐데’ 그렇게 말씀하시는 거예요.

이게 뭐냐? 저는 어떤 의심을 강하게 가질 수밖에 없느냐. 정치적으로 서울-양평고속도로를 막는 거예요. 그러면서 지역주민들, 해당 지자체에서 ‘이 필요한 도로를 왜 막느냐?’ 반발이 있을 것 같으니까 45% 설계비만 태워 놓는다는 거예요. 이것밖에 안 되는 거예요.

주민들의 요구, 지자체의 요구는 묵살되고 정치적인 이유로 이걸 못 하게 하는 거예요, 지금. 그러면서 그 비난을 피하기 위해서 ‘45% 설계비만 태워 주겠다. 물론 불용될 텐데’, 이게 말이 됩니까?

○소위원장 한준호 잠깐만요. 제가 이래서……

○김도읍 위원 이게 말이 되냐고요? 아니, 제삼자 검증을 거쳐 가지고 대안 노선이 아닌 제삼의 대안 노선도 나올 수 있는 거 아닙니까. 맞지요? 그러면 그렇게 가면 될 거 아닙니까. 그런데 이걸 왜 막습니까? 그러면서 비난을 피하기 위해서 ‘45%만 살려 줄게. 물론 불용될 텐데’.

○소위원장 한준호 김도읍 위원님, 제가 한 이야기를 그렇게 왜곡하시면 안 되고요.

○김도읍 위원 아니요, 아니요.

○소위원장 한준호 이거는 제 개인에 대한 공격이기도 합니다.

○김도읍 위원 아니, 결론적으로 내 이야기도 하는 거예요. 한준호 위원장께서 주장도 하시지만 나도 주장을 하는 거예요. ‘어차피 불용될 텐데’라는 말은 한준호 위원장 워딩 그대로 나와 있어요. 나중에 속기록 보시면 알 거예요.

이거는 안 된다는 거예요. 이 고속도로가 꼭 필요하다는 거 아닙니까. 한준호 위원장도 말씀하셨잖아요. ‘심정지 환자를 실고도 앰블런스가 빠져나갈 수 없는 도로다, 지금. 그걸

해소하기 위해서 하는 거다'. 더 이상 정쟁을 그만두고 돌파구를 찾아야 될 것 아닙니까?

○소위원장 **한준호** 이게 지금 전체회의가 아니고 소회의인데 지금 예산을 다루는 거고요. 그렇게 말씀하시면 안 되고.

○김도읍 **위원** 아니, 위원 이야기에 대해서 재단을 하지 마십시오.

○소위원장 **한준호** 아니, 저한테 얘기하시는 거잖아요, 지금?

○김도읍 **위원** 아니에요. '불용될 텐데'라는 말을 하기 때문에……

○소위원장 **한준호** 아니, 6번 고속도로 가 보셨어요? 강상면 쪽으로 가면 그 국도 정체를 해소할 수가 없다니까요.

○김도읍 **위원** 아니, 가만히 있어 봐요. 이제 그만 정리할게요.

그래서 꼭 필요하다, 정치적으로 시시비비 논란이 있으니 제삼자 검증을 거쳐서 용역을 완료해서 그 용역에 따라서 하겠다, 그러면 그렇게 하라고 하는 게 안 맞나요?

이상입니다.

○정점식 **위원** 차관님, 조금 전에 손명수 위원님께서 말씀하신 거는 작년도 예산안 할 때 소위 예산안 부대의견에 제삼자 검증 부분을 넣었던 게 우리 당이 주장을 해서 그렇게 됐고 민주당은 동의하지 않았다고 하는데, 예결위에서 민주당 위원님들도 다 동의했기 때문에 이 부대의견이 만들어졌고 그리고 본회의도 민주당이 이 부대의견을 찬성했기 때문에 통과된 것 아닙니까?

