

제384회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)
(임시회의록)

제 1 호

국회사무처

일 시 2021년2월17일(수)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(의안번호 2103387)
2. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2102776)
3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103031)
4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103143)
5. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103200)
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103242)
7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2104210)
8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2105345)
9. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2102095)
10. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103046)
11. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103144)
12. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2103243)
13. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2104042)
14. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2104062)
15. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 2105335)
16. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(의안번호 2105344)
17. 부산가덕도신공항 특별법안(의안번호 2105570)
18. 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법안(의안번호 2105759)
19. 대구통합신공항특별법안(의안번호 2104078)
20. 대구경북 신공항 건설 특별법안(의안번호 2107745)

상정된 안건

- | | |
|--|----|
| 1. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2103387) | 2 |
| 2. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김석기 의원 대표발의)(의안번호 2102776) | 7 |
| 3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(인재근 의원 대표발의)(의안번호 2103031) | 7 |
| 4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2103143) | 7 |
| 5. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2103200) | 7 |
| 6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(신영대 의원 대표발의)(의안번호 2103242) | 7 |
| 7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2104210) | 7 |
| 8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2105345) | 7 |
| 9. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(임종성 의원 대표발의)(의안번호 2102095) | 20 |
| 10. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2103046) | 20 |
| 11. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2103144) | 20 |

12. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(신영대 의원 대표발의)(의안번호 2103243)	20
13. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2104042)	20
14. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104062)	20
15. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2105335)	20
16. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2105344)	24
1. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2103387)	25
17. 부산가덕도신공항 특별법안(박수영 의원 대표발의)(의안번호 2105570)	30
18. 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2105759)	30
19. 대구통합신공항특별법안(홍준표 의원 대표발의)(의안번호 2104078)	64
20. 대구경북 신공항 건설 특별법안(추경호 의원 대표발의)(의안번호 2107745)	64

(10시09분 개의)

○소위원장 **李憲昇** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제384회 국회(임시회) 제1차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개의합니다.

오늘 회의는 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안 등 20건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

그리고 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 속기록 작성을 위하여 소속, 직위, 성명을 먼저 밝힌 후 답변하여 주시기 바랍니다.

오늘 회의의 법률안 심사 방법은 먼저 전문위원실에서 작성한 자료를 바탕으로 전문위원의 설명과 정부 측 의견을 들은 후 위원님들의 토론을 거쳐서 결론을 내리는 것으로 하겠습니다.

1. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2103387)

○소위원장 **李憲昇** 그러면 먼저 의사일정 제1항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **이지민** 소위 자료 2쪽입니다.

지난 소위에서 심사했던 법안인데요. 당시 몇 가지 의견이 있어서 해당 부분을 보완해서 오늘 의결하기로 한 법안입니다.

지난 소위 때 지적되었던 내용을 말씀드리면 사업자 준수사항과 관련해서 교통영향평가서 작성에 대한 부당한 압력 행사 금지와 부당한 청탁이나 금품·향응 금지 간에 의미 차이가 명확하지 않다는 의견이 있었고 안 32조의3제2항에 대해서는 교통영향평가기술자 인정 정지·취소 사

유발생 시 사업자 및 승인관청 등의 통보 의무와 국토부장관의 인지에 의한 처분은 다른 사안이므로 분리해서 조문화하는 것이 바람직하다는 지적이 있었습니다.

또한 교통영향평가 업무에 대한 보고·검사 등은 대상·내용 등이 포괄적으로 규정되어 있어서 명확성의 원칙에 어긋나고 과잉규제의 우려가 있다는 의견이 있었고 위임법령 중 실제적인 내용을 정해야 하는 사항은 국토교통부령이 아닌 대통령령으로 위임할 필요가 있다는 의견이 있었습니다.

지난 소위 때 제시된 의견들을 반영해서 수정된 부분을 말씀드리면, 다음 페이지입니다. 교통영향평가기술자인정 기준 등을 국토부령에서 정하도록 했던 것을 대통령령으로 상향하여 위임하도록 수정하였고 그다음 페이지, 32조의3 제2항은 사업자 등의 통보의무와 국토부장관의 처분내용 공개를 별도 항으로 구분하였습니다.

다음, 6페이지입니다.

6페이지의 가운데 부분 보시면 교통영향평가교육훈련기관의 지정기준 등을 대통령령으로 상향하여 규정하였고 53조의2에서는 개선조치 명령을 삭제하고 보고 및 자료제출 요청 대상기관을 명확화하였습니다.

다음, 7페이지 아래쪽에 보시면 53조의2에 따른 보고 또는 자료제출 요청에 따르지 아니한 자에 대한 과태료 규정을 신설하였습니다. 과태료 상한액은 1000만 원입니다.

다음 페이지입니다.

대부분 조정이 되었지만 한 가지 조정이 안 된 부분이 있어서 말씀드리면 사업자 준수사항 중 교통영향평가서 작성에 대한 부당한 압력 행사 금지와 부당한 청탁이나 금품·향응 금지 간에 의미 차이가 명확하지 않다는 지적에 대해서 국

토교통부는 부당한 청탁이나 금품·향응 금지의무를 사업자 준수사항에서 제외하자는 의견을 제시하였습니다.

그러나 해당 의무는 현행 규정에 있는 내용으로서 사업자와 교통영향평가대행자 모두에게 부과되고 있는 의무입니다. 만약 사업자에 대한 해당 의무를 삭제할 경우 사업자와 교통영향평가대행자 간 부당청탁 또는 금품·향응 제공·수수행위가 발생할 경우 교통영향평가대행자만 이 법에 따른 처벌대상이 되고 사업자에 대한 처벌근거는 없어지게 되는 문제가 있습니다.

이상입니다.

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

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토 내용을 다 수용하고요.

다만 한 가지 의견을 드리고 싶은 게 있는데요.

6페이지, 53조의2(보고·검사 등) 관련이 있습니다.

여기에 보면 ‘필요한 경우에 사업자, 교통영향평가대행자·승인관청에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 사항을 보고하게 하거나 자료의 제출을 명할 수 있다’가 1항이고 2항, 3항을 다 삭제했는데 다른 유사, 다른 법률에도 보니까 대부분 입법체계상 보고·검사가 있으면 그에 따른 시정명령이나 개선사항을 하게 돼 있는데 이 법에는 그런 게 없습니다.

그래서 전체를 다 삭제하기보다는 2항에서 ‘국토교통부장관은 제1항에 따라 관련내용의 보고 또는 관련서류를 검토한 결과 교통영향평가의 건전한 발전을 위해 필요한 경우 교통영향평가업무기관에 대하여 필요한 조치 또는 제도 개선을 요청할 수 있다’ 이 정도까지는 살리는 게 어떻가 하는 소견을 말씀드립니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

송언석 위원님.

○송언석 위원 지금 몇 페이지까지 한 겁니까?

○전문위원 **이지민** 지난번 소위 때 제시했던 부분만 일단 말씀드렸고요, 나머지는 그 당시에 거의 합의가 이루어진 것으로 봐서 특별히 지금 보고드리지 않았습니다.

○송언석 위원 그러면 지금……

○**하영제** 위원 8페이지까지.

○**송언석** 위원 도시교통정비 촉진법 개정안은 지금 그러면 뒷부분까지 죽 다 있지 않습니까, 그렇지요?

사십몇 페이지더라, 이게?

○**전문위원 이지민** 45페이지까지 다……

○**송언석** 위원 45페이지까지를 다 했다는 거지요?

○**소위원장 李憲昇** 예, 말씀하시면 됩니다. 지난번에 한번 논의가 되었던 거고 문제 제기했던 부분을 다시 정리해서 올린 거니까.

○**송언석** 위원 알겠습니다. 그런데 몇 가지 그러면……

○**소위원장 李憲昇** 말씀해 보세요.

○**박상혁** 위원 지난번에 말씀 주신 것들을 다 반영한 것 같은데 더 보시지요.

○**송언석** 위원 기본적으로 지난번에 제가 말씀드렸던 내용들이 잘 반영이 돼 있는데 전문위원한테 몇 가지 다시 한번 확인만 좀 해 볼게요. 조문을 보다 보니까 또 약간 의구심이 드는 게 있어서 제가 말씀드리는데 한번 들어 보시고 판단해 주시면 좋겠습니다.

먼저 10페이지에 보니까 죽 다 돼 있는데 이것은 차관님이 답변 좀 해 주시면 좋겠습니다.

현행법상 27조 1항에 보면 사업자와 대행자에게 데이터베이스에 등록하도록 현행 규정이 돼 있어요. 두 사람한테 다 데이터베이스 등록 의무를 부과하고 있는데 이번 개정안을 보면 27조 1항에 사업자에 대해서 새로운 교통영향평가정보지원시스템에 등록하도록 의무화를 했고 교통영향평가대행자의 경우에는 뒤의 27조 다음에 있는 2항에 대행업무 죽 하면서 거기에는 안 나와 있거든요. 그러면 등록하는 의무가 현재는 사업자와 대행자 두 사람이었는데 사업자만 의무를 부과하고 대행자는 그런 의무를 제외해 주는 그런 건가요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 대행자는 정보 및 자료를 제공할 의무가 생기고요.

○**송언석** 위원 현행법에서 대행자는 데이터베이스의 등록을 지금 하도록 돼 있지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예.

○**송언석** 위원 그러면 개정안에서 대행자에게 등록하는 것을 제외하는 것은 어떤 의미를 가지는 거예요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그러니까 지금 교

통영항평가대행자는 당연히 정보와 자료를 제공하도록 의무화가 돼 있고 그 모든 저작권은 사업자에게 있습니다. 그래서 등록 의무는 사업자에게 부과하는 것이 저작권자이기 때문에 맞다고 생각하고.

○**송언석 위원** 아니, 현행법에서 양자에게 의무를 부과하고 있는 것하고 달리 지금 가는데 거기에 들어 있는 정책적 함의가 뭐냐 하는 것을 지금 질문하는 겁니다.

○**국토교통부제2차관 손명수** 그러니까 논리적으로 이게 더 타당하기 때문에 이렇게 개선을 하는 것이고요. 지금 현재도 이렇게 의무가 돼 있지만 실질적으로 사업자가 데이터베이스에 등록을 하는 것이 실제적으로 그렇게 맞다고 보고 있습니다.

○**송언석 위원** 현행법에는 양자에게 의무가 부과되어 있다 하더라도 실질적으로 사실상으로는 사업자만 등록하고 있고 대행자는 아예 등록하는 의무 자체를 하지 않고 있다 이렇게 얘기하는 건가요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 대행자가 사업자에게 자료를 다 제공을 해야 되고요, 그렇게 해가지고 그 전체 받은 자료의 저작권자가 사업자입니다. 그 사업자는 등록을 하고 그 사업자가 등록한 것을 저희 승인관청이 확인을 하게 돼 있습니다.

○**송언석 위원** 그러니까 그게…… 현행법 자체가 너무 과하게 입법이 되어 있다라고 지금 말씀하시는 거예요, 아니면 입법부에서는 양자가 다 등록을 하도록 의무를 부과해 놓았는데 행정부에서 편의적으로 대행자는 제외하고 사업자만 실질적으로 지금 등록 의무를 부과하는 식으로 운용을 하고 있는 건지, 지금 개정에 보면 분명히 대행자가 빠진 것은 맞지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇습니다.

○**송언석 위원** 그러면 여기에 대해서 현행법에서 이 부분이 명확한 설명이 없이 빠지게 되는 것에 대한 정책 변화가 무엇이나?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그러니까 저희가 개선하는 게 맞고요, 지금 현행……

○**송언석 위원** 아니, 개선하는 게 맞다고 주장만 할 것이 아니라 어떤 문제가 있어서 이렇게 바뀌느냐라고 하는 점과 그다음에 이 조문화를 하면서 명확하게 그 부분에 대한 설명이 되어야지 이게 이해가 될 거 아니겠어요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 대행자는 말 그대로 대행자입니다. 그래서 사업자를 대행하는 거기 때문에 그 대행한 자의 자료를 다 받아서 사업자가 의무자로서 등록을 하게 하는 게 맞다, 현재도 그렇게 하고 있고요.

○**송언석 위원** 똑같은 질문·답변이 계속 반복되는데 하여튼 그 부분……

○**문진석 위원** 그러니까 그런 얘기 아니에요? 대행자의 그 정보는 사업자의 것이잖아요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇습니다.

○**문진석 위원** 대행자 것이 아니기 때문에 자기 정보가 아닌데, 자기 재산이 아닌데 대행자가 등록하는 것은 좀 무리가 있는 거잖아요, 애초부터 무리가 있는 조항인 것 같은데.

○**국토교통부제2차관 손명수** 실제 현재도 지금 사업자가 등록을 하고 있습니다. 그래서 저희가 현실에 맞게 법을 개정한다 이렇게 말씀드리겠습니다.

○**송언석 위원** 그러니까 지금 명확하게 얘기하면 현행법상으로는 사업자하고 대행자에게 의무를 부과하고 있지만 사실상은 법 자체가 잘못돼 있는 것을 발견하고 지금 바꾸겠다 이렇게 이해를 하면 되는 겁니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 그렇게 해도 되겠습니다.

○**송언석 위원** 그런데 그런 설명이 지금까지 단 한 번도 없었지요?

하여튼 알겠고요.

또 하나, 이것은 전문위원회 한번 물어볼게요.

11페이지에 보시면 수정의견 5호 있지 않습니까? 5호에 보니까 ‘교통영향평가대행자에게 대행업무와 관련하여 부당한 청탁이나 이런 것을 하지 않을 것’ 돼 있고 한데 앞쪽에 보니까, 10페이지의 27조 1항 2호의 현행 2조에 보면 ‘대행업무의 수행과 관련하여’라고 돼 있더라고요. 앞쪽에는 ‘수행과 관련하여’라고 돼 있는데 ‘수행과는’ 빼고 그냥 ‘대행업무와 관련하여’ 이렇게 했는데 이것은 11페이지의 2항에도 ‘대행업무를 수행하면서’라고 하는 수행이 있고 그 밑에도 수행이라는 표현이 있는데 어쨌든 간에 이것은 하나로 표현을 일치시키는 게 좋지 않을까 하는 의견을 제시합니다.

○**전문위원 이지민** 예.

○**송언석 위원** 그다음에 15페이지의 이 부분은 그냥 마이너한 부분인데 그래도 얘기는 해야 될

것 같습니다.

○전문위원 이지민 위원님, 대행업무 수행은 대행자가 하는 건데 이것은 사업자가 대행업무를 맡기는 그런 과정을 의미하는 것으로 봐서 수행을 뺀……

○송언석 위원 그래서 수행이라고 하는 말을 뺐어요?

○전문위원 이지민 예.

○송언석 위원 그러면 앞의 다른 조항에서도 수행이라는 말이 빠지는 건가요?

○전문위원 이지민 그러니까 대행업무를 수행하는 것은 대행자고요, 지금 사업자는 그것을 맡기고 이런 포괄적인 그걸로 생각해서, 수행하는 주체가 아니라서 뺀 거고 그렇게 이해를 해서 정리를 했는데 그게 정확하게 다 일관성 있게 들어갔는지 한 번 더 확인을 해 보도록 하겠습니다.

○송언석 위원 예, 마이너한 부분이니까.

그다음에 15페이지에 잠깐 보시면 수정의견에 32조의2 1항에 보시면 교통영향평가기술자로 인정을 받으려는 사람은 이렇게이렇게 해서 교통영향평가기술자 인정을 신청하여야 한다 이렇게 되잖아요. 그러니까 인정을 받으려는 사람은 인정을 신청하여야 한다, 약간 동어 반복적인 느낌이 좀 납니다. 그래서 그 부분도 조금 손을 댔으면 좋겠다 하는…… 이것도 마이너한 부분입니다.

○전문위원 이지민 예, 이게 좀 표현이 그렇기는 한데 저희도 고치면서 고민을 하다가 다른 입법례에도 이런 게 있길래 가져다 쓴 건데 한번 고민을 해 보도록 하겠습니다.

○송언석 위원 알겠습니다.

27페이지에 51조의2가 지금 나왔는데 한 가지 제안을 한다면 ‘교통영향평가대행자는 뭐 이런저런 해 가지고 교통영향평가 대행실적을 보고하여야 한다’ 이렇게 되어 있고 2항·3항에도 그래서 현행 개정안에서 대행실적이라고 이렇게 용어를 사용했는데 1항에서 대행실적이라고 한 것은 앞에 ‘영향평가서 등의 작성에 관한 대행계약 체결 등 국토교통부령으로 정하는 교통영향평가 대행실적’이잖아요. 그러면 여기에다가 괄호를 해서 ‘이하 대행실적으로 한다’라든지 그런 것을 하나 추가를 하면 밑에서 그냥 대행실적이라는 말로 해도 되지 않을까 하는 그런 생각이 들었고요.

그리고 그 같은 조항의 3항에서 ‘필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다’라고 하는 조항을 지금 두고 있잖아요?

○전문위원 이지민 예.

○송언석 위원 그런데 1항에서는 보면 ‘국토교통부령으로 정하는 영향평가 대행실적’이고 또 ‘국토교통부령으로 정하는 바에 따라 또 보고하고’ 이렇게 국토교통부령으로 정한다는 표현이 1항에서는 두 번이나 중복이 되고 또 포괄적으로 3항에 그 조항이 있는데 이것도 너무 좀 과하게 위임 근거가 들어가 있는 것이 아닌가 이런 측면이 좀 생각이 듭니다. 그래서 그것도 한번 조정하는 게 좋지 않겠나.

그리고 30페이지 한번 봐 주세요.

30페이지, 이것은 어떤 의미인지를 저도 잘 모르겠는데 52조의 현행법에 보면 전문성을 높이기 위해서 정보를 수집·보급해야 된다는 부분과 전문인력의 육성방안을 강구해야 된다는 게 현행법에 있는데 이번에 개정하는 내용을 보면 전문인력 육성방안을 강구하는 부분 자체가 다 빠져 있는 것 같거든요. 그러면 국토교통부에서는 앞으로 이런 전문인력 육성을 위한 그런 노력은 하지 않아도 된다는 취지인지, 이게 왜 이렇게 되는 건지가 좀 설명이 지금 없는 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 손명수 거기에 대해서 답변 좀 드리겠습니다.

저희가 전문인력 육성방안을 강구하는데 좀 포괄적 규정보다도 실제로 저희가 전문인력을 육성하기 위하여 지금 현재 학력과 경력에 따라서 중요한 평가 인력을 인정을 하고 있거든요. 그것을 저희가 등급제를 이번에 도입을 합니다. 그래서 등급제를 도입해서 진짜 전문인력, 체계적으로 그것을 단순한 선언적 규정으로 그 조항이 이번에 들어갑니다. 그래서 등급제로 해 가지고 전문인력 육성을 체계적으로 하려고 합니다.

○송언석 위원 그 말도 틀린 말은 아닌데 그러면 이번에 기술자 자격제도를 만들면서 등급제를 도입하는 것이 그것이 전문인력 육성방안의 전부인 것으로 지금 보이는데 전문인력 육성방안에 기술자를 등급을 나눠서 하는 제도는 그중에 하나의 제도나 하나의 정책일 수도 있고 일반적인 국토부의 어떤 해야 될 역할 그런 부분에서 전문인력 육성을 위한 방안을 강구하는 노력은 계속 선언적인 규정이라도 유지가 되어야 되는 것 아닌가요?

○국토교통부제2차관 손명수 두 가지인데요, 전문인력 육성을 위해서 하나는 등급제를 도입하고 또 한 가지는 교육훈련을 강화합니다. 그래서 당

연히 그 두 가지가 병행되어야지 전문인력이 육성된다고 보고 있고요. 그 두 가지를 해서 체계적으로 육성을 하고자 합니다.

○**송언석 위원** 그러니까 지금 현재 일반 조항을, 전문인력 육성방안을 강구하는 노력에 대한 일반 조항은 그 두 가지를 교육훈련을 한다든지 등급제를 한다든지 하는 것으로 다 같음하고 기타는 하지 않는다? 그러면 법에 나와 있는 교육훈련이나 등급제 나누는 것 이외에 국토부 차원에서 전문인력을 육성하기 위한 노력은 더 이상은 하지 않는다, 이렇게 이해를 해도 되는 거예요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그 두 가지가 실제적으로 전문인력 육성방안이라고 생각합니다.

○**송언석 위원** 그러니까 정책적으로 법에 없던 간에 국토부가 기본적으로 해야 될 그런 노력들에 대해서는 일반 선언적인 조항이라도 있어야 되지 않겠나 하는 게 제 의견입니다.

○**박상혁 위원** 송언석 위원님이 말씀하신 것하고 차관이 얘기하는 게 아주 다르지는 않은데 조금 이렇게 선언적 의미라도 현행안처럼 두더라도 크게 개정안의 의미를 감소시키는 것은 아니니까요. 그런 부분들은……

○**국토교통부제2차관 손명수** 예. 법 현행대로 1항에 포함시켜도 상관은 없고요.

○**박상혁 위원** 저는 개정안이 아마 지금에 있는 일반적인 규정보다는 더 구체화시키는 것의 취지를 담으려고 했는데 그런 논의는 충분히 다 담으실 것 같습니다, 현행 그것을 유지하더라도.

○**송언석 위원** 대개 법을 이렇게 할 때 보면 일반 선언적인 규정이 앞에 선행이 되고 또 경우에 따라서는 그 세부적인 내용 자체가 뒷 조문에도 이렇게 여러 가지 나올 수 있고 당연히 그렇게 되는데 이번에 개정안을 하면서 보니까 그런 부분들이 빠지다 보니까 의구심이 좀 드는 거예요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예.

○**송언석 위원** 국토부가 응당 이런 조문이 없더라도 행정을 집행하면서 당연히 그런 노력을 해야 되는 것은 당연한 당위성인데……

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇습니다.

○**송언석 위원** 오히려 이게 없어지니까 약간 좀 거꾸로 가는 것 아니냐는 측면에서 이 부분은 그대로 유지가 되는 게 오히려 더 걱정한 것 아닌가 이런 의견을 드립니다.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 유지돼도 좋겠

습니다.

○**송언석 위원** 그대로 유지하는 것도 괜찮을 것 같아요.

혼자 너무 오래 하나?

○**김상훈 위원** 다 하셨어요?

○**송언석 위원** 한 가지만 더 하겠습니다.

김상훈 위원님 죄송합니다.

42페이지 한번 잠깐 좀 봐 주세요.

42페이지의 60조에, 41페이지에서 벌칙 조항을 한 경우에는 과태료를 볼 때 ‘사업자’ 또 ‘대행자’ 이런 식으로 규정이 되어 있는데 42페이지에서 7호하고 그다음에 2항의 2호를 만들면서는 그냥 ‘아니한 자’ 이렇게 되어 있는데 이것은 사업자나 또는 대행자라고 그렇게 하지 않은 이유가 있을까요, 전문위원?

○**전문위원 이지민** 지금 7호는요 여기 사업자, 평가대행자, 승인관청이 다 포함이 돼서 그냥 ‘아니한 자’로 했고요.

51조의2도 그래서 그랬을 것 같은데 그것은 한번 확인해 보겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 다 하셨어요?

다음 김상훈 위원님.

○**김상훈 위원** 예, 저는 의사진행발언입니다.

박상혁 의원님 안에 대해서 우선 7페이지, 2차관님의 정부 측 의견……

○**박상혁 위원** 몇 페이지요, 위원님?

○**김상훈 위원** 7페이지.

53조의2의 2항 일부 조항을 다시 살리는 문제 그다음에 송언석 위원님께서 여러 검토의견을 내 주셨는데 입법기술적인 문제이고 또 개정안 발의 취지에 크게 어긋나지 않는 부분도 있기 때문에 이 부분을 다시 논의해서 다시 교통 정리는 시간이 좀 걸린다고 봅니다. 그래서 전문위원님 하고 국토부 실무자께서 송언석 위원님의 검토의견 그다음에 정부 측 의견을 같이 좀 조정해서 오후 속개할 때 처리할 수 있도록 좀 안을 하나 조정안을 만들어서 처리를 하는 게 좋겠다는 생각이 들고.

오늘 그래도 좀 다루어야 될 법안이 많기 때문에 더 이상 추가적인 검토의견 없으시면 다음 안으로 좀 넘어갔으면 어떻겠나 싶은 생각이 듭니다.

○**소위원장 李憲昇** 그리 하시면 좋겠습니까?

○**진성준 위원** 예, 저도 동의합니다.

○**박상혁 위원** 송언석 위원님 말씀하신 게 대부

분 기술적, 입법 취지를 반대하시는 것은 아니고 자구수정이라든지 이런 문제이기 때문에도 그렇게 해서 수정을 좀 해 주셔서 오후에 바로 그냥 의결을 좀 해 주시면 그러면 원활한 회의 진행에 도움이 될 것 같습니다. 동의합니다.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 8페이지 추가 논의사항은 전문위원 의견을 수용하는 것으로 그렇게 하는 거지요?

○전문위원 **이진민** 예, 특별히 정부 측에서 이의 제기 없는 것으로 보입니다.

○소위원장 **李憲昇** 예, 그렇게 하시지요.

그러면 이 부분에 대해서는 조금 전에 위원님들께서 말씀하신 대로 전문위원과 정부 측에서 그 내용을 조금 조절해 가지고 오후 회의 때 개의회하기 전에 그 조정된 안을 가지고 의결하도록 하겠습니다. 그러면 이 부분은 조금 보류하도록 하겠습니다.

2. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김석기 의원 대표발의)(의안번호 2102776)

3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(인재근 의원 대표발의)(의안번호 2103031)

4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2103143)

5. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2103200)

6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(신영대 의원 대표발의)(의안번호 2103242)

7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2104210)

8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2105345)

(10시34분)

○소위원장 **李憲昇** 그러면 다음은 의사일정 제2항부터 제8항까지 이상 7건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **이진민** 47쪽입니다.

김석기 의원안은 5인 이상의 상시근로자를 둔 개인사업자가 자동차를 임차하는 경우 대여사업자가 운전자의 운전자격을 확인하여야 하는 의무를 면제하려는 것입니다. 현재는 법인이 업무용으로 차량을 대여할 때 차량을 운행하는 근로자의 편입과 탈퇴가 자유로운 현실을 반영해서 대여사업자가 운전자격 확인의무를 하지 않아도 되

도록 면제하고 있는데 규모가 큰 개인사업자의 경우에도 법인과 동일하게 종사자 변경이 수시로 발생할 수 있으므로 개정안은 바람직한 것으로 보입니다.

48쪽에 경미한 자구 수정의견이 있습니다.

다음 49쪽입니다.

인재근 의원안은 여객이 여객자동차 안에서 술을 마시거나 약물을 복용하고 다른 사람에게 위해를 주는 행위를 금지하고, 운전자가 금지행위를 한 사람을 내리게 하거나 금지행위를 유발한 물건을 수거·폐기할 수 있도록 하며, 금지행위를 한 여객을 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것입니다.

술을 마시거나 약물을 복용하고 다른 사람에게 위해를 주는 행위는 여객자동차의 안전운행을 방해할 수 있으므로 금지할 필요가 있고 철도나 항공의 경우에도 유사한 규정을 두고 있으므로 개정안은 바람직한 것으로 보입니다.

52쪽의 경미한 자구수정 의견이 있습니다.

다음 53쪽입니다.

김윤덕 의원안입니다.

안 제50조는 유가보조금과 천연가스 연료보조금의 지급 주체에 특별자치시장을 추가하고 보조금의 지급 기준, 지급 방법 및 지급 절차를 국토교통부령으로 정하도록 하려는 것입니다. 지급 주체에 특별자치시장을 추가하는 것은 입법 미비를 보완하려는 것으로 별다른 문제가 없는 것으로 보입니다.

유가보조금과 천연가스 연료보조금의 지급 기준, 지급 방법 등을 국토교통부 고시에서 국토교통부령으로 상향하려는 것과 관련해서는 동법 제50조의 다른 재정지원 규정과 화물자동차 운수사업법에 따른 화물자동차에 대한 유가보조금 지원 등에 관한 사항을 대통령령으로 위임하고 있음을 감안하여 국토교통부령보다는 대통령령으로 위임하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.

수정조문은 55쪽을 참고해 주시기 바랍니다.

다음 56쪽입니다.

여객사업용 수소 연료보조금 신설하는 내용입니다.

주요 내용은 운송사업자가 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 충전하는 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있도록 하고 보조금의 지급 기준, 방법, 절차는 국토교통부령으로 정하도록 하는 것입니다.

수소에너지는 환경친화적인 에너지원으로 분류되고 충전시간이 짧아 수송 분야에서 전기자동차에 대한 경쟁기술로 인식되고 있습니다. 그러나 높은 수소 연료 가격이 친환경적인 수소차 보급에 장애요인으로 작용하고 있는 점을 고려할 때 여객사업용 차량에 대한 수소 연료보조금 도입은 바람직한 것으로 보입니다.

유가보조금과 마찬가지로 지급 기준, 지급 방법 등을 국토교통부령에서 대통령령으로 상향하여 규정하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.

수정의견은 57쪽 참고해 주시기 바랍니다.

다음 58쪽입니다.

지방자치단체의 장이 유가보조금 등을 지급하기 위하여 국가기관 등에 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있도록 하고 자료의 제출을 요청받은 자는 정당한 사유가 없으면 이에 따르도록 하는 것입니다.

유가보조금 등을 지급하기 위해서는 운송사업자의 지급 자격 충족 여부 등을 확인하기 위한 자료가 필요하고 자료제출의 요구는 행정조사의 일종으로서 법령에 근거가 필요하므로 개정안은 바람직한 것으로 판단됩니다.

유가보조금 등을 지급하기 위해서는 운송사업자의 지급 자격 충족 여부 등을 확인하기 위한 자료가 필요하고 자료제출의 요구는 행정조사의 일종으로서 법령에 근거가 필요하므로 개정안은 바람직한 것으로 판단됩니다.

수정의견은 60쪽을 참고해 주시기 바랍니다.

다음 61쪽입니다.

개정안의 내용은 운송사업자가 수소 연료보조금을 부정수급 하는 경우 1년의 범위에서 수소 연료보조금의 지급을 정지하려는 것입니다.

검토보고 의견입니다.

안 51조의4제5호는 지급정지 사유를 국토교통부령으로 정하도록 포괄적으로 위임하고 있는데 보조금의 지급정지는 침익적 처분으로서 어떠한 경우에 보조금 지급이 정지되는지 법률에서 대강을 예측할 수 있어야 하므로 법률에서 하위규정에 위임하는 사항을 보다 구체적으로 명시하도록 수정할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

보조금의 부정수급을 보다 철저하게 방지하기 위해서는 보조금을 부정수급한 운송사업자뿐만 아니라 부정수급 행위에 가담하였거나 공모한 수소판매사업자에 대해서도 제재조치를 취할 필요

가 있으므로 관련 규정을 보완할 필요가 있는 것으로 보입니다.

수정조문 잠깐 말씀드리면 지급정지사유 중 제5호를 그밖의 제50조제7항에 따라 대통령령으로 정하는 사항을 위반하여 거짓이나 부정한 방법으로 보조금을 지급받은 경우라고 수정하였는데 화물자동차법 참고해서 수정안을 낸 사항입니다.

다음 페이지입니다.

그리고 부정수급행위에 가담하였거나 공모한 충전사업자에 대한 제재조치를 신설하는 내용을 2항으로 추가하였습니다.

64쪽입니다.

개정안은 유가보조금, 천연가스 연료보조금과 동일하게 수소 연료보조금에 대해서도 부정수급행위를 한 자에 대한 신고포상금제도를 도입하려는 것으로 별다른 문제가 없는 것으로 보았습니다.

65쪽입니다.

개정안은 수소 연료보조금 부정수급 사실의 확인을 위한 보고 또는 서류제출명령 근거를 규정한 것인데 유가보조금과 천연가스 연료보조금에 대해서도 동일한 내용이 규정되어 있으므로 별다른 문제가 없는 것으로 보입니다.

66쪽입니다.

유가보조금, 천연가스 연료보조금 또는 수소 연료보조금을 부정수급하여 지급이 정지된 자에 대해서 500만 원 이하의 과태료를 부과하려는 내용입니다.

검토의견입니다.

현행 제90조제3호의2는 거짓이나 부정한 방법으로 유가보조금 등을 교부받은 자를 2년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으므로 개정안의 과태료 규정은 삭제할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음 페이지 67쪽의 수정조문 보시면 과태료 규정은 별칙이 있으므로 삭제하였고 부칙의 시행일 규정을 하위법령 정비에 소요되는 기간을 고려해서 6개월로 수정하였습니다. 그리고 개정안의 부칙 제2조는 과태료 규정 삭제에 따라 삭제하였습니다.

다음 68쪽 박상혁 의원안입니다.

중전에는 캠핑용 자동차가 승합자동차로 분류되어 있어 자동차대여관리사업에 사용할 수 있었으나 2019년 8월 자동차관리법이 개정되어 캠핑용 자동차가 특수자동차로 재분류되면서 자동차

대여사업에 사용할 수 없게 되었습니다.

개정안은 자동차의 정의에 특수자동차를 추가함으로써 캠핑용 자동차를 종전과 같이 자동차대여사업에 사용할 수 있도록 하려는 것으로 필요한 입법으로 보입니다.

경미한 자구 수정의견이 있는데 69쪽 참고해 주시기 바랍니다.

다음 70쪽입니다.

신영대 의원안은 액화천연가스 연료보조금제도를 도입하려는 것입니다.

천연가스 연료보조금은 2016년 12월 도입되었는데 여객자동차 유가보조금 지급지침에 따라 천연가스 중에 CNG에 대해서만 연료보조금을 현재 지급하고 있습니다. 개정안은 액화천연가스에 대해서도 연료보조금이 지급되도록 하려는 것입니다.

개정안과 관련해서는 LNG가 여객 운송용보다는 장거리 화물 운송용에 적합한 연료로 평가되고 있다는 점, 유럽천연가스차량협회 발표에 따르면 LNG가 CNG에 비해 약 1.65배의 메탄을 배출하는 것으로 나타나고 있어 환경적 측면에서 LNG 보조금 지급의 효과성을 신중히 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

71쪽 김정재 의원안입니다.

현행은 구역 여객자동차 운수사업자가 휴업·폐업의 허가를 받거나 신고를 한 경우 그 자동차등록증과 등록번호판을 시·도지사에게 반납해야 하는데 개정안은 국토교통부령으로 정하는 구역 여객자동차 운수사업자가 30일 이내의 휴업 허가를 받거나 신고한 경우 그 반납의무를 면제하려는 것입니다.

검토의견입니다.

개정안은 운송사업자의 행정적 부담을 덜어 주고 관할청의 행정비용을 줄일 수 있다는 점에서 바람직한 측면이 있는 것으로 보입니다.

다만 등록증 등을 반납하도록 한 취지는 휴업 기간 중에 운행하지 못하도록 하려는 취지로 보이는데 자동차등록증 등 반납의무를 면제할 경우 휴업 중 운행이 이루어질 가능성이 있으므로 휴업 중 운행에 따른 시장 혼란의 문제와 운송사업자의 행정적 부담 완화 필요성 등을 종합적으로 고려하여 결정할 필요가 있다고 보았습니다.

다음 73쪽입니다.

김희재 의원안은 공제사업의 건전한 육성과 가입자의 보호를 위하여 국토교통부장관이 감독 및

제재에 필요한 기준을 정하고 이를 고시하도록 하려는 것입니다.

현행 제65조부터 제68조까지는 교통부장관이 공제조합에 대한 감독, 개선명령, 공제조합 임직원 등에 대한 제재 등을 수행할 수 있도록 규정하고 있는데 국토부장관이 감독 및 제재 업무를 수행하기 위한 요건, 절차 등 구체적 기준이 마련되어 있지 않은 상황입니다.

개정안은 국토교통부장관이 공제조합에 대한 감독 및 제재에 필요한 기준을 정하고 이를 고시하도록 하려는 것입니다.

75쪽입니다.

그런데 현행 제65조는 보고서의 제출, 검사 조치 등을 규정하는 조문이고, 감독 및 제재는 제65조부터 제68조에 걸쳐 규정하고 있으므로 안 제65조제4항에 감독 및 제재에 필요한 기준에 대해 규정하는 것은 조문체계상 어색하므로 68조 다음에 68조의2를 신설해서 규정할 필요가 있는 것으로 보입니다.

또한 수산업협동조합법, 건설산업기본법 등에서는 감독기준을 마련할 때 금융위원회 위원장과 협의하도록 규정하고 있는데, 공제조합이 보험사와 유사한 성격을 가지고 있으므로 보험사 감독 업무를 수행하는 금융위원회 위원장과 협의를 거쳐 보다 전문적인 기준이 마련되도록 하려는 취지로 보이므로, 개정안에서도 금융위원회 위원장과 협의를 거쳐 감독에 필요한 기준을 마련하도록 하는 방안을 고려할 필요가 있는 것으로 보입니다.

수정의견은 76쪽 참조해 주시기 바랍니다.

다음 77쪽입니다.

개정안은 공제분쟁조정위원회의 운영 및 사무처리를 자동차손해배상진흥원에 위탁할 수 있도록 하면서 필요한 경비를 진흥원에 지원할 수 있도록 규정하고, 국토교통부장관 또는 시·도시사가 권한의 일부를 위탁할 수 있는 기관에 진흥원을 포함시키며, 위탁받은 업무에 종사하는 진흥원의 임직원에게 별칙을 적용할 경우 이들을 공무원으로 의제하도록 하려는 것입니다.

검토의견입니다.

진흥원은 자동차손해배상 보장사업의 체계적인 지원 및 공제사업자에 대한 검사 업무 등을 수행하기 위해 2018년 설립된 기관으로서 설립 이후부터 위원회의 운영 및 사무처리 업무를 수행하고 있습니다. 그런데 업무 위탁의 법적 근거가

없어 사업 추진에 어려움이 있는 것으로 보이므로 필요한 입법으로 보입니다.

수정의견은 80쪽에 보시면, 개정안 제71조 6항에서 “자동차손해배상진흥원 등에 위탁할 수 있다.”에서 “등”이 좀 불명확한 것으로 보여서 “등”을 삭제하는 것이 좋겠다는 의견이고요.

그리고 개정안 제6항의 후단이 다른 내용으로 별도 항으로 분리해서 규정하는 것이 좋겠다는 수정의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

다음, 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견을 다 수용하고요.

좀 확실히 하는 의미에서 71쪽에 김정재 의원안 중에서 휴업·폐업의 경우에서 변호관을 반납하여야 되는데 30일 이내에 휴업 허가를 받거나 신고한 경우에 반납의무를 면제하도록 규정하고 있는데, 전문위원께서 이 부분을 ‘종합적으로 고려하여 결정할 필요가 있다’ 이렇게만 말씀하셔서 저희가 좀 명확하게 하는 의미에서 이것을 “30일 이내”를 ‘10일 이내’로 수정해서 의결해 주시면 저희가 이게 합리적이겠다 말씀드립니다.

왜냐하면 이것을 30일 이내로 해 버리면 한 달이기 때문에 이게 사실상 휴업한 상태에서 타인에게 이것을 도급 형식으로 할 수 있는 가능성이 매우 높다고 봅니다. 그래서 10일 이내 정도로 해서 등록번호판 반납 의무를 면제해 주면 보다 합리적이겠다 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 예, 잘 알겠습니다.

위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시지요.

김상훈 위원님.

○**김상훈** 위원 다른 내용은 다 괜찮을 것 같습니다.

연료보조금제도가 좀 남발되고 있다는 느낌이 듭니다. 김윤덕 의원님의 안은 아마 정부안일 것 같은데 수소연료 보조금을 이번에 새롭게 도입하는 취지의 내용으로 보입니다.

외국 선진국의 경우에도 지금 현재 전기차의 상용화는 기정사실화되어 있고 지금 널리 보급·유통이 되어 있는데 수소 부분은 아직까지 본격화되지 않고 있는 부분이고 단순히 수소라고만 종류를 규정하기 조금 무리가 있지 않겠나 하는 그런 생각이 들어요.

지금 현재 전문가들이 분류하고 있는 수소의 종류는 개질 수소, 부생 수소, 전기분해 수소 이렇게 되어 있는데 아마 김윤덕 의원님 안은 제철 공장이나 석유화학공장 생산 공정에서 부산물로 생성되는 그런 수소를 우리 자동차의 연료로 활용했을 때 거기에 대해서 보조금을 주자는 그런 취지의 내용으로 받아들여집니다.

전문위원 검토의견에 나와 있듯이 지금 수소연료는 다른 어떤 연료보다도 경제성이 떨어지고 있는데 CNG의 1.6배, 전기의 1.8배인데 이런 화석연료의 부산물로 나오는 이 부생 수소를 연료로 활용하는데도 연료보조금을 주자. 이거 다 국민들 세금으로 충당해야 될 부분인데 너무 가볍게 이 제도의 도입을 검토하고 있는 게 아닌가 하는 그런 생각이 듭니다.

그래서 수소연료보조금제도를 도입해야 되는 나름의 좀 더 정교한 근거와 또 도입시기에 대한 재검토가 있어야 된다 이렇게 생각을 합니다. 그래서 이 부분에 대해서는 정부 측에서 좀 신중하게 판단을 해 주셔야 될 것 같아요.

친환경 에너지를 누구나 다 선호하기는 하지만 그것이 경제성과 국민의 부담 등등을 고려했을 때 문제도 있어야 될 것 같고 이 부분은 또 비용 추계의 부분도 나름 보완이 되어야 될 그런 부분이라고 생각을 합니다.

그래서 너무 성급하게 판단하지 마시고 그런 부분을 조금 신중하게 검토해서 자료를 제출해 주시거나 그렇게 해 주시면 좋겠다는 생각이 듭니다.

○소위원장 **李憲昇** 김상훈 위원님 수고하셨습니다.

또 다른 위원님.

○**박상혁** 위원 김윤덕 의원님 안 중에서 전문위원님께 질문을 드리는데, 50조(재정 지원) 현행은 전부 다 국토부장관 고시로 되어 있던 것을 개정안은 국토부장관령으로 상향하는데 수정의견은 아예 대령으로 상향하잖아요. 그 이유를 다시 한번 설명을 해 보시겠습니까?

○**전문위원 이지민** 지금 그 유가보조금이 여객자동차법에도 있고요 화물자동차법에도 똑같이 있습니다. 그런데 지금 여객자동차법은 무슨 이유인지 모르겠지만 다 고시로 되어 있습니다. 지급기준이나 절차방법을 고시로 위임을 하고 있고요. 화물자동차법은 똑같은 유가보조금인데 대통령령으로 위임을 하고 있습니다. 그래서 이게 대

통령령으로 하지 않을 이유가 특별히 없을 것 같고.

지금 50조에 다른 재정 지원 관련된 조문들이 있는데 거기서도 보조금 지급기준이나 이것을 대통령령으로 위임을 해 놨더라고요, 50조 다른 항에. 그래서 대통령령으로 하는 게 적절하지 않을까 생각해 해서 의견을 제시한 것입니다.

○박상혁 위원 차관님, 집행부에서 이게 위임의 체계가 좀 다르기는 할 것 같은데 이번에 한번 정리할 필요가 있지 않을까요? 유가보조금 관련해서는 어떤 것은 지금 말씀하신 것처럼 고시고 대통령령이고 하면 혼선도 있고 다 위임의 체계가 다 다른 건데 이렇게 너무 실체적이고 아주 기술적인 것까지 대통령령으로 이렇게 위임을 해야 되나요? 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 손명수 위원님들께서 더 잘 아시겠습니다마는 대통령령으로 하는 경우에는 국민의 권리·의무가 큰 것들을 대통령령으로 하는 것으로 알고 있고요. 이제 부령으로 하는 경우에는 대부분 절차적·기술적인 부분을 부령으로 위임하는 것으로 알고 있는데.

지금 화물자동차법하고 여객자동차법하고 약간 일치하지 않은 면은 있습니다마는 애초에는 이것을 행정절차적·기술적 문제로 봤는데 이것을 어쨌든 세금이 들어가는 문제이고 해서 이것을 좀 대통령령으로 올리고. 대통령령으로 올리더라도 또 다시 하위 규정으로 위임하는 규정이 또 있습니다, 대통령령에서 다 하는 것은 아니고. 지금 그렇게 되어 있어서 저희는 수용을 했습니다.

○소위원장 李憲昇 진성준 위원님 질의해 주십시오.

○진성준 위원 감사합니다.

김상훈 위원님 말씀에도 일리가 있습니다만 수소연료가 미래의 친환경 에너지원이 될 것이라 하고 하는 데에는 전 세계적으로 이견이 없는 것 같습니다. 그래서 모든 나라들이 수소연료를 개발하기 위해서 애를 쓰고 있고 우리나라는 특별히 수소경제라고 하는 로드맵까지 내놓고 전 정부적으로 수소에너지를 확산시키기 위해서 노력하고 있지 않습니까?

그런데 이제 아시는 것처럼 아직 수소연료, 뭐 수소자동차도 마찬가지로 발 걸음마를 막 지금 때는 단계에 있어서 설령 이런 유가보조금, 연료보조금제도를 도입한다 해도 재정적 부담이 당장에 큰 것은 아닌 것 같다.

그리고 이 수소연료 보조금이 앞으로 확대될 것으로 예상되는데 확대되면 그것은 기존에 우리가 했던 연료보조금을 대체하는, 유가보조금 등을 대체하는 효과를 갖는 것이기 때문에 국가 전체적으로 보면 재정 지원의 총량의 변화가 별로 없을 것으로 보입니다. 이제 그렇게 보면 재정부담은 크지 않은 것으로 보이고.

그래서 친환경 에너지를 자꾸 확보하고 더 개발해 나가고 또 그것의 사용을 장려한다는 차원에서 수소연료에 대한 보조금은 저희들이 적극 검토할 필요가 있는 게 아닌가 이렇게 생각합니다.

그와 유사하게 LNG에 대해서도 연료보조금을 주자, 유가보조금을 주자라고 하는 법안이 나와 있는데, 저는 그 LNG를 이용한 자동차 대수가 얼마나 되는지 모르겠어요?

○국토교통부제2차관 손명수 LNG요?

○진성준 위원 예. 지금 현재 CNG에 대해서는 유가보조금이 지급되고 있다는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 손명수 그렇습니다.

○진성준 위원 그런데 LNG 여객자동차에 대해서도 유가보조금을 주자라고 하는 법안이 올라와 있는데, 물론 전문위원 검토보고도 ‘이것 좀 신중할 필요가 있다’ 하는 말씀인데 저도 같은 생각입니다.

우리가 기왕이면 친환경 연료에 대해서 사용을 장려하고 또 지원하는 것들은 필요하겠지만 앞으로 대체되어야 될 기본적인 화석연료에 대해서 유가보조금이나 연료보조금을 확대해 나가는 것은 미래지향적이지 못하다 이런 생각이 드네요.

이상입니다.

○소위원장 李憲昇 수고하셨습니다.

다음 조용천 위원님 하시고, 송언석 위원님 하시고 그다음에 문진석 위원님 순서로 하겠습니다.

○조용천 위원 지금 넷째로 탄소중립 이것은 최근에 기후환경 변화를 저희가 이제 목도를 하고 있고 이제는 더 이상 미룰 수 없는 현실로 다가오고 있습니다. 그래서 2050 탄소중립 선언도 있지만 탄소 저감에 동참하지 아니하면 더 이상 경제 활동이 힘들어지는 그런 상황으로 점점 더 가고 있지요. 바이든 정부 또한 그런 쪽으로 더 매진할 것으로 보여집니다. 그렇기 때문에 탄소를 적게 배출할 수 있는 방법에 대해서는 저희가

어떤 식으로든 좀 더 매진을 해야 될 필요가 있다라고 봅니다.

작년 국정감사 마치고 저희가 현장시찰도 했습니다마는 큰 트럭이 수소연료전지를 이용해서 움직이는 것을 보고 좀 놀랍기도 했고 또 그게 스위스로 수출이 돼 가지고 친환경 트럭으로 각광을 받고 있다는 그런 얘기를 듣고 그것도 많이 뿌듯하기도 했습니다.

실제 우리 국회 바로 옆에 수소충전소가 있습니다마는 이 충전소가 몇 군데 없어 가지고 지금 활성화가 제대로 안 되고 있습니다. 이게 많이 깔려야지만이 단가도 내려가고 또 닭이 먼저냐 달걀이 먼저냐 뭐 이런 논쟁이 있듯이 암만해도 규모의 경제가 작동을 하는데 차량도 많아지고 충전소도 많아지면 단가는 많이 좀 내려갈 것이다. 그러기 위해서는 이 보조금 같은 것은 좀 필요한 것 아닌가 개인적으로는 그렇게 생각합니다.

우리 존경하는 김상훈 위원님, 아까 ‘부생 수소를 사용하거나 화석연료를 사용하면서 나오는 그런 수소를 사용하는 것이 어떻게 친환경적인 에너지냐’ 그렇게 질문 주셨는데, 아까 김상훈 위원님 주신 질문에 대해서 정부 쪽에서 제대로 답변을 못한 것 같아요. 기회가 없어 가지고 못 하신 것 같은데……

○**국토교통부제2차관 손명수** 아직 기다리고 있습니다.

○**조응천 위원** 아까 김상훈 위원님 주신 질문에 대해서 혹시 답변할 게 계시면 지금 이 시간을 이용해 가지고 하나하나 좀 답변을 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 손명수** 말씀드리겠습니다.

