

제343회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2016년6월24일(금)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 업무현황 보고
 - 가. 국토교통부
 - 나. 행복중심복합도시건설청
 - 다. 새만금개발청

상정된 안건

1. 업무현황 보고 2
 - 가. 국토교통부
 - 나. 행정중심복합도시건설청
 - 다. 새만금개발청

(10시04분 개의)

○위원장 조정식 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제343회 국회(임시회) 제2차 국토교통위원회를 개의합니다.

보고사항은 서면으로 대체하겠습니다.

(보고사항은 끝에 실음)

오늘은 국토교통부와 소관 2개 청에 대해서 업무현황 보고를 실시하도록 하겠습니다.

제20대 국회 원구성 후 처음 실시하는 소관기관 업무현황 보고가 위원 여러분의 소관업무 파악과 향후 정책방향 설정에 많은 도움이 되기를 바랍니다.

우리 국토교통위원회는 상생의 정신을 바탕으로 원칙과 순리에 따라 운영하되 국민들께서 위임해 주신 권한으로 삼권분립의 정신에 따라 주어진 역할에 충실할 것이며, 특히 국가현안 문제뿐만 아니라 미래 대한민국의 근간을 마련하는데 최선의 노력을 다하겠습니다.

그리고 지난 21일 국토교통부와 프랑스 용역기관에서 발표한 영남권 신공항 사전타당성조사 결과에 대해 여러 위원님들과 전 국민들께서 많은 관심을 갖고 지켜보셨습니다.

최종적으로 김해공항을 확장하는 것으로 결정되었으나 이에 대해 아직 여러 의견이 분분한 만큼 오늘 이 자리는 위원님과 국민들께서 국토교통부를 통하여 결정 배경을 명확하게 파악하고 향후 후속대책에 대해 논의하는 진지한 자리가 되기를 바랍니다.

참고로 오늘 회의는 국회방송에서 전 과정을 생중계로 방영할 예정입니다.

의사일정에 들어가기에 앞서 지난번 회의에 못 나오신 위원님들의 인사말씀을 간단히 듣는 시간을 갖도록 하겠습니다.

김현아 위원님 인사말씀해 주시기 바랍니다.

○김현아 위원 반갑습니다.

앉아서 말씀드리겠습니다.

먼저 지난번에 못 나왔는데도 불구하고 이렇게 생방송이 될 때 인사할 수 있는 기회를 주신 위원분들과 위원장님께 감사의 말씀 드립니다.

연구원에서 오래 연구만 하다가 국회에 들어왔는데요, 저는 저희 국토교통위가 일하는 상임위 또 아주 토론하는 상임위가 될 수 있도록 여러분들과 같이 열심히 일할 겁니다.

제가 할 수 있는 여러 가지 정책들 중에 저는 사실은 제 전문분야를 살리자면 정책이 시장에서

어떤 메커니즘으로 움직여서 저희가 의도한 대로 효과를 발휘할지에 대해서 어느 누구보다 저희 국회에서 잘 설명할 수 있다고 생각이 됩니다. 그래서 저는 여러분들이 주신 아이디어가 시장에 정말 도움이 되고 국민들에게 혜택을 줄 수 있는 정책을 만들 수 있도록 여러분들 많이 도와드릴 테니까 저를 많이 활용하시고 저와 같이 만나 주시면 감사하겠습니다.

오늘 잘 부탁드립니다.

○위원장 조정식 김현아 위원님 수고하셨습니다.

다음은 이학재 위원님 인사해 주시기 바랍니다.

○이학재 위원 인천 서구의 이학재 위원입니다.

많은 지도와 도움 부탁드립니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 감사합니다.

다음은 이현승 위원님 인사해 주시기 바랍니다.

○李憲昇 위원 부산 부산진을 출신의 이현승 위원입니다.

지난 19대 4년에 이어서 계속해서 국토교통위원으로 활동을 하게 되는데요. 여야 위원님들과 함께 우리 국토의 균형 있는 발전을 위해 함께 노력해 나가겠습니다.

열심히 하겠습니다.

○위원장 조정식 감사합니다.

그러면 의사일정에 들어가겠습니다.

1. 업무현황 보고

가. 국토교통부

나. 행정중심복합도시건설청

다. 새만금개발청

(10시08분)

○위원장 조정식 의사일정 제1항 업무현황 보고를 상정합니다.

오늘은 소관기관 업무현황 보고의 첫 순서로 국토교통부와 행정중심복합도시건설청 및 새만금개발청의 업무현황 보고를 듣겠습니다.

○윤관석 위원 위원장님, 의사진행발언 신청 있습니다.

○위원장 조정식 예, 윤관석 위원님 말씀하십시오.

○윤관석 위원 인천의 윤관석 위원입니다.

오늘 많은 국민들의 관심 속에 20대 국회 국토

교통위원회 첫 회의가 열리고 또 국토부의 업무 보고가 있습니다.

당연히 받아야 될 업무보고에 대해서는 받습니다마는 지난 6월 21일 화요일 날 영남권 신공항 용역결과 발표가 있었습니다. 신공항 결과는 부산 가덕도도, 밀양도 아닌 김해공항 확장으로 결론이 나서 발표가 됐습니다.

국토교통부는 김해공항 확장이라는 대안이 이렇게 있었음에도 그동안 어떠한 언급도 하지 않은 채 방관자의 태도로 일관해 왔다는 것을 고백했습니다. 수년간 가덕도와 밀양을 각각 지지하는 지역 간, 주민 간, 지자체 간의 갈등을 어떤 면에서는 방치 또는 조장해 왔다고 해도 과언이 아닙니다.

용역결과 발표 후에도, 우리 존경하는 조정식 위원장님의 인사말에도 있었습니다마는 여러 가지 의견이 분분한 상태입니다. 해당 지역의 분노와 국민들의 당혹감에 대해서, 그러나 어느 누구도 유감표명도 하지 않았습니니다. 책임도 사과도 하지 않는 무책임한 모습을 보이고 있습니다. 대신에 김해공항 확장을 김해신공항이라고 포장하며 국민을 우롱하고 있습니다. ‘셀프 신공항’이라 불려도 무색하지 않습니다.

그러나 해당 지역이 어떤 반응을 보이고 있습니까?

(신문을 들어 보이며)

이게 대구의 신문입니다, 대구 매일신문.

백지 나온 겁니다, 백지.

(「아니, 의사진행발언을 하세요!」 하는 위원 있음)

잠깐 기다려 보세요.

(「의사진행에 대해서 이야기하세요!」 하는 위원 있음)

자, 그리고……

(「질의시간에 질의하세요!」 하는 위원 있음)

끝까지 들어 보세요.

자, 부산일보에는 뭐라고 나왔습니까?

‘기만당한 20년 염원’이라고 나왔습니다.

(「지금 질의하는 겁니까?」 하는 위원 있음)

(「좀 들어 봐요」 하는 위원 있음)

들어 보세요.

의사진행발언에 맞게……

○위원장 조정식 자, 위원님들……

○윤관석 위원 의사진행발언에 맞게 할 거니까 가만히 계세요.

「우리는 거기에 대해서 할 말이 없습니까?」
하는 위원 있음)

○**위원장 조정식** 여러 위원님들, 잠깐 좀 정돈해 주시고요.

○**윤관석 위원** 국토부가 대통령이 아닌 국민의 마음을 먼저 헤아렸다면……

「발언시간에 하셔야지」 하는 위원 있음)

○**위원장 조정식** 윤관석 위원님……

○**윤관석 위원** 이처럼 갈등 관리에 무책임하고 무능한 모습을 보이지는 않았을 겁니다.

○**이우현 위원** 위원장님!

○**위원장 조정식** 잠깐만, 금방 정리할게요.

○**윤관석 위원** 현재 대통령도 입장 표명을 하지 않고 있습니다. 사과하지 않고 있다는 얘가지요.

○**위원장 조정식** 자, 윤관석 위원님 이제 마무리를 좀 해 주십시오.

○**윤관석 위원** 예, 마무리하겠습니다.

오늘 20대 국회 국토위 첫 업무보고가 시작되기 전에 장관께서는 주무부서의 책임자로서 영남권 신공항 논란과 관련하여 먼저 국민에게 진심어린 사과표명을 하고 업무보고에 들어가는 것이 순리다, 국민의 요구다라고 생각합니다. 장관께서 신공항 발표에 대한 진심어린 사과를 먼저 표명하고 업무보고해 주실 것을 부탁드립니다.

이상입니다.

○**주호영 위원** 위원장님!

○**이우현 위원** 위원장님!

○**위원장 조정식** 간사님 말씀해 주십시오.

○**이우현 위원** 의사진행발언에 이것은 좀, 첫 회의에 좀 맞지 않지 않나 이런 생각 갖습니다. 앞으로 우리 국토위는 자기 시간에 맞춰서 하는 것이 옳고 이것은 뭐 어떻게 보면 끼어들기잖아요. 이런 건 맞지 않고 위원장께서도 이런 부분은 좀 강하게 제지해 주시기 바라구요. 또 오늘 자기 시간에 충분히 할 수 있는 어떤 부분을 해주셔야지 여기서 처음부터 첫 회의에 이렇게 하는 것은 옳지 않구요.

우리 3당 간사께서 논의한 대로 위원장께서는 모든 회의를 공정하고 중립적이고, 이렇게 해 주시기 바랍니다.

○**위원장 조정식** 잠깐만요, 정돈을 좀 하겠습니다.

지금 아직, 부처 업무보고가 이제 바로 있을 텐데 오늘이 국토교통부의 첫 업무보고 자리입니다. 그런 만큼 진지한 가운데 그리고 정돈된 가

운데 위원회 운영이 될 수 있도록 여러 위원님들께서 협조해 주실 것을 부탁을 드리고 업무보고 전에 꼭 이와 관계해서 필요한 의사진행발언이 있다면 그에 대해서는 해 주시되 그렇지 않은 경우는 이후에 있게 될 위원님들의 본질의를 통해서…… 앞으로 진지하게 서로 오늘 위원회가 진행될 수 있도록 그렇게 협조해 주실 것을 부탁드리겠습니다.

○**윤관석 위원** 업무보고 전에 필요한 부분을 지적할 수 있어서 한 겁니다.

○**위원장 조정식** 잠깐 좀 자제해 주시고요.

주호영 위원님 꼭 필요한 사항이신가요?

○**주호영 위원** 예.

○**위원장 조정식** 간단하게 한 말씀만 해 주십시오.

○**주호영 위원** 대구 수성을 출신의 주호영 위원입니다.

저도 신공항과 관련하여 의사진행발언이 있어서 사실 위원장과 미리 상의를 했습니다. 그런데 첫 회의니까 뒷순서에서 해 주면 좋겠다고 해서 기다렸는데 막상 의사진행발언이 있었으니까 저도 하도록 그렇게 하겠습니다.

지금 전 국민이 관심을 가지고 있는 신공항에 대해서 지금 딱 2페이지짜리 보고서밖에 없습니다, 도면 하나 하고. 그래서 업무보고 중에 영남권 신공항 결정 과정이나 계획에 관해서 좀 더 자세하게 보고를 해 주시기 바라고, 그다음에 ADPI에서 낸 용역결과 보고서가 있습니다. 그 용역결과 보고서에 따라서 김해공항으로 결정했다고 되어 있는데 그 용역결과 보고서를 자료 제출해 주기를 신청합니다.

○**위원장 조정식** 예, 알겠습니다.

그러면 더 이상 의사진행발언……

○**윤후덕 위원** 짤막하게……

○**위원장 조정식** 자꾸 이런 식으로 하시면 여야가 한 분씩 하셔야 되기 때문에……

○**윤후덕 위원** 30초.

○**김성태 위원** 위원장님, 첫 회의니까 원칙대로 해요. 그래야 상임위 2년을 잘 끌고 가지요.

○**위원장 조정식** 잠깐만요. 그러니까 그러면 이것은……

「의사진행발언은 여러 위원을 처음에 해 놓고……」 하는 위원 있음)

예, 그 의석에서 딱 한 분만 하세요.

또 한 분, 또 누구 하실 분 있나요, 다른 분?

○**李憲昇** 위원 자료요구.

○**위원장** 조정식 예?

○**李憲昇** 위원 자료요구.

○**위원장** 조정식 자료요구 시간은 조금 이따 따로 있어요, 요청 시간은.

자, 그러면 윤관석 위원님만 간단하게 하시는 걸로 하고 바로 업무보고에 들어가도록 하겠습니다.

○**윤후덕** 위원 윤후덕 위원입니다.

○**위원장** 조정식 예, 윤후덕 위원님.

○**윤후덕** 위원 윤관석 위원님과 또 주호영 위원님이 말씀하신 내용에 이어서 말씀을 드리겠습니다.

이 동남권 신공항에 대한 내용이 국민들에게 많은 관심과 또 발표 후 아직도 혼란이 지속되고 있어요. 그런데 장관님 인사말씀에 딱 네 줄이 있습니다. ‘영남권 신공항은 전문가들의 공정하고 객관적인 검토를 거쳐 김해 신공항 건설로 결론이 난 만큼 후속조치에 만전을 기하겠습니다.’, 이게 장관님의 인사말씀에 이렇게만 들어 있어요.

자, 그러니까 제가 타협안을 내겠습니다. 장관님 인사말씀하실 때 이렇게만 말씀하지 마시고 우려되는 부분에 대한 그 고백과 함께 국민들이 당혹해하시는 부분에 대해서 사과 표명을 곁들여서 인사말씀해 주시기를 부탁드립니다.

○**위원장** 조정식 자, 그러면 이제 의사진행발언을 마치고 업무현황 보고를 듣는 시간을 갖도록 하겠습니다.

강호인 국토교통부장관 나오셔서 인사와 함께 소속 간부 직원과 소관 공공기관장을 소개해 주시고 업무현황 보고를 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 존경하는 조정식 위원장님 그리고 여러 위원님!

20대 국회 개원 이후 처음으로 위원님들을 모시고 국토교통부 업무추진 현황에 대해 보고드릴 기회를 갖게 되어 매우 기쁘게 생각합니다.

여러 위원님들도 잘 아시다시피 국토교통부는 서민 주거안정에서부터 경쟁력 있는 국토공간의 조성 그리고 안전하고 편리한 교통체계 구축에 이르기까지 국민들의 삶의 질과 국가 경쟁력을 높이는 데 모든 역량을 집중하고 있습니다.

앞으로 정책 추진 과정에서 위원님들의 많은 이해와 협조를 부탁드립니다. 이번 상임위를 통해 위원님들께서 지적해 주시는 사항들은 정책에 반영할 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

그러면 국토교통부의 주요 업무 추진계획을 간략히 보고드리겠습니다.

첫째, 경제에 활력을 더하겠습니다. 국토공간의 경쟁력 확보와 직결되는 도시권의 경쟁력 강화를 위해 규제프리존을 도입하고 혁신도시를 활성화 하며 도시첨단산단을 확대하는 등 적극 추진하겠습니다.

이와 함께 서울-세종 간 고속도로, 수도권 고속철도 등 주요 도로·철도망을 확충하여 거점간 교통 네트워크를 강화하겠습니다. 부동산, 건설, 물류 등 국토·교통 분야의 산업 경쟁력을 높이고 관련 산업의 해외진출도 확대하겠습니다. 드론과 자율주행차, 스마트도시 등을 국토·교통의 신산업으로 적극 육성하여 일자리를 늘리고 미래의 기술 변화에도 선제적으로 대응해 나가겠습니다.

둘째로는 서민과 중산층의 주거안정을 강화하겠습니다.

최대 114만 무주택 서민가구에 대해 공공임대주택과 주거급여, 금융지원 등 공적 주거지원을 제공할 예정입니다.

공공임대주택은 올해 역대 최고 수준인 12만 5000호를 공급하였으며 최대 81만 저소득 가구에 주거급여를 지원하고 20만 5000가구에 저리의 구입·전월세 자금을 지원하겠습니다.

특히 젊은층을 위한 행복주택은 2017년까지 15만 호를 공급하겠습니다. 이와 함께 주택시장의 구조 변화에 부응하여 중산층이 장기간 안정적으로 거주할 수 있도록 2017년까지 총 15만 호의 뉴스테이를 공급하겠습니다. 아울러서 주택시장을 안정적으로 관리하기 위한 시장 모니터링도 강화해 나가겠습니다.

셋째로 살기 좋은 생활공간을 조성하겠습니다.

지역맞춤형 도시재생 모델을 확산시키기 위해 선도사업의 성공모델을 가시화하여 그 성과를 신규사업으로 확산시키겠습니다.

국토의 휴식·관광·레저 기능을 강화하고 경관특화사업, 수변공간 개발 등을 추진하여 아름답고 품격 있는 국토경관을 조성하겠습니다.

가뭄에도 안정적인 물공급 시스템을 구축하고 국가 및 지방 하천을 지속적으로 정비하는 한편 지하공간과 건설현장, 시설물의 안전관리도 강화하여 재해와 사고로부터 안전한 생활환경을 조성해 나가겠습니다.

마지막으로, 편리하고 안전한 교통서비스를 제

공하겠습니다.

대도시권의 출퇴근시간을 단축하고 교통혼잡을 완화하기 위해 수도권광역급행철도를 비롯한 대도시권 광역철도망을 확충하고, 환승체계와 광역버스도 확대하겠습니다.

프리미엄 고속버스를 도입하고 공항의 출입국 시스템을 개선하는 등 이용자 중심의 교통서비스 제공을 위해서도 적극 노력하겠습니다.

이와 함께 교통사고를 줄이기 위해 시민들의 안전의식을 제고하고 졸음쉘터의 설치, 위험도로 개선 등을 지속적으로 추진해 나가겠습니다.

다음으로 국토교통부의 주요 현안사항을 간략히 보고드리겠습니다.

먼저 최근 주택시장 동향 및 대응방향입니다.

매매시장은 주택시장의 불확실성 증가, 공급과잉 우려 등으로 작년 말 이후 관망세가 지속되고 있고 전월세 시장은 입주물량 증가 등으로 최근 안정세를 보이고 있습니다.

주택 공급은 작년 하반기 이후 증가 추세가 지속되고 있어 주택시장에 대한 지속적인 모니터링이 필요한 상황입니다.

둘째, 행복도시·혁신도시 등 지역거점 개발 사업을 차질없이 추진하고, 규제프리존 도입 등 지역 발전 대책을 적극 추진해 나가겠습니다.

셋째, 영남권 신공항은 전문가들의 공정하고 객관적인 검토를 거쳐 김해 신공항 건설로 결론이 났습니다. 지역 간에 첨예한 갈등을 빚었지만, 그리고 또 해당 지역에서 탈락한 지역들은 조금 아쉬움이 남겠지만 당초 합의한 정신을 존중하여 대승적인 차원에서 승복해 주시기를 간곡히 당부드리면서 저희들로서도, 정부도 김해 신공항 건설에 차질이 없도록 후속조치에 만전을 기하겠습니다.

마지막으로 최근 빈발하고 있는 철도와 항공 관련 사고의 원인을 파악하고 그간 추진해 온 대책의 실효성을 점검하여 실질적인 재발 방지 대책을 만들도록 노력하겠습니다.

이상으로 국토교통부 업무현황 및 현안사항을 간략히 보고드렸습니다만 위원님들께서 양해해 주신다면 보다 상세한 내용은 기획조정실장으로 하여금 보고드리도록 하겠습니다.

그리고 보고에 앞서 국토교통부 간부와 산하 공공기관장을 소개해 드리겠습니다.

먼저 국토교통부 간부입니다.

기획조정실장 손병석입니다.

국토도시실장 손태락입니다.

주택토지실장 박선호입니다.

교통물류실장 이승호입니다.

항공정책실장 서훈택입니다.

중앙토지수용위원회 상임위원 김재정입니다.

공공기관지방이전추진단 부단장 안시권입니다.

건설정책국장 김형렬입니다.

수자원정책국장 유성용입니다.

도로국장 김일평입니다.

철도국장 박민우입니다.

대변인 권병윤입니다.

감사관 신은철입니다.

비상안전기획관 서기정입니다.

국토정책관 윤성원입니다.

도시정책관 진현환입니다.

건축정책관 안충환입니다.

주택정책관 이문기입니다.

토지정책관 권대철입니다.

국토정보정책관 김선태입니다.

기술안전정책관 정태화입니다.

종합교통정책관 장영수입니다.

물류정책관 주현중입니다.

항공안전정책관 황성연입니다.

공항행정정책관 손명수입니다.

철도안전정책관 구본환입니다.

공공기관지방이전추진단 지원국장 김기수입니다.

공공주택추진단장 하동수입니다.

서울지방국토관리청장 김진숙입니다.

원주지방국토관리청장 전만경입니다.

대전지방국토관리청장 김일환입니다.

익산국토관리청장 하대성입니다.

부산지방국토관리청장 이성해입니다.

한강홍수통제소장 박하준입니다.

서울지방항공청장 김수곤입니다.

부산지방항공청장 권상대입니다.

국토지리정보원장 최병남입니다.

(간부 인사)

다음은 산하 공공기관장입니다.

한국토지주택공사 사장 박상우입니다.

한국수자원공사 사장직무대행 이학수입니다.

한국도로공사 사장 김학송입니다.

한국철도공사 사장 홍순만입니다.

한국철도시설공단 이사장 강영일입니다.

한국감정원 원장 서종대입니다.

인천국제공항공사 사장 정일영입니다.

한국공항공사 사장 성일환입니다.
 주택도시보증공사 사장 김선덕입니다.
 제주국제자유도시개발센터 이사장 김한욱입니다.
 교통안전공단 이사장 오영태입니다.
 국토교통과학기술진흥원 원장 김병수입니다.
 한국국토정보공사 사장 김영표입니다.
 한국시설안전공단 이사장 강영중입니다.
 주택관리공단(주) 사장 안옥희입니다.
 (주)한국건설관리공사 사장 김원덕입니다.
 (주)위터웨이플러스 사장 김종해입니다.
 코레일관광개발(주) 대표이사 방창훈입니다.
 코레일로지스(주) 대표이사 김명열입니다.
 코레일네트웍스(주) 대표이사 곽노상입니다.
 코레일유통(주) 대표이사 유제복입니다.
 코레일테크(주) 대표이사 백종찬입니다.
 항공안전기술원 원장 정연석입니다.
 (산하 기관장 인사)
 이상으로 간부 및 기관장 소개를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 강호인 장관 수고하셨습니다.

참고로 산하 기관장 중 한국수자원공사 사장이 현재 후임 사장에 대한 공모 절차가 진행 중인 관계로 부사장이 대리참석 했습니다. 여러 위원님들께 양해를 부탁드립니다.

그러면 손병석 기획조정실장 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부기획조정실장 손병석 국토교통부 기획조정실장입니다.

지금부터 국토교통부 주요 업무 및 현안을 보고드리겠습니다.

보고 순서는 일반현황, 주요 업무 추진현황 및 계획, 주요 현안입니다.

1페이지, 일반현황입니다.

국토교통부의 임무는 국토의 균형발전, 서민 주거안정, 효율적 교통·물류체계 구축입니다.

전체 정원은 3994명이며 조직은 2차관 5실 4국 18관으로 구성되어 있습니다.

2페이지, 예산입니다.

올해 국토교통부의 예산은 모두 21조 9392억원으로 구체적인 내용은 아래 표를 참고하시기 바랍니다.

3페이지, 법령입니다.

국토교통부의 소관 법령은 법률 123개, 대통령령 128개, 국토교통부령 153개이며 실·국별 소

관 법령은 3페이지와 4페이지의 표를 참고하시기 바랍니다.

5페이지입니다.

국토교통부의 산하 공공기관은 모두 23개로 인천국제공항공사 등 시장형 공기업이 2개, 토지구 택공사 등 준시장형 공기업이 7개가 있으며 구체적인 내용은 5페이지와 6페이지의 표를 참고해 주시기 바랍니다.

7페이지, 주요 업무 추진현황 및 계획을 보고 드리겠습니다.

국토교통부는 경제 활력 제고, 서민 주거안정, 살기 좋은 생활공간 조성, 편리하고 안전한 교통 서비스 제공 등 4대 중점 추진 과제를 통해 국토 공간에 경쟁력을 강화하고 국민의 삶의 질을 향상시키는 데 역량을 집중하고 있습니다.

8페이지입니다.

먼저 우리 경제에 활력을 더하겠습니다.

규제프리존 도입, 혁신도시 활성화 등을 통해 지역 성장거점을 지원하고, 판교창조경제밸리·도시첨단산단 등 혁신형 기업입지를 확대하여 도시권의 경쟁력을 강화하겠습니다.

또한 거점 간 교통 네트워크를 강화하기 위해 올 연말 서울-세종 고속도로를 착공하겠습니다.

9페이지입니다.

고속도로 6개 노선 241km, 국도 58개 구간 497km를 연내에 완공하겠습니다.

또한 지역 간 2시간대 연결을 목표로 수서-평택 고속철도를 연내에 개통하고, 일반철도의 고속화도 추진하는 한편 점증하는 항공 수요에 대응하여 제주 제2공항, 김해 신공항에 대한 예타 조사에 착수하겠습니다.

이밖에 토지이용체계를 유연화하고 국민이 체감할 수 있는 규제개혁을 통해 투자기반을 마련하겠습니다.

10페이지입니다.

국토·교통·물류산업 활성화에도 힘쓰겠습니다.

공모 리츠(REITs)를 활성화하고, 전자계약시스템 도입 등으로 부동산 거래를 선진화하겠습니다.

건설업계의 기술 경쟁력 강화를 위해 적격심사제와 턴키평가의 변별력을 높이고 종합심사낙찰제의 운영을 내실화하겠습니다.

공간정보 개방을 확대하고 유통 편의를 제고하는 한편 도시첨단물류단지를 도입하여 효율적인

물류거점을 구축하겠습니다.

국토·교통 분야의 해외진출 내실화를 위해 해외건설 합동 수주지원단을 파견하고 금융투자 지원을 확대하는 한편 해수담수화 플랜트를 국내에 시범 도입하여 물산업 해외진출의 디딤돌로 삼겠습니다.

11페이지입니다.

미래의 기술 변화에도 선제적으로 대응하겠습니다.

드론과 자율주행차를 미래 전략산업으로 육성하기 위해 실도로 시험운행을 적극 지원하고, 드론 장기운항허가제를 도입하겠습니다.

스마트도시, 제로에너지빌딩 확산과 아울러 전기·수소차 지원 확대 등 친환경교통체계를 구축하여 지속가능한 녹색 국토·교통환경을 조성하겠습니다.

12페이지입니다.

두 번째 과제는 서민과 중산층의 주거안정 강화입니다.

무주택 서민가구를 위해 최대 114만 가구에 공공임대주택 공급, 주거급여 지급, 구입 및 전월세 자금 지원 등 공적 주거지원을 제공하겠습니다.

올해에는 총 12만 5000호의 공공임대주택을 차질 없이 공급하고 이 중 매입·전세임대 5만 5000호를 신속하게 공급하겠습니다.

13페이지입니다.

행복주택은 연내 14만 호의 입지를 확정하고 3만 8000호의 사업 승인을 추진할 계획이며 입주자 모집 확대, 특화단지 조성 등으로 국민 체감도를 높여 가겠습니다.

이와 함께 서민 주거비 부담을 덜기 위해 최대 81만 가구에 주거급여를 지원하고, 최대 20만 5000호에 저리의 구입 자금과 전월세 자금을 지원하겠습니다.

14페이지입니다.

뉴스테이를 통해 중산층이 장기간 안정적으로 거주할 수 있는 양질의 민간 임대주택도 공급하겠습니다.

금년은 작년의 두 배 수준인 5만 5000호의 사업부지를 확보하고 2만 5000호 공급, 1만 2000호의 입주자 모집을 추진할 계획입니다. 아울러 민간 투자 활성화, 규제 합리화 등을 통해 뉴스테이 사업이 원활하게 추진되도록 지원하겠습니다.

15페이지입니다.

점차 늘어가는 노후주택의 관리도 강화하겠습니다.

복잡한 정비사업 제도를 전면 개편하여 신속한 사업 추진을 유도하고, 도심 내 빈집 정비를 위한 특례법을 제정하겠습니다.

아울러 주택시장을 안정적으로 관리하기 위한 모니터링도 강화해 나가겠습니다.

16페이지입니다.

셋째, 살기 좋은 생활공간을 조성하겠습니다.

도시재생사업을 본격 추진하기 위해 선도사업의 성공모델을 가시화하여 그 성과를 신규사업으로 확산하고, 민관 파트너십도 강화하겠습니다.

매력적인 국토환경을 조성하기 위해 용산공원 및 동서통합지대 조성 등을 통해 국토의 휴식·관광·레저 기능을 강화하겠습니다.

17페이지입니다.

아름답고 품격 있는 국토경관을 조성하기 위해 경관특화사업과 한옥마을 시범사업을 추진하고 수변공간을 새로운 관광자원으로 활용하는 방안을 마련하겠습니다.

이와 함께 결로·층간소음 등 주택 품질을 개선하기 위한 기술개발을 지원하고 공동주택관리 분쟁조정위원회를 설치하여 공동주택 입주자 보호를 위해서도 노력하겠습니다.

18페이지입니다.

재해와 사고로부터 안전한 생활환경을 조성하겠습니다.

댐-보-저수지 연계 운영을 통해 극한 가뭄에도 안정적인 물공급 시스템을 구축하고, 유역종합치수대책을 수립하여 홍수로부터 안전한 도시환경을 조성하겠습니다. 이와 함께 지하공간, 건축물, 시설물 등 생활공간의 안전도 지속적으로 관리하겠습니다.

19페이지입니다.

넷째, 편리하고 안전한 교통서비스를 제공할 것입니다.

우선 대도시권 출퇴근시간 단축 및 교통혼잡 완화가 시급한 과제이므로 환승체계, 광역버스 등 교통수단 간 연계를 강화하고 수요와 공급을 효율적으로 관리하겠습니다.

수도권광역급행철도와 대구·충청 광역철도를 본격 추진하는 등 대도시권 광역철도망을 확충하는 한편 도로교통 혼잡구간도 개선해 나가겠습니다.

20페이지입니다.

교통서비스의 품질도 지속적으로 개선하겠습니다.

프리미엄 고속버스 운영을 9월에 개시하고 카셰어링을 활성화하는 등 교통서비스를 다양화·고급화하겠습니다.

이용자 중심의 교통서비스를 제공하기 위해 외국인 관광객 대상 통역앱 배포, 고속도로 무정차 통행료 징수 시스템 도입, 인천공항 출국장 개장 시간 단축 등도 추진하겠습니다.

21페이지입니다.

교통서비스 비용을 합리적으로 개선하기 위해 단체할인 등 다양한 시외버스 요금제를 도입하고, 민자고속도로의 통행료 인하를 지속 추진하겠습니다.

결함 신차에 대한 교환·환불 제도를 도입하고 중고차거래, 생활물류, 철도·항공 이용자의 권익을 보호하기 위한 방안도 마련하겠습니다.

22페이지입니다.

안전한 교통환경 조성도 중요한 과제입니다.

교통사고 사망자를 4500명 이하로 줄이기 위해 줄음섭터 확충, 위험도로 정비, 안전교육 강화 등을 추진하겠습니다.

철도와 항공 안전대책에 대해서는 주요 현안 부분에서 다시 자세히 보고드리겠습니다.

23페이지, 주요 현안을 보고드리겠습니다.

먼저 최근 주택시장 동향 및 대응방향입니다.

매매시장은 주택시장의 불확실성 증가, 공급과잉 우려 등으로 작년 말 이후 관망세가 지속되고 있고, 전월세시장은 입주물량 증가 등으로 최근 안정세를 유지 중에 있습니다. 다만 주택 공급은 작년 하반기 이후 증가 추세가 지속되고 있어 면밀히 모니터링 하고 있습니다.

24페이지, 국토균형발전정책 추진현황입니다.

행복도시는 현재 40개 중앙행정기관의 이전을 완료하였고, 자족기능 확충을 위해 기업과 대학 유치를 역점 추진하고 있습니다.

혁신도시는 현재 154개 이전 대상기관 중 138개 기관의 이전을 완료했고 금년 중 8개 기관의 이전을 추진할 예정이며, 새만금과 기업도시의 투자환경 개선도 지속 추진할 계획입니다.

아울러 규제프리존 도입을 위한 재정·세제·입지 등 범정부 지원방안 마련에도 최선을 다하겠습니다.

25페이지, 영남권 신공항 추진계획입니다.

영남권 5개 지자체 합의에 따라 지난 2015년 1월 19일 신공항의 성격·기능·규모 등은 정부가 외국 전문기관에 의뢰하여 결정토록 일임하였고,

2015년 1월에서 2월까지 지자체 협의 등 용역발주 준비를 한 바 있습니다. 이에 따라 2015년 6월 25일 용역계약을, 올해 6월 24일까지 용역기간으로 설정하여 계약을 하였습니다.

2015년 7월 31일 용역착수 보고회를 거쳐 2016년 2월 12일 용역 중간보고회, 24일에서 25일까지 OECD 전문가자문회의 그리고 5월 25일에서 27일 국내 전문가 자문 시행 등을 거쳐 지난 21일 발표하게 되었습니다.

입지평가 결과는 최종 후보지 세 곳에 대한 평가 결과 김해 신공항 건설이 공항 운영성, 생태영향, 사업비 등 항목에서 최적 대안으로 평가되었습니다.

다음으로 건설 방안을 말씀드리겠습니다.

독립활주로 1본을 신설하여 안전 문제를 해소하고 수용 능력을 확대하겠습니다.

26페이지입니다.

대규모 국제선터미널을 신축하고 기존 터미널은 국내선 전용으로 활용하여 총 3800만 명 규모를 확충함으로써 장래 수요에 대응하겠습니다.

이와 함께 철도·도로 등 접근교통망도 확충하여 공항접근성과 이용편의를 대폭 개선하겠습니다. 2026년 개항을 목표로 금년에는 예비타당성 조사에 착수하고 내년에는 기본계획을 수립할 계획입니다.

다음 28페이지, 철도사고 대책 추진 현황입니다.

올해에만 7건의 열차 탈선 사고가 있었고, 구의역 스크린도어 사고, 진접선 건설현장 사고 등이 연이어 발생하여 국민들의 불안감이 높은 상황입니다.

탈선사고 재발방지를 위해 인적과실 방지체계를 구축하고 차량과 시설의 안전관리를 강화하겠습니다.

스크린도어 관리 현황을 점검하여 운영사별 조치를 요청하고 철도 건설현장 전수점검 결과에 따른 시정조치도 조속히 완료토록 하겠습니다.

29페이지, 항공 분야 장애 재발방지 방안입니다.

올해 1월 인천공항 밀입국 사건 등이 발생함에 따라 관계기관 합동으로 공항보안 강화 대책을 마련하여 추진 중에 있으며, 폭설, 강풍 등 자연재해에 대비한 실무매뉴얼과 저비용 항공사의 안전 강화 대책을 마련하여 추진 중에 있습니다.

이 밖에 민·관·군 헬기 안전관리 체계를 강

화하고 훈련기 안전사고 방지를 위해 전용비행장 확보 등의 대책을 추진하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 이충재 행정중심복합도시건설청장 나오셔서 인사와 함께 소속 간부직원을 소개해 주시고 업무 현황보고를 해 주시기 바랍니다.

○행정중심복합도시건설청장 이충재 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

20대 국회 첫 국토교통위원회 전체회의에서 우리 청 주요업무 추진현황을 보고를 드리고 고견을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각을 합니다.

행정중심복합도시건설사업은 국토의 균형 발전과 국가경쟁력 제고를 위해 중앙행정기관을 이전하고 행정이 중심이 되는 복합자족도시로 2030년까지 3단계에 걸쳐 건설하는 국책사업입니다.

5월 현재 총 사업비 22조 5000억 중 보상비를 제외한 48%를 집행하였습니다.

그동안 수정안 논의 등 우여곡절도 있었습니다. 마는 2012년부터 시작한 중앙행정기관과 정부출연 연구기관 이전을 원안대로 차질 없이 완료하고, 주택, 학교, 상가 등을 비롯하여 도로, 공원 등 도시 기반시설이 대폭 확충되었으며, 양호한 교육 여건과 주거환경의 영향으로 젊은 세대들이 많이 입주하고 있습니다.

현재 도시 내 인구가 13만 2000명을 넘어섰고 40대 이하가 84%를 차지하며 전국에서 주민만족도와 출생률이 가장 높은 도시로 빠르게 성장을 해 오고 있습니다.

이 같은 성과와 지표를 고려할 때 1단계 건설사업은 성공적으로 추진되었다고 평가를 받고 있습니다.

올해는 행정중심복합도시가 자족도시로 성장을 위한 2단계가 시작되는 원년으로 이러한 성장 추세를 이어 나가기 위해서 공공건축물 등 도시 특화와 더불어서 박물관단지, 문화·여가시설 등의 고도화를 확충해 나가고 있습니다.

인구 유입과 일자리 창출을 위해서 기업과 대학, 연구소를 집적화한 산·학·연 클러스터와 창조형 캠퍼스도 본격 추진하고 있으며, 신재생에너지 도입의 확대와 첨단 정보통신기술 등을 적극 활용하여 친환경 스마트 도시로 조성함으로써 새로운 성장동력을 확보를 하고 도시의 브랜드 가치를 높이는 데 역량을 집중해 나가고 있습니다.

앞으로도 행정중심복합도시가 새로운 도시문화와 건축문화를 선도하는 세계적 도시로 발전할 수 있도록 위원님들의 지속적인 지원과 관심을 부탁드립니다.

그러면 업무 현황보고에 앞서서 저희 청 간부들을 먼저 소개를 올리도록 하겠습니다.

차장 박명식입니다.

기획조정관 김우종입니다.

도시계획국장 김명운입니다.

기반시설국장 임주빈입니다.

공공건축추진단장 한창섭입니다.

(간부 인사)

그러면 이어서 저희 청 업무 추진현황에 대해서 일반현황은 생략을 하고 금년도의 중점 추진 중인 3대 정책과제인 도시 기반 고도화, 도시 성장 가속화, 미래 도시 구현 순으로 보고를 드리겠습니다.

업무보고 5쪽부터 참고해 주시면 고맙겠습니다.

5쪽부터 8쪽, 도시 기반 고도화 부분입니다.

첫째, 도시 기반을 고도화하기 위해서 주택, 교통, 공공시설 등의 특화를 추진해 나가고 있습니다.

공동주택은 여러 단지를 통합 설계를 해서 공동 커뮤니티 구성과 함께 창의적인 디자인과 신기술을 적용하고 있으며, 단독주택도 한옥형, 유럽형 마을 등 단지별 기능과 테마를 도입해서 새로운 주거문화를 만들어 가고 있습니다.

상가시설도 창의적인 디자인과 독특한 설계를 종합 평가하는 공모방식을 도입하고, 합벽과 지하주차장 통합 등을 통해서 사업자와 분양자, 주민 모두가 윈윈하는 새로운 상생문화도 만들어 가고 있습니다.

청사 등 공공건축물과 교량 등도 디자인과 기술 특화를 통해서 건축물박물관, 도시전시장 등 도시 투어가 가능한 특화된 도시로 건설하고 있습니다.

아울러 인근 도시를 연결하는 광역도로를 확충하고 BRT와 지선버스, 자전거 등이 유기적으로 연계되는 안전하고 편리한 대중교통 중심도시로 조성하고 있습니다.

9쪽부터 12쪽, 도시 성장 가속화 부분입니다.

지속적으로 도시가 발전할 수 있도록 새로운 도시성장 동력을 적극 발굴해 나가고 있습니다.

이를 위해 대덕특구와 과학벨트가 인접한 4생

활권에 기업, 대학, 연구소 등을 집적화하는 산·학·연 클러스터를 조성하고 있으며, 이곳에 도시첨단산업단지를 지정해서 수도권 중 전국에 소재한 첨단기업 20개 사를 첫 입주 기업으로 선정할 바 있습니다.

이 밖에 세종시 인근의 민간기업, 공공기관들이 함께 협업하는 세종 바이오-IT 융복합 미니클러스터를 구성 운영 중에 있으며, 하반기에는 신생 벤처기업을 지원하는 산·학·연 클러스터 지원센터를 착공할 계획입니다.

이와 더불어 개별 대학과 공동 캠퍼스 분교타운들이 함께 입주하는 창조형 복합 캠퍼스타운도 추진하고 있습니다.

현재 카이스트 등 국내 다수 대학과 MOU를 체결한 바 있고 아일랜드 코크대, 미국 코넬대 등 세계 유수한 대학들이 입주에 관심을 표명하고 있어 하반기에는 가시적인 성과도 기대됩니다.

또한 500동 병상 규모의 세종충남대병원은 하반기에 착공할 예정이며, 안과, 척추 등 전문병원 특화단지 조성도 병행해 나가고 있습니다.

또한 도시의 문화 랜드마크가 될 국립박물관단지, 아트센터 등도 국제공모와 마스터플랜 수립, 설계 등을 본격 추진 중에 있습니다.

13쪽부터 16쪽, 미래 도시 구현 부분입니다.

저탄소 친환경 도시, 미래 첨단기술의 스마트 도시를 조성해서 미래 도시를 구현해 나가고 있습니다.

우수를 활용한 저영향개발기법을 도입하고 도시의 52%를 녹지로 조성하는 등 친환경 도시개발 요소를 적극 확대해 나가고 있으며, 공공건축물과 민간건축물에 태양광 등 신재생 에너지 도입을 확대 적용하여 친환경 에너지 특화도시로 건설하고 있습니다.

또한 5생활권에는 태양광, 지열, 패시브 공법 등을 복합 적용한 국내 최대 규모의 제로에너지타운을 조성해서 해외 수출이 가능한 미래 첨단 에너지 특화도시의 모델을 만들어 가도록 하겠습니다.

아울러 교통·안전·방범·에너지관리 시스템 등의 안전도시 설계기법과 첨단 정보통신 기술을 접목한 안전하고 편리한 도시로 만들어 가겠습니다.

이 밖에도 도시 중심부에 배치한 중앙공원과 국립수목원을 올해 착공할 계획이며, 도시 내 무

궁화 테마공원, 수변공원 등 다채로운 특화공원과 함께 200km의 둘레길을 조성해서 도시 어디나 자연을 느낄 수 있도록 도시를 건설해 가도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 조정식 이충재 청장 수고하셨습니다.

다음은 이병국 새만금개발청장 나오셔서 인사 말씀과 함께 간부직원을 소개해 주시고 업무 현황 보고를 해 주시기 바랍니다.

○새만금개발청장 이병국 존경하는 조정식 위원장님, 그리고 여러 위원님!

저희 청 업무현황을 보고드리게 되어서 매우 뜻깊게 생각합니다.

저희 청은 2013년 9월에 만들어진 신설 조직으로서 그동안 기반을 다지는 한편 새만금 투자 여건을 개선하기 위하여 청의 역량을 집중하여 오고 있습니다.

하지만 새만금사업은 장기간에 걸친 대규모 매립사업으로 사업 여건이 그리 녹록치만은 않은 실정입니다. 그럼에도 불구하고 차근차근 업무를 추진해 나가고 있으며 부족하지만 일부 성과도 조금씩 내고 있습니다.

한중 정상 간 합의한 새만금 한중 경제협력단지 개발사업의 후속조치도 하나하나 진행 중이며, 새만금을 가로지르는 동서2축 도로는 20%가 넘는 공정률을 보이고 있습니다.

주요업무 현황보고에 앞서서 저희 청의 간부들을 소개하겠습니다.

차장 전병국입니다.

기획조정관 이철입니다.

투자전략국장 김채규입니다.

개발사업국장 김인중입니다.

(간부 인사)

그러면 지금부터 주요 업무현황에 대하여 간략히 보고드리겠습니다.

배부해 드린 자료 중 일반현황은 보고를 생략하고 자료 6쪽에 2016년 주요업무추진계획 내용부터 간략히 보고를 드리도록 하겠습니다.

우선 한중 경협단지 기반을 마련도록 할 계획입니다.

새만금 한중 경협단지를 한중 FTA의 수출 전진기지가 될 수 있도록 정부지원 방안을 마련하고 지원 체계도 강화해 나가겠습니다.

한중 경협단지 협력 모델을 보다 구체화해 나가는 한편 경협단지 조성을 위한 정부 내 지원

체계도 마련하고 강화해 나가도록 하겠습니다.

자료 7쪽입니다.

다음은 새만금 산업단지 투자 여건을 개선해 나가겠습니다.

기업 투자의 가시적 성과를 위해서 현재 매립이 진행되고 있는 산업연구용지 대상 맞춤형 투자유치 활동과 속도감 있는 산업단지 개발도 진행해 나가겠습니다.

다음, 8쪽이 되겠습니다.

경제특구 등 투자유치 제도를 개선해 나가도록 하겠습니다.

경제특구를 조성하기 위해서 규제 개선 및 인센티브 지원을 강화하고 기업 수혜에 따른 특화된 지원 방안을 지속적으로 제공해 나가도록 하겠습니다.

우선 한중 FTA 등 변화된 환경을 최대한 활용하고 새로운 전기 마련을 위해서 획기적이고 보다 강화된 규제 완화 인센티브를 통해서 경제특구 조성 방안을 금년 11월까지 마련할 계획입니다.

두 번째는 현재보다 강화된 인센티브 제공을 하기 위해서 새만금특별법 또 관련법 개정도 진행해 나가도록 하겠습니다. 아울러서 국내외 잠재 투자기업 대상으로 조사를 해서 기업들이 원하는 보다 실효성 있는 인센티브도 추가 발굴하도록 하겠습니다.

다음은 중점과제 네 번째입니다.

네트워크형 광역기반시설을 구축하도록 하겠습니다.

원활한 내부개발을 위한 3×3 간선도로 또 고속도로 건설, 대규모 물류수송을 위한 물류 기반 시설도 구축해 나가겠습니다.

우선 현재 공사 중에 있는 동서2축 도로는 연말까지 공정률 30%를 달성하도록 하겠습니다. 또 남북2축 도로는 현재 기재부와 협의 중에 있습니다마는 총 사업비 조정 협의를 마무리하고 금년 내에 사업 발주할 수 있도록 추진해 나가겠습니다.

아울러서 대규모 물류수송을 위해서 신항만이라든지 공항, 철도 같은 물류기반시설도 구축해 나가도록 하겠습니다.

다음 10페이지 되겠습니다.

문화·관광 인프라 조성을 추진하겠습니다.

현재 새만금이 갖고 있는 기본환경을 최대한 활용해서 관광레저용지 초입부지 조기개발이라든

지 수변공간 개발, 박물관 건립 등 관광활성화 기반을 마련토록 하겠습니다.

현재는 단순히 지나가는 공간에서 관광객들이 체류할 수 있는 공간이 될 수 있도록 인프라라든지 휴양·주거공간 시설을 조성하고 새만금이 갖고 있는 고유의 문화·관광자원을 조성하고 활용해서 관광객들이 즐길 수 있도록 그렇게 마련해 나가도록 하겠습니다.

다음, 마지막 여섯 번째 과제가 되겠습니다.

지속 가능한 새만금을 조성해 나가겠습니다.

환경생태용지 조성 또 수질개선 등 환경보전과 함께 장기적으로 워터프론트, 해양클러스터 조성을 통해 지속 가능한 개발을 지향하겠습니다.

자연 친화적인 환경생태용지 조성을 위해서 금년 말까지 1단계 사업을 발주할 계획입니다. 나머지는 예비타당성조사 용역을 실시할 예정으로 있고 새만금호 내 수질 개선을 위해서 지속적으로 호 내 수질오염 방지대책도 강구해 나가도록 하겠습니다. 아울러서 새만금이 갖고 있는 강점인 워터프론트 개발이라든지 해양클러스터 조성도 추진해 나가도록 하겠습니다.

새만금은 미래자산으로서 많은 잠재력을 가지고 있다고 생각을 합니다. 국가 전략적으로 활용할 수 있도록 열악하지만 사업 여건을 꾸준히 개선해 나가도록 하겠습니다. 하지만 사업 특성상 단기간에 광범위한 투자를 이끌어내는 데는 많은 어려움이 있는 것도 사실입니다. 더욱더 인내심을 가지고 열심히 노력하겠습니다.

이상으로 저희 청의 주요 업무현황을 간략히 보고드렸습니다.

감사합니다.

○위원장 조정식 이병국 청장, 수고하셨습니다.

다음은 업무현황 보고에 대한 질의를 실시할 순서입니다만 질의에 앞서 자료요구를 하실 위원님 있으십니까?

강훈식 위원님.

○강훈식 위원 충남 아산 출신의 강훈식입니다.

의사진행발언, 자료요구하고 마찬가지인데요, 국토부가 내년도 국토부 예산안을 작성해서 기재부에 제출했는데요, 사실 예산이 가장 중요한 문제 아니겠습니까? 그래서 그 자료를 요구했더니 기재부가 제출하지 말라고 그래서 제출을 못하겠다고 합니다. 사실 국토부가 과연 정상적인 상황인지 좀 의심스럽고요, 국토부 위원이 국토부 자료 받으려고 기재위 가야 되는 것 아닌가 이런

생각이 좀 듭니다.

장관께서도 보고받으셨는지 알고 싶고 또 장관께서 기재부 출신이라서 타 부서의 제출 자료까지 관여하는지도 궁금합니다.

위원장님께 부탁드립니다 싶은 것은 19대 때 바로 이 자료가 제출됐던 자료입니다. 그런데 20대에 와서는 안 된다라는 이유를, 부처 안 사업설명 자료가 잘 제출됐었는데 20대에서는 제출이 안 된다고 해서 이 부분에 대해서 좀 정확하게 확인해 주셨으면 좋겠고요.

위원장님, 자료제출을 요구, 부탁드립니다.

○**위원장 조정식** 잠깐만요. 먼저 우리 국토부, 강훈식 위원이 지금 얘기하신 자료제출에 대해서 같이 의원실과 국토부하고 협의를 하셨습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저는 아직 보고를 못 받았습시다라는 자료제출을 못 할 이유는 없다고 생각하고, 제가 한번 알아보겠지만 자료 제출해 드리도록 제가 잘 조치를 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 다시 한 번 의원실과 국토부가 협의를 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 다음 또 자료 요구하실 위원님 계십니까?

이헌승 위원님 말씀하십시오.

○**李憲昇 위원** 조금 전에 주호영 위원님께서 영남권 신공항 사전타당성 검토연구 용역보고서를 말씀하셨는데 이게 혹시 번역본이 있습니까, 아직 준비가 안 됐습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아직 번역은…… ADPi에서 6월 20일 날 가지고 와서 현장에서 기자들 설명하면서도 통역을 사용해서 설명을 했습니다. 저희들 번역 작업 중에 있습니다.

○**李憲昇 위원** 번역본이 나오면 나오는 대로 주시고, 일단 영문 원본이라도 하나 복사를 해서 한번 주십시오.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 박덕흠 위원님 말씀해 주십시오.

○**박덕흠 위원** 신공항 관련 자료요구인데요, 파리공항공단 ADPi하고 주고받은 공문은 있지요, 공문? 장관님?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**박덕흠 위원** 공문하고 국토부가 당초 수립한

김해공항 확장계획안하고요 또 ADPi가 영남권 신공항 사전타당성 용역 체결 당시 과업지시서가 있을 겁니다, 그 과업지시서하고요. 또 2002년 12월에 교통개발연구원에 의뢰한 김해공항 안전성 확보방안 연구 결과, 보고서 일체를 좀 주시고요.

또 2007년 11월에 국토연구원에 의뢰한 제2관문공항 건설여건 검토용역 결과보고서도 좀 제출해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 민홍철 위원님.

○**민홍철 위원** 인천국제공항 활주로 현황 그리고 이착륙 항공기 기종 현황 그것 제출해 주시고요, 그리고 또 아까 존경하는 이헌승 위원님께서 제출 요구한 ADPi 용역보고서 원본 좀 제출해 주시고요.

지난 6월 19일 무안공항 근처에서 발생한 경비행기 추락 사고와 관련해서 현재 아마 조사가 진행 중인 것으로 알고 있습니다마는 그 조사 결과, 나왔으면 그 과정, 그 결과보고서를 좀 제출해 주시기 바랍니다.

○**최경환(국) 위원** 위원장님.

○**위원장 조정식** 최경환 위원님.

○**최경환(국) 위원** 오래된 자료인데요, 국토부가…… 날짜 좀 적어 주십시오, 2007년 10월 29일 무안공항 활성화대책이라고 약속한 사항이 있어요, 발표한 사항. 이것 오후에 좀 갖다 주세요. 2007년 10월 29일, 무안공항 활성화대책.

그리고 자료에서 13페이지, 오늘 보고하신 업무보고에서 상단에 사회적 주택, 사회적 주택 사업의 내용과 그리고 500호 시범사업을 하신다는데 어떻게 진행되는지 관련 내용도 좀 저한테 주시면 고맙겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 이원욱 위원님 말씀하십시오.

○**이원욱 위원** 장관님, 혹시 도로의 질에 따른 미세먼지 발생현황, 이런 것 조사해 본 적 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들은 특별히 따로 독립적으로 조사한 적은 없고 주로 환경부 자료를……

○**이원욱 위원** 환경부에서는 있나요?

○**국토교통부장관 강호인** 다른 기관들의 보고자료를 저희들 받아서……

○이원욱 위원 그러면 하여튼 어쨌든지 도로의 질에 따른, 예를 들어 아스팔트도로, 그리고 아스팔트도로의 종류도 여러 가지지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○이원욱 위원 그리고 시멘트도로 이런 것에 따른 미세먼지 발생현황 자료를 좀 구해 주시고요, 없으시면 그것을 어떻게 조사할 것인가에 대한 계획서를 좀 주시고요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○이원욱 위원 그리고 아까 새만금청, 새만금 내에서 지금 수질개선대책 말씀하셨는데 현재의 수질상황이 어떠한지 이것 관련된 내용에 대해서 자세히 보고 좀 해 주세요.

○새만금개발청장 이병국 예, 알겠습니다.

○위원장 조정식 윤후덕 위원님.

○윤후덕 위원 자료요청인데요, 제2롯데월드 건축 관련해서 국무총리실 주관으로 행정협정조정 회의를 했어요, 2009년이지요, 이명박 대통령 당시지요. 그 행정조정위원회가 최종으로 결정사항을 해서 결정문이 나온 게 있습니다, 이게 열네 페이지예요. 본 위원한테 제출을 해 줬는데 이게 두 장이 낙장이 됐어요, 4페이지하고 13페이지하고. 이 낙장 좀 찾아 주십시오.

아니, 웃을 일이 아니고……

○국토교통부장관 강호인 아니요, 예……

○윤후덕 위원 이 부분이 이 결정에서 국토부가 담당하는 내용이 들어 있는 그런 페이지예요, 그 두 페이지가 낙장이 됐어요. 일부러 낙장을 했는지 보관이 안 돼서 낙장이 됐는지 그것은 이따 질의시간에 따져볼게요.

○국토교통부장관 강호인 예, 알겠습니다. 한번 찾아보겠습니다.

○윤후덕 위원 이게 국토부 책임의 문제도 이 문건에 들어 있을 것 같다는 잘못된 추정을 하게 돼요, 제가. 그래서 질의하기 전까지 네 번째 페이지하고 열세 번째 페이지를 저한테 제출해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 한번 찾아보겠습니다.

○위원장 조정식 임종성 위원님 말씀하십시오.

○임종성 위원 제2경부고속도로 9공구에서 10공구 첫 설계도면하고요, 지금 변경됐었거든요, 몇 번이. 그러니까 변경된 설계, 자료요청했는데 아직 안 넘어와서 그러는데 질의하기 전에 자료요청을 부탁드립니다.

○위원장 조정식 함진규 위원님 말씀하십시오.

○함진규 위원 영남권 신공항과 관련해서 영남 5개 지자체가 합의한 내용이 있지요, 2014년 10월하고 15년 1월, 그 내용 좀 주세요.

○국토교통부장관 강호인 예, 그러겠습니다.

○함진규 위원 주시고, 그다음에 전국의 공항 활용 현황, 당초에 막대한 투자가 되었을 거예요, 조성하기 위해서. 투자 대비 지금 현재 활용하고 있는 것, 미활용 내지는 폐공항 포함해서 전부 좀 자료를 주셨으면 좋겠고요.

그다음에 최종후보지, 처음에는 아마 밀양하고 가덕도만 상정을 해서 했었던 것 같은데, 김해도 처음부터 이게 포함이, 고려대상이 되었었는데, 나중에 대안으로 제시돼서 그쪽으로 결정을 한 건지 그 결정 과정 있지요, 그 내용이 있을 겁니다. 그것 좀 주셨으면 좋겠고요.