다만 그때 국토위에서는 이런 부대의견이 제시됐지만 삭제가 되고 그냥 예산만 이렇게 넘어갔는데 예결위에서 했기 때문에 우리는 거기에 동의하지 않은 거다라는 취지로 주장을 하시는 것 같은데, 그러면 예결위에서 동의했던 민주당 위원님들 그리고 본회의에서 동의했던 민주당 의원님들, 여기 계신 그때 21대에 계셨던 분들도 본회의에서 이 부대의견에 대해서 이견을 제시하지 않으시고 다 찬성 표결을 하셨기 때문에 결국 본회의에서 부대의견이 통과가 됐습니다.

지금 타당성조사라는 게 대안 노선만 가지고 타당성조사를 합니까?

○국토교통부제2차관 **백원국** 아닙니다. 두 개의 예타……

○정점식 **위원** 두 개를 같이 놓고, 예타안과 그 대안에 대해서 양쪽 다 타당성조사를 실시할 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 그렇습니다. 타당성조사의 목적이 예비타당성 때 나왔던 안과 그 안보다 더 좋은 노선을 찾는 것이 타당성조사의 목적이기도 합니다. 그래서 예비타당성안이 있는 것이고 타당성조사의 사업 목적에 맞게끔 지금 선을 하나 찾은 것이 강상면으로 가는 겁니다. 그래서 2개 노선이 지금 현재 상태로 있는 겁니다. 또 최종 선택이 된 것도 아닙니다.

○정점식 **위원** 그리고 지금 일부 위원님들께서는 소위 문제가 되지 않은 일부 구간, 45% 정도의 구간에 대해서 먼저 실시설계 등 계획을 진행하는 게 어떠냐라고 하는데 이 부분도 예타안에서는 시점이 서울 송파하고 직결되는 거지 않습니까?

○국토교통부제2차관 **백원국** 예타는 그렇습니다.

○정점식 **위원** 예타는 그렇고.

○국토교통부제2차관 **백원국** 송파구와 송파대로로 직결되는 걸로 되어 있었습니다.

○정점식 **위원** 그런데 만일 그렇게 직결이 되면 어떻게 됩니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그거는 현실적으로 힘든 게 송파도로가 제가 알기로는 8차로인데 그게 직결이 되려고 그러면, 교통량을 해소하려고 그러면 16차로 정도 돼야 될 겁니다. 그런데 이미 그 양쪽에는 길 확장이 지금 어려운 상태입니다, 건물들이 다 있고 이래서. 그래서 이게 사업비도 엄청 뛰지만 그 빌딩들을 다 철거해야 되기 때문에 현실적으로 지금 어려운 상황이고 그만큼 종점부에 대한, 예타보고서에 종점에도 그런 실현성의 문제가 있었지만 이 시점부도 마찬가지입니다. 그래서 그 부분은 서울시에서도 송파대로로 직결하는 부분에 대해서는 상당히 반대를 하고 있고, 그래서 지금 타당성조사 안에서는 그것을 1외곽순환도로로 직결하는 쪽으로 이렇게 수정이 돼 가지고 검토가 됐던 겁니다.

○**정점식 위원** 그러니까 소위 쟁점 없는 시점부가 아니고 시점부 자체에 대해서도 쟁점이 있어서 지금 대안 쪽에서는 1외곽순환으로 연결하는 걸로 변경을 하고 종점부도 변경을 하고 이렇게 돼 있던 거 아닙니까? 그렇기 때문에……

○**국토교통부제2차관 백원국** 맞습니다. 시점부, 종점부 다 그런 상황이었습니다. 조정 과정이 있었던 겁니다.

○**정점식 위원** 그러니까 소위 예타안을 토대로 해 가지고 쟁점 없는 부분만 먼저 설계와 공사를 시작하자 하는 부분도 사실은 지금 불가능한 상황이지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 사실 그리되면 현재로서는 타당성조사를 다시 해야 되는 것이고요. 예비타당성조사는 전체를 하고 또 타당성조사는 그 부분만 반쯤 잘라서 한다고 하는 것이 사실 그렇게 한 선례도 없고 제가 볼 때는 지금 현재 있는 현행 절차를 상당히 왜곡할 수 있는 소지가 크다 이래 봅니다.