지금 간사님과 진성준 위원님께서 정리를……

○**조응천 위원** 마이크 좀 가까이 해 주세요. 잘 안 들려요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 정리를 다 잘 해 주셨는데요.

김상훈 위원님 질의하신 부생 수소에만 해당되느냐, 그것은 아니고요. 부생 수소도 수송비가 들기 때문에 부생 수소도 지금 비쌉니다, 다른 연료에 비해서. 그것 맞는 말씀이시고. 개질 수소나 수전해 수소까지 포함하는 개념으로 저희는 보고 있고요.

지금 수소차에 대해서는 저희가 세계적으로 가장 앞서 있는 국가입니다. 아직은 이 여객자동차

부분에서 수소차가 대중화가 안 돼 있고 우리나라도 지금 불과 버스는 88대에 불과하고 승용차도 몇 대 안 됩니다, 사실은. 그래서 현 단계에서는 보조금을 주더라도 재정은 저희가 내년도에 30억 원 정도에 불과합니다. 아주 미미한 수준이고요.

또 진성준 위원님께서 지적하신 것처럼 지금 시내버스는 CNG 버스가 대세인데 이게 나중에 수소로 대체가 되면 결국은 이게 같은 총량 범위 내에서 보조금이 가게 되고요.

저희가 이 수소를 이렇게 보조금제도를 도입하는 이유는 지금 전 세계에서 우리가 어쨌든 이 부분은 굉장히 앞서가고 있는데 이런 보조금이 없이는 버스든 승용차든 대중화를 할 수가 없습니다, 너무 비싸기 때문에. 그래서 일정 부분, 이게 나중에는 결국은 대중화가 되면 가격이 떨어져서 더 이상 보조금이 필요 없는 그런 단계도 오리라고 믿고 있습니다마는 초기 단계에는 이 보조금 제도가 불가피하다고 보고 있고요.

지금 미래에 친환경, 이 그린이코노미가 대세기 때문에 그중에 수소가 차지하는 부분이 분명히 있고 그래서 이 부분은 지금 초기 단계이고 그래서 이 부분을 친환경 세상을 만들어가기 위해서 이 부분은 좀 필요한 제도다 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 다음 송언석 위원님 질의해 주십시오.

○**송언석 위원** 지금 수소차 부분을 친환경이다 이것을 전제를 깔고 당연한 것처럼 지금 얘기를 하는데, 뭐 원론적으로는 맞을 수가 있어요. 원론적으로 맞을 수 있는데 우리 부생 수소를 공급하는 방식 자체가 기존에 화석연료를 이용해서 부생 수소를 만들어내는 것 아닙니까. 그렇지요? 그 자체가 지금 이게, 화석연료 사용하는 것 자체가 친환경적이라고 얘기하기가 굉장히 어려운 부분이 있습니다. 그래서 그렇게 친환경이기 때문에 이리로 가야 된다 이렇게만 얘기하는 것은 좀 적절치 않다 하는 것이고.

또 하나는 수소차에 들어가는 부품 중에서 수소연료전지의 표준이 지금 명확하지 않은데 거기에 굉장히 중금속이 많다고 지금 알려져 있지 않아요. 차관님, 잘 알고 계시지요? 백금, 카드뮴, 코발트 뭐 이런 등등이 들어가 있어요. 그러면 이 부분도 어차피 제일 중요한 것은 전기차든 수소차든 결국은 배터리 부분 아닙니까? 이 부분에서

촉매제로 사용되는 중금속이 결과적으로는 환경 파괴의 주범이 될 수 있다.

그렇기 때문에 친환경이라고 하는 이 부분에 대해서도 우리가 좀 더 연구를 해 봐야 될 부분은 뭐냐 하면 국토부에서 이것을 택시든 버스든 이런 데 대해서 보조금을 줘 가지고 먼저 시행을 하는 것이 앞서는 것이 아니라 예를 들어서 산업 부라든지 과기부라든지 이런 쪽에서 어떤 방식으로 어떻게 해야지 저렴하게 친환경적으로 정말 환경 파괴 없이 할 수 있는지 이런 쪽의 투자가 먼저 선행이 되어야 되는 과제다 이렇게 생각을 합니다. 그래서 친환경적이기 때문에 가야 된다고 마치 당연한 것처럼 얘기하는 것은 조금 적절치 않다 하는 말씀드리고.

경제성 면에서는 뭐 말할 것도 없어요. 도요타에서도 발표했고 이거 에어리퀴드 여기서도 발표했는데 차량 자체의 효율이나 WTW 효율 자체는 전기차가 수소보다는 훨씬 앞선다 이런 부분이 있단 말이지요.

그래서 산업현장에서 실제로 교통이나 이런 쪽에서 보조금을 줘 가지고 먼저 집행하는 부분보다 좀 더 연구·개발하는 부분에 우리는 집중을 해야 되지 않겠나 저는 개인적으로 그렇게 생각을 합니다.

다른 부분들도 있는데 이것은 논의 끝나고 다시 얘기를 하겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 예, 알겠습니다.

문진석 위원님.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그 부분에 대해서 답변을 좀……

○소위원장 **李憲昇** 차관님 먼저 답변해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 지금 당연히 R&D가 계속 돼야 되고요. 궁극적으로 수소 부분이 친환경으로 가기 위해서는 수전해로 가는 게 맞습니다. 그리고 그 수전해를 하기 위한 에너지도 당연히 친환경에너지로 가는 게 맞고요. 그 과정으로 가는 과정에 지금 있습니다.

그런데 부생수소를 현 단계에서는 쓰고 있는데 부생수소는 에너지를 만들어, 지금 물론 그게 기름을 정제하는 과정에서 나오는 거지만 당연히 그 과정에서 발생한 수소를 일단은 활용해서, 궁극적으로 수소가 있어야 되는 거지 않습니까? 전기차하고 수소차는 좀 다릅니다. 배터리가 핵심인 것이 전기차라고 그러면 수소차는 수소가 핵심입니다. 그런데 그 수소를 친환경적인 수소를

만들어 내는 것이 결국은 경쟁력이고 그렇게 가는 과정에 있습니다. 그런데 그게 다 완성될 때까지 기다려서 하자 그러면 어떻게 우리가 세계 1등이 되겠습니까?

그래서 저희는 그 과정 중에 있는 과정에서 이것을 좀 더 발전시키기 위해서, 지금 위원님께서 지적하신 모든 R&D가 저희 부, 과기부, 산자부다 해서 하고 있습니다. 그런 것들을 열심히 해서 이 부분에 친환경에너지의, 미래에너지 중에 수소가 당연히, 거기에서는 이견이 없습니다, 분명히 한 부분을 차지한다는 것에 대해서는. 그런데 그것을 어떻게 잘 활용할 것인가를 두고 지금 전 세계가 노력을 경주하고 있고 우리도 그 과정에 있고 다행히 이 부분은 저희가 상당히 선두에 있기 때문에 이 부분을 좀 더 촉진하기 위해서 이 보조금 제도는 필요한 제도다. 그리고 이게 재정적 부담이 말씀하신 것처럼 지금 현재는 아직 초기 단계이기 때문에 그렇게 크지 않습니다. 그래서 이 제도를 도입하더라도 재정적으로 큰 무리가 없다 이 말씀을 드리겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 다음 문진석 위원님.

○문진석 위원 약간 딜레마 같은데요. 문제는 미래자동차, 수소자동차로 대중화시키는 게 앞으로 트렌드라고 보는데 그러면 수소자동차가 수소 연료를 사용해서 가야 될 텐데 그 수소가 당장 우리나라에서는 그린수소라고 하는 99.9%의 수소는 생산이 지금 안 되고 있는 상황이잖아요. 그래서 공정 과정에서 발생하는 부생수소라는 게 있는데 부생수소 사용하는 것까지도 용인이 될 거라고 저는 그렇게 판단을 합니다.

다만 개질수소까지 수소연료로 보조금을 줘야 되는지에 대해서는 약간 문제가 있어 보이거든요. 왜냐하면 개질수소는 의도적으로 화석연료를 사용해서 수소를 만들어 내는 것이기 때문에 환경적으로는 전혀 변화가 없는 거예요. 마치 밀의 돌 빼서 위의 돌 피는 상황이라고 보여지거든요. 그래서 수소보조금을 주는데 좀 더 명확히 할 필요가 있지 않느냐 이런 생각을 합니다. 당연히 수소자동차 보급을 확대시켜야 되고 앞으로 그런 방향으로 나가야 될 거라고 보는데 수소 이것을 뭔가 제한적으로 하는 것이 어떤가 이런 생각이 들거든요. 개질수소는 사실 하나 마나 한 일이거든요. 환경적으로 전혀 도움이 안 되는 것이거든요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 위원님 말씀이 일

리가 있으신데요. 현재 부생수소만으로는 그 양이 많지가 않습니다. 그러면 지금 이제 완벽한 그린수소, 수전해를 활용한……

○**문진석 위원** 제가 알기로는 한 10만 대 정도, 우리나라 부생수소 가지고 수소자동차 10만 대 정도까지는 운행이 가능하다고 알고 있거든요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 부생수소를 발전소에서 자체적으로 쓰고 있고 남은 수소를 이제 자동차용 또는 이렇게 쓰는데 그것을 이제 운반을 또 해야 되고 여러 가지 기술적인 문제가 있어서 부생수소만을 대상으로 하고 그린수소는 아직 조금은 시간이 더 걸리고, 그런데 부생수소로만 이것 한정을, 개질수소를 빼 버리면 아까 제가 말씀드린 것처럼 이것은 지금 발전의 과정에 있는데, 이 수소기술을 좀 더 발전시켜야 되는데 부생수소하고 그린수소만 해당하자, 개질수소는 당연히 중간 단계입니다. 위원님 지적이 틀린 지적은 아닙니다. 그렇지만 수소기술을 발전시키기 위해서는 굳이 이렇게 한정할 필요 없이, 자동적으로 나중에 궁극적으로는 그린수소로 가게 됩니다. 그렇게 가야 되고요. 그 과정에 있기 때문에 그렇게 한정할 필요는 없다고 봅니다.

○**문진석 위원** 수소자동차가 한 10만 대 정도 국내에 보급이 되면 지금보다 수소자동차 가격이 많이 떨어진다고 하거든요. 그러니까 그 부생수소 생산량이 어느 정도 되는지를 파악할 필요가 있어 보여요. 제가 알기로는 한 10만 대 정도 공급이 가능하다고 하거든요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 그것은 단순한 숫자의 계산이고요. 실제로는 울산이나 여수 쪽에서 부생수소가 나오는데 그것을 서울이나, 결국 이제 아무래도 대다수 많은 사람 있는 수도권으로 운반하는 게 또 보통 일이 아닙니다. 그래서 부생수소만으로 한정을 해 버리면 발전에 지장이 있습니다. 그래서 그렇게 할 필요는 없다고 봅니다.

○**문진석 위원** 오히려 그럴 거면 그린수소가 단가가 굉장히 비싸잖아요. 그 그린수소의 기술을 촉진한다는 측면도 있고, 그러면 그린수소로 아예 제한을 해서 그린수소 보조금을 많이 상향시켜서 하는 게 오히려 낫지요. 왜냐하면 산업 발전적인 측면에서 부생수소야 어차피 과정에서 나오는 버리기는 아까운, 그건 이미 화석연료를 떼서 나오는 거기 때문에 버릴 필요는 없는 거잖아요. 그걸 활용하면서 그린수소에 보조금을 좀 더

대폭 올려서 하는 것도 나쁘지 않을 것 같은데. 그냥 개질수소를 보조금을 주게 되면요 사실은 이게 역행하는 거예요. 뒤로 가는 겁니다, 개질수소에 보조금 주는 것은.

○**소위원장 李憲昇** 김상훈 위원님.

○**김상훈 위원** 사실은 제가 드리고 싶은 말씀은 문진석 위원님의 의견하고 같은 취지예요. 수소연료 자체를 반대하는 게 아니고 어쨌든 지금 현재 우리가 수소연료로 쓰일 가능성이 있는 세 가지 종류의 수소 중에, 정부 측에서는 이번에 통과만 시켜 주면 부생수소에서 자연스럽게 수전해로 갈 것이라든가 좀 두리몽실한 그런 예측을 갖고 계시는데 가능하면 중화학공업에서 발생하는 부산물의 부생수소를 연료화하는 데 정부가 보조금을 줄 게 아니고 최고 그래도 우리가 수소라고 이야기하면 가장 깨끗한 연료라는 그런 콘셉트를 갖고 있는 수전해 수소로 유도하는 로드맵이 있어야 돼요. 그런 정도의 로드맵 없이 그냥 이번에 연료보조금제도에서 통과만 시켜 주면 앞으로 자연스럽게 그렇게 가지 않겠느냐라는 것은 저는 좀 문제가 있다라고 보는 것입니다. 수소연료 자체에 대해서 반대하는 게 아니에요.

또 보조금이 필요하다면 보조를 해야지요. 그렇지만 정부가 지금 예상하고 있는 수소연료의 보급 과정이 너무 두리몽실하고 또 우리가 기대하는 수소연료의 보급 활성화하고도 조금 거리가 있는 것 같아요. 우리가 통상 팸플릿 행정이라고 하지만 제목은 그럴싸한데 내용을 들여다보면 본래 취지하고 맞지 않는 그런 경우가 있습니다. 그런 데 대한 국토교통부의 정교한 준비나 대응이 있어야 되는 게 아닌가 그런 것을 제가 지적하는 겁니다.

○**국토교통부제2차관 손명수** 좋은 말씀 감사드리고요.

지금 위원님께서 지적하신 수소경제로드맵이 바로 그 수소연료 궁극적으로 수전해로 가기 위한 로드맵이 다 있습니다. 그리고 그게 이제 산자부, 그건 연료 부분이기 때문에 산자부에서 그걸 만들었고 당연히 그렇게 갑니다.

여기에서 보조금이라는 것은 결국 결과물을 가지고 저희가 보조금을, 여기에서 이게 부생수소나 개질수소나 수전해 수소나를 따질 일이 아니고 어쨌든 결과물인 수소연료에 대한 보조금을 규정하는 것이고 지금 위원님들께서 지적해 주신 것처럼 부생수소만으로는 당연히 한계가 있습니

다. 그리고 개질수소의 문제점도 잘 지적해 주셨습니다. 결국 저희가 궁극적으로 수전해로 갑니다. 그런데 입법기술적으로도 결과물에 대해서 보조금을 규정해야지 그 과정까지 입법에서 이렇게 정해 버리면 그건 좀 과잉이라고 생각이 됩니다.

지금 지적해 주신 문제점들을 저희도 잘 이해하고 있고 그렇게 되도록 행정부도 최선을 다할 것입니다. 다만 이 수소기술의 발전을 위해서는 지금 현재는 너무 비싸기 때문에 이 수소차를 어떻게든지 좀 더 보급하고 하려면 이 보조금제도는 필요하다 여기까지입니다. 여기까지가 저희가 규정하는 것이고 이게 국토부의 역할이고, 그래서 국가 전체적으로는 당연히 산자부에는 수소연료의 고도화로드맵이 있고 저희 국토부는 어쨌든 결과물로 나온 그 수소를 활용해서 수소차를 좀 더 보급시키고 기술을 발전시키겠다 이게 저희부의 역할이기 때문에 이 법은 거기에 한정돼 있다 이 말씀을 드리겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 박상혁 위원님.

○박상혁 위원 지금 차관님께서 말씀하신 것처럼 차가 개질 수소차가 따로 있고 부생 수소차가 따로 있고 이렇게 구분할 수 있다면 그렇게 기술적으로 가능하지만 궁극적으로 수소차이지 않습니까? 그리고 지금 말씀하신 것처럼 우리나라가 여러 가지 기술들이 많이 발전하고 앞서 있지만 이 자동차와 관련해서 이렇게 수소연료자동차처럼 1등 기술을 지향하고 있는, 보유를 하고 있는 것도 많지 않고 그런 의미에서, 또 지금 말씀하신 것처럼 과정 중에 있고 그리고 수소경제로드맵이 개질수소를 확대하는 것이 아니라 근본적으로 그린수소로 가기 위한 그런 과정 중에 있다라는 여러 가지 상황들을 살펴서 이 법안은 조금 감안해서 통과를 시켜 주시면 어떨까 싶습니다.

○소위원장 **李憲昇** 진성준 위원님.

○진성준 위원 수소연료가 기본적으로야 친환경적이다라고 하는 데는 다 동의가 되는 것 같습니다. 다만 생산 과정이 충분해서 그린수소였으면 좋겠는데 아직은 그러지 못해서 불가피하게 우리가 고려해야 될 점들이 있다라고 하는 점들은 충분히 인정이 되는데 이제 그렇게 그린수소를 만드는, 수전해 수소를 만들어 내는 쪽으로 나가야 된다. 그것을 위해서 정부가 더 노력해야 된다고 하는 문제와 수소연료 자체에 대해서 보조금을 주자라고 하는 것은 좀 구분해서 봐야 될 문

제가 아니겠나 그렇게 생각이 들고, 우리가 수소연료가 친환경적임을 인정한다면 그리고 그 수소를 생산해 내는 과정에 있어서도 친환경적이어야 된다고 하는 비전을 가지고 있다고 한다면 이 수소연료의 확대를 위해서, 수소에너지원의 확대를 위해서 보조금도 지급하고 여러 가지 장려책들을 구사할 필요가 있겠다라고 생각하고 재정부담이 크지 않은 만큼 결단해 주셨으면 좋겠다 그렇게 생각합니다.

○**김상훈** 위원 여당 위원님들 꼭 통과시켜야 되는 모양인데 정리하시지요.

○소위원장 **李憲昇** 송언석 위원님.

○**송언석** 위원 이 건 말고 다른 것 좀.

그러면 이 건 먼저 정리하고……

○소위원장 **李憲昇** 잠깐만요.

수소 문제에 대해서는 충분히 의견을 들었고, 지금 현재 친환경에너지 연료 보조 들어가는 게 뭐 뭐 있어요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 지금 CNG 보조금이 있고요. 그다음에 전기도 사실은 보조금이 있습니다, 전기차에 대해서도. 그리고 친환경에너지는 현재 2개입니다.

○소위원장 **李憲昇** 이번에 수소가 추가되는 거지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **李憲昇** 제가 알기로는 수소충전소인가 그것도 지금 장려금을 지급하면서 많이 보급이 되고 있지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 지급하고 있습니다. 50%를 지금 환경부에서 보조하고 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 많이 그걸 하시는데 어떻게 정리해도 되겠습니까? 거기에 대해서 많은 의견들을 주셨으니까……

○**송언석** 위원 존경하는 김상훈 위원님이 강력하게 지금……

○**김상훈** 위원 정부 측에서 대응을 잘 하세요.

○소위원장 **李憲昇** 오늘 나왔던 부분들을 잘 반영해 가지고 다음에 그린수소가 더 될 수 있도록 산자부하고도 협조를 해 가지고 그렇게 노력해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그리고 하나 정리할 것은 아까 사업 정지 시 자동차 등록번호판 반납의무 면제기간 30일로 돼 있는데 그것을 10일로 국토부

에서 했는데 위원님들은 거기에 동의하시나요?

○진성준 위원 10일로 하는 게 좋겠습니다.

○송언석 위원 10일이 낫습니다.

다른 의견들이 제가 좀……

○소위원장 李憲昇 거기에 대해서 정리를 하고 가자고요. 그것은 10일로 정리를 하는 것으로 하고.

그러면 송언석 위원님 또 다른 분야 질의해 주십시오.

○송언석 위원 몇 가지 질의를 하겠습니다.

47~48페이지에 나와 있는 5인 이상 상시근로자 관련해 가지고.

전문위원, 이것 정리하시면서 5인 이상 상시근로자라고 하는 이 테피니션에 대해서는 어디에 근거를 해서 판단할 생각으로 정리한 건가요?

○전문위원 이지민 일반적으로 법률에서 많이 사용되고 있는 용어라서 이 정도로 하면……

○송언석 위원 그렇게 하면 안 되고요. 이게 근로기준법에 ‘상시 사용하는 근로자 수’ 또는 ‘상시 근로자 수’ 이런 표현이 나옵니다. 근로기준법에 나오는데 그 상시근로자라고 하는 말이 현장에서는 굉장히 힘들어요. 그게 자기들 현장에서 사용할 때는 어떤 날은 10명이 근무하고 어떤 날은 20명이 근무할 수도 있거든요. 그래서 연인원을 가지고, 그 근무한 일수를 해서 나눠 가지고 상시근로자 수를 정합니다.

대개 우리가 어떤 입법을 하게 되면 상시근로자 300인 이상, 30인, 5인 뭐 이런 식으로 기준을 하는데 그 상시근로자 수 계산하는 게 되게 복잡해요, 생각보다. 대표이사도 빠지고 일용근로자도 빠지고, 빠지는 부분도 또 있어요. 그래서 이 부분에서 5인 이상이라고 했을 때, 상시근로자 5인 이상 했을 때 이것을 어떻게 규정할 거냐라고 하는 것은 반드시 여기에 근로기준법 몇 조에 따라서 한다든지 그게 있어야 되고.

그다음에 대여사업용 자동차 이게 렌트할 때, 계약할 때 그 당시에 5명이라고 하는 것은 필수 조건으로 반드시 따라 들어가야 됩니다. 상시근로자 5인이라고 그러면 현재 4명만 있더라도, 연간 해 가지고 상시근로자가 5명 이상이 되는 경우도 술하게 많이 발생할 수가 있습니다. 그렇기 때문에 그런 부분들이 반드시 저는 포함이 돼야 된다고 생각이 들거든요. 정부에서는 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 손명수 제가 좀 답변드리

겠습니다.

이 상시 5인 이상의 근거는 근로기준법입니다.

○송언석 위원 예, 근로기준법.

○국토교통부제2차관 손명수 근로기준법 11조에 보면 ‘이 법은 상시 5명 이상의 근로자를 사용하는 모든 사업 또는 사업장에 적용한다’ 이렇게 되어 있고요. 지금 위원님께서 지적하신 것처럼 상시 5인은 어떻게 할 거냐 그 판단 기준은 대령으로 위임을 해 났습니다, 근로기준법에서는. 그래서 저희가……

○송언석 위원 그게 시행령 7조인가 어딘가에 나오지 않아요, 근로기준법 시행령에?

○국토교통부제2차관 손명수 예, 대령에 그렇게 위임을 해 났고요.

그래서 저희가 운전자격 확인 의무를 면제하는 것, 법인은 당연히 면제가 돼 있는데 개인사업자도 꽤 큰 사업자가 있는데 그러면 그 사람들이 다 직접 확인을 하는데 이것을 일일이, 그 사람들은 또 운전자격을 확인한다고 하는 게 불합리하다 하는 측면에서 이렇게 한 거고요.

○송언석 위원 아니, 저는 이 법 자체는 필요하다고 생각을 하고 동의를 합니다. 동의를 하는데, 최소한 현장에서 명확한 기준이 될 수 있도록 우리가 여기에 인용을 해 주는 건 필요하다고 생각을 해요. 근로기준법에 따라서 한다든지……

○국토교통부제2차관 손명수 예, 그것을 저희가 위원님 지적에 따라서 근로기준법 기준을 여기다 넣으면 될 것 같습니다.

○송언석 위원 그것이 반드시 들어가야 된다고 생각을 하고요.

그리고 대여 계약할 때, 렌트 계약 당시에는 반드시 5인 이상이 확인이 돼야 된다는 것도 있어야 될 것 같고요. 왜냐하면……

○국토교통부제2차관 손명수 그것은 근로기준법에서 대령으로 위임해 났기 때문에……

○송언석 위원 아니, 그 부분이 나중에 현장에서는 굉장히 복잡하게 작용할 개연성이 있습니다. 그래서 그것 말씀드리는 거고요.

그다음에……

○소위원장 李憲昇 잠깐, 금방 송언석 위원님께서 제시하신 이 부분은 그러면 서로 정리가 된 거지요?

○국토교통부제2차관 손명수 예, 근로기준이법이라는 표현을, 그 근거를 넣겠습니다.

○소위원장 李憲昇 예, 근로기준법.

○박상혁 위원 그 대목에서 정부 측에 질문이 있는데요. 이 법안에서 5인 이상으로 할 건지 아니면 더 상향해서 10인이나, 더 상향해서 할 건지 그 기준이 다를 것 같은데 우리가 5인 이상으로 하는 그 취지는 뭐로 이해하고 계세요, 정부 측에서는?

○국토교통부제2차관 손명수 근로기준법에서도 5인 이상의 사업장에 대해서 근로기준법을 적용하지 않습니까? 이것을 근로기준법으로 할 때 그런 근거가 기준, 사회적 합의라고 봐야 되기 때문에—그때 근로기준법도 입법을 하신 것이기 때문에 의회에서—또 다른 기준을 만들려면 뭔가 있어야 하는데 지금 현재 레퍼런스가 근로기준법이기 때문에 그대로 가는 게 맞다고 봅니다.

○소위원장 李憲昇 송언석 위원님, 또 다른……

○송언석 위원 몇 가지 또 추가로 수소 연료보조금 지급하는 부분에 대한 전체 의견들이 설왕설래가 있는데 그 여부와 떠나서 조문상으로만 보면, 64페이지를 보시면 앞에 나와 있는 다른 보조금을 지급하거나 할 때는 특별자치시장을 포함해서 규정을, 50조(재정 지원)도 그렇게 했습니다. 그런데 포상금 지급 부분에는 특별자치시장이 빠져 있어요, 보니까. 그래서 아마 이것은 부정수급 신고에 대한 포상금의 경우에는 특별자치시는 적용하지 않겠다는……

○전문위원 이지민 아닙니다. 누락입니다.

○송언석 위원 취지는 아니고, 입법 누락인가요?

○전문위원 이지민 예, 추가하겠습니다.

○송언석 위원 포함을 시켜야 될 것으로 생각합니다.

○하영제 위원 잘 발견하셨네.

○송언석 위원 그리고 그다음 65페이지도 마찬가지로 제가 이걸 잘 이해를 못 하겠어요. 이것은 정부에서 좀 한번 고민해 봐야 될 사항이라고 보여지는데 65페이지 제79조 보면 국토교통부장관 또는 시·도지사는 보고하거나 서류 제출을 명할 수 있다 이렇게 되어 있어요. 맞지요?

○국토교통부제2차관 손명수 예.

○송언석 위원 그러면 시·도지사는, 여객자동차법 앞에 2조인가 4조인가에 보면 시·도지사라고 하는 표현이 나옵니다. 거기에 특별시장·광역시장 등등등 해서 도지사까지 되어 있는데……

여기 지금 보조금과 관련된 규정들은 51조의2, 51조의3, 51조의4, 새로 신규 규정들도 들어가

하는데 보조금을 지급하거나 그다음에 반납을 시키거나 또는 포상금을 주거나라고 하는 것은 도지사는 포함이 안 되고 시장·군수 또는 구청장이 포함이 되는 거거든요. 구청장이 여기는 빠져 있다. 특별시장·광역시장·특별자치시장 그리고 특별자치도지사 그다음에 시장·군수 이렇게 표현이 돼 있어요.

그러니까 보조금을 지급하는 주체인 시장·군수는 보조금은 지급을 하지만 여기서 얘기하는 필요한 경우에 보고하거나 서류를 제출토록 명할 권한은 또 없다는 말이지요. 그런데 도지사는, 자기는 보조금 지급할 권한이 없어요. 그런데 서류는 내놓으라, 제출하라 이렇게 또 명령할 수 있다고요. 이것은 앞뒤가 좀 안 맞는 규정이 아니냐 본 위원은 그렇게 생각합니다.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 위원님 지적이 맞는 것 같습니다. 고치겠습니다.

○조응천 위원 그러네, 예리하다.

○송언석 위원 저 어제 밤냈어요.

○소위원장 李憲昇 밤냈어요?

잠깐만, 정부 측.

○국토교통부제2차관 손명수 옳으신 지적입니다. 고치겠습니다.

○송언석 위원 그래서 그것은 바로잡아 줘야 되는데……

○조응천 위원 국토부 법무담당관 뭐하노?

○송언석 위원 참고로 어저께 제가 얼핏 보니까 50조 5항, 50조 6항 그다음에 51조의2, 51조의3, 51조의4, 이 부분이 다 마찬가지로 도지사가 빠져 있는 시장·군수까지로 되어 있고요. 51조의2항과 3항을 보면 거기는 장관을 비롯해서 시·도지사, 이렇게 나와 있어요.

그러니까 그 2개를 보시고 이 조항들은 보조금을 지급하는 주체하고 서류를 제출해 가지고 검사를 하기 위한 것 아닙니까? 문제가 있다거나 아니면 잘못이 있다거나 거짓이 있다거나 이런 것을 보기 위한 거니까 그걸 맞춰 주세요.

○국토교통부제2차관 손명수 다 맞추겠습니다.

○송언석 위원 그렇게 했으면 좋겠고.

○진성준 위원 얼핏 봐도 잡아내는 정도의 하자가 많으면 어떻게 해.

○국토교통부제2차관 손명수 죄송합니다.

○진성준 위원 송 위원님 정말 면도날이야.

○소위원장 李憲昇 또 계속 의견 있으십니까?

○송언석 위원 몇 가지 더 있는데……

○소위원장 **李憲昇** 하세요.

○송언석 위원 68페이지 저는 이 부분이 또 잘 이해가 잘 안 갑니다.

캠핑용자동차를 대여사업용으로 사용할 수 있도록, 이것은 승합자동차로 분류되다가 특수자동차로 분류를 옮기는 바람에 필요하다고 설명을 했는데 이 조문에 의하면 특수자동차라고 하는 것은 차관님, 옆에 68페이지에 인용이 돼 있는데 견인차, 구난작업차 그다음에 특수한 용도 이렇게 돼 있잖아요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예.

○송언석 위원 그러면 캠핑카는 특수한 용도로 사용하기 위해서 제작된 차량, 여기에 해당이 되는 거지요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 그렇습니다.

○송언석 위원 그런데 이 조문은 승용자동차, 승합자동차, 특수자동차 그리고 괄호를 해서 ‘제4호에 따른 자동차대여사업에 한정한다’ 이렇게만 되어 있다는 말이에요. 그러면 특수자동차에 해당이 되는 승합차 이외에 견인차나 구난작업용으로 되어 있는 또 캠핑용이 아닌 특수한 용도로 제작된 차량도 대여사업으로 할 수가 있고 또 대여사업을 할 때는 이 여객자동차 운수사업법에 따른 자동차로 간주하도록 된다는 말이에요. 입법 취지보다는 굉장히 폭넓게 인정을 해 주는 결과가 되고 그러면 이제 좀 심하게 얘기하면 견인차도 앞으로는 대여사업으로 다 할 수도 있다, 이런 것으로 저는 보여지는데 이게 맞나요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 그런 뜻은 아니고요. 저희가 시행규칙에서 대여사업용 차량은 더 구체적으로 규정을 할 계획이고 그렇게 위임이 돼 있습니다. 그런데 이 법의 취지는 과거에는 캠핑용차는 대여라는 것을, 차 자체가 많지가 않았고 그냥 원하는 그런 취미를 가지신 분들이 자기 자기 쓸 목적으로만 하던 시절이었습니다. 그런데 이제는……

○송언석 위원 아니, 그것 다 알겠고요. 그 전후 과정은 알겠고, 현행 조문을 이렇게 하면 입법을 하려고 했던 취지나 그 의도와는 달리 규정을 하는 거다 이 이야기를 드리는 거고 굳이 한다면 법률상의 용어인지 여부는 제가 불분명하지만 특수자동차 중에서 캠핑용으로 제작된 차량이라든지 이렇게 표현이 들어가야 된다, 이 말씀을 드리는 거예요.

○국토교통부모빌리티정책과장 **김동현** 국토교통

부 모빌리티정책과장 김동현입니다.

그 부분에 대해서 추가로 설명을 드리면요. 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제67조에 보면 대여사업용 자동차의 종류를 별도로 규정하게 되어 있습니다. 거기에 지금 승용·경형승합·소형승합·중형승합 이렇게 현재 규정되어 있는데요. 지금 위원님이 말씀하신 것처럼 특수가 모두가 들어가는 게 아니라 캠핑용차만 할 거니까 시행규칙에다 저희가 추가적인 그……

○송언석 위원 저기, 설명이 맞을 수도 있지만 법의 규정만으로 본다고 그러면 법에서는 특수자동차를 다 대여할 수 있도록 규정을 해 놓고 시행규칙에서 국토부령으로 말이지 그걸 캠핑용 차량만 한정하겠다고 하면 법 위반이라고 하는 그런 주장이 나올 수도 있어요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 위원님, 여기서 아예……

○송언석 위원 만약에 굳이 저렇게 한다면 여기 ‘특수자동차’ 해서 이것은 국토부령이나 대통령령으로 제한해서 규정하겠다는 취지를 여기다 넣든지, 아니면 원래 당초의 입법 취지니까 ‘특수자동차 중에서 캠핑용으로 제작된 차량’ 이렇게 하든지 그렇게 하는 것이 맞다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 괄호 해서 그렇게 처리해도 될 것 같습니다. 취지가 그거니까요, 캠핑용 차를 하자는 취지니까.

○송언석 위원 예.

○진성준 위원 그렇게 정리하십시오.

○조응천 위원 그러네, 파배기처럼 몇 번을 꼬아.

○박상혁 위원 송 위원님 지적이 옳으신 것 같습니다.

○진성준 위원 면도날이야, 면도날.

○송언석 위원 한 가지만 더 말씀드릴게요.

○박상혁 위원 송언석 위원님, 참고로 조금 전에 캠핑용자동차에 관련해서는 모든 사람들이 환영하는 법입니다. 캠핑족들이 아주……

○진성준 위원 반대하시는 게 아니니까, 그런데 문언이 잘못 정리돼 있다는 말씀이잖아.

○조응천 위원 이게 문구가 몇 번 꼬여 가지고 헛갈려.

○진성준 위원 ‘캠핑용자동차’ 이렇게 씁시다. 뭐하러 특수자동차가 이렇게 복잡하게……

○송언석 위원 분류가 되다 보니까 그런 것 아니에요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 그렇게 명확하게 하겠습니다.

○**송언석 위원** 그러니까 그것은 명확하게 아예 법에다 박아 주면 더 확실한 거지요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**송언석 위원** 한 가지만 더 말씀드리겠습니다.

73페이지의 공제사업 관련해서인데요. 현행 개정안보다는 전문위원이 수정한 의견이 더 적절하다는 점에서는 동의를 하는데 다른 법률에서, 산업협동조합법·중소기업협동조합법·건설산업기본법 등등등 해서 다른 입법 사례를 봐서 금융위원회 위원장과 협의를 거쳐서, 이렇게 조문을 했는데 이 공제사업이라고 하는 것 자체에 대해서 감독을 하는 측면에서는 맞는데 굳이 제재라고 하는 말을 여기다 쓰는 것이 적절한가 하는 생각은 들어요.

그러니까 다른 입법에서는 금융위원장과 협의를 해서 감독에 필요한 기준을 정하고 이것을 고시하여야 된다, 이렇게 되어 있는데 이 법에서는 굳이 ‘감독 및 제재’ 이렇게 해 가지고 제재란 말이 꼭 들어가 있는데 감독이란 말 속에 제재도 포함이 돼 있는 거라고 보여지고 다른 입법례 하고도 다르기 때문에 제재라는 말은 빼고 그냥 감독으로 가야 되지 않겠나 하는 생각이 듭니다.

○**조응천 위원** 그것은 무조건 하자고 하는 대로 하면 돼.

○**진성준 위원** 큰 문제 없지요? 감독이라고 하면 된다고 하는데……

○**조응천 위원** 전직 기재부차관님의 말씀대로 하면 돼요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 감독만 넣어도 되겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 조정이 다 됐습니까?

또 다른 의견들 있습니까?

○**박상혁 위원** 저는 그 직전에 지금 수정안처럼 금융위원회 위원장하고 협의하도록 되어 있는 문제에 대해서는 어떻게 보세요, 정부 측에서는? 다른 참고가 있다고 하더라도 굳이 그런 필요성이 있는 건가요? 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 일종의, 이게 금융 관련 사항이라는 점에서 전문위원 검토의견을 저희는 수용합니다. 저희가 당초에는 자동차손해배상이라는 게 굉장히 특수해서 그래서 저희 국토부에서 이것을 하고 있는데, 어쨌든 이게 금융

관련 사무이기 때문에 통일성을 기하는 측면에서 협의하는 정도는 수용할 수 있다고 생각합니다.

○**소위원장 李憲昇** 위원님들 또 다른 의견이 없으신가요?

지금 논의된 것 중에서 신영대 의원 법안, 이것은 계속 심사하는 것으로 그렇게 되어 있습니까?

○**진성준 위원** 예, LNG.

○**소위원장 李憲昇** 계속 심사하는 것으로?

○**진성준 위원** 그것은 계속 심사했으면 좋겠습니다.

○**조응천 위원** 이것은 제가 한번 찾아보겠습니다, CNG보다 진짜 이렇게 높은지.

○**소위원장 李憲昇** 일단 입법 취지는 디젤보다는 LNG가 훨씬 더 환경친화적이다 이런 표현을 쓸 수 있는, 공해 유발이 좀 덜하다 그래서 주자는 그런 취지 같은데, 이 부분은 좀 더 우리 간사님들하고 연구를 해 보시고 계속하겠습니다.

○**진성준 위원** 한번 보고는 해 보십시오.

LNG 여객자동차가 얼마나 됩니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 지금 현재 LNG 버스는 없습니다.

○**진성준 위원** 없잖아요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예.

○**진성준 위원** 그러니까 그냥 구색 갖추려고 넣은 거예요.

○**소위원장 李憲昇** 버스는 없고, 화물차 같은 경우는?

○**진성준 위원** 화물차 예산은 다시 나오거든요. 그때 다시 검토하시지요.

○**소위원장 李憲昇** 그러면 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○**송언석 위원** 위원장님, 자료 하나 좀……

○**소위원장 李憲昇** 자료 추가입니까?

말씀하세요.

○**송언석 위원** 차관님, 자동차손해배상진흥원 있죠?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예.

○**송언석 위원** 사실 제가 자동차손해배상진흥원은 내용을 정확하게 잘 모르겠어요. 여러 가지 생각은 드는데, 나중에 저한테 자료를 좀 보내주세요.

공제분쟁조정위원회 현재 구성이 어떻게 되어 있는지, 그리고 공제분쟁조정위원회를 실질적으로 사무처 역할로서 지금 자동차손해배상진흥원

이 하고 있는 것 같은데, 자동차손해배상진흥원의 현재 조직이나 인력 구조 그리고 국토부에서 예산을 중간에서 중재를 하는지 아니면 국가 예산이 들어가는지 이 부분은 제가 정확히 잘 모르겠어요. 그래서 그 부분에 대한 자료를 저한테 좀 제출해 주기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 자료를 제출하도록 하겠습니다.

○소위원장 李憲昇 자료 제출은 해 주시고, 우리가 이때까지 논의했던 의사일정 제6항의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 우리 소위원회에서 계속 심사하기로 하고, 의사일정 제2항부터 제5항까지, 제7항 및 제8항 이상 6건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

9. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(임종성 의원 대표발의)(의안번호 2102095)

10. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2103046)

11. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2103144)

12. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(신영대 의원 대표발의)(의안번호 2103243)

13. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(정동만 의원 대표발의)(의안번호 2104042)

14. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2104062)

15. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2105335)

(11시36분)

○소위원장 李憲昇 다음은 의사일정 제9항부터 제15항까지 이상 7건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 자료 83쪽입니다.

먼저 임종성 의원안은 일정 연한에 도달한 화물차 중 자동차관리법에 따른 정기검사 또는 자동차종합검사를 받지 아니한 화물차의 운행을 금지하는 내용입니다.

검토의견입니다.

현행 자동차관리법에 따라 자동차검사 의무를 미이행할 경우 과태료 부과, 운행정지명령, 번호판 영치조치를 시행하고 있음에도 불구하고 영업용 화물차의 자동차검사 미수행률이 높게 나타나고 있으므로, 영업용 화물차 안전운행을 확보하기 위한 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보입니다.

개정안이 입법될 경우 미이행자에 대해서는 운송사업자의 허가 취소 또는 사업 정지를 명하거나 50만 원 이하 과태료를 부과할 수 있게 됩니다.

84쪽, 중간 부분입니다.

그런데 자동차관리법에 따른 자동차검사는 모든 화물차가 받아야 하는 것이므로 특정 차량 이상의 화물차에 대해서만 자동차검사를 받고 운행하도록 준수사항으로 규정하기보다는 자동차검사를 받지 아니한 특정 차량 이상의 화물차를 허가 취소 또는 사업 정지 대상으로 직접 규정하는 것이 보다 바람직한 것으로 보았습니다.

88쪽입니다.

수정의견 보시면, 11조 제24항에 준수사항을 삭제하고 89쪽에 허가 취소 또는 운행정지 사유로 이것을 직접 규정하는 것이 바람직하다고 보았고, 운송사업자뿐만 아니라 운송가맹사업자에 대해서도 동일하게 행정처분을 둘 필요가 있어서 32조에도 제14호를 신설하는 것으로 수정의견을 마련하였습니다.

91쪽입니다.

하영제 의원안은 현재 사업용 친환경 화물차의 경우 직영을 조건으로 국토부장관이 업종별로 고시하는 공급기준을 적용하지 아니하고 화물자동차 운송사업의 허가 또는 증차를 수반하는 변경허가를 신청할 수 있도록 규정하고 있으나, 개정안은 친환경 화물차 운송사업 신규허가에 대해서는 공급기준 적용 배제를 폐지하려는 것입니다.

개정안과 같이 노후 경유화물차를 친환경 화물차로 대체차하는 경우에만 친환경 화물차 도입을 허용하자는 주장은 이미 친환경 화물차의 신규허가를 허용하는 동법 개정 시, 2018년 당시 검토되었지만 반영되지 의견입니다. 개정안과 같이 재개정될 경우 친양은 환경 화물차 개발비용을 투자한 제작사의 피해가 우려된다는 자동차산업계의 반대의견이 있습니다.

92쪽입니다.

또한 환경부는 친환경 화물차의 신규허가를 제

한할 경우 환경에 미치는 영향 및 그린뉴딜 목표의 달성 가능성 등에 대해서 면밀한 분석이 선행될 필요가 있다는 이유로 개정안에 반대한다는 입장입니다.

반면 용달화물업계는 보조금 지원으로 전기화물차의 가격 경쟁력이 강화되면 전기화물차의 시장 진입이 대폭 증가하여 영세 사업자의 생계가 위협받게 될 것으로 본다는 의견을 제시하였습니다. 또한 신규 전기차 구입에 지원되는 친환경 화물차 보조금으로 인해서 기존 노후 경유화물차는 시장에 매각하고 정부 보조금으로 친환경 화물차 신차를 구매, 신규허가를 받는 행위가 증가하고 있으므로, 현재 신규 차량 구입에 대해서 지원하고 있는 보조금을 대폐차의 경우에만 지급하도록 변경하여 노후 경유화물차의 폐차를 유도해야 된다는 입장입니다.

○**하영제 위원** 잠깐만요, 91페이지 마저 읽어주시지요. 밑에 국토교통부 의견은 빼고 가네.

○**전문위원 이지민** 국토부 의견이요?

○**하영제 위원** 그거 어차피 이따 발언하겠지만 같이 읽어 보는 것이……

○**전문위원 이지민** 예.

국토부 의견 말씀드리면요, 당초 국토부는 전기화물차 신규·변경 허가 차량 대수 증가량이 많지 않아서 친환경 화물차 신규허가 증가로 소형 화물차 공급 과잉이 실제로 발생한다고 보기 어렵기 때문에 개정안에 반대한다는 입장을 초반에 제시하였지만 중간에 입장이 바뀌어서 현재는 2020년 10월 기준 영업용 전기화물차 등록대수가 1844대로 전기화물차의 영업용 수요가 있어서 개정안과 같이 친환경차 신규허가를 제한할 경우 대폐차 수요가 증가할 것으로 예상되므로, 환경문제 개선이 가능할 것으로 보아 개정안에 찬성하는 의견으로 입장을 변경하였습니다.

다시 92쪽 아래쪽 보시면요, 개정을 전제할 경우 원활한 법 시행을 위해서 부칙 시행일에 유예기간을 6개월 정도 둘 필요가 있는 것으로 보이고요. 종전의 규정에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 신청한 경우에는 개정 규정에도 불구하고 종전의 규정에 따르도록 경과조치를 둘 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음, 95쪽 김윤덕 의원안입니다.

수소전기 화물차에 대한 연료보조금 제도 도입하는 내용이고요, 여객자동차에 대한 내용과 동일합니다.

99쪽에 경미한 자구 수정의견이 있습니다.

다음, 103쪽 신영대 의원안입니다.

천연가스 연료보조금 제도 신설하는 내용이고요, 앞에 여객자동차에서 논의했던 내용과 동일합니다.

다음, 107쪽 정동만 의원안입니다.

화물운송 종사자격증명의 발급기관을 화물자동차 운송사업 협회로 규정하고, 운송사업자는 종사자격증명을 게시하고 운행하도록 의무화하며, 협회 또는 국토부장관으로 하여금 종사자격증명의 반납을 관리하도록 하려는 것입니다.

현행 화물운송 종사자격증명의 발급은 운송사업자가 화물운송 종사자격증을 취득한 운전자를 채용한 경우 협회에 화물운송 종사자격증명 발급을 신청·발급받아 화물차에 게시하고 있습니다.

현행 화물자동차 운전자의 취업·퇴직 현황 관리는 운송사업자가 명단을 협회에 제출하면 협회가 이를 종합해서 연합회에 보고하게 됩니다. 운전자의 취업 현황은 사업자가 협회에 통지하면 협회는 이를 종합해서 시·도지사 및 연합회에 보고하는 구조입니다.

화물운송 종사자격증명의 발급, 화물자동차 운전자의 취업·퇴직 현황 관리는 화물자동차 운송사업 관리 및 운전자의 안전운전 관리에 중요한 사항이므로, 현재 동법 시행규칙에 규정되어 있는 화물운송 종사자격증명 및 운전자 채용기록 관련 사항을 법에 상향해서 규정하려는 것은 바람직한 것으로 보입니다.

다만, 국토부는 종사자격증명 발급 및 반납, 운전자 채용·퇴직명단의 제출 대상기관을 현재와 같이 협회에 맡길 것이 아니라 국토부로 수정할 필요가 있다는 의견이고, 한국교통안전공단은 화물운전자의 채용·퇴직 보고체계는 운송사업자가 시·도지사에게 알린 후 국토부장관에게 보고하도록 변경하는 한편, 보고 기한도 축소하여야 한다는 의견이라는 점을 고려해서 논의할 필요가 있다고 보았습니다.

다음, 115쪽입니다.

개정안은 실제 화물차를 운행하지 않는 사람에게까지 유가보조금을 지급하는 사례를 막기 위해서 운송사업자 등이 화물운송 종사자격증명을 보유한 경우에만 유가보조금이 지급될 수 있도록 요건을 강화하려는 것입니다.

그러나 실제로 사업을 영위하는 자에 대해서 보조금을 지급하고 있으므로 개정안의 입법취지

는 이미 달성되고 있는 것으로 보아 개정의 실익이 크지 않는 것으로 보았습니다.

다음, 118쪽입니다.

동법의 경우 화물운송 종사자격증을 빌려주는 행위에 대해서만 제재하고 있고, 화물운송 종사자격증을 대여·알선하는 행위를 금지, 처벌하는 규정이 미비합니다. 개정안은 이를 보완하려는 것으로 바람직한 것으로 보입니다.

체계자구 관련 수정의견이 121쪽에 있습니다.

다음, 123쪽입니다.

김회재 의원안은 공제사업의 감독 및 제재 기준 고시에 관한 내용인데요, 아까 여객자동차에서 논의했던 내용과 동일합니다. 아까 지적되었던 대로 '제재'라는 용어를 삭제하고 수정의견을 다시 수정하도록 하겠습니다.

다음, 127쪽입니다.

권한의 위탁 대상기관에 자동차손해배상진흥원을 포함하는 내용입니다. 여객자동차에 있었던 내용과 동일한 내용입니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 전문위원, 수고하셨습니다.

다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○소위원장 **李憲昇** 모두 수용한다고 했습니다. 그러면 우리 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시지요.

의견이 없습니까?

○송언석 위원 위원장님.

○소위원장 **李憲昇** 송언석 위원님.

○송언석 위원 한 가지만 확인을 좀 해 보겠습니다.

89페이지에 수정한 의견이 나옵니다. '대통령령으로 정하는 연한에 도달한 화물자동차의 검사를 받지 아니한 상태로 운행하는 경우' 그래서 14호가 2개가 들어와 있는데, 이게 지금 부칙에는 어떻게 됩니까?

예를 들어서 시행령으로 또는 부령으로 13년을 규정할 계획이라고 앞에 전문위원 발표가 있었는데 그러면 13년 이 규정이 개정되면 예를 들어서 공포 후 6개월 에 시행한다라든지 이런 식으로 규정이 될 거 아니에요? 그러면 20년 또는 30년 된 차량들은 당연히 13년 된 차량과 마찬가지로 검사를 받아야 되겠지요. 그런데 '도달'이라는 용어를 쓰니까 딱 13년차 되는 차들만 해당이 되고

그 초과된 차량은 빠지는 듯한 느낌을 주거든요. 그러면 이 '도달'이라는 용어보다는 '초과'라든지 이런 식으로 되어야 되지 않을까 하는 생각이 드는데, '경과' 그렇게 두든지……

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 합리적인 의견이신 것 같습니다.