끝으로 새만금과 관련해서 제가 언론에서 보니까 외국 투자기업들, 중국을 포함해서 아마 여기 투자를 적극 고려했던 기업들이 철수를 한다고 그러더라고요, 삼성도 마찬가지고, 제가 오늘 신문자료는 안 가지고 왔는데. 그래서 새만금과 관련된 당초 계획 내용 그리고 현재 제가 지금 말씀드린 외국 투자기업들이 철회 수순을 밟고 있는 그런 현황들이 있을 거예요. 그것을 좀 주셨으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○위원장 조정식 주호영 위원님 말씀하십시오.

○주호영 위원 제가 조금 전에 ADPi 관련 용역 자료 요구를 했습니다마는 거기에 더해서 중간보고를 몇 차례 받았는지, 중간보고 때의 내용이 어땠는지 그다음에 일반적으로 정부 측 관계자들은 이전에 밀양이나 가덕도나의 선택만 남았다고 죽 계속 언급을 해 왔는데 언제부터 김해를 고려하고 김해에 대한 평가가 언제부터 들어갔는지 그 자료들을 모두 제출해 주시기 바랍니다.

○위원장 조정식 다음은 이우현 위원님.

○이우현 위원 용인갑의 이우현 위원입니다.

뉴스테이법 진행 상황하고 현재까지 신청한 거하고 이런 자료 좀 제출해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 뉴스테이 공급촉진지구 지정현황 말씀하시는 거지요?

○이우현 위원 예.

○국토교통부장관 강호인 예, 알겠습니다.

○이우현 위원 지금 추진상황하고요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○위원장 조정식 더 이상 자료요구 이제 없으시

지요?

국토부는 위원님들의 자료요구에 대해서 충실하게 응해 주시고 더 이상 자료요구를 하실 위원님이 안 계시면 이제 질의에 들어가도록 하겠습니다.

오늘 질의는 일문일답 방식으로 진행하고 주질의는 일인당 7분간 실시하되 주질의가 모두 끝나고 보충질의를 원하시는 경우 일인당 5분씩 시간을 드리겠습니다.

질의시간에는 답변시간이 포함된다는 점을 유념해 주시기 바랍니다.

질의순서는 간사위원님들과 협의해서 작성하고 의석에 배부해 드린 유인물대로 실시하고자 합니다.

당일 첫 번째와 두 번째 질의순서의 위원님은 다음 회의 때 맨 마지막 순서로 이동하여 질의순서를 바꿔 하시는 것으로 하고 나머지 위원님들의 질의순서가 앞당겨지는 방식으로 하겠습니다.

그러면 정해진 질의순서에 따라 김성태 위원님부터 질의해 주시기 바랍니다.

○**김성태 위원** 존경하는 조정식 위원장님과 선배·동료 위원 모시고 국토교통부 강호인 장관과 또 부처 산하기관 임직원 여러분들과 함께 첫 번째 질의를 하게 된 영광을 안은 서울 강서울의 김성태입니다.

장관님, 이번에 신공항 확정 당일 날 본 위원은 정부의 이번 결정은 오랜 숙고 끝에 국익을 위해서 현명하게 판단한 것으로 생각하고 이제 정치적인 논란과 또 정치적 공세라든지 이런, 정치권이 또 지역주민들의 갈등을 야기시키고 유발시키는 그런 행위는 이제 자제되어야 된다는 그런 입장을 본 위원은 보도자료를 낸 적이 있습니다. 알고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**김성태 위원** 이번에 이 동남권 신공항 문제는, 신공항이나 확충이나의 본질은 우리 영남권 지역 주민들의 항공수요를 충족시키는 일의 판단과 결정이 제대로 이루어진 건지 이게 핵심 아니겠습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 생각합니다.

○**김성태 위원** 그래서 본 위원이 이제 좀 질의를 하겠습니다.

이 영남권 신공항 사전타당성 검토 용역 맡은 회사가 프랑스의 ADPi지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**김성태 위원** 세계적인 공항설계 전문기업이지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

한 80개국, 한 500여 개의 프로젝트를 수행했다고 들었습니다.

○**김성태 위원** 이 ADPi가 신공항 최적입지를 찾기 위해서 그동안 영남지역 전체 지역을 대상 후보지로 이렇게 선정했는데 그 후보지가 35개가 맞습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

처음에 저희들 용역 과업지시서의 내용도 장래에 증가하는 영남권 공항 수요에 대응하기 위한 최적의 입지를 선정해 달라는 게 저희들 용역 과업지시서의 내용입니다.

○**김성태 위원** 이 35개 후보지 중에 김해 신공항도 포함이 되어 있었습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 돼 있었다고 들었습니다.

○**김성태 위원** 이것은 정확하게 답변을 해야지요.

○**국토교통부장관 강호인** 돼 있었다고 들었습니다.

지역 전문가들 설명회할 때도 아마 그 지역 전문가분께서……

○**김성태 위원** 본인은 ADPi가 중간 이계, 사전타당성 검토 용역이 진행되면서 지자체와 이렇게 간담회를 가지면서 어느 지자체가 이것을 질의를 했단 말입니다. 김해공항도 후보지에 포함되었느냐고 했을 때……

○**국토교통부장관 강호인** 질의를 해서 거기에 당연히 포함된다고 답변한 걸로 들었습니다.

○**김성태 위원** 포함된다고 해 둔 걸로 알고 있습니다.

그러면 장관께서 ‘그렇게 들었다’ 이렇게 답변하면 안 돼요. 포함됐으면 포함됐다고 정확하게 이렇게 답변을 하셔야지.

김해 신공항이나, 안 그러면 김해공항 확장이나 이런 논란이 많지요? 그런데 김해 신공항 같은 경우는 최적의 입지로 선정된 김해공항 옆 부지에 새로운 활주로와 또 관제탑, 여객터미널 그리고 접근 이런 교통망 이런 걸 전부, 사실상 김해 신공항의 단독 운영이 가능한 시설 전체를 새롭게 건설하는 게 신공항인데, 맞습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

저희들 용역과제가 영남권 신공항의 최적입지를 주문한 것이었고, 그 용역 결과에 따라서 선정된 지역이 김해 신공항 지역이고, 이 김해 신공항은 국제선 활주로와 국제선 청사 그리고 관제탑을 독립적인 시설로 확보하는 것이기 때문에, 그리고 2800만 명 이상의 여객을 수용할 수 있는 시설이기 때문에 김해 신공항으로 불러야 된다고 생각합니다.

○**김성태 위원** 그러니까 광의적으로는 김해공항 확장이라고 이렇게 볼 수 있습니다, 분명히. 그렇지만 실질적으로는 김해 신공항 건설이고, 이것은 국제선 위주로 단독 공항을 운영한다는 그런 계획 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다.

○**김성태 위원** 그렇다면 저는 정부적인 입장에서 이런 국익을 위한 결정을 두고 ‘이게 지난 대선 때 공약한 신공항이 맞느냐?’ 이렇게 영남권 지역 주민들에게 물어본다면 좀 인색할 거라고 봐요, 궁색할 거라고 봐요, 답변이.

그렇기 때문에 정부적인 차원에서 이 김해 신공항은 지난 대선에서 영남권 주민에게 신공항 건설을 공약한 그 내용이 아마 영남권 주민들에게는 제대로 이렇게 받아들여질 수 없는 그런 상황이 되었다, 그렇지만 국익을 위해서 김해공항 옆에 새로운 활주로를 만들고 ‘이게 신공항이다’ 이렇게 정확하게 국민들에게 그 사실을 고백하는 게 좋을 것 같아요.

그러니까 영남권 지역 주민들은 지난 대선 때 ‘신공항은 가덕도냐, 밀양이냐’ 이렇게 다들 받아들였는데 김해공항 이걸 갖다가, 물론 별도로 활주로 뭐 관제탑, 여객터미널 이런 모든 걸 새로 건설을 하기 때문에 신공항이다 그 주장도 일리는 있어요. 그렇지만 지난 대선 때 받아들인 영남권 주민들은 그게 아니라는 겁니다. 그런 측면에서 이것은 좀 정확하게 바로잡고 가야 된다 이렇게 생각하는데 장관의 견해는 어때요?

○**국토교통부장관 강호인** 그것은 지역 간의 갈등이 첨예했기 때문에 저희들이 영남권 신공항의 최적지를 선정하기 위해서 5개 지자체가 합의를 해서 오랜 기간의 그런 논란 끝에 합의를 하고, 그 합의 결과는 외국 용역기관에 맡기기로 하고, 용역기관에서 나오는 그 결론은 어떤 결론이 나더라도 전적으로 수용하기로 그렇게 어렵게 어렵게 합의를 해서 결정된 신공항인 것이고요.

그렇게 열심히 경쟁을 하다 보니까 탈락한 지

역으로서는 사실은 상당히 아쉬움이 남을 것 같아서 저희로서도 참 송구스럽게 생각합니다.

○**김성태 위원** 장관님, 시간이 제약되어 있습니다. 내가 조금 이따가 답변 시간 드릴게요.

향후 대선을 앞두고 신공항 건설 공약을 내거는 것은 지역갈등과 국론분열을 야기시키는, 그런 정치적 행위가 또 다시 살아날 수 있습니다. 그런 측면에서 두 번 다시 정치권이 이런 논란을 일으켜서는 안 된다고 생각하는데 장관의 견해는 어떠십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다. 저도 그렇게 생각합니다.

오직 국책사업은 정말 국가적인, 전체적인 이익과 그다음에 경제적 논리 그리고 국가의 장래의 경쟁력과 직결이 되어서 이런 국책사업들이 공약이 되고 그리고 국민들의 합의하에 추진될 수 있는 그런 선정과정이 좀 필요하다고 생각합니다.

○**위원장 조정식** 김성태 위원님 수고하셨습니다.

다음은 최인호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**최인호 위원** 우선 김해공항 확장론은 김해 신공항이 아닙니다. 박근혜 대통령의 명백한 공약 파기라고 먼저 주장을 합니다.

신공항의 조건은 안전성과 24시간 운항이 가능해야 신공항이 됩니다. 오히려 소음민원이 급증하는 등의 국민들의 고충을 더 강화시키는 신공항은 ‘매울 신(辛)’ 자 신공항뿐이다 하는 말씀을 드리면서 질의를 드리겠습니다.

우선 저 앞에 프레젠테이션 자료를 좀 보시지요.

(영상자료를 보며)

저기 ‘김해공항 활주로 용량 증대방안 수립 연구용역’이라는 자료입니다. 이것이 2012년도, 불과 4년도 안 된 그 시점에서 국토부의 의뢰를 받아서 공항공사가 용역을 한 것입니다.

다음 페이지, 저 그림을 보시면 상단에서 하단 좌측으로 녹색 띠가 보입니다. 저게 6월 21일 날 발표한 신공항의 새로운 활주로 그게 아닙니다. 2012년도 10월 달에 이미……

자, 그림 잘 보십시오, 장관님.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 보고 있습니다.

○**최인호 위원** 이미 저 활주로는 타당한지에 대한 용역조사가 진행되었습니다.

장관님, 이 보고서 보신 적 있습니까?
○국토교통부장관 강호인 전체적으로는 못 봤지만 그 결정 내용에 대해서 저런 최종적인 대안도 검토했었다는 건 알고 있습니다.

○최인호 위원 그런데 우리 장관님은 21일 날 발표하실 때 ‘컬럼버스적 전환이다’ 그리고 ‘발상의 전환이다’…… 그런데 12년 저 자료에 따르면요, 그 당시에 장관님께도 보고가 된 걸로 확인이 되었습니다.

그러면 수용이 안 된 것은 저희들이 판단하고 또 파악할 때는 이 활주로의 용량이 증대되지 않는다, 또 주변의 토지를 이용할 때 저축사유가 많다, 또 소음민원이 급증할 것이다 이러한 등의 이유로 수용이 불가능한 것으로, 그래서 폐기된 안인데 어떻게 해서, 12년도에 국토부가 의뢰해서 만든 그 용역에는 이미 몇 가지 사유 때문에 불가능하다고 결론을 내린 걸로 알고 있는데 어떻게 해서 새로운 발상의 전환이 될 수 있는지 답변해 보시지요.

○국토교통부장관 강호인 먼저 최 위원님께서 처음 국제 신공항이 되려면 안전성과 24시간 운항이 가능해야 된다고 말씀하셨는데요, 지금 독립된 새 활주로는 그런 뚝대산이나 신어산이나 이런 산 때문에 기존에 안전성의 문제가 있었던 부분을 완전히 피해 가지고 방향을 틀었었…… 건설하는 것이기 때문에 안전성에는 문제……

○최인호 위원 그것은 나중에 답변하실 기회를 드릴 테니까요, 방금 이 질문에 대해서 먼저 얘기해 주세요.

○국토교통부장관 강호인 저 당시에는 아마, 제가 듣기로는요, 기존의 공항 입지 범위 내에서 토지를 활용해서 활주로를 신설하는 방안을 강구를 하다 보니까 기존 활주로와 이렇게 겹치게 됩니다. 그러면 기존 활주로와 겹치니까 간섭이 일어나서요……

○최인호 위원 자, 됐습니다.
 자, 보십시오. 그림을 보세요.
 기존 공항 부지와 겹치는 부분은 터미널로 가는 이동경로에 국한되어 있습니다.
 이쪽을 보세요. 이쪽을 보시면 2.7km입니다. 지금 발표한 것은 3.2km입니다. 이 짧은 거리에도 불구하고 김해공항과 겹치기보다는 오히려 많은 부분이 김해공항 바깥 부분에 지금 계획이 돼 있거든요.

그런데 21일 날 발표하실 때는 기존의 검토안

이 김해공항과 많은 부분에서 토지가 겹치기 때문에 불가능했다 이렇게 말씀하셨지요?

○국토교통부장관 강호인 예.
○최인호 위원 그런데 지금 그림을 보면 기존 안에도 김해공항과는 겹치지 않는 부분이 훨씬 더 많은데 어떻게 해서 그런 말씀을 하실 수 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 아니요, 지금 저기는 크로스가 되어 있고요, 지금 ADPi에서 제시하는……

○최인호 위원 아니, 저게 북서방향이에요. 21일 날 발표한 북서방향이란 말입니다.

지금 기본적인 사실조차 장관님은 모르고 말씀하시는 것 같아요.

저 보고서 실제 보신 적 있습니까?

저게 북서방향으로 21일 날 발표한 안하고 거의 흡사합니다. 각도만 10도가 다를 뿐이에요.

○국토교통부장관 강호인 아니요, 그 각도는, 하여튼 그렇게 방향이 흡사한데요, 기존의 활주로와 겹치느냐 안 겹치느냐 거기에 따라서 활주로 용량이 엄청 차이가 난다고 설명을 들었습니다.

○최인호 위원 그러니까 저 활주로가 겹치는 부분이 거의 없고요.

그리고 21일 날 발표할 때도 그 용량 부분이 그렇게 결정적으로 차이가 나지 않을 것이라고 봅니다.

나중에 또 답변할 기회를 드리고요.

이렇게 주무장관께서 기본적인 사실조차……

○국토교통부장관 강호인 아닙니다.
○최인호 위원 잘 모르고 이렇게 발언하시는 건 대단히 무책임하다고 봅니다.

다음 우리 프레젠테이션 자료 좀 보십시오.

(영상자료를 보며)

자, 저것은 작년에 ADPi 측에 국토부가 과업지시서를 내린 것입니다.

신공항 입지 조사 용역을 수행함에 있어서, 오른쪽 페이지의 빨간 줄을 보십시오. ‘국내기준과 국제민간항공기구(ICAO) 등의 국제기준에 따라야 된다’ 이렇게 명백히 과업지시를 내리고 있습니다.

자, 질문드리겠습니다.

저것 과업지시서 맞지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 맞습니다.
○최인호 위원 그런데 오늘 슈발리에 수석전문위원이 ‘ICAO 기준은 참고사항이지 반드시 따라

야 될 것은 아니다'라고 했어요. 그러면 지금 국토부가 내린 과업지시서를 안 따라도 된다는 발언인데 거기에 대해서 장관은 어떻게 생각하십니까?

오늘 아침 보도에 따르면 슈발리에 수석전문연구위원이 'ADPi는 ICAO 기준을 참고사항만 하지 반드시 따라야 될 사항이 아니다' 이래서 지금 국토부가 내린 과업지시서의 내용과는 어긋난 이야기를 하고 있는데, 그것 잘못된 용역을 수행한 것 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 장 마리 슈발리에, 어떤 경로로 그렇게 말씀을 하셨는지는 제가 모르겠지만 아마 충분히 저희들 과업지시서에 따라서 용역을 수행했다고 알고 있습니다.

○최인호 위원 만약에 제가 말씀드린 슈발리에……

○국토교통부장관 강호인 그 말씀에 대해서는……

○최인호 위원 잠시만요.

○국토교통부장관 강호인 진위 여부에 대해서도 한번 확인을 하겠습니다.

○최인호 위원 명백히 발언을 했고요.

자, 그렇다면 과업지시서에 따르지 않은 그 용역 결과는 유효하니까, 무효하니까? 그것만 답변하세요.

○국토교통부장관 강호인 과업지시서에 따른 것이라고 저희들은 검토를 했습니다.

○최인호 위원 그러니까 따르지 않으면 무효입니다.

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○최인호 위원 지난 2주 전에 벌써 저희들이 국토부에 이런 과업지시서를 어긴 사실을 확인하고 대책을 세우라고 촉구를 했습니다. 그런데 지금까지, 발표까지 아무런 조치가 없었습니다.

국토부가 이렇게 이렇게 하라고 지시한 과업지시서를 어기고 있다는 것이 확인이 됐는데도 불구하고 아무런 조치를 취하지 않은 것은, 그것은 장관의 직무유기라고 봅니다.

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 과업지시서를 어긴 부분이 있다면 저희들한테 알려 주시면 저희들이 확인을 다시 한 번 해 보겠습니다.

○최인호 위원 또 ICAO 기준을 참고만 한다는 그 기준도 과업지시서를 어긴 것이기 때문에 과업지시서를 어긴 그 결과를 그대로 받아들인 국토부의 발표 그것도 무효다, 그것은 아주 무책임한 행위다……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그렇게 지적을 합니다.

○국토교통부장관 강호인 혹시 우리 위원님께서 질문하신 것에 대해서 좀 더 정확하게 답변을 드리기 위해서 저희 담당 국장으로 하여금 보충답변을 드리도록 해도 되겠습니까? 위원님이 지금 의혹을 가지고 계신다면 그 의혹을 해소하기 위해서……

○최인호 위원 지금 답변하지 마시고, 중간 쉬는 시간 있지요? 쉬는 시간에 주시고 내가 보충질의 때 다시 할게요.

○국토교통부장관 강호인 그러면 다음 질문하실 때 저희들이 또 답변을 드리도록 하겠습니다.

○최인호 위원 그 사이에 답변을 주십시오.

.....

○위원장 조정식 그렇게 하시지요, 또 다음 답변 때요.

최인호 위원님 수고하셨습니다.

다음은 정종섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○鄭宗燮 위원 장관님, 고생 많으십니다.

지금 신공항 발표 이후에 특히 대구·경북 지역 주민들이 그야말로 실망감, 분노, 허탈감…… 지금 심각한 상황에 있다는 사실 아시지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 알고 있습니다.

○鄭宗燮 위원 그래서 이 문제를 단순히 지역이기주의다 이렇게 치부하시면 안 될 것 같고요. 결국은 경북·대구 주민들이 합리적으로 납득하기가 어렵다 이런 입장이기 때문에 몇 가지 질문에 대해서 답변을 좀 해 주셔야 될 것 같아요.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○鄭宗燮 위원 먼저 '김해공항 확장이 불가하다'라고 해서 영남권 신공항 건설 논의가 시작이 됐지 않습니까? 그럼에도 불구하고 결과는 결국 김해공항 확장론으로 됐는데 그 원인을 사실은 국민들이 좀 정확하게 납득이 돼야 되고요.

그러면 이번 연구용역 과정에서 정치적인 부분은 빼고 경제적인 측면과 기술적인 측면에서만 판단을 하는 것으로 되어 있었고 또 5개 지자체장들이 다 거기에 합의를 했는데 마지막에 정치적인 고려 부분이 왜 들어갔는지 이것이 국민들이 대단히 의심스러워하는 부분입니다.

그다음에는 원래 김해공항 확장이라고 하는 것

이 인천공항 이외에 제2의 관문공항의 필요성 때문에 만들어진 것인데 그 기능을 지금 거의 할 수 없는—발표문에 따르면—그런 상황에 있기 때문에 이러한 원래의 기능 자체를 포기한, 다시 말해서 지역에 있는 하나의 거점공항이 아닌가, 여기에 대해서도 마찬가지로 의문을 가지고 있거든요.

그다음에는 그날 발표를 하시면서 장관님께서 ‘대구공항을 존치한다’ 이렇게 말씀을 하셨는데, 대구 지역 주민들은 지금 K2 이전과 관련해서 이 부분은 상당히 관심이 많은 부분입니다. 그래서 대구공항 존치 부분에 대해서 구체적으로 어떤 생각을 가지고 계신지, 이 4개 부분에 대해서 제가 구체적으로 좀 질문을 하겠습니다.

이 부분이 합리적으로 답변이 되지 않으면 사실은 대구·경북 주민들뿐만 아니라 국민들이 수용하기가 어렵지 않겠나 저는 그렇게 생각이 되거든요.

먼저 제가 말씀을 좀 드리겠습니다.

아시듯이 2002년에 사실은 뜻대산 사고 때문에 신공항 필요성이 제기되었지 않습니까? 그리고 아까 우리 최 위원님도 말씀하셨듯이 2007년 당시에도 건설교통부에서의 연구 결과는 김해공항을 확장하는 문제는 문제가 많다 이런 결론이 났지 않습니까, 그렇지요?

그다음에 2009년 12월에도—이름은 바뀌었습니다마는—국토해양부에서 연구한 결과는 김해공항 자체는 배제가 되고 최종후보지로 결국 밀양과 가덕도 두 가지로 압축이 되었지 않습니까? 그런데도 불구하고 영남권 신공항 문제가 다시 밀양, 가덕도 이것 외에 김해공항 확장론을 추가시켜서 결과적으로는 ‘이것이 바로 영남권 신공항이다’ 이렇게 한다면 과연 대구·경북 주민 이외라도 국민들이 쉽게 그게 납득이 되겠습니까?

장관님, 혹시 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 글썸, 저희들 과거에, 근본적인 차이는 저희들이 봤던 방식하고 그다음에 국제전문기관이 봤던 방식하고 발상의 차이에 의해서 그런 결과가 나타났는데요. 저희들이 ADPi에다가 용역 과업을 부탁을 할 때도 영남 지역 항공 수요 증대에 대처할 수 있는 최적의 대안을 찾아 달라고 나간 거고, 이게 밀양과 가덕도 둘 중의 하나를 선택해 달라는 그런 용역은 아니었습니다.

그리고 ADPi에서는 그런 영남권 공항 후보지

35곳을 자체적으로 선정을 해서 한 단계 한 단계씩 자기들이 축차적으로 이렇게 뭐 인구고 대도시의 너무 한복판에 있어 가지고 어렵다든지 아니면 다른, 공항 운영에 아주 장애가 있다든지 아니면 기상여건이 안 맞아서 못 한다든지 그렇게 여러 가지 조건들을 다시 엄격하게 부여하면서 35가지 그다음에 25군데 그다음에 8군데 이렇게, 3군데로 최종적으로 압축이 돼 가지고 나온 것이고……

○鄭宗燮 위원 장관님, 그 문제는 아마 위원들께서 추가로 계속적으로 질문이 될 것 같으니까, 저도 마찬가지로 추가질문을 하고요.

그다음에 제일 궁금한 것이 뭔가 하면 이 결정에서 왜 정치적인 부분이 평가요소로 들어갔는가 이것을 지금 전부 궁금해 합니다.

○국토교통부장관 강호인 그것은 아마 ADPi에서 발표를 하는데 통역을 하면서 정치적인, ‘폴리티컬 챌린지(political challenge)’라고 그랬는데 그걸 아마 ‘정치적인 후폭풍’이라고 통역사가 번역을 한 것 같은데, 폴리티컬 리스크(political risk)라고 하는 것은 결정이 되고 난 뒤에 다시 이런 것들이 정권의 교체라든지 아니면 아주 첨예한 갈등 때문에 추진이 안 된 그런 경우를 예를 들면서 이야기를 한 건데 아마 예를 들면 그게……

○鄭宗燮 위원 그것은 제가 추가로 다시 말씀 한번 드릴게요, 시간이 없어서요.

그다음에는 아까……

○국토교통부장관 강호인 그리고 이게 제2의 관문공항이냐 아니면 지역거점공항이냐는 사실은 우리가 안에서 이야기하는 내용이고 실제로 관문공항, 허브공항 그리고 지역거점공항 이런 것들은 항공사와 그런 여객 수요가 사실은 결정을 하는 것이고 그 여객 수요에 따라서 항공사가 취향을 하면 그렇게 되는 겁니다.

○鄭宗燮 위원 그런데 장관님, 이게 제대로 역할을 하려면 길이와 폭이 구체적으로 그야말로 대형항공기가 이착륙이 가능해야 되지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○鄭宗燮 위원 뭔가 아니면…… 추가로 다른 위원님 질문하실 것 같고.

그다음 하나는 아까 말씀드린 대로 대구공항 자체를 존치를 한다 이 말씀은 그러면 K2 이전 문제는, 그러면 이전하지 않는다 이 말씀입니까?

○국토교통부장관 강호인 군공항 이전하고는 별개의 문제고요. 지금 대구공항 자체도 군공항하

고…… 김해공항과 마찬가지로 대구공항도 지금 군공항과 같이 사용을 하고 있는데 지금 대구도 한 100만 명에서 최근에 항공 수요가 급격히 늘면서 지금 200만 명, 올해는 한 230만 명 수준으로 육박을 해 가지고 증가를 하고 있기 때문에 이 대구공항도 활용해서 쓰면 효율적으로 사용할 수 있다……

○鄭宗燮 위원 그러면 장관님 지금 말씀은 K2 기지가 이전된다 하더라도 현재 있는 그 공항은 그대로 존치가 되거나, 존치되어서 그걸 확장을 하겠다 이런 구상을 가지고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들이 그 최적입지를 따지면서 군공항 문제는 워낙 예민하고 이것은 독립적인 문제이기 때문에 그것을 제외를 하고 검토를 했는데요, K2 이전하고 안 하고는 사실은 이번 용역 결과에서는……

○鄭宗燮 위원 아니, 대구공항을 존치를 하신다고 하셨기 때문에……

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○鄭宗燮 위원 이것은 밀접하게 연관성이 있으니까……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

나중에 거기에 대해서 좀 구체적인 답변을……

○국토교통부장관 강호인 그래서 제가 알기로는 대구공항이 지금 승객 수요가 많이 늘어나고 있어서 그 안에서 자체적으로도, 한국공항공사에서도 시설 확장을 하고 있습니다. 시설 확장을 하고 있고, 여기에 더 효율적으로 수용할 수 있는 그런 추가적인 시설이나 이런 게 필요하다면 저희들이 검토해서 또 확충해 나가도록 하겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 강훈식 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○강훈식 위원 아산을 출신의 강훈식입니다.

저는 김해공항으로 확정 난 것을 이렇게 이렇게 말씀드리고 싶지는 않습니다. 다만 박근혜 정권이 이 문제에 대해서 사과할 용기는 좀 필요하다 이런 생각이 좀 듭니다.

지금 대구 의원님들이나 부산 의원님들 다들 속상해 하는 것은 아마 민의의 반영이다 저는 이렇게 생각하는데요. 어쨌든 오늘 말씀 들어 보면

장관께서도 ‘김해공항 확장이 박근혜 대통령의 영남권 신공항 공약 이행이다’ 이렇게 이해하고 계신 거지요?

○국토교통부장관 강호인 글썄요, 저는 공약 백지화는 아니다……

○강훈식 위원 그러니까 ‘공약을 이행한 거다’ 이렇게 생각하고 계신 거잖아요.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○강훈식 위원 저는 그렇게 보지 않습니다.

선거 때 지역마다가 학교를 짓겠다고 약속을 한 한 의원이 나중에 학교 운동장 좀 넓히고 교실 몇 개 늘렸다고 ‘이게 새 학교다’ 이렇게 이야기하면 다 웃습니다. 신공항은 약속을 정확히 말하면 지키지 않은 거고 이 문제에 대해서 대통령이 아니더라도, 장관께서 아까 그런 말씀 하시던데, 제가 답변에서 그런 말씀 드렸는데 ‘다시 이걸 대선공약 하는 걸 어떻게 생각하느냐?’ 이랬더니 ‘국가적 장래나 국민의 합의 속에서 선정돼야 된다’ 이렇게 말씀하셨습니다. 맞지요?

그것은 무슨 말이나 하면 박근혜 대통령의 공약 자체가 국가적 장래나 국민의 합의 없이 한 것이다—역으로 해석하면—같은 거라면 장관께서라도 대통령을 대신해 사과할 용기가 필요하다 저는 이렇게 생각합니다.

저는 장관님한테 질의를 몇 가지 해 보고 싶은 것들 중의 하나가, 이번에 이 업무를 분석하면서 느낀 것은 노무현 정부 이렇게 하면 보통 국토개발해서 균형발전, 기업도시, 혁신도시, 세종시 이런 것들이 좀 생각납니다. 이명박 정부도 국토경쟁력 강화 5+2 또 4대강 사업 이런 것들이 생각나는데요. 박근혜정부 하면 국토계획을 총괄하는 주무장관으로서 딱 떠오르는 핵심적인 키워드 이런 것들은 어떤 겁니까? 국토개발의 철학, 어떤 방향으로 이루어지고 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 글썄요, 결국은 국민이 행복한 국토를 만든다는 그 기초가 사실은 우리 국토교통부의 국토 개발하는 전반적인 기초가 돼야 될 것 같습니다.

○강훈식 위원 국민이 행복한……

○국토교통부장관 강호인 예, 그런 기초하에 지역성장거점을 육성하고 국토공간의 그런 경쟁력 강화를 위해서 국토 균형발전시킬 수 있는 그런 정책들을 저희들은 지속적으로 추진해 오고 있다고 생각합니다.

○강훈식 위원 장관님 취임사에서도 제가 보면

경쟁력 강화라는 한 축하고 균형발전이라는 축들이 다 들어가 있습니다. 그리고 실제로 오늘 업무보고 내용도 보면 전반적으로 다 잘하겠다라는 이야기지요.

저는 어떤 방향으로 국가운영과 국토개발과 국토관리의 철학을 갖고 있는지를 잘 모르겠습니다.

장관님, 국토종합계획 아시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○강훈식 위원 그게 아마 가장 최상위 공간계획 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○강훈식 위원 우리 최상위 공간계획을 그래서 좀 장기적으로 전망을 내자고 그래서 20년짜리 계획으로 세운 것 맞지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○강훈식 위원 그렇게 세운 이후이지만 5년에 한 번씩 죽 수정해 왔습니다. 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○강훈식 위원 그래서 2006년 노무현 대통령 시절에 1차로 수정했습니다. 왜냐하면 국토의 철학, 즉 균형발전이라든지 세종시라든지 이런 것들을 반영하기 위해서 그랬습니다. 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇다고 생각하고 있습니다.

○강훈식 위원 2011년에 이명박정부가 한 번 더 수정했습니다. 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○강훈식 위원 2016년에 또 5년이 흘러서 이번에, 올해입니다. 올해는 수정할 계획이 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 있습니다. 아니, 올해는 아닌데 20년짜리 계획이기 때문에 필요하다고 수정할 필요를 느끼면 저희들은……

○강훈식 위원 저는 장관님이 취임사 때 지난 3년간 계획은 다 수립됐고, 앞으로는 우리가 더 본격적으로 일해 보자 이런 취지로 말씀하신 취임사를 감명 깊게 읽었습니다. 그건 무슨 말이면 이 정부 들어와서 지난 3년 동안 국토개발에 대한 입장과 방향을 정하고 아직 국토종합계획에 반영을 못 했다는 겁니다.

저는 굉장히 심각한 문제라고 생각이 들고요. 올해도 아직 반영할 계획이 없다라는 것은 심각한 문제다, 바꾸어 말하면 내년이면 박근혜 정부가 끝나기 얼마 안 남은 시점이거든요. 그러면 지난 4년간의 계획이나 이런 것들이 시행되지 않

았고 바꾸어 말하면 4대장이 34번이나 들어가 있는 종합개발계획을 그대로 이행하고 있는 거다, 이명박정부 시절의 국토 운용 방향을 그대로 이행하고 있다라고 저는 이해하고 있습니다. 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 국토종합계획 수정 의향을 물어보셨는데요, 국토종합계획은 정말로 그야말로 장기적인 발전 비전과 또 구체적인 그런 인구·사회구조의 변화 그다음에 기술 변화 이런 것들을 다 감안해서 이런 확고한 방향이나 아니면 프레임이 바뀌었을 때 저희들이 손을 대는 것이지……

○강훈식 위원 그러니까 그럴 필요가 없는 거지요, 이명박정부 이후에?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 아직 그런 기초가 지금 지역 균형발전 정책에 의해서 했을 거다, 세종시가 건설이 되고 있고 그다음에 혁신도시가 건설이 되고 있고……

○강훈식 위원 장관님이 그렇게 말씀하시면 안 되는 게 지난해에 국토……

○국토교통부장관 강호인 죄송합니다. 제가 한마디만 더 드려도 되겠습니까? 지금 저희들이 그래서 지역 균형발전을 좀 더 가속화하기 위해서……

○강훈식 위원 제 말씀을 먼저 드릴게요. 그렇게 종합적으로 하는 게 맞고요, 국토부가 발간한 4차 국토종합계획 수정계획 재검토 연구보고서라는 것 보신 적 있는지 모르겠습니다만 국토계획 전문가의 67.7%가 이걸 수정해야 된다고 지금 주장하고 있습니다. 그런데 아직까지 종합적인 것으로 취합해서 하겠다는 이야기는 계획이 없는 것입니다.

○국토교통부장관 강호인 제가 그래서 다시 한번 좀 송구스럽지만 부연해서 설명 드리자면……

○강훈식 위원 짧게 해 주시면 좋겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 인구구조의 변화라든지 도시공간 구조가 개편되고 있고, 교통기술이 워낙 비약적으로 발전하고 있기 때문에 이런 새로운 메가트렌드를 좀 고려해 가지고 ‘국토개발, 국토비전 2045’ 이렇게 해 가지고 저희들이 내부적으로는 검토를 하고 있습니다마는 구체적으로 방향도 아직……

○강훈식 위원 아니, 제가 장관께 말씀드리는 것은 그 말이 아니라 최상위 계획에 반영을 하고 있느냐 안 하고 있느냐를 여쭙본 겁니다.

반영할 계획이 있습니까, 없습니까? 국토개발

에 대한 최상위 계획에 계획이 없다는 것 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 아니요, 저희들은 그 사항들을 계속 연구해 가지고 반영할 시점과……

○강훈식 위원 그러면 언제 반영하실 겁니까? 내년이 대통령 임기 말인데 언제 반영하실 겁니까? 지난 3년간 이명박정부의 계획대로 온 거라는 겁니다, 제 지적은.

○국토교통부장관 강호인 국토종합계획 하는 건 워낙 장기적으로 영향을 미치는 건데 그게 대통령과 임기를 같이, 꼭 그렇게 바뀌야 되는 건 아니라고 생각합니다.

○강훈식 위원 좋습니다. 제가 시간이 별로 없어서 한 가지만 더 여쭙보겠습니다.

4차 국토종합계획 수정계획에 보면 ‘천안아산 KTX역 주변을 지역성장의 네트워크 핵심 거점으로 만들겠다’ 이런 이야기가 있습니다. 그것 알고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○강훈식 위원 산하기관에 있는 한국철도공사 코레일 갈등 때문에 이 지역이 주차장마저도 아무런 발전과 계획이 안 되고 있는 부분에 대해서 차후에 보고해 주십시오.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

.....

○위원장 조정식 강훈식 위원님 수고하셨습니다.

다음은 최경환 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○최경환(국) 위원 광주 북구을의 국민의당 최경환 위원입니다.

아까 장관님께서 모두말씀을 하시면서 영남 신공항 관련해서 ‘대승적으로 주민들이 승복해 줬으면 좋겠다’ 이런 말씀을 하셨는데 ‘승복?’ 과연 이런 논란의 와중에 그런 표현이 적절했는지 저는 좀, 의구심입니다.

국민들한테, 주민들한테 이해를 해 달라고 해야지, 그것을 마치 무릎 꿇고 복종하라는 뜻인지……

○국토교통부장관 강호인 표현이 잘못했다면 사과드리고, 이해해 주시고 합의정신을 좀 지켜 주

셨으면 좋겠습니다.

○최경환(국) 위원 아니, 그런데 이번 사태를 보니까 장관님도 그렇고 박근혜 대통령도 그렇고 이렇게 주민들이 들끓고 정책실패에 대해서, 정책의 오류에 대해서 이야기하는데 솔직하게 ‘잘못됐다’ 털어 놓고 가면 될 일인데 이렇게 ‘승복하라’ 또 ‘사과할 수 없다’ 이것 참 이해할 수 없어요.

그래서 이 문제는 박근혜 대통령께는 어떻게 보고를 하셨습니까? 사전에 발표 전에 청와대에는 어떻게 보고를 하셨습니까?

○국토교통부장관 강호인 20일 날 ADPi 연구진이 와서 그 결과를 듣고 저희들이 그날 오후에 보고를 드렸습니다.

○최경환(국) 위원 발표 전에?

○국토교통부장관 강호인 예.

○최경환(국) 위원 그래서 박근혜 대통령의 그 공약대로, 정부에서 많이 강조한 대로 신공항이 안 된 건데 이걸 어떻게 헤쳐 나갈 거냐 하면서 결국 김해공항 확장을 신공항으로 하자, 이 논리를 국토부에서 보고를 하셨나요? 아니면 청와대에서 그렇게 하자고 했습니까?

○국토교통부장관 강호인 아니요, ADPi 측에서도 영남권 신공항으로서는 김해공항이 최적의 입지이고 그리고 여기에 독립적인 활주로와 관제탑과 국제선 청사를 건설하는 것이기 때문에 거의 신공항을 건설하는 거다라고 이야기를 했습니다.

○최경환(국) 위원 앞서 네 분 위원님들이 다 질의를 하셨지만 또 많은 언론들이 지적하고, 주민들도 그렇고 신공항이라고 그렇게 이해하시는 분들이 거의 없어요. 그런 점에서 ‘말장난, 궤변이다’ 이렇게까지 평가를 하고 있습니다.

이런 말을 정부가 듣고 대통령께서 듣고 있는 현실이 저는 좀 안타까운데요, 국토교통부도 이명박 대통령이 백지화할 때 경제성이 없다고 하다가 박근혜 정부 들어서는 거의 10억 원이나 들여서 다시 수요조사를 해 가지고 또 해 볼 만하다고 말씀하시고, 이번에 이렇게 해서 다시 철회하고 이게 몇 번째입니까?

그런 점에서 국민들에게 큰 혼란을 주고 지역의 갈등을 초래한 것에 대해서 장관님 모두말씀처럼 승복을 요구하지 말고 좀 사과를 하시고 다시 정책에 대해서 이해를 구하시는 게 맞다고 생각합니다. 말씀해 보시지요.

○국토교통부장관 강호인 예, 제가 아까 승복하

라는 건 잘못된 표현이고, 그건 다시 한 번 시정을 하겠습니다.

이렇게 어렵게 결정이 났지만 그렇지만 어렵게 결정한 것들이 5개 지자체가 다 어렵게 어렵게 합의를 해 가지고 그래도 여태까지 끌고 온 것이거든요. 마지막까지도 이 결과에 대해서는 양 지역에서는 다소 아쉬운 점은 있겠지만 깊이 이해를 해 주시고 이런 국가적인 이익이 걸려 있고 또 갈등이 첨예한 사안에 대해서 이렇게 당초 합의한 대로 결론이 났으니깐 그 이행과정에 대해서도 합의정신을 존중해서……

○**최경환(국) 위원** 혹시 장관님, 내일 해외에 나가시나요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**최경환(국) 위원** 이렇게 큰일을 벌여놓고 지금 대통령도 그러시고 장관님도 그러시고, 지역에 가서 주민들을 만나고 수습했으면 좋겠는데 하는 아쉬움이 있습니다.

아까 존경하는 정종섭 위원님께서 말씀하셨지만 대구공항, 아마 김해에 신공항이 들어서면 대구공항은 큰 위협을 받게 될 텐데 또 정부에서는 존치한다 그러고, 마찬가지로입니다. 지금 저는 영남 신공항 또 어떨 때는 남부권 신공항이라고 부르기도 하고 마치 인천공항처럼 관문공항, 허브공항이라고 부르는 이런 김해공항에 대해서 부풀려진 많은 논리들이 있는 것 같아요. 실제 이번 사태의 교훈은 지금 적자의 빈사상태에 허덕이는 지역 공항들 14개 중에서 11개가 거의 적자지요? 그걸 어떻게 할 거냐 하는 문제라고 봅니다.

(자료를 들어 보이며)

그래서 새로 들어선 신공항이 남은 지역 공항들을 이렇게 망치는 그런 일이 있어서는 안 되겠다고 생각하는데, 이것 한 번 보십시오. 오늘 아침에 광주지역 유력언론에 보도된 신문입니다. ‘비상하는 김해공항’ ‘비상결린 무안공항’ ‘말뿐인 서남권 대표공항’ 이게 무안공항을 두고 하는 말입니다.

지금 무안공항에 국제선이, 항공노선이 몇 편인지 아십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 무안공항은 당초에 그런 지역 요구를 반영했는데……

○**최경환(국) 위원** 제가 말씀드리겠습니다.

중국 한 나라의 베이징하고 상해밖에 가지 않습니다. 이게 국제공항입니까? 아까 제가 자료요구를 드렸는데 2007년도에 제가 파악하기로는 정

부에서 발표할 때 중국뿐만 아니라, 9년 전입니다. ‘동남아·미주·유럽노선 이런 데 취향하겠다’ ‘제주공항처럼 같은 수준으로 개방하겠다’ 또 ‘활주로도 연장하겠다’ 이런 이야기를 많이 약속을 했어요. 그런데 주차장에 가면 거의 풀이 자라고 있습니다. 한산합니다. 대합실에는 한 사람도 볼 수 없는 그런 경우도 많습니다. 이런 상황을 놔두고 있는데, 저는 질의시간이 짧아서 마무리하겠습니다마는 이번 기회에 국토의 균형발전이라는 측면에서……

김해공항, 좋습니다. 수도권외 허브공항으로서 인천공항 또 영남권에 김해공항 그리고 호남권에, 서남권에 무안공항 이 삼각 축으로 국토의 균형발전을 취하는 항공정책이 이루어졌으면 하는 생각입니다. 다른 질의는 서면으로 대체하겠습니다.

○**위원장 조정식** 최경환 위원님 수고하셨습니다. 시간을 잘 엄수해 주셔서 감사드립니다.

다음은 김현아 위원님입니다. 질의해 주시기 바랍니다.

○**김현아 위원** 저는 두 가지 질의가 있고, 제 질의응답이 끝나고 난 다음에 잠깐 오늘 이 회의에 대한 의사결정에 대해서 의견을 드릴 예정입니다. 그래서 장관님은 제가 의사결정에 대해서 조금 의견을 제시할 수 있는 시간을 남겨 주시고 답변을 해 주시면 감사하겠습니다.

첫 번째는 최근의 시장 현황과 관련해서 이미 국토부에서도 보고하셨지만 가장 문제가 되고 있는 건 지금 굉장히 분양시장이 과열되고 있다는 것 하나하고 또 국제적인 문제라고 볼 수도 있겠지만 강남 재건축 일반 분양가가 굉장히 급등해서 사회적 물의를 일으키는 두 가지 점이라고 보여집니다.

그런데 제 판단에는 이에 대한 시장 인식이 국토부가 미온적이라는 생각이 듭니다. 일단 강남 재건축의 문제는 그들만의 리그라고 볼 수도 있겠지만 분양시장 같은 경우에는 사실상 지역 서민들이 소액 투자를 목적으로 지금 굉장히 문지마식 청약에 들고 있는 것이 비일비재한데 이것이 나중에 문제가 됐을 경우에 얼마나 사회적으로 큰 파장을 일으킬지에 대해서는 사실상 어느 누구보다도 국토부가 먼저 준비를 하셔야 된다는 생각이 듭니다.

특히 최근 동향보고에서 미분양이 지금 안정적이라고 보셨는데 전매하기 위해서, 분양을 받기

위해서 사람들이 다 몰려들고 있는데 이것이 단순히 분양이 다 됐다고 볼 수 있는 건지, 지금의 미분양 숫자가 안정적이라고 볼 수 있는지에 대해서 저는 좀 의구심을 갖고 있어서 장관님의 이 시장 인식에 대한 부분들을 좀 말씀해 주셨으면 좋겠고요.

아울러 지금 실태점검을 하고 계속 지속적인 모니터링을 하겠다고 하시는데, 도대체 지속적인 모니터링이 저는 무슨 내용인지 알 수가 없습니다. 지금 실태점검을 들어가셔서 몇 개 적발을 하셨다고는 신문지상을 통해서나 오늘 보고자료를 통해서 받았습시다만 일부 현장에 가보면 점검을 나갔을 때 떴다방들이 다 도망가고 나면 사실상 추후 단속을 할 수 있는 방법이 없고 또 이런 것들이 계속 있을 때마다 신문에서 지적하고 하면 실태점검을 하는 것이 아니라 사실은 좀 지속적으로 어떤 조짐이 보였을 때 계속 정기적으로 나갈 수 있는 시스템에 대한 것들이 필요하다고 보여지는데, 그런 매뉴얼이나 이런 부분들에 대해서 점검을 하고 계시는 건지 아니면 계획이 지금 잡혀 계신 건지에 대해서 좀 답변을 해주셨으면 좋겠고.

아울러 지금의 이 두 가지 문제, 분양시장과 강남 재건축 일반 분양가 급등에 대한 문제에 대해서 어떤 대책을 갖고 계신지 종합적으로 설명을 해주셨으면 좋겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 일단 그런 우려에 대해서는 저도 김현아 위원님이 우려하시는 데에 대해서 진적으로 공감을 하고 있습니다.

특히 최근 들어서는 강남 재건축을 위주로 해서 그런 청약 열기가 고조되고 그래서 분양가가 올라가는 이런 부분들은 분명히 거품이 끼었다고 생각을 하고, 관계기관 합동으로 집중 점검을 해서 현장 단속도 하겠지만 또 다른 방면으로는 저런 금융결제원의 자료를 통해서 저희들이 거래 내역을 좀 확인해 본다든지 그래서 지속적으로 점검을 해 나가고자 합니다.

그리고 최근에 작년과 같은 수준의 그런 주택 분양이 계속 이루어진다면 이게 아마 2~3년 이후의 그런 공급과잉의 우려를 배태하고 있기 때문에 저희들이 시장을 모니터링 하더라도 그 모니터링이 그냥 상시적인 모니터링 수준에서 좀 더 예의주시 단계로 높여서 지역별로 그리고 또 아파트 형태별로 그렇게 좀 보겠다는 겁니다.

지금은 보면 수도권하고 지방하고 차이가 많이

나 있고, 그래서 수도권은 아직도 이런 가격이나 수요가 조금 남아 있는 반면에 지방은 수요가 꺼지고 또 공급 미분양이 조금씩 늘어나고 있는 것 같습니다.

그리고 서울 내에서도 보면 주택들이 기존 주택보다는 신규 주택 쪽에 그런 수요가 많이 몰리고 있기 때문에 그런 주택유형별로, 지역별로 모니터링도 세원화해서 보겠고, 그 부분에 대해서 저희들이 이상한 조치가 감지가 된다면 아니면 그런 주택청약의 열기가 다른 지역으로 확산이 될 경우에는 저희들은 한 단계 더 높은 조치들을 검토를 해서 발표를 해 나갈 그런 계획으로 있습니다.

○**김현아 위원** 그러면 지금 단계별로, 지금보다 한 단계 더 높은 수위의 시장과열이 일어나면 대책을 갖고 계신 건가요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 검토하고 있습니다.

○**김현아 위원** 사실은 지금 말씀하신 것에 대해서 계속 지속적인 모니터링이라는 것에 대한 것은 충분한 답변은 되어 있지 않다고 제가 생각합니다만 이미 공급과잉을 말씀하셨기에 연관돼서 두 번째 질문을 드리겠습니다.

저희는 이미 지난 연말에 공급과잉 이슈가 한번 뉴스에 터지면서 또 집단대출을 일시적으로 중단을 하면서 굉장히 큰 문제가 있었던 것을 경험을 했습니다.

그러면 저는 국토부에서도 이미 과잉공급에 대한 문제를 잠재적으로 계속 불안요인이 있다고 생각하셨을 거라고 보고 있는데요. 지금 주지하고 계신 바와 같이 올해 인허가가 생각보다 줄지 않고 있습니다.

지금의 추세라고 하면 작년엔 71만 호에 이어서 올해도 거의 60만 호 가까이 인허가가 일어날 거라고 보고 있고, 분양도 당초 한 40~43만 호 정도로 줄 거라고 얘기했지만 지금 상황으로 보면 한 47~51만 호까지도 나올 수 있는 상황입니다.

또 하나 지금 아파트만 보셔서 그런데요 뉴스테이도 지속적으로 공급을 늘리고 계시고 또 오피스텔이라든가 상가주택, 또 단독주택에서 불법으로 분할해 가지고 주택이 엄청나게 지금 지어지고 있는 양상을 본다고 하면 사실은 과잉공급의 문제가 지금보다는 더 심각하게 나타날 수 있다는 것에 대한 문제인식이 더 좀 필요하다는 생

각이 듭니다.

또 하나 공급은 나중에 조절하려고 하면 굉장히 큰 사회적인 파장을 일으킵니다. 사실은 인허가 단계 이전부터 공급을 조절하려고 하는 의도가 있어야 전체적으로 연착륙을 시킬 수 있는데, 저는 국토부가 계속 과잉공급에 대한 논란이 있음에도 불구하고 사전적으로 무언가 이것을 준비하지 못하는 부분에 대해서는 계속 안타까움이 있어서 지금이라도 올해 인허가 물량이 당초 시장에서 예상되는 것보다는 조금 더 줄어들 수 있도록 하는 대책을 지금부터 강구하셔야 된다는 생각이 드는데 이것에 대한 장관님의 입장을 듣고 싶습니다.

○국토교통부장관 강호인 김현아 위원님 지적하신 대로 저도 이런 데 대한 견해에는 전적으로 동감을 하고 있습니다. 그리고 저희들도 공급과잉이 정말 우려가 현실로 넘어가는 그런 전 단계 조치가, 현상이 발견되지 않도록 관리를 해 나가면서 그런 경우에 대한 대책들은 관계기관 간에도 같이 협력해서 모니터링하고 있다는 점만 우선 말씀드리겠습니다.

그리고 김현아 위원님의 그런 우려를 저희들도 충분히 같이하고 있고 공감하고 있고 단계적인 그런 방안까지도 생각하고 있다는 점을 다시 한번 말씀드리겠습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○김현아 위원 시간이 지나서 제가 더 이상 추가 말씀은 드리지 않고, 아까 말씀드린 의사진행 발언과 관련해서 추가 시간 조금만, 한 30초만 주셨으면 좋겠습니다.

○위원장 조정식 의사진행발언과 관계해서 지금 현재 본질의가 진행이 되고 있으니까요, 아니면 이따 오후 본질의 시작할 때 그때 좀 얘기를 하세요.

○김현아 위원 아니요. 진짜 30초만 쓰겠습니다, 위원장님.

○위원장 조정식 왜냐하면 지금 일단 마이크가 다 종료가 되어 있기 때문에 안 되니까……

(「시간 좀 주세요, 위원장님」 하는 위원 있음)

(「그러세요」 하는 위원 있음)

○김현아 위원 진짜 30초만 쓰겠습니다.

○위원장 조정식 여야 위원님들의 열화와 같은 요청에 의해서 30초만 딱 드리겠습니다.

○김현아 위원 감사합니다.

○위원장 조정식 마이크 넣어 주세요.

○김현아 위원 제가 초선이라 시간 관리를 잘못 하는 것 같습니다. 일단 추가 시간 주신 것 감사하고요.

제가 잠깐 오늘 첫 상임위를 참석하고 난 소회 때문에 말씀을 드렸습니다.

사실은 국토부는 지금 분야만 8개고 관리하는 내용이 굉장히 많은데요. 제가 좀 안타까운 건, 오늘 오전 내내 이루어진 질의응답이 다 신공항과 관련된 내용이라는 것이 저는 좀 너무 안타까웠습니다.

물론 문제의 심각성에 대해서는 저도 공감하지만 대부분의 내용이 같은 내용이고 또 특별하게 다른 추가된 내용이 없다고 하면 남은 시간에서는 국토부의 다른 현안에 대해서 적극적으로 질문해 주셨으면 좋겠다는 제안을 드리면서 제 의사진행발언을 마치겠습니다.

○위원장 조정식 좋은 의견 감사드립니다.

김현아 위원님 수고하셨습니다.

다음은 주호영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○주호영 위원 대구 수성을 출신의 주호영 위원입니다.

제가 며칠 전에 복당을 해서 새누리당으로 돌아오는 바람에 왼쪽으로 두 칸 옮겨 와 앉았습니다.

우리 안규백 위원님 자리에 안 계십니까라는 질의 순서를 저에게 양보해 주셔서 감사드리고요.

역시 신공항 문제에 관해서 워낙 국민적 관심이 크기 때문에 계속해서 질의를 하도록 하겠습니다.

신공항 발표 이후에 지역 민심이나 지역 자치단체장의 입장을 파악하고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주호영 위원 (자료를 들어 보이며)

심지어 수십 년 만에 우리 대구의 한 신문은 이렇게 공항을 백지화했다고 1면을 백지로 냈어요. 이게 아마 광고 탄압 이후에 저는 처음으로 알고 있습니다.

그다음에 일부 언론 제목이 ‘대국민 사기극이다’ 이렇게 뽑았어요. 또 어떤 의원은, ‘도대체 어안이 병병해서 할 말이 없다’고 뽑았는데……

지역 민심이나 입장에 대해서 장관께서는 어떻게 이해를 하고 있습니까?

저것이 국책사업에 대해서 근거 없는 불만이나 이의라고 생각하십니까 아니면 이 결정 과정이나 절차로 볼 때 지역민들의 그런 입장이나 불만이 충분히 납득되는 부분이 있는 겁니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희로서는 그런 지역민의 실망에 대해서는 정말 아쉽고 심심한 그런 염려를 표합니다마는 이런 것들이 결국은 외국에까지, 외국 기관에까지 용역을 줘 가면서 이렇게 해야 되는 것들이 결국은 절차의 공정성, 그다음에 연구의 제3자적 객관성을 유지하기 위한 그런 지자체의 또 합의가 있었기 때문에 저희들로서도 이런 것들을, 과열을 진정시킨다거나 이렇게 하지 못했던 그런 점은 있었습니다.

그런 부분은 저희들도 좀 아쉽지만 이렇게 용역의 공정성과 객관성에만 치우치다 보니까 그런 지역의 갈등 관리를 사전에 못 한 부분이 있었다는 것은 사후적으로 저희들도 아쉬움이 남는 부분입니다.

○**주호영 위원** 밀양과 가덕도, 두 곳을 모두 배제하고 김해공항 확장으로 결론 난 내용의 타당성 여부는 이제 용역결과보고서가 오면 그것을 보고 더 검증할 텐데요. 저는 그에 앞서 우선 이 과정의 절차적인 문제에 관해서 좀 짚어 보려고 합니다.

영남권 신공항은 김해공항 확장으로는 안 된다는 전제에서 출발했던 거지요. 국토부와 부산시 등이 2002년부터 2009년까지 여섯 차례나 용역을 했지만 모두 실효성 없는 걸로 결론이 났어요.

더구나 공항 입지를 둘러싸고는 지역 이해관계가 민감하기 때문에 어느 쪽을 하더라도 후유증이나 갈등이 있어서 공항을 확장하는 것이 가장 좋음에도 불구하고 여러 번 검토했다가 안 돼서 시작했던 거거든요.

그리고 2011년에 지난 정부에서 밀양·가덕도 두 곳만 놓고 안 된다고 판정을 했었고, 그다음에 이번에도 정부 당국자들이 수차례에 걸쳐서 ‘이제는 무산시키는 일이 없다. 밀양이나 가덕도 둘 중의 하나 선택한다’고 계속 이야기를 해 왔어요. 그런데 발표하는 날에는 국민들이 전혀 모르고 있는 김해공항 확장으로 이렇게 발표가 났어요. 그러다 보니까 이게 동문서답 격이고 정말 뒤통수를 맞은 기분이고 이런 겁니다.