○**정점식 위원** 그래서 소위 45% 부분에 대한 선착수에도 반대를 하고 있는 거지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇습니다.

○**정점식 위원** 이상입니다.

○**소위원장 한준호** 전용기 위원님.

○**전용기 위원** 그러니까 인정하기 어려운 부분들이, 결국에는 두물머리 때문에 만들어진 고속도로가 말도 안 되는 방식으로 이렇게 변경되고 하는 부분에 대해서 저희가 신뢰할 수 없는 부분들이 지속적으로 발생을 하고 있는 것이지요.

물론 21대 국회에서 저도 표결을 했습니다만 신뢰성 문제에 대해서 충분히 문제 제기가 지속적으로 되고 있는 부분 때문에 그 부분 때문에 저희가 이렇게 부대의견도 달고 실제로 예산집행하는 데 문제 제기를 하고 있는 겁니다.

그렇기 때문에 사실 이대로 우리가 소위에서 지속적으로 논쟁을 해도 계속 돌 것 같습니다. 그래서 위원장님께서 적절히 판단해 주시면 감사하겠습니다.

○**소위원장 한준호** 예.

우선 그 자료들 준비됐습니까? 한 30분 걸린다고 했는데 30분 다 된 것 같은데요.

○**김희정 위원** 위원장님, 자료 준비될 동안……

서울-양평고속도로가 어쨌든 양평주민들 숙원사업이지 않습니까. 그리고 작년에도 부대의견을 달아서 예산이 통과됐던 것은 서울-양평고속도로에 대한 기본적으로 여야 모두의 찬성이 있었기 때문에 그렇게 된 것입니다. 그런데 지금 여야 위원이나 국토부 누구도 어느 쪽이 좋다고는 장담을 할 수가 없습니다. 왜냐하면 우리가 전문가가 아니기

때문에요.

그러니까 부대의견을 단 것은 전문가로 하여금 검증을 거쳐서 어느 게 진짜 서울-양평 간 고속도로에서 양평군민을 위한 도로가 될 수 있는지 조사를 하자는 거 아닙니까? 그런데 그거 자체를 반대하는 것은 향후에도 국도6호선 정체 해소를 위한 어떤 답을 내놓을 수 없다는 얘기거든요.

그러니까 무슨 구간을 확정해서 돈을 달라고 한 것도 아니고 그 답을 찾자는 건데, 말씀드렸듯이 지난번에 여야 합의로 됐던 그 자체를 1년 만에 바꾸는 의도가 뭔지가 저는 정말 궁금합니다. 그랬다면 작년에도 예산에 들어가지 말았어야지요, 서울-양평 간 고속도로 자체를 반대하는 게 아니라면. 이 부분에 대한 민주당의 명확한 입장이 좀 필요할 것 같습니다.

○소위원장 한준호 민주당의 입장을 원하시니까 말씀드리는데 서울-양평 간 고속도로 중점 변경 문제는 예타도 끝났고 전략환경영향평가까지 거의 다 마무리되는 시점에 갑작스럽게 중점이 변경됐고, 저희가 국감 때 확인한 바로는 여기에 대해서 국토부의 과업지시로 인해서 용역사가 단 한 차례 가서 양평군에서 이미 만들어 놓았던 2030 기본계획서를 참고해서 졸속으로 만들었기 때문에 문제가 됐고 그곳에 김건희 여사 등 대통령 일가의 땅이 있기 때문입니다.