○송언석 위원 수정이 좀 필요하다고 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 자구 조정해 주시고……

다른 위원님들 의견 없으신가요? 보고 계십니까?

○진성준 위원 화물차에 있어서 LNG 연료보조금, 화물차는 어느 정도나 됩니까?

○국토교통부제2차관 **손명수** 지금 화물차도 LNG는 1대이고요, CNG는 13대밖에 없습니다. 그래서 이것도 실익이 없다.

○소위원장 **李憲昇** 그런데 화물업계에서 요구사항이 있는 거 아니에요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 이 부분은 저희도 신영대 의원님께서 이걸 왜 발의하셨는지 잘 모르겠는데요.

○소위원장 **李憲昇** 입법취지는 있으니까 그걸 이야기를 했겠지요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 사실 실익 별로 없습니다. 진짜 지금 몇 대가 안 되고 그래서 잘 이해를 못 하겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** CNG에 대해서는 보조가 이루어지고 있습니까?

○국토교통부제2차관 **손명수** CNG는 버스는 이루어지고 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 화물……

○국토교통부제2차관 **손명수** 화물은 13대밖에 안 되고……

○소위원장 **李憲昇** 13대든 몇 대든 그걸 하면 같은 규정을 적용해 줘야 되는 거 아닌가 싶은데요?

○진성준 위원 CNG에 대해서는 아직 법은 없고, 지금 1대 있다는 LNG에 대해서 유가보조금 주자고 그러는데……

○소위원장 **李憲昇** CNG도 13대가 있다 그랬거든, 금방.

○진성준 위원 CNG는 아직 법이 마련되어 있지 않습니다. 법안이 올라와 있는 게 없고.

○국토교통부물류정책과장 **김배성** 국토부 물류정책과장입니다.

○소위원장 **李憲昇** 예.

○국토교통부물류정책과장 **김배성** 버스랑 다르게 화물차는 출력이 중요합니다. 그런데 CNG나 LNG 모두 출력이 부족하기 때문에 기업이나 기사들이 크게 선호하지 않기 때문에 시장에 차량이 별로 없어요. 그 때문에 유가보조금에 대한 지원도 정책적으로 좀 부족하다고 판단이 됩니다.

○진성준 위원 그럴 필요가 없다고 보여집니다.

○박상혁 위원 정동만 의원님 안은 어떻게 정리가 된 건가요, 그러면?

○국토교통부제2차관 **손명수** 계속 심사하는 것으로……

○하영제 위원 정동만 의원 것은 국토부로 올리는 겁니까? 지금 상태로 두겠다는 겁니까? 어떻게 되겠다는 겁니까? 결론을 내리셔야지, 정부 입장.

○국토교통부제2차관 **손명수** 지금 현재 정동만 의원님 안은 협회에다가 과태료 부과 권한까지 모든 권한을 주자 이렇게 되어 있는데 저희가 받아들이기 어렵고요. 그래서 계속 심사하는 것으로……

○진성준 위원 업계의 자율적 모임인 협회가 법적 권한을 행사하도록 규정해 주는 법이거든요. 그런데 다른 경우에는 공단이나 공사나 또는 국토교통부가 직접 관리하도록 되어 있는데 화물자동차 운수업자나 이런 사람들은 협회에서 다 관리하라고 하는 것이니까 형평에도 맞지 않고, 그런데 현행대로 두면 사실상 국토교통부의 위임에 의해서 협회가 그런 업무를 하고 있습니다. 그렇죠?

○국토교통부제2차관 **손명수** 과태료 처분은 권한은 없어요……

○진성준 위원 과태료 처분 권한은 없고, 물론이지요. 그러니 그냥 현행 상태로 뒤도……

○하영제 위원 과태료를 민간단체에 맡기기는 논리상 안 맞지요.

○진성준 위원 그것은 안 되지요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그렇습니다.

○하영제 위원 동료 의원인 정동만 의원 뜻을 존중한다면 국토부에서 해도 결국 세세한 이런 것은 또 밑에 맡길 수 있기 때문에 정동만 의원의 뜻이 크게 몰각되는 것은 아니지 않나……

○국토교통부제2차관 **손명수** 나머지 부분에 대해서도 지금 같은 협회 내에 이견이 있습니다.

그래서 저희가 이것은 계속 심사하는 것이 옳다, 협회가 다 동의하면 모르겠는데 그것에 대해서마저도 이견이 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 또 다른 의견 있으신가요?

○김상훈 위원 없습니다.

○소위원장 **李憲昇** 차관님, 조금 전에 LNG 화물차 별 실익이 없다고 그랬는데 언론 보면 일부에서는 'LNG 화물차 조기 장착은 정부의 지원에 달려있다'라는 이런 기사가 있거든요, 제가 검색을 해 보니까. 그러면 수요가 있다는 말이거든. 그것을 한번 파악을 해 보실 수 있습니까? 지금이 법안은 보류를 하겠는데 한번 업계의 의견을 들어 보세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 더 파악을 해 보겠습니다.

○전문위원 **이지민** 참고로 제가 아까 신영대 의원안을 너무 간략히 설명하고 넘어가서 오해 있으실까봐……

○소위원장 **李憲昇** 잠깐, 어느 안이요?

○전문위원 **이지민** 신영대 의원안이에요. 제가 설명을 생략해서 오해 있으실까봐 말씀드리면요, CNG·LNG 2개 다 보조금 도입하는 내용입니다. 아까 여객은 기존에 CNG가 있어서 LNG만 넣었던 것이고요, 화물에는 CNG·LNG 다 넣자는 개정안입니다.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 현재 버스에는 적용을 하는데 화물에는 몇 대 없어서 적용례가 없는 것 같은데 만약에 법을 통과시키면 그런 식으로 바꿀 수가 있다는 의견이요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 그런데 위원장님, 저희가 지금 이 법에 반대하는 이유는 몇 대 있지도 않지만 버스하고 화물차는 다릅니다. 아까 담당 과장이 말씀드린 것처럼 화물차는 출력이 되게 높아야 됩니다. CNG라 하더라도 경유차보다도 CNG 화물차가 온실가스 배출량이 2.7배 높다고 지금 보고되고 있습니다. 그래서 교통안전공단 조사 결과에 따르면 화물차의 경우에는 엄청난 출력으로 운행을 하기 때문에 친환경적이지 않다 이렇게 지금 보고가 되고 있고요. LNG는 당연히 아까 말씀드린 것처럼 CNG보다 1.65배가 높기 때문에 당연히 친환경적이지가 않고 현재 여러 가지 기술적인 문제상 출력이 더 낮아서 기사들이 선호하지도 않고요.

그래서 저희가 이것은 관련 협회 의견도 다 수

럼을 이미 했습니다마는 별로 협회에서도 원하지도 않는 상황입니다. 그래서 이것은 별로 실익이 없다고 판단이 됩니다.

○소위원장 **李憲昇** 이 부분에 대해서 그렇게 정리하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

○전문위원 **이지민** 하영제 의원님 안은 그대로 가는 것으로……

○하영제 위원 개정안대로.

○전문위원 **이지민** 개정안대로요? 예.

○진성준 위원 국토교통부 다시 한번 설명해 보세요. 환경부는 또 이것을 개정안에 반대한다면 서요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그러니까 하영제 의원님 안은 신규 허가에 대해서는 이것을 제한하자는 안이지거든요. 그래서 기존에 허가를 이미 가지고 있는 사람들이 대폐차를 하거나 증차를 하는 경우에는 제한이 없고요, 그러니까 친환경 쪽으로 그것은 계속 저희가 권장하는 것이고.

다만 신규 허가까지 이것을 면제해 버리면 전기 소형트럭이 원래 한 2000대 정도 수준이었는데 지금 현재는 2만 7000대로 엄청나게 증가를 하고 있습니다. 그런데 전기차라 그래서 아예 총량 제한해서 이것을 빼 버리는 것이거든요. 그렇게 되면 시장질서가 무너지기 때문에 신규 허가는 제한하는 것이 맞다고, 저희가 그래서 의견을 수정했습니다.

○진성준 위원 예, 알겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 더 이상 의견 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제12항 및 제13항, 이상 2건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고 의사일정 제9항부터 제11항까지, 제14항 및 제15항 이상 5건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

계속할까요?

○조응천 위원 1개 남았잖아.

○진성준 위원 김희재 의원 법안 아까 다 된 것 아니에요?

○조응천 위원 된 것 같은데.

○전문위원 **이지민** 그것과 연계되어 있는 법인데요 다른 내용도 살짝 있습니다. 이거 간단한 것인데 이것까지 하시지요.

○진성준 위원 그것까지 하고 끝낼까요?

16. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2105344)

(11시56분)

○소위원장 **李憲昇** 그러면 의사일정 제16항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **이지민** 130쪽입니다.

자동차손해배상진흥원이 수행하는 업무에 다른 법령에서 진흥원이 수행하도록 하는 업무를 추가하고, 검사 대상이 되는 공제사업 범위에 인가를 받은 공제사업기관뿐 아니라 허가를 받은 공제사업기관을 추가하려는 것입니다.

131쪽입니다.

여객자동차 운수사업법 및 화물자동차 운수사업법에 따른 공제사업은 조합과 연합회가 허가를 받아 수행하는 공제사업과 인가를 받아 설립된 공제조합이 수행하는 공제사업의 형태로 수행될 수 있습니다.

실제 수행되는 공제사업의 유형을 살펴보면 렌터카 공제조합만 인가를 받아 공제사업을 수행하고 나머지 사업용 자동차는 각 운송사업조합별 연합회의 부대사업으로 허가를 받아 공제사업을 수행하고 있습니다.

개정안은 현재 진흥원이 검사를 수행하고 있는 허가를 받아 공제사업을 하는 기관을 검사 대상 기관으로 명확히 규정하려는 것으로 필요한 입법으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시지요.

○송언석 위원 저는 의사진행발언 하나……

○소위원장 **李憲昇** 이거 하고 하면 안 될까?

○송언석 위원 연결되어 있는……

○소위원장 **李憲昇** 아, 그렇습니까?

말씀하십시오.

○**송언석 위원** 이거 어차피 다 끝났기 때문에 의사진행발언 말씀드리는데 우리가 지금 법안 심사를 하면서 여객자동차 운수사업법 또는 화물자동차 운수사업법이라고 하는 하나의 법 안에 여러 가지 항목을 상정해서 일괄해서 처리를 하다 보니까 사실 마지막에 의결하실 때 안건 1호, 2호, 3호는 통과되고 4호, 5호는 예를 들어서 좀 더 심사하고 이렇게 하는데 어느 사항이 합의가 돼서 통과가 됐고 어느 사항이 남는지에 대해서 실질적으로 잘 모르는 경우가 있습니다.

그래서 제 생각에는 논의를 하더라도 한 건 한 건 안건별로, 여기 분류가 잘 되어 있거든요. 법안 조문이나 성격에 따라서 분류가 되어 있기 때문에 그 한 건이 어떻게 정리됐다는 것을 명확히 하고 넘어가면 좋지 않겠나 싶습니다.

사실 마지막에 의결하고 방망이 두드리고 나면 어떤 게 통과되고 어떤 게 남았는지 잘 모르는 경우가 많아요.

○**소위원장 李憲昇** 예, 잘 알겠습니다.

조응천 간사님.

○**조응천 위원** 1소위에서 어떻게 하는지 잠깐 말씀 올리겠습니다.

1소위도 같은 제목의 법안에 대해서는 서로 또 연계되어 있는 게 있고 해 가지고 같이 심사는 하는데 1번부터 몇 번까지 이것을 한꺼번에 하는 게 아니고 1번은 요지가 뭔데 이것은 이렇게 수정을 하고 따로 따로 1개씩 짚어가지고 ‘맞지요? 맞지요?’ 해 가지고 다 설명을 드리고 해 가지고 ‘이렇게 합니다’라고 요지를 말씀드리고 고려는 합니다.

그런데 옆에 행정실장이 그것을 꼼꼼하게 지금 다 챙기고 있거든요. 그러니까 그것은 착오는 없는데……

○**송언석 위원** 제가 저쪽 자리에 앉아 있을 때는 편했는데 이쪽 자리에 앉아 있으니까 뭐가 어떻게 되는지 잘 모르겠어요.

○**조응천 위원** 그러니까 심의하는 것은 똑같이 하는데 끝에 ‘이렇게 했습니다. 이렇게 했습니다’라고 짚어는 드립니다.

○**송언석 위원** 지금 같은 경우에 의결을 했지만 여기 나오는 게 정동만 의원 건은 어떻게 됐느냐 또 하영제 의원 건은 어떻게 됐느냐 자꾸 얘기가 나오지 않습니까? 그러니까 건별로 정리를 해 주고 의결을 하시면 좋지 않겠나 하는 생각입니다.

○**조응천 위원** 의결할 때만 그것을 따로따로 그

렇게 해 드리기도 합니다.

○**소위원장 李憲昇** 예, 알겠습니다. 사실은 제가 정리가 제대로 안 되는 부분도 있는데, 그래서 그런 부분은 나중에 전문위원하고 다 협의를 해 가지고 최종안을 저희들이 정리를 해서 전체회의에 올리는 것으로 그렇게, 위임해 달라는 그런 규정이 있어서 그렇습니다.

○**박상혁 위원** 사실 저도 송언석 위원님 말씀에 적극적으로 동감하는데요. 오늘은 특히 여러 가지 LNG 뭐 굉장히 복잡해서 정리가 다른 때보다 더 그러네요. 그렇게 해 줬으면 좋겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 그러면 전문위원 보고서에 나온 대로 건별로 해 가지고 토론을 할 때 하나씩 하나씩 끊어서 토론을 하면……

○**조응천 위원** 그러면 시간이 많이 걸리고요.

○**박상혁 위원** 결론을 낼 때.

○**조응천 위원** 나중에 방망이 치기 전에 위원장님이 그것을 나눠 주시는 게 좋을 것 같습니다.

○**소위원장 李憲昇** 알겠습니다. 그렇게 하도록 하겠습니다.

그러면 다른 의견이 없으시지요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제16항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

지금 법률안 심사 중입니다만 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회를 했다가 오후 2시에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시01분 회의중지)

(14시10분 계속개회)

1. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2103387)

○**소위원장 李憲昇** 오전 회의에 이어서 의사일정 제1항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안을 계속하여 상정합니다.

오전 회의에서 송언석 위원님이 제기하셨던 내용에 대하여 전문위원실과 국토교통부가 수정의견을 마련하였습니다. 수정의견은 위원석에 배부를 하였습니다.

먼저 전문위원, 수정의견에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 별도로 배부해 드린 수정의견을 봐 주시면 되겠습니다.

먼저 51조의2에서 교통영향평가 대행실적 약칭 사용하는 부분은 이것을 약칭으로 해서 계속 아래에서 인용하는 것으로 그렇게 하였습니다.

그리고 국토부령이 세 번이나 나와서 너무 중복된다는 의견이 있으셔서 한 군대를 삭제해서 정리를 했습니다.

그리고 52조는 현행에 있는 ‘전문인력의 육성 방안을 강구하여야 한다’ 이 문구를 굳이 삭제하지 말고 현행대로 이 문구를 유지했으면 좋겠다라는 의견이 있으셔서 그 부분을 현행과 같이 살려 두는 것으로 살려 놓았습니다.

그리고 안 제60조제2항제2호에서 교통영향평가 대행자가 수범자인데 당초 수정의견에는 그냥 ‘자’라고 돼 있었거든요. 그래서 이것을 구체적으로 지정을 해 주는 게 좋겠다고 말씀을 하셔서 교통영향평가대행자라고 특정을 하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 李憲昇 전문위원님, 다 보고하셨습니까?

○전문위원 이지민 예.

○소위원장 李憲昇 그러면 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 손명수 전문위원 검토의견 다 수용하고요, 오전에 제가 한 가지 문제 제기한 게 있었는데 그 부분에 대해서 커뮤니케이션이 잘 안 돼서 반영이 안 됐습니다. 페이지 27 페이지부터 28페이지까지인데요.

53조의2(보고·검사 등)에 보면 수정의견에 ‘보고 등’으로 바뀌서 ‘필요한 경우 사업자, 교통영향평가대행자 및 승인관청에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한—지금 여기에 생략이 돼 있는데—사항을 보고하게 하거나 자료의 제출을 명할 수 있다’ 이렇게 돼 있습니다.

그리고 2항과 3항은 28페이지에 다 삭제가 돼 있는데 제가 오전에 말씀드린 것처럼 보고나 자료제출을 받았으면 거기에 대한 조치가 필요한 게 입법기술적으로도 맞기 때문에 2항의 일부를 살려서 ‘국토교통부장관은 제1항에 따라 관련 내용의 보고 또는 관련 서류를 검토한 결과 교통영향평가의 건전한 발전을 위해 필요한 경우—1항에서도 풀어서 썼기 때문에 똑같이 풀어서 써서

—사업자, 교통영향평가대행자 및 승인관청에 대하여 필요한 조치 또는 제도개선을 요청할 수 있다’ 여기까지만 살렸으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 李憲昇 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시지요.

○진성준 위원 국토부의 의견이 합리적이라고 생각합니다. 수용해 줄 필요가 있다고 생각하는데요. 그런데 ‘필요한 조치’ 하면 되지 또 제도개선까지 붙일 필요가 있습니까? 간단하게 해서 ‘필요한 조치를 요청할 수 있다’ 그렇게 해도 충분하지 않을까 생각합니다.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 그렇게 해도 될 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 진성준 위원님 의견 감사드리고요.

다른 위원님들 여기에 대해서 다른 의견 있으신가요?

그렇게 해도 되겠습니까, 국토부처?

전문위원, 혹시 여기에 대해 의견 있습니까?

○전문위원 이지민 예.

저도 시간 관계도 있고 해서 검토를 못 했는데요. 만약에 그렇게 ‘필요한 조치를 요청할 수 있다’ 하면, 저희가 1항에서 자료제출 요청에 대해서 응하지 않은 경우에 1000만 원 이하 과태료를 넣어 놨거든요. 그런데 ‘필요한 조치를 요청할 수 있다’ 했지만 이게 어떻게 보면 시정명령하고 비슷한 성격일 수도 있을 것 같은데 여기에 대한 제재 수단도 좀 생각을 해 봐야 돼서 사실 이게 그렇게 간단하게 말씀을 드릴 문제는 아닌 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 국토부 의견에 대해서 다른 의견이 있으신 건가?

우리 위원님들.

○진성준 위원 조금 달리 생각할 수도 있을 것 같아요. 물론 국토교통부가 적절하고 필요한 조치라고 해서 요구하는 것이지만 경우에 따라서는 그 요청을 받은 기관의 견해는 다를 수 있잖아요. 그런데 애당초 교통영향평가를 위해서 자료를 제출하라는 데 자료를 제출하지 않는다면 그것은 과태료를 물리는 것이 타당한데 그 평가결과 보고서를 받아 보고 어떤 조치를 해라라고 하는 것과 관련해서 의견이 다르다고 하면 그 의견이 다르다고 하는 데 대해서 과태료까지 먹인다고 하는 것은 같이 볼 문제는 아닌 것 같다 저는 그

런 생각이 들거든요.

○소위원장 **李憲昇** 송 위원님.

○송언석 위원 진성준 위원 견해하고 같습니다. 이것은 과태료는 꼭 필요한 것 같지는 않고요 국토부에서 지금 판단을 했을 때 ‘자료제출이나 필요한 조치를 요청할 수 있다’ 이런 정도까지 만약에 한다고 그러면 굳이 과태료를 하지 않더라도 국토부에서 일을 하는 데 꼭 필요한 그런 부분은 입법적으로 우리가 뒷받침을 하는 게 적절하지 않을까 하는 생각이 듭니다.

○소위원장 **李憲昇** 이것은 그렇게 정리를 해도 되겠습니까, 위원님들?

그러면 그렇게 정리하겠습니다.

○진성준 위원 자료 제출하지 않은 데 대해서는 과태료를 물리는 것을 현행대로 두되 뒤의 후속 조치와 관련해서는 그냥 요구권만 가져도 될 것 아니겠느냐 이런 말씀입니다.

○전문위원 **이지민** 저희가 시정명령이라고 하면 개선명령 같은 것 다 포함이 되잖아요. 그런데 보통 그런 것에 대해서 이행을 안 했을 때 행정처분을 많이 두는 경우가 있지 않습니까. 그래서 이것을 어떤 성격으로 이해를 해야 될지 그 부분에 대한 검토가 좀 미흡한 상황이라 말씀을 드립니다.

○송언석 위원 그런데 전문위원회에서는 2항을 삭제하는 것으로 처음에 검토가 됐잖아요. 그런데 삭제가 됐으니, 사실은 과태료를 매기고 안 매기고 관계없이 이것은 안 해도 된다는 판단이었는데 필요한 조치를 할 수 있도록 열어 주는 것 정도기 때문에 거기에서는 예를 들어서 국토부에서 필요한 조치를 할 수 있도록만 해 주면 과태료로 해 가지고 이것을 강제화시키지 않더라도 할 수 있는 일은 충분히 할 수 있는 것 아니냐, 정부 입장에서는. 지금 그런 것 같아요.

차관님.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 맞습니다.

○송언석 위원 이것은 꼭 과태료 없이 그냥 ‘요청할 수 있다’ 정도까지만 해도 일을 하는 데는 지장이 크게 없을 것 아니에요? 그리고 그랬을 경우에는 지금 전문위원 얘기했듯이 과태료까지 매겨 가면서 강하게 이것을 반드시 해야 된다 이렇게까지 할 사항은 아니지 않느냐 생각이 들거든요. 그런 점에서 애초에 얘기했듯이 진성준 위원이 지적한 대로 ‘요청할 수 있다’ 정도까지 하고 과태료 규정 없이 해도 된다.

○전문위원 **이지민** 아니, 제가 과태료를 꼭 매기자는 게 아니라고 조치를 하도록 사업자나 어디에 대해서 국토부가 요청을 했을 경우에 그것을 안 했을 경우에 대한 제재 방안이 있어야 되는지에 대한 검토가 지금 미흡하다는 말씀을 드린 거고요. 사실 보통 그런 경우 과태료보다는 행정처분을 법에서 많이 하고 있거든요, 이것을 시정조치 이런 것으로 이해를 했을 경우에. 그래서……

○박상혁 위원 그런데 그것을 그렇게 이해할 수도 있고 행정지도 정도의 성격으로, 행정법상 행정지도의 성격이면 불이행 시에 과태료라든지 이런 것이 불필요할 수도 있는 것 아닙니까?

어떻습니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 **손명수** 그러니까 지금 현재 보고를 받거나 자료의 제출을 받는 것으로 끝내면 사실은 아무 의미가 없잖아요. 보고를 받고 자료제출을 받았으면 그것을 활용해서 정책적으로 개선을 하든지 거기에 무슨 문제가 있으면 필요한 조치를 하는 것이 당연한 순서기 때문에 이 조항이 필요하다는 말씀을 드린 거고요. 그 조항의 실효성을 확보하기 위한 조치는 얼마든지 행정적으로도 할 수 있기 때문에 굳이 벌칙을 정하지 않더라도 가능하다고 생각합니다.

○진성준 위원 수정안 얘기해 보시지요.

여기 교통영향평가 업무가 적정하게 수행되는지 확인하기 위하여 교통영향평가 업무의 발전을 위하여가 2항인데 ‘교통영향평가 업무의 적정수행과 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 그 수행기관에 대하여 필요한 조치를 요구할 수 있다 또는 필요한 조치를 요청할 수 있다’ 해서 자료제출이나 보고 또 그 밖에 시정조치, 요청 사항 이것들을 다 하나로 아울러서 1항으로 정리해 버리지요, 뭐. 그러면 전문위원의 우려 이것도 해소되고 구태여 복잡하게 1항, 2항을 나눌 것이 없다 저는 그렇게 생각합니다.

그러니까 ‘적정한 수행과 발전을 위하여 필요한 조치를 할 수 있다.’ 그렇게 1항으로 통일하면 어떻겠습니까?

○소위원장 **李憲昇** 정부 측.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 그러면 제가 다시 정리를 해 보겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 정리 다시 해 보세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 좋은 의견이시고요.

○소위원장 **李憲昇** 지금 53조의2?

○국토교통부제2차관 **손명수** 53조의1항을 그냥 합쳐서 지금 현재 ‘대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 사항을 보고하게 하거나 자료의 제출을 요청할 수 있으며, 제1항에 따른 관련 내용의 보고 또는 관련 서류 검토 결과에 따라 필요한 조치를 요청할 수 있다’ 이런 식으로 문구 정리를 하겠습니까.

○진성준 위원 반드시 검토한 결과로 필요한 조치를 수행할 필요는 없다는 것이지요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그러면 그런 자료……

○진성준 위원 그 앞의 1항 한번 보세요. 수정 의견에서 생략되어 있는데, 1항 “국토교통부장관은 교통영향평가 업무가 적정하게 수행되는지 확인하기 위하여” 이렇게 되어 있잖아요? 그것을 ‘국토교통부장관은 교통영향평가 업무의 적정 수행과 그 발전을 위하여 필요한 경우에는 사업자, 교통영향평가대행자 및 승인관청에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 조치를 명할 수 있다’ 혹은 ‘요청할 수 있다’ 이렇게 해서 그 필요한 조치라고 하는 것에 보고나 자료제출 또 그 밖의 후속조치 이런 것을 다 포함시켜서 하면 되는 것 아니냐 하는 이런 말씀입니다.

○소위원장 **李憲昇** 전문위원.

○전문위원 **이지민** 한 가지만 더 말씀을 드리겠습니다.

여기서 원래 개정안도 그렇고 수정의견에서도 그렇고 이 자료요구를 하는 취지가 업무가 적정하게 수행되고 있는지 확인하기 위해서입니다.

그래서 자료를 받아보거나 보고를 받았는데 이게 적정하게 수행이 안 됐으면 거기에 따른 벌칙이나 과태료나 행정처분을 할 수 있기 때문에 저는 사실 2항이 왜 필요한지 조금 의문이 있습니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그것은 좀 잘못 생각하신 것 같고요. 이 벌칙은 보고나 자료제출을 요청했는데 거기에 따르지 않은 데 대한 벌칙입니다, 과태료는.

○전문위원 **이지민** 아니요. 이 자료를 받는 이유가 교통영향평가 업무를 적정하게 했는지 안 했는지를 보려고 받는 것인데, 그 자료를 받아서 봤더니 적정하지가 않다 그러면 거기에 따른 조치는 이 법에 적정하지 않은 것에 해당하는 벌칙이든 과태료든 개선명령이든 할 수 있는 것이고,

그것을 하기 위해서 이 자료를 받는 것이기 때문에 이 자료를 보고 적정하지 않았다 해서 조치를 따로 명할 필요가 있는가 그 말씀을 드리는 것입니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 아니, 자료를 받아봤는데 적정하지 않아서 벌칙이 있다는 그런 해석이 어디 있습니까?

○전문위원 **이지민** 그것은 없습니다. 그것은 없는데 이 자료를 받는 이유가 이 평가 업무가 올바르게 잘 수행됐는지 보려고 받는 것이잖아요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그래서 받았는데 평가 업무 적정하게 수행되지 않은 게 확인이 됐으면 거기에 대한 조치를 요청해야 될 것 아닙니까?

○전문위원 **이지민** 적정하지 않으면 여기 적정하지 않은 것에 대한 제재수단이 일반적으로 다 들어 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 **손명수** 어디에 들어 있습니까?

○전문위원 **이지민** 예를 들어 보고를 안 했으면 거기에 대한 벌칙과 제재수단을 저희가 다 여기에 넣어 놓은 거잖아요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 어디에 그게 들어 있어요. 보고를 안 하거나 제출에 응하지 않았을 때 조치가 있는 것이지.

○전문위원 **이지민** 교통영향평가 업무를 예를 들어 거짓으로 했는지 보기 위해서 자료를 제출받았습니다, 예를 들어. 그런데 자료를 제출받아 봤더니 거짓으로 수행한 게 맞다 그러면 거짓으로 수행한 것에 대한 제재수단이 있잖아요. 거기에 따라서 처벌을 하든지 하면 된다는 것이지요.

○소위원장 **李憲昇** 그게 이 법의 어느 조항에 있습니까?

○전문위원 **이지민** 그것 지금 저희가 다 벌칙하고 넣은……

○박상혁 위원 그 벌칙 조항이 지금 말씀하시는 그런 강제 제재 조항이라는 거예요?

○전문위원 **이지민** 예. 그러니까 이 자료를 제출받는 목적이 이 법에 따라 적정하게 수행했는지를 위해서 자료제출 조항을 넣은 것인데, 그것에 위반했으면 위반한 것에 따른 제재수단으로 가면 되는 것이지 국토부가 뭐 어떤 조치를 요구할 필요성이 뭐가 있는지 그 부분을 말씀드리는 겁니다.

○박상혁 위원 그러니까 그게 꼭 그런 벌칙이

아니어도 행정지도라든지 여러 가지 할 수 있는 거잖아요. 그것에 대한 근거 조항을 마련해 주자는 게 지금 국토부의 취지인 것이고.

전문위원이 얘기한 것으로는 2항을 만들더라도 그것에 따른 또한 벌칙 조항이 없기 때문에 고민이 된다는 얘기를 하셨잖아요?

○전문위원 이지민 처음에는 그 부분이 그러니까 시정명령에 대한 제재수단이 없다 말씀을 드렸고요.

그리고 이 1항에 제출을 요구하는 목적이 적정하게 수행됐는지를 확인하기 위한 것이라면 자료를 통해서 확인을 했으면 그 각각의 사안에 맞는 제재수단이 이 법에 이미 마련이 되어 있으니까 거기에 따라서 행정명령을 내리든지 하면 된다는 취지로 말씀을 드린 겁니다.

○진성준 위원 아까 전문위원 말씀은 그러니까 보고나 자료제출을 안 했을 때 처벌하는 조항이 있다고 말씀하셨잖아요? 그런데 후속 조치를 이행하지 않았을 때는 벌칙 조항은 안 만들면 어떻게 하나 이런 문제의식 아니었습니까?

○전문위원 이지민 예, 행정처분이나 제재수단 이요. 그 문제가 한 가지고요.

지금 또 다른 문제제기는 자료제출을 요구하는 이유가 이 교통영향평가 업무를 적정하게 수행했는지 확인하려는 목적인 거잖아요. 확인을 했더니 적정하지가 않다. 뭐 어떤 이유에서든 거짓으로 했거나 뭘 누락했거나 그러면 각각 그 환경영향평가를 제대로 수행하지 않았을 때 각종 제재수단이 이미 마련되어 있기 때문에 해당되는 그 제재수단을 사용하면 된다는 취지로 말씀을 드린 겁니다.

○진성준 위원 그런 말씀 이해가 되는데, 2항은요 보고나 관련 서류를 검토한 결과 교통영향평가 업무의 건전한 발전을 위해서 필요한 경우 제도개선이나 필요한 조치를 취하도록 되어 있는 거잖아요.

그러니까 반드시 그 보고서가 부실 작성됐거나 거짓 작성됐다는 것만을 의미하는 게 아니에요. 교통영향평가서를 보다 완벽하게 잘 작성하려면 어떻게 해야 되겠다라고 하는 권고조치도 있을 수 있는 거잖아요.

○전문위원 이지민 예. 행정지도 정도로 넘자고 하시는 것이……

○국토교통부제2차관 손명수 잠깐만요. 제가 좀 말씀드리겠습니다.

지금 굉장히 법을 잘못 해석하고 계신데, 벌칙 조항은 58조에 있는데요. 대부분의 사항이 근거가 다 있어요, 벌칙에 대해서. 24조 제1항을 위반해 가지고 의무를 이행하지 않았을 때라든가, 26조에 따른 등록을 하지 않고 수행을 했다거나, 27조에 따라서 거짓으로 작성을 했다거나 또 27조 2항 4호에 따라서 무단으로 복제를 했다거나 이런 경우에 대해서 다 벌칙을 규정하고 있습니다.

그런데 53조의2는 그게 아니고 일반적인 모든 사업법이 체계가 있지만 행정지도를 제대로 하기 위해서 보고나 검사를 받을 수 있는 근거를 두지 않습니까? 그러면 보고나 자료제출을 받았으면 거기에 대한 후속 조치 근거를 대부분 두고 있어요, 다른 법에서도. 사업개선명령이라든가 이런 게 있는데 이 도시교통정비 촉진법에는 그러한 조항이 없어요. 없기 때문에 2항의 일부를 살려서 행정지도를 할 수 있는 근거가 필요하다고 제가 말씀드린 것인데 전문위원께서는 자꾸 벌칙을 잘못 해석하고 계신 것 같아요.

○진성준 위원 저는 1항과 2항을 구태여 나누지 말자는 거예요. 나누지 말고 적정한 수행과 발전, 교통영향평가 업무의 발전을 위해서 국토교통부가 필요한 조치를 취할 수 있도록 1항으로 통합해서 정리해 버리자는 거예요.

○국토교통부제2차관 손명수 위원님 말씀 1항과 2항을 통합해서 규정할 수도 있는데요. 통상적으로 보고를 받거나 자료의 제출이라는 표현이 다른 법에도 다 들어갑니다, 명확하게. 그리고 그 받은 이후, 그것을 받아서…… 관계기관이 그것을 받을 이유가 없지 않습니까, 뭘 조치를 안 하려면?

○소위원장 李憲昇 자, 그러면……

○진성준 위원 ‘보고 및 자료제출 등 필요한 조치’ 그러면 되지요.

○소위원장 李憲昇 그러면 아예 개정안 그것을 그대로 통째로 다 살리면 어때요?

○진성준 위원 1·2·3항을 다?

○소위원장 李憲昇 수정의견을 받아들이지 말고 그냥 개정안 1·2·3항을 그대로 살리면.

거기에 대해서 전문위원은 어떻게 생각합니까? 문구 정리할 필요 없이.

○전문위원 이지민 이 부분은 일단 위원님들께서 권고라든지 그런 차원에서, 행정지도 차원에서 넘자고 하신 뜻을 충분히 이해했고요. 국토부

량 조율해서 가장 위원님들 취지 살려서 만들어 놓겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 가장 좋은 것은 수정의견 말고 그냥 개정안 그대로 해 가지고 1·2·3항을 다 살리는 게.

○박상혁 위원 개정안 원안을 유지하는 방향으로.

○진성준 위원 1·2·3항 그대로 살리는 것으로.

○소위원장 **李憲昇** 차라리 그렇게 정리를 하지요. 우리 서로 복잡하게 정리할 거니까.

○진성준 위원 그러시지요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 알겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 전문위원, 그 안을 위주로 해 가지고 국토부와 상의를 하세요. 예?

○전문위원 **이지민** 예.

○박상혁 위원 개정안 원안.

○소위원장 **李憲昇** 개정안 원안을 위주로 해 가지고 저희들은 살리는데 혹시 또 다른 것이 있으면 실무적으로 국토부하고 조금 조정을 해 주세요, 그러면.

○전문위원 **이지민** 예, 실무적으로 조정해 보겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 더 이상 의견이 없으면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

17. 부산가덕도신공항 특별법안(박수영 의원 대표발의)(의안번호 2105570)

18. 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2105759)

(14시 30분)

○소위원장 **李憲昇** 다음은 의사일정 제17항 부산가덕도신공항 특별법안, 의사일정 제18항 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법안, 이상 2건을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○조응천 위원 의사진행발언……

○소위원장 **李憲昇** 줌 카메라 나가고.

○조응천 위원 다 빠집니까?

○소위원장 **李憲昇** 예.

○조응천 위원 저것 때문에 의사진행발언하려고 했는데 됐습니다.

○소위원장 **李憲昇** 예.

○전문위원 **이지민** 일단 총론 부분 먼저 보고드리겠습니다.

자료 2쪽입니다.

지난번 대체토론에서 김상훈 위원님, 이현승 위원님, 정동만 위원님, 송연석 위원님께서 김해신공항 백지화 여부 등 동남권 신공항 추진 방향에 대해 국토부가 명확한 입장을 밝힐 필요가 있다는 지적을 해 주셨습니다.

박상혁 위원님께서서는 별도의 공항공사를 설립하는 것은 신중할 필요가 있다는 의견을 말씀해주셨습니다.

공정회에서는 특별법 제정이 필요하다는 의견과 부적절하다는 의견, 예타 면제를 특별법에 규정하는 것이 적절한지 등에 대해서 여러 다양한 의견들을 주셨습니다.

다음 7페이지입니다.

공항 건설은 일반적으로 공항시설법에 따라 가능합니다. 공항시설법에 공항개발사업에 관한 절차 등이 규정되어 있으므로 동남권 신공항 건설도 공항시설법 및 관계법령에 따라 추진될 수 있습니다.

다음 8쪽 아래쪽입니다.

그럼에도 불구하고 특별법을 제정하려는 것은 특별법을 통해 동남권 신공항의 입지를 부산 가덕도 일대로 확정함으로써 신공항 건설을 신속하게 추진하려는 취지로 보입니다.

또한 사전타당성조사 간소화 및 예비타당성조사 면제 등 공항개발 절차를 단축하는 내용을 규정하고, 신공항 건설을 전담하는 조직을 신설하는 등 공항시설법에 따라 신공항 건설사업이 추진되는 것에 비해 신속하게 공항이 건설되도록 하려는 것입니다.

이에 더해 각종 특례를 규정하여 다양한 기업이 신공항 건설 지역에 입주하고 신공항 주변 지역 개발까지 이루어져 신공항 건설이 지역경제 활성화에 도움이 되도록 하려는 것으로 보입니다.

다음 12쪽입니다.

특별법 제정에 대한 주요 관계기관의 의견을 말씀드리면, 국토부는 생략하고 부울경 말씀드리면 안정성과 확장성, 물류와 여객 중심의 관문공

항 역할을 할 수 있는 최적의 입지는 가덕도 외에 없으므로 제정안을 조속히 통과시킬 필요가 있다는 의견입니다.

대구광역시는 제정안은 공항 입지로 부적합한 지역에 공항을 건설하기 위해 예타 면제, 국가 재정지원 근거, 폭넓은 특례 조항 등을 규정함으로써 국가의 재정건전성을 악화시킬 우려가 있고 현재 군공항 이전을 추진하고 있거나 계획 중인 다른 지자체도 지역 특성에 맞는 특별법 제정 추진을 야기함으로써 국가적 혼란을 초래할 가능성이 있다는 의견입니다.

경상북도는 김해신공항은 영남권 5개 시·도지사 합의를 바탕으로 추진된 만큼 김해신공항을 백지화하는 문제 또한 반드시 5개 시·도지사 합의를 거쳐 결정해야 한다는 의견입니다.

법무부는 제정안은 가덕도신공항 건설이라는 개별적·구체적 사건만을 규율하는 개별 사건 법률로 볼 수 있는데, 이는 그 자체로 위헌은 아니지만 적법절차 및 평등원칙에 위배될 우려가 존재하는 점에서 이에 위배되지 않도록 유의할 필요가 있다는 의견입니다.

또한 제정안은 국토의 이용·개발, 건설공사가 포함된 사업 등에 관하여 규정하고 있는 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 국가재정법 등의 절차를 간소화하거나 생략할 수 있는 내용을 규정하고 있는데, 해당 법률들에서 규정하고 있는 절차 및 그 취지가 형해화될 소지가 없도록 유의할 필요가 있다는 의견입니다.

각론까지 다 한꺼번에 보고를 드릴까요?

○소위원장 **李憲昇** 아니, 아니. 지금 몇 페이지까지 했지요?

○전문위원 **이지민** 12페이지까지 했습니다.

○소위원장 **李憲昇** 12페이지까지?

여기 총론 부분에 대해서 이야기를 한 거지요?

○전문위원 **이지민** 예.

○소위원장 **李憲昇** 지금까지 진행 과정에 대해서?

○전문위원 **이지민** 예.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 현재까지 진행 사항에 대해서 혹시 뭐 위원님들 질의하실 것 있으시면 좀 질의하시고 의견 있으면 의견 내주세요.

김상훈 위원님.

○김상훈 위원 뒤에 그런 시간이 있는지 모르겠습니다마는, 우리 상임위 전체회의에서 항공정책 실장이 밝혔던 그런 의견 말고 가덕도신공항 조

성에 대해서 항목별로 국토부가 검토한 내용이 있는 것으로 저는 알고 있습니다. 그래서 그 내용을 일괄해서 한번 좀 보고를 해 주시든지 아니면 조항 조항 때마다 보고를 해 주시든지 그게 필요할 것 같고.

이게 보니까 아마 국토부도 모 법무법인에 자문을 얻은 것으로 알고 있는데, 월성원전 폐쇄와 같이 공무원이 공익에 반하는 내용에 대해서 제대로 적시된 의견을 내지 못했을 경우에 공무원이 준수해야 될 성실의무의 위반이라는 그런 법적 자문을 받은 바가 있으시지요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 자문받은 바 있습니다.

○김상훈 위원 가덕도신공항 특별법에 대해서 그렇게 하면 공무원의 기존 의무에 위배되는 바라고 명확하게 법무법인에서 의견을 내놨습니다.

그다음에 제가 이제 좀 걱정되는 것은 부산시와 울산·경남 이외의 거의 모든 전문가와 국토부 그다음 기재부, 환경부에서 이 법안이 담고 있는 내용이 대단히 부적절하다는 그런 의견을 다 내놨어요.

그래서 그것을 좀 종합 정리해서 국토부가 입장을 ‘국회에서 정해 주면 따르겠다’는 이런 의견이 아니고 여태까지 검토한 가덕도신공항에 대한 전반적인 내용을 여기서 말씀을 한번 해 봐 주세요. 저는 그 과정이 반드시 필요하다고 봅니다. 그리고 나서 각 위원님들이 그럼에도 불구하고 의견을 주시는 부분은 좀 검토해야 되는 게 아닌가 그렇게 생각을 하고 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 국토, 의견 낼 수 있습니까?

○국토교통부제2차관 **손명수** 그러면 지금 총론적으로 간단히 말씀을 드리겠습니다.

이 법안은 정부에서 발의한 게 아니고 의회에서 발의된 법안이고 법률의 제정 권한은 입법부에 있기 때문에 법률이 제정이 되면 또 주무부처는 그 법을 집행할 의무가 있는 것이 현재 우리나라 시스템으로 알고 있습니다. 다만 그 법률의 제정 과정에서 주무부처는 행정적·기술적·실무적인 문제에 대해서 지금 말씀하신 것처럼 성실하게 의견을 제출할 책무가 또 있습니다.

그런 차원에서 총론적으로 말씀드리면, 지금 발의된 법안은 일반적인 행정 절차를 대부분 생략하고 있습니다. 그리고 입지 자체를 특별법에서 정한 사례도 SOC 사업에서는 굉장히 이례적인 것으로 알고 있습니다. 그런 부분에 대해서는

저희가 공청회 때도 말씀을 드렸고 또 상임위에서도 답변을 드린 바가 있습니다.

또 한 가지 저희가 말씀을 드리지 않을 수 없는 사항은 현재 김해신공항 추진사업이 기본계획 수립 단계에 있는데 아직 그 사업이 살아 있습니다. 그래서 그 부분에 대한 정리도 반드시 필요하다고 생각이 됩니다.

각각의 개별 조항에 대해서는 관계부처의 의견도 있고 또 여러 가지 개별 조항에 대해서 다 말씀드릴 수 있는 기회가 있기 때문에 그때 말씀드리기로 하고요. 이러한 절차적인 문제 또 기술적으로는 그건 이제 추후에 더 자세한 검토 과정에서 보완이 가능한 부분은 보완할 수도 있다고 생각이 됩니다. 현 단계에서 많은 전문가들은 시공성이라든가 안전성, 환경성 이런 부분에 대해서도 문제를 제기하고 우려를 하고 있다는 부분도 공청회를 통해서 확인된 바가 있습니다.

그래서 총론적으로는 이러한 상황이고 많은 부분들이 이 소위 논의 과정에서 보완할 수 있는 부분은 보완되기를 희망하고요. 그렇게 해서 좀 더 집행 가능성이 있는 더 좋은 법률이 되기를 희망합니다.

○하영제 위원 12쪽에 내가 하나 근원적 의문이 있어서, 그게 '제정안에 대한 주요 관계기관 의견' 해 가지고 국토부, 부산·울산·경남, 대구, 경북, 법무부 돼 있는데 부산·울산·경남, 대구, 경북의 관계기관 의견이라는 게 어떻게 해서 수집이 된 겁니까? 시도지사 의견이에요? 이것이 어떤 의견이에요?

○전문위원 이지민 제가 말씀드리겠습니다.

보통 이제 국토부에서도 관계부처, 지자체랑 관계되는 기관 의견 수렴을 하는 것으로 알고 있습니다. 저희도 이 법 발의됐을 때 저희 차원에서 해당 지자체랑 관계부처에 공문을 뿌려서 수집한 의견입니다.

○하영제 위원 그러면 부산·울산광역시, 대구, 경북, 국토부, 법무부 공식 공문을 보내서 받은 거예요?

○전문위원 이지민 예.

○하영제 위원 그러면 부산·울산광역시, 대구, 경북 같은 자치단체 같은 경우는 자치단체의 관인이 마지막 찍혀 온 겁니까?

○전문위원 이지민 예.

○하영제 위원 그러면 국토부, 법무부는 장관의 의견이에요? 장관 공문으로 법무부 받은 겁니까?

○국토교통부제2차관 손명수 그렇습니다.

○하영제 위원 법무부에서 이런 공문 내용을 답변을 받은 거예요?

○국토교통부제2차관 손명수 예, 공식적으로 다 의견을 받은 겁니다.

○하영제 위원 그러니까 의견인데 법무부 공문이 있습니까, 이렇게 의견이 나온 공문이?

○국토교통부제2차관 손명수 예, 다 있습니다. 공문이 있습니다.

○하영제 위원 그런데 정작 국토부는 왜 의견을 못 내는 거예요, 법무부 이렇게 명확한 의견을 나름대로 냈는데?

○국토교통부제2차관 손명수 저희도 의견을 냈습니다. 그래서 저희가 국회사무처에, 이 법률이 주무부처가 국토부로 분류가 됐기 때문에 국회사무처에서 주무부처에 의견을 묻습니다. 그런데 그 주무부처는 자기 의견만 내는 게 아니라 관계기관 의견을 다 받아서 내게 돼 있습니다.

○하영제 위원 다시 한번 묻겠습니다.

일단 중앙부처는 좀 뒤에 봅시다. 부산·울산광역시, 대구, 경북 같은 경우에 이게 단순히 도민들 여론이 아니고 정식으로 자치단체장한테 공문을 내서 정식 받은 공문 속에 돼 있는 내용입니까, 이것이 확실하게?

○국토교통부제2차관 손명수 저희가 관계 5개 지자체 다 공문으로 의견조회를 했는데……

○하영제 위원 이따가 휴식 시간이에요, 산회 시간에 그것 공문 카피를 주세요.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 의견조회를 다 했는데 부울경은 공문으로 의견을 안 보내셨고……

○하영제 위원 그런데 아까 왜 공문을 받았다는 거예요?

○국토교통부제2차관 손명수 대구, 경북은 공문을 냈습니다.

○하영제 위원 부울경은?

○국토교통부제2차관 손명수 부울경은 공문으로 의견을 내지 않았습시다.

○하영제 위원 그것 어떻게 이렇게 적을 수 있는 거예요, 공문 답변도 없이?

○국토교통부제2차관 손명수 그것은 국회에서 받은 의견입니다.

○하영제 위원 국회 어디에서?

○국토교통부제2차관 손명수 사무처에서도 의견조회를 했다고 그러지 않습니까?

○**하영제 위원** 국회에서 어떻게 부울경 공문을 냈니까, 답변을? 어떻게 이 답변이 나온 거예요?

○**소위원장 李憲昇** 12페이지의 관계기관 의견을……

○**하영제 위원** 관계기관 의견이 이렇게 나와 있는데 근원적 의문이 이 답변이 어디에서 나온 것이냐, 의도는 단순한 여론이냐 아니면 그야말로 공문을 내서 정확하게 공문을 받은 거냐를 제가 묻는 겁니다.

○**전문위원 이지민** 저희가 공문으로 받은 걸로 기억하고 있는데……

○**하영제 위원** 기억이 아니라 내 보면 간단한 것을……

○**소위원장 李憲昇** 공문받은 것 있습니까?

○**하영제 위원** 공문을 받은 게 있으면 공문 카피를 이따 쉬는 시간에 주시고……

○**전문위원 이지민** 예, 정회 시간에 드리겠습니다.

○**하영제 위원** 정회 시간에 주시고, 자꾸 서로 이야기, 법무부장관 직인이 찍힌 것도 보고 대구, 경북, 부산·울산광역시장, 도지사 찍힌 걸 좀 보자고요. 간단한 걸 왜 자꾸 이렇게, 받은 게 있다면서요.

○**전문위원 이지민** 전자문서로 받아서요.

○**하영제 위원** 아니, 글썸 그것 좀 출력해 가지고.

○**소위원장 李憲昇** 조용천 간사님 의사진행발언 있습니다.