이런데 정부는 왜 지금까지 밀양이나 가덕도

중의 한 곳을 하겠다고 누차 밝혀 왔는데 김해를 했는지, 그다음에…… 없지 않지요. 다 있습니다. 언론에 다 나왔습니다. 만약에 국토부가 그런 말을 하지 않았는데 그것이 났다면 그 관리부터 해야 돼요.

그래서 김해공항 확장이 과연 가능한 것인지 다른 안보다 좋은 것인지 전문가들의 논의와 충분히 검증할 기회도 다 배제한 채 그냥 불쑥 갖다 던진 겁니다. 그러니까 분노할 수밖에 없지요. 도대체 우리를 뭘로 알기에 정부가 이런 과정을 거쳐서 이따위로 결정하느냐, 이게 지금 분노하는 민심인 겁니다.

우리 국민들이 지역이기주의에 빠져 있기도 하지만 나라 전체에 이익이 되면 할 준비도 다 되어 있는 겁니다. 그래서 영남 5개 시도 중에서 자치단체장들이 전부 따르겠다고 합의를 하고, 4개 지역은 지켰습니다마는 한 지역이 반발하고 계속 문제 제기하고 이랬잖아요.

그렇다면 사전에 이런이런 과정을 거쳐서 여기가 최적지가 될 수 있다는 걸 국민들에게 계속 알리고 협의하고 이랬어야 되는데 느닷없이 ‘여기로 결정했으니까 따르라’ 이러니까 지금 대국민 사기극이라는 이야기가 나오는 것 아닙니까?

이 과정에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 35개에서 25개, 8개, 3개로 압축되는 과정은 저희들도 몰랐고, 이 3개 중에 김해가 포함됐다는 것은, 저희들도 자기들 용역 과정에서 시추 저걸 하다 보니까 이 김해가 포함됐다는 걸 알았습니다.

○**주호영 위원** 장관님, 장관님!

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**주호영 위원** 앞으로 우리나라 운영을 외국 용역기관에 맡길 겁니까? 그것은 참고자료일 뿐이고 결정은 결국 우리 정부가 해야 되는 것 아닙니까, 과정 관리도?

○**국토교통부장관 강호인** 과정은 저희들 절차를 공정하게 관리하는 선에서 끝났고요.

○**주호영 위원** 아니, 그런데 왜 누차 두 곳 중의 한 곳 선택한다고 계속 이야기를 한 건가요? 만약에 32곳을 다시 원점부터 재검토하면 그런 과정을 거친다고 국민에게 알리고 의견을 모으는 절차를 거쳐야 될 것 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그런데 제가 알기로는 국토부에서 용역을 주면서 밀양과 가덕도 둘 중의 한 군대를 선택하자는 그런 용역은 한 적이

없는 걸로 알고 있고요.

○주호영 위원 그런데 왜 정부 당국자들이 계속 이제는 둘 중의 하나 선택만 남았다고 이야기를 하는 겁니까?

그러다 보니까 2011년도 마찬가지로 이번에도 밀양이 훨씬 높은 점수가 나왔어요. 나왔는데, 자치단체장들 합의를 깨고 부산이 반칙을 하면서 계속 이의를 제기하는 바람에 그것을 못 이겨서 결국 점수가 더 높은 밀양을 포기하고 마지막에 국민들과 상의하고 협의하는 과정도 없이 김해로 어정쩡한 봉합을 한 것이 아니냐.

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 그런 건 절대로 아니고요.

저희들도 세 군데 중에서 한 군데를 선택한 것은 ADPi 용역기관들이 오면서 최종……

○주호영 위원 아니, 그러면 중간보고 받을 때부터 그런 과정을 공개를 해서 우리 국내 전문가들의 의견도 듣고 수렴해야 될 것 아닙니까?

양측의 각 자치단체들이나 관계되는 사람들 불러서 중간에 의견 들으면서 김해공항 가능성 있으니까 의견 내 보라고 이야기했습니까?

○국토교통부장관 강호인 아니, 저희들이……

○주호영 위원 관계자들 의견 다 들었지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○주호영 위원 그때 밀양이나 가덕도나만 의견 들었지 김해공항 될 가능성이 있으니까 의견 내라고 물었습니까, 최종 단계에서?

○국토교통부장관 강호인 아니요. 그것은 부산 지역 전문가들, 그다음에 경북·대구 지역 전문가들 이쪽을, 지역 전문가들이 나와서 의견을 제시하는 것이지 밀양……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○주호영 위원 그럴 때 김해공항도 가능성이 있으니까 당신들 의견은 어떠냐고 물어본 적 있습니까, 도대체? 그러니까 대국민 사기극이라는 것 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 아니, 그것을 저희들이 묻는 건 아니고 저희들은 그런 지역 전문가 회의를 주선을 해 드리고, 저희들의 입장을 어떻게 조금이라도 의견을 내거나 해 버리면 그게 또 정부의 개입이나 정부의 입김이 작용할 우려가 있었기 때문에 저희들은 그런 것들에 대해서는

그냥 절차적인 투명성만 지켰습니다.

○주호영 위원 앞으로 국토부장관 위에 ADPi 갖다 놓고 그렇게 나라 운영하십시오.

○국토교통부장관 강호인 그런 건 아니고요. 저희들이 정부 주권을 포기하고, 그다음에 정부의 그런 자존심을 포기하고 외국기관에다가 용역을 줘서 한 건 아니고, 워낙 정부가 개입을 하는 경우에는 자의성이라든지 아니면 정부의 정치적인 판단이 들어갈 우려가 컸다고 생각해서 지자체장, 각 지자체가 정부는 조금 더 가급적이면 제3자적인 입장을 지켜 주는 가운데 객관적인 용역기관을 정했으면 좋겠다고 해서 이렇게 용역이 수행된 것 아니겠습니까?

○주호영 위원 장관님, 실제적인 내용이 맞는지 안 맞는지는 차치하고 이 과정에 대해서는 사과하십시오. 일언반구도 없다가 김해라는 게 말이 됩니까?

마치겠습니다.

○위원장 조정식 자, 이제 질의를 마무리해 주시기 바랍니다.

○주호영 위원 마쳤습니다.

○위원장 조정식 주호영 위원님 수고하셨습니다.

다음은 박덕흠 위원님 순서입니다만 오전 질의를 박덕흠 위원님과 안호영 위원님까지 하고 그 이후에 오후 질의로 계속 이어갈 수 있도록 하겠습니다.

박덕흠 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박덕흠 위원 안녕하세요.

저는 충북 보은 대추, 영동 와인, 옥천 묘목, 괴산 고추의 고장 지역구인 박덕흠 위원입니다. 고추가 하나 더 늘었습니다, 지역구가.

장관님, 지금 아파트 시장에 대해서 우리 존경하는 김현아 위원님의 말씀이 있었는데요. 지금 사실 뗏다방까지 이렇게 등장하고 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 또 묻지 마 청약도 러시를 이루고 있는 것 같고…… 그런데 정부의 상황 판단이 능력과 법 집행 의지가 있는가 하는 그런 의심이 듭니다.

올해 분양된 부산·대구 4개 단지를 보면 분양권을 하고 나서 당첨 후 한 달 이내에 전매가 이루어진 것이 70%가 넘었어요. 알고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 부산·대구의 그 4개 단지 분양이 어디인지 아세요, 장관님?

○국토교통부장관 강호인 부산은 엘타워시티이 고요.

○박덕흠 위원 그런데 이것이 평균 보면 1464만 원의 웃돈이 들고 있는 그런 상황입니다.

그래서 이 부분이 쉽게 받아들일 수 있지만 어떻게 됐든 이게 심각한 그런 수준이 되어 가고 있는 것 같아요. 그래서 이것을 대책을 좀 면밀하게 검토를 해야 되지 않나 이런 생각이 듭니다. 분양시장이 이렇게 투기판으로 변하는 데에는 또 정부의 책임으로 나중에는 다 돌아올 수가 있거든요. 그런 부분을 좀 지속적으로, 또 불법적이고 편법적인 그런 분양과열을 막는 데에 주력을 해 주시길 바라겠습니다.

특히 집단대출이라는 것 아시지요, 집단대출?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 이 규제를 완화하면서 분양가 12억 원짜리 이 강남 아파트 당첨만 되면, 3000만 원 이렇게 있으면 계약을 할 수가 있어요. 그래서 그런 구조가 되어 있는데 이런 구조가 또 분양과열 현상의 촉매역할이 되지 않았나 이런 생각이 드는데 장관님 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 그 집단대출의 증가 문제, 특히 최근에 한국은행의 금리인하 그다음에 또 이런 문제들 때문에 그런 우려가 있다는 것을 잘 알고 저희들이 금융당국하고도 이렇게 열심히 보고 있습니다.

특히 강남재건축시장을 중심으로 해서 일부 과열현상이 나타나고 있는데 이 분양시장에 대해서는 저희들이 지역별로, 주택별로 모니터링 수준을 더 격상해서 보고 있습니다. 그리고 불법전매나 이런 주택시장 질서를 교란하는 불법행위에 대해서는 관계기관과 집중적으로 점검을 해서 엄정히 대처해 나가겠습니다.

○박덕흠 위원 그런데 지금 국토부에서, 주택도시보증공사에서 대출보증조건을 보면 제한이 없어요, 거의. 주택금융공사에서만 제한이 있는데 이런 부분도 면밀히 검토를 해 주시기 바라겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○박덕흠 위원 그리고 지금 우리가 제2경부고속도로 민자 추진으로 하고 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 그런데 이 제2경부고속도로가 완공이 되면 우리 도로공사 경부고속도로는 아마 통행료의 많은 감소가 이렇게 나온다고 되어 있습니다. 얼마인가 아세요? 한 491억 원이라고 하는데 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 대충 그 정도로 예측은 하고 있습니다마는……

○박덕흠 위원 아마 중부고속도로까지 합치면 상당한 그런 적자가, 통행료 수입이 감소가 될 거라고 보고 있습니다, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 그런데 사업비가 총 6조 7000억 원이 드는데 4대강 이후에 정부가 추진하는 대규모 사업일 겁니다, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 그런데 이게 경부고속도로, 중부고속도로 만성 교통혼잡을 해소는 하지만 어쨌든 우리 도로공사의 이 부분이 계속 적자를 하고 있는데도 불구하고 또 더 큰 적자가 발생할 우려가 있는데 이것에 대한 대책은 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 결국은 서울세종고속도로를 이렇게 민자 추진으로 하다 보면 도로공사 통행료가 좀 적자가 나는 그런 우려가 있는데 결국은 한정된 재정여건상으로 SOC 사업을 많이 이렇게 하다 보면 결국은 민자 추진이 좀 불가피한 부분이 있습니다마는 공기업 경영 효율화를 통해서 적자 규모를 좀 줄여 나간다면 또 다양한 고민을 해 보겠습니다.

○박덕흠 위원 그런데 이 부분이 결국은 통행료 인상이 되지 않을까, 그래서 우리 서민들의 부담이 더 커지지 않을까 이런 우려가 있습니다. 그 부분에 대해서 좀 잘 고민을 해야 될 부분이라고 생각합니다.

그다음에 지금 우리 정부에서 경유차를 줄인다고 했는데 국토교통부는 미세먼지 때문에 아마 그런 대책이 나왔다고 보고 있습니다.

장관님, 프리미엄 버스 아시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 이게 미세먼지 대책으로 줄이겠다고 했던 경유차입니다, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 이게 지금 서울 기점으로 해서 부산과 광주 두 개 노선에 우선 운행할 계획이지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박덕흠 위원 내년에는 더 많은 지역에 더 많은 횡수를 도입할 계획입니까?

○국토교통부장관 강호인 수요 검증을 거쳐서 투입 노선을 결정해 나가겠습니다.

○박덕흠 위원 그런데 환경부장관이 지난 6월 3일 날 모든 노선 경유버스를 친환경적인 CNG—압축천연가스지요—이 버스로 단계적으로 대체하겠다고 했거든요. 그런데 이번에 도입한 프리미엄 버스 도입과 동시에 CNG 교체를 해야 하는 상황인데 예산낭비가 안 되겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 지금 이 프리미엄 버스는 아마 대책발표 이전인 6년 전부터 고속버스 업체가 자발적으로 준비해 가지고 개발·출시된 그런 차종입니다. 그리고 그 현 차종은 또 경유차 기술 중에서도 미세먼지 발생을 가장 최소화하는 그런 유로 6 엔진과 배출가스 저감장치가 장착된 차량이라고 합니다. 미세먼지 배출기준에 따라서도 저희들이 엄격하게 조치를 해 나가겠지만……

○박덕흠 위원 그런데 그게 현대자동차 측은 얘기가 틀립니다. 지금 장관님이 얘기하시는 내용하고 좀 틀린데 지금 시간이 없어서 보충질의 하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 조정식 박덕흠 위원님 시간을 잘 아껴 주셔서 감사드립니다.

다음은 오전 마지막 질의로 안호영 위원님 질의시간입니다.

질의해 주시기 바랍니다.

○안호영 위원 질의하겠습니다.

전북 완주진안무주장수의 안호영입니다.

저는 새만금 관련해서 한번 여쭙 보겠습니다.

새만금 개발은 대규모 국가 프로젝트로서 국책 사업입니다. 새만금에 많은 민간기업이 투자를 하겠다고 MOU를 체결한 바가 있고 2011년도에 정부·전라북도·삼성그룹이 MOU를 체결한 바 있습니다.

그런데 올해 얼마 전부터 ‘삼성이 MOU를 철회하겠다’ 이렇게 한 것인지에 대해서 전북지역에서 많은 논란이 일고 있습니다. 마치 2011년도에 LH 본사를 전주에, 전라북도에 있는 혁신도시로 이전하려고 했던 것을 진주로 옮기면서 전북도민들의 반발을 무마하기 위해서 실제로 이 MOU를 이행할 생각이, 의사가 없으면서 MOU를 체결한 것 아니냐, 이런 의혹들이 좀 제기되

고 있어서 이에 관련해서 한번 질의를 드리겠습니다.

지난 6월 20일 삼성 MOU 관련해서 새만금청장님께서 기자 브리핑에서 ‘삼성 MOU 철회가 아니다’ 이런 취지로 답변을 한 것으로 알고 있습니다. 그런데 삼성에서 투자시기라든지 사업내용이라든지 이런 부분에 대해서 확실히 밝히지 않은 상태에서 나중에 상황에 따라서 신규 투자를 하겠다는 이런 입장을 밝혔는데 이것은 결국은 삼성 측이 기존의 새만금 MOU 파기를 확정 한 것 아니냐, 이렇게 저희로서는 해석할 수밖에 없는 것 같은데 이 점에 관해서 지금 새만금청장님께서 ‘MOU를 삼성이 파기한 것이 아니다’ 이렇게 입장을 밝힌 것으로 아는데요, 그 배경을 좀 설명해 주십시오.

○새만금개발청장 이병국 예, 제가 간략히 설명을 좀 드리겠습니다.

일단 전달받은 내용을 그대로 그 당시 제가 다시 전했습니다. 당시 삼성으로부터 저희들이 전달받은 내용은 그룹 입장임을 전제로 해 가지고 받은 내용이 되겠습니다.

현재 기존 MOU상의 사업내용은 신재생에너지 중 풍력과 전지 사업에 대한 투자를 검토한다는 내용이었습니다. 그런데 MOU상의 사업내용에 대해서는 사업여건, 진행상황 등에 따라서 좀 변경을 검토할 수 있다는 그런 단서가 있는데요. 그런 내용에 따라서 현재 삼성이 사업성이 없어진 그러한 신재생에너지 사업 부분은 철수한 상태이기 때문에, 그리고 또 현재 자체적으로 구조조정·개편 작업 중에 있기 때문에 새로운 사업 계획이 수립되고 투자계획이 마련되면 우선적으로 투자한다는 이런 내용이 되겠습니다.

그러니까 저희들이 투자 주체로부터 전달받은 내용을 그대로 이어받아서 MOU 이것은 자체의 철회가 아니고 일부 사업 내용의 변화에 따른 내용의 통보였다는 말씀을 드리겠습니다.

○안호영 위원 새로운 내용으로 향후 여건에 따라서 투자할 것인지 여부에 대해서 이런 부분이 전혀 확정되지 않았기 때문에 그렇다면 기존의 MOU를 철회하는 것 아니냐, 이런 의혹을 지금 갖고 있는 거고요.

그런데 조금 의문을 갖고 있는 것은 새만금개발청에서 입장을 밝힌 게 2015년 11월 그리고 2016년 3월 두 번에 걸쳐서 ‘기존의 MOU를 유지하겠다는 이런 확인을 했다’ 이렇게 말씀하셨

고 또 이번 MOU 파기 논란에서도 마찬가지로 이런 협의를 유선으로 했다고 지금 밝혔어요.

○**새만금개발청장 이병국** 예, 그렇습니다.

○**안호영 위원** 그런데 제가 납득하기 어려운 것은 이처럼 중요한 사안을 문서가 아니고 유선으로 이렇게 했다고 하는 부분이 참 납득이 되지 않습니다. 이런 부분에 대해서 공식문서로 받아야 되는 것 아닙니까?

○**새만금개발청장 이병국** 위원님, 저희들이 지역에서 지난 5월 말부터 이 사안에 대해서는 지속적으로 논란이 되어 왔습니다. 그래서 저희는 바로 새만금개발 총괄기관으로서 삼성 측에 면담 그리고 그것에 따른 어떤 공식 답변, 문서상의 답변, 이런 걸 지속적으로 요구를 했고 현재도 하고 있습니다.

그런데 지금 이게 아직 답변을, 사실 유감스럽게도 공식적인 면담은 아직 성사가 안 된 상황이다 보니까 저희들이 시간을 너무 지체할 수 없고 지역에서는 저희 청에 어떤 확인, 현재까지 협의 경과라든지 확인된 내용에 대해서 알려 주기를 지속적으로 요구를 해 와서 현재 상태까지 확인된 내용을 제가 지역에 가서 협의경과를 알려 드린 내용이 되겠습니다.

○**안호영 위원** 그러면 이렇게 두 번에 걸쳐서 협의를 하시고 또 이번에 삼성 측 관계자하고 유선으로 협의를 하셨다고 그러는데 그 협의한 당사자가 누구인지 밝힐 수가 있습니까?

○**새만금개발청장 이병국** 협의한 당사자는 MOU 당시에 실무자로 참여했던 사람입니다. 그래서 누구보다도 이 내용을 잘 알고요. 현재는 그 당시의 신수종사업단이라는 게 2013년에 TF 성격이었기 때문에 폐지가 되면서 각 부서로 다시 배속이 된 상태입니다. 그래서 그 사람이 지금은 임원으로 그룹의 창구역할을 하고 있어서 거기를 저희들이 만나게 된 것입니다.

○**안호영 위원** 그러면 청장님께 부탁을 한번 드리겠습니다.

이게 계속 유선으로 했을 때 서로 협의한 내용들이 명확하지가 않고 책임성들을 담보하기 어렵기 때문에 그 협의한 내용들을 정확하게, 책임 있는 당사자가 나와서 공식적인 문서로 이러한 협의내용들을 명확하게 하는 것이 필요하다고 생각하기 때문에 그런 점들을 좀 더 확실하게 처리를 해 주셨으면 하는 그런 점을 부탁드립니다.

○**새만금개발청장 이병국** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**안호영 위원** 그다음에 한 가지만 더 여쭙 보겠습니다.

지금 새만금개발청이 내놓은 향후 조치방안 중에 협의채널 확보와 관련해서 지금 앞으로 협의 채널을 확보하겠다는 건데, 지금 2011년도에 MOU가 체결이 됐어요. 그러면 2011년도 이후에 아까 2015년 이전까지 지금 특별하게 소통창구나 이런 부분들은 확보하지 않은 것으로 이렇게 보이는데 실제로 그런 확보 노력들을 해 왔고 삼성이 MOU대로 이행할 그런 여러 가지 준비들을 하고 있는지를 확인을 해 보신 적이 있습니까?

○**새만금개발청장 이병국** 방금 전에도 제가 말씀드렸듯이 소통채널은 아까 얘기했던 그 담당 임원입니다. 임원으로 했고, 삼성 자체는 제가 그룹 내부 사정을 깊이는 모릅니다마는 아마 전체적으로 구조조정을 진행하고 있다고 전해 왔습니다. 그래서 그러한 내용이 정해지는 대로, 저희 정부 측에서는 사실은 삼성을 포함한 어떤 국내외 기업이든 사업여건을 만들어 주는 게 우선 선결과제라고 생각을 하기 때문에 그런 노력을 하면서 당시 MOU에 참여했던 기관들하고 같이 해서 좀 구체적인 논의를 앞으로 좀 더 진행을 하고자 합니다.

현재 사업시기는 2021년부터 MOU에 적시가 되어 있습니다. 그런 노력을 차질없이 좀 더 진행을 해 나가겠습니다.

○**위원장 조정식** 안호영 위원님 수고하셨습니다.

그러면 이상으로 오전 질의를 마치고 오찬을 위해서 잠시 정회하고 오후 2시에 회의를 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시18분 회의중지)

(14시03분 계속개의)

○**위원장 조정식** 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

회의를 속개합니다.

질의에 앞서 위원장으로서 한 말씀 드리겠습니다.

저희 국토교통위원회는 국토 개발과 주택·주거정책 그리고 철도·도로·항공 등 교통 분야, 수자원 관리, 건설산업 등 우리 국민의 삶과 대단히 밀접하게 연관되어 있고 우리나라 실물경제

의 핵심 분야를 다루는 상임위입니다.

지금 동남권 신공항 문제가 핫이슈여서 주요한 의제로 다루어지고 있습니다. 이에 대한 많은 국민적 관심이 있는 만큼 정부의 결정 과정과 타당성 등에 대해 여러 위원님들의 충분한 질의와 논의가 있어야 할 것입니다.

아울러 오늘 회의가 20대 국회 국토위의 첫 업무보고인 만큼 그 외 국토부의 다양한 핵심적 의제에 대해서도 위원님들의 활발한 논의가 이루어지기를 위원장으로서 바라겠습니다.

그럼 오후 첫 번째로 박맹우 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박맹우 위원 울산 남구를 출신 박맹우입니다.

장관님께 여쭙겠습니다. 역시 영남권 신공항에 대해서 좀 여쭙겠습니다.

이번 사태는 참 큰 교훈을 던져 주고 있습니다.

혐오시설은 내 지역에 안 된다는 넘비현상도 문제지만 또 유익시설은 내 지역에 와야 된다는 소위 뽕피현상, 이런 것도 참 심각하구나 하는 것을 이번에 우리가 봤습니다. 더구나 이런 것이 제대로 정리가 되지 못하고 심화되면 얼마나 심각한 후유증이 오는지, 이런 것도 지금 보여 주고 있지요? 거기다가, 지역이기주의에다가 정치권 포퓰리즘까지 가세하면 얼마나 사태가 악화되는지도 지금 보고 있습니다.

저는 울산이기 때문에 이 지역과 관련 있는 국회의원입니다마는 그럼에도 불구하고 이런 데에 휘둘리지 않고 최선의 선택을 이번에 정부가 했다, 저는 이렇게 생각을 합니다. 그런 면에서 저는 박수를 보내고 싶습니다. 물론 예산 낭비를 많이 줄이고 시설 낭비도 줄이고 지역 간 균형도 지키는 현명한 선택이 아닌가 이렇게 생각이 되고, 만약에……

어떻습니까? 지금 이것이 정치권이 가세해서 치킨게임화 되어 가는 이런 상태에서, 어떻습니까? 아마 신에게 맡겨도 이것 말고 답이 있겠습니까? 그래서 저는 신의 한 수가 아닌가 이렇게 생각도 해 보면서, 아마 이것을 국민들에게 물어도 절대적으로 저는 찬성을 받지 싶습니다.

그래서 이번 정부의 신공항 선택이 최선이라고 생각을 하면서 몇 가지 여쭙도록 하겠습니다.

장관님, 이번 용역은 세계적인 권위를 가진 ADPi, 여기서 했지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박맹우 위원 굉장한 세계적인 권위를 가지고 있고 부당한 외부개입을 허용치 않는 그런 기관이라고 들었는데 혹시 이 ADPi가 어떤 기관인지 한번, 우리 모르는 게 있으면 소개를 한번 해 주시지요.

○국토교통부장관 강호인 ADPi는 파리공항공단 소속의 설계·컨설팅 회사입니다. 그리고 세계 80여 개국의 500개 공항을 설계하고 컨설팅한 풍부한 경험과 또 아주 실력 있는 세계 1위의 공항설계용역 전문기관으로 알고 있습니다.

○박맹우 위원 아마 세계 1위, 최고라고 보면 되겠지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박맹우 위원 이번 검토에서 보면 가덕도에 갈 경우에 약 10조, 밀양에 갈 경우에 약 6조, 김해에 갈 때는 약 4조, 이렇게 분석이 되었습니다.

결과적으로 이것만 보더라도 김해 쪽으로 감으로써 최소 2조에서 6조가 외형상 절감이 되는 것으로 얘기가 되겠는데 뭐 1조, 2조가 아끼 이름이 아니지 않습니까? 참 실로 어마어마한 예산인데, 김해에 투입되는 4조도 결코 적은 예산은 아니라고 봅니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그것은 그렇습니다.

○박맹우 위원 오늘 업무보고에 보니까 뭐 활주로, 터미널 이런 건설이 주 사업내용이었는데 여기서 한 가지 궁금한 것은, 지금 구상 단계겠습니까마는 현 김해공항 부지로 가능한지 아니면 김해공항 부지를 확장해 가면서, 예를 들어서 산도 깎아 가면서 그렇게 할 것인지……

그러면 이렇게 한 4조를 투입해서 지금 정부 계획대로 하면 김해공항은 어떤 공항이 될 것인지 비전을 한번, 이 신공항으로 만드는 김해공항의 비전을 한번 장관께서 설명을 해 주시지요.

○국토교통부장관 강호인 앞으로 2040년, 늘어나는 영남권 항공수요 증대를 충분히 소화할 수 있는 그런 국제 김해신공항으로 거듭날 것으로 생각합니다. 2040년 항공수요 국내선 1000만 명 그 다음에 국제선 2800만 명, 3800만 명을 수용할 수 있도록 국제선 활주로 1분과 2800만 명 여객을 수용할 수 있는 국제선 청사 그리고 관제탑……

○박맹우 위원 기본적으로 부지는 확장을 합니까?

○국토교통부장관 강호인 독립된 시설을 가질 수 있도록 김해공항 부지를 옆으로 확장을 해서,

평야지대입니다. 그쪽에다 새롭게 신설이 되면 관광이라든지 아니면 또 인근의 그런 컨벤션 산업이라든지 여러 관련 산업들이 전부 다 시너지 효과를 일으켜서 일자리 창출은 물론이고 생산유발효과도 큰……

○박맹우 위원 예, 됐습니다.

24시간 활용은 안 되지요?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

그런데 지금 국제적인 공항, 세계 유수의 공항들도 24시간 운행이 문제가 되어서 국제공항 역할을 못 하는 공항은 없는 것으로 알고 있습니다.

○박맹우 위원 예, 알겠습니다.

하여튼 최고의 공항으로 만들어 주실 것을 부탁드립니다.

오랜 시행착오와 논란 끝에 이제 정해졌습니다. 거기다가 지금 통계를 보니까 김해공항 수요도 아주 빠른 속도로 늘어나고 있습니다.

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○박맹우 위원 그래서 이제 결정된 만큼 신속하게 좀 추진이 되어야 되겠고, 행여 내년 대선 때 또 대선공약 뭐 등등 해 가지고 악용이 되지 않게끔 시작을 좀 더 확실히 빨리 해 주면 좋겠다는 생각이 드는데 어떻습니까?

향후 추진계획을 간략하게 다시 한 번 설명해 주시지요.

○국토교통부장관 강호인 저희들 금년 7월 중에 예비타당성조사를 착수하고 아마 금년이나 아니면, 빠르면 금년 늦어도 내년에는 기본계획을 수립해서 김해신공항 건설이 차질 없이 그리고 조속히, 그렇지만 또 날림공사 없이 아주 착실히 추진될 수 있도록 최선을 다하겠고 또 용역결과에 대해서도……

○박맹우 위원 알겠습니다.

아무튼 이런 여러 가지 장점이 많기 때문에 당당하게 좀 국민들을 설득해서 국민 공감대를 확산시켜 나가 주시기를 바라고.

국토부에서는 이것 말고도 헤쳐 나가야 될 주택 문제, 교통 문제, 뭐 SOC 문제, 제반 문제가 많습니다. 이번 김해신공항 사태를 좋은 교훈으로 삼아서 힘차게 아주 현명하게 잘 좀 해 주시기를 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 최선을 다하겠습니다.

○박맹우 위원 이상입니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 윤관석 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤관석 위원 인천 남동을 출신 윤관석 위원입니다.

장관계 아까 의사진행발언 드렸던 것 한두 가지만 잠깐 확인하고 가겠습니다.

이 신공항 건설은 박근혜 대통령 공약이 맞지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 이 공약은 파기된 겁니까, 그러면?

○국토교통부장관 강호인 공약은 지킨 겁니다.

○윤관석 위원 지킨 거예요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 신공항 건설이 아니고 김해공항 확장한 게 지킨 겁니까?

○국토교통부장관 강호인 영남권 신공항으로 김해신공항을 건설하겠다는 내용을 발표한 것입니다.

○윤관석 위원 그럼 장관께서는 ‘공약은 파기가 아니고 지켰다’ 이렇게 정책적으로 담당 부서 책임자로서 판단하시는 겁니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 뭐 상당히 민심과는 좀 동떨어지는 것 같은데, 제가 이걸 나중에 좀 따져 묻고요.

지난 금요일 날 제3차 국가철도망 구축계획을 발표하셨지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 구축계획에 보면 철도 운영의 효율성, 지역발전을 위한 인프라로서의 기능, 주요 거점 간의 이동편의성, 수도권 교통난의 해소를 위해 지속적으로 철도망을 확충해 나간다는, 이런 걸 골자로 하고 있습니다.

시민들의 편리한 이동과 국토 균형발전을 위해 우리 철도 역할을 제시하는 것이 무엇보다 3차 계획에 반영되어 있다 이렇게 봅니다.

장관계서도 이런 것 다 보고를 받으셨지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤관석 위원 3차 계획안 보면 GTX 등 수도권을 주요 철도망으로 잇는 것 외에도 20개 추가 검토사업이 있는 것으로 알고 있습니다. 이 추가 검토사업들도 일정의 사업 여건이 앞으로 변화가 있으면 추진 가능한 사업으로 전환되는 것이지

요?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다.

그런 의미에서 추가 검토사업으로 넣었습니다.

○**윤관석 위원** 제가 이걸 관심 갖고 말씀드린 것은 3차 계획에, 추가 검토사업에 인천의 남부권 또 시흥, 광명까지도 포괄하는 수도권 서남부권 200만 시민들이 KTX를 편리하게 이용할 수 있게 광명역까지 이동할 수 있는 사업이 들어가 있기 때문입니다. 아직 추진까지 안 가고 추가 검토사업으로 반영되어 있기 때문에 이 검토사업에 여기에도 신경과 관심을 써 달라는 취지로 말씀드리는 거고요.

인천 시민들이 KTX를 이용하기 위해서 아주 멀게 이동을 해야 됩니다. 특히 대중교통, 광역철도로 연결되어 있지 않아서 상당한 불편함을 갖고 있는데 수도권 서남부만 한 200만 정도 된다고 해요, 얘기 들어 보니까. 이미 사업 제안된 지는 오래됐고 여러 차례 국토부에서도 안이 올라갔던 것으로 알고 있습니다.

그런데 그 당시에 비해서 지금 도시는 또 팽창했고 인구도 늘었고 광역철도 수요 또한 폭증이 돼서 2010년 당시 B/C값이 0.86인데 더 올라갈 수도 있다고 생각하거든요. 그래서 이것에 대해서 균형발전의 안목에서 3차 광역철도망 계획의 취지에 맞게 KTX 광명역 활성화를 위한 대안에 무게를 두고 검토해 주십사 하는 생각인데 여기에 대해서 부처에서 좀 보고받고 검토하신 걸로 장관께서는 어떻게 판단을 하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 우선 그 사업 시행주체인 경기도에서 현재 세 가지 노선을 대안으로 검토하고 있는 것으로 알고 있습니다. 경기도에서 해당 사업에 대해서 최종적인 노선을 결정해서 제시한다면 저희들은 그 노선에 대해서 검토 후에 최종적으로 결정할 계획입니다.

○**윤관석 위원** 답변 감사하고요.

부처에서도, 장관께서도 본사업의 추진계획이나 방법, 추진에 있어서 국회에서 혹시 협조할 사항이 있으면 언제든지 말씀해 주시고 제출해 주시고 또 이 사업 추진에 대해서 별도로 부처에서도 저에게 필요한 걸 보고해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**윤관석 위원** 산업단지 경쟁력 강화 사업에 대해서 하나 질의드리겠습니다.

지금까지 총 3차 열아홉 곳 산업단지가 경쟁력

강화 단지로 지정이 되었고, 작년에 열 곳의 인천 남동산단을 비롯해서 산단이 또 지정이 됐습니다. 이 경쟁력 강화 산업단지 지정은 산단의 공간구조를 혁신적으로 재편하고 정주여건 개선을 위해서 기반시설의 개선을 지속적으로 추구하는 것인데, 여기에 대해서 남동산단은 조성된 지 30년이 지나서 노후가 됐습니다. 많은 기업도 빠져나가고 있습니다만 아직도 6000개 기업이, 96%가 소기업인데 거기서 많은 근로자들, 약 10만 명 정도가 일을 하고 있고 수도권 서남부의 최대 산단이라고 봐도 과언이 아닙니다. 하지만 10만여 명 정도 일하는 공단에 병원도 없고 먼 데로 이동해야 되는데 이런 데 관심을 좀 가져주시고.

남동산단의 정주여건 개선을 위한, 앞으로 이 재생산단 쪽에는 국토부에서 지원하게 돼 있는 걸로 알고 있는데, 공간구조 재설정 및 기반시설 개선 방향에 대한 계획이 마련된다고 봅니다.

특히 국토부에서 3차로 선정된 산단은 재생계획 수립을 위한 용역에 착수한다고 그러는데 혹시 보고받으셨나요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

인천 남동국가산단은 작년 7월 달에 국토부의 재생사업과 또 산업부의 구조고도화 사업을 공동으로 지원하는 대상지로 선정되어서 현재 재생마스터플랜 착수를 준비 중에 있습니다.

○**윤관석 위원** 계획 용역 시에 그 산단 관계자와 적극적인 협조가 이루어져서 지정한 효과가 발휘될 수 있도록 우리 장관님의 많은 관심을 부탁드립니다.

교통문제에 대해서 하나 더 질의드리겠습니다.

지금 미세먼지 때문에 국민들이 걱정을 많이 하고 있습니다. 정부가 부족하지만 6월 3일 합동으로 미세먼지 관리 특별대책을 발표했는데 국내 배출원 집중 감축 부분이 있습니다. 여기에 미세먼지 다량 배출원인 경유차에 대해서 미세먼지 대폭 감축 내용이 있는데요. 그런데 경유차에서 발생하는 미세먼지 감축을 위한 대책에서 경유택시 제도는 지금 제외가 됐습니다. 그 이유가 뭐니까?

○**국토교통부장관 강호인** LPG 가격 상승에 대응하기 위해서 연료 다변화 정책 차원에서……

○**윤관석 위원** 연료 다변화 때문에 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤관석 위원** 충분히 이해는 합니다만 지금 생

각보다……

○**국토교통부장관 강호인** 그렇지만 지금 현재 환경부가 제시하는 그 조건을 충족하는 경유택시가 없기 때문에……

○**윤관석 위원** 그렇지요.

○**국토교통부장관 강호인** 아마 경유택시가 등장하기에는 조금 어렵지 않을까 생각하고 있습니다.

○**윤관석 위원** 그렇겠지요.

그래서 이 부분도 현재 경유택시 배출가스 영향 분석 결과에 의하면 LPG보다 훨씬 많은 질소산화물을 배출하고 또 택시는 주행거리가 일반차에 비해서 8배, 10배에 가까우니까……

○**국토교통부장관 강호인** 맞습니다. 예, 그렇습니다.

○**윤관석 위원** 또 말씀하신 대로 경유택시 관련 제도를 환경부에서 이렇게까지 발표한 것에 대한 고려도 해야 될 것 같고 그렇습니다.

그래서 이후에 미세먼지가 우리나라 사람, 조사 연구에 의하면 국민 공중보건 관련해서 가장 두려움이 크다고 나와 있습니다. 그래서 이 경유택시 관련 제도는 제가 찾아보니까 대통령 공약 중의 하나인데 혹시 너무 그것을 의식해서, 그러나 이제 상황이 바뀌었고 새로운 조사가 계속 나오고 있단 말이지요. 국민들의 불안이 커지고 있고.

여기에 대해서는 우리 국토부에서도 철저한 대책을 세우고 경유택시 제도에 대해서는 전면적인 재검토가 필요할 것으로, 저는 촉구드리겠습니다. 적극적으로 대책, 검토를 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**윤관석 위원** 그리고 주택문제 관련해서는…… 시간적으로 안 되겠네.

추후에 다시 보충질의하도록 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 윤관석 위원님 수고하셨습니다.

다음은 정동영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**정동영 위원** 수고 많으십니다.

사람과 생명에 대해서 좀 질문할게요.

구의역 사고로 19살 김 군이 숨지고, 남양주 진접의 지하철 폭발 사고로 4명이 숨지고 또 열분이 지금 병원에 계시는데 이게 일회성·일과성 사고로 그냥 지나가는 것 같아서 대단히 안타깝

습니다. 그러니까 구조적인 문제, 근본적인 문제를 이런 기회에 좀 드러내서……

장관께 묻습니다.

오늘 하루도 전국 각지에서 떨어져서 숨지고 폭발 사고로 숨지고, 전국 각지에서 산재사고로 5명 이상이 숨집니다. 1년에 1900명인데요. 건설업 현장에서 1년에, 작년에 몇 명이 숨진 것으로 알고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그 자세한 숫자는 제가 기억이 안 납니다.

○**정동영 위원** 건설현장에서 숨진 사람이 1등입니다, 1등. 그러니까 주로 건설, 조선 이쪽에서 산재 사망자가 나오는데 하루에 1.2명입니다. 1년에 500명이 건설현장에서 목숨을 잃습니다.

오늘 EU를 탈퇴해서, 영국이 우리에게 충격을 줘지만 배울 것도 있어요. 영국의 현장 산업재해 사망자는 우리의 15분지 1이에요. 그 건설현장, 우리가 인구가 비슷하니까 건설현장이 비슷하게 있다고 친다면 거기서는 1년에 한 3, 40명 정도 인명 손실이 있는 반면에, 우리는 500명이 목숨을 잃으면 만일 영국 같았으면 450명, 460명이 안 죽었을 텐데…… 이렇게 귀한 생명을 잃는 건설현장 총책임자란 말이지요.

이게 저는 구조적인 문제와 관련이 있다 이렇게 생각합니다. 장관 견해는 어떠십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

저희들이 그래서 이 발주처 그다음에 원도급자 그다음에 하청업체 이렇게 이어지는, 그 건설 단계별로 저희들이 시스템을 정해 가지고 그런 안전관리에 대해서 매뉴얼은 잘되어 가지고 있습니다. 다마는 그런 것들이 현장에서 잘 안 지켜지고, 이런 부분들에 대해서 이번에 그런 근본적인 대책이 뭘까, 항상 저희들이 근본적인 대책을 이렇게 강조는 하고 있습니다. 자꾸 사고가 빈발을, 재발을 해서 참 안타깝고 송구스러운 마음입니다. 다마는……

○**정동영 위원** 말씀하신 대로……

○**국토교통부장관 강호인** 저희들이 좀 더 근본적으로 정말 이 발주자가 어떤 책임을 더 져야 될 건지……

○**정동영 위원** 거기까지 들겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 원도급자에 대해서도 이 책임을 더 강화해야 될 건지…… 외국 같은 경우에는 그런 것들이 있고, 그 안전관리가 자기들 다음번 수주에 영향을 미칠 수 있도록 그렇게

점수제를 해서……

○정동영 위원 장관 견해 충분히 알겠고요.

(조정식 위원장, 이우현 간사와 사회교대)

그러니까 매뉴얼도 잘돼 있고 그런데 금방 말씀하신, 원청 그다음에 도급 또 하도급 이 구조를 전제로 말씀하시는데 이 구조 자체를 한번 생각해 봐야 된다 하는 말씀을 드리는 겁니다.

구의역 사고하고 남양주 사고 공통점은 원계약자가 직접 시행한 것이 아니라 공사 시공 전부를…… 공사 시공 전부를 하청하는 그런 회사를 뭐라고 부르지요, 장관님? 공사를 수주해 가지고 자기가 공사를 안 하고 전부 100% 외주를 다 주고 하도급 주는 회사를 뭐라고 해요? 무슨 회사라고 그래요? 그 용어 있잖아요.

브로커라고 그러니까, 브로커.

○국토교통부장관 강호인 예.

○정동영 위원 현대·삼성 이 대형 건설사들이 다 지금 브로커예요, 브로커. 100% 외주 주잖아요.

그런데요, 이 구조가 원래 그런 것은 아니지 않습니까? 70년대, 80년대까지는 직접 했어요. 그러니까 예를 들어서 이명박 전직 대통령께서 자서전에 이렇게 썼어요. ‘내가 현대건설 사장할 때 직접 불도저를 해체도 해 보고 다시 조립도 해 봤다’ 이렇게 말하고, 현대건설 안에 교육훈련시설도 있고 철근공·용접공·중장비기사 다 직접 고용해서 했던 말이지요.

그런데 언제부터 이렇게 전부 대형 건설사들이 100% 외주 주고 그다음에 또 재도급 이렇게 됐습니까? 이것은 구조에 좀 문제가 있다고 생각안 하십니까?

○국토교통부장관 강호인 그런데 그것은…… 예, 우리 건설업계 전반에 걸쳐 있는 그런 제도적이고 구조적인 문제이기도 합니다. 그리고 우리나라 건설시장 자체가 사실은 업종 간에 업역들이 전부 다 이렇게 분할이 돼 가지고 또 그것을 합부로 종합으로 건설해 가지고……

○정동영 위원 차제에……

○국토교통부장관 강호인 종합건설로 몰아 가지고 책임을 지울 수 있도록 한 그 업역 자체가, 이익단체가 워낙 분화가 돼 가지고 그 자체가 통합이 또 어려운 면도 있습니다.

○정동영 위원 장관께서도 전문가이시고 또 국토부 지도부에 전문성이 있는 간부들이 다 계시니까 이런 죽음을 헛되이 하지 말고 구조가 문제

면 구조를, 제도가 문제면 제도를 좀 바꿔서 사람 좀 살려야 되지 않겠어요. 그래서 박근혜정부 때 ‘아, 이런 게 개선이 돼 가지고 이제는 산업재해가 확 줄었다. 건설현장에서 이제 더 이상 그런 사망 사고가 세계 최고, 1등이라는 오명은 씻었다’ 이런 얘기를 좀 듣도록 근본 검토를 해 주시기 바랍니다.

여기에 철도시설공단 이사장님 계시지요?

그러니까 하나 좀 궁금한 게요. 그 공사현장 6월 1일 날 사고가 날 때 아침 시간에 일용직·계약직, 철근공—일용시장에서 온 분들이예요, 사실은—그분들 18명이 공사하고 있었는데 거기에 원청인 포스코도 없었고 그다음에 하청회사인 매일이엔씨 안전관리자도 없고, 아무도 없었어요. 그런데 원래 그렇게 공사는 하는 겁니까?

○한국철도시설공단이사장 강영일 상황에 따라서는 안전관리자가 배치돼 있어야 하는데 그 건설현장의 특성상 안전관리자가 특별히 배치 안 돼도 되는 상황이었습니다. 현재도 경찰에서 사고원인을 조사하고 있습니다. 명확히 조사가 안 돼서 원인이 나오는 대로 거기에 필요한 조치를 하겠습니다.

○정동영 위원 그것은 나중에 좀 더 따져 볼게요, ‘안전관리자가 없어도 된다’ 이런 말씀을 하셨는데.

자, 보세요.

대개 공사현장에서 예를 들면 지금 공사비가 100원에 발주를 했다면 자재비가 30원·장비비가 20원·노무비가 20원, 한 70원 정도가 직접 공사비이고 나머지가 관리비인데 관리비에는 안전관리·품질관리·공사관리·기술관리, 그러니까 노무비 20%에 해당하는 일용직근로자·계약직근로자, 노동자들이 일하다가 사고가 났단 말이에요. 그런데 공사비의 30%를 차지하는 안전관리·품질관리·기술관리 이분들은 현장에 없는 거예요. 돈은 여기에 많이 국민의 세금, 말하자면 조달청에서 발주하는 공사 같으면 그런데, 그러면서 애꿎은 국민들이 죽어간단 말이지요.

그래서 차제에 이제, 제가 아까 장관께도 말씀드렸습니다만 과거처럼 대형 건설사들이 위험한 공사, 난공사 뭐 이런 것들은 일정 부분이라도 좀 직접 시공을 하는 쪽으로 이런 제도 검토가 이루어져야 되지 않겠느냐 해서 토론회를 다음 주에 좀 해 보려고 합니다. 그래서 우리 조정식 위원장님……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

말씀 마칠게요.

또 우리 이우현 간사님……

○**위원장대리 이우현** 30초만 좀 더 드리시지요.

(「1분」 하는 위원 있음)

예, 1분.

○**정동영 위원** 3당 우리 간사님들, 민홍철 간사님·윤영일 간사님도 같이 오셔서 토론회에 참석을 해 주시기로 했는데 우리 국토부에서도 오셔서 노사 양쪽의 얘기도 좀 듣고 정말 한번, 구조가 문제면 구조를 어떻게 뜯어고칠지 같이 고민하는 그런 자리가 되도록, 장관께서 계시면 좀 모셨으면 좋겠는데 차관께서 꼭 참석해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

정부도 국민안전처와 또 산업현장 근로자 안전 감독을 책임지고 있는 고용부 그리고 국토교통부 이 3개 부처가 합동으로 해서 이런 부분에 대한 전반적인 것과 구조적인 문제에 대해서 지금 고민을 하고 있습니다. 특히……

○**정동영 위원** 자료 제출 하나만 좀 확인할게요.

남양주 그 사고 관련해서 원청계약서, 하청계약내역서, 단가산출 근거, 시방서 이것을 이미 요청했는데 월요일까지 좀 제출해 주시면 좋겠습니다.

이상입니다.

○**위원장대리 이우현** 정동영 위원님 수고하셨습니다.

다음은 박완수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**박완수 위원** 경남 창원 출신 박완수입니다.

장관님!

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**박완수 위원** 공항 결론이 났는데 이제 그 결론을 가지고 소신 있게 장관님께서 답변을 좀 해주시면 좋겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**박완수 위원** 장관님, 만약에 지금 거론되고 있는 가덕도나 밀양 중에 하나가 결정이 되었다면 우리나라가 어떻게 되겠습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그것은……

○**박완수 위원** 후폭풍이 더 컸겠지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그랬으리라고 생

각합니다.

○**박완수 위원** 저는 이 결론이, 앞에 전 위원님들도 많이 말씀이 있었습니다마는 아주 최적의 결정을 했다고 저는 생각이 됩니다.

그리고 그 과정에서 국민들에게 잘못 홍보된, 아까 몇몇 위원님들께서 지적을 하셨는데 처음에 이 5개 자치단체장이 합의를 해서 ADPi에 용역을 줄 때 그때 기본적인 그 용역의 방향이 가덕도하고 밀양을 결정해 달라고 요구한 것은 아니잖아요.

○**국토교통부장관 강호인** 아닙니다.

○**박완수 위원** ‘신공항을 지을 것이냐 안 지을 것이냐?’, 기본적인 수요에 대한 용역과 두 번째 ‘만약에 짓는다고 하면 제로베이스에서 최적 적지가 어디냐?’ 그것을 용역 준 것 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 이미 영남권 신공항 수요에 대한 용역은 2013년에서 14년 용역을 통해서 영남권 신공항 수요가 있었다고……

○**박완수 위원** 위치, 범위를 특정한 것은 아니잖아요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

이미 결론이 났었고요. 그 결론을 토대로 해서, ADPi가 용역한 것은 그 수요를 토대로 해서 영남권 신공항의 최적 입지로 어디를 정할 것이냐였습니다. 그리고 그 용역 입지, 최적 입지는 백지상태에서 자기들이 전부 다 맡긴 거지요.

○**박완수 위원** 그러니까 우리 국민들이 잘못 알고 있는 게 자꾸 가덕도나 밀양이나 이것을 가지고 이야기를 하고 있거든요. 그래서 앞에 정 위원님 또 우리 야당위원님들께서도 이야기가 있었는데 박근혜 대통령께서 밀양과 가덕도 중에 하나를 결정한다고 공약하셨습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아닙니다.

○**박완수 위원** 아니지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**박완수 위원** 그래서 이런 부분들은 국토부에서 정확하게 좀 국민들에게 알려줬으면 좋겠다 하는 생각이 들고요.

이제 결정이 됐으니까 후속 대책에 대해서 우리 국토부가 고민을 해야 됩니다. 지금 김해공항을, 당초에 신공항을 새로 짓겠다고 했을 때 김해공항이 안고 있는 여러 가지 문제점이 있는데 이번에 활주로를 하나 옆으로 다시 각도를 조정해서 세운다고 하는데 그것으로, 그것만 가지고 김해공항이 안고 있는 문제가 해결되는 것은 아

니잖아요.

그래서 그 구체적인 이야기는 제가 여기서 안 하겠습니까마는 장관님께서 빠른 시간 내에 이 부분에 대해서, 물론 앞으로 기본계획을 만들고 새로 신공항에 대한 여러 가지 계획들이 만들어 지겠습니까마는 여기에 그런 부분들이 충분히 들어가고 또 그 부분들이 국민들에게 알려질 수 있도록 국토부가 적극 노력을 해 주셔야 돼요.

거기에 하나 덧붙인다면 경남 중서부에서 김해 공항으로 접근하는 접근성을 높이기 위한 여러 가지, 지금 현재 도로밖에 없는데 철도 노선이라든지 이런 부분을 좀 적극적으로 검토해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예. 저희들이 그 관련 지자체에, 아까 위원님들 그런 지역에서도 저희들 그런 것의 용역 결과에 대한 자료 협조 요청, 검증 이런 부분은 저희들은 충분히 투명하게 자료를 공개함은 물론이고, 필요하다면 지방자치단체를 대상으로 해서 저희들이 그 지역의 이해와 설명을 도울 수 있는 그런 설명회도 개최하도록 하겠습니다.

그리고 공항이 정말 차질 없이 조속히 추진될 수 있도록, 그리고 또 아주 튼튼하게 건설이 될 수 있도록 저희들이 최선을 다하겠습니다.

○박완수 위원 그리고 이 부분에 대해서 장관님께 한 가지 묻고 싶은 게 지금 우리 대한민국이 매년 국책사업, 특히 지역에 도움이 되는 주요한 국책사업을 추진할 때마다 이런 사태가 반복되고 있거든요. 이게 집단·지역이기주의라고만은 할 수 없는 것이지만, 이 국책사업을 할 때마다 정치권에서 공약으로 이렇게 내세우고 그렇게 함으로 인해서 정치 논리를 떠나서 정말 국가의 미래를 위해서 충분한 논의와 충분한 어떤 경제성을 가지고 결정하는 그런 결정이 안 되고 있는 것은 우리 장관님 잘 아시잖아요.

그래서 이 부분을 이렇게 국책사업 하나 추진할 때마다 지역 간 갈등을 통해서 사회적 비용이 많이 들고, 정말 국가가 들쭉거릴 정도로 지역 간에 이렇게 갈등이 유발되는데 이 부분에 대해서 앞으로 또 계속 이런 식으로 갈 거냐 하는 부분이거든요. 그래서 저는 이번 기회에, 이번 영남권 신공항 문제가 해결이 어느 정도 되고 나면 우리 국회에서 하든지 정부에서 하든지, 뭐 입법을 하든지 제도적인 보완을 통해서, 앞으로 국가의 미래를 위한 정책을 결정할 때는 정치권에서

공약을 하거나 정치권에서 정치 논리로 이야기를 하지 못하도록 하는 그런 법이라도 만들어야 되는 것 아닌가 하는 생각이 들거든요. 장관님 생각 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 위원님 생각에 전적으로 동의를 합니다. 그리고 이번 김해 신공항을 계기로 해서 아마 그런 사회적 비용과 지역 간 갈등에 대해서 그다음부터 경종을 울려주는 좋은 사례가 되지 않을까 생각합니다.

○박완수 위원 최근에 또 여러 가지 이제…… 공항 문제는 그 정도 말씀을 드리고.

안전문제 같은 경우에 우리 국토교통부에서는 굉장히 중요한 문제가 되고, 존경하는 우리 정동영 위원께서도 지적을 하셨는데 저는 법적인 문제, 제도적인 문제가 준비가 안 돼서 안전사고가 나는 것은 아니라고 생각이 됩니다. 가장 기본적인 것을 안 지키기 때문에 현장에서, 가장 기본적인 것을 안 지키기 때문에 인명사고가 나고 하는 것이거든요.

그래서 저는 이 부분에 대해서 국토교통부에서 건설사업장이라든지 철도 여러 가지, 또 항공 분야의 가장 기본적인 것을, 우리가 이미 다 알고 있는 것을 지키도록 하는 이런 방안이, 이런 어떤 교육이나 시스템이 마련돼야 되지 않느냐. 그렇게 되면 저는 지금 운영되고 있는 법령만 가지고도, 제도만 가지고 충분히 사고를 예방할 수 있다는 생각이 들거든요. 장관, 그렇게 생각 안 하십니까?

○국토교통부장관 강호인 맞습니다. 지금 매뉴얼이 없어서의 문제가 아니고 매뉴얼이 안 지켜지고 있기 때문에 문제가 되는 부분들이 많다고 생각합니다. 그래서 저희들이 연초에 그런 잦은 철도 사고, 항공 사고 났을 때도 수차례 이런 것들을 다시 단속하고 점검하고 교육훈련 시킬 수 있는 그런 점검활동·감독활동을 강화해 오고 있습니다마는 이 사고가 끊이지 않아서 정말 송구스러운 마음입니다.

○박완수 위원 그리고 시간이 다 됐는데 나중에 보충질문을 하겠습니까만, 지금 여러 가지 해외 건설산업 있지 않습니까? 지금 우리가 정부에서도 여러 가지, 청년들 일자리라든지 국내 일자리가 부족하기 때문에 해외진출을 정부에서도 적극 권장하고 장려하고 있는데 저는 가장 중요한 게 서비스산업에서 일자리를 만드는 게 중요하다고 생각이 됩니다. 그런 면에서 최근에, 얼마 전에

호주하고 스리랑카를 우리 국토부에서 다녀오셨지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 우리 김경환 차관님이 다녀오셨습니다.

○**박완수 위원** 다녀오셨는데 저는 다녀온 것만으로 끝나는 게 아니라고 생각이 됩니다. 정말 새로운 어떤 해외진출을 위해서는 여러 가지 복합적인……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

준비가 필요하다고 생각이 들거든요.

나중에 보충질문 때 제가 다시 하겠습니다.

○**위원장대리 이우현** 예, 그렇게 보충 때…… 지금 시간 좀 더 드려요?

○**박완수 위원** 조금만 더 주시면 제가 마치겠습니다.

○**위원장대리 이우현** 1분만 더 드리시지요. 계속하시지요.

○**박완수 위원** 위원장님 감사합니다.

그런데 지금 작년에 비해서 해외건설산업 수주가 굉장히 많이 줄었어요. 그래서 참 안타깝게 생각하는데, 제가 인천공항에 있을 때도 우리나라의 건설기술 수준이나 토목기술이나 건축기술 수준이 세계 톱 수준인데도 이게 제대로 재원, 금융적인 어떤 시스템이나 또 어떤 프로젝트 기획이나 이런 부분들이 매치가 안 돼 가지고 제대로 역할을 못 하고 있는 경우가 많고, 민간 부문에만 맡겨 놓고 있는 거거든요. 그래서 차제에 저는 여러 가지 면에서 국토교통부에서 하든지 아니면 기획재정부하고 같이 협력을 하든지 해 가지고 이 프로젝트 기획에서 운영, 관리까지 종합적인 디벨로퍼(developer)의 역할을 할 수 있는 그런 장치를 만드는 것이 필요하지 않느냐. 그럼으로 인해 가지고 최근에 개발도상국에서 항만 건설이라든지 공항 건설이라든지 또 도로 건설이라든지……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

여러 가지 SOC 관련해서 많이 하고 있거든요.