만일에 그랬으면 이명박 때처럼 백지신탁을 해 버리시든지 문제가 없도록 절차를 잘 진행을 했으면 되는데 그 절차가 없기 때문에 누가 도대체 왜 어떤 이유로 중점을 그렇게 변경했느냐에서 시작됐기 때문에, 기술적인 문제가 아니라 이 부분에 대해서는 의혹에 대한 문제이기 때문에 국정조사와 특검을 요구했던 것이라 그런 예산이 담겼더라는 말씀 드리고.

여기에 대해서는 평행선을 달리는 문제이기 때문에 위원님들 괜찮으시면 저희가 어제 쟁점했던 보류사업들을 전체회의로 이관했던 것처럼 이 부분에 대해서는 전체회의로 가서 다시 한번 의견을 들어 보고 나서 결정하시는 게 어떤가 싶습니다. 어떠십니까?

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

자, 이제 자료들 다 받으셨지요?

(「받았습니다」 하는 위원 있음)

도로공사는 누가 오셨어요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 양평 관련해서요 한 말씀만 좀 드려도 되겠습니까?

○소위원장 한준호 예, 말씀하십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 소관 차관으로서 이 말씀을 꼭 드려야 될 것 같아서요.

말씀하셨듯이 갑작스러운 변경이다. 누가 왜, 그러니까 뭔가 누군가 특혜를 주기 위해서 이렇게 노선을 바꿨다, 사실 그게 지금까지 의혹의 핵심이었지 않습니까? 그런데 사실 작년 7월부터, 물론 그 전부터 한준호 위원님께서 문제 제기를 하셨는데 의혹이 있다면 지금 이때쯤이면 뭔가 나와야 되지 않았겠습니까? 과연 이게 누가 시켜서 도로공사가 이걸 받아 가지고……

○소위원장 한준호 차관님, 지금 예산 시기이기 때문에……

○국토교통부제2차관 백원국 딱 1분만 말씀드리겠습니다.

○소위원장 한준호 예, 정리하세요.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 말씀대로 진짜 특혜를 주려고 이 사업이 진행됐다고 그러면 시키는 사람이 있어야 되고요, 국토부 도로국 라인을 타야 되고, 한국도로공사를 타야 되고, 또 설계·엔지니어링 회사 두 군대를 다 타야 이게 실현 가능합니다. 그래서 지금까지……

○소위원장 한준호 제가 그 내용들은 국감 때 내내 얘기했던 거고, 만일 그랬으면 위원회용 장관이 갑자기 백지화를 선언하고 이 문제를 이렇게 사달을 댈니까?

○국토교통부제2차관 백원국 이 라인상에 있는 누구도 그런 지시를 받은 바가 없다고 감히……

○소위원장 한준호 이것은 차관님과 제가 논쟁을 할 사안이 아니니까. 국정감사를, 저희가 작년에 진행했던 것을 다 무시하는 내용이에요. 그렇게 하시면 안 되고. 지금 여기에서는 예산 사안만 저희가 별도로 이렇게 발라 가지고 얘기를 할 테니까……

○국토교통부제2차관 백원국 지금은 한번 돌파구를 찾아보는 것이 어떠한 생각에서 말씀드리는 겁니까.

○소위원장 한준호 그게 안 됐으니깐요. 갑작스럽게 장관이 왜 백지화를 선택하고 여기에 대해서 대통령실의 입장이 나왔는데, 그 병산리 땅도 선산이라면서 선산이 아니었잖아요. 그러니까 그런 거짓 해명들이나 B/C, 그러니까 경제성 분석도 안 하고 어떻게 대안 노선이 나오니까? 이런 여러 가지 의혹이 있는 사안이라 국정조사를 요구하는 거니까 이 부분들은 어쨌든 전체회의로 넘겨서 진행을 하도록 하겠습니다.

나머지 부분에 대해서 자료가 도착을 했으니깐 이 자료를 보고 의결 사안에 넣을지 말지 결정을 하도록 하겠습니다.

지금 자료 넘어온 것부터 보겠습니다.

우선 도로공사 측 누가 나오셨어요?