○**조응천 위원** 김해신공항에 대해서 저번에 대정부질문 등을 통해서 아직 김해신공항에 대해 가지고 기본계획이 폐기된 게 아니다, 아직 살아 있다 그런 답변을 하신 걸로 제가 지금 기억을 합니다. 그러면 김해신공항이 아직 폐기된 게 아니고 살아 있는데 이 가덕도 법안에 대해서 지금 저희가 심의를 하고 있는 것은 또 일견 모순이 되니까 제 생각으로는, 지금 이 법안 내용에는 김해신공항에 대해서 어떻게 할 것인가에 아무런 내용이 없습니다. 그러니까 김해신공항에 대해서 어떻게 처리할 것인가에 대해서, 우선 제 생각으로는 부칙 정도에 김해신공항에 대해서 어떻게 처리할 것인지, 뭐 기본계획안을 폐기한다든가 그런 기본방침을 우리가 먼저, 이 법을 앞으로 다루려면 폐기를 하는 걸 전제로 이 법을 다루는 게 필요할 것 같다. 그것은 먼저 좀 정해야 될 것 같고요.

그리고 이 법뿐만 아니고 또 대구경북통합신공항법도 오늘 안건 중에 올라와 있습니다. 그런데 제가 이 구성을 죽 보니까 지금 1장부터 해 가지고 5장까지 이렇게 돼 있는데 효율적인 검토를 위해서 각 장별로 심사보고를 해 주시고 장별로 질의를 해 가지고 검토할 수 있도록 그렇게 진행해 주시는 게 어떨까 싶어서 제가 의사진행발언을 좀 했습니다.

○**하영제 위원** 공청회 때 의견을 같이 들었지만 저도 발언을 했고 우리가 너무 국제화 시대 되면서 글로벌 대형 공항에 매몰된 논리 아닌가 이야기 있었어요. 있었고, 지금 조용천 간사님 말씀은 이 법안에 부칙을 넣든 김해공항을 폐기한다 넣자는 건데 그게 과연 통하겠는가 하는 이야기입니다, 그것이 과연 현실적으로. 그러면 이때까지 해 온 국토부는 뭘니까? 과연 그게 부칙에 들어갈 수 있겠어요?

국토부 답변 한번 해 보세요. 조용천 간사님 말씀이 가덕도공항을 추진하려면 기왕에 이때까지 벌려 놓은 김해공항 관계가 지금 클리어하게 되지 않았다, 그러면 김해공항 하겠다는 거냐 말겠다는 거냐? 일용 논리상으로 맞습니다. 그런데 그것이 이 자리에서 단칼에 부칙에 들어갈 수 있겠어요?

○**조응천 위원** 그것은 이제 입법권자들이 해야지요.

○**하영제 위원** 저는 그것에 대해서 상당히 문제가 있다고 봅니다.

○**진성준 위원** 이게 참 어려운 문제인데 아까 조용천 간사님 말씀하신 것처럼 그동안에 추진해 왔던 김해신공항을 폐기하고 가덕도신공항으로 할 건지 말 건지 이것부터 결정하고 그다음에 구체적인 축조심사에 들어가는 게 어떤가 이렇게 생각합니다.

저는 축조심사 과정에서 무리하게 여러 가지 정부의 사업절차들을 막 생략 가능하다는지 이렇게 막 넣어 놓은 것도 있다고 생각해요. 또 신공항 만드는 김에 아까 전문위원 검토보고도 있었습니다만 부산을 확 바꿔 놓자 해 가지고 여러 가지 배후단지니 신도시니 이런 것들도 들어가 있다고 생각하는데 이걸 본질에서 벗어난 거라고 생각하거든요. 저는 축조심사 과정에서 그 부분은 얼마든지 탄력적으로 심사하고 조정할 수 있다고 생각합니다.

그런데 가장 중요하게는 가덕도신공항을 할 거

냐 말 거냐 이 문제라고 생각합니다, 잘 아시는 것처럼. 그간에 오랜 세월이 경과하면서 정권이 어떻게 바뀌느냐에 따라서 또 지역 여론이 어떤냐에 따라서 몇 번씩 엇치락뒤치락했던 것 아닙니까? 그런 결과로 오늘에 이르렀는데 이것을 기왕에 행정절차에 넘겨 가지고 입지를 정할 수 없는 지경에 이르렀다. 이제 국민의 대의기관인 국회가 책임지고 입지를 결정해 줘야 될 그럴 시기에 봉착한 것 같다. 그랬기 때문에 가덕도신공항법이 여야 막론하고 다 당론으로 제출된 것 아닙니까? 그런 점에서 이 자리에서 먼저 총론 논의이기도 하겠습니까만 할 거냐 말 거냐 이 문제를 놓고 결론짓고 후에 진행하면 어떤가 이렇게 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 조웅천 위원님하고 진성준 위원님 비슷한 의견을 내셨고, 그러면 김상훈 위원님 의견 한번 들어 보겠습니다.

○김상훈 위원 조웅천 위원님께서 제안하신 가덕도공항법 부칙에 김해신공항 기본계획의 폐기 운운하는 것은 이 법을 심사하기 위한 가장 근본적인 전제입니다. 물론 그렇게 하면 입법 심사를 하기에는 굉장히 용이하고 행정부도 빠져나갈 틈이 생길지는 모르겠는데 우리가 오히려 입법권의 오만함을 내려놔야 되는 게 아닌가 하는 생각을 갖고 있습니다.

물론 조웅천 간사님, 진성준 위원님께서도 자료를 받아 보셨겠지만 김해신공항 확장사업을 예정대로 추진하면 적어도 원래 계획대로라면 26년, 늦어도 28년 안에는 사업이 다 끝나게 돼 있어요. 그런데 지금 현재 가덕도공항법은 2030년 돼도 저는 쉽지 않을 거다 그렇게 봅니다.

안전성은 김해신공항이 더 안전한 걸로 나와 있어요. 환경성, 가덕도는 산을 3개를 또 절개해야 됩니다. 그다음 먼저 공청회 때 말씀드렸던 대로 항구에 진출입하는 대형 선박의 선고 문제가 있고 그다음 지표상 위로, 지표 위로 40m를 성토해서 활주로를 짓는 나라가 지금 전 세계적으로 어떤 나라가 있는지, 부등침하에 대해서 오늘 부울경에서 자료를 만들어 왔지만 상당 부분 근거가 희박한 그런 내용들로 점철돼 있습니다.

국토부가 지금 지적을 해 놓은 내용을 보니까 안전성, 환경성, 접근성 등등으로 봐서 김해공항보다 전혀 나을 게 없는데 기본계획 수립 2년차에 있는 공항건설계획을 폐기 백지화하고 가덕도공항법으로 입지를 정해 주자는 게 이건 어떤 근

거에서 우리가 이렇게 심사를 하는 거지요? 정상적인 사고를 가진 입법 심사라면 그러서는 안 되는 것 아닙니까? 오히려 조금하더라도 김해신공항 건설계획에 대해서 주무부처가 입장 정리를 하고 난 뒤에 가덕도공항법을 심사해야 이게 지극히 정상적이고 기본적인 절차 아닌가요? 더구나 부칙으로 현재 추진하고 있는 계획을 폐기시키는 걸 결정하자는 건 이것은 정말 문제가 있다 이렇게 판단이 됩니다.

그래서 혹시 필요하다면 지금 자꾸 속기록에 다 남으니까 위원장님하고 간사님하고 법안심사방향에 대해서 논의를 하시고 다시 속개하든지 그렇게 하는 게 필요하지 않겠나 싶은 생각이 듭니다.

○소위원장 **李憲昇** 혹시 위원님들 다른 의견 있으신가요? 송언석 위원까지 한번 들어 보겠습니다.

○송언석 위원 어제그저께인가요. 공청회 할 때도 잠깐 말씀드렸는데 민간공항의 경우에는 이전이든 확장이든 아니면 신설이든 간에 공항시설법에 따라서 정부에서 추진을 하도록 되어 있습니다. 그렇기 때문에 공항시설법에 따라서 진행되는 어 온 지금 상황이 김해신공항, 지금까지 그렇잖아요? 그게 이제 20년짜리 국토종합계획에도 들어가 있고 공항개발종합계획인가 거기에 들어가고 있고 지금 이렇게 돼 있는 걸로 알고 있는데 차관님, 맞지요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 맞습니다.

○송언석 위원 그래서 이 법이 아무리 올마이트한 법이라 하더라도 다른 법에 따라 가지고 정부에서 행정처분해서 만들어지고 있는 기본계획이나 공항 입지에 대한 부분을 이 법에서 부칙을 달아서 무효화시킨다는 것은 그 어떤 경우에도 정당화되기가 굉장히 어렵다, 저는 그런 생각이 듭니다.

그리고 내용을 봤을 때 제일 중요한 게 비용추계 부분인데 사실 비용추계와 관련된 내용이 지금 전혀 어디에도 나타나 있지 않습니다. 가덕도에다가 공항을 새로 할 경우에 가덕도공항을 건설하기 위한 비용이 도대체 얼마쯤 되는가, 제일 중요한 게 그것 아니겠어요? 그러면 그 재원을 어떻게 조달해서 사업을 할 건가 이런 부분들이 선행이 돼야 되는데 비용추계 부분이……

우리가 많은 경우에 국회에서 입법을 할 때 비용추계를 하도록 의무화되어 있음에도 불구하고

관행적으로 뭐 이런저런 이유를 해서 생략하고 넘어가는, 지금 되어 있는데 이 가덕도공항처럼 이런 단일 건으로 어마어마하게 재원이 들어가는, 소요되는 이런 건을 비용추계 한 번 없이 한다는 것은 대단히 위험한 발상이다, 그래서 일차적으로 비용추계 부분을 먼저 당연히 첨부해야 될 것이고.

그것이 필요한 이유가 바로, 예비타당성 조사라고 하는 게 그래서 필요한 거거든요. 사전타당성조사를 거쳐서 대강의 입지하고 대강의 재원소요가 얼마큼 된다는 것이 나오면 그것을 가지고 예비타당성조사를 해서 최종적으로 이게 경제성이나 지역균형발전 측면에서 필요하다 이렇게 판단이 되는 건데 그 과정을 다 생략하고 하기 때문에 굉장히 위험하게 진행이 되는 겁니다 그리고 내용상으로 쭉 봤을 때도 상당히 많은 조항들은 공항시설법의 규정을 거의 그대로 가져온 경우가 많아요. 물론 약간의 용어나, 한두 개 플러스마이너스가 있지만.

그렇다면 이 법의 가장 중요한 것은 뭐냐? 입지를, 가덕도에다가 공항을 하겠다는 게 가장 중요한 포인트입니다. 그러면 가덕도가 과연 그 입지로서 맞느냐 하는 게 제일 중요한데 여기 지금 소위에 앉아 있으신 위원님들 몇 분이서 ‘우리가 책임지고 하자’, 어떻게 책임을 지는데요? 그 위치가 정당하고 적절하고 타당한지에 대해서 누가 어떻게 책임질 거냐 이겁니다.

그렇기 때문에 행정부에서 그 많은 사람들이, 그 많은 전문가들이 오랜 세월, 시간 동안 연구하고 검토하고 고민해서 만들어 가는 게 입지 선정 과정이거든요. 그런데 그것을 다 생략하고 그냥 여기서 우리 몇 명이 이렇게 결정할 수 있다고 생각하는 것은 참, 저는 굉장히 위험하지 않겠나 이런 걱정을 합니다.

그래서 그런 점에서 이 법에 대해서는 전체 가닥을 어떻게 할 건지를 조금 더 고민을 해서 진행이 돼야 되지 않겠나 하는 그런 생각이 듭니다. 위원장님, 참고를 좀……

○하영제 위원 위원장님.

○소위원장 李憲昇 예.

○하영제 위원 비슷한 맥락에 있는데, 좀 시간을 갖지요. 산회를 하셔 가지고 제 생각엔, 의사 진행발언을 겸하고 있는데, 서로 협의를 하셔 가지고……

저는 조웅천 간사님의 말씀을 듣고 이것은 굉장히,

장히, 까딱하면 감당하지 못할 사태가 발생할 수 있다. 우리가 부칙에다가 김해공항 건을 폐기한다는 게, 그게 과연 가능하겠습니까? 그것은 굉장히 위험한 생각이고 그래서 이걸 산회하셔 가지고 두 분 시간을 좀 가지십시오. 여기서 앉아 가지고 속기록에 그대로 남는데 여러분 엄청난 부담되실 일을 그렇게, 시간 좀 가십시오.

○소위원장 李憲昇 위원님들 의견 다 하셨으면 제가……

○문진석 위원 송언석 위원님께서 아까 말씀하셨던 비용추계라든가 이런 부분들은 예타라는…… 뭐 사전타당성조사라든가 이런 과정들을 생략할 때는 좀 어려움이 있겠지만 이 법 조문을 우리가 하나씩 들여다보면서 그런 부분들을 다 보완하자는 거거든요.

다만 이게 왜 특별법으로 갈 수밖에 없었냐는 것은 다들 아시겠지만 이게 입지 선정을 가지고 15년 동안 표류한 것 아닙니까. 그래서 사실 제가 보기에는 왜 특별법으로 갈 수밖에 없냐? 입지 선정을 하기 위한 특별법이라고 저는 그렇게 해석을 하고요.

그다음에 시공이라든가 안전성이라든가 이런 것은 사실상 기술적으로 다 커버가 된다고 봐요. 여러 전문가들 얘기를 들어보고 또 제 개인적으로도 그런 공법이나 이런 것들에 대해서 약간 알고 있기 때문에 이게 불가능한 것들은 아니라고 보는 거지요. 다만 이 공항을 할 것이냐 말 것이냐, 이것을 결정하는 것이지 그 기술적인 문제라든가 행정 절차라든가 이런 것은 실효성을 높이기 위해 몇 가지 보완하면 문제가 없다고 보거든요.

그래서 김해공항 기본계획도 우리가 이 부칙에 못 담을 이유가 없어요. 그게 뭐 엄청난 법률도 아니고 김해신공항 문제가 해결이 안 된 상태에서 가덕도 특별공항으로 간다, 그러면 이제 논란이 좀 있을 수가 있어요. 그래서 이 논란을 좀 없애기 위해서 부칙에 담는다 이런 것이지, 입법부가 오만하고 이런 문제가 아니라는 거지요.

○하영제 위원 저기요, 내가 자꾸 말씀드려서 좀 그런데……

○소위원장 李憲昇 잠깐만, 발언권 얻으시고요.

○하영제 위원 예, 위원장님.

○소위원장 李憲昇 하영제 위원님.

○하영제 위원 두 분 말씀을 제가 다르게 해석을 한 건 아니고 그날 공청회 여러분 혹시 보셨

으면요, 제가 말씀을 드린 논지는 이겁니다. 우리가 공항에 대한 개념을 글로벌 공항이나 이런 거에 대한 것만 생각한다는 겁니다. 그런 걸 나는 탈피하자는 거지요.

저 개인적으로 말씀드리면 이것 좋습니다. 가덕도공항 좋아요. 하는데, 단 김해공항 관계는 우리가 몇 사람이 앉아 가지고 여기서 다할 성질이 못 된다는 겁니다. 이때까지 해 온 것은, 정부는 무엇인데요, 그러면? 밑에 부칙에 달랑 달아 가지고 이것과 관련해 가지고 모든 것을 포기하는 그런 게 과연 우리한테 주어진 권능입니까? 그것은 굉장히 오만합니다. 저는 오만하다고 생각합니다, 바로. 입법권이 모든 것을 할 수 있는 건 아니에요.

그렇다면 김해공항도 예를 들어서 지금 상태로 한다면 앞으로 시의가 적절한 방법을 통해 가지고 보완·개량할 수 있는 방법이 얼마든지 있는데 어떻게 우리가 여기서 부칙으로 김해공항 폐기한다 하겠습니까. 그것은 굉장히 불가능하다고 생각합니다, 상식적으로 볼 때.

그래서 제가 위원장님께 제안을 드린 이유는, 아까 의사진행발언과 겹했는데 똑같은 이야기 계속 반복된다 이거지요, 적어도 오늘 이 시간만은.
○소위원장 **李憲昇** 조용천 간사님 조금 정리해보십시오.

○조응천 위원 법을 보시면 가덕도신공항 특별법 앞에 '부산'이 들어가 있냐 안 들어가 있냐, 그다음 '건설 촉진'이 들어가 있냐 안 들어갔냐가 다르고 내용은 거의 대동소이한 법이 2개가 나와 있는데 우리 국회 내 1당과 2당에서 나란히 제출한 그런 법입니다. 다 잘 아시다시피 1당과 2당에서 공히 이 법을 통과시키겠다고 공헌을 하신 그런 법들입니다. 지금 앞에 앉아 계신 야당 위원님들 하시는 말씀에 대해서 상당 부분 공감을 하고 또 상당 부분 맞는 말씀이십니다.

또한 대구경북 통합신공항 법안도 이 법 다음에 준비되어 있습니다. 거기에 대해서도 저희가 공청회를 똑같이 연 바가 있습니다.

저도 이 가덕도신공항이라는 것에 대해서 과연 저 가덕도라는 곳에 활주로가 안전하게 기능을 할 수 있을 것인가 또 저기에 가서 저게 공항 역할을 제대로 할 수 있을 것인가 나름으로는 정말 고민을 하면서, 제가 토목을 전공하지 않았고 공항물류를 전공을 하지 않았기 때문에 지난 설날 연휴 나흘을 꼬박 투자를 해서 온갖 문헌을 다

뒤져보고 난리를 치고 정말 꼼짝도 안 하고 그것만 했습니다. 그리고 각종 전문가들한테 물어보고 정말 할 수 있는 건 다 했습니다.

그게 꼭 제 마음에 들어서 그렇게 한 것도 아니고 그게 정말 옳아서 그렇게 한 것도 아닙니다. 다만 각 당에서, 양당에서 그 법안들을 발의했고 그 법들을 추진하겠다고 했고 그게 우리가 몸담고 있는 국토교통위에서 처리를 해야 될 법이기 때문에, 언젠가는 우리가 맞닥뜨려야 될 법이고 또 그게 공청회를 거치고 설날이 지나면 우리 책상 위에 올라올 법이기 때문에 그렇게 정말 노심초사하면서 다뤘던 것입니다. 그날이 오늘 이렇게 다가왔고 또 그 시간이 지금 됐습니다.

그런데 야당 위원님들 하시는 말씀, 다시 한번 더 말씀드리지만 상당 부분 공감하고 상당 부분 옳으신 말씀입니다. 그 주신 말씀들 계속 저도 가슴에 담고 머릿속에 넣고 있습니다마는 이 법과 이 다음에 있는 대구경북 통합신공항법, 어쨌든 우리가 이게 뭐가 잘못됐고 뭐가 잘됐고 뭘 빼야 되고라고 하는 것은 우리가 최대한 치열하게 들여다봐야 되고 그게 우리가 할 일이라고 생각합니다.

그래서 지금 하시는 말씀은 그 정도까지만 일단은 주시고 이제는 각 장별로 빨리 실제적인 문제에 대해서 한번 말씀을 나누시는, 그렇게 하시는 게 옳지 않을까, 그래서 위원장님께서 이제 진행을 그렇게 해 주시는 게 좋지 않을까 싶어서 말씀드립니다.

○김상훈 위원 잠깐 정회했다가 속개하시지요, 한 10분이라도.

○소위원장 **李憲昇** 10분이라도?

잠깐만요. 정회를 하기 전에 송언석 위원님께서 비용추계서 미첨부에 대해서 말씀을 하셨는데 박수영 의원이 제출한 그 특별법에 대해서 국회 예산정책처에다가 요구를 했습니다.

그런데 거기에서 답변이 왔는데 국회법 제79조의2에 따르면 예산상 또는 기금상의 조치를 수반하는 의안을 발의하는 경우에는 그 의안의 시행에 수반될 것으로 예상되는 비용에 관한 국회예산정책처의 추계서 또는 추계요구서를 함께 제출하도록 하고 있고 비용추계요구서를 제출한 경우에는 위원회 심사 전에 비용추계서를 제출하도록 규정을 하고 있습니다.

그런데 국회법에는 비용추계 등에 대한 자료의 작성 및 제출 절차 등 필요한 사항은 국회규칙으

로 정하도록 하고 있는데 의안의 비용추계 등에 관한 규칙 제3조제1항제3호에서 의안의 내용이 선언적이거나 권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우에는 비용추계서를 첨부하지 않도록 규정하고 있습니다. 그래서 이것을 첨부를 못 했다는 이야기를 드리겠습니다.

그리고 지금 현재 김해신공항 기본계획, 아직 살아 있는데 이 부분에 대해서 어떻게 정리할 것인가 여기에 대해서 서로 합의를 미룰 수 없고 또 조응천 여당 간사님께서 일단 여야 각 당에서 특별법을 발의를 했으니까 각 장별로 심사보고하고 정부 측 의견 듣고 질의하고 토론하는 과정에서 정리를 하자는 의견을 주셨습니다.

그래서 우리 국민의힘 김상훈 위원님이 잠깐 시간 좀 가지자고 그러니까 한 5분 정도 정회를 해서 이 부분에 대해서 조금 정리를 하고 바로 다시 속개해서 각 장별로 심사보고하는 것으로 그렇게 하겠습니다. 그렇게 정리하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

○소위원장 **李憲昇** 김상훈 위원님.

○김상훈 위원 예.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 지금 회의가 진행 중입니다마는 잠시 정회를 했다가 오후 3시 20분에 속개하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(15시07분 회의중지)

(15시24분 계속개의)

○소위원장 **李憲昇** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

정회하기 전에 여러 위원님들께서 의견을 주셨고 일단 합의된 것은 각 장별로 심사보고에 먼저 들어가자고 협의를 마쳤습니다. 그래서 전문위원회에서 각 장별로 심사보고를 해 주시고 정부 측에서 거기에 대한 의견을 주신 다음에 위원님들께서 질의 과정을 통해서 의견을 조율하도록 하겠습니다.

서로 협의가 되면, 합의가 되면 그 부분은 넘어가고 만약에 이론이 있는 부분에 대해서는 시간을 좀 세이브하기 위해서 마크했다가 말미에 다시 재협의하는 것으로 그렇게 진행을 하도록 하겠습니다.

그래도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 전문위원 첫 번째 장에 대해서 검토의

견 말씀해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **이지민** 제1장 총칙 보고드리겠습니다.

자료 13쪽입니다.

법률안의 제명은 박수영 의원안이 부산가덕도 신공항 특별법이고, 한정애 의원안이 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법입니다.

한정애 의원안은 ‘건설’을 제명에 포함하고 있는데, 제정안의 내용이 건설에 한정되지 아니하고 신공항 건설지역 경제지원을 위한 특례와 공항 운영을 위한 공사 설립 등에 관한 내용까지 포함하고 있습니다.

신공항 건설과 관련이 적은 내용들, 예를 들면 외국인투자기업에 대한 세제 및 자금 지원, 자유무역지역 입주자격에 관한 특례 등의 내용을 특별법에서 제외하는 방안을 고려할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음 14쪽입니다.

정의 규정입니다.

박수영 의원안은 신공항의 명칭을 “부산가덕도 신공항”으로 통칭하는 반면에 한정애 의원안은 “동남권 신공항”으로 표현하고 있습니다.

제명에서 ‘가덕도신공항’이라는 표현을 양 법안 모두 쓰고 있으므로 이를 감안해서 “가덕도신공항”으로 통칭하는 것이 간단할 것으로 보입니다.

박수영 의원안 2조 1호는 김해국제공항을 이전하는 내용을 담고 있는데, 김해국제공항의 이전 여부는 합의가 필요한 것으로 보입니다.

그리고 관문공항을 정의하고 있는데요. 관문공항이라는 용어는 현재 공항 관련 법령이나 계획에서 사용되고 있는 용어가 아니라는 점을 고려할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

다음 15쪽입니다.

신공항건설사업의 정의입니다.

두 제정안 모두 “신공항 건설에 따른 물류 기반 구축과 산업단지 조성 및 연구개발 인프라 건설”이 신공항 건설사업에 포함되는 것으로 규정하고 있는데, 산업단지의 조성이나 연구개발 인프라 건설은 신공항 건설과 직접적인 관련성이 적은 것으로 보입니다.

가장 아래쪽입니다.

박수영 의원안은 “신공항 건설 예정지역의 조성을 위한 공유수면의 매립”을 규정하고 있는데, 가덕도신공항의 특성을 고려할 때 공유수면 매립이 신공항 건설사업에 포함된 것은 타당한 것으로

로 보입니다.

18쪽입니다.

신공항 건설의 기본방향입니다.

박수영 의원안 제3조 2호는 ‘24시간 운항 가능한 국제공항으로서 기능’하도록 규정하고 있는데, 국토부는 개별 법령에서 공항의 운영시간을 규정할 경우 여건 변화에 유연하고 효율적인 대응이 곤란해지므로 공항개발 종합계획 또는 공항시설법 관계법령에서 규정하는 것이 타당하다는 입장입니다.

한정에 의원안은 ‘2030 부산세계박람회 성공 개최를 위한 조기 건설’을 기본방향으로 규정하고 있는데, 박람회 유치 여부가 아직 미정이므로 이를 감안해서 법률안 내용에서는 삭제하는 것이 바람직하지 않을까 생각이 듭니다.

박수영 의원안은 ‘최대 중량 항공기 이착륙이 가능한 활주로 건설이 포함된 공항·비행장의 규모’를 규정하고 있는데, 제정안에서 최대 중량 항공기의 취항을 전제로 한 활주로 건설을 기본방향으로 규정하기 전에 전국 공항 운영체제에서 가덕도신공항의 역할, 최대 중량 항공기 취항 가능성 등 실무적 논의가 선행될 필요가 있는 것으로 보았습니다.

다음 21쪽입니다.

다른 법률과의 관계입니다.

제정안은 다른 법률과의 관계에서 이 법이 신공항 건설사업에 대해서 다른 법률에 우선하여 적용된다고 규정하고 있을 뿐 공항시설법과의 관계를 규정하고 있지 않습니다.

그런데 제정안이 공항시설법에 대한 특별법에 해당하므로 동 제정안의 규정이 공항시설법보다 우선 적용되고, 공항시설법과 규정하려는 사항이 같아 별도로 규정할 필요성이 적은 내용과 동 제정안에서 규정하고 있지 않은 내용은 공항시설법을 준용하는 방안을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

다음 22쪽입니다.

다른 계획과의 관계입니다.

두 법안 모두 다른 계획과의 관계를 규정하고 있는데, 박수영 의원안은 국토기본법에 따른 국토종합계획에 대해서는 이 법에 따른 계획이 우선하지 않도록 단서를 두고 있습니다.

국토교통부는 공항개발 종합계획이 공항개발에 관한 상위 계획이므로 국토종합계획과 함께 공항개발 종합계획도 단서에 포함시킬 필요가 있다는

의견입니다.

이상 총칙 보고 마치겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

정부 측 의견을 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 대부분의 전문위원 검토의견에……

○소위원장 **李憲昇** 잘 안 들립니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 아, 잘 안 들립니까?

대부분의 전문위원 검토의견에 동의를 하고요.

다만 아까도 말씀드린 것처럼 행정적·기술적인 부분에 대해서는 의견을 좀 말씀을 드리겠습니다.

14페이지부터입니다.

정의 규정인데요.

먼저 ‘관문공항’이라는 용어는 현재 법령이나 계획에 없는 용어입니다. 그래서 공항개발계획에도 없고 법령에도 없는 용어가 사용되고 있기 때문에 이 부분은 좀 수정하는 것이 전문위원 검토의견대로 맞다고 보여지고요.

그다음에 지금 신공항의 입지와 관련해서 가덕도신공항으로, 두 법안 모두 공통점은 가덕도신공항으로 규정하고 있습니다. 그런데 일반적인 공항 개발 절차에 따르면 여러 가지 대안 검토를 거쳐서 입지선정 절차를 거친 후에 특별법을 제정하는 것이 일반적인데, 아까도 말씀드렸지만 김해신공항 계획이 아직 살아 있는 상황에서 이런 사전 절차 없이 입지를 결정하는 것은 절차적인 문제의 소지가 있다는 점은 지적하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측 의견 다 됐습니까?

○국토교통부제2차관 **손명수** 예.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 조응천 간사님 먼저 질의하시지요.

○조응천 위원 이게 지금 신공항을 건설하는 법인지 신공항 건설을 기화로 근처에 신도시를 건설하고 산업단지, 물류기반, 교통시설 등 SOC를 전부 다 갖추겠다는 그런 법인지를 잘 모르겠습니다. 본말이 전도된 것 아니냐.

그래서 저는 가급적 신공항 건설사업에 필요한 범위로 한정하는 것이 법치주의에 맞다고 보고, 앞으로 이 법을 심의함에 있어서는 그 범위 내에서 보는 것이 맞겠다고 생각을 합니다.

안 그래도 여러 가지 특례 규정을 많이 두고 있는데 공항 건설한다면서 이것저것 다 넣어 가

지고 각종 특례 규정을 넣을 경우 상당히 좋지 아니한 전례를 만들게 될 것입니다. 전문위원 검토보고 13페이지에 ‘신공항 건설과 관련이 적은 내용들을 배제하는 방안을 고려할 필요가 있다’는 것이 이런 취지 아니겠느냐라고 저는 이해를 합니다.

그러니까 공항 및 공항을 운영하는 데 필수적인 시설을 건설하는 데 관련되는 시설 그 정도로 협의의 시설 정도로만 하는 게 좋지 않겠나라고 생각을 합니다.

정부 측 의견과 같은 것은 생략하고요.

그래서 박수영 의원안 제2조제2호마목, 3호라 목 “물류 기반 구축과 산업단지 조성 및 연구개발 인프라 건설” 뭐 이런 것들이라든가 “배후 신도시, 생활편익시설의 조성, 신도시 조성, 물류 기반 구축” 이것은 한정애 의원 법안입니다. “첨단 산업단지 조성, 연구개발 인프라” 이런 것들은 과하다.

그래서 공항시설법에 보면 이렇게 되어 있습니다, “공항개발에 따라 필요한 접근교통수단 및 항만시설 등 기반시설의 건설에 관한 사업” 이렇게 되어 있고요. 신도시가 아니고 인천공항 만들 때 수도권신공항건설촉진법에 보면 “항공 관련 업무 종사자와 신공항 건설 사업으로 인하여 주거지를 상실하는 자를 위한 주거시설 등 생활편익시설의 기반 조성” 신도시가 아니고 주거시설입니다. 이렇게 좀 좁혀서 같이 가는 게 어떨까라고 생각을 합니다.

그리고 부산엑스포에 대해서는 역시 같은 의견입니다. 확정되지도 않은 것을 이 법에다가 담는다는 것, 이것은 국격과 관련되어 있다고 생각을 합니다.

나머지는 전문위원 검토 내용과 같고요.

그래서 앞으로도 공항 본연의 기능을 할 수 있는 협의로 좀 좁혔으면 좋겠다고 말씀을 드리고 싶습니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 조웅천 위원님 수고하셨습니다.

다음 하영제 위원님 하시고 그다음에 홍 위원님 하시고 그렇게.

○하영제 위원 저도 조웅천 위원님 말씀하고 케를 같이 하는데요.

특히 14쪽에 박수영 의원안에 보면 제2조(정의)에 “이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같

다.” 그 1호에 “부산가덕도신공항’이란 김해국제공항을 이전하고 새로이 부산광역시 가덕도……” 이하 생략인데, 저는 이 문구는 대단히 위험하다고 봅니다.

오늘 논의는 부산 가덕도로 딱 한정을 하는 것이 좋지 다른 공항을 언급할 이유가 없습니다. 그래서 부산가덕도신공항이란 부산광역시 가덕도에 건설되는 공항으로 충분하다 생각을 합니다, 나머지 부수되는 것은 오히려 이 법안의 어떤 임팩트를 흐리게 할 수 있기 때문에. 나머지 조웅천 위원님 말씀과 저는 케를 같이 합니다.

○홍기원 위원 저도 비슷한 의견인데요.

8페이지에 보면 우리 전문위원께서 이 법 제정안의 취지를 잘 설명해 놓았습니다.

첫째로는 신공항의 입지를 부산 가덕도 일대로 확정함으로써 공항 건설을 촉진한다. 두 번째로는 사전타당성조사나 예비타당성조사 절차 간소화해서 이 건설사업이 좀 더 신속하게 진행되도록 하려고 한다. 마지막으로 각종 특례 조항을 두어서 그야말로 주변 지역까지 다 개발하는 그러한, 크게 보면 세 가지로 구성이 되어 있는데, 이 개별 조문들을 하나하나 축조심사하기 전에 이 법안에 어떠한 내용을 담을지 대강을 먼저 확정하고 그 원칙하에 꼭 심사해 나가면 좀 절차를 빨리 할 수 있지 않을까 생각이 드는데요.

저도 공항의 입지를 정하는 문제, 두 번째로 사전타당성조사나 예비타당성조사와 같은 절차 간소화 이 부분을 주로 이 법안에 담도록 하고 각종 특례 조항들은 빼는 방향으로 하는 의견에 동의합니다.

그래서 그런 원칙을 먼저 합의한 다음에 심사를 해 나가면 좋겠다는 생각입니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

또 다른 의견 있으신가요?

송 위원님?

○송언석 위원 다 뭐 비슷한 내용입니다. 관문공항이라는 용어는 사용하지 않는 것이 맞다 생각이 들고요.

그다음에 이게 한 가지 조금 걱정스러운 게 한정애 의원안 1조(목적)에 ‘동남권 신공항 건설에 필요한 사항을 규정한다’ 그다음에 ‘남부권의 관문공항이다’ 이런 표현이 있는데, ‘동남권 신공항’이라고 하는 표현에 따라 가지고 지금까지 추진해 온 결과가 현재 진행 중인 김해신공항인 것

같은데.

차관님, 지금 현재 우리 정부 계획상 김해신공항 지금 하고 있는 것이 동남권 신공항으로서 추진해 오는 것 아닌가요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇게 추진해 오고 있었습니다.

○**송언석 위원** 그렇지요? 그래서 만약에 그렇다면 이 법에서, 법 조항 1조하고 2조에서 ‘동남권 신공항으로 한다. 이 법은 그것이 목적이다. 그리고 동남권 신공항은 가덕도에 위치하는 공항을 말한다.’ 이렇게 하면 동남권 신공항으로 추진해 왔던 김해신공항은 그 자체로서 계획에서 근거가 사라지는 것 아니냐, 저는 그런 생각이 들거든요. 그렇지 않습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 저희 행정부 입장에서는 이 부분은 가덕도를 동남권 신공항의 새로운 입지로 규정하는 법이기 때문에 아까 조웅천 간사님께서 말씀해 주신 것처럼 입법기술적으로 보거나 행정집행 가능성 차원에서 김해신공항 문제를 명확하게 정리해 주는 것이 맞다고 봅니다.

○**송언석 위원** 아니, 나는 이 법 자체에서 이미 그렇게 정리가 되는 것으로 저는 느껴지는데. 그런데 이제 또 동남권 신공항을 할 때 지역의 5개 지방자치단체, 광역자치단체가 합의해서 지금 추진을 해 왔었잖아요. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예.

○**송언석 위원** 그러니까 여기 현재 지금 이 법의 내용을 보면 경북도라든지 대구광역시 같은 경우에는 동남권 신공항으로 하면서 가덕도에 법을 이렇게, 입지를 정하는 법을 하니까 이것은 동남권 신공항으로 추진을 했으면서 5개 광역시 중에 2개를 빼고 나머지 3개 광역시의 의견만 고려된 것이다 해서 그런 점에서 이것은 문제가 있다 이런 의의도 제기하거든요. 그 이야기는 이미 계속 제기된 거니까 알고 계시지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 알고 있습니다.

○**송언석 위원** 그래서 그 부분을 봤을 때 저는 개인적으로 이 법을 현행 한정에 의원안으로만 만약에 하더라도 자연스럽게 김해 부분은 해결이 될 수 있다는 생각이 들어요.

만약에 김해신공항이 그대로 간다라고 생각을 했다면 5개 광역지자체 중에서 2개 광역지자체, 대구시와 경북도가 이 부분에 대해서 그렇게 반발할, 적어도 상대적으로 약하게 되는 거거든요.

저는 그런 생각이 조금 듭니다.

그리고 나머지 산업단지 그다음에 연구개발 인프라 등등등 이런 부분들은 다 빼는 것으로 다른 위원님들 다 말씀하셨기 때문에 조웅천 간사님 말씀하신 것하고 대동소이합니다.

○**국토교통부제2차관 손명수** 한 가지 더 부연해서 말씀을 드리면, 지금 김해신공항 계획을 추진할 때 5개 지자체 합의로 추진한 것은 맞습니다. 맞고 모두에서도 말씀드린 것처럼 행정부 입장에서는 지금 현재 공항시설법에 따라서 쪽 추진해 왔던 김해신공항 계획이 아직 살아 있기 때문에 지금 절차적으로 이 부분에 대해서 어려움이 있다는 점을 말씀을 드렸었고요.

그래서 지금 이 새로운 특별법으로 새로운 입지를 규정하는 것이 목적이 아니니까, 이 법이? 그렇다면 이 법을 이렇게 해서 제정을 하고자 한다면 기존에 추진하고 있었던 김해신공항 문제를 클리어하게 정리해 주시는 것이, 이것은 왜냐하면 5개 지자체장의 합의로 추진해 온 것도 맞는 사실인데 지금 현재 이 법이 여야가 같이 발의해서 여야 합의로 지금 논의를 하고 계시기 때문에 기왕에 이 문제를 입법으로 해결하고자 한다면 그 문제까지 같이 정리가 되어야지 이 법의 집행 가능성이 높아진다고 생각합니다.

○**박상혁 위원** 송 위원님이 말씀하신 취지가 정의 조항에 ‘동남권 신공항이란’ 이렇게 하게 되면 특별히 아까 조웅천 간사님이 말씀하신 것처럼 뒷단에 김해공항에 대해서 부대조건이라든지 이런 것을 하지 않아도 된다는 취지이신 건가요? 별도의 규정이 없더라도 이 정의 규정으로 충분하지 않느냐 이런……

○**하영제 위원** 위원장님, 말씀이 나왔기 때문에……

○**소위원장 李憲昇** 잠깐 제가 한 말씀 하고요.

검토보고서에 공항시설법도 같이 포함이 되어 있어요?

○**전문위원 이지민** 해당 조문들 해당되는 부분에 실어 놨습니다.

○**소위원장 李憲昇** 일단 하시기 전에 공항시설 목적이 굉장히 간단하게 되어 있어요. 공항시설법 보면 ‘공항·비행장, 항행안전시설의 설치 및 운영 등에 관한 사항을 정함으로써 항공산업의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한다’라고 돼 있는데 우리가 가덕도신공항으로 뜻을 박으려면 목적에도 간단하게 박수영 의원

안, 한정에 의원안을 통합해 가지고 ‘이 법은 가덕도신공항의 신속한 건설에 필요한 사항을 규정함으로써 국토의 균형발전 및 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다’ 이렇게 간단하게 정리하는 게 좋을 것 같은데요, 목적 부분은.

○하영제 위원 위원장님.

○소위원장 李憲昇 하영제 위원님 말씀하십시오.

○하영제 위원 저 개인적으로 동의합니다. 그 말씀 동의하는데 여기에서 우리가 오늘 임팩트를 주면서 보실 필요가 있다고 보는데 적어도 이 법에서 보고자 하는 것은 가덕도신공항 문제 아닙니까? 그렇다면 동남권 신공항이라는 말을 넣을 필요도 없고 ‘부산가덕도신공항이란 부산시 가덕도에 건설하는 공항이라고 한다’, 이것으로 충분할 것 같습니다. 그것 신공항 말이 들어가면 김해 이야기 왜 들어가겠습니까? 이걸로 다 목적은 달성되는 겁니다. 간단하게 해 가지고요.

○소위원장 李憲昇 목적은 그렇게 간단하게 하고, 제2조 정의에서 두 법안을 한번 비교해 보면 ‘가덕도신공항이란 뭐’ 하고 ‘동남권 신공항이란’ 이렇게 돼 있는데 그냥 금방 말씀하신 대로 ‘가덕도신공항이란 강서구 가덕도 일원에 건설되는 공항으로서 공항시설법에 따른 공항을 말한다’ 이렇게 1항은 정리하는 게 좋을 것 같고.

2항 신공항 건설사업에 아까 말씀하신, 간사님하고 송언석 위원님하고 김상훈 위원님 말씀하셨나? 하여튼 그것도 간단하게 해 가지고 공항시설법에 따라서 공항시설 정의를 하고 공항개발에 따라 필요한 접근교통수단 및 항만시설 등 기반시설의 건설에 관한 사업, 그리고 공항시설의 운영·관리 이것은 다 공항시설법에 준해서 하는 것 아닙니까? 그런 식으로 이것 정리하면 1·2항은 정리가 될 것 같은데요, 정의까지는.

○박상혁 위원 예, 그렇습니다.

○소위원장 李憲昇 이것 지금 우리 되고 있는 부분을 전문위원께서 정리해서 가지고, 수정의견 문안이 없으니까 지금 우리가 그것 되는데 같이 병행해서, 누구 시켜서 하든지 정리를 나오는 대로 바로 한번 해 보세요, 수정의견 문안을.

○전문위원 이지민 일단 이것 하고 대구 하는 동안 정리를 해 보겠습니다.

○소위원장 李憲昇 그렇지요. 그렇게 하면 저희들이 나중에 보고 결정하는 데 좋을 것 같아요. 없이 그냥 이렇게 막 결정하려면 힘드니까.

진성준 위원님.

○진성준 위원 위원장님께서 잘 정리해 주고 계시다고 생각하고요.

이 법안의 제명을 한쪽은 부산가덕도 신공항 특별법 또 하나는 가덕도 신공항 건설 촉진 특별법 이렇게 되어 있는데 저는 이걸 다 축약해서 가덕도 신공항 건설 특별법 이렇게 부르면 좋겠다 그렇게 생각합니다, 가덕도 신공항 건설 특별법.

○송언석 위원 건설은 빠도 될 것 같아요.

○진성준 위원 건설을 빠도 돼요? 건설을 빠도 되는데 건설 외에 다른 얘기들이 너무 많이 들어가기 때문에 건설로 해 놓고 다른 것들은 다 건너 내는 근거로 삼자 이런 말씀입니다.

○조응천 위원 오히려 건설이 들어가면 잡것이 좀 덜 들어간다 이런 취지이신 거지요?

○진성준 위원 그런 뜻입니다.

○송언석 위원 동의합니다.

○하영제 위원 그러세요? 그렇다면 이해가 되지요.

○소위원장 李憲昇 그러면 가덕도 신공항 건설 특별법, 아니면 건설을 위한 특별법?

○조응천 위원 건설을 위한 특별법이 더 명확하지요.

○진성준 위원 그렇습니까? 그러시지요.

○소위원장 李憲昇 그러면 그렇게 할까요? 제목부터 정리하시지요.

○하영제 위원 결가지를 줄이자는 이야기지요?

○진성준 위원 예, 그렇습니다.

○하영제 위원 그러면 이해가 됩니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 됐습니까? 제목은 두안을 합쳐 가지고 가덕도 신공항 건설을 위한 특별법, 오케이?

○진성준 위원 예, 좋습니다.

○소위원장 李憲昇 제목 그렇게 정리합니다.

1조, 2조는 정리가 된 것 같고 그다음에 또 3조의 부산엑스포 이 부분은 전문위원 검토의견을 다들 받아들인다고 하셨지요?

(「예」 하는 위원 있음)

○송언석 위원 2조는 어떻게 정리한다고요?

○소위원장 李憲昇 아까 2조는 공항시설법에 준해 가지고 제2조(정의) ‘이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다’ 이런 것 다 됐고, 1항에 ‘가덕도신공항이란 부산시 가덕도 일원에 건설되는 공항으로서 공항시설법에 따른 공항을 이야기

한다’.

그다음에 2호에는 ‘신공항 건설사업이란 가덕도신공항 건설을 위한 다음 각목의 사업을 말한다’.

가, 나, 다, 라 이렇게 쪽 되어 있는 것은 공항시설법에 준해서 문구를 전문위원회에서 정리를 한번 해 주세요.

○전문위원 이지민 예.

○소위원장 李憲昇 공항시설 운영·관리자 주거시설, 생활편익 이건 다 아까 오케이하셨고, 신공항 건설사업으로 인해서 주거지를 상실하는 사람이 이것은 박수영 의원안 라에 있는 건데 이것을 넣는 것에 동의합니까?

○조응천 위원 제가 좀 말씀드리겠습니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 정리를 해 주십시오. 박수영 의원안 중에서 채택할 수 있는 것.

○조응천 위원 거창한 것 다 빼고요. 일단 기본이 공항시설법에 따른 공항시설의 건설입니다. 이게 기본입니다.

○소위원장 李憲昇 오케이.

○조응천 위원 그다음에 ‘나. 가덕도신공항을 이용하는 여객 및 화물 등의 수송에 필요한 철도·도로·항만시설 등의 건설’, 이것 기본적인 거지요. ‘다. 공항이용객 및 항공관련 업무 종사자 등을 위한 화물·항공·유통·편의·정보통신시설 등 공항의 업무와 관련된 시설의 조성’, ‘라. 항공관련 업무 종사자와 신공항 건설사업에 따라 주거지를 상실하는 자 등을 위한 주거시설과 생활편익시설의 조성’, ‘마. 신공항 건설 예정지역의 조성을 위한 공유수면의 매립’, 이 정도로 하면 되겠습니다. 그러면 딱 공항에 필요한 것만 들어가게……

○소위원장 李憲昇 건설 종사자 들어갔습니까?

○조응천 위원 예, ‘항공 관련 업무 종사자와 신공항 건설사업에 따라 주거지를 상실하는 자를 위한 주거시설’.

○소위원장 李憲昇 아까 나항은 박수영 의원안의 나항하고 한정에 의원님 나항 2개 중에 어느 것으로 했지요?

○진성준 위원 나목은 다 같습니다. 한정에 안이나 박수영 안이나 다 똑같거든요. 그러니까 ‘가덕도신공항을 이용하는 여객 및 화물 등의 수송에 필요한 철도·도로·항만시설 등의 건설’ 이렇게 하자는 말씀이지않아요?

○조응천 위원 예.

○진성준 위원 둘 다 같습니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 공항시설법에는 공항개발사업을 아까 ‘신공항을 이용하는 여객 및 화물 등의 수송에 필요한 시설’ 이렇게 되어 있는데 여기는 ‘공항개발에 따라 필요한 접근교통수단 및 항만시설 등 기반시설의 건설에 관한 사업’이라고 돼 있는데 이게 나온지 아니면 조금 전에 말씀하신 대로 ‘신공항을 이용하는 여객 및 화물 등의 수송에 필요한 철도·도로·항만시설 등의 건설’이라든지, 어느 게 나올까요?

○진성준 위원 둘 다 같은 말 아닙니까? 저는 공항시설법에 따라서 정리해도 괜찮다고 생각합니다.

○소위원장 李憲昇 그 부분도 전문위원회에서 정리를 하시고 나중에 수정된 수정의견을 작성할 때 2개를 비교해 가지고 같이 넣어 주세요, 우리가 선택을 할 수 있게끔.

○송언석 위원 조응천 간사님 정리를 잘 해주셨는데 한 가지 제가 약간 혼선이 있는 것 같은데요.

가, 나, 다 해서 네 번째 라 항목에서 말씀하신 게 항공 관련 업무 종사자와 이렇게 해서 주거지를 상실하는 자 등을 위한 신도시 조성과 생활편익시설 이렇게 되어 있는데 신도시 조성도 포함이 되는 건가요?

○조응천 위원 아니, 주거시설과 생활편익시설.

○송언석 위원 제가 명확하지 않아서, 주거시설과 생활편익시설……

○조응천 위원 예, 신도시 아닙니다. 큰일 나지요.

○송언석 위원 확인했습니다.

○소위원장 李憲昇 그렇게 정리하고, 신공항 건설 예정지역까지 다 뒀고, 2조까지는 괜찮지요?

○진성준 위원 예.

○소위원장 李憲昇 그러면 3조 기본방향.

○송언석 위원 없어도 될 것 같은데요.

○진성준 위원 3조 기본방향은 없어도 된다고 생각합니다.

○소위원장 李憲昇 없어도 됩니까?

○진성준 위원 없어도 된다고 생각합니다.

○흥기원 위원 어차피 타당성 조사해서 나오는 것에 따라서 해야 되지 않겠습니까?

○조응천 위원 정부 측 의견은 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 손명수 정하시는 대로 따르겠습니다.

○조응천 위원 아니, 의견이 있을 것 아니에요.

○소위원장 李憲昇 저는 이것을 하나 넣어 줬으면 좋겠는데요. 기본방향 다른 건 모르겠고 보통 두 의원안에 기본방향을 어떻게 해야 된다 했는데 저는 부산에서 계속 주장하는 게 김해공항이 24시간 운항이 안 되기 때문에 24시간 할 수 있도록 한다 그래서 ‘여객·물류 중심의 복합 기능을 가진’, 관문공항 표현 쓰지 말고 ‘24시간 운항 가능한 공항’ 이 정도는 받아들일 수 있지 않겠습니까?

○진성준 위원 기본방향에 그것 하나만 정하자는 말씀이신가요?

○소위원장 李憲昇 그것하고 이왕 하는 김에 두 안을 좀 섞어서 ‘활주로 관리 및 항공기 운항에 대한 안전이 확보된 공항의 신속한 건설’.