나중에 보충질문 때 제가……

○**국토교통부장관 강호인** 예, 위원님 지적에 전적으로 공감하고 저희들도 그쪽 방향에 맞춰서 열심히 노력하고 있습니다만 아직 이게, 저희들 경험과 또 금융 그다음에 디자인, 엔지니어링 이런 기술적인 문제들이 다 같이 결합해서 올라가

야 되는 부분이기 때문에 시간은 좀 걸립니다마는 저희들은 그런 방향으로 최대한 노력하고 있습니다.

○**위원장대리 이우현** 박완수 위원님 수고하셨습니다.

다음은 윤후덕 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**윤후덕 위원** 오래간만입니다.

파주의 윤후덕 위원입니다.

먼저 이 전월세난이 무척 심각해요. 전세가율이 이라고 그러지요. 매매가격 대비 전세가격의 비중이 대략 한 75%까지 올라왔지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤후덕 위원** 이게 장관님 보시기에 어떻게 돼요? 전세가격이 계속 더 오를 것이라고 전망하십니까? 어떠십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 지금은 예측하기 좀 힘들지만 여전히 불확실성을 많이 가지고 있습니다. 특히 지방 같은 경우에는 지금……

○**윤후덕 위원** 일단 수도권 입장에서 보면 사실 너무 올랐고, 수도권은 75%가 아니라 80%, 90%까지 전세가율이 돼 있어요.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤후덕 위원** 제가 말씀드리는 것은 집값보다 전세가격이 훨씬 더 높아지는 않지요. 집값 밑이지요, 어떤 경우에도?

○**국토교통부장관 강호인** 대충…… 예.

○**윤후덕 위원** 매매가격 밑일 것 아닙니까, 전세가격이? 그런데 턱밑까지 다 올라와서 더 이상 전세가격이 오를 수 있는 룸(room)은 상당히 적어요.

제가 말씀드리는 것은 이 시점이 전월세 상한제를 도입할 수 있는 적기가 아닌가 이렇게 생각을 합니다. 전월세 상한제는 2년에 10% 이상 못 올리게 법으로 규정하자는 거거든요. 그리고 또 계약갱신청구권을 법제화할 절호의 타이밍이다 이런 판단을 저는 합니다. 장관님 생각은 어떠세요?

○**국토교통부장관 강호인** 저는 누차 말씀드렸습니다마는 이런 부분보다는 저희들 전월세 이런 것 급격하게 구조 전환하고 있는 상황에서 사실은 양질의 임대주택 공급을 늘리는 것이 보다 더 맞는 정책 방향이라고 생각하고 있습니다. 그래서 저희들이……

○**윤후덕 위원** 지금 동문서답하신 것 아니에요. 제가 질의한 것은 지금이 전월세 상한제를 도입할 수 있는, 법제화할 수 있는 적기가 아니냐라는 부분에 대한 질문을 드렸어요. 어떻게 보십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 전월세의 그 차이에 따른 그런 주거비 부담 완화 문제 그다음에 서민·취약계층의 주거안정 문제는……

○**윤후덕 위원** 그러면 이것은…… 알겠습니까, 장관님.

○**국토교통부장관 강호인** 결국은 이런 주택 구조 변화에서 일어나는 문제이기 때문에 그런 구조적인 변화를 시장 기제로 좀 이렇게……

○**윤후덕 위원** 문제인식의 각도가……

○**국토교통부장관 강호인** 친화적으로 대응할 수 있는 임대주택 공급이 맞는 방향이라고 생각합니다.

○**윤후덕 위원** 문제를 보는 시각이 좀 다르시네요.

최근에 강남 재건축 아파트의 분양가가 천정부지입니다. 어제 어느 신문을 보니까 평당 5000만원을 돌파했더라고요. 버블이라고 답변을 오전에 하셨어요.

버블인 것은 사실이지요? 거품이 낀 거지요?

○**국토교통부장관 강호인** 강남 재건축이 최근에 들어와서 더 가파른 속도로 상승하고 있는데 이것은 정상적인 시장가격에 약간 거품이 끼었다고 보고 저희들도 이런 부분은 시장질서를 교란하는 부분이 없는지, 뗀다방이라든지 불법전매라든지 이런 부분은 저희들이 관계기관 합동으로 집중 점검하고 있습니다. 그리고 적발이 되거나 이러면 저희들이 그것은 엄중하게 단속해 나가겠습니다.

○**윤후덕 위원** 그런데 이미 다 팔고 뜯은 후에 행정력이 치고 들어가지요. 다 늘 그랬습니다.

제가 2년 전 국토위를 할 때 이 부분에 대해서 제발 분양가상한제 폐지하지 말자고 그렇게 얘기를 했는데 분양가상한제를 그 사이에 풀었지요? 풀고 겁 없이 지금 분양가를 올려 먹이고 있는 겁니다. 강남에서 버블이 끼면 여과가 계속 주변 지역으로 가고 수도권에서 전국으로 가게 돼요.

지금 버블이 끼는 지역에 대해서 분양가상한제를 발동할 용의가 없으신지 좀 제가 묻겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 분양가상한제가 강남 재건축 일부 지역에서 다른 지역으로 이렇게 번

져 가는 그런 가능성은 아직은 그렇게 높지 않다고 보고 저희들이 이런 집중점검이나 아니면 필요하다면 다른 조치를 통해서 아주, 파인튜닝(fine tuning)을 통해서 관리해 나가겠습니다. 적극적으로 관리해 나가겠습니다.

○**윤후덕 위원** 필요하다면 다른 조치가 아니라, 필요하다면 분양가상한제를 발동시킬 각오도 좀 하세요. 이게 조기에 처치하지 않으면 참 어렵습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 극단적인 경우에 가면 저희들 그것은 생각해 볼 수 있는 카드라고 생각합니다.

○**윤후덕 위원** 그리고 제가 아침에 자료를 좀 보완해서 달라고 했는데 아직도 안 왔어요. 그것은 2009년 1월, 2월, 3월로 다시 되돌아가 봅시다. 당시 제2롯데월드에 대한 건축허가 문제가 국무조정실의 행정조정위원회에서 진행이 되고 있었어요. 세 차례의 실무회의와 한 번의 본회의가 있었는데 롯데월드 건축허가에 대한 당시 건교부, 지금의 국토부의 입장은 뭐였습니까?

이것은 좀 시간에서 빼 주십시오, 위원장님.

○**국토교통부장관 강호인** 제가 아직 자료를 미처 확인을 못 했습니다. 자료로 나중에……

○**윤후덕 위원** 아니, 그래서 제가 오전에 그 자료 보완해 달라고 그랬지 않습니까? 그 문건에 의하면 동편 활주로 3°를 트는 것에 대해서 당시 참석한 관계부처의 고위관리들이 이견이 없었다라고 그 문건에 기재를 하고 있어요. 그러면 2009년 1월에 국토부는 롯데 측에, 이 555m지요. 이 건축허가에 동의했다는 얘기거든요. 그것을 확인하고 싶은 거예요.

○**국토교통부장관 강호인** 제가 빨리……

○**윤후덕 위원** 그리고 또 하나는, 낙장이 된 두 페이지에는 서울 에어쇼가 이 건축으로 인해서 치러질 수 없다라는 것에 대해서 비용 부담의 문제를 롯데에 비용을 부담시켜야 된다는 내용을 안건으로 다루고 있어요. 그런데 저한테 제출한 자료에는 그 내용이 결정된 부분을 빼 버리고 제출했습니다.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 위원님, 항공정책실장입니다.

그 부분은……

○**윤후덕 위원** 하여튼 자료 주세요, 자료.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 그 부분은 의원실로……

○위원장대리 **이우현** 발언대로 나와서 설명해 주세요, 발언대로.

○**윤후덕** 위원 지금 시간 가니까 내 질의 끝난 다음에 답변 주세요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예.

○**윤후덕** 위원 다음, 김해공항 확장 발표, 저는 뭐 이게 신공항이라고 보기는 좀 어렵다고 생각을 해요.

V자형으로다 대안을 냈다고 그랬잖아요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤후덕** 위원 장관님 인터뷰에는 이것은 누구도 몰랐는데 프랑스의 모 회사가 진짜 콜럼버스 처럼 발견해 냈다 이렇게 인터뷰를 하신 게 신문에 나왔어요. 그런데 제가 CBS 김현정의 아침 뭐 이런 것을 보니까 어느 교수하고 대담을 하는데 당시 2009년인가 국내 전문가들이 그 V자형에 대해서도 검토를 했는데 거기가 연약지반이고 돈이 너무 많이 들기 때문에 그것을 검토하다가 드롭시켰다 이렇게 얘기를 해요. 이 전문가들의 얘기가 맞다면 장관님이 너무 프랑스 회사를 추켜세우는 게 아닌가, 국내 전문가들의 자존심을 확 상하게 만들었어요. 어떻게 생각하세요?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 제가 알기로는 그게 김해공항 주변의 입지 범위를 넘어서서 활주로를 확장하겠다는 생각을 못 했던 것으로 알고 있었어요.

○**윤후덕** 위원 아니, 아니예요. 이게 V자형이라는 것은……

○**국토교통부장관 강호인** 그다음에 그런 좁은 범위 내에서 활주로를 설정하다 보니까 이게 활주로가 독립활주로가 되지 못하고 교차활주로의 선에서 검토가 되는 바람에……

○**윤후덕** 위원 아니, V자형의 핵심이 뭐니까? 이륙하고 착륙할 때 남풍이 불면, 비행기는 맞바람을 치면서 이륙하고 착륙해야지 뒷바람 맞으면서 이륙하고 착륙하면 사고가 나는 것 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤후덕** 위원 남풍이 10% 정도 분다고 그래요, 1년에. 남풍이 불 때 이쪽은 착륙 전용으로 쓰고 저쪽은 이륙 전용으로 쓴다는 개념의 V자예요. 제 말이 맞지요?

○**국토교통부장관 강호인** 좀 더 자세한……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**윤후덕** 위원 아니, 그것도 모르고 이거 어떻게 V자형으로 결정을 하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 맞습니다.

○**윤후덕** 위원 그런 것을 국내 학자들도 이미 알고 있었어요. 그것을 마치 새로 발견한 게 프랑스 회사의, 콜럼버스인 것인 양 장관님이 말씀이 하시면 전문가들도 자존심 상하고 국민도 열받지요.

○**국토교통부장관 강호인** 그럴 수도 있겠습니다. 국내에 V자형 활주로 그런 연구하신 학자 분이 있는지 제가 한번 찾아보고 그런 사항이 있다면 제가 그런 내용들을 좀 철회하겠습니다.

○**윤후덕** 위원 22일 아침 '김현정의 뉴스쇼' 한번 다시 들어 보세요.

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 저는 뭐 그게 외국을 추켜세우려고 그런 것이 아니라 틀이 간혀 가지고 생각을 하다 보니까 2009년, 2010년까지는 그런 V자형 활주로는 안 된다고 생각했는데 그 시계를 조금 더 넓혀 가지고 다른 차원에서 생각해 보니까 그런 대안이 나올 수 있더라 그래서 우리가 안목을 넓히고 패러다임을 고쳐서 사고하는 그런 방법을 좀 넓혀 나가야 되겠다는 그런 차원의 말씀을 드린 겁니다.

○**윤후덕** 위원 그러고서 당시에 지적한 전문가들의 우려가 있습니다.

○위원장대리 **이우현** 윤후덕 위원님, 보충질의 때 해 주시지요.

○**윤후덕** 위원 거기는 연약지반이고 하여튼 돈이 많이 든다는 거예요. 지금 발표한 것 가지고는 국민을 설득하기가 조금 어려운 부분이 있어요.

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 그 연약지반……

○**윤후덕** 위원 더 검토해 보세요.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

.....

○위원장대리 **이우현** 윤후덕 위원님 수고하셨습니다.

다음은 박찬우 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**박찬우** 위원 충남 천안갑 출신의 박찬우 위원입니다.

장관님, 참 고생 많으셨습니다.

우리 영남권 신공항에 대해서는 정부가 많은 고심 끝에 최선의 선택을 했다고 저는 평가를 합니다.

(이우현 간사, 민홍철 간사와 사회교대)

다만 오늘 이 자리에서도 정책결정 과정의 여러 가지 문제를 여러 위원님들께서 많이 지적을 하셨거든요. 또 현실적으로 저희가 국책사업 추진과정을 그동안 죽 지켜보면 상당히 많은 사회적 비용을 유발하는 그런 과정으로 진행되어 온 것을 저희가 알 수 있습니다.

물론 여러 가지 정치에 의해서 휘둘리기도 하고 또 지역의 여론에 의해서 영향을 받다 보니까 어떤 국익 중심의 합리적인 정책결정의 여러 가지 제약이 있었던 것도 사실인 것 같습니다.

위원님들의 이야기를 참고하시고, 특히 박완수 위원께서 ‘좀 더 근본적인 어떤 제도적 틀이 필요하지 않느냐?’ 이런 말씀을 하셨거든요. 그래서 이것을 ‘국회가 하든 정부가 하든’ 이렇게 표현을 하셨는데 실제 정부가 어떤 방안을 내기가 저는 쉽지 않으리라고 생각을 합니다.

그러나 누군가는 이런 내용을, 그동안 여러 국책사업의 문제들을 종합적으로 분석을 해서 우리 국민적 합의를 도출해 낼 수 있는 어떤 묘수를 이제는 좀 제도화해야 될 때가 되지 않았나 그렇게 생각을 합니다.

지금 5년마다 대통령선거가 있고 또 총선이 있고 선거 있을 때마다 수많은 공약이 나오고요. 그 공약들은 대부분 정치적 의도에 의해서 발의가 되고 또 지역 여론이 형성되는 과정에서 이런 합리적인 정책결정에 많은 부정적인 영향을 주기 때문에 그런 부분을 언제까지 우리가 방치할 거냐? 국토교통부에서 이런 중요한 국책사업을 결정하는 과정에서 많은 경험을 하셨을 테니까 차체에 이런 부분들을 공론화하는 과정을 내부적으로 한번 논의를 해 봐 주셨으면 하는 바램이 있습니다.

저는 제2경부고속도로에 대해서 한두 가지 질문을 좀 드릴까 싶습니다.

어제 특히 천안을 관통하는 노선과 관련해서 공청회가 있었습니다. 그런데 그 공청회가 주민들의 반대와 일부 환경단체의 반대로 무산이 됐습니다.

혹시 장관님, 보고 받으셨습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 보고 받았습니다.

○**박찬우 위원** 이런 내용입니다.

당초에 정부가 노선을 발표를 하고 사업 결정을 했는데 민자사업으로 추진하다 보니까 민자사업자가 당초 안하고 다른 별개의 안을 제시를 했

고요. 그런데 그 안의 내용이 천안시 북면이라는 아주 전통적인, 수백년 내려온 마을을 관통하는 노선을 그린 거예요. 그런데 그 노선 내용 뜯어 보면 초등학교 두 군데를 30~40m 근접해서 고속도로가 지나가고요. 마을 한가운데를 지나갑니다. 그리고 전통적인 경작지를 파괴하고요.

그 북면이라는 데의 특성을 말씀드리면 천안의 알프스라고 얘기할 정도로 대표적인 휴양지면서 관광지입니다. 거기 한가운데로 고속도로가 지나간다고 한번 생각을 해 보십시오. 지역주민 입장에서는 도저히 이것은 용납할 수 없는 그런 안인데, 제가 이제 말씀드리고자 하는 것은 아무리 민자 제안이지만 왜 불필요하게 그런 거친 안을 제시를 해서 만들지 않아도 되는 그런 집단민원을 만드느냐 하는 것입니다.

어제 제가 가 보니까 그분들이 민자 제안뿐만 아니라 정부가 당초에 제시한 그 안까지도 다 반대한다는 겁니다. 초기에 이 민원 문제를 잘 설명을 하고 해결하지 않으면 앞으로 국책사업을 추진하는 데 더 큰 문제를 만들지 않을까 제가 그런 걱정을 사실 어제 하면서 올라왔습니다.

우리가 비슷한 사례가 몇 가지 있지요. 밀양 송전탑 문제라든지 또 과거 고속철 만들면서 천성산 사태, 초기에 민원이 발생했을 때 모든 정보를 공유하고 주민들과 함께 해결 방안을 머리를 맞대고 찾아내면 쉽게 해결할 수 있는데도 불구하고 이것을 소통을 하지 않고 덮으려고 하고 또 일방적으로 추진하는 과정에서 문제를 더 크게 만든 거거든요.

저는 제2경부고속도로 이 노선 문제도 자칫하면 그런 문제를 만들 수도 있겠다라는 생각이 들어서, GS건설의 민자 제안 내용이 수정이 될 수 있는지 모르겠습니다마는 초기단계에 지역 자치단체와 지역주민과 충분히 소통을 하셔서 서로 합의된 그런 절충안으로 추진을 하시면 쉽게 문제가 해결되지 않을까 그렇게 생각이 됩니다.

한번 검토를 하셔서 절충안을 만드셔서 가지고 주민들한테 다시 설명회나 공청회를 해 주시면 고맙겠습니다.

장관님, 그렇게 해 주시겠습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 위원님이 말씀하신 대로 주민 협의를 거쳐 가지고 원활하게 소통하면서 추진하는 사업들이 사실은 정부가 또는 사업자가 단독으로 추진하면서 불필요한 마찰을 일으켜 가지고 나중에는 사업이 오히려 장기화되는

것보다는 훨씬 더 나은 대안이라고 생각하고, 사업 추진 과정에서 지역 의견이 충분히 반영될 수 있도록 적극적으로 협의해 나가도록 하겠습니다.

○박찬우 위원 그리고 이 도로건설 시기와 관련해서 좀 말씀드리고 싶은데요.

이게 당초에 발표할 때 2단계 사업으로 추진을 하는데 서울에서 안성까지는 우선 도공에서 노선 설계 등 공사절차를 진행하면서 민자사업으로 전환하는 것으로 되어 있고요. 안성에서 세종시까지의 제2단계 구간은 착수단계부터 일반적인 민자사업 절차로 추진해서 2020년 말에 착공해 가지고 2025년, 앞으로 9년 뒤에 이제 완공하겠다는 계획을 내셨거든요.

그런데 이것을 제가, 요즘 경기도 사실 별로 좋지 않고 내수경기가 많이 침체되고 있는데 이런 공사를 초기에 같이 진행을 해서 서로 일자리도 만들고 경제를 좀 활성화할 필요가 있다고 저는 생각을 해요.

또 지역 입장에서 보면 굳이 이것을 2단계로 나눠서 공사할 필요가 있나? 도공에서 아예 1단계, 서울-안성구간처럼 안성-세종구간도 도공에서 우선 공사절차를 진행하면서 민자사업으로 동시에 병행 추진하시면 두 마리 토끼를 동시에 잡을 수 있지 않을까 그런 생각이 듭니다.

장관님, 그런 방안을 한번 검토를 해 봐 주시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○박찬우 위원 예, 감사합니다.

제가 국가철도망 3차 구축계획에 대해서 몇 가지 질문을 드리고 싶은데 시간이 다 돼서 보충질의 때 다시 말씀 좀 드리겠습니다.

이상입니다.

○위원장대리 민홍철 박찬우 위원님 수고하셨습니다.

다음은 존경하는 이해찬 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이해찬 위원 수고하십니다.

저는 세종시가 지역구인데요. 저는 거기 가서 지금 살고 있고, 공무원들도 이제 다 살아 보시니까 많이 느끼실 텐데, 국토교통부하고 관계된 KTX역을 하나 만드는 게 제일 시급한 일입니다.

지금 대전 북부권 인구가 유성하고 대덕 합치면 한 50만 정도 되고 세종시가 지금 신도시에

들어온 사람이 한 13만 정도 되는데 2030년 되면 거기도 이제 50만 가까이 됩니다. 그러면 양쪽이 100만 정도가 되는데, 세종시에 관문역이 없기 때문에 오송역을 이용을 하거든요.

오송역에서 내려서 세종시까지 오는데 불과 한 10분도 안 걸리는데 택시요금 2만 5000원 정도 받습니다, 저녁에는 한 3만 5000원 이렇게 받고. 도 구간을 이렇게 통과해야 되기 때문에 그렇게 받기 때문에 타고 오시는 분들이 굉장히 바가지 썼다라는 느낌을 받아요, 불과 10분밖에 안 걸리는데 요금을 낮에는 2만 5000원, 저녁에는 3만 5000원 이렇게 내야 되니까.

그래서 그 수요가 이제 현재도 대전 북부권 50만이 있고 세종시에도 이제 조만간에 한 20~30만 이렇게 늘어날 텐데 거기 마침 BRT 노선, 1번 국도하고 BRT 노선이 이렇게 맞는 그런 구간에 열량짜리 철도가 다닐 수 있는 간이역을 하나 만들었으면 하는 게 이번 선거 때 주민들 요구사항입니다. 그래서 한번 국토교통부에서 한번 검토를 좀 해 주시라는 부탁의 말씀을 드리는 겁니다. 검토를 하시겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 검토해 보겠습니다.

○이해찬 위원 도면이 지금 행복청에서 만든 도면이 있어요, 내가 이것 보니까. 그런데 행복청이 그것을 사업으로, 구체적으로 발표를 안 했는데 이것은 행복청 사업이 아니고 국토교통부에서 해야 할 사업인 것 같습니다.

또 하나는 행복청 사업이 지금 예정대로 진행이 안 돼 가지고 원래 총리실에서 했던 계획보다 지금 매우 미흡하거든요, 원래는 2015년까지 8조 5000억 중에서 약 6조 300억 정도를 집행하는 것으로 최종안을 가지고 있었는데 현재 집행된 것은 4조 4159억, 집행률이 52%밖에 안 됩니다. 그래서 예산을 배정을 안 해 주니까 지금 시급한 그런 기반시설 같은 것들을 못 만들고 있거든요. 원래 국무조정실에서 지원하면서 만들었던 그 목표치도 못 가고 있습니다. 이 가격이 원래 행복청 만들 때 8조 5000억으로 했는데 그 당시 2003년 불변가격으로 잡은 거거든요. 그러니까 지금으로 말하면 오히려 10조도 넘는 돈인데 진도는 지금 4조 조금 넘었거든요.

그래서 이 부분에 대해서도 장관께서 다시 한번 검토를 하셔서 가지고 기왕에 만드는 행정중심복합도시라면 제대로 만들 수 있도록 다시 한번

정부의 의지를 보여주셔야지, 박근혜 대통령이 플러스 알파를 말씀하셨는데 오히려 지금은 마이너스 알파를 하고 계신 거란 말이지요. 이 점을 다시 한 번 제가 말씀을 드리고 나중에 더 보충해서 말씀을 드리도록 하겠습니다.

또 하나는 아까 신공항 얘기 죽 들어보니까 우리 건교부가, 프랑스 용역회사가 1년 만에 해낼 수 있는 판단을 건교부가 2007년부터 이것을 검토했는데, 10년 동안 검토했는데 그것을 못 찾아냈다고 하는 것이 좀 부끄럽지 않습니까? 2007년에 노무현 대통령 때 이것 검토를 지시해 가지고 몇 차례 이렇게 10년을 해 왔는데, 지금 프랑스 회사가 1년 검토해 가지고 찾아냈다는 게, 어떻게 생각하세요?

○**국토교통부장관 강호인** 물론 그분들이 저희들보다 경험과 대상 국가를 많이 다룬 그런, 저희들보다는 경험 면에서 더 풍부하고 사례를 많이 봐 온, 식견이 좀 높은 측면도 있었어요. 또 저희들 같은 경우에는 이런저런 정치적인 고려, 이런 것들 때문에 사실 저희들이 문제를 파악하고 대안을 찾으려 하면서 저희들이 저희들 스스로 그런 계약을 치고 울타리를 쳐 가지고 문제를 보는 그런 좁은 소견들도 있지 않았나 생각합니다.

○**이해찬 위원** 그러니까 그런 국토교통부의 자세가 잘못됐다는 얘기에요.

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다. 그런 부분들 저희들이……

○**이해찬 위원** 사안의 타당성을 가지고 판단을 해야지 자꾸 다른 판단을 가지고 하다 보니까 이 지경이 된 것 아닙니까? 제가 총리 할 때도 이것을 검토를 했었어요. 2002년 김해공항 사고가 나고 나서부터 부산의 요구도 있고, 그때 판단이 김해 확장은 어렵다, 산을 하나 없애야 되기 때문에 어렵다는 판단이 들어서 그러면 신공항을 하나 해 보자라는 쪽으로 구두적으로는 검토를 하다가 공식화된 게 2007년이란 말이에요. 그 이후 죽 검토를, 참여정부 끝나고 그다음에 다음 정부부터 검토를 해 왔는데, 오늘 죽 말씀하시는 것 보니까 10년 동안 이것을 제대로 안 한 것에 대한 사과가 전혀 없어요. 이렇게 결정된 것에 대한 사과도 없을 뿐만 아니고 10년 동안 이것을 합리적으로 합목적적으로 추진해 오지 않았다는 것에 대한 국토교통부의 사과도 없단 말이에요. 그런 점은 장관으로서 다시 한 번 국민들에게 사과말씀을 하셔야 됩니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저희들 2007년, 사실은 2006년부터 이런 신공항 수요를 예측하고 그다음에 또 어떤 식으로 입지를 선정할까에 대해서는 그동안에 사실은 수요 부침, 그다음에 또 그간의 그런 기술변화 같은 것들을 워낙 급격하게 하다 보니까 이런 부분들이 제대로 일관성 있게 진척은 안 된 것 같습니다.

예를 들면 2011년에 발표할 때만 하더라도 그때는 2007~2008년 서브프라임 모기지 사태와 리먼 브라더스 사태로 글로벌 금융위기가 나서 항공 수요가 급격히 위축되고 있을 때였습니다. 그런데 이게 2013년에서 2014년 수요조사할 때는 또 LCC, 그러니까 저가항공사의 등장으로 사실은 항공 수요, 국제항공 수요가 또 급격히 늘어나고 있었습니다.

예를 들면 지금도 국제항공전문기관들은 국제항공 수요가 연간으로 한 4.5%에서 5% 정도 늘어나고 있다고 하는데 저희 같은 경우에는 한 10% 이상의 그런 저가항공 수요가 늘어나고 있고 국제선 여객들이 중국여객 수요의 증가와……

○**이해찬 위원** 그것은 지금 변명을 하시는 거지 사과하시는 게 아니라니까요.

○**국토교통부장관 강호인** 많이 늘어나 있고요. 그래서 그때의 여건과 그때의 그 계약들이 전부 다 틀렸기 때문에 그런 부분들을 우리가 일관성 있게 보지 못했다고 이야기하기에는 좀 힘든 부분이 있다는 말씀을 드리는 겁니다.

○**이해찬 위원** 정부의 정책결정이 그런 요소 저런 요소 다 감안해서 판단해서 결정하는 것이지, 그런 요소 때문에 판단이나 결정을 안 했다라는 게 잘했다는 태도예요?

○**국토교통부장관 강호인** 아닙니다. 그래서 저희들 이런 부분들에 대해서 나름대로 그런 전문성 같은 것들을 높이기 위해서 더 노력을 해야 되고 이번 계기를 통해서, 특히 국책사업 결정과정에 대한 프로세스도……

○**이해찬 위원** 이런 갈등 과제가 많은 사업들은요, 가령 경주 방폐장 같은 경우처럼, 그것도 얼마나 표류하고 갈등 과제가 많았습니까? 그런 사안일수록 주민들 의견을 정말로 수렴할 수 있는 그런 절차적 과정, 이게 굉장히 중요해요. 그런데 이런 부분들이 이번에 상당히 생략이 됐기 때문에 이런 결과가 나오는 것 아닙니까? 그런 점을, 갈등 과제가 많은 과제일수록 더 신중하게 의견을 수렴하는 그런 절차가 꼭 필요합니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 하여튼 갈등 과제가 되게 중요한 이슈이고 앞으로도 정부가 많은 노력을 기울여야 될 부분이라고 생각합니다.

○**위원장대리 민홍철** 이해찬 위원님, 수고 많으셨습니다.

다음은……

○**행정중심복합도시건설청장 이충재** 위원장님, 행복청 소관을 이해찬 위원님께서 장관님한테 질의하셨는데 답변이 하나도 안 된 것 같아서, 좀 답변을 드려도 되겠습니까?

○**위원장대리 민홍철** 예, 그러면 짧게 간단하게만 좀 해 주십시오.

○**행정중심복합도시건설청장 이충재** 위원님께서 가지 질문하셨는데, KTX 역사 간이역과 관련해서 행복청이 만든 도면이 있다고 말씀하셨는데 그것은 좀 더 확인해 보겠습니다. 제가 알기로는 확인이 안 된 거고요.

그다음에 행복청 사업이 전체적으로 미흡한 게 아니냐, 2015년까지 사실 8조 5000억 중에서 6조 300억 원을 집행해야 되는데 그게 미흡하다고 말씀하셨는데, 그 사업비 중에서는 사실은 그 전에, 위원님 잘 아시다시피 학교 업무가 저희 청에 있었습니다. 그런데 12년부터 학교 업무가 이관이 됐어요. 그래서 12년부터 2015년까지 학교를 건축할 게 한 60개 학교가 되는데 그 학교 업무가 교육청으로 이관됐기 때문에 그게 한 9000억 원에서 한 1조 정도가 돼요. 그리고 전체적으로는 수정안 논의 때 조금 지연이 돼서 늦어진 것은 있습니다마는 전체적으로 지금 사업비 예산이 미투입되고 있는 것은 아니라는 말씀을 드리 고요.

그다음에 박근혜 대통령께서 플러스 알파를 말씀하셨는데 오히려 마이너스 알파냐, 이 말씀하신 부분은 저희가 개발계획에도 사실은 반영되지 않은 산하기관 클러스터나 미니클러스터 또 산하기관지원센터 또 그 이외에 공공건축물이나 상업 시설까지 특화를 해서 가지고 있거든요. 그래서 이런 것들이 사실상 도시에 플러스 알파 요인으로 작용하고 있다는 말씀만 좀 드립니다.

그리고 더 자세한 것은 가서 설명 올리도록 하겠습니다.

○**위원장대리 민홍철** 다음은 존경하는 이원욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이원욱 위원** 경기도 화성을 지역의 이원욱입니다.

먼저 국토교통위원회에서 함께 일하게 되어서 기쁜 마음입니다.

우리 국토위는 국회의원들이 제일 많이 가고 싶어 하는 위원회입니다. 왜 그럴까 생각해 보니 아마도 우리 국민의 가장 큰 고민거리인 주거 문제와 교통 문제를 모두 다루는 위원회이기 때문이 아닌가라고 생각이 됩니다.

최고의 가치는 결국 행복에 있는데 주거 문제가 행복의 문제를 다루는, 국민 행복을 다루는 첫 번째 발걸음일 수 있다라고 생각이 됩니다. 그런데 행복을 주어야 할 주거가 국민에게 고통을 주어서는 안 된다, 이런 생각이요. 이를 해결해야 될 의무가 우리 국회나 여기 앉아 계신 정부에게도 공통으로 있다라고 하는 생각입니다. 이런 문제에 여야 있을 수 없다라고도 생각이 들고요.

20대 국회 국토교통위원회가 주거 문제 해결을 위해 적극 나서는 국회가 되기를 바라면서 몇 가지, 국토위가 다루기를 바라는 전체적인 의제에 대해서 몇 가지 질문드리겠습니다.

먼저 오늘 국토부가 의원실에 제출한 현안자료 보고 보면 이것 2016년 주요 현안보고, 국회 보좌진 업무설명회 때. 여기에 전세가율과 월세 비중, 아까 존경하는 윤후덕 위원님이 질문도 하셨는데 이런 보고가 나옵니다, 굉장히 부정적인 내용이지요. 전세가율이 74.1% 감정가, 감정원 조사에 의하면 역대 최대로 올라갔다 등등 이러한 내용이고요, 월세 비중도 지속적으로 증가하고 있다. 이런 것들이 정말 아주 주목돼야 될 지점인데, 문제는 오늘 상임위에 제출한 보고서 보면 23쪽에 그 중요한 내용이 꼭 빠집니다.

장관님, 그러니까 상임위의 국회의원들한테는 그 중요한 내용을 꼭 빼고 보고하는 이것은 주택 시장에 대한, 그리고 안정적으로 뭐, 안정세를 유지하고 있다, 이런 긍정적인 시그널에 대한 것만 보고자료에 넣은 것은 굉장한 왜곡을 의도적이건 비의도적으로 하고 있는 거라고, 왜곡보고를 하고 있는 거라고 생각이 들어서 유감이고요.

장관님, 19대 국회 때 서민주거복지특별위원회 운영된 것은 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 그곳에서 여러 의제가 논의됐는데 전월세상한제하고 계약갱신청구권도 논의가 됐습니다, 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 당시에 정부 측에서 추천한 전문가들조차도 계약갱신청구권에 대해서는 긍정적으로 봤는데, 그 내용 알고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 일부 주장이 있었습니다.

○**이원욱 위원** 정부 측 위원마저도.

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 그것은 정부 측 위원이 아니고 여야의 추천을 받은 전문위원들께서 일부 그런 의견을 내신 것으로 알고 있습니다.

○**이원욱 위원** 정부 측 위원도 그랬습니다. 그때 한번 잘 검토해 봐 주시고요.

지금 아까 조금 전에도 이것 누락시킨 자료를 보면 전세가격, 전세율 계속 높아지고 월세 비중 높아지고 있습니다. 국민한테 고통을 주고 있는 것은 사실이잖아요, 그렇지요? 사실이지요? 치솟는 전세 가격과 월세 부담금.

○**국토교통부장관 강호인** 전반적으로……

○**이원욱 위원** 국민한테 고통을 주고 있습니까, 안 주고 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 많은 어려움을 받고 계시는 분들이 많습니다.

○**이원욱 위원** 그래서 가계의 주거비 부담이 늘어나고 있지요?

○**국토교통부장관 강호인** 그런데 그 어려움을 받고 있는 부분들의 부담이 어떻게 해서 생기고 무엇을 통해서 해결해야 될 거냐에 따라서는 생각을 좀 다시 한 번……

○**이원욱 위원** 장관님, 지금 국민의 절반인 850만 명이 2년마다 한 번씩 계약에 시달리고 있습니다. 이 문제에 대해서 아까도 제가 모두에 말씀드렸듯이 여야, 정부, 국회 이런 것 따로 있을 수 없습니다. 그 문제에 대해서는 정말로 전향적으로, 어떻게 하면 이 문제를 해결할 것인가에 대해서 전향적으로 생각해 주셔야 됩니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저희도 적극적으로 검토하고 있습니다.

○**이원욱 위원** 계약갱신청구권, 그러니까 전월세상한제가 아니더라도 계약갱신청구권 정도는 충분히 도입할 여지가 있는 것 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 계약갱신청구권만 인정을 하더라도 결국은 협상에 의해서 임대료 인상을 정하게 한다면 결국은 임대차 분쟁이 발생할 수밖에 없고요.

○**이원욱 위원** 자, 보십시오. 제가 아직까지는

조금 공부를 못 했는데, 그러면 OECD에서 전월세상한제와 전세가격청구권이라고 하는 제도가 도입돼 있는 여부에 대해서 전체 한번 분석해 가지고 자료를 좀 제출해 주세요. 예?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**이원욱 위원** 예, OECD국가 전체.

그다음에 신도시 건설 문제에 대해서 한번 질의드릴게요. 도시재생법과 관련해 가지고 한번 같이 연관해서 질문을 드리겠습니다.

도시재생법에 따른 도시재생활성화 가이드라인을 보면 문화·예술·관광·상권·사회적 경제·주거 복지·일자리 창출 등 도시재생에 기여할 수 있는 분야의 부처 협업사업을 적극 발굴해 통합적인 계획을 수립하도록 하고 있다. 실제 시행된 선도사업에서는 국토부, 문화부, 중기청이 MOU를 체결해 지자체 지원 등 도시재생에 적극 협력하도록 하고 있습니다. 내용은 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 구도시의 경우에 도시재생사업은 그런데, 신도시를 만들 때가 문제입니다, 신도시. 신도시 만들 때 대부분 LH가 하지요, LH. LH가 하는데 도시재생활성화 가이드라인, 조금 아까 읽어 드린 그런 것에 대한 문제의식이 전혀 없다고 하는 겁니다, 신도시를 만들 때는. 그래서 사람들이 입주해 가지고 들어와 보면 일부의 공원과 도로를 제외하고는 아파트만 텅텅텅 서 있는 게 신도시의 지금 현황입니다, 초창기. 그렇지요? 장관님, 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 그런 공원 같은 이런 것들은 지자체가 설치해서 운영하는 시설이기 때문에……

○**이원욱 위원** 그러니까 그런 부분을 이제는 더 이상, 조금 아까 도시재생 가이드라인을 말씀드렸잖아요.

○**국토교통부장관 강호인** 저희들 그래서……

○**이원욱 위원** 도시가 처음에 들어왔을 때 거기 교육·문화·복지 뭐 이런 것들 다 필요하지 않습니까? 그것을 지자체에다가 조성원가로 토지출태니까 나머지는 지자체 너희들이 알아서 만들어라라고 하는 게 지금 신도시 건설의 문제점이라고 하는 건데, 그 부분 개선 여지가 없습니까?

신도시 건설할 때 이제는 LH에서 토지의 부담

을 조금 더 진다 하더라도 그러한 시설이 동시에 같이 들어와 있어야 된다고 하는 거예요.

○**국토교통부장관 강호인** 그래서 저희들도 그러한 대규모 개발방식은 지양하고 다양한 기능을 갖춘 그런 중소규모의 맞춤형 도시 개발방식으로 전환해 나갈 것입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....
(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**이원욱 위원** 이를 위한 법과 제도를 좀 바꿀 생각이 있으세요?

○**국토교통부장관 강호인** 필요하다면 저희들 신중히 검토하겠습니다.

○**이원욱 위원** 일단 이따 하겠습니다.

.....
○**위원장대리 민홍철** 수고하셨습니다, 이원욱 위원님.

다음은 존경하는 우리 이우현 간사님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이우현 위원** 용인갑의 이우현 위원입니다.

19대에 이어서 20대에도 국토위에서 우리 장관님을 비롯한 위원님들과 또 같이하게 된 것을 기쁘게 생각합니다.

이번에 우리 영남권 신공항 발표는 국민 대다수가 잘 결정한 사항으로 생각을 하고요. 거기에 지금 추가적인 민원 이런 것이 아마 굉장히 많이, 지금 걱정하는 김해 주민들의 의견이 있는 것 같은데 그런 건 정부가 좀 더 확고하게 의지를 갖고 또 거기 소음피해나 이런 것도 24시간 운영할 수 있는 그런 부분에는 주민 이주를 한다든지 거기다가 무슨 특화단지를 만든다든지 이렇게 해서 주민 민원 해결을 하면 오히려 기반시설이 잘 갖춰지는 데 더 많은 도움이 될 걸로 생각을 갖습니다.

장관님, 수서 KTX가 올 9월 달에 개통되니까? 언제 정식으로..... 지금 정상적으로 되고 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 지금 현재 일부 문제점이 발견된 구간이 있어 가지고 안전을 최우선으로, 보강공사를 마친 다음에 지금 현재로서는 한 12월쯤 개통할 생각으로 있습니다.

○**이우현 위원** 12월 달에 하시나요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이우현 위원** 그리고 아까 박찬우 위원님께서 말씀하신 대로 서울-세종 간 고속도로가 지금 2

단계로 나눠서 계획을 갖고 있잖아요. 그래서 정말 요즘에 우리나라 건설이나 토목 다 어려운데 같이 병행해서 하는 것도, 저도 같은 생각을 갖고 있는데, 한 번 검토해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 이런 것들도 관계 부처하고도 또 협의가 필요한 사항이기 때문에 한번 협의를 해서 검토하겠습니다.

○**이우현 위원** 왜 그러냐면 지금 도로가 어느 구간은 되고 또 어느 구간은 안 되다 보면 효율적일 수도 없고요. 또 지금 기업들이 굉장히 어려울 때 이럴 때 좀 정부가 일자리 창출이나 이런 것에도 좀 앞장서면 좋겠다 이런 생각을 갖고요.

지금 수도권에, 특히 남부권에 보면 주말에 차가 굉장히 많이 막히거든요. 그런데 지금 예비타당성 검토, 교통개발연구원에 보면 월요일에서 금요일까지만 예타가 적용이 되고 토요일, 일요일은 좀 안 되는 것 같습니다, 장관님.

이런 부분을 좀 국무회의에 가서서 이렇게 하든지 아니면 기재부와 협의를 해서 수도권 남부에, 용인 같은 데 에버랜드 주변에는 너무나 차가 밀집해서 굉장히 교통에 문제점이 많은데 예타에는 그게 안 들어간다 이거예요. 그러니까 이런 부분은 개선돼야 되겠다, 이런 것도 한 번 좀 시행령이 됐든 아니면 기재부와 잘 협의해서 좀 보완해 주시기 바랍니다.

(민홍철 간사, 운영일 간사와 사회교대)

○**국토교통부장관 강호인** 예, 저희들도 제도개선의 필요성에는 충분히 공감하고 있습니다. 현재 시행 중인 연구용역을 통해서 제도개선 과제를 발굴하고 당국과도 협의해 나가도록 하겠습니다.

○**이우현 위원** 그리고 지금 아파트가 강남의 재개발이 과열됐다고 그러는데 사실은 수도권, 용인만 해도 지금 미분양이 많이 있거든요. 그래서 똑같이 좀 안 봤으면 좋겠다, 왜 강남과 또 수도권, 경기도 같은 데 똑같이 보면 금융에서 많은 제재 받고 그러면 우리나라 건설경기 더 어렵고요, 전셋값 폭등이나 월셋값 이것 잡을 수가 없다, 그러니까 이런 것은 강남에 맞춰서 모든 것을 비교하면 안 된다 저는 그렇게 생각하는데 장관님 생각은 어떻습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아까도 말씀드렸습시다마는 주택시장의 그런 양상이 지역별로 그리고 또 주택 유형별로 틀리기 때문에 그 지역 상황에

맞춰 가지고 저희들이 별도로 예민한 모니터링을 해 나가면서 필요한 경우에 즉각적인 그런 필요한 조치들을 좀 시행할 계획입니다.

○**이우현 위원** 지금 뉴스테이법, 임대아파트 추진상황은 제가 서류를 지금 막 받아서 잘 검토를 못 했는데, 진행상황은 지금 정상적으로 잘되고……

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**이우현 위원** 지방자치와 협의과정은 어떻습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 지자체와도 원만하게, 아마 지자체들이 행복주택이나 뉴스테이에 대해서 시장의 많은 호응을 보고 지자체도 적극적으로 참여를 하고 있습니다. 그래서 계획대로 착실하게 추진이 되고 있다고 보고 있습니다.

○**이우현 위원** 계속 잘 추진하셔서 지금 전세나 월세 가지고 주택난에 너무나 고통받고 있잖아요. 그래서 그런 부분이 빨리 해소될 수 있도록 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**이우현 위원** 장관님, 그리고 지금 수도권 규제 완화 이제는 해야 된다고 봅니다.

1982년도에 제정된 수도권정비계획법이 지금 거의 삼십 몇 년을, 34년 이렇게 하고 있는데, 영국이나 프랑스 파리나 수도권 규제 다 풀었지 않습니까? 그런데 지금 일자리 창출을 낼 수 있는 젊은이들이 일자리 제일 못 갖는데 수도권에 다 있는 것 아니겠습니까? 그래서 자연보전권역에서 6만㎡ 미만 이런 산업단지를 내줬는데 이런 것 더 확대해야 된다고 누차 말씀을 드렸는데요.

그래서 이런 부분에 좀 한 15만㎡ 정도로 확대를 해서 일자리를 만들어야지, 지금 지방에 공기업 다 내려가고 또 정부청사 다 내려갔지 않습니까? 그리고 이제 2시간이면 다 다닐 수 있는 대한민국 거리에 수도권·비수도권이 어디 있습니까, 지금? 이런 것 좀 개선해야 된다고 보고요.

이런 것이 자꾸 되다 보니까 국내 기업들이 전부 외국으로 지금 나가는 것 아니겠습니까? 1년에 2000~3000개가 해외에다가 공장을 차리는데 지금 일자리 없다고 온통 젊은이들 난리고 그런데, 이 부분에 대해서 장관님 견해는 어떠세요?

○**국토교통부장관 강호인** 수도권 규제가 30년 이상 유지되어 오면서 위원님께서 말씀하신 바와 같이 시대의 변화를 반영하지 못한 부분이 있을

수 있습니다. 그래서 권역제도와 같은 이런 기본 골간은 유지를 하되 불합리한 규제는 현실에 맞게 개선해 나가면서 실효성 있는 지역대책도 병행 추진해야 될 필요가 있다고 생각합니다.

○**이우현 위원** 국토부하고 기재부하고 산업통상부가 경제발전에 앞장서야 됩니다.

지금 수도권에 보면요, 수도권 규제받지요, 용인 같은 데 팔당수계 규제받지요, 군사보호 규제받지요, 그린벨트 규제…… 4중 규제를 받고 있어요. 이런 나라가 어디 있어요, 이런 나라가요?

이것은 좀 과감하게 탈피할 부분도 있다, 그리고 팔당 수계 규제받는데, 수돗물 2500만 명이 먹는데 그 규제 속에서 또 4중 규제 받는 것은 옳지 않다, 모든 것 좀 풀고 과감하게 국토부가 앞장서 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 현재 지역경제 활성화를 위해서 국토부도 규제프리존 도입을 추진 중에 있습니다. 이와 연계해서 경기 동북부, 낙후지역 등에 대한 불합리한 규제가 있는지도 검토해 나가도록 하겠습니다.

○**이우현 위원** 이상입니다.

○**위원장대리 윤영일** 이우현 위원님 수고하셨습니다.

다음은 우리 존경하는 임종성 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**임종성 위원** 경기도 광주을 임종성 위원입니다.

먼저 본격적인 질의에 앞서 지난 화요일 발표된 영남권 신공항 입지 선정과 관련하여 한 말씀 드리겠습니다.

용역 결과의 타당성에 대해서는 따로 언급하지 않겠습니다. 다만 이를 둘러싼 지역갈등과 국론분열이 첨예했는데 정부는 도대체 어디에서 무엇을 하고 있었는지 이것에 대해서 좀 묻고 싶습니다.

장관님, 방폐장이나 평택 미군기지 또 새만금, 제주 해군기지, 밀양 송전탑 이 사업들의 공통점이 무엇인지 아십니까? 바로 국책사업이지요? 사회적 갈등과 비용이 엄청났던 사업들입니다. 맞습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 생각합니다.

○**임종성 위원** 이 때문에 국책사업을 추진하면서 정부의 가장 중요한 업무 중 하나가 공공갈등 관리입니다. 맞지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 그런데 이번 영남권 신공항 입지 선정 과정에서 정부의 갈등관리가 전혀 보이지 않았다고 생각합니다.

국토부에서는 갈등관리를 위해 영남권 5개 지자체 의견 수렴과 전문가 자문회의를 운영했지만 주민 간 갈등은 오히려 증폭되지 않았나 생각합니다. 결국 이러한 국토부의 비밀주의 때문에 무늬만 갈등관리이고 오히려 갈등을 방조하고 조장했다는 평가가 제기되고 있는데, 한마디로 국토부의 갈등관리가 없었던 셈 아닙니까? 인정하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 이번 경우가 말씀하신 방폐장이나 평택 미군기지 이전이나 밀양 송전탑하고 달랐던 게 그때는 정부가 이런 이해조정 그리고 갈등조정의 이해당사자로서 직접 참여를 했는데 이번의 영남권 신공항 선정 과정은 아예 과정 초기부터 그런 정부의 개입을 조금 공정하고 객관적으로 하기 위해서 정부는 좀 멀리 떨어져 있고 다른 외부의 전문기관들에 맡겨서 하는 그런 과정이었기 때문에 정부가 이런 내용에 대해서……

○**임종성 위원** 그런데 국토부에서 어느 정도 조정, 이게 갈등이 일어나기 전에 언론에다가라도 좀 해 가지고 방조만 안 했다면 좀 더 낮지 않았을까요?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇게 말씀하실 수도 있겠습니다마는 저희들 입장에서는 아예 처음부터 이렇게 정부가 나서지 말고 외국의 기관에다가, 제3자적인 외국전문기관에다 맡겨서 하는 게 좋겠다는 그런 합의가 있었기 때문에 사실은 저희들은 무슨 내용을 이렇게 알리고 하는 그 과정 자체가 오히려 다른 후폭풍이나 다른 분란을 조장하는 그런 결과가 되기 때문에 가급적이면 개입을 하지 않았습니다.

○**임종성 위원** 다음 질의 하겠습니다.

제2경부고속도로에 대해서 질의 좀 하나 드리겠습니다.

서울-세종 고속도로 노선과 관련해서인데요. 지금 성남의 남한산성터널 또 9공구하고 10공구의 곡선구간 때문에 또 경기도 광주의 직동과 목동 또 존경하는 박찬우 위원님께서 말씀하신 천안 이런 데에서 지금 반발이 심각하게 일어나고 있습니다. 그러나 이것에 대한 갈등관리는 지금까지 전무하지 않나 생각되는데, 혹시 장관님 알

고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 대충 이야기는 들었습니다.

그리고 이런 부분들이 저희들은 2009년 타당성 조사 당시에 IC 위치라든지 지역여건 등을 고려해서 노선을 계획하고 있지만 그동안에 또 여건 변화가 생기고 또 주민 의견이 다른 부분들이 있을 수 있기 때문에 그런 것들을 수렴해서 여러 가지 대안을 검토해 나가겠습니다.

○**임종성 위원** 그리고 오늘 업무보고 시에 19페이지 보면 굴곡노선을 조정하겠다 했어요. 맞지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 그러면 고속도로 같은 경우도, 제2경부고속도로 같은 경우도 곡선노선 같은 경우 직선화할 의사는 있으십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그것하고는 또 틀리지요. 봐야 될 부분이 있습니다.

○**임종성 위원** 검토하실 의향이 있으세요?

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 물론 문제가 되고 주민의 그런 민원이 발생하는 부분들은 저희들이 당연히 검토를 하지요.

○**임종성 위원** 아니, 지금 민원 발생해 가지고 이 질의를 드리는 건데……

○**국토교통부장관 강호인** 그 자세한 내용에 대해서는 제가 조금 더 파악하고 답변을 드리도록 하겠습니다.

○**임종성 위원** 그러면 이것에 대한 세부적인 것은 서면질의로 드릴 테니까 답변을 좀 해 주시기 바라겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하시지요.

○**임종성 위원** 수도권 규제에 대해서 말씀드리겠습니다.

지금 수도권 규제에 의해 가지고 경기도 같은 경우는 사실 난개발이 초래되고 있거든요. 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 수도권 규제함으로써 빌라단지라든지 소규모 공장이라든지 이런 게 들어오다 보니까, 소규모 업체들이 들어오다 보니까 실질적으로 환경 파괴도 되고 있고 또 인프라 구축이 전혀 안 되고 있습니다. 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 이것을, 수도권 규제를 조금 더 완화시켜 가지고 기존, 물론 저는 수도권 규제를

완전히 완화시키자는 게 아닙니다. 기존에 있는 공장이나 물류단지를 산업단지화해 가지고 이전을 해 주면 거기에서 나오는 모든 물이나 이런 것을 정화시켜 가지고 내려보내면 실개천도 살릴 수 있거든요. 그렇지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 오히려 그렇게 집적화시키고, 지금은 환경처리 기술들이 워낙 앞서 가지고 있기 때문에 그런 수질처리도 훨씬 더 효과적으로 개선이 될 수 있다고 생각합니다. 그래서 이런 부분들에 대해서……

○**임종성 위원** 그러면 앞으로 이런 방안에 대해서 수도권 규제 완화 차원에서 산업단지나, 다만 먼저 그 지역에 있던 단지를 입주시키는 걸로 해 가지고 검토하실 의향이 있으십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들도 그런 권역제도의 본질적인 근간은 유지하겠지만 불합리한 규제 아니면 현실적인 투자 수요가 있는데 이런 부분들이 분산이 돼가지고 제대로 투자가 못 되는 부분들은 가급적이면 실효성 있는 개선책을 마련해서 도와드릴 수 있도록 그렇게 노력하겠습니다.

○**임종성 위원** 본 위원은 수도권 규제 완화에 대한 국민들의 사회적 합의를 전제로 20대 국회 국토위에서 수도권 규제 완화에 대해서 좀 더 논의가 진지하게 진행되었으면 하는 바람이고요. 장관님께서도 고민해 주시고, 못다 한 질문은 서면질의로 하겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 이상입니다.

○**위원장대리 윤영일** 우리 임종성 위원님 수고 하셨습니다.

다음은 우리 존경하는 이학재 위원님 질문해 주시지요.

○**이학재 위원** 장관님, 영남권 신공항, 김해공항으로 선정하는 데 있어서 경제성이나 안전성이나 환경성 차원에서 공정하고 객관적이었습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 생각합니다.

○**이학재 위원** 정치적 고려를 했습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 전혀 없습니다.

○**이학재 위원** 국민 기만 의도가 있었습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아닙니다.

○**이학재 위원** 만약에 대통령이나 또 장관이나 국민들 중에서 가덕도나 밀양 중에서 어디 한 곳이 되었으면 좋겠다 하는 그런 생각이 있었는데,

그런데 경제성이나 안전성이나 환경성 차원에서 김해공항이 가장 적합하다고 나왔다고 하면, 그러면 그리로 정해야 되는 것 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다. 그렇게 생각합니다.

그 용역의 취지도 그랬고 그 용역을 발주한 그런 당시의 정신도 5개 지자체의 그런 합의에 기초한 것이었습니다.

○**이학재 위원** 어제 리얼미터에서 신공항 발표 이후에 한 조사를 보면 26.8%가 ‘영남권 신공항은 처음부터 추진하지 말았어야 된다’ 이런 의견도 있었고, 그걸 빼더라도 43.5%가 ‘정부의 김해공항 확장에 공감한다’ 이렇게 되어 있고요. ‘가덕도나 밀양을 선택했어야 된다’고 응답한 비율은 13.3%였습니다.

이것만 보면 가덕도나 밀양을 선택했어야 된다고 하는 것이 김해공항을 확장하자는 것보다 한 3분의 1 정도밖에는 안 되거든요. 그러면 국민적인 합의도 저는 이루어졌다고 생각을 합니다.

문제는 밀양이나 가덕도를 기대했던 그런 국민들의 마음을 어떻게 헤아릴 것인가의 문제인데, 그런 차원에서 설령 밀양이나 가덕도 중에 한 곳이 선정됐다 하더라도 선정되지 못한 그곳 주민들의 마음을…… ‘선정되지 못해서 참 아쉽다. 기대에 부응하지 못해서 죄송하다. 하지만 공정했다’ 이렇게 해야 할 것 아닙니까, 그렇지요?

그런 차원에서 보면 절차적으로 공정하고 객관적이었다는 말씀과 함께 기대를 했던 두 곳의 국민들께 ‘기대에 부응하지 못해서 죄송하다’ 이런 정도는 충분히 사과를 해도, 저는 충분히 할 수 있다고 생각하는데 장관님 그럴 용의 없으십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 제가 발표문을 발표할 당시에 그렇게 말씀을 드렸고 오늘 또 대구 지역 위원님들하고 간담회를 하고 오면서도 충분히 그런 뜻을, 안타까움을 전하고 왔습니다.

○**이학재 위원** 왜냐하면 그동안에 국민들의 마음이 불편하시기 때문에 장관님이 충분히 여러 차례에 걸쳐서 사과를 하실 수 있다고 생각을 합니다.

또 좀 전에 박완수 위원님께서도 말씀을 하셨지만 이제 김해공항으로 결정이 난 이상 접근성 제고를 위해서 도로나 철도를 이용해서 영남권의 주요도시가 공항에 접근이 용이하도록 하는 대책을 잘 세워야 될 거라고 생각을 하고요.