구두보고를 하시겠다고요? 이게 구두보고로 될 수 있는 사안입니까?

○한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식 도로공사 경영부사장 손진식입니다.

○소위원장 한준호 자료 없이 보고를 하시는 겁니까? 자료를 준비하셨어요?

○한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식 지금 제가 막 들어와서 그런데요 자료로 제출하시라면 제출해 드리겠습니다.

○소위원장 한준호 자료를 제출하라고 제가 얘기를 드린 건데?

○한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식 간단하게 구두보고 좀 드려도 되겠습니까?

○소위원장 한준호 일단 설명 한번 해 보시지요.

○한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식 저희들이 출장을 다녀오게 되면 복명을 하게 되는데 경미한 사항이나 비밀에 관련된 사항들은 구두로 보고할 수 있도록 이렇게 취업규정에 되어 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 좀 부족한 것 같아서 앞으로는 저희들이 공무원규정에 맞도록 저희 규정을 개정하도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 우선되는 법이 있는데 취업규정을 따랐다는 것도 좀 이상하고.

그리고 또 하나 여쭙보면 수도권본부 사옥 매입할 때는 왜 이것을 구두로, 1000억 단위를 왜 구두로 보고하고 끝났습니까?

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 저희들이 구두로 보고한 부분이 아니고 내부적으로는 매입 전략에 대한 보고도 있었고요.

○**소위원장 한준호** 그러면 구두보고가 아니었다는 건가요?

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 내부적으로는 의사결정……

○**소위원장 한준호** 그 내부적이라는 건 도로공사 내부적으로 사옥을 매입하니까 계획서도 짜고 예산도 짜고 했겠지요.

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 한준호** 그런데 이 전체를 어디에 보고해야 됩니까?

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 국토부하고 협의를 해야 됩니다.

○**소위원장 한준호** 그렇지요. 그때 협의를 구두로 하셨잖아요? 문서가 있습니까?

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 문서로 하지는 않았습시다.

○**소위원장 한준호** 그래서 문제가 있다는 거예요.

차관님 이런 사안들에 대해서, 예를 들어 도로공사 사옥 매입하는 데 1000억 단위가 드는데 이것을 구두보고로 이렇게 받고 딱 끝내도 되는 일입니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 이게 사안이 상당히 중요하기 때문에, 이것은 심도 있는 검토가 필요한 사안으로 저는 보여집니다.

그리고 국토부는 이 부분에 대해서는 신중 검토가 필요하다는 입장을 분명히 했고, 그런데 그런 부분들이 잘 지켜지지 않았다는 그런 부분에 대해서는 좀 문제가 있다고 생각을 하고 있습니다.

○**소위원장 한준호** 그래서 지금 현재 도로공사의 출자사업 등 이런 것에 대해서 여러 위원님들께서 문제 제기를 하시고 출자사업과 관련해서는 도로공사 측에서 자체적으로 예산을 마련해서 하셔야, 그래서 저희가 10% 20% 감액을 하겠다 이렇게 위원님들께서 말씀을 하시는 겁니다. 그런데 여기에 대한 방안은 어떤 겁니까?

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 여러 위원님들께서 잘 아시다시피 도로사업이 국가균형발전을 위해서 B/C가 안 나오는 이런 부분들도 저희가 균형적으로 건설을 하고 있습니다. 그래서 어떤 노선 같은 경우에는 준공 후에 원리금 회수가 전혀 되지 않는……

○**소위원장 한준호** 제 얘기는 뭐냐 하면 이런 문제 제기가 있는데 여기서 예산 삭감을 받지 않기 위해서 도로공사는 어떤 방안을 가지고 계시냐, 이것을 제가 문서로 제출을 해 주시면 보고 이해가 되면 넘어가고 아니면 삭감안을 계속 주장하겠다 이렇게 말씀을 드렸거든요.

○**한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식** 저희들이 자구적인 노력을 할 수 있는 부분을 서면으로 제출하도록 하겠습니다.