○국토교통부제2차관 손명수 위원장님, 여러 가지 대안이 있을 수가 있는데 운영시간을 기본방향에서 24시간 운영으로 못을 박으면, 사실 운영은 여러 가지 여건을 감안해서 운영 단계에서 정해야 될 사항이거든요.

○소위원장 李憲昇 아니, 운항이 가능하다고 했지 24시간 풀가동한다는 말은 없잖아요.

○문진석 위원 강제하는 건 아니고요, 그냥 가능한이라고 했으니까.

○국토교통부제2차관 손명수 알겠습니다.

○진성준 위원 위원장님, 그렇게 안 해도 다 그렇게 할 것 아닙니까? 그것 뭐 굳이 기본방향에 넣을 필요가 없다고 저는 생각합니다.

○송언석 위원 본 계획을 수립할 때 그런 부분이 고려돼서 아마 계획을 수립하지 않을까 싶고 법에 기본방향으로 넣기에는 조금……

○소위원장 李憲昇 아니, 이게 건설을 위한 특별법이니깐 건설을 위해서는 특별법에 들어가면 어떨까 하는 게 제 생각입니다.

이 부분도 우리 위원들 정리한 것을 나중에, 별로 복잡한 것 아니니까요 해 가지고 넣자 말자는, 나중에 빼면 되니까 그것 감안해서 해 주세요.

4조(국가 및 지방자치단체의 책무) 이것은 뭐 좋은 말들 다 모아서 쓰면 안 됩니까?

○하영제 위원 선언적 규정이니깐 넣어 주지요. 일부러 뺄 이유도 없을 것 같습니다.

○송언석 위원 국가와 지방자치단체 간에 상호 협력을 얘기한다면 5개 지방자치단체 간의 상호 협력 부분도 같이 얘기를 하는 게 맞지 않나요?

○진성준 위원 그걸 뭐 구태여 5개 지방자치단체라고 할 것 있습니까? 지방자치단체라고 하면 다 망라되는 것 아니겠습니까?

○송언석 위원 국가와 지방자치단체 상호 협력이라고 되어 있으니까 지방자치단체 상호 간, 그 부분도 같이 넣으면……

○소위원장 李憲昇 그러면 이것 진짜 다 빼도 되나? 다 빼도 되는 사항 같기도 하네요.

○진성준 위원 선언적인 얘기인데 넣어 놓는 게 어떻습니까?

○소위원장 李憲昇 넣자고요?

○하영제 위원 다른 법에도 이런 모양을 더러 넣거든요.

○진성준 위원 문언을 수정할 필요는 없다고 생각합니다.

○소위원장 李憲昇 두 의원님 안이 거의 똑같네요.

○진성준 위원 예, 그냥 뒤도 될 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 일단 넣는 것으로 해 가지고……

○진성준 위원 예, 별문제 없을 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 수정안을 가져오면 최종적으로 저희들이 수정의견을 독회할 때 그때 판단하십시오.

○조응천 위원 다른 입법례에도 이런 것 다 들어갑니까?

○전문위원 이지민 비슷한 입법례들이 많이 있습니다, 국가 및 지방자치단체의 책무는.

○소위원장 李憲昇 새만금하고 이런 데서 이런 것들 많이 있지요.

그다음에 다른 법률과의 관계는 어떻게 하기로 했습니다? 이 두 법안이 똑같네요. 그렇지요? 그런데 수정의견, 아까 전문위원은 신공항 건설사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 거의 다 공항시설법을 따르고, 뭐 그런 내용이지요?

○전문위원 이지민 예, 여기에 없는 내용이나 비슷한 내용은 공항시설법 준용 규정을 두고 똑같은 내용은 여기서 삭제해서 하셔도 될 것 같습니다.

○진성준 위원 합리적이라고 생각합니다.

○소위원장 李憲昇 예, 저도 그렇게…… 그렇게 정리하십시오.

그다음에 다른 계획과의 관계는 어떻게 하지요?

○**송언석 위원** 박수영 의원안이 적절하다고 생각이 되는데, 전문위원 검토의견이 지금 박수영 의원안하고 동일한 것 아닌가요?

○**전문위원 이지민** 예, 동일한데 거기다가 공항 개발 종합계획도 넣을 수도 있겠다라는 의견입니다.

○**소위원장李憲昇** 국토기본법하고 공항시설법 중 공항개발 종합계획이 더 우선한다 이 말 아닙니까?

○**전문위원 이지민** 예, 그러니까 이 법에 따른 기본계획이나 실시계획보다 국토종합계획과 공항 개발 종합계획이 우선한다는 이야기입니다. 이게 공항개발 종합계획이 형식적으로 봐도 이 법에 따른 기본계획보다 상위 계획이기 때문에 이렇게 하셔도 되지 않을까라는 의견입니다.

○**소위원장李憲昇** 저도 그렇게 생각합니다.

○**홍기원 위원** 그런데 만약에 그렇게 하면, 김해신공항이 공항개발 종합계획에 따라서 하고 있는 것 아닌가요?

○**소위원장李憲昇** 우리가 법을 빨리 통과시키면 6차 계획이 원래 작년 말까지 하기로 되어 있는데 아직 계획 중이니까 포함이 되지요, 우리가 빨리 심사를 하면.

정부 측 의견 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 이 법이 통과가 된다면 공항개발계획에 저희가 반영할 수 있습니다.

○**소위원장李憲昇** 그렇지요? 그러면 이 조항이 들어가더라도 괜찮은 거지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 문제없을 것 같습니다.

○**진성준 위원** 전문위원 의견을 받아서 그렇게 정리하시지요.

○**소위원장李憲昇** 그러면 1장은 끝났네요. 또 다른 의견 없지요?

조금 속도를 냅시다.

2장, 전문위원 검토보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 이지민** 2장, 자료 24쪽입니다.

사전타당성조사의 간소화 및 예타 면제에 관련된 내용입니다.

먼저 사전타당성조사 등에 관한 특례에 관해서 말씀드리면 한정애 의원안 7조 2항은 사업목표, 사업규모, 수요추정, 추진체계, 소요예산 등이 구체화된 경우에 사전용역 등을 간소화할 수 있다고 규정하고 있는데 이 사전용역이 사전타당성조

사를 의미한다고 가정한다면 앞에 제시한 사업목표나 사업규모 이런 내용들은 사타를 통해 확정된다는 점을 고려할 때 이게 좀 모순되는 부분이 있는 것으로 보입니다.

그리고 예비타당성조사 실시에 관한 특례에 대해서는 예타 면제의 규정을 둘 것인지 여부는 대규모 재정사업에 대한 예비타당성조사가 예산낭비 방지와 재정운용의 효율성 제고를 위하여 도입되었다는 점, 국가재정법 외에 다른 법률에서 예타 면제를 규정한 사례가 극히 희박하다는 점 그리고 동 제정법에 규정하지 않더라도 국가재정법 38조 2항에 따라 예타 면제가 가능하다는 점 등을 고려해서 신중하게 논의해 주시면 될 것 같습니다.

그리고 제일 아래쪽 실시설계에 관한 특례입니다.

박수영 의원안은 신공항 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 실시설계가 완성되기 전에 초기 건설공사에 착수할 수 있다고 규정하고 있는데 착공 이후 환경영향평가 또는 총사업비 협의 과정에서 설계가 변경되는 경우 매몰비용이 발생할 수 있으므로 실시설계 완료 전 건설공사에 착수할 수 있도록 하는 것은 신중한 검토가 필요한 것으로 보입니다.

참고로 인천국제공항의 경우 부지조성 설계를 완료하고 시설공사 설계와 부지조성 시공을 동시에 하는 등 설계와 시공을 병행하여 추진하고 있습니다. 만약에 실시설계에 관한 특례가 이와 같은 설계와 시공을 병행하는 공정을 의미하는 것이라면 별도의 특례규정을 제정법에 두지 않더라도 현재 인천공사가 하는 것처럼 병행해서 사업 추진이 가능할 것으로 보입니다.

다음 29쪽입니다. 기본계획의 수립·변경·고시입니다.

○**진성준 위원** 넘어가기 전에 그것 먼저 하고 가야 되지 않나요?

○**전문위원 이지민** 하나하나요?

○**소위원장李憲昇** 일단……

○**진성준 위원** 싹 다 하고 같까요? 기본계획 하려면 뭐, 어디까지 계속합니까?

○**소위원장李憲昇** 2장이 몇 페이지까지예요?

○**전문위원 이지민** 2장이요?

○**소위원장李憲昇** 예.

○**전문위원 이지민** 2장이 62페이지까지입니다.

- 소위원장 李憲昇** 그러면 하나씩 정리할까요?
- 진성준 위원** 그러시지요, 정리할 게 많으니까.
- 소위원장 李憲昇** 잠깐만, 그러면 2장의 첫 번째 내용이 사타……
- 조응천 위원** 사타, 예타.
- 소위원장 李憲昇** 사타, 예타에 대한 정부 측 의견 말씀해 보세요.
- 국토교통부제2차관 손명수** 예타에 대해서는 기재부에서 나와 있기 때문에 기재부에서 답변드리도록 하고요.
- 국토부에서 사타와 실시설계에 대해서 말씀드리겠습니다.
- 기본적으로 사업을 하려면 공항뿐만 아니라 모든 SOC 사업은 사업의 규모와 이것을 먼저 정해야 됩니다. 그래야지 사업을 추진할 수가 있습니다. 그런데 지금 현재 이 가덕도신공항은 그런 게 없습니다. 그러니까 법에서 사타를 안 한다고 아무리 규정을 해도 사타를 하지 않고는 사업을 추진할 수가 없습니다. 그래서 이 사타 특례조항은 삭제하는 것이 맞다고 생각이 되고요.
- 두 번째로 실시설계 부분도 마찬가지입니다. 설계가 없이 어떻게 공사를 합니까? 그리고 만약에 그것을 패스트트랙을 염두에 둔, 설계와 시공을 병행하는 방식으로 하는 것을 염두에 둔다 하더라도 그것은 정말 기술적인 사업 추진 과정의 문제이기 때문에 법에서 실시설계 전에 착공할 수 있다 이렇게 하는 것은 모순이라고 생각이 됩니다. 그래서 이 두 조항은 삭제할 필요가 있다고 생각이 됩니다.
- 예타에 대해서는 기재부 차관보가 나와 있기 때문에 말씀드리도록 하겠습니다.
- 기획재정부재정관리관 강승준** 기획재정부 재정관리관입니다.
- 박수영 의원안하고 한정에 의원안에 모두 ‘국가재정법 제38조에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다’ 이렇게 하고 있는데요. 국가재정법 38조의 규정은 예비타당성조사 면제의 대상과 절차를 정하고 있어서 이를 배제하고 예타를 면제할 수가 없습니다.
- 또한 예타 면제 규정은 이미 일반법인 국가재정법에 규정되어 있어서 구체적인 사업 계획이 수립되고 그러면 국무회의를 통해서 예타 면제가 가능합니다. 그래서 이 조항은 삭제하는 것이 맞고요.
- 이 규정이 사업의 원활하고 조속한 추진을 위

해서 쓴 규정이라면 이 규정 대신에 국가재정법 제38조제1항에 따른 예비타당성조사를 최대한 단축하여 처리하여야 한다, 이런 규정으로 대체하는 것이 좋다는 의견입니다. 그렇게 되면 특별법에 의해서 예타의 조속한 처리도 가능해지고요. 일반법인 국가재정법 절차에 따른 예타 면제도 가능해짐으로써 훨씬 더 법 취지에 맞다고 생각합니다.

이상입니다.

○**소위원장 李憲昇** 그러면 위원님들 의견을 한번 주세요.

조응천 간사님.

○**조응천 위원** 이렇게 서두르는 이유가 2030년 엑스포 때문에 그 전까지는 이 공항이 되어야 한다고 하는데 저는 솔직히 저번에 공청회 때도 그 얘기했다가 부산일보하고 국제신문에서 여러 번 두드려 맞았는데 아무리 두드려 맞아도 그것은 좀 박약하다……

그리고 공항이 이게 어떻게 생긴 공항이고 어디다가 어떻게 앉힐지, 지금 나온 것은 부산시 안밖에 없어요. 그렇지요? 차관님, 맞지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 정부에서 사타를 한 적은 없습니다.

○**조응천 위원** 아니아니, 지금 현재 나온 건 부산시 안밖에 없잖아, 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇습니다.

○**조응천 위원** 부산시에서 나온 안밖에 없다고요. 그것 가지고 그냥 만들 겁니까, 부산시 안 가지고? 그것은 아니잖아요.

그러니까 이 법이 통과된다고 하더라도 이 공항을 어디다가 어떤 모습으로 어느 방향으로 길이는 어떻게, 그것을 아무도 몰라요. 그러면 그것을 어떻게 정하느냐? 제가 아는 한도에는 사타를 통해서 그것을 결정을 한다, 차관님 맞습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 맞습니다.

○**조응천 위원** 그런데 그것을 면제해라? 그러면 뭘 만든다는 거예요? 뭘 만들지를 모르고 만든다는 거잖아요. 이것은 논리적으로 안 맞는 것 같아, 사타 면제는.

그리고 실시설계 나오기 전에 일단 공사부터 한다? 그것은 우리 동네에 있는 하천 정비할 때도 그렇게 안 하는 것 같은데. 아무리 급해도 바늘허리에 실을 묶어 가지고 써서 되느냐, 더군다나 해양에다가. 외해에 활주로를 건설하는 아주 고난이도 공사가 될 것 같은데 그것을 이렇게 해

서 되느냐 이것도 말이 아닌 것 같고.

예타 면제, 글썽 처분적 성격의 법률에다가 개별 구체적 사업에 대해서 딱 찍어 가지고 예타를 면제한다고 할 경우에는 이것은 아주 안 좋은 선례로 남아서 앞으로 두고두고, 그러면 왜 저기는 해 주고 우리는 안 해 주냐라고 하는 그런 안 좋은 선례로 작용을 할 것이다……

예타라는 것이 그래도 지금까지 우리 나름대로의 기준으로 작용을 해 왔다는 점으로 볼 때 지금 정부 의견에 저는 다 합리적인 이유가 있다고 보고 이 법에 과한 점이 있다고 생각을 합니다.

○소위원장 **李憲昇** 하영제 위원님.

○하영제 위원 32조·33조·34조를 보면 과연 이래도 되나 싶습니다. 솔직히 말해 가지고 아무리 바빠도 거칠 것은 분명히 거치되 단…… 저는 행정부, 기재부 의견에 찬동하는 것이 특별법의 성격상 다른 법률하고 똑같이 두면 특별법 의미가 또 어디 있느냐고 볼 수는 있습니다.

그래서 32조하고 33조, 34조까지 특히 34조 이게 공표됐을 때 우리 위원회를 어떻게 보겠는가, ‘신공항 건설 사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하고 인정되는 경우 실시설계가 완성되기 전에 초기 건설 공사에 착수할 수 있다’ 이 법이 공표되면 아무리 급해도 이런 졸속한 법이 나왔나, 참 우리 위신상의 문제입니다.

그래서 이 문구는 조절해 봅시다마는 각각 하되 최대한 단축해서 하자, 그렇게 하는 것이 이 법의 정신일 것 같습니다.

○진성준 위원 동의합니다. 셋 다 삭제하지요, 특례조항.

○조응천 위원 아니야, 아까 차관보 말씀하신 국가재정법에 따라 가지고 최대한 단축한다, 뭐 그 정도 립서비스는 좀 해도 안 되겠나 싶습니다.

○흥기원 위원 사전타당성조사는 하고 예비타당성조사는……

○조응천 위원 그러니까 삭제하면 하는 거지요.

○하영제 위원 특히 34조는 삭제함이 타당하다고 봅니다.

○송언석 위원 저……

○소위원장 **李憲昇** 송언석 위원님 말씀해 주세요.

○송언석 위원 여기 나와 있는 세 가지, 사타·예타 그리고 설계 전 착공 이 부분은 조문을 다 삭제하는 게 저도 타당하다고 보고요.

그다음에 조금 전에 기재부 강 차관보께서 조속히 예타를 할 수 있다 이렇게 하는데 사실은 별 의미 없는 규정입니다. 예타를 조속히 하라고 해 놓은들 수행하는 KDI에서 얼마나 빨리 할 수 있을지도, 그것은 현실적인 문제이지 법 조문상의 문제는 아니거든요.

그래서 굳이 조속히 할 수 있다 이런 취지의 조문이라면 여기에 규정을 차라리 안 하는 것이, 하지 않고 정부에서 의지를 보여서 빨리 진행될 수 있도록 하는 것이 오히려 훨씬 깔끔하다 하는 생각이 듭니다.

제 생각에는 다 그냥 삭제를 해도 문제는 없지 않을까 이렇게 생각이 됩니다.

○박상혁 위원 위원장님.

○소위원장 **李憲昇** 예, 박상혁 위원님.

○박상혁 위원 송언석 위원님 말씀 동의하는데요. 그럼에도 불구하고 어떤 국회의 공항에 대한 의지 차원에서 차관보님 말씀하시는 정도는 담아 두었으면 좋겠다라는 말씀을 드립니다.

○소위원장 **李憲昇** 조응천 위원님.

○조응천 위원 사실은 제가 지금 말은 이리하고 있지마는 속은 다 썩었습니다.

○송언석 위원 어떻게 제 말씀을 하십니까?

(웃음소리)

○조응천 위원 이것은 최대한 신속하게 처리 이 정도는 좀……

○소위원장 **李憲昇** 잠깐, 저도 의견이 좀 있는데.

우리 위원님들 다 말씀하셨으면 제가 한 말씀 해도 되겠습니까?

32조 사전타당성조사 이것은 삭제하는 데 저도 동의를 하고 또 실시설계에 관한 특례 이것도 삭제하는 데 동의를 합니다. 왜냐하면 다른 유사 사례가 있기 때문에 그것은 삭제해도 무방하다 생각을 하는데 예타 문제에 관한 겁니다.

조금 전에 ‘최대한 단축하여 처리하여야 한다’ 이게 송언석 위원님께서 선언적 규정에 불과하다고 했는데 그러면 과연 얼마나 단축시켜질 수 있는데이? 해 봐야 되는 것 아닙니까?

기재부.

○기획재정부재정관리관 **강승준** 사실은 통상적으로 사전에 기본계획이 확정돼야 됩니다. 그래서 저희가 예타를 규정할 때 얼마 만에 할 수 있느냐 말씀을 잘 못 드리는 게 사전적으로 구체화된 기본계획이 확정되면 저희가 절차를 진행할

수가 있어서요.

○소위원장 **李憲昇** 예, 잘 알겠습니다.

포플러원 같은 경우에 ‘예타를 이행한 것으로 본다’ 이래 가지고 면제한 사례가 있지요?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그 당시 이 포플러원 경기장 건설하는 데 얼마 들었어요? 얼마 국비 지원됐습니까?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 제가 그것은 좀 확인을 잠깐만……

○소위원장 **李憲昇** 대충 그것 누가 한번……

제가 계속 질의하는 동안에 혹시 기재부 관계자 누구 나와 있는지 국토부에서도 혹시 되면 검색을 해서 얼마 들었는지 좀 말씀해 주시고.

○기획재정부재정관리관 **강승준** 예.

○소위원장 **李憲昇** 그다음에 규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 특별법 우리 검토보고서 25페이지 밑에 보면 ‘심의·의결을 거친 경우에는 국가재정법에 따른…… 최대한 단축하여 처리하여야 한다’ 이런 선언적 규정이 들어 있는데 그럴 바에는 차라리 이 법에 있는 것처럼 ‘기재부장관은 신공항 건설사업을 신속하고 원활하게 추진하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 국가재정법 제38조 2항을 적용할 수 있다’라고 하면 어때요? 국가재정법 제38조 2항에 예타 면제하는 그 조건들이 있지 않습니까. 차라리 ‘그안을 적용할 수 있다’ 뭐 이런 식으로 나오면 더 확실하지 않을까요?

기재부 의견 어떻습니까?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 저희는 그 부분에 대해서 좀 반대했던 게요……

○소위원장 **李憲昇** 왜 반대지요?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 이미 일반법의 2항 적용에 의해서 예타를 당연히 면제할 수 있습니다. 그런데 특별법에 다시 일반법의 규정을 중복적으로 쓰는 것 자체가 좀 특별한 케이스고요, 사례가 없었고요. 그래서 이 부분은 말씀드린 대로 국가재정법 제2항 규정에 따라서 예타를 당연히 면제할 수 있기 때문에 그 절차를 따라서 하면 될 문제고.

저희가 사실은 이런 규정으로 좀 대체했었던 것은 이 사업이 중요하고 원활하고 조속한 추진을 해야 된다면 이미 소부장법이나 이런 데서 조속히 추진하기 위해서 적용한 규정이 있기 때문에 이 규정으로 해서 조속히 추진하도록 하

는 게 훨씬 더 법 취지에 맞다고 생각했습니다.

○소위원장 **李憲昇** 아니지요. 저는 그리 생각 안 합니다.

국가재정법 제38조제2항에 예비타당성조사를 면제할 수 있는 그 조건들이 있지 않습니까?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그렇다면 기재부장관이 판단해 가지고 ‘신공항 건설사업을 신속하고 원활하게 추진하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 국가재정법 제38조제2항을 적용할 수 있다’ 이 정도 넣는 게 왜 문제가 되나요? 그게 ‘최대한 단축하여 처리하여야 한다’보다도 더 좋은 표현이라고 저는 생각을 하는데.

○기획재정부재정관리관 **강승준** 이미 말씀드렸듯이 일반법에 있는 규정이고 동일한 규정을 특별법에 넣는다는 게……

○진성준 위원 중복 규정이다 이런 뜻인 것 같습니다.

○기획재정부재정관리관 **강승준** 예, 중복 규정이고요.

○진성준 위원 그렇지만 별다른 얘기 아니라면 그냥 놓고 갑시다.

○소위원장 **李憲昇** 전문위원 의견은 어때요, 제 주장에 대해서?

○전문위원 **이지민** 조세 감면을 규정하면서 ‘조특별에 따라 조세를 감면할 수 있다’ 선언적 규정으로 넣는 경우가 있잖아요. 위원장님 말씀하신 대로 하면 ‘국가재정법 38조 2항에 따라 예타를 면제할 수 있다’. 그러니까 이게 선언적 규정 성격이 되는 것 같은데 아마 기재부에서는 그것도 아직까지 입법례가 한 번도 없기 때문에 만드는 것을 부담스러워하는 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그것은 기재부에서 판단할 게 아니고 여기서 하고 우리가 법사위에 넘겨 가지고 법사위에서 검토를 하면서 이게 필요하다, 필요 없다라고 판단을 맡기는 게 낫지 않은가 저는 그리 생각하는데 우리 위원님들 어떻게 생각하십니까?

송언석 위원님.

○진성준 위원 중복 규정이기 때문에 저는 문제가 없다고 생각합니다.

○송언석 위원 지금 두 가지 얘기가 나왔지 않았습니까.

위원장님 안은 ‘재정법 38조 2항에 따라서 예타를 면제할 수 있다’. ‘그게 무슨 문제냐. 왜냐?

재정법 38조 2항에 있지 않느냐’ 그런 이야기고, 또 한쪽은—기재부에서 대안으로 제시한 것은 ‘조속히 처리하여야 한다’ 이 두 가지인데 사실 둘 다 선언적 규정인 것은 맞습니다. 맞는데, 제가 느끼는 감으로는 재정법 38조 2항에 따라서 면제할 수 있다라고 하는 규정은 사실 있으나 마나 동일한 규정이에요. 왜냐? 그런 규정이 없더라도 재정법 38조 2항에 의해서 면제를 정부에서 결정만 하면 되는 거거든요. 그런데 조속히 처리하도록 하는 규정이 들어가면 사실 조속히 처리하는 규정은 예타를 일단 면제도 할 수 있지만 면제를 안 했을 경우에도 행정 처리를 빨리해야 된다는 부담이 있는 거지요. 둘 다 선언적 규정이지만 예타를 시행한다는 측면에서 봤을 때는 정부 측에 압박이 사실은 어떻게 보면 더 있는 측면은 있습니다, 제가 볼 때는.

그래서 저도 처음에 ‘38조 2항에 따라 면제할 수 있다’ 이렇게 하는 위원장님 안에 대해서 그것 나쁘지는 않다고 생각하지만 2개를 놓고 만약에 우리가 여기서 결정을 한다면 기재부에서 조속히 하겠다 하니 그렇게 가는 것이 상당히 괜찮다 하는 생각이 듭니다, 저는 개인적으로 이 조항들을 다 할 필요가 없다라고 생각을 하지만.

왜냐? 면제도 할 수 있습니다. 면제는 지금도 재정법에 따라서 할 수 있어요, 38조 2항에 따라가지고, 정부가 의지만 가진다면. 또 정부가 의지만 가진다면 ‘조속히 해야 된다’ 이런 규정이 없더라도 자기들이 열심히 하면 됩니다. 빨리하면 됩니다. 그런데 그것을 굳이 여기에서 선언적으로 갖다 넣는다고 생각을 하니, 조금 더 모양 있게 하려고 하니 정부에서 ‘조속히 처리하자’ 그런 이야기를 하는…… 저는 그렇게 이해가 됩니다.

○소위원장 **李憲昇** 좋습니다.

제가 송 위원님 말씀 들어 보니까 두 가지 다 가능하다고 그러니까, 초이스 폭이 더 넓어진다고 그러니까 그것을 동의는 할 수 있는데.

그러면 한 가지, 기재부에서 선언적 그것으로 그치지 말고, 기본계획 확정을 하고 이럴 때 이것을 말로써 단축하겠다 하지 말고 확실한 의지를 보여 주시겠지요?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **李憲昇** 약속하실 수 있습니까?

○기획재정부재정관리관 **강승준** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **李憲昇** 저는 분명히 약속을 받았습

니다.

조용천 간사님.

○**조용천** 위원 제가 보기에 의지는 충분한데 선례 이런 것 때문에 지금 부득이하게 이렇게 된 것으로 저는 알고 있습니다. 연대보증 섭니다.

○**소위원장 李憲昇** 그러면 ‘최대한 단축하여야 한다’는 안에 위원님들 다 동의하시지요?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러면 이 세 가지 부분에 대해서는 정리를 하겠습니다.

그다음은 기본계획 이것 할 차례인가?

○**전문위원 이지민** 예, 기본계획 부분 보고드리겠습니다.

29쪽입니다. 기본계획의 수립·변경·고시에 관한 내용입니다.

먼저 기본계획에 포함되어야 하는 내용에 관해 말씀드리면 박수영 의원안은 기본계획에 포함되어야 하는 내용을 현재는 폐지된 수도권신공항건설 촉진법의 규정과 유사하게 규정하고 있습니다. 한정에 의원안은 공항시설법과 동일하게 규정하고 있습니다.

30쪽, 기본계획 수립 절차입니다.

박수영 의원안은 기본계획을 수립할 때 공항시설법과 달리 항공정책위원회가 아닌 박수영 의원안 제22조에 따라 설치되는 신공항지원위원회의 심의를 거치도록 규정하고 있습니다. 신공항지원위원회의 심의를 받도록 할 경우 관련 지역 의견이 수렴되는 효과가 있을 것으로 보이지만 기본계획은 공항 규모, 안전, 자원 조달 방안 등 전문성 있는 검토가 필요한 점을 고려하여 논의해 주실 필요가 있을 것으로 보입니다.

31쪽입니다.

기본계획과 관련하여 환경부는 환경영향평가법에 따른 전략환경영향평가를 실시하도록 의무화할 필요가 있다는 의견을 제시하였습니다. 그런데 이것은 동 제정법에 실어야 될 내용이 아니라 환경영향평가법 시행령 개정을 통해서 전략환경영향평가 대상으로 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○**소위원장 李憲昇** 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 손명수** 전문위원 검토의견 대부분 동의하고요. 다만 기본계획의 내용에 공항시설법을 준용하면서 공항 또는 비행장 이런

식으로 비행장이 들어가 있는데 가덕도신공항은 비행장이 들어갈 일은 없기 때문에 비행장 표현은 빼는 것이 맞다고 생각이 됩니다.

기본계획 수립 절차는 전문위원 검토의견대로 항공정책심의위의 심의를 받는 것이 맞다고 생각이 되고요, 환경영향평가에 대해서는 전문위원이 다 말씀하셨기 때문에 환경부 의견을 말씀드리겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 의견 있으면 좀 말씀해 주시지요.

진성준 위원님.

○진성준 위원 전문위원 검토에서 공항시설법에 따른 기본계획은 전략환경영향평가를 받아야 되는데 이것은 특별법에 따른 기본계획이니까 전략환경영향평가를 받지 않는 것으로 되어 있다, 그러니 환경영향평가법 시행령도 개정해야 된다 이런 말씀을 주셨는데 아까 우리가 다른 법과의 관계에서 이 법에서 특별히 규정하고 있지 않은 것은 공항시설법을 준용하기로 하지 않았습니까. 그렇게 보면 마땅히 환경영향평가도 공항시설법에 따라서 전략환경영향평가를 받도록 보는 것이 합리적이다 저는 그렇게 생각합니다. 그러니 우리 위원회 소관 법률도 아니고 시행령도 아닌 것을 우리가 이것까지 또 고쳐야 된다고 얘기하면 너무 과도한 것 같거든요.

○전문위원 이지민 지금 환경영향평가법에 따라서 공항은 그 대상이 되는 것은 맞는데요, 환경영향평가법 시행령 별표 2에서 구체적으로 그 대상을 정하고 있는데 ‘공항시설법 제4조에 따른 공항 또는 비행장의 개발에 관한 기본계획’이라고 돼 있습니다. 그래서 이 법에서 기본계획에 대한 규정을 두지 않고 공항시설법을 따르게 하면 이것을 걱정할 필요가 없는데요 기본계획에 관해 이 법에서 규정을 하게 되면 그 기본계획은 공항시설법에 따른 기본계획이 아니라 가덕도신공항 특별법에 따른 기본계획이 되기 때문에 환경영향평가법 시행령에서 이 가덕도신공항 특별법을 추가해 줘야 되는 것으로 보입니다.

○진성준 위원 그렇게 보면 이 법에서 그 문제를 해결할 수 있도록 해야지 환경부 관련 법령에서 해결하자고 들면 그것 때문에 막혀서 안 될 것 아닙니까. 이 법에서 해결할 수 있는 방안을 만들어야 된다 저는 그렇게 생각해요.

그리고 환경영향평가 규정을 두면 되잖아요.

그래서 ‘가덕도신공항에 대한 전략환경영향평가는 시행한다’ 이렇게 규정을 하나 넣으면 되잖아요.

○송언석 위원 저도 동일한 생각이구요. 환경영향평가와 관련된 규정을 적용함에 있어서는 이 법에 의한 신공항을 공항시설법에 따른 공항 건설사업으로 본다면 이런 규정 한 줄만 어디 넣으면……

○전문위원 이지민 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그렇게 하는 게 좋을 것 같네요.

전문위원, 수정의견에 그것을 넣을 수 있지요?

○전문위원 이지민 예, 넣겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측 어떻습니까? 정부 측도 그것 넣어도 되지요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 죄송합니다. 의논 중에 제가 못 들었습니다.

○진성준 위원 전략환경영향평가. 규정을 넣어서 환경영향평가를 하자는 것입니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 제가 지금 그 부분을 의논 중이었는데요. 한정에 의원안에서 기본적으로 ‘공항시설법 규정을 적용한다’ 이런 식으로 돼 있기 때문에, 기본적으로 기본계획 수립은 사실 대단한 내용이 아니고 당연히 해야 될 내용이기 때문에 특별법이기는 하지만 ‘기본계획을 수립·고시하여야 한다. 그 기본계획의 내용은 공항시설법의 규정을 따른다’ 이런 식으로 간단하게 처리해도 되지 않나 그런 생각입니다.

○소위원장 **李憲昇** 이 부분도 공항시설법 4조(공항개발 기본계획의 수립)가 있는데 이것을 준용해 가지고 ‘가덕도신공항 건설에 관한 기본계획 수립’ 해서 비슷하게 문구를 맞추면 됩니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예. 그리고 기본적으로 공항시설법의 그 내용을 준용하도록 해 버리면 모든 게 해결되지 않을까.

○전문위원 이지민 그런데 저희가 이것을 사실은 비슷한 내용인데 여기에 넣어야 된다고 생각한 이유가 다른 계획과의 관계가……

○소위원장 **李憲昇** 가덕도신공항이라고 특정되어 있기 때문에.

○전문위원 이지민 앞에 다른 계획과의 관계가 있어서 ‘이 법에 따른 계획이 다른 계획보다 우선한다’ 했는데, 이 법에 따른 계획이 이 기본계획하고 실시계획이거든요. 그래서 그것을 이 법에 넣어 놔야 될 것 같아서 넣어 놓은 것입니다.

○소위원장 **李憲昇** 저도 동의합니다, 거기에.

그리고 아까 환경영향평가, 전략환경영향평가 그것을 환경영향평가 시행령이 아니고 우리 본법에다가 그것을 규정을 하자고, 명확히 하기 위해서. 그게 위원들이 다들 맞다고 그러니까 정부에서도 동의하시지요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 예.

○소위원장 **李憲昇** 그다음.

○전문위원 **이지민** 다음 33쪽 사업시행자입니다.

○소위원장 **李憲昇** 사업시행자.

○전문위원 **이지민** 33쪽입니다.

박수영 의원안은 국가, 지방자치단체, 공항시설법 6조에 따른 시행자가 사업시행자가 되도록 하면서 대통령령으로 정하는 바에 따라 사업의 일부를 다른 자에게 시행하게 할 수 있도록 규정하는 반면, 한정에 의원안은 국토부장관이 사업시행자가 되면서 필요한 경우 공항시설법 제6조제2항에 해당하는 자에게 사업을 시행할 수 있도록 규정하고 있습니다.

공항시설법 6조에서 공항개발 사업은 원칙적으로 국토부장관이 수행하도록 하고 있으며 가덕도 신공항 개발사업 역시 국토부장관이 수행하도록 하고 필요한 경우에 한해서 다른 자가 시행할 수 있도록 규정하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.

여기까지입니다.

○소위원장 **李憲昇** 이상입니까?

정부 측 의견 차관 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 **李憲昇** 동의합니까?

위원님들 의견.

○진성준 위원 저도 국토부장관이 하도록 해야 된다고 생각합니다.

○조응천 위원 그러니까 별도 공사 설립 안 하고?

○소위원장 **李憲昇** 그거 없어.

○전문위원 **이지민** 그것 뒤에 있습니다.

○조응천 위원 그것 아니요?

○전문위원 **이지민** 예, 그것 아닙니다.

○소위원장 **李憲昇** 이것도 그러면 정부 측 이의 없으면 서로 협의된 것으로 하고.

사업시행자 다음에 실시계획 수립·승인.

○전문위원 **이지민** 실시계획의 수립 및 승인 보

고드리겠습니다.

안 제10조는 사업시행자가 수립하는 실시계획에 관하여 승인 절차, 포함 내용, 승인 후 고시 등에 관하여 규정하려는 것입니다.

36쪽 아래쪽입니다.

환경부의 환경영향평가와 관련한 내용인데 아까 말씀하신 대로 이 법에서 받을 수 있게 직접 규정하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견 동의합니다.

○소위원장 **李憲昇** 수용합니까?

위원님들 의견 있으세요?

○송언석 위원 잠깐만요, 위원장님.

○소위원장 **李憲昇** 예, 말씀하십시오.

○송언석 위원 지나갔는데 앞에 사업시행자 안 제9조와 관련해서 조금 전 전문위원 검토보고 9조 2항에 보면 ‘공항시설법 6조 2항에 해당되는 자에게 사업을 시행하게 할 수 있다’ 이렇게 되어 있는데, 이것은 그냥 그대로 지금 수용하는 것으로 의견을 낸 것이지요?

○전문위원 **이지민** 이것은 공항시설법대로 똑같이 규정을 하는 게 맞을 것 같습니다.

○송언석 위원 아니, 그래서 어떻게 된다는 거예요? 그러면 공항시설법 6조 2항을 그냥 그대로 여기다 옮겨 낸 내용으로 한다는 건가요?

○소위원장 **李憲昇** 2항 말입니까, 3항 말입니까?

○전문위원 **이지민** 공항시설법처럼 1항을 ‘신공항건설사업은 국토부장관이 시행한다’ 이렇게 하고요. 2항은 ‘국토부장관 외의 자가 개발사업을 시행하려면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토부장관의 허가를 받아야 한다’ 그냥 똑같이 옮겨 놓는 게 맞을 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 됐습니까?

○송언석 위원 예.

그다음에 지금 이번에 실시계획 관련해서는 그러면 현재 있는 내용 10조가 어떻게 바뀌는 거예요?

○박상혁 위원 전문위원, 조금 전에 그 부분이오. 사업시행자와 관련해서 지금 말씀하시는 것은 현재 한정에 의원안을 그대로 유지하자는 취지신가요 아니면 바로……

○**전문위원 이지민** 아니요. 한정에 의원안이 그런 취지인 것 같기는 한데 공항시설법 6조 2항을 준용한다고 하면 6조 2항이 허가받고 이런 내용인데 현행 공항시설법을 1항부터 똑같이 옮겨 오는 게 맞을 것 같습니다.

○**박상혁 위원** 그런데 차관님, 예를 들어서 지금 사업시행자와 관련해서 1항 같은 경우는 ‘국토부장관은 신속한 업무추진을 위해 전담기구를 구성할 수 있다’ 해서 예를 들면 사업추진단이라든지 이런 것들이 나중에 필요하게 되면 현재의 한정에 의원안이 더 합리적인 것 아닌가요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 지금 그 말씀을 드리려고 그랬는데요. 공항시설법을 그대로 옮겨 오면 이 전담기구 부분이 빠져 있고요. 그래서 지금 전문위원 말씀하신 것과 한정에 의원안을 적절히 조화해서 안을 만드는 게 좋다고 생각합니다.

○**전문위원 이지민** 전담기구는 뒤쪽에 다시 또 넣어놨습니다.

○**진성준 위원** 전담기구가 또 뒤쪽에 있어요. 박수영안을 기본으로 해서 지금 하고 있거든.

○**소위원장李憲昇** 추진단 말씀이지요? 그 내용은 뒤에 사업시행자가 아니고 다른 부분에서 좀 보완하니까 그것까지 끝나고 나서 의논하시도록 하시지요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 같이 의논해서.

○**소위원장李憲昇** 예.

그러면 실시계획.

실시계획 말씀하셨나?

○**전문위원 이지민** 간략하게 말씀드렸습니다.

○**소위원장李憲昇** 위원님들 의견 제시해 주시지요, 실시계획 관련.

○**홍기원 위원** 설명을 들어도……

○**소위원장李憲昇** 이것은 거의 공항시설법을 참고해서 다 한 것이지요?

○**전문위원 이지민** 지금 그 실시계획 두 개 개정안의 각목이 상당히 디테일하게 되어 있는데요. 이게 과거 수도권신공항건설촉진법을 차용한 것으로 보입니다.

그런데 현재 공항시설법에 따른 실시계획에 포함된 내용은 굉장히 간략하게 되어 있어서 그대로 공항시설법 내용대로 간략하게 규정하는 것이 조금 더 간단하지 않을까 생각합니다.

○**진성준 위원** 예, 그렇게 하십시오.

○**소위원장李憲昇** 그래서 수도권 그것을 준용을 했다 이 말씀이예요?

○**전문위원 이지민** 지금 이 제정안들은 수도권 예전 법을 가지고 왔는데요. 지금은 폐지된 법입니다. 지금 공항시설법에는 포괄적으로 규정이 되어 있어서 그냥 똑같이 가져오는 게…… 어차피 이게 공항 짓는 것이고 관리할 이유가 없으니까요.

○**소위원장李憲昇** 정부 측 의견은 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 전문위원 검토의견 동의합니다.

○**소위원장李憲昇** 우리 위원님들은요? 다 동의합니까?

(「예」 하는 위원 있음)

실시계획은 그대로 가고.

그다음.

○**전문위원 이지민** 다음 42쪽 인허가 등의 의제입니다.

○**소위원장李憲昇** 42쪽입니까?

○**전문위원 이지민** 예.

○**소위원장李憲昇** 말씀해 주세요.

○**전문위원 이지민** 이미 공항시설법에서도 인허가 의제를 규정하고 있는데요. 박수영 의원안은 공항시설법에 있는 인허가 의제 규정과 동일합니다. 한정에 의원안은 여기에 더해서 군사기지 및 군사시설 보호법에 따른 보호구역등의 지정·변경·해제, 산림보호법에 따른 산림보호구역의 지정·해제, 산지관리법에 따른 보전산지의 변경·해제 등 몇 가지를 더 추가하고 있습니다.

이에 대해서 국방부, 환경부의 반대의견이 있습니다.

반대의견은 45쪽에 있는데요.

국방부는 군사기지 및 군사시설 보호법에 따른 보호구역등의 지정·변경·해제는 인허가 의제 대상에서 제외시킬 필요가 있다는 의견이고요.

환경부는 물환경보전법에 따른 배출시설 설치허가 또는 신고, 하수도법에 따른 개인하수처리시설의 설치 등에 대한 신고, 하천법에 따른 하천수의 사용허가 인허가는 인허가 의제 대상에서 제외할 필요가 있다는 의견입니다.

그런데 환경부에서 반대의견 낸 것 중에 공항시설법에 이미 규정되어 있는 것들도 있습니다. 그래서 그것을 그냥 존치시켜도 될 것 같습니다.

이상입니다.

○**소위원장李憲昇** 수고하셨습니다.

정부 측 의견은요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 전문위원 검토의견 동의합니다.

○**소위원장 李憲昇** 위원님들 의견 있으십니까?
다 동의합니까?
(「예」 하는 위원 있음)
잠깐만. 송언석 위원님.

○**송언석 위원** 내용에 대해서는 전반적으로 전문위원 검토의견을 충분히 이해는……
이해를 잘 못 하는 것 하나 좀 물어볼게요. 44페이지인가 뒤에 넷째, 장사 등에 관한 법률 적혀 있는 부분 있거든요. 거기에 연고가 없는 무연분묘가 존재할 수 있고 개장허가에 대한 의제 규정도 있다. 복지부에서 반대의견을 제시 안 했으니까 이것은 그냥 무연분묘 개장허가 있는 것으로 간주하자.
연고가 없는 분묘를 개장을 이렇게 하는 것으로 의제를 하면 이게 어떻게 된다는 겁니까? 혹시 그 내용 아세요?
그러니까 이게 복지부에서도 반대의견을 제시 안 한 이유가 자기들도 특별히 이해관계가 없으니까. 연고가 없는 분묘잖아요, 기본적으로. 그러니까 그냥 가만히 내버려둬도 아무도 관리하지 않으니 개발사업 있을 때 공탁을 걸든지 이런 식으로 공고해 놓고 그냥 가니까.

○**하영제 위원** 그게 보통 보면, 지방에서 이런 것 할 때 보면 공고기간을 걸거든요. 나타나지를 않아요. 그러면 이 사업시행자가 대부분의 경우에는 공동묘지에 옮깁니다. 그 이상 방법이 없어요. 사유산지에 옮길 수도 없고. 아마 그런 개념일 겁니다. 그러니까 보건복지부도 크게 별로 신경 안 쓰는 것 같아요.

○**조응천 위원** 법원에다가 해 가지고.

○**하영제 위원** 공고 방법 해 가지고 언론에 공고를 하지요.

○**조응천 위원** 일정 기간 공고해 가지고.

○**하영제 위원** 그리고 보통 공동묘지로 옮깁니다, 주로.

○**문진석 위원** 나타나지 않으면 파묘해서 다시 공동묘지로 옮기고.

○**하영제 위원** 술하게 벌어지는 일입니다.

○**송언석 위원** 알겠습니다.

마지막에 그 20일, 30일 이 의견 있잖아요. 이것은 그러면 20일로 이렇게 의견이 정리되는 건가요?

○**전문위원 이지민** 예. 현행 공항시설법에서도 20일로 하고 있기 때문에 굳이 뭐 더 다르게 할 이유는 없지 않나 싶습니다.

○**송언석 위원** 예, 알겠습니다.

○**박상혁 위원** 그러면 위원장님, 국방부가 반대하고 있는 이 부분은 어떻게 해야 됩니까?

○**전문위원 이지민** 그것도 제외해야 되지 않을까요?

○**문진석 위원** 제외를 해야 돼.

○**박상혁 위원** 인허가 의제를 제외시킨다? 국방부가 반대하고 있기 때문에?

○**하영제 위원** 군사기지하고 물 관계는 그쪽 의견을 따라주는 게 좋지 않겠습니까? 물 관계니까.

○**문진석 위원** 국방부와 협의하는 거지.

○**박상혁 위원** 국방부는 그렇다 치고 그러면 환경부.

○**조응천 위원** 아니, 그런데 이것 발의하신 분이 환경부장관으로 가셨잖아.

○**문진석 위원** 환경부는 공항시설법에 이미 규정이 되어 있다면서요?

○**박상혁 위원** 환경부……

○**전문위원 이지민** 일부는 규정이 되어 있고요. 그래서 그 규정돼 있는 것은 존치를 해도 될 것 같고 부처 반대가 있는 것은 뭐 그냥 빼는 게 낫지 않을까, 일단 제 의견은 그렇습니다.

○**송언석 위원** 그렇지요. 그러니까 부처에서 반대의견 나온 게 보니까 군사기지 및 군사시설 보호법에 따른 보호구역 문제, 이 문제에 지금 반대가 있어 가지고 이것은 의제에서 빼자는 거지요?

○**전문위원 이지민** 예.

○**송언석 위원** 그다음에 산림청에서 얘기하는 산림보호구역 관련해서는 반대의견이 없으니까 이것은 그냥 의제하자 이런 거고. 산지관리법은 반대가 있으니까 이것은 또 의제에서 빼자, 의견이 그렇게 되어 있는 것 아니에요?

○**전문위원 이지민** 산지관리법에 대해서요 사실 이것 산림청이 기존에는 반대를 했는데 또 찬성으로 최근에 돌아서서 의견을 다시 보내와서요. 그 산지관리법에 관한 내용은 존치시켜도 될 것 같습니다.

○**송언석 위원** 그러면 그것은 다시 확인을 해서 정리하는 걸로 하고요.
그다음에 물환경보전법 관련해서 이 부분은 인

허가 의제 대상에 포함을 해도 문제가 없다라고 하는 거예요? 결론은 그렇게 내놨네요?

○전문위원 이지민 물환경보전법 배출시설 설치 허가에 관해서는 환경부가 반대의견을 제시했지만 이미 현행 공항시설법에 규정이 되어 있습니다. 그래서 굳이 여기에 대해서만 또 빼는 것도……

○송언석 위원 그러면 공항시설법에 이미 규정이 되어 있다고 그러면 박수영 의원안과 한정애 의원안의 기본, 이 안에 포함이 되어 있을 것 아니에요?

○전문위원 이지민 예, 다 포함되어 있습니다.

○송언석 위원 다 포함이 되어 있지요?

○전문위원 이지민 예.

○송언석 위원 그게 9호인가 어디인가, 거기인가?

○전문위원 이지민 9호입니다.

○송언석 위원 9호 거기에 다 포함이 되어 있기 때문에 이 말은 기존의 공항시설법에도 의제가 되어 있는 것을 이번에 환경부가 이 특별법을 하는 데 있어서는 의제를 반대한다 이렇게 의견을 냈다는 거지요?

○전문위원 이지민 예.

○송언석 위원 적절치 못하다 거지. 알겠습니다.

○소위원장 李憲昇 더 이상 다른 위원님들 의견 없으십니까?

그러면 전문위원 다음 장 검토해 주세요.

○전문위원 이지민 52쪽, 부대공사의 시행입니다.

부대공사의 시행은 공항시설법에 동일한 내용이 있기 때문에 공항시설법을 준용하면 될 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 정부 측 의견.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 동의합니다.

○소위원장 李憲昇 우리 위원님들 의견 있으세요?

○흥기원 위원 저 하나 물어보겠습니다.

○소위원장 李憲昇 예.

○흥기원 위원 여기 지금 공항시설법을 준용한다는 부분이 여러 군데에서 나오잖아요. 그러면 그 점들을 다시 여기 다 나열하는 거예요 아니면 무슨 무슨 내용들은 공항시설법에 무슨 무슨 조항들을 그대로 준용한다 이렇게 하는 거예요?

○전문위원 이지민 총칙에 다른 법률과의 관계

에서 그 공항시설법을 준용한다고 하고 그 준용 조항들을 명시적으로 나열해 주는 게 좋을 것 같습니다.

○흥기원 위원 그러면 여기에 다 이렇게 열거할 필요가 없는 거지요?

○전문위원 이지민 예, 열거할 필요 없습니다.

○흥기원 위원 알겠습니다.

○소위원장 李憲昇 아, 그러면 여기 열거를 안 하네.

○흥기원 위원 똑같은 것은 다시 넣을 필요 없다는 뜻이잖아요.

○전문위원 이지민 예.

○소위원장 李憲昇 우리 위원님들 의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 다음.

○전문위원 이지민 다음 53쪽 토지에의 출입과 사용 등입니다.

이것도 공항시설법 11조에 동일한 내용이 있어서 그것을 준용하면 될 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 정부 측 의견.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 동의합니다.

○소위원장 李憲昇 우리 위원님들 의견이요.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러면 이의 없으면 넘어가고.