또 저는 이번 사태를 보면서 국책사업으로 추진하는 선호시설 유지에 대해서 각 지방이 아주 적극적으로 나서서 과열 경쟁을 하게 되는데, 예비시설에 대해서는 국가에서 보상을 하잖아요. 그러면 이런 선호시설, 펌피시설에 대해서는 지역에서 부담을 하게 해서 그것을 가점화하는 것이 앞으로 돼야 된다, 그래야 부담을 많이 하겠다는 지자체에 가점을 더 줘 갖고 정부의 예산도 줄이고 또 그 부담과 그 지역이 얻게 되는 이득간에 어떤 보정을 통해 갖고 과도한 경쟁도 줄일 수 있다고 생각하는데 어떻게 생각하시나요?

○**국토교통부장관 강호인** 좋은 지적이라고 생각합니다.

아마 국민들이나 저희 정부를 포함해서 이번 영남권 신공항 결정과정에서 그런 민주주의 학습비용들 그리고 그런 부분에 대해서는 많은 교훈을 받았다고 생각합니다.

○**이학재 위원** 지금 영남권 신공항이 김해공항을 확장해서 신공항을 만드는 것으로 이제 결정이 났는데 그러면 이 논란이 빨리 종식이 돼야 됩니다.

논란이 계속되고 국론분열이 된다고 하면 그 기대했던 국민들을 두 번 죽이고 세 번 죽이는 그런 것이 되기 때문에 빨리 종식될 수 있도록 최선을 다해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저희들이 필요하다면 지방에 내려가서 설명도 좀 드리고요. 또 후속조치들이 차질 없이 추진되어서 김해 신공항이 정말 영남권 전역의 주민들이 아껴서 사랑하고 사용할 수 있고 또 그 편익이 모든 지역 주민들에게 돌아갈 수 있는 그런 신공항이 되도록 저희들이 최선을 다해서 건설해 나가겠습니다.

○**이학재 위원** 장관님, 영종하늘도시의 미분양 물량이 7조 원에 달하고 있고 청라국제도시의 국제업무단지가 풀만 무성한 사실을 알고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그런 말씀 많이 들었습니다.

○**이학재 위원** 이것을 해결하기 위해서 제3연륙교가 건설돼야 되는데 지금 계속 미뤄지고 있습니다. 이것 때문에 이 일이 잘 추진이 되지 않는 것이거든요.

그런데 국토부가 이것을 해결해야 되는 주체임에도 불구하고 지금 장관님이 이 사실을 잘 모르는 것처럼 너무 남의 불구경하듯 하는 것 아닙

니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그것 아닙니다.

하여튼 제3연륙교 사업시행자는 인천시인데 또 이런 부분이, 기존에 그 옆에 민자도로가 있어 가지고…… 이런 부분에 대해서는 만약에 제3연륙교를 따로 독립적으로 설립하려고 할 경우에는 그런 부분에 대한 손실보전 대책이 아마 먼저 선행이 돼야 되는 것으로 알고 있습니다.

○**이학재 위원** 왜 장관님이 잘못 생각하시는지는 좀 이따 보충질의 때……

○**위원장대리 윤영일** 우리 이학재 위원님 수고 많으셨습니다.

다음은 존경하는 우리 주승용 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**주승용 위원** 전남 여수시를 주승용 위원입니다.

영남권 신공항이 김해공항 확장으로 결정된 것, 저는 개인적으로 참 잘됐다라고 생각합니다. 그런데 이게 정말 10년을 돌고 돌아 지금 원점으로 온 느낌인데요, 10년 전에 영남권 신공항을 만들어야 되겠다라고 한 것은 김해공항 확장으로 는 도저히 안 될 것 같기 때문에 김해공항 확장이 안 된다는, 불가능하다는 전제하에서 출발을 했어요. 그렇지 않습니까? 김해공항 확장이 충분히 가능하다고 했으면 이 영남권 신공항을 다른 데 제3의 후보지를 결정 안 했을 겁니다.

그런데 지금 다시 돌고 돌아서 김해공항 확장이 맞다라고 해 버리니까 저는 그 당시에 김해공항 확장 갖고 안 되겠다라고 했던 관료나 전문가들이나 연구위원들한테 문제가 있다고 봅니다, 만약에 이것이 맞다고 한다면, 지금 이 결과가 최상이라고 한다면.

일단 이명박 정부 때 이게 한 번 무산되고 나서 이명박 대통령이 사과하고 나서 다시 박근혜 대통령이 후보 시절에 공약을 해서 이 문제가 다시 재검토가 됐는데 지금까지, 엇그저께 발표하기 전까지만 하더라도 모든 국민들이나 그 지역 주민들은 밀양 아니면 가덕도 중에서 결정될 것이다라고 다 생각을 하고 있었어요. 그런데 완전히 뒤통수 치는 기분으로, ‘놀랐지?’ 하는 기분으로 김해공항 확장으로 다시 결정이 된 겁니다.

저는 이것에 대해서 정말 제3의 후보도 충분히 검토될 수 있다라는 전제하에서 결정이 됐는지, 그리고 다시 김해공항 확장이 최상의 방법이고 이것이 콜럼버스 발상의 전환이다라고 한 것이

맞는 건지 나는 지금도 의심돼요.

어느 전문가들의 의견이 맞는 것인지, 10년 전에 그 당시 전문가들이 김해공항 확장으로는 도저히 불가능하다라는 그 발상과 지금 김해공항 확장이 맞다라는 것에 대해서 한 번 저는 검토를 해 봐야 된다고 생각하고, 어찌 됐든 간에 밀양이나 가덕도가 결정되지 않고 제3의 장소로 결정된 데 대해서 저는 결론적으로는 안 해야 될 공약을 했던 것 아니냐 이런 생각을 합니다.

이번에 또 김해공항 확장계획을 발표하면서 후속조치로 동대구에서 김해공항 간 직통철도를 연결하겠다, 대구에서 부산 간 고속도로를 김해공항과 연결하겠다, 발표했지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 이것 예타 지금 아직 안 했지요?

○국토교통부장관 강호인 예?

○주승용 위원 예타를 아직 안 했……

○국토교통부장관 강호인 예타를 저희들이 7월 중에 신청할 겁니다.

○주승용 위원 그러니까 예타 안 했어. 예타도 않고 지금 이게 발표를 한 거예요.

이걸 왜 이렇게 발표를 한 겁니까? 아무래도 김해공항 확장이 되면 대구하고도 철도 놓고 부산하고도 고속도로를 놓는 것이 접근성에 유리하기 위해서 또 많은 수요를 충족하기 위해서 할 수 있는 최선의 방법이다라고 일단은 지금 이걸 발표한 것 아닙니까, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그 발표도 ADPI 내용에 들어가 있습니다.

○주승용 위원 그러니까……

○국토교통부장관 강호인 그 사람들이 최적의 입지로 선정하면서 그 이유로 든 내용입니다.

○주승용 위원 공항과 철도와 고속도로를 이렇게 연결하는 것이 가장 접근성이 용이할 수 있기 때문에 지금 결정해서 발표한 것 아니겠습니까, 아직 예타도 안 했는데?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 호남고속철도 사업 보면 지금 무안공항이 조성된 지가 오래됐어요. 그렇지요? 무안공항하고 호남고속철도를 잇겠다고 하는 것이 국토부의 타당성조사에서 용역 결과도 나와 있어요. 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 그리고 또 박근혜 대통령의 공약 사업이에요. 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 그렇게 알고 있습니다.

○주승용 위원 무안공항하고 호남고속철을 이어 주겠다, 2006년도에 한 겁니다. 지금까지도 이어 주지도 않고 있어요. 국토부에서 예타도 해 가지고, 타당성 용역까지 해 가지고 노선을 확정까지 했어요. 그런데 왜 안 해 줍니까?

과연 이 대구하고 김해공항 직통철도, 그래 가지고 연결되겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 호남고속철도 2단계 사업은 저희들 송정과 고막원 그리고 타당성용역과 전라남도 협의를 시행해서 노선안은 마련했습니다. 이 부분에 대해서……

○주승용 위원 장관, 답변을 간단간단히 하세요, 지금 시간이 없으니까.

이건 2014년도에 국토부가 타당성조사 용역 결과, 무안공항과 호남고속철도를 이어야 된다고 타당성조사 결과에서 나왔고 또 박근혜 대통령의 공약사업도 지금까지 이어주지도 않고 아직까지도 노선 결정이 안 돼 있어요. 이것 어떻게 하실 거예요?

○국토교통부장관 강호인 사업이 추진될 수 있도록 기재부와 적극 협의하겠습니다.

○주승용 위원 기재부가 돈이 없다고 하면 어떻게 합니까? 지금 기재부의 반대로 보류된 것 아닙니까? 그러면 앞으로 동대구하고 김해공항 직통철도도 기재부에서 반대하면 못 하는 것 아닙니까? 또 이것이 선심성 공약 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 관계기관하고 지속적으로 협의하겠습니다.

○주승용 위원 수서발 KTX가 지금 금년 말이면 개통이 되지요, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 경부선하고 호남선만 지금 면허가 발급돼 있지요, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 전라선은 면허 발급이 안 돼 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 어떻게 할 겁니까? 어떻게 하실 거예요? 제가 국토위원장 때 이게 SR이었다가 지금 운영권을, 면허를 준 것 아닙니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○주승용 위원 이게 SR로 주게 되면 민영화의 전초전이다 해 가지고 반대를 했는데 그때 2013

년 12월 27일 날 밤에 기습적으로 결정해 가지고 국토부가 SR에다가 면허를 준 거예요.

자, 그래 가지고 개통을 한단 말입니다. 경부선 하고 호남선만 수서발에서 주민들이 탈 수 있고 국민들이 이용하고, 전라선 가는 것은 그것을 이용 못 하는 것 아니겠습니까? 면허를 줄 겁니까, 안 줄 겁니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들이 이용수요나 차량여건이나……

○**주승용 위원** 지금 전라선 어디가 수요가 제일 많습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 차량여건도 또 봐야 되니까요.

○**주승용 위원** 그러면 차량이 부족하기 때문에 전라선을 안 주는 겁니까?

○**국토교통부장관 강호인** 노선이 아마 그렇게 여유가 많지 않은 걸로 들었습니다.

○**주승용 위원** 저는 면허가 발급돼야, 일단 경부선과 호남선에 비하면 전라선이 수요가 제일 많아요. 수요가 없다면 몰라도…… 그래서 전라선도 면허를 줘야 되고 만약에 면허를 못 준다면 용산역에서 출발하는 전라선이라도 증편을 해 줘야 됩니다. 그렇지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 수요가 있다는 것은 저희도 분명히 인식을 하고 있고, 그렇게 그런 부분들을 어떤 식으로 해소할 수 있을 건지 다각적으로 검토하겠습니다. 일단 지금 노선 같은 것들은 한정이 되어 있기 때문에 그런 부분은 어떤 식으로 배분할 건지 좀 더 심도 있게 고민할 시간을 주십시오.

○**주승용 위원** 알겠습니다.

○**위원장대리 윤영일** 주승용 위원님 수고하셨습니다.

다음은 존경하는 이현승 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**李憲昇 위원** 장관님, 지난 6월 20일 발표 내용이 김해공항 활주로 옆에다가 40도 정도 각도를 틀어 가지고 3200m 길이의 활주로를 건설하겠다는 그 정부 발표 맞지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**李憲昇 위원** 그런데 영남권 시민이 바라는 안전하면서도 24시간 운영이 가능한 가덕해안 신공항 추진이 우리 새누리당 입장에서는 조금 아쉬움이 남지만 그래도 활주로 한 번은 건설하고 또 관제탑 또 국제터미널을 신축하겠다고 하니까 사

실상 신공항 건설로 받아들이겠습니다.

그리고 또 오늘 많은 동료 위원님들께서 국익 차원에서 어쩔 수 없는 결정이었다는 의견을 많이 주셨기에 국론 분열을 막는다는 대승적 차원에서 받아들이겠는데, 자세한 용역 결과보고서는 아직 나오지 않고 프레젠테이션 한 자료만 오늘 조금 전에 저희한테 가져다 주셨습니다. 그래서 많은 위원님들께서 의문도 제기를 하시고 문제점에 대해서 많이 지적을 해 주셨는데, 여기에 대해서 철저히 검증을 하고 또 대책을 마련해야 될 것 같습니다.

먼저 대구·경북·경남·울산이 밀양을 선호한 이유가 어디에 있습니까? 접근성 그것 때문 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**李憲昇 위원** 거기에서 많은 점수를 받은 걸로 알고 있는데, 그렇다면 명실상부한 영남권 신공항이 되려면 철도라든지 도로 이런 교통연계망 구축이 시급한데 이것에 대한 대책은 확실하게 이행을 하실 수 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 이미 김해는 사실은 도로·철도 교통망이 잘 구축되어 있습니다마는 영남권 신공항이 김해에 들어서면 그 부분에 더 접근성을 높이기 위한 보완 방안들을 이번에 대책으로 저희들이 발표한 것이고요, 저희들은 그 부분들이 차질 없이 추진될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○**李憲昇 위원** 이번에 새로 신설한 활주로 길이가 3200m로 발표가 돼 있습니다.

이것 3200m면 초대형 항공기 이착륙이 가능합니까?

○**국토교통부장관 강호인** 충분히 가능합니다.

○**李憲昇 위원** 소위 말하는 F급, 날개 길이가 65m 이상 되는 대형……

○**국토교통부장관 강호인** A380이 지금 현재 여객기로는 제일 큰……

○**李憲昇 위원** B777하고 A380이 착륙이 가능하지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 용량인 걸로 알고 있는데 다 가능한 것으로 알고 있습니다.

○**李憲昇 위원** 아니, 가능한 것으로 알고 있다는 게 아니고 반드시 그것 가능해야 됩니다.

○**국토교통부장관 강호인** 가능합니다. 일부 화물기종, 예를 들면 B777-300ER이라든지 B777-F 같은 경우는 3500m를 요구하고 있는데, ADPi 나

다른 항공사들이 한국에서 이런 항공기를 운항할 가능성은 거의 낮게 평가하고 있습니다.

○**李憲昇** 위원 현재 우리나라에서 F급 항공기 이착륙이 가능한 공항이 어디, 어디인지 아시나요?

○**국토교통부장관 강호인** 지금 인천, 김포 그리고 김해입니다.

○**李憲昇** 위원 김해는 미안하지만 아니고 제주하고요……

○**국토교통부장관 강호인** 예, 제주……

○**李憲昇** 위원 가장 최근에 청주공항이 대체공항으로 2월 달에 지정이 되었습니다. 현재 김해공항은 운행이 되지 않고 있습니다. 그래서 저희들 신공항 건설에 필요한 거고요. 여기 제출된 자료에 보면 영남권 국제공항의 역할이, 그러니까 롤(roll), 인터내셔널 에어포트 위드 롱 레인지 케이퍼빌리티(International Airport with long-rangy capability)라고 돼 있습니다.

이 롱 레인지라는 건 어디를 말하는 거예요?

○**국토교통부장관 강호인** 롱 레인지가 3200m의 독립된 활주로를 가지고 있으면 미주든 유럽이든 다 갈 수 있는 활주로일 겁니다.

○**李憲昇** 위원 그렇지요. 현재 부산공항에서, 김해공항에서 유럽이라든지 미주 노선이 없습니다. 그래서 새로운 공항이 건설되면 거기에 대한 노선이 당연히 개설이 돼야 할 것으로 저는 생각이 됩니다. 여기에 대한 대책을 강구를 하고 계시나요?

○**국토교통부장관 강호인** 이 노선은 사실은 정부가 정하는 게 아니고 노선은 항공사들이 수요가 있고 수익성이 확보가 될 때 자기들이 들어오는 것이기 때문에 아마 김해 신공항에, 부산·영남지역에 그런 항공수요가, 충분한 국제 원거리 수요가 생긴다면 당연히 그런 비행기들은 들어올 수 있다고 생각합니다.

○**李憲昇** 위원 그리고 지금 안전문제, 소음문제 또 24시간 운행이 가장 중요한데 다 아시다시피 해외에서 오는 비행기들이 약간의 정비문제 때문에 좀 늦게 도착할 수도 있습니다. 그래서 지금 현재 김해공항의 운행금지 시간이 몇 시인지 아십니까, 커few(air traffic control)시간?

○**국토교통부장관 강호인** 23시에서 새벽 6시로 알고 있습니다.

○**李憲昇** 위원 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**李憲昇** 위원 만약에 조금이라도 정비가 늦어져 가지고 한 11시 5분, 10분이 넘어서 도착할 경우가 생기는데 이럴 경우에는 어떻게 해야 될 것 같습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그런 경우라든지 아니면 이상 기상재해로 인해 가지고 제주도 같은 데 발이 묶였는데 이런 부분들은, 내륙으로 소화를 해 줘야 될 그런 비상상황에는 아무래도 저희 지역주민들의 협조를 좀 구해야 될 것 같습니다.

○**李憲昇** 위원 여기 이 자료에 보면 또 공항의 역할에서 플렉서빌리티 투 어셉트 리미티드 넘버 오브 레이트 디파트처 앤드 얼리 어라이벌(flexibility to accept limited number of late departure and early arrival) 이렇게 써 놨거든요. late departure가 이걸 이야기를 하는 건데, 제 생각에는 이륙할 때는 소음이 좀 많이 나지 않습니까? 착륙할 때는 상대적으로 조금 적으니까 이륙은 불가능하더라도 착륙은 가능하게끔 한번 조정할 필요가 있다고 보고요.

그러니까 물론 이건 부산시에서 또 인근 주민들을 설득해야 될 문제입니다마는 여기에 대해서 국토부에서도 좀 전향적인 자세를 취해 주시길 바라겠습니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**李憲昇** 위원 그리고 또 이번 신공항 예정부지로 지금 부산시에서 서부산개발계획을 지금 수립해 놓고 있습니다. 기존에 수립해 놓은 계획들과 많이 상충이 되고 있어요. 지금 아시다시피 예정지 바로 인근에 2018년까지 3만 가구를 건설한 에코델타시티 개발 건이 진행 중에 있습니다.

그리고 예정부지 안에 연구개발특구 항공클러스터 부지가 포함되어 있는데, 여기에 대한 대책을 부산시와 의논한 적이 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 에코델타시티는 그런 김해공항의 소음 피해지역이라든지 이런 영향권 밖에 있는 것으로 저는 알고 있고요, 그다음에 연구개발특구에 대해서는 저희들이 주무부처인 미래창조과학부와 협의하고 있습니다.

○**李憲昇** 위원 이 용역 수립 단계에서는 그런 연구개발단지 지정돼 있다는 것을 ADPI 측에서 알고 있었을까요?

(윤영일 간사, 조정식 위원장과 사회교대)

○**국토교통부장관 강호인** 알고 있었습니다.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 항공정책실장입니다.

지금 말씀하신 에코델타시티는 새로 들어오는 활주로 그 밑쪽에 있는데, 거기 그 밑쪽에서부터 착륙하는 절차가 없습니다. 그렇기 때문에 여기는 소음영향권이라든가 그런 지역 밖에 있는 부분입니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**李憲昇** 위원 그러면 조금 있다가 다시 추가 들어갈 때 질의를 한번 하도록 하겠습니다.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 한 번 제가 설명드리려 하겠습니다.

○**李憲昇** 위원 예, 그렇게 하시지요.

○**위원장 조정식** 이현승 위원님 수고하셨습니다.

다음은 전현희 위원님 질의시간입니다.
질의해 주십시오.

○**전현희** 위원 장관님, 수고하십니다.

제가 이번에 국토위에 처음 와서 국토부 내용을 처음으로 죽 확인했는데요, 가장 눈에 띄고 좀 놀라운 것은 국토부 산하 공기기업들의 부채 현황입니다.

지금 작년 말 기준 국토부 산하 9개 기관 금융 부채 총합이 159조 가량입니다. 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**전현희** 위원 하루 이자만 해도 얼마인지 아십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 막대한 규모입니다.

○**전현희** 위원 지금 하루 이자가 약 178억 이런 정도입니다.

지금 국토부 산하의 공기기업 부채 문제가 해마다 되풀이되는 그런 해묵은 과제인 걸로 알고 있는데요, 그런데도 불구하고 또 공기기업 임원들의 비상식적인 성과급 잔치가 올해에도 계속된다고 들었습니다. 여기에 대한 장관님의 입장, 대책은 있으십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그래서 제 입장뿐만이 아니고 범정부적으로 공기기업의 방만한 경영은 근절해야 된다는 그런 차원에서 저희들이 열심히 공기기업 경영개선 또는 개혁을 해 오고 있습니다.

○**전현희** 위원 국민의 혈세인 세금을 가지고 운영을 하는 만큼 부채도, 여기에 대한 대책을 좀 철저히 세워 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 부채관리도 이미 2013

년에 대대적인 부채감축 계획을 세웠습니다마는 그런 것들이 철저히 이행될 수 있도록 우리 위원님의 말씀을 명심해서 저희들도 관리해 나가겠습니다.

○**전현희** 위원 국토부 산하 주요 공기기업 사장들의 일탈, 이 부분에 관해서 좀 질문을 드리겠습니다.

지난해 말과 올해 들어서 국토부 산하 주요 공기기업 사장들이 임기 전에 대거 퇴임을 했습니다. 대표적으로 LH, 코레일, 인천국제공항공사, 한국공항공사 사장들이 다 중도에 퇴임했는데 그 이유 아시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 개인적인 사정이 있어서 퇴임하신 것으로 알고 있습니다.

○**전현희** 위원 다 이분들이 총선에 출마를 해서 그중에 세 분은 여의도 진출에 성공을 했습니다.

박근혜정부 들어서 ‘낙하산 인사 근절하겠다’ 이런 공약도 걸으셨는데요 사실상 지켜지지 않고 있습니다.

본업이 아니라 잭밥에만 눈이 어두운 그런 사장님들이 한눈을 파는 사이에 해당 기관에서는 큰 사고들이 많이 일어났습니다.

코레일의 경우에는 2015년에 통틀어서 세 번뿐이었던 사고가 올해 1~5월 들어서 무려 여섯 차례나 큰 사고가 발생을 했습니다. 열차 궤도 이탈이라든지, 심지어 사망자까지 발생했습니다.

또 인천국제공항의 경우에 2015년에는 한 번도 없었던 활주로 사고가 올해 1~6월에는 2건이나 발생을 했습니다. 또 사장이 공석이던 지난 1월에는 항공기 160편의 운항을 지연시킨 개항 이래 초유의 수하물 대란까지 일어났습니다.

한국공항공사의 경우에도 2015년에 1건도 없던 보안사고가 올해 들어 4건이나 발생을 했습니다.

전임 사장들의 국회 진출을 위한, 개인 영달을 위한 그런 행동이 결과적으로는 국민의 안전과 맞바꿨다 이런 생각을 안 할 수가 없습니다. 그런 기간 동안 당연히 조직의 기강도 해이해졌을 것입니다.

국토부 산하의 이런 공기기업 총괄하는 수장으로, 국토부장관으로서 이에 대한 생각 어떤지 그리고 여기에 대한 대책 마련하고 있는지 여쭙고 싶습니다.

국민의 안전과 바꾼 공기기업 수장들의 행위에 대해서 어떻게 생각하시는지 묻고 싶습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 이런 공기기업들의 그런

사고들이 정말 매뉴얼과 시스템에 의해서 운영이 될 수 있도록 저희들이 최선을 다해서 점검을 하고 관리 감독을 해 나가겠습니다.

그리고 공기업 기관장 인사는 최고경영자를 물색을 한다고 정부로서도 노력을 하고 있습니다. 그리고 그런 부분에 있어서, 불가피하게 경영 공백이 생기는 부분에 대해서는 저희들이 가급적이면 기간을 단축해서 우수한 그런 후임자를 뽑기 위해서 노력을 하겠습니다.

○**전현희 위원** 국민의 안전을 위해서 이런 일이 없도록 또 우리 장관으로서 그런 역할을 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 알겠습니다.

○**전현희 위원** 강남지구의 LH공사와 SH공사의 분리 개발에 관해서 질의하겠습니다.

강남보급자리 지구는 LH공사와 SH공사가 나누어서 개발을 한 지역입니다. 대도시권 광역교통 관리에 관한 법률에 의하면 100만㎡ 이상이거나 수용인구 2만 이상이면 광역교통개선대책을 의무적으로 수립하도록 되어 있습니다. 아시고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**전현희 위원** 그런데 지금 강남지구는 LH공사가 개발면적을 94만㎡로 하고 SH공사가 77만㎡로 개발을 했습니다. 그리고 현재 여기의 인구가 합쳐서 올해 말에는 5만 명에 달합니다.

그런데 문제는 양 사업장을 분리를 해서, 실질적으로 합치면 170만㎡를 상회해서 당연히 광역교통대책을 세워야 하는데도 불구하고 분리 개발되어 이러한 광역교통개선대책이 전혀 세워지지 않고 있는 상황입니다.

그래서 이 지역의, 인구 5만의 강남지구는 지하철·버스 노선도 제대로 없어서 최악의 그런 교통난을 겪고 있는 그런 상황입니다.

이러한 사업형태를 방관하고 승인을 해 준 국토부에도 그 책임이 있다고 생각을 하는데요. 여기에 대한 우리 장관님의 입장과 대책은 어떠한지 여쭙고 싶습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저도 수서역 보급자리 지구 다녀왔는데 수서역 주변의 교통은 상당히 심각한 상황으로 저도 확인을 했습니다.

그런데 이런 부분들이, LH와 SH가 구분해 가지고 사업시행자와 사업시기가 각각 달라서 광역교통개선대책의 수립대상이 아니었습니다마는 저희들이 수서역세권 사업 추진 과정에서 보완적인

교통대책을 수립해서 철저히 추진하도록 하겠습니다.

예를 들면 밤고개도 6차선에서 8차선으로 확대를 하고요. 또 위례-과천선이 지금 있는데 그게 3차 철도구축망에 반영이 되어 있습니다마는 그런 부분들이, 아직 세부노선은 정해지지 않았습니지만 세곡지구를 거치는 방안을 충분히 적극적으로 반영해서 검토하도록 하고, 다른 지하철의 지선들도 연결이 될 수 있도록 최대한 교통계획을 신경을 써서 보완을 해 나가겠습니다.

○**전현희 위원** 광역교통대책을 세워 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**전현희 위원** 이상입니다.

○**위원장 조정식** 전현희 위원님 수고하셨습니다.

다음은 정용기 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**정용기 위원** 대전 대덕의 정용기 위원입니다.

우리 장관님, 차관님 또 청장님들, 공직자 여러분들 수고 많으십니다.

국토교통위에 제가 지망을 한 이유가 국토교통위 소관의 여러 정책에도 관심이 있습니다마는 중부권의, 충청권의 의원으로서 국가적 차원에서 꼭 좀 이 일을 챙겨야 되겠다 해서 여기를 지망을 했습니다.

뭐냐 하면 대전과 세종과 청주로 이어지는 거 대도시(megalopolis)가 형성이 되고 있습니다. 그래서 그 가운데 핵의 역할을 하는 것이 중이온 가속기를 핵심으로 한 국제과학비즈니스벨트사업이고, 그것 연관된 연구시설, 기관들이 들어서야 되고, 거기서 나오는 기술을 가지고 또 산업화·사업화 해서 여러 기업들이 들어서서 국가의 새로운 성장동력으로 삼아야 된다.

그래서 대전과 세종과 청주로 이어지는 이 거 대도시가 빨리 형성이 될 수 있도록 정책적으로 유도를 해내야 되겠다는 이런 사명감을 가지고 왔습니다.

그래서 저도 국토부를 비롯해서 우리 관련 부처의 업무, 일하실 수 있도록 적극 돕겠습니다마는 장관님 이하 여러 분들 좀 관심 가지시고 적극적으로 도와주시기를 부탁드립니다.

먼저 지금 말씀드린 내용하고도 관련이 되어 있습니다마는……

우리 행복청장님, 회덕IC 문제와 관련해서 말

씀을 드리겠습니다.

제가 19대 때 등원 이후에 가장 많은 노력을 기울여 온 사업 중의 하나가 회덕IC 사업입니다. 알고 계시지요?

○행정중심복합도시건설청장 이총재 예, 알고 있습니다.

○정용기 위원 그래서 2014년 11월에 행복도시 광역교통개선대책안에 회덕IC 신설이 반영되어서 근거가 마련되었고, 작년 연말에 어렵게 참 기재부 예타 대상사업으로 선정이 됐습니다.

금년 7, 8월경에 예타가 마무리될 거라고 하지 않습니까?

○행정중심복합도시건설청장 이총재 예, 그런 것 같습니다.

○정용기 위원 이 사업이 확정되기까지 오랜 시간이 걸린 만큼 빨리 저기가 돼야 되겠는데 가능한 방법이 있다고 한다면, 올해 기본설계 실시할 수 있는 방법이 있는지 고민 좀 해 주시고요.

○행정중심복합도시건설청장 이총재 예.

○정용기 위원 그다음에 행복청에서 기재부예다가 내년도 예산안 수립을 위해서 부처안을 제출했을 텐데 회덕IC 관련된 예산 포함되어 있습니까?

○행정중심복합도시건설청장 이총재 현재 일부 포함이 되어 있습니다.

○정용기 위원 그래서 일부 포함돼서 그 금액 가지고는 예타 통과되면 바로 설계에 들어갈 수 있는 금액으로 부족한 것 같으니까 이 사업 추진과 관련해서는 저희 의원실하고 긴밀하게 협의하면서 조속하게 추진될 수 있도록 해 주시기 바랍니다.

○행정중심복합도시건설청장 이총재 예, 그렇게 하겠습니다.

그리고 금년 중에 예타가 끝나기 때문에, 어차피 내년도 예산이 하반기에 검토될 예정이니까 국회 차원에서도 위원님이 많이 도와주시면 고맙겠습니다.

○정용기 위원 (영상자료를 보며)

관련해서 제가 좀 말씀드리고 싶은 것이 저 화면에 있습니다마는, 작아서 잘 안 보이실 텐데 회덕IC가 대전-세종 BRT 도로에 접속되게 되어 있잖아요?

○행정중심복합도시건설청장 이총재 예, 그렇습니다.

○정용기 위원 그게 원래 세종시로의 접근성 향

상을 위한 취지니까 그 자체는 잘된 일입니다. 그러나 그것만으로는 회덕IC를 신설하는 효과를 굉장히 제약한다. 그래서 이쪽 서측의 연구단지 쪽으로 진입하는 연구단지를, 그러니까 동쪽에서부터 진입하는 대덕연구단지 동측 진입도로, 또 제 지역구입니다마는 대덕구의 간선도로 역할을 하는 17번 국도하고 연결시키는—저 가로로 진하게 표시된—이 사업하고 연계해서 추진돼야 됩니다.

그래서 우리 국토부장관님께서도 국토부의, 연구단지 동측 진입도로는 교통혼잡도로로 지금 3차 사업대상에 포함이 되어 있는데 이 부분 같이 좀 관심 가지고 추진이 될 수 있도록 좀 살펴 주십시오 하는 말씀을 드립니다.

그리고 제가 사실은 오늘 질의할 내용이 굉장히 많은데 방금 말씀드린 혼잡도로 개선사업과 관련한 대덕연구단지 동측 진입도로, 국도 17호선 우회도로, 충청권 광역철도 1단계 사업, 그다음에 이번에 제3차 국가철도망계획에 포함된 호남선 직선화 사업 및 충청권 광역철도 2단계 사업, 그다음에 노후 산단인 대전산단 재생사업 및 산업단지 주진입도로 건설 문제, 이런 게 있습니다만 이것을 보충질의 내지는 서면질의로 이렇게 하도록 하겠습니다.

왜냐하면 제가 지금 굉장히 중요한 질의를 하나 장관님께 해야 될 것 같아서 서면질의로 할 테니까 잘 답변을 해 주시고요.

제가 중요한 질의라고 하는 게……

장관님, 다른 정책도 마찬가지로 교통과 관련한 정책을 함에 있어서 여러 가지 가치를 추구하는데 그중에 가장 기본이 되는 첫 번째 가치가 뭐겠습니까?

작년에 우리 세월호 사고도 있고 그랬습니다마는 안전 아니겠습니까, 안전?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다.

○정용기 위원 그런데 지금 장관님, 우리 국내에 확인된 것으로만 약 400여 대의 버스가 제조사가 D사업이다마는—자일대우라고 그대로 밝히지요—이 회사에서 만들어진 버스가 오차 범위를 넘어서는 축하중으로 인해서 고속도로를 달리다가 서고, 더 큰 사고로도 이어질 수 있는 이런 버스가 지금 운행되고 있는 것 아닙니까?

아까 장관님께서 프리미엄 고속버스 운행 얘기 하시면서 유로6엔진을 말씀하셨는데 이게 유로6엔진, 기준에 맞는 엔진을 쓰라고 그러니까 국내

에 그런 엔진이 없어서 수입해서 이 엔진을 쓰다 보니까 후륜의 축하중이 1t 이상 오버되는 이런 상태로 이게 운행이 됐습니다.

그런데 문제는 버스가 계속 서고 그러니까 공무원, 세종청사의 공무원 통근버스도 이 버스였습니다. 그래서 당시 안전행정부에서 2014년 1월부터 공무원들은 그것 전부 운행 중지시켰어요. 그러면 공무원들은 안전이 중요하고 국민들은 중요하지가 않아서 이 버스를 그대로 지금 운행을 시키고 계십니까?

그래서 이게 정말로 지금 심각한 상황인데..... 그러면 이 버스만 그러냐? 프리미엄 버스 만든다고 하는 H사는 또 안 그러지 확인이 전부 안 되어 있습니다.

그리고 이 근본적인 원인은 뭐냐 하면 자기인증제도라고 하는 걸 미국, 캐나다하고 더불어서 우리나라만 하고 있어요. 만드는 제작사한테 자기네 스스로 안전에 대해서 하라, 그렇게 잘되기만 하면 얼마나 좋겠습니까?

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그래서 지금 급한 일이 굉장히 많다. 일단은 우선 소비자들한테 제작 결함이 있다는 것을 알리셔야 될 거고, 운행중지 등의 조치 빨리 취하셔야 되고, D사뿐만이 아니라, 문제된 모델뿐만이 아니라 다른 사(社)들에서 생산된 유로6 관련된 그 기준에 맞춘 버스들의 안전과 관련한 심각한 위험이 없는지 이런 것들 좀 살펴보고, 그리고 이게 고의적으로 축 중량 속이고 판매한 것이면 국민의 안전을 위협한 이런 것에 대해서는 엄중한 처벌이 따라야 될 것입니다.

그리고 제도적으로는 자기인증제도라고 하는 것 이번 기회에 엄격하게 다시 한 번 검토를 해보셔야 됩니다.

다른 것들은 규제개혁 차원에서 완화해야 되지만 국민의 안전과 관련된 부분만큼은 규제 철저히 해서 안전을 확보해야 되지 않겠습니까?

장관님, 이것 꼭 좀 챙겨 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 들어 보니까는..... 저는 아직 제대로 보고를 못 받고 파악을 못 하고 있는데 만약 그것이 사실이라면 저희들이 즉각적인 조치를 취하고 또 제도 개선이 반드시 따라야 되는 그런 사항입니다.

위원님이 지적하신 부분에 대해서 아주 대단히

고맙게 생각하고 저도 조속히 파악해서 조치를 취하도록 하겠습니다.

○위원장 조정식 정용기 위원님 수고하셨습니다.

지금 주질의를 실시하고 있습니다만 장시간 회의가 계속되고 있는 점을 감안해서 다음 질의자인 민홍철 위원님까지 질의를 하시고 잠시 정회하도록 하겠습니다.

그러면 민홍철 위원님 질의해 주십시오.

○민홍철 위원 위원장님, 감사합니다.

장관님 아주 장시간 고생이 많으십니다.

경남 김해 출신 민홍철 위원입니다.

오늘처럼 이렇게 김해가 아주 참 논의가 많이 되는 게 처음인 것 같습니다.

저도 역시 김해공항 확장, 신활주로 건설 관련해 가지고 한번 질의를 하겠습니다.

물론 김해공항의 신공항이다 또 확장이다 여러가지 논란이 있지만 최선은 아니라고 봅니다. 차선이다. 차선의 선택을 했다.

그러나 그동안에 2012년도의 박근혜 대통령후보의 공약을 분명히 지켰느냐, 이 부분에 대해서는 아마도 '지키지 못했다' 그렇게 판단이 된다고 저는 주장을 합니다. 그 부분에 대해서는 어떤 형식으로든지 사과나 또는 견해 표명이 있어야 된다고 저는 그렇게 보고요.

선정 과정과 내용에 대해서 몇 가지 말씀을 드리겠습니다.

아까 우리 장관님께서 답변에서 '지금 업무 과업지시서에 정치적인 고려 이게 전혀 없었다' 이렇게 말씀하셨지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○민홍철 위원 그런데 ADPI의 장 마리 슈발리에 엔지니어는 분명히 '정치적인 고려를 7% 정도 평가를 했다' 이렇게 지금 언론의 인터뷰에서 발표를 하고 있어요. 그 부분에 대해서는 그러면 국토부에서는 전혀 아니냐?

○국토교통부장관 강호인 예, 통역의 실수였습니다. 폴리티컬 리스크(political risk)였나요?

○민홍철 위원 정치적인 리스크.....

○국토교통부장관 강호인 예, 그분들은 정치적인 리스크를 어떤 식으로 해석을 하느냐 하면 이 사업을 내놨을 때 나중에 정권 교체라든지 아니면 다른 주민들의 극렬한 반대에 부딪혀 사업이 제대로 추진이 될 수 있을까 그것을 주로 따지는

항목인데 통역사가 이거를 정치적 후폭풍이라고 이렇게 통역을 하는 바람에 일부 오해가 있었습니다.

○민홍철 위원 그 부분에 대해서는 오해가 있다 이렇게 말씀하시는데 평가보고서의 원본을 검토……

○국토교통부장관 강호인 예, 확인해 보시면 아마 아실 수 있을 겁니다.

○민홍철 위원 그리고 내용 면에 있어서도 여러 가지, 그동안에 거의 여섯 번에 걸쳐서 국토부가 용역을 실시했음에도 불구하고 타당성이 없다 이렇게 나왔고요.

그다음에 수요 측면에서도 지금 현재 그동안 우리 국내기관에서의 용역 결과보다는 한 두 배 정도 이렇게 지금 나온단 말이지요. 3800만 명 정도로 이렇게 나오는데 그 부분에 대해서는 이게 차이가 난 게 지금 결국은 국내 연구용역은 믿지를 못하는 거고요. 외국의 연구용역에 대해서는 신뢰하게 되는 결과가 돼 버렸는데 국토부 자체가 어찌 보면 국내 기관을 믿지 못하는 결과가 돼 버렸어요, 국토부가 그동안 여섯 번 실시한 것에 대해서는. 그 부분에 대해서는 분명히 국토부에서 뭔가 책임 또는 사과나 국민들에 대해서 뭔가 해명을 해야 되지 않겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 이 공약 이행을 위한 신공항 건설을 전제로 ADPi가 영남지역 모든 후보지를 검토한 끝에 김해를 최적 입지로 선정한 것으로 판단을 하고 있고……

○민홍철 위원 아니, 그러니까 그 말씀은 이해를 하는데요, 국내 연구용역기관에서는 수요가 5~10% 정도 2026년까지 증가한다고 했는데 ADPi에서는 거의 2배 이상이란 말이에요.

○국토교통부장관 강호인 아닙니다. 저희들이 아마 2040년에 영남권 신공항 수요는 2500만인데 이분들이 이 수요를 부정하는 것이 아니고 그것을 뛰어넘는 백년 공항을 건설하기 위해서 충분한 규모의……

○민홍철 위원 그리고 또 한 가지가, 우리 이현승 위원께서도 여러 가지 말씀하셨습니다마는 소음피해 문제입니다.

지금 활주로를 3200m짜리 1본을 40도 틀어서 남서와 서북 방향으로 한다고 하는데 그렇게 되면 여기 ADPi에서도 지금 현재는 750가구 피해에서 추가로 소음피해가 나는 게 850가구가 난다, 이렇게 지금 발표를 했어요. 이걸 지금 국토

부에서는 인정을 하십니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들이 소음문제에 대해서는 ADPi가 몇 차례 지역을 방문하고 활주로 계획을 세우면서 활주로 계획 당시에 소음피해를 최소화할 수 있는 그런 방향으로 선형을 만든 것으로 알고 있습니다.

○민홍철 위원 남동 쪽에는 지금 에코델타시티, 3만 명의 신도시가 착공이 돼서 지금 건설 중에 있고요. 서북 지역에는 바로 착륙지역입니다. 53만의 현재 인구, 2020년에 60만 도시를 내다보고 있는 김해시가 있습니다. 현재 김해공항에 의해서도 지금 그 지역이 소음 때문에 회의를 못 할 정도예요.

그러면 기존의 김해시 53만의 도심 상공에서 착륙하기 위해서 낮은 비행 높이를 유지한다면 이것은 850가구가 아니라요, 몇 배가 되지요. 이 부분에 대해서도 과연 신뢰성을 줄 수 있느냐 이거지요. 그 부분에 대해서는 국토부가 어떻게 해명을 하겠습니까?

○국토교통부장관 강호인 제가 여태까지 그 용역단이랑 오고간 내용을 보면, 자료를 보면 소음피해가 최소화되는 방향으로 ADPi에서 활주로를 계획해서 설계한 것으로 알고 있고요. 그리고 소음피해 지역에 대해서는 저희들이 소음대책법상의 그런 지원을 포함해서 다양한 방안을 주민들과 협의해서 잘 협의해 나가도록 하겠습니다.

○민홍철 위원 그리고 소음이 현재 75웨클로 되어 있는데 기계적인 측정과 체감하는 소음의 피해는 엄청난 차이가 있어요. 범위가 더 넓어질 수 있습니다, 간접 피해가.

그래서 이 부분에 대해서는 다시 면밀하게 조사가 있어야 된다, 그 피해대책을 강구를 하지 않으면 이게 또 다른……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그 지역주민들에 상처를 줄 수 있다……

○국토교통부장관 강호인 당연한 일이라고 생각하고 있습니다.

○민홍철 위원 분명히 지적하고자 합니다. 이상입니다.

.....

○위원장 조정식 민홍철 위원님 수고하셨습니다.

그러면 잠시 15분간 정회를 하도록 하겠습니다.

다.

정회를 선포합니다.

(16시10분 회의중지)

(16시27분 계속개의)

○위원장 조정식 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개합니다.

계속해서 주질의를 실시하도록 하겠습니다.

먼저 황희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○황희 위원 안녕하십니까?

서울 양천갑의 황희 위원입니다.

우리 헌법 9장 120조와 123조를 보면 국토균형 발전에 대해서 나와 있습니다. “국가는 그 균형 있는 개발과 이용을 위하여 필요한 계획을 수립한다.” 그다음에 “지역 간의 균형 있는 발전을 위하여 지역경제를 육성할 의무를 진다.” 이렇게 되어 있습니다. 그다음에 국토부 업무보고한 데 보면 ‘임무’에도 균형 있는 국토발전을 이야기하고 있습니다.

충청도 사례를 들면 2007년 기준으로 해서 연간 한 300여 개 기업유치가 되던 게 2014년에 10분의 1로 줄어들었습니다. 정부의 국토균형 정책이 잘 안 되고 있다고 생각되는데 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 충청도에 기업유치가 안 되는 이유가 수도권으로 기업들이 다시 역유턴을 해서 그렇다고는 보지 않고요. 아마 글로벌 경기침체 그런 영향들 그리고 우리 산업 구조조정 의 한계, 이런 부분들까지 다 복합해서 이루어 질 수 있는 부분이기 때문에 그런 부분들에 좀 더 자세한 검토가 필요한 사항이 아닌가 생각합니다.

○황희 위원 알겠습니다.

언론에서 보면, 많은 언론에서는 지적하기를 수도권 규제완화와 관련 있다고 생각하는데 그렇게 생각하십니까?

○국토교통부장관 강호인 그건 좀 더 면밀히 따져 봐서 판단할 문제라고 생각합니다.

○황희 위원 그러면 이것도 영남권 신공항의 지역 간 갈등과 비슷하다고 봅니다. 수도권의 이해관계도 있고 또 국토균형발전을 하려면 지방의 재정과 지역발전을 통해서 분권의 의미까지 있는 부분인데, 수도권과 지방의 관계에 있어서……

지금 규제프리존에는 수도권은 제외되는 거지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○황희 위원 그러면 앞으로 국토균형발전을 이루어야 되는데 수도권에……

박근혜 대통령께서 지난 초에 이런 말씀을 하셨어요. ‘수도권 덩어리 규제를 단두대에 올려 과감히 풀겠다’, 대통령께서 이런 생각을 가지고 계신 상황에서 국토균형발전에 대해서 이것도 지역 간 갈등구조인데 어떤 해법이 있으십니까?

○국토교통부장관 강호인 저도 그 전체적인 부분에는 동감합니다.

좁은 국토가 수도권 지역으로 구별이 돼 가지고 어느 한쪽의 억제력을 기조로 해서 다른 쪽이 반사적으로 이익을 얻어 가지고 발전하기보다는 서로가 정말 상생할 수 있는, 윈윈할 수 있는 그런 발전구도로 가야 되는 게 맞다고 보여집니다.

그래서 지역이 경쟁력을 가질 수 있도록 지속적으로 지원은 해 나가되 수도권도 수도권이 경쟁력을 가질 수 있도록 불합리한 규제는 부분적으로라도 개선을 해서 국토 전체가 균형 있게 발전해 나갈 수 있도록 해야 된다고 생각합니다.

○황희 위원 대통령께서 수도권 덩어리 규제를 단두대에 올려서 과감하게 풀겠다는 것과 이제까지 국토균형발전 정책이 지방이 잘 안 되는 부분, 이유가 바로 그런 것에 있는데 이런 것들에 대해서 조금 교과서적인 얘기를 하신 것 같아요.

현재 정부가 추진하는 국토균형발전 정책이 성과나 지표로 나타난 게 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 지금……

○황희 위원 아니면 예상치라도 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 아닙니다.

지금 일단 지역으로 흡는 노력은 많이 해 오고 있습니다. 세종시를 이전해 왔고요, 또 144개 공공기관을 지방으로 이전했습니다.

○황희 위원 아니아니, 그것 말고 지역경제가 활성화되는 그런 성과지표가……

○국토교통부장관 강호인 지역경제는 일단 그렇게, 지방에 경쟁력을 가질 수 있는 그런 핵심적인 기업들이 내려가 있고 기반은 조성이 되어 있습니다. 이제 그런 것들을 기반으로 해서 지역이 얼마나 자생력 있는 발전 역량을 갖춰 나갈 것인가, 그런 것들과 같이 결합이 돼서……

○황희 위원 어떤 성과가 나타나는지 예측은 해 볼 수 있지요? 어떤 성과가 나타날 것이라고 예측한 것도 있습니까, 자료가?

그런 게 있어야지 그런 정책을 펴는 것 아니겠

습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그런 정책은 일단 그렇게 지방에 그런 클러스터를 만들어 주고 기반을 조성해 준다는 거였지요.

○**황희 위원** 예를 들어서 충남 아산, 지금의 아산과 천안, 이 도시가 발전한 거잖아요. 그래서 기업들이 연간 삼백몇십 개 내려가고 이랬던 거잖아요. 그런 국토균형 정책이 정체가 되다 보니까 32개로 준 것 아닙니까?

그러니까 이런 것에 대한 지역경제 활성화 차원에서의 성과나 지표가 있으면 또는 예측한 게 있으면 그것을 좀 자료로 제출해 주시기 바라겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**황희 위원** 주거복지에 대해서 좀 말씀드리겠습니다.

당초 행복주택을 대통령 공약으로 20만 호 건설하겠다고 하고 14만 호로 줄고 2016년 1월 기준으로 현재 847호만 건설됐어요.

안 되는 이유가 뭐라고 생각하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들은 안 된다고 생각하지 않고 있습니다.

물론 처음에는 행복주택이 그냥 단순한 공공임대……

○**황희 위원** 아니, 규모가 줄고 지금 840여 채밖에 안 되는데 안 된다고 생각 안 하시면 어떻게 해요?

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 지금 입주자 847호라는 이야기고요. 입주는 설계를 해서 부지를 선정해서, 즉 공사를 착공하고 하다 보면 그 시간은 한 2년에서 3년 정도 걸리는 겁니다.

○**황희 위원** 원래 행복주택을 건설하는 이유가 차량기지라든가 우수지처럼 땅값이 안 드는 공공부지를 활용해서 건설비만 내고 싼값에 주택을 공급하는 취지잖아요?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다.

○**황희 위원** 혹시 차량기지나 우수지 같은 데 공사를 하게 되면 상판공사랑 보강공사를 해야 되는데, 보통 우리가 평당 아파트 공사원가가 한 270에서 한 300만 원대 초라고 생각하면 거기서 상판·보강공사를 하게 되면 한 이삼십 %에서 많이는 100% 올라가는 내용을 알고 계세요?

○**국토교통부장관 강호인** 그런 구체적인 수치까지는 제가 잘 파악을 못 하고 있습니다마는 예를 들면 지금 서울 마포구와 서대문구를 잇는 가좌

역 지구에 행복주택지구가 있습니다. 그게 362호가 들어가는 그런 지구입니다. 그런 지구는 상판을 연결하고 그 주변에다가……

○**황희 위원** 공사비를 얘기합니다, 공사비.

○**국토교통부장관 강호인** 그 공사비는 제가 확실하게 파악을 못 했는데요.

○**황희 위원** 한번 파악해 보시고요.

○**국토교통부장관 강호인** 실제로 입주 모집하는 그 가격이 한 14만 원대의, 그런 모집이 이번 4월 달에, 5월 달에 있었습니다.

그래서 주변의 시세보다도 훨씬 낮은 값으로 공급이 되고 지역주민들과 그리고 또 입주인들의 호응을 얻어 가지고 열심히 착공 준비를 기다리고 있습니다.

○**황희 위원** 장관님, 한번 파악해 보세요.

당초 정부가 취지대로 땅값을 정부 공공부지로서 건설원가를 낮추려고 하는 게 실제 그렇지 않습니다.

그렇기 때문에 저는 행복주택이……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

차량기지라든가 우수지에 원래 계획대로 추진되지 않는다고 생각하고 있습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저희들 그런 부분으로 성공적으로 추진되고 있는 사례가 한 세 군데 있습니다.

○**황희 위원** 위원장님, 제가 한 1분만 더 해도 되겠습니까?

○**위원장 조정식** 예, 최대한 압축적으로 좀 해주시기 바랍니다.

.....

○**황희 위원** 그다음에 공공임대주택 리츠 관련해서 한번 여쭙 보겠습니다.

보통 정부가 공공임대주택 사업을 하는데 민간자본을 끌어들이고 한다는 것 자체가 저는, 장관님 어떤 생각 가지고 계신지 궁금한데요.

여기 보면 보통 85㎡ 기준에 임대보증금이 4600만 원, 경남혁신도시 기준입니다. 월세가 61만 원입니다. 시흥시 같은 경우에는 보증금이 7600만 원 정도고 월세가 68만 원인데요. 지금 금리를 따져 보면 전셋값으로만 한 2억 5000에서 3억 정도 돼요. 그게 어떻게 공공임대주택인지 잘 모르겠습니다.

공공임대주택이라고 하면 저소득층에게 싼값으

로 주택을 공급하는 건데 이렇게 보면 공공임대주택이라고 할 수 있나요?

○국토교통부장관 강호인 뉴스테이는 저희들이 공공임대주택이라고 하지 않고요, 기업형 임대주택이라고 하고 있습니다.

그리고 일반적으로 따지는 그런 공공임대주택 이외에 그것보다 조금 더 양질의 공공주택을 저희들은 행복주택으로 공급을, 임대주택으로 공급을 하고 있고요. 거기보다도 한 단계 좀 높은 소득 수준의 그런 계층, 중산층 계층을 위해서 기업형 임대주택, 뉴스테이 임대주택을 공급해 나갈 그런 계획으로 있습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○황희 위원 정부가 추진한 공공임대주택 리츠 사업에 대해서 말씀드린 겁니다.

그것 관련해서도 실제 이 자료를 좀 한번 보완해서 제출해 주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 조정식 또 보충질의해 주시지요.

다음은 안규백 위원님 질의입니다.

질의해 주십시오.

○안규백 위원 민주당의 안규백입니다.

장관님, 책임 있는 장관의 위치에 계시면서 최근 일어난 일련의 현안에 대해서 국민께 죄송하다는 말씀 한 말씀도, 여러 위원들이 요구했음에도 불구하고 한 말씀도 지금 안 하고 계십니다.

이 신공항 백지화 문제가 본인이 느끼기에 나와는 관계없는 오불관연식 태도로 지금 제가 보기에는 일관하고 계시는데, 저는 상당히 이해할 수 없다고 생각을 합니다.

이처럼 지금 수십조 예산이 들어가고 향후 우리나라 항공분야 발전을 이끌어갈 대형 국책사업이 돌고 돌아서 이렇게 허무하게 김해공항 확장으로 끝났습니다.

그런데 이 대목에서 우리가 짚어 봐야 할 대목은 우리나라 우수한 국책연구기관인 한국교통연구원과 국토연구원 등 국내에서 권위 있는, 인정받는 이런 기관들이 있음에도 불구하고 지난 10년간 정치적 논리에 휘둘려서 이 연구결과는 송두리째 지금 무시를 당하고 있다고 저는 생각합니다. 결국 우리가 한 것은 못 믿으니까 남한테

맡겨 보자, 더욱 가관은 국토부가 지난번에 말씀하시면서 콜럼버스 달걀에 비유하면서 우리 연구기관들이 과리공항공단엔지니어링보다 새로운 발상을 아주 못 하는 것으로 이렇게 바보스럽게 만들어 버렸단 말입니다. 우리 스스로가 저평가한 것에 대해서는 상당히 안타깝게 생각을 합니다.

장관님, 왜 이렇게 됐는지 한번 말씀해 보시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 10년 돌고 돌아 김해공항으로 다시 온 것이 아니고 이제는 그 10년간의 논란의 결과 영남권 신공항이 김해공항으로 확정이 되었습니다. 그래서 돌고 돌아서 김해공항이 아니고 이제 그런 논란에 종지부를 찍는 과정으로 영남권 신공항으로 김해공항이 결정되었다는 것이고요.

우리 정부가 능력이 없어서 못 한 것이 아니고 사실은 5개 지자체의 합의에 의해서, 우리가 못한 것이 아니고 정부가 못 미더워서 좀 객관적이고 공정한 제3의 기관을 찾자고 해서 외국의 전문 용역기관에 의뢰한 것이고, 정부가 그 책임을 회피할 생각이 있어서 외국 용역기관에 준 것은 아니라는 점을 좀 깊이 양해해 주시면 감사하겠습니다.

○안규백 위원 오늘 첫 회의기 때문에 그쯤 하겠습니다.

박근혜정부는 2013년 4월 1일에 서민 주거안정을 위한 주택시장 정상화 종합대책을 발표해서 이후에 올 4월 28일 날 주거비 경감방안에 이르기까지 열두 차례 부동산 대책을 쏟아 냈지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○안규백 위원 지금까지 발표된 부동산 정책에 대해서 다 기억할 수 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 대부분은 알고 있습니다.

○안규백 위원 그런데 열두 차례 정부에서 발표를 했음에도 불구하고 한 번도 포함하지 않는 내용에 대해서 우리 장관님 알고 계신가요?

○국토교통부장관 강호인 한번 말씀 좀 해 주시면 감사하겠습니다.

○안규백 위원 계약갱신청구권, 전월세 상한제, 임대 등록제, 이 부분에 대해서는 지난 2014년도제가 원내수석 할 때 여야 원내대표, 국토위 간사, 정책위의장 등이 합의한 내용입니다.

이 내용인데, 이 세 가지 사항이 포함됐음에도 불구하고 이게 한 번도 지금 포함되지 않고 언급

도 안 되는 내용에 대해서는 어떻게 생각합니까?

○**국토교통부장관 강호인** 작년에 서민주거복지 특별위원회를 구성해서 여야 위원님과 저희 국토교통부가 1년의 기간을 투입해서 진지하게 토론하고 논의를 벌이고 그래서 그 결과로 지금 임대차보호법 내용에 일부 세 가지가 합의가 되어서 반영이 된 것으로 알고 있습니다.

○**안규백 위원** 그렇지 않고요. 2014년 12월 합의 이후에 서민주거복지특위와 국토위의 술한 논의에도 불구하고 박근혜정부가 반대를 해서 지금 이렇게 됐습니다.