○**소위원장 한준호** 다른 위원님들 혹시 의견 있으십니까?

○**염태영 위원** 오늘 여러 번 지적되고 또 논의됐던 건데 도로공사에 대한 방만한 또는 도저히 납득이 잘 안 되는 경영의 문제에 대해서 여러 번 지적이 있었지요.

그런데도 아직도 그와 관련되어서 예산 전에 보고되고 그리고 수정되어야 될 사안들이 진전이 안 되는 것 보면 이것은 우리로서는 분명하게 입장을 정해 주는 게 필요할 것 같고요.

일단 위원장님께서 구두보고 말고 서면으로 개선안을 받기로 하면 그것은 본회의 전에 받으셔서 가지고 판단을 해 주시는 게 좋을 것 같습니다.

○소위원장 한준호 예, 그러면 이것은 안전을 전체회의로 넘겨 놓고, 전체회의 전까지 도로공사 측에서 개선안을 명확하게 만들어서 주세요. 그것을 보고 나서 결정하도록 하겠습니다.

○한국도로공사경영부사장겸기획본부장 손진식 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 한준호 그러면 도로공사의 고속도로건설 그리고 수소충전소 구축, 이 건들은 저희가 도로공사 측이 전체회의 전까지 가져온 안을 보고 결정하는 것으로 하겠습니다.

저거는 어떻게 됐습니까? 역명심의위원회 그것은 내용이 들어왔나요?

○염태영 위원 예, 들어와 있고요. 2020년부터 2024년까지 위원회를 열 번 개최했네요. 심의비는 전체 합해서 900만 원이고요.

○소위원장 한준호 이것은 혹시 의견 내신 위원님들 의견 주시면……

이것은 그냥 유지시켜 주는 것으로 할까요?

알겠습니다. 그러면 이것은 정부안을 받아들이도록 하겠습니다.

나머지 철도핵심인력양성과 관련된 것 하나 남았습니다.

○손명수 위원 그것은 지금 구체적인 액수 확인이 안 되어서 철도국이 다시 만들어 오기로 했습니다. 그러면 다시 만들어 오는 것을 제가 검증해서 내일 회의에 올리는 것으로 그렇게 의결하면 될 것 같습니다.

○소위원장 한준호 그것도 내일 넘겨서 자료 보고 나서 결정을 하시겠다?

○손명수 위원 예, 최종적으로 최종 액수만.

○전용기 위원 위원장님, 저도 하나 체크를 못 한 부분이 있어 가지고요.

○소위원장 한준호 예, 말씀하십시오.

○전용기 위원 62페이지 일반철도안전 및 시설개량과 관련된 내용인데요. 국토부에서 답변은 ‘구로구 측에서 보도육교를 먼저 설치해야 된다’ 이렇게 말씀을 주셨는데 별건으로 진행하기로 2022년도에 협의를 했다고 합니다. 그리고 연계되는 사업이 아니고 보도육교를 선행조건으로 수용 곤란하다는 의견은 적절치 않다 그렇게 보거든요. 그래서 이용객의 밀집 위험성 문제를 개선하고 편의성을 증진한다라는 목적이었기 때문에 보도육교의 목적을 생각할 때는 납득하기 어렵다라고 봅니다.

그래서 국토부에서 말씀해 주신 근거가 좀 부족하다고 보고 구로역의 동·서문 출입구 사업을 통해서 구로역의 혼잡도 개선 및 주민 안전을 확보하고 주민 편의성을 확보할 수 있도록 사업을 수용해 주실 것을 다시 한번 요청드리겠습니다.

○소위원장 한준호 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 시간 좀 주시면, 밖에 담당 과장이 있습니다. 과장으로 하여금 답변을 드리도록……

○소위원장 한준호 예, 그러시지요. 지금 전용기 위원님 주신 말씀은 담당자 들어와서 말씀을 듣는 것으로 하고.