그다음 검토보고해 주세요.

○전문위원 이지민 54쪽, 토지의 사용·수용 등입니다.

박수영 의원안 15조부터 17조까지는 토지의 수용, 국·공유지의 처분 제한, 토지매수 업무의 위탁 등을 규정하고 있습니다. 공항시설법에 동일 규정이 있으므로 제정법에 별도로 규정하지 않고 공항시설법 준용하면 될 것 같습니다.

참고로 밑에 기재부 반대의견을 넣어 봤는데요. 아까 환경부처럼 여기에 대해서 반대의견을 했지만 ‘공항시설법에 동일 규정이 있다’ 이야기를 했더니 그분이 알겠다고……

○송언석 위원 강승준 차관보 어디 있어요?

알겠습니까?

○기획재정부재정관리관 강승준 예, 전문위원님 의견에 동의합니다.

○소위원장 李憲昇 정부 측.

○국토교통부제2차관 손명수 예, 동의합니다.

○소위원장 李憲昇 위원님들 의견 주세요.

○송언석 위원 이것도 준용하는 거지요? 공항시

설법 준용하는 거지요?

○전문위원 이지민 예, 준용으로 할 겁니다.

○송언석 위원 예.

○소위원장 李憲昇 자, 다음.

○전문위원 이지민 다음 57쪽 주변지역개발사업입니다.

박수영 의원안은 신공항 건설사업을 효율적으로 추진하기 위하여 예정지역 경계의 10km 범위에서 주변개발예정지역을 지정하고 주변지역개발사업을 실시할 수 있도록 규정하고 있습니다.

인천국제공항 개발 당시 수도권신공항건설촉진법에 동일한 내용의 규정이 있었는데요. 그것을 참고한 것으로 보입니다. 다만 주변지역개발사업은 신공항 건설에 직접 관련되는 사항이 아니라는 점을 고려하여 논의를 할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 李憲昇 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 손명수 전문위원 검토에 동의합니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 주변지역개발사업 이것은 박수영안 그것을 준용하는 거지요?

○홍기원 위원 전문위원 의견은 이것을 삭제하자는 뜻입니다.

○소위원장 李憲昇 아, 삭제하자는 거?

○박상혁 위원 저희가 아까 모두에 이야기한 것처럼 공항과 관련되어 있지 않은 주변시설이나 이런 것들은……

○소위원장 李憲昇 주변지역.

○박상혁 위원 간소화하기로 했던 원칙이 있기 때문에.

○소위원장 李憲昇 아예 전체?

○박상혁 위원 아예 삭제하는 게 타당하다고 봤습니다.

○소위원장 李憲昇 공항 배후부지 싹 다 빼버렸네, 이것은. 나는 이것은 뭐 괜찮다고 보는데……다 빼자고요?

○전문위원 이지민 수도권신공항, 인천공항 할 때는 동일한 사례가 있기는 합니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 이것 넣는 것에 대해서 뭐 큰 문제가 있어요?

조용천 간사님, 예정지역 경계 10km 범위 내에서 일정한 지역을 해 가지고, 이것은 주변지역개발사업 해 가지고 있는데 이것을 다 빼자고?

○하영제 위원 아까 우리 임팩트를 주기 위해서 결가지는 좀 빼자는 의미에서 이래 하면 표지에 제목 ‘건설’까지 넣었는데……

○소위원장 李憲昇 좋습니다. 뭐 그러면……

○하영제 위원 이렇게 되면 아까 우리가 논의해 온 게 좀 논조가 달라지지요, 이게 들어가면.

○소위원장 李憲昇 그러면 이것 빼자는 데 다 동의합니까?

○문진석 위원 이게 약간…… 빼야 되나요? 이게 정부 관계기관 의견이 더 타당해 보이는데. 거기다 20km……

○박상혁 위원 20km 확대안이?

○문진석 위원 예. 이게 뭐 다른 시설을 건설한다는 그런 내용은 아니잖아요.

○전문위원 이지민 이것은 어떤 사업을 시행할지는 구체적으로 여기에는 안 나오고요. 그냥 ‘개발사업을 시행할 수 있다’ 되어 있고요. 경남도는 아마 10km로 하면 들어오기가 힘들 것 같아서 아마 20km로 얘기를 한 것 같습니다.

○문진석 위원 그러니까 이게 공항 기능이 좀 확충이 되려면 예정입지가 확보가 돼야 되잖아요, 공항이 정말 정상적으로 잘 돼서 확충을 해야 될 필요가 있다 할 때는. 그런 측면에서 좀 필요해 보이기는 한데.

○전문위원 이지민 위원님들께서 논의해서 결정해 주시면 될 것 같습니다.

○홍기원 위원 그러면 일단 존치시키고 다음번에 다시 한번 심의할 때 그때 한번……

○소위원장 李憲昇 일단 존치하고 정리할 때……

○전문위원 이지민 10km로 일단 그럼……

○소위원장 李憲昇 10km로 일단 해 가지고 그렇게 정리를 합시다.

다음 보고해 주세요.

○박상혁 위원 이게 10km로 했던 이유가 있나요, 이 원안에서 박수영 의원님이?

○전문위원 이지민 영종도 할 때 10km였거든요.

○소위원장 李憲昇 수도권신공항 할 때.

○박상혁 위원 그것은 영종도니까 그런 거고 여기서는 현장 상황에 따라서 다 다를 것 같은데, 만약에 있다고 하더라도.

○문진석 위원 그런데 현장 상황을 보면 10km면 사실은 확보가 안 된다는 거잖아요, 현장 여건이?

○전문위원 이지민 이제 공항구역이 어느 정도로 설정될지에 따라 좀 다르겠지만 바다가 좀 넓

어서 10km로 하면 아마 부산 정도 포함되지 않을까 싶습니다.

○박상혁 위원 그러니까 이 10km가 보통 구체성을 가지니까 영종도일 경우 공항에서는 의미가 있었는데 지금의 10km는 그런 의미를 가지고 있는 것도 아니거든요.

그래서 주변개발예정지역이라고 해서 혹시라도 부동산에 영향을 줄 수도 있고 해서 이 부분은 조금 존치하더라도 좀 신중하게, 진짜 의미 있는 거리를 둔다든지 아니면 나중에……

○소위원장 **李憲昇** 일단 10km로 하고 나중에 다시 토의할 때 20km로 하든.

○박상혁 위원 사타라든지 실시계획을 할 때 의미 있게 다뤄야 될 것 같습니다.

○송언석 위원 잠깐만요.

그 부분과 관련해서는 차관님, 인천공항 처음 개발할 때 예정지역 가장자리에서 10km라 되어 있지 않습니까, 이게? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 예.

○송언석 위원 그때 당시에 지정을 했던 것하고 그 이후에 그러면 지금 한 30년 넘었잖아요, 지금 인천공항 들어선 지가. 그 이후에 어떻게 됐는지 그것을 한번 좀 자료를 준비해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 그렇게 하겠습니다.

○송언석 위원 그렇게 봐서 이게 공항에 꼭 필요한 것은 사실 아니거든요, 이 규정은. 그럼에도 불구하고 주변의 개발사업을 위해서 뭘 하는 것 같은데, 이것 인천 케이스를 한번 보자고요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 알겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 나중에 정리된 안 낼 때 그때까지 주세요.

그다음 검토보고해 주십시오.

○전문위원 **이지민** 59쪽 준공확인 및 공사완료의 공고입니다.

이것도 공항시설법에 동일 규정이 있어서 준용을 하면 될 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 국토부 의견 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 동의합니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 의견 있으십니까? 동의하세요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 그대로 준용하는 것으로 하겠습니다.

그다음 검토보고해 주십시오.

○전문위원 **이지민** 61쪽, 선수금입니다.

박수영 의원안 제21조는 사업시행자가 신공항 건설사업의 시행으로 인하여 조성된 토지 중 일부를 공급받을 자로부터 해당 대금을 미리 받을 수 있도록 하고 신공항 건설사업의 시행으로 조성된 토지 중 일부를 공급받을 자에게 토지상환채권을 발행할 수 있도록 하려는 것입니다.

선수금과 관련된 입법례를 살펴보면 공공주택 특별법, 택지개발촉진법, 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 등이 있는데 각각 토지, 택지, 토지·건축물 등에 대해 선수금을 받을 수 있다고 규정하고 있습니다.

다만 공항 건설은 국가적 차원에서 추진되는 대규모 개발사업으로 국가 예산과 한국공항공사 또는 인천국제공항공사의 자체 예산을 통해 추진되는 것이 일반적이며 선수금을 통해 재원을 조달한 사례가 없다는 점을 감안할 필요가 있는 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 삭제하는 것이 타당하다고 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 삭제.

위원님들 의견 있으시면 말씀해 주세요.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러면 다 동의하는 것으로 하겠습니다.

그다음 검토보고해 주십시오.

○전문위원 **이지민** 63쪽입니다.

신공항 지원위원회 설치 및 운영입니다.

박수영 의원안은 신공항 건설 관련 중요사항을 심의하고 지원하기 위해 국무총리 소속으로 신공항 지원위원회를 두도록 규정하면서 위원장은 국무총리, 당연직 위원은 관계부처와 신공항 건설 지역의 시도지사 등이 포함되도록 하였습니다.

공항시설법 제5조에 따라 공항개발사업에 따른 건설기술·교통영향 등 중요사항을 심의하기 위한 기술심의위원회가 이미 설치·운영되고 있고 공항사업법 4조에 따라 항공정책위원회가 설치되어 중앙행정기관 간의 의견 조율, 공항개발 기본계획에 관한 사항 등을 심의하는 역할을 하고 있다는 점을 감안해서 추가적인 위원회 설치에 대해서는 신중한 검토가 필요하다고 보았습니다.

64쪽에 관계부처의 반대의견도 실어 놓았습니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 아까도 말씀드린 것처럼 이 부분은 항공주택심의위원회를 활용하는 것이 타당하다고 생각해서 이 조문은 삭제하는 것이 타당하다고 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 아까 무슨 위원회……

○국토교통부제2차관 **손명수** 항공정책심의위원회가 있습니다. 공항시설법에 따라 기술심의위원회도 있고요. 그래서 기술심의위원회나 필요하면 항공정책심의위원회를 모두 활용할 수 있다고 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 의견 있으신가요?

○홍기원 **위원** 저도 불필요하다고 생각되는데요.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 박수영 의원은 이것을 어디에서 준용했지요?

○전문위원 **이지민** 63쪽 제일 아래쪽 보시면요. 수도권신공항건설 촉진법에서 인천국제공항 건설의 중요사항을 심의하기 위해 신공항건설심의위원회를 설치·운영하도록 규정한 적이 있습니다. 그런데 그때도 지방자치단체장이 위원으로 참여하지는 않았습니니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 추진단이 필요 없다고 생각하세요?

○조응천 **위원** 부울경도 반대의견 수용한다고 그러니까요.

○소위원장 **李憲昇** 부울경에서 반대의견 수용한다고 했습니까?

○조응천 **위원** 예.

○소위원장 **李憲昇** 언제 또 확인했습니까?

○진성준 **위원** 전문위원 검토보고서에 실려 있어요, 64페이지.

○소위원장 **李憲昇** 김상훈 위원님.

○김상훈 **위원** 가덕도신공항 특별법에 대해서, 여러 조항에 대해서 아마 우리 조응천 간사님께서, 여러 위원님께서 한 번씩 검토를 다 하신 것 같아요. 또 특례조항을 가능하면 배제하자는 원칙도 세우시고 하니까 이후 심사는 조 단위가 아니고 장 단위로 검토를 해서 일괄 의견을 듣고 논의하는 게 좋겠다는 생각입니다.

○진성준 **위원** 그것도 좋은 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 다 동의하십니까?

○진성준 **위원** 장 단위로 좋은 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 좋습니다. 그러면 그다음 검

토보고해 주십시오.

○전문위원 **이지민** 그러면 이 장 끝까지 보고를 드리겠습니다.

66쪽, 신공항 건립추진단입니다.

박수영 의원안 제23조부터 26조까지는 신공항 건설사업의 원활한 추진과 효율적인 관리를 위하여 국토부장관 소속으로 신공항 건립추진단을 두면서 신공항 건립추진단이 수행하여야 하는 업무, 관계 행정기관 등에게 협조 요청, 임직원의 파견 요청 등을 할 수 있도록 규정하고 있습니다.

한정에 의원안 제9조 1항 후단에서는 국토부장관이 신속한 사업 추진을 위해 전담기구를 구성할 수 있도록 규정하고 있습니다.

행정안전부는 신공항 건립추진단은 국토부장관 소관 사무인 공항 개발 업무를 담당하는 하부기구로서 정부조직·기구 및 정원에 관한 사항은 정부조직 관계법령에 규정하도록 한 정부조직법의 취지에 따라 동 규정은 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시하였습니다.

이에 대해서 부울경은 반대의견을 수용 가능하다는 입장을 제시한 바 있습니다.

69쪽입니다.

공항공사의 설립입니다.

한정에 의원안은 신공항의 효율적인 운영·관리를 전담하기 위해서 별도의 공항공사를 설립하도록 규정하고 있습니다. 대체토론 때 박상혁 위원님께서 이에 대해서는 신중한 검토가 필요하다고 말씀하셨습니다.

검토의견입니다.

안정적인 신공항 운영·관리를 위해서 공항 운영의 경험이 있는 기존 기관을 활용하여 가덕도 신공항을 운영하도록 하는 방안도 고려할 필요가 있는 것으로 보이고 또한 공항공사는 공항이 건설된 이후에 운영 단계에서 공사가 필요한 것이기 때문에 건설 단계에서 논의를 하지 않아도 될 것으로 보입니다.

여기까지입니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측 의견 제시해 주세요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 **李憲昇** 위원님들 의견 있으세요?

○진성준 **위원** 위원장님.

○소위원장 **李憲昇** 진성준 위원님 말씀해 주세요

요.

○**진성준 위원** 이 가덕도신공항이 15년을 표류한 채 오늘에 이르렀는데 아까 국무총리가 위원장을 맡는 지원위원회를 삭제하자라고 하는 의견에 저는 조금 망설였습니다. 이렇게라도 의지를 싣고 힘을 실어야 되는 게 아닌가 이런 생각을 했는데 사실상 국무총리가 위원장이 되는 지원위원회가 산하 위원회가 너무 많아 가지고 유명무실한 경우가 많은데 적어도 국토교통부장관 산하에는 이 사업을 전담해서 추진할 별도의 사업추진단 정도는 뒤서 밀도 있게 사업을 추진할 수 있도록 해 줄 필요는 있겠다 저는 그렇게 생각합니다. 그래서 추진단을 건립하도록 하고 또 한정에 의원같이 한국공항공사와 떼어 가지고 별도의 공항공사를 설립하는 것은 여러 의견들에서 불합리하다는 의견들이 제시됐기 때문에 그건 삭제하는 게 좋겠다. 해서 지원위원회는 설치하지 않고 국토부장관 산하에 사업추진단은 설치하고 별도의 공항공사를 만드는 것도 역시 삭제하는 안을 좀 말씀드리겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 진성준 위원님 의견에 다들 동의하십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

잠깐만 송언석 위원님.

○**송언석 위원** 지금 말씀이 맞는데요. 이게 정상적으로 어느 정도 단계가 기본계획이든 타당성조사든 이런 것들이 다 진행되고 나면 자연스럽게 아마 추진단 설립이 이루어질 겁니다. 그런데 사실 추진단은 공무원 직제·정원에 해당되는 부분이기 때문에 이 법에서 다룰 사항은 아닐 수 있어요.

차관님, 추진단이 필요하게 되면 인사혁신처하고 별도 논의가 있어야 되는 것 아닌가요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 별도 논의가 있어야 되는 게 맞고요. 그런데 여기 특별법에서 그것을 규정하면 아무래도 인사혁신처 또 행정안전부와 협의가 쉽겠지요. 지금 행안부는 이것을 반대의견을 냈고요.

○**송언석 위원** 그렇지요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 그리고 지금 말씀하신 것처럼 여기에 규정을 두더라도 협의 과정에서 당연히 초기에는 규모가 아주 작게 될 거고 점점 역할이 필요할 때 커지지 않을까 이렇게 생각이 됩니다.

○**송언석 위원** 저는 없어도 된다고 생각합니다.

○**소위원장 李憲昇** 송언석 위원님은 추진단 없어도 되고 다른 분들은 뭐 하자라고 이야기를 했는데……

○**문진석 위원** 저는 추진단이 있어야 된다고 봅니다.

○**소위원장 李憲昇** 일단 수정의견에 포함시켜 가지고 다시 최종안 토론할 때 삭제, 포함 여부를 결정합시다.

송 위원님, 일단 그렇게 해서 진도 나가겠습니다.

○**송언석 위원** 예.

○**소위원장 李憲昇** 그다음 검토보고해 주십시오.

○**전문위원 이지민** 그러면 71쪽 보고드리겠습니다.

재정 지원에 관한 내용입니다.

박수영 의원안과 한정에 의원안은 신공항 건설 사업을 위해 재정 지원이 필요한 경우 사업시행자에게 예산 범위 내에서 보조 또는 융자할 수 있다고 규정하고 있습니다. 일반적인 다른 법률에도 있는 보편적인 내용인 것으로 보입니다.

한정에 의원안 14조 2항에서는 재정 지원 시 신공항 건설사업의 원활한 추진을 위하여 신공항 건설사업 중 신공항 관련 철도·도로 등 교통시설, 신도시 조성 및 물류기반 인프라 건설에 우선적으로 지원할 수 있도록 규정하고 있습니다.

이와 관련해서는 한정된 국가 재원의 배분에 있어서 신공항 건설과 직접적인 관련성이 적은 신도시 조성 및 물류기반 인프라 건설에 대한 재정 지원을 공항시설 등 신공항 건설의 직접 인프라보다 우선하도록 하는 것이 바람직한지 신중한 검토가 필요한 것으로 보입니다.

다음 73쪽입니다.

조세 및 부담금의 감면에 관한 규정입니다.

조세특례의 경우 실질적인 감면이 이루어지기 위해서는 조세특례제한법 등 관련 법령의 개정이 필요하기 때문에 선언적 규정인 것으로 보입니다.

부담금 감면의 경우에도 제정법에서 규정하는 것만으로 바로 부담금이 감면되는 것이 아니고 개별법에 따라 감면이 이루어져야 함을 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

77쪽입니다.

민간자본 유치 등에 관한 내용입니다.

박수영 의원안은 신공항 건설사업에 드는 비용

의 전부 또는 일부에 대해 민간자본을 유치할 수 있도록 하고 민간유치사업을 시행하는 민간개발자에게 공공시설에 대한 점용허가 등을 지원할 수 있도록 규정하고 있습니다.

민간투자자에 대해서는 개별법에 규정하지 않더라도 민간투자가 필요한 경우 사회기반시설에 대한 민간투자법에 따라 민간자본 유치가 가능할 것으로 보입니다.

다음 79쪽입니다.

지역기업의 우대입니다.

두 법안 모두에 포함되어 있는 내용인데요. 사업시행자가 공사·물품·용역 등의 계약을 체결할 때 신공항 건설 지역에 주된 영업소를 두고 있는 자를 우대할 수 있도록 규정하여 지역경제 발전에 도움이 되도록 하려는 것입니다.

몇 가지 다른 입법례들도 이런 지역기업 우대를 두고 있는 입법례들이 있습니다. 다만 제정안은 신공항 건설 지역의 지리적 범위가 불명확합니다. 곳곳에서 신공항 건설 지역이라는 용어를 사용하고 있는데요. 이게 신공항 건설 지역은 앞에서 정의되지 않은 모호한 개념이고요. 그래서 '신공항건설예정지역의 관할 지방자치단체에 주된 영업소를 두고 있는 자'라고 보다 명확하게 규정을 할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음 80쪽입니다.

토지·건물 등의 사용허가 등의 특례입니다.

외국인투자기업, 협력기업, 외국교육기관, 외국 의료기관 및 그 밖에 신공항 건설 지역에 입주하는 기업과 연구기관 등에 대해서 신공항 건설 지역의 국·공유 토지 또는 건물 등을 50년의 범위에서 사용허가할 수 있도록 하면서 사용허가를 받은 토지 위에 공장 또는 연구시설물을 축조할 수 있도록 규정하여 토지·건물 등의 사용허가 특례를 규정하고 있습니다.

이와 관련해서는 기재부, 행안부가 반대하는 입장이고요. 그리고 당장에 신공항 건설과 직접적인 관련성이 적은 것으로 보입니다.

다음 83쪽입니다.

체육시설의 설치·이용 등에 관한 특례입니다.

두 법안 모두 규정을 하고 있는 내용인데요. 신공항 건설사업을 위하여 필요한 경우 체육시설의 설치·이용에 관한 법률에도 불구하고 부지면적의 제한 없이 체육시설의 개발사업을 시행할 수 있도록 하려는 것입니다. 새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법, 기업도시개발 특별법에서

동일한 내용의 규정을 두고 있습니다. 필요한지 여부는 위원님들께서 논의를 해 주시면 될 것 같습니다.

85쪽의 신공항 건설사업의 촉진 및 품질 향상 등을 위한 특례입니다.

공항시설법에 동일 내용이 있어서 그 부분을 준용하면 될 것 같고요. 다만 박수영 의원안 37조 4항은 국제공항 노선을 개설하기 전이라도 사업시행자로 하여금 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률에 따른 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 수립·시행할 수 있도록 규정하려는 것입니다. 다만 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 시행하기 위해서는 소음영향도의 조사·작성이 선행되어야 하는데 항공 노선이 개설되기 전에 소음영향도를 정확히 예측할 수가 없기 때문에 소음대책사업 및 주민지원사업을 미리 실시하기는 어려울 것으로 보입니다.

다음 88쪽입니다. 특별건축구역 지정 등에 관한 특례입니다.

한정에 의원안은 신공항 건설사업을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 건축법 69조에 따라 신공항 건설사업 지역의 일부를 특별건축구역으로 지정할 수 있도록 규정하고 있습니다.

특별건축구역 지정이 필요하다면 건축법에 따라 지정할 수 있으므로 제정법에서 특별건축구역 지정에 관한 특례를 별도로 규정할 필요성은 적은 것으로 보입니다.

다음 90쪽 보전산지 지정 등에 관한 특례는요, 이게 특례로 따로 둘 수도 있고 사실상 내용이 인허가 의제 쪽에 같이 묶어서 규정을 해도 될 것 같습니다.

산림청이 당초 산지관리법 일부에 대해서 반대 의견을 해서 여기 따로 뒀었는데 그 부분에 대해서 또 수용을 하겠다고 했기 때문에 산지보전 특례를 인허가 의제에 한꺼번에 묶어서 규정을 하는 것이 더 적절할 것으로 보입니다.

91쪽 지역·지구 등의 지정 고시기간 등에 관한 특례입니다.

한정에 의원안은 법 시행 후 지역·지구 등의 지정 고시기간에 관한 사항은 토지이용규제 기본법 8조에도 불구하고 대령으로 따로 정할 수 있도록 규정하여 보다 완화된 고시기간을 정할 수 있도록 하려는 것입니다.

관련 입법례를 찾아보니까 새만금법에서 이런 조항을 뒀더라고요. 그런데 지금 토지이용규제

기본법에 따르면 2년인데 그걸 1년 더 연장하는 내용이라 크게 실익이 없어서 이걸 삭제해도 되지 않을까 생각이 됩니다.

93쪽 산업단지 조성 및 관리에 관한 특례입니다.

한정에 의원안 산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률 30조 1항에도 불구하고 신공항 건설 지역 관련 산업단지의 관리권자를 국토부장관으로 하고 신공항 건설 지역에 있는 산업단지의 활성화를 위하여 산업단지의 전부 또는 일부 지역의 기능을 변경하여 국가산업단지로 전환할 수 있도록 하려는 것입니다.

이에 대해서 산업통상자원부는 1항에 대해서는 반대 의견입니다. 국토부장관이 관리권자로 되어 있는 사례가 없다는 등의 이유로 반대를 하고 있고 2항에 대해서는, 이것은 저희가 공문으로 받은 건 아니고 유선으로 확인해 본 바로는, 특별히 반대를 하지 않는다는 답을 들었습니다.

95쪽입니다. 외국인투자기업에 대한 세제 및 자금지원 등입니다.

이 부분은 입주외국인 투자기업에 대한 지원 내용은 공항 건설이 완료된 이후에 고려할 수 있는 사항이고 신공항 건설과 직접적인 관련은 적다고 보았습니다.

또한 기재부에서는 외국인투자기업에 대한 선별적인 세제 지원은 EU 등 유해조세제도 방지에 관한 국제기준에 위반된다는 이유로 반대하고 있습니다. 그리고 국가보훈처도 입주외국인 투자기업에게 국가유공자 우선고용 의무를 배제하는 것은 반대한다는 의견입니다.

98쪽입니다. 자유무역지역 입주자격에 관한 특례, 종합보세구역 제도 도입에 관한 특례인데요.

두 가지 다 공항 건설이 완료된 이후에 고려할 수 있는 사항인 것으로 보입니다.

102쪽입니다.

○소위원장 **李憲昇** 보칙은 조금 이따 하지, 너무 많아 가지고.

○전문위원 **이지민** 예, 여기까지입니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 전문위원 검토의견 대체로, 대부분 다 동의합니다.

다만 73쪽에 조세 및 부담금의 감면 규정이 있는데요. 조세 감면은 반드시 조특법으로 해야 된다고 저도 알고 있습니다. 그런데 부담금 감면도

각 부처에서 다 반대를 하셨는데 저희가 찾아본 바로는 부담금 감면에 대해서는 기업도시개발 특별법에서도 규정한 사례는 있기는 있었습니다. 참고로 말씀드립니다.

○소위원장 **李憲昇** 다 끝났습니까, 정부 측?

○국토교통부제2차관 **손명수** 예, 다 끝났습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 우리 위원님들 의견 제시해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 기재부에서 할 얘기가 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 예.

○기획재정부재정관리관 **강승준** 기재부에서 말씀드리겠습니다.

차관님 말씀하신 대로 조특법에 관련된 사항은 조특법 제3조를 개정해야 하기 때문에 입법 취지에 따라서 꼭 필요한 경우에 조특법을 개정할 사항이라고 생각합니다.

그리고 전문위원께서 말씀하셨듯이 외국인투자기업에 대한 세제 지원 문제는 저희가 18년 12월에 이게 EU 등에서 유해조세제도 방지에 관한 국제기준에 위반된다고 해서 이 세제 지원을 폐지했습니다. 이 제도가 부활될 때 한국과 EU 간의 국제적 약속을 위반하게 돼서 저희는 이 규정이 삭제돼야 된다고 생각합니다.

이상입니다.

○소위원장 **李憲昇** 수고하셨습니다.

위원님들 의견 있으시면 말씀해 주세요.

송언석 위원님.

○송언석 **위원** 간단하게 원론적인 측면에서 봤을 때 지금 공항을 건설하는 부분과 관련된 내용들에 한정해서 조항이 들어갔으면 좋겠다 하는 말씀이고 감면이나 특혜 부분이 굉장히 많은데 대개의 입법 사례가 보면 특정한 지역의 개발 사업의 경우에 적용되는 그런 조항들이 대부분인 것으로 보여집니다.

그래서 공항시설법이라든지 아니면 영종도 인천공항 개발했을 때 그때 과연 어느 정도 특혜나 또는 감면 같은 것들이 있었는지 그것을 봐서 기본적으로는 전문위원이 검토한 내용대로 대부분의 사항들은 여기 규정할 필요가 없거나 또는 규정해서는 곤란한 사항들이므로 저는 생각이 됩니다.

그래서 가급적 전문위원 검토보고 내용대로 이런 특혜 부분에 해당되는 것은 최소화시켰으면

좋겠다 하는 점을 일단 말씀드립니다.

○김상훈 위원 동의합니다.

○소위원장 李憲昇 김상훈 위원님 동의하셨고, 홍 위원님.

○홍기원 위원 저도 모두에 그렇게 하기로 공감대를 형성했으니까 특혜조항들은 다 삭제하는 쪽으로 했으면 좋겠습니다.

그런데 부담금 부분에 대해서는 아직 명확하지 않은데 국토부에서는 부담금의 면제에 관한 조항은 뒤도 괜찮다는 뜻인 거지요?

○국토교통부제2차관 손명수 그런 사례도 있다는 것을 참고로 말씀드린 겁니다.

○홍기원 위원 전문위원 의견을 다시 한번, 부담금에 대해서……

○전문위원 이지민 여기 제정안에서도 보면 부담금 관련 법률을 나열을 해 놓고 이 법률이 정하는 바에 따라 감면할 수 있다 이런 식으로 돼 있거든요, 이런 각각의 법률에서 정하는 바에 따라. 그래서 약간 선언적인 의미다, 해당 법에서 규정하고 있지 않으면 못 받고 규정하고 있으면 받는 거다 이런 의미인데 사실 이런 것을 둔 입법례들이 또 많이 있어서, 많지는 않지만 좀 있어서 위원님들께서 선택을 해 주시면 넣어도 되지 않을까 생각하고 있습니다.

○소위원장 李憲昇 위원님들 의견 있으신가요? 진성준 위원님.

○진성준 위원 저는 민간자본 유치와 관련해서 필요할 경우에 따라서 사업비의 전부 또는 일부를 민간자본으로 유치할 수 있다고 규정돼 있는데 저는 민간자본이 국가기간시설인 공항을 건설하는 데 전부 도입되는 것은 절대로 바람직하지 않다고 생각합니다, 물론 이 조항이 있다고 해서 반드시 전부 유치한다 이런 것은 아닐 테지만.

이 부분에 대해서는 전문위원 검토의견도 있었는데 그냥 일부를 유치할 수 있다는 정도로 해도 족한 게 아닌가 저는 그렇게 생각합니다. 그래서 ‘전부 또는 일부’라고 돼 있는 것을 ‘전부’는 삭제했으면 좋겠다 그렇게 생각하고요.

대체로 많은 위원님들 말씀하신 것처럼 무언가 특별한 인상을 주느라고 온갖 특혜들을 막 쫓는데 사실상 개별 입법에서 동시에 되지 않으면 이런 특혜가 무익해지는 것 아니겠습니까? 그런 점에서 정리해 내야 된다 이렇게 생각합니다.

○소위원장 李憲昇 또 다른 의견들 있으신가요?

○김상훈 위원 없습니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 하나씩 정리해 나가야 되는 것 아닌가, 재정 지원에 대해서는 전문위원 것대로……

○전문위원 이지민 2항만 빼고 하자는 의견입니다.

○진성준 위원 2항만 삭제하면 될 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 1항만 살리고.

그다음에 조세·부담금 감면, 조세는 없애고 부담금은 살리고?

○송언석 위원 부담금도……

○문진석 위원 국가 재정을 투입해서 하는 사업인데 부담금……

○소위원장 李憲昇 조세는 까고 일단 부담금만 한번 넣었다가 나중에 최종에서 정리를 하지요.

○박상혁 위원 예, 그렇게 하시지요.

○소위원장 李憲昇 일단 부담금은 포함시켜 놓고.

그다음에 민간자본 유치, ‘전부 또는 일부’라고 하지 말고 그냥 ‘민간자본을 유치할 수 있다’라는 게 낫지 않나? 전부 또는 일부라고 쓴 이유가 뭐니까?

○진성준 위원 그렇게 돼 있어요, 법안 원안이.

○소위원장 李憲昇 그냥 민간자본을 유치할 수 있다라는 표현을 쓰면 되지 않아요?

○송언석 위원 전부 또는 일부라고 하는 표현은 통상적인 표현입니다, 그냥.

○소위원장 李憲昇 그러니까 그냥 민간자본을 유치할 수 있다……

○송언석 위원 통상적으로 하는 거고 이게 전부다 유치하는 경우가 공항 같은 경우에는 지금까지 한 번도 사례가 없었지요?

○국토교통부제2차관 손명수 없습니다.

○송언석 위원 차관님, 다른 도로라든지 철도 같은 경우에는 그런 사례가 있는데 공항은 한 번도 없었지요?

○국토교통부제2차관 손명수 그렇습니다.

○송언석 위원 일반적인 민자유치법에 따른 조항을 그대로 가져온 것 같습니다. 큰 의미 없다고 봅니다.

○소위원장 李憲昇 그래서 ‘전부’를 빼자고 그랬으니까 그냥 ‘민간자본을 유치할 수 있다’ 이 정도, 조 위원 괜찮아요?

○송언석 위원 예.

○진성준 위원 아니, 그런데 그럴 경우에 경우에 따라서는 전부 할 수도 있는 거잖아요. 불가

능하다고는 생각합니다만……

○송언석 위원 전혀 없습니다.

○진성준 위원 예, 알겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그다음 18조(민간자본유치사업의 지원), 이것은 살리는 것으로?

○진성준 위원 문언을 좀 명확하게 해서 넣자는 거잖아요.

○소위원장 **李憲昇** 이것은 두 분이 같이 공동으로 했는데 거의 그대로 준용한 것 같은데?

○진성준 위원 예.

○소위원장 **李憲昇** 그다음에 지역기업 우대할 수 있고……

○진성준 위원 지역기업의 우대는 문언을 명확하게 해서 넣자는 겁니다.

○소위원장 **李憲昇** 문언을 명확하게?

○진성준 위원 예.

○문진석 위원 전문위원의 검토에 동의합니다.

○소위원장 **李憲昇** 그렇게 할까요?

○문진석 위원 예.

○소위원장 **李憲昇** 그다음 체육시설 이것은 어떻게 합니까?

○문진석 위원 이것도 날려요.

○소위원장 **李憲昇** 빼는 것으로?

○홍기원 위원 예, 다 삭제해야지요, 특례조항들은.

○소위원장 **李憲昇** 그런데 공항 건설하다 보면 주변에 골프장 건설하거나, 이게 그런 것 아닌가?

○문진석 위원 그런 거겠지요.

○소위원장 **李憲昇** 공항 주변에 쓸모없는 땅들이 좀 있거든, 그것을 하기 위해서 이것을 넣은 것 같은데 아닌가? 다른 건가요?

국토부 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 **손명수** 체육시설에 대해서……

○소위원장 **李憲昇** 이것은 넣어도 관계없지 않나요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 체육시설은 신공항 건설과 직접 관련은 없는데요. 인천공항 같은 경우에는 그 법에 근거해서 한 게 아니고 일부 남는 땅을, 상당 기간 남는 것으로 예정된 땅을 임대를 줘 가지고, 그게 지금 기간이 만료됐습니다마는, 그렇게 한 사례가 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 일단 시간 관계상 포함시킨 다음에 나중에 최종 문구 정리할 때 논의합시다.

○박상혁 위원 차관님, 스카이72가 뒤에 근거해서, 인천공항공사법에 의해서 하고 있는 건가요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 근거법은 공항시설법이라고 하고요. 인천공항공사에서 임대를 준 겁니다.

○진성준 위원 해 두지요, 필요에 따라서 하면 되니까.

○소위원장 **李憲昇** 그다음 보전산지 지정, 특별건축 이런 것은 없어지고.

○전문위원 **이지민** 보전산지 지정은 인허가의 제에 포함시켜서 넣겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 지역·지구, 산업단지 조성 다 빼고 외투 자금지원 빼고, 맞습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

입주외국인 투자기업 빼고 출입국관리법에 관한 특례, 자유무역 특례 다 빼는 거지요? 종합보세구역 지정 사례 없고, 이렇게 정리를 하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 제5장 보칙.

○전문위원 **이지민** 보칙 보고드리겠습니다. 102쪽입니다.

보칙에 위임, 감독, 보고·검사 등 규정을 두고 있습니다.

박수영 의원안 38조와 한정애 의원안 35조는 위임 규정인데요. ‘시·도지사에게 위임할 수 있다’ 이렇게 돼 있습니다.

그런데 공항시설법에 따라서 실제 시·도지사에게 위임한 사례가 없다 이렇게 검토의견을 냈는데요. 필요하다면 혹시 모를 그것에 대비해서 시·도지사, 시장·군수·구청장을 현행 공항시설법은 다 넣고 있어서 다 넣으셔도 상관은 없을 것 같습니다.

그리고 박수영 의원안 39조, 한정애 의원안 34조는 사업시행자의 의무 위반에 대한 제재로서 법에 따른 승인을 취소하거나 공사 중지·변경등을 명하여 행정상 의무이행을 확보하기 위한 것입니다.

조 제목을 실제적인 내용에 맞게 수정할 필요가 있다는 의견입니다. ‘허가 등의 취소 등’으로 변경할 필요가 있다고 보았고요.

103쪽에서는 지금 이 보칙에서 규정하고 있지 않은 내용들이 좀 있는데 예를 들면 공항시설법에는 시정명령, 과징금의 부과 등이 있습니다. 이것은 지금 저희가 본칙에서 규정한 것에 대한 시

정명령하고 과징금은 여기에 둘 필요가 있는 것으로 보입니다.

이상입니다.

○**송언석 위원** 끝까지 다 하지요.

○**전문위원 이지민** 다 할까요?

○**송언석 위원** 얼마 안 남았잖아.

○**전문위원 이지민** 벌칙은요 지금 제정안에는 벌칙이 하나도 들어 있지 않습니다. 그런데 행정작용의 실효성을 확보하기 위해서 벌칙 규정을 둘 필요가 있습니다.

만약에 벌칙만 안 두면 공항시설법에서 똑같은 다른 공항 할 때 예를 들어 업무방해라든가 그제 공항시설법에는 벌칙이 있는데 여기에 안 두면 벌칙은 그냥 자연스럽게 준용을 한다고 보기 어렵기 때문에 처벌 대상에서 제외가 될 것 같습니다. 그래서 필요한 벌칙은 여기에 둘 필요가 있을 것으로 보입니다.

벌칙 대상이나 법정형의 수준 등은 공항시설법을 참고하여 규정할 필요가 있다고 생각하고 있습니다. 예를 들면 개발사업에 따른 시설의 불법사용 등의 죄, 명령 등의 위반 죄, 업무방해 죄, 제지·퇴거명령에 대한 불이행의 죄 등입니다. 만약에 벌칙 규정을 둔다면 양벌 규정도 함께 규정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

109쪽의 부칙입니다.

제정안은 부칙에서 시행일을 공포 후 3개월로 규정하고 있는데요. 하위법령의 정비, 가덕도신공항 관련 준비기간 등을 고려해서 시행일을 정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○**소위원장 李憲昇** 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 손명수** 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○**소위원장 李憲昇** 위원님들……

다른 의견 없습니까?

○**송언석 위원** 시·도지사 위임하고 다시 시장·군수한테 재위임하는 것까지 다 반영을 하는 건가요?

○**전문위원 이지민** 지금 공항시설법에서는 이렇게 돼 있습니다. “국토부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 소속 기관의 장, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다.” 이렇게 돼 있거든요. 그래서 재위임 규정 두고 이러

는 것보다는 그냥 똑같이 규정하면 될 것 같아요.

○**송언석 위원** 재위임하는 것이 아니라 국토부장관이 직접 바로 시장·군수한테 위임하는 모양으로 가야 될 것 같아서 그렇습니다.

○**전문위원 이지민** 예, 참고로 현재 공항시설법에 이렇게 돼 있지만 시·도지사나 시장·군수·구청장에게 위임이 되어 있는 사항은 없습니다. 이상입니다.

○**국토교통부제2차관 손명수** 시행령에서 아예 규정을 안 했습니다.

○**송언석 위원** 그러니까 필요하다면 공항시설법 61조(권한의 위임)으로 돼 있는 부분 있잖아요. 그 조항을 그냥 그대로 쓰는 게 맞을 것 같아요.

벌칙 조항은 그러면 공항시설법을 이렇게 준용하는 것으로 규정합니까, 아니면 그 모양을 그대로 다 가져와야 되는 겁니까?

○**전문위원 이지민** 다 가지고 와야 됩니다.

○**송언석 위원** 벌칙 조항을 가져와야 됩니까?

○**전문위원 이지민** 그 부분은 준용이 안 되기 때문이에요.

○**조응천 위원** 준용하면 안 돼요?

○**전문위원 이지민** 벌칙은 좀 명확하게 규정해 줘야 돼서요 벌칙 조항을 여기 따로 뒤야 됩니다.

○**소위원장 李憲昇** 위원님들 또 다른 의견……

○**송언석 위원** 나중에 생각해 보시지요. 법리 사항은 우리 조응천 위원님께서 좀 생각해 가지고……

○**진성준 위원** 지나간 것이기는 합니다마는 아까 지역기업의 우대 조항 있었어요. 그와 관련해서 경상남도도 꼭 부산만이 아니라 인근 지역 기업들도 좀 포함시켜 달라 이런 의견이 있었네요?

○**전문위원 이지민** 예, 있었습니니다.

○**소위원장 李憲昇** 79페이지입니다.

○**진성준 위원** 79페이지.

그것을 일정하게 반영하려면 문안을 어떻게 조정해야 됩니까?

○**전문위원 이지민** 아까 말씀드린 대로 만약에 ‘신공항건설예정지역의 관할 지자체’ 하면 사실상 부산만 해당될 것으로 생각이 됩니다.

○**진성준 위원** 경상남도의 그런 의견이나 이런 것들……

○**하영제 위원** 울산은 어떻게 왔어요?

○**진성준 위원** 울산이나 이런 데도 좀 반영해

주려면……

○전문위원 이지민 경상남도에서만 왔습니다, 의견은.

○하영제 위원 울산 안 왔고요?

○전문위원 이지민 안 왔습니다.

○하영제 위원 여기에 경남에서 요구한다 해 놓고 부산만 정해 버리면, 경남이 바로 코 옆에 붙어 있는데……

○진성준 위원 그러니까 부울경을 감안해서 이것 법기술적으로 어떻게 처리할 수 있을지 모르겠어요.

○전문위원 이지민 사실 울산은 너무 멀어서……

○하영제 위원 그것은 알 수가 없어요. 그것은 알 수가 없는 게…… 아까 지적하려다 만 것 참고맙게 진성준 위원님이 지적해 주셨는데 여기서 너무 부산만 해 놓으면 나머지 경남하고 울산은 또 달라지지요, 의견이.

○송언석 위원 경북은 어떻게 하나요?

○하영제 위원 대구도 있을 수 있고.

○진성준 위원 경북도 필요에 따라서는 할 수 있게끔 해야지요.

어떻게 할 수 있을까 모르겠네요.

○소위원장 李憲昇 한번 좀 연구해 보세요.

○홍기원 위원 통상 지역기업 우대는 시·군·구나 아니면 시도 단위로 하지 않아요? 통상적으로 지역기업 우대하는 것은 시·군·구나 또는 시도 단위로 하지 않나고요.

○전문위원 이지민 관할 지자체로, 예.

○하영제 위원 이따 보겠습니다만 여기 넷 중에 대구신공항도 어떻게 됐는지 모르겠는데 이것은 굉장히 미묘합니다. 일단 법률 조문에 들어가면 해석 문제로 돌아가 버리기 때문에 굉장히 미묘한 문제가 발생합니다.

○송언석 위원 조금 더 고민을 해야 되겠네요.

○하영제 위원 고민을 많이 해 봐야 됩니다.

○박상혁 위원 조문을 한번 잘 생각해 보시지요.

○진성준 위원 이것은 연구가 필요한 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 그다음에……

이제 다 한 건가?

○전문위원 이지민 예.

○소위원장 李憲昇 별척이랑 다 했습니까?

○홍기원 위원 부칙에 시행일을 공포 후 3개월이 경과한 날로 규정하고 있는데 3개월이면 시행

령 만들고 시행규칙 만들고 하기에는 좀 부족한 시간일 테니까 그런 것까지 염두에 두고 좀 길게 해야 될 것 같은데 이것은 국토부에서 의견을 주시는 게 좋을 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 손명수 지금 3개월은 좀 너무 촉박한 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 대충 요구 사항을 이야기해 보세요.

○국토교통부제2차관 손명수 최소한 6개월 이상으로는 해야 된다는 게 실무자 의견입니다.

○진성준 위원 공포 후 6개월.

○국토교통부제2차관 손명수 최소한.

○소위원장 李憲昇 그런데 이 법 제정 목적이 신속하게 빨리하려고 이러는데 준비하는 데 시간이 걸리는 것은 이해는 되지만 또 너무 늦추면 이 법의 진짜 효율성이 좀 떨어지지 않나요?

○진성준 위원 바로 시행해도 무방하지 않나요?

○홍기원 위원 그래도 시행령이나 시행규칙 없이 법이 시행되면 이상한 거고요. 또 시행령 통과하려면 국무회의까지 가야 되고 또 입법예고 해야 되고 또 발효하는 데 시간 필요하고 그 이후에 시행규칙을 제정할 수 있으니까 제가 볼 때는 최소 6개월 이상은 하는 게 맞는 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 투 트랙으로 준비를 많이 그동안 안 해 왔습니까, 국토부에서? 이 법이 그렇게 시급한데.

○국토교통부제2차관 손명수 기본적으로 입법예고 기간, 관계부처 협의 기간 이런 기간, 법제처 협의 기간 이런 것들이 소요되기 때문이에요. 물리적인 시간이 좀 필요합니다.

○하영제 위원 시행령 하는 데 한 6개월 정도 걸리지요?

○국토교통부제2차관 손명수 통상 그렇습니다.

○하영제 위원 통상적으로.

입법예고 기간하고 또 우리 국회 와서 검토받는 기간하고……

○국토교통부제2차관 손명수 시행령과 시행규칙을 동시에 추진해도 3개월은 좀 촉박합니다.

○소위원장 李憲昇 그러면 여기에 대해서는 우리가 이 법을 의결하려면 다시 조문 정리가 좀 필요하니까 그 정리를 하고 또 다음 법안이 있으니까 다음 법안을 우선 먼저 심의를 하도록 이렇게 하겠습니다, 시간 효율을 위해서.

그런데 조금 쉬었다 하시지요. 어느 정도……

○박상혁 위원 잠깐 좀 정회해 주시지요.

○소위원장 李憲昇 정회를 하려고 하는데 어느 정도 될까요?

한 20분 될까요? 10분 한 번 쉬고……

○조응천 위원 20분.

○소위원장 李憲昇 20분?

지금 회의가 진행 중입니다마는 잠시 정회했다가 20분 후인 17시 50분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시28분 회의중지)

(18시18분 계속개의)

○소위원장 李憲昇 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

19. 대구통합신공항특별법안(홍준표 의원 대표발의)(의안번호 2104078)

20. 대구경북 신공항 건설 특별법안(추경호 의원 대표발의)(의안번호 2107745)

○소위원장 李憲昇 다음은 의사일정 제19항 대구통합신공항특별법안, 의사일정 제20항 대구경북 신공항 건설 특별법안, 이상 2건을 일괄하여 상정합니다.

먼저……

○김상훈 위원 의사진행발언 좀 하겠습니다.

○소위원장 李憲昇 예, 김상훈 위원님 의사진행 발언해 주시기 바랍니다.

○김상훈 위원 심사의 범위와 방향에 대해서 좀 말씀드리고자 합니다.

홍준표 의원님께서 발의한 대구통합신공항특별법안은 기존의 군 공항 이전·지원에 관한 특별법과의 경계가 좀 모호한 부분이 있고 또 여러 가지 다수 좋은 내용이 포함되어 있습니다마는 현행 법체계 또는 제도 내에서 수용하기 어려운 부분도 상당수가 있는 것 같습니다. 그래서 추경호 의원이 발의한 대구경북 신공항 건설 특별법안을 위주로 좀 심사를 했으면 좋겠습니다. 병합심사를 하되 추경호 의원안을 중심으로 좀 심사했으면 좋겠고.

심사의 범위와 방향 역시 동 법안은 민간공항을 대상으로 하고 있기 때문에 가덕도신공항과 같이 우리가 종전에 논의했던 제반 법체계와 내용이 거의 동일한 법안입니다. 그래서 기존에 우리가 조문 또는 장별로 심사했던 바와 같이 넣을

내용은 같이 넣고 뺄 내용은 같이 빼는 식으로 해서 좀 속도감 있게 심사를 했으면 좋겠습니다.

예를 들면 건설 지원의 범위에도 여객 및 화물 등의 수송에 필요한 도로·철도의 건설, 항공 관련 업무종사자를 위한 주거시설·생활편의시설 등등 이런 내용이라든지 사타 특례조항 폐지, 설계·시공 병행 특례 폐지, 기본계획, 사업시행자, 지역기업 우대, 토지에의 출입과 사용, 신공항건설 추진단 설치 등등의 내용은 동일 적용하는 것이 아무래도 같은 민간공항의 건설·지원에 관한 특별법이니깐 그렇게 적용하는 게 좋겠다는 생각이 듭니다.

○소위원장 李憲昇 조 간사님, 괜찮습니까? 김상훈 위원님 지적하신 대로 이런 식으로 진행을 하면 될까요?

○조응천 위원 예.

○김상훈 위원 전문위원님, 좀 속도감 있게 장별로 해서 빨리빨리 좀 넘어갑시다.

○전문위원 이지민 예.

○소위원장 李憲昇 기재부2차관님 오셨습니까?

○국토교통부제2차관 손명수 예, 오셨습니다.

○소위원장 李憲昇 아까 5시까지 국회에 도착한다고 했는데 조금 늦으셨네.

자, 그러면 먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 이지민 저희 심사자료 3권 2쪽입니다.