심지어 계약갱신청구권과 전월세 상한제, 이 반응에 대해서는 어떤 특정 지역을 하나 지정해 가지고 그걸 시물레이션 해 보자라고 했는데 이마저도 이 정부에서는 지금 반대하고 있지 않습니까? 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 맞습니다마는……

○**안규백 위원** 그러면 이것도 문제 해결을 위해서 신공항처럼 외국에다 용역을 해야 됩니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 저희들도 그 부분에 대해서는 진지하게 정말 그때 당시 야당인 이미경 위원님, 김상희 위원님을 포함해서 저희들 같이 함께 모여서 진지하게, 백지상태에서 정말 진지하게 검토를 했습니다. 검토를 하고, 그렇지만 전월세 상한제라든지 그다음 계약갱신청구권제라든지 이런 부분은 그럼에도 불구하고 기대하는 효과보다는 실이 많겠다 싶어서 저희들은, 정부로서는 그런 부분에 대해서 정말 신중한 입장을 취했던 겁니다.

○**안규백 위원** 아니, 그러니까 장관님 말씀도 일용 이해가 가는데, 그러면 어떤 특정 지역이든 하나를 묶어 가지고 그 지역에서 한번, 그 섹터를 묶어 가지고 그 지역에서……

○**국토교통부장관 강호인** 제가 알기로는 서울에서 일부 그런 지역에 대해서 실험을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**안규백 위원** 그건 서울에서 하는 것이고 말입니다. 정부에서, 국토부에서 한번 해 볼 필요가 있지 않나 이런 얘기입니다, 지금. 지금 알고 있지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄, 그 정도로 문제가 더 심각해졌을 경우에는 저희들도 한번 고려는 해 보겠습니다. 그렇지만 지금은 저희들이 양질의 임대주택을 충분히 좀……

지금 문제는 결국은 임대주택이 모자라고 전월

세시장이 전세시장에서 월세시장으로 급격히 변동하는 과정에서 충분한 임대주택 스톡이 없어 가지고 생기는 문제라고 저희들은 본질 파악을 하고 있고요.

그래서 좀 더 다양한 계층의 수요에 부합하는 다양한 형태의 그런 임대주택을 공급하기 위해서 행복주택과 그다음에 공공임대주택 또 뉴스테이, 이런 기업형 임대주택을 공급해 보고자 하는 겁니다. 물론 그런 과정에서도 일부 전세민들의 그런 어려움이 생기기 때문에 저희들이 전월세……

○**안규백 위원** 문제는 정부에서 그런 장밋빛 여러 가지 청사진을 내놓고 있지만 서민들한테는 아주 먼 얘기로 들리고 있는 이런 엄연한 현실에 대해서 장관님이 깊이 인식을 해야 됩니다.

○**국토교통부장관 강호인** 인식하고 있습니다.

인식하고, 그리고 전월세 가격 인상으로 인해서 어려움을 겪고 계시는 서민들, 취약계층에 대한 아픔은 저희들도 깊이 공감하고 있습니다. 그리고 안타깝게 생각하고 있습니다.

○**안규백 위원** 그러면 뺏다방이랄지 혹은 또 미친 전셋값이랄지, 이제 불법 전매가 이루어지는 야시장까지 판을 치고 있는데 국토부에서는 왜 이런 불법사항에 대해서 방치하고 있지요?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들 방치하고 있지 않습니다. 지자체와 합동으로 불법 전매나 뺏다방, 이런 시장질서를 교란시키는 행위에 대해서 저희들이 집중적으로 점검을 실시하고 있습니다.

그리고 점검 결과 적발된 그런 불법행위에 대해서는 관련 법령에 따라서 과태료라든지 등록취소라든지 엄정히 대처하고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

○**안규백 위원** 장관께서 지금 부동산 여타의 대책에 대해서는 아주 확고하고 소신 있게 대답하시는데 신공항 문제는 그렇게 답변을 못 하세요?

○**국토교통부장관 강호인** 신공항도 저희로서는 최선을 다해서……

○**안규백 위원** 이처럼 확신을 가지고 답변을 하셔야지.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 최선을 다해서 소신을 가지고 답변하고 있습니다.

○**안규백 위원** 누가 소신을 갖고 답변을 해요?

그것은 장관님 혼자 생각이지. 제가 듣기로는 전혀 그게 아닌데.

○위원장 조정식 안규백 위원님 정리해 주십시오.

또 필요하시면 추가로 보충질의 하시고요.

다음은 윤영일 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤영일 위원 저는 해남·완도·진도 국회의원입니다.

장관님 이하 국토부 직원들 고생 많으십니다.

장관님, 포트폴리오 아시지요?

포트폴리오 아시잖아요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 국토부가 국토·교통과 관련해서 교통인프라로 가지고 있는 상품이 몇 개인 줄 알고 계시지요? 예를 들면 도로, 철도, 항공, 선박…… 선박은 지금 국토부 소관입니까?

○국토교통부장관 강호인 해양수산부 소관입니다.

○윤영일 위원 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 그러나 넓은 의미에서 교통수단 이거든요.

○국토교통부장관 강호인 맞습니다.

○윤영일 위원 이제 그러한 부분에 대한 포트폴리오, 그리고 그러한 부분에 대한 소위 말하는 장기 로드맵 이런 것들을 국정 차원에서는 가지고 있어야 된다 그런 생각을 많이 하게 되는데요.

앞으로의 그러한 국토·교통의 인프라에 대한 나름대로의 로드맵 내지는 포트폴리오 갖고 계십니까?

○국토교통부장관 강호인 저희들 국토교통부 차원에서는 국토·교통 종합계획이라고 해서 그런 부분에 대한 전체적인 자원계획과 교통수단별 자원배분계획 그리고 그 자원배분계획에 의거한 교통망, 각 개별 수단별 교통망 구축 계획을 수립하고 있습니다. 예를 들면 도로교통계획이라든지 아니면 철도망 구축 계획이라든지 이런 하위 계획들을 세워 나가고 있습니다.

○윤영일 위원 그중에 각론적인 차원에서 이런 말씀을 좀 드리고 싶어요. 소위 도로는 고속국도가 있고 국도, 지방도, 심지어 가장 낮은 단계의 도로 중에서는 농로까지도 있어요. 그런 부분들이 직접 국도, 지방도하고 바로 연계체계를 갖는다는 것은 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

○윤영일 위원 그런데 그 국도를 건설하고, 특히 국도 이런 부분들이 지방도하고 연계를 갖고 같이 투자되고 같이 뚫어 줘야만 교통이 흐르거든요. 그런데 지방 같은 데서는 그러한 국도가 건설되다가 중단되거나 아니면 구간별로 공사가 되어지다 보니까 연결되지 못하고 소위 말하는 교통·물류체계로서, 이 인프라로서 기능을 못하고 있다고 하는 게 파악된 것 혹시 있습니까?

○국토교통부장관 강호인 위원님 말씀에 원칙적으로는 공감을 합니다. 그런데 저희들이 놓여준 도로 같은 경우에는 옛날에 놓여준 양여금으로 시행했던 사업이고 그다음에 또 시군도는 지방자치단체가 하는 사업이고 그다음에 국도 그다음에 고속도로 이렇게 층위가 좀 있습니다. 사실은 그런 것들이 다 지방의 놓여준도로, 싹뚫줄까지 연결되는 그런 연결망을 구축하면서 건설이 돼야 된다는 그 말씀에는 원론적으로 공감합니다.

○윤영일 위원 그것 왜 그러냐면요, 도로를 뚫는 목적이 국민들의 교통편의, 생활에 편의를 제공하기 위해서 그런 건데…… 제가 말씀드리려고 하는 것은 국도 얘기입니다, 국도.

○국토교통부장관 강호인 예.

○윤영일 위원 제가 서남권의 특정 도로 대상으로 조사해 본 결과요, 그렇게 해서 원활하게 뚫어져야 되는 도로가 막혀 있거나 투자되다가 도중에 공사가 중단된 게, 심지어는 10년까지 중단되고 있는 것들이 36개가 되더라고요. 제가 구체적으로 데이터를 가지고 있는데 말이 길어지니까요, 저로서는 드리고 싶은 말씀이 그야말로 저희들이 교통인프라를 깔고 이렇게 하고 하는 것도 결국은 국정 잘하고 국민의 편의 제공하고 교통편의 제공하기 위한 차원인데 가다가 끊겨서 서민들은 그 편익을 누리지 못한다는 거지요, 그것도 특히 지방 같은 경우는. 더 잘 아시잖아요.

우리나라에 도농 간의, 계층 간의 소득 격차가 지금 현재의 상황에서는 가장 큰 화두라는 걸 알고 계실 겁니다. 그런데 그 부분에 대한 것들이 특히 지방의 국도와, 국도 자체에서 그렇고 국도와 지방도 연결 차원에서 이어지지 못하거나 중단되고 도로 기능을 못 하고 하는 것들도 많다, 그런 부분에 대한 조사를 좀 하실 생각은 없으십니까?

○국토교통부장관 강호인 아니, 그런 것들 저희들이 다 파악을 하면 그 애로 구간들이 다 나오

고 있습니다. 다 나오고 있는데, 이제 이런 부분들이 사실은 교통량과 또 경제성을 고려해 가지고 추진이 될 수 있도록, 그래서 가급적이면 당초에 생각했던 간선도로에서부터 지선까지 다 연결망이 완결된 연결망을 가질 수 있도록 저희들이 최대한 노력해 나가겠습니다. 위원님 지적 무슨 말씀인지 제가 충분히 이해하겠습니다.

○**윤영일 위원** 그리고 더 중요한 것은 최근에도 제가 직접 경험을 한 겁니다만 그러한 도로에서, 끊겨진 도로에서 시골 같은 데는 자전거 타고 특히 경운기 끌고 가고 해서 교통사고 사망자들이 생겨나고 있거든요. 저는 가슴이 아파요. 그게 결국은 인프라 때문에 그런다 하는 생각 때문에 그렇고요.

그다음에요, 호남선 KTX 사업 아시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤영일 위원** 이 36개 신규사업에 70조 원 투자해서, 투입해서 구축하겠다고 하는 제3차 국가철도망구축계획이요. 수도권, 영남권 많이 반영이 되어 있습니다. 그런데 서남권 같은 경우는요, 올해 2월에 건의하고 요구한 사업이 5개가 있었어요. 그런데 방금 말씀드린 3차 국가철도망구축계획에는 총 36개 사업이 있는데 순수하게 반영된 것은 딱 하나더라고요. 어떤 것인지 아시고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 말씀해 주십시오.

○**윤영일 위원** 보성-목포 단선전철화사업 하나입니다.

나머지요, 광주송정-순천 간 경전선사업 그다음에 진주-광양 경전선사업 이런 부분 또 그리고…… 그런 것들은 이미 제2차 철도망구축계획에 포함돼 있던 것들이었어요. 아시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤영일 위원** 제가 말씀드리고 싶은 사항은 특히 인프라 같은 경우는요, 경제적인 타당성 또 B/C 이런 걸 따지고 하는 거지만 지역의 균형발전 차원에서요, 국가 경쟁력 차원에서요 반드시 고려돼야 될 중요한 기준 중의 하나예요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그런 것 감안해서 가지고 사업이 추진될 수 있어야 된다고 생각하는데 그것에 대한 답변을 해 주십시오.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 저희들도 그 타당

성조사를 할 때 경제적 타당성, B/C 분석뿐만 아니라 지역 균형발전의 그런 요소들도 같이 감안해서 고려를 하고 있고, 그런 위원님의 지적이 저희들 사업에 좀 반영이 될 수 있도록 저희들이 앞으로 추진함에 있어 가지고 유념하도록 하겠습니다.

○**윤영일 위원** 나머지 질문은 추가질문 때 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

다음은 함진규 위원님 질의입니다. 질의해 주십시오.

○**함진규 위원** 장관님.

○**국토교통부장관 강호인** ……

○**함진규 위원** 장관님.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**함진규 위원** 고생 많으십니다.

○**국토교통부장관 강호인** 감사합니다.

○**함진규 위원** 관계자들도 고생 많으시고요.

경기 시흥갑의 새누리당 소속 함진규 위원입니다.

저는 지난 4년 동안 국토위에서 활동을 했고 또다시 활동을 하게 됐는데, 그린벨트 문제에 관해서 제가 지난 4년 동안 대정부질문도 여러 차례 했습니다. 그 폐해와 문제점에 대해서 누구보다도 잘 알고 계시리라고 저는 생각을 해요.

여러 가지 규제 완화와 관련해서 많은 노력을 정부에서 하고 있음에도 불구하고 저는 ‘그린벨트 문제와 관련해서 이제는 전면 등급을 재조정할 필요가 있다. 어떤 형태로든지 좀 손질을 할 필요가 있다’ 이런 말씀을 드리고 싶어요.

정부의 규제 완화도 굉장히 중요하지만 GB 문제만 잘 다뤄도 경제 성장에 큰 도움이 되리라고 생각을 하는데 여기 동료 위원들 많이 앉아 계시지만 이 문제, 그린벨트 문제와 관련해서는 항상 수도권 대 지방의 논리로 접근을 많이 해요. 저는 그런 것을 지난 4년간 활동하면서 많이 느꼈습니다. 그래서 이게 71년도에…… 1차 지정은 71년도 7월 30일 날 지정을 했지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**함진규 위원** 이제 거의 50년 가까이 돼 가는데 말이지요. 물론 정부에서는 해제와 관련된 또는 규제 완화와 관련된 그런 내용들을 많이 내놓고 있는데요. 저는 이것 갖고는 좀 부족하다고 보거든요.

그래서 차제에 이것을 등급제를 실시해서 절대보전지역은 또 보전해야 되지 않겠습니까? 저는 전면 다 풀라는 게 아니고 보전적 가치가 절대적으로 있는 것은 절대보전지역으로 보전을 하고, 그 외에도 필요한 지역이 또 있을 것입니다. 그리고 나머지 그린벨트로서의 기능을 상실한 부분에 대해서는 정부에서 여러 가지 좀 준비를 해서, 풀리지 않은 지역에 있는 사람들에게 형평성 문제 이런 것만 잘 조정이 된다 그러면 충분히 가능하다고 보는데 말이지요.

장관은 이 부분에 대해서 1단계가 됐든 또 3단계가 됐든 전면 재조정을 할 필요가 있다고 보는데 어떻게 생각하고 계세요?

○국토교통부장관 강호인 저희들도 그, 저도 그 부분에 대해서는 국토부 내의 간부들과 치열하게 논쟁을 벌이고 있습니다. 현재도 환경평가등급이 낮은 지역은 개발을 위한 GB 해제를 허용 중에 있고, 앞으로도 지역 현안사업 활성화 등을 위해서 규제 개선을 지속적으로 추진해 나가도록 하겠습니다.

○함진규 위원 말씀은 그렇게 하시는데 제가 당장 구체적인 그린벨트 해제 문제와 관련된 말씀을 드리면, 우리 지방 의원들이 말씀을 하시면 또 다르게 답변을 해요. 그 일관성 이런 것을 지금 세울 요인은 없어요?

○국토교통부장관 강호인 제가 알기로는……

○함진규 위원 그게 수도권에 어떤 시혜를 주는 게 저는 아니라고 봅니다. 국가 경쟁력 차원에서 그렇고 확고한 원칙을 좀 세워야 된다고 보는데요.

○국토교통부장관 강호인 하여튼 말씀하신 대로 추후에도 지역 현안사업의 원활한 추진과 주민 불편 해소 등을 위해서 규제 완화를 다각적으로 좀 더 검토, 추진하도록 하겠습니다.

○함진규 위원 제가 계신 동안 어떤 노력을 하시는지 한번 좀 같이 지켜보도록 하겠습니다.

자, 그리고 저희하고 광명에 걸쳐 있는 지역 현안에 대해서 한 말씀 좀 드리고 싶습니다.

시흥·광명 특별관리지역 아시지요?

○국토교통부장관 강호인 산단 말씀……

○함진규 위원 예.

아시지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 보금자리 지역.

○함진규 위원 그게 정부 수립 이래, 그린벨트 지역에 대규모 택지지구를 525만 평이나 지정한

것은 국가 성립 이래 처음입니다. 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 그래서 무려, 2010년도에 택지지구 지정을 해 놓고 5년이 지난 2015년도에 해제를 했지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 그런데 후속조치를…… ‘특별관리지역’이라는 게 법적·행정적 용어가 아니지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 새로운 특별한 용어를 만들어서, GB로 다시 환원을 할 수 없기 때문에 그런 용어를 선택해서 장기간의 기간을 갖고 체계적인 계획을 하겠다는 소리인데 이게 그 관련 규정의 문제 때문에 말이지요, 지방자치단체가 이 부분을 정부의 위임을 받아서 하기에는 굉장히 문제가 많습니다. 그 제도적인 문제점이 있는 것은 아시지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 공공주택 특별법 6조의3 5항에 ‘국가는 행정적·재정적 지원을 할 수 있다’라고만 돼 있어요. 그러니까 다시 말해서 임의적 조항이지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 이것을 의무화해야 된다고 저는 보거든요.

지금 얼마나 그 주민들이 절규하고 있는지 알고 계세요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그 지역……

○함진규 위원 지방자치……

○국토교통부장관 강호인 우리 위원님을 비롯해서……

○함진규 위원 광명도 마찬가지고요.

그래서 지금 체계적인, 당초 특별관리지역을 지정할 때의 취지와는 맞지 않게 제가 볼 때는 공중에 봉 떠 있어요. 여기에 대해서는 대책을 좀 갖고 계신가요?

우선 이 공공주택 특별법도 ‘행정적·재정적 지원을 할 수 있다’를 ‘하여야 한다’…… 왜? 정부에서 일방적으로 지정했지 않습니까? 일방적으로 지정했다가 정부 목적을 위해서 일방적으로 취소를 해 버렸어요. 그러면 여기에 대해서 당연히 국가가 여러 가지 행정·재정적 지원을 하여

야 되고, 체계적인 계획 수립을 좀 관여해서 만들어 줘야 되는 것 아닌가요?

지방자치단체에 이런 능력이 있다고 보십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄…… 저도 당해 지역사업에 대한 지원이 확대될 수 있도록 지속적으로 노력해 나가겠습니다.

다만 기재부가 특별관리지역에 대한 그런 재정적 지원 확대라든지 아니면 의무화에 대해서 부정적인 입장인 것으로 알고 있습니다마는 저희들도 적극적으로 설득해 나가도록 하겠습니다.

○**함진규 위원** 도로를 2009년도에 한 70% 정도 도로 보상이 됐던 것을 말이지요, 택지지구가 지정이 되면서 전면 취소가 됐어요. 그것 다시 제기하는데 이것을 가지고 국토부는 그렇지 않지만 기재부에서 다시 또 이것을 예타를 하겠다는데 이게 맞다고 보십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들도 기재부하고……

○**함진규 위원** 그것뿐만 아니라 산업단지에 관한 것, 모든 것을 다시 예타를 하는데 예타를 해서 목적이 나오면 모르겠지만 안 나오면 어떻게 하실 겁니까?

○**국토교통부장관 강호인** 광명·시흥 산단의 그런 공기업 예타 면제에 대해서는……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

저희들도 산단 조성이 차질 없이 추진될 수 있도록 적극적으로 협의하겠습니다.

○**함진규 위원** 기재부를 설득해 주세요.

○**국토교통부장관 강호인** 기재부가 예타 면제는 곤란하다는 입장이지만 저희들은 전향적으로 검토할 수 있도록 지속적으로 협의해 나가겠습니다.

.....

○**위원장 조정식** 함진규 위원님 수고하셨습니다.

이제 주질의를 마쳤습니다. 다음은 보충질의의 순서입니다.

보충질의는 간사 간 협의에 의한 시간대로 1인당 5분씩의 시간으로 보충질의를 하도록 하겠습니다. 그리고 순서는 지금까지 있었던 주질의 순서에 준해서 하도록 하겠습니다.

그러면 먼저 최인호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**최인호 위원** 장관님께 간단한 질문드리겠습니다.

지금 인천공항공사가 2단계, 3단계 확장 공사하고 있습니다. 2단계가 활주로 공사, 3단계가 화물·여객터미널 또 심지어 도로·철도까지 다 확장하고, 약 10조 원의 예산을 들여서 하고 있습니다. 이 인천공항 확장 공사를 하면서 ‘인천 신공항’이라고 표현하고 또는 ‘수도권 2공항’이라고 이렇게 표현합니까?

○**국토교통부장관 강호인** 인천국제공항입니다, 인천국제공항.

○**최인호 위원** 그렇지요. 그것을 그대로 쓰지 않습니까? 확장 공사라고 하지요. 10조 원이 드는 인천공항 확장 공사도 그냥 인천공항이라고 하지요, 국제공항이라고. 그런데 발표대로 4조 정도 드는 김해공항 확장 공사를 자꾸 ‘김해 신공항’ ‘영남권 신공항’ 그래서 대통령의 공약을 지켰다라는 그런 억지, 강변성 논리를 자꾸 펴시는데서 국민들이 상당히 더 분노한다는 사실……

그리고 또 한 가지 질문드리겠습니다. 신공항이라는 말을 쓰시면서 자꾸 ‘박근혜 대통령의 공약을 지켰다’ 그렇게 한편으로는 강변하시고 또 아까 위원님들 질문에 답변하실 때는 ‘이제는 좀 합리적이지 않은 공약을 하지 않았으면 좋겠다’라는 말씀도 하셨는데요. 그것은 박근혜 대통령의 공약도 합리적이지 않은 공약이다라고 자인하는 것인데, 앞뒤가 안 맞는 말씀을 지금 자꾸 하네요.

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 그 당시에 영남권의 수요 증대가, 제가 아까 말씀드렸지만 2009년·10년 이 당시에는 글로벌 경기침체로 인해 가지고 항공수요가 많이 위축되어 있었습니까라는……

○**최인호 위원** 그러면 글로벌 경기가 안 좋을 때는 인천공항공사 공사가 중단됐습니까? 인천공항은 글로벌 위기에 그러면 영향을 안 받습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 인천공항공사는 국제선 수요가 꾸준히 늘어났었습니다.

○**최인호 위원** 자꾸 그런 식의 억지 논리로써 국민들을 호도하시니까 대구 시민이나 부산 시민뿐만 아니고 일반 국민들도 상당히 화가 많이 났다는 것, 그래서 깨끗하게 좀 사과를 하시고 현실적으로 이렇게 양해를 구하시는 이런 자세가 필요하다 이렇게 생각을 합니다.

다음, 저 프레젠테이션을 좀 보시지요.

(영상자료를 보며)

영남권 5개 시도지사의 합의를 자꾸 강조하시는데 저기 빨간 줄에 보면 ‘공정하고 객관적인 용역을 전제로 하고 5개 영남권 시도지사들이 합의를 했다’, 공정하고 객관적인 용역이 되지 않으면 합의 정신에 위배되기 때문에 꼭 지켜야 된다는 그것도 또 강변입니다.

그다음 페이지.

저것 보시지요. 오늘 업무보고 25페이지에 보면 지금 국토부가 발표한 대로 일곱 가지의 항목으로서 평가를 했다고 보고 있습니다. 그런데 3번의 ‘접근성’에 보면요, 이명박 정부 때 실시했던 용역에 보면 접근성이라는 것이 독립 항목으로 돼 있지 않습니다. 네 번째 ‘사회경제영향’ 안에 포함돼 있었습니다. 그런데 이번 용역에서는 140점이라는, 14% 정도의 엄청난 배점을 가진 그런 걸로 지금 독립 항목으로 뒀고요. 이것은 뭔가 특정 가중치에 불공정성이 있다 하는 것입니다.

그런데 안전문제와 직결되는 고정장애물은 여전히 1번 ‘공항 운영성’ 안에 포함돼 있는 걸로 추정이 됩니다. 이것만 봐도 지난해, 이명박 정부 때 실시했던 이 접근성—3번—과 4번 합쳐서 30%의 배점이 지금 37%로 7% 늘어났어요. 이래서 불공정 용역이라고 자꾸 주장하는 겁니다.

근거가 있지요? 불공정 용역이라고 하는 근거가 있지요, 이렇게 논리를 따지면?

그것을 자꾸 인정하셔야 된다고 봅니다. 대답을 못 하시는데요.

마지막으로 제가 질문을……

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 자세한 내용을 제가 지금 파악을 못 하겠습니다. 저기 글씨도 잘 안 보이고.

○**최인호 위원** 그러니까 지금 최종보고서가 오지 않으니까 자꾸 그렇지요.

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 최종보고서를 보내드린다고 말씀하지 않았습니까?

○**최인호 위원** 오늘까지가 용역 만료일입니다. 왔습니까, 최종보고서?

오늘까지가 만료일이잖아요. 최종보고서 왔습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 항공실장으로 하여금……

○**최인호 위원** 그것은 나중에 답변을 장관님이 모아서 해 주세요.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 자세하게 답변드리도록 하겠습니다.

○**최인호 위원** 마지막 질문드리겠습니다, 시간이 다 돼서. 그것 모아서 나중에 답변해 주세요.

자, 소음문제 때문에 1000가구 미만의 영향밖에 없다고 하셨습니다. 그런데 에코델타시티가 내년부터 착공을 하면 4~5년 내에 7만 5000명의 인구가 들어서는 신도시가 바로 김해공항 접경지역에 건설이 됩니다. 과연 이 문제를 고려하셨는지?

또 옆의 복합첨단산업지구에 250개 업체 또 2만 명이 넘는 종업원이 종사하게 돼 있습니다. 정밀산업단지는 조그마한 소음에도 영향을 받습니다. 그 문제 고려하셨는지요?

또 김해는 김해시청 위로 지금 비행기가 이착륙을 하게 됩니다. 특히 착륙할 때 소음이 대단히……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

심할 것입니다. 과연 7만 명이 넘는 김해 시민들의 소음피해 다 종합적으로 고려하고 하시는지, 아니면 뭔가 다른 결론을 내렸다가 마지막에 와서 허겁지겁 이런 결론을 내리기 위해서 종합적인 고려도 없고 이렇게 뻔뻔식으로 뭔가 답변하고 대책을 세운 것 아닌가 하는 그런 것에 대해서 종합적으로, 질문에 답변해 주세요.

○**국토교통부장관 강호인** 이 부분에 대해서 질문시간이 지났습니다마는 좀 더 자세한 답변을 드렸으면 좋겠고요. 양해해 주신다면 저희들 실무 책임자인 항공실장으로 하여금 답변 좀 드리도록 하겠습니다.

○**최인호 위원** 핵심만 짧게 해 주세요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 항공정책실장입니다. 양해해 주신다면 답변드리겠습니다.

소음문제 말씀하셨는데 이번에 용역과정에서 ADPI가, 지금 그것 거의 전 세계적으로 공통된 그런 몇 가지 프로그램들이 있습니다. 그 프로그램을 가지고 새로운 활주로가 들어가는 그 주변 지역을 대상으로 해서 시뮬레이션을 돌려 가지고 소음 측정을 한 겁니다. 물론 최종적인 사안은 나중에 공항이 완공된 다음에 비행기를 운행하면서 그때 소음대책지역의 어떤 범위라든가 그런 걸 확정해야 되겠지만, 지금 한 800가구 정도가 늘어난다는 얘기는 그 시뮬레이션에 의한 결과라

고 말씀드립니다.

○**최인호 위원** 800가구가 아니고요. 지금 에코델타시티 2만 가구예요, 2만 가구.

○**국토교통부장관 강호인** 그 개발계획에……

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 위원님, 그 에코델타시티 부분은……

○**李憲昇 위원** 3만 가구입니다.

○**최인호 위원** 3만 가구에 7만 5000명이예요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예. 저희들이 이번에 새로……

○**최인호 위원** ADPi가 기본적인 국가나 도시 계획에 대해서 전혀 검토가 없었던 것 아닙니까? 방금도 800가구라고 하시잖아요.

○**국토교통부장관 강호인** 개발계획도 감안해서……

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 위원님, 에코델타시티 부분은 지금 새롭게 놓여지는 활주로 그 밑의 서남쪽에 있습니다. 그래서……

○**최인호 위원** 서남쪽인데 접경지역이예요. 1km도 안 떨어졌요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예. 그런데 그 비행절차를 갖다가……

○**최인호 위원** 북쪽 아파트 지역은 직접적인 소음공해 영향을 받는 지역이예요.

○**위원장 조정식** 자, 그렇게 하시지요. 잠깐만요, 지금 마이크가 꺼져 있는 상태이기 때문에 이게 이 속기록에는 남을 수 있지만 TV나 모니터 상에서는 알아들을 수 없습니다. 그래서 지금……
항공정책실장?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 그렇습니다.

○**위원장 조정식** 최인호 위원님, 지금 답변한 것에 대해서 추가로 또 하실 게 있으면 잠시 확인을 하고요. 그다음에 필요하시다면 3차 보충 질의를 한 번 더 드리겠습니다.

○**최인호 위원** 1분만 제가 더 추가로 이야기……

○**위원장 조정식** 예?

○**최인호 위원** 1분.

○**위원장 조정식** 그러면 1분만 쓰고 3차는 안하실 거예요?

○**최인호 위원** 예.

○**위원장 조정식** 예, 알겠습니다.

그러면 그렇게 해서 마이크 넣어 주세요.

……

○**최인호 위원** 감사합니다.

방금 우리 실장님께서도요, 800가구라고 자꾸 말씀하셨잖아요. 그것은 현재 있는 가구 수를 작게 잡아서 그렇다고 보더라도 지금 3만 가구, 7만 5000명의 인구가…… 내년엔 착공을 합니다, 그 에코델타 신도시가. 그런데도 지금 그 문제를 ADPi가 전혀 고려하지 않았다는 것 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** ADPi가 주변의 그런 개발계획도 감안을 해서 그 소음피해를……

○**최인호 위원** 그것 감안했는데 왜 800가구라고 지금 이야기하세요. 7만 5000명입니다, 7만 5000명.

○**국토교통부장관 강호인** 그 영향권 밖에 있기 때문에 그렇게 이야기……

○**최인호 위원** 그리고 복합첨단지구는요, 바로 양단되게 돼 있습니다. 그 중간으로 지금 활주로는 계획이 돼 있어요. 미래창조부가 고시한 것 그것 자체도 지금 변경이 돼야 되는 실정입니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그것은 지금 첨단연구개발특구로 돼 있고요. 그것은 아직 기본계획이 확정되지 않은 지구입니다.

○**최인호 위원** 미래창조부가 고시를 했습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 그래서 미래창조과학부와 협의해서 그 부분은 아마 변경을 해야 될 것으로 알고 있습니다.

○**최인호 위원** 그것 기본적인 부처 간의 조정도 안 되고 허겁지겁 발표했다는 그 증거 아닙니까?

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 그런 부분들은 저희들이…… 이 예비타당성조사가 이번 용역의 성격인데요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

……

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

예비타당성조사 결과를 토대로 해서 저희들이 다시 예비타당성조사 신청을 하게 됩니다. 하게 되고, 그 예비타당성조사 결과를 근거로 해서 기본계획을 수립하게 되고요.

○**최인호 위원** 그런 게, 방금 말씀드린 이런 심각한 문제들 때문에 예타 과정에서 불가라고 결론나면 어떻게……

○**국토교통부장관 강호인** 그렇지만 예비타당성조사를 하면서 그런 국가 개발계획 같은 것들은 이미 다 반영을 해서 자기들이 검토를 한 결과이고, 그 결과에 따르면 소음피해가 일반적으로 우려하는 것보다 그렇게 심각하지 않다는 말씀이고요.

그리고 그 연구개발특구도 그게 아마 계획이, 지금은 어떤 식으로 계획이 돼서 세우고 계시는지는 모르겠지만 그게 최종적으로 계획으로 확정된 게 아닙니다.

○**최인호 위원** 세우고 있는…… 미래창조부가 고시를 했더니깐요.

○**국토교통부장관 강호인** 아닙니다. 거기 기본 계획으로 수립이 되지 않았습니니다. 특구로는 고시가 됐습니니다마는 그 상세 기본 개발계획이 아직 확정되지 않은 상태입니다.

○**위원장 조정식** 자, 이제 논의를 좀 정리해 주시지요.

○**최인호 위원** 자, 일단…… 항공실장님.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예.

○**최인호 위원** 항공실장님은 800가구라고 잘못 말씀하셨는데 일단 사과하세요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 이번에 소음 시물레이션에 의하면 늘어나는 소음 대책 가구가 800가구라는 것은 맞습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 873가구래요.

○**최인호 위원** 시물레이션 자체가, 앞으로 있을 그런…… 금년부터 착공으로 따지면, 안으려고 하셔야지요. 800가구라고 답변하세요?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 위원님, 그러면 양해해 주신다면 좀 더 세부적인 자료를 가지고 위원님께 한번 설명을 드리러 가겠습니다.

○**최인호 위원** 일단 사과부터 하고 다음에 설명하세요.

잘못됐지요, 800가구라고 한 것?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 이거 지금 800가구라는 것은 제가 드리는 말씀이 아니라 ADPi의 조사 결과를 말씀드리는 겁니다.

○**최인호 위원** ADPi가 그렇게 이야기했다면 잘못된 용역 아닙니까, 그래?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 용역의 내용을 한번 설명드리겠습니다.

○**최인호 위원** 지금 용역 결과가 없는데, 뭘.

○**위원장 조정식** 정리하시지요.

항공실장, 최인호 위원님께 지금 오간 부분에서 미진한 부분들에 대해서 별도의 보고를 좀 드리세요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 그렇게 하겠습니다.

.....

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

그러면 다음 질의로 들어가겠습니다.

다음 질의는 정종섭 위원님 질의해 주십시오.

○**鄭宗燮 위원** 장관님, 또 관계자 여러분 수고 많습니다.

두 가지 좀 말씀드리겠습니다.

지금 우리가 김해공항, 가덕도 얘기하지만 그 둘 다가 부산시 강서구에 들어 있다는 것 장관님, 아십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 알고 있습니다.

○**鄭宗燮 위원** 그런데 부산시가 지금 이 공항 발표 난 다음에 김해공항 자체가 잘 안 될 것이다 생각하고 민자를 유치하더라도 가덕도에 신공항을 세우겠다 이렇게 하면 한 구에 국제공항이 2개가 들어가는데 그게 가능한 일입니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇게 할 수 없습니다. 그리고 민자로 유치를 하더라도 공항 건설 승인 건은 국토교통부장관이 가지고 있습니다.

○**鄭宗燮 위원** 그러면 지금 장관님은 승인 안 해 주신다 하더라도 나중에 장관님이 만약에 승인을 하면 그것도 가능하다는……

○**국토교통부장관 강호인** 이런 부분은 이미 정부가 이렇게 결정을 한 것이기 때문에 그 결정을 또 번복하려면 정부 정책결정이 번복되는 과정을 거쳐서 번복이 되든지 하지 않겠습니까?

○**鄭宗燮 위원** 예, 그거 어렵다고 보고요.

그다음에 하나는, 물론 이게 가정법입니다마는 이번에 용역 결과에 따르는, 점수로 봤을 때 예를 들어서 김해공항 확장하는 그 부분을 빼고 보면 어쨌든 밀양공항이 점수적으로는 가덕도보다 높게 나왔지 않습니까? 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다.

○**鄭宗燮 위원** 그러면 만에 하나 예를 들어서 여러 가지 이유로 김해공항 확장이 불가능해진 다, 예를 들면 무산이 된다고 생각을 하면 그러면 그다음에는 밀양이 신공항 최적지로 되는 것은 분명합니까?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 지금 우리가 김해 신공항 건설이 무산된다는 그런 가정을 전제로 해서 이야기하기는 좀 어렵지 않나 생각됩니다마는 하여튼 지금 평가상으로는, 그리고 5개 지자체가 합의해서 전문용역기관에 의뢰한 그 결과를 보면 평가순위는 분명히 밀양이 2등으로 나와 있습니다. 가덕도보다 우수한 것으로 나와 있습니다.

○**鄭宗燮 위원** 논리적으로는 그렇게 말씀하시면 맞을 것 같고요.

어쨌든 이것이 여러 가지 이유로 만약에 김해 공항 확장 자체가 제대로 진행이 안 된다고 봤을 때는 그다음에 신공항으로 봤을 때 밀양이 가장 최적지다라는 결론에 도달되는데 장관님께서 동의하시는 것으로 제가 하겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 말씀드리지만 가정에 입각해서 무엇을 얘기하는 것은 좀……

○**鄭宗燮 위원** 가정을 전제로 하는 거지만…… 이상입니다.

○**위원장 조정식** 정중섭 위원님 질의 마치셨습니까?

○**鄭宗燮 위원** 예.

○**위원장 조정식** 고맙습니다.

다음은 강훈식 위원님 질의해 주십시오.

○**강훈식 위원** 충남 아산율의 강훈식입니다. 늦게까지 수고가 많으십니다.

아까 장관께서 존경하는 정동영 위원 또 전현회 위원하고 이야기하면서 남양주 사고, 구의역 사고 이런 이야기하면서 많은 사고에 대한 대책 답변 말씀하실 때 발주자가 원도급에 책임을 강화하거나 수주에 영향을 미치는 것까지 여러 가지를 고려하겠다고 말씀하셨지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**강훈식 위원** 그래서 제가 이제 좀 여쭙고 싶은 것은 이겁니다.

국토부 산하의 소관기관 발주공사에서 다친 사람이거나 죽은 사람들이 굉장히 많습니다. 일반 건설기업이 아니라 지금 국토부 소관기관에서 발주된 것으로 죽거나 다친 사람이 굉장히 많습니다. 잠깐만 설명해 드리면 2015년에 576명이 다치고 31명이 사망했습니다.

그런데 문제는 이게 전년도에 비해서 거의 배까지 는 숫자거든요. 안전매뉴얼이 좋다, 안전매뉴얼에 대한 이야기도 아까 잠깐 하시지 않으셨습니까? 그런 것에 비하면 이게 줄어들거나 또는 관리가 되고 있다, 안전관리가 되고 있다라고 판단은, 저는 그렇게 느껴지지 않는데 장관께서는 어떻게 생각하시는지요?

○**국토교통부장관 강호인** 저도 그렇게 생각하고 송구스럽게 생각합니다.

더더군다나 지금 우리 국가 전체로 보면 저출산·고령화의 영향으로 생산인구가 감소하는데 이런 불의의 사고로 인해서 자꾸 이렇게 생명들

이 줄어드는 것은 결국은 우리의 인적자산들이 줄어드는 것이고 이런 안전사고, 특히 건설공사 현장도 있겠지만 또 교통사고를 통해서도 사망자들이, 상당히 많이 줄고 있습니다.

○**강훈식 위원** 그게 같은 사안은 아닌 것 같고요.

○**국토교통부장관 강호인** 옛날에는 한 1만 명까지 사망을 했었는데 지금은 한 4600명 수준입니다마는……

○**강훈식 위원** 장관께서 그렇게 말씀하시면 안 될 것 같아요. 왜냐하면 이게 교통사고 문제가 아니잖아요. 이게 발주공사를 우리 정부가 낸, 공사에서 발주를 했는데 하루에 2명씩 다치고 열흘에 1명씩 죽고 있어요. 작년 한 해 31명이 죽었던 말입니다, 공사에서 발주 내는 것에.

여기 LH공사 사장님 나와 계시지요?

○**한국토지주택공사사장 박상우** 예.

○**강훈식 위원** LH공사 발주공사에서 2014년에 7명이 사망하셨는데 작년 한 해는 열세 분 돌아가셨습니다. 저는 이게 별도의 특별한 대책을 만들어서 관리하셔야 될 필요가 있다라는 말씀을 드리는 겁니다.

○**한국토지주택공사사장 박상우** 위원님 말씀, 지적에 깊이 공감하고 있습니다.

○**강훈식 위원** 시간이 없으니까 또 하나 더 여쭙어 보겠습니다.

장관님, 2016년도 총 사업비 500억 이상 신규 사업이 35건입니다. 숫자는 외우시지 못할 수 있을 것 같은데요.

제가 궁금한 건 이겁니다. SOC 신규 사업 35건 중에, 제가 특정 지역을 거론하지는 않겠습니다, 14건, 40%가 특정 지역에 다 편중돼 있습니다.

그리고 신규 설계 10건 중에 5건이, 딱 절반이, 또 이 5건의 사업비만 무려 2조 3400억입니다. 신규 착공 25건 중 9건이 이 지역 사업입니다. 사업비 규모는 1조 2222억 규모입니다.

제가 뭐 충남이라서 이런 이야기를 드리는 것이 아니라, 반면에 충남지역은 단 1건입니다, 2100억. 2107억인데요.

이게 보면 균형 발전하고 너무 치우친 것 같습니다. 한 지역에, 어떤 특정 지역에만 40% 가까이 공사가 몰려 있고, 특히 SOC 같은 경우에는 한번 시작하면 계속 진행되어야 되는 것 아닙니까? 이게 뭐 1년 사업이고 후년에는 바꿀 수 있

는 게 아니지 않습니까?

그렇게 본다면 전반적으로 균형 발전과는 좀 상관없이 가고 있다라는 생각이 드는데, 장관님께서 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저는 SOC 사업에 대해서는 지역 분포를 따져 보지는 않았습니니다. 그리고 SOC 사업 같은 경우에는 대부분이 광역적인 지역에 걸쳐 가지고 있기 때문에 그것이 발주되는 시작점이 어디냐라고 하더라도 결국은 전국적으로 연결되는 그런 효과를 가지고 있기 때문에 그런 사업을 가지고 지역적으로 갈라 가지고……

○**강훈식 위원** 장관께서 한번 보시면요 그 지역에만 국한해서 그 지역에서 시작하고 그 지역에서 끝나는 경우가 많습니다. 그냥 뭐 이렇게 연결되어 있는 도로 중간을 잘라서 말씀드리는 게 아니라 특정 지역에 편중됐다는 뜻은 그런 뜻입니다.

제가 부탁드리고 싶은 것은 이게 왜 그렇게 특정 지역에 편중됐는지 보고를 한번 따로 해 주셨으면 좋겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저희들은 그렇게 지역적으로 이렇게 따로 사업을 분할해서 보고는 있지 않습니다. 보고 있지 않고, 하여튼 SOC 사업들은 그런 전체적인 국가경쟁력 차원과 이렇게 다양한 논의들……

○**강훈식 위원** 그러니까 특정 지역에 편중됐다고 생각 안 하신다는 거지요?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들은 그렇게 아예 분류를 하지 않고 있습니다.

○**강훈식 위원** 제가 말씀드리는 것은 그 분석자료를 보시면요, 자료가 필요하면 저희가 제공해 드리겠습니다.

특정 지역에 편중되어 있기 때문에 왜 그렇게 특정 지역에 편중되어 있는지를 배경을 살펴서 별도의 자료를 좀 내 주셨으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

다음은 윤영일 위원님 질의해 주십시오.

○**윤영일 위원** 장관님, 아까 말씀드렸던 국도요. 국도에 한정해서……

당초 국도가 연결되거나 뚫려야 될 곳인데, 그러니까 그럴 필요가 있는데도 불구하고 연결되지 못하고 있는 것, 그러니까 재원의 어떠한 제약 때문에 도중에 공사를 중단하고 막혀 있는 곳 그런 부분에 대한 것을 조사된 게 있습니까, 국도

부 차원에서?

○**국토교통부장관 강호인** 아까 말씀드린 부분들 보면, 연결구간들, 연결해야 될 부분이 단절되어 있는 부분, 철도·도로 이런 부분들에 대해서는 저희들도 파악은 하고 있습니다.

○**윤영일 위원** 그 자료 제가 좀 부탁을 드리고요.

짜깁기하실 수 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그런데 저희들이 담당하고 있는 도로는 주로 고속도로와 국도이고……

○**윤영일 위원** 국도요, 국도. 그러니까 국도하고 지방도하고 연결해서요.

다시 한 번 제3차 국가철도망 구축계획과 관련해서요. 그중에 호남고속철도 2단계, 무안공항 경유하는 사업이 있거든요. 이것은 당초 2차 계획에 포함됐던 사항입니다. 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤영일 위원** 그런데 3차 구축 계획에서는 ‘기 추진 중인 고속철도사업의 적기 완공’ 이렇게 표현을 하셨거든요. 그래서 그 구체적인 시기, 앞으로의 추진 계획 이런 것이 전혀 언급이 없어요. 그에 대해서 시기하고 계획 좀 밝혀 줄 수 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그런 부분들은 사업을 구체적으로 시행하면서 또 타당성조사 같은 것들을 새로 받아 가지고 착수를 하기 때문에 완공되는 시점을 정확하게 예측하기는 좀 힘든 점이 있습니다.

○**윤영일 위원** 구체적인 계획 같은 경우도 마련해 주실 수가 있는 거지요, 앞으로?

○**국토교통부장관 강호인** 일단 호남고속철도 2단계 같은 경우에는 저희들이 노선을 조속히 확정해야 됩니다, 1안, 2안. 확정을 해서 사업이 추진될 수 있도록 관계기관하고 지속적으로 협의하겠습니다.

○**윤영일 위원** 그리고 하나 더 상의를 드리겠습니다.

올해 초입니다. 2016년 1월부터 5월까지로 통계 수치까지 가지고 있는데요. 폭설, 강풍 때문에 제주공항이 마비된 사항 아시고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤영일 위원** 그래서 2박 3일 동안에 9만 명이 제주공항에 발이 묶였거든요. 그래서 이러한 안개, 강풍, 기상이변 때문에 결항이 1만 5834회가 있었어요, 1월부터 5월까지요. 이러한 것들 때문

에 당시에 소위 말하는 서울-목포를 거치는 제주까지의 해저터널 이런 부분에 대한 논의가 있었다는 것을 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 저도 본회의 나가서 한번 답변한 적이 있습니다.

○**윤영일 위원** 그러니까 KTX 연결 교통망 구축 그런 필요성이 있지 않느냐 했는데 이러한 구축 계획이 3차 계획에는 당연히 반영이 안 되어 있어요. 그래서 제가 질문을 드린 건데요.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**윤영일 위원** 이에 대해서 장관님의 견해 또 앞으로의 계획 이런 것 좀 한번 말씀해 주시지요.

○**국토교통부장관 강호인** 아주 야심찬 계획이고 충분한 기술력과 자금력이, 재정적인 뒷받침이 된다면 한번 해 볼 만한 사업입니다만 아직 저희들 재정 여력이나 기술 수준을 감안할 때는 조금 신중하게 검토해야 될 사업이라고 판단하고 있습니다.

○**윤영일 위원** 전라선 아시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤영일 위원** KTX 수서역, SR 사업이요, SR 주식회사에서 하는.

당초 전라선 부분이 거기에 제외된 이유가 뭐니까?

○**국토교통부장관 강호인** 노선을 용량, 그래서 차량 편수 이런 것들을 감안할 때 선로 용량이나 차량 용량 가지고는 한계가 있어서 면허를 줄 수 없었던 것으로 알고 있습니다.

○**윤영일 위원** 지난 국회 때 이 전라선이 포함이 되어야 된다, 수서 SR고속과 관련해서요. 그렇게 하는 질문에 대해서 ‘주식회사 SR의 사업면허와 관련된 사항으로서 정부의 책임이다’ 그랬거든요. 정부의 책임이다라는 말은 국토부의 책임이라는 얘기거든요. 그게 철도공사의 얘기입니다. 정부 측은 이에 대해서, 그 책임에 대해서는 어떻게 답변하시겠습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 지금 SR은 수서와 부산 그리고 수서와 목포 운행을 위해서 필요한 최소한의 차량만 확보한 상태이기 때문에 조직과 인력도 지금 최소 규모로 운영하고 있는 그런 상황입니다. 이런 SR의 운영 여건 등을 감안하면 개통 전에 노선 추가는 아마 좀 곤란하지 않나 생각합니다.

○**위원장 조정식** 윤영일 위원님 수고하셨습니다.

다.

다음 질의는 안호영 위원님입니다.

질의해 주십시오.

○**안호영 위원** 새만금개발청장님께 질의하겠습니다.

아까 질의했던 것에 좀 연장해서 여쭙어 보는데요.

아마 지난번 국회에서 논의됐던 것 같은데요. 아까 정부와 전라북도 그리고 삼성 간의 MOU 체결한 것하고 관련해서 새만금 기본계획상 용지가 변경되면서 그 영향과 관련해서, 아마 강동원 위원님께서 물어봤던 것 같은데요, ‘그렇게 됐을 때 삼성이 MOU를 철회할 가능성이 있는냐?’라고 물어봤을 때 청장님께서 ‘가능성이 없다’ 그리고 ‘그것에 대해서 책임질 수 있는냐?’ 했을 때 ‘책임지겠다’ 이런 취지로 아마 답변하신 것으로 제가 지금 자료를 봤는데, 사실이지요?

○**새만금개발청장 이병국** 글썄요, 저도 확인을 한번 좀 해 보겠습니다. 그때……

○**안호영 위원** 그러시지요, 그러면 확인 한번 해 보시지요.

○**새만금개발청장 이병국** 예.

○**안호영 위원** 기록에 보니까 나와 있더라고요.

그런데 지금 MOU, 실질적으로 철회한 거냐 아니냐에 대해서는 현재 논란이 있습니다. 잘 알고 계실 겁니다.

○**새만금개발청장 이병국** 그렇습니다.

○**안호영 위원** 그래서 이렇게 불분명한 상태로 가는 것은 곤란하고, 명확히 해서 이 부분에 대한 후속대책을 세울 수 있도록, 청장님께서 아까도 당부드린 바와 같이 서면 등을 활용해서 명백하게 삼성 측의 의견을 확인을 해 주십사 그것을 좀 부탁을 드리겠습니다.

○**새만금개발청장 이병국** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**안호영 위원** 그리고 새만금과 관련해서 하나 더 여쭙 보겠습니다.

새만금 내부개발을 위해서 지금 핵심축인 동서 2축과 남북2축 내부간선도로 공사를 하고 있는데요, 남북2축 도로는 지금 사업비가 9190억 원이고 새만금 기본계획상 2020년까지 완공하는 것으로 계획이 되어 있지요?

○**새만금개발청장 이병국** 예.

○**안호영 위원** 그런데 지금 현재 총 사업비 중에서 올해 예산이 21억 원 정도 반영이 돼서 실

제 2020년까지 사업이 완공될 수 있을 것인지 상당히 좀 의구심이 있거든요. 이 부분에 대해서 2020년까지 이게 지금 될 수가 있는 것인지 연도별 구체적인 예산 확보 계획이 있습니까?

○**새만금개발청장 이병국** 지금 우선 약 1조 정도 되는 예산입니다, 위원님. 그래서 금년에 21억이, 사실 저희들이 기재부하고 총 사업비 변경을 현재 진행을 하고 있습니다. 그래서 저희 계획은 금년 내로 발주 정도 하면 내년에 최대한 예산을, 현재 신청은 1200억으로 해 냈는데요, 그렇게 해 가지고 공사 속도를 좀 당기면 2020년, 2021년까지는 남북2축까지 완성이, 동서남북이 가능하다고 현재는 예산을 하고 있습니다. 그런데 결국은 예산 확보의 문제이기 때문에 좀 더 노력을 계속 하겠습니다.

○**안호영 위원** 지금 말씀하신 것처럼 그 기간 내에 달성할 수 있도록 노력해 주시기 바랍니다.

○**새만금개발청장 이병국** 예, 최대한 노력을 하겠습니다. 많이 좀 지원을 부탁드립니다, 위원님.

○**안호영 위원** 장관님께 여쭙 보겠습니다.

지금 제3차 국가철도망구축계획이 있는데요, 그 부분과 관련해서 새만금과 대구를 연결하는 철도가 제3차 철도망구축계획에는 들어 있지 않지만 새만금과 대구를 연결하는 노선이 있습니다. 그런데 이 계획안에 따르면 총 36개 신규 사업이 반영되는 철도망 구축에 총 70조 원이 소요가 되고 전라북도에서는 새만금과 군산 간 총 연장 43.1km 그리고 총 사업비 6160억 원의 새만금선이 지금 반영된 것으로 알고 있거든요. 그런데 전주하고 김천 간 동서횡단철도 부분에 대해서는 비용 대비 편익이 낮다는 이유로 이번에는 추가 검토 사업에만 지금 올라 있는 것으로 알고 있습니다.

그런데 동서횡단철도 문제는 단지 이게 비용 대비 편익만 따질 문제는 아니고 지금 전북과 경북지역의 열악한 교통여건을 개선하고 또 서해 새만금하고 동해를 연결하는, 이러한 물류를 연결하는 측면에서 상당히 큰 의미가 있다고 보는데 이러한 의미들을 봤을 때 이것이 조기에 착공될 수 있도록 노력을 해 주셨으면 하는 게 저의 의견인데요, 이 점에 대한 의견을 좀 듣고 싶습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 안 위원님의 그런 열망을 충분히 감안해서 앞으로 업무계획에 저희들이 유념은 하겠습니다마는 또 다른 한편으로 국

가철도망은 SOC 투자재원 감소 추세에서 최소한의 투자로 기존 철도망의 효율성을 또 높여 나가는 한편으로 미래발전 가능성이 높은 사업에 대해서도 선별적으로 투자할 필요가 있다고 생각합니다. 이런 점을 종합적으로 감안해서 추진, 검토해 나가도록 하겠습니다.

○**안호영 위원** 필요한 부분에 대해서는 나중에 서면으로 또 질의를 올리겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**위원장 조정식** 안호영 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의는 윤관석 위원입니다.

질의해 주십시오.

○**윤관석 위원** 인천 남동을 출신 윤관석 위원입니다.

우리가 보통, 박근혜 대통령과 정부는 보면 공약을 해 놓고 안 지키고는 책임과 사과를 하지 않아요. 그런데 우리가 지킬 수 있는 것은 지키지요, 그런데 안 되면 그것을 솔직하게 인정하고 어쩔 수 없이 사과하고 또 다시 가자 이렇게 하는 게 국론통합에도 좋은데, 예를 들면 2014년도에 기초연금이 그랬지요. 2015년도 2016년도까지 해서 누리과정 무상보육, 정부가 책임진다고 해 놓고 중앙정부가 책임지지 않아서 올해 어린이집 문 닫는 사태까지 지금 발생하고 있는 것 아닙니까? 이것도 하나도, 공약인데 파기했다고 하지 않고 책임지지 않았고 사과하지 않았어요.

16년도에 드디어, 마침 됐는지 모르겠지만 또 영남권 신공항 문제도 공약파기 아니라고 하고 아무도 책임지지 않고 있고 아무도 사과하지 않고 있고 오히려 적합하게 했다 이렇게 하는데, 이것에 대해서 국민들을 향해서 일하는 정부는 그렇게 해서는 안 된다 이렇게 생각을 합니다. 공직자들은 국민을 섬겨야 하고 약속을 지키고 책임을 지고, 안 되면 사과하고 하는 것이 맞다 저는 이렇게 지적을 하고요.

주택토지 업무 관련해서 몇 가지만 질의를 하겠습니다.

수년 전부터 부동산시장의 경착륙에 대한 우려 그리고 정부의 부동산시장 활성화정책에 대한 문제 제기가 있어 왔습니다.

장관계서는 한 해 주택 적정 공급 물량을 어느 정도로 보고 계십니까, 몇 호 정도로 보고 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 연구기관들마다 좀 틀

립니다마는 대충 한 39만 호 플러스마이너스 한 6~7만 호 이렇게 보고 있습니다.

○**윤관석 위원** 현재 걱정합니까 아니면 좀 공급 과잉입니까?

○**국토교통부장관 강호인** 지금 추세로 보면 이게 4월 말, 5월 말까지 한 22만 호 이렇게 된 것으로 알고 있는데요, 앞으로 또 하반기에 그런 불확실성 요인이 많고 우선 오늘만 당장 보더라도 영국의 브렉시트 이런 것들 때문에 금융시장이 앞으로……

○**윤관석 위원** 예, 그 충격도 왔고 저도 그것 지적하려고 했는데……

○**국토교통부장관 강호인** 그래서 이런 금융시장의 영향들이 가계부채에 미치는 영향, 그런 거시적인 영향까지 다 감안을 해서 관리를 해 나가야 될 필요가 있습니다.

○**윤관석 위원** 좋습니다. 그래서 향후 약 2년간 70만 호 정도가 분양 입주 물량이라는 그런 수치도 있습니다. 시장위기가 건설산업 위기로 변질 수 있다는 점에서 경착륙을 우려하는 그런 전문가들의 지적도 많이 있습니다.

올해 6월 달에 국토부의 주택토지 업무보고 자료를 보니까 정부정책 방향이 ‘안정적 주택시장 관리’ 이렇게 돼 있더라고요, 보니까. 그런데 이게 전체적으로 자꾸 지금 왔다갔다한다라는, 냉온탕을 주택정책에 있어서 정부가 왔다갔다하는 게 아닌가 이런 걱정을 하고 있습니다.