그러면 정리를 좀 하겠습니다.

저희가 오늘 고속도로조사 그리고 고속도로건설과 수소충전소, 도로공사 출자사업에

대한 감액 의견 그리고 철도핵심인력양성과 관련되어서는 통합해서 자료를 받은 다음에, 전체회의 전까지 자료제출을 받고 전체회의에서 마지막에 조율을 하는 것으로 넘겨도 되겠지요?

(「예」 하는 위원 있음)

나머지 부분들은 의결 준비를 하도록 하고요.

마지막, 맹성규 위원님이 주신 부대의견이 있는데 이 부분은 의견을 좀 주십시오.

이게 서울-양평고속도로 관련된 예산과 묶여 있는 것이기는 한데 지금 부대의견을 저희가 여기다 달게 되면 관련해서 논의하기가 좀 어렵기 때문에 이 부대의견도 같이 넘겨놓도록 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

부대의견도 같이 넘겨서 논의하도록 하겠습니다.

나머지는 의결 전이니까 의결 준비 좀 해 주시고, 전용기 위원님 것만 듣고 나서 저희가 잠시 정회를 하도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 죄송합니다만 담당 과장이 지금 세종으로 가고 있는 중이라서……

○소위원장 한준호 그래요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 국장이 통화를 해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

○소위원장 한준호 그러면 저희가 잠시 정회해 놓고.

의견 정리가 되면 말씀을 좀 주십시오.

한 10분 정도 정회를 하도록 하겠습니다. 괜찮으시지요?

원활한 회의 진행을 위해서 잠시 정회하도록 하겠습니다.

오후 5시 20분에 속개를 하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시13분 회의중지)

(17시25분 계속개의)

○소위원장 한준호 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

아까 보류사업 중에서 수소충전소 사업이 있는데요. 수소충전소 사업은 보니까 정부측에서 일부 수용을 하셨네요. 3쪽, 저희가 자료 드린 거요. 30억 감액에 13억 5000 감액 수용을 하신 거지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 수소충전소는 2차 연도 사업으로 해서 1차 연도에는 70% 담고요 2차 연도에는 30% 담아서 그 30%에 해당하는 13.5억 원은 감액 수용하겠다는 그런 말씀입니다.

○소위원장 한준호 알겠습니다. 특별한 의견이 없으시면 정부안을 수용하고.

그러면 고속도로건설, 서울-양평 간 고속도로 그리고 철도핵심인력양성, 이 3개는 전체회의로 넘겨서 다시 토론하도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 철도인력 사항도 저희가 손명수 위원님하고 상의를 드렸는데요. 말씀하신 사항은 저희가 수용을 다 하고 다만 세부적 설계가 필요합니다. 그 부분에 대해서는 저희가 세부적 설계를 좀 해서 손 위원님께 양해를 받는 것으로 그리해

주시면 어떨까 싶습니다.

○소위원장 한준호 그러면 전체회의로 넘기지 않아도 되겠습니까?

○손명수 위원 무슨 얘기냐 하면 액수의 변경 없이 정부안대로 액수는 그대로 가고, 왜냐하면 이게 느는 게 있고 빠지는 게 있으니까.

○소위원장 한준호 세부내역에 대해서는 별도로 보고를 하시겠나?

○손명수 위원 별도로 조정한다. 그런데 대신 협회 안 하고 국토부가 직접 한다. 그리고 등록금은 국립대 수준으로 맞춘다. 그 조건하에 세부내역은 조정하는 것으로 그렇게 의결하면 될 것 같습니다.

○소위원장 한준호 지금 말씀하신 안에 동의하십니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○소위원장 한준호 기록을 남기겠습니다.

그러면 정리된 대로 의결 절차에 들어가도록 하겠습니다.

참, 전용기 위원님 건 보고해 주십시오.

○국토교통부철도국장 윤진환 철도국장이 답변드리겠습니다.