먼저 대구 군공항 및 민간공항 이전 추진 경과 간략히 말씀드리면요 아까 심사했던 가덕도신공항과는 달리 대구의 경우 이전지가 이미 결정은 돼 있는 상태입니다. 2020년 8월 28일 이전 부지를 의성 비안면과 군위 소보면으로 선정을 하였습니다. 그리고 작년 10월에 국토교통부가 사타 검토용역을 실시하고 있고 2028년까지 완공 목표로 지금 사업을 추진하고 있는 중입니다.

4쪽에 대구신공항 이전사업 범위를 말씀드리면요 이게 군공항 이전사업과 민간공항 이전사업, 이전 주변지역 지원사업, 종전 부지 개발사업 이렇게 네 가지로 구분이 됩니다.

군공항 이전사업은 군 공항 이전 및 지원에 관한 특별법 등에 따라서 기부 대 양여 방식으로 이루어집니다. 현재 대구 군공항 이전은 이전 부지 선정 후 대구광역시가 군공항 건설 기본계획 수립 용역에 착수하였고 향후 기본계획을 통해

기부 재산을 산출하고 현 부지 감정평가를 통해 양여 재산 가치를 산출하여 합의각서를 마련한 후 민간사업자를 선정해서 이전 군공항에 대한 기본·실시 설계 등 사업 추진을 한다는 계획입니다.

민간공항 이전사업은 공항시설법에 따라 추진하고요, 현재 국토교통부가 사타 용역을 추진 중에 있습니다.

이전 주변지역 지원사업은 군 공항 이전 및 지원에 관한 특별법에 따라 용도 폐지된 재산의 가액에서 신규로 건설되는 군공항 가액을 뺀 금액의 범위 내에서 실시하게 됩니다.

(이헌승 소위원장, 조응천 간사와 사회교대)

종전 부지 개발사업은 총괄적으로 규정하는 현행 법령은 없고 도시개발법 등 개별법의 적용을 받아 추진되며 대구광역시에 따르면 현재 대구공항 부지를 주거, 상업·업무, 산업, 기반시설 용도로 개발하는 것을 목표로 사업 기간은 대구공항 통합 이전 일정과 연계해서 2028년부터 2030년까지 종전 부지 개발사업을 추진한다는 계획입니다.

6쪽입니다.

대체토론에서 박상혁 위원님께서 가덕도에서와 마찬가지로 별도의 공항공사 설립에 신중을 기할 필요가 있다는 의견을 주셨습니다.

공청회에서는 군공항 이전 등과 관련해서 개별 특별법을 제정하는 것에 대해서 반대의견을 제시하시는 위원님들도 계셨고 특별한 케이스이기 때문에 특별법 제정이 필요하다는 의견을 주신 분도 계십니다. 기타 예타 면제 등에 대해서 다양한 의견들을 주셨습니다.

11쪽의 제정안에 대한 주요 관계기관 의견 간략히 말씀드리면요.

○**김상훈 위원** 자료로 같음할 테니까 조문으로 바로 들어갑시다.

○**전문위원 이지민** 예, 알겠습니다.

그러면 17쪽입니다.

제명은 홍준표 의원안이 대구통합신공항특별법안이고요, 추경호 의원안은 대구경북 신공항 건설 특별법안입니다.

경북이 들어갔는지 차이가 있고 그리고 홍준표 의원안은 군 공항이 들어 있기 때문에 통합신공항이라는 명칭을 사용한 것으로 보입니다.

자료 18쪽입니다.

목적 규정은 홍준표 의원안은 대구통합신공항

건설에 필수적인 절차인 군 공항 이전, 민간 공항 이전, 이전주변지역 지원사업 및 종전부지 개발사업의 시행, 통합신공항 건설 및 종전부지 개발사업 추진기구 설치 등을 통해 중남부권 공항 설치를 달성하려는 것이라고 하고 있고, 추경호 의원안은 민간 공항으로 한정해서 규정을 하고 있습니다.

관문공항이라는 표현을 사용할지는 아까 논의를 다 해 주셨기 때문에 가덕도와 마찬가지로 정리를 하면 될 것 같고요.

19쪽에 홍준표 의원안이 ‘중남부권’이라는 표현을 쓰고 있는데, 이에 대해서 충청북도는 청주공항이 중부권 거점공항이기 때문에 여기서 중남부권이라는 표현을 사용하는 것에 대해서 반대한다는 의견을 주셨습니다.

20쪽 정의 규정입니다.

홍준표 의원안은 ‘대구통합신공항’으로 그리고 추경호 의원안은 ‘대구경북 신공항’으로 명칭을 정의하고 있는데, 신공항 명칭에 경북도까지 대표하는 의미를 담을 것인지에 따라 공항 명칭이 결정될 것으로 보입니다.

21쪽입니다.

종전부지 및 종전부지 주변지역 정의는 홍준표 의원안에 있는데 군 공항에 관련된 내용이라 설명은 생략하겠습니다.

그리고 신공항 건설사업 정의는 아까 저희가 가덕도 때 논의한 대로 하면 되지 않을까 싶습니다.

23쪽의 신공항 건설의 기본방향, 국가 및 지방자치단체의 책무입니다.

생략할까요?

○**김상훈 위원** 계속하세요.

○**전문위원 이지민** 기본방향은 ‘인천공항을 대체한다’는 표현이, 유사 시 인천공항을 대체하는 공항이라는 표현이 추경호 의원안에 들어 있는데요. 충청북도에서 국토교통부가 2016년 청주공항을 F급 항공기 교체공항으로 지정해서 인천공항의 직간접적 우발 사태에 대비한 대체공항으로 역할을 수행하도록 하였기 때문에 이 제정법에서 ‘대체공항’이라는 표현을 사용하지 말아 달라는 의견입니다.

그리고 다른 법률과의 관계는 아까 가덕도와 비슷하게 정리를 하면 될 것 같습니다.

그러면 30쪽입니다.

신공항 건설에 관한 내용입니다.

2장은 신공항 건설에 관한 내용인데, 이 기본 계획도 아까 공항시설법과 동일하게 유사하게 규정하면 될 것 같습니다, 비행장 내용 삭제하고.

○소위원장대리 조응천 잠깐만요.

2장 들어가기 전에 29쪽까지 일단 먼저 좀 할까요?

총칙까지 일단 먼저 하지요. 총칙까지 먼저 검토하겠습니다.

다음 차관, 전문위원 보고에 대해서 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○국토교통부제2차관 손명수 우선 총괄적인 의견을 말씀드리면요, 홍준표 의원안은 기본적으로 군 공항 이전 특별법으로 하고 있는 내용을 여기에 또 다른 특별법으로 만들어서 규정하고 있기 때문에 필요하다면 군 공항 이전 특별법을 개정해서 하는 것이 맞다 이렇게 총괄적으로 일단 말씀을 드리겠습니다.

(조응천 위원, 이현승 소위원장과 사회교대)

추경호 의원님 안은 제목만 바꾸고 사실상 한정에 의원님 안하고 거의 동일합니다. 동일하기 때문에 아까 한정에 의원님 가덕도 특별법에서 제기했던 문제점을 그대로 가지고 있습니다. 똑같은 문제점이 있다는 점을 말씀드리겠습니다.

그런 총괄적인 문제제기를 하고 나머지 조문별 의견은 아까 가덕도 특별법에 드린 내용과 거의 유사하기 때문에 의견이 같다고 말씀드리겠습니다.

○소위원장 李憲昇 수고하셨습니다.

김상훈 위원님 먼저 말씀해 주세요.

○김상훈 위원 모두에 말씀드렸습니다마는 홍준표 의원님 안은 군 공항 이전과 병합된 내용이 많기 때문에 가능하면 국토교통부에서는 민간 공항을 대상으로 범위를 한정해서 논의를 해야 될 것 같아요.

그래서 가덕도신공항법과 같은 동일한 법체계 내에서 심사를 한다는 원칙하에서 홍준표 의원님 안은 일단은 조금 심사 범위에서는 보류하거나 배제해도 되지 않나 하는 그런 생각을 갖고 있습니다.

민간 항공 건설을 위한 내용을 규정하는 것으로 그렇게 특별법이 그 방향이 가야 될 테고, 전반적인 논의구조는 가덕도신공항과 같이 동일한 형식으로 진행했으면 좋겠습니다.

○소위원장 李憲昇 또 다른 의견 있으신가요?

진성준 위원님 말씀해 주십시오.

○진성준 위원 김상훈 위원님 말씀 법안심사를 하는 데 있어서 참고가 되는 말씀이겠습니까만 기본적으로 이 대구통합공항의 경우에는 군사 공항 이전을 전제로 그것과 함께 이루어지는 일 아니겠습니까? 그런 점에서 보면 군사 공항 이전 문제를 염두에 두지 않을 수 없다고 생각이 듭니다.

그래서 그 대구통합공항의 위상과 역할을 어떻게 할 것이냐 하는 문제에 따라 조금씩 달라지겠는데, 지금은 특히 민간 공항 이전 부분과 관련해서는 사업타당성 연구용역 중에 있지 않습니까? 물론 군사 공항 이전 문제도 역시 같은 상황인데.

이게 조금 아까 가덕도신공항의 경우는 우리 위원님들 심사 과정에서 다 얘기했던 것처럼 이게 그동안의 행정 절차에서 완료 짓지 못했던 입지를 결정하기 위한 법 아니냐 하는 차원에서 법안심사를 쪽 진행을 했는데, 이것은 이미 입지가 결정되어 있고 또 군 공항 이전 특별법에 의해서 이미 절차가 시작되어 있고 거기에 민간 공항의 기능을 어떻게 활성화해 볼 것이냐 하는 문제인 만큼 별도의 입법이 필요한가 하는 생각을 저는 갖고 있습니다. 그런 점에서 조금 더 논의를 많이 해야 될 사안이 아니겠나.

그래서 군사 공항 이전 문제를 떨어뜨려 놓고 나머지 법을 다 가덕도신공항에 준해서 심사하자고 하면 그러면 군사 공항 문제는 어떻게 되나요? 그게 좀 잘 이해가 안 되는 측면이 있는 것 같습니다.

○소위원장 李憲昇 예, 김상훈 위원님.

○김상훈 위원 가덕도공항 건설 특별법을 가덕도로 입지를 정해 놓고 여러 가지 조항을 지금 특례를 줄 것은 특례를 주고 뺄 것은 빼고 이렇게 심사를 했잖아요. 지금 대구경북통합공항은 군 공항은 군 공항 이전 지원에 관한 특별법으로 해서 절차가 진행되고 있고 민간 공항에 대해서 지금 사업 범위나 내용이 결정된 바가 하나도 없습니다. 그래서 민간 공항을 대상으로 한 건설 지원을 어떻게 할 것인지에 대해서는 가덕도공항과 동일한 규정의 적용이 저는 반드시 필요하다 이렇게 봅니다.

물론 절차가, 사업타당성조사가 진행되고 있지만 여기에 가덕도신공항법에서 규정하고 있는 여객 및 화물수송에 필요한 도로·철도 건설 지원을 할 것인지의 여부, 항공 관련 업무종사자를

위한 주거시설·생활편의시설을 지원할 것인지의 여부 그다음에 사타는 진행되고 있지만 사타 특례 조항을 폐지했기 때문에 결국 결과적으로는 가덕도신공항과 똑같은 절차를 지금 밟고 있다고 판단이 됩니다. 예타 면제 특례는 아까 오늘 여러분들께서 회의를 하신 것 같은데 그 내용도 같이 동일하게 적용을 할 필요가 있다고 판단이 돼요.

지금 대구경북통합신공항은 군사 공항은 군 공항 이전 지원에 관한 특별법으로 진행이 되는 것이고 민간 항공에 대해서 사업 내용과 범위가 전혀 정해진 바가 없기 때문에 그것을 어떤 절차를 거쳐서 어떤 범위로 어떤 지원의 내용을 갖고 추진할 것인지에 대해서 특별법을 선언한 것입니다.

그래서 민주당에서는 ‘가덕도하고 경우가 다르지 않느냐’ 하는 이야기를 하는데 다른 게 전혀 없습니다. 민간 공항을 대상으로 한 법을 추경호 의원이 발의한 내용이에요. 그것 따지고 보면 내용이 전혀 다를 게 없습니다. 그러니까 지금 무슨 뭐 말씀하시는 걸로만 들어보면 여기도 꼭 정치적으로 뭔가 좀 논의를 해야 되나요?

○진성준 위원 아니요, 뭐 정치적이랄 게 아니고요. 옛날에 실시한……

○김상훈 위원 민간 공항 가덕도공항하고 대구 경북통합공항의 민간 공항 부분하고 내용이 다를 게 뭐가 있지요?

○진성준 위원 제가 이전에 동남권 신공항의 필요성에 대해서는 오래전서부터 사회적 합의가 있었던 바고요. 그 입지를 놓고 입지 선정에 위한 기초적인 사업타당성조사가 있었던 것 아닙니까? 그것을 오늘에 와서 다시 그대로 적용하기는 어렵다고 하기 때문에 사업타당성조사부터 다시 하자라고 했던 게 아까 우리가 가덕도신공항법을 심사하면서 했던 얘기고요.

그런데 이것은 기왕에 그런 계획을 갖고 사업계획서를 지금 작성하고 있고 타당성조사를 진행하고 있는 상황 아닙니까? 그러니 그게 나온 이후에야……

○김상훈 위원 그렇다면 가덕도공항도 특별법이 아니라 공항시설법에 따라서 하면 되는 거잖아요.

○진성준 위원 그런데 아까 말씀……

○김상훈 위원 굳이 특별법을 만들 필요가 있나요?

○진성준 위원 예, 위원님 그러니까……

○김상훈 위원 입지도 사전타당성조사, 예타 다 거쳐서 하면 되잖아요.

○진성준 위원 그러니까요.

○김상훈 위원 뭐하러 특별법을 만들어요?

○진성준 위원 아니, 왜 만들었냐는 것은……

○소위원장 李憲昇 두 분 위원님, 상호 토론이 아니고 발언하실 때 저한테 말씀을 하시고……

○진성준 위원 위원님께서 너무 잘 알고 계시지 않습니까? 입지를 결정하지 못해서 그랬던 것 아닙니까.

○김상훈 위원 그러면 공항시설법에 따라서 합시다. 뭐하러 논의를 해요, 그러면?

○진성준 위원 아니, 화를 내시지는 말고요.

○소위원장 李憲昇 예. 그래서 발언권을 얻어서 위원님들 하세요. 직접 바로 이어서 하시면 조금 논쟁이 될 수 있으니까 저한테 발언권을 얻어서.

○김상훈 위원 현재 있는 법 가지고 다 할 수 있는 내용을 가지고 굳이 특별법 만들 필요가 있어요?

○소위원장 李憲昇 잠깐만요.

홍기원 위원님.

○홍기원 위원 가덕도신공항 특별법은 사전에 저희가 어느 정도 어떤 방향에서 하자고 공감대를 형성하고 이제 논의를 한 거잖아요. 지금은 이제 대구신공항 특별법에 대해서 논의하고 있는 건데.

저는 우리 존경하는 김상훈 위원님께서 말씀하신 것도 상당 부분 일리는 있다고 생각을 합니다만 가덕도신공항이 지금까지 논의되어 온 연원과 또 이번에 새롭게 이전하고자 하는 대구경북신공항과는 배경이 기본적으로 다른 면이 있고.

또 하나는 만약에 이제 이 법도 특별법으로 가덕도신공항 특별법처럼 비슷하게 한다고 하면 지난번에 공청회 때 우리 광주 출신 조오섭 위원님도 얘기한 바가 있는데 광주에 민과 군이 같이 쓰는 공항을 이전하는 문제가 지금 걸려 있는데 그러면 자기네도 또 특별법을 발의해야 되는 거냐 이러한 얘기를 한 적이 있거든요. 그래서 그런 부분을 종합적으로 고려해서 좀 판단을 해야 될 것 같습니다.

○김상훈 위원 그러려면 가덕도신공항 특별법 안 해야지요. 그것 당연한 것 아닙니까? 뭐하러 김해신공항 백지화 이야기하면서 이렇게 법안심사를 해요?

○**홍기원 위원** 아니, 제가 아직 발언 중이잖아요.

그래서 그 부분을 그렇게 말씀하실 수는 있는데 그러니까는 그러면 이 법도 하자고 하시려면 향후에 광주공항을 이전할 때 특별법을 만들자고 하면 그것도 그러면 똑같은 논리로 이제 해야 되는 건데 그런 것까지 염두에 두고 말씀을 하셨으면 좋겠다는 그런 의견입니다.

○**소위원장 李憲昇** 예, 아직 뭐 거기에 대해서는 우리 법이 아직 제출이 되어 있지 않기 때문에 염두에 두고 하는 것 뭐 그런 것 좋습니다. 만약에 제출이 된다면 우리가 또 똑같은 논의구조 속에서 심사는 할 수 있는 거고요.

송언석 위원님 말씀해 주십시오.

○**송언석 위원** 앞서도 말씀드렸지만 가덕도공항은 민간 공항이기 때문에 공항시설법에 따라서 얼마든지 추진할 수 있는 상황이고 그렇게 되어야만 합니다. 저는 개인적으로 그 법이 반드시 꼭 필요한 상황이 아니라고 생각을 하지만 성실하게 심사에 임했습니다.

이 법의 경우에 대구공항 같은 경우에는 말씀하신 대로 군 공항하고 민간 공항이 같이 있는 처음 있는 케이스예요. 그렇기 때문에 오히려 특별한 취급이 오히려 더 필요한 부분입니다.

그런데 오늘 김상훈 위원님이 얘기했지만 그중에서 군 공항과 관련된 부분은 군 공항 시설 이전에 대한 특별법이 있기 때문에 그 조항에 따라서 가는 것으로 하되, 민간 부분에 대해서는 특별하게 지금 아무런 조치가 없다 그런 부분에 대해서 조속히 이 부분을 군 공항 이전하는 것하고 연계해 가지고 가기 위해서는 특별법으로 뒷받침을 해 줘야 될 필요는 반드시 있다 그런 측면에서 얘기를 한 거고요.

일단 나중에 이 부분을 어떻게 정리할 것인지라고 하는 것은 앞서 가덕도 특별법을 봤을 때하고 마찬가지로 일단 전체적으로 빨리 한번 보면서 앞에 논의했던, 심사했던 가덕도법하고 맞춰서 일단 정리를 하고 그러고 난 뒤에 결론을 어떻게 할지는 다시 또 논의를 하면 좋지 않겠나 이런 생각이 들고요.

그래서 위원장님, 이미 1장에 지금 진행이 됐잖아요?

○**소위원장 李憲昇** 예.

○**송언석 위원** 그러면 쪽 빨리 진행했으면 좋겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 그러면 일단 조항별 검토 들어가지요.

○**홍기원 위원** 저……

○**진성준 위원** 아니, 들어가는데요. 들어가는 것은 좋습니다만……

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만, 진성준 위원님 먼저 말씀 주시고.

○**진성준 위원** 들어가는 건 좋습니다만 우리가 아까 얘기했던 것처럼 가덕도신공항법은 입지를 결정하기 위한 법이었다라고 하는 데 다 동의하시지 않습니까? 그런데 이 대구통합공항은 이미 입지가 다 결정되어 있는 것 아닙니까? 그리고 그 이전해 갈 군사 공항에 어떻게 민간 공항의 기능을 부과하고 그 역할과 위상을 규정할 건가 하는 문제 아닙니까? 안 그렇습니까?

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만요.

홍기원 위원님 먼저 하시고 그다음에 송언석 위원님 하시고.

○**김상훈 위원** 가덕도 지금 기정사실화하고 지금 법을 만들고 있잖아요.

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만요.

○**김상훈 위원** 그리고 거기에 지금 특례를 주는 법안 아닙니까? 그거하고 입지가 결정돼 있는 것하고 뭐가 다른니까?

○**진성준 위원** 특례는 거의 다 빠지 않았습니까?

○**소위원장 李憲昇** 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 그래서……

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만요.

손을 들어서 발언권 얻어서 다른 분 이야기해 주세요.

○**홍기원 위원** 이 추경호 의원안은 아까 김상훈 위원님께서도 직접 설명하셨다시피 한정애 의원안에서 이름만 바꾸고 다른 내용은 거의 유사하지 않습니까? 그런데 유사한 내용을 우리가 몇 시간에 걸쳐서 다 논의를 했고 그것을 향후에 정리해서 다시 논의하기로 했는데 같은 논의를 또 지금 반복할 필요가 뭐가 있는지 저는 좀 의심이 되고요.

그래서 가덕도신공항 특별법 오늘 논의 내용을 반영해서 새로 안을 만들 것 아닙니까? 그래서 그게 어느 정도 그림이 나오면 이 대구신공항 특별법 이 추경호안도 그것에 유사하게 고치면 되는 것이든요. 그것을 다만 법안으로 채택할지 여부를 결정하면 되는 거지 여기서 새롭게 조문별

로 다시 논의할 실익이 별로 없는 것으로 보이거든요.

○**김상훈 위원** 제정법이어서 축조심사를 해야 돼요.

○**송언석 위원** 한 번은 해야 됩니다.

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만.

박상혁 위원님이 먼저 말씀해 주세요.

○**박상혁 위원** 차관님, 하나만 여쭙보겠습니다.

지금 이 민간 공항과 군 공항 이전이 되어 가고 있는데 지금 뭐 김상훈 위원님께서 이제 군 공항 이전과 관련되어서는 특별법으로 진행하면 된다고 하고.

지금 현재 어느 정도 진척이 됐나요, 이 군 공항 이전 문제는?

○**국토교통부제2차관 손명수** 내용을 아시리라고 생각이 됩니다만 간단하게 설명을 드리겠습니다.

대구통합신공항 이전 사업은 군 공항 이전 지원에 관한 특별법에 따라서 진행되고 있고 대부분의 시설은 군 공항 시설입니다. 그런데 지금 현재 대구공항도 그렇듯이 군 공항 시설에 여객터미널과 계류장과 주차장을 부가해서 여객기 및 화물기, 민간 여객기와 화물기 운항을 하고 있는 것입니다.

지금 현재 이전 사업도 같은 구조로 진행이 되고 있습니다. 그래서 저희가 지금 사타를 하고 있는데 사타의 내용은 주로 계류장, 여객터미널, 주차장 건설 규모를 어느 정도 규모로 할 것인가 그렇게 지금 하고 있는데.

지금 추경호 의원님 안은 말씀드린 것처럼 한정에 의원님 안을 거의 그대로 했는데 거기에 한 가지 포인트가 있다면 당초 저희 정부에서 군 공항 이전 사업을 할 때 했던 스킴(scheme)에서 조금 다른 점은 터미널, 계류장, 주차장만 할 게 아니고 활주로도 최대 여객기가 이착륙할 수 있는 길이의 민간 활주로가 필요하다 이런 식이 있습니다. 그래서 조금 더 확장된 개념의 민간 공항을 염두에 두고 발의하신 것으로 이해가 됩니다.

○**박상혁 위원** 그래서 보면 지금 군 공항 관련해서는 기본계획을 수립하고 있는 거지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 군 공항은 국방부에서 하고 있고요. 저희 국토부에서 하고 있는 것은 민간 공항 기능을 할 수 있도록 주로 여객터미널, 계류장, 주차장 규모에 관해서 사타를 하고 있습니다.

○**박상혁 위원** 그게 이제 생각하시는 규모가 현재의 대구공항을 그냥 이전하는 정도 그러니까 이전하는 그런 규모와 이렇게 콘셉트를 가지고 계신 거지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그대로는 아니고요. 이제 당연히 새로운 수요조사를 또 해서 여객기가 운항하는 민간 공항을 할 때는 기본적으로 규모를 정해야 되는데 여객터미널의 규모입니다. 또 주차장, 계류장 같이 연결되겠습니다. 그 규모를 정하기 위해서 수요예측을 해야 되고 그 수요예측에 따라서 앞으로 10년, 20년, 30년을 염두에 두고 그것을 지금 사타를 하고 있는 것입니다. 어느 정도 규모로 할 것인지, 터미널의 규모, 계류장의 규모, 주차장의 규모를.

○**박상혁 위원** 제가 보기에는 공항이라고 지금 우리가 같은 법안을 비교해서 그러는데 실질적으로 법안의 성격도 다르고 진도도 굉장히 달라서, 대구공항 같은 경우는 이미 상당 부분 어떻게 건설될지, 사타를 곧 용역을 한다고 하지만 이게 지금 정해져 있는 것 아닌가요, 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 현재 모든 게 정해진 건 아닙니다마는 기본적으로 아까 말씀드린 것처럼 현재 구조는 활주로는 군공항이 이전된 활주로를 기본적으로 쓰는 것을 전제로 나머지 민간공항의 기능을 국토부는 사타를 하고 있습니다.

○**박상혁 위원** 그런데 우리가 여기에 갑자기 무슨 인천공항 규모의 그런 공항을 지을 수 있는 건 아니지 않습니까? 실제로 현재 대구공항이 했던 정도의 역량과 용량 이런 것들을 이전하는 정도로 해서 준비하고 있는 것 아닌가요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그 규모에 대해서는 수요예측을 기반으로 정해야 되고요. 지금 대구·경북 지역에서는 좀 큰 규모의 공항을, 민간 기능을 원하고 있고 저희가 사타 과정에서 그런 수요예측을 통해서 규모는 결정이 될 것입니다.

○**박상혁 위원** 그 과정 속에서 결정되겠지요. 그건 뭐 우리가 인위적으로 한다고 해서 달라질 수 있는 건 아니지 않습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 기본적으로 규모는 수요예측에 기반해서 정해지게 됩니다.

○**소위원장 李憲昇** 다음, 송언석 위원님 질의해 주십시오.

○**송언석 위원** 다시 한번 반복을 합니다.

지금 시간이 상당히 지체가 되고 있기 때문에

조속히 일회독을 마치고 가덕도공항법에 준해서 정리를 하고 난 이후에 처리방안에 대해서는 별도로 또 논의할 기회가 있지 않을까 이렇게 생각을 하고요.

한 가지만 더 추가를 한다면, 가덕도특별법의 경우에 입지를 결정하기 위한 그런 법이었다. 정확한 지적인데 입지를 정하기 위한 법이었다면 차관님, 가덕도법은 동남권신공항 또는 뭐 부산신공항, 이름은 뭐라도 좋은데 가덕도에 공항을 건설한다, 입지를 가덕도 일원으로 한다라는 규정만 하나 있으면, 그리고 나머지는 공항시설법에 규정된 절차에 따라서 진행한다. 필요하다면 아까 우리 논의했던 예타 같은 경우에 조속히 시행한다 이런 정도만 있으면 되거든요. 만약에 입지를 정하기 위한 특별법이라고 생각을 한다면 굳이 그 다른 규정들은 다 사실은 필요가 저는 없다고 생각이 들어요. 그러나 그것은 어느 정도 법을 지금 만약에 하게 되면 어떻게 할 거냐 이런 측면에서 심의를 했던 건데, 마찬가지로 대구공항 같은 경우에는 지금 차관님 두 번 세 번 답변을 했지만 수요조사를 하고 규모를 어떻게 할 건지 이런 것을 정해야 된다고 했는데 그 과정 자체를 어떻게 할 건가, 어느 규모로 할 건가, 재원은 어떻게 조달할 건가 이것을 정해 주는 것은 그 이후의 행정적인 과정에서 일어나는 것 아니겠어요? 다만 이 법에 따라 가지고 군공항 가는 것에 연계해서 민간공항이 조속히 그쪽에 시간을 맞춰서 공동으로 갈 수 있도록 우리가 뒷받침을 해 줘야 된단 말이지요. 그런 측면에서 이 법은 꼭 필요한 부분이다 저는 이렇게 생각합니다.

차관님, 어떻게 생각하세요?

○국토교통부제2차관 손명수 ……

○소위원장 李憲昇 위원님들 뭐……

○송언석 위원 진행을 하시지요, 위원장님.

○소위원장 李憲昇 그러면 일단 이 검토보고서대로 진행을 한번 해 보겠습니다. 하다가 또 위원님들 의견 반영하도록 하겠습니다.

전문위원, 제1장 총칙부터 해서……

○송언석 위원 1장은 다 하지 않았나요?

○김상훈 위원 그 뒤로부터 하시지요.

○소위원장 李憲昇 2장부터인가요?

○진성준 위원 이 법의 제목은 어떻게 합니까?

○김상훈 위원 제목은 대구경북 신공항 건설 지원을 위한 특별법으로 하는 것이 좋겠습니다.

○소위원장 李憲昇 ‘지원’은 빼고 ‘건설을 위한’.

○김상훈 위원 예, ‘건설을 위한’, 가덕도신공항도 이름을 그렇게 지었으니까 그렇게 하는 게 좋겠네요.

총칙에서 제가 잠깐 말씀드리면, 이제 군공항 이전 절차가 진행되고 있기 때문에 경우가 다르지 않느냐라고 이야기를 하시는데 이 법에는 사실 한정에 의원님과 또 박수영 의원님께서 제안하신 내용과 같이 산업단지, 배후도시 또 연결도로·철도망 이런 내용들이 같이 제안이 돼 있습니다. 민간공항의 원활한 운영을 위해서 이런 것이 필요하다고 제안이 돼 있지만 아까 전에 논의한 대로 공항시설 운영에 대한 필수시설만으로 제한해 줄 필요가 있고 그래서 이 법에도 산업단지나 배후물류단지 등등등 이런 걸 정리하는 작업도 필요하다고 보고, 다만 공항시설 운영에 있어서 필수시설이라고 여겨지는 도로·철도 연결망이라든지 이런 부분은 같이 논의가 돼야 된다고 봐요. 그래서 그런 부분에 대한 범위를 정하고 절차와 지원 내용에 대해서 명확하게 정리해주는 법안이다 그렇게 생각하시면 되는데 이게 자꾸 뭐 경우가 다르다라고 이야기하시니까 저는 뭔가 정치적인 의도가 있으신 건지 내가 참 궁금합니다. 그래서 일단은 가덕도신공항 특별법의 내용에 준하는 그런 내용으로 정리하는 심사 절차를 밟았으면 좋겠습니다.

○진성준 위원 사업이 정상적으로 진행되고 있지 않습니까? 안 되고 있는 것도 아니고.

○송언석 위원 맞아요. 잘 되고 있습니다.

○소위원장 李憲昇 제목부터 정리합시다.

○송언석 위원 제목은 아까 했던 것하고 비슷하게……

○소위원장 李憲昇 그러면 대구경북 신공항 건설을 위한 특별법 그렇게 하면 되겠어요?

○송언석 위원 예, 그렇게 하면 되겠습니다.

○소위원장 李憲昇 그다음 총칙.

○조응천 위원 관문공항은 아까도 안 쓰기로 했고요.

○소위원장 李憲昇 아까처럼 그러면 뭐 ‘이 법은 대구경북 신공항의 신속한 건설에 필요한 사항을 규정함으로써 국토균형발전 및 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다’, 간단하게.

○송언석 위원 예.

○소위원장 李憲昇 그리고 정의 부분.

○송언석 위원 이것도 앞서 했던 것하고 같은 차원에서 하면 될 것 같은데요.

○박상혁 위원 전문위원님, 원래 인천공항 만들었을 때 법령이 뭐예요?

○전문위원 이지민 수도권신공항건설 촉진법이었습니다.

○박상혁 위원 조금 성격이 다른 건 이전 부지가 확정되고 그것을 원활하게 하기 위한 것파, 아까 가덕도법하고 이 법하고는 법령이 조금 다른 것 같아서 지금 물어보는 건데, 지금 김상훈 위원님 취지도 이행을 원활하게 하자는 취지시잖아요, 입지는 다 정해져 있으니까?

○김상훈 위원 예.

○박상혁 위원 법령이 조금 달라야 되지 않을까라는 고민의식이 있습니다.

○진성준 위원 제2조(정의)의 1호에서요. 홍준표 의원안은 ‘대구통합신공항이란 대구 군 공항 및 대구 국제공항을 이전하고 건설되는 공항을 말한다’.

○김상훈 위원 그래서 홍준표 의원안은 논의 대상에서 빼는 게 좋을 거라고 생각을 합니다.

○진성준 위원 그러면 ‘대구경북 신공항이란 군 공항 이전 및 지원에 관한 특별법에 따라 군 공항이 이전하는 경상북도 군위군, 의성군 일원에 건설되는 민간국제공항을 말한다’ 이렇게 규정합니까?

○김상훈 위원 군공항과 관련된 내용은 내용에서 전체적으로 배제를 하는 게 좋겠다는 생각이 있고, 민간공항을 대상으로 한 건설특별법이어야 되기 때문에 일체의 군공항 이전 등에 대해서는 여기에서 염두에 둘 필요가 없다고 판단이 되고, 말씀하신 대로 군공항은 군공항 이전 관련법에 따라서 추진이 되도록 돼 있습니다. 그러면 이 민간공항에 필요한 도로·철도 연결망이라든지 또……

○진성준 위원 위원님, 그 점은 이해하고요. 제2조(정의) 제1호에서 대구경북 신공항을 어떻게 정의하십니까, 추경호 의원안을 기본으로 했을 때?

○전문위원 이지민 공항시설법에 따른 공항이라고 똑같이 해 줘야 될 것 같습니다.

○송언석 위원 그러니까 정의 규정 1호의 신공항 부분은 추경호 의원안에 있는 내용 그냥 그대로 사용해도 저는 무방할 것 같다는 생각이 듭니다. 어차피 같은 그 사이트에 같이 들어가는 것이기 때문에 오히려 명확하게 하는 것이 더 맞는 것 아닌가 하는 생각이 듭니다.

○진성준 위원 가덕도공항 얘기할 때도 이렇게 무슨 민간국제공항이라느니 이런 얘기들 다 빠졌

어요.

○송언석 위원 그러면 그 부분은 빼도 될 것 같습니다, 제가 볼 때는.

○소위원장 李憲昇 제가 그것을 가덕도신공항 비슷하게 한다면 ‘이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다’, ‘대구경북 신공항이란 경북 군위군, 의성군 일원에 건설되는 공항으로서 공항시설법에 따른 공항을 말한다’ 이렇게 하면 정의가 될 것 같은데요.

○진성준 위원 그러면 군공항하고는 어떻게 됩니까?

○전문위원 이지민 군공항이 제외되지 않나요, 공항시설법에 따른 공항에?

○국토교통부제2차관 손명수 제외됩니다. 예, 맞습니다.

○진성준 위원 완전히 별도로 할 수 있는 거예요?

○김상훈 위원 군공항 이전에 관한 별도의 법이 있기 때문에 그 부분은 논외로 하고 여기 이 법에는 민간공항의 건설 지원에 관한 부분만 담아서 규정을 하는 것이 좋겠다는 그런 취지이기 때문에 민간공항에 한정해서, 민간공항 건설에 필요한 내용만 한정해서 하면 될 것 같아요.

그래서 21페이지를 보시면 신공항 건설사업의 정의에 역시 그 범위를 정하고 있습니다마는 공항시설의 건설, 철도·도로, 그다음에 공항 관련 업무 종사자의 편의시설까지만 하고 신도시 조성 과 이에 수반된 시설, 물류기반 구축, 첨단산업단지 조성 등등은 가덕도신공항의 예와 같이 이런 부분은 삭제해 해도 되겠다 그런 판단에서 전체적으로 심사 범위를 정해 나가는 게 좋지 않겠나 그런 생각입니다.

○진성준 위원 예, 동의합니다. 그 점에 동의하는데 먼저 대구경북 신공항을 정의함에 있어서 군공항을 완전히 배제하고 민간공항이라고만 규정해도 충돌하지 않느냐 이런 말씀입니다.

○김상훈 위원 예, 맞습니다.

○진성준 위원 정부 답변 좀 해 보세요.

○국토교통부제2차관 손명수 입법기술적으로 말씀드리면 군공항 이전에 관한 이 사항을 배제하고 정의를 하는 게 맞다면 저는 위원장님이 제안하신 안으로 하는 게 일리가 있다고 생각이 됩니다. 왜냐하면 공항시설법에 따른 공항으로 규정을 하면 그 자체가 군공항은 배제가 됩니다.

또 하나 더 의사진행과 관련해서 감히 말씀들

드리자면, 이 법을 할 거냐 말 거냐 하는 것은 논의를 해 주시고요. 그런데 기왕에 이것 축조심의 한 번은 해야 되기 때문에 한다면 정의 부분만 지금 논의가 되고 나면 나머지는 전문위원이 그냥 가볍게 빨리 일독을 하시고, 나머지는 사실상 똑같이 하면 되거든요, 지금 의견은. 그렇게 진행을 하는 것도 방법이라고 생각이 됩니다.

○소위원장 **李憲昇** 진성준 위원님.

○진성준 위원 다른 위원님들도 이 점을 좀 분명하게 했으면 좋겠는데요. 제가 뭐 다른 얘기가 아니라 이미 축조심사에 들어갔잖아요, 이 법을 할 거냐 말 거냐는 별개로. 그러니까 이전되는 군사공항에 민간공항 기능을 부과시키는 일 아닙니까? 그래서 이 민간공항 기능, 이 민간공항에 대해서만 별도로 이 법에서 규정하면 되느냐 이런 말씀이에요. 그게 아니고 군사공항이라고 하는 것의 실체가 엄연히 있는 것인데 그것에 대해서는 군공항 이전 특별법에 의해서 다 진행될 거니까 그냥 민간공항 부분만 자꾸 얘기하면 되는 거냐 이런 말씀이에요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그러니까 그것은 아까 흥기원 위원께서 지적을 해 주셨는데요. 이 법을 제정하게 되면 그 의미는 그렇습니다. 지금 원래는 군공항 이전 특별법에 따라서 모든 시설을 다 하고, 심지어는 이런 연계시설까지 다 하고 민간공항 기능을 하기 위해서 여객터미널과 계류장과 주차장만 저희가 건설해서 활주로도 군 활주로를 쓰고 그렇게 하고자 하는 취지였습니다. 그런데 여기에서 거의 한정에 의원님 안에 준해서 이것을 만들게 되면 아까 말씀하신 것처럼 일단 도로·철도·항만 등 연계시설을 여기에서 규정하게 됩니다. 그다음에 활주로 부분도 여기에서 결정을 하시겠지만 군 활주로 그대로 쓰는 게 아니라 별도의 민간 전용 활주로를 염두에 두고 있습니다. 그러면 당초 정부가 군공항 이전 특별법으로 추진했던 내용보다는 아무래도 좀 커지게 됩니다. 그리고 여기 기재부도 나와 있습니다마는 민간공항 규모가 커지면서 재정 지원 부분이 커지는 게 이 법 제정의 가장 큰 의의가 아닌가 저는 그렇게 보여집니다.

○소위원장 **李憲昇** 송언석 위원님.

○송언석 위원 지금 차관님 걱정거리는 저도 충분히 공감합니다. 하는데 앞서 우리가 가덕도 공항법 할 때 사타를 인정했고요. 또 예타도 조속히 하지만 예타도 지금 해야 되고요. 그 부분

다 반영이 돼 있잖아요?

그러면 지금 걱정했던 그런 재정과 관련된 부분은 그 과정에서 다 걸러질 것이고 결국은 정부에서 계획을 세울 때 어떻게 계획을 세우느냐에 달려 있는 것 아니겠어요? 그렇기 때문에 그것은 크게 이 법 자체에 대한 이슈는 아닌 것 같고요.

정의 규정과 관련해서는 제 생각에는 ‘군 공항 이전 및 지원에 관한 특별법에 따라 군 공항이 이전하는’까지의 부분을 굳이, 저는 뭐 넣어도 관계없다고 생각하는데 아까 위원장님 제안하신 대로 그걸 빼도 관계없을 것 같고요.

그리고 뒤에 민간국제공항이라고 써 놔는데 여기는 ‘민간국제’라는 네 글자는 빼고 그냥 공항이라고 하는 것이 적절한 것 아닌가 하는 그런 생각이 듭니다.

○김상훈 위원 동의합니다.

○국토교통부제2차관 **손명수** 그런데 그냥 공항으로 하게 되면 군 공항과 헷갈릴 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 아니, 공항시설법에 따른 공항을 말한다……

○국토교통부제2차관 **손명수** 그렇지요. 공항시설법이라는 게 들어가야 됩니다.

○소위원장 **李憲昇** 그러니까 공항시설법에 따른……

○국토교통부제2차관 **손명수** 그렇게 들어가지 구별이 됩니다.

○소위원장 **李憲昇** 아까 제가 그렇게 말씀드렸잖아요.

○진성준 위원 ‘공항시설법에 따라 경상북도 군위군, 의성군 일원에 건설되는 공항’ 이렇게 규정하면 됩니까?

○소위원장 **李憲昇** 그렇지요.

○송언석 위원 그런데 조금 이상한 게 이 법을 만들면 ‘공항시설법에 따른 공항’ 이렇게 들어가는 것은…… 이 특별법을 만드는데 왜 공항시설법에 따른 공항이라고 해야 되지요? 특별법을 만들게 되면 공항시설법에 따른 그 공항은 존재하지 않을 거란 말이에요.

○국토교통부제2차관 **손명수** 여기에 지금 민간 공항만을 대상으로 하니까요.

○송언석 위원 그러니까 민간 공항을 하니까, 민간 공항인데 공항시설법에 따라서 하지 않고 특별법을 만들어서 하는 것이 가덕도공항법이고, 대구공항법이 지금 새로 만들어지는 것 아니겠어요? 새로 만들어지는 이 특별법에다가 공항시설

법에 따른 공항이다 그러면 지금 공항시설법에 따른 공항은 없잖아요. 특별법에 의해서 만들어 지는데요.

○박상혁 위원 아니, 특별법에 의해서 만들어지는 것은 여러 가지 지원과 관련된 혜택의 문제이고 정의적으로 공항이 뭔지에 대한 것을 얘기하는 게 공항시설법에 따른, 그래서 이 공항시설법을 얘기하시는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 손명수 공항시설법에 따른 공항으로 하자는 의미는……

○소위원장 李憲昇 그게 민간 공항이라는 말 아닙니까?

○국토교통부제2차관 손명수 예, 군 공항과 구별되는 것을 정의하자는 뜻이고요.

○송언석 위원 그러면 민간 공항이라고 쓰면 되는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 손명수 그것은 선택의 문제입니다. 그런데……

○소위원장 李憲昇 그렇게 하시지요.

○국토교통부제2차관 손명수 굳이 꼭 공항시설법을 넣고 싶지 않으면 최소한 민간의 공항, 뭐 이런 식으로……

○송언석 위원 차관님.

○진성준 위원 송 위원님, 그게 아니라 그냥 단순히 공항의 개념적 정의가 공항시설법에 따라야 된다는 말씀이에요.

○송언석 위원 아니, 잠깐만 보세요.

넣고 싶고 안 넣고 싶고가 아니라……

○국토교통부제2차관 손명수 예?

○송언석 위원 규정을 넣고 싶고 안 넣고 싶고, 굳이 넣고 싶으면 넣으라는 그런 말이 아니라 그것은 차관의 용어상 적절하지 못한 거예요. 그게 아니라 공항시설법에 따른 공항이 아니잖아요. 그걸 말씀드린 거예요.

지금 진성준 위원님 말씀하신 내용은 공항이라고 하는 용어의 정의를 말씀하시는 건가요?

○진성준 위원 아까 변호사 출신 박상혁 위원께서 그렇게 말씀하셨어요.

○박상혁 위원 그렇지요. 저도 그렇게 생각합니다.

○진성준 위원 충돌하지 않는다는 거지요.

○송언석 위원 그러면 공항시설법의 공항은 어떻게 규정이 돼 있나요?

○국토교통부제2차관 손명수 공항시설법의 공항은……

○소위원장 李憲昇 제가 여기 보니까 정의에, 공항시설법에는 ‘공항이란 공항시설을 갖춘 공공용 비행장으로서 국토교통부장관이 그 명칭·위치 및 구역을 지정·고시한 것을 말한다’ 이게 공항시설법의 공항 정의예요.

○송언석 위원 그것은 공항시설법에서 따라 가지고, 거기에 따라 가지고 국토부장관이 입지라든지 이런 것을 정해 준 것을 공항이라고 얘기한 것 아니에요? 그러면 나중에 결국은 정의 규정에 그것을 넣어 놓으면 기본적인 해석상 나중에 상충이 생길 우려가 있지 않느냐 저는 그것을 말씀을 드리는 겁니다.

○전문위원 이지민 이게 기본법은 공항시설법이고요. 이 공항시설법에 대한 특별법의 의미로 이해를 해 주시면 될 것 같고요. 저희가 그래서 공항시설법을 다 준용하도록 하지 않았습니까? 이것도 어차피 공항시설법에 따른 공항의 일종입니다.

○송언석 위원 정리하시지요.

○소위원장 李憲昇 아니, 아까 ‘가덕도신공항이란 가덕도 일원에 건설되는 공항으로서 공항시설법에 따른 공항을 말한다’라고 우리가 그렇게 정의를 했습니다. 그러니까 똑같이 대구경북도 이렇게 하는 게 저는 맞는 것 같은데.

○송언석 위원 알겠습니다.

○소위원장 李憲昇 흥기원 위원님.

○흥기원 위원 저는 질문인데요.

대구신공항은 활주로라든지 기본 시설들은 다 군공항 특별법에 의해서 짓는 것이 아니에요?

○국토교통부제2차관 손명수 그렇습니다.

○흥기원 위원 그런데 여기서 또 공항시설법에 따라서 다 짓는다고 하면 군에서 하는 거랑 충돌되지 않습니까?

○국토교통부제2차관 손명수 그래서 그 부분은 여기서 잘 정해야 될 것 같습니다.

○흥기원 위원 여기에서 공항시설법을 준용해서 쪽 규정을 해 놓으면 실제로 활주로 건설하고 여러 가지 시설 건설하는 것은 다 군공항 특별법에 의해서 하는 거잖아요. 그런데 여기서 또 그것을 규정해 놓으면 상호 충돌하거나 아니면 모순되는 그러한 부분들이 없습니까?

○김상훈 위원 그게 아니고요, 위원님. 제가 좀 이해를 돕기 위해서 설명을 드리면 이 법에 의해서 민간 공항의 원활한 운영을 위해 가지고 대구·경북 지역은 별도의 민간항공기 전용 활주로

를 요구하고 있습니다.

그다음에 가덕도신공항 같이 연결, 도로·철도망 그다음에 배후 산업단지 등등 있지만 그런 것은 아까 빠기로 했기 때문에 빠고 민간 활주로에 대해서는 사전타당성조사에 의해서 필요 여부를 결정하면 돼요. 다만 그게 요구사항에는 들어가 있다는 이야기입니다.

그래서 군 공항으로 활주로를 만들게 되어 있기 때문에 그것 이용하면 되지 않느냐고 자꾸 말씀하시는데 그것과는 별도로 민간 공항의 원활한 운영을 위해서 대형여객기가 취항할 수 있는 민간활주로는 필요하다고 지금 요구하고 있는 거예요. 그래서 그것은 나중에 사업타당성조사를 통해서 필요할지 여부를 결정하면 되는 이야기입니다. 기본적으로는 군 활주로만을 이야기하는 게 아니고요.

○**홍기원 위원** 제가 다시 추가로 여쭙보겠습니다.

만약에 대구·경북 지역에서 생각하는 게 그런 거라면 활주로 자체를 크게 해서 군도 이용하고 민간도 이용하고 그런 취지가 아니고 군 활주로는 별도로 있고 민간활주로도 별도로 있다 그런 얘기입니까?

○**김상훈 위원** 현재 요구사항은 그렇습니다.

○**홍기원 위원** 요구사항이 그런 건 알겠는데 국토부에서도 그런 것을 어느 정도 염두에 두고 있는 거예요?

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만요.

조응천 위원님.

○**조응천 위원** 그러니까 문제가 지금 이런 것 같습니다. 원래 동촌 K-2를 군위·의성으로 옮긴다, 왜냐하면 K-2가 옛날에는 외곽에 있었는데 대구가 커지면서 그게 소음도 엄청나게 심하고 또 대구 비행장이 작아지니까요. 비행장이 너무 작지 않습니까?

그러면 옮길 때 사실은 민간하고 군 공항을 분리를 애초에 하는 생각을 했으면 괜찮은데 K-2만 남기고 민간 공항 가면 이게 큰일 나잖아요, K-2는 동촌에 그냥 놔두고……

○**김상훈 위원** 아니, 당연히 옮기지.

○**조응천 위원** 그러니까 K-2도 가야 되는 거잖아. 가야 되는 거니까, 어차피 지금 같이 가는 것으로 이렇게 의사결정이 되어 버리는 상황에서, 군사 공항하고 민간 공항이 같이 가는 것으로 된 상황에서 거의 대부분의 부지는 군사 공항인데

거기에 터미널하고 계류장·주차장만 그냥 민간 공항 시설로 쓰고 활주로는 군사 공항 것을 이용하는 그 개념으로 쪽 가다가 갑자기, 활주로도 정말 최대 중량이 쓸 수 있는 것으로 갑자기 넣으려니까 지금까지 대한민국에서는 그런 공항은 없었던 거지요. 군사 공항을 민간여객기가 그냥 이용을 했던 공항만 있었던 거지요, 아니면 인천 공항처럼 순순히 민간 공항이 있었거나.

그런데 이것은 활주로는 2개 있다, 하나는 군용기가 쓰고 하나는 민항기가 쓰고 이런 개념을 처음으로 하다 보니까 그런데 이게 애초부터 그런 생각을 가지고 군위·의성으로 옮기자고 했던 게 아니고 갑자기 요즘 들어 가지고 하다 보니까 지금 우리가 미처 예상을 못 했던 그런 비행장이 지금 나오게 된 겁니다.