가계부채 1300조, 그래서 이주열 한은총재도 지금 부채를 키우는 시장 문제에 대해서 걱정을 하고 있는데, 이 분양시장 얘기를 제가 하는 겁니다, 분양시장에서 그 집단대출 있지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤관석 위원** 이것에 대해서 여기는 전혀 지금 거기에 대해서 소득이라든가 여러 가지 부채 이런 것은 따지지 않고 그냥 그대로 대출되고 있는 것 아닙니까? 이게 나중에 분양은 다 했고, 분양해서 들어올 사람 없고 이렇게 됐을 때 분양 집단대출에 대한 위험성은 없는 건지, 이게 시장의 연착륙을 방해할 그런 커다란 폭탄으로 터지는 않을 것인지, 여기에 집단대출에도 LTV나 DTI를 도입할 시기가 된 것은 아닌지, 규제와 대안, 그래서 금융정책적인 정책들이 동원돼야 되는 것은 아닌지에 대한 지적이 많이 있습니다. 잘못하다가는, 이미 전세가 집값 80%에 이르렀다는 지적이 많은데, 패닉적 상황이 올 수도 있는데 여

기에 대해서는 어떻게 판단하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 청약제도와 집단대출에 대한 그런 규제는 주택시장과 거시경제에 미치는 영향을 면밀히 분석하여 신중한 검토가 필요합니다마는 투기 수요를 막고 청약과열을 진정시키기 위해서 저희들도 주택 거시……

○**윤관석 위원** 혹시 시물레이션을 해 보셨나요, 이런 것에 대해서?

○**국토교통부장관 강호인** 면밀하게 보고 있습니다.

○**윤관석 위원** 보고 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 지역별로도 보고 있고 그다음에 주택 유형별로도 보고 있습니다.

○**윤관석 위원** 최적의 대안을 세워서 대응해야 될 거라고 생각을 합니다.

전세보증금 문제는 앞서서도 많이 지적했습니다만 지금 턱밑까지 추격했고 역전세난 발생 확률도 있다고 얘기를 하고, 작년에 세종시에서도 이런 신규아파트 공급으로 인해서 역전세난이 발생했다고 하는데, 이렇게 됐을 때 가장 피해 보는 사람들이 자명한 것 아닙니까, 이 부분에 있어서?

○**국토교통부장관 강호인** 임차인입니다.

○**윤관석 위원** 예, 임차인이고. 그래서 이 부분들을 구제·보완하기 위한 여러 가지 제도나 법들이 필요하다고 보는데요, 임차보증금우선변제제도 도입, 이게 지금 주택임대차보호법 일부개정안에 담겨서 이미 발의가 된 상태입니다. 이것 혹시 알고 계신가요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤관석 위원** 이 부분은 제가 볼 때는 꼭 필요하다고 생각하는데 어떻게 판단하십니까, 장관께서는?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들 임차보증금우선변제제도라든지 또 임차보증금반환보증을 주택도시기금을 통해서 자체적으로 실시하고 있는데요, 이런 부분은 지금 활발하게 운영되고 있습니다.

○**윤관석 위원** 브렉시트 소식도 있었는데 치밀하게 대책을 세워 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○**국토교통부장관 강호인** 저희들도 긴장의 끈을 늦추지 않고 열심히 모니터링하고 있습니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

다음 질의는 정동영 위원이십니다.

질의해 주세요.

○정동영 위원 새만금청장께 말씀을 드립니다.

새만금 안의 지금 내부개발 관련해서 결국 접근을 해야 되니까 도로가, 도로가 있어야 투자를 하든지 하는데, 동서2축 남북2축, 그런데 처음 듣는 사람은 도로가 1축은 다 있는 것으로 생각해요. 이름을 바꾸는 것을 좀 검토하십시오. 왜냐하면 이것은 동서축 도로가 없어요, 남북축 도로가 없어요. 없는데 동서1축이라고 부르는 게 사실은 방과제를 그렇게 부른단 말이지요, 제방을. 그것을 남북1축이라고 부르는데 남북1축 도로가 아니지요, 엄밀하게. 그것은 제방도로란 말이에요, 방과제.

그리고 동서1축이라는 것도 기존 외곽도로란 말이지요, 그것을 동서1축이라고 이렇게 부르는데 ‘새만금동서축’ ‘새만금남북축’ 그래야 모르는 사람도 귀에 쏙 들어오지, 남북1축 2축 이게 헷갈린단 말이에요. 이것 좀 검토해 주시기 바랍니다.

○새만금개발청장 이병국 예, 그렇게 하겠습니다.

○정동영 위원 강 장관께 묻습니다.

아까 주승용 위원, 왜 수서발 여수행 KTX를 안 넣느냐 이 질문에 ‘검토 시간을 좀 달라’ 이렇게 말씀을 하셨는데 ‘수요는 있다’ 이렇게 또 말씀하셨잖아요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○정동영 위원 그런데 실제 호남선 전라선 경부선 중에 입석률, 서서 타고 가는 율이 제일 높은 게 여수 가는 기차란 말이지요, 전주까지 갈 때도 마찬가지고. 또 서울에서 익산까지는 아마 한 200km 되는데, 한 시간 언저리에 가는데, 1시간 5분 10분. 익산에서 여수 가는 것은 거리는 그 절반 정도밖에 안 되는데 시간은 2배 걸린단 말이지요, 2시간. 그러니까 말만 KTX지 사실은 새마을이란 말이지요.

그래서 말씀은 어쨌든 수요가 있고 입석률이 높고 또 전주역 같은 경우를 보면 지금 KTX 생기고 나서 승객이 2배 늘었거든요. 또 최근에 아무튼 제주도 말고는 제일 많이 찾아오는 동네가 전주가 되어 가지고 1000만 명 관광객 시대가 됐는데 전주역이 상시로 붐벼요, 전주역이. 그래서 이 문제를 좀, 어쨌든 3조 5000억의 국민의 세금을 집어넣은 인프라인데, 그 SOC를 해 가지고 목포만 가고 광주만 갈 게 아니라 수요가 있는

여수에 갈 수 있도록 적극적으로 좀 검토를 해주시기 바랍니다.

○국토교통부장관 강호인 사실은 저희들 국토기간망의 근본목적이 전국 어디나 2시간 이내로 가는 게, 그렇게 따지면 서울에서 여수까지도 사실은 한 2시간 언저리로 도착을 해야 되고 또 더더군다나 우리 국민소득 3만 불을 넘고 하면 앞으로 해양관광레저시대가 본격적으로 도래할 건데, 저도 좀 이런 부분은 안타깝습니다. 남해안에 빠르게 도착하는 여수라든지 아니면 진주라든지 이런 부분이 KTX 지선을 통해서라도 빨리 좀 건설이 되었으면 좋겠는데, 저희들 마음속으로는 그런 것을 굴뚝같이……

○정동영 위원 공감하시니까……

○국토교통부장관 강호인 예, 공감하고 있습니다.

○정동영 위원 적극적으로 SR 수서부터 검토를 하시면 좋겠고 3차 철도망계획에 이 직선화 문제가 빠져 있는데, 그러니까 용산에서 익산 1시간 가는데 익산에서 여수는 2시간 가까이 걸린단 말이지요. 이 부분은 3차 철도망에 들어갈 충분한 근거와 타당성이 있다, 한번 좀 검토해 주시기 바랍니다.

한 가지 더, 전라선 철도 관련해서요, 용산에서 여수까지 가는데 10개의 도시를 지납니다. 그런데 거기의 최대 인구 도시가 어디인지 아세요?

○국토교통부장관 강호인 장성을 혹시 말씀하시려고 그러시는 건가요?

○정동영 위원 전주가 제일 큰 도시예요. 그런데 KTX 다니면서 역을 세보니까 대개 27개쯤 되던데요, 27개를 전부 신설하거나 신축하거나 아니면 기존 저기를 증개축했던 말이지요. 이 27개 중에 유일하게 손 안 댄 게 전주역이에요.

그래서 아까 코레일 사장님하고 얘기를 좀 나눴는데 ‘한번 방문을 해 보겠다. 실사를 하겠다’ 이런 말씀을 했습니다만, 말씀처럼 폭발적으로 수요는 느는데 대합실 좌석이 60개예요, 완전 시골 간이역 수준입니다, 주차장 100대 되고.

그래서 전주를 찾아오는 손님은 최근 몇 년 사이에 아주 급증했는데 전주역사가 제일, 지금 유일하게 전주역에 내리면 선상역사가 아니라 땅속으로 들어갑니다. 터널로 들어가서 역으로 가는, 옛날 시골 간이역 같은 정취가 있어 좋기는 하지만 KTX시대에 걸맞지 않은 역사이기 때문에.

우리 강 장관께서는 가 보신 적 없지요, 전주

역은?

○**국토교통부장관 강호인** 전주는 가 봤습니다마는 전주역은 가 보지 않았습니니다. 나중에 기회 되면 전주역사를 보고 상황을 한번 살펴해보도록 하겠습니다.

○**정동영 위원** 장관께서 꼭 전주역의 철도 타고 한번 가 보시면 좋겠습니다.

그리고 철도국장 여기 계시지요?

○**국토교통부철도국장 박민우** 예.

○**정동영 위원** 코레일 사장 가실 때 같이 가서 한번 점검해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부철도국장 박민우** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 정동영 위원님 수고 많으셨습니다.

다음 질의는 김성태 위원입니다.

질의해 주십시오.

○**김성태 위원** 김성태 위원입니다.

장관님, 지난 17일 날 제3차 국가철도망계획 발표하셨지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**김성태 위원** 이제 앞으로 상당히 갈 길이 멍니다. 예타를 또 실시해야 되고 또 재원 조달은 어떻게 할 것이며 그 관련해서 민자 도입방식 가지고도 많은 논란이 또 빚어질 건데, 본 위원이 오랫동안 국토위 활동을 하면서 이렇게 보면 지난 1차·2차 국가철도망계획을 수립해 가지고 2020년까지, 지난 10년간 계획된 그런 국가철도망에서 이게 실행률은 채 절반도 되지를 않아요.

그러니까 전체 1·2차 국가철도망계획 138개 노선 중에서 실질적으로 사업은 46개밖에 완공되지 못했어요. 그러니까 33% 정도인데, 지난 17일 날 제3차 국가철도망계획이 발표됐습니다마는 예타 문제나 또 그에 수반되는 경제성 문제, 재원 조달, 뭐 민자 전환까지 이렇게 많습니니다마는 제가 여기에 몇 가지 좀 중요한, 뭐 지금까지도 나름대로 원칙과 기준을 가지고 하고 있습니다마는 본 위원이 좀 제안하는 부분은, 지금 특히 수도권 시민들이 이 어려운 교통상황 때문에 서민들의 출퇴근 시간에 소요되는 비용이 약 2조 가까이 되는 이런 엄청난 긴 통근시간에서 비롯된 이런 업무효율 저하가 발생되고 있어요.

그래서 앞으로 국가철도망계획에 있어서 특히 수도권광역철도 같은 경우는, 서민들이 밀집해서 사는 지역이에요. 가령 부천 원종지역이라든지

서울에서도 양천 신월지역 그리고 가양지역 또 이렇게 해서 홍대입구까지 가는 이런 대표적인 서민 밀집지역이에요. 유일하게 철도망이 없는 지역인데, 좀 이런 서민 밀집지역에 광역철도망 개설이 하루 빨리 좀 이루어져서 서민들의 이런 출퇴근 비용을 줄여 나갈 수 있는 그런 획기적인 계기를 가져 주시기를 바라겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 위원님 말씀대로 철도망에 반영된 사업들이 조속히 추진될 수 있도록 최대한 노력하겠습니다.

○**김성태 위원** 철저히 또 B/C 분석해서, 아무래도 B/C분석 결과를 또 존중해야 되겠지요.

○**국토교통부장관 강호인** 하여튼 민간투자 유인 방안을 좀 사전 기획, 용역을 통해서라도 마련하는 것을 포함해 가지고 지자체와 함께 그런 교통 밀집지역, 혼잡지역에 대해서 저희들이 애로를 해소할 수 있도록 다각적인 방안을 강구하겠습니다.

○**김성태 위원** 또 한 가지는 지금 현재 경인 아라뱃길 개통된 지 이제 몇 년 됐습니까, 장관님?

○**국토교통부장관 강호인** 한 4년 정도 된 걸로 알고 있는데요.

○**김성태 위원** 5년 됐지요.

○**국토교통부장관 강호인** 5년 됐습니까?

○**김성태 위원** 예.

이게 2조 5000억을 들여 가지고, 참 천문학적인 돈을 들여서 단순히 굴포천 지역의 홍수 예방 차원에서 경인 아라뱃길 운하를 건설한 건 아니지요? 이것은 당연히 수도 서울에 흐르는 한강물과 서해안 바닷물을 연결시켜서 관광 자원화하고 또 이 지역의 경제 활성화도 가져가는 그런 여러 가지 측면을 고려한 것인데, 저걸 지금 거의 놀리다시피 하고 있잖아요.

그런데 뒤늦게 작년에 정부와 서울시가 한강 협력계획을 체결한 것 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**김성태 위원** 그렇게 된, 뭐 뒤늦었지만 상당히 나는 환영할 일이라고 봐요.

그래서 앞으로 여러 가지 한강변 개발계획 중에서도 경인 아라뱃길이 시작되고 가장 첫 번째 관문이 마곡지구입니다, 마곡지구. 앞으로 여기에 88만여 평의 도시공원이 조성될 계획인데 앞으로 관광객이 오더라도 가장 좋은 지역입니다. 그렇기 때문에 여기에 첫 선착장이 건설될 수 있도록 각별한 관심을 기울여 주십시오.

○**국토교통부장관 강호인** 아마 서울시도 예산을 확보해서 타당성조사를 거쳐서 추진 예정인 것으로 알고 있습니다.

저희들도 문체부나 서울시와 협력해서 사업이 정상적으로 추진될 수 있도록 적극적으로 조치하겠습니다.

○**김성태 위원** 이상입니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

다음 질의는 윤후덕 위원님입니다.

질의해 주세요.

○**윤후덕 위원** 경기도 파주갑의 윤후덕 위원입니다.

2009년 롯데월드 건축 심의 관련해서 자료가 왔어요. 왔는데, 국토부에서 낸 의견서가 1건 내지 2건 있는 걸로 지금 확인됩니다.

이것은 서울 에어쇼를 못 하게 될 경우 롯데측이 부담을 하는 것에 대한 대체부지 확보 등에 대한 연구용역을 국토교통부가 담당 부서로서 진행을 시켜서 보고하라라는 내용이 있어요. 그 자료를 좀 주시고, 그에 따른 용역 결과를 좀 주시기를 바랍니다. 이것은 자료 요청이었고요.

자, 장관님, 세종시 사시니까 잘 모르실 수도 있는데, 요즘 수도권에서 맑은 하늘을 일주일에 며칠이나 볼 수 있다고 생각하십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 요새 '나뽀' 일수가 많아지고 있다는 걸 알고 있습니다.

○**윤후덕 위원** 요즘 아침에 이렇게 일어나면 앞이 안 보여요. 안개가 끼었다고 생각을 했는데 실체는 보도나 언론 분석에 의하면 그게 안개가 아니고 미세먼지라는 거지요.

지난 6월 초에 관계기관 합동으로다가 정부에서 대책을 냈지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**윤후덕 위원** 거기 1페이지에 보면 이런 분석이 있어요. PM10입니다. 이게 2010년, 그러니까 '지난 10년간은 서울의 PM10 오염도가 점진적으로 개선 추세였으나 2013년부터 악화 추세로 전환됐다'라고 첫마디에 그렇게 써 놔요.

이게 2013년부터 악화 추세로 전환된 원인이 뭐예요? 중국에서 더 많이 날아왔나요, 2013년부터? 뭐예요, 국내 요인은 뭐고?

○**국토교통부장관 강호인** 그 자세한 원인까지는 잘 모르겠습니다만 아마 수도권에 경유차가 상당부분 원인을 차지하고 있다는 것으로 파악하고 있습니다.

○**윤후덕 위원** 장관님, 제 생각하고 딱 맞습니다.

2010년, 2011년, 2012년을 경과하면서 2013년부터 대한민국은 디젤차 천국이 됐습니다. '클린디젤자동차'라는 법적용어가 있어요. 디젤자동차에 클린이라는 말을 붙였어요. 이 개념이 성립된다고 생각합니까? 클린디젤이라는 개념이 성립이 돼요?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄, 제가 뭐 그런 기술적인 내용까지는 잘 모르겠습니다만……

○**윤후덕 위원** 아니, 기술이 아니라 상식이에요, 상식.

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 디젤이 일반적으로 먼지에, 나쁜 거지만 그 부분을 상당히 획기적으로, 유로 기준을 도입해서 상당히 획기적으로 개선해서 내놓았다는 게 아마 클린디젤이라는 걸로 알고 있습니다.

○**윤후덕 위원** 그게 그게 아니고요. 그거지요. 이산화탄소의 배출량은 가솔린보다 적을 수가 있는데, 질소산화물이나 미세먼지는 배출이 더 많이 나옵니다. 그런데 정부가 놓친 거지요.

이산화탄소를 줄이는 걸로 저탄소 에너지정책을 수립하고 친환경자동차에다가 클린디젤자동차라는 영터리 개념을 집어넣으면서 지원금을 주고 부담금을 줄여 주고 하면서 폭발적으로 경유차가 늘어났어요.

그리고 유럽 차들이, 아우디나 이런 차들이 엄청 많이 들어왔지요. 승용차인데 디젤차지요. 그래서 현재 2016년 1/4분기 기준으로 디젤 승용차가 가솔린 승용차보다 점유비가 높아졌습니다.

자동차에 대해서는 주무장관이세요, 지금부터는.

어떻게 규제를 역으로, 제대로 잡아갈 생각이세요?

○**국토교통부장관 강호인** 일단 저희들 미세먼지 종합대책에도 운행빈도가 상대적으로 높은 그런 사업용 차량들, 특히 노선버스들은 CNG버스로 대체를 하기로 하고, 그다음에 친환경차량 도입을 좀 촉진하기 위해서 전기차나 수소차 이런 데 대한 충전 인프라를 저희들이 좀 앞장서서 보급을 확대해 나가기로 하였습니다.

(조정식 위원장, 이우현 간사와 사회교대)

○**윤후덕 위원** 일단 클린디젤자동차라는 영터리 법적 용어를 제발 친환경차에서 좀 빼 주시기를 바라요. 장관님 소관의 법은 아니에요. 정부부처

간 협의할 때 이 부분 법 개정에 대해서 이미 이제……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

○**위원장대리 이우현** 1분 하시고 끝내는 걸로 하시지요.

○**윤후덕 위원** 아니요, 아니요.

그리고 또 하나 말씀을 드립니다.

○**위원장대리 이우현** 1분만 넣어 주세요.

○**윤후덕 위원** 발언 좀 합시다. 발언하고 싶어서 국회의원 된 것 아닙니까?

도로에서 발생을 하게 되는 요인이 상당히 많습니다. 아스팔트에서 타이어하고, 굴러가면서 거기에서 미세먼지가 또 발생을 합니다. 이것에 대한 저감 대책은 전혀 지금 대책에 들어 있지 않아요.

그래서 아스팔트가 아주, 그러니까 마찰에 의한 미세먼지를 최소화시킬 수 있는 아스팔트를 개발하시는 데 좀 관심을 가져야 되고 또 타이어도 잘 마모되지 않는 타이어를 개발하고 그렇게 해야 된다고 생각을 합니다. 그래서 도로에서 발생하는 것을 원천적으로 줄여 가야 되지 않습니까, 엔진에서 나오는 것도 줄여 가야 되고.

○**국토교통부장관 강호인** 하여튼 그런 부분, 새롭게 문제가 대두되는 부분, 주관 기관이 어딘지는 모르겠지만 저희들이 그런 부분에 대해서 선도적으로 문제를 제기하고 또 담당할 수 있는 역할이 있다면 적극적으로 해 나가겠습니다.

○**윤후덕 위원** 이 부분은 추가질의 하겠습니다.

○**위원장대리 이우현** 윤후덕 위원님 수고하셨습니다.

다음은 존경하는 우리 박찬우 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**박찬우 위원** 충청남도 천안갑의 박찬우 위원입니다.

철도망 3차 구축계획에 대해서 말씀을 좀 드리겠습니다.

아마 정부 입장에서도 상당히 고충이 많았을 것 같습니다. 여러 가지 우선순위도 있을 테고 나름대로 어떤 목표를 가지고 최선의 안을 만드신 것 같기는 합니다마는 이 내용을 저희가 보면서 역시 기존에 해 왔듯이 수도권과 남북축 중심의 철도망 계획이다라는 그런 생각이 들었습니다.

그런데 국토의 균형발전이라는 측면에서 보면 전체 신규 사업비 44조 6300억 중에서 지금

58.6%, 26조 1571억 원을 수도권에다가 투입을 하고요. 또 신규사업 36개 중에서 거의 대부분이 수도권 남북축과 관계된 사업들이거든요. 균형발전을 위해서는 동서 횡단축에 대해서도 고려를 많이 해야 되는데 동서축이 수요가 나오지 않다 보니까, B/C가 안 나오겠지요.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 좀 그런 부분이 있습니다.

○**박찬우 위원** 그래서 반영을 많이 못 한 건데, 저는 사실 국가의 어떤 균형발전이라는 측면에서 보면 동서축은 B/C 분석 가지고 결정해서는 안 된다, 이것은 어떤 정책적인 고려를 가지고 동서간의 물류를 새롭게 만들어 낸다는 그런 입장에서 정책적인 고려가 좀 필요하다고 생각을 합니다.

전체적으로 보면 아까 새만금-대야 노선이 신설이 됐고 또 점촌-영주 또 석문산단과 대산 간, 합덕-아산·석문산단 간에 일부 관련되는 사업이 좀 들어가 있어서 그나마 좀 위안은 됩니다마는 전체적으로 국토의 중부지역을 횡단할 수 있는 그런 철도망을 정부가 계획을 하신다면 국토의 어떤 균형발전이라는 측면에서 새로운, 큰 결단이 아닐까 하는 생각이 듭니다.

3차 계획에 빠져 있는데, 이게 사실은 1차 계획에는 중부권 동서 내륙철도가 포함이 되어 있었는데 2차 계획에 빠졌어요. 그리고 이번 3차 계획에서도 지역의 요청에도 불구하고 또 빠졌거든요.

그래서 어떻게 받아들여지게 되느냐면 중부권 균형발전에 대한, 그리고 서해안과 동해안을 잇는 그런 횡단철도에 대한 생각이 정부가 없다 그렇게 판단이 되거든요.

그래서 앞으로 철도망계획이 이제 수정계획도 만들어지고 또 4차 계획도 수립이 되고 계속 할 텐데, 국토의 균형발전 측면에서 중부권 동서내륙 횡단축에 대한 고려를 좀 해 주셨으면 좋겠다는 그런 말씀을 좀 드리려고요.

그리고 이제 짧게 말씀드리겠습니다.

국토부 산하의 국가기반시설에 대한 사이버테러에 대한 대응을 좀 철저히 해 줬으면 좋겠습니다. 여기에 철도나 항공 또 발전 이런 기반시설들이 많거든요.

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다.

○**박찬우 위원** 그런데 최근에 북한이 사이버테러에 대한 위협을 계속 강화를 하고 있는 것 같습니다.

최근에도 우리 국토부에서 제출한 자료에 보면 서울메트로, 한국철도공사, 수력원자력 또 철도 관련 업체들에 대한 사이버공격이 있었고 여기에 악성코드 감염이라든지 기밀도면의 인터넷 유출 또 개발기업의 어떤 정보 유출 이런 사안들이 현실적으로 있었거든요.

그리고 최근에도 보면 정부의 관계자들의 스마트폰을 공격을 하고요, 보안소프트웨어 제작업체 내부 전산망에 침투를 하고 여러 가지 이런 시도들이 많이 보도가 되고 있습니다.

그래서 국가사이버안전 대책회의 같은 데서 국정원을 중심으로 여러 가지 대책을 수립하고 있는 것으로 알고는 있습니다마는, 또 국토부가 자체적인 사이버안전센터를 운영하면서 대응을 하고 있는 것으로 알고는 있지만 사실 국민들은 좀 불안해요.

이게 어디 하나에서 뚫리면 사실 대형사고로 연결되는 것 아니겠습니까? 그래서 여기에 대한 긴장을 늦추지 말고 주기적으로 점검을 하고, 혹시 이 사이버안전과 관련해서 시스템이 구축되지 못한 일부 직속기관들, 한강홍수통제소나 서울항공청 그리고 산하기관 중에서 한국시설안전공단, 제주국제자유도시개발센터, 국토교통과학기술진흥원 이런 데는 전담 조직도 없고 인력도 없는 것으로 지금 자료가 되어 있거든요. 장관님께서 관심을 가지고 점검을 하시고 개선을 해 주셨으면 감사하겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 위원님 지적 감사드리고, 명심해서 꼭 확보가 되도록 노력하겠습니다.

○**위원장대리 이우현** 박찬우 위원님 수고하셨습니다.

다음은 존경하는 이원욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이원욱 위원** 경기도 화성 동탄의 이원욱입니다.

장관님, 오늘 ‘양평-이천 고속도로 설계 등 국제기준으로 낙찰자 결정’ 이런 보도자료가 있는데요, 내용은 ‘올해 또는 내년 초 발주 가능한 기본 또는 실시설계용역을 시범대상사업으로 선정해서 국제기준으로 낙찰자를 결정해 보겠다, 경쟁력을 높여겠다’ 이런 내용이거든요.

그런데 의문인 게, 여기에 저희 지역과 관련된 게 좀 포함돼서, 인덕원-수원선 복선전철 5공구 기본설계 이것을 17년 상반기에 하겠다고 나와 있어요.

○**국토교통부장관 강호인** 그것 아마 오타인 것 같습니다. 금년 하반기 착수……

○**이원욱 위원** 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 이미 예산이 다 확보되어 있는 것인데 갑자기 이렇게 나와서…… 그것은 오타고요.

그다음에 ‘5공구만 발주하겠다’ 이랬는데 나머지 부분은 그러면 나가지 않는 건가요?

○**국토교통부장관 강호인** 인덕원-수원 철도사업의 설계 발주시기는 착오로, 하여튼……

○**이원욱 위원** 이게 다 나가고 5공구에 대해서만 국제기준을 적용한 이 방식을, 변경해 가지고 발주를 하겠다는 거지요?

○**국토교통부장관 강호인** 그 내용에 대해서 우리 좀 자세하게 설명드리실 분 계시나요?

○**이원욱 위원** 제가 일단 질의를 좀 끝내고 좀 이따 이것 좀 설명해 주시고요.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 그리고 또 하나, 전철이라고 하는 게 시발역과 종착역이 있지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 그러면 시발역과 종착역에 이름을 붙여 가지고, 여기 종착역이 동탄이거든요. 그러면 인덕원-동탄역이 되는 게 맞는데, 이게 애초에 사업 시작할 때 수원에서부터 시작해 가지고 B/C가 안 나오니까 병점역까지 갔다가 동탄역까지 갔다가 이렇게 표류하다 보니까 처음에 사업이 시행될 때는 인덕원-수원선으로 시작된 것은 이해가 돼요. 그런데 확정이 됐으면 이름을 바꿔 줘야 될 텐데, 수원으로 끝나는 걸로 알고 있지 않겠습니까, 사람들이? 이것도 바꿔야 되지 않겠습니까, 장관님?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 검토해 보겠습니다.

○**이원욱 위원** 그리고 마이너스 옵션제 아파트 그것 내용 좀 알고 계십니까, 장관님?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이원욱 위원** 2007년도에 시행됐는데요, 9년간 LH 분양세대 16만 6055호 중에서 단 1581호, 0.96%만 마이너스 옵션을 선택했거든요.

민간 아파트에 대해서는 조사도 안 하지요, 국토부가? 민간 아파트 실적 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 지금 공급블록이 심삼…… 민간 부분의 경우에는 해당 자료가……

○이원욱 위원 없지요, 조사를 안 해서?

○국토교통부장관 강호인 예, 확보가 안 되어 있습니다.

○이원욱 위원 이것 마이너스 옵션제가 제도 도입된 지 9년이나 됐고요. 분양가 절감, 미분양 문제 해결 그리고 중소…… 그리고 지금 아파트 지어 놓고 나면 다 뜯어 가지고 완전히 그냥 개조하는 이런 낭비 요소들 방지하자 뭐 이런 것들 때문에 도입한 거잖아요. 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○이원욱 위원 그런데 LH에서 분양하는 공공분양마저도 이려고 민간 아파트에 대해서 조사도 안 하고, 법은 통과됐는데 낭비는 계속되고 있다, 그래서 국토부에서 이것 전수조사도 해 주시고요, 민간 아파트 어떻게 됐는지.

○국토교통부장관 강호인 마이너스 옵션은 입주자에게는 마감제 선택권 확대라든지 또 국가 전체적으로는 자원 낭비 방지하는 그런 장점이 있습니다마는 또 입주자가 개별적으로 시공을 해야 되는 그런 번거로움이 있고 사업주체로서도 일괄 선택이나 시공하지 않을 경우에는 시공상에도 어려움이 좀 커질 수 있는 그런 부분이 있어서……

○이원욱 위원 물론이요. 그런데 법이 통과됐지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 활성화 방안을 저희들도 다각적으로 살펴보겠습니다.

○이원욱 위원 법을 어떻게 하면 지킬 것인가라고 하는 게 국토부의 해야 될 일인 거지요.

그리고 하우스푸어 대책, 미국 금리 인상하면 양적완화 축소하면서, 우리나라 그럴 가능성 있지요? 외환위기, 빠져 나가고 제2의, 그런 것을 학계에서 지금 광범위하게 우려사항으로 지적하고 있는 바 아니겠습니까?

2008년도 이후에 그때 하우스푸어가 굉장히 문제된 적이 있었는데 지금 또 다시 제2의 하우스푸어가 양산될 가능성 있지요?

○국토교통부장관 강호인 그럴 가능성을 열어 놓고 생각하고 있습니다.

○이원욱 위원 열어 놓으셔야 되지요, 그렇지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○이원욱 위원 그래서 이런 것에 대한 우려를 사전에 차단하기 위해서 LTV나 DTI 강화를 기재부에다가 좀 건의할 생각은 없습니까?

○국토교통부장관 강호인 LTV, DTI 외에도 사

실은 실질적으로……

○이원욱 위원 뭐 여러 정책이 있겠지만……

○국토교통부장관 강호인 여신심사 가이드라인이 3월 달에 서울, 5월 달에 지방부터 적용이 되고 있기 때문에 그런 부분을 통해서도 조절이 가능할 것 같습니다.

○이원욱 위원 관련해서 하나 더요.

지금 그것 아니어도 민간 은행이 대출 규제할 수 있는 방법이 있거든요. 예를 들어 가지고 주택 담보대출 할 때 유한책임대출로만 전환하면……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

그것만 확실하게 실시해도 그렇게 많이 안 할 텐데 지금 그것도 안 되고 있잖아요.

○국토교통부장관 강호인 맞습니다.

하여튼 이것은 저희들이 시범적으로는 하고 있습니다마는 우리 국토부가 은행에다가 강제할 사항은 아니고……

○이원욱 위원 아니, 그러니까 국토부가 주관부서가 아닌 것에 대해서는 이해를 하겠고, 그래서 그 주관, 기재부장관이라든가 누구한테 충분히, 국무회의에 같이 들어가시니까……

○국토교통부장관 강호인 시중은행으로 확대하는 문제는 관계기관과 적극적으로 협의하겠습니다.

○이원욱 위원 제2의 하우스푸어 대책이, 하여튼 지금부터 고민을 해 주셔야 됩니다.

○국토교통부장관 강호인 저희들이 일단 시범사업에서 충분히 성과를 보여 주고 그렇게 되면 아마 확산이 쉬워지지 않을까 생각합니다.

○이원욱 위원 그리고 아까 인덕원, 오늘 보도자료와 관련해서……

왜 저는 시간을 안 주는 거예요?

○위원장대리 이우현 시간이요? 1분만 주시지요.

○이원욱 위원 보도자료와 관련된 것 아까, 말씀 좀 해 주세요.

누구, 담당 국장님이나 실장님이 직접 하셔도 됩니다, 잘 아시는 분이.

○국토교통부철도국장 박민우 철도국장입니다.

제 직접 소관은 아닙니다마는 조금 전에 질문하신 것 중에서 국제기준을 적용하는 게 5개인데 양평-이천 고속도로의 3개 공구, 그다음에 송산그린시티 하나, 인덕원-수원 복선전철은 아직 공구가 나누어지지 않았습지만 앞으로 여기 1개 공구 이렇게 적용할 계획입니다.

○이원욱 위원 그러면 나머지……

○국토교통부철도국장 박민우 나머지는 지금처럼……

○이원욱 위원 나머지 인덕원-수원선은 올해 발주가 나가는 거지요?

○국토교통부철도국장 박민우 예, 하반기 발주 하는데 그중에 1개 공구만 골라서 국제기준을 적용하겠다는 것으로 계획하고 있습니다.

○이원욱 위원 인덕원-수원선 명칭 변경 문제는요?

○국토교통부장관 강호인 그것은 검토해 나가겠습니다.

○국토교통부철도국장 박민우 긍정적으로 검토하겠습니다. 동탄까지.

○이원욱 위원 이상입니다.

○위원장대리 이우현 이원욱 위원님 수고하셨습니다.

다음은 박완수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박완수 위원 박완수입니다.

질문하기 전에 타 위원 발언에 대해서 제가 뭐 왈가왈부하는 건 아니지만 제가 당사자이기 때문에 한 말씀 드리고 질문하겠습니다.

아까 본 질문할 때 우리 전현희 위원께서 공기업 사장들 퇴임과 관련해서 몇 마디 하셨는데, 공기업 사장의 임기라는 것은 선출직이 아니고 임명직인 겁니다. 이것은 상한선에 대한 의미가 강한 것이고 또 임명권자의 판단에 따라서 공기업의 효율적 운영을 위해서 얼마든지 임기 범위 안에서 임명과 면직을 할 수 있다는 걸 우리 위원들께서 참고로 알아주시고, 일반 고위공직자들도 보통 평균 재임기간이 한 1~2년 정도입니다. 그렇기 때문에 공기업 사장이 꼭 임기를 선출직처럼 채워야 된다, 저는 그렇게 생각하지 않는다는 점을 말씀을 드리고 질문에 들어가겠습니다.

오전 질문 때 우리 존경하는 최인호 위원 질문에 우리 장관님이 답변을 명확하게 안 하셨습니다. 뭐냐 하면 영남권 신공항을 ADPi에 용역을 줄 때 그 용역과업지시서상의 용역기관이 국제민간항공기구(ICAO) 등 국제기준을 참고하여 평가항목과 배점을 결정하도록 되어 있다고 이렇게 이야기했는데, 거기 기준에 보면 '준거기준' 해가지고 '본 과업은…… 등 국내기준과 국제민간항공기구(ICAO) 등 국제기준에 따라 검토하여야

한다' 이렇게 기준이 나와 있습니다, 용역과업지시서에.

그런데 여기에 대해서 장관님이 명쾌하게 답변을 그때 안 하셨는데, 오늘 지금 한번 답변해 주시겠어요?

○국토교통부장관 강호인 아까 그렇게 막 소나기처럼 쏟아 부으시고는 답변을 안 들으시려고 그래 가지고 제가 충분히 설명을 못 드렸습니다.

저희들의 과업지시서상에 용역기관이 이카오(ICAO) 등 국제기준을 참고하여서 평가항목과 배점을 결정하도록 명시되어 있습니다라는 이러한 내용은 과업의 개요 부분에서 국내외 기준을 따르도록 한다는 그런 선언입니다. 일반적으로 공항입지 평가 시에 그런 ICAO나 안 그러면 미국의 FAA 등에서 권고하는 그런 기준을 참고해서 여건에 맞는 항목과 배점을 정하고 있습니다. 그래서 이게 그런 일반적인 준거기준으로서 저희들이 제시한 것이지 여기의 모든 기준을 다 따르고 이 기준만 적용을 해야 된다는 그런 것은 아닙니다.

○박완수 위원 용역의 효력하고는 아무 관계없는 것이고 ICAO 기준을 가급적 원칙적으로 검토를, 준거기준으로 삼는다 이런 이야기지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇습니다.

그래서 최적 대안을 선정하는 경우에 있어서는 대안 선정 및 평가 방법에 있어서 용역기관에서 ICAO나 아니면 미국의 FAA 등 국제기준을 참고하여 결정하되 국제기구인 OECD나 이런 쪽에, 나중에 합나다라는 그런 검토를 받도록 한다고 되어 있습니다.

○박완수 위원 예, 확실하게 말씀을 해 주시고요.

800가구에 대한 이야기가 자꾸 나오는데, 제가 판단하기로는 이 800가구라는 것은 소음 규제법 등 관계법령에 의해서 대책이 필요한 가구 수를 이야기하는 것이지 소음과 직접적인, 예를 들면 지금 소음피해를 입는 가구 수는 800가구가 아니고 김해시만 하더라도 많이 있게 되는 것이지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○박완수 위원 단지 대책이 필요한 걸 이야기하는 것 아닙니까?

○국토교통부항공정책실장 서훈택 예, 그러니까 소음대책지역에 포함하는 가구 수가 800가구 정도 된다는 말씀입니다.

○박완수 위원 예, 그런 말씀이지요. 그래서 그

부분에 대해서 확실하게 국토교통부에서 정확하게 말씀을 해 주셔야 위원님들이 이해를 하기가 편하다, 이렇게 말씀을 드립니다.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 알겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 좋은 지적 감사합니다.

○**박완수 위원** 그리고 장관님, 지금 남부 내륙 철도 있지 않습니까? 지금 예타가 진행 중에 있지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**박완수 위원** 예타가 진행 중에 있는 걸로 알고 있는데, 민자 제안이 있었습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 한 군데서 제안을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**박완수 위원** 장관님, 제가 볼 때는 과거의 민자사업들이 여러 가지 문제도 있고 또 잘된 것도 있고 잘못된 것도 있는데, 남부내륙철도 사업이 만약에 민자 제안이 있었다고 하면, 장관님은 어떻게 판단하실지 모르겠지만 국가나 정부나 국민들에게 부담을 주지 않는다면 민자 제안도 적극적으로 검토해 볼 필요가 있는 것 아닌가 지금 그렇게 생각하거든요. 장관님 생각은 어떻습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

(이우현 간사, 민홍철 간사와 사회교대)

아까 정동영 위원께서도 말씀하셨는데 이런 전국의 접근권, 두 시간 교통권을 말씀하셨는데 전주에서 여수 가는 것과 마찬가지로 김천에서 진주, 거제 가는 이런 부분들을 저희들은 전부 다 사실은 중요한 거점 기간 구축망이 아닌가 생각하고 있습니다. 이것에서 채용만 허락한다면 저희들은 이런 걸 좀 빠른 시간에 건축을 하고 싶습니다마는 또 다른 철도 투자여력과 같이 감원을 해야 되기 때문에 그런 면에서 좀 어려움이 있습니다.

○**위원장대리 민홍철** 박완수 위원님 수고하셨습니다.

다음은 임종성 위원님 질의하십시오.

○**임종성 위원** 경기 광주시을 임종성입니다.

장관님께 질의하겠습니다.

장관님!

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 이번 구의역 사고에서 알 수 있듯이 스크린도어를 비롯한 철도안전은 곧 국민의 생명과 직결되는 중요한 문제입니다. 구의역 사

고의 원인이 된 스크린도어 사고에 국토부가 책임이 있다고 생각하십니까? 예, 아니오로만 답변해 주세요.

○**국토교통부장관 강호인** 도시철도 운영자가 책임을 가지고 있습니다.

○**임종성 위원** 그러면 국토부에 책임 없습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들은 정기적으로 이런 안전점검을 의무적으로 시행하도록 기준을 마련하고 또 지도감독을 강화해 나가겠습니다.

○**임종성 위원** 예, 감독권이 있지요? 제가 알기에 국토교통부가 시행하는 제도 중에 철도차량의 운행제한 및 안전조치, 철도사고 등의 발생 시 조치 등의 업무를 수행할 수 있는 철도안전감독관이라는 좋은 제도가 2011년도부터 운영되고 있는데 알고 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇습니다.

○**임종성 위원** 철도안전법 2장에 있지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 철도안전감독관들이 보는 점검리스트를 보면 스크린도어 설치 및 관리의 적정성이 명시되어 있습니다. 그런데 스크린도어 관련 점검은 2015년 강남역 사고 이후 사고 조사차 나간 것이 2번, 또 이번이지요. 2016년도에 구의역 사고 이후 올해 6월 3일에 스크린도어 유지·관리 감독책이 특별감독 나간 것이 1번에서 3번 나갔습니다. 파악하고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 2013년 성수역, 2015년 강남역 사고 그 이후에 4월 국민권익위원회에서 국토부로 스크린도어 기준 개선권고가 나왔고, 10월에는 국정감사에서 또 12월에는 감사원에서 스크린도어 안전문제가 지적된 적 있지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**임종성 위원** 스크린도어에 대한 지속적인 문제 제기가 있어 왔는데도 불구하고 이 스크린도어에 대한 점검 관리가 너무 소홀했던 것은 아닙니까, 그렇지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 철도운영자가 스크린도어……

○**임종성 위원** 예, 아니오로만 해 주십시오.

그리고 스크린도어의 안전을 직접적으로 관리하는 상위기관들이 있습니다. 하지만 국토부가 철도안전의 최종 안전망으로서 계속되는 사회의 경고에 귀 기울였다면, 그래서 좋은 취지로 마련했던 철도안전감독관 점검에 이를 조금만 일정

반영했다라면 이번 구의역 사고도 막을 수 있었을지도 모릅니다.

장관님 생각은 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 저희들이 좀 더 안전기준 준수 여부를 확인하고 감독을 철저히 하도록 해야겠습니다.

○임종성 위원 예, 아니오로만 해 주세요. 짧게 답변해 주세요.

지금 ‘스크린도어에 대한 지속적인 문제 제기, 점검 관리가 소홀했다’ ‘예’ 그리고 또한 방금 질의했던 ‘철도안전감독관 점검에 조금 일찍 반영했다라면 구의역 사고도 막을 수 있었다’ 장관님 생각은 ‘예’예요.

○국토교통부장관 강호인 아니, 좀 다시 말씀을 드려야 되겠는데요, 안전점검은 저희들이 잘하고 있습니다만 이번 구의역 사고가 안전점검 때문에 생긴 건 아니고, 그건 그런 사고……

○임종성 위원 아니예요. 구의역 사고가 안전점검 때문이 아니라고 말씀하시면 안 되고 최종 감독관으로서 감독 소홀도 있지 않을까요?

○국토교통부장관 강호인 저희들은 감독이 정기적으로 점검을 해 온 것으로 알고 있습니다.

○임종성 위원 청년들과 노동 분야에 종사하는 근로자들이 많은 것을 바라는 것이 아닙니다. 그저 다치지 않고 안전하게 업무를 마치고 가족의 품으로 또 부모에게, 아이들에게 돌아갈 수 있도록 튼튼한 안전망을 마련해 달라는 것입니다. 이런 그들의 요구가 그렇게 과하다고는 생각되지 않습니다.

물론 장관님께 대한민국 전체의 안전을 책임지라는 것은 아닌데 그래도 주무부처 장관으로서 최소한 소관 분야에 있어서만큼은 그들의 안전을 담보할 수 있는 대책 마련을 해 주셔야 된다고 생각하는데 어떻습니까?

○국토교통부장관 강호인 말씀드릴까요?

○임종성 위원 예, 짧게요.

○국토교통부장관 강호인 철도 안전의 전반적인 그런 안전체계, 안전기준 준수 여부 이런 감독은 저희들이 가지고 있습니다마는 구의역 안전사고는 일종의 산업구조상 산업재해로 일어난 것이고, 그런 것들은 운영사가 그런 구조로 인해서 발생한 건데 그런 것까지 국토교통부가 책임질 사항은 아니고요.

○임종성 위원 앞으로 제가 딱 한 가지만 말씀드리겠습니다.

거미줄 같은……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

안전대책을 좀 마련해서 보고해 주시기 바라겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 아니요, 이걸 저희들이 보고드릴 사항이 아닙니다.

저희들이 지하철, 그런 철도운영상의 안전법령은 주관을 해서 관련제도를 개선하고 감독을 하겠지만 지하철 운영상에 일어나는 문제 그리고 그 지하철운행을 하면서 일어나는 산업구조, 하청 이런 문제에서 발생하는 그런 안전은 당연히 지하철 운영주체가……

○임종성 위원 그래도 최종 안전감독관이신데 그것에 대한 건 좀 더 철저하게 보완할 필요가 있다고 생각하는데요.

○국토교통부장관 강호인 글썄요, 그런 것들은 아까도 말씀드렸지만 산업장 안에서의 안전사고는 또 고용노동부가 전반적으로 감독을 하는 부분도 있기 때문에 제가 말씀드렸듯이 국민안전처와 고용부와 또 국토교통부가 전반적으로 그런 안전체계는 점검은 하겠지만 이런 작업장 내에서 운영상에 발생하는 문제들은 기본적으로는 일차적으로는 운영주체가 먼저 책임을 지고 자기들이 좀 더 구조를 고쳐 나가면서 개선해야 될 그런 문제라는 점을 말씀드립니다.

○임종성 위원 하여튼 기본과 원칙에 충실해 주시기 바라겠습니다.

마치겠습니다.

○위원장대리 민홍철 임종성 위원님 수고하셨습니다.

다음은 이학재 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이학재 위원 아까 제가 질의했을 때 장관님 답변 말미에 ‘제3연륙교에 대해서 손 놓고 있지는 않고 그것은 인천시가 손실보전금을 부담해야 해결될 문제다’ 하는 취지로 말씀하셨지요? 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 예, 하여튼 저희 국토부가 직접 나서서 해결……

○이학재 위원 맞잖아요. 그렇게 말씀하셨잖아요.

○국토교통부장관 강호인 예.

○이학재 위원 그런데 국토부의 문제예요. 왜냐

하면 국토부가 2004년도, 2003년도 이때에 민간 사업자하고 불공정 협약을 체결해서 생긴 문제거든요. 또 LH가 5000억 원이나 사업비를 책정해 놓고, 국토부 산하기관인 LH가 5000억이나 사업비를 책정해 놓고도 해결하지 못하는 국토부의 문제예요. 또 인천대교라든지 영종대교가 신공항의 진입도로, 국토부 산하기관의 진입도로 문제입니다. 국토부가 이렇게 손을 놓고 있어야 되겠습니까?

지금 장관님, 전혀 이 업무도 파악하지 않으시고, 이것을 해결하려는 노력도 안 하시고 오히려 이것을 해결하려고 하는 인천시에 방해만 지금 하고 계세요. 알고 계세요? 저는 지금 장관님하고 말씀을 나누면서 아주 벅을 느낍니다. 국토부가 이 심각한 문제를 해결하려고 나서야지 그렇게 말씀하시면 되겠어요? 인천시가 도로를 놓기 위한 기본설계 용역을 하고 있는 것 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 하여튼 위원님 말씀, 그리고 인천시에……

○**이학재 위원** 알고 계십니까, 모르십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 알고 있습니다.

○**이학재 위원** 그런데 이 용역설계에 LH가 설계비를 부담하기로 했는데 국토부가 방해해 갖고 이것 못 쓰고 있는 것도 알고 계시지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**이학재 위원** 이렇게 지금 방해를 하고 있다니까요. 이런 것들을 적극적으로 용역을 하게 해야지 왜 못하게 하나고요.

또 지금 MRG가 공항고속도로는 2020년이면 끝나고 인천대교는 2024년이면 끝납니다. 그런데 인천시가 기본설계 하고 있는 제3연륙교 준공 예정도 2024년이에요. 그러니까 인천시에서 나름대로 전략적인 어떤 계획을 가지고 추진을 하고 있는데, 그런데 2024년도가 되면 손실보전이 얼마큼 되는지 아세요, 혹시?

○**국토교통부장관 강호인** 혹시 양해해 주시면 저희 항공실장이 좀 답변드리도록 하면 안 되겠습니까? 제가 구체적인 숫자들은……

○**이학재 위원** 그러니까 제가 지금 계속 문제를 삼는 게 국토부 장관님이 이 정도 마인드를 가지고 있으니까 이게 해결이 안 되는 겁니다. 지금 뭔가 해결하려고 노력을 해야지.

2024년도가 되면 손실보전이 얼마큼 됩니까?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 아마 거의 끝나……

○**이학재 위원** 끝나긴 뭐가 끝나요? 아이, 진짜……

MRG는 끝나는데 손실보전은 전혀 지금 책정도 안 해 본 거예요. 그것을 하려고 하는 노력조차 안 하고 있어요. 이래 갖고 이 문제가 해결이 되겠냐고요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 위원님, 공사비 5000억은 실제 LH공사하고 인천시하고 반영을 할 때 국토부하고 전혀 협의 없이 반영이 됐습니다.

○**이학재 위원** 아니, 협의를 했든 안 했든지 간에……

협약 당사자가 국토부 맞지요? LH가 국토부 산하기관인 것 맞지요? 공항공사가 국토부 산하기관인 것 맞지요?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 그렇습니다.

○**이학재 위원** 그러면 어떻게 이게 국토부 일이 아니냐고요. 국토부가 나서야지. 그런데 전혀 협약 당사자도 아닌 인천시가 이 길이 필요해 갖고 설계부터라도 우선적으로 해야 되겠다 하는데, 그때 잘못 협약을 했던 당사자가 이걸 지금 방해하고 있잖아요. 그러면 안 되지요, 이게 해결이 되려면.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 그런데 위원님, 그 경쟁방지조항은 국제협약에 거의 다 들어가는 조항이고 그 당시에……

○**이학재 위원** 그러니까 그때 당시에 너무 과도하게 해 갖고 지금 손실보전액이 2조 5000억에서 한 10조 된다는 것 아니에요. 건설비는 5000억인데 손실보전을 해 주는 게 최소한 5배가 된다는 게 이게 정상적인 협약이냐고요.

자, 그런데 지금 이 중에서 손실보전에서 가장 커다랗게 문제가 되는 게 해외 투자자들이잖아요. 예?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 그렇습니다.

○**이학재 위원** 해외 투자자잖아요. 그런데 제가 이 다리를 ‘그러면 손실보전 문제가 해결이 안 되니까 다리 2개를 매입해 갖고 일괄적으로 해결하자’ 이런 제안을 했던 것 알고 계시지요?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 알고 있습니다.

○**이학재 위원** 그런데 그것에 대해서 지금 충분한 검토가 됐습니까?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 지금 그

두 다리를 갖다가 인천공항공사가 매입을 한다 그러면 인천공항고속도로가 한 1조 8000억 정도 그다음에 인천대교가 한 1조 2000억 정도 됩니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

그러면 인천공항고속도로 재원이 3조가 들어가야 되는데 인천……

○국토교통부제2차관 최정호 위원님, 제가…… 차관입니다.

○이학재 위원 아니, 그 재원을 충분히……

제가 추가적인 질문 안 하겠습니다. 이게 지금 연결이 돼야 되기 때문에……

○위원장대리 민홍철 예.

1분만 더 드리세요.

○이학재 위원 그런데 그것에 대한 재원에 대해서도 충분히 검토를 안 했잖아요. 검토 안 했고, 또 하나 지금 이 외국자본 문제만 해결이 되면 그러면 손실보전 협약도 다시 할 수 있고 MRG와 관련된 이 재구조화 사업도 할 수 있어서 줄일 수가 있는데…… 그런데 이 외국인 지분만이라도, 전체 다리를 다 매입하지 못하면 외국인 지분만이라도 이렇게 매입할 그런 것이라도 좀 검토를 해 보셨나요?

○국토교통부제2차관 최정호 차관이 좀 답변을 올리겠습니다.

위원님하고 저희 부하고 여러 차례 이 문제에 대해서는 논의가 돼 있었고, 경쟁방지조약은 금방 말씀드린 대로 불공정은 아니고요. 연륙교 이런 데는 통상적으로 들어가는 조약이고, 인천시 자체의 민자사업에도 경쟁방지조약이 있어서 이게 불공정이라는 말씀은 아니고.

그래서 지금 이 손실보전금 문제를 과연 어떻게 해결할 것인가가 관건이라고 봅니다. 그래서 이 문제는 인천시하고 계속 논의해야 될 문제라고 생각이 됩니다.

○이학재 위원 이게 너무 시간이 오래 걸리기 때문에 제가 마무리 말씀만 하고 끝내겠습니다.

○위원장대리 민홍철 예, 마무리해 주십시오.

○이학재 위원 한 30초만 더 주십시오.

○위원장대리 민홍철 예.

그리고 자세한 것은 별도로 또 보고받으시면 되고요.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 별도로 보고드리겠습니다.

○이학재 위원 왜냐하면 20대 국회 처음 시작하

는 날 제가 이 문제만큼은 반드시 해결하겠다고 하는 그런 의지를 좀 보여드리는 거고요.

너무 국토부에서 손을 놓고 있어요. 지금 서울 지하철 9호선 같은 경우에도 당초에 맥쿼리가 24.5%의 지분을 갖고 있었는데 그것을 국내 다른 기업이 인수하게 함으로 인해 갖고 서울시가 이 운임결정권 같은 것을 갖게 했던 선례도 있고, 마창대교 같은 경우에 이 맥쿼리가 가지고 있는 지분을 강제로라도 회수를 해 갖고 운영권을 다시 회수하려고 하는 그런 노력들을 하잖아요.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

○이학재 위원 그런데 우리 정부에서는 그런 노력을 전혀 안 하는 것에 대한 문제가 있고요.

그다음에 지금 이 제3연륙교를 놓는 소관 업무도 여전히 항공정책실에서 해요. 이것은 일반도로이기 때문에 항공정책실에서 하면 안 되고……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

………

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

도로국에서 하면 되거든요. 그래서 제가 따로, 저한테 와서 이 문제를 어떻게 해결할 것인지 따로 또 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부항공정책실장 서훈택 예, 따로 보고드리겠습니다.

○국토교통부제2차관 최정호 따로 보고드리고요.

기존의 영종대교하고 인천대교가 있는 상황에서 가운데에 제3연륙교를 놓게 되면 인천대교하고 영종대교의 교통량이 주는, 그래서 손실보전 문제가 대두돼서 인천시하고 국토부하고 계속 얘기를 했던 게 ‘손실보전을 과연 어떻게 할 거냐 이 문제에 대해서 먼저 방안을 찾아보고 그다음에 제3연륙교 건설하자’, 이렇게 해서 선후 문제로 계속 논의가 됐고요. 그래서 이 손실보전 찾는 문제는 지금 인천시에서 용역을 발주했기 때문에 그 문제를 같이 저희하고 긴밀하게 논의하도록 하겠습니다.

○이학재 위원 이게 정부도 해결하지 못하는 몇조를 어떻게 인천시에서 해결합니까?

○위원장대리 민홍철 별도로 보고해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 하여튼 따로 보고드리고……

○위원장대리 민홍철 정리하시고요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 그래서 저희가 적극적으로 협의를 하겠습니다.

○**위원장대리 민홍철** 수고하셨습니다.

다음은 이현승 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**李憲昇 위원** 주질의에 이어 가지고 보충질의 계속하겠습니다.

장관님, 아까 제가 ‘김해공항에 미주나 유럽 쪽의 장거리 노선 개설할 필요가 있다’라고 하니 ‘항공수요가 충족되면 개설할 수 있다’는 그런 의견을 말씀하셨지요?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**李憲昇 위원** 지금 현재 김해공항 쪽에 신청 들어온 것 없어요?

○**국토교통부장관 강호인** 제가 파악하기로는 아직…… 그 보고를 못 듣고 있습니다.

○**李憲昇 위원** 차관님이나 실장님, 혹시 김해공항에 중장거리 노선 신청 들어온 것 없습니까?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 전에 KLM…… 위원님도 아시겠지만 전에 네덜란드 KLM항공이라든가 그다음에 핀란드의 FIN항공 같은 경우가 김해 취항을 갖다가 타진해 본 적이 있습니다. 그때 부산시에서 어느 정도 지원도 해 나간다는 계획을 갖고 있었고, 그런데 실제 취항 직전 단계에서 충분한 수요가 나오지 않는다고 판단해서 지금 취항이 안 되고 있습니다.

○**李憲昇 위원** 최종적으로 그 운수허가권은 국토부가 가지고 있지요, 최종적으로?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 그렇습니다.

○**李憲昇 위원** 그래서 만약에 외국 국적 항공회사가 ‘김해공항에 중장거리 노선을 취항하고 싶다’ 신청해 오면 바로 받아줍니까?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 그렇습니다.