아까 위원님께서 지적해 주신 구로역의 출입구 제가 좀 확인을 해 보니까 우선 두 가지 문제가 있습니다.

첫 번째는 기술적으로는 이 출입구가, 새로 신설되는 이 출입구는 구로구가 설치를 해야 되는 보도육교하고 같이 연계를 해서 해야 된다고 합니다. 그런데 지금 구로구가 보도육교 설치할 계획이 현재까지 확정이 안 되어 있는 상태라고 하고요. 그런데 그것보다도 법적으로 지자체가 요구를 해서 철도시설을 추가적으로 증축하고 개축할 때는 철도건설법 21조, 그에 따른 시행령 22조에 따르면 원인자가 100% 부담을 하게 돼 있습니다.

그래서 아까도 차관님께서 답변을 드렸습시다마는 이것은 원인자부담이 원칙이라서 저희가 국고 예산을 반영하기 어렵다는 말씀을 드립니다.

○소위원장 한준호 더 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 지금까지 논의한 것들을 기반으로 해서 의결 절차에 들어가도록 하겠습니다.

국토교통부 교통분야 예산안 및 기금운용계획안에 대한 심사를 모두 마치고 수정한 사안을 반영해서 의결을 하도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원장님, 죄송합니다만 한 말씀만 더 드려도 되겠습니까?

○소위원장 한준호 예.

○국토교통부제2차관 백원국 고속도로의 출자 부분이 지금 보류돼 있는데 대안을 제시하자면 ‘한국도로공사는 효율적인 예산집행 및 공공성·책임성 강화 등 기관 혁신을 위해서 전문기관 컨설팅을 통해 핵심 방안을 마련하고 결과를 국회에 보고한다’라고 부대의견에 달고, 그 출자 부분은 전체 고속도로건설에 상당한 악영향을 미칠 수 있기 때문에 출자 비율 부분에 대해서는 시간을 가지고 검토를 하시는 게 어떨까 싶습니다.

○소위원장 한준호 그런데 제가 그 부분에 대해서 한 말씀만 드리면 말씀드렸듯 도로공사 측에 제가 지적한 문제들 담아 가지고 이 내용들에 대한 서면보고를 해 달라고 부탁을 드렸고, 시한 내 서면보고가 이루어지지 않고 구두보고상으로도 거기에 대한 해명이 명확하지가 않아서 저희가 전체회의 전까지 이 부분에 대해서 내용을 달라고 했기

때문에 그 부분에 대해서는 별도로 전체회의 전에 한 번 더 만나서 이야기를 하는 것으로 하십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 알겠습니다.

○소위원장 한준호 그러면 의결 절차에 들어가겠습니다.

의사일정 제1항 국토교통부 소관 교통분야 2025년도 예산안을 지금까지 심사한 결과를 반영해서 수정 의결을 하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제2항 2025년도 자동차사고피해지원기금 운용계획안을 지금까지 심사한 결과를 반영해서 수정 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 의사일정을 모두 마치겠습니다.

오늘 의결한 예산안 및 기금운용계획안의 심사보고서 작성에 있어서는 경미한 자구 및 계수의 정리에 대해서 소위원장에게 위임을 해 주시기 바랍니다.

괜찮으시지요?

오늘 원만한 진행에 협조해 주신 여러 위원님들 그리고 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회 직원과 의원실 보좌진 여러분 수고 많으셨습니다.

산회를 선포합니다.

(17시31분 산회)

○출석 위원(13인)

권영세 김도읍 김희정 서범수 손명수 안태준 염태영 윤종오 이연희 전용기
정점식 정준호 한준호

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 곽현준

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

교통물류실장 엄정희

항공정책실장 주종완

모빌리티자동차국장 전형필

도로국장 이우제

철도국장 윤진환

대도시권광역교통위원회

상임위원 김수상

한국도로공사

경영부사장겸기획본부장 손진식