나오게 된 건데, 그러니까 국토부나 혹은 전문 위원께서는 군 공항 이전 특별법과 공항시설법이라는 기존의 법령 틀 내에서 자꾸 생각을 하는 것이고요. 또 앞에 계신 존경하는 김상훈 위원님이나 송언석 위원님은 특별법 만들어 가지고 그냥 가자는 것이고.

하자는 것인데, 저는 조금 안타까워요. 그러면 처음부터 분리해 가지고 갔으면 이런 문제가 깔끔하게 문제의 소지가 없었을 건데 같이 가는 거잖아요. 지금이라도 분리는 안 되느냐 하는 그런 생각도 들고 그게 안 된다고 하면 어쨌든 기존 군 공항 이전법이라고 하는 게 이것 자체가 특별법이거든. 그리고 공항시설법 이것 자체도 굉장히 정교한 법입니다.

그러니까 제가 지금 이때까지 발언을 안 하고 계속 보고 있었습니다, 이 사이에서 어떻게 묘수를 찾아낼까. 그런데 진성준 위원님이나 여러 위원님들 하신 말씀도 맞고 또 김상훈 위원님, 송언석 위원님 말씀에서도 어떻게든 답을 좀 찾으려고 하는데 솔직히 지금 잘 안 떠올라요.

○**김상훈 위원** 제가 다시 정리를 해 드리면, 차관님도 현재 대구공항이 군 공항 시설의 더부살이 형식으로 해서 공항 청사, 계류장, 주기장만 운영하고 있으니까 옮겨 가는 공항도 그렇게 하면 되지 않느냐는 전제를 갖고 판단하시는 것 같아요.

그런데 광주공항과 무안공항이 분리됐듯이 분리해서 입지를 하면 좋겠지만 여러 가지 공항소음 등등과 관련해서 민원이 있으니까 지금은 옮겨야 되는데 이미 2018년도에 대구 민간공항은

저가항공사 취항으로 캐파가 오버된 상태예요. 그리고 동남아 노선밖에 소화를 못 합니다.

전체적으로 부울경, 대구·경북의 여러 가지 향후 공항 수요 등을 고려했을 때 이제는 좀 더 중장거리 노선의 취항 가능한 민간 공항 활주로가 있어야 되지 않겠냐는 하는 취지에서 민간 공항에 대한 별도의 건설 지원이 필요하다는 취지에서 이 법이 발의가 된 거예요.

다만 그 공간 자체가 군 공항이 옮겨 가기로 먼저 결정이 됐기 때문에 그 입지를 같이 쓴다는 거지 민간 공항이 갖춰야 될 기본적인 여러 가지 시설과 용량에 대해서는 이 법을 통해서 건설이 돼야 된다는 겁니다. 그런데 자꾸 민간 활주로, 민간 활주로를 생소하게 생각하니까 군 공항 활주로 그냥 쓰면 되지 않느냐는 것은 기존에 갖고 있던 그런 생각이요……

이미 공항 자체가 저가항공사 때문에 폭발적으로 수요가 늘어나는 데가 지금 지방공항에는 딱 네 군데 있잖아요, 제주·김해·김포·대구. 그런 장래적인 수요를 대비했을 때 민간 공항 활주로를 포함한 명실상부한 민간 공항의 건설이 필요하다는 건데 그것은 이제 사전타당성조사의 결과를 보고 판단하면 될 일이고 우선은 민간 공항의 건설을 위해서는 별도의 공항시설법을 준용하든지 여러 가지 절차 등등에 대한 지원이 필요하다는 차원에서 이게 발의가 된 겁니다.

그러니까 군 공항을 자꾸 이야기를 하니까 군 공항 그것 옮기면 되는데 그것 별도로 또 뭐가 필요하지 이렇게 돼 버리니까 지금 이 자리가 진전이 안 되는 거예요. 그런 전제를 한번 고려해달라는 겁니다.

○소위원장 **李憲昇** 제가 조금, 정리를 한번 해봅시다.

차관님, 대구경북공항의 사업 시행자는 지금 누구예요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 사업 시행자는 군 공항은 국방부이고 민간 공항은 공항공사가 되겠습니다.

그런데 지금 김상훈 위원님 말씀에 대해서 조금 답변을 드리면 애초에 이게 지금 아무 계획 없이 추진되는 게 아니고 아주 오랫동안 정부 내에서 논의가 돼서 추진돼 왔던 사업입니다. 그래서 처음부터 아무 계획 없이 그렇게 정한 게 아니고 군 공항 이전을 하면서, 활주로는 군 공항 2750m 딱 정해져 있습니다, 군사시설법에 따라

서, 그 활주로를 쓰고 거기에 민간 기능을 할 수 있는 터미널과 계류장, 주차장을 똑같이 기능할 수 있도록 한다, 이것은 지금까지 컨센서스였습니다.

다만 지금 말씀하신 것처럼 공항의 캐파를 좌우하는 활주로도 있지만 가장 큰 요인이 터미널입니다. 터미널 계류장입니다. 그래서 그 캐파를 어느 정도 규모로 할 것인가를 저희가 사타를 하고 있는 거고요.

그래서 대구·경북에서 요구하시는 대로 좀 충분한, 지금의 대구공항보다는 더 커져야 되지 않느냐 그런 것을 저희도 이해하고 있고 지금 사타를 하고 있습니다. 그런데, 물론 입법부에서 결정하시겠습니까라는 지금 이 특별법을 제정하게 되면 같은 공간에 2개의 특별법이 적용이 되는 것입니다. 하나는 군공항 시설을 하기 위한 특별법, 하나는 민간공항 시설을 하기 위한 특별법, 2개의 특별법이 적용된다는 점이 있고요. 또 한 가지는 지금 김상훈 위원님께서 말씀하신 것처럼 당초에 정부가 오랫동안 논의해 와서 추진해 오고 있는 그 구조가 바뀌게 되는 것 같습니다. 그래서 민간 기능 플러스 거기에 각종 지원 시설이 더 많이 커지는 것 같습니다. 그렇게 되면 분명히 염두에 뒤야 될 것은 이게 지금 대구공항 하나가 아닙니다. 지금 현재 추진되고 있는 3개의 군공항 이전사업이 있습니다. 그것도 다 염두에 두고 하시는 것이 입법부에서 염두에 뒤야 될 사항이라고 말씀드리고 싶습니다.

○소위원장 **李憲昇** 저는 제가 조금 이해를 하기로는 현재 대구에 있는 국방부 소유의 공항 부지 그리고 또 공항공사 소유의 터미널 부지가 있지 않습니까? 이것을 몽땅 팔아 가지고 새로운 곳에 공항을 건설하는데 군사공항 따로 민간공항 따로 이리하기에는 너무 그거 하니까 2개 같은 입지를 놓고 군사용하고 민간용 활주로를 다시 건설하고 또 터미널도 별도로 신설을 하는데 여기에 충당되는 비용을 그 공항 판 비용을 가지고 다 충당을 하는데 그것이 다 될 수도 있고 모자랄 수도 있습니다, 사실은.

그래서 저는 국방부 소유 부지 그것을 대구시나 이런 데에서 나중에 기부 대 양여하고 이럴 때 양여받아 가지고 용도 변경이나 다른 것을 하면 토지 가치를 높일 수가 있다고 생각을 하거든요. 그래서 그 계획이 활주로를 군사 용도로만 쓰는 게 아니고 별도의 활주로도 같이 설치된다

는 개념으로 제가 이해를 하고 있는데 제가 이해를 잘못하고 있는 겁니까?

말씀이 정리가 되어야 군사 활주로는 군 시설 특별법에서 하고 민간공항은 이 새로운 특별법에 의해서 할 수 있을 것 같거든요. 거기에 대해서 한번……

○**국토교통부제2차관 손명수** 두 가지 점을 말씀드리겠습니다.

지금 현재도 대구공항 터미널·계류장·주차장은 공항공사 소유입니다. 나머지는 국방부 소유고요. 그래서 그것을 다 기부해서 하는 것은 맞고요. 가는 쪽도 마찬가지입니다. 다만 이제 지금 보다는 더 큰 규모를 원하기 때문에 더 넉넉한 부지가 민간공항 기능을 위해서 필요하다 이렇게 지금 하고 있고요.

왜 같이 가느냐. 군공항 이전만 해 가지고는 받아 줄 데가 없습니다. 사실은 그게 가장 큰 이유입니다. 그래서 민간 기능도 같이 가야 된다. 이것이 군공항 이전을 하면서 민간 기능도 같이 가야 된다는 가장 큰 논리입니다. 다만 그러면 이것을 따로 하느냐? 활주로를 2개를 건설하게 돼 있습니다. 2개 하는데 거기에 충분합니다, 그것으로 민간 같이 쓰기에. 그래서 지금까지는 그것은 그런 기본 컨셉서스가 있었습니다. 다만 지금 특별법이 발의돼서 김상훈 위원님 말씀하시는 것처럼 민간 활주로 별도로 필요하다 이렇게 되면 이것은 새로운 의사 결정입니다.

○**소위원장 李憲昇** 실장님.

○**국토교통부항공정책실장 김상도** 이 법안 채택 여부는 별도로 논의하셨다고 하는데 지금 논의가 계속 곁돌아서…… 결국 이 법의 적용 대상에 대해서 아직 정리가 안 돼서 그런 것 같은데요.

제가 아이디어 차원입니다. 목적 조항에 예를 들어 갖고 이렇게 한번 생각을 해 보시면, ‘이 법은 공항 이전 특별법에 의해서 건설되는 대구통합신공항 중 공항시설법에 의한 공항으로서 기능하는 시설의 건설을 지원·촉진하기 위함을 목적으로 한다’ 이렇게 하면 이 법의 대상 자체가 아까 말씀드린 터미널이나 계류장이나 주차장 여기에 한정해서 적용될 수 있을 것 같은데요. 혹시, 모르겠습니다. 아이디어 차원입니다.

○**소위원장 李憲昇** 대구경북이 생각하는 것은 그게 아닌 것 같고.

지금 현재 공항공사 소유 땅이 5만 평 정도 됩니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그렇습니다.

○**소위원장 李憲昇** 거기 땅값하고 군위·의성의 땅값하고 몇 배 차이 나지요, 대충?

○**국토교통부제2차관 손명수** 그것까지는 제가 정확히 모르겠습니다. 그런데 어쨌든……

○**소위원장 李憲昇** 그러니까 부지 매입에는 제가 보기에 비용 충당이 가능할 거라고 저는 보거든요.

김상훈 위원님.

○**김상훈 위원** 정의 부분은 아마 가덕도신공항도 다시 정리를 해야 될 필요가 있으니까 정의 부분은 다시 한번 좀 고민을 해서 처리할 때 그때 좀 반영을 하도록 그렇게 하지요. 오늘은 이것 때문에 시간이 너무 많이 흘러 가니까……

○**소위원장 李憲昇** 아니, 이 부분만 정리가 되면 나머지 부분은 진도 낼 수 있으니까 조금 클리어할 필요가 있는데.

○**진성준 위원** 위원님, 확장된 민간공항 기능을 크게 해야 되겠다라고 하는 것이 지역민들의 요구이고 또 지역의 비전이라고 한다면, 그런데 그런 민간공항을 건설하는 데 혹시 재원이 부족할까 하는 것들이 우려되는 것이라고 한다면 기존의 군 공항 특별법이든 아니면 기존의 공항시설법이든지 개정해서 그런 경우에 민간공항을 활성화하기 위해서 또는 건설하기 위해서 특별히 지원할 수 있도록 하는 지원의 근거를 마련하면 되는 게 아니겠는가.

우리가 앞에 가덕도신공항법을 다 검토했습니다만 사실상 특혜라고 할 만한 것들은 다 빠지지 않았습니까. 그렇기 때문에 특별히 이 특별법을 만들어 가지고 얻을 수 있는 실익이 크지 않은 것 같다. 그런데 지역 개발 요구가 있고 지역의 발전의 요구가 있기 때문에 특별히 대구통합공항에 대해서, 대구경북 신공항에 대해서 그렇게 확장된 개념으로 설계하고 그렇게 추진하는 데 있어서 기부 대 양여 방식으로 이루어지는 이것 때문에 재원이 부족할 것 같다면 별도의 지원책들을 강구하도록 하면 되는 것 아니겠습니까.

○**김상훈 위원** 진성준 위원님 의견은 제가 일부 동의를 하고 일부는 제가 굉장히……

가덕도신공항의 법안 심사했던 상황을 우리가 복기해 보면—속기록은 어떻게 기록될지 제가 좀 신경 쓰입니다마는—가덕도신공항은 정치적인 결정 아니겠어요? 그렇지 않습니까? 우리 솔직하게 한번 이야기해 봅시다.

○**진성준 위원** 행정에서 결정을 못 했으니깐요. 어떤 결정이나 다 정치적 결정이지요.

○**김상훈 위원** 가덕도신공항에 대해서 특례조항 다 뺐다고 했지만 그렇지 않잖아요.

차관님이 기존에 형성돼 왔던 컨센서스가 있는데 지금 대구경북 공항에 대해서 이렇게 내용이 변경되는 부분에 대해서 아까 잠깐 멘트를 하셨는데 김해신공항이야말로 기존에 확실하게 형성돼 있던 컨센서스에 의해서 추진이 돼 왔잖아요, 5개 지자체가 합의하고 ADPi가 타당성조사를 해서 1위 공항으로 김해신공항 확장사업으로 결정을 하고, 그것보다 더 큰 컨센서스가 어디 있어요? 기본계획 수립을 지금 2년째 하고 있잖아요. 그런데 그것 뒤엎어 가지고 입지를 가덕도로 결정하는 특별법을 오늘 논의한 것 아니에요?

저는 정치적 행위로서의 특별법안 심사라고 생각을 합니다. 그런데 그럴 때는 왜 조목조목 이야기 안 하시고……

○**송언석 위원** 위원장님.

○**진성준 위원** 저는 김해신공항 결정 자체가 정치적 결정이었다고 생각합니다.

○**송언석 위원** 진 위원님, 잠깐만요.

○**소위원장 李憲昇** 송 위원님.

○**송언석 위원** 충분히 얘기는 된 것 같고요. 아까도 말씀드렸지만 시간이 촉박하니 앞서 이미 죽다 검토했던 그 기조하에서 오늘 이 대구경북신공항 특별법 빨리 진행을 했으면 좋겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 다같이 21페이지 한번 봅시다.

검토보고서에 신공항 건설사업 정의를 정리를 잘해 놓으셨는데 두 법안에 공통점이 있고 차이점이 있는데 차이점은 홍준표 의원안은 군공항 이전을 포함한 공항시설의 건설을 규정하고 있고 추경호 의원안은 공항시설의 건설만 규정하고 있다 이리됐는데 아까 말씀하신 대로 홍준표 의원안은 군 공항 이전 특별법에 의한 공항시설로 분리하는 게 저는 맞다고 봐요. 건설사업의 정의규정이 잘돼 있는데, 우리 검토보고서 21페이지에. 이런 식으로 정리를 하면 안 되겠습니까? 검토보고서 21페이지 보시면 밑에 차이점에 대해서 이야기를 하고 있거든요.

○**진성준 위원** 차이점은 이해를 하겠습니다. 그런데 이 차이점을 이해를 못 해서가 아니고……

○**소위원장 李憲昇** 그 차이 나는 것을 군공항 이전은 군 공항 이전 특별법에서 그것을 하고 추

경호 의원안처럼 민간공항시설 건설만 이렇게 분리하면 안 되겠어요?

홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 그런데 아까 김상훈 위원님께서 가덕도나 이거나 비슷한 것처럼 말씀을 하셨는데 가덕도의 경우는 김해에 신공항을 만들기로 하려고 했던 것을 안 하고 대체로 만들려고 하는 거고, 이것은 애초에……

○**하영제 위원** 아니요, 자꾸 반복하면 안 됩니다.

○**소위원장 李憲昇** 잠깐만, 홍 위원님 말씀 마치고 하영제 위원님 말씀하십시오.

○**홍기원 위원** 이것은 애초에 대구에 있는 군공항과 민간이 같이 쓰는 그 공항을 옮기기로 한 것을 그냥 진행하는 데 있어서 필요한 사항들이잖아요. 그래서 완전히 서로 다른 건데 그것을 가덕도신공항 만드는 거랑 비슷한 것으로 해 가지고 이 규정을 검토하게 되면 아까도 제가 말씀드렸지만 군 공항 특별법과 좀 상충되거나 또는 충돌하거나……

여기 규정을 봐도 철도·도로 등 건설 이런 게 있는데 군공항 이전하게 돼도 결국은 그런 것 해야 될 것 아니에요? 그것 따로 있고 민간공항을 위한 이런 시설 따로 있고 그런 것 아닐 것 아니겠습니까. 그런 부분들이 정리가 돼야지 이 조문들을 검토하는 게 의미가 있지 그런 것은 그대로 숙제로 남겨 두고 해 놓으면 나중에 충돌되는 부분은 또다시 검토해야 되는데.

그래서 그런 부분을 먼저 지역에서는 국토부든 국방부든 서로 협의해서 뭔가 정리된 다음에 법안이 논의가 돼야지 지금 이 추경호 안은 한정에 안을 공항 이름만 바꾼 거잖아요. 그런데 완전히 서로 다른 개념의 공항인데 틀 자체가 다른 것을 가지고 심의하는 것은 좀 무리가 있어 보입니다.

○**하영제 위원** 위원장님.

○**소위원장 李憲昇** 예, 하영제 위원님 말씀하십시오.

○**하영제 위원** 짚을 것은 짚고 넘어가야 되는데 지금 대구경북 공항 이야기를 하면서 갑자기 또 컴백해 가지고…… 가덕도공항이 김해공항을 폐지, 대체하니 이런 이야기는 아까 다 끝난 상황입니다, 가덕도공항에 대해서 언급하지 않기로. 그것을 혼동 좀 안 했으면 좋겠습니다.

○**송언석 위원** 위원장님, 진행해 주십시오.

○**소위원장 李憲昇** 예.

그러면 정의 부분은 아직 명확하게 이게 안 됐네.

○**송언석 위원** 앞서 위원장님이 제안하신 정의 규정 그것으로 가는 것이 좋겠다 생각을 합니다.

○**소위원장 李憲昇** 여당 측 다른 위원님들, 그 정의에 대해서……

○**진성준 위원** 공항시설법에 따라서 경북 군위·의성에 건설되는 공항 이것을 얘기한다는 말씀이잖아요?

○**소위원장 李憲昇** 예.

○**진성준 위원** 그렇게 정리하고 가지요 뭐, 일단.

○**소위원장 李憲昇** 그리고 신공항 건설사업의 각 목의 사업 상세하게 한 것 있네요, ‘신공항 건설사업이란 대구경북 신공항 건설을 위한 다음 각 목의 사업을 말한다’.

아까 가덕도 경우에는 공항시설법 제2조제7호에 따른 공항시설의 건설에 관한 사업, 공항 개발에 따라 필요한 접근교통수단 및 항만시설 등 기반시설의 건설에 관한 사업, 그다음에 운영·관리, 신공항 건설사업, 주거…… 뭐 이것은 다 같이 한 거니까 이것은 같은 정의로 같이 가도 될 것 같은데요.

○**진성준 위원** 아닙니다. 그런데 거기에서 벌써 이견이 또 발생한다는 거예요.

공항시설법에 따른 공항시설이 여러 가지가 있는데 그러면 민간공항이 이용할 시설은 무엇이고 군사공항이 이용할 시설은 무엇인지가 구분돼야 되잖아요. 또 이 신공항을 이용하기 위해서 신공항에 접근하기 위한 교통, 도로·철도·항만 이런 것을 봐야 된다고 그러면 그중에 군사가 이용하는 것은 어떤 거고 민간이 이용하는 것은 어떤 것인지를 구분해야 된다는 말씀이잖아요. 그렇지 않습니까?

○**송언석 위원** 아주 중요한 지적입니다.

지금 대구공항은 민간이 훨씬 많이 이용을 하고 있잖아요. 그런데 시내에 있다가 시외로 나가기 때문에 연결 교통망이 필요하고요. 그래서 이 부분은 정의규정에서 공항시설법에 따른 공항시설이든 도로·철도·항만이든 이렇게 하더라도 앞서 차관이 얘기했듯이 정부에서 사전타당성을 하든 기본계획을 수립하든 하는 과정에서…… 기부 대 양여 방식으로 하는 군공항 있지 않습니까. 그 부분하고 민간이 해야 될 부분하고는 그 쪽에서 결정을 하는 거예요. 그것은 법에서 공항

시설법에 따른 공항시설을 한다고 해서 거기에 들어가는 모든 활주로라든지 모든 게 다 이쪽에서 한다고는, 전혀 그렇게는 생각을 안 하시는 게 맞을 것 같아요.

차관님, 이 부분은 지금 현재도 마찬가지로 아닙니까? 현재 상황에서도 군 공항에서 해야 될 부분하고 민간공항에서 해야 될 부분하고 결과적으로 정부 부처 내에서 협의를 해서 조정해 가지고 만들어 갈 것 아니겠어요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예, 맞습니다.

○**송언석 위원** 지금도 똑같은 상황이라고 저는 보여줍니다. 그러니까 이 부분 자체가 논의의 결정적인 하자는 아니라고 저는 생각합니다.

○**진성준 위원** 아니, 위원님, 저는 그렇게 생각하지 않습니다. 저도 지역에 이런저런 문제가 있어서 군과 관련해서 여러 가지 해결해야 될 문제들이 있는데 법률의 근거를 가지고 이것은 네 책임이다, 내 책임이다 하며 서로 싸워요.

그런데 이 특별법에 의해서 이렇게 규정해 놓으면 나중에 그 공항에 접근하기 위한 도로를 놓는 문제나 무슨 철도를 개설하는 문제나 다 민간에서 하라라고 군에서 이를테면 떠넘길 수가 있고 또 경우에 따라서는 민간에서는 군에 떠넘길 수가 있어요. 그러면 아무것도 안 될 수가 있거든요. 그것에 대한 분담 비율이 됐든 분담의 방식이 됐든 이런 것들을 규정해 봐야 될 필요가 있다고 저는 생각하는 것입니다.

○**송언석 위원** 그것은 필요하다면 법에서 굳이 한다 그러면 정부 내에서 계획을 수립할 때 관련되는 부처가 협의해서 정하도록 해 놓으면 되지요, 그것은.

○**홍기원 위원** 그런 부분이 먼저 정리가 된 다음에 법안을 어떻게 할지를 논의해야지 그런 부분은 숙제로 남겨 두고 법안을 논의한다는 것은, 제가 계속 반복해서 드리는 말씀인데 이게 좀 모순되는 일을 하는 측면이 강하게 느껴집니다.

제가 지금까지 이해했던 것은 기본적으로 군에서 기존에 있던 대구공항을 넘겨주고 그 대가로 받은 비용으로 공항을 건설하는 것이고 거기에 민간이 이용하는 시설들을 집어넣는 것으로 이해하고 있었는데 지금 말씀하시는 것은 군 공항 따로, 민간공항 따로인데 그 부지는 하나이고, 그런 부분을 먼저 정리하지 않은 다음에 법을 조문을 논의하는 것은 본말이 좀 뒤바뀐 측면이 있다고 생각합니다.

○**하영제 위원** 제 생각에는, 사천도 군사공항이 예요. 그런데 거기에 지금 우리가 가면 소위 더 부살이로 되어 있는데 진성준 위원이 걱정하시는 점은 충분히 이해는 합니다. 그 접근로를 그러면 국방부가 할 것이냐 또는 국토부 또는 지방자치단체가 할 것이냐…… 예를 들어서 도로라면 뺐 하거든요. 그게 국도냐 지방도냐, 뺐합니다, 시군도냐.

○**진성준 위원** 군사도로냐 이런 것도 있지요.

○**하영제 위원** 그런데 그게 잘…… 군사도로라는 개념이 공항 접근하는 정도까지 그런 개념은, 제가 군위하고 의성 관계는 잘 모르겠지만 제 기억으로 보면 공항에 들어가는 그 길을 가지고 군사도로로 정한 곳은 아직까지 못 봤어요. 국도 아니면 지방도 또는 시군도거든요.

그래서 진성준 위원이 깊이 검토하시는 것은 참 바람직하다는 생각이 드는데 지금 이 문제를 거기에 그래 가지고 결정적으로 논의를 좀 지체시키는 안 같아요.

○**진성준 위원** 아니, 논의를 지체시키는 게 아니라 그런 문제에 대해서도 갈래가 타져야 되는 것 아니냐는 겁니다, 이 규정에서. 그렇지 않습니까?

○**송언석 위원** 그건 계획 세울 때 해야 될 사항이예요. 행정사항입니다.

지금도 공항시설법에 따른 부분하고 군 공항 이전에 대한 부분하고 그게 지금 명확하게 구분이 안 되어 있잖아요. 그것도 다 행정부처에서 지금 별도로 협의해 가지고 정하는 거예요. 그것은 차이가 없습니다.

○**하영제 위원** 쉽게 말해 가지고 그냥 목마른 사람이 샘 파듯이 그 접근하는 필요성이 있는 곳이 샘 팝니다. 국방부가 필요하면 국방부가 하고요. 정말입니다. 접근하는 곳이 국토부가 필요하면 국토부가 합니다, 그냥.

○**소위원장 李憲昇** 공항시설법에 공항개발사업의 범위가 죽 이렇게 나와 있네요. ‘다음 각 목의 사업을 말한다’ 그래 가지고 여기에 공항시설법에 따른 공항개발사업이란 ‘공항시설의 신설·증설·정비 또는 개량에 관한 사업’이고, 여기서는 신설에 해당될 것이고 나. ‘공항개발에 따라 필요한 접근교통수단 및 항만시설 등 기반시설 건설에 관한 사업’, 다. ‘공항이용객 및 항공과 관련된 업무종사자를 위한 사업 등 대통령령으로 정하는 사업’ 이렇게 되어 있는데 우리가 아까 공항시설

법에 준해서 이렇게 하면 이것 그대로 따라 써도, 준용해도 되지 않겠습니까?

○**하영제 위원** 제 생각에는 될 것 같습니다, 제 생각에는.

○**소위원장 李憲昇** 진 위원님.

○**진성준 위원** 일단 그렇게 하는데 저는 어딘가에는 군사공항과 민간공항과의 관계나 이런 문제가 별도로 규정되는 조항이 필요할 것 같아요. 일단은 심사의 진행을 위해서……

○**하영제 위원** 혹시, 진성준 위원에게 제가 한 말씀 드린다면 통과시켜 놓고 나중에 개정법률안을…… 예를 들어서 보니까 굉장히 갑갑하더라, 진입도로 관계에 굉장히 갑갑한 문제가 발생하는데 우리 한번 개정안을 내 보자 이런 방법도 있지 않을까요?

○**박상혁 위원** 너무 멀리 간 얘기고 일단……

○**하영제 위원** 지금은 벽잡니다. 지금은 벽차.

○**진성준 위원** 그런 문제, 그러니까 접근로라든지 이런 문제들과 관련해서 국방부하고 조금 서로 협의한 바가 있습니까?

○**국토교통부제2차관 손명수** 협의한 바는 없어요. 아까 말씀드린 것처럼 기본적으로 국토부가 해야 될 범위를 저희는 그렇게 생각하고 있었습니다.

○**소위원장 李憲昇** 일단 이 부분은 제가 이야기한 대로 정리를 해 놓고, 어차피 지금 이게 최종적인 게 아니지 않습니까? 저희들이 이렇게 해 놓고 다시 또 한 번 더 검토를 해야 되니까 그 정도로 하고 이 부분은 넘어가도록 하겠습니다.

그다음에……

○**송언석 위원** 2장 갑시다.

○**전문위원 이지민** 2장 보고드리겠습니다.

자료 30쪽입니다.

기본계획에 관한 내용입니다.

추경호 의원안은 8조에 기본계획에 관한 사항이 규정되어 있는데 홍준표 의원안은 기본계획에 관해서는 규정하고 있지 않습니다.

아까 가덕도 논의하셨던 것처럼 공항시설법 규정하고 유사하게 하면서 비행장이라는 용어는 해당되지 않기 때문에 삭제하면 될 것 같고요. 전략환경영향평가 받을 수 있도록 규정을 같이 하면 될 것 같습니다.

33쪽, 사업시행자입니다.

추경호 의원안은 한정에 의원안과 동일한 규정인데요. 아까 정리했던 것처럼 정리하면 될 것

같습니다. 군 공항을 제외한다고 가정했을 때 똑같이 정리하면 될 것 같고요.

홍준표 의원안 12조 3항에 보면 통합신공항건 설청이라는 용어가 나오는데 이걸 해당 조문에서 뒤에서 다시 보고를 드리도록 하겠습니다.

○**송언석 위원** 아까 김상훈 위원님 얘기했듯이 홍준표 의원안은 일단 제외하고 그렇게 하시지요.

○**전문위원 이지민** 예.

추경호 의원안 실시계획에 관한 내용은 아까 논의했던 거랑 비슷하게 정리를 하면 될 것 같습니다.

그리고 환경영향평가도 동일하게 특례 여기서 받도록 규정하면 될 것 같고요. 41쪽의 인허가의제도 아까 가덕도랑 동일하게 규정을 하면 될 것 같습니다.

49쪽, 부대공사도 공항시설법 준용하는 것으로 하면 될 것 같고요.

52쪽은 홍준표 의원안 관련이니까 넘어가도록 하겠습니다.

53쪽부터 88쪽까지는 군 공항 관련된 내용이라서 넘어가고요.

89쪽 보고드리겠습니다.

조직 신설 관련 내용입니다.

추경호 의원안은 신공항 운영 공항공사 설립하는 내용이 있는데 아까랑 같은 이유로 이것은 넣지 않는 것으로 정리하면 될 것 같습니다.

94쪽입니다.

정부 재정지원 규정은 한정에 의원안과 추경호 의원안이 동일한테 아까 가덕도처럼 정리를 하면 될 것 같고요.

96쪽, 민간자본 유치도 가덕도랑 동일하게 정리를 일단 하겠습니다.

그리고 98쪽 조세 및 부담금 감면도 조세 감면 제외하고 부담금 감면만 넣어서 정리하도록 하겠습니다.

102쪽입니다.

102쪽에 각종 특례가 있는데 추경호 의원안 주요내용 표 보시면서 정리를 해 드리면 일단 17조(체육시설 설치·이용 등에 관한 특례)는 남겨 놓고 20조(특별건축구역 지정 등에 관한 특례)는 삭제하고 21조(보전산지 지정 등에 관한 특례)는 인허가 특례에 통합하여 규정하고 22조(지역·지구 등의 지정 고시기간 등에 관한 특례)는 삭제하고 23조(산업단지 조성 및 관리에 관한 특례)

1항은 삭제하고 2항은 남겨 두겠습니다.

24조는 지역기업 우대 조항, 아까 한정에 의원안하고 1항은 같은 내용인데 여기는 그 지역을 지자체로 명시했습니다. '대구광역시·경상북도에 주된 영업소를 두고 있는 자'라고 명시를 했습니다. 2항은 우선고용 규정인데 군 공항 관련 법령에서 가지고 온 것으로 보여서 이것은 넣지 않는 것으로 일단 정리하겠습니다.

그리고 28조, 29조 자유무역지역하고 종합보세 구역은 삭제하도록 하겠습니다.

107쪽입니다.

사전절차 단축이행 및 예타 면제 특례 내용인데 이것은 아까 가덕도랑 동일하게 정리하면 될 것 같습니다.

그다음에 111쪽입니다.

외국인투자기업 및 외국인 등에 관한 특례는 추경호 의원안 조문으로 설명드리면 113쪽 봐 주시면 19조(토지·건물 등의 사용허가 등의 특례)는 삭제하고 (외국인투자기업에 대한 세제 및 자금지원)도 삭제하고 115쪽의 26조(입주외국인투자기업에 대한 다른 법률의 적용 배제)도 삭제하고 116쪽의 27조(출입국관리법에 관한 특례)도 삭제하는 것으로 가덕도신공항법과 동일하게 일단 정리를 하겠습니다.

그다음에 124쪽입니다.

보칙에 있는 내용은 추경호 의원안은 아까 한정에 의원안하고 동일합니다. 그래서 권한의 위임 규정 공항시설법과 동일하게 규정하고 승인취소 등 관련 규정 약간 수정해서 반영하고 하면 될 것 같고요.

그리고 아까 가덕도 할 때랑 마찬가지로 보칙에 필요한데 빠져 있는 규정들, 시정명령이나 과징금 부과를 추가해서 일단 안을 만들어 보도록 하겠습니다.

그리고 128쪽 여기도 벌칙 규정인데 여기도 마찬가지로 벌칙 규정을 제정안에서 두고 있지 않은데요. 필요한 벌칙 규정 적용해서 일단 안을 만들도록 하겠습니다.

132쪽에 시행일도 공포 후 3개월로 되어 있는데 가덕도와 동일한 기준으로 맞추면 될 것 같습니다.

이상입니다.

○**소위원장 李憲昇** 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주세요.

○**국토교통부제2차관 손명수** 검토의견 다 동의

합니다.

○소위원장 **李憲昇** 정부 측에서 아까 가덕도 법안 관련해 가지고 2차관계서 오셔서 달리 하실 말씀이 있다고 들었는데 일단 말씀을 한번 들어 보겠습니다.

준비가 되셨나요, 차관님?

○기획재정부제2차관 **안일환** 조금만 시간을 주십시오.

○소위원장 **李憲昇** 조금 이따가 하시겠어요?

○기획재정부제2차관 **안일환** 예, 제가……

○소위원장 **李憲昇** 준비를 좀 하시고 그래 주시면 되겠네요.

그동안에 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주세요.

○진성준 위원 그러면 홍준표 의원안은 통합해 가지고 하는 것입니까? 한번도 안 들여다보고 그냥 막 그래도 되나요?

○소위원장 **李憲昇** 주로 민간 부분은 여기에 반영되어 있고 군 공항 관련되는 사항은 군 공항 이전 특별법에 준해 가지고 그렇게 하는 것으로 지금 정리된 것 아닙니까?

○진성준 위원 송언석 위원님이 지난번 상임위원회나 공청회 때 늘 하셨던 말씀은 이거야말로 군사공항에 민간공항이 겹쳐서 가는 것이기 때문에 더욱더 특별한 법이 필요하다라고 말씀하셨는데 완전히 분리해 가지고 민간공항만 하면 특별법입니까, 이게?

○송언석 위원 그러면 처음부터 다시……

○진성준 위원 아니, 그런 말씀이 아니고 홍준표 의원 법안에 대해서도 제정법이기 때문에 스크린을 해야만 우리가 심사를 했든지 안 했든지 될 얘기를 할 수 있는 것 아니냐 이런 말씀입니다.

○소위원장 **李憲昇** 저도 거기에 대해서 어느 정도 동의를 하고요.

지금 빠져 있는 부분에 대해서 설명이 가능합니까?

○전문위원 **이지민** 지금요?

○소위원장 **李憲昇** 우리가 이때까지 논의했던 것 외에…… 그게 분량이 많나요?

○조응천 위원 거의 대동소이한 것 아닙니까?

○김상훈 위원 그게 앞서서 한정애 의원님하고 박수영 의원님 안을 정리를 해 가지고 가덕도 신공항 건설 특별법을 아마 성안을 하는 것으로 우리가 논의를 했기 때문에 그 체계를 준용해서 가

는 것으로 하다 보니까 홍준표 의원님 안은 심사 보류라든지 이런 식으로 해서 좀 해도 될 것 같아요.

그리고 우리 전문위원 저번에 검토의견을 보니까 역시 진성준 위원님 우려하셨듯이 군공항 이전 지원에 관한 특별법과 경계가 모호한 부분이 있습니다. 그래서 우리는 오늘 민간공항에 대한 건설 특별법이기에 때문에 홍준표 의원님 안을 굳이 차용하지 않아도 될 것 같아서 심사 보류를 하든지 그런 식으로 정리를 하면 될 것 같습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그렇게 하면 됩니까?

○하영제 위원 김상훈 위원님 말씀 충분히 이해가 되고 진성준 위원님 말씀도 이해가 되는데 심사 보류 이퀄 폐기라는 이야기인데, 알아듣기로. 차라리 그러면 우리 국토위 대안이라고 이러면 서로 병합을 했다는 뜻이 보이거든요. 심사 보류, 홍준표 의원안은 폐기, 딱 이렇게 보인다는 말입니다.

그래서 아까 가덕도도 마찬가지로 박수영하고 한정애 둘이 보태서 대안, 국토위 대안 이래 버리면 둘 다 만족시키면서 우리도 연구 검토……

○소위원장 **李憲昇** 아직 이 법안이, 사실 저희들 수정안은 조문 정리가 안 됐습니다. 이것 상당한 시간이 걸릴 거예요.

○하영제 위원 나오면 국토위 대안으로.

○소위원장 **李憲昇** 잠깐만, 그러면 대안을 정리하는 동안에 저희들도 간사 협의도 하고 또 법안 제안자하고도 한번 좀 상의도 하고 그렇게 해서 저희들, 어차피 오늘 저희들이 두 법안을 다 하기에 조문 정리가 안 됩니다.

그래서 여야 간사 좀 협의는 해야 되겠습니다. 마는 제 생각에는 금요일 오전 10시에 저희들이 전체회의가 예정되어 있는데 전체회의를 조금 미루고 그전에 조금 당겨서 완성된 조문을 가지고 심의를 해서 결정하는 것으로 하고 그전에 쟁점 사항이라든지 있으면 서로 좀 내일이라도 어느 정도 의견 접근해 볼 수 있도록 계속 협의해 나가겠습니다.

○조응천 위원 예

○소위원장 **李憲昇** 그리고 이 정리된 문건을 당일 날 주시면 저희들이 보기가 힘들니까 내일 오후라도 된다면 사전에 좀 주신다면 우리 소위 위원님들께서 사전에 좀 보시고 거기에 대한 또 다른 의견이 있으시다면 바로 각 당의 간사님을 통

해서 서로 의견을 조정할 수 있도록 하는 시간을 갖도록 하겠습니다. 그리하지 않으면 저희들 금요일 날 오전에 모여도 사실 시간이 상당히 소요될 것으로 예상이 됩니다.

어떻게 생각하시는지요?

○**하영제 위원** 내일 오후 정도는 좀 주시지요, 여러분 좀 고생하셔 가지고.

○**소위원장 李憲昇** 예, 그 정도는 할 수 있을 것 같습니다.

○**조응천 위원** 전문위원님 최대한 빨리 주시고요.

○**전문위원 이지민** 예.

○**조응천 위원** 아까 손 차관님, 전문위원 의견에 대해 가지고 다 동의한다 하셨는데 이게 뭐 동의해 가지고 동의하시는 것은 아닐 거고 어쨌든 법이 그렇게 나오고 거기에 대해서 그렇게 검토한다면 그럴 거다라는 것 아닙니까, 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 손명수** 예.

○**조응천 위원** 참 이것 씩씩하기도 하고 그렇습니다. 어쨌든 아까도 제가 잠깐 말씀드렸습니다마는 처음부터 이게 같이 안 가고 분리되어 가지고 갔으면 하는 그런 생각을 계속 떨칠 수가 없고, 같이 가면서 이게 민간 쪽을 강조를 하다 보니까 첫 단추가 잘못 끼워진 상태에서 법을 이렇게 특별법 형태로 가려다 보니까 조금 하여간에 안 맞고 좀 어색합니다. 어쨌든 그래도 위원님들 염원하신 것은 알고 또 어떻게든 한번 맞춰 보려고 노력은 하는데 참 깔끔하지가 않다 하는 그런 느낌이 많이 듭니다마는 전문위원님 최대한 한번 좀 맞춰 가지고 그래도 한번 뜻을 좀 모아 봤으면 좋겠고요.

오늘 정말 참 어렵네요. 그런데 정말 걱정입니다. 앞으로 매 공항마다 이런 진통을 겪어야 된다고 하면 참 큰일이다 싶은 생각이 듭니다.

이상입니다.

○**소위원장 李憲昇** 수고하셨습니다.

기재부의 안일환 차관님.

○**기획재정부제2차관 안일환** 예.

그 예타 관련해서는 위원님들 많은 논의가 있으셨다고 그러는데 앞으로도 위원님들 논의를 하셔서 합의를 하시면 그 상황을 존중해서 입법 취지에 맞추도록 하겠습니다.

○**소위원장 李憲昇** 거기에 대해서는……

○**진성준 위원** 그 얘기가 무슨 말씀이에요?

○**송언석 위원** 합의를 해 줘서 고맙다는 이야기

같습니다.

○**진성준 위원** 아니, 그게 아니고 저희들은 애시당초 예비타당성조사라고 하는 문제에 대해서 이렇게 지역의 균형 개발을 위해서 반드시 필요한 사업들이 이른바 비용 대 편익 대비 효과가 잘 안 나와 가지고 번번이 좌절된 일을 많이 보아 왔습니다.

그래서 우리 국토교통위원회에서는 도대체 이 예타를 언제까지 계속해야 되느냐라고 하는 얘기가 우리 위원님들 사이에서 왕왕 나왔고 저도 이번에 가덕신공항이나 여러 SOC 사업들을 진행하는 데 있어서 그 예타만을 앞세울 수는 없는 거다, 국가 균형발전을 위해서 또 지역·지방의 발전을 위해서는 필요한 사업은 결심할 수 있어야 된다는 생각을 평소의 소신으로 갖고 있고 언젠가는 이 예타제도 자체를 폐지시켜야 되는 게 아니냐 하는 생각까지도 하고 있었는데.

아까 기획재정부 차관보의 답변 과정에서 저는 국가재정법에 의해서 예타를 면제할 수 있으니 구태여 이 법에 동어 반복을 할 필요가 없습니다라고 하는 뜻을 얘기했기 때문에 그러면 뭐 동어 반복도 가능하지만 구태여 할 수 있다라고 하는 규정을, 예타 면제를 할 수 있다는 규정을 넣을 것인가라는 생각을 가졌었던 거예요.

그런데 다시 생각해 보면 우리가 많이, 이 사업이 오랫동안 지체되어 왔고, 저는 뭐 예비타당성조사를 해도 틀림없이 BC가 나올 거라고 생각합니다마는 이것 때문에 지연되거나 그러서는 안 될 것 같다. 그래서 여러 위원님들 말씀하셨습니다마는 저는 기왕에 우리 취지가 있기 때문에 적절한 검토나 하는 과정들이 있다면 과감하게 예비타당성조사 절차를 생략할 수도 있도록 하는 규정을 가덕도신공항 특별법에 넣는 것이 바람직하다 이렇게 생각합니다.

○**소위원장 李憲昇** 아까 제가 제안했던 그 안 혹시 기억하시는지 모르겠습니다. 선언적 의미인데 좀 중복된다라고 이렇게 말씀을 하셨는데 일단 뭐 그 정도 선으로 다시 정리를 해도 괜찮을 것 같습니까? 아까 기재부장관은 뭐 뭐 뭐 뭐 할 경우에 국가재정법 몇 조? 38조?

○**전문위원 이지민** 38조.

○**소위원장 李憲昇** 38조 제2항에 의해 예타를 면제할 수도 있다. 그렇게……

○**진성준 위원** 지금 원안에는 박수영 의원안이나 한정애 의원안이나 다 국가재정법 제38조에도

불구하고 예타조사를 면제할 수 있다, 이렇게 되어 있는데 정확한 표현은 아닌 것 같습니다.

국가재정법 제38조 1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다 해서 가급적 원안을 살려 주는 게 좋겠다, 저는 그렇게 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 우리 또 다른 위원님……

○김상훈 위원 취지를 이해했으니까 우리 금요일 날 논의를 같이 하지요.

○소위원장 **李憲昇** 일단 취지는 대충 기재부에서 우리 위원 논의를 하는 데 따르겠다 해서 그것도 다시 간사하고 협의하고 우리 소위원님들과 의논하겠습니다.

○진성준 위원 안을 그렇게 올려 주시지요, 예타 문제와 관련해서는. 그때 논의하시면 될 것 같습니다.

○박상혁 위원 지금 현안이 조금, 원안들이 불분명하기 때문에 진성준 위원님께서 말씀하신 그런 안으로, 그러니까 의미를 명확하게 할 수 있는 안으로 좀 수정안을 주십시오.

○김상훈 위원 일단 논의해 봅시다.

○송언석 위원 아니, 잠깐만요.

○소위원장 **李憲昇** 송언석 위원님.

○송언석 위원 아까 예타와 관련된 부분에 대해서 우리가 충분한 시간을 가지고 논의를 했고 또 기재부 의견까지 들었고 서로 상의를 해서 일단 잠정적으로 결론을 내렸고 또 기재부차관 오셔서 가지고 합의를 잘해 줘서 고맙다고까지 얘기를 했는데 다시 지금 한다는 것은, 저도 지금 시간이 이렇게 되니까 판단이 잘 되지 않습니다. 그러니까 이것은 아까 합의된 내용대로 정리를 해서 일단 다시 한번 우리가 논의를 하기로 했으니까 금요일 날 논의할 때 그때 최종적으로 결론을 내는 게 좋지 않겠나 이렇게 생각을 합니다.

○김상훈 위원 일단 열어 놓고 논의합시다.

○소위원장 **李憲昇** 아까 그러면 거기까지 그것을 정리를 하고 기재부에서 새로운 의견을 다시 냈고 또 우리 다른 제안이 있으니까 최종 그것할 때 결정합시다. 그러면 되겠습니까?

○진성준 위원 복수 안으로 올려 주셨으면 좋겠습니다.

○소위원장 **李憲昇** 일단 기재부에서는 의견을 조금 바꿨습니다, 맞지요? 아까 원래의 심사안에 대해서 조금 바뀐 것 아닙니까?

아까 포물러1 그것 예산 얼마 든다고 그랬습니까, 제가 확인해 달라고 그랬는데?

○국토교통부제2차관 **손명수** 4200억입니다.

○소위원장 **李憲昇** 얼마요?

○국토교통부제2차관 **손명수** 4200억으로……

○소위원장 **李憲昇** 8200억?

○국토교통부제2차관 **손명수** 4200억으로 알고 있습니다.

○소위원장 **李憲昇** 4200억.

○기획재정부재정관리관 **강승준** 그게 정부에서 그 심의를 안 했는데요, 저희가 그래서 언론에서 찾아봤는데 전체 민자까지는 8000억으로 저는 기사에서 찾았습니다.

○소위원장 **李憲昇** 그것을 한번 더 명확하게 해주셔야지. 그런 전례가 있었지 않습니까?

차관님 수고하셨습니다

그러면 정리해도 되겠습니까?

○조응천 위원 예.

○소위원장 **李憲昇** 아까 제가……

○진성준 위원 위원장님 죄송합니다. 자꾸 제가……

○소위원장 **李憲昇** 말씀하십시오.

○진성준 위원 아까 제가 심사 과정에서 말씀드렸는데 우리가 좌우지간 민간공항법이라고 보고 대구경북 신공항법을 축조심사를 했는데 그 어딘가에는 저는 군공항과의 관계 문제가 한 조항은 있어야 될 것 같습니다.

○김상훈 위원 저는 항공정책실장이 정리한 그 내용이 상당히 참조할 만한데 그것도……

○진성준 위원 예, 그래서……

○소위원장 **李憲昇** 그 부분이 있다면……

○진성준 위원 그것을 어떻게 하면 좋겠는지가 좀 들어가 있어서 그게 군공항과 민간공항과의 역할 분담이나 비용 분담이나 뭐나 하나의 준거가 되도록, 기준이 되도록 할 필요가 있겠다 그렇게 생각합니다.

○소위원장 **李憲昇** 아직 저희들이 법안 심의가 끝난 것은 아닙니다.

○진성준 위원 예.

○소위원장 **李憲昇** 아직 조문이 안 나왔기 때문에, 제가 좀 전에 말씀드렸다시피 이 각각 2건의 법안에 대해서 수정안을 정리를 해서 그것을 가지고 다시 한번 최종 논의를 하도록 하겠습니다.

○진성준 위원 예.

○소위원장 **李憲昇** 그러면 의사일정 제17항 부산가덕도신공항 특별법안, 의사일정 제18항 가덕도신공항 건설 추진 특별법안, 이상 2건의 법률

안은 소위원회에서 계속 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제19항 대구통합신공항특별법안, 의사일정 제20항 대구경북 신공항 건설 특별법안, 이상 2건의 법률안은 소위원회에서 계속 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 예정된 의사일정을 모두 마쳤습니다.

오늘 소위원회에서 심사하기로 한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임해 주시기 바랍니다.

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 기재부차관님과 국토부차관님을 비롯한 직원 여러분, 전문위원을 비롯한 위원회 직원 여러분, 보좌직원 여러분, 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(19시57분 산회)

○출석 위원(9인)

김 상 훈	문 진 석	박 상 혁	송 언 석
이 현 승	조 응 천	진 성 준	하 영 제
홍 기 원			

○청가 위원(1인)

문 정 복

○출석 전문위원

전 문 위 원	이 지 민
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제 2 차 관	손 명 수
기 획 조 정 실 장	백 승 근
교 통 물 류 실 장	박 무 익
항 공 정 책 실 장	김 상 도

기획재정부

제 2 차 관	안 일 환
재 정 관 리 관	강 승 준