저번에 네덜란드 KLM도 저희들이 네덜란드하고 항공회담을 통해서 실제 프랑크푸르트하고, 암스테르담하고 부산 노선에서 그것만 가지고 수요가 부족하다고 해서 후쿠오카까지 연결, 노선 병합까지 시켜줘서 운수권을 준 적이 있습니다.

○**李憲昇 위원** 그 내용은 제가 알고 있고요, 그 내용은 제가 알고 있고.

지금 보니까 최근에 다시 LA라든지 아랍에미리트 등등에서 우리 김해공항에 취항하려고 움직임이 있습니다, 지금 실제. 그래서 사실 우리

1000만 동남권 주민들은 그런 노선이 없어 가지고 인천공항까지 와서 이렇게 또 외국으로 나가는 그런 불편을 겪고 있는데, 그렇지 않으면 또 일본이나 동남아를 경유해 가지고 가버린단 말이에요. 그래서 이 노선 만약에 요청이 있으면 적극적으로 검토해 주시기 바라겠습니다.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 위원님, 그러한 가지만 더 말씀드리면 실제 UAE 같은 그런 중동국가들은 대개 육수송 국가들입니다. 그러니까 우리나라 승객을 싣고, 실제 유럽 가는 승객들을 갖다가 데리고 가서 자기네 항공기로 실어 가지고 옮기는, 그런 승객들이기 때문에 그 육수송 국가들에 대해서는 조금 저희가 고려할 사항이 한두 가지가 있습니다.

○**李憲昇 위원** 고려할 사항은 고려를 하되, 그 허가에 대해서 면밀히 검토해 달라 그런 말씀이 고요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 알겠습니다. 예, 면밀히 검토하겠습니다.

○**李憲昇 위원** 오늘 많은 분들께서 영남권 신공항에 대해서 말씀을 해 주셨는데 김해공항 옆에다가 새로운 활주로 1본과 관제탑, 터미널을 건설하는 것으로 이제 결론이 났지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**李憲昇 위원** 그래서 제 생각에는 가덕도나 밀양이나 이런 것 더 이상 소모적인 논쟁은 지양하고, 더 이상 영남권 신공항을 가지고 정치적으로도 이렇다 저렇다 할 필요는 없을 것 같고요.

언론에 보니까 우리 더불어민주당의 김종인 대표께서도 비교적 중립적인 결정으로 모든 갈등을 해소할 수 있는 방법이라고 말씀하셨고, 우리 박지원 국민의당 원내대표께서도 대한민국의 미래를 위해 전진해야 된다, 또 우리 심상정 정의당 대표께서도 박근혜정부 아래에서 이루어진 가장 책임 있는 결정이라고 이렇게 말씀을 해 주셨습니다.

그래서 비록 이번 용역 결과가 각 해당 지자체에 조금 미흡하더라도 국론을 하나로 모아 가지고 신속한 행정절차와 안정적인 예산 확보를 통해서 2026년까지 영남권 거점형 공항을 반드시 차질 없이 건설해 줄 것을 당부드리겠습니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

(민홍철 간사, 윤영일 간사와 사회교대)

○**李憲昇 위원** 그것은 그렇게 해 주시는 것으로

금방 답변하셨고요.

오늘도 많은 동료 위원님들께서 수도권 규제 완화해 달라는 주문들이 있었는데 저는 지역 출신으로서 조금 다른 견해를 가지고 있습니다.

장관님, 최근에 남경필 경기도지사께서 언론 인터뷰를 통해서 국회 등 여러 가지를 세종시로 이전해 가지고 지역 균형발전 이루자고, 그 인터뷰하신 기사 보셨어요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 어떻게 생각하세요?

○국토교통부장관 강호인 하여튼 그분의 또 견해이시고, 제가 거기에 논평하는 것은……

○李憲昇 위원 아니, 최근 국토부 그것 보니까 수도권 규제 완화 정책에 좀 동의를 하고 있는 것 같아요. 갈수록 수도권이 더 비대해지고 있는데 규제프리존법까지 도입을 하면서 수도권 일부 지역에까지 그 규제 완화 혜택을 주고 있는데 지금……

○국토교통부장관 강호인 아니요, 규제프리존법에 의하면 수도권은 해당 지역이 아닙니다.

○李憲昇 위원 예.

그래서 지금 안 그래도 수도권 규제법이 있음에도 불구하고 모든 자원이라든지 재원들이 전부 수도권에 몰려 있는데 만약에 이 법까지 완화된다면……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

수도권 집중 현상이 더 심화될 것으로 예상이 되는데요. 헌법에도 국가 균형발전이 나와 있듯이 이 부분에 대해서는 반드시 국토부에서도 명확하게 지역주민들의 의견까지 감안을 해서 결정해 주시기 바라겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 저희도 그렇게 하고 있습니다. 그런데 헌법상의 그런 지역 균형발전이라고 하는 것도 결국은 지역 간의 균형발전도 중요하고…… 아, 수도권과 지역 균형발전도 중요합니다. 그리고 수도권이 너무 요즘은 오히려 성장이 정체되고 침체되고 이러면서 그쪽에서 나오는 그런 위기감들도 또 있다는 것도 저희들이 반드시 직시를 해야 될 필요가 있을 것 같습니다.

○李憲昇 위원 현재 박근혜정부 국정과제에 지역 균형발전이 들어있지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 그렇습니다. 지역 균

형발전은 헌법상의, 국토 균형발전은 헌법상의 가치라고 생각합니다.

○李憲昇 위원 그래서 수도권정비계획도 앞으로 계속 유지돼 가지고 충분히 실행될 수 있도록 노력해 달라는 당부의 말입니다.

○국토교통부장관 강호인 예.

○李憲昇 위원 이상입니다.

○위원장대리 운영일 이헌승 위원님 수고하셨습니다.

다음은 전현희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전현희 위원 장관님 그리고 공무원 여러분들 정말 늦게까지 고생 많으십니다. 조금만 더 힘내 주시기 바랍니다.

최근 부동산시장의 최대 화두는 단연 강남의 재건축 강풍이 아닐까 싶습니다. 오늘 뉴스를 보니까 ‘서울지역 아파트 값이 10년 만에 가장 높은 상승률을 보였다’ 이런 기사도 나왔습니다. 얼마 전에 ‘개포3단지 분양가가 평당 5200여만 원까지 치솟았다’ 이런 기사도 본 적이 있습니다.

이게 기준금리가 낮아지고 시중의 여윗돈이 이쪽으로 쏠리면서 재건축 아파트들의 분양가를 대폭 끌어올린 그런 점도 있겠지만 저는 또 한편으로는 불법세력들의 시장교란·왜곡 이런 현상에 대해서 국토부가 사실상 그 역할을 못하고 있었던 점도 원인의 하나가 아닌가 이런 생각을 합니다. 그래서 이 부분에 관해서 물론 장관님께서 그동안, 오늘도 그렇고 지난번 건설의 날에도 그렇고 ‘재건축 문제에 대해서 예의 주시하고 대책을 세우겠다’ 말씀하셨지만 좀 더 관심 가지고 특단의 대책을……

○국토교통부장관 강호인 아니, 실제로 지 지난 주부터 저희들이 관계기관 집중 점검을 통해서 그런 것을 다 엄정하게 대처해 오고 있고……

○전현희 위원 강남 재건축의 분양가 상승은 또 전국의 잇따른 이런 분양가 상승과 아파트 가격 폭등으로 이어질 수 있기 때문에 각별한 대책 마련 당부드리겠습니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 옆으로 번지지 않도록 저희들도 조심하겠습니다.

○전현희 위원 저는 그 문제도 중요하지만 또 제가 좀 지적을 하고 싶은 것은, 이 아파트 분양가 폭등 뒤에 숨어 있는 장기 거주 세입자들의 눈물에 대해서 말씀을 드리고자 합니다.

지금 낮은 재건축 아파트의 특성상 보증금이 낮고 또 월세 전환에 따른 집값 부담이 세입자들의 부담으로 커지고 있는데요. 지금 강남의 재건축 아파트 단지들이 이 보증금제, 이 폭등하는 보증금과 또 재건축이 추진되면서 사실상 거리에 내쫓기고 있는 그런 실정입니다.

그런데 강남 4구에만도 약 1만 명 이상의 이런 새로운 터전을 찾아서 쫓겨나는 세입자들이 발생을 하는데요. 이 부분에 관해서 재건축 분양가 폭등으로 집주인들은 이득을 얻지만 사실상 가장 피해를 보는 장기 거주 세입자들에 대한 대책이 제가 보기에는 전무하다 이런 생각이 듭니다. 그래서 재건축 폭등 이면에 숨어 있는 장기 거주 세입자들에 대한 대책, 이 부분에 대해서 좀 국토부의 대책 마련을 당부드립니다.

혹시 특별한 대책 준비하고 계신 게 있으신가요?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 강남 재건축 그 비싼 고가아파트 세입자들이라면 전세금도 사실은 상당히 높은 전세금을……

○**전현희 위원** 그렇지 않습니다. 장관님께서 잘못 알고 계신데요. 지금 개포동 등지의 이 재건축 아파트의 세입자들은 사실상 강남 인근의, 보통 강남지역과는 달리 굉장히 낮은 전세금으로 입주해 있습니다. 그래서 1억, 2억 이 정도로 있거든요.

○**국토교통부장관 강호인** 일반적으로 재건축 아파트의 세입자들이 재건축할 때 밀려날 때의 불편함 그런 것에 대한 대책을 말씀하시는 거지요?

○**전현희 위원** 그래서 여기는 사실상 서민들이 집중 거주하고 있는데 이 서민들이 재건축을 이유로 앞으로 쫓겨나면서 사실상 그 주거대책이 없는 상황이기 때문에…… 장관님께서 지금 사실 그 부분을 잘 파악을 못하고 계신 것 같은데요. 그 부분에 대한 대책……

○**국토교통부장관 강호인** 아니요. 그래서 저희들도 전세·매입·임대라든지 이런 것들을 제도를, 다양한 그런 제도를 만들어 가지고……

○**전현희 위원** 그래서 그 부분에 대한 제도 좀, 대책을 마련해서 보고를 부탁드립니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**전현희 위원** 그리고 아까 ‘강남보증금자리에 LH랑 SH 편법 쪼개기 개발로 광역교통개선대책이 부재하다’ 이런 질의를 드렸는데 장관님께서도 ‘그 부분에 대해서 깊이 공감하고 위례과천선

을 적극 추진해서 교통난 해소를 하겠다’ 이런 말씀을 해 주셨습니다. 그 부분에 대해서는 일단 감사드리고요.

그렇지만 지금 위례과천선이 지난주 제3차 국가철도망구축계획에 포함은 되어 있는데 여기에 대해서 예비타당성조사가, 검토가 아직 구체적으로 정해지지 않은 것 같습니다. 그런데 이 지역에는 사실상 국토부가……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

1분만 하고 종결을 하겠습니다.

○**위원장대리 윤영일** 예, 1분만 하세요.

○**전현희 위원** 사실상 국토부가 광역교통대책을 마련해야 함이 마땅한데 관리 감독을 소홀히 해서 그 부분을 놓친 것이기 때문에 이 부분에 대해서 반드시 이번 하반기의 예타에 이 위례과천선을 반영해 주실 것을 제가 요청을 드리겠습니다. 그렇게 해 주실 수 있습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들도 적극적으로 노력하겠습니다.

○**전현희 위원** 이상입니다.

○**위원장대리 윤영일** 전현희 위원님 수고하셨습니다.

다음 민홍철 간사위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**민홍철 위원** 민홍철입니다.

주질의에 이어서 말씀을 좀 드리겠습니다.

지금 김해공항 신공항 문제로 그 소음피해지역 국토부에서는, 장관께서는 ‘피해 가구 수가 850가구 추가로 된다’ 이렇게 지금 자꾸 말씀을 하고 계시는데 지금 현재 40도 각도로 활주로가 변경이 되면 4km, 아주 가까운 4km 이내에서 벌써 이제 시가지가 형성이 됩니다. 김해 시가지가요. 그러면 그쪽 지역의, 구체적인 동명을 언급해서 그렇습니다마는 부원동이라든지—김해시 부원동입니다—내외동 그리고 지내동 이 지역만 하더라도, 지금 34층 고층아파트가 부원동에도 950가구가 있어요. 그리고 또 1000가구 정도가 지금 건축이 되고 있습니다. 그것 바로 착륙 회랑입니다.

그런데 왜 이렇게 소음피해가, 아까 답변에서는…… ‘에코텔타시티는 영향이 없다’ 이렇게 지금 말씀하고 계시지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**민홍철 위원** 그러면 결국은 850가구 대부분이, 추산하고 있는 그 대부분이 북서쪽에 있는 김해시를, 시에 있는 가구 수를 말하는 것 같은

데 제가 봐도 이러한 발표는 소음피해지역을 너무 축소한 것 아닌가 그런 의문이 듭니다. 그래서 이 부분에 대해서는 앞으로 명확하게 별도로 보고를 좀 해 주시기 바라구요.

다음 질의를 좀 하겠습니다.

지난 6월 17일 날 불행하게도 훈련 항공기 사고가 발생을 했습니다. 우리 동료 국회의원 자체가 참 불행한 사고를 당하는 그런 경우가 됐는데, 금년도 들어와서 벌써 훈련기 사고가 3건입니다, 2월 달·5월·6월. 그리고 근래, 2008년부터 8년간 9건의 사고가 발생해서 10명이 사망하고 6명이 부상당하는 이런 상황입니다.

그리고 더군다나 지난 2월 28일 사고 발생 이후에, 그리고 또 5월 초 사고 발생이, 5월 3일 날 국토교통부에서 ‘훈련기 안전관리 방안’이라고 발표를 했습니다.

(자료를 들어 보이며)

이 문건 알고 계시지요, 장관님?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**민홍철 위원** 그런데 지난 6월 17일 날 또 사고가 발생했어. 그러면 이게 훈련기 안전관리에 허점이 있는 것 아니겠습니까?

지금 훈련기, 조종사 훈련기가 총 몇 대 있습니까?

아마 장관님, 한 154대로 저는 파악을 하고 있습니다.

그런데 지난 8년간 사고기를 보니까요 특정 기종, C172라는 기종이 9건 중에 4건이 발생했습니다. 기종이요, 사고가.

그리고 이번에 사고가 난, 그 추락한 사고기는 SR20입니다. 2002년도에 제조가 됐습니다. 그래서 지난 5월 3일 날 국토부에서 발표한 이 대책 방안에는, 아직도 형식적인 것 같아요. 154대를 운영하고 있는 훈련기에 대한 전수조사가 돼 줘야 될 것 아니냐, 저는 그렇게 봅니다. 장관님, 어떻게 생각하십니까?

노후 기종이라든지 이 부분에 대해서 전수조사를 해서 철저히 안전관리를 해야 되지 않겠느냐, 그렇지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예.

우선 6월 달에 발생한 사고로 인해서 우리 의원님 자체분이 또 목숨을 잃은 것에 대해서는 저희들로서도 심심한 애도와 위로를 먼저 전달 드립니다.

그리고 지금 이번……

○**민홍철 위원** 지금 우리 국내 조종사 수요가 한 600명 되지요?

○**국토교통부장관 강호인** 조종사 수요가 많이 늘어나고 있습니다.

○**민홍철 위원** 1년에…… 늘어나고 있고.

그리고 민간 훈련 업체도 지금 많이 늘어나고 있지 않습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 그렇습니다.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

○**민홍철 위원** 그래서……

1분만 더……

그 대책을 세워야 되겠다 이런 말씀을 드리고요.

다음에 작년 5월 달부터 12월 달까지 국토부에서 그린벨트 지역에 대한 검토를 해서 국회에 보고하기로 했는데 아직 뚜렷하게 보고가 안 되는 것으로 알고 있습니다. 그래서 제가 말씀드리고자 하는 것은 뭐냐 하면 현재 그린벨트 내에서 특히 농가들이 말이지요, 농사를 짓는 데 있어서 개발제한구역에 관한 특별조치법하고 농지법하고 행위를 할 수 있는, 할 수 있는 가능한 행위가 좀 차이가 있어요. 달라요. 그래서 농사를 짓는데 있어서도 농림부에서는 여러 가지 농막이라든지 농업 지원 시설을 하는 데 있어서 장려를 하고요, 심지어는 용자까지 해 줍니다. 그런데 국토부에서는 그러한 시설에 대해서 단속을 하고 과태료를 매기고요. 이런 어떤 부처 간에 엇박자가 일어나고 있다, 이것 지금 장관님 알고 계십니까?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 농지법상으로는 ‘농막’으로 돼 있고 GB법상에는 ‘농업용 창고’로 되어 있습니다. 그렇지만 GB법에 농지법상의 농막에 대한 규정은 없지만 농업용 창고를 농막으로 활용 가능한 것으로 알고 있습니다. 단지 문제는 이런 것들이 과연 임대인이, 토지 소유주가 하느냐 아니면 임차인이 하느냐 그런 문제 때문에 발생하는 거지요.

○**민홍철 위원** 맞습니다. 바로 그 문제가 있습니다.

지금 농사를 짓고 있는 대부분의 농가들은요, 임차농들이 거의 70% 이상입니다. 임차를 해서 농사를 지으면 농막이라든지 지원 시설을 만들 수가 없고 자경농지를 가지고 있는 농업인들은 할 수 있다, 이것은 정책이 뭔가 잘못되지 않았습니까? 그래서 농림부와 국토부에 그 일치가 돼

취야 농가들이 애로가 없이 농사를 안심하고 지을 수 있지 않겠느냐 그 부분을 제가 지적을 하면서요 그 담당관께 지시를 해서, 농림부하고 협의 좀 해서 일치시켜 달라 이런 말씀을 좀 드리고 싶습니다. 검토를 좀 해 주십시오.

○**국토교통부장관 강호인** 예.

○**민홍철 위원** 이상입니다.

○**위원장대리 윤영일** 우리 간사위원님이라서 많은 말씀을 해서……

위원님 수고하셨습니다.

다음 황희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**황희 위원** 아까 주질의에 이어서 조금 말씀드리면, 그 서민 주거복지 대책 관련해서요 토지비용을 절감하겠다는 행복주택의 그 추진 취지가 이 상판 보강공사를 하면 공사 원가가 올라가기 때문에 무용지물일 수 있다라는 말이었고요. 그다음에 공공임대주택 사업을 리츠 방식으로 추진하면 이것 또한 서민에게는 혜택이 당초 취지대로 가지 않을 수 있다라는 말씀이었습니다.

(윤영일 간사, 조정식 위원장과 사회교대)

그래서 현재 정부가 추진하는 대표적인 서민 주거복지 정책들이 어찌보면 졸속적으로 추진되는 것 아닌가에 대해서 한번 짚어 보시기 바라겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 임대리츠에 저기……

○**황희 위원** 알겠습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 기업형 임대리츠에…… 기업형 임대주택에 리츠를 도입하는 문제는 이것은 사업성이 부족한 임대주택에 대해서 재무적 투자자를 유치하는 거지 그것하고, 사업비하고 임대료하고 관계가 없습니다.

○**황희 위원** 그렇게 해도 그 자체가 ‘공공임대주택’이 붙었으니까 하는 얘기예요.

○**국토교통부장관 강호인** 기업형, 뉴스테이……

○**황희 위원** 자, 다음 질문하겠습니다.

김해공항 확장 공사를 하게 되면 마찬가지로 문제가 생길 것 같은데요. 김포공항 주변에 보면 국제선 운항 증가율이 2000년도 9만 8000편에서 인천국제공항이 개항한 이후에, 2002년도에 138편으로 줄었습니다. 그런데 이것이 해마다 꾸준히 증가해서 2015년 기준으로요 한 2만 379편으로 증가했습니다.

사실 그 지역에 사시는 주민들의 피해는, 피해 대책이 이중창을 해 주고 여름에 더우니까 창문

열지 말라고 에어컨도 해 줍니다. 그 정도로 피해가 심한데요.

소음으로 인해서 주민 피해뿐 아니라 해당 지역은 지금, 그중에 일부는 30년 만에 재건축 연한이 도래해서 재건축사업을 해야 되는데 고도제한이 돼 있기 때문에 재산권 피해까지 받을 그런 상황에 직면해 있습니다.

그래서 이런 것이 줄었다가 다시 증편할 때 비행 횟수라든가 운항시간을 늘린다거나 아니면 노선이 증편되는 의사결정이 어떻게 이루어지는지, 그다음에 이런 의사결정 과정에서 거기 사실상 피해자인 주민들의 의견은 반영되고 있는지 그것 좀 묻고 싶습니다.

○**국토교통부장관 강호인** 자세한 내용은 필요하시면 항공실장이 답변하게 하든지, 아니면 좀 자세하게 따로 설명을 드리도록 하면 안 될까요?

○**황희 위원** 예.

주민 의견을 어떻게 반영하시는지, 그런 절차가 있는지, 아니면 필요 없어서 그냥 진행하는 건지 그것 좀 말씀해 주세요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 김포공항 같은 경우는 소음대책협의회가 구성되어 있습니다. 거기에 공무원도 들어가고 그다음에 공사, 그다음에 소음 대책 지역 주민들 해 가지고 거기서 논의를 하고 있습니다. 그리고 지금 김포……

○**황희 위원** 아니, 그러면 소음 대책 지역 주민들이 증편에 찬성했다는 건가요? 그런 얘기는 아니시지요?

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 그것은 아닙니다.

그런데 현재 김포공항에 운행하고 있는 항공기 운항 횟수가 실제 당초에 최초의 소음 대책 기준 그 횟수보다 지금 적게 운항을 하고 있습니다. 그래서 앞으로 국제선이 증편될 때 소음 대책 지구 주민들하고 충분히 협의해 나가면서 증편 여부를 결정해 나가도록 그렇게 하겠습니다.

○**황희 위원** 아니, 이미 138편에서 2만 편으로 늘었을 때 전혀 그런 협의가 안 되고 있는데 앞으로 어떻게 하시겠다는 건지? 하여튼 관련해서 자료를 좀 주시고요.

○**국토교통부항공정책실장 서훈택** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**황희 위원** 주택 200만 호 건설을 하면서 그때 이제 대규모 공동주택단지들이 건설됐잖아요. 그게 이제 30년 재건축 연한이 도래되면서 재건축

을 해야 될 시점입니다.

제가 거주하고 있는 저희 지역구인 목동아파트를 사례로 들면 2만 6000세대인데 이것을 재건축하게 되면 한 3만 5000에서 4만 세대로 물량을 늘려서 업자가 이것을 판매해서 수익을 회수하고 2만 6000세대를 입주시켜 줘야 되거든요. 그런데 현재에도 교통 부하가 심각하고 녹지체계라든가 인구가 늘면서 발생하는 여러 가지 사회인프라들이 조성이 안 되는 사업방식으로 진행할 수밖에 없습니다.

다시 말해서 재건축 방식으로밖에 현재 할 수 없는데, 앞으로 저는 이게 목동아파트뿐 아니라 이 이후에 이제 재건축 연한이 도래하는 대규모……

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

공동주택단지의 공통된 문제점이라고 보는데요. 여기에 대해서 개발법을 한다든가……

○국토교통부장관 강호인 예?

○황희 위원 개발법, 재건축법 이외에 다른 법안, 사회인프라라든지 기반시설을 도입할 수 있는 이런 뭔가 좀 방법이 필요하지 않을까 생각하는데 어떠신가요?

○국토교통부장관 강호인 그런 것들은 좀 더 구체적인 의견을 주시면 저희들이 다시 자세한 내용을 설명드리도록 한번 기회를 주십시오.

○황희 위원 이런 방식에 대해서 고민을 좀 하셔야 될 겁니다.

이상입니다.

.....

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 보충질의의 마지막 순서로 함진규 위원님 질의해 주십시오.

○함진규 위원 수고 많으십니다.

아까 질의한 것 이어서 같이 말씀을 드리겠습니다.

우선 본 내용에 들어가기 전에, 미세먼지 관련해서 아마 여러 위원님들이 하셨는지 모르겠는데, 최근에 이에 대한 국민 걱정이 굉장히 커지고 있습니다.

일반 먼지야 뭐 여러 어떤 경로를 통해서 배출할 수 있지만 미세먼지가 굉장히 문제가 되지 않습니까? 그게 이제 머리카락의 한 10분의 1 정도 된다고 그러네요. 그래서 이게 여러 가지 기관지를 통해서 암을 비롯해서 여러 가지 각종 질병을

야기하고 있는데 이것은 여러 가지 발생 원인이 굉장히 많지 않습니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○함진규 위원 그런데 저는 자동차와 관련돼서 좀 말씀드리고 싶어요.

경유차가 수도권 미세먼지 발생 원인의 한 29% 정도가 된다 그러더라고요. 도로에서 보면 아마 이게 경유를 쓰는 것도 있지만 노후 차량이 다니는 것을 굉장히 자주 봤어요. 마치 퍼포먼스를 하듯이 달려가는 게 있는데 제가 이것을 관심을 갖고 좀 물어보니까, 아마 경찰에서 단속도 물론 눈에 떨 때 하지만 경찰이 없는 데서 주로 많이 이루어지는 경우도 많거든요. 그래서 일반인이 그것을 신고를 해 봐야 별 뭐 그렇게 큰 저게 없나 보더라고요, 순간 포착하는 것도 굉장히 어렵고 그래서. 향후 이와 관련해서 신고자에 대한 어떤 신고정신을 발휘할 수 있도록 이것에 대한 대책을 좀 해 주셨으면 합니다.

그리고 각종 국책사업에서 예타를 하는 이유, 또 BC를 꼭 적정에 맞게 산출하는 이유가 비용을 절감하기 위한 그런 게 아닌가요?

○국토교통부장관 강호인 그런 것도 있고 또……

○함진규 위원 여러 가지 이유가 또 있겠지요.

○국토교통부장관 강호인 무절제한 사업 신청을 막기 위한 목적도 있는 것……

○함진규 위원 철도국장님 나오셨습니까?

○국토교통부철도국장 박민우 예.

○함진규 위원 철도국장이 답변하실래요?

○국토교통부철도국장 박민우 예.

○함진규 위원 인천지하철 아시지요? 저하고 말씀해서 아마 잘 아실 텐데, 지금 인천대공원까지 인천지하철이 와 있지요?

○국토교통부철도국장 박민우 예.

○함진규 위원 그게 이제 노선이 인천대공원에서 광명으로 가는 방법이 있고, 한 12km 정도. 이게 경기도에 알아보니까 한 8400억 정도 소요가 되고, 또 대공원에서 독산동으로 가면 14km가 되기 때문에 이게 한 1조 원이 넘는 것으로 알고 있어요. 그렇지요?

○국토교통부철도국장 박민우 예.

○함진규 위원 그래서 대공원에서 경기 시흥 매화역에다 갖다 붙일 경우는 8km예요. 한 5400억 정도 소요되는데, 이게 지금 제대로 검토가 되고 있습니까?

○**국토교통부철도국장 박민우** 일단 그 매화역 문제가 먼저 좀 선행이 될 필요가 있고요. 그다음에 이제……

○**함진규 위원** 매화역은 지난 정부에서 발표를 했잖아요, 지난번에.

○**국토교통부철도국장 박민우** 그 부분은 또 아직까지 완결된 것은 아니기 때문에 그것은……

○**함진규 위원** 뭘 소리예요? 발표를 해 놓고 또 판소리 하시면 어떻게 하는 거예요?

그래서 어쨌든 여기 가면서 최적의 단거리가 저는 매화역에다가 갖다 붙이는 8km, 비용 또한 절반 정도가 소요되기 때문에……

○**국토교통부철도국장 박민우** 위원님 말씀이 맞습니다. 매화역으로 연결하는 안이 가장 경제적으로 효율성이 높습니다.

○**함진규 위원** 그것을 지금 무슨 공항 문제 갖고 다투듯이 그렇게 갈 문제가 아니에요. 저는 효율성을 갖고 접근해야 될 필요가 있다고 말씀을 좀 드리기 때문에, 그 가는 노선에 은행역이라는 지금 LH에서 택지개발 하고 있는 은행지구 있지요?

○**국토교통부철도국장 박민우** 예.

○**함진규 위원** 거기에 은행역이 반드시 필요하다는 말씀을 좀 드리고 싶고요.

그다음에 아까 말씀을 드리다 말았는데 시흥·광명지구 있지요. 거기 왜 훼손지 복구사업에 대해서는 GB 해제를 안 해 주는 거예요?

○**국토교통부철도국장 박민우** 그것은 제 소관이 아니라서……

○**함진규 위원** 철도국장이 아니고 장관 답변해 주시면……

다른 데는 다 풀렸는데 말이지요. 거기만 오히려, 이게 시에서 다 알아서 할 텐데 그거 시를 불신하나요? 왜 그러시나요?

○**국토교통부장관 강호인** 아니, 제가 듣기로는 중도위에서 진행하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**함진규 위원** 그 부분에 대해서 어차피 지방자치단체나 중앙정부나 같은 생각을 갖고 있기 때문에 그에 대해서 좀 관심을, 훼손지 복구의 GB 해제에 대해서 관심을 좀 가져 주시기 바라고요.

그다음에 아까 제가 말씀드렸는데 일반 산업단지 있지요. 그거하고 금오로, 정식 명칭은 천왕-광명 간 도로인데 이 부분에 대해서는 기재부 부총리한테 말씀을 드렸는데 예타 면제, 광명 의원

들도 같이 똑같은 관심사항이에요. 그래서 국가적인 사업이기 때문에 이 부분에 대해서도 예타 면제에 대해서 적극적으로 좀 건의를 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**함진규 위원** 이상입니다.

○**위원장 조정식** 함진규 위원님 수고하셨습니다.

이상으로 위원님들의 보충질의를 모두 마쳤습니다.

보충질의를 모두 마쳤는데 추가질의를 하실 위원님들이 몇 분 있습니다.

이에 따라 1인당 3분씩 질의시간을 추가적으로 드리도록 하겠습니다.

추가질의는 총 5명의 위원님들께서 신청하셨는데 먼저 안호영 위원님, 3분의 범위 내에서 추가 질의해 주시기 바랍니다.

○**안호영 위원** 장관님을 비롯해서 공무원 여러분들께서 참 수고가 많으십니다.

간단히 여쭙겠습니다.

새만금청장님께, 계속 새만금 관련해서만 여쭙봐서 죄송한데요. 워낙 우리 전라북도 입장에서 또 중요해서 여쭙 봅니다. 이해를 잘 부탁드립니다.

현재 정부가 추경 편성을 위해서 각 부처에다가 추경 수요조사를 하고 있는 것으로 지금 알고 있습니다. 그렇게 알고 계시지요?

○**새만금개발청장 이병국** 예.

○**안호영 위원** 그리고 또 국토부가 추경 수요조사에서 1차 수요와 추가 수요까지 자료를 제출한 것으로 저는 그렇게 알고 있는데요. 이런 상황에서 새만금개발청도 새만금 내부개발과 또 SOC 구축을 위해서 당연히 추경 편성이 될 수 있도록 노력을 좀 해 주셔야 된다고 생각을 합니다.

○**새만금개발청장 이병국** 그렇게 하겠습니다. 위원님, 지원 좀 부탁드립니다.

○**안호영 위원** 동서2축 도로 조기 건설을 위해서 최소 300억 이상 추경에 반영될 수 있도록 또 노력을 해 주십사 이렇게 부탁드립니다. 용의가 있으신지 좀 물어보고 싶습니다.

○**새만금개발청장 이병국** 저희는 당연히 용의가 있는데, 정부 내에서도 협의를 하겠고요. 위원님, 국회 차원에서 또 관심 갖고 지원을 좀 부탁드립니다.

○**안호영 위원** 잘 좀 부탁드립니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

다음은 윤관석 위원님 질의해 주십시오.

○**윤관석 위원** 인천의 윤관석 위원입니다.

수도권 광역교통체계 개선을 위한 컨트롤타워 필요성에 대해서 좀 정책적으로 질의를 하겠습니다.

수도권은 알다시피 인구 2500만, 매년 약 15조 원 이상의 교통혼잡비용이 발생한다고 합니다. 수도권 교통부문의 온실가스 배출량은 전국의 42%까지 차지한다고 합니다.

또 광역버스가 많이 있는데 이 경우에도 오전 혼잡시간대에는 정원 초과 운행 횟수, 입석률 모두가 2배 이상이라고 해서 안전까지도 문제가 되고 있습니다.

사회경제적·안전 측면에서, 환경 측면에서 수도권 대중교통체계의 개선이 반드시 필요한데, 먼저 수도권 대중교통 이용편의 제고를 위해서 가장 먼저 무엇을 해야 된다고 장관님께서 생각하십니까?

못 들으셨어요?

○**국토교통부장관 강호인** 아니요, 들었습니다.

○**윤관석 위원** 예, 말씀해 주십시오.

○**국토교통부장관 강호인** 그런데 위원님이 더 좋은 방안을 가지고 오셔서 물어보실 것 같아서 말씀을 주시는 게 차라리……

○**윤관석 위원** 아, 그럴까요? 제가 제안을 드리겠습니다.

업무보고 자료 보니까 이용편의 제고 방안 여러 가지가 나와 있는데 다 좋은 대안입니다.

하지만 제일 중요한 것은 수도권에 모여 있는 2500만에 관계된 지자체가 다 있는데 이 교통계획을 좀 더 통합적으로 검토해서 수도권 시민들의 교통 불편을 통합적으로 해소하기 위한 컨트롤타워 구축이 저는 필요하다고 생각을 합니다.

지금 현재 수도권교통본부라고 있지요, 수도권 3개 시·도가 모여서 하기 위한? 이런 광역교통 사무 공동처리를 위한 지방자치단체의 조합 수준인데 여러 가지 성과도 있습니다마는 권한과 책임이 없고 또 이게 법적 근거가 아니라 협약으로 이루어지기 때문에 또 한계도 아주 제한적이라고 생각을 합니다.

그런데 이렇게 제한적인 업무만으로 지금 해결하기가 좀 어려운 상태에 처해 있기 때문에 교통개혁을 별도로 수립하고 있지도 못하고 유기적인

연계도 부족한 교통본부 차원의 수도권 교통체계의 대책을 넘어서서 대중교통의 문제를 풀어내기 위해서, 반드시 풀어야 되겠다 이런 관점이 있다면 가칭 수도권교통청 같은 컨트롤타워를 만들어서 문제를 해결해 나가야 된다고 생각하는데, 물론 새로운 정부조직 같은 것을 만드는 거기 때문에 여러 가지 어려움은 있을 거라 생각하지만 제가 그것을 알고도 말씀드리는 것은 그만큼 수도권 광역교통체계의 여러 가지 문제가, 사회경제적·환경적·안전적 문제가 증대한 게 어느 정도 임계점에 왔다고 판단해서 말씀을 드리는데, 여기에 대해서 장관님 견해는 어떻습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 위원님 발상이 짚든을 묶어서 목돈으로 만드는 것으로서 좋은 방법이라고 생각합니다.

실제로 옛날에는 지자체 간에 그런 교통체계나 교통비용 그다음에 투자를 다 담당해 왔습니다마는 지금 수도권의 교통을 보면 사실 경기도에 사는 분들이 서울에 출근을 하는 거고 그렇게 서로 경계를 넘어서 교통수요가 생기는 것이기 때문에 반드시 어느 투자주체가 딱 고정되어 있는 것은 아니고 경기도와 인천 그리고 서울시 이런 부분들이 막 섞여 있어서 이런 부분에 대한 교통투자도 서로 묶어서 쓴다면 훨씬 더 효과적으로 할 수 있지 않나, 그래서 그 컨트롤타워의 필요성은 조직논리를 떠나서 반드시 필요한 사항이라고 생각합니다. 깊이 공감합니다.

○**윤관석 위원** 적극적인 의지와 멋진 표현에 공감하면서 부탁드립니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

다음 질의는 정동영 위원입니다.

질의해 주십시오.

○**정동영 위원** 장관께 후분양제 2분 말씀드리고 그다음에 김일평 도로국장 있습니까? 나중에 한 가지만 좀……

10년 전에 말이지요 국토부가, 건교부지요 그때, 주택공급 규칙개정안을 입법예고해 가지고 2007년도부터 후분양을 하기로 했잖아요. 그랬는데 지금 서울시는 오세훈 시장 때 후분양제를 실시해서 지금 10년째 하고 있잖아요, SH공사야. 그러니까 SH공사는 지금 60% 공정이 되면 그 이후에 후분양을 하는데 국토부 산하에 있는 LH 공사는 왜 안 하는지, 그래서 두 가지 질문입니다.

하나는 왜 입법예고까지 해 놓고, 2007년부터

하기로 해 놓고 왜 안 했는지 그게 하나 좀 궁금하고, 두 번째는 SH공사는 하는데 왜 LH공사는, 뭐 기술 문제가 있습니까 돈 문제가 있습니까, 왜 못 합니까?

최근에 뗀다방 문제도 있었는데 후분양제가 국제표준 아닌가요, 선진화된 사회는 대개 후분양이어서. 그 두 가지 좀 짧게 짧게 답변해 주시면 좋겠어요.

○국토교통부장관 강호인 저도 그렇게 생각합니다마는 못 하는 이유에 대해서 한번, 양해해 주시면 주택실장한테 답변을 줘……

○국토교통부주택토지실장 박선호 주택토지실장입니다.

○정동영 위원 첫째, 왜 2007년에 못 하고 무산됐어요?

○국토교통부주택토지실장 박선호 그 당시에 후분양 로드맵이라는 것을 만들어서 단계적으로 후분양 비율을 높여가기로 했다는 것을 발표를 했었는데요.

○정동영 위원 핵심만 얘기해 주십시오.

○국토교통부주택토지실장 박선호 아시는 것처럼 리먼 사태라든가 경제 여건이 크게 변화되면서 건설업체가 후분양을 할 경우에 당면하는 어떤 금융적인 부담……

○정동영 위원 그러니까 잠깐만요. 국토부가 국민 편이나 소비자 편이나 공급자 편이냐인데 어쨌든 입법예고까지 했으면, 또 후분양의 실익이 실소비자들에게 돌아가는 것인데, 저는 지금이라도 다시 한 번 검토를 해 볼 필요가 있다.

또 두 번째, LH공사는 왜 못 해요?

○국토교통부주택토지실장 박선호 LH공사도 역시 자금적인 측면이 많이 고려됐다고 봐야 될 것 같습니다.

○정동영 위원 SH공사는 하는데 왜 LH공사는 못 하나고요?

○국토교통부주택토지실장 박선호 SH공사의 경우에도 애당초 그 당시의 후분양 기준을 상당 부분 완화시켜서 지금은 선분양 쪽에도 많은 물량을 할애하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○정동영 위원 10년째 하고 있는데 앞으로 LH공사는 그런 계획이 없습니까?

○국토교통부주택토지실장 박선호 주택시장의 여건 변화라든가 또 LH의 재무적인 여건이 호전된다면 중장기적으로 후분양을 단계적으로 확대하는 것은 필요할 것입니다.

○정동영 위원 예, 거기까지 듣겠습니다. 아무튼 나중에 이것 좀 토론 더 했으면 좋겠고요, 도로 국장 짧게 하나만 좀……

한 가지만 질문하겠습니다.

선진국 가면 도시에 대개 외곽순환도로, 서울도 링로드 있잖아요. 그런데 전주에 외곽순환도로가 55km를 빙 둘러서 지금 한 10년째 가고 있나요, 그런데 45km는 해 봤는데 10km, 11km가 안 돼 있어요, 동쪽에. 그런데 나머지는 다 4차선인데 이것을 2차선으로 설계를 했어요. 그런데 상식으로는, 물론 돈 문제도 있겠지만 재정 문제도 있겠지만 기왕 도시에 외곽순환도로를 만들려면 4차선으로 빙 둘러야 병목이나 이런 게 안 생기지, 45km는 4차선 10km는 2차선, 그러면 기능을 못 하는 것 아니에요? 좀 다시 검토해야 되는 것 아닙니까?

○국토교통부도로국장 김일평 위원님 말씀하신 대로 연속성 차원에서 4차선으로 다 해 주면 좋은데요, 그 구간이 지금 용진-우아 간이라고 상대적으로 교통량이 적고 사업비가 많이 들어서 차선으로 지금, 2차로로 계획을 하고 있습니다. 앞으로 여건 변화를 봐 가면서 4차로를 하는 방법도 검토하겠습니다.

○정동영 위원 그런데 2차선 했다가 또 2차선 추가하면 비용이, 공사비가 더 들잖아요.

(발언시간 초과로 마이크 중단)

.....

(마이크 중단 이후 계속 발언한 부분)

그러니까 국민 세금을 아낀다는 차원에서도 기왕 할 때, 55km의 훌륭한 순환도로인데 45km를 4차선으로 하고 10km를 2차선으로 하면, 장관님 생각은 어떠세요? 좀 이상하지 않아요?

○국토교통부장관 강호인 그런 부분들이 아까 윤영일 위원님이 지적하셨다시피 좀 군데군데 있습니다. 그렇지만 그런 것들이 처음에 건설할 때는 교통 수요하고 영 안 맞아 가지고 여전히 그렇게 남아 있는 것이고, 그게 정말로 수요가 있었다면 아마 진작에 됐을 겁니다.

전주도 외곽순환고속도로, 이제 관광객들이 그렇게 많이 몰리고 한다니까 아마 그런 교통 수요는 좀 늘어나지 않을까 생각합니다.

○정동영 위원 장관께서 한번 검토해 주시기 바랍니다. 챙겨봐 주세요.

○국토교통부장관 강호인 나중에 전주역사 가는 길에 또 외곽순환도로 동쪽도 한번 둘러 보겠습

니다.

○정동영 위원 거기도 한번 들러 보세요.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 윤후덕 위원님 질의해 주십시오.

○윤후덕 위원 경기 파주갑의 윤후덕 위원입니다.

아까 제 질의에서 ‘2013년부터 미세먼지가 악화된 주요인은 경유차 때문이다’라는 장관님의 답변은 정답입니다.

○국토교통부장관 강호인 감사합니다.

○윤후덕 위원 그 답변에 감사드리고요. 디젤차를 줄이고 자동차와 도로에 의한 교통에서 사실은 철도교통으로 빠르게 전환시키는 게 근본적인 대책이 아닌가 저는 그렇게 생각합니다. 유럽이나 다른 일본, 이런 데들 가 봐도 사실은 깨끗한 대도시를 유지하는 것은 실제 수도권 광역급행철도 덕분이라고 저는 생각을 해요. 장관님 생각은 어떠세요?

○국토교통부장관 강호인 예, 저도 그 부분에 대해서 공감합니다. 특히 수도권 부근에 교통혼잡이 심한데 그런 부분에는 교통혼잡을 막고자 도로를 투자하려고 해도 투자할 땅이 없습니다. 그래서 대량교통……

○윤후덕 위원 철도에 의한 대량수송으로 또 급행으로 달리면 도로교통의 이용이 상당히 줄어들겠지요, 그쪽으로 빨리 정책전환을 해야 된다고 생각을 합니다.

다음 주 월요일이면 제3차 국가철도망구축계획이 정부 고시로 관보에 게재가 되지요? 그러면 3차 철도망구축계획이 정식으로 국가의 계획인 게 국민한테 알려지는 것 아닙니까?

관련해서 오늘 업무보고 19페이지입니다, 19페이지. 그냥 제가 읽을게요. 거기 대도시 광역철도망 확충에서 수도권광역급행철도에 대한 업무보고가 있습니다. 여기의 A노선은 타당성분석 후 RFP 착수, RFP가 됩니까? 이게 제안요청서라는 부분이에요.

○국토교통부장관 강호인 제안, 민자 방식입니다.

○윤후덕 위원 예, 제안요청서지요.

A노선이 제 지역 관련입니다. 그래서 A노선의 타당성, 민자 적격성 타당성분석이 지금 기재부의 KDI에 의뢰돼 있습니다, 작년 11월에.

○국토교통부장관 강호인 예, 적격성 검토 중에

있습니다.

○윤후덕 위원 그래서 거기의 1안이 원래 수서, 삼성에서 일산까지 안이고 2안이 삼성에서 파주까지의 안입니다. 이에 대한 민자 적격성 심사를 기재부에서 하고 있는데, 이제 6월 7월에는 마무리돼야 돼요. 그래서 이런 전체적인 취지가 철도교통을 강화하는 취지인 것을 또 감안해서……

장관님, 국토부가 좀 더 마지막 노력을 해서 파주 연장까지가 기재부에서 잘 협의되고 결과가 잘 나올 수 있게 좀 관심을 각별히 가져 주실 것을 부탁드립니다.

○국토교통부장관 강호인 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 조정식 수고하셨습니다.

다음은 전현희 위원님 질의해 주십시오.

○전현희 위원 장관님, 모듈러주택이 뭔지 아십니까?

○국토교통부장관 강호인 예.

○전현희 위원 어떤 것이지요?

○국토교통부장관 강호인 예?

○전현희 위원 어떤 것이지요?

○국토교통부장관 강호인 모듈러주택, 미리 그 모델을 만들어서, 조립식으로 미리 만들어 놓은 주택, 그런 것을 말씀하시는 것 아닌가요?

○전현희 위원 지금 우리 수서동 727에 44세대 모듈러주택.

○국토교통부장관 강호인 예, 듣고 있습니다.

○전현희 위원 그게 지금 건설 예정인데요, 여기 이 주택의 건설에 관해서 강남구 주민들이 전체 반대, 비대위가 결성이 돼서 거기에 대해서 아주 강한 반대를 하고 있다는 사실 알고 계시지요?

○국토교통부장관 강호인 예, 알고 있습니다.

○전현희 위원 그게 현재 국토부 사업 맞습니까?

○국토교통부장관 강호인 행복주택사업입니다마는 지금 그 사업은 사업시행자가 서울시 SH공사에서 하는 겁니다.

○전현희 위원 지금 서울시가 국토부에서 위임을 받아서 사업을 시행하고 있고 여기에 대해서 최근에 강남구에서 개발제한고시를 지금 발령을 한 사실 알고 있지요?

○국토교통부장관 강호인 예.

○전현희 위원 거기에 대해서 또 서울시가 제한고시를 해제하라, 이렇게 시정명령을 내렸고 또 강남구는 여기에 대해서 대법원에 소를 제기해서

맞서고 있는 그런 상황입니다. 여기에 대해서 지금 국토부의 입장은 어떨습니까?

○**국토교통부장관 강호인** 글썄요, 저희들은 행복주택사업이 당초 목적인 대로 추진이 됐으면 좋겠는데, 이 부분에 대해서 사업시행자인 서울시와 강남구가 좀 원만히 협의할 수 있도록 잘 유도해 나가겠습니다.

○**전현희 위원** 지금 강남구와 서울시는 대립을 해서 서로 함께 갈 수 없는 길을 가고 있고 여기에 대해서 국토부는 사실상 방관자의 입장을 취하고 있고 주민들은 여기에 대해서 결사반대하고 있는 그런 상황입니다. 자칫 이곳을 매개로 주민들과 관 간의 굉장한 극한 대립까지 올 수 있는 그런 상황인데요, 이 부분에 대해서 주민들이 여기에 대해 왜 반대하고 있는지 파악을 하고 계십니까, 내용을?

○**국토교통부장관 강호인** 예, 알고 있습니다.

○**전현희 위원** 지금 거기에 대해서 국토부에서 어떤 대안이나 해결책을 제시할 생각은 없으니까?

○**국토교통부장관 강호인** 저희들도 그런 대안들을 열심히 찾아서 좋은 방안이 있으면 제시를 했으면 좋겠는데 일단은 사업 진행이 많이 돼 있는, 추진이 많이, 길을 많이 걸어가 있는 상태라서 가급적이면 서울시와 강남구가 잘 원만히 타협할 수 있도록 좀 유도해 보겠습니다.

○**전현희 위원** 서울시와 강남구가 좀 잘 협의를 해서 대안을 마련해서 원만하게, 이 문제에 대해서 주민들의 의견을 반영해서 해결할 수 있도록 국토부에서 적극적으로 나서 주기를 당부드립니다.

○**국토교통부장관 강호인** 예, 노력하겠습니다.

○**위원장 조정식** 수고하셨습니다.

그러면 이제 마지막 추가질의로 함진규 위원님.

안 하세요?

예, 알겠습니다.

이제 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시면 질의를 종결하도록 하겠습니다.

그리고 오늘 일부 위원님들로부터 서면질의가 있었습니다.

서면질의와 서면답변은 회의록에 게재하도록 하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 저도 서면질의 하겠습니다.

○**위원장 조정식** 알겠습니다.

20대 국회 첫 업무현황보고를 이제 마무리하면

서 위원장으로서 간략히 한 말씀 드리겠습니다.

오늘 여러 위원님들께서 국토교통 분야의 주요 현안 및 문제점에 대해 다양한 고견과 정책대안을 제시하셨습니다.

먼저 국토교통부에 대해 여러 위원님들께서 전월세상한제와 계약갱신청구권 도입 등 서민주거안정을 위한 제도개선 방안, 분양권 불법전매 방지 등 주택시장 관리 강화의 필요성, 지역균형발전 및 수도권과 지방 상생발전 방안, 남양주 건설현장 및 구의역 사고 등 안전사고 방지대책, 제3차 국가철도망구축계획 보완 등을 통한 지역 SOC 확충방안 등을 집중적으로 지적하셨습니다.

다음으로 행정중심복합도시건설청에 대해서는 KTX 역사 신설 및 주요 건설사업의 차질 없는 추진 필요성을 제기하셨으며 새만금청에 대해서는 동서2축 남북2축 도로 등 기반시설 조기 완공 필요성을 지적하셨습니다.

특히 최근 발표된 동남권 신공항과 관련하여 선정 과정의 적절성과 투명성 문제, 김해공항 인근 소음대책 및 지역갈등 해소방안 등이 다양하게 논의되었는바 강호인 장관께서는 오늘 위원님들께서 지적하신 사항들을 유념하셔서 후속대책 마련에 만전을 기해 주시고 향후 이번 사례를 반면교사로 삼아 대규모 국책사업 추진 과정에서 이번 사례와 같은 혼란과 지역갈등이 유발되지 않도록 각별히 유의하여 주실 것을 위원장으로서 당부드립니다.

그러면 의사일정을 모두 마쳤으므로 산회를 선포하고자 합니다.

다음 회의는 월요일 오전 10시에 제3차 위원회를 개최하여 국토 분야 11개 산하기관에 대한 업무현황보고를 받도록 하겠습니다.

모두들 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(19시13분 산회)

○**출석 위원(31인)**

강 훈 식	김 성 태	김 종 태	김 현 아
민 흥 철	박 덕 흠	박 맹 우	박 완 수
박 찬 우	안 규 백	안 호 영	윤 관 석
윤 영 일	윤 후 덕	이 우 현	이 원 욱
이 학 재	이 해 찬	이 현 승	임 종 성
전 현 희	정 동 영	정 용 기	정 종 섭
조 정 식	주 승 용	주 호 영	최경환(국)
최 인 호	함 진 규	황 회	

○출석 전문위원

수석전문위원 김수홍
전문위원 고상근

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

장관 강호인
기획조정실장 강손병
국토도시실장 손태석
주택토지실장 박선호
교통물류실장 이승훈
항공정책실장 서승훈
중앙토지수용위원회 상임위원 김재정
공공기관지방이전추진단 부단장 안시권
지원국장 김기수
건설정책국장 김형렬
수자원정책국장 유성용
도로국장 김일평
철도국장 박민우
대변인 권병윤
감사관 신은철
비상안전기획관 서기정
국토정책관 윤성원
도시정책관 진현환
건축정책관 안충환
토지정책관 권대철
국토정보정책관 김선태
기술안정정책관 정태화
종합교통정책관 장영수
물류정책관 주현종
항공안전정책관 황성연
공항공행정책관 손명수
철도안전정책관 구본환
공공주택추진단장 하동수
서울지방국토관리청장 김진숙
원주지방국토관리청장 전만경
대전지방국토관리청장 김일환
익산지방국토관리청장 하대성
부산지방국토관리청장 이성해
한강홍수통제소장 박하준
서울지방항공청장 김수곤
부산지방항공청장 권상대
국토지리정보원장 최병남

한국토지주택공사사장 박상우
한국수자원공사사장 이학수
직무대행 김학송
한국도로공사사장 김홍만
한국철도공사사장 홍영일
한국철도시설공단이사장 강영대
한국감정원장 서종일
인천국제공항공사사장 정일영
한국항공공사사장 성일환
주택도시보증공사사장 김선덕
제주국제자유도시개발센터이사장 김한욱
교통안전공단이사장 오영태
국토교통과학기술진흥원장 김병수
한국국토정보공사사장 김영표
한국시설안전공단이사장 강영종
주택관리공단(주)사장 안옥희
한국건설관리공사사장 김원덕
(주)위터웨이플러스 대표이사 김종해
코레일관광개발(주) 대표이사 방창훈
코레일로지스(주) 대표이사 김명열
코레일네트웍스(주) 대표이사 곽노상
코레일유통(주)대표이사 유제복
코레일테크(주)대표이사 백종찬
항공안전기술원장 정연석
행정중심복합도시건설청
청장 이충재
차장 박명식
기획조정관 김우종
도시계획국장 김명운
기반시설국장 임주빈
공공건축추진단장 한창섭
새만금개발청
청장 이병국
차장 전병국
기획조정관 이철
투자전략국장 김채규
개발사업국장 김인중

【보고사항】

○의안 회부

산업입지 및 개발에 관한 법률 일부개정법률안

(추경호 의원 대표발의)

(2016. 6. 17. 추경호 · 곽대훈 · 곽상도 · 정중섭 · 조원진 · 김광립 · 윤재욱 · 최경환(국) · 정태욱 ·

김관영·홍의락·김부겸·유승민·주호영 의원
발의)

6월 20일 회부됨

공공주택 특별법 일부개정법률안(민홍철 의원
대표발의)

(2016. 6. 20. 민홍철·김경수·김경협·김병관·
노응래·박광온·박영선·서형수·윤영일·
윤후덕·이개호·이재정·이찬열·임종성·
전현희·정성호·주승용·최도자·추미애·
한정애·황주홍 의원 발의)

**개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법
일부개정법률안**(함진규 의원 대표발의)

(2016. 6. 20. 함진규·이학재·강석호·배덕광·
김학용·김성태·이장우·신상진·이우현·
박덕흠 의원 발의)

이상 2건 6월 21일 회부됨

주택법 일부개정법률안(박범계 의원 대표발의)

(2016. 6. 21. 박범계·조승래·윤후덕·박영선·
윤관석·강훈식·송기현·김경협·백혜련·
신경민·이춘석 의원 발의)

공동주택관리법 일부개정법률안(박범계 의원 대표
발의)

(2016. 6. 21. 박범계·조승래·윤후덕·박영선·
윤관석·강훈식·송기현·백혜련·이춘석·
신경민 의원 발의)

주택도시보증법 일부개정법률안(박범계 의원 대표
발의)

(2016. 6. 21. 박범계·조승래·윤후덕·박영선·
윤관석·강훈식·송기현·김경협·백혜련·
신경민·이춘석 의원 발의)

수도권정비계획법 일부개정법률안(변재일 의원
대표발의)

(2016. 6. 21. 변재일·이종배·양승조·유승민·
민홍철·최도자·강훈식·조승래·도종환·
박주선 의원 발의)

이상 4건 6월 22일 회부됨

국토기본법 일부개정법률안

산업입지 및 개발에 관한 법률 일부개정법률안

(이상 2건 2016. 6. 22. 정부 제출)

인천국제공항공사법 일부개정법률안(정유섭 의원
대표발의)

(2016. 6. 22. 정유섭·정갑윤·강석호·안상수·
이학재·지상욱·권석창·김성원·이종구·
강효상·김순례·유재중 의원 발의)

수도권정비계획법 일부개정법률안(정유섭 의원

대표발의)

(2016. 6. 22. 정유섭·안상수·이학재·지상욱·
김성원·송석준·이종구·정병국·신상진·
홍일표·전희경 의원 발의)

**댐건설 및 주변지역지원 등에 관한 법률 일부
개정법률안**(주승용 의원 대표발의)

(2016. 6. 22. 주승용·최도자·김동철·박주선·
박광온·이춘석·장정숙·강창일·김관영·
이용주·박준영 의원 발의)

항공안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표
발의)

(2016. 6. 22. 주승용·최도자·김동철·박주선·
박광온·이춘석·장정숙·강창일·김관영·
이용주·박준영 의원 발의)

계도운송법 일부개정법률안(주승용 의원 대표
발의)

(2016. 6. 22. 주승용·최도자·김동철·박주선·
박광온·이춘석·장정숙·강창일·김관영·
이용주·박준영 의원 발의)

이상 7건 6월 23일 회부됨